

# moto

# verte



UN MATCH  
POUR  
UN CHOIX

**LES 350  
DE  
TRIAL**

**BEAUCOUP D'ESSAIS:**  
HVA AUTOMATIQUE  
SIDE-TRIAL OSSA  
50 PUCHFRIGERIO

**PORTRAIT:**  
SAMMY MILLER

# LE 50 PUCH FRIGERIO 6 DAYS REPLICA

9000f. DE HAUTES PERFORMANCES



Je ne sais pas s'il vous est déjà arrivé, alors que vous attaquez tel un Gritti en colère, de vous faire passer par un « pisse-feu » ? Bizarre comme impression ; pas vraiment réconfortant. Ça arrive toujours de la même façon, vous entendez tout d'abord un bruit de turbine 110 volts qui aurait été branchée sur le 220, puis calmement mais sûrement, alors que vous vous attendez à prendre un piston ou une bielle en pleine poire, vous êtes purement et simplement ridiculisé. Pas besoin d'acheter une super 250 à 24 carburateurs et 3 m de débattement à la fourche, pour se faire gratter par une vulgaire mobylette ! Mobylette ? Voire...

par K. Rantneufneuf

**Vous l'avez remarqué, on fait peu d'essais de 50 cm<sup>3</sup> et d'une manière générale, de motos de faible diffusion. Or, voilà une prise en mains (ce n'est pas un véritable essai) d'un 50 cm<sup>3</sup> de faible diffusion. Pourquoi ? Ben justement, à cause de l'énormité de la chose. 9 000 balles, un pisse-feu ! Vraiment dingue, non ? Mais on est habitué aux trucs délirants, de nos jours. Alors, si le prix en vaut la chandelle... On a demandé à un de nos copains spécialiste en 50 cm<sup>3</sup> de nous donner son avis après une brève prise en mains du 50 cm<sup>3</sup> Puch Frigerio. Voilà le travail, kids.**

## Mieux que les grosses

Une chose au moins est sûre, c'est que cette bombe rouge qui vient d'arriver en France, n'a rien à envier aux machines de plus forte cylindrée. Le cadre est un double berceau en acier au chrome-molyb-

dène, d'une conception assez inhabituelle puisqu'il est soudé à l'arrière et boulonné à l'avant, avec deux renforts, boulonnés également, sous la colonne de direction ; procédé qui procure une rigidité absolue à l'arrière et une certaine souplesse à l'avant. Les soudures sont bien entendu du type aviation. Autour de ce cadre, l'habituel carré d'as des véritables machines de qualité — Magura, Griméca, Metzeler, Marzocchi — Rien à redire, mise à part les gripsters qui brillent par leur absence.

Au milieu de tout cela un moteur, qui pour une fois dans cette cylindrée n'est ni le Minarelli un peu poussif, ni un Sachs fort délicat, mais bien un moteur maison. Classique malgré tout, admission habituelle par un Bing de  $\varnothing$  24 mm, boîte 6 vitesses très serrée sur les 4 premiers rapports, allumage électronique. Dans. Rien d'exceptionnel donc, et pourtant, ceux qui ont roulé aux 6 Jours ou en

championnat d'Europe, savent que sous son aspect bien sage se cache un tempérament explosif. Bien qu'il soit un peu tôt pour juger de la fiabilité de ce berlingot, on peut néanmoins remarquer que l'embellage monté sur les 50 cm<sup>3</sup> Frigerio est le même que celui qui équipe le modèle 75 de la marque, encore vainqueur aux récents 6 Days. Le taux de compression n'a rien d'affolant, 13,5 à 1. La puissance et le régime non plus, 11,5 CV à 10 200 tours/minute, une misère qui prend toutefois sa vraie signification quand on sait que cette puissance se situe à la roue arrière. Pas des chevaux italiens, quoi. Des vrais !

## Ici on vend de la souplesse

Pour faire miauler le bestiau rien de plus facile. A faire hurler un pilote de BPS ! Un petit coup de titillateur (il n'y a pas de starter) et dès le deuxième cran du pignon de kick, c'est parti.



Nul besoin de faire cirer l'embrayage. Malgré le rapport long de la machine (13 x 60), le Frigeric démarre sans même amorcer un engorgement, malgré le carbu de 24.

Les six rapports sont rapidement passés et c'est alors seulement que l'on s'aperçoit qu'un 50 peut aller réellement vite. Tellement vite même qu'il faut avoir la moelle pour ne pas couper. L'embrayage et la boîte, d'une douceur encore inconnue à ce jour, sont un vrai régal quand il s'agit de jouer du sélecteur pour bien jouer la dernière symphonie à la mode : « Concerto pour 10 000 tr/mn ». Les suspensions dignes d'une 250 (Marzocchi magnésium ZT1 avec arceau de rigidité à l'avant et Marzocchi inclinés à l'arrière) facilitent le travail d'une façon plus qu'appréciable. A cause du bruit très discret et de la souplesse du moteur, on n'a pas l'impression d'aller très vite ; ce

n'est pas l'affolement des oreilles priant pour que rien n'explode, mais plutôt le charme discret de la puissance bien utilisable.

### Un vrai sous-marin

Pour les passages de rivières ou les grandes mares marécageuses, rien à craindre. Le filtre à air, du type labyrinthe, ne laisse l'allumage électronique, bien caché dans l'allumage électronique bien caché dans



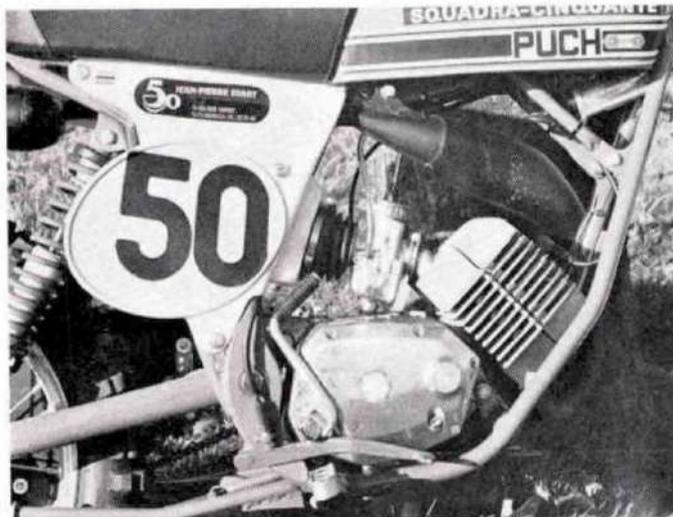
son carter rendu étanche par un joint torique.

La position de conduite surprend un peu lors des premiers kilomètres. Assis très en avant, le guidon vous tombe sous les mains très près du corps ; une position-type pour attaquer dans les spéciales.

Les repose-pieds crantés et repliables satisferont les plus difficiles puisque grâce à un maintien très important, il est impossible de les voir s'affaisser au fil des kilomètres. Quant aux freins (mais se sert-on vraiment des freins si l'on veut gagner ?) ce sont des 123 Grimeca coniques — donc à broches — soit le nec-plus-ultra en la matière. Bref, la machine que l'on ne verra l'an prochain qu'à un seul endroit... sur le podium du vainqueur... un vainqueur nécessairement fortuné ou assisté d'un bon sponsor, puisque cette petite merveille coûte quand même 9 000 balles !



1. Fourche Marzocchi magnésium, frein Grimeca, jantes alu.
2. Un moteur simple et puissant dans un original double-berceau à la partie avant boulonnée.
3. A l'arrière, Marzocchi à gaz inclinés sur un long bras oscillant.



2



3



## fiche technique

### Moteur :

Monocylindre 2 temps Puch refroidi par air.  
 Alésage : 40 mm.  
 Course : 39 mm.  
 Cylindrée : 49 cm<sup>3</sup>  
 Taux de compression : 13,5 à 1.  
 Puissance maxi : 11,5 ch à 10.200 tr/mn.  
 Alimentation : carbu Bing Ø 24 mm.  
 Lubrification : mélange à 5 %.  
 Allumage : électronique Dansi.  
 Mise en route : kick.

### Transmissions :

Primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 3,68 à 1.  
 Embrayage multidisque en bain d'huile.  
 Boîte de vitesses à 6 rapports.  
 Contenance : 1 litre d'huile moteur SAE 30/40.

1<sup>re</sup> 3,3 à 1 = 27,3 %  
 2<sup>e</sup> 2,2 à 1 = 40,9 %  
 3<sup>e</sup> 1,58 à 1 = 56,9 %  
 4<sup>e</sup> 1,24 à 1 = 72,6 %  
 5<sup>e</sup> 1,05 à 1 = 85,7 %  
 6<sup>e</sup> 0,9 à 1 = 100,0 %

Secondaire par chaîne, rapport 13/60.

### Partie cycle :

Cadre tubulaire double-berceau.  
 Fourche téléhydraulique Marzocchi magnésium Ø 32 mm.  
 Débattement : 200 mm.  
 Contenance par bras : 180 cm<sup>3</sup> d'huile.  
 Amortisseurs AR Marzocchi à gaz.  
 Débattement : 160 mm.  
 Jantes Akront chaussées de pneus Metzeler.  
 Metzeler 2,50x21" AV, 3,50x18" AR.  
 Moyeux-freins à broches Grimeca coniques Ø 123 mm.  
 Longueur : 2.000 mm.  
 Largeur : 840 mm.  
 Empattement : 1.320 mm.  
 Garde au sol : 220 mm.  
 Poids à vide : 78 kg.  
 Contenance réservoir : 8,5 litres.  
 Prix : 9.000 F T.T.C.

### Importateur :

Puch-France, 7, rue Pt-Wilson, 92300 Levallois - Tél. 737.18.99.

### Distributeur :

J.-P. Edart, « Cinquante », 10, rue Hoche, 93170 Bagnolet - Tél. 361-45-53.