

LE CIMATTI

UNE TASSE A CAFE BIEN ITALIENNE

Dans notre dernier numéro, vous êtes une majorité à avoir lu l'essai du Peugeot 3 vitesses.

Un grand nombre d'entre vous a manifesté son contentement, en nous envoyant une cinquantaine de lettres s'orientant pratiquement toutes vers une même question :

« Comment bricoler mon 50 cc ? » Et bien voilà l'occasion rêvée de vous instruire... Thierry Tchernine, pilote de l'écurie

« La moto/Castro » et champion de France 72 en 125 cc que vous connaissez tous sans doute, nous a prêté son 50 cc débridé

Thierry s'occupe également de vendre des petits cubes.

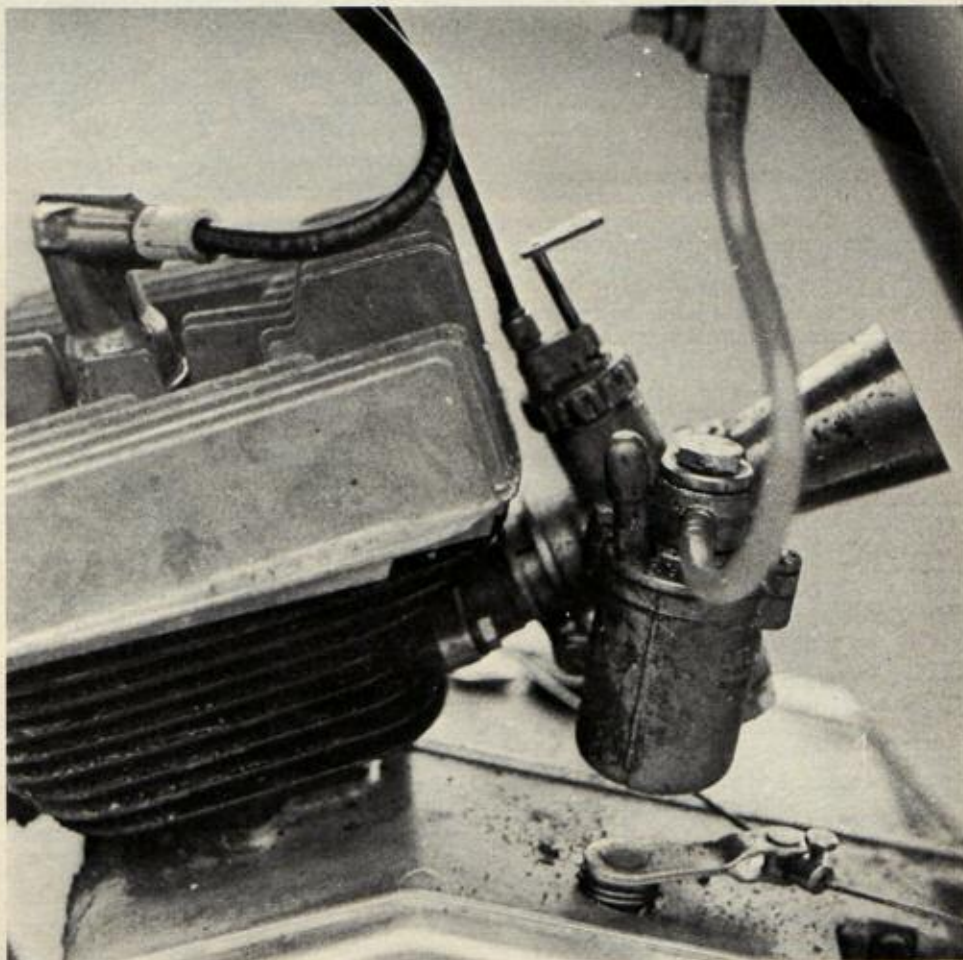
Celui qu'il nous a prêté est un Cimatti. Une machine de marque italienne très digne de son pays réputé pour fabriquer les meilleurs 50. Il se présente sous l'aspect d'un sportif beau, propre et complet...



