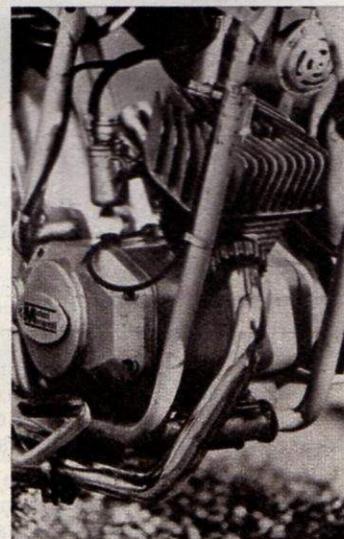
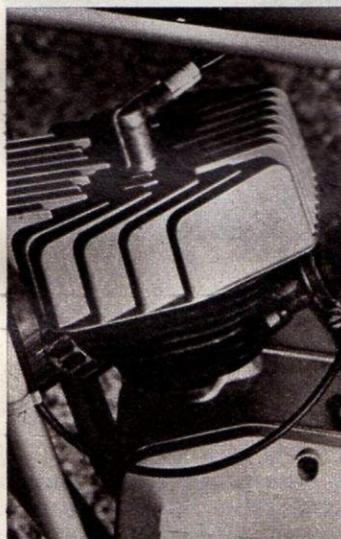
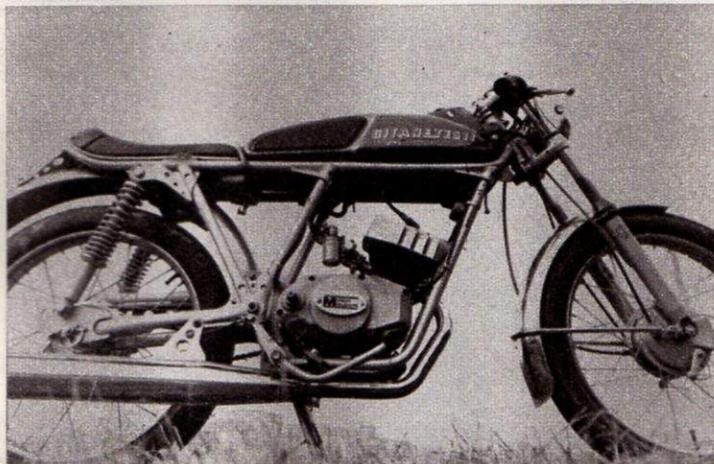


SPECIAL JEUNES

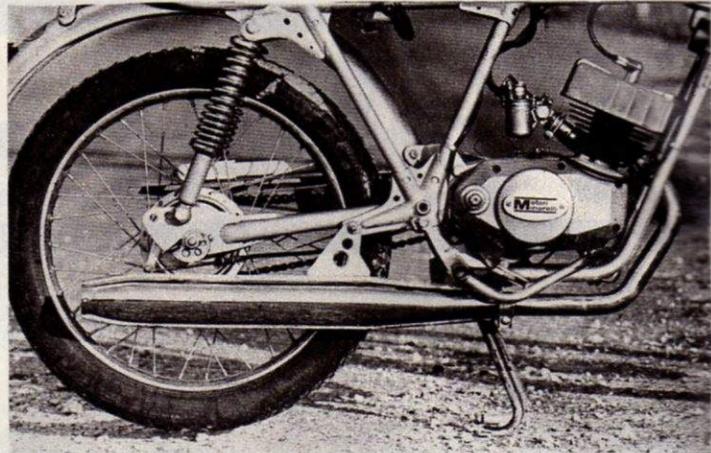
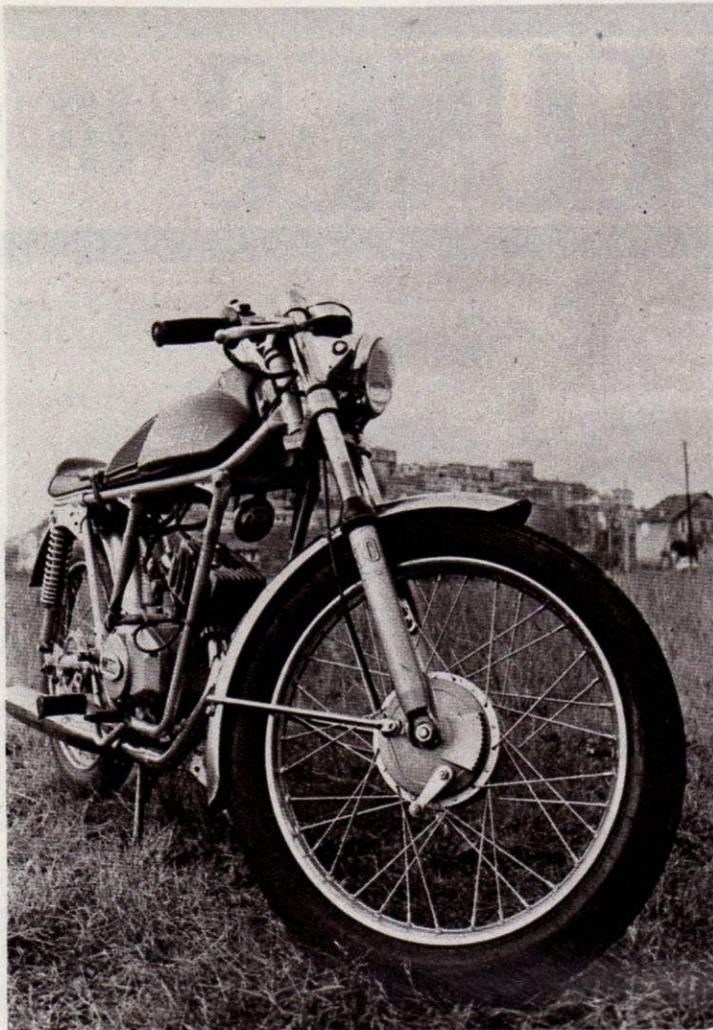
18



Mesdames, mesdemoiselles et messieurs, la revue **MOTOCYCLISME**, éditée par la Société Nouvelle Edisport-France a la joie et l'honneur de vous présenter dans la série « Spécial Jeunes » le 49,9... Gitane... Testi !!!... Ouais !... Bravo !! Clap, Clap, Clap...

Merci, Merci beaucoup... Nous allons donc, commencer tout de suite la visite si vous voulez bien. Par ici, s'il vous plait, et tenez la ceinture de celui qui vous précède afin d'éviter toute perte de lecteurs. Nous n'en n'avons

GITANE TESTI & VITESSES



pas suffisamment pour nous permettre de les égarer entre deux colonnes.

Voilà... Attention à la marche. Vous remarquerez donc immédiatement l'allure éminemment sportive de la chose ainsi que la beauté rare de la ligne soulignée par une belle harmonie des couleurs.

