

À LIRE ÉCOUTANT

Santa Esmeralda, Don't let me be misunderstood (1977)



Anglaise, routière, 2-temps, de la fin des seventies ! Le plus grand risque vis-à-vis du motard lambda était effectivement que cette machine ne soit pas comprise à sa juste valeur...

Longue, fine, coloris chic et port altier, elle a tout d'une anglaise. Mais le *twin* 700 deux-temps, ça, c'est inattendu ! So shocking !



Silk Sabre 700 S MK II (1977)

LA ROUTE DE LA SOIE

Au milieu des années 1970, le concept du gros deux-temps à vocation routière est déjà mort et enterré. N'ayant peur d'aucune bataille, nos amis britanniques décident pourtant de sortir une machine luxueuse pour conquérir ce segment en perdition. Une idée loufoque arrivée dix ans trop tard, une réalisation brillante, mais une technologie datée : la Silk 700 S, le deux-temps qui mérite le détour.

Texte Philippe Guillaume – Photos Émerick Houplain

Avantage de la profession : j'ai l'habitude des motos anglaises, y compris les plus étranges ou les plus caractérielles : vitesses au mauvais endroit, démarrage au kick complexe, ralenti instable, commandes dures, je connais. Après tout, on vous en colle une dans le sommaire de quasiment tous les magazines et entre les Norton 588 Rotary, BSA A65 Firebird Scrambler ou Royal Enfield 750 Interceptor des trois derniers numéros, il y a déjà de quoi nourrir l'appétit du fan de curiosités à deux roues.

Pourtant, au royaume du bizarre, celle-ci mérite une place sur le trône. Déjà, le son : calé à 180°, le *twin* délivre un mélange sonore entre une 350 RDLC et un baryton ! La Silk a indéniablement la sonorité d'un bicylindre deux-temps, mais c'est grave, caverneux, profond, avec tout le relief d'une forte cylindrée. Bien évidemment, avant ça, il a fallu vaincre le démarrage au kick : pas franchement difficile, mais il faut quand même un peu de détermination et bien saisir le *momentum* de la procédure. La Silk Sabre 700 S MK II n'est pas le genre de deux-temps que l'on démarre nonchalamment, d'un coup de kick actionné à la main. En revanche, avec un peu de technique, ça démarre du premier coup. La Silk est vraiment étonnante : étroite, longue, légère, plate, et facile à conduire, ou presque... Bien entendu, il faut au préalable domestiquer la boîte de vitesses d'origine Velocette et sa sélection *racing* (positionnée à droite, forcément, la première en haut et les trois autres en bas) ; une fois assimilée, on décolle en tenant compte de l'embrayage – au mordant un peu direct – et de la chaîne secondaire qui, sous carter étanche, aurait mérité un réglage aux petits oignons pour éviter une once de brutalité au démarrage. Mais ensuite, ▶

► la Silk est une vraie surprise: légère, coupleuse, précise, elle se laisse emmener tranquillement, sans l'ombre d'une velléité de mauvais caractère. Certes, la boîte à quatre rapports a une démultiplication un peu curieuse, avec une première qui grimpe à quasiment 90 km/h et une seconde à 130 km/h, mais sur petite route, en restant en troisième et en tirant profit du couple maximal qui s'exprime dès 3000 tr/min, elle délivre bien du plaisir, avec son train avant précis, ses suspensions correctes et son cadre qui semble bien rigide. La Silk et moi, on fait corps, d'autant que le guidon est assez étroit. Avec elle, les artifices de pilotage fonctionnent: ouvrir le coude, appuyer plus fort sur le repose-pied, simplement pencher plus la tête vers l'intérieur du virage, regarder loin devant pour affiner sa trajectoire, tout ceci a une répercussion directe sur la tenue de route. Évidemment,

Avec 138 motos produites, à perte, entre 1975 et 1979, la Silk 700 est hautement collectionnable!

dire qu'une machine qui pèse 90 kilos de moins qu'une Suzuki 750 GT, à laquelle l'on pourrait spontanément la comparer, fait figure de ballerine, est sans prise de risque. Mais la Silk 700 a, de surcroît, le mérite d'être communicative, et de vous faire comprendre, contrairement à la Suzuki, qu'on va pouvoir la malmener un peu sur le réseau secondaire, sans états d'âme et, en plus, en y prenant du plaisir. Elle répond aux injonctions, elle vous renvoie de bonnes sensations, elle est aussi d'un paradoxe absolu: étonnamment moderne dans sa conduite, et drôlement archaïque avec sa boîte à droite, son gros ampèremètre dans la nacelle de phare, ses gros compteurs Smith, ou ses clignotants Lucas. La Silk est décidément très anglaise...

rement à la Suzuki, qu'on va pouvoir la malmener un peu sur le réseau secondaire, sans états d'âme et, en plus, en y prenant du plaisir. Elle répond aux injonctions, elle vous renvoie de bonnes sensations, elle est aussi d'un paradoxe absolu: étonnamment moderne dans sa conduite, et drôlement archaïque avec sa boîte à droite, son gros ampèremètre dans la nacelle de phare, ses gros compteurs Smith, ou ses clignotants Lucas. La Silk est décidément très anglaise...

EXOTIQUE ET EXCENTRIQUE

Le passage qui va suivre est un peu historique, mais il est nécessaire; après tout, on ne peut décemment pas écrire un traité sur l'histoire de la presse en général et celle de la moto en particulier sans mentionner Michel Bidault. C'est pareil avec la Silk: remonter les bobines du temps est indispensable pour une bonne compréhension de l'engin. La Silk ne fait rien comme tout



Préciser qu'elle valait une fois et demie le prix d'une Norton Commando permet d'en saisir la rareté. Voici le numéro 123, sur les 138 produites.

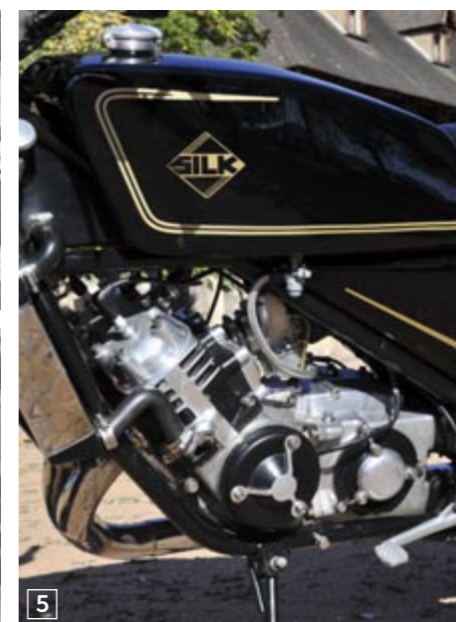
le monde et fait probablement retourner Saint Walter Kaaden, pape du deux-temps, dans sa tombe: deux cylindres, un seul carburateur, pas de pots de détente (le silencieux vient de chez Ossa), a priori, c'est l'antithèse de ce qu'il faut faire. En même temps, à force de vénérer une reine qui s'habille en mauve, on perd le sens des convenances. La Silk est aussi à prendre pour ce qu'elle est: un hommage, une évocation, presque une "continuation" pour utiliser un terme à la mode dans l'automobile de collection. Cette moto est aussi l'histoire d'un homme, d'une passion, d'une vision: George Silk *himself*. Au début des années 1960, Silk est apprenti dans un bouclard de moto, au fond du Derbyshire, dans la verdoyante campagne du sud-est de Manchester. Le magasin en question est tenu par un autre individu, Tom Ward. Ward avait travaillé avant la guerre (la première) avec Alfred Angus Scott, brillant fondateur des motos éponymes. Oui, cela ne nous rajeunit pas, mais les Scott étaient très en avance sur leur temps. Dire qu'Alfred Angus avait inventé la 350 RDLC, soixante-dix ans avant Yamaha, est un raccourci horrible, mais pas dénué de sens! Dès 1908, Scott produit une 450 deux-temps bicylindre à refroidissement liquide, et l'affuble du premier kick de l'histoire de la moto. De fait, quarante ans après la mort de leur créateur, nombre de Scott roulent encore autour de la ville de Derby, leur lieu d'origine. Au point qu'après son apprentissage, et à la fin des années 1960, Silk s'associe avec Maurice Patey pour ouvrir une officine spécialisée dans l'entretien, la restauration et la refabrication de pièces de Scott. Par la suite, Silk s'adresse à un fournisseur de cadres voisin, Spondon (connu pour avoir remporté le championnat de GP 250 britannique avec un moteur Yamaha, tout comme pour avoir fait le cadre des Norton Rotary F1) pour y mettre un moteur de Scott. Vingt et un de ses engins artisanaux seront fabriqués entre 1971 et 1975. C'est cette année-là que Silk passe à la vitesse supérieure. L'histoire continue avec Spondon, qui produit la fourche (adaptée d'une Norton Roadholder) et les freins, mais le moteur est nouveau. Silk en reste à ses premières amours: il améliore ce que Scott avait inventé.

CLÉ À MOLETTE ET THERMO SIPHON

Silk fait évoluer le moteur en souplesse, sans en modifier les grands principes: le refroidissement liquide se passe toujours de pompe à eau et reste confié, comme à l'origine (le principe fut inventé par Scott en 1930) à un thermo siphon, grâce à un réservoir d'eau placé au-dessus du radiateur. ►



Légère, coupleuse, rigide et précise, la Silk dévoile l'éventail de ses qualités sur la route... entre deux pleins d'essence.



Atavisme anglais oblige, l'électricité (Lucas) est farceuse, et tant que l'on peut rouler sans phare, autant en profiter...

- 1 • Bien que toujours basique, l'instrumentation est plus riche sur les MKII sorties d'usine à partir de 1977.
- 2 • Le long silencieux d'échappement provient, non pas de Grande-Bretagne, mais exceptionnellement de chez Ossa.
- 3 • Comme sur une MZ, la chaîne secondaire est protégée par un carter étanche. Un

- réglage aux petits oignons est nécessaire.
- 4 • Le train avant appelle peu de critiques, Spondon, spécialiste des motos de course, ayant fourni son aide pour le frein et la fourche.
- 5 • Bien que conçu plusieurs décennies auparavant, le moteur est assez brillant à l'usage. Le gros 2-temps, y'a pas mieux!



Le cadre Spondon permet facilement de passer au sol quelques chevaux supplémentaires. Pour une fois qu'une ancienne tient bien la route...



Réservoir racing et petit logo britannique : c'est beau quand la tradition est respectée.

L'ampèremètre situé dans la nacelle du phare renvoie un peu aux années 1950.



Selle longue et large poignée de maintien : la Silk se vit aussi à deux, grâce à sa souplesse.

► Le vilebrequin est redessiné et passe à cinq paliers alors que sur la Scott d'origine, les bielles sont montées en porte-à-faux comme sur un Solex. Un gros travail est effectué sur la rigidité du haut moteur, sur l'allumage, les transferts et la carburation. Nonobstant, Silk conserve le principe d'une seule culasse pour deux cylindres, un seul carburateur et un échappement qui n'a pas bénéficié des dernières avancées en termes de recherches sur le pot de détente. Il boulotte une boîte de Velocette sur le carter moteur, ça fera la blague, après tout, une Scott se contentait d'une boîte à trois rapports...

La moto n'est pas très puissante, mais elle est légère et coupleuse. Son cadre est rigide, ses suspensions et ses freins sont de bonne qualité. Surtout, elle est faite à la main et sa finition est impeccable, même si certains composants (instrumentation et électricité) font très "Grande-Bretagne de la décennie précédente", un fait qui sera régulièrement reproché à Silk. D'autant que l'artisanat n'excuse pas tout : la Silk est, à l'époque, la moto de série la plus chère du marché. Et pas qu'un peu : elle coûte à son lancement 50 % de plus qu'une Norton Commando ; à la fin sa courte carrière, elle vaudra le double d'une Suzuki GS 750 qui roule 30 km/h plus vite en vitesse de pointe.

La Silk est au-dessus de tout cela, elle est au-dessus des chiffres, des comparaisons. La brochure éditée par Georges Silk le mentionnait : il ne voulait pas entrer dans un autre métier qu'était celui de fabricant de motos de grande série. Dans son petit atelier, au milieu d'un complexe d'usine de

briques rouges, à proximité d'un moulin qui alimentait l'Angleterre de la révolution industrielle, il avait simplement une vision : celle d'une moto qui n'entraîne pas dans la course à la puissance des machines des *seventies*, mais qui y répondait par un moteur coupleux et un châssis dont l'équilibre, validé en Grand Prix, offrait aux motards routards la précision d'une moto de course. Silk avait raison dans l'absolu ; il avait juste eu le tort, quelques années avant les autres, de ne pas réaliser que les motards, comme d'autres pans

de la société, privilégiaient l'esbroufe et le faire-valoir avant les qualités fondamentales. On ne le dira jamais assez : à moto, un bon châssis, c'est la qualité première. Un moteur sympa, ça vient après. La Silk avait les deux. ●

Merci à l'excellent monsieur Lu, ex-sommité de la presse moto, pour nous avoir mis en relation avec Louis, jeune et heureux propriétaire de cette rareté ! Et merci à Louis donc, ainsi qu'à son père, pour leur accueil, leur confiance et les informations.



Louis Bardet
"C'est un cadeau de mon père pour mes 20 ans"

Chez les Bardet, on sait rendre hommage aux motos de caractère. Une passion qui se transmet de père en fils...

"J'ai toujours baigné dans l'univers des motos de collection et, tout petit déjà, j'aimais les motos de caractère et les deux-temps. Pour mes vingt ans, mon père m'a offert cette Silk, trouvée en très bon état en Grande-Bretagne. Je m'en suis servi pour aller au lycée technique, où j'ai suivi une formation de mécanicien moto ; sur le parking, elle était garée entre des 50 et des CBR, et les professeurs venaient la regarder avec moult interrogations. Cette moto interpelle, mais en réalité, elle est assez facile à utiliser et je ne m'en prive pas !"



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Silk 700 S Mk II (1977)

Moteur deux-cylindres en ligne, 2-temps. **Cylindrée** 653 cm³. Alésage x course 76 x 72 mm. **Rapport volumétrique** 8,5:1. **Distribution** par transferts. **Refroidissement** liquide. **Alimentation** 1 carburateur Amal MK2, diam. 40 mm. **Puissance** 48 ch à 6000 tr/min. **Couple maxi** 61 Nm à 3000 tr/min. **Allumage** électronique. **Démarrage** par kick. **Embrayage** multidisque en bain d'huile. **Boîte de vitesses** à 4 rapports. **Transmission secondaire** par chaîne sous carter étanche. **Cadre** Spondon tubulaire en acier. **Susp. AV** fourche télescopique Spondon type Norton Roadholder modifiée, diam. 39 mm, déb. NC, **AR** double amortisseur Girling, déb. NC, réglable en 5 positions. **Freins AV** double disque Spondon de 254 mm, étriers 2 pistons, **AR** tambour simple came, diamètre de 177 mm. **Pneus AV/AR** 3,60 x 18, 4,10 x 18. **Capacité de réservoir** 18 litres + 1,5 l d'huile 2-T. **Longueur totale** 2140 mm. **Largeur hors tout** NC. **Hauteur de selle** NC. **Hauteur totale** NC. **Empattement** 1420 mm. **Garde au sol** 200 mm. **Poids à sec** 140 kg. **Vitesse maxi** 160 km/h. **Carburant** SP 98 + huile 2-T...



GUIDE D'ACHAT

La Silk a été produite de 1975 à 1979, à 138 exemplaires. La seconde génération (MK II) arrive courant 1977, et se distingue par un tableau de bord plus complet, une nouvelle selle, un carburateur revu et un collecteur d'échappement de plus gros diamètre. Les diagrammes sont revus, le taux de compression est augmenté et la puissance grimpe alors de 45 à 48 chevaux. Comme la moto est construite à la main, des différences de périphériques peuvent exister d'un modèle à l'autre. Cinq coloris étaient (officiellement) proposés : BRG (pour *british racing green*), bleu, vert, rouge, ou le noir et or de notre modèle d'essai. Mais comme la moto était faite à la main et sur commande, on en a des orange ou d'autres mauve et blanc, aux couleurs des cigarettes Silk Cut, très tendance à l'époque. Les premières versions avaient des roues Borrani, remplacées par des Campagnolo en 1978. Pour faire baisser le prix de vente, les tout derniers modèles de 1978 et 1979 avaient en général des roues à rayons, à la place des Campagnolo forgées, et un seul frein à disque à l'avant. À la fin de l'histoire, un prototype de 500 a été construit, mais jamais commercialisé.

Côté cote

Bien que vendue à perte, elle fut, en son temps, la moto la plus chère du marché, vendue 1388 £ en 1975, 1984 £ en 1977 et encore 2482 £ en 1979, un tarif délirant par rapport à une éventuelle concurrence. Aujourd'hui, l'offre est rarissime ; comptez entre 13000 et 20000 € selon l'état et l'historique. On a évoqué, à un moment, l'existence d'une seconde Silk en France ; ce qui est certain c'est que le modèle d'essai que vous avez sous les yeux est unique... et pas à vendre !

Check-up express

Bien qu'elle soit simple techniquement, la Silk doit bénéficier de certaines attentions : déjà, en cas de longue période d'immobilisation, il est recommandé de retirer le liquide de refroidissement qui, sinon, peut fuir de son circuit et se retrouver au niveau du vilebrequin, avec les conséquences que l'on imagine. De même, un serrage régulier de la culasse unique, qui recouvre les deux-cylindres, est plutôt recommandé. À noter également que quelques machines ont eu une fragilité au niveau du roulement du kick. L'embrayage, sauf réglage aux petits oignons, est un autre point faible de la moto, tout comme les capteurs d'avance à l'allumage.

Nos bonnes adresses

Entretien et pièces
 Avez-vous vu *Seul au monde* avec Tom Hanks ? Avec une Silk, vous êtes Tom Hanks. Sachez toutefois que...

- Clive Worrall, ancien employé de Silk possède encore quelques pièces.
- www.mossengineering.co.uk, spécialiste anglais des Scott, peut aider partiellement...

Clubs et forums
 - www.silk-motorcycles.org, absolument incontournable !

5 raisons de vous laisser tenter

- Rareté
- Moment d'histoire
- Plaisir de conduite
- Moteur coupleux
- Tenue de route encore dans le coup

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Impossible à trouver
- Plus de pièces
- Où l'entretenir ?
- Consommation élevée
- La bonne odeur du deux-temps