récapitulation

Il y a une douzaine d'années la moto était à l'agonie. Carence de modèles, essoufflement de la production, engouement des jeunes pour l'automobile, performances limitées, tout contribuait à sa fin. Par contre une cylindrée régnait en reine sur notre marché : les 50 cc. Il n'était pas rare de voir une 125 de l'époque se faire passer pour une tasse à café. Tout a commencé par les mobyettes « bleues » à guidon retourné ; légèrement affûtées ; selle bi-place, en position de recherche de vitesse, les bottés sur les repose-pieds arrière ; vous vous « tapiez » votre 70 km/h tranquille. Pas de pots de détentes, pas de pédales, pas de réglementation précise, c'était l'époque des blousons noirs, des débuts de Jonhny, du twist et des premiers cheveux longs.

Puis dans la région parisienne d'étranges engins firent leur apparition. Venus d'Italie, ils produisirent l'effet d'une bombe sur le marché français, long réservoir entre les jambes, garde-boue enveloppant la roue avant, selle à dossier, boîte de vitesses et moteur surpuissant, leur nom : Giulietta, Péripoli, Itom, Ital Jet ; leurs performances de 80 à 105 km/h pour les versions les plus poussées. Constructeurs français et belges ne tardèrent pas à les imiter ce fut alors un déferlement de cyclos dits sport à la présentation et aux performances plus ou moins tentantes : Paloma, Motobécane spécial 50, Peugeot sport 3 vitesses, Flandria, Gitane, Cazenave, Spécial Monneret...





1966, la loi « scélérate » : limitation de la vitesse à 50 km/h, puis à 45, pédales obligatoires. Immatriculation et prime d'assurance élevée pour les engins ne respectant pas cette réglementation. Puis les Japonais arrivent avec leurs geishas débordantes de séduction et de charmes, c'est pour les cyclos de performances la fin d'une époque. Beaucoup de marques ont disparu, d'autres sont tombées dans l'oubli. Mais de l'autre côté des Alpes on ne s'avouait pas vaincu, au contraire. L'engouement des jeunes pour la moto et l'attente jusqu'à 16 ans qui leur est imposée rassurait les constructeurs, le marché restait ouvert. Cette vérité se trouva confirmée, et le cyclo italien est actuellement en train de reconquérir les routes françaises et cela malgré la limitation de vitesse, question de génération !

Mais le public ne semble pas se rendre compte de l'importance de ces arrivages. A cette cadence, nous pourrions bientôt dire que les Italiens apportent au cyclo-moteur, ce que les Japonais apportent à la moto. La marque la plus répandue, et don on se sert le plus dans le domaine des cyclos, est probablement Morini. De ce moteur célèbre, on a tiré toute une variété de machines, qui va de la motogadget et taille 4 ans jusqu'au dernier cri de partie cycle française, le Gitane Testi, en passant par un 4 roues pour enfant (coque Buggy, moteur Morini). Et puis des Italiens, nous connaissons bien... Malagutti, Itom, Malanca, Mondial, j'en passe et des meilleurs... Toutes ces machines figurent plus qu'honorablement sur les circuits internationaux (Malanca, Mordidelli, Vilia, Morini...). Mais ces marques et leur palmarès vous les connaissez, venons en tout de suite au Cimatti.

aspect

Le Cimatti est tout simplement la parfaite petite bécane de sport. Peut-être



faut-il préciser que celui-ci était, au point de vue moteur et puissance, tel qu'un modèle vendu en Italie ou presque, à un détail près cependant, il n'était pas pourvu du pédalier réglementaire, Thierry trouvant le système « pédalier/kick » ennuyeux et laid. Pour lui donner un aspect plus sportif encore, le Cimatti est pourvu d'une paire de bracelets, d'une courte selle, d'un réservoir allongé, de commandes de frein AR et de vitesses aux pieds. Au point de vue conduite, mis à part les chevaux en moins, on est comme sur une moto. Les deux pids au même niveau grâce à la suppression des pédales, un sélecteur à gauche pour 5 rapports de boîte, un frein sous le pied droit pour compléter l'impression...

