

moto légende

N° 280 JUILLET-AOÛT

2016



DEUX-TEMPS OU QUATRE-TEMPS ?

P. 26

BSA A65 LIGHTNING / SUZUKI TC 250 X-6 SCRAMBLER
HONDA 250 XL / KAWASAKI 250 F11
DUCATI 600 SL PANTAH / YAMAHA 350 RDLC

**TOM
PHILLIS**
champion
héroïque
P. 46



PERFORMANTE
MV AGUSTA
175 CSS
DISCO
VOLANTE P. 54



**Les Coupes
Moto Légende**
24 pages d'un succès



BCBG :
HONDA
VT 500 E

P. 66

ÉDITIONS
Life

F: 5,90 € / BEL: 6,50 € / CAN: 10,99 \$ / CAI: 10,30 £S / DDM: 6,90 €
 ESP: 7,14 / POK: cont: 6,90 € / IN: CAUS: 9,90 / PLOUS: 9,90 / PFI

L 19655 - 280 - F: 5,90 € - RD



Match 2T/4T

DEUX-TEMPS OU

MATCH

PAR MICHEL COTTREAU



QUATRE-TEMPS ?

“Cylindres à trous” ou “boîtes à soupapes” ? La question est éternelle, vieille comme la locomotion motorisée. Pour ce numéro d’été, nous l’avons abordée au travers de trois matches (amicaux !) entre dignes représentantes de chaque camp, des années 60 aux années 80. Et à la fin, on n’est même pas obligé de choisir !



BSA A65 Lightning / SUZUKI TC 250 X-6 Scrambler	p. 28
HONDA 250 XL / KAWASAKI 250 F11	p. 32
DUCATI 600 SL Pantah / YAMAHA 350 RDLC	p. 36
Historique du deux-temps	p. 40



Poids lourd, poids plume

SUZUKI TC 250 X-6 Scrambler BSA A65 Lightning

En 1967, la BSA A65 Lightning compte encore parmi les poids lourds du marché. Mais des petites deux-temps performantes, comme cette Suzuki TC 250, ont commencé à débarquer d'Extrême-Orient pour faire les yeux doux à une nouvelle frange de clientèle. Et ce n'est qu'un début.

Difficile de la prendre au sérieux d'emblée, cette petite 250 Suzuki. Avec sa silhouette gracile, ses échappements relevés comme sur une moto de manège, ses chromes abondants et son excellente finition, elle ressemble plutôt à un jouet déposé devant le sapin à Noël. Et s'installer au (grand) guidon d'une machine aussi légère et à la selle aussi basse n'a rien pour impressionner, pas plus que la mise en route au kick (à gauche) qui réclame un effort très mesuré. Même le bruit caractéristique du deux-temps reste ici feutré. Bref, cette petite Suzuk' aux formes douces et aux cylindres rondouillards cache bien son jeu. Toutes les commandes sont d'une douceur extraordinaire, à commencer par l'embrayage à la fois onctueux et progressif. De manière assez étonnante pour un bicylindre à haut rendement (29 ch pour 247 cm³), le moteur fait preuve d'une souplesse tout à fait bienvenue. À 2 500-3 000 tr/min, il ne faut pas s'attendre à un déferlement de puissance, certes, mais le bicylindre accepte de reprendre et d'enrouler sans un hoquet. Et pourtant, si on le titille quelque peu, son véritable tempérament ne tarde pas à se révéler. De 5 000 à 8 000, il grimpe dans les tours dans un jappement rageur et les rapports – très serrés – d'une boîte-6 précise et rapide

se succèdent à un rythme infernal, permettant de le garder facilement dans la plage de régime qui lui est la plus favorable. Un vrai petit "racer" installé dans une partie-cycle de cyclomoteur ! J'exagère un peu, d'accord, mais le contraste est assez saisissant entre les performances du moulbif, nerveux à souhait, et la légèreté d'ensemble d'une machine à l'architecture très "tourisme". Heureusement, si les suspensions sont perfectibles (la fourche talonne, les combinés arrière sont très secs), cette légèreté concourt à l'efficacité du tambour avant double-came, lequel, ma foi, se montre plutôt à son avantage en usage courant malgré l'absence de frein moteur.

