



Saga Précision :
3^e partie P.20



Carpentras,
une bourse de qualité P.21



L'ESTHÉTIQUE
DE LA PIÈCE
TECHNIQUE

Microbilbage,
Sablage et peinture Epoxy,
Chromage, polissage
et restauration partie cycle.
Réfretage - Repointage - Contrôle partie cycle. Tél : (01) 47 76 27 00
17 rue 14 mars Jussieu
92088 Palaiseau

la vie de AMOTO

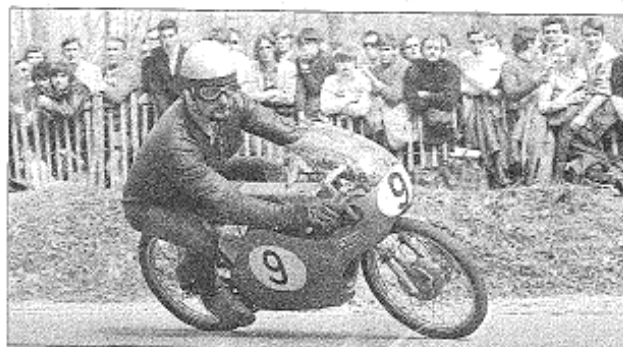
Le bimensuel de la motocyclette de collection n° 174 1^{er} janvier 1996



Raleigh 5S 1925 Joueuse latérale !

Nous avons pris
le guidon
d'une Raleigh 350
de 1925
sur les petites
routes anglaises :
là où
nous pensions
trouver
une moto utilitaire
et bien sage,
la "vieux"
Raleigh latérale
s'est avérée
joueuse
et pleine de santé.
Suivez-nous
en page 16 !

Vécu



"Le Toum" et les petits cubes

Toujours prêt à "mécaniquer" pour tirer le meilleur de son moteur !
L'histoire d'Yves Le Toumelin est avant tout celle de la passion
d'un pilote-préparateur fasciné par les petites cylindrées. P.12

Echanges à Cubzac

Pour le plaisir de chiner

De chaque édition de la bourse de Saint-André-de-Cubzac
se dégage le charme des petites réunions :
le visiteur en quête de pièces, même s'il se promène
et prend son temps, peut tout voir ! P. 11



L 9647 - 174 - 10,00 F

Yves Le Toumelin

La passion des petits cubes



Dès 1970, Yves Le Toumelin choisissait un Kässler (ici à Roup-en-drouse) dans la course de la 50cc. Il faut dire que la marque est devenue la reine de la catégorie 50 cm³. (Photo Alain Rouge)

Un jeune homme de 19 ans assiste à la course des 50 cm³ lors du Grand Prix de France à Clermont-Ferrand : une passion vient de naître...

Il faut reconnaître que ce Grand-Prix de France 1963 ne peut être qu'un véritable révélateur. Toutes les grandes marques sont présentes avec du matériel d'usine — Honda, Suzuki, Kreidler, Irtum, Tohatsu, Tomos, Motoz, Ducson, Derbi — et livrent une course d'anthologie, dominée ce jour-là par Kreidler.

À dire vrai, l'envie de courir en petite cylindrée vient à Yves quelques mois auparavant. En effet, à la fin 1960, le FFM décide de créer une catégorie 50, cédant à la pression des jeunes qui veulent courir à moindre frais. Très rapidement cette nouvelle catégorie prend son essor, révélant de nouveaux noms et constituant — à

une époque où les formules de promotion n'existent pas — un véritable "réservoir de talents". La classe 50 va conserver longtemps cette vocation, mêlant pilotes chevronnés et passionnés par les petits cubes à d'autres pilotes, de passage seulement dans cette dure mais efficace école de pilotage.

Les premiers pas

C'est sur le circuit de Magny-Cours que le jeune Yves tente sa première approche de la compétition en avril 1962. Quand l'on s'appelle Le Toumelin et que l'on possède dans son arbre généalogique un célèbre navigateur dont les récits de voyage ont inspiré plusieurs générations de marins, on

ne peut être qu'attiré par une aventure humaine.

