

Le Six Cent Cinquante

numéro spécial hors série - avril 2003

Les gènes ne peuvent mentir

MICHELIN
MEGAMIUM RAID

L'héritier

Un événement exceptionnel !!!

Rien de plus ordinaire que l'achat d'une paire de pneus pour équiper sa randonneuse préférée.

Et rien de plus "extra-ordinaire" que l'arrivée sur le marché en ce printemps 2003 de notre nouveau pneu 650 B, le MICHELIN Megamium Raid.

Quoi de plus banal en effet qu'un simple pneu de vélo, produit manufacturé de base ?

Mais quoi de plus technologique en même temps que cet étrange coussin d'air, conçu et fabriqué avec soin pour concilier l'inconciliable (sécurité et légèreté, longévité et rendement, confort et sensations) ?

Et quoi de plus culturel en définitive que notre nouveau pneu, cet objet industriel tant désiré et tellement voulu par la Confrérie toute entière, répondant précisément à notre propre cahier des charges et à nos attentes de passionnés de la ballade, de la randonnée et du voyage ?

La Confrérie des 650 est fière de vous offrir ce nouveau pneu, héritier d'une longue et riche tradition culturelle et technique. Essayez-le, adoptez-le, et surtout n'hésitez pas à le faire connaître autour de vous.

Et bonne saison cyclo-touriste à tous.

Le Président de la Confrérie des 650



Interview de Tony MENARD, Responsable Ventes Vélo France de la Division Commerciale France 2 Roues de MICHELIN

- Pourquoi MICHELIN accepte-t-il de fabriquer en 2003 un pneu 650 B de randonnée et de voyage ?

- MICHELIN a été sollicité en 2002 par CPA à la demande de la Confrérie des 650, pour répondre au besoin d'un pneumatique 32-584 Axial Raid ou équivalent, ce dernier n'étant plus commercialisé directement par nous (CPA assurant depuis deux ans en accord avec la Confrérie l'essentiel de la diffusion de la série en cours de pneus Axial Raid auprès des sixcentcinquantistes). Et MICHELIN a accepté de répondre à la demande conjointe de CPA et de la Confrérie.

- Pourquoi ne pas avoir refait une nouvelle série d'Axial Raid, pneu qui convenait bien aux sixcentcinquantistes ?

- Nous avons pris le parti de ne pas refaire un produit identique à l'Axial Raid, pneu qui comme vous le soulignez a fait ses preuves, mais plutôt de capitaliser sur des solutions techniques développées récemment.

- Ce n'est donc plus la même technologie que l'Axial Raid ?

- En effet, nous avons choisi d'utiliser pour notre nouvelle gamme route Megamium, lancée en mars 2003, une carcasse tissée croisée offrant une résistance à la crevaison et un confort optimal pour une densité de la carcasse intéressante. Lorsque s'est posée la question d'un nouveau 32-584, nous avons décidé, après réflexion et examen des différentes solutions techniques utilisées par MICHELIN actuellement, de retenir cette solution parce qu'elle offre à notre avis le meilleur compromis rendement/kilomètre/confort/résistance à la crevaison pour votre usage.

Je pense que le pneu Megamium 32-584, tel qu'il a été développé, correspond encore mieux au cahier des charges initial demandé.

- Vous avez utilisé au milieu des années 90 la technologie du tissé croisé sur les pneus de compétition Synergic et Bi-Synergic qui avaient une excellente réputation (les ancêtres des Pro Race actuels). La car-

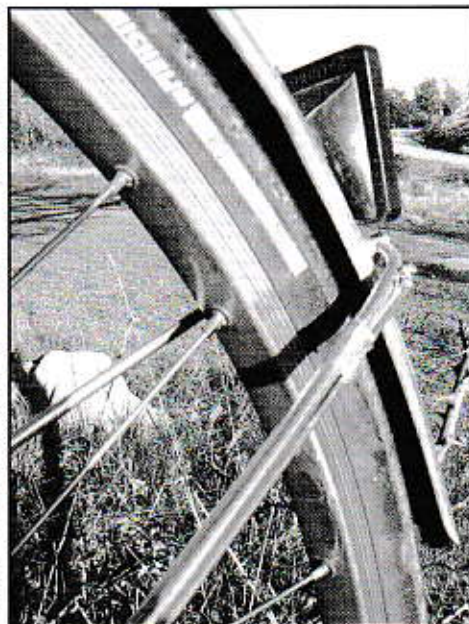
casse du Megamium Raid est-elle donc similaire à celle de ces pneus de compétition ?

