

- Reconstitution d'une OTUS -



La machine de base étant en très mauvais état, dont un cadre tordu, des attaches moteur modifiées pour recevoir un Derbi, nous parlerons de reconstruction (70% des pièces) et non pas de restauration. En dehors du cadre très fatigué, les autres éléments restants sont en très mauvais état.

Le premier travail a consisté à refaire le cadre, à savoir réparation du double berceau (qui était sectionné), fabrication et soudure de toutes les attaches moteur, puis de toutes les fixations du garde-boue arrière, la selle, le réservoir et la bobine. Ont été également refait totalement ou en partie, la poignée de béquillage et la béquille, les pattes de fixation arrière des amortisseurs au niveau du bras oscillant.

La fourche télescopique a été « empruntée » à une 125 Motobécane LT2, les tubes réduits de 25 mm en longueur et décollétés sur la partie haute de 30 à 28 mm pour pouvoir se loger dans le télescopique d'origine Otus, également, déplacement des attaches du garde-boue avant, le tout suivi du remplacement des joints spi et des caches poussière. Le moyeu avant, toujours d'origine LT2, est passé de 118 à 160 mm, mais reste toujours en Grimeca, alors que l'arrière reste d'origine, en 118 mm, le tout rayonné sur des jantes neuves en 18 pouces.

Pour l'habillage, le garde-boue avant a été déca bossé, poli et chromé, et le garde-boue arrière refait entièrement d'après un modèle. Le réservoir en polyester est à l'origine une refabrication, mais « travaillée » pour le réduire de 6 mm sur sa partie arrière. La selle, copiée à l'origine, est en aluminium. Les guidons bracelet sont équipés de commandes Tomaselli Speed à course réglable, le phare et son commodo sont de marque Aprilia. Quant aux commandes aux pieds, tout est « maison », repose-pieds, pédale de frein et sélecteur.



Sur le plan de la mécanique, le moteur Minarelli P6 est équipé d'une bielle à cage argent et d'un cylindre Fantic en 80 cm³, allumage électronique, embrayage à taille droite, le tout alimenté par un carburateur Dell'Orto VHBZ de 24 mm, gicleur de 120 à 130.

Pour terminer ce chapitre, réalisation d'un pot de détente en quatre parties équipé d'un embout à absorption.

Et enfin, pour terminer la liste des travaux, la peinture. Nous avons utilisé une base mate violette (deux couches), et vernis avec des paillettes (cinq couches).

Le tout donne une machine agréable et performante.

D'après J-P V.

