

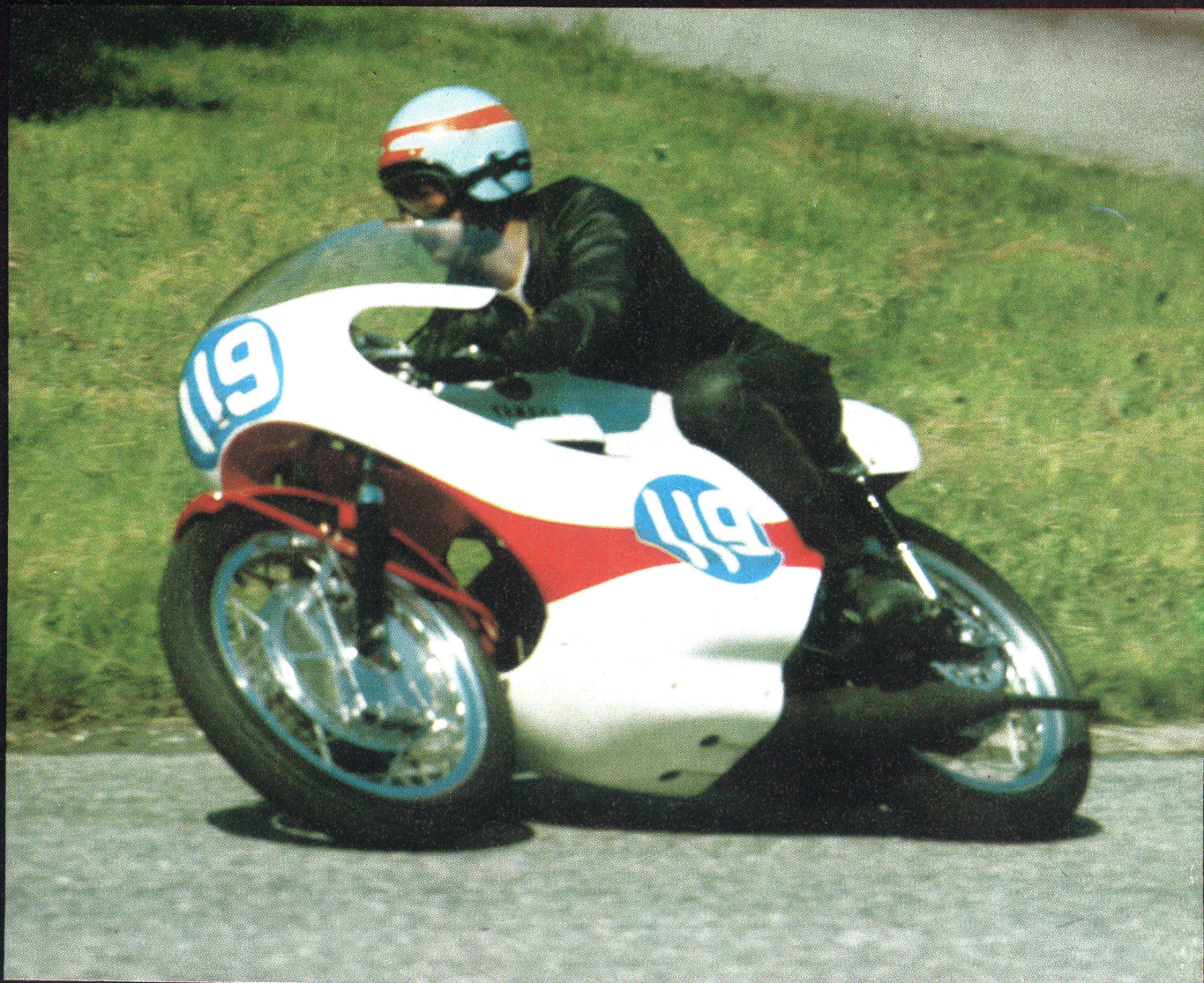
LES **môtards**

N° 12 JUIN-JUILLET 1969

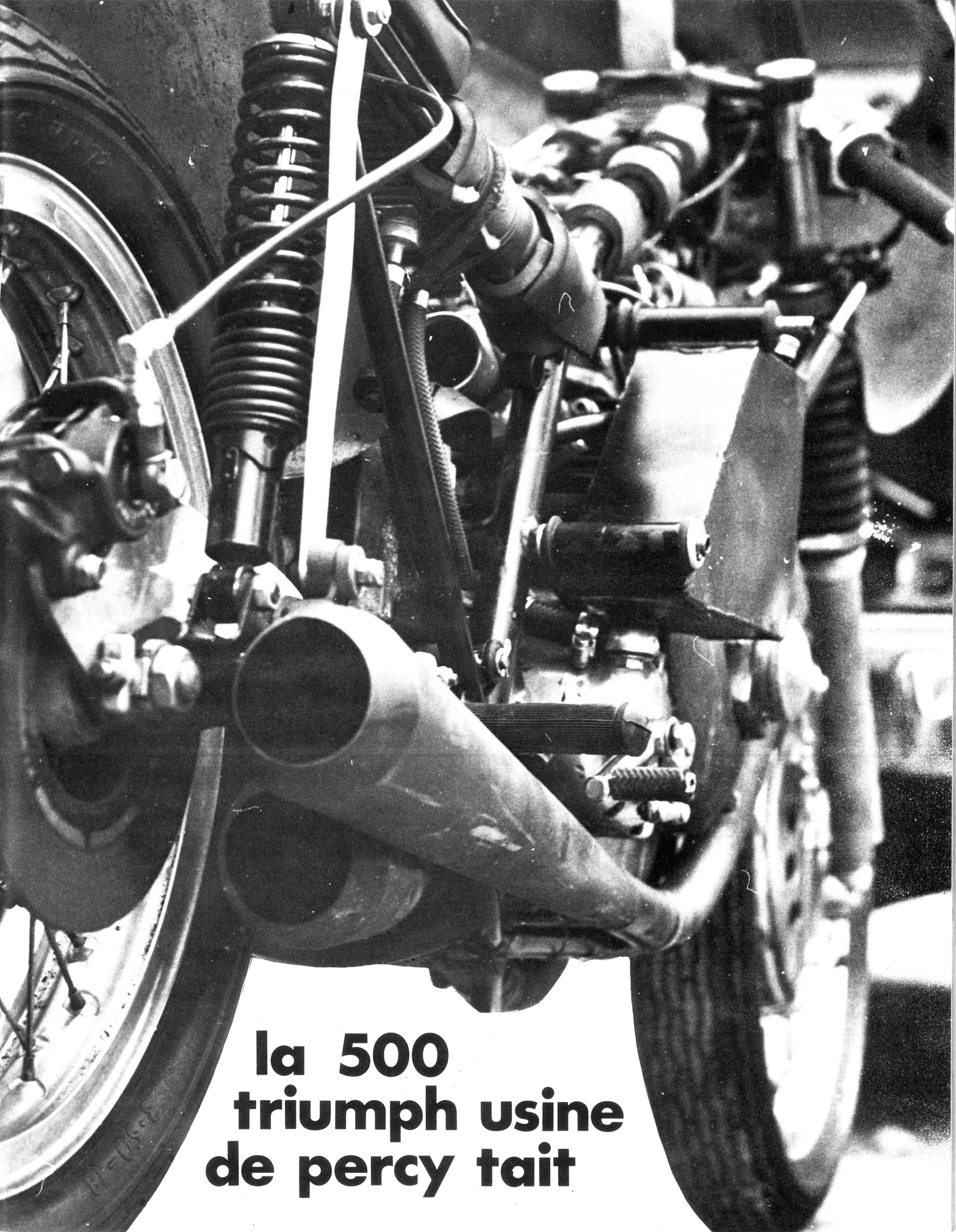
MENSUEL 4 F

ABONNEMENT 12 NOS : 40 F

**LES EDELWEISS / ANNEMASSE
AU