

LA 500 SEELEY «CONDOR» EN PREMIERE

un
essai
exclusif
de
Mick Woollett

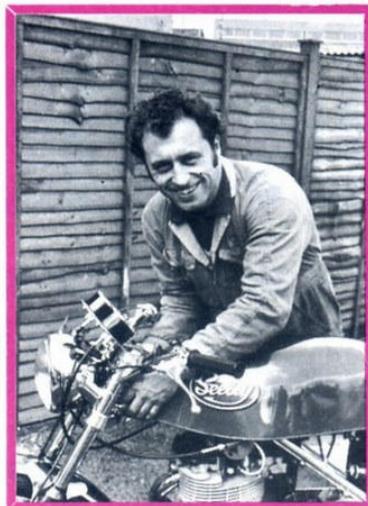
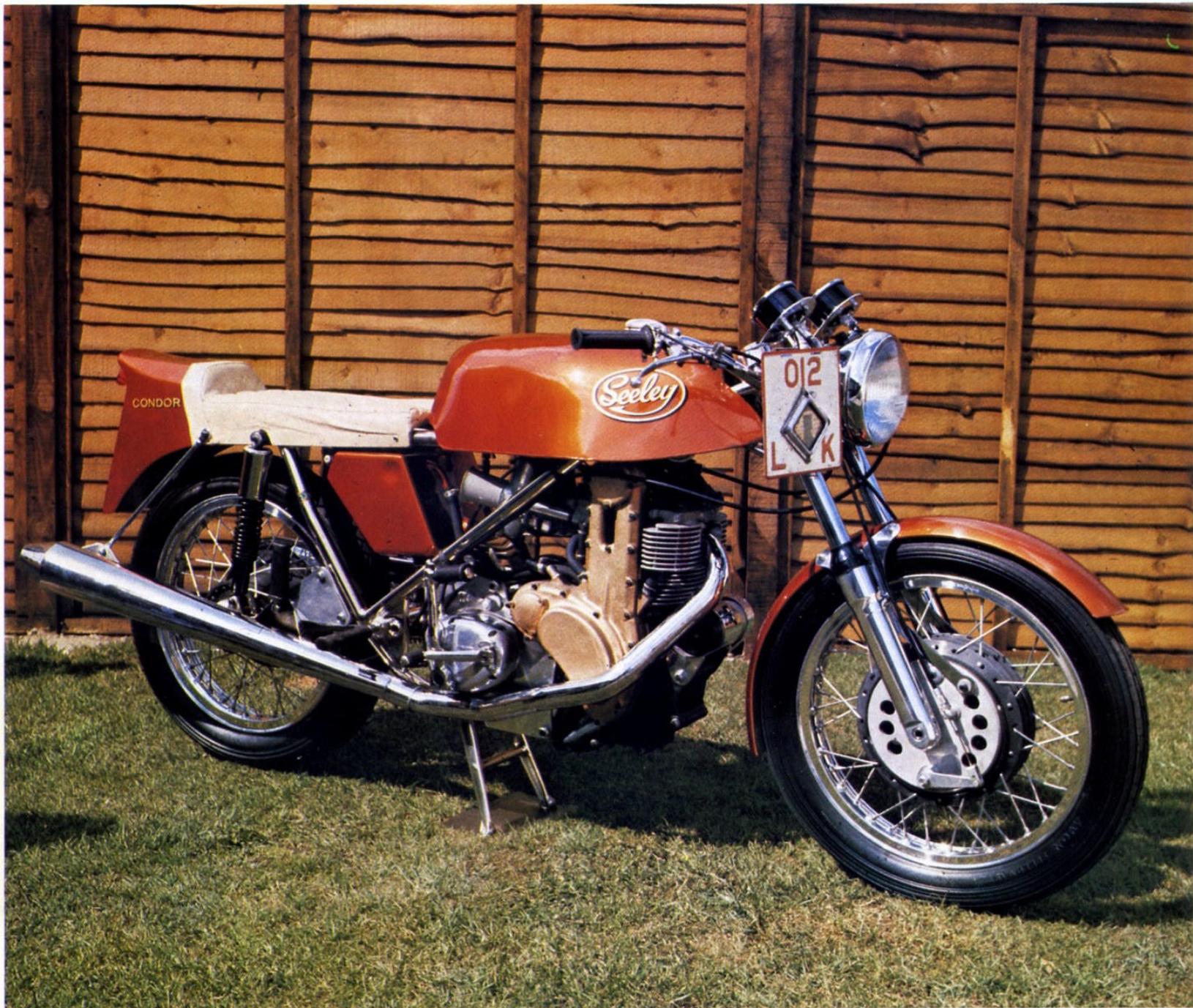
Je dois admettre que j'aime les motos avec un gros, gros, mono. Je suppose que cela est dû à mon apprentissage sur cette sorte de machine d'abord avec une ancienne 500 Norton culbutée de mon frère aîné puis plus tard sur une kyrielle de modèles de cette même marque fameuse y compris deux de ces magnifiques "International" à arbre à cames en tête. Aussi quand Colin Seeley me proposa d'être le

