

Le titre annonce la couleur et l'intention folle de monter de toutes pièces une manx. C'est un peu comme un rêve de gosse auquel on ne peut accéder jusqu'au jour où l'étincelle a lieu et tout se met en marche sans qu'on puisse arrêter le processus. Un temps, j'ai voulu acquérir une manx toute montée et prête à courir. Cela a failli se faire mais mon irrésistible besoin de monter moi-même ma machine et surtout le prix conséquent pour en acquérir une m'en a dissuadé. Donc, ce projet mûrissait depuis plusieurs années déjà et était enfoui quelque peu au fond d'une petite case de mon cerveau. Je me disais, peut être un jour et celui-ci arriva quand j'eus l'occasion d'acquérir un cadre Petty.



Il me restait alors à trouver l'autre pièce maîtresse, le moteur. 6 mois plus tard, j'eus l'occasion d'acquérir celui-ci par l'intermédiaire d'un pote (merci Dominique!!!) qui rachetait un side-car course manx proposé avec un 2eme moteur. N'ayant pas le budget pour l'ensemble, il me proposa donc de faire affaire avec lui et je devins l'heureux proprio d'un longue course double arbres du début des années 50. Ce moteur avait été modifié à l'époque par Bill Stuart (modification des ressorts soupapes et augmentation cylindrée). C'est un moteur de 715 cc (90 x 113mm) pour une puissance estimée entre 60 et 65 cv.





coincided with the growth of Norton-powered 500cc car racing. So with that, and a growing influx of work from the two-wheel boys, he had plenty to keep him occupied. Besides Norton, **Bill Stuart** was also involved in two-stroke work, including doing much of the bench work on Herman Meier's Ariel Arrow. **Stuart** was also the man behind the largest ever **Manx** engine. This was the 715cc (90 x 113mm) monster single that Charlie Luck used for sprinting and hill-climbing in the early 1960s. Power output was estimated to have been between 60 and 65bhp at 6,800rpm. Another innovation pioneered by **Stuart** was the use of coil valve springs in the **Manx** engine.

Riders who used his services included Geoff Duke, Dan Shorey and sidecar racer Len Taylor, plus hundreds of lesser known men. **Bill Stuart** was at his happiest working alone in his workshop with, as often as not, a beret on his head and a pipe in his mouth.

Bill Stuart, working on Len Taylor's Norton-powered outfit, Silverstone, March 1954.

Une fois livré, je me dépêchai d'ouvrir le moteur pour vérifier l'état interne qui après inspection était quasi parfait hormis le filetage en sortie échappement culasse. Nanard remédia facilement à ce problème en y apposant un insert fileté.



Une fois terminé l'inspection du moteur, il restait donc à attaquer le montage à blanc dans le cadre.



Je confectionnai des platines en bois afin de positionner l'ensemble moteur/bv. C'est là où je rencontrai un léger petit problème. Je n'arrivais pas à aligner le pignon sortie BV avec la couronne arrière de la roue car le moteur était trop à gauche dans le cadre. Comme la cam-box de la culasse monte très haut dans le cadre, la trappe de distri supérieure venait buter sur le tube supérieur droit. Je compris plus tard que ce cadre a les deux tubes supérieurs plus rapprochés vers le centre qu'un cadre de manx. En fait, le petty ne peut accueillir qu'un moteur manx course courte. Du coup, plus de problème pour aligner l'ensemble car la cam box est plus basse dans le cadre. Grosse réflexion alors s'engage sur les options à prendre. 1: modifier le cadre: non, pas question, celui-ci doit rester dans sa configuration. 2: modifier le moteur actuel en course courte: non plus car cela me coûterait encore un sacré billet et l'achat du moteur et du cadre était déjà bien suffisant pour ma bourse. 3 : revendre le petty et acheter un wideline . Ce sera l'option que je choisirai. Après revente rapide du Petty, je trouvai un cadre norton boulonné de 54 en parfait état.



Certes, pas un vrai manx mais là, tout s'emboîte et s'aligne parfaitement. Commence alors le montage à blanc de tous les éléments de la machine.



