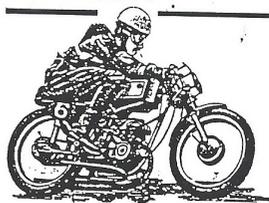


ANNÉES 60/70



## Les motos de Charles Marandet

Nous l'avons écrit dans le précédent numéro du Motocycliste : Charles MARANDET est mort le 26 août dernier. Nous avons promis de lui consacrer un article : le voici. Bien sûr nous franchissons le cap des années soixante dix. Mais saluer ce passionné de motos justifiera, nous le voulons le croire, cette entorse au calendrier.

### Les débuts

A 14 ans, Charles Marandet entame un apprentissage de tourneur sur porcelaine à la manufacture Nationale ; bien entendu il quitte ce travail qui ne lui plait pas. Il passe un CAP de soudeur autogène qui lui servira beaucoup. Après le Bol d'Or de 1952, il entre comme apprenti chez Bouin, homme très exigeant qui affirmait que faire tourner un moteur, il faut un ajustage parfait de toutes les pièces. A son contact, Marandet deviendra un fin mécanicien. Après le travail pour les clients, il participe, tard le soir, voire toute la nuit à la préparation des Peugeot de course, car l'atelier de Bouin tient lieu de «service de course» à la marque au lion. C'est à cette période que Marandet construit sa première moto, une Peugeot bien sur. Une bas de P56, un cylindre de 175 TC4, une culasse de 175 G8, un carburateur de 22,5 mm à cuve séparée «maison» : voila pour la mécanique. Le cadre à suspension arrière oscillant est l'ancien cadre de Bouin ; il a été réalisé par Marandet et Sacarem. Les accessoires de la partie cycle sont dus à Marandet : garde boue avant chaudronné



à la main dans une plaque de dural et monté à l'aide d'une tringle à vélo : garde boue arrière composé d'une moitié de garde boue avant de 100 Peugeot et d'une extrémité de pare-choc de «Dauphine» ; selle en tôle pliée recouverte d'une feuille de mousse de 25 mm prolongée, en forme de dossier, par une moitié de phare de «Traction» prévue pour servir de réservoir d'huile en vue du montage d'un graissage additionnel.

Marandet, alors sous les drapeaux en Algérie, écrit tout cela depuis son adresse militaire à Moto Revue qui publie sa lettre en octobre 1958 . 128 km/h revendiqués pour un budget de 100 000 F (en 1957 une 175 GS coûtait 143 400 F et roulait nettement moins vite).

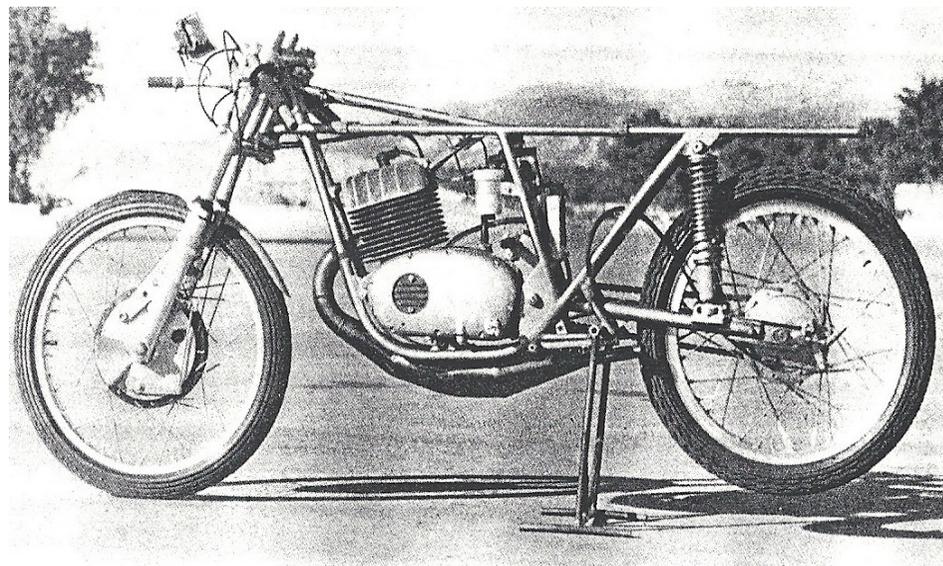
Victoire en 125 sport pour Marandet et sa Peugeot au premier pas motocycliste «Dunlop-BP» en 1960



