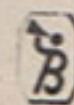


# SCOOTER ET CYCLOMOTO

MARS 1962  
11<sup>e</sup> ANNÉE N° 117  
LE NUMÉRO :  
I NF

essai du 50 cc Honda sport c. 110





**A vous aussi...**



**BBV**

**BB3**

**... un "BB" Peugeot apportera de la joie**

- **Stabilité, sécurité, propreté, légèreté de conduite inégalées.**
- **Robustesse à toute épreuve.**
- **Entretien insignifiant et consommation dérisoire.**

Il y a toute une gamme de cyclomoteurs B.B. PEUGEOT adaptée à tous les budgets et à tous les usages :

- **BB1 à coupleur auto-progressif Centri**
- **BBV à coupleur et variateur conjugués**
- **BB3 à 3 vitesses. Nouveau bloc moteur "62"**

Faites vous-même un essai de nos nouveaux modèles, sans le moindre engagement de votre part: vous déciderez ensuite au mieux.

Vente à crédit par la DICOMA aux conditions les plus libérales.



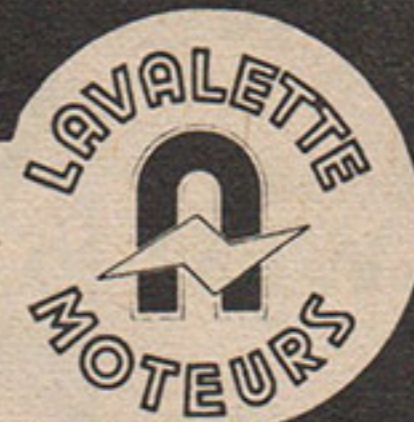
**Peugeot**

Nous préconisons le mélange ENERGOL



Tous nos modèles sont en vente chez les agents des marques PEUGEOT et GRIFFON

# Paloma



S.N.E. Paloma : 32, Avenue MICHELET - SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60

## SUPER STRADA

3 cv - 3 vit.

*Seigneur des monts et des plaines, pur sang magnifique*

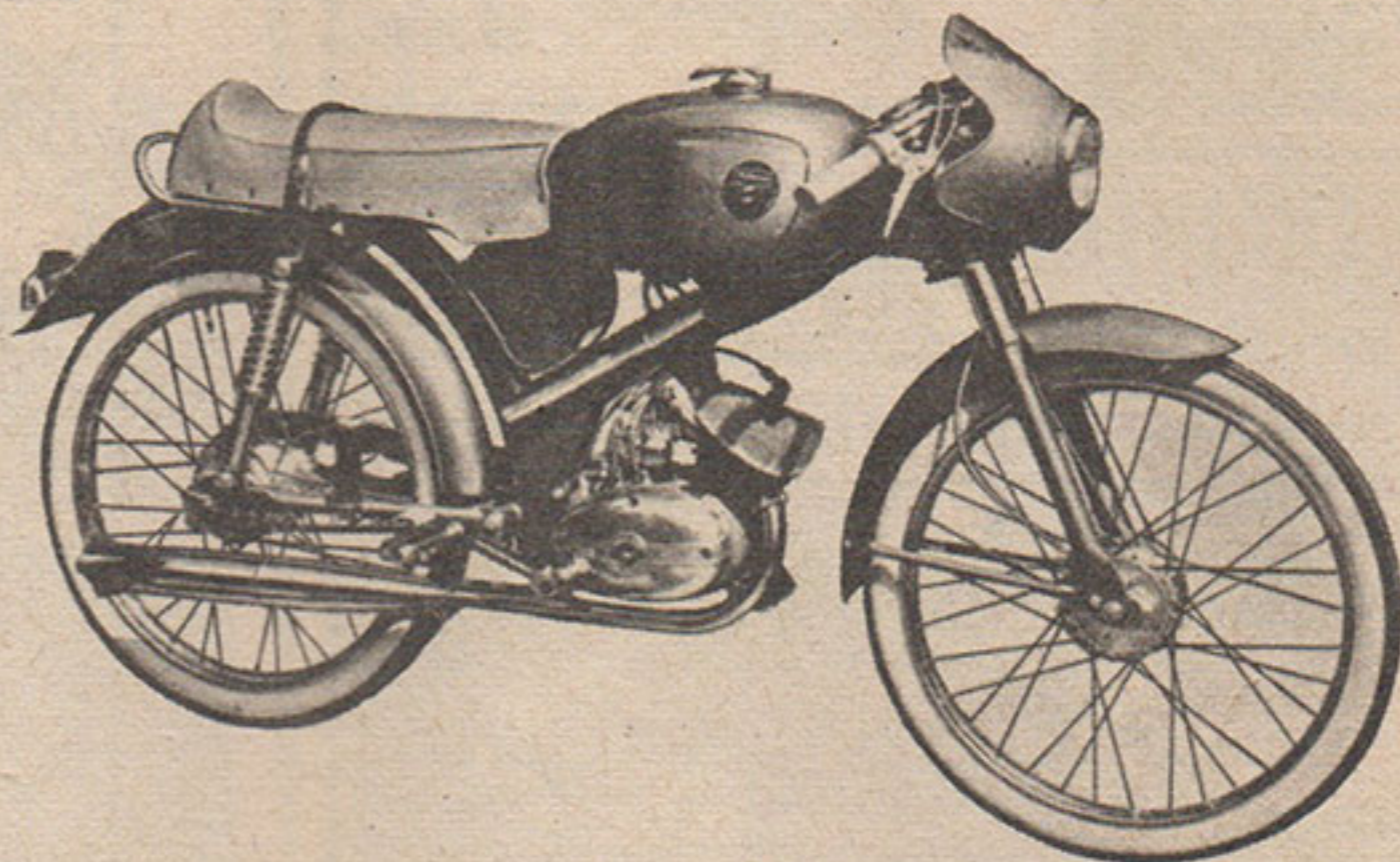
*Puissant... Râblé... Fidèle...*

*Voici plein de fougue*

**SUPER STRADA**

*... la route joyeuse*

Moteur LAVALETTE-MORINI F. - 3 vit. - 3 cv - 50 cc - Freins AV et AR tambours gros corps - Cde du frein AR par pédale - Suspension AV et AR - Pare-brise - Compteur de vitesse - Avertisseur élect. - Pneu AR 23 x 2,25 renforcé et une seule chaîne de transmission.



# SPORTS !...



## SUPER FLASH

3 cv 75 - 3 vit.

*Roi des espaces et du temps, vif comme l'éclair au ciel d'été.*

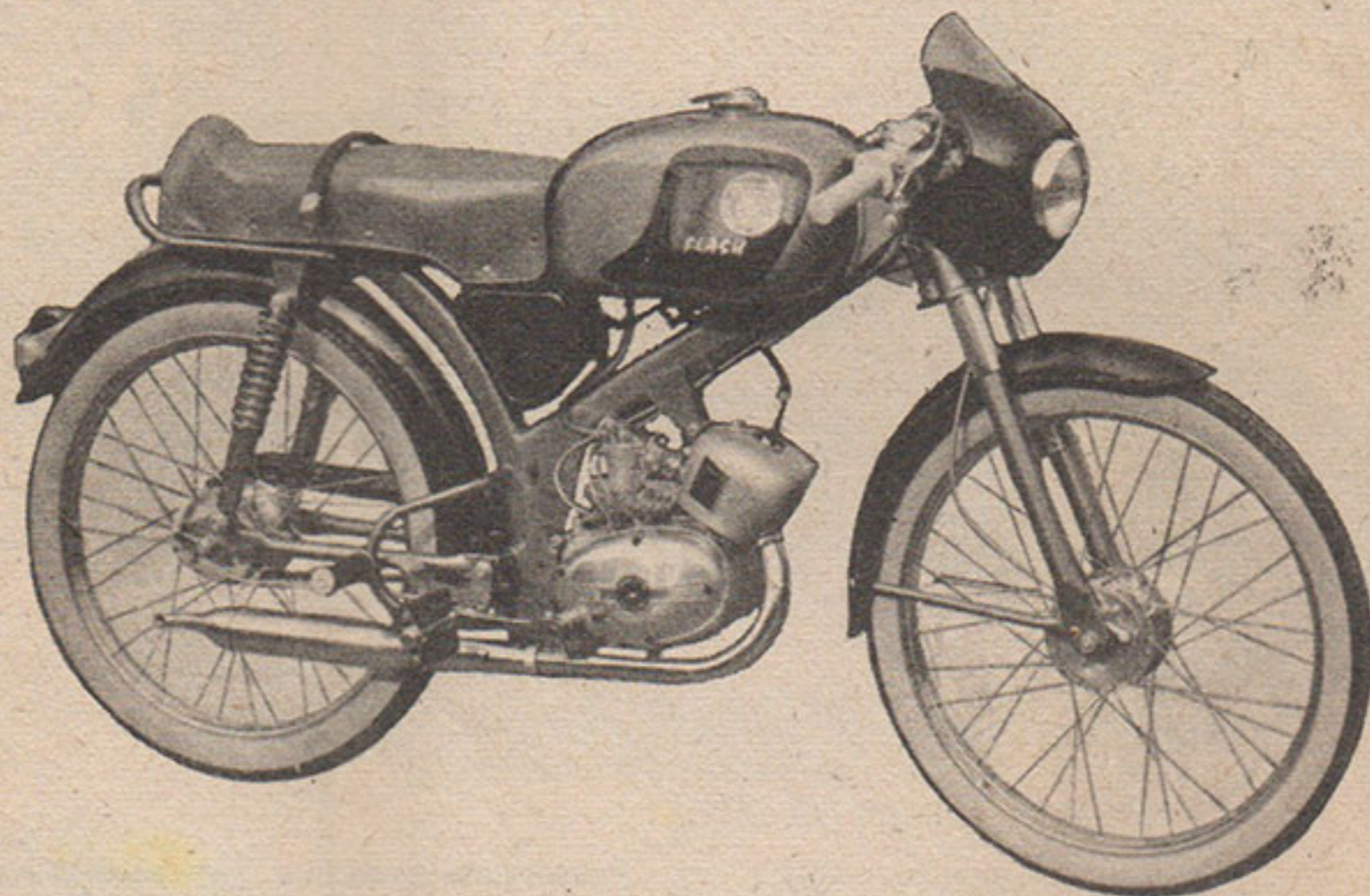
*Ardent... Vigoureux... Imbattable...*

*Voici ivre de liberté*

**SUPER FLASH**

*... vacances merveilleuses*

Moteur LAVALETTE-MORINI F. - 3 vit. - 3 cv 75 - 50 cc - Freins AV et AR tambours gros corps - Cde du frein AR par pédale - Suspension AV et AR - Pare-brise - Compteur de vitesse - Avertisseur électrique - Pneu AR 23 x 2,25 renforcé et une seule chaîne de transmission.



# "Nouvelle Vague"

Elle chausse jeune!

Pour Motos, Scooters, Velomoteurs.

La botte  
**FAR-WEST**

MARQUE DÉPOSÉE

En vente dans les bons  
magasins de chaussures  
*Adresses sur demande*

É'S IOWA  
MAULÉON (B.-P.)



En vachette  
box noire  
molletonnée.



59.95 NF

**SANS CRAINTE**

confiez votre

**ZUNDAPP**

au seul spécialiste Parisien

**L. FRANÇOIS**

88, rue des Rosiers — ST-OUEN — ORN. : 79-61

Agent officiel



- Recordman du « Bol d'Or »  
Side-Car sur ZUNDAPP KS 601
- Diplômé des usines Zundapp

Expédition de toutes  
pièces détachées : France  
Communauté, Etranger

Essayez dans nos magasins le Falconette 4 vitesses

Ouvert tous les jours sauf le mardi

# Leclercq

78-80, Avenue du Général-Leclerc  
**BILLANCOURT - MOL. 15-46**

AGENT EXCLUSIF

BOULOGNE-BILLANCOURT

DES CELEBRES CYCLOMOTEURS SPORT

*itom*

**ITAL**

*Ginbetta*  
**PERIPOLI**



LE CREDIT LE PLUS LONG

ET LE PLUS AVANTAGEUX!

—□—

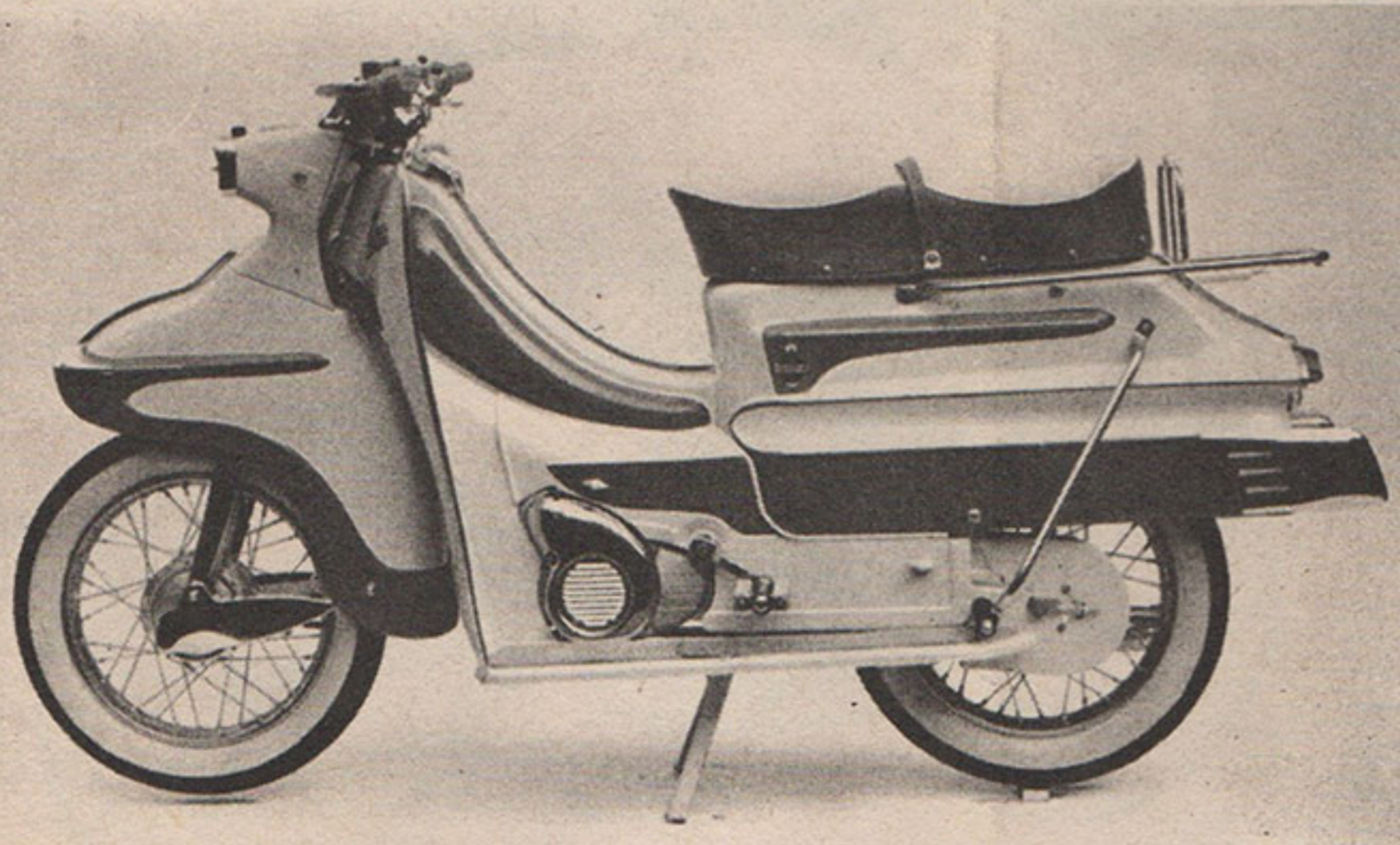
OCCASIONS — GARANTIE TOTALE

—□—

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

CREDIT

# LA PARISIENNE



UTILISEZ  
EXCLUSIVEMENT



Protection intégrale par pare-jambes et planchettes repose-pieds pour les deux personnes — Barres anti-chute chromées — Suspension avant et arrière à amortisseurs hydrauliques — Guidon caréné comprenant le compteur kilométrique à partir de la boîte — Gros moyeux de 120 mm de diamètre à broche et à amortisseurs en caoutchouc et à plateau cimenté trempé et à denture fraisée — Petits pneus 14 x 3 à grosse section et à flancs blancs — Moteur 49 cc — 3,15 CV grim pant des côtes de 24 % — Moteur à turbine — Une seule chaîne — 4 vitesses à commande à la main.

**Société Française A. CLAEYS** — WARNETON (Nord) — Tél. : 22 à Deulemont

# MOTOCISTES !

ne vous cassez plus la tête !



GALLOUX PUBLICITE

## LE DÉPANNAGE PAR L'IMAGE

La grande difficulté des Motocistes est de réunir deux conditions : avoir une bonne formation professionnelle pour faire un « diagnostic » rapide, et posséder une documentation technique complète et à jour.

LA METHODE ENCYCLOPEDIQUE DE MECANIQUE « 2 ROUES » est indispensable aux Motocistes « à la page ». C'est en même temps un cours de mécanique et un Manuel Général de Réparation des principaux types Européens. 600 illustrations détaillées, un texte clair, expliquent la technique, décrivent les opérations complexes de dépose, réparation, repose et mise au point de tous les organes.

En huit mois d'études attrayantes, en y consacrant 1 heure par jour de lecture attentive, vous connaîtrez à fond tous les « cyclos », scooters, vélomoteurs, motos, tous les meilleurs « trucs » de métier, réglages normaux et de compétition.

Cette Méthode vous sera IMMEDIATEMENT profitable à l'atelier. Par elle vous serez vraiment un SPECIALISTE HAUTEMENT QUALIFIE avec des références uniques, bien payé, capable de choisir sa situation.

**DOUBLE GARANTIE** { Essai gratuit d'un mois  
Satisfaction finale ou remboursement total.

### AVANTAGES PERMANENTS

Consultations techniques. Organisation de placement. Certificat de scolarité, etc...

### ECOLE

DES TECHNIQUES NOUVELLES  
20, rue de l'Espérance, Paris-13<sup>e</sup>

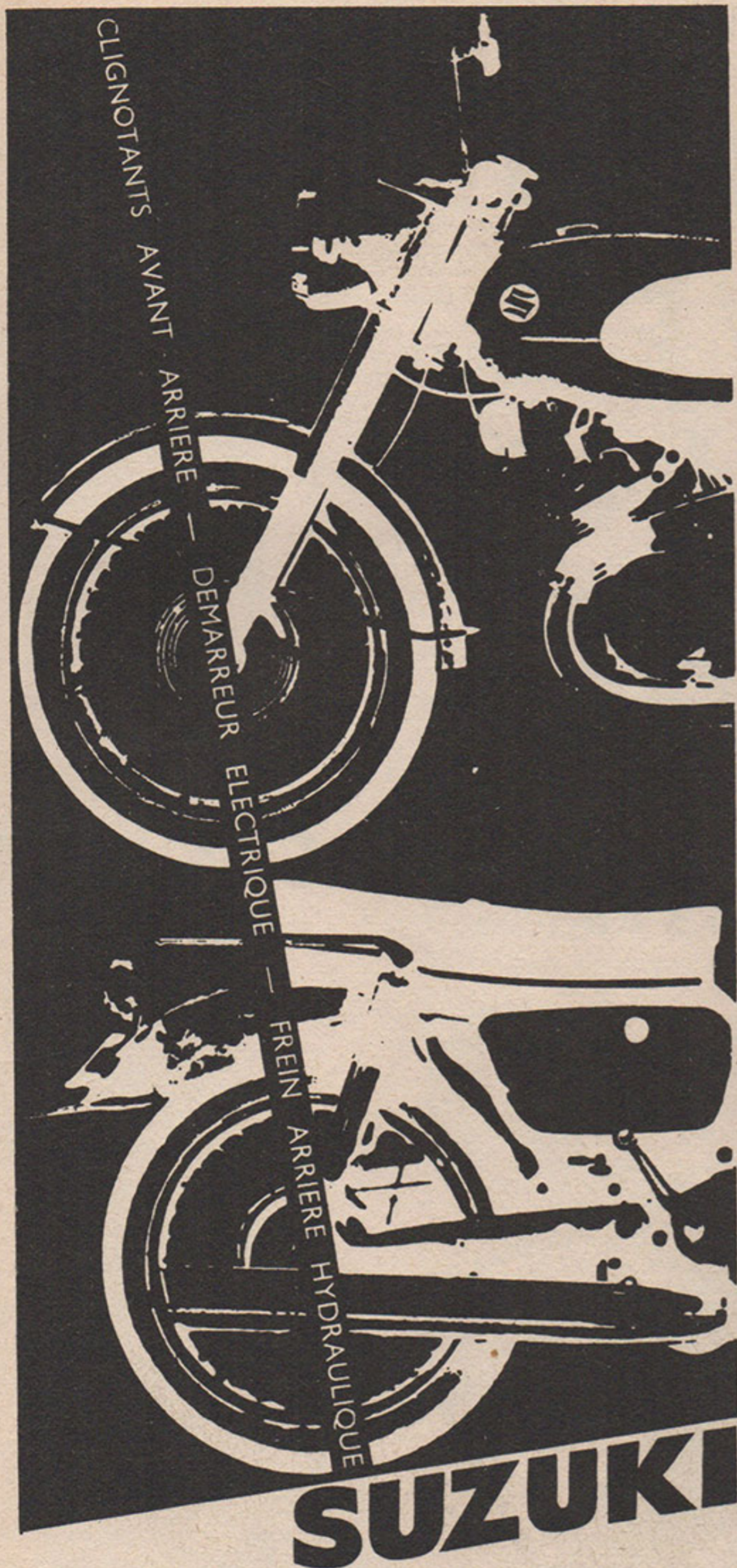
Messieurs,  
Veuillez m'envoyer sans frais, ni engagement votre documentation complète et illustrée. N° M. 56 « 2 ROUES ».

Monsieur .....  
Profession .....  
Adresse complète .....

**BON**

à découper

pour être renseigné  
rapidement envoyer  
ce bon sous 48 heures



BOUGIES  
HITACHI

50 cc 1.350 NF  
125 cc 2.390 NF  
250 cc 3.090 NF

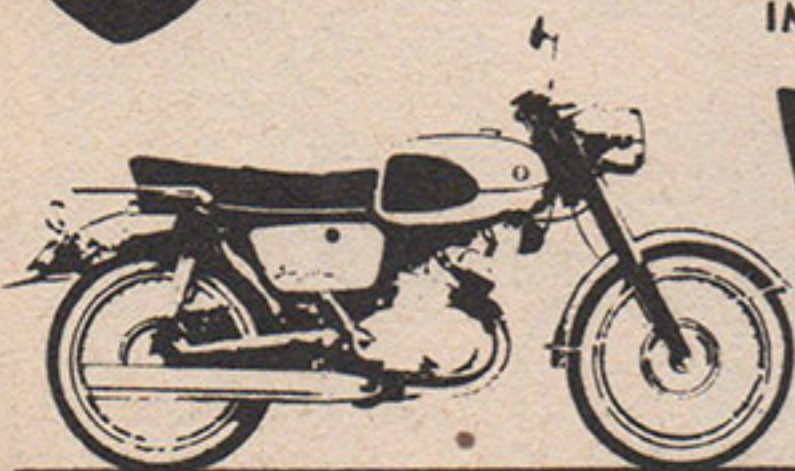
A.I.P.

IMPORTATEUR

IMPORTATEUR

*Pierre*  
**Bonnet**

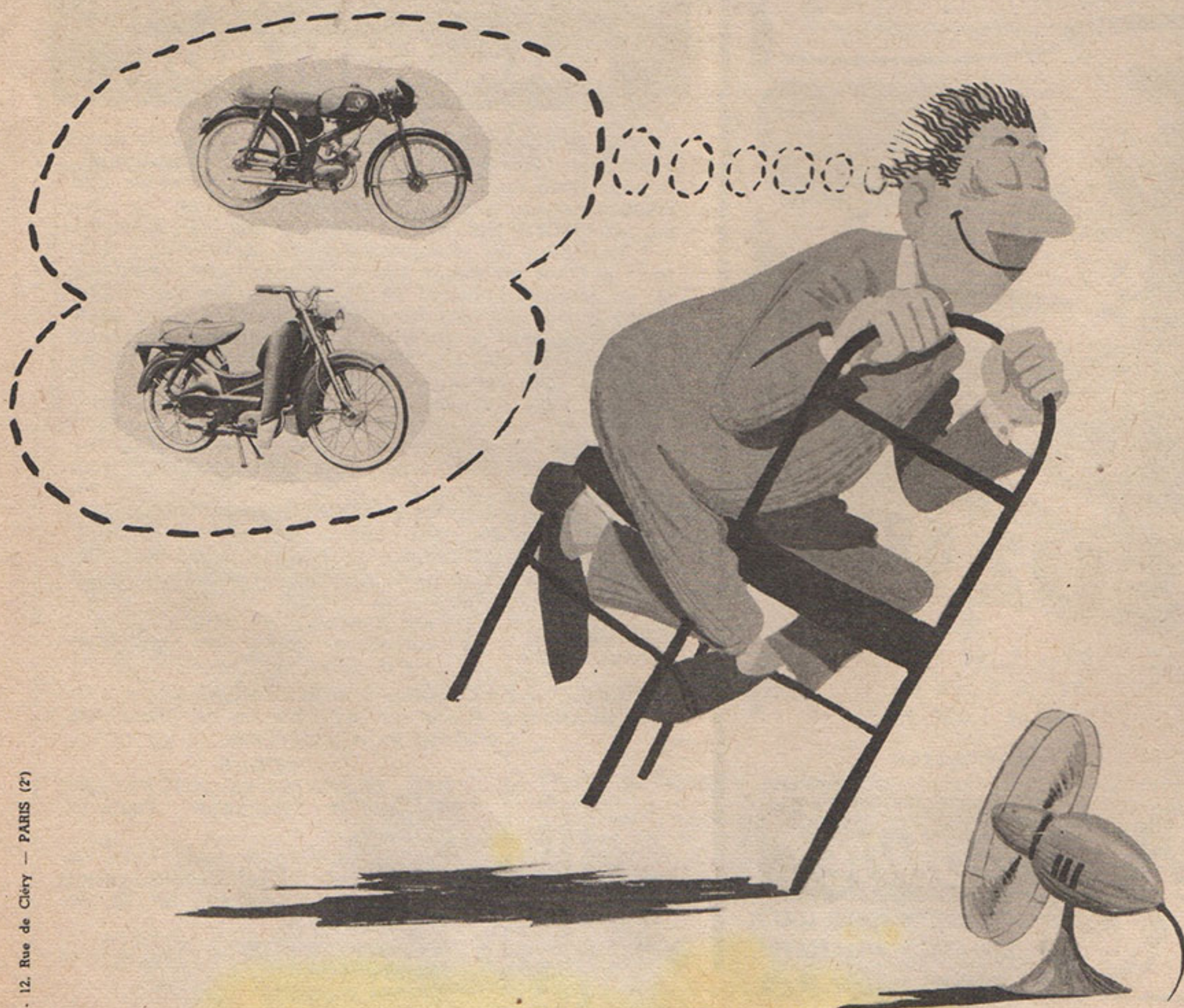
80, AVENUE DU GENERAL LECLERC  
BOULOGNE - BILLANCOURT  
Téléphone : MOLitor 60-99



