

"Merde, ma balance est en panne! C'est léger: 160 kg" (tous pleins faits...) Il a vérifié 3 fois. Custom, 160 kg, 45 cv, 20000 francs. Qui dit mieux?"

C'est la première moto qu'il possédait. "Ca me rappelle ma Zündapp". Le gars en 44, courait le 55 dans son side avec une mitrailleuse... Prix de la jesse: 3 francs et une canette.

Et, en plus, je ne fais plus de bruit. J'ai pu calculer un pot qui respire sans faire de bruit. Avant, non seulement je faisais bondir les radars, mais en prime, j'ai eu droit au sonomètre de temps en temps... 90 DBS, limitrof, c'était 84. Y'a un truc qu'ils ne comprenaient pas: ils faisaient la mesure à 5 200 tr, comme dit dans le manuel. Mon avion faisait plus de bruit à 3 600 qu'à 5 200...

Enfin, dernière raison de la customisation, un récent pépin aux reins. J'aime la moto, je veux continuer de rouler sans finir avec des prothèses lombaires et la cortisone.

Dans le même genre, mais pour la psyché, je ne veux plus de l'angoisse mécanique, de tête qui se penche vers les ailettes à 140 pour entendre comme vit l'axe de culbu d'échappement, pour écouter les classiques grillons du XT, pour sentir le moteur s'il chauffe ou pas. Fini. Adieu.

## La mécanique

### ● Le vilebrequin

Tout de suite, on passe aux tripes. On peut maintenant dire notre vilo, car nous le fabriquons nous-mêmes, sauf les masses. Plus d'effet Reagan, plus de dollar à 5 balles un jour et à 7 balles quelque temps après. Plus de pièce bloquée à la douane, comme au XVII<sup>e</sup> siècle, parce qu'un haut truquemuche a décidé dans son bureau-sardine que les importations US ne lui plaisaient pas. Après avoir beaucoup plaint les importateurs de pièces américaines, qui ont toujours fait l'impossible pour nous servir, nous avons pris le bestiau par les cornes et, tue-tête, on lui a chanté un air du pays.

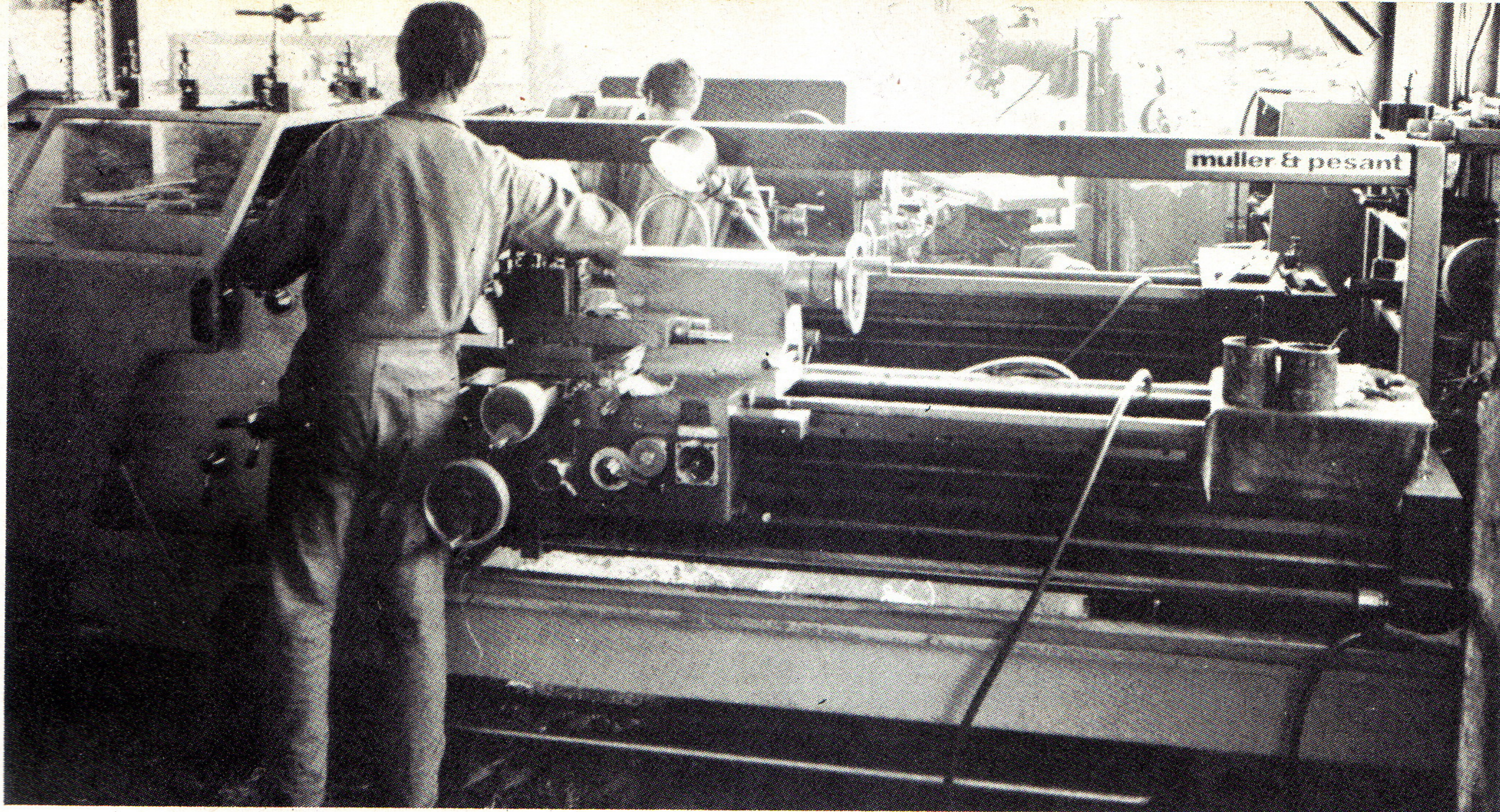
Un coup de presse que je te démanche l'os et, les billes à l'air, on a tout étalé sur la planche à dessin. C'est ainsi qu'après avoir sorti crayons et petite calculatrice est née notre bielle, avec roulement spécial et maneton idouane. Non mais.