premier contact

Sur le phare, en avant du tachymètre, une clef de contact. Le robinet d'essence, placé sous le réservoir (côté gauche), est accessible sans plus. Appel d'essence et titillage grâce au petit téton placé sur la cuve du carburateur, starter, et un tour de roue suffit pour lancer le moteur (démarrage à la poussette). Deux minutes pour chauffer le moteur, qui commençait à se ressentir du froid,

et me voilà parti. Première impression, le moteur est pointu. Le carburateur a été changé, et le système pipe/joint/lumière a été ajusté. Cinq petites minutes suffisent pour prendre la machine en main.

en ville

Dans les embouteillages, le faible encombrement permet de se faufiler très facilement entre les voitures. Quant au frein il est tout simplement formidable, et parfois même dangereux sur le pavé mouillé. (Double frein à l'avant). La boîte à 5 rapports dont est équipé ce petit cube, si elle est bien étagée, se montre parfois un peu dure (la première est difficile à enclancher au moment où le feu passe au vert). L'impression que l'on peut tirer de sa conduite en agglomération est très favorable, encore que le Cimatti n'est pas a priori étudié pour ce genre d'utilisation, le moteur débridé est pointu, et il arrive souvent de l'engorger. Un dernier point ennuyeux, le bruit, si l'on s'en réfère à la mine des gendarmes qui nous regardent passer. Mais si vous habitez Paris, personne ne vous reprochera de vous l'être offert pour vos courses, pas même vous.

sinuosités banlieusardes

Ce n'est qu'en quittant la capitale que l'on sent la différence entre le Cimatti préparé par Thierry Tchernine, et le 50 italien quelconque. Première... Seconde... Troisième... Quatrième... Cinquième... L'aiguille est déjà contre le bracelet droit. Conclusion le Cimatti pousse trop fort pour une machine normalement débridée. Je vérifierai plus tard. Me voilà arrivé dans les environs de Montlhéry, et une enfilade de courbes se dessine à l'horizon. Pas de doute, le Cimatti est une bécane sportive. Il s'inscrit bien en courbes, freine très correctement et accélère suffisamment pour se faire plaisir.

Ceci étant, il est difficile de penser que le Cimatti est simplement débridé. Aussi je m'empressai de téléphoner à Thierry pour lui demander son secret !

transformations

A l'origine, le Cimatti est équipé d'un carburateur Dell'Orto O 14 mm qui comporte des calles un peu partout pour limiter l'ouverture du boisseau et l'excès de carburant dans le cylindre. Le tout donne une machine que l'on appelle « un veau », qui plafonne à 45 km/h.

Le Cimatti que Thierry nous a confié est équipé d'un carburateur toujours Dell'Orto, mais cette fois de O 17, dépourvu de toutes les cales possibles. Pour figurer le tout, Thierry s'est amusé à ajuster l'ensemble pipe/joint/lumière au niveau de l'admission, de sorte que le carburant arrive correctement, sans être freiné. Le Cimatti ainsi débridé donne une vitesse maxi de 84 km/h.

(Que doivent donner les Cimatti en Italie, qui sont pourvus d'un carburateur de O 19 !...)

Le « brigade » en France est obligatoire, ainsi que la présence d'un pédalier en guise de repose-pieds.

bilan

Ainsi, si vous avez un Cimatti ou un quelconque 50 débridé, si en plus vous avez ôté votre pédalier pour monter à la place des repose-pieds plus pratiques, tant mieux pour vous, mais gare !... Une machine équipée de la sorte doit obligatoirement être immatriculée, et vous devez pour la conduire être titulaire d'une licence A1, à défaut d'un permis de moto.