premier journaliste à conduire sa toute nouvelle "CONDOR", le modèle de sport basé sur la célèbre 500 cc Seeley de course mono, je sautais sur l'occasion.

Je ne fus pas déçu, c'est une machine merveilleuse, d'une très belle facture, dotée d'un freinage et d'une tenue de route exceptionnelle... et réservée à une élite à cause de son prix de 1 000 livres (environ 14 000 F !).



Mick Woollett sur la Seeley Condor. Remarquez que malgré sa forme le guidon est à bracelets.



Colin Selley met
la dernière main
à la machine.

c'est d'ailleurs un des côtés qui lui donne son caractère exceptionnel. Sa fabrication à l'unité sur commande spéciale par une des équipes les mieux au courant qui soit des secrets des machines de course.

L'histoire de la Condor vaut d'être relatée. L'année dernière un pilote de ligne américain, Dave Ross, demanda à Seeley de concevoir pour lui une machine supersportive basée sur le modèle de course. Seeley, cantonné jusqu'à ce jour dans la compétition, n'accepta tout d'abord pas, mais Ross persista. Il était prêt à payer cash et en mesure d'assurer un marché sur les U.S.A. pour ces machines.

Un argument de poids qui finit de décider Colin Seeley à entamer une production sur une petite échelle essentiellement dans le but de lui faciliter la construction de sa 500 de compétition.

Pour la raison bien simple qu'il n'est pas très économique de faire 20 Racers par an avec de multiples pièces très spéciales (pistons, etc.), alors que s'il peut produire des machines de sport similaires utilisant les mêmes éléments constructifs le coût décroît sensiblement.

Le résultat ne se fit point attendre, et fin 70 Seeley et sa petite équipe construisaient le prototype, qui fut tout juste terminé pour être exposé à l'Olympia Show à Londres en janvier de cette année.