GUIDON DE LA 650 BENELLI
LA 500 TRIUMPH DE PERCY TAIT
LA VICTOIRE DE JEAN AUREAL**



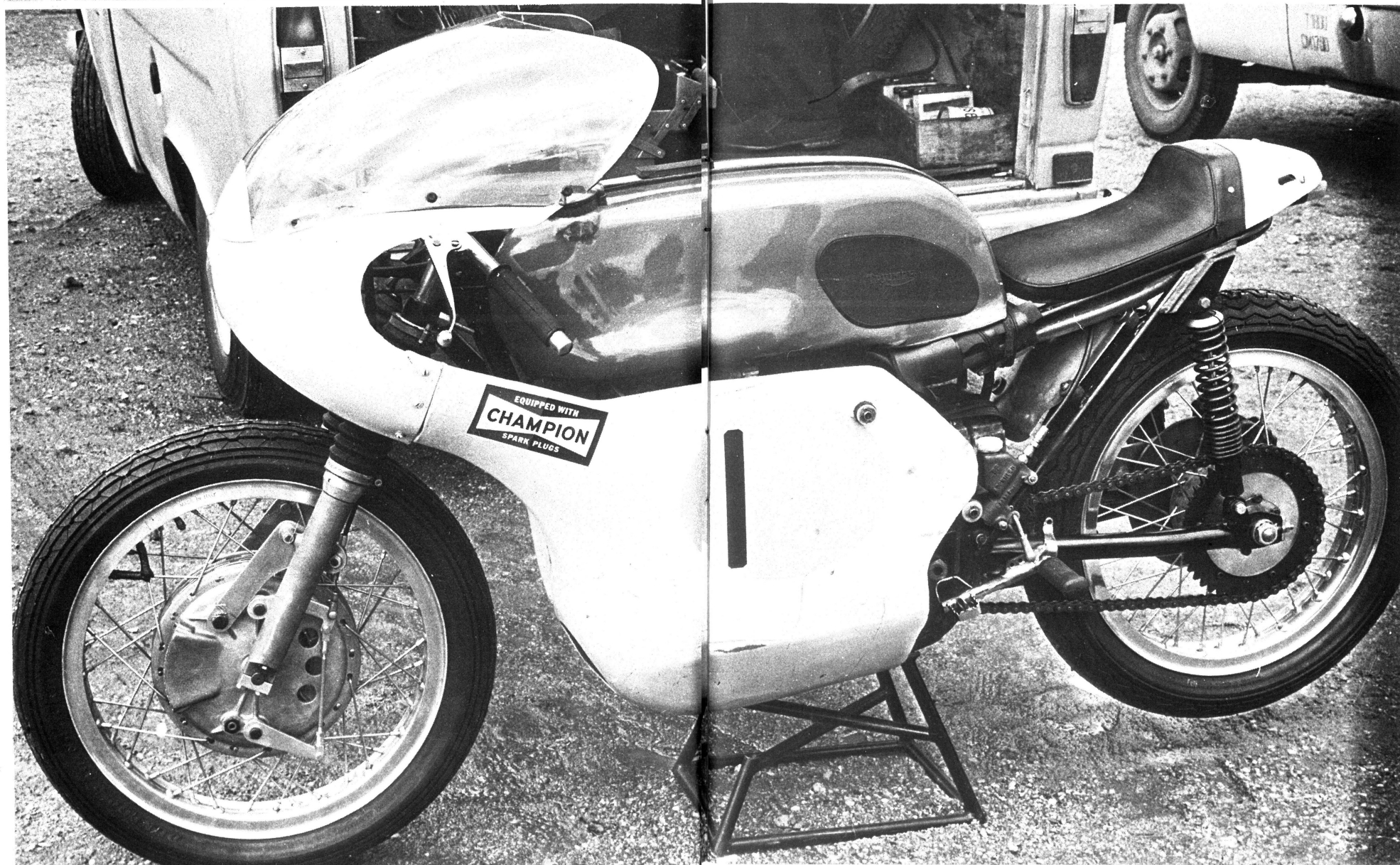
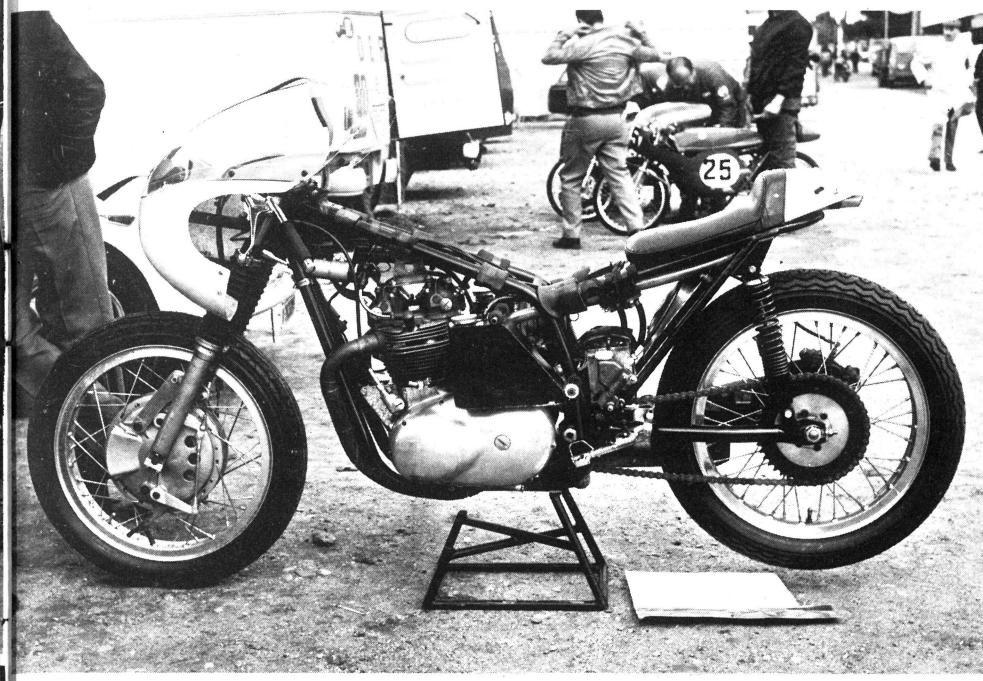
JEAN AUREAL (PHOTO A. ROUGE)



