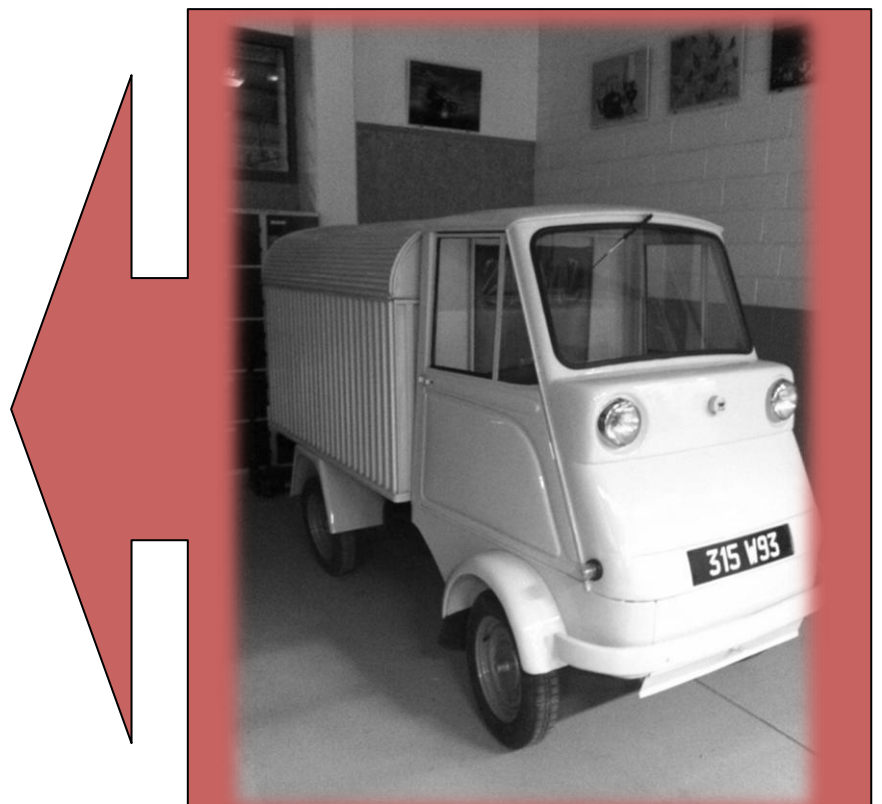


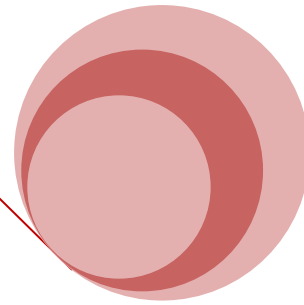
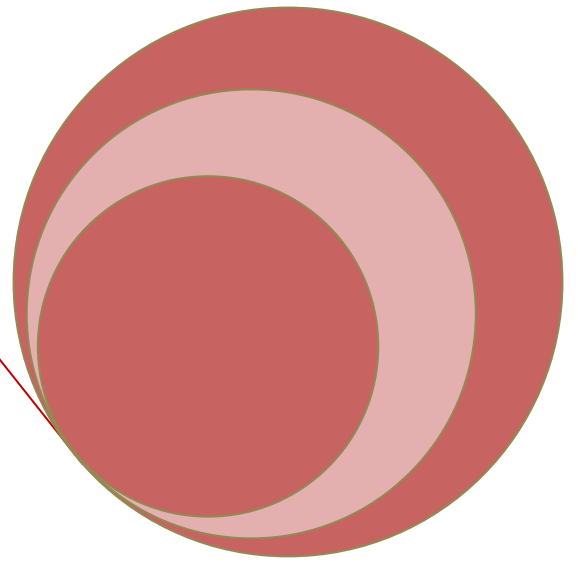


HISTOIRE D'UNE VIE



KM 2U





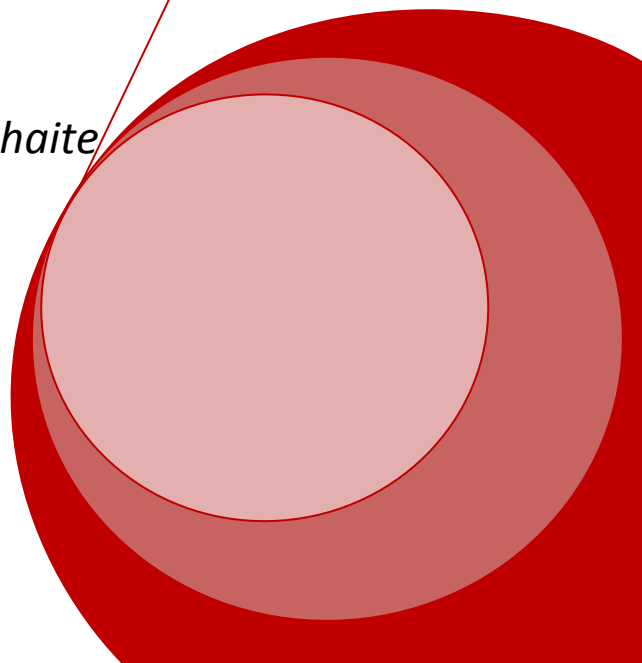
PREFACE

Je vais vous conter mon histoire; elle se déroule de 1961 à nos jours.