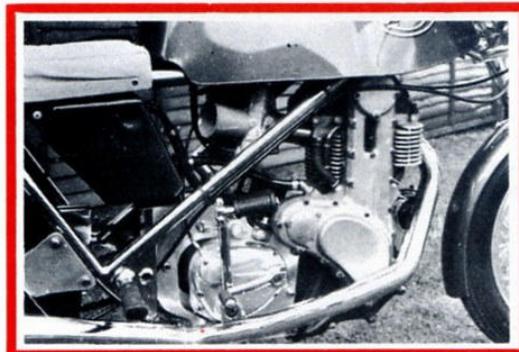
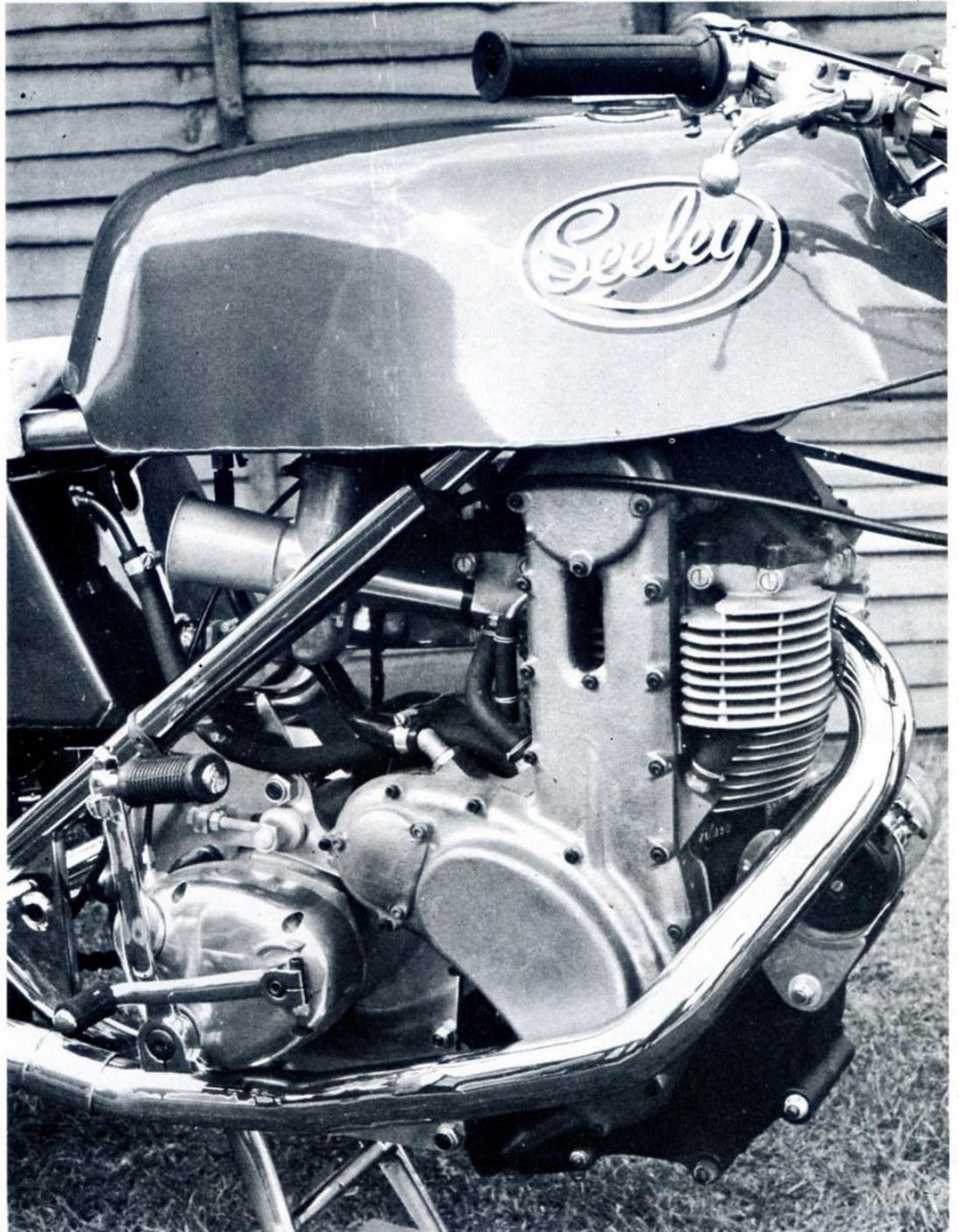
Comme c'est de rigueur dans les productions Seeley la finition est extraordinaire (toutes ses machines semblent n'avoir été faites que pour une exposition) et la « Condor », ainsi nommée en raison des grandes distances que peut parcourir sans effort cet oiseau de mer, connut un succès énorme. On peut dire qu'avec les 750 Suzuki et Ducati ce fut une des vedettes du Salon.

Après cette première apparition publique, quelques modifications de détail furent faites, et la Condor venait juste de subir ses essais sur piste à Brands Hatch quand Seeley me téléphona pour me dire qu'elle allait être expédiée aux U.S.A. dans quelques jours mais que je pouvais l'essayer avant son départ.

