

Lors de sa sortie en 1971, le petit X1 a suscité un vif intérêt. Parce qu'il était la première tentative en France de miniaturisation d'un cyclo-moteur utilitaire. Ses atouts étaient la légèreté, le faible encombrement et surtout la possibilité d'être transporté une fois le guidon rabattu et la selle escamotée. Sa clientèle en puissance: les propriétaires de résidence secondaire, de bateau ou de caravane qui en avaient besoin pour leurs courts déplacements. Le frère cadet, le X7, qui voit le jour en 1973, s'il a gardé le même aspect, est plus grand et plus musclé. Propulsé par le moteur des puissantes Mobyettes, le AV7, ses performances sont celles des meilleurs cyclos sur le marché. Par rapport au X1, il est plus long de 20 cm, plus large d'autant, plus lourd de 10 kg. Mais il a perdu la particularité qui était la raison d'être du X1. X7 n'est pas pliable et c'est fâcheux car sa forme (très particulière) n'est plus justifiable.

X7 ne passe pas inaperçu dans la rue. Il attire le regard d'abord par sa couleur — qui est d'un jaune agressif. Ensuite on s'aperçoit de la disproportion de ses différentes parties: le corps très long et très bas dont sortent un interminable guidon « cornes de vache » et une selle juchée sur une colonne démesurée. On ne peut pas dire qu'il soit joli. Il faut un certain temps d'accoutumance plus ou moins long, mais on s'y habitue et on finit par le trouver agréable à voir.

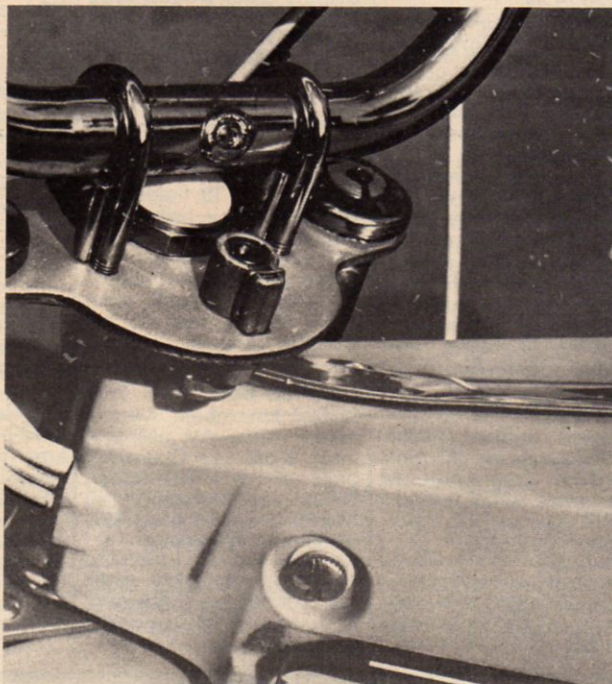
Il existe plusieurs versions du X7: le modèle standard peut recevoir en option les clignotants et le feu stop (L), le variateur de vitesses (V) et la suspension arrière (S). Le notre, celui que nous avons essayé, un X7VL, avait donc des clignotants et le moteur accouplé au variateur de vitesses Mobyomatic. Le carénage plastique en polypropylène est en deux parties. Chacune est fixée au cadre par six vis à large fente, chose bien pratique car une pièce de monnaie suffit pour les dévisser. Le carénage déposé, on découvre la structure tubulaire du cadre. A celui-ci est suspendu sur silent-bloc, le moteur AV7. C'est un moteur robuste qui a fait ses

MOTOBECANE

X7

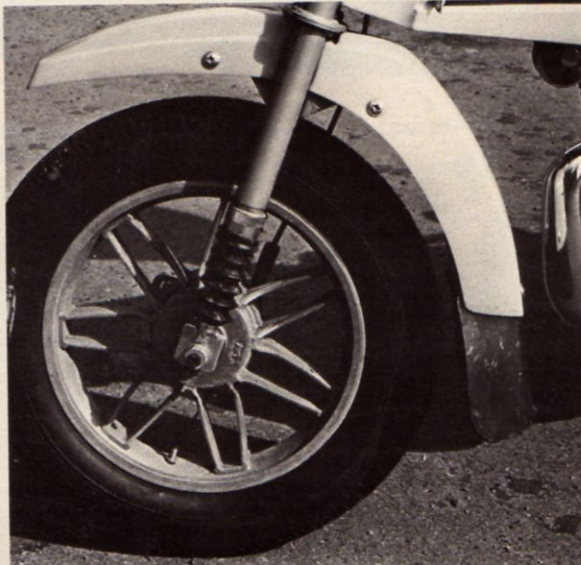
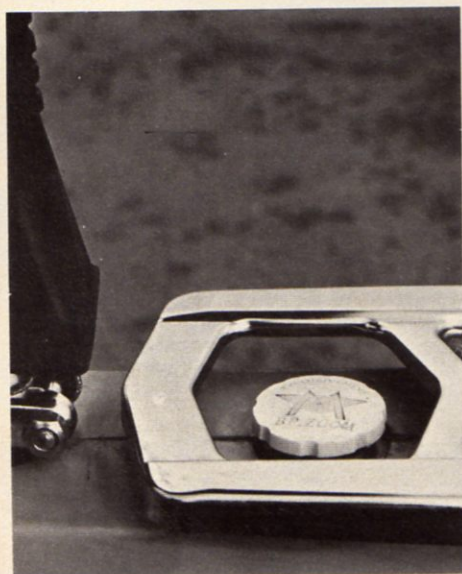


Le guidon ultra long paraîtrait monstrueux sans le phare et les clignotants.