**la 500
triumph usine
de percy tait**

la dernière machine d'usine anglaise

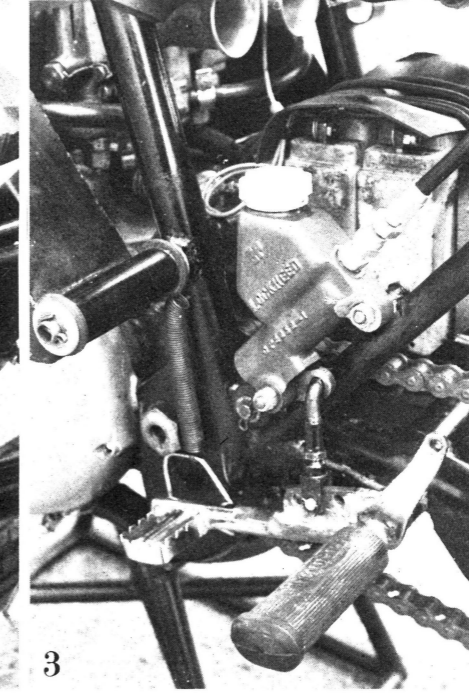
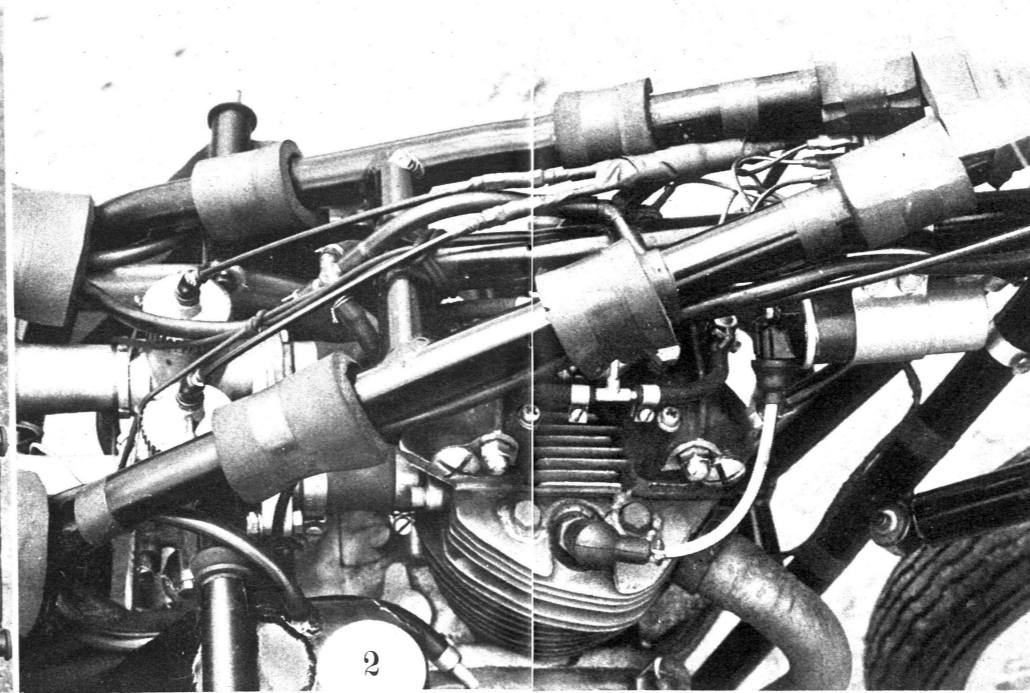
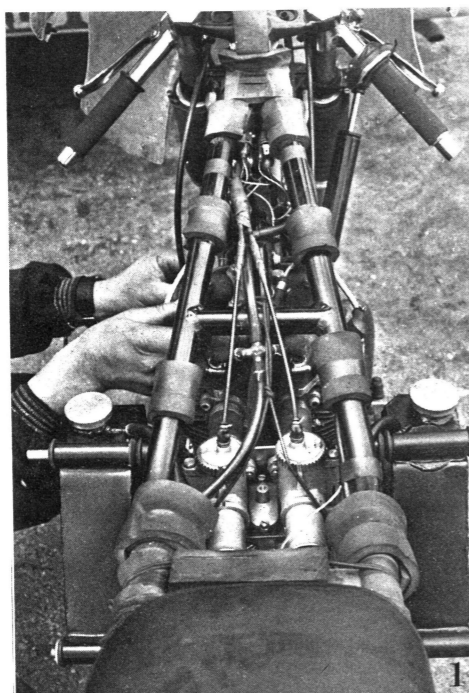
Bien que la compétition de vitesse soit toujours à la mode dans le monde motocycliste, rares sont les usines qui s'en occupent encore d'une façon active. En Angleterre, après que AJS-Matchless et Norton aient cessé de fabriquer leurs machines compétition-client, la seule marque qui ait conservé un « Service Courses » est Triumph. De dimensions et d'ambitions réduites, le service courses Triumph est placé sous l'autorité de Percy Tait. Technicien, essayeur, pilote, Tait est bien connu en Angleterre pour ses participations aux épreuves britanniques d'endurance, où il partage souvent le guidon de ses machines avec des pilotes de grande renommée. En dehors des machines d'endurance, Tait se prépare aussi une 500 cc avec laquelle il participait jusqu'alors au championnat britannique. Cette année, il semble élargir un peu le cercle de ses activités et nous avons eu le plaisir de le voir participer au Grand Prix de France, avec sa 500 cc usine. Cette machine, construite sur la base d'une Daytona, occupait une excellente place au moment de son abandon dû à des ennuis d'allumage consécutifs à des infiltrations