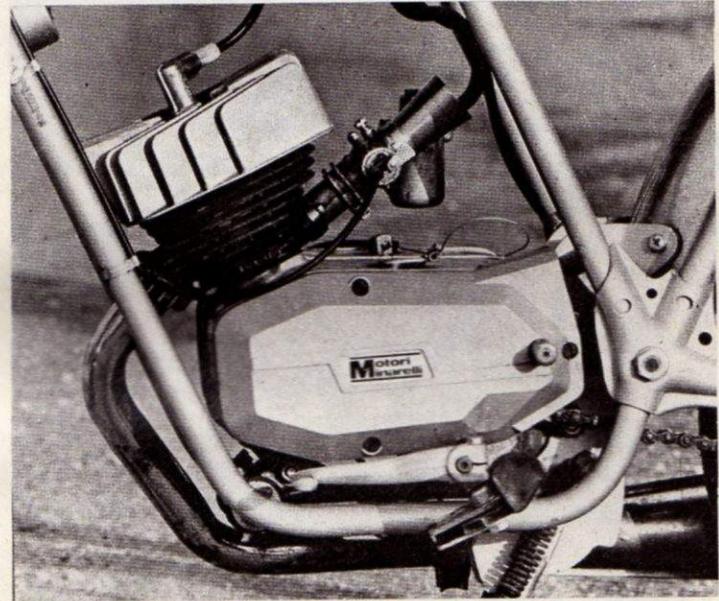
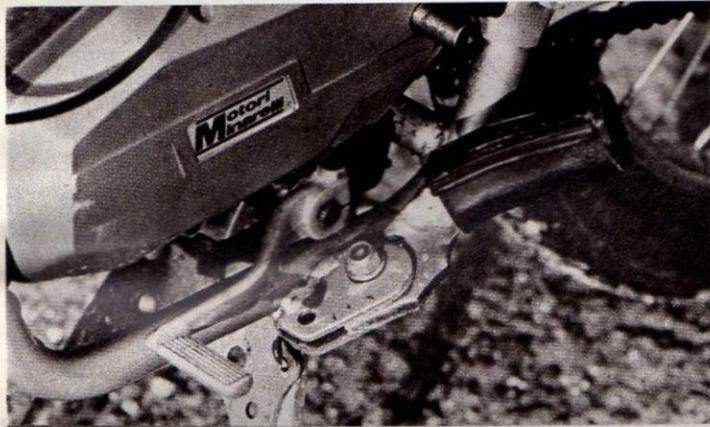
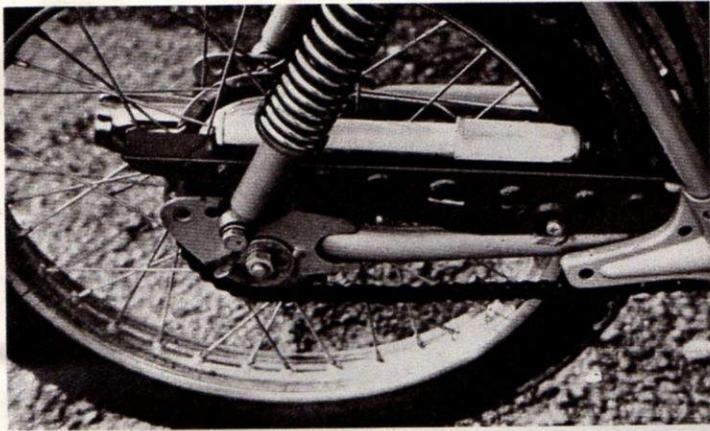
Il n'est pas déraisonnable de penser que cette réalisation se classe parmi les deux plus belles de la catégorie avec le 50 Malanca essayé dans la série « Spécial Jeunes » du n° 33 de la revue *Motocyclisme* qui est, comme chacun le sait, éditée par la Société Nouvelle Edisport-France (11, rue Barthélemy, Marseille 1er tél: 47.65.15). Hum, hum, on ne touche pas Monsieur, s'il vous plaît; c'est comme à « Moto Bastille » on regarde avec les yeux ou on se fait éjecter. Merci.

La ligne éminemment sportive tient principalement à quelques particularités assimilables à celles utilisées sur des machines de course: long réservoir anatomique permettant un plat ventre parfait, petite selle spartiate remontant en dossier, guidon bracelet, fourche imitation Cériani et frein agressif, plus de multiples trous dans le carter de chaîne, les pattes d'ancrage du frein avant et les goussets de renfort du cadre.

Pardon? Ah, non, Monsieur, ces trous ne sont pas prévus pour faciliter le refroidissement mais simplement pour alléger la machine. Et si ça vous fait ricaner, Monsieur, je ne saurais trop vous conseiller cette amusante expé-

rience qui consiste à lâcher en même temps et de la même hauteur, une route française et une route allemande. Vous constaterez avec émerveillement que la route française touche terre après la route allemande!. L'explication est simple: la chaussée française est pleine de trous, donc plus légère... Nous pourrions recommencer cette désoyante expérience avec la feuille d'impôt d'un député et celle d'un vulgaire contribuable, mais là le résultat ne surprendrait personne.

