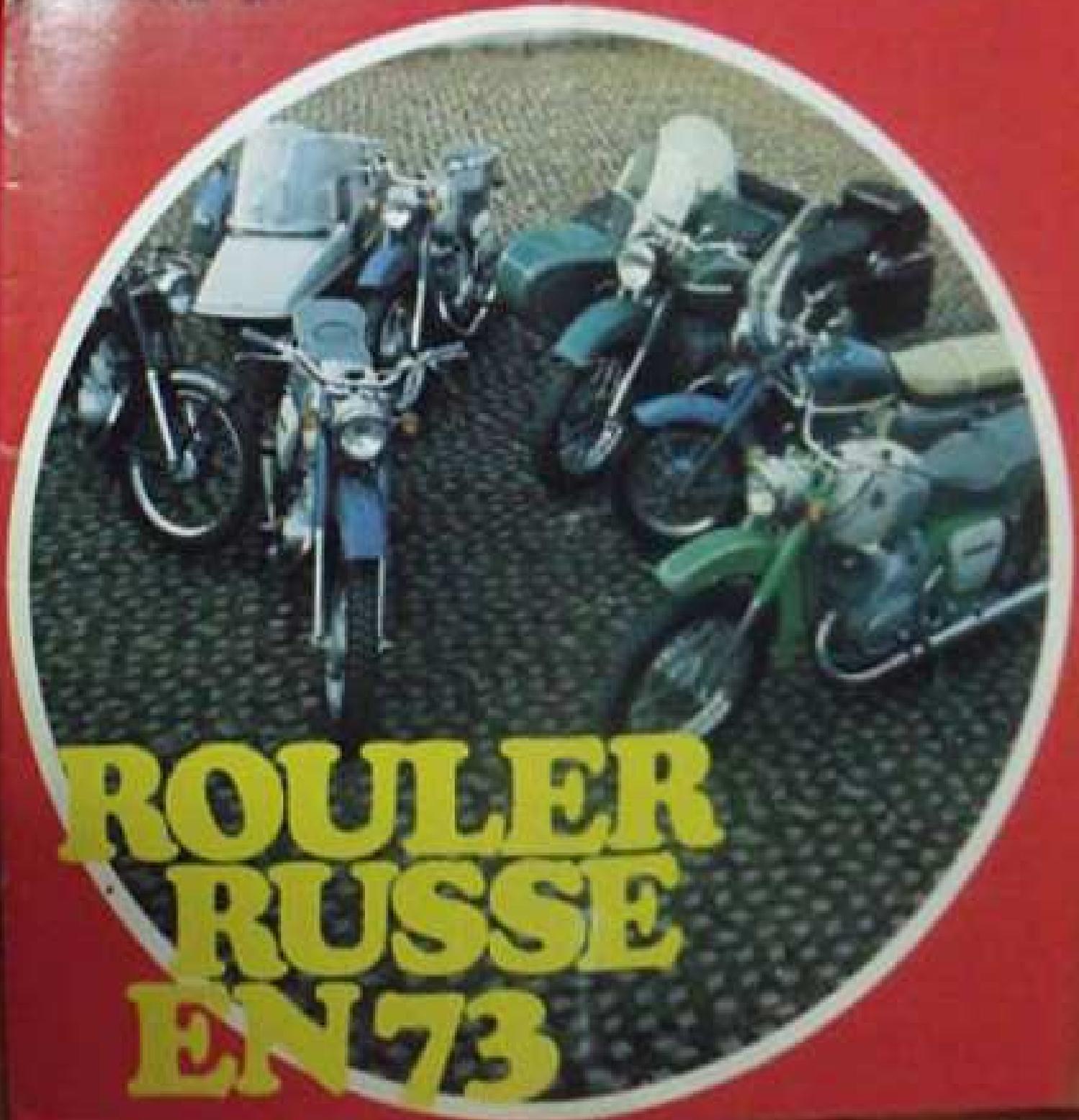


Moto revue

ESSAI VILLA CROSS-
QUI EST LE
MEILLEUR PILOTE?



**ROULER
RUSSE
EN 73**

testé
pour vous

MOTOBECANE SP 93 DL

Il existe des marques de machines à laver connues pour l'efficacité de leur service après-vente, d'autres, connues pour la qualité de leurs produits, d'autres enfin, pour l'originalité et la technique de pointe utilisées dans le montage et la finition de leurs machines. Pour le cyclomoteur comme dans beaucoup d'autres domaines encore, c'est la même chose.

Voyez Motobécane par exemple. Motobécane qui a réussi à faire de sa fameuse mobylette le synonyme de cyclomoteur... au fait, pourquoi ? parce que, pendant de nombreuses années, cette firme a su offrir à ses clients les garanties que ces derniers étaient en droit d'attendre à juste titre. Et, c'est tout à l'honneur de la firme de Pantin que de dire que ses dernières productions (pensez cyclomoteurs...) nous semblent d'heureux compromis entre les facteurs solidité, technique de pointe et originalité. Vous restez sceptique ?... Pensez au dernier-né des Cady, premier cyclomoteur au monde à être équipé en série d'un graissage séparé. Mais surtout (j'y arrive, j'y arrive !) pensez à la SP 93 DL. Cette dernière, c'est un peu le fin du fin actuellement en matière de cyclo de grand tourisme. J'en avais jusqu'ici beaucoup entendu parler, j'en avais bien vu quelques-uns dans la rue de mon village (il n'y en a qu'un...) mais je n'avais jamais eu la chance d'essayer cette machine. Heureusement, les établissements Motobécane situés quai Sadi-Carnot à Laval (53) ont eu la gentillesse de me prêter pour un essai une SP 93 DL presque neuve. Le rêve en quelque sorte.

Armé d'appareils photos, de blocs-notes et de stylos, j'arrive donc sous une pluie radieuse (hé oui, j'aime la pluie...) au bureau de M. Blot, grand chef de cet établissement.

Mis au courant de mon intention, il m'indique un chemin à travers une meute de Mobylettes de tous modèles: Enfin, au bout du sentier, gentiment cachée dans un coin, la SP 93 DL se présente.



Vue du poste de pilotage. Voyez le compteur incorporé au phare, les commandes « tout au guidon » et les clignotants solidement ancrés.

COMMENT SE PRESENTE-T-ELLE ?

Son style résolument moderne me frappe tout de suite. Le long et étroit réservoir rouge « champagne » prolongé par une selle large et moelleuse (à première vue...) donne à l'ensemble une petite touche sportive soulignée par les longs carters en plastique blanc de la caisse à outils. Malheureusement, je constate avec regret que les cache-batteries ne sont pas particulièrement réussis. Ils donnent à l'ensemble une lourdeur qui aurait certainement pu être dissimulée. Les ingénieurs de chez Motobécane ont réussi un coup de maître en montant en série l'allumage électronique et le graissage séparé sur leurs cyclomoteurs, ce n'est pas un petit problème d'esthétique qui aurait dû les arrêter, enfin...

Heureusement, il y a un tas de choses qui vont nous consoler de ce défaut mineur. Regardez-moi par exemple ces volumineux clignotants arrière entourant un feu stop non moins volumineux. Regardez aussi ces jantes renforcées chaussées de Michelin de 2,75x17 et freinées par deux tambours de 100 mm chacun, ce qui est très acceptable sur un cyclo.

Le guidon en cornes de vache doit donner une position très reposante. Un rétroviseur, très utile en ville, a été monté à gauche, juste à côté de l'interrupteur des clignotants. Sur ce même guidon (de toute façon il n'y en a qu'un) deux tiges partant de droite et de gauche permettent aux clignotants avant d'être solidement fixés et de ne pas être brisés en cas de chute.

A l'avant, le rôle d'amortisseur a été confié à une fourche télescopique de grand débattement, à l'arrière, un bras oscillant aidé par un amortisseur télescopique assurent le confort du pilote et de son éventuel passager (bien que la loi...).

Le garde-boue arrière terminé par une bavette a été peint en noir mat alors que le garde-boue avant ancré par deux solides attaches a suivi la mode ja-

ponaise et s'est donc fait sérieusement chromer, ce qui, associé aux couleurs précédemment citées (le noir mat et le rouge « champagne ») est du plus bel effet.

L'avertisseur, par contre, n'a pas suivi la mode et je connais bien des plus grosses qui meurent d'envie en entendant le kooaac de cette trompette électrique (après les pianos, les guitares et les accordéons, voici les trompettes électriques, Messieurs-Dames !...). La clé de contact, le voyant de charge et le compteur gradué jusqu'à 90 ont pris place sur le phare qui est, lui aussi, de dimensions généreuses. Cependant, il ne faut pas s'éclairer à la vue de cette lanterne. Cette nuit, nous verrons si les lumineux techniciens qui en connaissent un rayon (de lumière...) ont eu l'étincelle en réalisant ce phare.

