

# Mobylette "French Klunker" (1970)

**L'histoire officielle clame haut et fort que le mountain-bike est né en Californie dans les 70ies.**

Mais en réalité, les Français n'ont pas attendu les Américains pour rouler en tout-terrain. Nos pionniers à nous s'appellent cyclo-muletiers ou adhèrent au Vélo Cross Club Parisien (VCCP) dans les années 50 (club cité par les Américains eux-mêmes dans leur Mountain bike Hall of Fame !).

**Aussi, la France a développé ses propres klunkers.** Dans les années 60 et 70, entre vélos de ville, course ou demi-course, le matériel proposé n'était vraiment pas adapté et la meilleure méthode pour taquiner les sentiers environnants consistait alors à récupérer la vieille mob' du Grand-père ou un Solex oublié. Leur robuste et leurs freins à tambour assez puissants, étaient la meilleure base de création pour les bricoleurs de tout poil. En parallèle, les Américains détournaient aussi de la pièce moto pour améliorer leurs klunkers et les Schwinn qu'ils utilisaient possédaient de faux réservoirs pour singer les deux roues à moteur.

**Une longue fouille paléovélo-cypédique d'un lointain garage nous a permis de découvrir ce VTT préhistorique.**

Le squelette complet appartient à l'espèce des Mobylettes bleues de la famille des Motoconfort-Motobécane. AV76 MonoStandard ou AV79 Mobymatic Super ? Laissons la question aux spécialistes, mais le carbone 14 nous permet de dater le spécimen vers la période des Sixties post Yéyé.

**Cet ancêtre si éloigné nous indique pourtant les futures évolutions darwiniennes du VTT.**

**1. Fourche à suspension double té inversée! Il faudra attendre les années 2000 pour voir une telle fourche sur un VTT.**

**2. Les formes arrondies du cadre coque-poutre préfigurent le design de nos alu et carbone actuels.**

**2. L'ancêtre du VTT était déjà un single-speed !**

structure monopoutre est en tôle d'acier et de. L'oversized est bien là. Ses formes arrondies et tout en courbes préfigure nos alus hydroformés ou nos carbones actuels. La fourche est déjà suspendue, avec un double té upside down aux faux airs de Maverick DUC32, ou, plus récemment, à une Rock Shox RS1. Le VTT préhistorique était donc suspendu, à condition de partir sur une base de Mobylette et non de Solex. Certains modèles possédaient même une suspension arrière mais le poids, déjà énorme, devenait réellement rédhibitoire; l'énorme selle à ressort restant la meilleure solution pour offrir un confort largement suffisant. Les roues sont des 19". Si on en croit l'évolution, nous avons commencé par de petites roues pour passer ensuite aux roues de 26". Aujourd'hui nous pédalons en roues de 29" et qui sait demain, peut-être roulerons-nous des roues de 50"!

**Oublions grimpettes et pédalage.** Les manivelles et le développement sont trop courts. De plus, on est en single-speed! L'ancêtre ne sait que dégringoler et son pilotage s'avère des plus amusants! Les freins répondent assez bien, la position offre un centre de gravité très bas avec des angles bien couchés et ses suspensions, pourtant basiques travaillent mieux que certaines élastomère. Bien-sûr, l'ensemble est très lourd, mais que de sensations à son guidon, surtout avec des pneus Vroom

inadaptés qui ne demandent qu'à partir en glissade ! Rigolade garantie !

Enfin, Motobécane va profiter de cette mouvance pour commercialiser, dans les années 70 leur premier vélo cross, dérivé de leur Mobylette avec leurs suspensions et freins à tambour mais beaucoup plus proches des BMX qui apparaissaient en France. En même temps, en Californie, quelques pionniers chevelus démarraient la révolution Mountain-bike...

Et aujourd'hui, nos VTT électriques ferment la boucle de l'histoire en redevenant... des vélomoteurs !