Base solide

En comparaison, la BSA A65 Lightning est une vraie "moto d'homme" et cela se ressent au premier contact. Ses dimensions sont plus imposantes et l'allure générale est plus cossue. Au charme anglais "classique" (badges de réservoir en relief, filtres camembert, pots saucisson, phare Lucas chromé...) s'ajoute ici la note de sportivité apportée par la selle à dossier ou le gros moyeu de frein de 190 mm, équipé en prime, sur notre machine d'emprunt

SUZUKI

POUR

Agrément boîte-6
Légèreté
partie-cycle
Douceur
des commandes
Mécanique brillante
et joueuse

CONTRE

Difficile à restaurer
Moteur pointu
Suspensions



Ci-dessus, le petit 250 twin rondouillard ne paie pas de mine, mais avec 29 ch et une boîte à six vitesses, la version routière, la T20, était donnée pour 160 km/h ! En haut à gauche, compteur et compte-tours étaient souvent englobés dans le phare sur les japonaises des années 60, avec le totalisateur "vertical", à lire de haut en bas.

Ci-contre, s'il paraît un peu léger de prime abord, le tambour double-cames bien réglé fait correctement son boulot, d'autant que le poids de la machine n'est que de 140 kg à sec. Après, c'est au pilote de surveiller son régime...

Ci-dessous, avec un moteur très souple et peu bruyant, la petite X-6 est la compagne idéale pour se balader à la campagne.



VERSION SCRAMBLER

La version Scrambler (TC 250) de 1967, beaucoup moins connue que la T20 "standard" et très rare sous nos latitudes, s'en distingue sur les points suivants :

- Absence de béquille latérale
- Échappements relevés et kick adapté
- Repose-pieds repliables
- Pneus de plus forte section (3.00 et 3.50 au lieu de 2.75 et 3.00)
- Guidon haubané
- Soufflets de fourche et caches chromés sur les combinés arrière
- Renfort de cadre au niveau de la fixation supérieure avant du moteur
- Pas de pattes de fixation de la pompe à air
- Couronne de 44 dents au lieu de 42
- Sabot de protection moteur

Le millésime 1968 (importé en France à 27 exemplaires seulement) abandonnera en prime les flancs chromés sur son réservoir (de forme différente). Son feu arrière adoptera le même support allongé

que celui de la T500 Cobra, mais peint en gris. Les tubes de fuites seront supprimés aux extrémités des échappements et les décalcomanies "Posi-Force" seront d'un dessin différent, tandis que des trous (obturés) feront leur apparition sur le garde-boue arrière en vue du montage de clignotants.