Démobilisé, Marandet court sur ses Peugeot et figure honorablement dans les classements tant que les vraies machines de courses étrangères, et surtout Italiennes, ne sont pas majoritaires. Puis Bouin vend son magasin et Marandet entre chez MATRA au service course : ses talents de soudeurs sont employés à l'élaboration des châssis. Mais la moto lui manque : il quitte Matra pour fonder avec Thierry Tchernine la société ERAM.

### Les motos ERAM

« Études et recherches Automobiles et Motocyclistes ». Telle est la signification du sigle ERAM. En effet l'essor de la moto à la fin des années 60 et les goûts personnels de Marandet et de Tchernine ont fait que l'ERAM ne s'est occupée de motos. La petite firme est installée à Vigneux, en région parisienne : Marandet s'occupe de la partie technique, Tchernine de la partie administrative et commerciale. La première moto ERAM est une 125 compétition que Marandet construit pour son usage personnel : Dans un cadre maison trouve place bloc moteur de 125 Terrot 4 temps dépourvu de toute distribution car... monté avec un cylindre de Montesa 2 temps. Vient ensuite un cadre réalisé pour l'excellent pilote LE TOUMELIN qui court en 50 cm<sup>3</sup>, mais est de si grande taille que les cadres standard ne peuvent lui convenir ! La gloire viendra avec l'ERAM avec moteur MAICO 125 RS : Tchernine, mais aussi Marandet, Troisy et d'autres signeront dès 1970 des résultats très significatifs. Il faut dire que la partie cycle ERAM était réalisée avec un soin exceptionnel par un homme qui connaissait très bien les exigences de la compétition motocycliste : une excellente tenue de route n'est rien si elle ne va pas de paire avec une fiabilité parfaite. Le cadre double berceau entièrement brasé reçoit la fourche et le bras oscillant sur des roulements à rouleaux coniques ; les pédales de frein et de sélecteur sont montées sur des cages à aiguilles ; le montage des accessoires et du carénage fait appel de façon systématique aux sil en t-blocs. Au stade des détails de finition, signalons que Marandet fût,

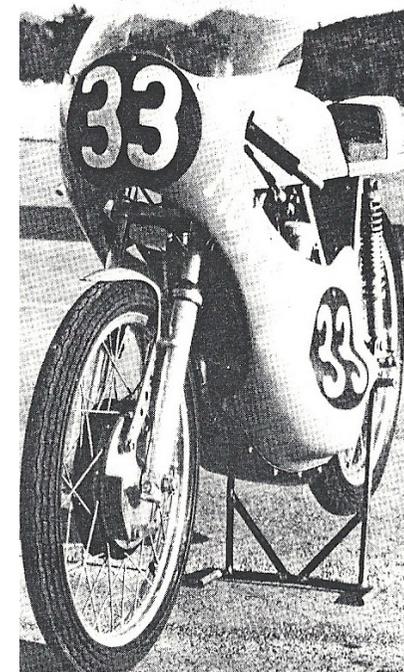


Ci-dessus et à droite : l'ERAM-Maïco 1er version avec le tube supérieur du cadre rectiligne

Ci-dessous : Marandet (4) et Troisy (6) compléteront le succès de Tchernine à Saumur en 1971 : 3 ERAM sur le podium !