Je vous ferai revivre ma destinée en quelques étapes.

Des amnésies subsistent sur l'exactitude de certains lieux, sur mes occupations pendant cette cinquantaine d'années.

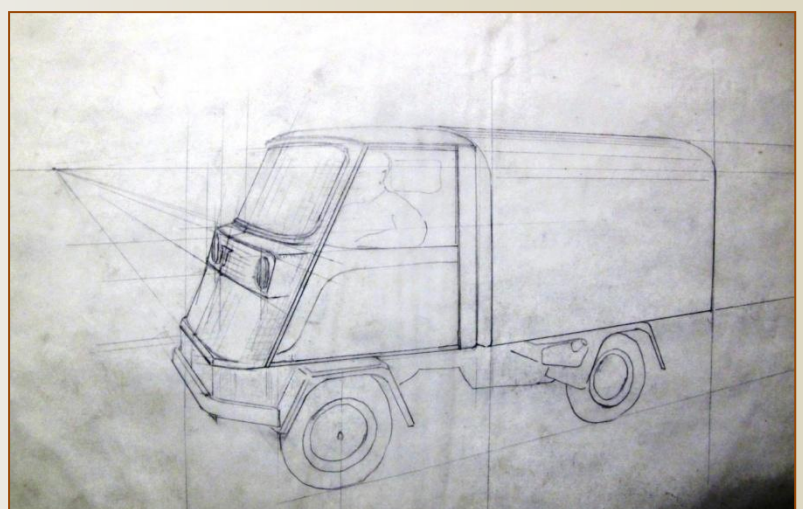
Je demande votre indulgence, vous souhaite bonne lecture et vous laisse à votre imagination.



QUI SUIS-JE ?

Je suis un prototype quadricycle, baptisé KM 2U et dessiné par les bureaux d'études de la MOTOBECANE sis au 16 rue Lesault à PANTIN dans les années 60.

Cette société, fondée en 1924 par trois associés nommés Abel Bardin, Charles Benoit, et Jules Benezech, tentera une incursion dans le domaine de la voiturette.



Quelques unes de mes esquisses

Plusieurs prototypes virent le jour comme La KM2 version « Moby4 » et version « ville » ces dernières ayant effectué des essais sur le sol chilien et développé des solutions originales telle l'ouverture des portes dite en pantographe.

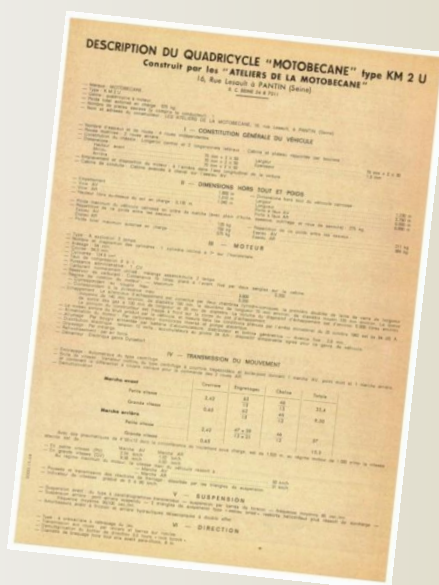


KM2V



moby4

Moi, formé, assemblé dans les ateliers de MOTOBECANE, j'obtins mon homologation par les mines en 1962.



Mon compagnon d'étude, de conception bâchée, n'a pas eu cette opportunité puisqu'il en est resté au stade de maquette à l'échelle 1.



MES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES !

Châssis à longeron central et brancards latéraux en acier, la cabine et la caisse sont en aluminium.

Classé dans le genre « microcar » par mes mensurations, 2.790 m x 1.230 m de dimensions hors tout et d'un poids total à charge de 575 kg dont 300 de charge utile, je suis un monoplace à propulsion mu par les qualités d'un moteur 2 temps de cylindrée 124.8 cm³.

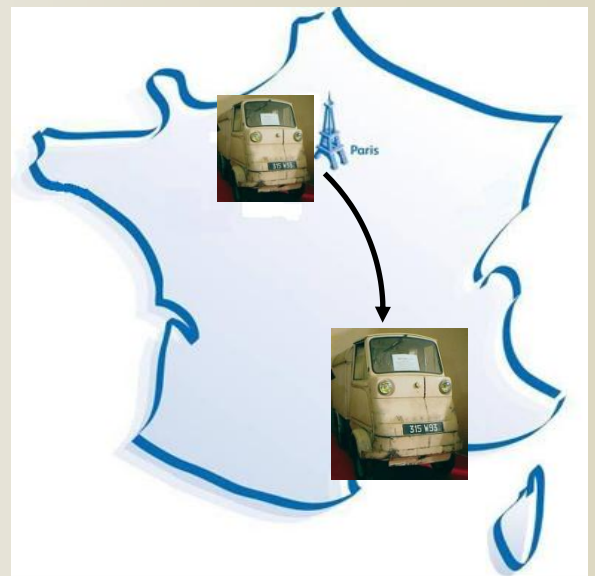
Une marche avant, un point mort et une marche arrière donnés par un variateur continu de type centrifuge permettent mes déplacements.

Avec 1 cheval de puissance administrative, je peux atteindre une vitesse maximum de 50 km/h.



MON PARCOURS !

Lorsque l'entreprise Motobécane, s'est installée à Rouvroy, nous, prototypes, nous sommes retrouvés à la rue ou disséminés ça et là. Notre heure de gloire s'était interrompue, l'engouement à notre égard n'avait duré qu'une décennie.



Je fus l'acquisition du centre international de l'automobile de Pantin (CIA) puis la possession d'un club d'amateurs de microvoitures dans le sud de la France...

LE GRAND VOYAGE !

Puis vint le temps du grand voyage, vers le nouveau monde... la traversée de l'Atlantique puis le sol américain.



Madison en
Géorgie

Bruce WEINER m'acquiesce pour m'exposer dans son musée, qui renferme la plus grande collection au monde de voitures miniatures !



Et me voici installé parmi ces innombrables pensionnaires pour y défendre mes couleurs....

M'avez- vous reconnu ?



Et là ?



RETOUR DANS L'HEXAGONE



En Février 2013, Bruce Weiner décide de mettre aux enchères une grande partie de sa prestigieuse collection.

Motobécane devenu MBK (1983)



est informé de mon existence.

Il avertit l'association loisirs et tradition de cette mise aux enchères. Celle-ci participe aux mises à prix et emporte mon rachat permettant de ce fait le rapatriement sur mon sol natal.

Je suis donc acheminé sur Saint-Quentin pour intégrer l'ancienne usine Motobécane sise rue de la Fère, recueillant aujourd'hui, en son cœur, le Village des Métiers d'Antan et le Musée Motobécane.



Cependant mon état impose une « période de rétablissement ».

Quelque peu froissé, défiguré, défraîchi, terni, corrodé par ces années de servitude, il était de bon goût, de me refaire une beauté avant de me permettre de trôner près de ma sœur KM2, revenue du Chili.



C'est aux ateliers des sections carrosserie et peinture de l'Espace scolaire CONDORCET de Saint-Quentin que je fus confié afin d'y entreprendre les opérations de rénovation, d'esthétique, nécessaires à mon « relooking ».

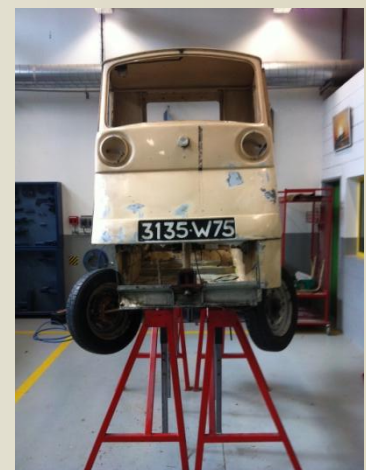


QUELQUES ETAPES DE MA REMISE EN ETAT

Après déshabillage, dépose de ma caisse, il m'a été offert un dégraissage et lavage corporel complet.



Puis vint la remise en état de chaque élément me constituant !



Après le ponçage des mastics, passivation des surfaces par phosphatation et apprêtage pour la corrosion.



Le dépolissage : opération de préparation de surface.



Le marouflage, la peinture des intérieurs et du châssis sont les premières opérations de recouvrement.



Marouflage pour mise en peinture des éléments de commande



Après le marouflage, la mise en peinture des extérieurs.



Les opérations de remontage peuvent alors commencer !



Les éléments de carrosserie



La caisse



Les portes de caisse



Les garde-boues et bavettes



Les portes de cabine



L'éclairage et signalisation

Les vitrages



La sellerie



L'étanchéité, l'immatriculation...



Les acteurs des sections CAP et BAC PRO Carrosserie et peinture.



**Document réalisé par M FAVIER Jean-Pierre, professeur de Carrosserie et Peinture
à l'Espace CONDORCET de Saint-Quentin.**