

# ASTUCE LECTEURS

par Lionel Choquet

## la préparation des motobécane tout-terrain

Une Motobécane de tout-terrain, à qui peut-elle ressembler ?

Tout simplement à une moto des années 1950, car c'est bien sûr la préparation des 125 et 175 culbutées dont-il sera ici question.

Un article sur la préparation TT d'une moto qui date de plus de 20 ans peut paraître absurde, pourtant je crois qu'il s'impose. En effet, la Motobécane 125 ou 175 est la vieille pétoire la plus utilisée chez les apprentis verts. Pour ces jeunes en mal de verdure c'est souvent l'échelon intermédiaire entre la mobylette et la moto de compétition. C'est à eux que cet article s'adresse. La Motobec qui est très répandue à tous les jours fait preuve d'une étonnante robustesse, on en trouve encore qui roulent aux mains de leur premier propriétaire, un bel exemple de fidélité réciproque. De plus, vous pouvez procurer facilement des pièces détachées (vis platinées, piston, segments, pochette de joints...) pour cet engin doté de performances honorables (mais si, mais si !). Toutes ces qualités en font la moto la plus économique et la plus performante pour la graine de champions.

Alors vous traquez la bête près de chez vous, ou dans les petites annonces, vous la payez au maxi 300 F, vous prenez votre courage à une main (pour peu que vous en ayez une seule, cela suffit !) et vous faites la préparation qui suit.

Tout d'abord, un point vital ; le changement de démultiplication. Si vous possédez une 175 et que vous vouliez vous essayer au cross dans une carrière il faut modifier le rapport final 17x46 par 15x48. La moto plafonnera à 85 km/h, pour plus de 100 km/h d'origine, mais vous passerez partout (avec plus ou moins d'élan). Vous prendrez le pignon de sortie de boîte de 15 dents sur une 125 culbutée de la marque et la couronne de 48 dents sur une 125 latérale de la marque elle aussi.

Si vous n'avez qu'une 125 pour faire du cross, il faut monter à l'arrière une couronne de 56 dents récupérée sur une mobylette Peugeot, dont toute la partie centrale sera sciée pour s'adapter au nouveau moyeu. La largeur de la chaîne moto ne correspond pas à celle de la couronne mobylette mais ça marche quand même (surtout si vous ajoutez un guide chaîne).

Pour faire du trial en 125 ou 175 il faut un rapport final de 15x62, la couronne de

62 dents équipe les Peugeot BB (il faut aussi la modifier).

Dans ces conditions je vous garantis, à fond de 4<sup>e</sup> en 175, un 65 km/h maxi (attention à l'embellage !). Mais dans les zones c'est le pied (et non un pied à terre).

Pour utiliser ce surcroît de puissance (fait le dire vite) il faut adapter de pneus tout-terrain à votre engin. A l'avant le pneu d'origine un « Flèche d'Or » est suffisant, mais s'il est usé vous en trouverez facilement un chez votre concessionnaire Michelin contre une somme modique (pour le marchand).

A l'arrière il est indispensable d'avoir un pneu cross ou trial (suivant vos dons). Vous pouvez acheter du neuf mais ce n'est pas indispensable. Il y a certainement près de chez vous un coureur qui vous en donnera un qui pour lui est inapte à la compétition mais qui vous suffira pour vos débuts. Attention un pneu de 400 ne passe pas dans le bras oscillant sans amincir ce dernier. Donc ce défenseur des pauvres vous équipe d'un pneu de 18 pouces et comme les Motobec sont équipées soit en 18 pouces, soit en 19 pouces, il se peut que vous en soyez réduit à fouiner dans les « casses » à la recherche d'une jante de 18 pouces. De toute manière vous êtes bons pour la casse (Oh ! Pardon) parce que l'idéal serait du 19 pouces à l'avant et du 18 pouces à l'arrière. Cela permet une meilleure tenue de chemin en cross et enduro ; en trial vous tournerez un peu moins bien mais à l'accélération la roue avant sera délestée, ce qui est nécessaire pour monter des marches.

Encore un élément important ; les suspensions. A l'avant pas de modifications pour le trial mais en cross si vous avez une fourche de 125 Terrot sous la main, n'hésitez pas, elle a plus de course et en changeant d'huile vous modifiez la dureté. Pour l'arrière il s'agit d'une gestion de cadre, si le vôtre est à suspensions coulissantes (Beurk ! !) il faut le remplacer par un des derniers modèles à bras oscillant. Dans le cadre des modifications utiles vous pouvez encore monter un guidon et des leviers tout-terrain.

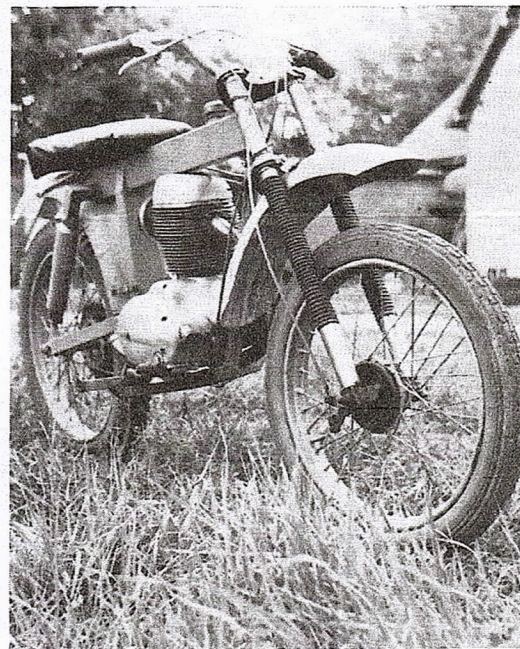
Vous pouvez aussi acheter une poignée de gaz, mais ne la prenez pas à tirage trop court car ces moteurs ont un trou à l'accélération. Des garde-boue plastiques et un

capuchon de bougie étanche (et antiparasite) seront les bienvenus.

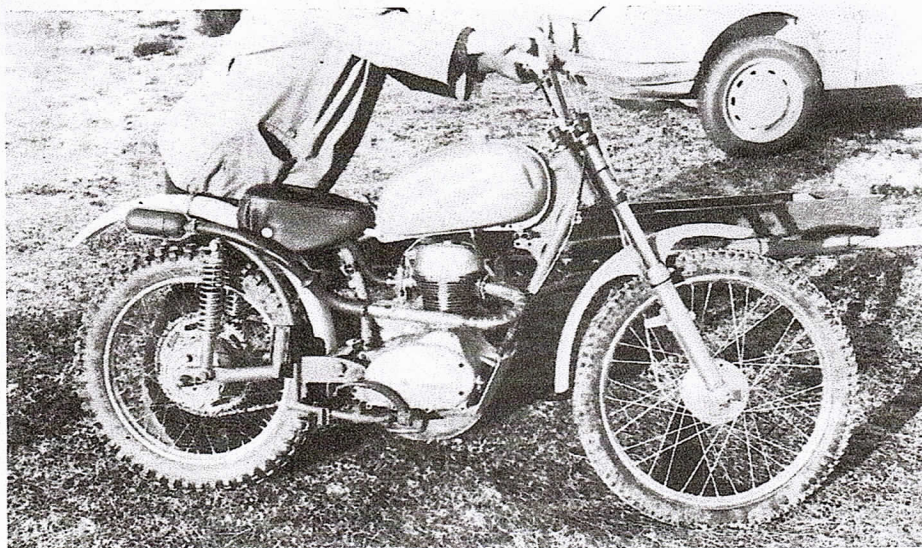
Pour le trial un réservoir de faible encombrement (de mobylette par exemple) et une selle monoplace (celle d'origine sciée) donneront un petit air usine à votre Motobec. Un sabot de protection efficace ne sera pas superflu ainsi qu'un tendeur de chaîne (pour le cross un guide-chaîne suffira). Le pot pourra être coudé pour passer au-dessus du carter d'embrayage. N'oubliez pas de monter un silencieux, cela vous évitera d'être considéré comme un voyou et il ne vous encombrera pas si vous en mettez un de mobylette.

Enfin, quelle que soit la préparation de votre bête, trial, cross ou enduro, éliminez tout ce qui est superflu (batterie, phare, boîte à outils...) et remplacez la béquille centrale par une latérale.

Voilà ! Maintenant, à vous de penser et... amusez-vous bien !



2



1. Motobécane dont la partie supérieure du cadre fait office de réservoir. La partie basse du cadre est boulonnée et non soudée ce qui permet d'accéder au moteur. L'ensemble ne pèse que 78 kg, ce qui est peu pour un 175 cm<sup>3</sup> à soupapes (c'est le poids d'une Cota 172). Pourtant, je ne vous conseille pas de réaliser un cadre, à moins que vous ne soyez comme le possesseur de cet engin, un bricoleur avisé.

2. Motobécane 125 photographiée à Auvors (Sarthe). L'originalité de cette machine est qu'elle possède une « vraie » fourche et une roue avant de 21 pouces. Le cheminement du pot est intelligent, l'ensemble est homogène, bref une bonne réalisation.