

# ESSAI DE DEUX "TASSES A CAFE" KREIDLER COURSE

La classe 50 cc est certainement celle qui permet, à un jeune qui veut débiter en compétition, de le faire à moindre frais. Beaucoup me diront que les 50 cc sont à part dans la compétition, que le championnat de France de cette classe n'a pas autant de valeur que les autres. C'est tout à fait faux : un 50 cc de course est tout aussi difficile à piloter — j'ai pu m'en rendre compte pendant cet essai — que les autres machines plus grosses. Ces dernières années cette classe était en nette régression. On a même pensé à la F.F.M., à la supprimer purement et simplement.

Certains ont accusé le manque de choix en matériel. C'est un argument qui n'est pas justifié puisque, justement, ce choix évident a fait que de nombreuses machines étaient identiques au départ des courses : des Kreidler plus ou moins préparés, d'où des luttes plus ardentes et des groupes en bagarre ! Ceci a été prouvé l'année dernière, puisque la majorité des courses de 50 cc se sont déroulées avec le nombre maximum autorisé de concurrents. Il fallait même, à Dinan, effectuer des éliminatoires avant les manches qualificatives.

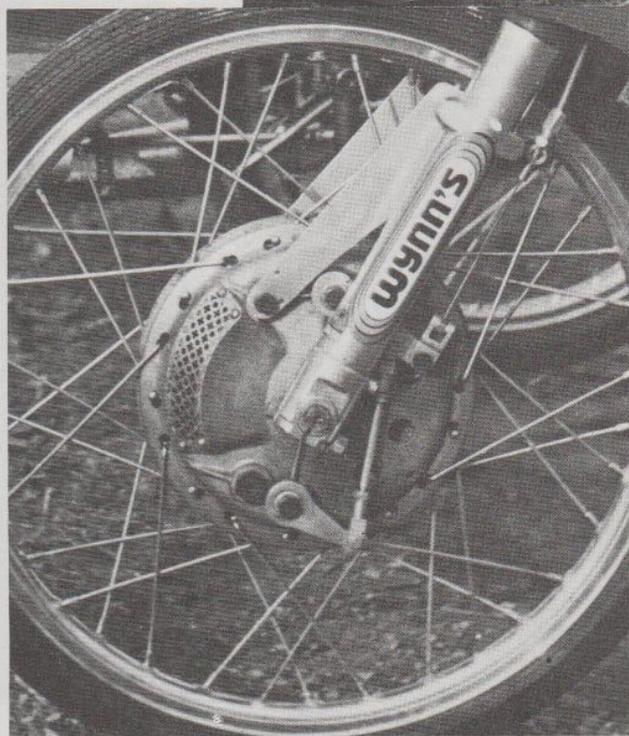
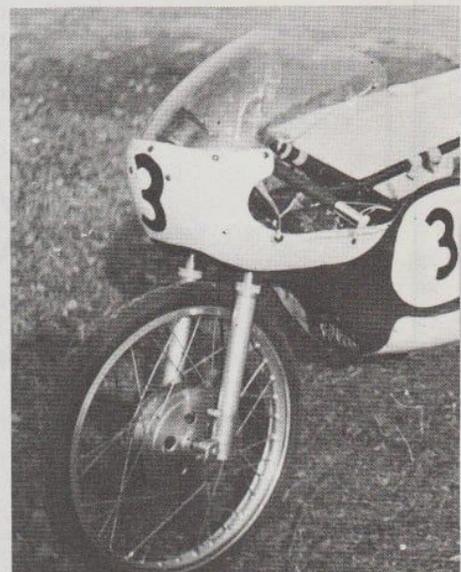
Non, vraiment, je ne pense pas qu'il faille supprimer cette classe. Elle est la porte ouverte à la véritable compétition pour les débutants, ainsi que pour les préparateurs en herbe ou moins néophytes, car un 50 cc est la moto de course la plus facile à construire.

Je ne vois pas très bien qui pourrait dire, actuellement, que cette classe est morte, qu'il faut la supprimer et que les courses de 50 cc ne sont pas valables. Alors un conseil, si vous voulez courir, si vous ne disposez pas d'un budget très important, une seule solution : courez en 50 cc et, pour être dans le coup dans cette catégorie, il vous faut un Kreidler kité.

J'ai disposé pour cet essai de deux machines : des Kreidler bien sûr, mais assez différents puisque l'une appartient à un « national » qui a fait quelques courses cette saison, Claude Kapp, et dont la partie cycle très spéciale a été dessinée et fabriquée par Alain Le Pallec, de Montrouge. Le moteur est simplement un kit, mais associé à une boîte course réalisée par Bidalot.