- Ces pneus ont gardé effectivement une excellente réputation. C'est le même principe, mais les textiles utilisés aujourd'hui sont d'une génération beaucoup plus récente, et le type de carcasse obtenue est donc forcément différente. La carcasse est aussi d'une densité un peu moindre qu'un pneu de compétition pour justement atteindre l'équilibre dont je parlais tout à l'heure et que vous avez souhaité dans votre cahier des charges.

- Peut-on dire que le Megamium Raid a été spécialement conçu pour un usage de ballades, de randonnée, de voyages ?

- Oui, tout à fait !

D'abord par le choix de la carcasse tissée croisée qui offre une réponse plus performante et plus équilibrée aux spécificités de votre cahier des charges. Nous avons préféré en effet une carcasse tissée croisée de densité au moins



égale à 66 TPI à une carcasse classique compétition fils biais de 127 TPI. Ensuite par une adaptation des mélanges de gomme prévus pour le Megamium classique afin de mieux répondre à la fonction voyages, à la contrainte "vélo chargé", et à votre souci de durabilité.

Enfin, nous avons décidé de reprendre le même moule que l'Axial raid, puisque la section, la forme et les dessins en pointes



de diamant de ce pneu vous donnaient toute satisfaction. J'ajoute que les évolutions sur les mélanges de gomme et notamment le travail sur la résistance à l'ozone nous permettent d'envisager sereinement un maintien de la qualité du pneu dans le temps, notamment en repoussant l'apparition des craquelures.

Pour vérifier toutes ces données, nous avons soumis le pneu à des tests validants nettement plus contraignants, mais les résultats ont conforté nos choix initiaux.

- Le Megamium Raid ne dispose pas de renfort kevlar anti-crevaisson comme l'Axial Raid ?

- Le kevlar a été très à la mode il y a quelques années. Pour le public, le kevlar est synonyme de renfort anti-crevaisson. Chez MICHELIN, nous pensons que le kevlar est une fibre très rigide qui n'épouse pas de manière totalement satisfaisante le travail et les déformations naturelles de la carcasse. Rassurez-vous, nous avons bien intégré la résistance à la crevaisson par le choix et dans la conception même de la carcasse tissée croisée du Megamium.

- A quelle pression conseillez-vous de gonfler le Megamium Raid pour l'utiliser au mieux ?

- Exactement comme l'Axial Raid. Ne changez pas vos habitudes. Et ne dépassez pas comme pour l'Axial Raid les 5 bars de pression.



- La livraison de la nouvelle série d'Axial Raid était prévue initialement pour octobre 2002. Pourquoi une livraison qui est intervenue plus tardivement chez CPA au printemps 2003 ?

- Le choix que nous avons fait de concevoir un nouveau pneu pour répondre à vos besoins, et le souci que nous avons eu d'affiner la mise au point par des tests validants très contraignants explique que la livraison de Megamium 650 B chez CPA ne soit intervenue qu'à la mi-mars. Mais je pense sincèrement que vous ne serez pas déçu par notre nouveau produit.

Interview de Philippe MAILLOU, C.P.A. Centrale du Pneumatique et Accessoires

- Vous diffusez depuis maintenant plus de deux ans, en tant que grossiste spécialisé "pneumatiques deux roues", et en accord avec la Confrérie des 650, le matériel 650 B spécifique à notre usage de ballades, randonnée et voyage. Pourquoi cet engagement ?

