

GITANE-TESTI CHAMPION SUPER 50 cm³ - 1971



Texte :
Bernard Soler-Thèbes
Photos : Fernand Cochet

Dans notre numéro 58, nous avons laissé la société Micmo-Gitane, fin 1963, en proie à certaines difficultés : les modèles Gazella, Macerata et surtout l'Imperia, conçu à la hâte, se vendent mal. La raison en est simple : à Mâchecoul, on a trop misé sur les accessoiristes français, guère progressistes, à un moment où le cyclo-sport est en pleine mutation. En effet, tous les constructeurs savent bien, en ce début d'année 1964, qu'ils ne pourront pas éternellement conserver à leurs modèles ces formes rondouillardes, héritage des années 50. Il est vrai que, chez Gitane, on affûtait une arme secrète, un Racer de ligne effilée et bloc-moteur Sachs à 5 vitesses. Mais ce cyclo prometteur ne verra jamais le jour, et le flambeau de la firme sera porté durant six ans par de simples bicyclettes.

L'ABOUTISSEMENT DU CYCLO-SPORT





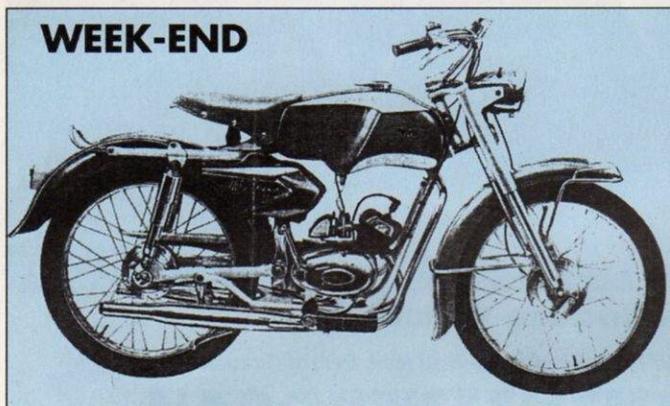
Superbe et efficace, ce 50 cm³ Champion Super, 1971, de chez Gitane-Testi (coll. Gérard Giraud).



Pour la suite de l'histoire, transportons-nous dix ans plus tôt en Italie, au salon de Milan 1953. Le cyclo-moteur y est en plein essor, et de nombreux assembleurs transalpins partisans du 2-temps se sont tournés, pour motoriser leur production, vers l'Allemagne : présenté par l'usine bolognaise Testi, le Baby, utilitaire à suspension intégrale hydraulique, est animé par un bloc Sachs à 2 vitesses de 1,25 ch. Trois ans plus tard, les Testi ont bien évolué, mais les modèles proposés sont en réalité des DEMM dont le moteur original a cédé la place à un Sachs. Le véritable essor de la firme bolognaise débute lorsqu'elle lie son sort au constructeur de moteurs Minarelli, union durable de laquelle naîtra en 1960, le premier vrai Testi, le Sport Unificato. Quatre ans plus tard, Testi décide de conquérir le marché français. Bertin, un de nos fabricants dont les cyclos ont cessé de plaire depuis longtemps, se chargera des importations. Pour réussir son entrée, Mr Testi a concocté toute une gamme à l'allu-



Gérard Giraud et son Champion.



Le Week End de 1964.

re, ostensiblement moderne. Dans la presse spécialisée, on peut lire que "son esthétique sort des sentiers battus", mais aussi que "la recherche systématique du nouveau n'est pas toujours heureuse". La vérité, c'est que le signor Testi, faute d'idées réellement novatrices, s'est lancé dans un style provocant. Sur le Grand Prix et le Telstar : réservoir torturé et débauches de chromes. Sur le Week-end, modèle tous-terrains, le guidon à l'américaine peut recevoir en option un poste de radio à transistors. Au salon 66, Testi ne sera pas la seule marque à vouloir plaire aux jeunes français avec les équipements et les canons esthétiques d'outre-atlantique. Mais entre la désuétude de certaines productions et les débordements des autres, la clientèle boude et la morosité s'installe.