Le guidon du X7 est fixe. L'anti-vol de direction n'est verrouillable que d'un seul côté. Le ruban enjoliveur décollé donne une idée de la finition de l'ensemble.

Les vis qui permettent de régler la hauteur de la selle sont protégées efficacement par un soufflet. Le bouchon du réservoir est accessible mais attention au débordement de l'essence. Le nettoyage n'est pas aisé.



Esthétiquement la partie la plus réussie du X7. La roue est en alliage d'aluminium coulé, d'un heureux dessin.

Pneumatiques Hutchinson 22/3 x 10. La bavette est toujours bienvenue.

motobécane X7



preuves et qui inspire confiance. Il est monté non pas fixe, mais basculant autour d'un axe supérieur. Il est guidé dans son déplacement et repoussé vers l'avant par un ressort tendeur accroché au cadre. Pourquoi mobile? Le variateur de vitesses Mobymatic qui est un chef-d'œuvre de simplicité et d'efficacité, réalise la variation de démultiplication en jouant sur le diamètre variable (voir schéma) de la poulie qui se trouve à la sortie de l'arbre moteur. La courroie (qui transmet le mouvement à une seconde poulie de diamètre fixe) ayant une circonférence donnée, c'est la distance entre les deux poulies qui doit varier. C'est donc tout le moteur avec l'embrayage et le variateur qui lui sont solidaires qui se déplacent.

La fourche télescopique est à grand débattement et les tubes plongeurs sont protégés par des soufflets qui doivent prolonger considérablement la vie des joints de la fourche.

Elle s'est révélée excellente, souple en utilisation normale lorsqu'il fallait absorber les aspérités de la chaussée, ferme lors des freinages en catastrophe. Les roues de petit diamètre sont en alliage d'aluminium, à sept doubles rayons, les moyeux freins qu'elles renferment sont de 80 mm de diamètre. Ces roues prouvent qu'on sait faire de la recherche esthétique de temps en temps chez Motobécane.

ESSAI

Une fois sur la selle (suffisamment large et confortable), le guidon se place bien dans les mains. Ceci est vrai quelle que soit la taille de l'utilisateur car la selle peut être tirée haut ou au contraire rentrée à fond. Les commandes sont simples, comme il se doit sur un engin utilitaire et se trouvent à leurs places habituelles. Le décompresseur est couplé à la poignée des gaz, donc à droite, le starter, lui, est à la main gauche. La poignée du frein arrière commande le contacteur stop.

Pour la mise en marche il faut décompresser en tournant la poignée de gaz à fond et si la machine a été longtemps au repos, appuyer sur le starter. Un coup de pédales, parfois deux mais jamais plus de trois, suffisent pour entendre les 72 dBA réglementaires (arrêté ministériel du 13 avril 1972) sortir joyeusement du silencieux.

Pour se rendre compte de la valeur d'un engin utilitaire, rien ne vaut la circulation dans Paris. C'est donc exclusivement à Paris que j'ai testé pendant plusieurs jours le X7. Combien de kilomètres j'ai parcourus, il m'est impossible de vous le dire. Pour la simple raison que le X7 ne possède pas de totaliseur kilométrique. De tachymètre non plus. C'est gênant à plus d'un titre. Primo, parce qu'on n'a plus le moyen de surveiller la quantité d'essence qui reste dans le réservoir en calculant le kilométrage parcouru depuis le dernier passage à la pompe, secundo parce qu'on ne sait pas à quel moment il faut effectuer les petites révisions indispensables au bon fonctionnement de la mécanique. Pourtant, au prix où il est vendu, Mobyx devrait être pourvu d'un petit tableau de bord.

Voici les constatations que j'ai faites lors de l'essai: puissance du moteur et performances: dans ce domaine, le X7 est égal (ou presque) à la Mobyette, ce qui veut dire

parmi les meilleurs cyclos. Nul besoin de pédaler au démarrage, même en côte. Sa vitesse est la maximale autorisée: 45 km/h. Tenue de route: excellente, grâce au centre de gravité situé très bas, et des roues de faible diamètre. Sur les mauvais revêtements X7 garde bien sa trajectoire et dans les virages à pleine vitesse, aucune tendance au glissement.

Freinage: les freins avant et arrière ont une surface de freinage identique: 26 m². Ce n'est pas énorme mais très suffisant pour le poids et la vitesse du X7. Les deux sont progressifs et efficaces, celui de l'arrière demandant toutefois une pression à la poignée plus grande, sans doute à cause de la longueur du câble.