Le flacon destiné à recevoir l'huile provenant du reniflard de boîte



toute contrainte du règlement sportif, un pionnier de l'emploi d'un récupérateur d'huile et d'essence ; en 1970 les ERAM recevaient à la construction un récupérateur au bout du reniflard de boîte et un autre, dans le carénage, pour le trop plein du carburateur. Selle, réservoir, carénage et garde boue avant sont réalisés chez ERAM par Madame Marandet ; ils sont en polyester teinté dans la masse ; leur démontage rapide a été particulièrement étudié.

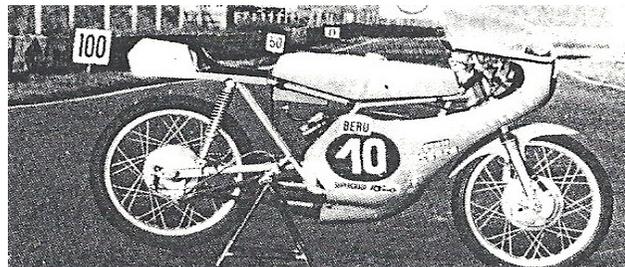
L'ERAM MAICO RS125 en ordre de marche, mais sans essence ne pèse que 73 kg. Thernine fait sa première course au guidon d'une ERAM MAICO le 15 novembre 1970 sur le circuit Paul Ricard ; son moteur est un 5 vitesses déjà passablement fatigué ; il se classera portant devant toutes les autres machines à moteur Maïco, à l'exception de la machine d'usine de Jansson, pourvue d'une boîte à six vitesses.

Fort des ces résultats encourageants, ERAM commercialise un kit comprenant le cadre peint, le bras oscillant, les amortisseurs arrières et les roulements de direction ; il est prévu pour recevoir, outre le Maïco, un 125 Yamaha bicylindre kité ou un Aermacchi. La fourche, au choix du client, peut être une Ceriani ou une Mazocchi, les freins des Oldani ou des Grimeca.

En 1971, Thernine court en 125 et en 250. En 125 le début de la saison est disputé avec l'ERAM MAICO 125RS qui malheureusement dépassée en performances par les 125 Maïco d'usine à refroidissement liquide de Viura ; le 29 août 71, au Castelet, Thernine court avec une nouvelle ERAM munie d'un 125 Yamaha bicylindre YAS1 kité ; d'une fourche Marzocchi et d'un Grimeca 4 cames de 160 mm ; la machine est très rapide et Thernine remonte sur Viura au championnat de France ; mais il échouera de 2 points (43 contre 45) malgré une belle victoire dans la dernière course de la saison à Magny Cours. Il le sera aussi en 250, derrière la Yamaha semi-officielle de Bourgeois, très bien préparée par Christian Maingret. En quart de litre Thernine aura piloté alternativement une ERAM-YAMAHA et une YAMAHA TD2 d'origine.

De l'expérience ERAM-YAMAHA en 250, il ressort que la partie-cycle ERAM conçue pour un 125 peut sans problème accueillir un 250 ; dès janvier 1972 Marandet réalise une 250 ERAM-OSSA avec une mécanique de cross ; il devance ainsi la bien connue OSSA SPQ, qui connaîtra pourtant un meilleur succès commerciale.

Mais Thernine, qui a vu le titre en 250 lui échapper de peu, pense désormais que ses chances seront plus grandes avec une YAMAHA d'origine qu'avec une moto artisanale. La société ERAM est dissoute. Marandet crée alors MOTOMAR.

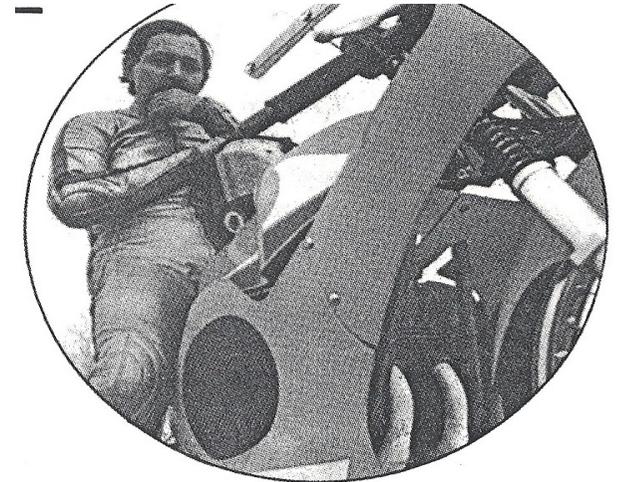


ERAM 2e version : le tube supérieur du cadre n'est plus rectiligne.