- Notre engagement renvoie à plusieurs raisons. Nous avons toujours eu en dehors de la Confrérie des 650 une clientèle importante pour le 650 B et nous avons toujours disposé d'un nombre important de références de pneus et jantes répondant aux besoins de cette clientèle. J'ajoute que les volumes que représente cette clientèle ne sont pas du tout négligeables.

- Est-ce la principale raison de votre engagement ?

- Non. Il y en a d'autres bien sûr, tout aussi importantes. Si nous nous sommes engagés de manière aussi volontaire pour faire aboutir le projet du nouveau pneu 650 B, c'est que nous croyons à l'association Confrérie des 650, au sérieux de son projet et à la qualité des actions qu'elle mène. Le travail que nous avons réalisé avec la Confrérie pour faire fabriquer par RIGIDA votre deuxième série de jantes 650 B, comme la diffusion conséquente depuis deux ans sur tout le territoire français des pneus Axial Raid a confirmé la qualité de nos engagements mutuels.

Et nous croyons en l'avenir du 650 B comme du renouveau de votre pratique de la randonnée et du voyage.

- Et ce nouveau pneu de randonnée 650 B ?

- Je rappelle que nous sommes sur le projet d'un nouveau pneu 650 B ou d'une nouvelle série d'Axial raid depuis maintenant plus de deux ans.

L'évolution de la distribution pneumatiques deux roues en France tend vers la constitution d'un réseau de grossistes



reprenant la totalité de la distribution de pneumatiques qu'assumaient en partie directement les manufacturiers... C'est notamment le cas de MICHELIN qui ne livrera bientôt plus directement les détaillants. C'est cette évolution majeure de notre métier que nous avons pris en



sollicité plusieurs fabricants, et notamment MICHELIN, par rapport à la demande de la Confrérie et au cahier des charges d'un pneu de randonnée type Axial Raid. C'est en définitive MICHELIN qui a été le plus réactif et qui a le mieux répondu à nos attentes.

- Quel est le rôle de C.P.A. par rapport à MICHELIN ?

- Le principe d'une petite série industrielle va de pair pour nous avec l'exclusivité de la distribution. MICHELIN a accepté de répondre à la demande conjointe de CPA et de la Confrérie des 650, à la condition de mettre en route une série de 3000 pneus. C'est beaucoup pour nous, et c'est un engagement financier de trésorerie très conséquent, puisque nous achetons toute la série en tant que grossiste ayant l'exclusivité du produit pour la diffuser en France et à l'étranger. Cela montre que nous y croyons. Il faut que les membres de l'association le sachent. L'expérience des deux dernières années sur l'Axial Raid et les volumes traités nous confortent dans notre engagement, sous réserve de continuer à travailler efficacement et de faire connaître l'existence, la facilité de diffusion et les qualités spécifiques de ce produit.

- Comment se procurer ce nouveau pneu MICHELIN Megamium Raid ?

- Ce que nous mettons à disposition des sixcentcinquantistes, c'est une efficacité logistique qui nous permet de livrer en 24H ou 48H n'importe quel détaillant en France. C'est ce qui fait notre force aujourd'hui. Il suffit donc que les membres de votre Confrérie s'adressent à leur détaillant préféré qui nous appellera pour passer la commande. Par ailleurs, l'ensemble des artisans-construc-teurs de randonneuses (Daniel Hanart, Horseau, Berthoud, Follis, Cattin, Rando-Cycles) travaillent désormais avec nous. Cela signifie donc, et je sais que vous y êtes attachés, que les produits 650 B (pneus, jantes, garde-boue) sont disponibles partout en France et ceci très rapidement. Contrairement à ce qui souvent est affirmé. C'est simplement une nouvelle manière de travailler

qui correspond aux impératifs d'aujourd'hui. Le stock est chez nous et c'est notre métier de l'assumer. Aux détaillants de nous appeler et de nous commander le produit.

qui correspond aux impératifs d'aujourd'hui. Le stock est chez nous et c'est notre métier de l'assumer. Aux détaillants de nous appeler et de nous commander le produit.

- Vous diffusez d'autres marques que MICHELIN ?

- Nous diffusons également les produits 650 B des marques concurrentes comme le SCHWALBE Renforcé, bien apprécié des tandémistes.

Nous sommes aussi en capacité de livrer aujourd'hui à l'étranger. Nous avons par exemple livré des jantes 650 B au Japon il y a quelques mois. Et nous apprêtons, en liaison avec la Confrérie, à livrer des Megamium Raid à des détaillants américains sur la Côte Est comme sur la Côte Ouest.

- Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

- La question humaine est pour nous fondamentale, même si nous avons bien évidemment une entreprise à gérer et à développer. Nous sommes très sensibles aux personnes qui croient encore en quelque chose, et qui s'engagent pour faire partager leurs idées. Et nous apprécions tout particulièrement les personnes qui ont l'amour du vélo et du beau vélo....

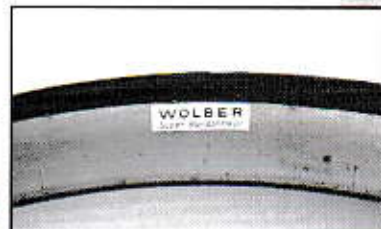


Petit historique et généalogie



Le VITTORIA Record 650 B: un pneu façon main italien des années 70, très léger (260gr), de section moyenne (26mm), peu diffusé en France à l'époque. Un pneu de collection aujourd'hui. A mettre en parallèle avec le pneu français artisanal, façon main, MUTAN 650B, très léger également, essentiellement commercialisé par les Cycles Alex SINGER dans les années 80.

Le WOLBER Super Randonneur : la référence depuis le début des années 60, et ceci pendant plus de 30 ans. De nombreuses générations de pneus, et des étiquettes qui ont peu évolué dans le temps...



Le MICHELIN Hi-Lite Road 650 x 32 B : le successeur du MICHELIN BIB TS 32 lancé en 1977-1978. Deux versions successives : le pneu MICHELIN de la première moitié des années 90.



Le MICHELIN Axial Raid : l'évolution du BIB TS 32 et du Hi-Lite Road, la bande de kevlar en plus lancée. Un pneu en 1997, déjà en progrès par rapport à ses prédécesseurs et issu de l'action persévérante d'Henri Bosc, notre Président d'Honneur.



L'héritier !



Prem'



Et ce fut moi l'Elu ! Un peu par chance car placé au point de chute du parachutage programmé de l'une des deux paires de pneus prototypes négociés par le Président, lui-même beaucoup trop pris, professionnellement et familialement, pour profiter de cet honneur. Oui, oui, parfaitement, un honneur ! C'est pas tous les jours que l'on teste un nouveau pneu en 650 B.

Il y a encore quatre ans, certains sixcentcinquantistes défaitistes en étaient à essuyer leurs yeux humides de chaudes larmes en regardant le fond des tiroirs vides chez les vélocistes, même les mieux intentionnés. La tête basse, en se contant les uns aux autres leurs nostalgiques souvenirs, ils redoutaient le jour où ils devraient suivre le corbillard conduisant à sa dernière demeure feu le Sixcentcinquante.

Pour nous, engagés le mors aux dents dans la lutte, la cause était noble et donc crédible. Nous y avons crû, nous y croyons encore, dopés par les actions menées et par les résultats déjà atteints. Mais l'obtention d'un nouveau pneu fabriqué par Michelin pour le 650 B, ça c'est quelque chose. Oui, j'ai bien dit ! Un nouveau pneu, avec une nouvelle gomme et des spécificités techniques adaptées à notre pratique, car expliquées au constructeur par notre grosiste C.P.A. et par nous-mêmes. Alors trois mille pneus envahissant les rayons de l'entrepôt de Marmande et représentant la première série d'une production que nous savons pérenne, c'est la concrétisation de quatre longues années de travail acharné mais, heureusement, efficace. C'est, dans un marché morose à tous les points de vue, une réelle victoire pour un standard que l'on disait moribond. Alors, être le premier à rouler dessus... tiens, j'en ai les yeux qui piquent ! Et je voudrais remercier mon producteur sans qui je ne serais pas là et toute l'équipe du film... ah non, ça, c'est le papier pour la cérémonie des Césars.

Bon ! Trêve de balivernes, je déconne parce que c'est une seconde nature, mais c'est sûr l'émotion est là et, en avant première, avant que,

dès la première quinzaine d'avril, vous passiez commande afin de tester le petit nouveau, voici mes premières sensations.

J'ai d'abord ouvert la petite boîte en carton ; les pneus sont là, bruts, sans présentation particulière. Normal, ces deux-là ne sont pas destinés à la vente, ce sont des prototypes qui nous sont envoyés par le responsable Michelin avec lequel nous entamons une collaboration que nous souhaitons la plus longue et la plus fructueuse possible. L'échange de bons procédés consiste à faire remonter le plus vite possible les premières analyses afin, d'une part, de faire progresser notre pneu et, d'autre part, d'aider techniquement à notre niveau et en direct de la route, le service Michelin gestionnaire de la fabrication des pneumatiques vélo.

Au toucher d'abord. La matière, prise en main, allume un contact presque sensuel qui véhicule une impression de moelleux qui se vérifiera plus tard. A priori, une gomme plus souple que sur notre déjà superbe Axial Raid ; moins sèche, moins râpeuse, tout en conservant un fort grip qui empêche le doigt de ripper trop facilement. La matière noire se laisse malaxer en douceur et promet pour plus tard un confort de pullman, d'autant que la nouvelle carcasse toilée laisse les flancs beaucoup plus souples, de moins fortes apparences et de moins fortes sensations textiles. Au look, pas vraiment de différence avec un Axial : la même largeur de 32 mm, la même forme légèrement ovale et les mêmes pointes de diamant autour d'une étroite bande de roulement. Seule la couleur noire fait différer au regard ce nouveau Michelin Megamium Raid de l'Axial Raid. Le

pneu tout noir, c'est la tendance du moment. On aime ou on n'aime pas, question de goût, mais le look racé de mon Singer bleu ciel, lui, s'accommode assez mal de ce noir intégral. Peut-être y gagne-t-il, par contre, un encore plus grand classicisme ? Affaire de goût, répétons-le. Dans le contexte actuel d'un milieu sixcentcinquantiste en pleine restructuration, il faut quand même se poser la question de la bonne adaptation de cette note d'austérité à la vision des cyclos que nous cherchons à convaincre, le plus grand nombre issu de milieu où pétaradent les couleurs et le clinquant. La question peut être débat-



Le photographe photographi

tue, mais elle est très nettement secondaire et de toute façon hors de nos possibilités de choix.

Une petite demi-heure de mécanique pour équiper mes jantes des nouvelles gomme et me voilà sur la route. Au passage, la remarque anecdotique que la couleur noire de ces gummis a au moins du bon pour les gougnafiers qui, comme moi, barbouillaient copieusement les flancs des Axial de tâches noires déposées, lors du montage, par leurs doigts emplâtrés. Le look n'y trouvait pas son compte. Avec le noir : n'y vu, ni connu, je t'embrouille ! C'est un point qu'il fallait signaler car il peut ôter des complexes...

Question pression ? Grosso modo les mêmes que pour l'Axial. Le constructeur préconise 5 kg/cm² maximum. Pour ma part et pour un poids aux alentours des 80 kg, une pression sensiblement inférieure, aux alentours de 4 kg/cm² semble idéale pour une pratique douce, même si les copains recherchant un rendement optimum, malheureusement au dépend du confort, pourront toujours souffler quelques 500 g de plus.

Dès les fesses posées en selle, la première impression se

confirme : question confort c'est un must. Certes, les points de références ne sont plus aujourd'hui légions, le souvenir du légendaire Super-Randonneur est bien loin, les marques et les modèles (dans tous les diamètres) se sont étioilés comme peau de chagrin et seuls s'offrent à la comparaison le Schwalbe H.S. 159 et notre Michelin Axial Raid. Après plusieurs centaines de kilomètres roulés sur ce nouveau 650 B, ma conviction est faite que le petit nouveau apporte, à mes petites fesses et à mes os qui, avec le temps, apprécient de plus en plus le moelleux et la sérénité, le meilleur confort qu'il

leur fut donné de connaître. Sur des routes parfaitement connues, j'ai pu apprécier la différence de réaction de ce Megamium Raid par rapport à mes Axial Raid. La souplesse de la gomme, déjà ressentie au toucher, se confirme au roulement. Les inégalités de la route, si elles ne peuvent être gommées, sont absorbées en douceur, dans une grande impression d'arrondissement des angles, sans heurt ni vibration désagréable. Autre critère de jugement à mon sens, le son produit par la réaction de la machine lors du franchissement d'une irrégularité de la route, plaque d'égout ou de goudron. Au son relativement sec lors de l'utilisation de l'Axial succède un bruit plus sourd, plus grave, plus rond et témoin d'une plus parfaite absorption de l'obstacle par la gomme.

En terme de rendement, le petit plus existe, mais il semble moins flagrant qu'en ce qui concerne le confort. A sa décharge, notons que notre valeureux Axial Raid, fils du non moins valeureux Hi-Lite Road et petit-fils du mythique Bib TS 32, ne donnait déjà pas sa part au chat quand il s'agissait de prendre le guidon par en-dessous. La barre était déjà haute, le Megamium Raid l'a probablement dépassée, c'est déjà un exploit. Compte tenu de ma connaissance des circuits empruntés et sur lesquels j'ai traîné ma carcasse par tous les temps et en toutes saisons, j'estime le gain de rendement aux alentours d'une demi-dent. Même si le fait de retirer une dent à l'arrière m'aurait encore demandé un effort que je ne me résigne jamais à fournir, le Megamium Raid a largement adouci l'utilisation de mon braquet de base. Analyse confirmée en côte où certains passages ont été franchis sinon dans l'exubérance (que je n'atteins que très rarement quand la pente affiche plus de neuf pour cent) au moins dans la douceur.

Toujours sur le compte de la gomme, j'ai perçu tout au long de ces kilomètres un agrément de comportement qui m'a fortement séduit. Sans aucune réaction violente, toujours à l'intérieur d'un cadre que je qualifierai de cyclo tant son comportement me semble coller à l'esprit cyclo-touriste de rigueur nonchalante, ce pneu remplit parfaitement son rôle de précision de guidage, d'adhérence et de tenue de route. Ses réponses, instantanées,



à la sollicitation ne sont jamais prises en défaut, mais, surtout, elles surviennent dans un climat toujours serein, de progression et de douceur et fondent la réaction de la machine dans le souhait de tranquille efficacité du véritable cyclo.

Seul le critère de longévité n'a pu être testé. Même pour un bon rouleur qui engrange les kilomètres comme d'autres les calories, il faut quand même un certain temps pour épuiser un pneu du niveau de celui-là. Mais là encore, comparons avec l'Axial et convenons que ce serait bien le diable si le nouveau n'arrivait pas à se rapprocher du niveau de l'ancien. Pour conclure, ne tombons pas dans le piège du journaliste lambda qui, dans le but de toujours coller à l'actualité, brûle aujourd'hui ce qu'il a adoré hier, ne critiquons pas en 2003 ce que nous avons tant aimé en 2002. L'Axial Raid fut et reste un excellent pneu. Et si le fruit des négociations entre Michelin, C.P.A. et nous avaient été la poursuite de sa production, nous aurions tous été ravis de la belle réussite. Cependant, et puisque compte tenu des réalités évidentes (la Confrérie propose et Michelin dispose), ce dernier a préféré concevoir un nouveau produit, reconnaissons aujourd'hui le professionnalisme des concepteurs de ce Megamium Raid qui ont parfaitement adapté leurs contraintes industrielles et économiques à notre demande spécifique et ont réussi à franchir un pas de plus dans la qualité.

Il y aura quatre ans dans quelques semaines, la toute première (mais pas la dernière, il y en a eu un certain nombre depuis) très longue discussion téléphonique entre Philippe et moi-même débouchait sur un constat et sur un but à atteindre. Le constat, c'était l'évidence de la disparition prochaine de tous les types de matériels réellement cyclo-touristes. Le but, puisé au feu de la passion, pour la conservation d'un patrimoine et, au-delà, pour d'abord la préservation puis le développement d'une certaine façon de penser vélo en rapport avec une véritable qualité d'être humain, était d'atteindre





à la remise en circuit commercial d'une véritable roue cyclo-touriste faite d'une bonne jante et d'un très bon pneu, sur lesquels pourraient s'appuyer toutes les bonnes volontés. Aujourd'hui, les jantes Rigida Aries permettent le roulage de nos randonneuses et l'arrivée de ce nouveau pneumatique, très performant, parfaitement conçu sur les critères propres à une véritable activité cycliste de voyageurs et d'épicuriens et, de surcroît, pérennisés grâce à nos accords et à l'investissement de C.P.A., offrent aux cyclos ayant choisi le 650 B la possibilité de sortir des traces cyclistes trop balisées par les servants du paraître. Cocorico ? Non, le but n'est pas là. Mon projet, en revenant sur une époque pas si lointaine où l'avenir était encore bien incertain, demeure de rester clair. Je souhaite simplement insister sur l'exceptionnel du fait et, en quelques mots, bien vous faire comprendre à quel point, comme à La Poste, l'arrivée de ce pneu : " pour une nouvelle, c'est une bonne nouvelle ". Au faîte de la lutte pour la survie, non pas seulement du 650 B, mais de toute l'activité cyclo-



touriste, nous avons, depuis de longues années, encaissé beaucoup de soufflets de provenances diverses et avalé beaucoup de couleuvres qui s'insinuaient au travers de nos rangs à des fins relativement sournoises. Les efforts, les difficultés, les déplacements, les argumentations ont été multiples et pas toujours suivis d'effets. Alors, considérez ce que représente la naissance de ce pneu et, surtout, les conditions (partenariat et pérennité) dans lesquelles nous en disposons aujourd'hui. C'est une naissance ? Oui, c'est aussi une renaissance. Comme au 15ème siècle, une avancée hors de l'obscuran-

tisme ambiant.

Tiens, j'ai pris mon pied sur la route, j'ai pris une grande étincelle au moral, alors j'arrête là mon blabla d'essayeur d'occasion, je vous quitte, je stoppe ma machine et je la pose devant un bistrot pour fêter l'événement. Parce que là, ça s'arrose !!! Tchou et à la bonne vôtre !

Le Secrétaire de la
Confrérie des 650

COMITE DIRECTEUR DE LA CONFRERIE DES 650

Avenue de Montpellier - 34270 CLARET - Tél 04-67-74-33-91

Site Internet : confreriesdes650.org / e-mail : confreriesdes650@wanadoo.fr

- **Président**, chargé des relations avec les fabricants : **Philippe PETIT** Tél 03-20-07-05-39

- **Secrétaire**, Rédacteur en Chef du "650" : **Patrick JEAN** Tél 04-67-74-33-91

- **Secrétaire-Adjoint**, chargé des relations publiques : **Jean LLACER** Tél 04-68-39-58-42

- **Secrétaire-Adjoint** : **Marc CASO** Tél 04-67-32-55-04

- **Secrétaire-Adjoint** : **Claude FLOUROU** Tél 04-67-96-24-4

- **Trésorier** : **Yves BROUARD** Tél 04-70-09-00-07

- **Responsable Internet** : **Jean-Claude ALLONNEAU** Tél 01-30-55-34-03

- **Membres** :

Bernard DEL SOCORRO Tél 04-67-72-97-32, **René LUCHAIRE** Tél 04-67-44-56-87

"Le 650", bulletin de liaison de la Confrérie des 650

Tirage du numéro spécial hors série du "650" 1 250 ex. N° ISSN 1265-4078

Directeur de la publication : **Philippe PETIT**, Rédacteur en Chef : **Patrick JEAN**

Imprimé par MARAVAL IMPRIMEURS 17, rue Valbrune 34220 SAINT-PONS-DE-THOMIERES