Maintenant que nous avons à peu près complètement examiné la partie cycle, je vous emmène voir (si vous êtes gentils...) un élément indispensable sur un cyclomoteur puisqu'il s'agit en l'occurrence de la bestiole « moulins » mais dont la véritable appellation scientifique et contrôlée est « Motorus whis deuzo tampus », c'est-à-dire, en langage courant et pour les non-initiés...

...LE MOTEUR

Sans aucun doute, ce dernier a un air de déjà vu. Les ailettes de dimensions raisonnables associées à une inclinaison du bloc cylindre-culasse fort intelligente permettront sûrement à l'ensemble de fonctionner sans se faire de grosses chaleurs...

Un coup d'œil à droite me permet de voir le volumineux carter chromé cachant le démarreur électrique. A gauche, je retrouve le sempiternel embrayage automatique. En fouillant, je devine le carburateur Gurtner de 13 mm caché, lui aussi, par des carters stylisés. Le « hic » sur cette machine ne reste que l'accessibilité. En effet, les organes mécaniques sont situés de telle sorte qu'il est très difficile de toucher à ces derniers sans avoir auparavant déposé le mo-

L'O.R.T.F. satisfait ses « clients » en augmentant son nombre de chaînes alors que Motobécane satisfait les siens en enlevant une de ses chaînes (que le Monde est bien fait...). Oui, Motobécane a monté un système de transmission par chaîne unique et c'est très bien. Cependant, j'aurais aimé trouver cette dernière enfermée dans un carter bien étanche.

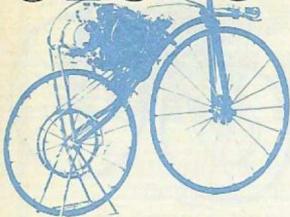
Sur ce cyclomoteur du haut de la gamme, je verrais très bien un système de graissage séparé. A l'heure où Motobécane équipe ses Cady de cette nouveauté, il est regrettable, sinon bizarre, de rouler sur un cyclo de la même marque beaucoup plus cher et moins évolué techniquement (sur ce point particulier...) que le plus banal des Cady. Je pense donc que les techniciens vont se pencher sur ce problème, à moins qu'ils n'aient déjà trouvé une solution...

Les ingénieurs de chez Motobécane ont néanmoins de grandes raisons d'être satisfaits de cette SP 93 DL. Je pense (oui, ça m'arrive...) en particulier au fameux système électrique digne d'équiper des machines bien plus grosses et bien plus chères. Un tel raffinement électrique sur un cyclomoteur ne s'était pas encore vu. Et quel raffinement !... Deux batteries 6 volts, démarreur électrique, ampoule avant de 6 volts, clignotants, feu stop et j'en passe. Là, on ne peut le nier, Motobécane a réussi un coup de maître mais, un tel système était-il indispensable sur un véhicule de cette catégorie ?... That is the question !...

Un autre système intéressant est aussi à relever. Il s'agit de la boîte-relais qui permet de passer sans problème de la position où le moteur entraîne à la position où le pilote doit pédaler pour entraîner, ce qui n'a rien de très réjouissant... sauf pour les passants.

Un variateur dont le principe est bien connu maintenant a naturellement été adopté sur cette machine. Le pot d'échappement a été, lui aussi, l'objet de recherches. Ce dernier a

CYCLO



été conçu de telle sorte qu'il apporte un gain de puissance à bas régimes tout en diminuant la consommation. Il n'est malheureusement pas très esthétique mais l'efficacité est préférable aux chromes (tout du moins, à mon humble avis...)

J'allais oublié de préciser que ce moteur est monté sur silent-blocs. Je sais d'ailleurs, par expérience, que ces derniers sont généralement « morts » au bout de 10.000 kilomètres, de même que le filetage de la lumière d'échappement (là où l'on visse le pot...). Ce dernier point est plus grave car il entraîne automatiquement le changement complet du cylindre.

Je crois que les deux défauts que je viens de citer sont à peu près les seuls reproches que l'on peut faire à ce tranquille petit moteur de conception classique, sans ambitions day-toniennes, mais capable de vous emmener longtemps, très longtemps au régime modeste de 4.900 tours.