VOUS AUSSI  
VOUS AVEZ  
BESOIN D'UNE

**Palloma**

UN AGENT EST SUREMENT A VOTRE PORTE



...DE BONNES ADRESSES DANS LA REGION PARISIENNE

**CENTRAL SPORT**

6, rue des Petits-Champs,  
GUT. 60-14 PARIS-2<sup>e</sup>

**G. MONNERET**

7-9, Boulevard Beaumarchais  
TUR. 96-56 PARIS-4<sup>e</sup>

**DYNAMIC - SPORT**

149, rue Montmartre, PARIS-2<sup>e</sup>  
GUT. 19-30

**JUDENNE**

25, av. Parmentier, PARIS-11<sup>e</sup>  
ROQ. 07-60

**LEGUILLOCHET**

68 bis, rue du Poteau, PARIS-18<sup>e</sup>  
MON. 02-37

**LADEVÈZE**

170, av. de Clichy, PARIS-17<sup>e</sup>  
MAR. 09-79

Toutes reprises en 1<sup>er</sup> versement

**Roger LALA & ses Fils**

194, avenue du Maine, PARIS-14<sup>e</sup>  
SUF. 50-12

**FREDERIC**

182, rue Paul-Vaillant-Couturier,  
BOI. 46-85 NANTERRE

**R. DEBUSSCHE**

1, rue Carmen, L'HAY-les-ROSES  
ROB. 28-69

**D. MÉLIS**

97, rue d'Alleray  
LEC. 94-12 PARIS-15<sup>e</sup>

**ZOSI**

136, r. P.-Brossolette, MALAKOFF  
ALE. 12-93

**C. RÉAULT**

93, av. J.-B. Clément, BOULOGNE  
MOL. 98-67

**BORNE**

(Agent EUROP)  
23, rue Auguste-Delaune  
PLA. 28-89 SAINT-DENIS

**CYCLES RAY - BANCOD**

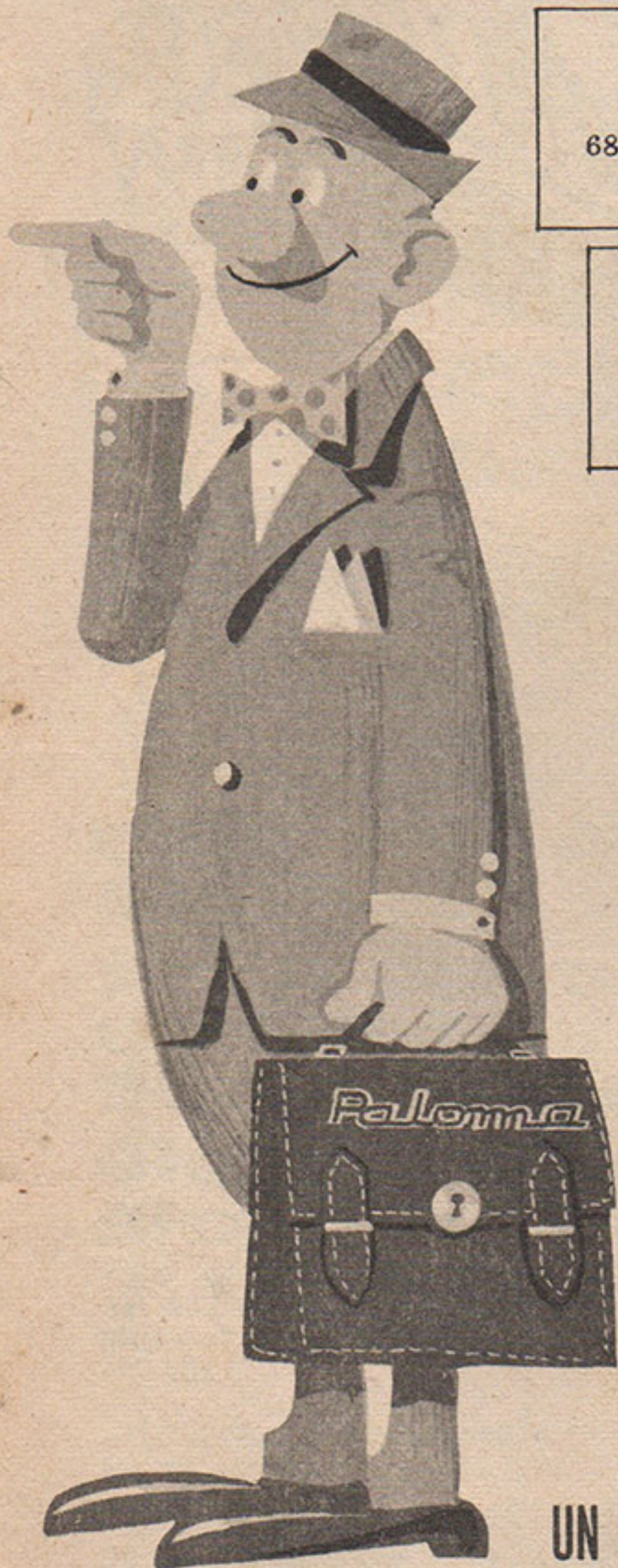
34, avenue Gabriel-Péri,  
GRE. 63-73 GENNEVILLIERS

**DEGUSSEAU**

58, rue de Buzenval, PARIS-20<sup>e</sup>  
ROQ. 98-31

**REYNAUD**

336, r. Gabriel-Péri, COLOMBES  
CHA. 54-83



UN CHOIX EXCEPTIONNEL DE CYCLOS SPORT, TOURISME, ETC ...

**Palomma**

DES KILOMETRES DE SECURITE

**ON DEMANDE MECANICIEN MOTORISTE  
COMPETENT. HAUT SALAIRE...**

Lisez les journaux corporatifs, ces annonces foisonnent  
Mais ATTENTION, SEUL, le mécanicien ayant de  
solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-  
vous être candidat avec toutes chances de succès ?

Suivez nos COURS SUR LES MOTOCYCLES chez  
vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques  
mois d'études faciles, nous ferons de vous le  
SPECIALISTE RECHERCHE, et surtout, BIEN  
PAYE. - Préparation C.A.P. Mécanicien

Demander AUJOURD'HUI MEME notre documentation  
gratuite N° 11 - Grandes facilités de paiement accordées

**Écrivez : COURS TECHNIQUES AUTOS**

Pour la France : SAINT-QUENTIN (Aisne)


Pour la Belgique : 117, av. Henri-Jaspar, Bruxelles-6



**IDÉALO**  
PRODUIT TEINTURE IDÉALE

*imperméabilise*  
**TOUS TISSUS**  
PEUT S'EMPLOYER A FROID

Tous les scooters  
**Peugeot**  
sont équipés en série



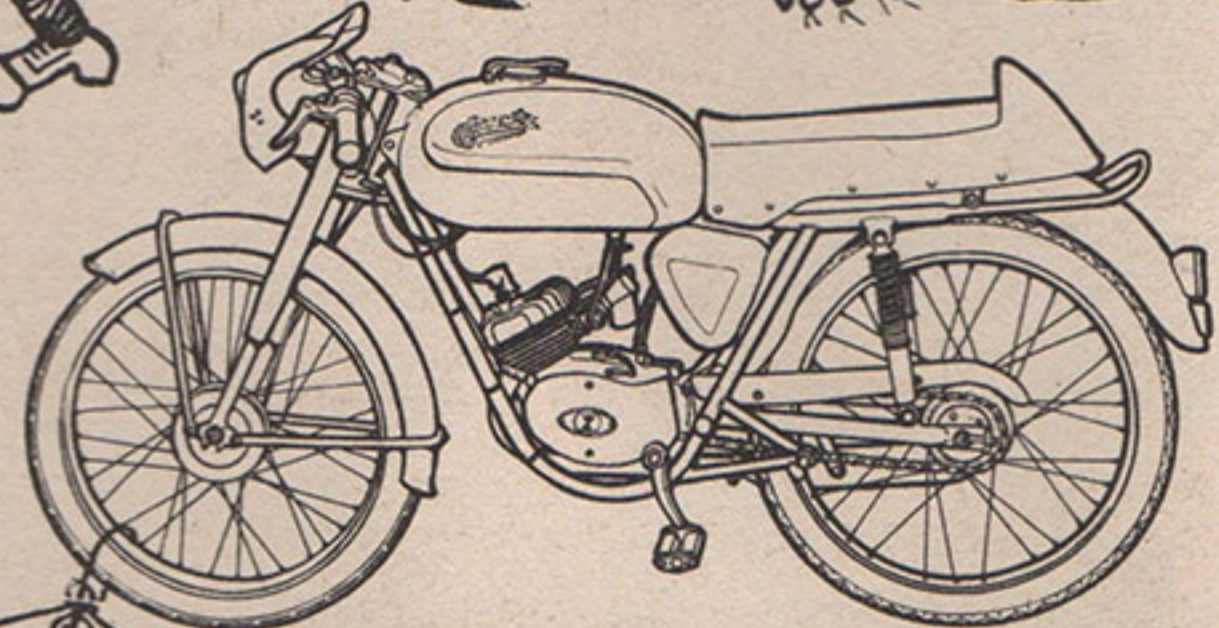

avec la  
**SUSPENSION CAOUTCHOUC  
& L'ANTIVOL  
NEIMAN**

**DYNAMIC - SPORT**  
149, rue Montmartre - PARIS 2<sup>e</sup> - GUT 19.30 - Métro : Bourse

**TOUTES LES MARQUES :**  
SCOOTERS 125 cmc : **FERME LE LUNDI MATIN**  
RUMI - LAMBRETTA - VESPA  
CYCLOS-SCOOTERS 49 cmc :  
FLANDRIA PARISIENNE - PUCH D.S. 50 - COMO (Morini)  
CYCLOMOTEURS 49 cmc SPORT et TOURISME :  
PERIPOLI - HONDA - ITOM - PALOMA - PEUGEOT -  
N.S.U. - VIVI - FLANDRIA - PUCH - MOTOM - ITAL-JET  
et OCCASIONS RECENTES :  
LAMBRETTA, VESPA, RUMI, motos françaises et étrangères  
ttes marques et cyclomoteurs sport et tourisme ttes marques

**VENDUES AVEC GARANTIE TOTALE 3 MOIS**  
CREDIT : 20 % comptant, solde de 4 à 18 mois.  
Expéditions, Réparations, Peinture, Pièces détachées  
Achat et reprise ferme de tous DEUX ROUES  
(Liste des occasions et renseignements contre 3 timbres)

DE NOUILLORQUE A PARIS,  
PARTOUT CE N'EST QU'UN CRI  
**GIULIETTA AH! AH! C'EST MOI!**



**FABRICATION  
100% ITALIENNE**

**la machine  
de vos rêves  
le cyclô sport  
le plus vendu  
dans le monde  
partout copié  
... jamais égalé**

GIULIETTA G S S  
1.250 NF  
GIULIETTA TURBINE  
1.300 NF

+ TAXES LOCALES  
SUPPLEMENT POUR  
COMPTEUR ..... 25 NF

IMPORTATEUR  
**Pierre  
Bonnet**

78, Avenue du Général-Leclerc  
BILLANCOURT - MOL. : 60-99

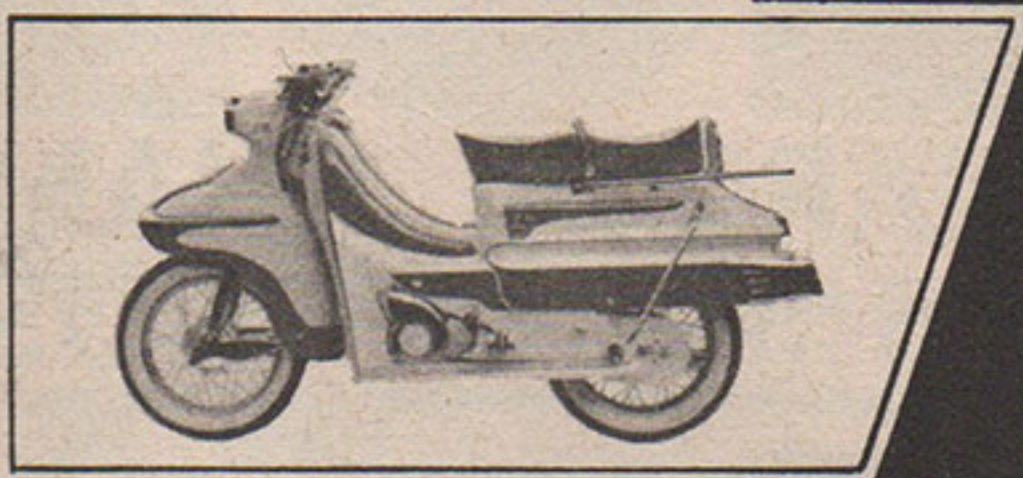
ET A VOTRE SERVICE, LES 400 MEILLEURS  
AGENTS, REPARTIS DANS LA FRANCE ENTIERE

Nous conseillons l'emploi des Bougies **HITACHI**



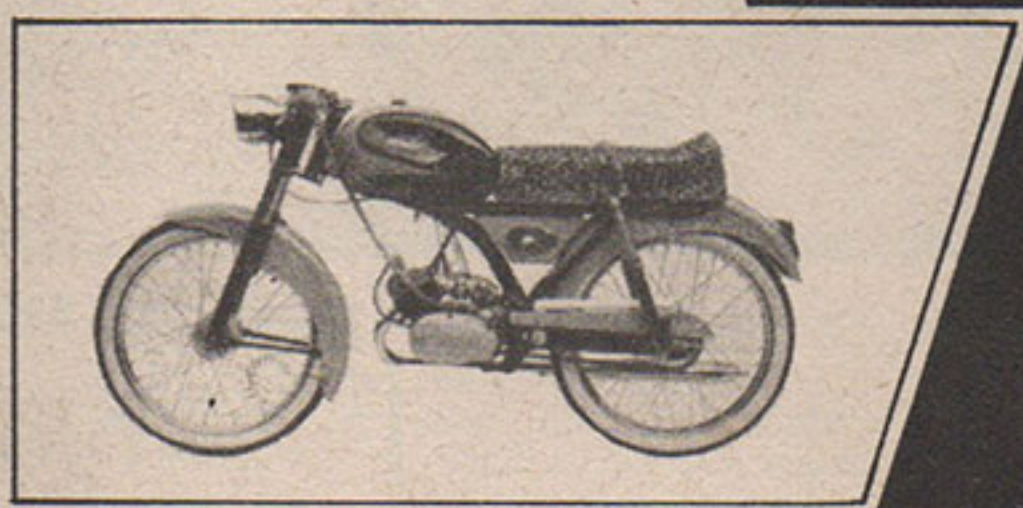
# FLANDRIA 62

**DU CYCLO - SCOOTER**



**AU**

**CYCLO - SPORT**



**LA GAMME  
LA PLUS  
COMPLETE  
DE FRANCE**

**VOICI  
DE BONNES ADRESSES**

**CYCLOMOTEURS  
DE 768 NF  
A 1.265 NF**

## **DYNAMIC-SPORT**

149, rue Montmartre **PARIS-2<sup>e</sup>**  
M<sup>o</sup> Bourse **GUT. : 19-30**

*Tous les modèles FLANDRIA exposés  
Super-Crédit très intéressant  
Reprise de tous « deux roues »  
Pièces détachées d'origine, Réparations*

## **ACTUAL-SPORTS**

**Marcel FARAUS**

25, rue Notre-Dame-de-Nazareth  
**ARC. 61-66 PARIS-3<sup>e</sup>**

## **L A D E V E Z E**

170, avenue de Clichy, **PARIS-17<sup>e</sup>**  
**MAR. 09-79**

Toutes reprises en 1<sup>er</sup> versement

## **Ch. CHAMBEFORT**

(Pont d'Asnières)

4, Grande Rue, **ASNIERES**  
**GRE. 74-09**

toute la gamme de production **FLANDRIA**

## **R. SAINT LARY**

2, Av. P.-Brossolette - **MALAKOFF**  
Téléphone : **PEL. 16-37**

Dépôt exclusif à Paris

**Atelier de réparation spécialisé**

## **A. CHARRIER**

28, rue Davoust  
43, av. Edouard-Vaillant, **PANTIN**  
**VIL. 17-38**

Toutes reprises en 1<sup>er</sup> versement

## **MOTOS-CHAVAUX**

**F. TRUEBA**

7, avenue Paul-Langevin  
**AVR. 30-32 MONTREUIL-s/-BOIS**

## **LEGUILLOCHET**

68 bis, rue du Poteau, **PARIS-18<sup>e</sup>**  
**MON. 02-37**

Le magasin est ouvert  
le Dimanche matin.

**G. MONNERET** 7-9, Bd Beaumarchais - Paris-4<sup>e</sup> - Tur. 96-56  
**LIVRE IMMÉDIATEMENT TOUS LES MODÈLES FLANDRIA**

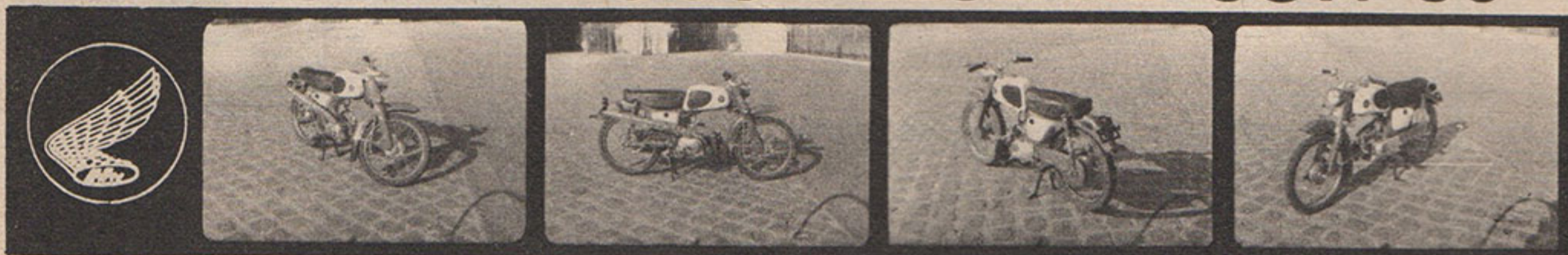
**CREDIT 18 MOIS — REPRISE DE TOUTES MACHINES EN PREMIER VERSEMENT**

**TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES — REPARATION PAR SPECIALISTE**

# HONDA

A.I.P. - 12, Rue de Cléry - PARIS (2<sup>e</sup>)

LA MARQUE CHAMPIONNE DU MONDE  
en 125<sup>cc</sup> et 250<sup>cc</sup> VOUS PRESENTE SON 50<sup>cc</sup>



ainsi que son réseau d'agents sélectionnés pour vous servir au mieux

**ANNECY (Haute-Savoie)**

Ets BELLEVILLE, angle rue de la Gare  
et avenue de Chambéry.

**BAYONNE (Basses-Pyrénées)**

Ets VIVIERE, place Montaut.

**BEZIERS (Hérault)**

Ets FLAHAUT, 94, bd Frédéric-  
Mistral.

**BOULOGNE-s/-SEINE**

Ets KIENE, 73, quai du Point-du-Jour  
- MOL. 64-02.

**CLERMONT-FERRAND (Puy-de-Dôme)**

GIOUX, 5, r. Montrognon, Tél. 68-20

**DEVILLE-LES-ROUEN (Seine-Maritime)**

Ets URVOAS, 186, route de Dieppe.

**DUN-LE-PALESTEL (Creuse)**

MOTOS-SCOOTERS, rue de la Barre.

**LA GARENNE**

DELIGNY-RAGU, 10, boulevard de  
la République - CHA. 54-32.

**LEVALLOIS**

LEVALLOIS-MOTOS, 58, rue A.Briand  
- PER. 19-73.

**LE VESINET (Seine-et-Oise)**

VESINET SPORT, 67, route de Mon-  
tesson - Tél. : 966-08-77.

**LILLE (Nord)**

Ets DUCROO, 6, rue Gombert.

**LYON (Rhône)**

ALEXIS-MOTOS, 3 et 5, av. J.Jaurès

**MARSEILLE (Bouches-du-Rhône)**

Ets GOUIRAND, 77, av. de Toulon.

**NANCY (Meurthe-et-Moselle)**

FOUMINET, 12, boulevard Lobau  
- Tél. : 52-82-23.

**NANTERRE**

Sté LEININGER, 198, av. Georges  
Clémenceau - BOI. 14-35.

**NICE (Alpes-Maritimes)**

Ets LHUISSIER, 5 bis, rue Cais-  
de-Pierlas.

**PANTIN**

Ets A. CHARRIER, 28, rue Davoust -  
43, av. Edouard-Vaillant - VIL. 17-38

**PARIS-2<sup>e</sup>**

DYNAMIC-SPORT, 149, rue Mont-  
martre - GUT. 19-30.

**PARIS-11<sup>e</sup>**

MOTO-BASTILLE, 6, bd Richard-  
Lenoir - ROQ. 29-28.

**PARIS-15<sup>e</sup>**

J. MURIT, 44, rue Paul-Barruel -  
LEC. 60-53.

**PARIS-17<sup>e</sup>**

MOTO-HALL, 78, avenue des Ternes  
- GAL. 78-95.

**PERPIGNAN (Pyrénées-Orientales)**

Ets COLL DELPHIN, 3 rue P.Riquet

**ROUBAIX (Nord)**

Ets DEWASMES, 51, r. de Tourcoing.

**ST-ETIENNE (Loire)**

Ets P. JULIEN, 51, rue Michelet

**STRASBOURG (Bas-Rhin)**

Ets C. HAAS, 1, place d'Austerlitz.

**THIONVILLE (Moselle)**

Ets VOHNER, 1, rue de Verdun.

**TOULON (LES ROUTES)**

G. GUIGNABODET, 35, avenue  
Clovis-Hugues.

# HONDA

European Honda Motor Trading GMBH  
Hamburg 36, Neuer Wall 34, W. Germany

IMPORTATEUR POUR LA  
FRANCE

**Ets P. PSALTY**

80, AV. DES TERNES  
PARIS-17<sup>e</sup> — ETO. 55-52  
Métro : Ternes



HONDA PRECONISE EXCLUSIVEMENT



# SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

MARS 1962 - 11<sup>e</sup> ANNEE - N<sup>o</sup> 117 - CE NUMERO : 1 NF

## combien de français à clermont-ferrand, le 13 mai ?

**E**N recevant le règlement du Grand Prix de France comptant pour le Championnat du Monde, qui se disputera le 13 mai prochain sur le magnifique circuit d'Auvergne situé près de Clermont-Ferrand, deux points méritent réflexion.

Nos remarques ont d'ailleurs ceci de commun qu'elles ont pour but de permettre à un maximum de français de participer à ce Grand Prix de France.

1<sup>o</sup>) - Le nombre des engagés est limité à 28. Or, le nombre de partants accepté par le règlement international, étant limité à 7 au kilomètre, c'est un maximum de 56 partants que les organisateurs auraient pu prévoir. Mais, ici, bien sûr, intervient le montant de la prime de départ et si les organisateurs ont préféré accorder des primes correctes en limitant le nombre des engagements, on ne peut les blâmer pour cela.

2<sup>o</sup>) - Malgré tout, on se demande combien de coureurs français seront désignés pour participer à ce Grand Prix, étant donné que la participation des usines étrangères va réunir probablement une trentaine de machines en tout. En effet, Kreidler, Tomos, pour les pays de l'est, Ducson, Derbi, pour l'Espagne, Motom, Benelli, Itom, Demm, pour l'Italie, et Honda, Suzuki et Tohatsu pour le Japon, seront très certainement au départ du Grand Prix de France avec deux ou trois machines chacun, ce qui ne laisse pratiquement plus de place libre pour les privés français.

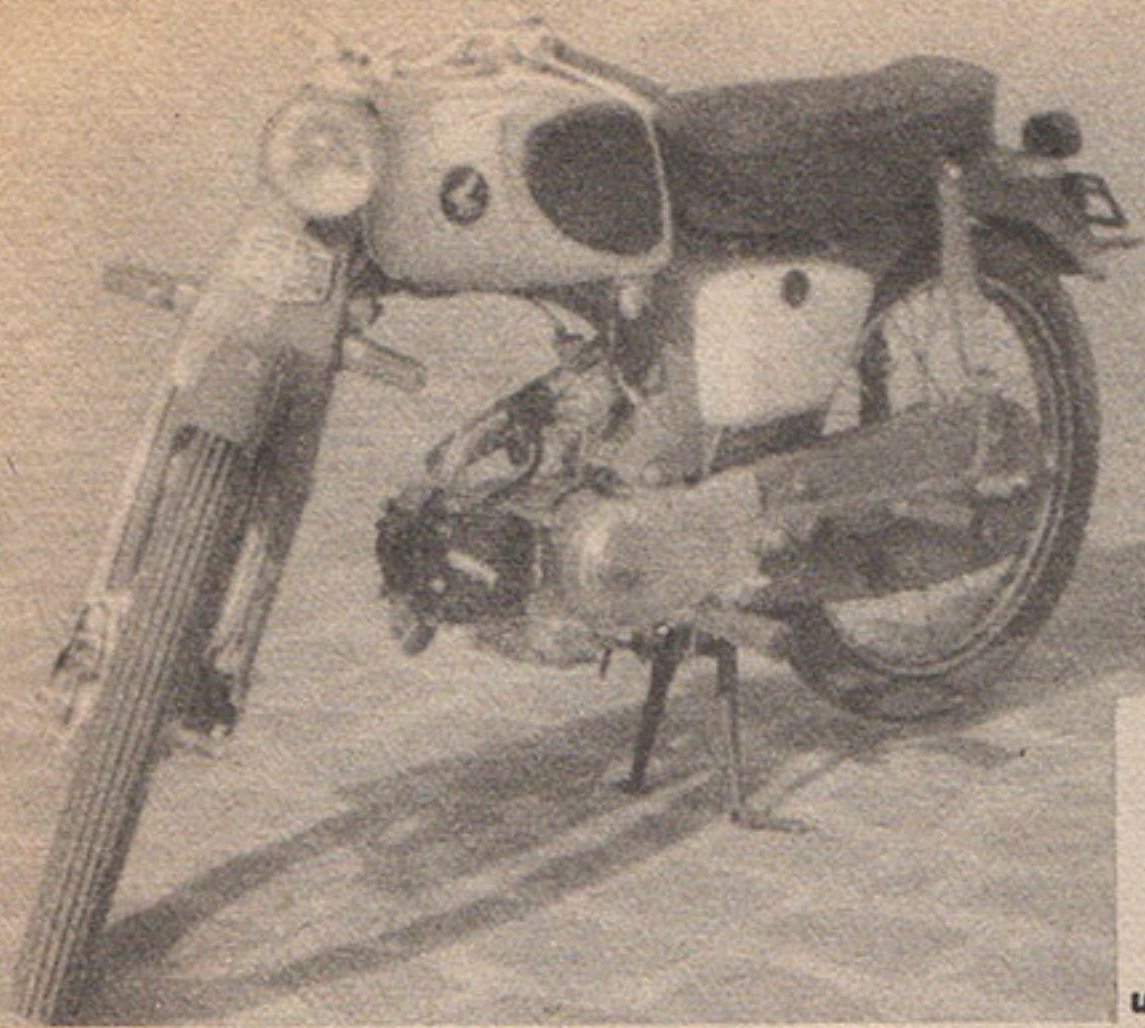
3<sup>o</sup>) - Conséquemment, très peu de Français seraient désignés pour participer à l'épreuve. Ce très petit nombre d'élus serait choisi par la F.F.M. d'après les résultats obtenus... mais quand ?