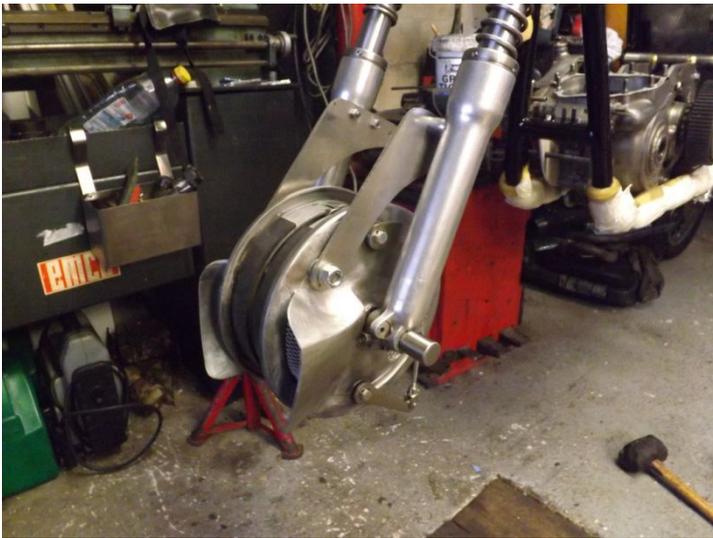
ici, pose de l'échappement (NRP Exhaust), du réservoir d'huile et de la selle (offerte par Philippe T110) qui sera modifiée plus tard car un poil trop longue.



Ebauche d'une platine alu pour fixer le haut moteur au cadre. Plus bas, montage du train avant.



La fourche est une roadholder classique mais avec des tubes manx, donc les plus courts qui existent. J'ai choisi de poser des ressorts extérieurs pour le look. Le frein avant est un classique grimeca 4 cames auquel des ouïes surdimensionnées ont été rapportées afin d'améliorer le remplissage d'air frais.

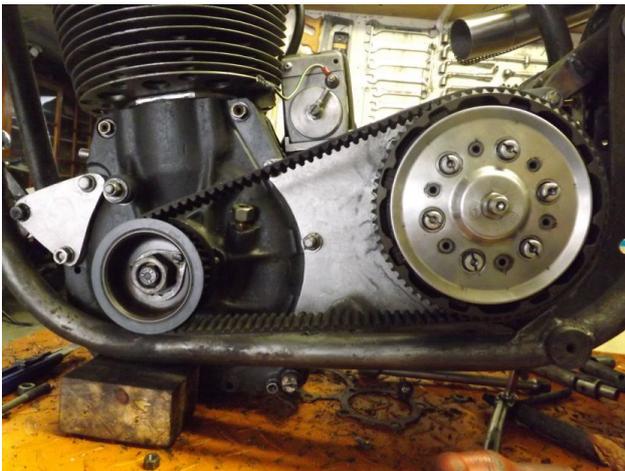


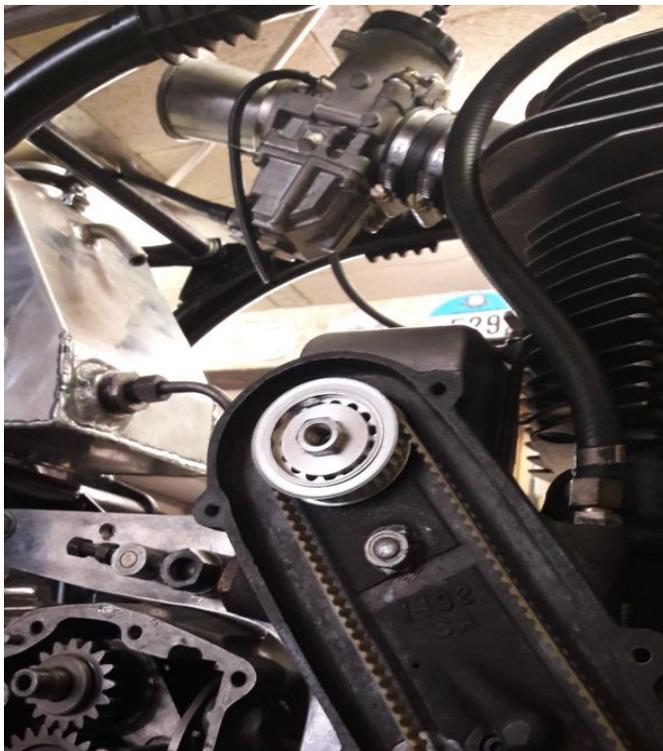
Le réservoir alu (provenance india) ainsi que le carter du primaire(MM) sont arrivés. il reste à ajuster leur positionnement.

Problème, les raccord filetés des robinets d'essences sont mal placés et je me vois dans l'obligation de faire modifier leur position (merci François G)



le primaire est installé, j'ai choisi un newby car j'en avais un en stock et de plus, bon matos.





montage d'un kit courroie pour l'entraînement de la magnéto PAL et d'un carbu amal 38mm

Une fois le montage à blanc terminé, il restait à envoyer les divers éléments en peinture. Ici, le moteur installé dans le cadre fraîchement repeint, ça commence à causer!



le montage continue. ici, on voit la selle modifiée en longueur et refaite à neuf.



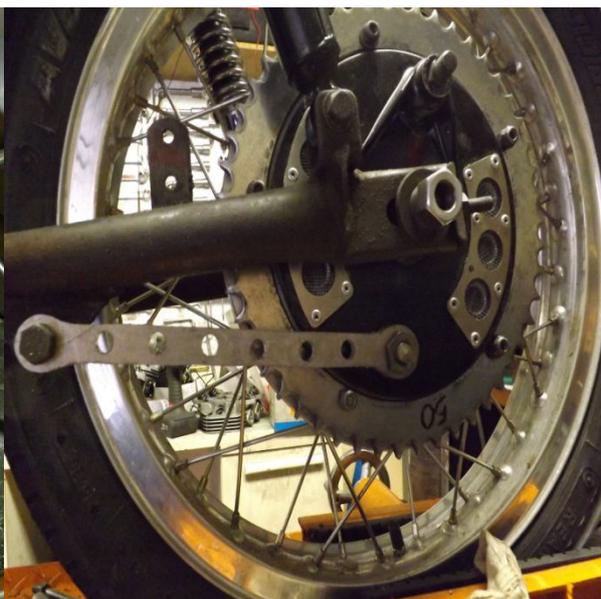
Finalisation du train avant. La roue est revenue de chez Seurat. Montage du 4 comes et fabrication "maison" de platines alu pour fixer les flasques aux fourreaux de fourche. La tête de fourche est une classique fly screen provenant d'une vraie manx. Le garde -boue avant provient de <http://breizhpolyracer.eu/>



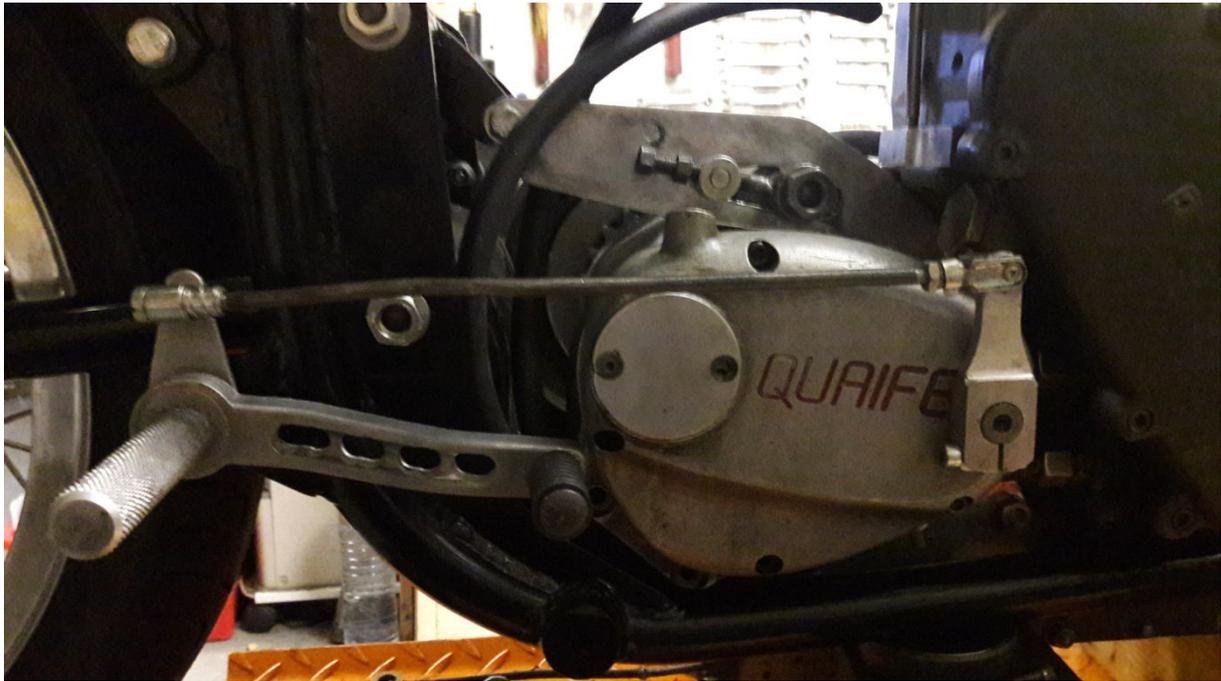
le comptours est un smith ATRC 9000 tr/mn. Pour le renvoi compte tours de la culasse, j'ai modifié un entraîneur et raccourci un cable comptours triumph



la roue arrière est de provenance triumph OIF à laquelle j'ai adjoit un "[Cooling ring conical hub](#)". La flasque arrière a été "aérée" de façon à refroidir le frein.



La boîte, une Quaife close ratio, a la particularité d'avoir une sélection des vitesses plus précise qu'une classique AMC. Le système de sélection reprend celui des boîtes triumph. La commande reculée est installée et une biellette est confectionnée aux bonnes dimensions



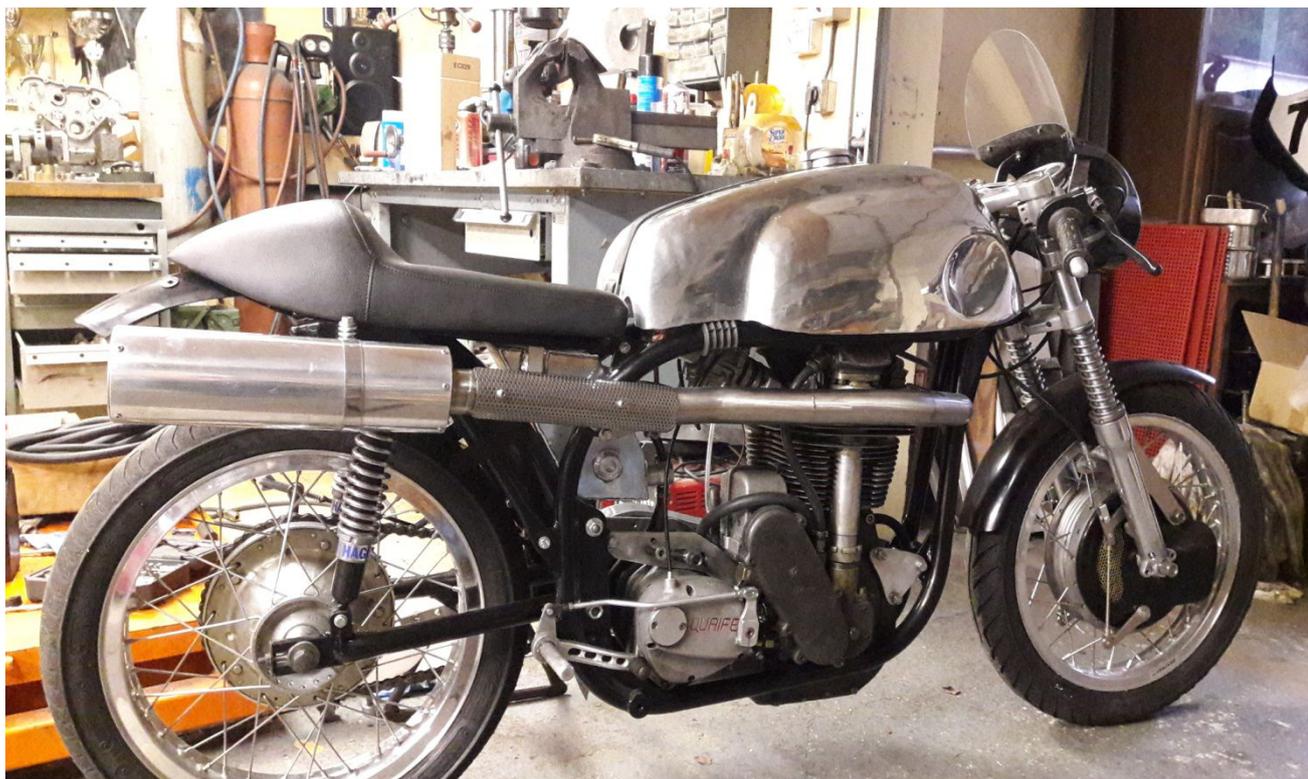
idem pour la commande de frein arrière



Le réservoir d'huile est parti en modification. Il s'agit de mettre un raccord banjo de gros diamètre sur le départ d'huile et cela nécessite de ressouder une pièce filetée afin de visser le bon raccord d'huile (merci Patrick C.). Prochain épisode, les préparatifs de la mise en route et les premiers essais dynamiques, un grand moment en perspective!



le réservoir d'huile est revenu de soudure. Tous les tuyaux d'huile sont raccordés et la phase finale approche, le démarrage. Entre temps, le réservoir d'essence partira en modification afin de souder un évent sur la partie supérieure droite(travail effectué par Réplica bikes à Argenteuil). Il en profitera aussi pour refaire des soudures pas étanche à l'essence...



Viens alors le moment de démarrer. Tout d'abord, j'en profite pour remplacer mon démarreur simple à rouleaux par un autre équipé de deux démarreurs. Il faut bien ça pour entraîner la bête! Après vérification du calage distribution, calage de la magnéto (34° avant PMH), introduction d'huile dans le carter inférieur, j'entraîne le moteur sans la bougie afin de faire monter la pression d'huile dans le moteur. L'huile monte rapidement au cam-box, donc la pompe donne parfaitement bien. Le souci de celle-ci, c'est quelle à tendance à laisser passer l'huile dans le bas moteur lors d'un arrêt prolongé. Comme j'ai fais le choix d'une huile conventionnelle mais performante(motul V300) au lieu de la R40 qu'il faut vidanger à chaud après chaque course , j'installe un robinet entre le départ du réservoir et l'entrée d'huile du moteur. Il faut juste ne pas oublier de l'ouvrir avant de démarrer. Pour éviter cette erreur, j'installe systématiquement sur la poignée d'accélérateur un manchon rouge me rappelant que je ne dois pas faire " le con"...

Une fois toutes ces vérifications effectuées, vient le moment où le suspens est à son comble. Je mets la boîte en deuxième et installe la roue arrière sur le démarreur. J'entraîne le moteur et celui-ci se met à s'ébrouer gentiment en donnant de la voix. Un beau bruit sourd se dégage du silencieux NRP et je sens que le moteur à du coffre à la sonorité grave qu'il dégage. Pur moment de bonheur après quasiment 4 ans de boulot. Voilà, c'est fait, maintenant, il va falloir passer aux essais dynamiques. Ca se passera à Chanteloup les vignes pour la montée historique annuelle début juin.



Malgré quelques réglages moteur à reprendre, la machine s'est bien comportée et a remporté l'adhésion du public et des spécialistes locaux (mes potes, quoi...). 4 ans de travail plus ou moins intensif, de recherche de pièces, de recherche de conseils, de l'aide de copains soudeurs ou autre spécialité exotique, bref, une petite tranche de vie sympathique! J'avais dit que c'était la dernière mais se profile encore à l'horizon une autre machine à monter, oui, je sais, sûrement la dernière!