Maintenant, il ne me reste plus qu'à saisir la clé (une vraie...) dont le contact est situé sur le phare. Après avoir préalablement ouvert l'essence, je fais effectuer un quart de tour à cette clé, je tire sur la poignée de frein arrière pour sécurité (il paraît en effet que la machine pourrait faire un bond en avant, ce qui me laisse assez... sceptique...) enfin, j'appuie doucement sur le bouton rouge placé à droite : zizizik et vrououm (onomatopétement votre...) ça tourne. Ça tourne dans un bruit feutré tout à fait agréable. Pas de vibrations bien entendu. Pour chauffer le gentil et beau moteur, je donne une gentille et belle rotation à la belle poignée d'accélération (faut m'excuser... Je viens de voir le film de Jean Yanne...) le régime moteur allant en augmentant, le bruit devient alors un peu plus puissant sans pour autant réveiller la petite sœur qui dort dans la chambre à côté (pas la peine de faire des projets, elle n'a que 5 ans à peine...).

PRENONS LA ROUTE, MA CHÈRE

Je descends sans difficultés la bête de sa béquille. Cette dernière me paraît d'ailleurs assez légère pour le poids coquet qu'elle a à supporter. J'accélère alors d'une main décidée. La course de la poignée n'est pas spécialement courte (ce serait une course de côte...) mais elle n'est pas non plus extrêmement longue. Disons tout simplement qu'elle est d'une bonne moyenne et qu'elle ne fatigue pas la main. Me voilà donc parti en douceur et en silence, cette dernière qualité se fait plutôt rare. Cette machine est confortable, très confortable, et cette sensation est très agréable lorsque l'on pense aux 300 « bornes » qui attendent d'être avalées.

Désirant tourner à droite, je vais pouvoir essayer ces clignotants et juger de leur efficacité. Je pousse vers le haut le « bitonio » de l'interupteur et voici qu'une lumière oh combien visible, avertit le père Durand (pas Durand, Durant...). Ce cher voisin de 87 ans, distrait à ses heures, vient encore de dépasser les 110 km/h avec sa 2 ch « Haute performance »... Le pauvre vieux n'en croit pas ses yeux en apercevant mon deux-roues lumineux et sa stupéfaction a d'ailleurs bien failli me coûter un garde-boue arrière... « Alors, qu'il me dit, t'as ta moto prêt ?... Moi, dans l'temps, j'avais une Terrot sept cylindres et demi en aquarium »... Et sur ce, il s'en va embrasser avec fougue l'Estafette des gendarmes qui avaient eu la mauvaise idée de respecter le « stop »... Après avoir versé une larme attendrie pour mon estimé voisin, j'entreprends de me diriger vers Craon, ville située à quelques kilomètres de ma jungle natale. Bien que la machine ne totalise que 1.500 kilomètres au compteur, je me permets de rouler sans lâcher la poignée. 65 km/h s'inscrivent alors au compteur dont l'aiguille est dénuée de toute hésitation. Bien sûr, ça ne vaut pas les temps de l'ami Roca,

cependant il y a 50 et 50 et la vocation première de cette SP93 DL est de m'emmener longtemps, tranquillement et dans un maximum de confort et de sécurité.

Lorsque j'agis sur le frein arrière, qu'est-ce que se passe ?... ça s'allume à l'arrière, té !... (Bravo, tentez-vous le Banco ?) ça s'allume très bien et en plus ça freine...

Ces freins m'ont beaucoup plu car ils sont d'une grande progressivité et d'une puissance largement suffisante lorsque l'on insiste un peu. Ah, me voilà arrivé en ville. Je stoppe donc au premier feu rouge pour faire comme tout le monde puis, après avoir subi les regards obsédés de mes copains sur quatre roues (moi, j'ai rien contre eux...) voici que le feu passe au vert et, c'est là que se dessine le gros « nonoss » de cette machine : ça - n'accélère - pas... Bien sûr, c'est une automatique, bien sûr, elle est assez lourde, bien sûr, ce n'est pas grave mais z'enfin... j'aurais tout de même aimé être propulsé un peu plus vite en avant. Bon, ceci dit, cette Mobylette (après tout, c'en est une...) est très maniable et je n'ai aucun mal pour me faufiler à travers le flot de voitures. Plusieurs fois, cependant, j'ai dû faire attention au guidon qui a la fâcheuse manie de racler la tôle des voitures. Détail... j'ai remarqué à la sortie de Craon que le moteur n'était pas spécialement chaud et c'est tant mieux.