Tant que nous sommes dans les sujets qui prêtent à



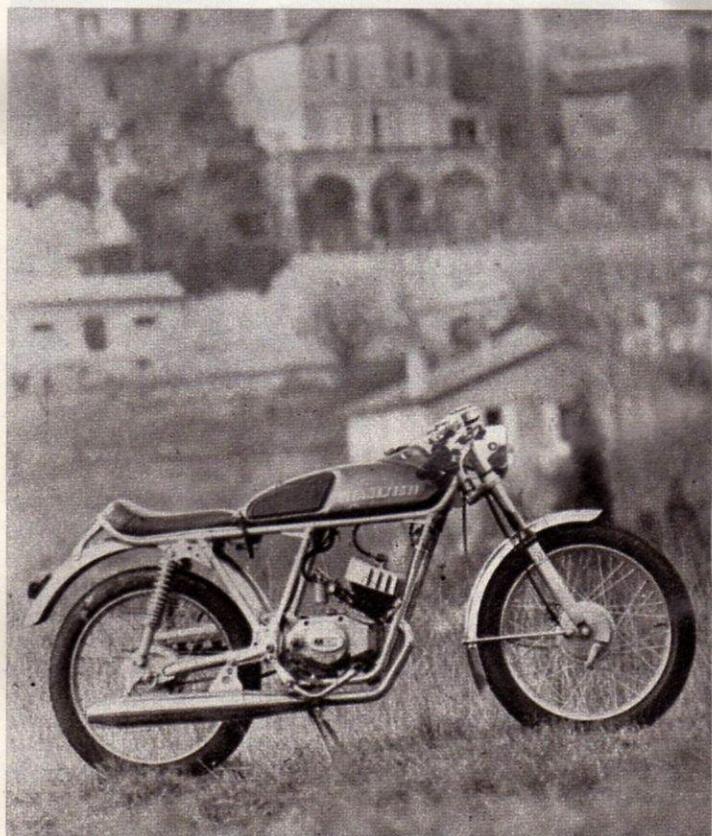
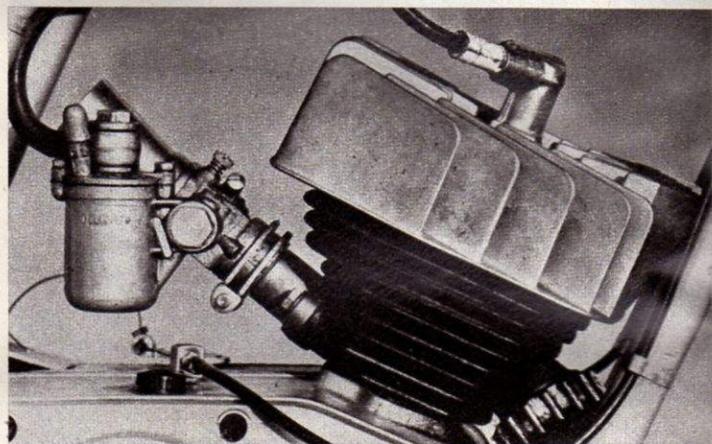
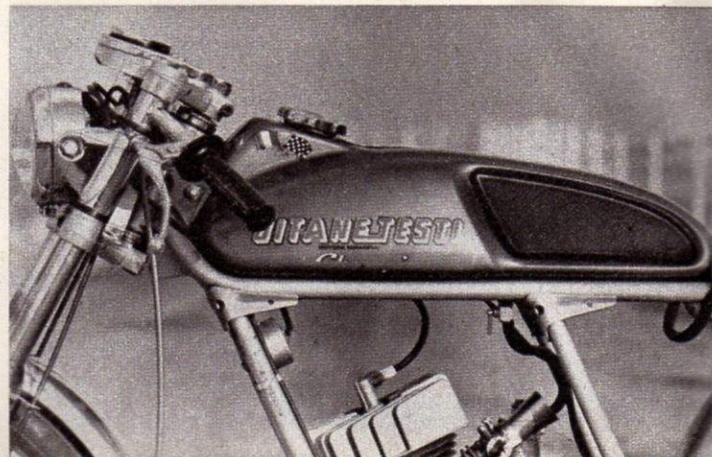
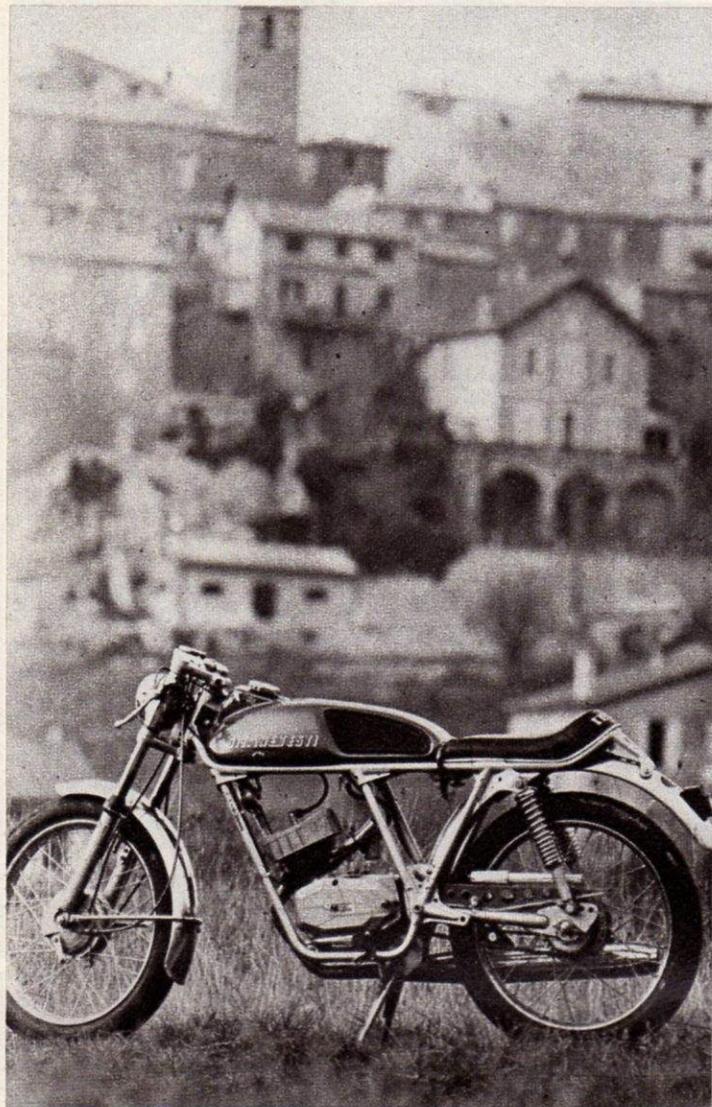
rire, je vous ferai — ouaf — remarquer, (Ru Ru, j'en peux plus de rire comme ça) le compteur... ça me fait mal là, tellement je ris... gradué jusqu'à... si, si ! 150 !!!... km/h Oula ! Non, ce n'est pas vrai ! ce qu'on rigole les gars, 150 km/h pour un truc théoriquement limité à 45, non mais je vous jure... Il y a plus de saison Mme Michut !

Le cadre est un double berceau renforcé par de nombreux goussets. Il est très bas dans le pur style Racing. Les amortisseurs arrière à ressorts apparents, bien entendu, ont leur embase réglable en trois points. Tandis que le réglage de la chaîne s'effectue par des escargots ajourés (le poids mon vieux, toujours le poids !). Le frein arrière est un 118 mm simple came, tandis qu'à l'avant nous trouvons un magnifique double frein simple came de la même dimension.

Les garde-boue en inox offrent une protection honnête.

Le reste ce sont des brouilles que vous verrez vous-même sur les photos, aussi, toujours dynamique et à la pointe de l'action m'en vais-je inviter « ces messieurs-dames » à enfourcher l'engin. « Comment que ça démarre, siouplait » ? Ha j'ai oublié de vous prévenir que du fait de la présence, par ailleurs, de l'ensemble classique repose-pieds, frein, sélecteur, ces manivelles étaient aussi inutiles que dangereuses, ces deux adjectifs pouvant aussi s'appliquer au masculin aux gens qui ont pondu la loi rendant obligatoire ces ustensiles suranés. Il n'existe pas sur le Testi, de mécanisme permettant de bloquer les pédales dans une position quelconque, aussi ai-je estimé qu'avec les six rapports du moteur je serais suffisamment occupé sans devoir vérifier, avant chaque virage, la position horizontale des pédales.

La mise en marche de l'engin, de toute façon, quelle se fasse avec les pédales ou à la poussette ne pose aucun problème particulier, si ce n'est la tendance du moteur à se noyer quand on abuse à la fois du starter et du titillateur. Vous ai-je dit que c'était un moteur Minarelli qui équipait cet engin ? Ce moulin avec son collègue Franco-Morini équipe pratiquement tous les cyclos italiens.



Bon revenons à nos moutons. Nous avons donc, démarré la chose et constaté rapidement que le niveau sonore atteint, sans être particulièrement modeste, n'atteignait jamais la côte d'alerte au-delà de laquelle commencent les mesures répressives.

La première impression de conduite vient de la position, comme je l'ai déjà dit, la hauteur de selle est très faible et avec les bracelets, ce serait presque idéal si les repose-pieds n'étaient pas tellement en avant. Il se trouve que ce défaut deviendra particulièrement sensible sur route défoncée où conjugué au manque d'amortissement des ressorts, il fera en sorte que les reins du pilote, durement malmenés, deviendront vite douloureux. En effet, au passage des bosses ou nids de poules, avec des commandes suffisamment reculées, le pilote peut soulager ses reins en prenant appui sur les repose-pieds encore faut-il que ceux-ci soient suffisamment proches de la verticale des fesses pour que ce soit possible et ce ne l'est pas sur le Gitane-Testi.

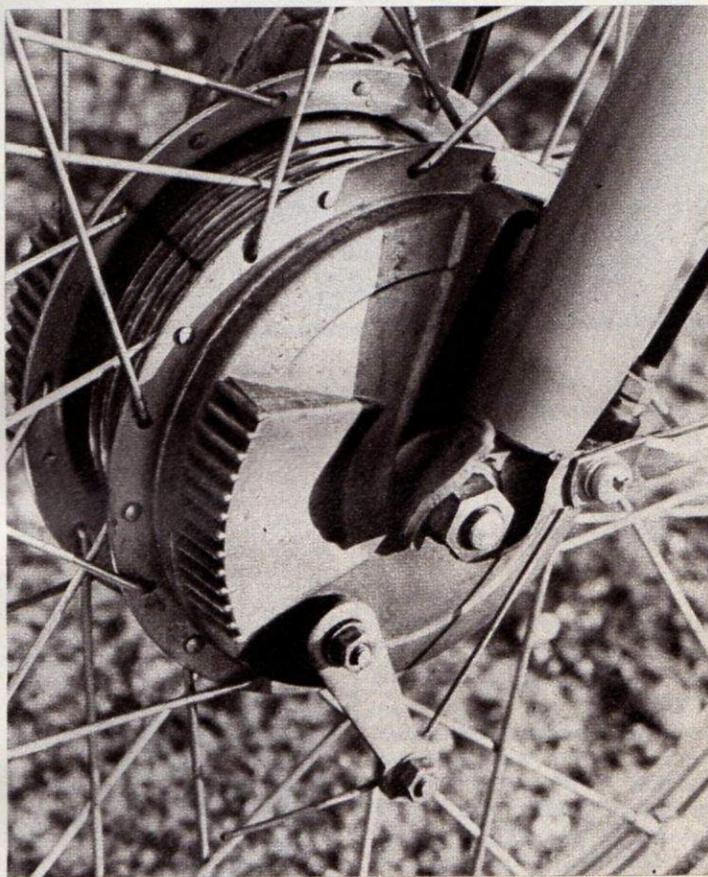
Autre critique pour la fourche avant qui bien très mignonne n'est pas amortie hydrauliquement et a un peu tendance à faire le « Yo-Yo ». Ces suspensions grèvent donc un peu la tenue de route de ce cyclo, ce qui est d'autant plus dommage que le cadre semble sérieusement pensé.



Pour « attaquer » une courbe particulièrement défoncée et chahutante avec cette machine, il ne faut pas craindre les « coups de raquette » qui amènent même parfois de rapides pertes d'adhérence de la roue arrière. Les pneus sont des Michelin « Fabricati in Italia » de 2,50 x 17 à l'avant pour 2,75 x 17 à l'arrière. Ils se comportent très bien sur le sec comme sur le mouillé.

Si la conduite prolongée sur route défoncée se transforme souvent en calvaire, sur route lisse et qui plus est sinueuse cela devient du régal, à tel point que je suis certain que le motard le plus blasé qu'il soit fanatique de 750, d'anglaise ou de japonaise, de deux-temps ou quatre-temps, s'amuserait comme un petit fou avec ce cyclo. La sélection est parfaite et elle permet de « travailler au corps » la boîte à six rapports. On n'arrête plus, on en monte quatre ou en redescend deux et puis on en repasse trois ou quatre. On arrive très vite à ne plus savoir exactement, sur quel rapport on se trouve. Mais qu'importe, en sortie de courbe vous ouvrez en grand et montez une vitesse toutes les fois que le régime devient critique, quand il se stabilise vous savez que vous êtes en sixième.

L'étagement est un bon compromis : départ et route, j'ai toutefois trouvé l'écart entre la quatrième et la cin-