au niveau des plus rapides du monde

d'eau dans le carter de rupteur. Le moteur est le bien connu vertical-twin 4 temps culbuté mais présente extérieurement quelques différences avec le bloc de série, différences portant surtout sur des points de détail. Le carter de distribution a subi une transformation à l'emplacement du carter de rupteur : une pièce supplémentaire a été usinée de façon à permettre un réglage rapide de l'avance à l'allumage. Les boîtiers de culbuteurs sont également modifiés, vraisemblablement pour adopter un système de réglage des culbuteurs par excentrique, diminuant de cette façon le moment d'inertie de ceux-ci de façon sensible. Les deux carburateurs Amal de 30 mm de diamètre sont montés sur des pipes d'admission souples et sont alimentés par une cuve unique. Les tubes d'échappement, d'un diamètre notablement plus gros que sur les machines de série, sont travaillés de telle sorte que les mégaphones, de volume important et fermés par un petit contre-cône, débouchent tous les deux du même côté de la machine, la transmission secondaire par chaîne étant un obstacle au montage du système d'échappement

un moteur bien connu



gauche dans une position lui permettant de ne pas frotter en virages. Le système de lubrification est toujours du type à carter sec et les deux petits réservoirs d'huile, d'une capacité d'environ deux litres chacun, sont montés sur les attaches de carénage, devant les genoux du pilote. Un petit radiateur d'huile est inclus dans le circuit et a trouvé place devant la selle, sous l'arrière du réservoir. Il est fort probable que, afin de pallier aux pertes de pression que doit provoquer un tel circuit, le débit de la pompe à huile a été augmenté.

Ainsi préparé, le moteur devrait disposer d'une soixantaine de chevaux, en conséquence de quoi, Percy Tait a été amené à préparer une partie cycle spéciale, celles des Triumph n'étant pas particulièrement réputées pour leur rigidité. Un cadre double berceau en acier soudé, semblable dans sa boucle avant au cadre des Metisse Rickman, fut réalisé. La suspension avant est confiée à une fourche Triumph raccourcie qui semble donner satisfaction ; à l'arrière, un classique bras oscillant, une paire d'amortisseurs Girling et le tour est joué. En ce qui con-

1 LES DEUX CARBURATEURS SONT ALIMENTÉS PAR UNE CUVE PLATE UNIQUE. ON VOIT PARFAITEMENT ICI LES DEUX RÉSERVOIRS D'HUILE ET LA STRUCTURE SUPÉRIEURE DU CADRE.

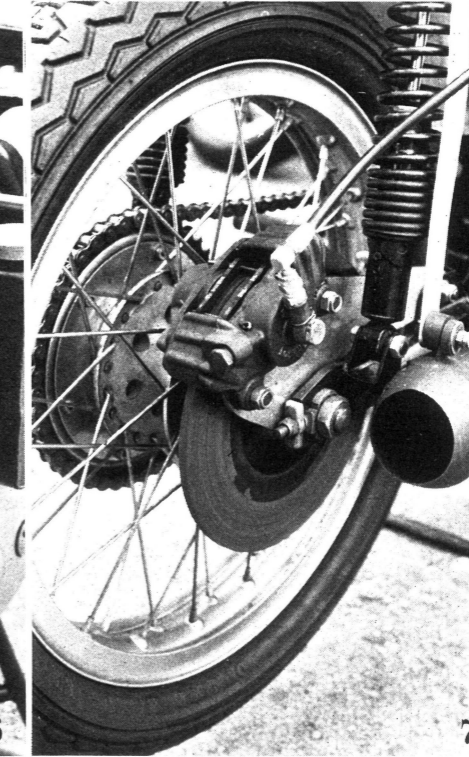
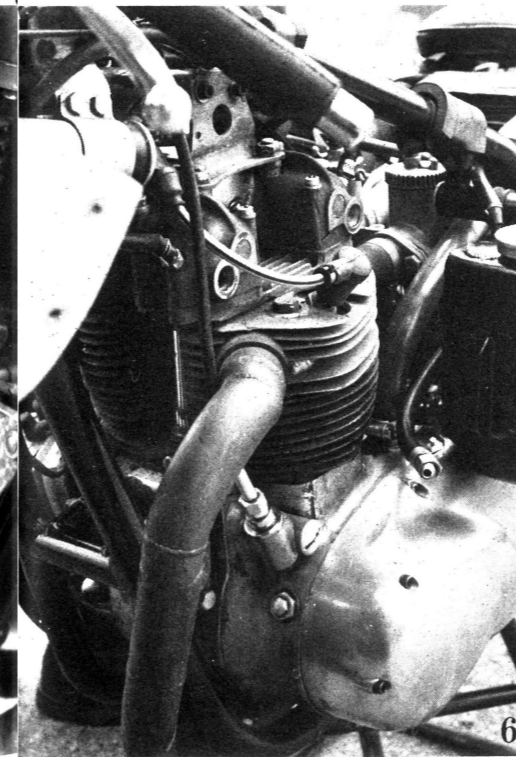
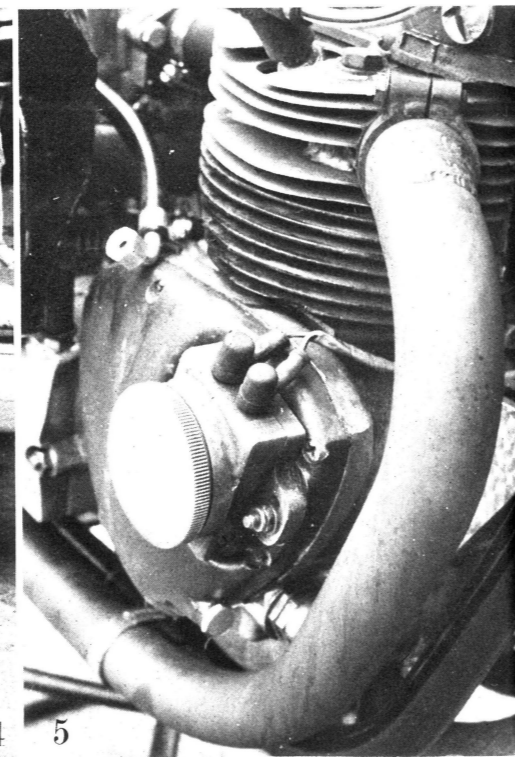
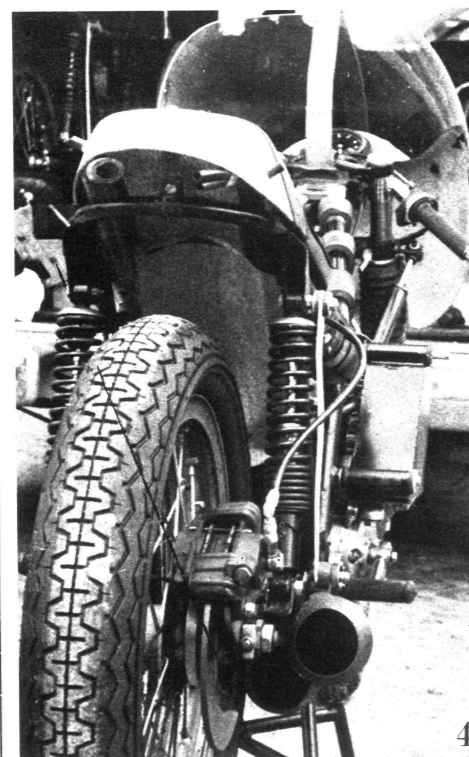
2 LE BOITIER DE CULBUTEURS MODIFIÉ : LES BOUCHONS (MARQUÉS D'UNE FENTE DE MANŒUVRE EN FORME DE CROIX) QUI PERMETTENT D'ACCÉDER AUX SOUPAPES POUR LE RÉGLAGE DES JEUX, SONT MAINTENANT PLACÉS SUR LE CÔTÉ DU BOITIER. À L'ENTRÉE DE LA CULASSE, ON DISTINGUE LES RACCORDS SOUPLES QUI RALLONGENT LES PIPES D'ADMISSION.