La machine, entièrement construite par Yves, utilise un moteur de 88 Peugeot Sport gonflé équipé d'un sélecteur au pied Reflex pour utiliser au mieux les trois vitesses. Le cadre provient d'une Fofoma, sans suspension arrière, et la petite moto ne pèse que 31 kilos en ordre de marche : « La moto était isolée, face aux fèves de Serre et Belloise et le Derby de Rouen, mais peu importe, j'avais décidé d'apprendre la course quelque jour et de ne pas subir de coups au moral ». Bientôt, il lui faut abandonner la mise au point du Peugeot pour répondre à la demande pressante des autorités militaires qui tiennent absolu-

ment à l'inviter pour une villégiature de quelques mois ! Courant 1964, cet intermède terminé, le retour sur les circuits s'effectue avec le fidèle Peugeot amoureuxment retravaillé mais toujours sans grand résultat.

Un changement bénéfique

« En 1965, j'ai cassé la trottelle, et acheté un Derby compétition-circuit à cinq vitesses, car le Peugeot ne me permettait plus de progresser. Il n'avait certes permis de débiter, mais il fallait aller de l'avant ». Avec la belle machine espagnole, Yves accumule les places d'honneur et fin 66 gagne sa première course, les Coupes du Salon. Faisant sien le fameux adage "C'est fois sur le mé-

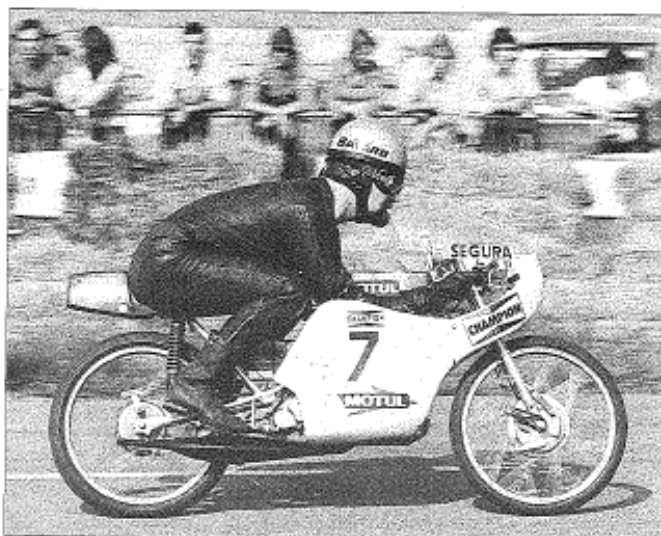


Cognac en 1976, Yves Le Toumelin se bagarre avec le Tyli-Scrab contre Jacky Hutteau sur ABF. (Photo Press)

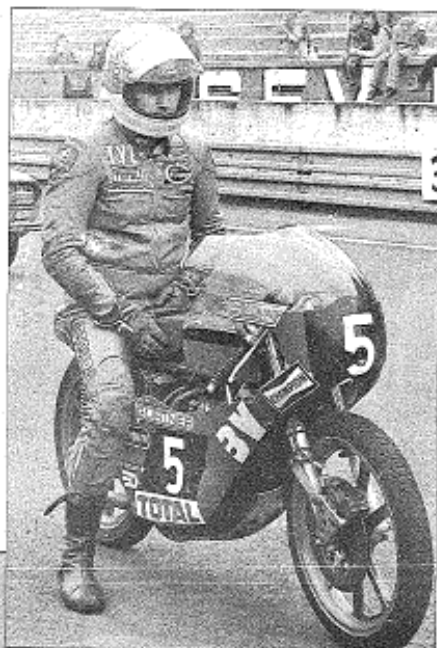


Qui avait pu croire qu'avec un tel gabarit "Le Toum" ferait une carrière en petites cylindrées ? (A.R.)

Véçu



Adieu la Gerbi, la centre du vent Yves passe à l'attaque sur son Kreidler. Nous sommes à Dux, en 1972. (A.R.)



Le Moteur 1977-78, partie adhésive de concentration avant le départ sur la Yamaha TA/Scrab 12E. (D.R.)

Les Grands Prix aussi !