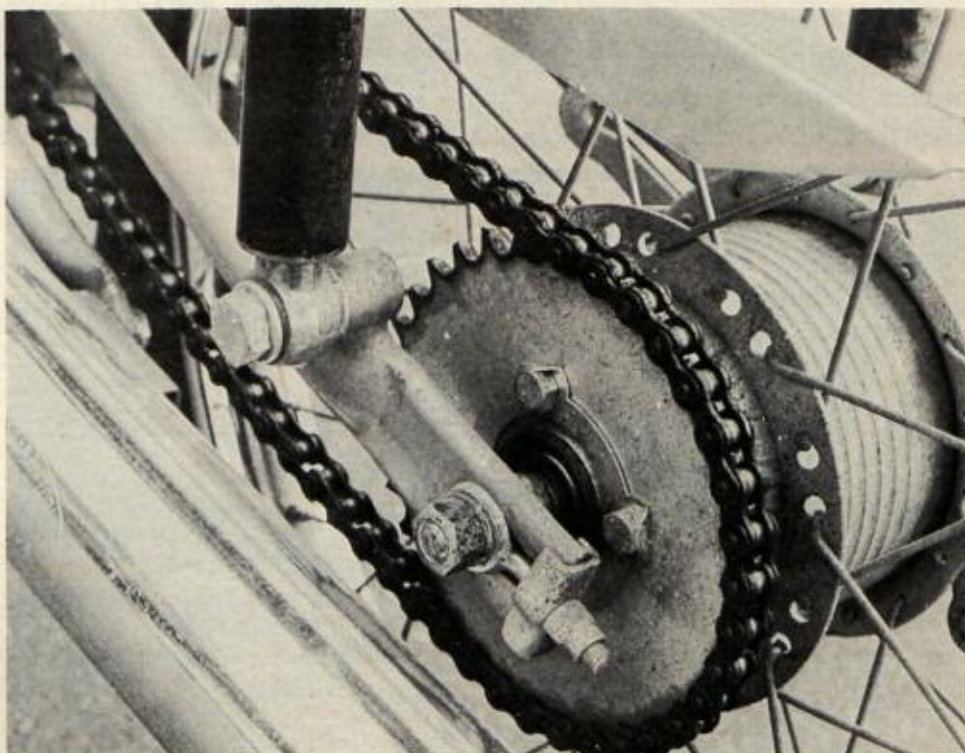
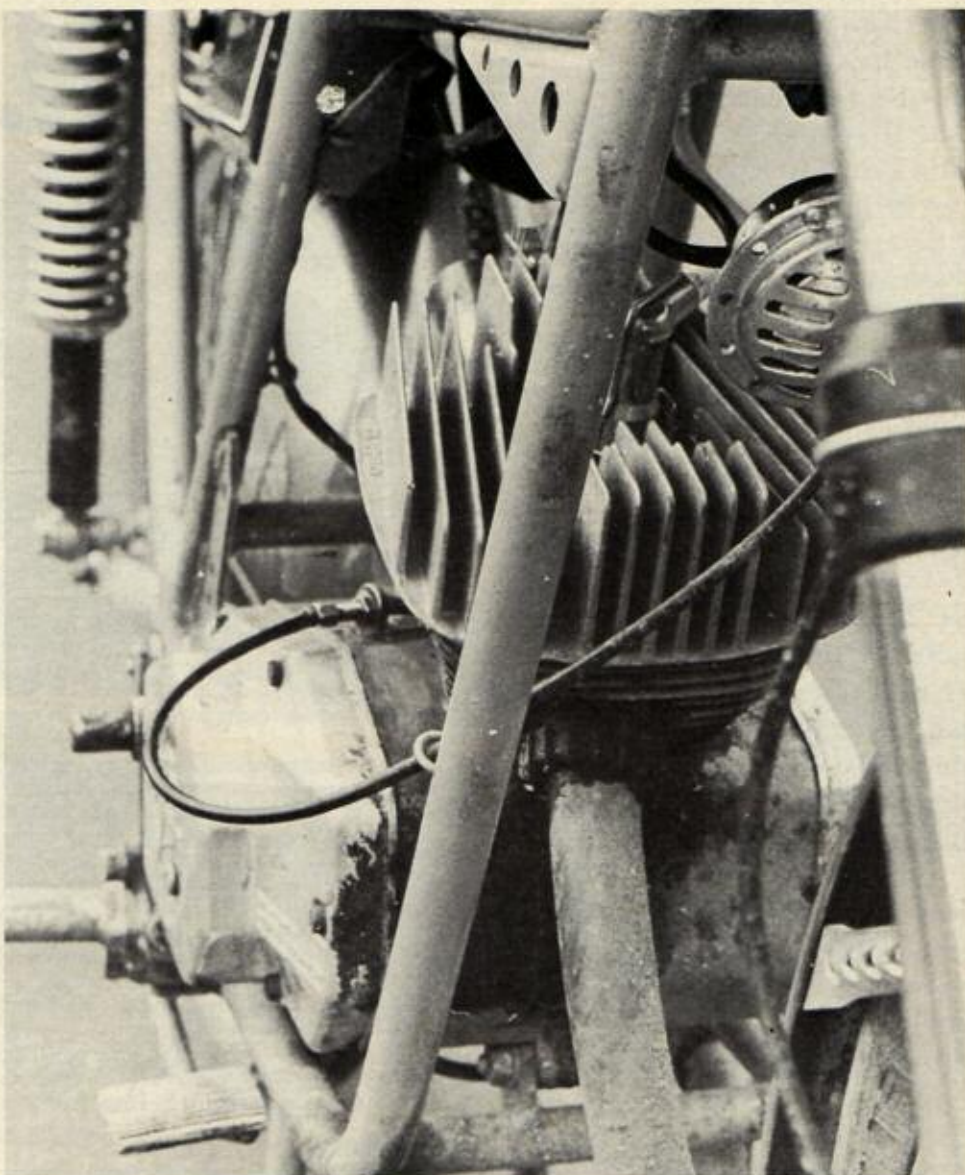
FICHE TECHNIQUE

