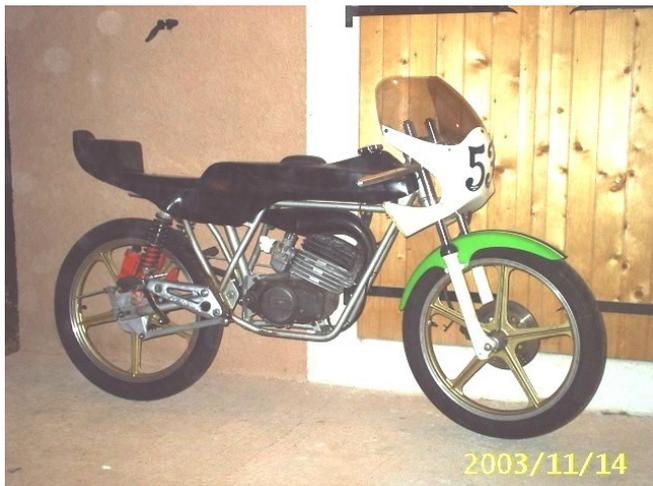


Ma GABBIANO ou la conception d'un bitza



Prenez un cadre de Gabbiano Sport 6, une coque en polyester du modèle Sport, puis faite le tour de votre garage ! Un avant de Kawasaki 80AR pour avoir des jantes du style Campagnolo, une tête de fourche d'un MBK Bidalot Gr.3, un moteur Fantic Cabalero TX160 développant une douzaine de chevaux, une paire d'amortisseurs Marzocchi et un pot de Fantic trial TX330. Que manque t'il maintenant ? Une paire de guidon bracelet de Honda VF400F, une paire de platines de repose-pieds Yamaha, un cale-pied de 750H2, et puis un autre de VF1000F.

Après un savant mélange, commençons par acquérir ce qui manque, mâchoires et plaquettes de freins ainsi qu'un garde boue avant. Débutons l'assemblage par la mise en place du moteur afin de réaliser le centrage de la roue arrière et l'alignement de la chaîne, par chance, le bras oscillant est déjà prévu pour une roue de 18', usinage de deux cales, et le tour est joué.

Mise en place de la fourche, là rien ne va, la colonne de direction du cadre est très courte, la fourche est trop haute et n'autorise pas de réglage. Puisons de nouveau dans la banque de pièces un té de fourche de 125RDX Yamaha qui a le même entr'axe, et fabriquons des cales en tout genres afin d'adapter tout cela. Au tour du cadre maintenant pour y glisser la coque, ajouter tout ce qui servira, et supprimer tout ce qui ne servira pas. La mise en place des platines des repose-pieds se solde par un échec, les pieds se trouvent bien trop hauts, il faut réaliser des supports.



Une jolie plaque d'aluminium, coupe et recoupe, voilà deux belles platines de repose-pieds du plus bel effet. On assemble le tout pour voir. Le pot Fantic est au poil pour une sortie d'échappement sous la selle, mais pas moyen de trouver le coude d'échappement de Caballero TX160 nécessaire à son montage définitif. On abandonne pour plus classique avec un coude de Fantic GT Super Six, un pot de détente Lafranconi, et une patte de fixation supplémentaire.



Maintenant, c'est prêt, un peu de peinture dorée pour le cadre, un joli bleu métallisé pour la coque, les bas et la tête de fourche. On souffle pour ça sèche plus vite devant l'impatience du remontage, et elle est enfin debout. Le réglage des amortisseurs laissera un souvenir à l'un des mes tibia avec l'explosion d'une bague de réglage, je puise donc de nouveau dans la banque. Un carbu Dell'Orto de 28mm et filtre à air style K&N feront l'affaire. Un peu d'essence dans le réservoir, flûte, ça fuit, j'ai oublié de vérifier avant la mise en peinture, ...

Vite, il faut dégraisser le réservoir, appliquer un peu de résine à l'intérieur et à l'extérieur, laisser sécher, repeindre et vernir. Et voilà maintenant que le carburateur est trop gros, un 20mm plus conforme à l'origine, ira très bien, mais je n'en ai pas à montage souple, il faut de nouveau usiner, essayer, ... mais maintenant, ça marche fort et je suis retourné en Italie, ...

J-F B.

Un GRAND MERCI à Eric sans qui rien n'aurait pas été possible, à Lulu pour la peinture et José pour le té de RDX.