3 LE MAÎTRE CYLINDRE LEOCKEED PRÉVU POUR LES FREINS ARRIÈRE DES « METISSE » RICKMAN ET L'ADAPTATION QU'EN A FAIT PERCY TAIT. À GAUCHE, LA FIXATION DU RÉSERVOIR D'HUILE, TRÈS SIMPLE, A CÉPANDANT ÉTÉ RÉALISÉE DE FAÇON ÉLASTIQUE. DERRIÈRE LE MAÎTRE-CYLINDRE, LES DEUX BATTERIES SONT FIXÉES À L'AIDE D'UNE SANGLE EN CAOUTCHOUC.

4 LES DEUX MEGAPHONES DEBOUCHENT SUR LA DROITE DE LA MACHINE, SUR LE CÔTÉ DU FREIN ARRIÈRE À DISQUE. ENTRE LES DEUX ATTACHES DU FLANC DE CARÉNAGE EST FIXÉ UN DES RÉSERVOIRS D'HUILE.

5 LE GROUPE MOTEUR-BOÎTE ET ACCESSOIRES EST SERRÉ AU PLUS PRÈS PAR LA BOUCLE AVANT DU CADRE. LA GARDE AU SOL EST RELATIVEMENT IMPORTANTE.

6 LE CARTER DE RUPTEUR, EN BOUT D'ARBRE À CAMES D'ÉCHAPPEMENT, EST TOTALEMENT DIFFÉRENT DE CELUI DES MACHINES DE SÉRIE. LES TUBES D'ÉCHAPPEMENT ONT VU LEUR DIAMÈTRE AUGMENTER.



un racer dérivé de la série

cerne le freinage, les roues de 18 pouces sont équipées d'un Fontana 4 cames pour l'avant et d'un moyeu à disque Loockeed pour l'arrière, fabriqué par Rickmann. Bien sûr, la position a été adaptée aux exigences de la compétition : guidon à bracelets, petite selle en polyester et repose-pieds (pièce Triumph d'origine) déportés vers l'arrière, ce qui a nécessité la réalisation d'un renvoi de sélecteur dont la pédale est articulée à l'emplacement primitif de l'arbre de kick. Il fut également fabriqué un réservoir en tôle de dural d'une contenance de 22 litres environ. Pour finir, ajoutons que la présentation de cette machine est très soignée. Le cadre est émaillé en noir, le réservoir est bleu, et la couleur ivoire est utilisée pour le carénage ainsi que pour le dossier de selle. Bien qu'éliminée du Grand Prix de France pour des ennuis mineurs, la Triumph que Percy Tait a réalisée au service course de l'usine a montré qu'elle était capable de tenir tête aux meilleures compétition-clients actuelles, et avouons que rien ne nous ferait plus plaisir que d'apprendre que cette machine était un prototype. Wait and see !