



▲ L'écureuil – the Squirrel – prêt à bondir !

Yamaha RDLc 1980

MOTEUR

BICYLINDRE en ligne transversal 2-temps de 347 cm³ à refroidissement liquide – 47 ch à 8 500 tr/min

ALLUMAGE électronique CDI

ALIMENTATION par 2 carburateurs Mikuni VM 55 ø 26 mm

GRAISSAGE séparé Autolube

BOÎTE DE VITESSES séparée à 6 rapports

DÉMARRAGE par kick

TRANSMISSIONS primaire par engrenages et secondaire par chaîne

PARTIE-CYCLE

CADRE double berceau tubulaire en acier

SUSPENSIONS av. par fourche télescopique et ar. monoshock cantilever

FREINS av. à double disque ø 267 mm et ar. à tambour simple came ø 180 mm

POIDS 143 kg (à sec) pour 180 km/h

Scott Squirrel 1922

MOTEUR

BICYLINDRE en ligne transversal 2-temps de 486 cm³ à refroidissement liquide – environ 16 ch à 4 500 tr/min

ALLUMAGE par magnéto

ALIMENTATION par un carbu Binks ø 27 mm

GRAISSAGE séparé

BOÎTE DE VITESSES à chaîne à 2 rapports commandés au pied

DÉMARRAGE par kick

TRANSMISSIONS primaire et secondaire par chaînes

PARTIE-CYCLE

CADRE ouvert double berceau tubulaire en acier

SUSPENSIONS av. par fourche télescopique et ar. rigide

FREINS av. à tambour et ar. à patin sur poulie accolée à la couronne de transmission

POIDS environ 100 kg pour 100 km/h



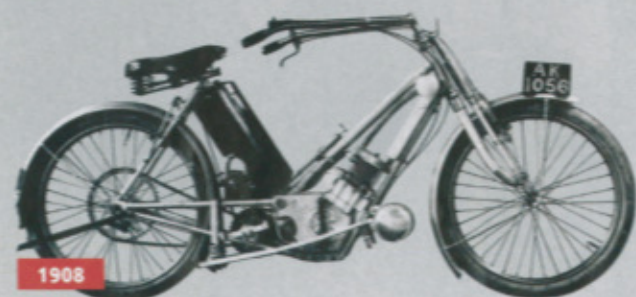
Scott : une histoire sans fin

Si pour tout un chacun une moto anglaise est d'abord un twin parallèle 4-temps performant, Alfred Scott construisit son premier twin 2-temps en... 1904. Et si la Scott Engineering Company fut fondée en 1908, l'année de sortie de la première moto éponyme (333 cm³), la production de ses descendantes, en dépit de plusieurs interruptions, durera jusqu'en 1978 ! C'est au célèbre TT que la marque se taille une méchante réputation, faisant triompher pour la 1^{re} fois un 2-temps sur l'île de Man, en 1912, rééditant l'exploit l'année suivante et trustant les records du tour entre 1911 et 1914. Interrompue par la Grande Guerre, la production reprend avec la Standard Tourer de 532 cm³. Puis, en 1922,

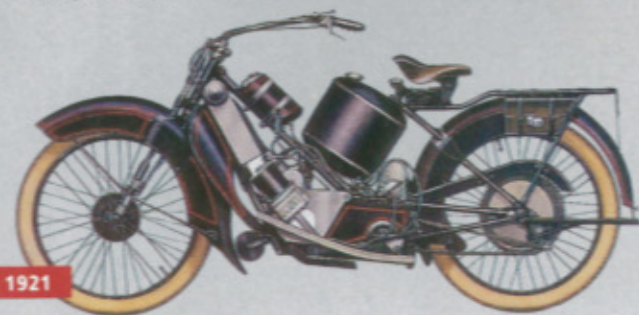
Scott présente sa fameuse Squirrel de 486 cm³. Celle de notre papier.

Trois ans après le décès de son créateur, en 1923, la marque sort son cheval de bataille pour les années à venir : la Flying Squirrel – l'écureuil volant – disponible en deux cylindrées de 498 ou 596 cm³ et cette fois dotée d'un réservoir en selle et d'une boîte classique à trois rapports commandée manuellement. En 1938, Scott présente la Clubman Special, annoncée pour 150 km/h et élabore même des projets de trois-cylindres 747 et 986 cm³ ! Hélas, les hostilités contrarient ces ambitions et Scott se contente de reproduire la Flying Squirrel au sortir de la guerre. Sauvée de la liquidation par

un féru de la marque, Matt Holder, la production reprend à Birmingham. Les "Birmingham Scott" sont modernisées, équipées successivement d'une fourche télescopique oléo-pneumatique, d'un allumage batterie-bobine puis d'une suspension arrière oscillante en 1958. L'histoire aurait pu s'arrêter là. Mais aussi incroyable que cela puisse paraître, Scott va encore perdurer jusqu'à la fin des années 70. Holder assure encore le service après-vente de Scott que George Silk assemble déjà sous son nom une Scott moderne au moteur poussé à 653 cm³ et installé dans un cadre Spondon ! L'histoire s'arrête définitivement en 79. La Yam' RDLc pouvait prendre le relais...



1908



1921



1930



1949



1975

▲ « Ça une moto moderne ? Piffiff ! » : un twin parallèle refroidi par eau à graissage séparé et au démarrage au kick, dans un cadre treillis de tubes. Scott le proposait déjà plus de 60 ans avant les Japonais !

► La Scott devant la RDLc ? Euh... juste pour la postérité alors. Parce que questions performances, y'a pas photo.