Dans ce contexte, on remarque bientôt que les machines de style racing, comme Mondial ou Guazzoni, tirent bien leur épingle du jeu, malgré leur diffusion confidentielle. C'est peut-être ce qui donne aux stylistes de chez Testi la bonne idée qu'ils cherchaient depuis des années : le cyclo-sport doit monter d'un cran et devenir cyclo de compétition ! C'est ainsi qu'apparaît, au salon de Milan 1969, le Champion. Cette fois, plus question d'accessoires d'un goût douteux. Le Champion, c'est d'abord un cadre comme le grand public n'en a encore jamais vu : double berceau intégral avec



Le Grand Prix de 1964.

entretoises supplémentaires et soudures renforcées par des chapes d'assemblage percées de trous d'allègement. Le nouveau Minarelli 6 vitesses semble avoir été fait pour s'y loger. Ajoutons un réservoir ultralong prolongé par une selle très fine, une fourche de type Ceriani et voilà une machine de course à la portée des bourses modestes. La firme bolognaise a visé si jus-

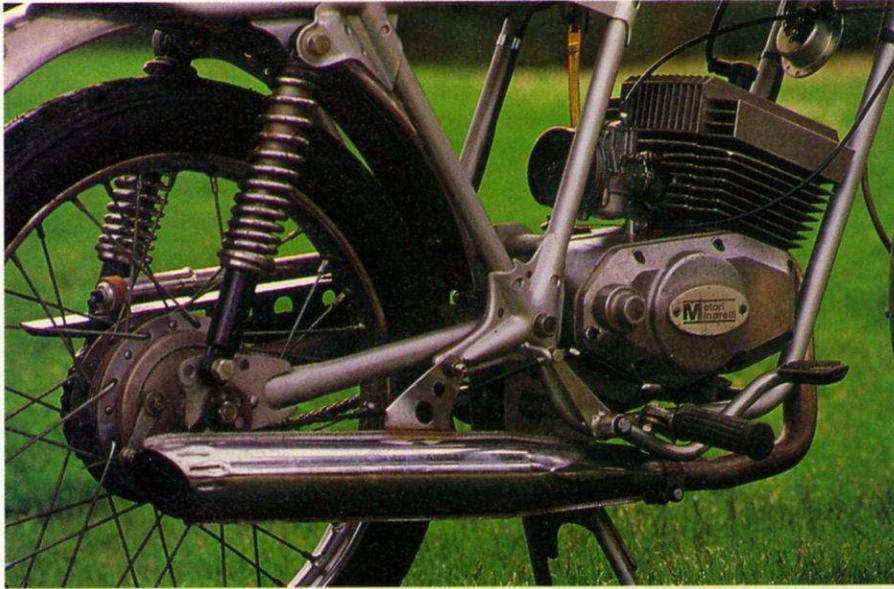
te qu'elle est à l'origine de l'embellie dont le cyclo-sport va bénéficier en France dès le début des années 70.

TESTI-GITANE.

Pour cela, évidemment, elle a besoin d'une solide tête de pont dans l'hexagone :



Moteur, côté gauche, bien à l'aise dans son cadre robuste.



Moteur compact et échappement élégant, la culasse est d'origine, le cylindre est un kit adaptable.

c'est là qu'intervient Gitane, Gitane qui relève la tête et entend bien retrouver sa place perdue sur le marché du cyclomoteur. Les dirigeants de la marque ont été séduits par le Champion, qui leur rappelait peut-être leur prototype avorté de 1963. Toujours est-il que le contrat est bien vite signé : la firme de Mâchecoul se charge d'importer toute la gamme Testi, sous l'appellation de Testi-Gitane.

Contrairement aux Champion diffusés en Belgique par Supéria, les Testi-Gitane, bien vite rebaptisés Gitane-Testi, doivent se contenter, en ce début d'année 1970, du bloc-moteur Minarelli P4 S, 4 vitesses au pied à carters ronds. Seul, le prospectus annonce l'arrivée prochaine du "surpuissant 6 vitesses avec pédales ou kick-starter". La gamme se compose en fait de deux modèles déclinés dans plusieurs versions : tout d'abord le Grand Prix, de style un peu rétro avec cadre à double berceau classique, réservoir arrondi, selle biplace et moyeux à flasques en tôle (selon la forme du guidon et de l'échappement, on distingue le Grand Sport, le Grand Tourisme et le Cross). Enfin, le Champion Compétizione CP4S-S proposé également en version Grand Tourisme CP4S-T par simple montage d'un guidon "cornes de vache".

