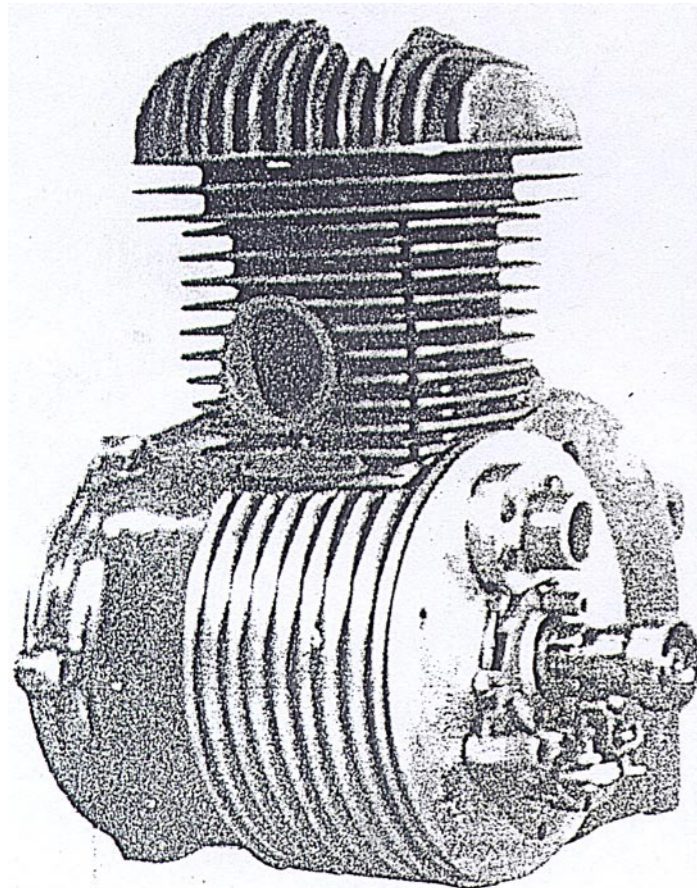


## Un amateur très averti : **M<sup>r</sup> SCHOON**



*Le 50 cc. spécial de M. Louis Schoon  
vu côté distributeur*

**Ses nombreuses réalisations personnelles, témoignant de connaissances techniques et pratiques très poussées ont rapidement fait connaître M. Schoon parmi les motocyclistes. Il réalisa, entre autres, un 175 à refroidissement liquide qui fonctionnait fort bien, 175 qui fut muni d'un distributeur rotatif et qui permet à Louis Schoon de très intéressants résultats dans les courses belges auxquelles il participe régulièrement depuis le début de la saison (M. Schoon habite à Roubaix).**

**Tenté par les courses de 50 cc., Schoon ne pouvait faire autrement que de se construire, ici aussi, son propre moteur. Très aimablement, il a bien voulu faire profiter nos lecteurs de ses travaux, ce dont nous le remercions encore ici.**

### LA "RECETTE"

Prendre un vieux 125 Jonghi type E, dont la boîte de vitesses devra être en bon état. Y ajouter un cylindre de Mobyette en alu chromé dur que l'on coiffera d'une culasse provenant, elle, d'un 125 Peugeot. Et encore une bielle de Motocyclette. Le reste du travail "maison", exigeant beaucoup de patience.

### LE CARTER

Le carter Jonghi sera scié dans sa partie avant, puis "dressé" à fleur de la paroi du carter de vilebrequin, côté transmission primaire.

Puis, dans un bloc d'alliage léger, on usine un carter (voir cote et forme sur le dessin) ayant un nombre suffisant d'ailettes. Sur l'arrière de cette pièce, on supprimera les ailettes afin que ce nouveau carter puisse s'encaster dans le bloc Jonghi scié.

### LA CULASSE

On bouchera les anciens trous de la culasse Peugeot à l'aide de petits jets en alliage léger qui seront emmanchés à force. Descendre la culasse en lui supprimant une ailette horizontale. Puis on percera la culasse afin qu'elle puisse laisser passer les goujons du cylindre de Mobyette. Et voici une superculasse pour 50 cm<sup>3</sup>, puisque l'on n'en trouve pas dans le commerce.

### LE VILEBREQUIN

Le vilebrequin est réalisé dans la masse, rectifié et alésé là où il faut. Les portées seront rectifiées avant de le tronçonner en deux parties. Maneton en acier spécial traité.

La bielle provient d'une Motocyclette récente (un telle bielle tient une saison de courses en Belgique, malgré le taux de compression imposé et le régime de rotation).

Le tout est monté avec le piston, bien aligné et équilibré afin qu'il puisse tourner à 15.000 t/mn sans vibration (entraîné au banc par un moteur électrique).

Le vilebrequin est équilibré comme pour l'itom : équilibre dans toutes les positions avec la bielle nue et polie. Ce vilebrequin est assez lourd afin de pouvoir se passer d'un volant d'inertie (allumage par batterie-bobine).

### ALIMENTATION

A l'image des 125 et 250 cm<sup>3</sup> de course MZ, l'alimentation se fait par l'intermédiaire d'un disque distributeur, le canal d'admission débouchant à l'entrée inférieure d'un des transferts. Ce canal d'admission fait 22 mm de diamètre. Pour compenser le volume mort de ce canal entre le disque et le transfert, les masses du vilebrequin sont très près de la bielle (5 mm) et affleurent le carter, tant dans le fond que sur les côtés. De même, les trous d'équilibrage sont obturés.

### CYLINDRE

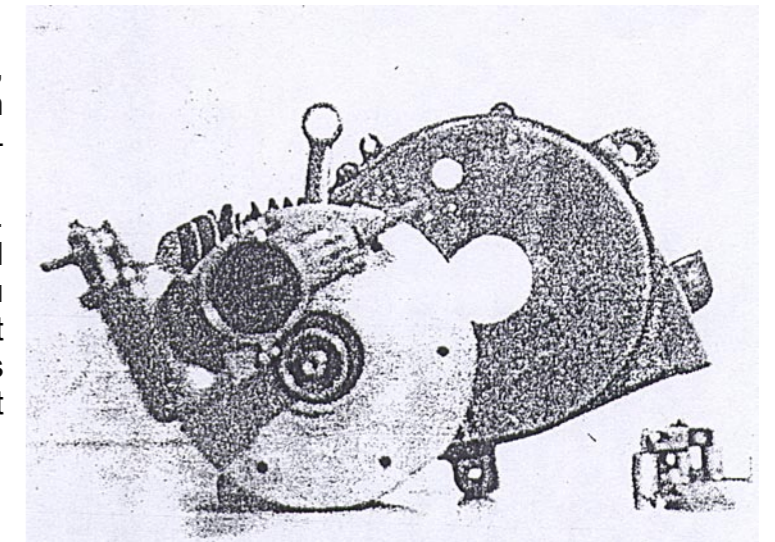
Actuellement les cotes de transferts sont celles d'origine. Par la suite, ils seront progressivement agrandis.

### BOITE DE VITESSE

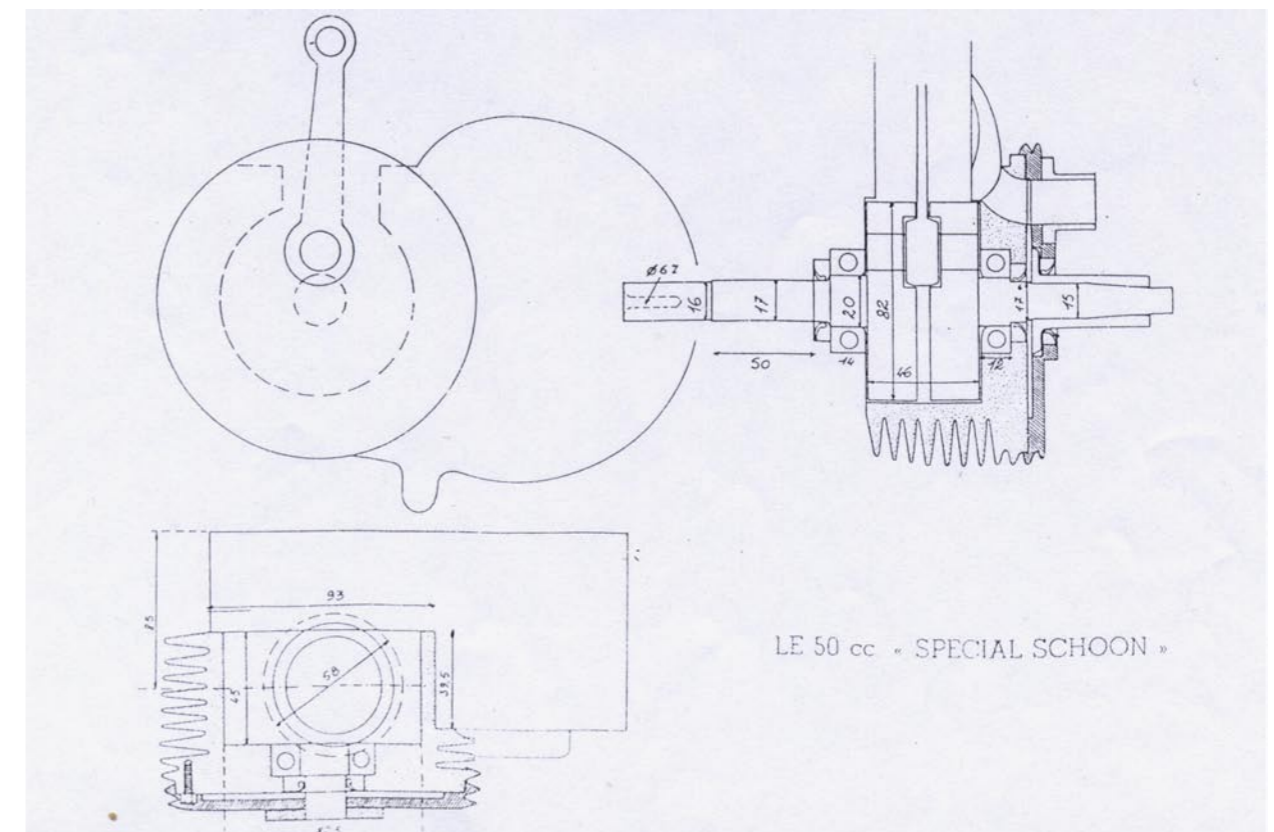
La boîte 3 vitesses utilise les pignons du 100 cm<sup>3</sup> Jonghi, ceux-ci donnant des rapports plus serrés que ceux de la 125.

Mais elle sera bientôt transformée en boîte 5 vitesses : un pignon à 5 gradins viendra sur l'arbre primaire, alors que l'arbre secondaire recevra les pignons du 100 et 125 cm<sup>3</sup> (qui devront être amincis à la rectifieuse).

L'arbre à pignon 5 gradins et le sélecteur sont encore à réaliser.



*Ci-dessus, le carter gauche du moteur, sur lequel a été adapté le nouveau carter du distributeur.*



*Ci-dessus, plan, élévation et profil de la réalisation de M. Schoon.*