

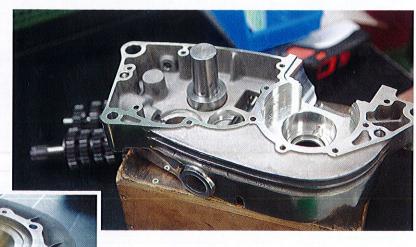


Model 29, une moto de course de conception ultra-simple, légère et performante. C'était l'évolution des fameuses 125 et 250 TSS, des machines aussi économiques à l'achat que redoutables dans les championnats des années 1960 et 1970. Elles se sont même hissées en championnat du monde aux mains de pilotes aussi renommés que Dan Shorey, Tommy Robb, Barry Sheene, Luigi Taveri, Eugenio Lazzarini, Jean-Pierre Beltoise, Jack Findlay, Kevin Cass ou Barry Smith pour ne citer qu'eux.

La même que Molloy

C'est entre les mains de Ginger Molloy que la Bultaco 350 TSS a connu ses plus beaux succès. La formule chez Bultaco a toujours été la même : simplicité mécanique et performances poussées. Mais

Le carter moteur va recevoir ses roulements. On aperçoit les arbres et pignons de boîte à l'arrière-plan.



La culasse porte la marque AJR venue de fonderie. On remarque la forme hémisphérique de la chambre de combustion avec zone de squish tout autour.



comme pour nombre de mécaniques européennes,

l'arrivée des japonaises sonne le glas de la TSS au

tournant des seventies. Ces motos ont alors pro-

Vingt-cinq ans plus tard, au milieu des années 90,

les motos anciennes commencent à connaître un

renouveau un peu partout en Europe et l'aventure

AJR prend forme, grâce à Armando Moli et Javier

Perez de Vega, deux industriels passionnés de

motos classiques de course. AJR pour "Armando

Javier Replica". Ils sont rejoints par Freddy San

Juan pour former le trio qui va développer la pre-

mière AIR TSS 350 Replica. En tout point cette

mécanique suivait les caractéristiques de la Bultaco

TSS de l'époque si bien qu'elle a été acceptée dans

la plupart des championnats européens d'anciennes

comme une alternative compétitive et bon mar-

ché. Une soixantaine de motos ont été alors pro-

duites pour honorer les commandes des pilotes.

gressivement disparu des grilles de départ.





de la Bultaco de course.



MOTEUR

Monocylindre deux-temps, alésage x course 83 x 64 mm (346 cm³), taux de compression 12 à 1. Alimentation: par un carburateur Mikuni VM 38 mm

ou option VM 44 mm. Puissance: env. 53 ch à 9 000 tr/min. Allumage

électronique. Embrayage: multidisque à bain d'huile.

Boîte de vitesses : à cinq rapports.

PARTIE-CYCLE

Cadre: double berceau en tubes Cromoly.

Freins: AJR double tambour à quatre cames à l'avant de 210 mm, simple tambour 210 mm à double came l'arrière.

Réservoir: 13 l. Poids: à sec 92 kg.

Vitesse: plus de 200 km/h selon démultiplication

Finition au top, I'AJR TSS 350 MK2 est une réplique fidèle et rapports de boîte.



Le cylindre et sa chemise vont être assemblés. Les lumières et transferts sont d'une belle complexité.





Lors de la visite, les employés s'affairent au montage. Ici, les freins : l'arrière est un double came tandis qu'à l'avant on trouve deux doubles cames.

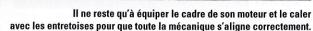
Découverte AJRTSS 350 MK2



Mise en huile de la boîte de vitesses. Vous assistez à la naissance d'un moteur neuf... de 50 ans !



Cette image montrant le serrage des roulements de direction permet de détailler la triangulation des tubes du cadre. Les amateurs y trouveront des ressemblances avec le célèbre Norton Featherbed.





Elles sont si proches des originales que ces premières AJR sont désormais recherchées par les amateurs! Certaines sont même restées intactes, telles que livrées, 0 km, dans des collections privées, érigées au rang d'œuvres d'art.

Never ending story

Encore 25 ans plus tard, en 2018, alors que la Bultaco TSS 350 fête ses 50 ans, Armando Moli prend sa retraite et AIR change de main. L'industriel Vicente Ballester, fin connaisseur et amateur de la marque Bultaco, rachète AIR en un lot, avec

LA MK2 A PROUVÉ QU'ELLE MARCHE FORT



VICENTE BALLESTER, PATRON DE BLUMAQ.

Un passionné de motos

« J'ai commencé à faire du cross à 10 ans à peine. Il y avait un circuit tout près de chez moi. J'ai aussi fait quelques courses de côte. Je me suis mis à collectionner les Bultaco, d'abord celles de course puis toutes les versions. La TSS par exemple, je l'ai dans toutes les cylindrées, même la très rare 360 dont on ne connaît que deux exemplaires. J'ai eu rapidement 100, puis 150 machines. Le fait de voyager un peu partout dans le monde, notamment aux États-Unis et en Amérique du Sud pour des raisons professionnelles m'a permis d'en rapatrier encore et encore ». Aujourd'hui, Vicente a au moins 500 machines dans sa collection. Bien que privée, elle est fréquemment visitée par des clubs et est loin d'être statique puisque toutes les motos roulent, sont régulièrement prêtées pour des expos et même des démos.



Assemblage des tés de fourche, du bras oscillant et des amortisseurs arrière des Hagon.

les pièces détachées, les machines outils ! Ballester est bien connu dans le monde entier pour la qualité de ses pièces usinées et le sérieux de son service. Fabriquer, on sait faire chez Ballester. L'industriel incorpore AJR à son groupe Blumag et place Omar Piquer au poste de directeur technique. Ce dernier modernise les processus de fabrication de la réplique Bultaco. Même si la production reste limitée, tous les composants de la moto sont désormais traités comme si l'entreprise allait les construire en grande série. Les performances et la solidité n'en seront que meilleures et cela permettra d'offrir une moto encore plus compétitive aux amateurs de courses historiques. Depuis qu'elle est mise en production – le début de l'année 2019 - cette AJR 350 MK2 a déjà prouvé qu'elle marche fort en remportant pas mal de courses de motos classiques.

Plus d'infos sur www.ajrmotocicletas.es ou sur la page Facebook @replicaTSS350



Le moyeu arrière a été rayonné à sa jante, elle-même gréée de son pneu. Il est temps d'installer la couronne avant de monter la roue sur la machine.

Moto Légende : À quel prix proposez-vous vos répliques de Bultaco AJRTSS 350 ? Susana Masip: En configuration de base, sortie

Nous avons interrogé Susana Masip, directrice adjointe de Blumaq.

COMBIEN ÇA COÛTE?

d'usine, une AJRTSS 350 MK2 coûte 16 000 €, mais le prix peut varier selon les options choisies par le client. Une configuration maxi coûte 1 000 € de plus.

ML: Les pilotes peuvent obtenir des pièces de rechange sous quels délais?

SM : On a sur place 90 % des pièces consommables de rechange. Elles sont expédiées le jour-même de la commande. Notre site Internet est très pratique pour ça.

ML: Et côté motos, c'est idem?

SM : La première série de machines a été vendue en totalité. Nous avons donc lancé la production d'une seconde série qui sera livrable à la fin du mois (ndlr, nous écrivons ces lignes le 13 novembre).



Montage du carbu sur sa pipe, ici un Mikuni VM 38 mm (on peut monter un VM 44 mm selon configuration).





Une TSS 350, c'est moins de 100 kg et plus de 50 ch. Une moto très compétitive pour qui veut faire des courses d'anciennes !