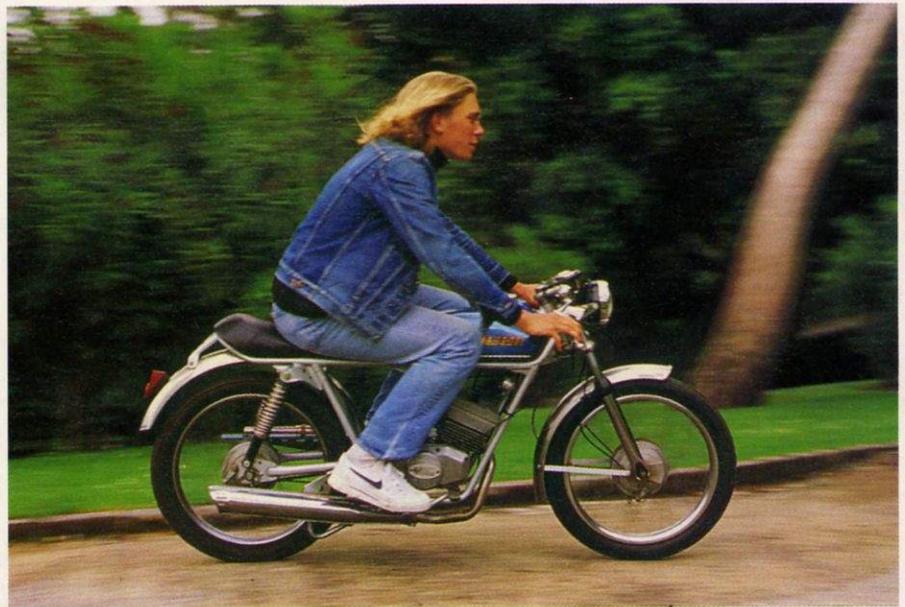
Bien sûr, le Champion occupe le haut de gamme, avec sa fourche hydraulique à lèvres et ses moyeux en alliage léger de diamètre 118 mm dont l'avant comporte 4

mâchoires et des ouïes factices. Les amortisseurs arrière Sebac peuvent se fixer en trois points différents pour la correction de dureté. Dans la tête de fourche s'intègrent le phare Aprilia ou C.E.V. et le tachymètre Huret gradué jusqu'à 120 km/h. Côté admission, on relève un carburateur Dell'Orto UAS diamètre 19mm à filtre à air, l'échappement étant assuré par un silencieux (!) Lafranconi à tube de fuite. La ligne très basse de la machine provient du réservoir de 9 litres, très effilé, mais aussi

ports (P6-4 ou P6) ; le Champion devient Champion Super, vendu 2150 F. Pour les rares amateurs de 50 cm³ immatriculés apparaît le Daytona, dont le moteur non bridé délivre une puissance de 4,5 ch autorisant une vitesse de 110 km/h (sur prospectus !). Mais le plus puissant modèle, c'est le Super Corsa dont le nom trahit la vocation : suspensions Marzocchi, 10 cv à 12000 tr/mm, 140 km/h... et 3600 F. Le Royal Trophy, version tous-terrains du Champion, bénéficie de deux boîtes à outils placées dans les triangles du renfort du cadre. Notons brièvement l'apparition d'une nouvelle série de Grand Prix, avec cadre à double berceau intégral, dont un modèle économique avec moteur 3 vitesses par poignée tournante.

Au cours de l'année suivante, le Champion reçoit un moyeu avant à véritables ouïes de refroidissement, mais perd son amortissement hydraulique. Il s'agit du modèle essayé aujourd'hui. Pourtant, la nouveauté la plus importante est d'un autre ordre : les cadres sont désormais fabriqués par la S.A. Mimmo et les moteurs proviennent directement de chez Minarelli. Pour l'importation de cyclos-gadgets et autres mini-bikes, Gitane s'est également associée avec Ital-Jet.

En 1972, apparaît la version "fuori-strada" du Corsa, le Carabo Cross, alors que la gamme du Champion se double d'une série de Champion Super Luxe dotés de diverses options : compte-tours, bouchon de réservoir à ouverture rapide, antivol Neiman, et carénage de phare en aluminium poli. Tout ceci porte à 34 le nombre de véhicules au



des jantes Radaelli de 17 pouces (2,50x17). Des poignées Tomaselli, un pare-chaîne perforé et des garde-boue inox parachèvent l'ensemble. Pas de choix de coloris, en revanche : argent vif et bleu spatial obligatoires !