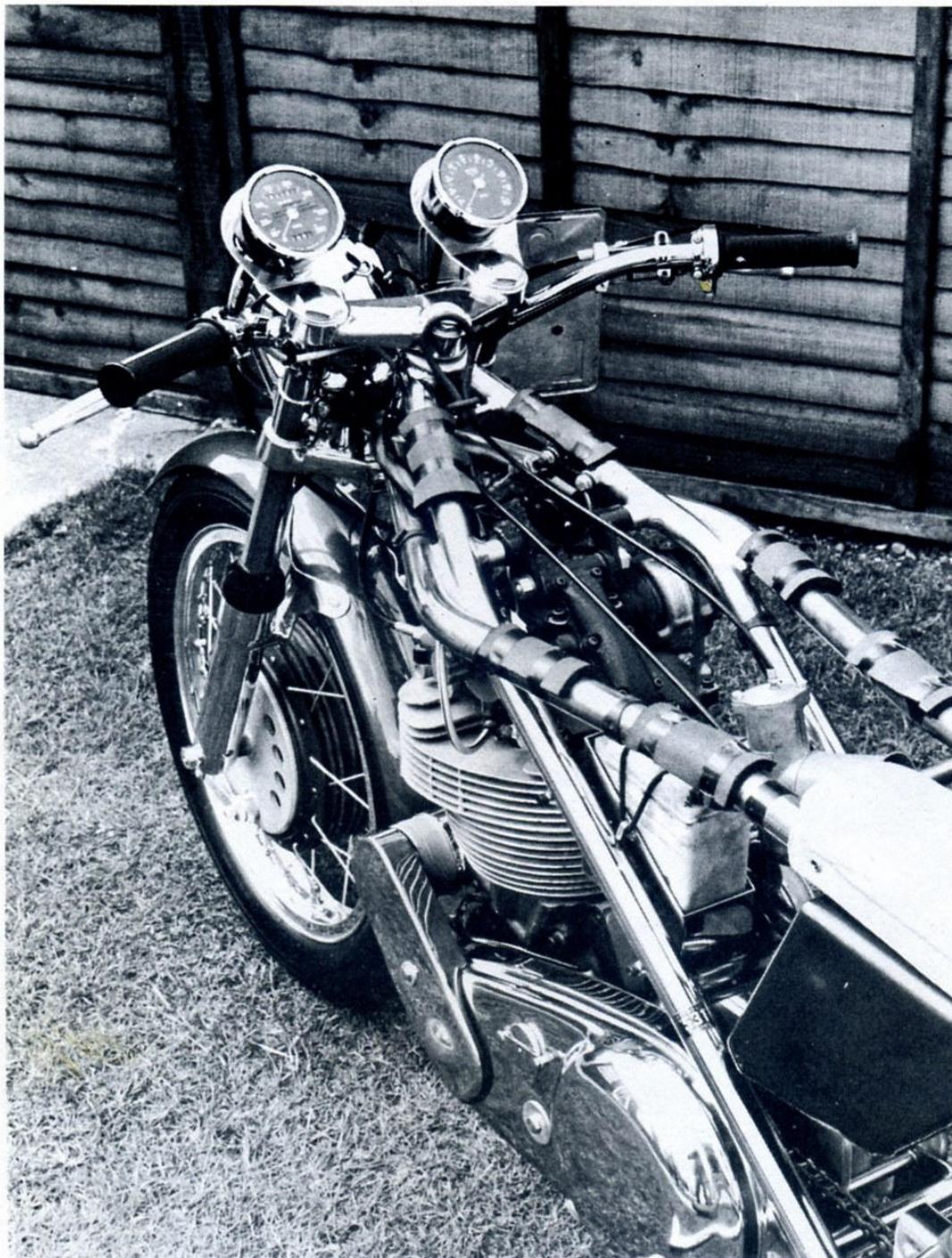
Je fus dès le lendemain matin sur les lieux, dans la banlieue de Londres, à Belvedere. Il y avait un soleil magnifique quand Colin Seeley sortit la Condor et elle était rutilante de chrome, de nickel et d'alliage léger poli. Le tout surmonté du réservoir peint en orange métallisé (ainsi que le réservoir d'huile et les garde-boue). Comment allait se comporter cette machine, virtuellement de course, dans les embouteillages de la banlieue londonienne que je devais traverser pour aller vers des routes plus dégagées ?

