



**MOTOBECANE
TT**

**Motobécane fête,
en cette année 1973,
le cinquantenaire
de sa fondation.
En un demi-siècle,
la firme,
féconde en créations,
prolifère en production,
et soucieuse d'améliorations,
s'est hissée
au tout premier rang
des constructeurs
européens
de petites cylindrées
utilitaires.**

TT veut dire tout terrain. Vous l'avez deviné. Le SP 94 TT que nous vous présentons aujourd'hui se veut un engin tout terrain. Il en a l'aspect. Il fait partie des « Spéciales » de chez Motobécane avec les modèles SP 93, 93 D Luxe et le 99. D'ailleurs le TT ressemble étrangement au modèle 99 à tel point nous n'avons pas pu nous empêcher de les comparer.

Pour assurer une meilleure garde au sol, le pot d'échappement a été relevé et a trouvé sa place le long du cadre sous la selle. Il est enjolivé d'un protecteur ajouré en aluminium poli. Les parties fragiles : le moteur, l'embrayage automatique et le variateur ont été protégés par un solide sabot de protection. La fourche est restée la même. Cependant elle a reçu un guidon très large renforcé par un pontet, un phare rond à grille de protection et un garde-boue style trial. Or, le cadre coque est resté le même, le moteur avec l'embrayage automatique n'a pas été touché, la transmission est celle du 99. C'est donc essentiellement l'aspect qui différencie le TT du modèle 99 dont il dérive directement. Est-ce suffisant pour rendre un cyclomoteur à vocation 100 % urbaine, propre à affronter le tout-terrain ? nous ne le pensons pas. Le TT est aussi apte au tout-terrain qu'une Mobyette. L'essai le confirmera.

Essai tout terrain

Dans l'Essonne les petits chemins défoncés, les champs herbeux et les petits bosquets ne manquent pas. J'ai donc facilement trouvé un endroit pour essayer ma Motobécane Tout Terrain. Près de Limours, j'ai choisi un terrain à la lisière d'un bois où, le dimanche, les riverains doivent venir

piquer-niquer, à en juger par les débris abandonnés sur l'herbe. Un terrain vallonné, un chemin de terre défoncé, des arbres espacés. Sur ce terrain, le TT ne s'est pas acquitté de sa tâche correctement. A la première difficulté majeure (et l'épithète « majeure » est trop forte), le TT dévoilait ses défauts. Sur le chemin défoncé il n'était pas question de passer en force, la machine rebondissait comme un ballon de rugby, dans tous les sens. A faible vitesse, il fallait s'aider des deux pieds pour franchir les bosses. Dans le petit bois, la maniabilité à faible vitesse s'est révélée mauvaise et les virages serrés impossible à effectuer. Cela se passe relativement bien, si le terrain est plat. Mais s'il faut monter sur une butte, le moteur à la puissance insuffisante refuse carrément et l'embrayage automatique patine. Il y a un autre défaut, mais il peut être facilement corrigé. Ce sont les inévitables pédales dont le blocage n'est pas prévu. Comment cela se traduit-il ? Si l'on se sert de celle-ci comme de repose-pieds, pour rester debout, il est impossible de poser UN pied par terre. L'autre pédale descend aussitôt et vous fait perdre l'équilibre. Conclusion : il n'est pas nécessaire de s'appeler TT pour faire ce que le SP 94 TT fait. Une Mobyette le ferait aussi bien.

Essai route

Sous le ciel sans nuages et le soleil brûlant, les 65 km sur les nationales à circulation dense et les départementales à circulation plus fluide, m'ont laissé un agréable souvenir. Parti d'Antony, je descends la N 20 en passant par Longjumeau et sa longue descente et montée et Montlhéry avec son toboggan. La route est assez encombrée, il y a aussi des feux rouges, mais je maintiens les 45-40 km/h au compteur. Quand on rencontre la file de voitures qui roulent à la queue leu leu, cela n'a rien de comparable avec un embouteillage de Paris. La route est assez large et la place entre deux files suffisamment grande pour passer sans ralentir. Arrivé à Arpajon, je prends la D 97 beaucoup plus calme où je pousse le TT à fond. Le moteur, sans trop chauffer et silencieusement, supporte ce haut régime. La poignée de gaz est dure mais cela ne me déplaît pas. On peut l'abandonner sans crainte de voir l'aiguille du compteur dégringoler. Cela permet de saluer les motards ou tout simplement d'ajuster le paquet sur le porte-bagage. Le guidon du TT, je l'ai déjà dit, est très large. Personnellement, je le préfère aux bracelets, car j'ai l'impression de mieux dominer la machine, mais tout le monde n'est pas obligé d'être d'accord avec moi. Il

est en plus réglable. Les poignées en caoutchouc peuvent être déplacées de 5-6 cm de chaque côté.

Après Limours, je prends la N 188 jusqu'à Orsay. De là, par la N 446 jusqu'au Christ de Saclay, puis jusqu'au Petit Clamart et enfin par la N 186 jusqu'à Antony. Sur ce trajet, il y a plusieurs descentes et montées qui m'ont permis de jauger la puissance du moteur. Sur la grande descente de Gometz-le-Chatel, qui doit bien avoir une pente de 12 %, je suis obligé de freiner car l'aiguille dépasse largement les 60 km/h et le moteur fait un boucan du diable.

Par contre dans les montées, surtout celle très longue qui me hisse sur le plateau de Saclay, mais aussi sur celle de la vallée de Bièvre, l'aiguille a beaucoup de peine à grimper. La bécane bien chargée, manque de souffle.

En passant, j'ai fait un tour dans la ville de Bièvre. Je pus entrer et sortir sans aucun contrôle. Le dernier week-end du mois de mai est oublié et il n'y a plus de gendarmes ni de CRS qui bouclaient la ville à la demande du gentil maire désireux d'empêcher ces vilains motards de troubler le calme de ses administrés.

Essai vitesse

J'ai laissé pour la fin l'essai de la vitesse pour effacer la mauvaise impression que j'ai retirée de mon aventure sur le tout-terrain. Car la vitesse est le point fort du SP 94 TT. J'ai parcouru en deux sens un tronçon de route d'un kilomètre qui n'est pas entièrement plat. Son profil se présente de la manière suivante : un plat de 700 m suivi d'une légère pente montante de 200 m, puis de 100 m de descente en pente plus forte que celle de la montée.

Départ lancé, le 94 TT parcourait les 1 000 m en 70,3 sec., ce qui donne 51,2 km/h. Dans le sens inverse, en commençant par la montée, les 1 000 m furent faits en 72,4 sec., c'est-à-dire à la vitesse de 49,7 km/h.

Le variateur « Mobymatic »

Tout le monde a entendu parler du variateur de vitesse Mobymatic dont sont équipés les cyclos Motobécane. Mais savez-vous ce que c'est exactement ? Je m'en vais vous l'expliquer. Suivez bien.

La transmission primaire du Mobymatic est spéciale. La poulie motrice calée sur le moteur est une poulie extensible, dont les joues ont un écartement variable, l'une étant susceptible de se rapprocher plus ou moins

de l'autre sous l'influence de billes centrifugées exerçant leur pression sur la face de la joue opposée à la courroie. Les joues pouvant s'écarter ou se rapprocher, le diamètre d'enroulement de la courroie trapézoïdale varie, ce qui modifie la démultiplication qui peut varier dans des rapports de 18,7 à 11,8. Le moteur bascule autour d'un axe de fixation supérieure. Un dispositif de ressorts tend à repousser le moteur vers l'avant, ce qui assure la tension de la courroie.

Bien. Mais cela fonctionne ?

Au démarrage, dès que le moteur est embrayé, ce dernier tourne à faible vitesse. Les ressorts qui repoussent le moteur vers l'avant, imposent à la courroie (c) de se trouver sur le plus faible diamètre de la poulie motrice. Le mouvement est donc démultiplié au maximum : on se trouve en petite vitesse. Dès que la vitesse du moteur augmente, les billes (a) font pression sur la joue mobile (b), faisant ainsi augmenter le diamètre de la courroie, et la valeur de la démultiplication diminue, c'est-à-dire que pour un nombre de tours du moteur, la vitesse est plus grande. Si on continue à rouler en plat, la courroie continue à grimper sur le diamètre de plus en plus grand de la poulie motrice, et on arrive ainsi à la grande vitesse. Si le Mobyatic attaque une côte, la vitesse de la machine et celle du moteur tendent à diminuer. Les billes exercent une pression moins importante sur la joue mobile qui a alors tendance à s'écarter de la joue fixe (d), diminuant ainsi le diamètre d'enroulement de la courroie. Comme le changement de vitesse est continu, cette modification du rapport de démultiplication se fait progressivement et sans le moindre à-coup.

Fiche technique

Cadre

Cadre coque en tôle emboutie soudée.

Dimensions et poids.

Empattement extrême 1,19 m.

Dimensions maxima du véhicule. Longueur 1,79 m.

Largeur 0,73 m.

Hauteur libre au-dessus du sol 0,14 m.

Poids du véhicule sans carburant 56 kg.

Poids du véhicule en ordre de route 63 kg.

Poids total autorisé en charge 188 kg.

Moteur

Type A explosion 2 temps, monocylindrique.

Alésage 39 mm, Course 41,8 mm. Cylindrée

49,933 cm.

Taux de compression 8,6.

Réservoir en tôle d'acier, soudé, contenance 8,700 litres, fermé par un bouchon expandeur.

Régime de rotation du moteur maximum

5 000 t/mn correspondant au couple maximum

3 500 t/mn correspondant à la puissance maximum

5 000 t/mn.

Alimentation du moteur

Carburateur GURTNER de 13 mm, départ

commandé par un levier au guidon, à main gauche.

Le carburateur est muni.

Allumage par volant magnétique à l'essence.

Embrayage centrifuge automatique 6 km/h. Un

deuxième embrayage concentrique au premier est

solidaire de la vitesse de rotation du moteur et

entre en action à 2 500 t/mn.

Suspension

Avant — fourche télescopique.

Arrière — par bras oscillant et amortisseurs

télescopiques.

Frein avant — à tambour, avec segments intérieurs,

diamètre 100 mm.

Frein arrière — à tambour, avec segments inté-

rieurs, diamètre 100 mm.

Surface de freinage — avant : 36 cm² — arrière :

36 cm².