PLUS PUISSANT.

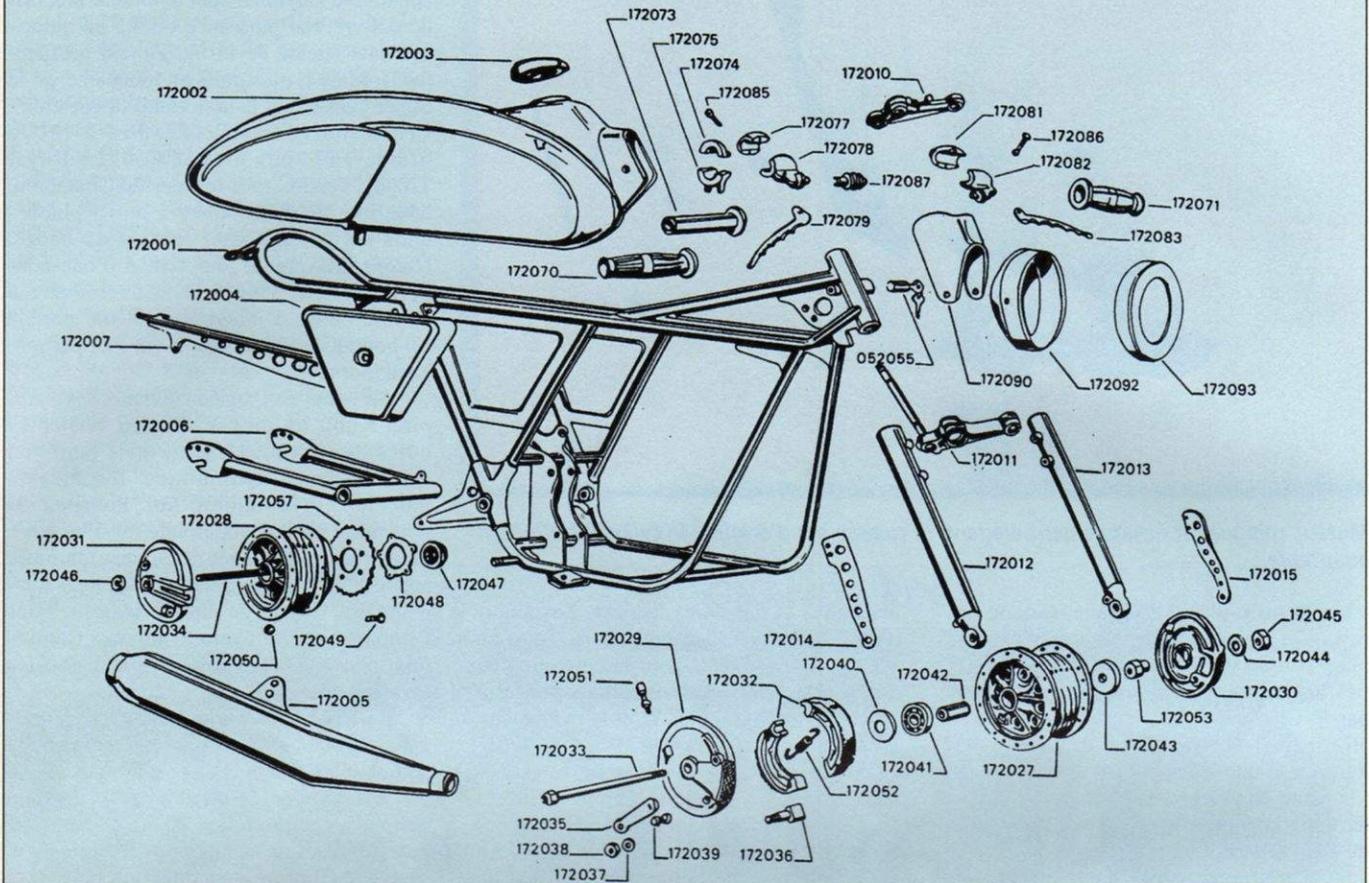
A l'automne 1970, la gamme s'étoffe, par l'adoption du bas-moteur à carters anguleux renfermant une boîte à 4 ou 6 rap-

catalogue 1973 (dont la 125 cm³ Easy Rider et la voiturette Peppery). En 1974, le bridage du Champion devient sévère : un carburateur Dell'Orto SHA à passage de 12mm ramène la puissance à 1,2 cv à 4800 tr/mm. Au salon d'octobre, Gitane dévoile le Champion Polyester équipé d'une nouvelle selle à dossier et d'un réservoir en résine à l'aspect pailleté. Le haut-moteur s'agrément à présent du très bel ensemble cylindre-culasse Compact-Système, dont les ailettes engagées forment des canaux de refroidissement. En option Veloce, la