— Les 29 avril et 6 mai à Montlhéry et Bourg-en-Bresse, se disputant respectivement 15 et 8 jours plus tôt ? Certainement pas, car les candidatures, d'après le règlement, doivent être déposées au plus tard fin avril.

— D'après les résultats de l'année dernière ? C'est impensable, des changements très importants étant survenus depuis.

Notre proposition se résume donc à ceci : même s'il n'y a que 5 français acceptés au départ à Clermont-Ferrand, ils doivent être désignés sur place à la suite d'éliminatoires. On évitera ainsi de refuser automatiquement le départ à un pilote peu connu peut-être mais ayant de sérieuses chances de bien se classer.

Voilà, à notre avis, la seule solution équitable pour tous les prétendants : que les entraînements de la veille soient en même temps des épreuves éliminatoires, sans limitation du nombre de participants.



# essai du HONDA C. 110

c'est un  
sport ...

... pour  
le grand  
tourisme

**V**OUS avez tous entendu parler des Honda championnes du monde en 125 cc et 250 cc. Cette marque japonaise, aux immenses moyens, axe sa production sur les petites et moyennes cylindrées : de 50 à 305 cm<sup>3</sup>.

Une des caractéristiques de l'usine, c'est de limiter les cylindrées unitaires utilisées : en compétition, Honda ne dépasse jamais les 62,5 cm<sup>3</sup> ; dans sa fabrication de série, elle se limite à 152 cm<sup>3</sup>.

Honda se signale encore par les puissances « terribles » de ses machines de compétition (voir, en particulier, notre présentation du 50 course RC 110); mais on retrouve également des puissances fort élevées dans la production de série : de 80 à 90 CV/l pour les versions « tourisme », de 90 à 120 CV/l pour les versions « sport ».

Incontestablement — mais c'est là chose absolument normale (ou qui devrait l'être) — il y a un rapport étroit entre les services « course » et les services d'essais et d'études des machines commercialisées. Et l'on est en droit de penser que la qualité des machines de compétition Honda doit se retrouver dans la solidité et le brio des machines de série.

De plus, certains détails font des Honda, comme des autres machines japonaises, d'ailleurs, des engins agréables à l'œil et attirants au point que l'on ne peut s'empêcher de dire que le Japon nous gratifie d'un renouvellement fort souhaitable dans le domaine de la construction des deux roues.

x x x

C'est donc avec plaisir que nous avons accepté de procéder à l'essai du Honda 50 « Sport », qui nous était proposé par un jeune client de « Dynamic-Sport », M. Combron. Et malgré un vent glacial qui ne nous incitait guère à passer la journée « au grand air », nous nous sommes rendus sur notre base d'essais.

**MANIABLE... CONFORTABLE... PUISSANT... ECONOMIQUE...**

## UN MOTEUR POINTU

Un petit tour dans Paris, pour voir si tout « tourne rond », fait immédiatement apparaître le caractère inhabituellement pointu du moteur. Il est vrai que nous sommes en présence d'un petit engin de sport d'une puissance spécifique de 100 CV/litre. De plus, l'usine annonce la puissance de 5 CV à 9.500 t/m et le couple maxi à 8.000 t/m !

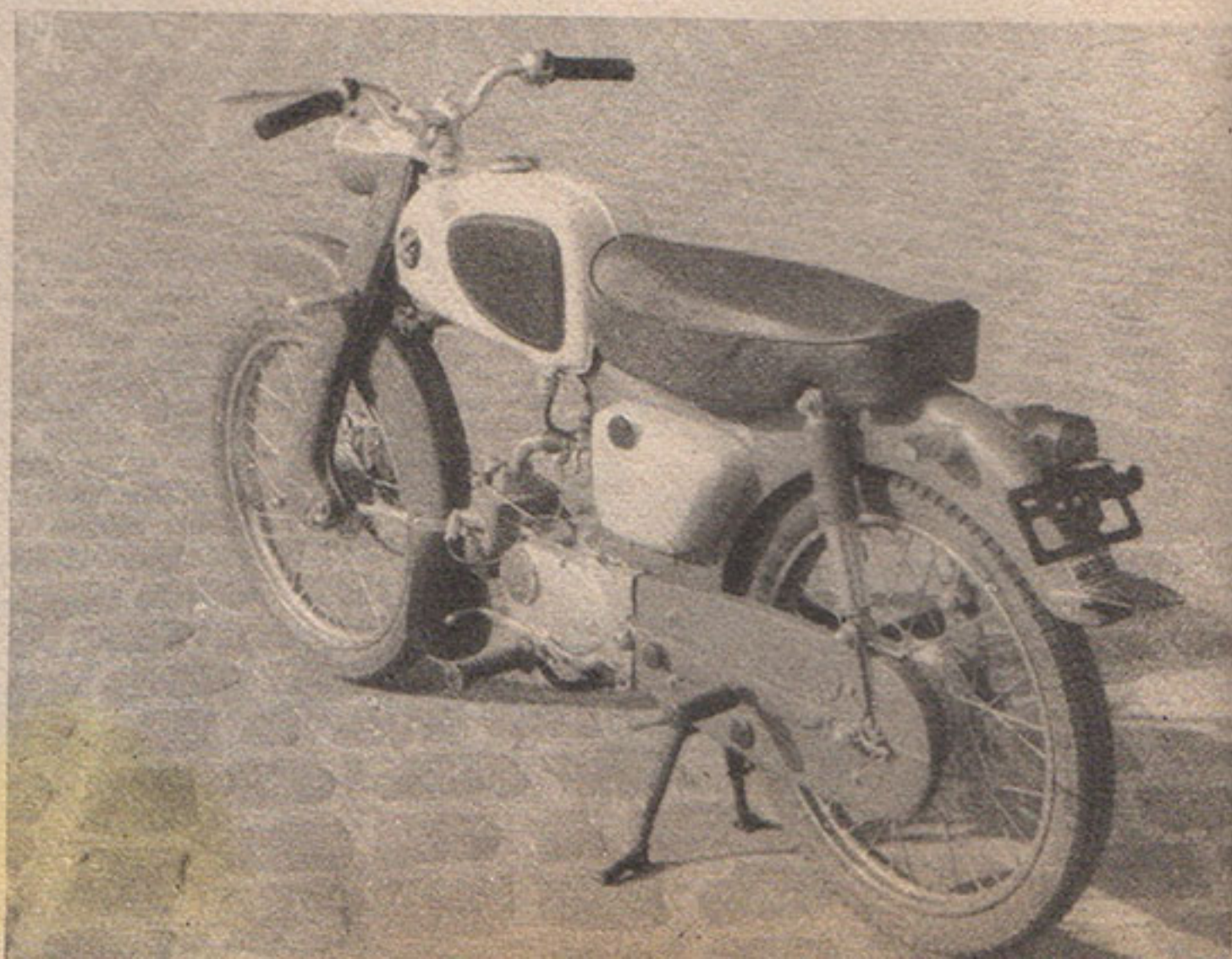
En circulation urbaine, donc, si l'on veut tirer la quintessence de ce petit moteur, il est nécessaire de le tenir haut en régime et de faire patiner l'embrayage au démarrage. Vu la progressivité de cet embrayage et le maniement aisé de la boîte, c'est plus un plaisir qu'une difficulté. Mais, pour ceux qui sauront se contenter de circuler sans vouloir être toujours en tête de la vague déferlante, la souplesse du moteur et son bon équilibrage à tous régimes, leur permettront de conduire sans avoir à trop s'occuper de la boîte de vitesses. Même alors, le moteur est agréable car la puissance vient très progressivement et la carburation est toujours impec-

cable aux bas régimes : la longueur de la pipe d'admission est là pour ça.

## UNE GRANDE MANIABILITE UN CONFORT EXCEPTIONNEL

Ce qui nous a tout de suite agréablement surpris, c'est la grande sou-

plesse de la selle et des suspensions ; nous ne sommes guère habitués à bénéficier d'un tel confort sur un véhicule de cette catégorie. Nous pensons même, bien que n'ayant pu le vérifier, que la suspension arrière est un peu souple pour le duo. Mais quel agrément en solo ! La selle est vraiment



une réussite ; on se demande même ce qui empêche les autres constructeurs de réaliser des sièges aussi souples. On fait, avec le Honda 50, les mêmes réflexions que l'on peut faire en prenant place pour la première fois dans une DS 19. On peut s'asseoir plus ou moins en arrière sans être, pour cela, sur un point dur ; les genoux trouvent toujours leur place sur les côtés du réservoir qui reçoit deux larges grippe-genoux en caoutchouc souple et quadrillé.

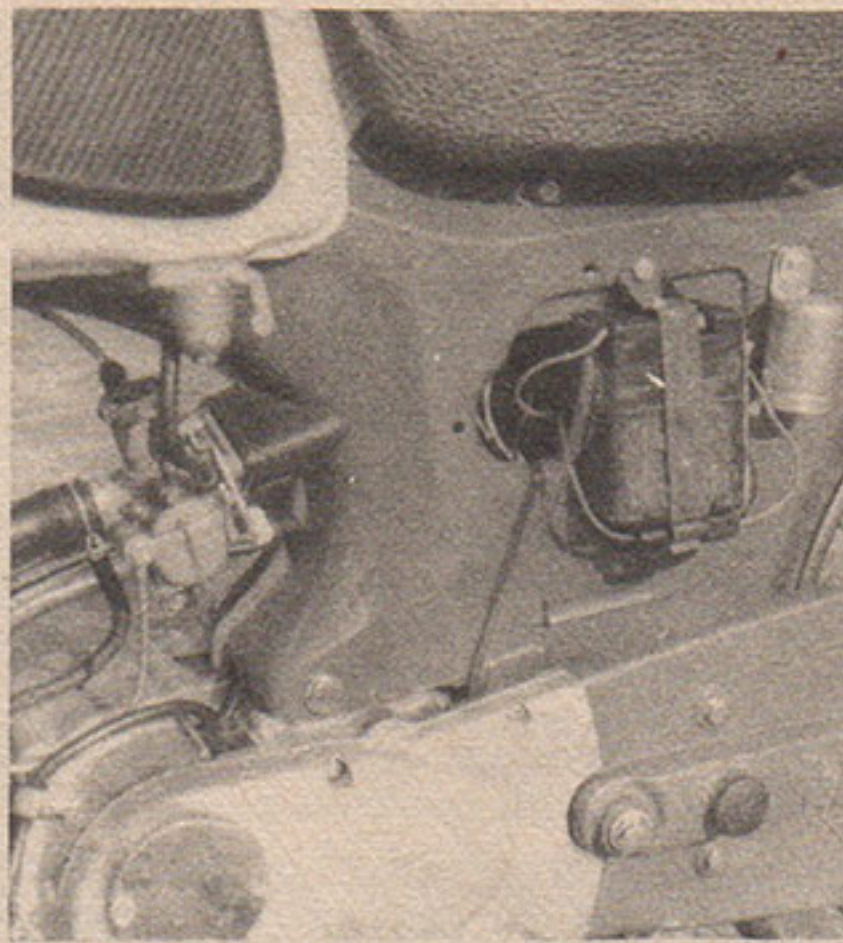
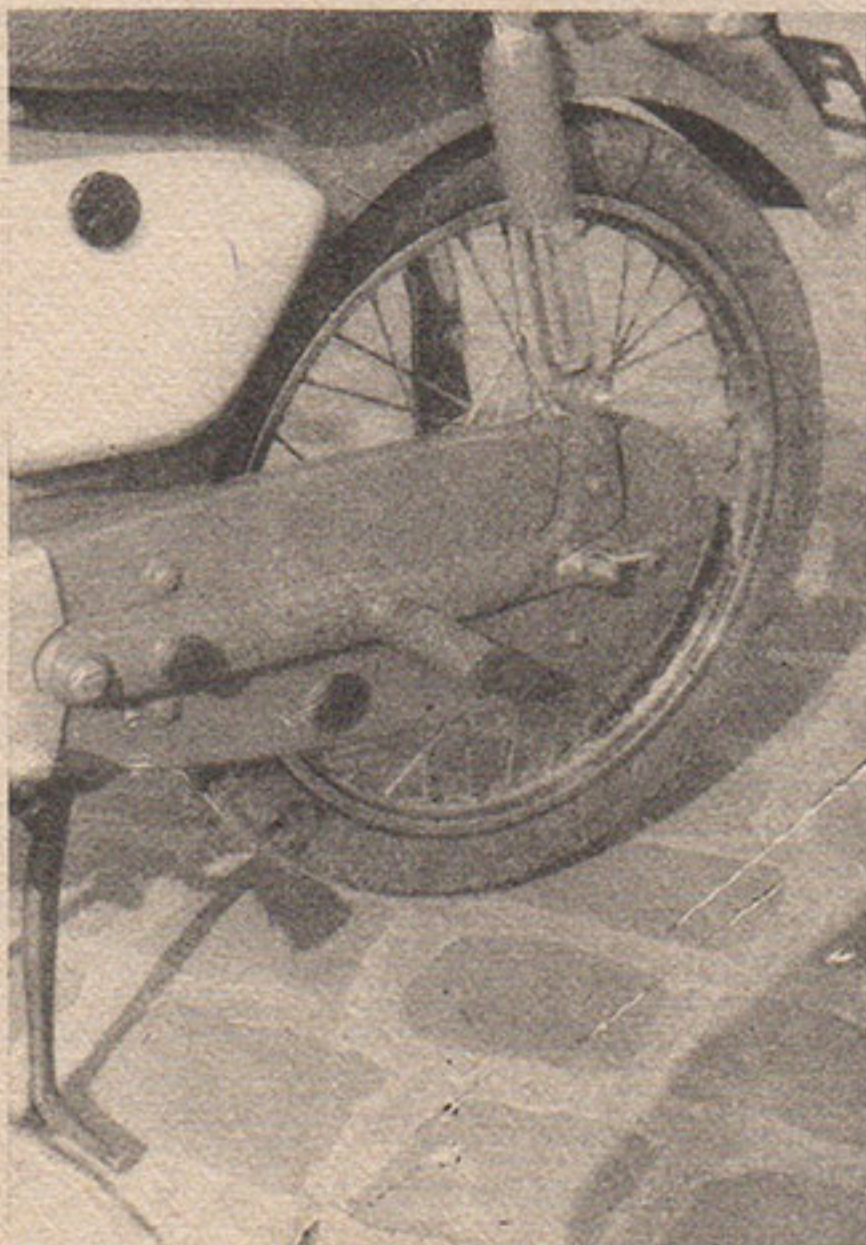
Du fait d'une position assise toujours parfaite et de commandes bien disposées, le contrôle de la machine est déjà aisé, mais de plus la valeur de la chasse doit être particulièrement bien étudiée, et la suspension avant à roue poussée bien réalisée, car l'état du revêtement ou la vitesse de la machine n'ont que peu d'influence sur son comportement : le tout est très souple à basse vitesse et se rigidifie au fur et à mesure que la vitesse augmente, ce qui est une excellente chose.