ET MAINTENANT, RETOURNONS SUR LA ROUTE !

Je m'en vais donc sur une route qui a la particularité de posséder pas mal de virages spécialement adaptés aux 50 cc. Après avoir obtenu la vitesse de pointe qui est d'ailleurs la vitesse de croisière, je m'enfoncerai obstinément dans cette route tassacaféusement réputée (M. Larousse va encore faire une colère bleue...).

Premier virage, un gentil... sans ralentir (pss, faut le faire !...) je commence à pencher puis à pencher

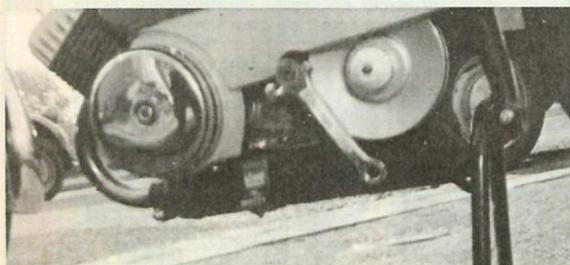
vraiment. Rien n'a touché (j'avais pris soin de relever les pédales) et l'angle a été pris dans le pur style « alors M. le Sénateur fait joujou ?... »

Bon, assez ri maintenant, il va falloir entrer dans un virage un peu plus, même beaucoup plus accentué. Là, plus question de le prendre « à fond ». Je ne tiens pas à rapporter un tas de ferraille fumante au concessionnaire qui me l'a si aimablement prêtée (pas le tas de ferraille...). Au dernier moment, cependant je tire deux petites fois sur la poignée de frein avant et, c'est à 40 km/h environ que je rentre dans ce virage. Complètement déporté sur la gauche, je peux me faire une idée très précise sur la tenue de route de cette machine et je résume en quatre mots : la SP93 DL, ça tient...

Arrivé au bout de cette route, je recommence le même trajet pour faire durer le plaisir. Je fais d'ailleurs tellement durer ce plaisir qu'à huit heures du soir la nuit me surprend. Il va donc falloir penser à rentrer.

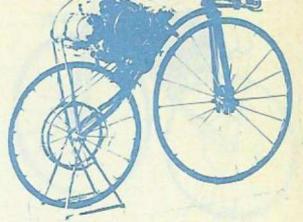
Inutile de vous dire (je vous le dis quand même...) qu'en cette saison la nuit a vite enveloppé tout ce qui, il n'y a pas une heure, était encore parfaitement visible. Pour parfaire les choses, le brouillard qui s'ennuyait tout seul s'est, lui aussi, mis de la partie.

Oh que je suis déçu. Je pensais trouver un tout au guidon me permettant d'allumer mon phare et c'est un banal petit bouton blanc situé à gauche du phare que je dois actionner. J'ai cependant la satisfaction de voir s'étaler devant mes yeux une large et longue bande blanche qui me met tout de suite en sécurité. Ce phare éclaire d'ailleurs tellement bien que les automobilistes n'arrivent pas du tout, mais alors pas du tout lorsque par malheur il m'arrive de les croiser... Quel plaisir de leur en mettre plein la vue (je sais, je suis un sadique individu, snif...). J'en oublierais même de vous dire que les clignotants ainsi que le signal de frein sont restés très corrects. Le



Le pot d'échappement est étudié pour donner au moteur toute la puissance dont il a besoin à tous les régimes. Une petite machine faite pour ceux qui préfèrent la qualité et le confort !

CYCLO



MOTOBECANE SP 93 DL

compteur, par contre, n'est pas très visible la nuit.

LA FIN DU VOYAGE

Et déjà se termine ce beau voyage. Il va falloir relever les temps (pas de surprises à attendre de ce côté-là...) puis me séparer pour longtemps (je n'ai pas dit pour toujours...) de cette petite machine si généreuse faite avant tout pour les gens peu pressés et qui préfèrent la qualité et le confort à la nervosité éphémère et au dosseret spartiate...

FICHE TECHNIQUE MOTOBECANE SP 93 DL

PARTIE CYCLE :

Dimensions :
Empattement : 1,190 m.
Longueur : 1,825 m.
Largeur : 0,620 m.
Garde au sol : 0,100 m.
Poids à vide : 64 kg.

Poids en ordre de marche : 70 kg.