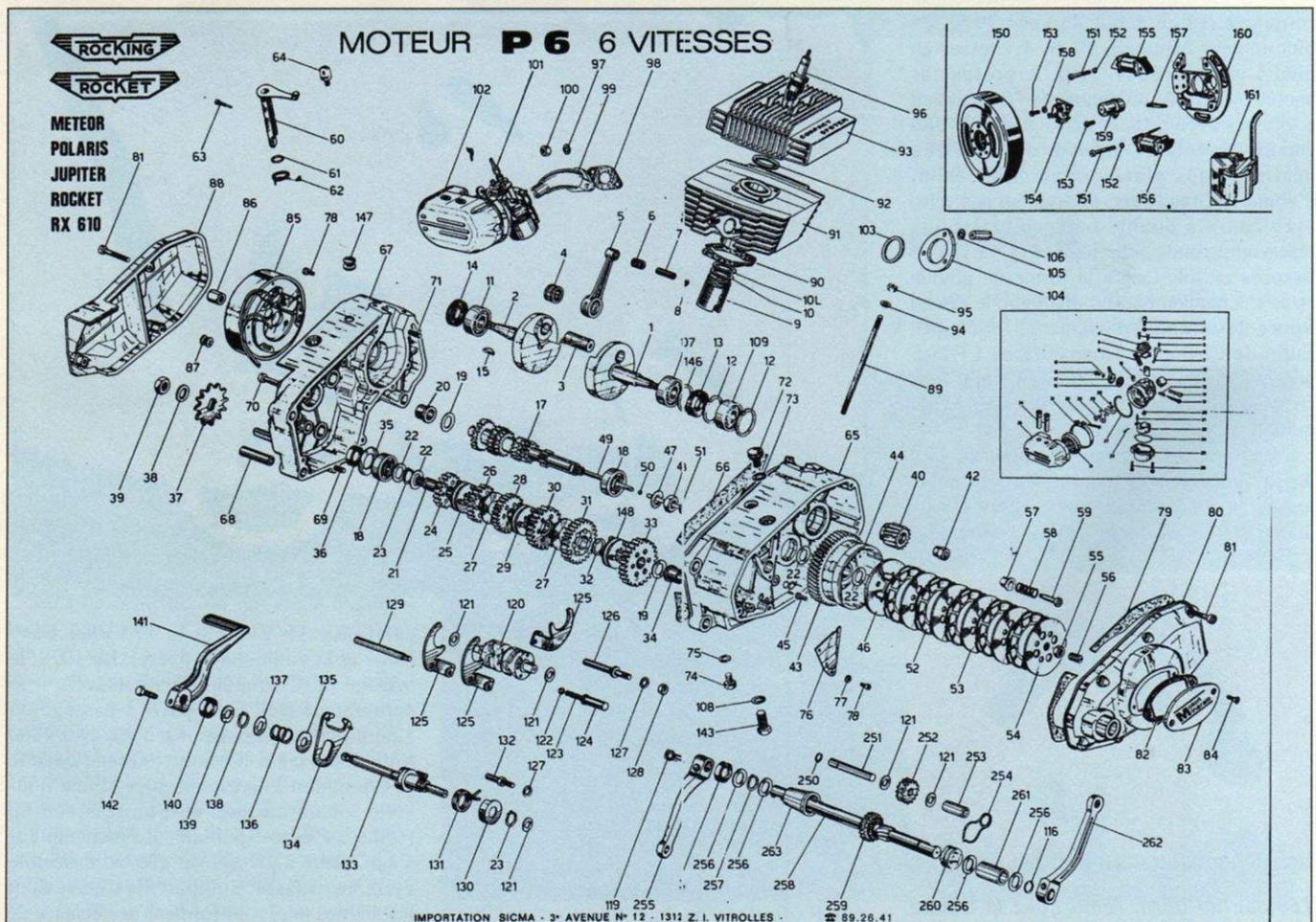


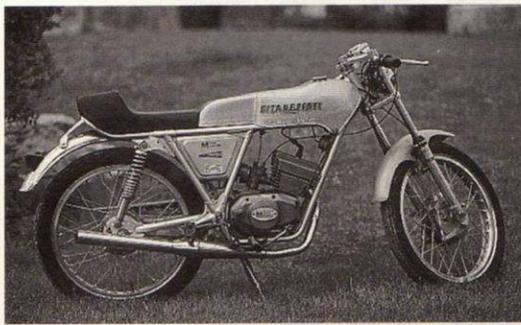
Tableau de bord, remarquez la bonne dimension des leviers Tomaselli.

CHAMPION SUPER LUXE



Remarquez l'architecture parfaite du cadre de ce Champion Super Luxe.





Deux vues du Champion Veloce Polyester, 1975, de Jacques Ricaulx.

machine possède un frein à disque à commande hydraulique et un compte-tours électronique.

En 1976, Gitane entre au sein du groupe Renault, prenant le nom de Gitane ELF. C'est sous cette nouvelle appellation qu'apparaissent au salon les nouveaux Champion Veloce et Daytona, remaniés avec bonheur. Le cadre disparaît sous un ensemble selle-réservoir en polyester. Un carénage avec bulle de plexiglas englobe la tête de fourche, mais on peut remarquer la suspension arrière Cantilever et les roues intégrales en alliage léger. Couleurs : bleu Ile de Man, ou un patriotique bleu, blanc, rouge. Le Silhouette, lui, est entièrement rouge, sauf les carters-moteurs peints en noir mat ; avec ses petits tambours de freins et son équipement simplifié, il constitue le modèle économique de la gamme. Si les versions hors-bitume prolifèrent (Enduro 6, Cross 6, Trial 6) les mécaniques n'évoluent plus. Minarelli laisse aux fabricants de kits le soin d'améliorer ses moteurs bridés. Fin 1978, Gitane tente une dernière association avec la firme italienne Aprilia, mais le décret 80-14 du 9 janvier 1980, qui interdit la fabrication des cyclos à vitesses, sonne le glas du département "motorisés" de la S.A. Micmo.

L'ESSAI

Gérard Giraud et Jacques Ricaulx ont respectivement 50 et 60 ans, une robuste constitution et de beaux véhicules anciens à 2 et 4 roues : trois raisons de considérer les cyclomoteurs avec un certain détachement. Mais nos deux Nîmois sont nés dans le fief de la firme Tendil, et le cyclo, c'est leur dada ! Pour leur journal préféré et leur vieux copain, Gérard a bichonné son Champion Super 1971 et Jacques a remis en marche son Veloce Polyester de 1975. Le Champion Super, selon la démarche normale sinon légale, a troqué à l'époque son



haut-moteur bridé pour un kit délivrant environ 7,5 cv (carburateur Dell'Orto SHB de diamètre 19mm). Cette transformation, si fréquente, avait le mérite de remettre en harmonie les performances du moteur, de la boîte de vitesses et de la partie cycle. Très bien restauré, rutilant dans ses tons bleu et argent, le Champion nous invite à l'essai. Rien qu'en s'asseyant et en saisissant le guidon, on pressent une position à la fois sport et confortable. La pédale de frein tient compte de l'emplacement du repose-pieds et le sélecteur tombe bien sous le pied gauche. En matière de commandes, on est bien loin des approximations des années 60. Tout est bien calculé, sur ce cyclo, de la selle très souple aux leviers emboulés, d'un maniement agréable.

Un coup de poussette (en l'absence des disgracieuses pédales) et ça craque. Un léger coup de débrayage pour prendre les tours, et nous voilà parti. Les rapports se passent à la volée, avec une aisance remarquable. L'accélération est excellente et malgré sa propension pour les hauts régimes, le moteur conserve une bonne plage d'utilisation. En palier et sans trop se fier à l'optimiste tachymètre, on atteint les 100 km/h. La légèreté de la machine (60kg) y est pour quelque chose. Le cadre s'avère d'une parfaite rigidité et les suspensions, malgré leur technologie succincte, font honnêtement leur travail. Quel dommage que le constructeur ait "tiré les prix" au détriment de l'amortisseur hydraulique ! Le Champion s'inscrit parfaitement dans les courbes, mais prudence : si les pneumatiques Metzeler sont en bon état, leur gomme s'est quelque peu durcie au fil des ans. Quant au freinage, la vérité nous oblige à dire qu'il est pratiquement nul sur le moyeu avant. Ce n'est pas normal, le Grimeca Duplex a toujours été efficace et progressif. Un dépolissage des garnitures serait le bienvenu.

Enfourchons sans faiblir le Veloce Polyester, non restauré mais remarquablement conservé. Ce cyclo n'est pas dans la configuration originale, puisque la roue avant et la fourche proviennent d'un Corsa. Nous sommes donc en présence d'une fourche Marzocci hydraulique et d'un moyeu Grimeca de diamètre 130 mm, 4 mâchoires et 4 cames.

Le moteur est également débridé, mais au moyen du Compact-System d'origine,

version vélomoteur. D'une puissance inférieure, il n'en demeure pas moins agréable à conduire et grimpe tout de même à 85 km/h. Mais le vrai plaisir consiste à faire travailler la fourche en jouant du redoutable frein avant.

Passéisme mis à part, on peut dire que ces Gitane-Testi représentent vraiment l'achèvement du cyclo-sport. Souvent imités, quelquefois égalés (Cimatti, Otus, Rocvale...), ces petits racers trop performants ont été victimes de leurs propres calibres. Raison de plus pour les regretter... et pour les collectionner ! ■



Documents : Bernard Soler-Thèbes et Georges Dufossé

Rappelons que Gérard Giraud, Jacques Ricaulx et Bernard Soler-Thèbes sont membres dirigeants du Club Français du Cyclo-Sport. Vous pouvez les contacter à l'adresse suivante : 22, rue des Amandiers, 34570 Pignan - Joindre une enveloppe timbrée.

FICHE TECHNIQUE

GITANE TESTI CHAMPION SUPER 1971

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau intégral, assemblé par chapes estampées
Suspension avant : télescopique avec joints à lèvres, hydraulique sur certains modèles

Suspension arrière : bras oscillant et amortisseurs SEBAC à réglage de dureté

Réservoir : en tôle de 9 litres - ouverture rapide sur le modèle Super Luxe

Jantes : Radaelli en acier chromé - 2,50x17 (profil Westwood)

Freins : Grimeca en alliage léger - 118 mm à la frette - 4 mâchoires à l'avant

MOTEUR MINARELLI P6 OU P6/4, 2 temps à balayage Schnurle

Alésage x course : 38,8 mm x 42 mm - 49,6 cm3

Taux de compression : 9 à 1

Puissance : 1,2 ch ou 4,5 ch selon version

Cylindre : alliage léger, chemise fonte
Culasse : alliage léger, chambre hémisphérique à bougie centrale

Piston : alliage léger à 2 segments (segment de feu en L)

Embiellage : bielle en H avec tête et pied sur roulements à aiguille vilebrequin à masses rondes en 3 parties.

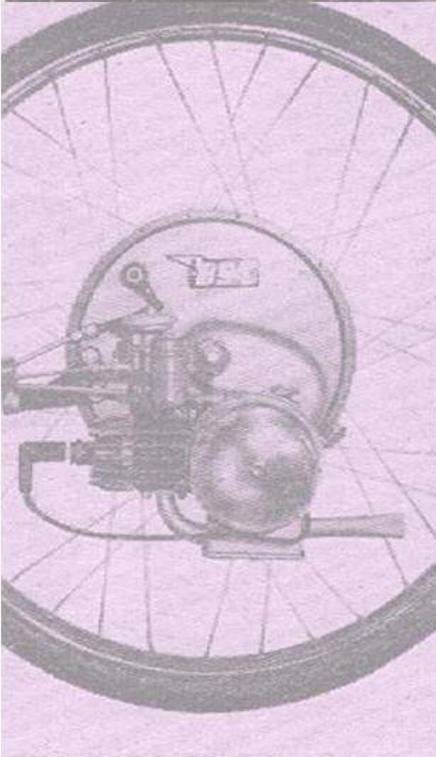
Carburateur : Dell'Orto SHA -14/12 à cuve concentrique et guillotine

Boîte de vitesses : à cascade de pignons toujours en prise - 4 rapports sur p6/4, 6 rapports sur P6

Embrayage : multidisque à bain d'huile - 4 disques garnis et 4 lisses

Volant magnétique : Ducati 6 volts, 18 watts à bobine externe.

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk