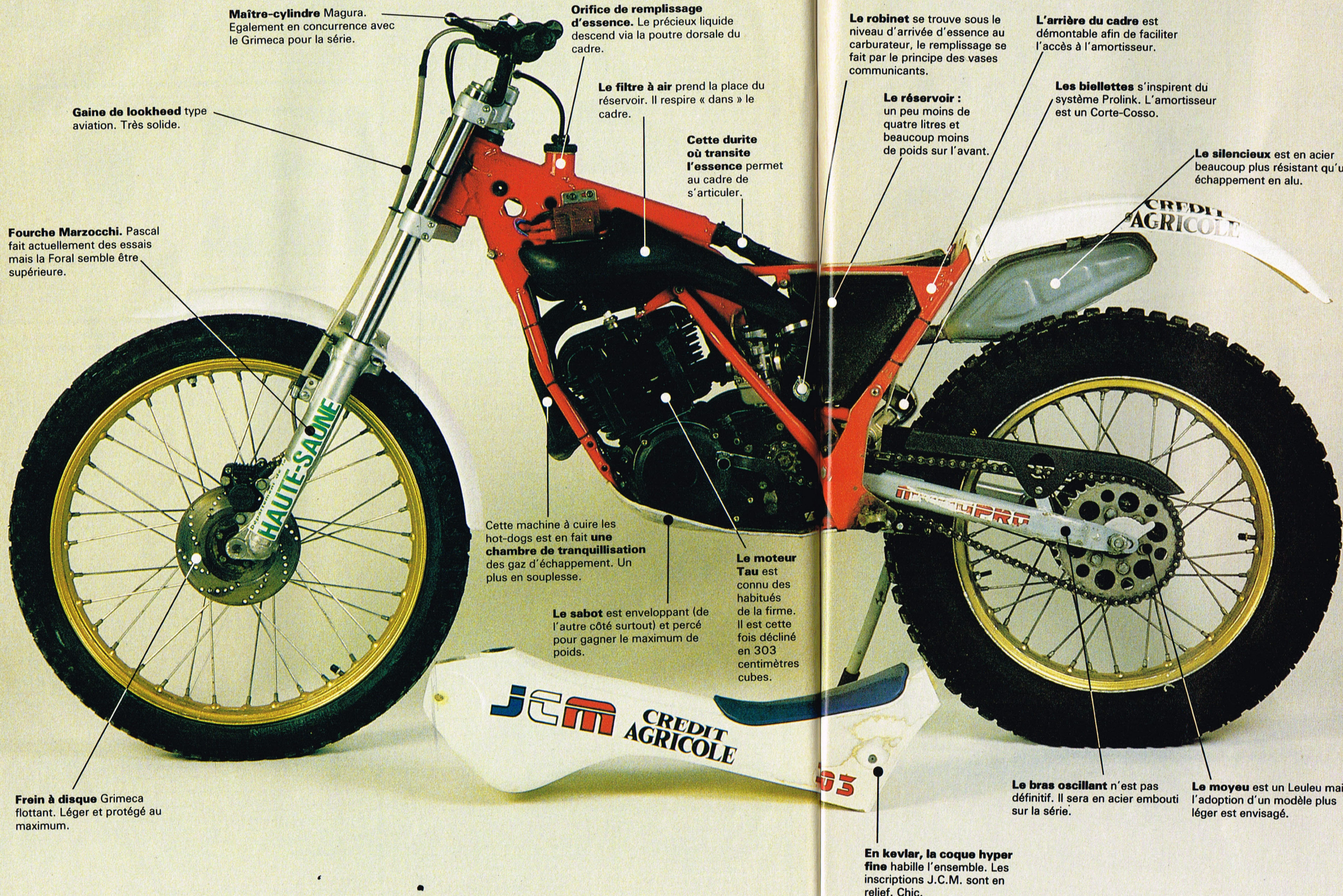


LA 303 JCM DE PASCAL COUTURIER



Maitre-cylindre Magura. Egalement en concurrence avec le Grimeca pour la série.

Orifice de remplissage d'essence. Le précieux liquide descend via la poutre dorsale du cadre.

Le filtre à air prend la place du réservoir. Il respire « dans » le cadre.

Cette durite où transite l'essence permet au cadre de s'articuler.

Le robinet se trouve sous le niveau d'arrivée d'essence au carburateur, le remplissage se fait par le principe des vases communicants.

L'arrière du cadre est démontable afin de faciliter l'accès à l'amortisseur.

Le réservoir : un peu moins de quatre litres et beaucoup moins de poids sur l'avant.

Les biellettes s'inspirent du système Prolink. L'amortisseur est un Corte-Cosso.

Le silencieux est en acier beaucoup plus résistant qu'un échappement en alu.

Gaine de lookheed type aviation. Très solide.

Fourche Marzocchi. Pascal fait actuellement des essais mais la Foral semble être supérieure.

Cette machine à cuire les hot-dogs est en fait **une chambre de tranquillisation** des gaz d'échappement. Un plus en souplesse.

Le moteur Tau est connu des habitués de la firme. Il est cette fois décliné en 303 centimètres cubes.

Le sabot est enveloppant (de l'autre côté surtout) et percé pour gagner le maximum de poids.

Le bras oscillant n'est pas définitif. Il sera en acier embouti sur la série.

Le moyeu est un Leuleu mais l'adoption d'un modèle plus léger est envisagé.

Frein à disque Grimeca flottant. Léger et protégé au maximum.

En kevlar, la coque hyper fine habille l'ensemble. Les inscriptions J.C.M. sont en relief. Chic.

Joël Corroy, le concepteur des J.C.M., révolutionne le trial en permutant le réservoir et le filtre à air.



J.A. Museau

Pascal attaque la saison avec une pêche d'enfer et une moto dont il est follement amoureux.

L'un des problèmes majeurs des constructeurs de motos de trial est d'abaisser au maximum le centre de gravité. L'obligation de conserver une garde au sol importante rend la démarche délicate. Jusqu'alors la règle était de serrer au plus juste la triangulation repose-pied-selle en rognant sur l'espace du filtre à air. Il restait toutefois le problème du poids de l'essence placée au-dessus du moteur et souvent très proche de la colonne de direction. Le réflexe des constructeurs fut de diminuer la contenance des réservoirs afin de réduire d'autant le poids embarqué. Leurre. La solution, c'est tellement évident, était d'embarquer le précieux liquide non pas au-dessus de la poutre centrale du cadre mais sous la selle. Certains essais ont été exécutés par des bricoleurs talentueux sans que toutefois rien de concret n'aboutisse vraiment. Nos bidouilleurs s'acharnent à monter des pompes toutes aussi peu fiables les unes que les autres, et les nombreuses pannes qui en découlent n'incitent pas les constructeurs à se lancer dans l'aventure. Aujourd'hui la solution est simple, surtout quand on l'a sous les yeux. Corroy déjoue le piège en utilisant le principe des vases communicants. Le robinet d'essence se trouve en-dessous de l'arrivée du carbu mais cette partie est très fine et ne contient que quelques centimètres cubes. Un minimum de poids supplémentaire pour une simplicité exemplaire. Le produit marche fantastiquement bien. Il ne reste plus à Pascal qu'à le prouver sur le terrain.

M. Montange.