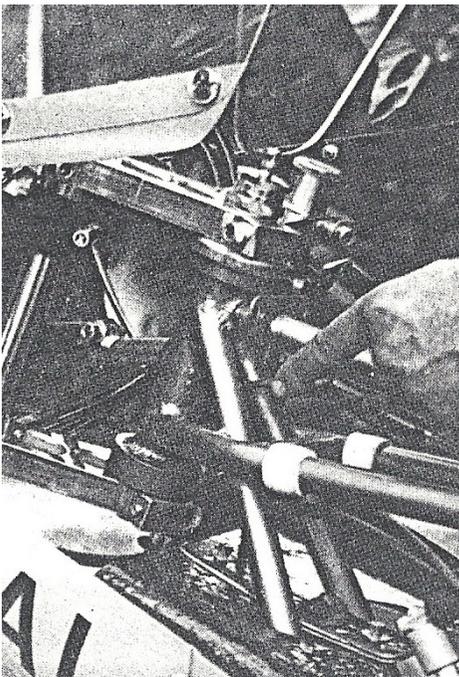
## **MOTOMAR ET RAI**

En ce début des années 70, la moto se porte bien en France ; Motobecane veut donner une image sportive à sa 125 LT bicylindre ; la revue MOTOCYCLISTE, directement liée au célèbre MOTOCICLISMO italien, souhaite lancer une formule de promotion pour les jeunes motards qui rêvent de circuits. Et Marandet est libre... L'Aventure commune aura nom R.A.I ; une partie cycle Marandet, un moteur Motobecane LT sérieusement gonflé, le soutien de la presse via Motocyclisme.

La partie cycle de la 125 R.A.I est très voisine de celle de l'ERAM ; elle ne s'en écarte que par la fourche (réalisée en association avec KONI, à l'amortissement réglable