Le moteur est très similaire à celui des Seeley 4 vitesses 71 (issues des G50 Matchless) à quelques détails près. Le changement le plus important est l'adoption d'une culasse type 1961. Les soupapes sont plus petites et il n'y a plus l'effet de « squish » des moteurs les plus récents. Les soupapes plus petites rendent le moteur plus docile, tandis que l'absence de « squish » facilite grandement la construction.

Les seuls autres modifications sont un carbu Amal de 38 mm de diamètre, en place



...C'est beau !
Il faut signaler que la photo a été prise après l'essai, et qu'il n'y a pas le moindre suintement d'huile.



Le cadre Seeley nickelé en Reynolds 531 et le côté transmission première. Notez la commande de dynamo par courroie style Vélocette.

Dès le premier coup d'œil, la Condor avoue ses origines. vous pouvez voir entre autre, que toutes les parties soumises à un fort échauffement sont peintes en noir mat.



du Amal Grand Prix standard qui a trop de « tempérament » pour une utilisation routière et un long silencieux dû au Dr Blair (l'homme responsable de la 500 mono deux temps que Seeley est entrain d'expérimenter) qui s'harmonise fort bien avec l'ensemble.

Théoriquement tous les autres composants de la machine sont les mêmes que pour la course — y compris les arbres à cames — Le taux de compression est de 9,5 à 1, alors que pour la compétition il est de 11 à 1.

Dans sa version route le moteur à ACT commandé par chaîne développe environ 45 ch à 6.500 tr/mn, soit à 700 tours de moins que le modèle compétition. L'allumage se fait par batterie bobine, comme pour la Seeley 71 pilotée par Dave Coxford, avec une dynamo montée devant le moteur. Cette dernière est commandée par courroie (style Vélocette) depuis le côté transmission de l'embellage, mais Seeley pense à remplacer la dynamo par un alternateur sur les versions définitives.

Le cadre est identique à ceux utilisés en course ainsi que la fourche Seeley (issue de celle des Norton Manx) et les freins « racing » de même facture. A l'avant il y a un double frein tandis que l'arrière est simple. Les deux sont à une seule came — comme pour les Guzzi — Seeley reste inconvaincu de la supériorité des freins double cames.

La boîte, pour le prototype, est une 4 vitesses AMC avec des rapports assez espacés : 1 à 1 pour la 4^e, puis 1,33, 1,78 et 2,67 pour la première. Avec les pignons montés sur la machine d'essai les rapports finaux étaient de 4,08, 5,42, 7,25 et 10,9.

Sur la version définitive une boîte 5 rapports sera montée mais, comme le démontre l'essai, la 4 vitesses était grandement suffisante.

L'équipement très complet comprend phare, tachymètre et compte-tours, une selle bi-place, des repose-pieds passagers et une béquille centrale mais en dépit de tout cela le poids n'excède pas 140 kg, ce qui est très peu en comparaison des poids habituels des super-sports actuels souvent de plus de 200 kg.

Les roues sont de 18 pouces (montées avec des pneus Avon 3,25 à l'avant et 3,50 à l'arrière).

Le réservoir d'essence en alliage léger contient 15,9 l tandis que la contenance en huile est de 4 litres (de Castrol GTX Mineral).

Seeley me proposa de démarrer « la bête » mais j'étais avide de ressentir moi-même les premières réactions du gros mono.

La technique à employer consiste à kicker les gaz complètement fermés ce qui requiert une certaine accoutumance car on « ouvre » instinctivement surtout dès que le moteur commence à parler. A cause de cela je dus actionner le kick plusieurs fois de suite avant que ça ne démarre mais après avoir acquis cette habitude de laisser les gaz fermés le moteur part très facilement sans aucune difficulté. Il est de fait parti au premier coup toutes les autres fois. Le ralenti est parfait, un « teuf-teuf » très lent qui rappelle les anciens moteurs à soupapes latérales !

Il n'y a presque pas de bruits mécaniques

ce qui est plutôt surprenant de la part d'un moteur de type compétition où il n'est, en général guère accordé d'importance au silence de fonctionnement.

L'embrayage est un tantinet dur mais son action est très progressive et c'est là la plus grosse surprise que me procura la Condor : elle est très maniable et facile à conduire en ville. En dépit de son origine elle n'a pas les excès de tempérament auxquels on aurait pu s'attendre et qui auraient fait un calvaire de la circulation urbaine. Le moteur « pousse » dès les premiers tours et est pleinement satisfait dès 2.000 tr/mn !

J'en rends grâce à Colin Seeley car ce que j'eus à traverser avant d'atteindre des voies plus dégagées est digne des embouteillages parisiens. La Condor marche très calmement à 20 km/h en 1^{re}, l'embrayage complètement lâché.

Ensuite vous « donnez la sauce » et ça part ! Sans hésitation, sans le moindre signe d'encrassement de la bougie, bref rien qui vienne gâcher votre plaisir de conduite.

Chose appréciable aussi dans les encombrements, je n'ai jamais eu à rechercher le point mort très facile à trouver sur la boîte A.M.C. et je n'ai jamais engagé une vitesse par erreur ; toutes les machines modernes ne peuvent en dire autant !...

Mais une fois la voie libre la Condor révèle vraiment son caractère. Grâce à une maniabilité extraordinaire on choisit vraiment sa trajectoire au centimètre près. Le faible poids associé à un centre de gravité très bas et à une hauteur minimale (20 ans d'expérience en course n'ont pas été inutiles !) font que vous n'avez pratiquement pas à vous soucier des virages si « vi-

cieux » qu'ils soient. La plus petite impulsion suffit pour balancer la machine d'un côté à l'autre.

Sur le rapport supérieur, à 115 km/h le moteur est sans s'énervier à 3.700 tr/mn, ce qui signifie que vous pouvez rouler indéfiniment sans qu'il ait de gros efforts à fournir.

La boîte est bien étagée et il n'est aucunement besoin de pousser le moteur à son régime limite de 6.500 tr/mn pour obtenir les meilleures accélérations. Le couple est énorme et les chevaux arrivent dès 2.000 tours. Si vous désirez démarrer comme un boulet le régime semblant le meilleur pour changer de rapport est 5.500 tr/mn.

Comme il fallait s'y attendre avec un gros monocylindre aussi sportif, la « tonalité » de l'échappement est très basse et sourde lors des accélérations mais fort raisonnable à la vitesse de croisière.

En raison de la vitesse limitée à 70 miles (112 km/h) en Grande-Bretagne je n'ai pas eu le loisir de tester les performances maximum mais il n'y a aucune raison de mettre en doute les affirmations de Seeley qui revendique environ 195 km/h. Le charme de la Condor réside plus que dans sa vitesse, dans la manière dont elle roule sans peine entre 115 et 150 même sur de petites routes sinueuses et après une demi-heure de conduite sportive le moteur accepte sans rechigner de retrouver son ralenti tranquille.

Bien sur le freinage, très près de celui d'une machine de course, est quasiment parfait. Le double frein à simple came est un peu plus dur à actionner que certains autres, mais il gagne en souplesse et est moins enclin à bloquer en usage intensif tout particulièrement sur route mouillée.

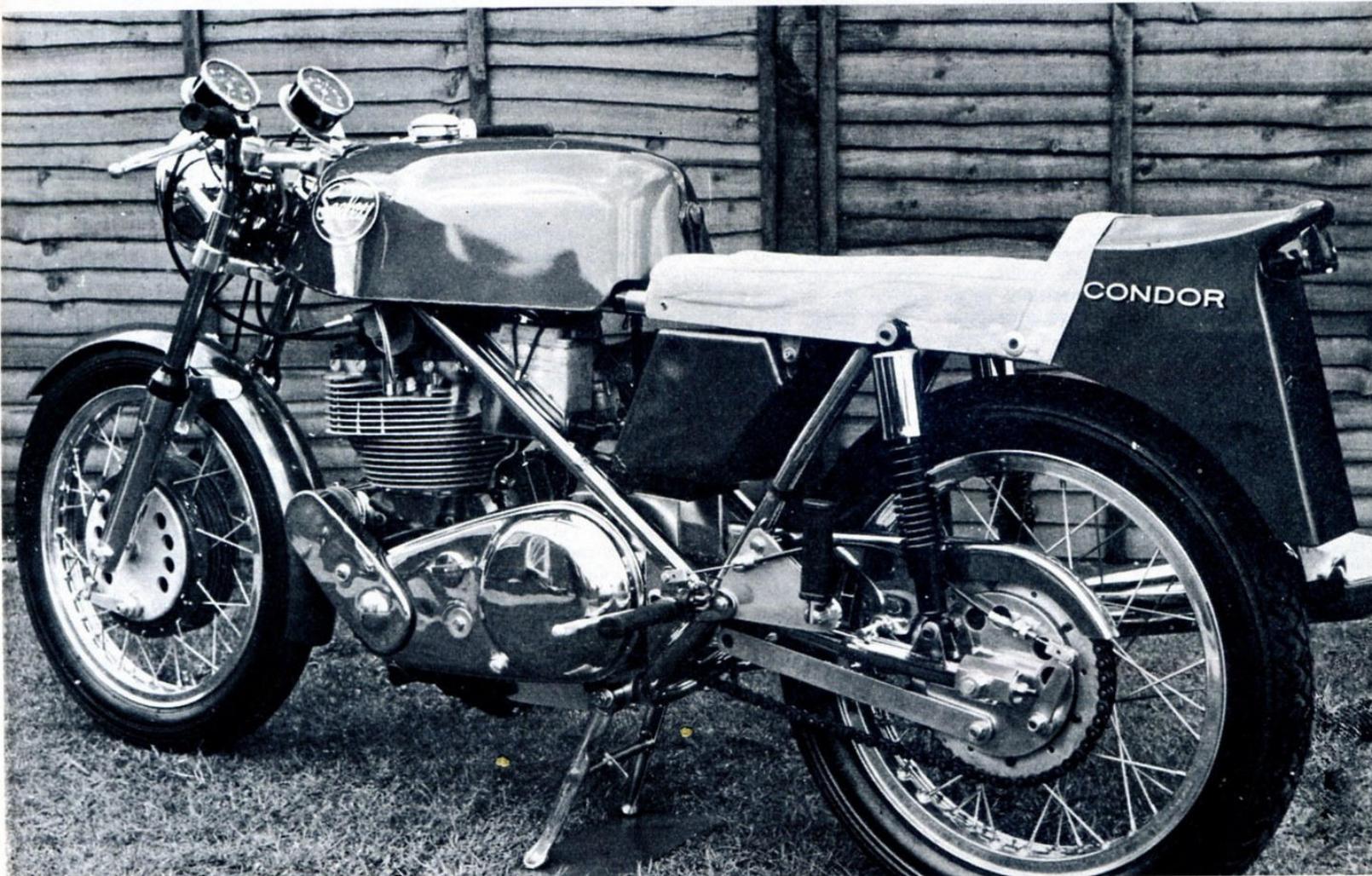
Rien à dire quant au frein arrière qui remplit à la perfection son rôle et est facilement actionné par une pédale bien placée. Revenu à Belvedere où se trouvent les ateliers de Seeley nous contrôlâmes la consommation. En quelques 85 km j'avais utilisé moins de 4,5 l d'essence ! En fait la consommation est à peine supérieure à 4,5 l aux 100 km. C'est un chiffre qui ne me surprit pas tellement à cause de mon expérience avec les Norton « Inter » mais qui peut causer un certain choc à quelques pilotes de nos multicylindres actuels ! A la question anxieuse de Colin Seeley : « Qu'en pense-tu ? » je ne pus que répondre des compliments sur cette machine aussi belle que bonne. Le malheur est qu'il n'y aura que fort peu d'enthousiastes du deux-roues à avoir la chance d'en conduire une. La production sera en effet limitée à environ 25 exemplaires par an, tous, en principe, destinés aux U.S.A....

MOTEUR

Monocylindre 1 A.C.T. quatre-temps.
Alésage-course : 90x78 mm.
Puissance : 45 ch à 6.500 tr/mn.
Taux de compression : 9,5 à 1.
Carburateur : \varnothing 38 mm Amal Concentric.
Allumage : batterie-bobine avec dynamo.
Partie-cycle en tube Reynolds « 531 » nickelé.
Fourche Seeley.
Freins : Seeley Racing.
Roues : 18".
Pneus : AV 3,25, AR 3,50.

BOITE DE VITESSES

AMC, 4 rapports (sur la machine d'essai) Seeley.
P.G.T. 5 rapports sur les modèles de production.
Contenance réservoirs :
essence : 15,9 l, huile : 4 l.
Poids : 140 kg.
Couleur : orange feu et cadre nickelé ou au choix du client.



Moto revue



**trois
essais**

**125 Yamaha AT I
450 Ducati Scrambler
500 Seeley Condor**

**○
Motocyclistes sages au Japon**

**○
Les Choppers**

**○
l'art de conduire**

**au Japon
comme en
France la moto
instrument
d'évasion**

spécial été / n° 2035 / 6 f



Ambiance au Japon

Directeur de la Publication :

M. Casasnovas

Président du Comité
de Rédaction :

Serge Pozzoli

Rédacteur en Chef :

Bruno Nardini

Rédaction-Photographie :

R.C. Delefosse,

Ch. Bourgeois,

D. Bernardin,

F.-M. Dumas,

Ph. Folie-Dupart

Conception Graphique,

Direction :

Claude Porchet

Adjoint : J. Pesquet

Assistant : G. Bailleux

Correspondants à l'étranger

Angleterre : M. Woollett ;

Espagne : J. Forcano ;

Hollande : C. Verburg ;

Italie : R. Patrignani ;

Tchécoslovaquie : P. Husak

Administration, Rédaction,

Publicité :

MOTO-REVUE,

103, rue La Fayette, Paris 10^e ;

Tél. : 878-99-26 et 99-27

C.C.P. : 1 159-15 Paris

Abonnements : France 24 n° :

49 F ; 50 n° : 86 F

Etranger : 24 n° : 59 F ;

50 n° : 106 F

Ce numéro : 6 F

103, rue La Fayette - Paris-10^e
tél. : 878-99-26

PROMENADE EN SOUS-BOIS

couverture

photo d. bernardin

EDITORIAL

b. nardini

15

ESSAI 125 YAMAHA TRAIL-BIKE

d. bernardin

17

Une tout-terrain avec un démarreur !...

HARLEY-DAVIDSON

f.m. dumas

25

La moto-voiture

photos a. avenel

ART ET DEUX ROUES

b. nardini

28

Des interprétations étonnantes !...

FIGURES DE GRAND PRIX

r.c. delefosse

30

Crossmen célèbres

ESSAI 450 DUCATI SCRAMBLER

ch. bourgeois

33

Tout faire dans de bonnes conditions

LA SCOTT A TRAVERS LES T.T.

f.m. dumas

41

Le plus célèbre des deux-temps

LE BOL D'OR 1971

45

Un pas en avant

LES CHOPPERS

f.m. dumas

46

« Fils de personne »

AMBIANCE AU JAPON

f. chesneau

54

Pays des motocyclistes sages

ESSAI 500 SEELEY « CONDOR »

m. woollett

62

Une « première » !...

CONDUIRE

d. bernardin

68

Quelques conseils pratiques

f.m. dumas

DES CHAMPIONS ET DES HOMMES

ch. bourgeois

75

Les vedettes des G.P. de vitesse