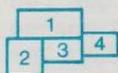
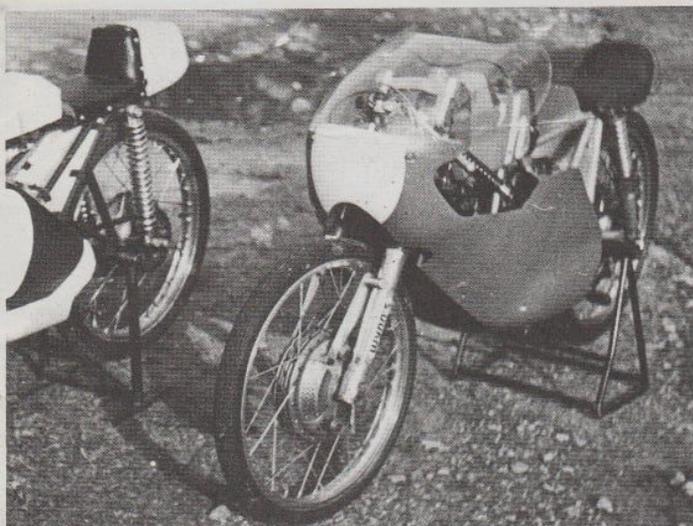
La seconde, celle de Pierre Harlay, un inter assez dans le coup puisqu'il a fait quelques bons résultats cette saison, est fabriquée et préparée par lui-même. Son moteur possède un distributeur rotatif (il faut au moins cela en inter actuellement pour figurer en bonne place) et simplement une première longue sur la boîte d'origine.

par J.-J. Albou



## LE TOUR DU PROPRIETAIRE

Ces deux « tasses à café » sont petites, très petites, étroites et assez légères. Leurs cadres ne sont pas tout à fait semblables à cause de la place différente du carburateur (horizontal et en bas du moteur avec un distributeur, pratiquement vertical et en haut du moteur avec une admission classique), mais de toutes façons en treillis et moteurs suspendus. Ces cadres donnent tout de suite une impression de sécurité. En voyant ces motos on n'a pas le sentiment de bricolage. Tout est pensé, conçu, réalisé, exécuté avec soin et sérieux. La moto de Kapp, très jolie au moment de sa « sortie », est maintenant moins belle à cause de plusieurs chutes, de quelques modifications après sa finition et du manque



- 1 A droite la machine de Harlay.
- 2 Le super frein de la machine de Harlay : un Fontana 4 cames de 170 mm.
- 3 Les deux Kreidler paraissent tout petits à côté d'une 125 Bultaco.
- 4 La machine de Kapp.



de temps de son propriétaire pour l'entretenir. La fourche d'origine Kreidler a été conservée, mais raccourcie. La faible chasse de cette moto saute aux yeux. Cela me sera confirmé au moment de l'essai. La compétence du constructeur n'est pas à mettre en cause : le cadre a été conçu de façon à pouvoir adapter une fourche légèrement raccourcie. Or il s'est avéré qu'il fallait la diminuer beaucoup plus que prévu pour que la moto ait une hauteur adéquate et, par conséquent, la diminution de la chasse a été plus grande.

Les amortisseurs AR sont des Marzocchi. Ceux-ci vont être diminués de longueur pour la saison prochaine afin de réaugmenter la chasse et surtout d'abaisser l'arrière de la machine. Le freinage est assuré à l'avant comme à l'arrière par les freins d'origine Kreidler, simplement aérés à l'avant. La machine ne possède pas de frein de direction.

Le petit réservoir rectangulaire, conçu pour gagner de la place et utiliser toute celle disponible, la selle, le carénage sont de fabrication Le Pallec, ainsi que les bracelets très particuliers (voir photos).

Le 50 cc de Harlay possède une fourche Marzocchi racing donnant entière satisfaction. Les amortisseurs arrière, d'origine Kreidler mais transformés et raccourcis avec ressorts spéciaux, demandent encore à être diminués en longueur, car il s'avère que l'arrière de la moto peut être

encore plus bas. Il se passe le phénomène inverse de la moto de Kapp : au fur et à mesure que les amortisseurs arrière ont été raccourcis (ce qui n'était pas prévu au début) la chasse a augmenté. Mais ce n'est absolument pas gênant, comme nous le verrons plus loin. Les poignées Tomacelli et les leviers Magura sont associés à des bracelets « maison ». Tout comme l'autre machine, celle-ci ne possède pas de frein de direction (c'est inutile !)

Le freinage est confié à un superbe Fontana 4 cames de 170 mm à l'avant et le frein d'origine Kreidler est resté à l'arrière. Le splendide carénage est dû à Le Pallec. La selle et le réservoir sont fabriqués par Harlay.

Son moteur très spécial a été entièrement réalisé par lui-même. Il possède, nous l'avons vu, un disque distributeur et un troisième transfert : une petite saignée fraisée dans la chemise et une fenêtre pratiquée dans la jupe du piston. Ce troisième transfert permet aux gaz frais de circuler sous la calotte du piston pour mieux la refroidir, au lieu de rester emmagasinés sous celle-ci et de se réchauffer à son contact. Ces gaz réchauffés qui se trouvent sous la calotte se dilatent et occupent un certain volume, empêchant ainsi un meilleur remplissage. A noter, chose bizarre sur une machine de course, que la moto de Harlay ne possède pas de compte-tours. Il pilote à l'oreille, tout comme Millard qui ne sait pas ce que c'est qu'un compte-tours. Cela m'a toujours épaté : je me demandent bien comment ils font quand ils se trouvent en paquet avec plusieurs autres coureurs. Je vous garantis que dans ce cas on n'entend pas du tout le bruit de son moteur mélangé aux autres.