Outre les courses internationales, Yves le Toumelin a longtemps pratiqué les Grands Prix de championnat du monde, avec des résultats flatteurs compte tenu du matériel dont il disposait face à une concurrence mieux armée :

- France 1976 : 7^e et second Français derrière l'ABF d'Audry.
- Allemagne 1981 : 11^e et premier hors des points !
- Hollande 1981 : 13^e.

- Allemagne 1982 (championnat d'Europe) : 8^e et premier pilote français classé en fin d'année.

- Espagne 1983 : 12^e.

Ces années d'expérience lui ont permis de côtoyer les grandes vedettes : Nieto, Martínez, Andersson, Taven, Bryans, mais aussi le "gratin" national : Millard, Roca, Crivello, Bodes, Fargues, Pliçon, Huttéau, Kambourian, Di Carlo, Velay, et tant d'autres.

lier remettre votre ouvrage". Le Toumelin repart l'année suivante avec un moteur Derbi, monté cette fois dans un cadre treillis offrant une meilleure tenue de route. Malgré quelques casses, il échoue à un point du rapide Derbi de Millard au championnat, le débutant s'est fait un nom. «Ma première victoire m'a donné l'idée d'aller me frotter le plus souvent possible aux Allemands, Hollandais et Belges, dont les machines réputées plus rapides que les nôtres étaient souvent difficile à accrocher». En 1968, équipé d'une moto à cadre Maingier et d'un moteur Derbi ex-René Metzger, Yves commence à faire parler de lui sur les circuits allemands : 5^e à Hockenheim et 8^e au Nürburgring en championnat du monde. Beaucoup de podiums et de place d'honneur récompensent ses courses sur les rapides circuits belges de Mettet ou de Zolder. Ces sorties lui apportent une expérience précieuse car les plateaux comportent toujours des concurrents de grande valeur et de nombreuses ténies jouent la carte du 50 cm³. Yves apprend à soigner son pilotage, sa position, car une pointe de pied sortie du carénage signifie une perte de 500 tours du régime-moteur ! L'année 1968 est aussi celle du premier titre de champion de France, titre que Yves ne peut reconduire en 1969, le Derbi étant en fin de développement. Ainsi, à Pau par exemple, c'est la casse irréparable alors que la bagarre fait rage pour la première place avec Charly Dubois et Jacques Roca.

Le passage à Kreidler

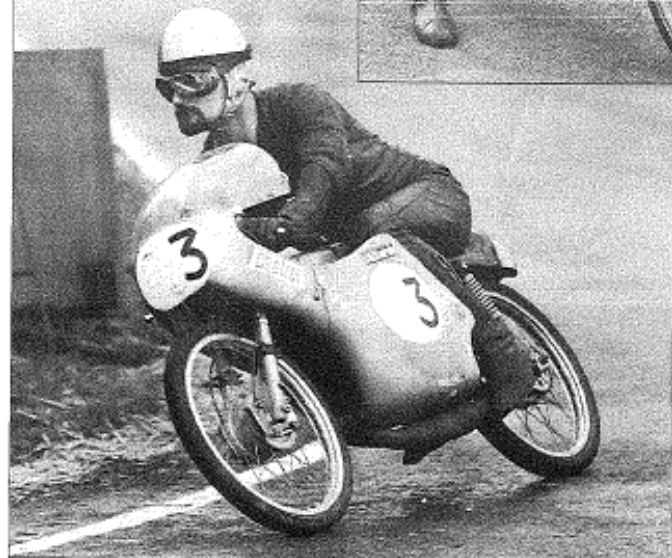
La marque allemande fait la quasi-unanimité dans la catégorie avec

son 50 cm³ à distributeur rotatif et refroidissement à air : «Il a fallu apprendre ce moteur de A à Z pour savoir aux performances de base du Derbi. Une fois cette première étape franchie, il restait un développement important à faire pour progresser de nouveau». Pendant des années, notre metteur au point coureur va s'acharner à travailler cette mécanique pour trouver de la puissance utilisable : des dizaines de pots de détente, des carters spéciaux et une recherche systématique sur les boîtes à air et les carburateurs. De 1972 à 1974, Jean Bidault prête un ABF à Yves qui n'en continue pas moins ses recherches et adapte un nouveau cadre, plus léger et plus performant : «Le grand intérêt de la classe 50, c'est la permanente évolution des moteurs, mais aussi des parties-cycles. Ainsi en 1975, j'ai pu disposer d'un moteur Kreidler refroidi à eau et d'un kit Van Veen».

La puissance de ce nouveau moteur amène Yves à travailler avec Scrab à la réalisation d'une boîte de vitesses dont les rapports soient facilement interchangeables, afin de pouvoir tirer la quintessence de la mécanique en adaptant très précisément les rapports à la configuration du circuit. Dans le même temps, il utilise un cadre Scrab qu'il conserve jusqu'en 1978.

Une occasion ratée

En 1977, la réputation d'Yves lui permet d'être approché par Morbidelli, qui lui propose de participer à la mise au point son 50, et bien sûr de le piloter en course. Yves, tenté par l'expérience, demande en échange de disposer d'un 125 bicylindre, le top-niveau de la catégorie de l'époque. L'accord n'aboutit pas, et c'est Jean-



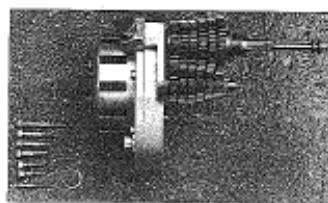
Yves était le meilleur de son Derbi jusqu'en 1968 (à la Bourg) année où la casse sera irréparable. (A.R.)

Louis Guignabodet qui mène à bien l'opération, avec la collaboration de Bernard Fargues.

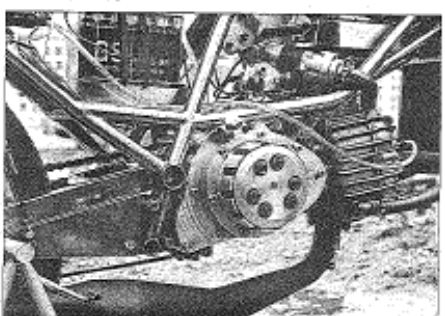
Qu'importe, Yves continue à travailler moteur et partie-cycle, sans relâche, pour rester compétitif. C'est ainsi que sa machine évolue grâce à d'innombrables peaufinages qui permettent de meilleures performances et une fiabilité importante : «En 1982 Gorbier, marque qui n'équipe depuis des années, cesse toute activité sportive, j'adapte donc un carburateur Mikuni, dont il me faut apprendre "l'ABC" pour en tirer la quintessence. Très rapidement, ce nouvel élément me permet de gagner une demi-seconde au kilomètre, gain important... et quasiment gratuit !».

En 1984, la classe 80 cm³ vient remplacer celle des 50 et bouleverse par la même occasion le monde de la petite cylindrée. Sur le plan national, passe encore, la plupart des pilotes se contentant de monter un cylindre cubant 60 cm³ sur leurs anciens carters, mais à l'étranger des mécaniques nouvelles apparaissent. Rapidement, Yves constate que le sautoir de puissance de son nouveau mo-

teur est mal supporté par la partie-cycle vieillissante : «Il était lors de question de monter un vrai 80 dans ce cadre au bout du rouleau. Une seule solution, dans l'optique des courses inter et des Grands Prix, refaire une nouvelle partie-cycle et créer un moteur conçu au départ comme un véritable 80 cm³». Jusqu'en 1987 Yves court peu, faisant l'impossible avec sa fidèle machine, le montage de son prototype TVI (Toume-



Démontage de son cartage, la Kreidler nous montre ses avantages : moteur à deux Van Veen et boîte interchangeable de fonction des circuits. (D.R.)





lin Yves Le) occupant la majorité de ses loisirs.

C'est en 1987 que le Tyf fait sa première sortie sur le circuit de Magny-Cours, et le constructeur pilote enlève une quatrième place prometteuse avec cette moto sur laquelle tout reste à faire.

Yves, sur lequel les années passent sans émousser ni l'enthousiasme de la recherche, ni les qualités de pilote, se remet au travail. Cette fois, c'est le grand jeu au plan mécanique, le premier jeu du cadre s'avérant excellent : «Four être dans le coup sur le plus international, 28 à 30 chevaux étaient nécessaires. De nombreux essais sur les pots, boîtes à air et le carburateur m'ont permis d'arriver à cette puissance... Yves construit également des cartes refroidies pas eau avec radiateur séparé pour conserver le maximum de puissance tout au long de la course.

La suppression des 80

Prévisible, la fin de cette catégorie de recherche et de développement est signée en 1989. Les performances de ces petites motos sont devenues si proches de celles des 125 qu'il pesait inutile aux yeux des instances fédérales nationales et internationales de poursuivre cette expérience, dommage !

Les pilotes français réalisent un

grand baroud d'honneur, et le championnat 1989 est l'un des plus disputés. La finale se déroule à Carole, et Yves parvient à prendre la tête qu'il quitte quelques tours plus tard sur chute. Une course de 80 à lieu en 1990 à Dinan, Yves la remporte : «J'y tenais absolument, c'était la dernière sortie officielle des 80, il me la fallait».

La carrière d'Yves le Toumellin, consacrée en majeure partie aux circuits en 50 et 80 cm³, compte aussi de nombreuses participations au championnat de la montagne : «La course de côte a toujours représenté pour moi un excellent entraînement. Contre un chrono, pas question de faire la motoneur fausse, il faut être dans le coup dès le premier virage et savoir rester en dedans de ses possibilités pour éviter une chute toujours prévisible compte tenu de la sécurité passive parfois un peu limitée». Quatre titres de champion de France de la Montagne viennent d'ailleurs s'ajouter au palmarès déjà musclé de notre homme. On retiendra une anecdote nous donnant une idée de sa "classe" : dans les années 80, à Saint-Goueno, en Bretagne, lors de la manche française du championnat d'Europe, Yves monte en catégorie 250 avec son TYL et accroche la dixième place ! Il est malheureusement dé-

classé sur réclamation, sa machine n'atteignant pas la cylindrée minimale requise !

On le retrouve également en catégorie 125 cm³ dès 1967 sur une Bulnaco à air ex-Jean Auréal, qui lui permet de faire connaissance avec Bernard Fargues. Il faut dire que cette catégorie certes difficile désavantage moins l'ami "Le Toum", comme le surmontent les initiés, dont le gabarit n'est pas un modèle du genre en petites cylindrées. En 1970, une Malco RS à partie-cycle Marandet lui permet de faire le meilleur temps à Annemasse, devant Rougerie, Roca, Thémine et Vuira. La même an-

née, il termine 1^{er} à Spa et s'écroule en 1971.

La Malco évolue jusqu'en 1976, avec un moteur à quatre transferts et un poids total de 70 kilos. Les places d'honneur s'accumulent. L'année suivante, Yves succombe au charme asiatique et pilote une Yamaha TA liquide, à boîte et partie-cycle Scrah.

Coup d'oeil dans le rétro

«17 ans de compétition laissent des souvenirs fantastiques, souvent heureux, parfois moins agréables, mais cela, c'est la course. Et puis que de beaux voyages, avec parfois des retours en catastrophe ! Dans le genre,

citons le Grand Prix d'Espagne à Jarama (près de Madrid) le dimanche et une côte à Chanaz en Savoie le lendemain, lundi de Pentecôte ! N'oublions pas la cerise sur le gâteau : être au travail le mardi matin ! Bien entendu, il reste la joie des victoires, et aussi les 50 et quelques chutes, inévitables mais vite oubliées.

Aujourd'hui, Yves gère son magasin de motos, TYL Europe Motos 58 à Nevers, et reste dans la course par son activité de préparateur. Mais c'est là sa véritable passion : chercher, et extraire la quintessence d'un moteur !

Gérard Bedet

Nous sommes au Grand Prix d'Allemagne en 1981, Yves, numéro 36 (photo TYL / Stan Press)



Dernière sortie officielle du Tyf 80 sur le circuit de Carole en 1989 : Yves rate le titre de champion de France à quelques tours de l'arrivée à cause d'une chute malencontreuse (Photo Press)

Un palmarès éloquent

- 50 cm³ : - Champion de France International des circuits en 1968, 1976, 1977, 1978.
- Vice-champion en 1967 et 1982.
- Champion de France de la Montagne en 1978, 1979, 1980, 1981.
- Vice-champion en 1976.

- 80 cm³ : - Vice-champion Inter des circuits en 1988 et 1989.