Cadre : coque en tôle emboutie soudée.

Roues : à rayons.

Pneumatiques : avant et arrière : 2,3/4 x 17 Michelin.
Suspensions : avant : fourche télescopique ; arrière : par bras oscillant et amortisseurs télescopiques.

Freins : avant et arrière : à tambour commandé par câble. Segments de 100 mm de Ø.

Dimensions des garnitures : avant et arrière : longueur 80 mm, largeur 23 mm, surface 36,8 cm².

Réservoir : en tôle d'acier emboutie. Contenance : 8,7 litres (réserve d'un litre comprise).

MOTEUR :

Type : monocylindre deux temps.

Refroidissement : par air ambiant.

Cylindrée exacte : 49,933 cc

Alésage : 39 mm.

Course : 41,8 mm.

Compression^o : 8,6/1.

Régime maxi : 4.900 tr/mn.

Admission : simple par carburateur Gurtner 13 mm à niveau constant et équipé d'un silencieux d'admission.

Démarrage : démarreur électrique ou pédalage.

Carburant : mélange, 7 % pendant le rodage, 6 % après le rodage.

Transmission : une poulie extensible sur l'arbre du moteur entraîne par l'intermédiaire d'une courroie trapézoïdale de 18 x 8 une deuxième poulie extensible qui, par l'intermédiaire d'un étage réducteur, commande un pignon de chaîne de 15 dents entraînant par l'intermédiaire d'une chaîne à rouleaux au

pas de 12,7 mm une roue de 38 dents solidaire du moyeu de la roue arrière. D'autre part, un pédalier à roue de 33 dents entraîne par deux chaînes avec arbre intermédiaire un pignon de 39 dents solidaire du moyeu arrière.

Multiplication totale :

39 x 15
— — = 1,41.
9 39

Démultiplication :

Changement de vitesse automatique constitué par deux poulies extensibles et une courroie trapézoïdale. La poulie motrice est munie de billes réceptrices et d'un puissant ressort qui tient à rapprocher ses joues.

Petite vitesse :

130 53 39 27
51 13 15

Grande vitesse :

97,8 53 39 11,6
89,35 13 15

Equipement électrique : 2 batteries de 6 volts 12 ampères.

PERFORMANCES

(effectuées avec un pilote de 51 kg) :

Vit. maxi (assis) : 62 km/h chrono.

Aptitude en côte : 14 %.

Freinage de 50 km/h à l'arrêt complet :

frein AV seulem. : 13,25 m.

frein AR seulem. : 11 m.

Consommation : 3 litres de mélange aux 100 km en conduite rapide et en ville : 3,5 litres.

LE PRIX :

T.T.C. : 2.076 F.

CHEZ ASHMANS DEUX BOTTES DIFFÉRENTES

La « Super Red Devil » (Super démon rouge) Modèle SC 6

La « Red Devil » est destinée au tout-terrain. Le devant de la botte est garni de mousse ainsi que les « coups de pied ». Il y a aussi une coque en acier capable de supporter 3 tonnes ! pour vous protéger le bout du pied. La Red Devil vaut réellement le coup d'œil, avec son cuir rouge, son bourrelet de serrage garni de mousse en haut de la tige, sa lanière de serrage rouge sur le coup de pied et de part en part les coutures imperméables en fil nylon... La Red Devil a LE style, l'apparence et la qualité qui en font vraiment la botte qui sort de l'ordinaire chez ASHMANS



Et la SCRAMBLE (modèle SC 4) La vraie botte de Moto-Cross faite par ASHMANS

Faite en pleine peau chromée d'environ 2 1/4 mm, elle a des coutures en térylène pour assurer la meilleure solidité.

La fermeture à six boucles assure un serrage et une sécurité efficaces.

La semelle et le talon lisses sont en nitrile et résistent à l'essence, à l'huile et à la chaleur.

Pour renforcer encore sa solidité, cette botte comporte une coque en acier intérieure, et des embouts en acier également sur le devant et sur le talon.

D'une hauteur de 40 cm la Scrambler est la vraie botte de moto-cross comparable à aucune autre.

 **ashmans**

Voyez nos revendeurs locaux ou écrivez pour obtenir une documentation complète à Ashmans Motorcycle Boot
ASHMANS Brother Ltd. Paulton - Bristol BS 185 NS
Distributeur pour la France Société N.E.I. Paris

publM/d