Pour: performances élevées, tenue de route sans reproches, bon freinage, présence des clignotants et du stop.

Contre: guidon non pliant, finition médiocre, prix.

Fiche technique

Cadre

Constitution: en tubes d'acier soudés, carrosserie plastique. Roues: en alliage d'aluminium coulé, équipées de deux 3/4 x 10.
Empattement extrême: 0,983 m
Dimensions maxima du véhicule: longueur: 1,455 m, largeur: 0,655 m.
Poids du véhicule en ordre de route: 40 kg.
Poids total autorisé en charge: 165 kg.

Moteur

Type: 2 temps, monocylindre.
Alésage: 39 mm, course: 41,8 mm, cylindrée: 49,933 cm³.
Taux de compression: 7,8 à 1.
Réservoir: 3,6 l.
Régime en rotation du moteur: maximum 5 000 tr/mn, correspondant au couple maximum 3 000 tr/mn.
Le niveau sonore: 72,5 dBA.
Alimentation: carburateur Gurtner de 12 mm commandé par un levier au guidon, à main gauche. Le carburateur est muni d'un silencieux d'aspiration.
Allumage: par volant magnétique.

Transmission

Embrayage: du type centrifuge, entrant en action automatiquement quand la vitesse de la machine atteint 6 km/h. Un deuxième embrayage centrifuge au premier est solidaire de la vitesse de rotation du moteur et entre en action à 2 500 tr/mn.
Démultiplication: petite vitesse, 13,72; grande vitesse: 7,76.
Vitesse: 44,5 km/h.

Suspension

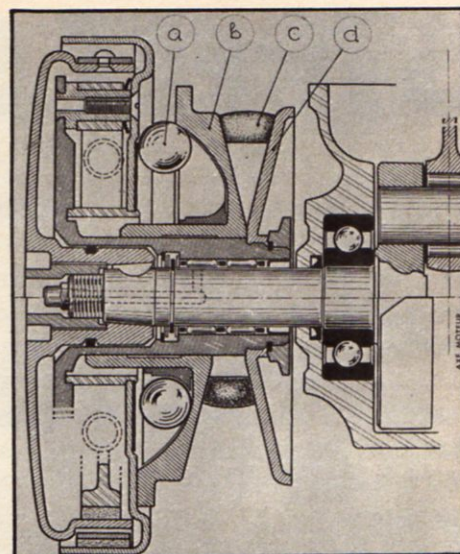
Avant: fourche télescopique.

Freinage

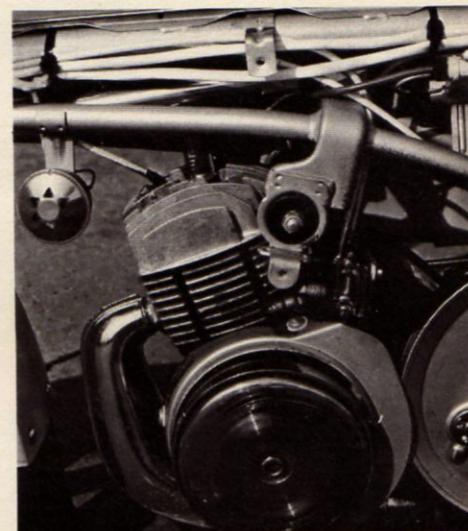
Frein avant: à tambour, diamètre 80 mm.
Frein arrière: à tambour, diamètre 80 mm.
2 garnitures: avant: longueur: 65 mm; largeur: 20 mm; surface totale: 26 cm².
2 garnitures: arrière: longueur: 65 mm; largeur: 20 mm; surface totale: 26 cm².

Prix

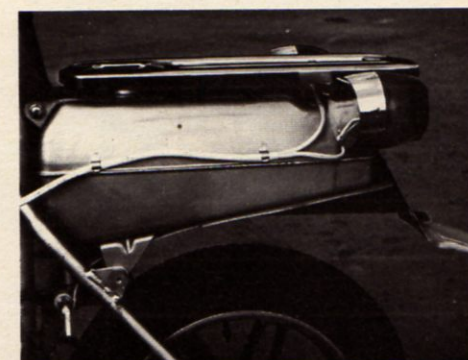
X7 Standard: 970 F
X7 Luxe: 1 120 F.
X7V Standard: 1 030 F.
X7V Luxe: 1 180 F.



La coupe du variateur de vitesses Mobymatic: les billes (a) sous la force centrifuge font pression sur la joue mobile (b) qui en s'approchant de la joue fixe (d) de la poulie du variateur, force la courroie (c) à prendre un diamètre plus grand. La démultiplication varie ainsi dans des rapports de 13,72 à 7,76.



Le cadre en tubes d'acier soudés et le moteur AV7. Remarquez le point de fixation du moteur.



Le réservoir de 3,6 l situé tout en arrière, sous la porte-bagages possède une réserve de 0,5 l.