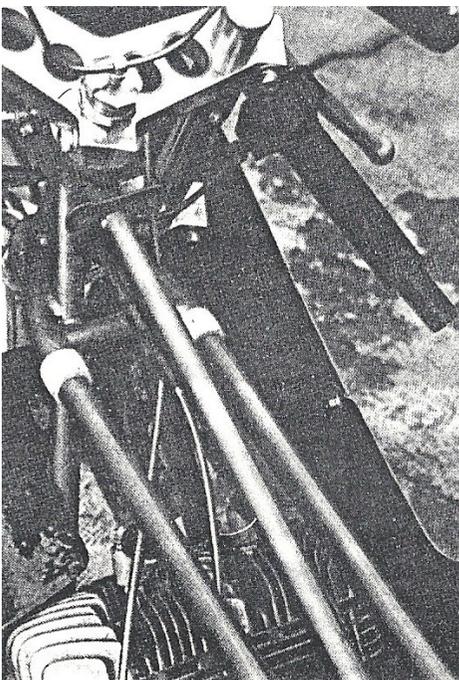
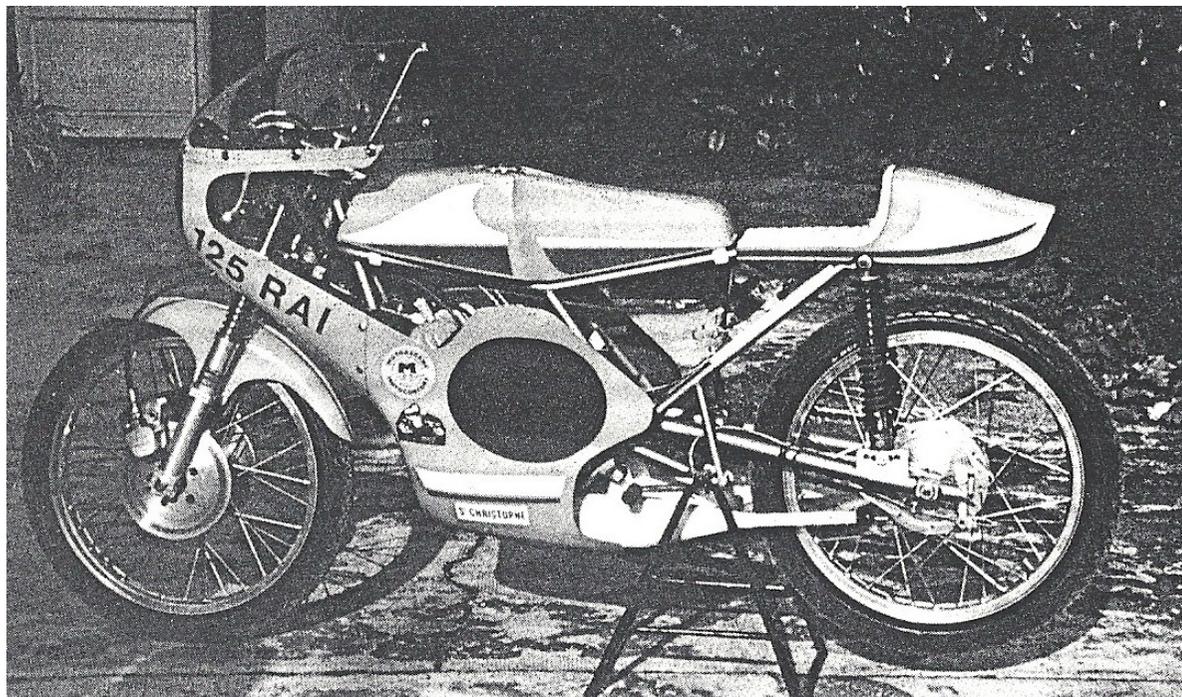
séparément en compression et en détente) et par le dispositif de tension de chaîne genre Seeley. Au niveau des détails de construction, on note la possibilité de modifier (5 positions) l'obliquité des amortisseurs arrière (KONI aussi) et de régler la chasse, par le biais d'un axe de roue monté sur un excentrique. Le freinage est assuré par deux étriers à commande hydraulique SCRAB sur le disque PM en alu. La mécanique, est dérivé du 125 LT, s'appelle D 125S chez Motobecane ; elle a été très profondément remaniée pour délivrer 25/26 CV à 11000/11500 t/mn, avec un couple maxi de 10000 t/mn et le régime maxi à 13500 t/mn. En voici les caractéristiques principale : alésage et course 43 mm : cylindres chromés dur ; pistons forgés Karl Schmidt avec un seul segment en L ; vilebrequin sur 4 roulements (le LT n'en a que 3) ; roulements de tête de bielle INA spéciaux ; deux carbus Gurtner ø 24 mm alimentés par cuve centrale unique ; boîte 5 vitesses spéciale avec première à 50% et rapports serrés ; embrayage à 5 disques (3 sur la LT) avec ressorts doubles renforcés et carter spécial ; transmission primaire à taille droite ; allumage électronique spécial offrant moins d'inertie ; échappement par pots de détente fabriqués chez Tonnelline.



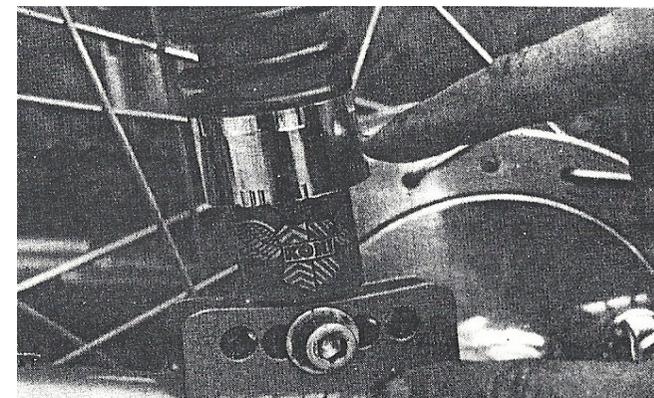
A droite ci-contre : le prototype de la 125 RAI avec la fourche développée en association avec KONI.

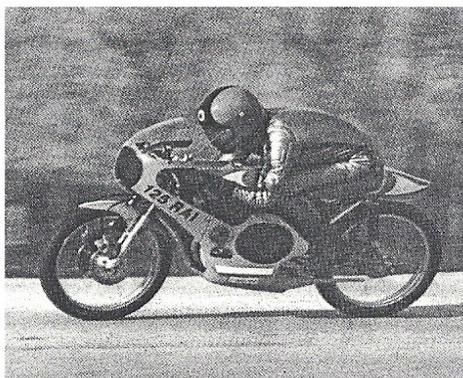
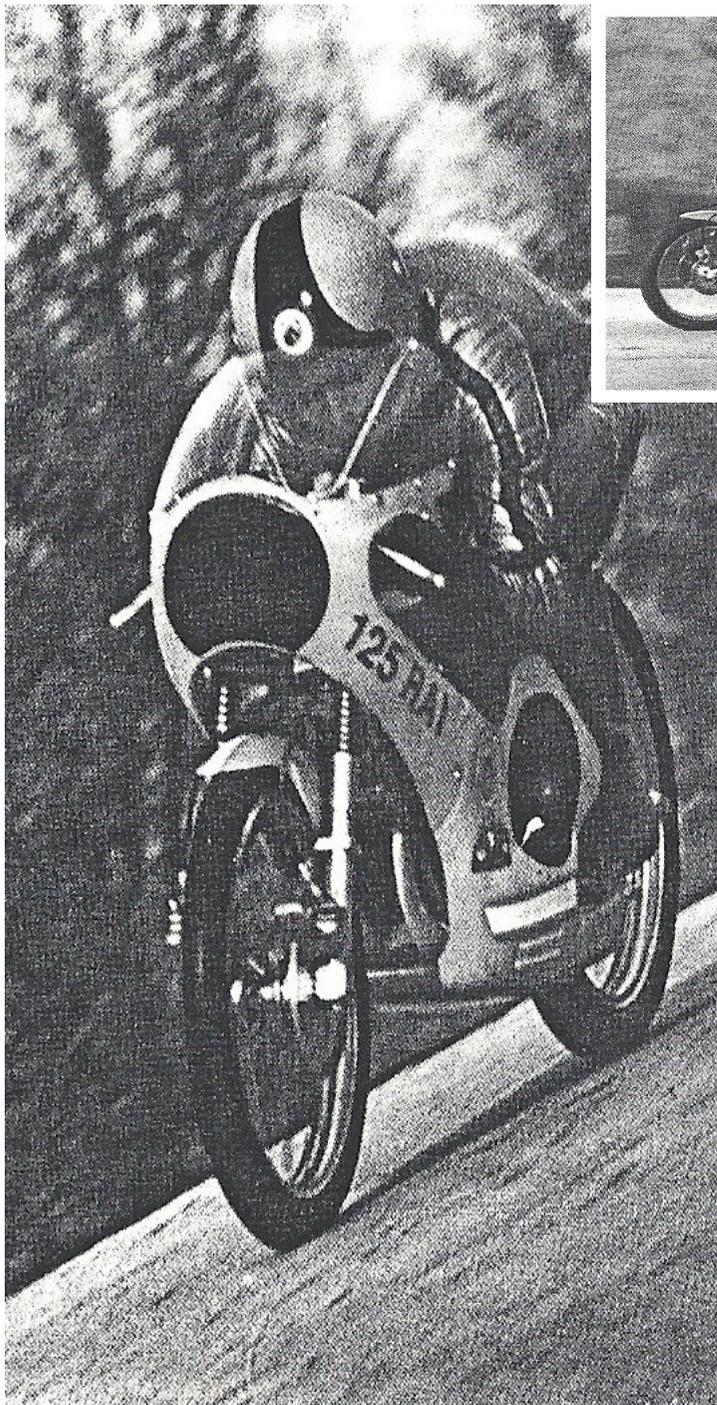
A gauche : détails du cadre.

A droite en bas : 5 positions possibles pour l'ancrage de l'amortisseur KONI sur le bras oscillant.



Avec le braquet le plus long (16 x 36) la 125 RAI était censée atteindre 190 km/h au régime maxi ; en fait sa vitesse de pointe pratique voisinant 175 km/h ; mais le choix des braquets disponibles (9 au total) permettait aussi à la RAI d'être à l'aise sur les pires tourniquets ; 132 km/h maxi avec 14 x 41. Le prototype (001A) de la 125 RAI est présenté au salon de Paris 1972 sur le stand de la revue Motocycliste ; il a fort belle allure dans sa livrée bleu-blanc-rouge. Fin janvier 1973 Motobécane livre les deux premiers moteurs (S001 et S002) d'une série qui comptera 30 en plus du prototype. Marandet se réservera le premier cadre de série (001) qui recevra un habillage en polyester jaune primevère ; nous avons connaissance des noms des acheteurs des 20 machines suivantes et nous savons les couleurs originales de ces 20 motos.





A gauche : Marandet en action sur le prototype de la RAI

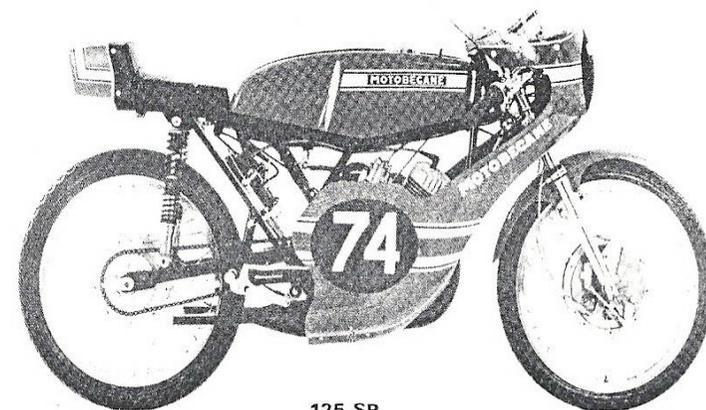
En bas à droite : la Motobécane 125 S : jouez au jeu des sept erreurs en comparant sa partie cycle avec celle de la RAI...

Mais l'opération «Coupe RAI» tourne court : Motocyclisme, dont la diffusion baisse, n'apporte plus le soutien indispensable à la notoriété de la formule RAI ; parallèlement Motobécane envisage de s'engager officiellement en compétition sous son nom, pour rajeunir et «sportiviser» encore plus l'image de sa 125 devenue LT2 ; son expérience avec les RAI, timide mais techniquement enrichissante, lui permet de franchir le pas et de commercialiser dès le début de 1974 une «compé-client» la 125 S construite à 60 exemplaires. Elle signe évidemment la fin de la RAI... qu'elle copie très étroitement, comme le montre les illustrations. La seule nette différence concerne le frein avant ; abandon du double disque au profil d'un tambour 4 cames JPX.

Une page est tournée et avec elle s'arrête la carrière de constructeur de Marandet. Elle se poursuivra dans le domaine des accessoires en polyester pour motos et dans celui de la moto de course de collection ; c'est là que nous avons eu le plus souvent l'occasion de côtoyer l'enthousiasme, la serviabilité et la bonne permanence de Charles MARANDET.

André POUSSEREAU et Bernard SALVAT.

Documents collection A. POUSSEREAU



125 SP