Vilo longue-course donc, bielle courte en acier dont nous taisons le nom et le traitement, à cause de ce que vous savez et qui a déjà été dit dans le numéro de la bécane à Fredo. C'est quasiment le même que celui des Ricains, à quelques détails prêts, dont le roulement, la qualité du bronze de la bague du pied de bielle, la qualité de l'acier et son traitement thermique, les tolérances d'usinage.

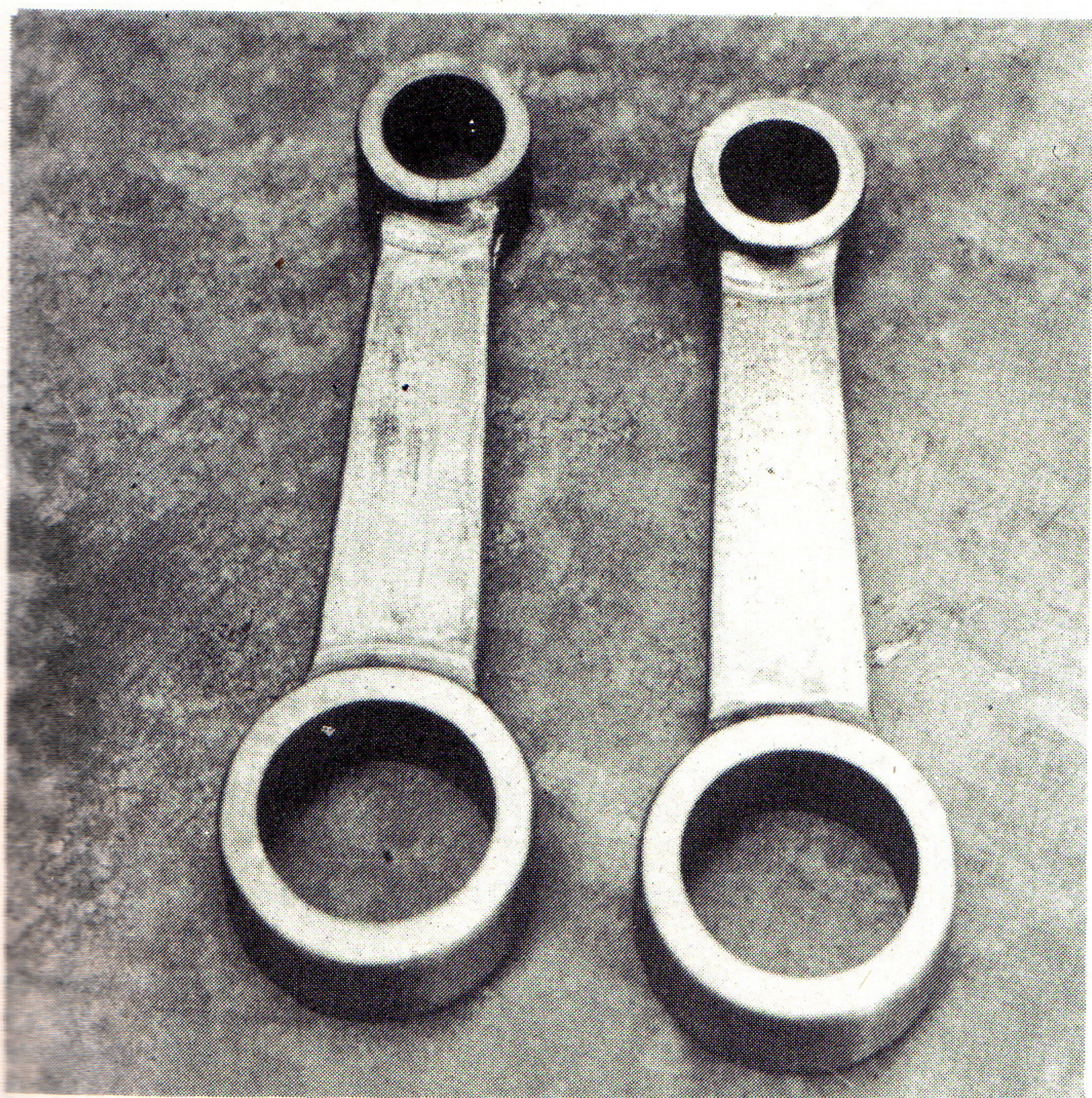
A noter que nous n'avons eu aucun problème avec le vilo américain — le mien tourne toujours — mais nous avons dû agir de la sorte pour le progrès de la Haute Science du plapla.

C'est notre pote et collaborateur Michel Jaby,

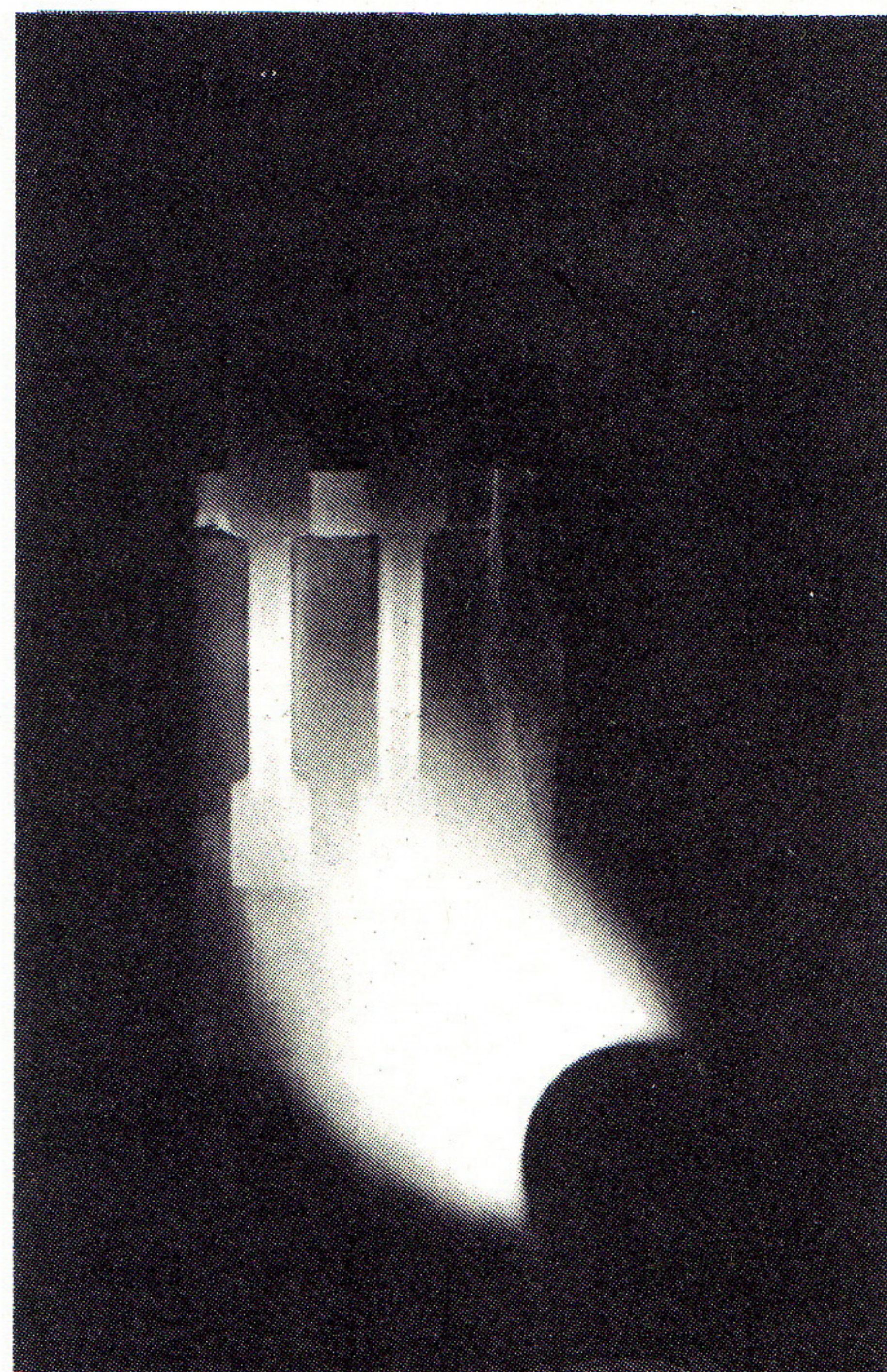




Chez mon pote Jaby. Dernière, c'est la rectif. Il fait tout. En ce moment, on cogite un pot...



Ébouche des bielles, avant la trempe.



Traitement thermique  
Trempe à 860° à l'huile.  
Revenu à 620°.

mécanicien au Cheix 63870 Orcines, bossant comme un vrai seigneur, qui nous usine les bijoux tout aussi bien en ébauche qu'en rectification. Il arrive quand même à une qualité située entre 0,2 et 0,4 microns...

Ensuite, on suit la bête pour l'emmanchement et les tolérances de remontage chez un autre seigneur, Moto Gaillard, 32, rue des Jacobins, 63000 Clermont. A noter que nous lui confions aussi la finition de notre super-cylindre JPX : les centièmes de jeu et le pierrage 600 sont fidèlement respectés. Bref, Jaby comme Moto Gaillard bossent comme des maîtres.

mes de jeu et le pierrage 600 sont fidèlement respectés. Bref, Jaby comme Moto Gaillard bossent comme des maîtres.

#### ● Le cylindre

Un JPX spécial, qui n'a pas de spécial seulement l'étiquette, comme on le voit sur trop d'engins. Ici, la chemise est rallongée de 5 mm, puis retaillée au montage. De même, le cylindre est fourni brut d'ébauche pour notre traitement. Non pas que les

cylindres JPX soient mal finis, au contraire ! Mais notre moteur demande d'autres tolérances, c'est tout.

Je salue au passage JPX, et plus spécialement monsieur Buchoux, l'homme des kits, pour son dynamisme et sa serviabilité. Ah ! si toute l'industrie française tournait comme ça... J'ai d'ailleurs pu avoir avec lui une conversation assez sérieuse sur leur vilo : chez eux non plus, aucun problème de casse.





Un custom très maniable. Le compteur est là → parce que je ne veux plus le voir. On roule en tours.

Le fût de 93 est beau, à peine plus lourd que celui d'origine. Le segment racleur fait bien son travail — grosse angoisse sur les plapas — et je consomme un peu plus d'huile qu'avec le Protec, mais guère plus. Deux verres entre deux vidanges au lieu d'un, pas plus. En tout cas, rien à voir avec la segmentation d'origine !

Durant le montage de ce cylindre dans le carter d'origine, outre les sérieuses prescriptions données par JPX, il faut aléser les carters à la fraiseuse et faire aussi un montage blanc du cylindre avant celui du piston. Quelques fois, les 3 trous de 6,5 côté chaîne de distribution ne sont pas exactement dans l'axe, et les vis ont du mal à se monter : il suffit de les percer à 7.

En ce qui concerne notre moteur, on a bien entendu travaillé la jupe du piston à cause du très bas PMB. Ensuite, tout a été monté à la pâte « hermétique », spéciale diesel...

### ● La culasse

Celle d'un XT dernier modèle 500 — et pas le modifié « 400 » pour permis —, c'est-à-dire soupape de SR, plus grande en diamètre, celle de l'admission. On a pu ainsi améliorer le remplissage, surtout avec le longue-course. On l'a dit : on ne conseille pas l'opération sur un XT avec la petite course, ça n'apporte rien.

Les conduits de la culasse ont été travaillés comme il se doit et, pour le custom, on n'a pas conservé notre superculasse. C'est un autre moteur qui en hérite, celui de l'ami Delemont, un mec ultra-vicieux — au sens noble du terme — qui te prépare une super bombe en deux ans.

Lorsque la honte du 4 soupapes est sortie, je suis allé me recueillir au monument aux morts du village, la larme à l'œil, car ce jour-là, la moto était descendue d'un cran de plus vers la merde. C'est mon opinion et j'ai mes raisons. Bon, O.K. ! un 4 soupapes améliore le remplissage pour un moteur cliclito, mais il reste inutile (complicant trop) pour un longue-course.

Y' a un truc qui me rend malade chez les Japo-

nais : tu leur donnes une pince multiple pour la copier, et ils te rendent une machine transfert. Sans blague ! Regardez-moi ce bordel avec ces nouveaux Honda en V ! Toi, tu tombes en rade et c'est l'hélicoptère qui doit venir. Mais, bien sûr, tu vends deux ans après pour investir mieux... Je me fiche de ces raisonnements technocratiques : y'en aura bien un qui tombera en rade un jour, celui qui aura racheté l'os, bref, le pauvre type, comme d'habitude.

Deux carbus pour ce 550, encore un truc simple à régler et immuable, justifiant une soi-disant baisse de consommation. Mon plapla 650 consomme 4,3 l à 90 km/h, 5 l à 110, 5,5 l à 140. Et c'est pas de la norme UTAC ou autre truquemuche de labo, c'est avec Mâdame, chargé, en vacances, avec les côtes et tout.

Pour moi, opération commerciale, tout ça : du vent et rien que du grand zef, comme le TR1 et ces « V » Honda. Décevant dans les réelles impressions et, pourtant, je suis sûr qu'ils partent tous avec de bons sentiments. Ah ! Ces intellectuels... Collez-leur un vrai moteur entre les jambes, et ils font dans leur froc.

Alors, tout le monde se jette sur le 4 tulipes pour le Paris-Dakar 83. On en reviendra, vous verrez.

Vous savez, le custom, c'est un peu aussi ce genre de contestation. Changer le moteur tous les soirs, avoir une super-assistance, ça sent l'argent, pas le sport. Ça fausse tout, vous le savez bien et surtout les retombées, chose plus grave. Après leur cirque, on hurle sur tous les toits « H », le vainqueur. Allons... c'est le cheval blanc moucheté que l'on peint en noir pour faire mustang !

Les vrais mustangs, ce sont les pilotes et préparateurs qui partent avec une et une seule machine d'origine, modifiée si besoin, et qui travaillent en route sur le même moteur avec des pièces. Il est à eux, le Paris-Dakar. Le reste, les beaux, c'est de la frime. Ce que je trouve réellement gênant, c'est qu'on essaie de nous faire avaler la pilule.

On décide pour nous, on fabrique pour nous. Avant, c'étaient les motards eux-mêmes qui con-

Toujours la dylese.  
Pot Dumotall PD 1133.  
Pneus Michelin, qui  
m'ont surpris et valent  
presque Avon en durée.  
Béquille rallongée.



cevaient. Maintenant, ce sont des grosses têtes et des gars qui n'y comprennent rien. Histoires d'intérêts. Sacré changement, va !

### ● Le volant moteur

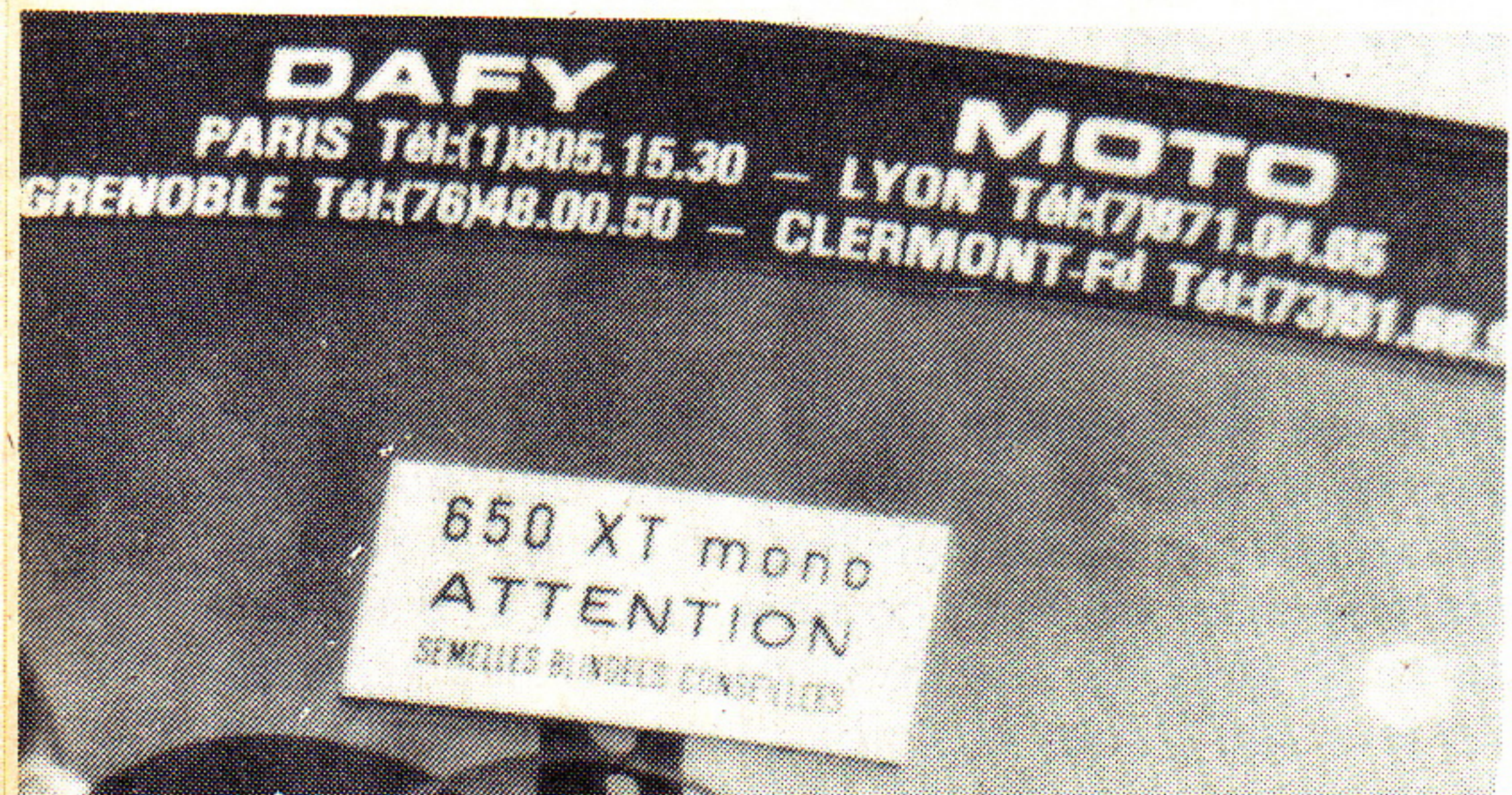
Une frette de 4 mm d'épaisseur a été emmanchée sur le O extérieur du volant d'origine usiné, le tout retouché sur cône, puis rééquilibré. Cette frette passe juste dans le carter. La conduite est plus coulante, on ne cale presque plus sur un pet, l'inertie augmentant l'agrément.

Voilà. Tout le reste, la partie-cycle, vous verrez sur les photos. En ce qui concerne nos préparations, c'est toujours pareil : deux ou trois moteurs par an, c'est tout, et pour nous joindre, toujours la même adresse : Daniel Winter, chez Annie Vidal, Grande-Rue, 63200 Marsat.

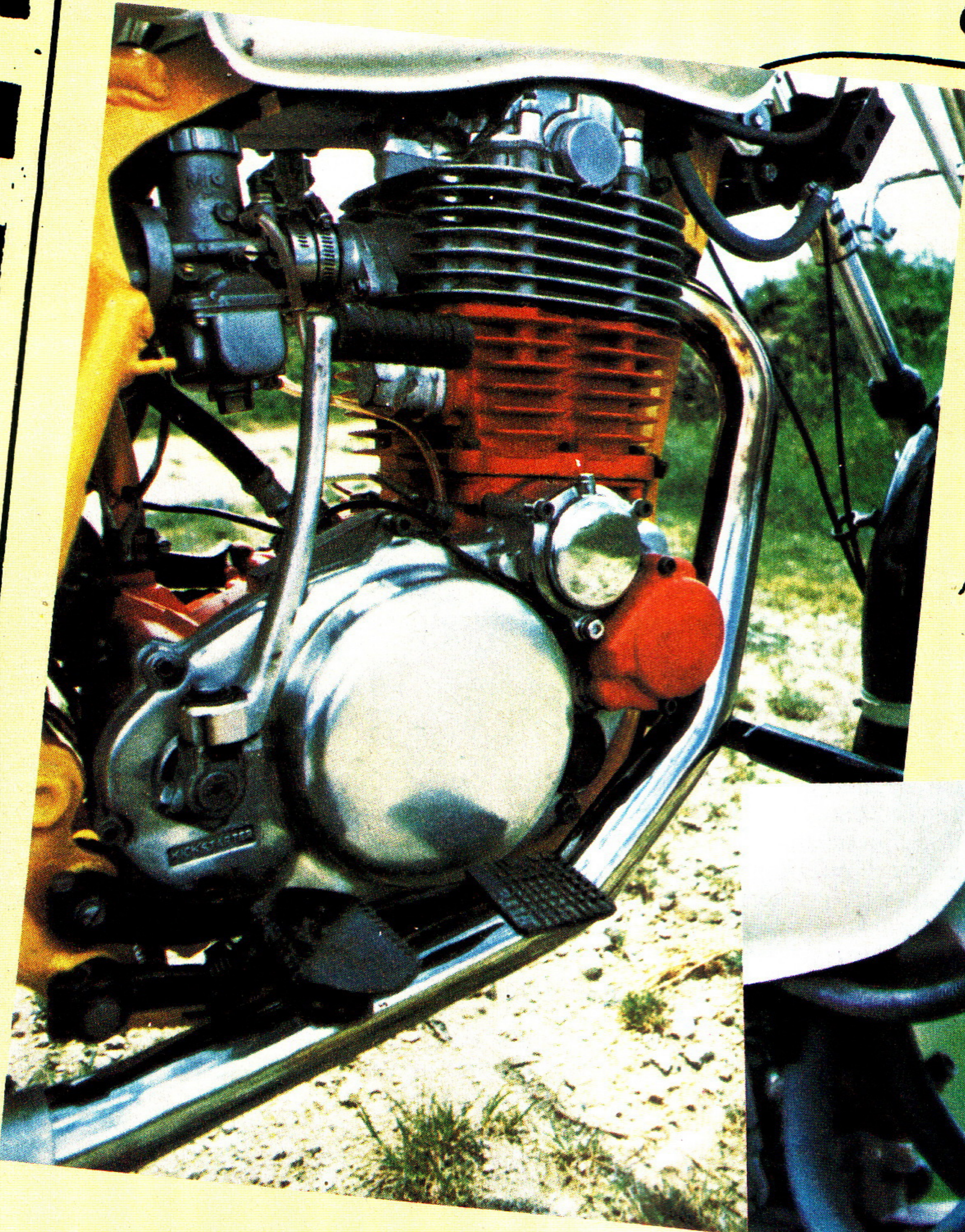
Pour répondre et vous remercier du volumineux courrier qui ne décroît pas, plusieurs nous ont demandé deux choses que nous allons donner ici : des formules concernant les calculs théoriques des moteurs 4 temps ; quelques plans d'extracteurs propres au XT 500.

Travaillez bien et bon courage à tous. Pour la petite histoire, on nous demande souvent où en est notre 1000 V. Il n'a pas dépassé le stade du plan, et il ne le dépassera pas. En effet, pour des raisons qu'il serait inconvenant d'énumérer ici, notre projet ne peut poindre, essentiellement pour des questions de dessous de table. Ecœuré, le custom est aussi une réaction.

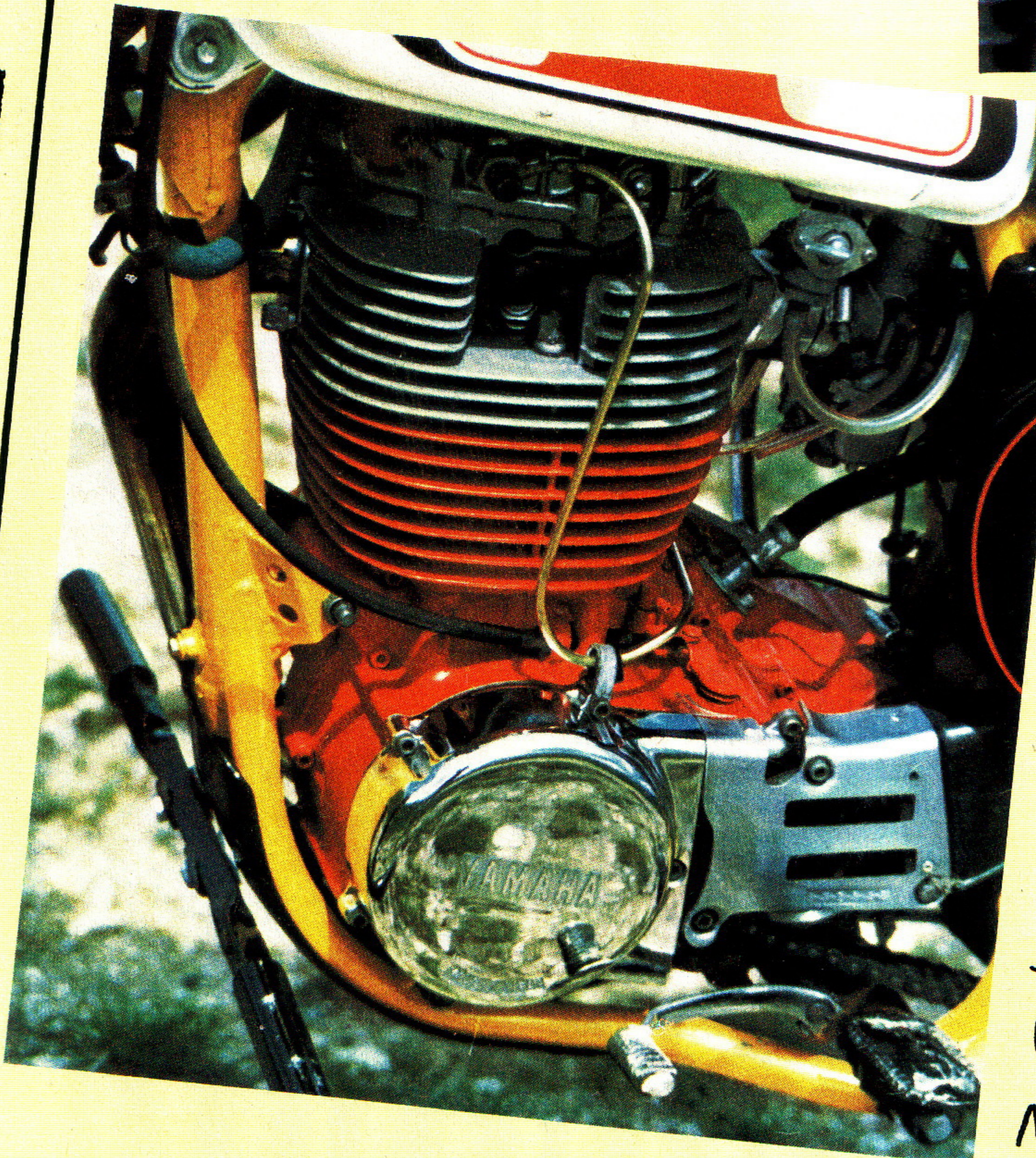
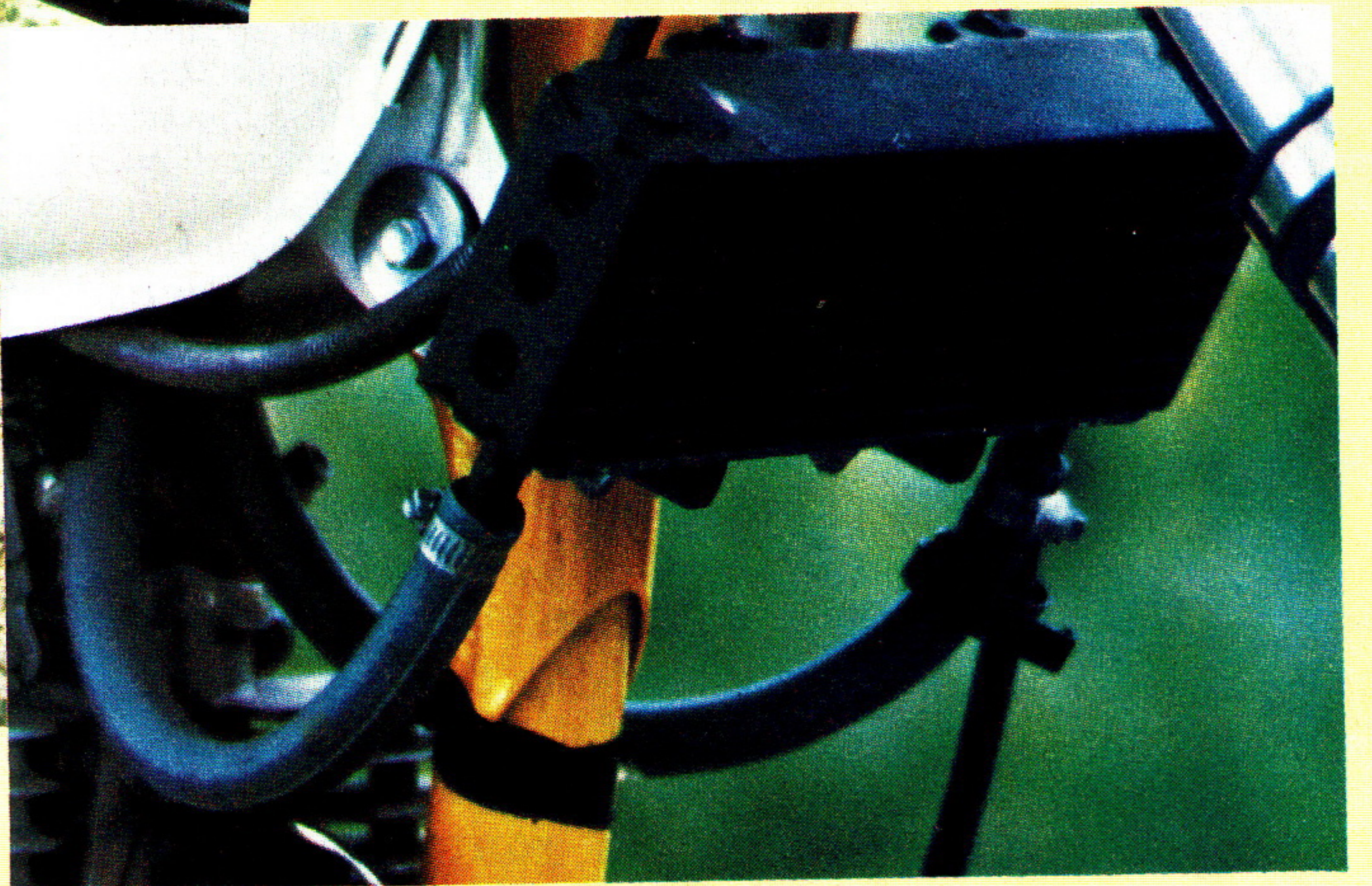
Le coup de latte à donner est quand même le double que sur un mono d'origine - un XT, bien entendu...







Avec le JPX, un mono  
très trapu.  
Le découpage du carter  
de chaîne, c'était pour l'  
étude du volant d'inertie.  
On voit aussi les repose-  
pieds "custom", relax.



Radiateur 2 cv 6, tuyau  
oxyacétilénique et 'alloy rouler!  
On m'avait prédit mille  
ennuis avec ce radiateur, des  
gens de Paris. Tout va bien.  
C'est normal, 120 balles, c'est  
pas assez cher.

Carter poli. Mikuni  $\phi$  38.  
On a mit des pédales  
et repose-pieds plus  
conséquents... c'est tellement  
mieux pour la route. La  
barre "custom", c'est vrai-  
ment le pied, avec le  
havane...