

Légère, maniable, puissante, la 4LO incite à l'attaque dans les petits virolos de campagne et vous donne la banane à coups de pied au c... en ligne droite. C'est bien ce qu'on demande à un 2-temps, non ?



▽ Gros plan sur le moulin à eau. «Le 1^{er} 2-temps de route commercialisé avec cette technique de refroidissement», écrivait *Moto Journal* en mai 1980. Euh... "Zêtes sûr, Msieur ?"



« Bien utile aujourd'hui sur la route le petit "tête de fourche" de la Coupe Gauloises. Le tableau de bord est classique et complet. L'incontournable voyant de température d'eau trouve sa place dans le compte-tours.



Souvent vendue en blanc/bleu, la 4LO était aussi disponible en blanc/rouge et dans une magnifique livrée noir/rouge assez rare aujourd'hui.

“ EN COMPÉT', LA SCOTT S'EST VUE AFFUBLÉE D'UN RATIO COMPENSATEUR DE 1,32 DANS LE BUT DE NE PAS ENFUMER LA CONCURRENCE DE CYLINDRÉE ÉGALE ! ”

Mais le réservoir en selle fera son apparition quatre ans plus tard, sur la Flying Squirrel, comme après la suspension arrière coullissante. Tout comme la boîte-3 à commande manuelle et embrayage conventionnel actionné par un levier au guidon. Pour l'instant, la Scott est équipée d'un système peu commun avec deux transmissions primaires de part et d'autre du volant moteur. Deux pignons de taille identique au niveau du vilebrequin entraînent deux chaînes primaires. Ces chaînes entraînent à leur tour deux pignons de taille différente montés sur un arbre libre. Ces deux tailles différentes correspondent à deux rapport de boîte. On passe facilement du petit rapport au grand rapport en actionnant simplement une pédale double-branché ("Low" au talon et "High" à la pointe du pied), sans qu'il y ait besoin d'un embrayage. Ensuite, la chaîne secondaire assure la transmission finale jusqu'à la roue arrière. « Cela implique une pression permanente

sur le sélecteur car en relâchant on retrouve le point mort », explique Jean-Paul, son propriétaire. Du côté sélecteur un autre pignon entraîne la magnéto par chaîne.

Un coup de kick, un peu d'avance et la voilà qui s'ébranle dans un crépitements caractéristique. La Scott est légère, nerveuse, facile de prise en main avec son centre de gravité très bas : pas étonnant qu'elle se soit vue affublée en compétition d'un ratio compensateur de 1,32 dans le but de ne pas enfumer la concurrence de cylindrée égale !

Incomparables aujourd'hui en terme de performances, c'est pourtant bien là que se retrouvent la Scott et sa petite-fille du Soleil Levant : deux exceptions dans la production du début des années 20 et des années 80, à mille lieues des poncifs de leur époque respective et surclassant la concurrence de même cylindrée. Aujourd'hui, c'est sûr, sensations et facilité d'utilisation sont à mettre à l'actif de la RDLC. Bon sang ne saurait mentir. Mais l'avant-gardisme, lui, restera à jamais l'apanage de la Scott. Deux "must-have" dans une collection de 2-temps...

Un "énnÔrme" merci à Jean-Paul Klein qui a redémarré sa Scott spécialement pour nous, à Michel Luce (VJ2T) pour nous avoir supporté pendant 750 km et à Denis Fleury (RMCE) pour son aide précieuse.