Match 2T/4T

SUZUKI TC 250 X-6 SCRAMBLER – BSA A65 LIGHTNING

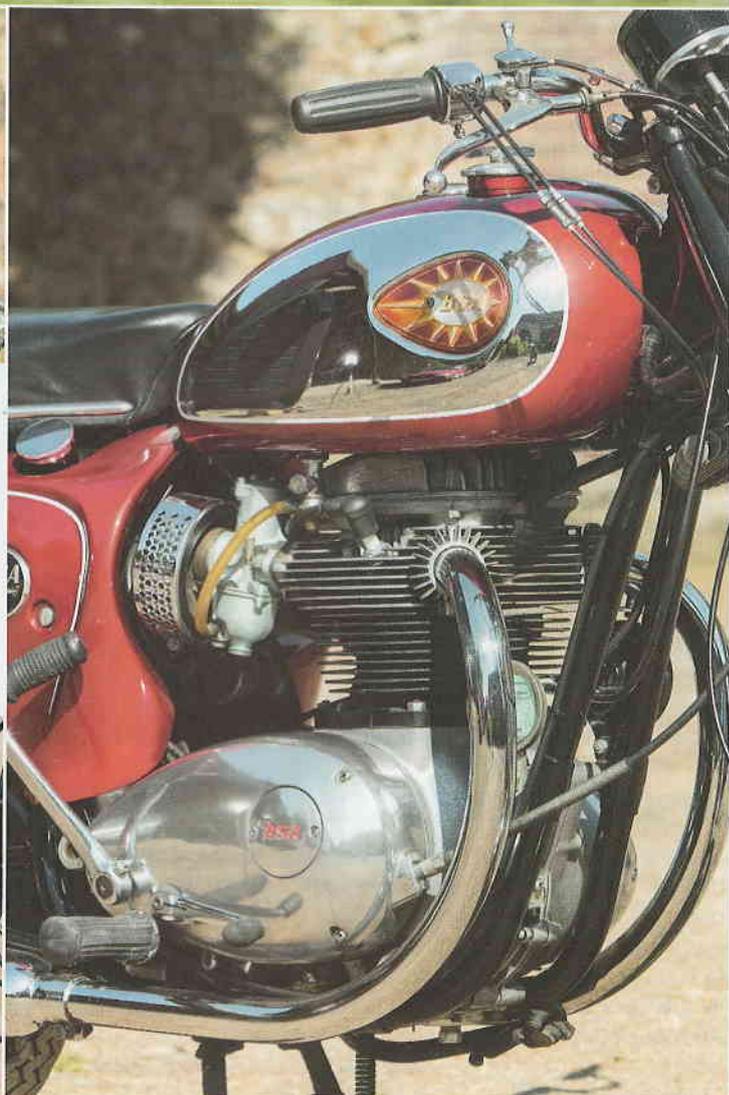


En haut, le gros twin anglais est jouissif entre 3 000 et 5 000 tours, ronronnant de plaisir en vous poussant amicalement dans le dos.

Ci-dessus, ces instruments Smiths n'étaient pas spécialement lisibles, mais c'était aussi le cas pour les concurrentes Triumph ou Norton.

Ci-contre, le moteur de la 650 Lightning a des cotes quasiment carrées, une exception pour un gros twin britannique de l'époque – d'où, aussi, sa facilité à monter en régime.

Ci-dessous, le double-cames d'époque Eddie Dow se montait en lieu et place de l'équipement d'origine et améliorait largement le freinage.



Fiche technique

BSA A65 LIGHTNING 1967

SUZUKI TC 250 X-6 SCRAMBLER 1967

MOTEUR		
Architecture	● Bicylindre en ligne transversal quatre-temps à soupapes culbutées	● Bicylindre en ligne transversal deux-temps
Cylindrée (alésage x course)	● 654 cm ³ (75 x 74 mm)	● 247 cm ³ (54 x 54 mm)
Rapport volumétrique	● 9 à 1	● 7,3 à 1
Puissance maxi	● 53 ch à 7 500 tr/min	● 29 ch à 7 500 tr/min
Allumage	● Batterie-bobine	
Alimentation	● 2 carburateurs Amal ø 29 mm	● 2 carburateurs Mikuni ø 24 mm
Graissage	● Sous pression par carter sec	● Séparé Posi-Force
Mise en route	● Kick au pied droit	● Kick au pied gauche
Transmission primaire	● Chaîne triplex	● Pignons
Embrayage	● Multidisque à sec	● Multidisque dans l'huile
Boîte de vitesses	● 4 rapports au pied droit	● 6 rapports au pied gauche
Transmission secondaire	● Chaîne à l'air libre	
PARTIE-CYCLE		
Cadre	● Double-berceau tubulaire en acier	
Suspension av. / ar.	● Fourche télescopique hydraulique / oscillante à 2 combinés hydrauliques	
Frein avant	● Tambour double-came Ø 190 mm	● Tambour double-came Ø 200 mm
Frein arrière	● Tambour simple-came Ø 177 mm	● Tambour simple-came Ø 200 mm
Pneu av. / ar.	● 3.25 x 19 / 4.00 x 18	● 3.00 x 18 / 3.50 x 18
Capacité essence	● 18 litres	● 14 litres
Poids à sec	● 185 kg	● 140 kg
Vitesse maxi	● 170 km/h	● 150 km/h
Cote actuelle	● De 5 000 à 10 000 €	● De 3 000 à 7 000 €
Dans Moto Légende n^{os}	● 116, 119, 143, 206, HS 09, HS 11 et HS 15	● 29, 52, 91, 52, HS 1 et HS 09

ANNÉES 60 : LE GRAND CHAMBARDEMENT

En 1961, Suzuki est la première marque japonaise à introduire timidement ses deux-temps en France (en même temps que Honda ses quatre-temps), des cylindres à trous encore très utilitaires. Mais tout change rapidement avec l'engagement de la marque en compétition, laquelle fait vite figure d'épouvantail en petites cylindrées. Le label d'Hamamatsu

sait en tirer les enseignements pour construire des machines de série très performantes. Adieu les cadres emboutis et les moteurs longue-course, place à la 250 T20 début 1966... qui inaugure en prime une boîte à six rapports. Yamaha suit une trajectoire identique avec la lignée des 250 YDS puis des 350 YR dès 1967. Kawasaki rattrape

son retard la même année avec une 250 Samurai puis une 350 Avenger, deux bicylindres alimentés par disques rotatifs. Plus que jamais, l'heure est donc aux moyennes cylindrées deux-temps, brillantes et performantes ! Chez les Japonais, seule Honda reste fidèle au quatre-temps avec ses 250 CB72 et 305 CB77, mais elle lance un premier pavé

dans la mare avec sa CB 450 bicylindre double-arbre en 1965, avant de déclencher une véritable révolution avec sa CB 750 quatre-cylindres en 1969. Décidément, deux ou quatre-temps, les twins anglais ont du souci à se faire. Ils régnaient en maître à l'ouverture des années 60, ils seront quasiment hors jeu dix ans plus tard !

BSA

POUR

Confort
Maniabilité
Couple moteur
Charme anglais

CONTRE

Rigidité partie-cycle à haute vitesse
Suivi mécanique nécessaire
Vibrations

d'un flasque double-came Eddie Dow. La Lightning fait même des efforts de modernisation avec un bel ensemble compteur/compte-tours (absent sur la TC 250 qui a gardé son instrumentation dans le phare). La clé de contact, en revanche, est restée sous le réservoir.

Cette fois, il s'agit de ne pas mollir sur le kick, surtout s'il y a des spectateurs. Heureusement, la machine de Franck est parfaitement réglée et la récompense ne se fait pas attendre : un superbe grondement viril qui fait dresser les poils. Première en bas, mais à droite, à peine l'embrayage relâché que, de suite, une main invisible vous pousse dans le dos. C'est l'effet "vertical twin".

La BSA n'est pas fainéante et on peut la pousser au-delà de 5 000 tr/min le temps d'un dépassement pour profiter de son allonge. Mais le plaisir est ailleurs, dans son répondant entre 3 000 et 5 000 tr/min, dans la force de son couple qui tracte en permanence. Contrairement à la Suzuki, la

BSA apprécie une conduite coulée. En roulant à 4 000 tours aux environs de 80 km/h, je me marre en songeant que je viens de sélectionner le quatrième et dernier rapport sur la Lightning, alors que j'en avais monté deux de plus un peu avant sur la Suzuki pour parvenir au même résultat. Là, une fois calé sur le dernier rapport, la boîte, on peut carrément l'oublier !

La partie-cycle est à l'avenant, neutre, homogène, confortable. Le poids, sensible à faible allure, ne grève pas la maniabilité et permet de sentir la machine collée à la route. Globalement, elle inspire confiance, jusqu'au freinage qui se montre rassurant grâce au double-came. ■

Merci à Jean d'avoir amené sa belle TC 250 à notre rendez-vous et merci à Frank Chatokhine de nous avoir accueillis quasiment au débotté pour nous permettre de réaliser cette séance.
Tél. 02 37 32 92 58, du mardi au vendredi de 14 h à 18 h.
atelier-chatokhine.com