Cimatti Sagittario 6 M 50

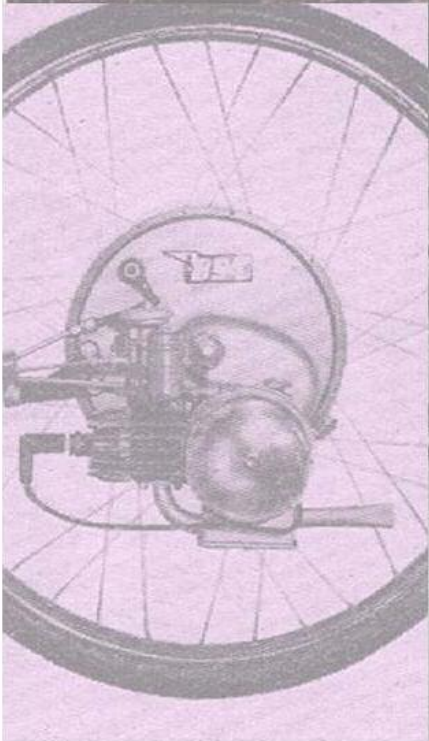
M : Monocylindre 2 temps. Alimentation classique. Alésage : 38,8 mm. Course : 42 mm. Cylindrée : 49,6 ccm. Compression : 9/1. Puissance maximale : 6 ch Din à 8 500 tr/mn. Carburateur Dell'Orto 17 mm. Mélange 1/20. Volant magnétique avec bobine extérieure 6V 18W.

T et B : Transmission primaire par engrenage. Embrayage multidisque en bain d'huile. Boîte 6 vitesses. Kick. Transmission finale par chaîne sous demi carter.

PC : Cadre double berceau. Fourche télescopique hydraulique à l'avant, bras oscillant et amortisseurs hydrauliques à ressorts apparents à l'arrière. Pneus : 2,25 - 18 à l'avant, 2,50 - 18 à l'arrière. Freins tambour en alliage léger Ø 120 mm. Réservoir 9,5 l. Poids env. 60 kg. Vitesse maximale 84 km/h. Consommation : env. 2,8 l/100 km.



IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk