

# GITANIE TESTI

## Le Super Corsa d'Eric

Retour sur un rêve devenu réalité

Cyclo SPORT, ce dernier et maître mot donne beaucoup de sens à une réalité, celle de faire de son cyclo celui qui sera le plus performant, doté d'une usine à gaz en guise de moteur afin de laisser ses copains derrière. Autisa, Pinasco, Simonini, Villa, et bien d'autres encore se sont engouffrés dans le kit moteur permettant de donner des chevaux en contravention avec la législation en vigueur dans notre pays. Alors, pourquoi pas un compé-client avec des chevaux, un look à tomber, voilà le Super Corsa, dont beaucoup ne pointeront jamais le bout d'une jante sur un circuit autre que celui du domaine public...



Notre ami Eric, après avoir longtemps usé ses fonds de jeans sur un Champion Super, sillonnant la France et l'Europe à son guidon, céda lui aussi à la voiture et à la grosse cylindrée. Puis un jour, au hasard des rencontres, d'un lot de pièces, le virus de la « testimania » s'empara de nouveau de notre homme.

Que faire dès lors qu'on dispose d'un garde-boue avant, d'un moyeu arrière, d'une selle, d'un carénage, d'un réservoir, d'une fourche, d'une paire d'amortisseurs ... et d'un moteur, amassés au fil du temps. Qu'adolescent on se délectait derrière la vitrine de l'agent local, « bein quoi » on remonte un Super Corsa !

Mais, ce n'est pas d'un simple remontage dont il s'agit, mais d'un puzzle où chaque pièce doit être reprise et remise à neuf. Puis, il faut aussi trouver les pièces manquantes, ou les fabriquer.

Le premier travail fut de s'attaquer au cadre, sablage et peinture furent de bonne augure pour lui redonner sa prime jeunesse et ainsi effacer l'usure du temps et des outrages passés. Le garde-boue avant, jauni par le temps, n'attendait qu'une belle couche de peinture. Le garde-boue arrière, si ressemblant est un avant d'origine Montesa Cota.

Tout comme les garde-boue, la selle prit aussi le chemin de la peinture, en compagnie du carénage et du réservoir. La couleur bleue, si reconnaissable, accompagnée de ses paillettes fut appliquée après l'intervention d'un spécialiste en polyester.



Vint alors le tour du moteur, totalement remis à neuf et équipé d'un allumage électronique Dansi démunie de sa bobine d'éclairage. Une pipe d'admission fut fabriquée pour recevoir un manchon souple et un carburateur Dell'Orto de 24 équipé d'un cornet en aluminium taillé dans la masse.

Une fois tous les éléments revenus, l'assemblage pouvait commencer. En premier lieu, l'assemblage du poumon dans le cadre, rien d'extraordinaire en soi, mais il permet de centrer la roue arrière revenue du rayonnage avec une belle jante en alu.

Les amortisseurs sont eux aussi montés après avoir subi un traitement à l'huile de coude, bien qu'ils soient proches du neuf, puis boulonnage du garde-boue arrière. Afin de tenir son Corsa en place, Eric fabriqua une béquille centrale afin de travailler plus aisément.

Dès lors, il fallait que ça prenne forme, avec la même huile la fourche Marzocchi redevint comme neuve. Mais il manquait encore le fameux moyeu Grimeca quatre cames de 140mm. Après avoir longtemps et vainement cherché, le Super Corsa n'étant pas la seule moto à en être équipée, Eric se met en chasse ! Il ne tarde pas à trouver son bonheur, et avec une nouvelle jante ce fut chose faite. Restait à fabriquer les pièces servant aux arrêts de cames sur la fourche.

Quelques heures de travail dans une pièce d'aluminium spéciale, nous y sommes.

Il faut maintenant finaliser l'engin ! Une paire de guidons bracelet Bottelin-Dumoulin, des commandes en aluminium, usinage et montage des commandes reculées, fabrication d'une bulle neuve, mise en place du carénage, des

câbles... Le plus difficile a été le montage de l'échappement afin qu'il ne vienne pas brûler le carénage. Un peu d'essence, et après quelques mètres de poussette, ce fut un miaulement de plaisir...