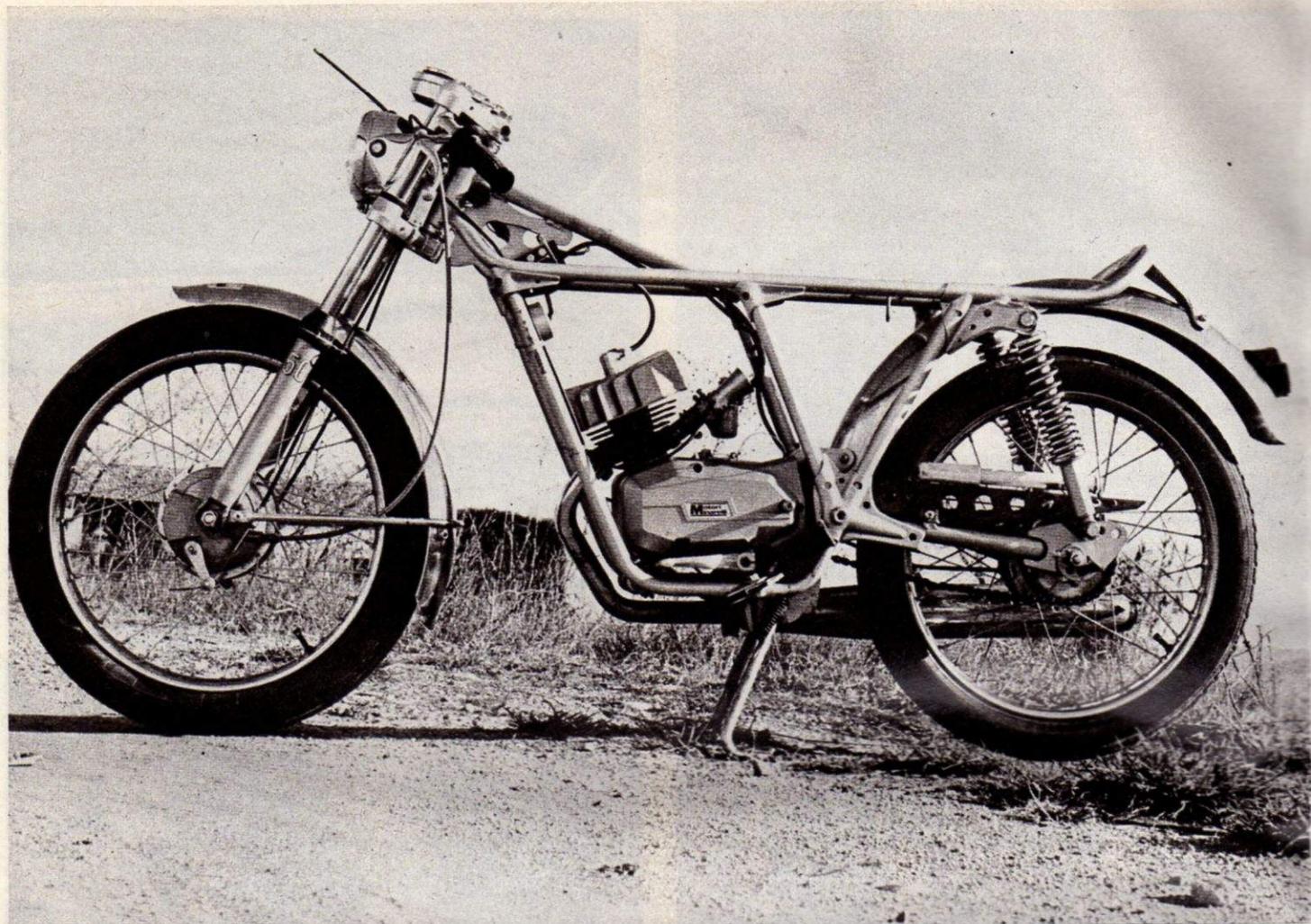


quième trop serré par rapport à celui entre la cinquième et la sixième.

Les freins se montrent efficaces, mais toutefois moins agressifs qu'ils ne le paraissent. Ils sont en revanche particulièrement progressifs et il est très facile de doser exactement la puissance de freinage voulue.

Pour ce qui est de la vitesse de pointe je me bornerai à dire que les 45 km/h fatidiques sont quelque peu oubliés en arrière, mais ne le répétez à personne.

En conclusion, le Gitane se caractérise par une ligne absolument formidable, une finition qui l'est tout autant, des suspensions « bidons » d'où découle une absence de confort généralisée, des freins suffisants et un moteur particulièrement brillant en partie grâce à une boîte à six rapports.



1 Le bloc moteur Minarelli six vitesses est très beau d'aspect et moderne autant par l'allure que par la technique.

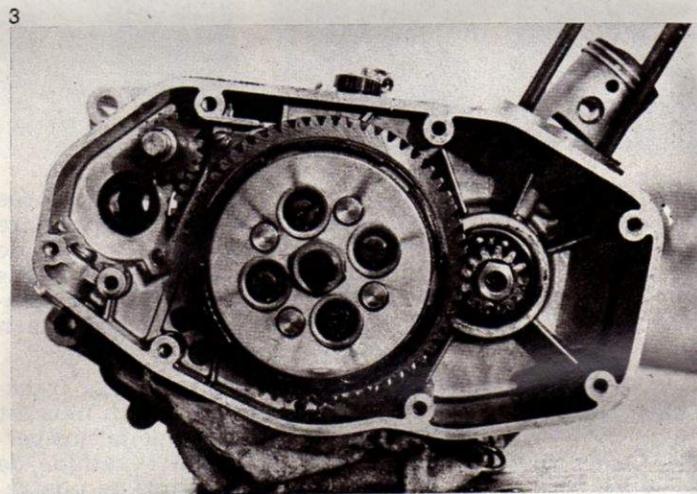
Carters et culasse, cette dernière d'un ailetage généreux sont coulés sous pression, gage d'une bonne qualité et d'un poids réduit, car beaucoup plus mince, à solidité égale que la fonderie dite sur sable.

Le cylindre lui est hélas en fonte comme la quasi totalité des moteurs italiens de ce genre, par exemple le 50 cm³ Franco Morini auquel il ressemble beaucoup d'ailleurs. Cette particularité explique la « floraison » de kits italiens adaptables à ces moteurs et dont la base est toujours un cylindre en alu chromé ou chemisé (Cinque-Anelli, Villa, Simonini, Faccioli); les nombreuses pièces adaptables en aluminium ne semblant



pas présenter de problème aux artisans, on est en droit de se demander pourquoi l'industrie ne s'engage pas dans cette voie.

Dans ce cylindre en fonte, donc, très classique : une lumière d'échappement, une d'admission et deux de transfert, plus deux petits



trous cylindriques percés dans la paroi des transferts principaux et qui communiquent avec leurs semblables, percés, eux, dans la jupe du piston, entre le deuxième segment et l'axe du piston, ceci afin de favoriser le graissage du roulement à aiguilles d'axe de

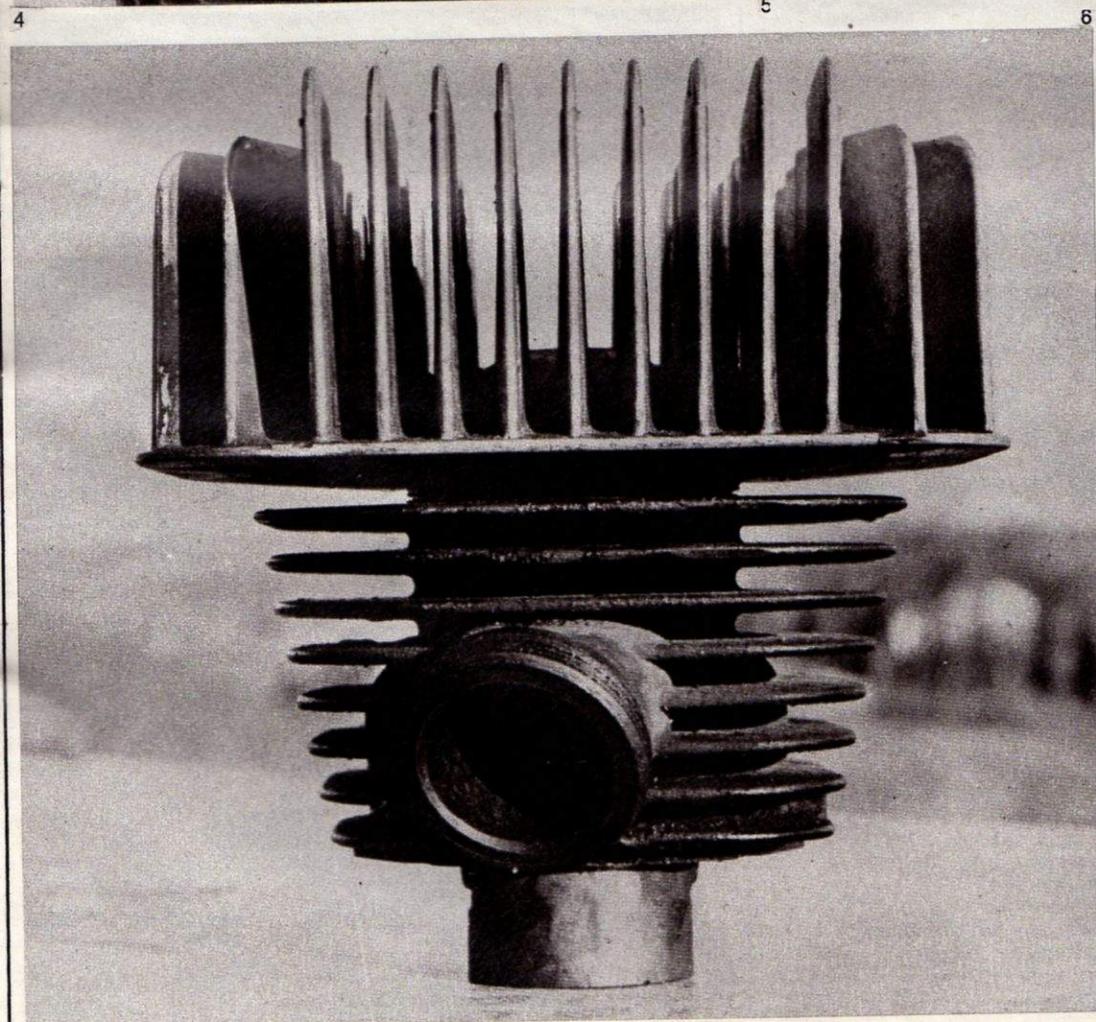
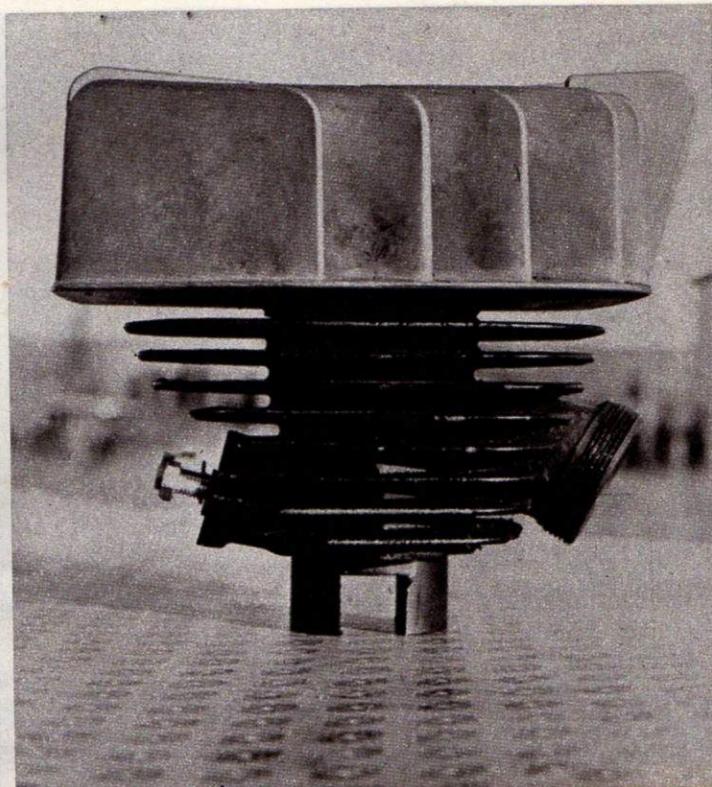
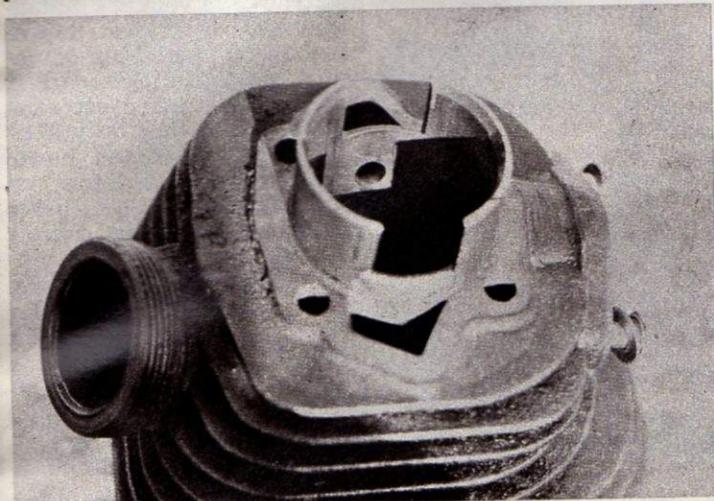
piston.

Ce piston qui coulisse (généralement à la condition de mettre de l'huile dans l'essence) dans le cylindre est, lui aussi, on ne peut plus classique : calotte bombée, deux segments de 1,5 mm « ordinaires » et ergotage, de part et d'autre

de la lumière d'échappement.

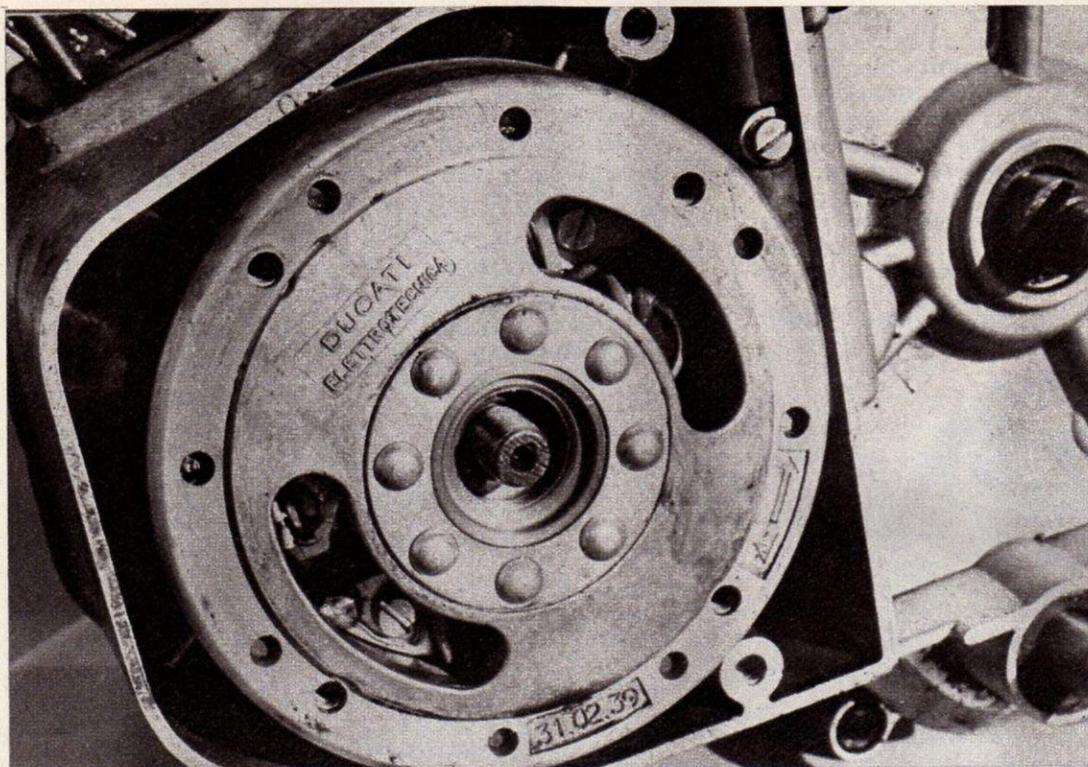
La transformation du mouvement alternatif du piston, en mouvement rotatif est assuré par un bel « albero motore » ; j'ai nommé le vilebrequin. Les masses de celui-ci sont pleines et l'équilibrage est assuré par des échancrures provo-

quées lors du matriçage. Il faut noter de ces échancrures « dégagent » bien la bielle et lui permettent de « respirer » et d'être bien graisée au niveau de son roulement de tête, qui est composé d'une cage à aiguilles et d'un maneton creux, mais de bonne dimension, cet ensemble tourne sur un



roulement à bille côté volant magnétique et sur deux autres roulements, côté transmission primaire ; celle-ci est à taille oblique et l'embrayage est de bonne dimension pour un 50 cm³ : en effet, cinq disques garnis

1. Le cadre tubulaire : une allure qui fait davantage penser à une moto qu'à un cyclomoteur.
2. L'une des particularités de ce moteur : les deux trous situés au-dessus de l'axe du piston. Le but recherché : faire passer une partie des gaz frais juste en-dessous de la calotte du piston, lors du transfert. Ceci améliore le refroidissement de la calotte du piston et favorise la lubrification du pied de bielle.
3. La transmission primaire est confiée à un engrenage à taille hélicoïdale.
4. Cette vue intérieure du cylindre permet de voir l'un des deux trous correspondant aux ouvertures pratiques au-dessus de l'axe du piston.
5. Le cylindre, vu de profil. On remarque les dimensions importantes des ailettes de la culasse.
6. Le cylindre, vu de face. La sortie d'échappement est légèrement décalée vers la droite.



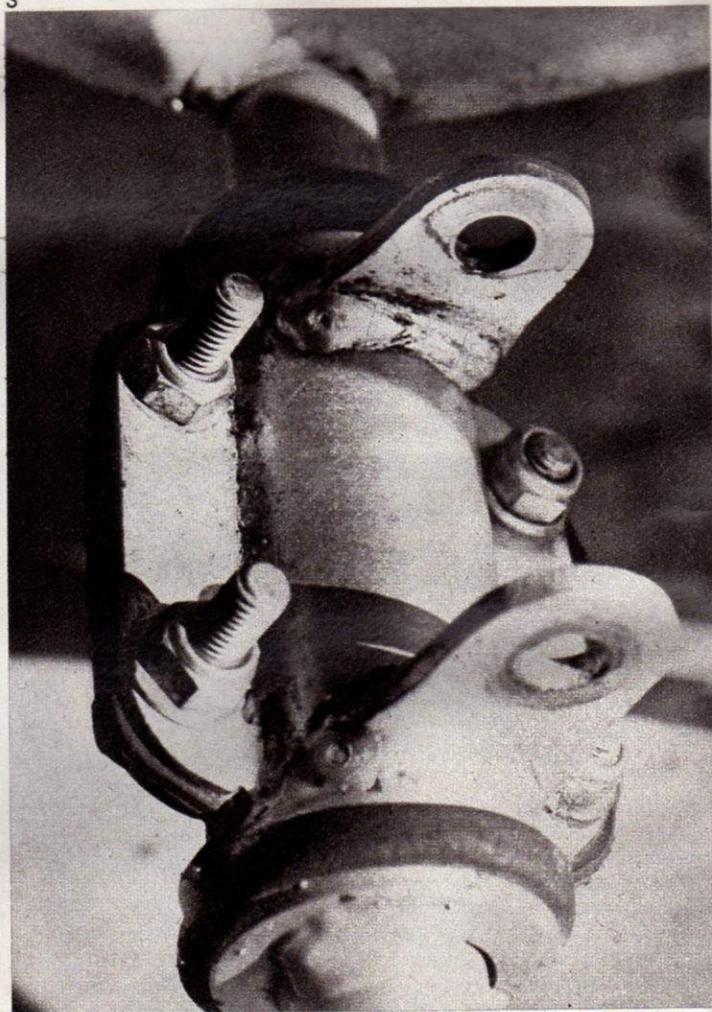
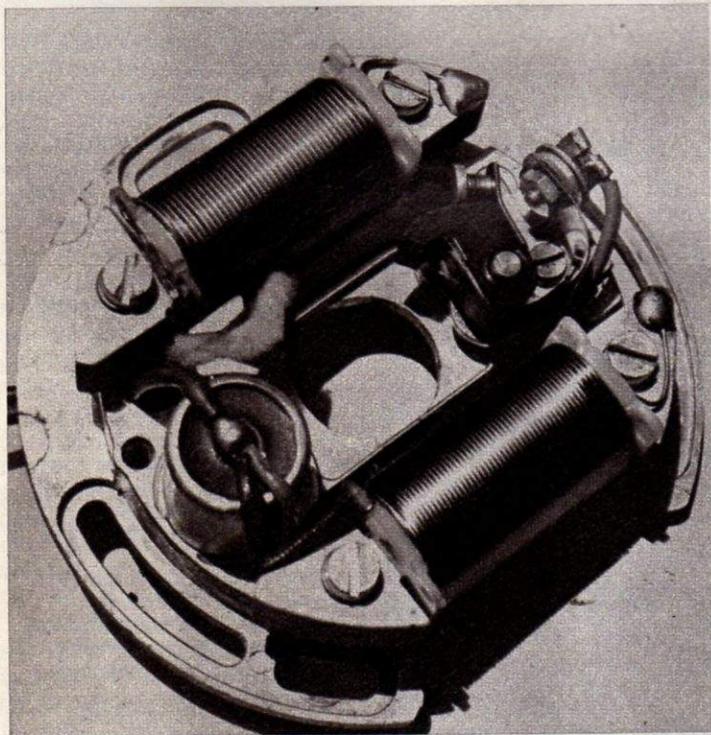
assurent le passage de la puissance, d'autre part, la cloche est cerclée de façon à éviter un éclatement possible à haut régime : on regrettera, sans que nous ayons eu à nous en plaindre, que quatre ressorts seulement assurent la pression des disques.

De l'autre côté du bloc, se trouve le volant « maléfique » : ce terme est impropre de nos jours car ce volant, de marque Ducati et de petit diamètre est sans histoire au point de vue utilisation, la bobine haute tension est extérieure, ce qui lui permet d'être assez volumineuse, donc d'avoir un bon isolement des enroulements, ceux-ci assurant un bon allumage. En revenant à la transmission primaire, nous remarquons qu'elle commande une boîte à six vitesses, ce qui est formidable dans le cas d'un petit cube. Cette boîte

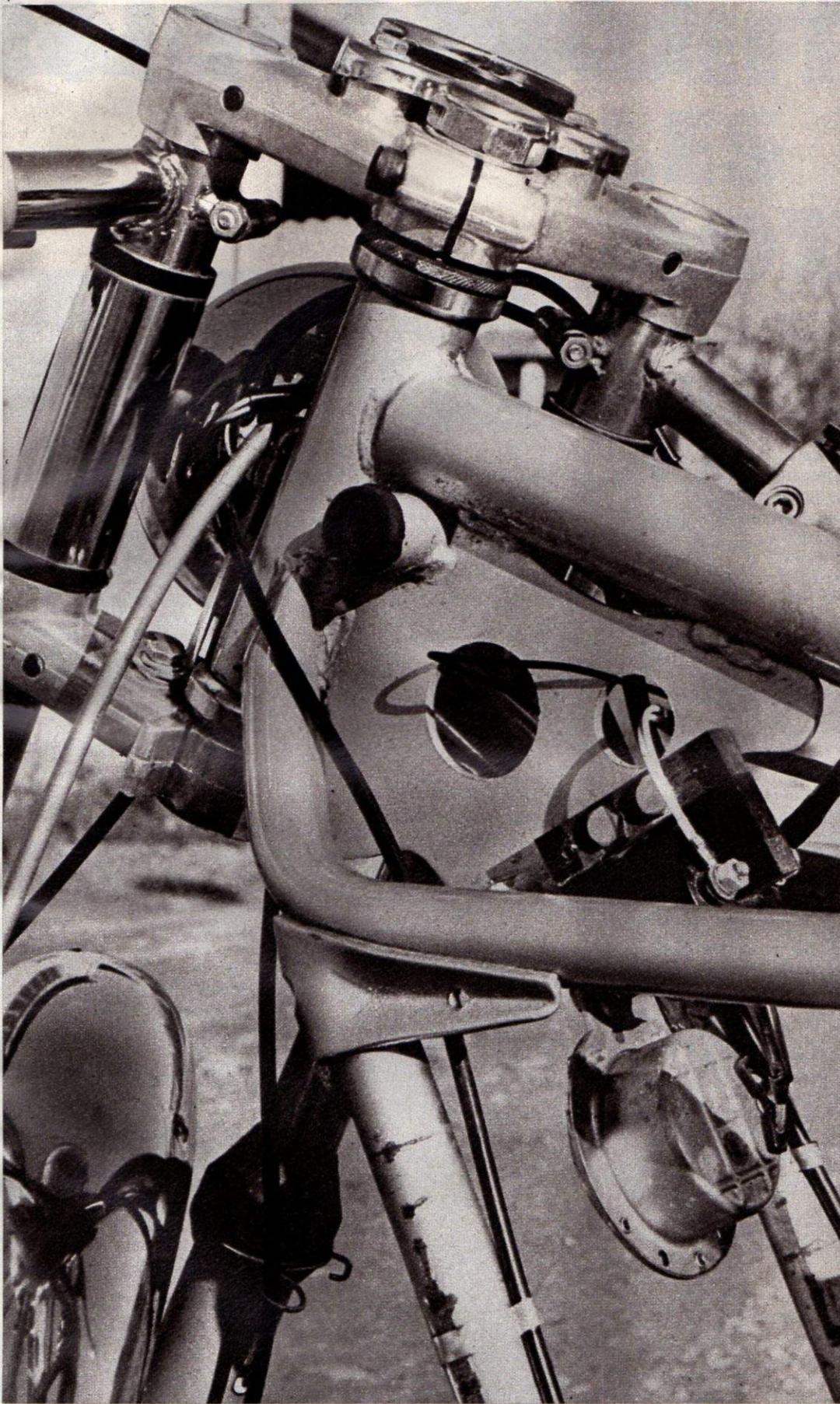
2

3

1

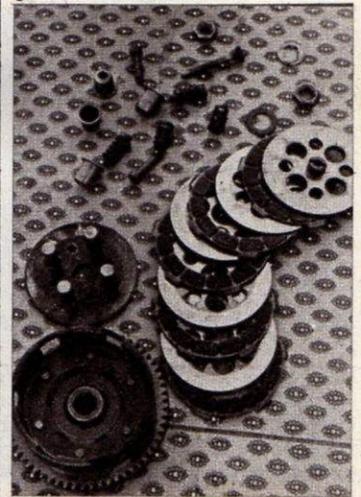


1. Côté gauche : le volant magnétique.
2. Le plateau du volant magnétique, avec ses deux bobines, le rupteur et le condensateur.
3. L'un des silent-blocs de fixation du moteur.
4. La fixation de la colonne de direction.
5. L'embrayage : ses dimensions généreuse lui permettent de « passer la puissance » sans problème. Un détail : la cloche est cerclée, pour éviter qu'elle ne s'ouvre sous l'effet de la force centrifuge.



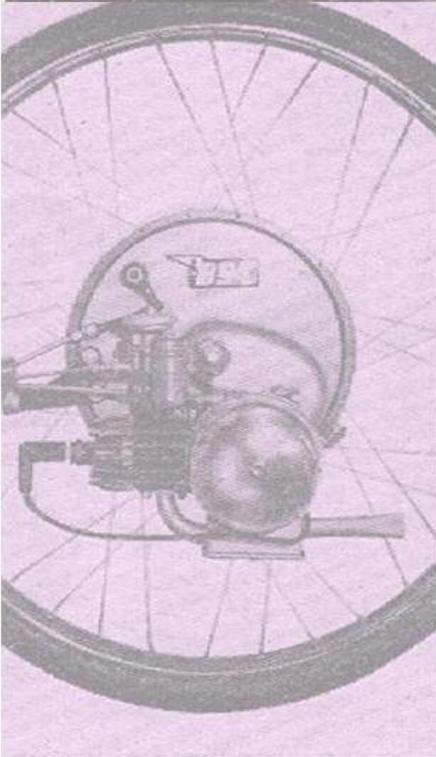
d'un maniement tres agréable est une mécanique à fourchette et barillet comme les « grandes », les fourchettes sont en tôle d'acier, épaisse, pliée, puis cementée de façon à résister à l'usage dûe au frottement des gorges de balladeurs, une astuce de pliage en forme de U permet un double guidage de ces fourchettes. En effet, ce U, percé dans ses deux ailes, fait corps avec la fourchette et le tout « enfile » sur un petit axe de guidage est donc parfait.

Que dire encore de ce moteur ? Ce que nous ressentons !. Il est simple mais rationnel (chambre d'explosion « centrée », donc facile à usiner mais aussi d'un bon rendement), dans ce moteur, pas beaucoup d'arbres cannelés, chers à fabriquer, mais des cônes ou



des méplats sur des embouts cylindriques ; c'est bon ! (exemple : le pignon de sortie de boîte, le plateau d'embrayage etc...). Tout ceci « sent » la grande série, mais bien faite et bien pensée, le tout avec des moyens permettant une bonne réalisation et comme, par ailleurs, il existe, comme nous l'avons déjà dit, de nombreux « kits » il reste très possible de rendre ce petit moteur déjà bien dans le coup, pratiquement parfait.

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk