



Toute petite l'AJR !
Son poids-plume
est son atout majeur,
qui lui permet vitesse
de pointe
et tenue de route.

350

BULTACO-AJR

Une réplique pour gagner

Sa commercialisation débute tout juste et son but avoué est "d'aller chercher" les répliques de 500 Seeley-Matchless dans les courses d'anciennes. Le pari de la réplique de 350 Bultaco TSS est original, c'est surtout une question de fierté nationale !

Par Serge Garcia

Trois ans, c'est le temps qu'il a fallu à Armando Moli et Javier Perez (AJR = Armando Javier Replica) pour concrétiser leur pari. Un pari ? C'en est bien un que se sont fait ces deux hommes d'affaires de la région de Barcelone, passionnés de motos. A force de parler de cette possibilité, un jour l'un d'entre eux a dit : «*Chiche !*» Il restait à choisir une marque, il fallait bien sûr qu'elle soit espagnole et le nom de Bultaco s'est imposé pour son prestige. Il fallait ensuite choisir un modèle, ce fut la TSS 350, la moto au plus fort potentiel pour aller jouer les trouble-fête dans les courses de motos anciennes.

Mieux qu'avant...

L'histoire continue avec la construction d'une petite usine moderne incluant des machines-outils sophistiquées et un banc de puissance, avec la recherche des sous-traitants, bref, avec la mise en place totale d'un réseau industriel. Heureusement, Armando et Javier avaient gardé des contacts du temps où ils travaillaient pour l'industrie motocycliste espagnole, sans compter le "mécano" Fredy, un ancien du service course Ossa.

Une vraie 350 TSS d'époque fut démontée et toutes les pièces copiées. L'idée était que l'aspect extérieur devait être strictement celui d'origine, mais que l'on améliorerait là où c'était souhaitable, dans un but de fiabilité et de performances.

Extérieurement on reconnaît la réplique à son silencieux au bout du pot de détente et à son carburateur Amal-

Hispania plus moderne que celui d'origine. A l'intérieur du moteur, les améliorations concernent principalement les matériaux. La boîte de vitesses et les carters sont strictement identiques à ceux d'origine, l'allumage est à présent un électronique Motoplatt (anciennement Femsatronic à lourd volant), tandis que l'embellage est très similaire à celui d'origine. Le piston, par exemple, est extérieurement identique, mais fait d'un alliage moderne beaucoup plus résistant. De nombreux essais de cylindres ont été effectués et le compromis conservé pour la série est un quatre transferts à chemise fonte (au lieu de deux), les essais de cylindres traités au nickasyl n'apportant rien de spécialement intéressant et supprimant la possibilité de réalésage ultérieur.

+ 30 % de puissance !

A propos de compromis, on insiste chez AJR, la moto est dans une configuration facile à utiliser, avec un moteur suffisamment souple, mais naturellement des développements pourront être faits par des clients, qui pourront à leur gré adapter un carburateur plus performant, etc.

La 350 TSS développait à l'époque dans les 40 ch à 8 500 tr/mn à la roue arrière et la réplique est mesurée à 53 ch à 8 000 tr/mn, toujours à la roue arrière ! Il faut imputer ce bond à tout ce qui précède : métaux plus résistants, carburateur, développement plus abouti du cylindre et de l'échappement, dont on sait l'importance sur un deux-temps. Côté partie-cycle les matériaux nobles concourent au poids-plume de l'AJR : le réservoir et le carénage sont en carbone, les flasques de freins en magnésium et le cadre en acier au molybdène.

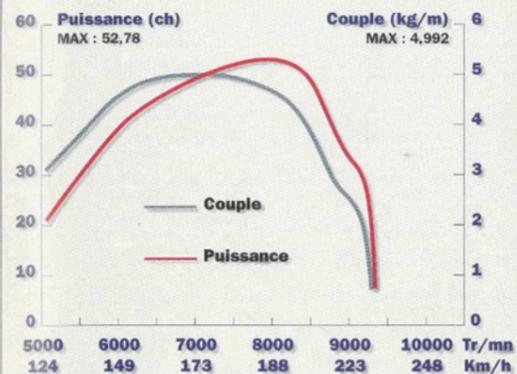
La petite usine moderne inclut tout de même des opérations manuelles, ici la soudure d'un cadre sur le marbre.



Les pièces principales d'un frein quatre-comes : moyeu et garnitures, flasques en magnésium, le tout de fabrication AJR.



Autour du banc de puissance, de gauche à droite Armando, Javier et Fredy.



Courbe de puissance et de couple.
La puissance culmine à 8 000 tours et le couple est stable entre 6 300 et 7 800 tours.

FICHE TECHNIQUE	
MODÈLE	AJR 350 (Bultaco 350 TSS 1969 Replica)
ARCHITECTURE MOTEUR	Monocylindre deux-temps
ALÉSAGE X COURSE	83,2 x 64 mm
CYLINDRÉE	348 cm ³
TAUX DE COMPRESSION	10 à 1
PUISSANCE AU RÉGIME DE	Environ 53 ch à 8 000 tr/mn
CARBURATEUR	1 Amal Ø 38 mm
ALLUMAGE	Electronique Motoplat
EMBRAYAGE	Multidisque dans l'huile
BOITE DE VITESSES	5 rapports
CADRE	Double-berceau
FREINS AV./AR.	AJR 4 cames Ø 210 mm/double-came Ø 210 mm
CAPACITÉ ESSENCE	13 litres
POIDS A SEC	92 kg
VITESSE MAXIMALE	+ 200 km/h
COTE ACTUELLE	Environ 95 000 F TTC
CONSTRUCTEUR	AJR, tél.034 3 871 73 81, fax 034 3 871 77 03 (Espagne)

On recherche vainement le point faible de cette moto. On l'imagine du côté de sa fiabilité, les Bultaco avaient dans les années 60, comme la plupart des deux-temps, tendance à serrer. Mais là encore les matériaux ont fait des progrès et il semble qu'aujourd'hui l'AJR est suffisamment solide. Autre inconvénient, plus subjectif, le manque d'image du deux-temps par rapport au quatre-temps, celui-ci compensé par la bonne notoriété de la marque Bultaco... et par l'extraordinaire finition de l'AJR ! Enfin, lourd handicap, le prix ; à près de 95 000 F TTC (78 000 F HT) la note est salée pour se faire plaisir une dizaine de fois dans l'année. Et pourtant les prix sont tirés au maximum, et puis il faut comparer et savoir ce que l'on veut : une Ducati courisée coûtera à partir de 10 000 F, mais c'est un autre monde ! Dans le même monde nous trouvons les répliques de G50 fabriquées en Angleterre, vendues 150 000 F. La moto est à présent commercialisée, elle intéressera au premier chef les pilotes de courses de motos anciennes. Selon le règlement Afamac (le club organisateur des courses en France), l'AJR, copie d'une Bultaco de 1969, est accueillie en classe "vintage" (motos de courses jusqu'en 1970) et se battra donc dans sa cylindrée contre les Ducati, Aermacchi, voire Norton Manx et AJS 7R. Le plus préparé de ces monos quatre-temps ne fera pas mieux en puissance et sera handicapé par un poids supérieur. Mais les plateaux mêlant les cylindrées (250, 350 et 500) et l'ambition de la Bultaco est le "scratch".

Duel devant

A titre d'exemple, lors du "Grand Prix de Suisse" sur le circuit du Castellet, deux AJR de pré-série participaient à la course vintage, j'ai d'ailleurs eu la chance de courir au guidon de l'une d'elles. Avec mon niveau de pilotage moyen je tenais facilement en respect les monos, même bien pilotés, et j'étais aux premières loges pour voir le duel qui avait lieu cinq secondes devant moi, où Yves Biraud sur sa G50-Seeley ne s'est débarrassé que d'extrême justesse de mon compagnon d'écurie Javier Arenas (un vrai pilote de course, lui !). Yves lui-même m'avouait à la fin de la course qu'il ne devait sa victoire sur le fil qu'à la longue ligne droite du Mistral qui permettait à sa 500 de prendre un peu le large. Mais le Castellet est un circuit très rapide, nul doute que les choses eussent été différentes sur un tournoi, où la légèreté de la Bultaco aurait fait merveille !

Le "produit fini" est magnifiquement... fini. Toutes les pièces "plastiques" sont en réalité en carbone !

Ce que l'on peut voir en regardant la TSS, on le ressent à son guidon, c'est une vraie moto de course ! Le poste de pilotage est spartiate, tout comme le confort, mais ça, il suffit de n'importe quelle moto courisée pour vous l'offrir. La Bultaco séduit déjà par son poids-plume, l'une de ses qualités principales, que l'on peut déjà savourer à l'arrêt. Une fois en piste les qualités découlant de la première sont évidente : puissance, maniabilité et freinage. Et la seconde qualité principale est l'homogénéité de cette 350, elle n'a pas de tare. Les grands gabarits lui reprocheront son exigüité et ceux qui n'y sont pas habitués devront "prendre le coup" pour démarrer à la poussette. Les vibrations sont très supportables en bout de ligne droite, quand le moteur est à son régime maxi, mais ces défauts ne sont pas rédhibitoires. Les qualités, elles, sont objectives ; le cadre est extrêmement rigoureux et neutre au freinage ; la moto se balance facilement — il faut simplement réapprendre à piloter en finesse si vous avez l'habitude des motos lourdes — et permet même des changements de trajectoire inopinés. L'amortissement est bon mais la fourche demande un réglage soigné pour ne pas faire taper la roue avant. Le freinage est excellent et progressif mais la course du levier est longue, c'est la rançon à payer pour le superbe tambour quatre-comes.

La prochaine ?

Une quinzaine de ces répliques sont d'ores et déjà vendues, et l'on peut se poser la question d'une éventuelle suite donnée à l'entreprise. Javier Perez a eu cette réflexion : «L'expérience obtenue avec la 350 nous a montré que contrairement à ce que nous pensions au départ nous aurions probablement eu plus de puissance encore avec une réplique de 250 TSS à refroidissement liquide, compte-tenu des problèmes de dilatation des métaux que nous avons dû solutionner.» D'ici à penser qu'un autre challenge serait en préparation le pas est grand... Mais après tout les parties-cycles des deux motos sont pratiquement identiques !

La TSS séduit par son poids-plume