Le 50 cc Honda C110 est très bas, ce qui fait qu'à l'arrêt les personnes de petite taille n'ont pas de mal à poser les pieds à plat sur le sol (n'est-ce pas, J.B.?). Enfin, ne pesant que 55 kg, et le centre de gravité étant très bas du fait des petites roues de 17 pouces et du moteur horizontal, la machine est d'un maniement facile, et l'opération consistant à la mettre sur la béquille centrale se fait sans le moindre effort.

#### DES DETAILS

— Bien que n'ayant pu pousser le C110 dans ses derniers retranchements, sa tenue de route nous a semblé très correcte du fait de la rigidité du cadre-poutre et de la sou-

**Carter de chaîne étanche bien sûr, coffre à batterie, repose-pieds de série pour le passager, c'est bien un « grand tourisme ».**



**Robinet d'essence à réserve, carburateur monobloc fixé à la coque, batterie et relais pour clignotants.**

plesse et de l'amortissement des suspensions. Les pneus, que nous aurions voulu juger sur terrain mouillé, nous ont paru bien tenir sur sol sec.

— Cette machine est exempte de vibrations, même sonores. Il est vrai qu'au Japon, on n'hésite pas à utiliser largement les matières plastiques ou le caoutchouc.

— La partie mécanique n'est pas bruyante et la distribution nous a semblé particulièrement silencieuse. Le silencieux d'admission est efficace et nous croyons bien que le pot d'échappement l'est également ; mais nous n'avons pu le vérifier, le propriétaire de notre machine d'essais ayant déposé une partie du sien pour nettoyage. Le son était alors très proche de celui du Motom, c'est-à-dire que, sous cet angle, on pense plus à un 125 cc qu'à un 50 cc.

— Le frein arrière est très puissant, même un peu trop facile à bloquer.

Par contre le frein avant était totalement inefficace, son propriétaire ayant le tort de ne pas s'en servir. Au bout de quelques kilomètres entre nos mains, les garnitures commençaient déjà à « mordre ». Il ne s'agit donc normalement que d'un défaut d'ajustage que l'on rencontre d'ailleurs bien souvent sur les machines neuves.

— La mise en route est facile, le kick étant bien placé, mais non repliable ; il est, de plus, très doux à manœuvrer, comme c'est toujours le cas sur les 50 cc.

— Le moteur tient très bien le ralenti, les masses d'inertie en rotation en bouts de vilebrequin étant importantes (volant magnétique et embrayage). C'est également ce qui fait que le moteur ne monte pas vite en régime, à vide. Réciproquement il ne retombe pas très vite, et quand on

passé rapidement de 1° en 2°, le couple moteur est si important que l'on décolle la roue avant. Ce phénomène se produit régulièrement au cours de nos essais d'accélération.

— Enfin un inconvénient majeur qui ne semble pas devoir être propre seulement à notre machine d'essais si l'on en juge par les recommandations données par le manuel de réglages : l'alimentation était fort capricieuse. Nous n'avons pu déterminer après maintes recherches ce qui occasionnait ces ratatouillages. L'essence arrivait pourtant bien, la carburation était correcte... Le remède Combron : s'arrêter, défaire le bas de la cuve (ce qui est très rapide), le remonter... et tout marche bien de nouveau... pendant un certain temps.

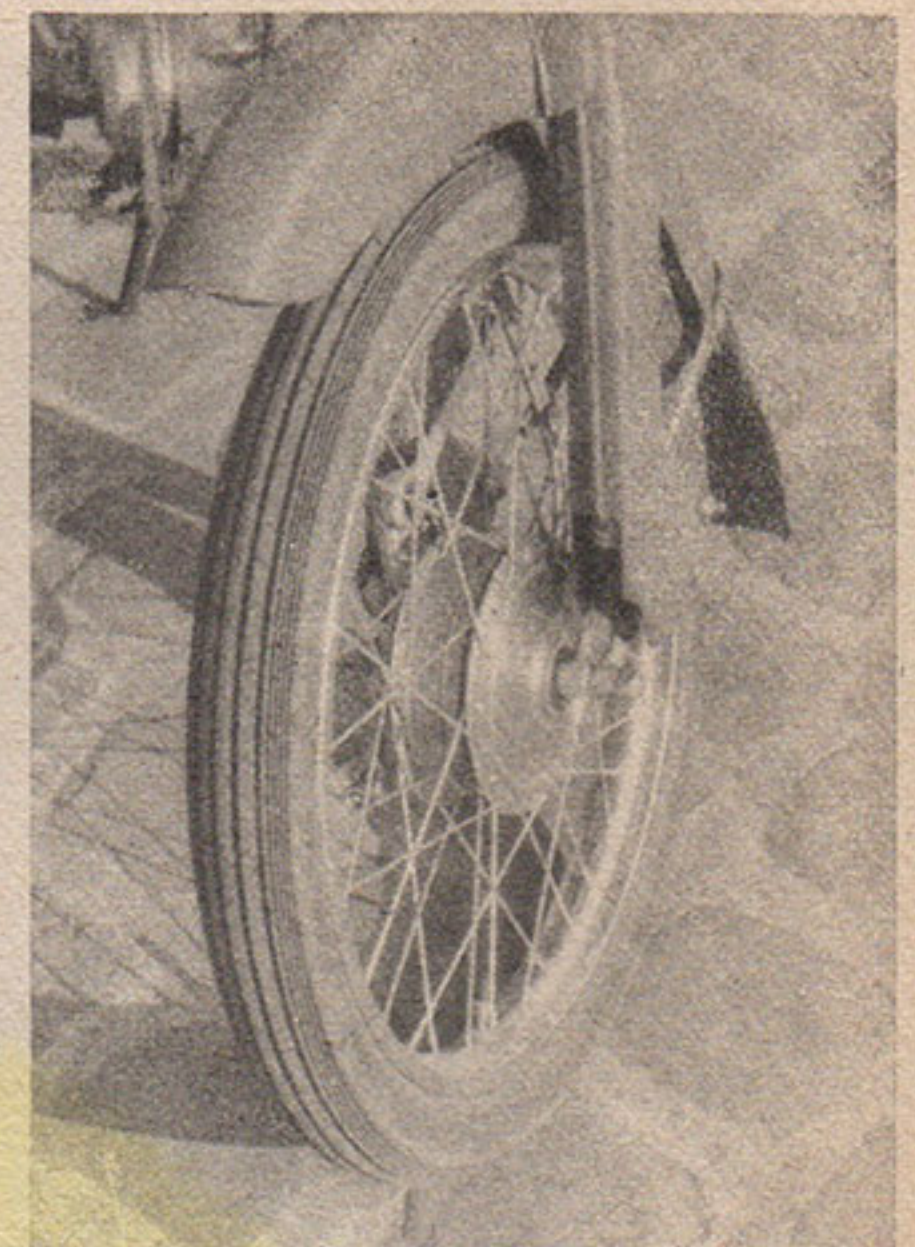
Quant à nous, après avoir réglé au plus haut la hauteur du niveau de l'essence dans la cuve, il nous a semblé que « ça » tournait un peu mieux, mais ce n'était pas parfait.

Voyons un peu maintenant le côté technique très intéressant de ce 50 cc Honda.

#### UN DES RARE 50 cc « CULBUTE »

Comme le Motom italien, il s'agit d'un bloc-moteur à culbuteurs avec boîte à 3 vitesses seulement, ce qui est dommage vu la courbe de puissance. Le cylindre et la culasse font un angle de 10° sur l'horizontale. Ce moteur est donc très accessible et bien refroidi. Le chapeau de couvre-culbuteurs possède deux fenêtres en face de chaque vis de réglage des culbuteurs pour permettre rapidement le réglage de ces derniers ; l'accessibilité aux organes a vraiment fait l'objet d'un soin particulier, ce que nous ne pouvons qu'admirer. La culasse est en

**Garde-boue avant en matière plastique (c'est inhabituel), pneu d'un bon dessin, et frein de bonne dimension.**



alliage léger, la chambre de combustion est hémisphérique et les soupapes sont rappelées chacune par deux ressorts hélicoïdaux. Le cylindre est en fonte.

Ce 49 cc, de cotes 40 x 39, est donné pour 5 CV à 9.500 t/m pour un taux de compression de 8,5 à 1 seulement. Le couple maxi relevé à 8.000 t/m est de 0,39 mkg.

Le graissage, 0,6 litre d'huile en circulation, se fait par barbotage pour le cylindre et l'embellage, deux cuillères se trouvant sur les masses du vilebrequin. Quant à la lubrification de la distribution, elle est assurée par une pompe à huile.

Ici, un détail nous a curieusement surpris. La canalisation extérieure de remontée d'huile passe par le carburateur dans un circuit séparé et ceci pour deux raisons bien simples et en parfait accord : réchauffage des gaz d'une part (pour éviter le givrage par temps froid, car la tubulure d'admission, entre carbu et culasse, est fort longue et d'assez faible diamètre) et refroidissement de l'huile.

Ce carburateur — de 15 mm de passage et gicleur de 88 — est fixé à la coque par une bride. Il est relié à la culasse par une très longue pipe d'admission réalisée en caoutchouc souple d'une part et en alliage léger d'autre part. Le tout est bien ajusté.

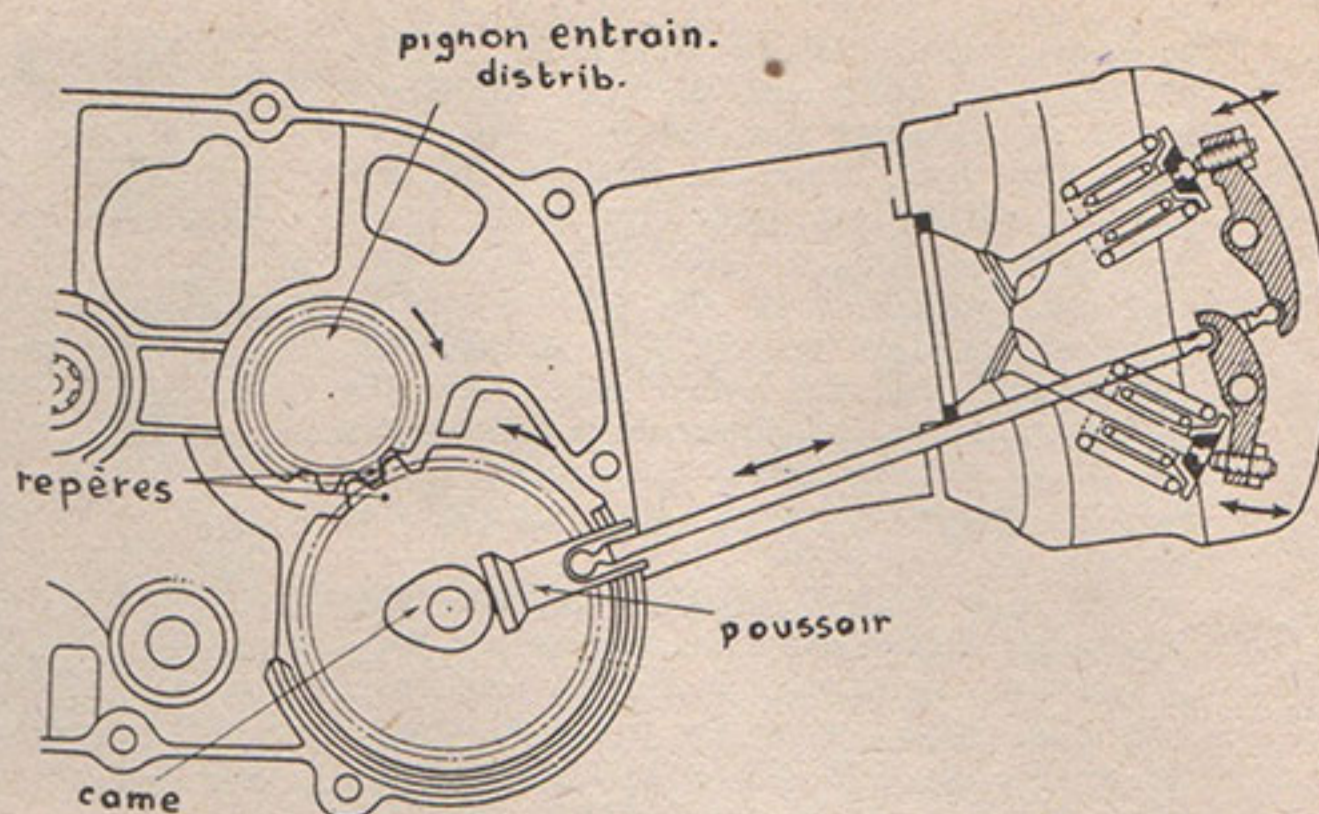
Un volant magnétique assure la charge, par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse, d'une petite batterie 6 volts 2 ampères (pour les clignotants, l'avertisseur). Quant à l'allumage, il se fait par le volant à bobine haute-tension incorporée. La bougie fait 10 mm de diamètre.

## LES TRANSMISSIONS

L'embrayage à disques multiples se trouve en bout de vilebrequin et travaille dans l'huile. La transmission

Complètement en porte-à-faux, le moteur, vu côté sélecteur, reçoit une pipe d'admission inhabituellement longue.

La distribution du 50 Honda. Les pignons sont repérés. Le pignon d'entraînement d'arbre à cames est coaxial avec le pignon de transmission primaire. Les soupapes sont rappelées par 2 ressorts hélicoïdaux.



primaire se fait par un engrenage de pignons à taille droite dans le rapport de démultiplication  $70/15 = 4,666$ .

La boîte de vitesses (du type « en cascade ») a un étagement qui laisse apparaître un trou entre 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> qui ne se sent d'ailleurs pas particulièrement à la conduite.

Voyez :

3<sup>e</sup> :  $24/25 = 0,960$  à 1 (100 %)

2<sup>e</sup> :  $29/20 = 1,450$  à 1 (66,2 %)

1<sup>e</sup> :  $35/13 = 2,6923$  à 1 (35,65 %)

Pour obtenir un étagement plus correct, nous proposons deux solutions :

1<sup>o</sup> - garder une boîte aussi « étalée » (donc mêmes 1<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>) : « allonger » alors la 2<sup>e</sup> en modifiant la denture d'un point : soit  $28/21 = 1,333$  à 1 (72,0 %).

2<sup>o</sup> - ou « resserrer » la boîte en modifiant la 3<sup>e</sup>, par intervention des pignons de ce rapport :  $25/24$  dents (1,046) au lieu de  $24/25$ . Et alors, on obtient une 2<sup>e</sup> à 71,85 % et une 1<sup>e</sup> à 38,7 %. Mais, en raison d'une 3<sup>e</sup> qui sera un peu plus démultipliée, il faudra « allonger » un peu la démultiplication secondaire.

La transmission secondaire, par chaîne sous carter étanche, a un rapport de  $40/14 = 2,857$ .

On a donc les démultiplications finales suivantes : 12,80 — 19,333 — 35,897.

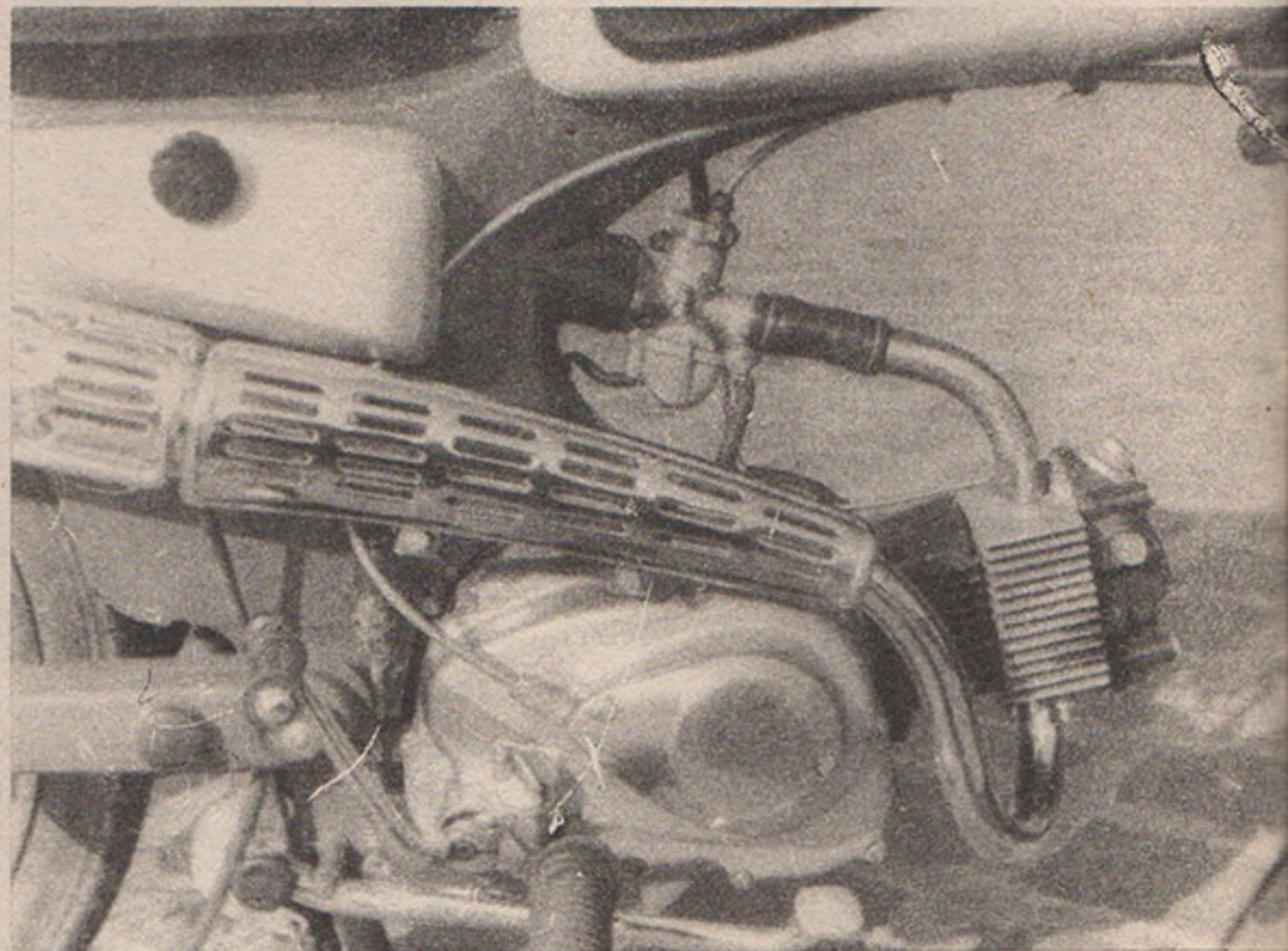
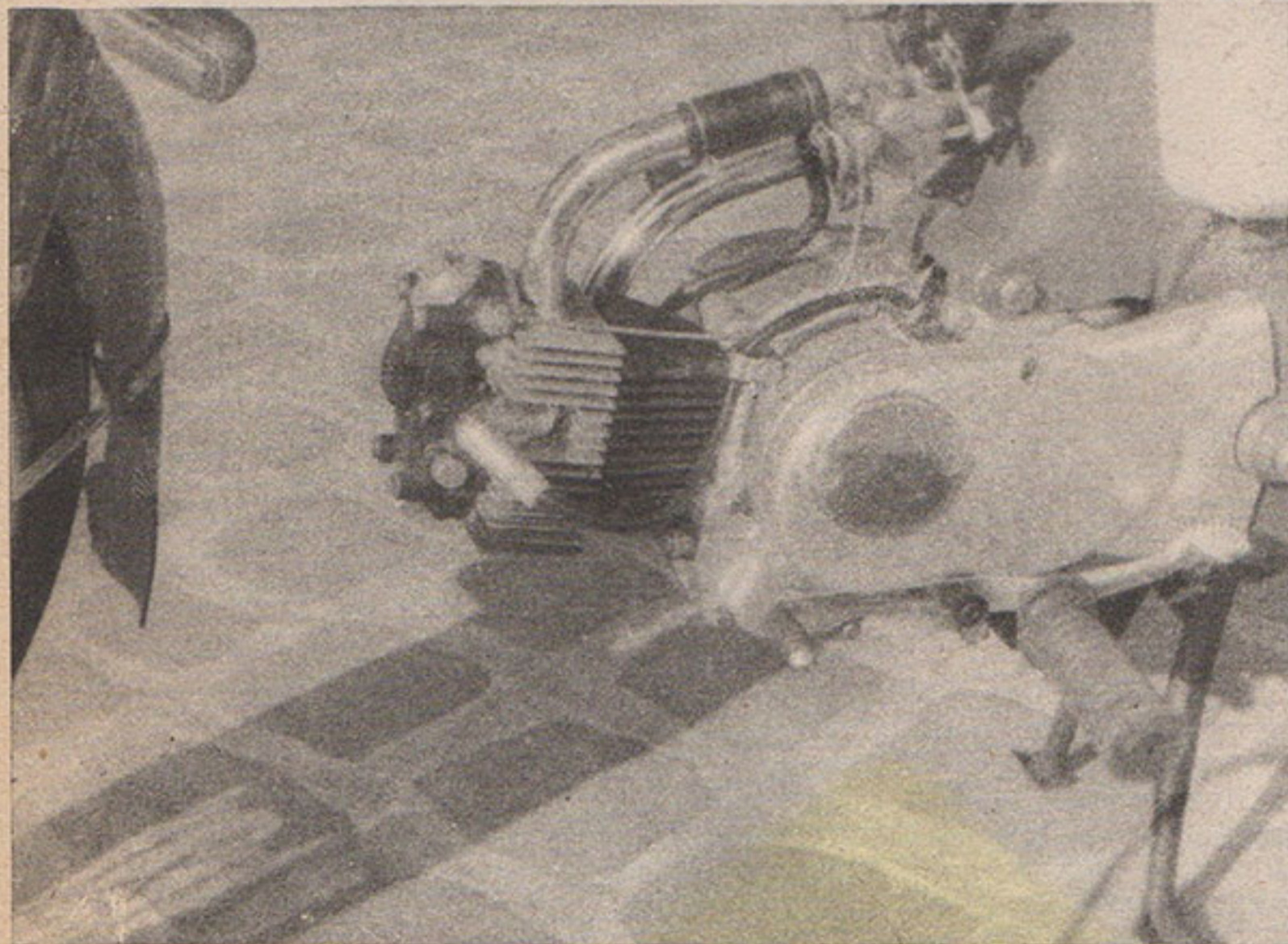
Le 50 cc Honda Sport tire donc un peu court puisque le régime de puissance maximum correspond, en 3<sup>e</sup>, à 75 km/h environ.

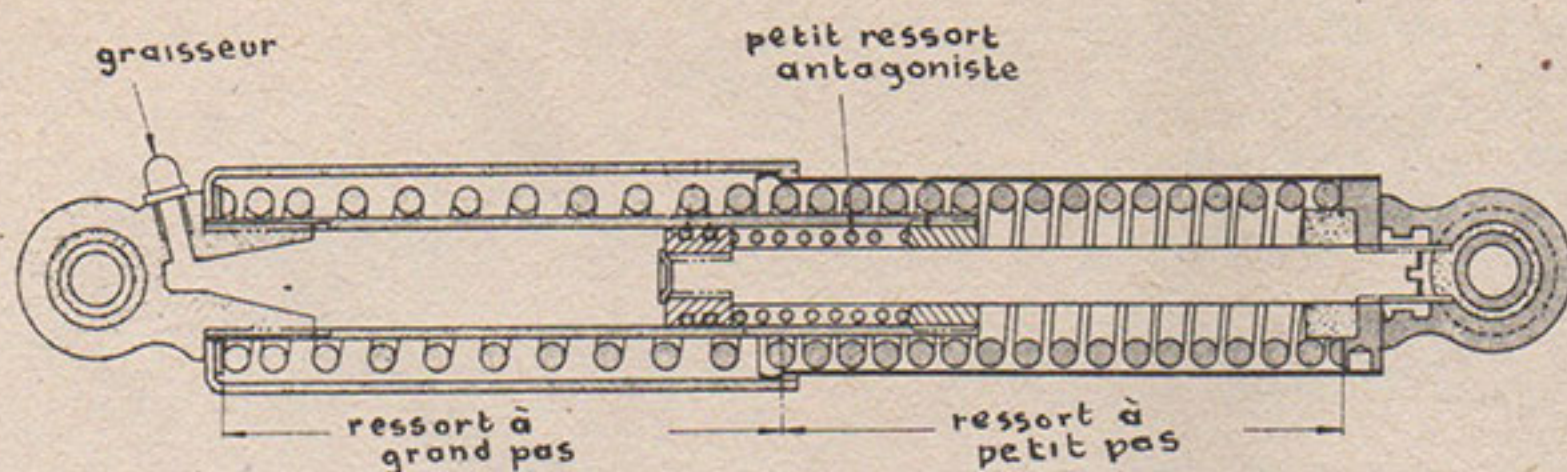
## UNE PARTIE CYCLE MODERNE

La suspension avant est du type à roue poussée et à courtes biellettes. Les éléments de suspension, enclos dans les bras de fourche, comportent des amortisseurs hydrauliques incorporés.

Suspension arrière oscillante dont les bras sont en tôle emboutie. Cette fois, les éléments de suspension ne possèdent pas d'amortisseurs hydrauliques. Néanmoins, ces éléments sont fort bien étudiés et assez complexes dans leur réalisation (voir illustration). En haut de l'élément, un ressort de grand pas ; en bas, et dans le

Le système d'échappement relevé est bien loin d'être rectiligne ; il reçoit des grilles de protection efficaces. Remarquez la durite de circulation d'huile qui passe par le carburateur afin d'empêcher le givrage par temps froid.





Si les éléments arrière de suspension ne comportent pas d'amortisseur hydraulique, ils sont, par contre, formés de 2 ressorts de pas différents montés l'un en bout de l'autre (d'où un effet progressif). Un 3<sup>me</sup> petit ressort antagoniste amortit les rebonds de retour.

prolongement du premier, un ressort de faible pas. Enfin, en vue d'amortir les rebonds de retour, un petit ressort antagoniste.

Les roues en acier chromé sont chaussées de pneus japonais d'un bon profil et de dimensions 2,25-17. Les freins en alliage léger font « à vue de nez », 120 mm de diamètre.

Le cadre est, en fait, une coque en tôle emboutie qui reçoit le moteur en porte-à-faux. La fourche avant est également en tôle emboutie tandis que le garde-boue avant, lui, est en matière plastique souple, ce qui est une garantie dans les accrochages : il plie sans se briser et revient à sa position normale ensuite.

### UNE BONNE FINITION

Que ce soit dans les détails ou dans la présentation générale, le C 110 est soigné. Il est émaillé en deux couleurs attrayantes, bleu foncé et sable ; la selle est noire et de nombreuses pièces sont chromées. Le carter-moteur, en alu bien poli, contraste avec le cylindre noir. Le pot d'échappement, long et étroit relevé vers l'arrière de la selle, est garni de grilles de protection pour éviter les brûlures.

Cette machine est munie, en série, de clignotants, d'un rétroviseur, d'un antivol sur la direction, d'une clé de contact à 3 positions et même, sur le modèle tourisme « Super-Cub », d'un démarreur électrique !

Deux coffres sous la selle, l'un pour la batterie, l'autre pour l'outillage très complet. Côté esthétique, le petit réservoir étroit et angulaire nous a plu, de même que la selle échancrée de chaque côté pour le passage des éléments de suspension. Notons encore la bavette horizontale arrière pour limiter les projections d'eau.

Bref, à tous points de vue, ce petit 50 cc est un objet de luxe (si l'on peut dire), et il doit être bien agréable d'en posséder un à soi.

Mais qu'il soit plaisant à conduire et à regarder, qu'il soit de conception moderne n'est pas tout : voici donc les résultats obtenus au cours de nos essais chiffrés.

### VITESSE MAXI : 83 KM/H

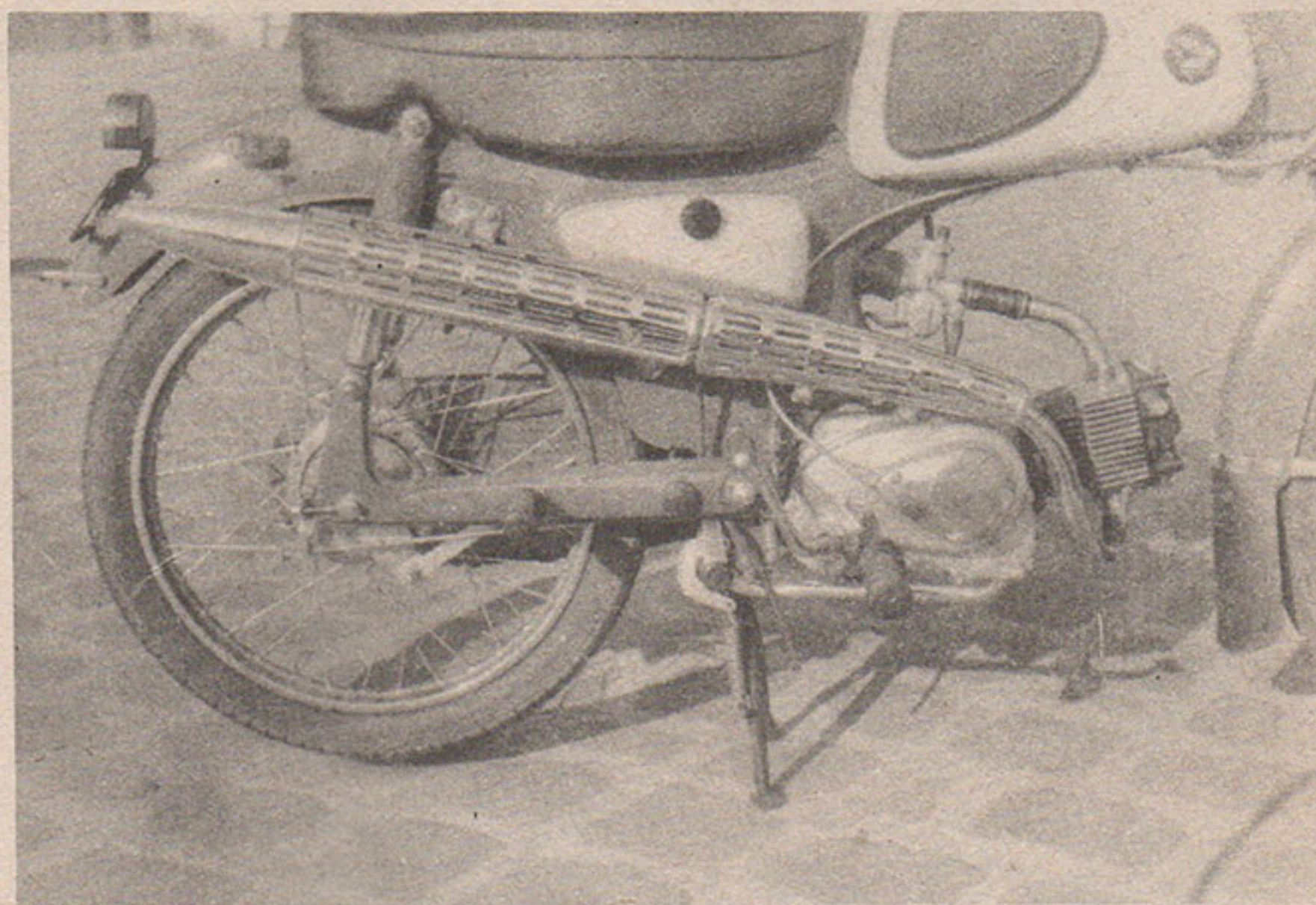
La vitesse annoncée par Honda est de 85 km/h en position couchée. Nous avons réalisé 83 km/h par un fort vent latéral, ce qui correspond donc bien aux données du constructeur.

Comme 85 km/h correspondent, en général, avec un cyclo d'allure assez utilitaire, à une puissance de 4,2 CV environ — du moins d'après ce que

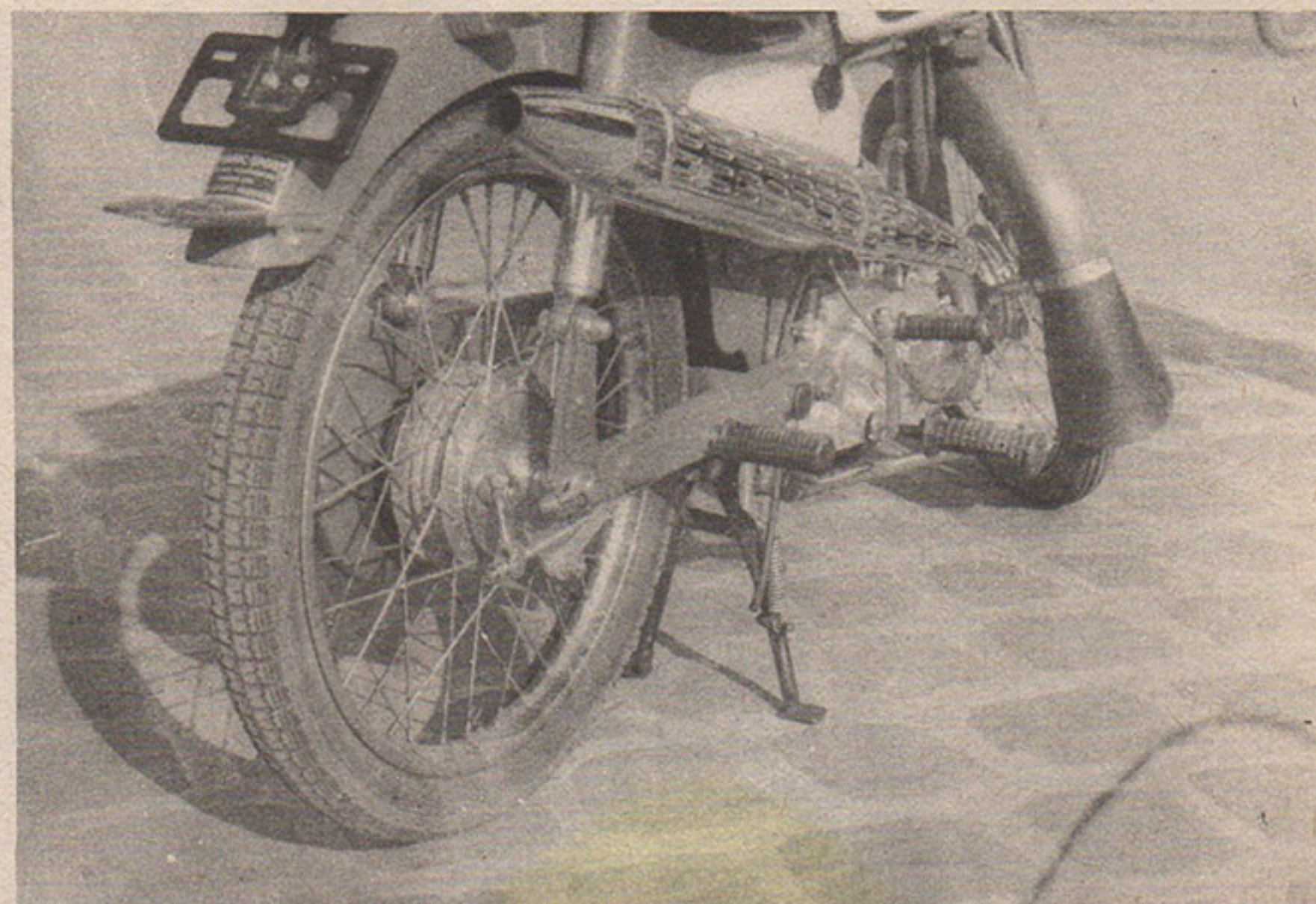
nous avons réalisé avec des 50 cc germaniques de cette puissance — nous avons une confirmation supplémentaire que la puissance, au Japon, est déterminée suivant les normes SAE, c'est-à-dire qu'elle est prise au vile-

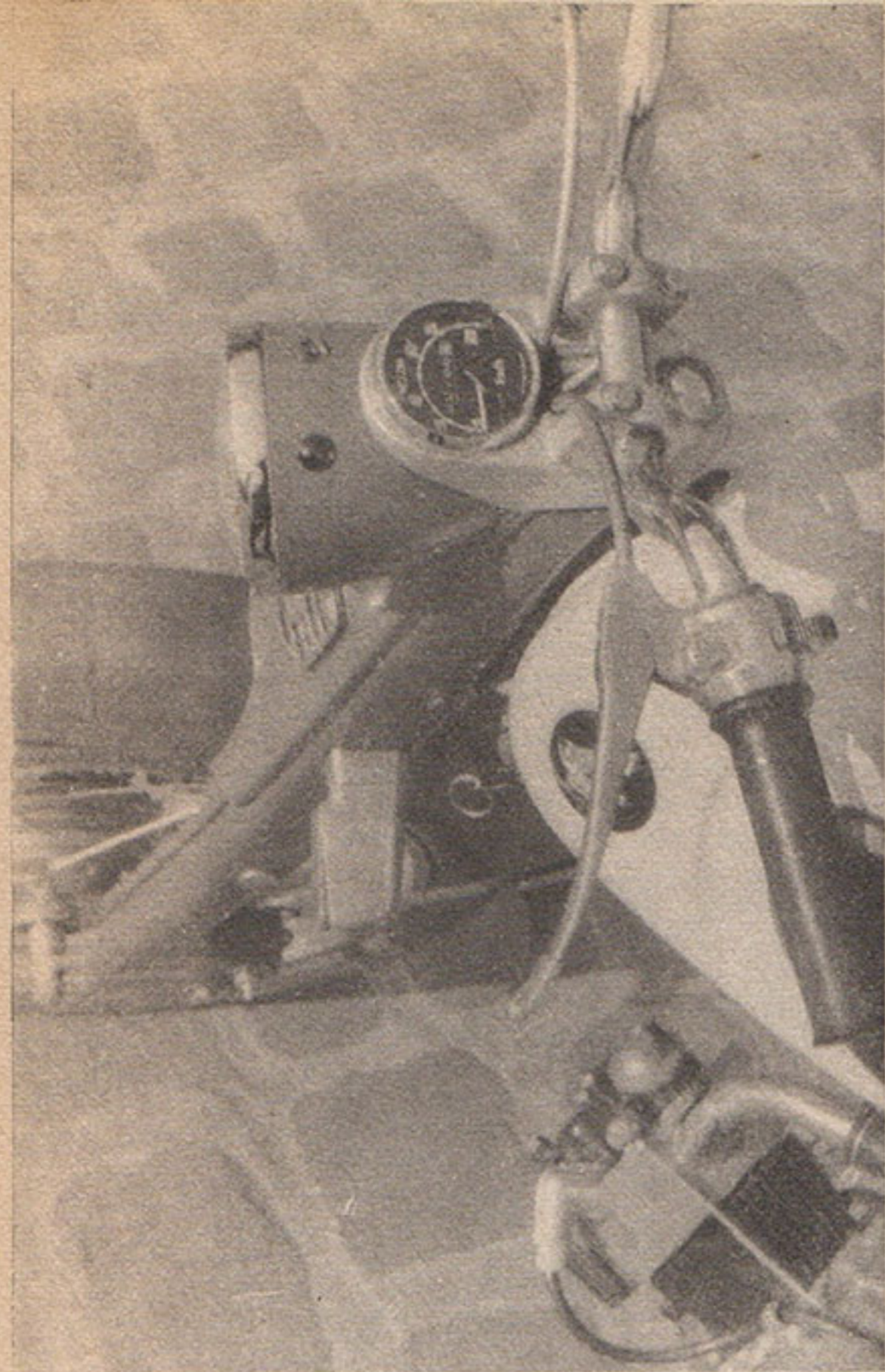
brequin, en échappement libre, sans filtre à air, etc... Nous ne disposons donc, en fait, que de 4 CV environ suivant les normes DIN allemandes.

Cette vitesse de pointe, sensiblement la même que celle du Motom italien



Sous ces deux angles, le Honda C 110 fait très sport, ne trouvez-vous pas ?



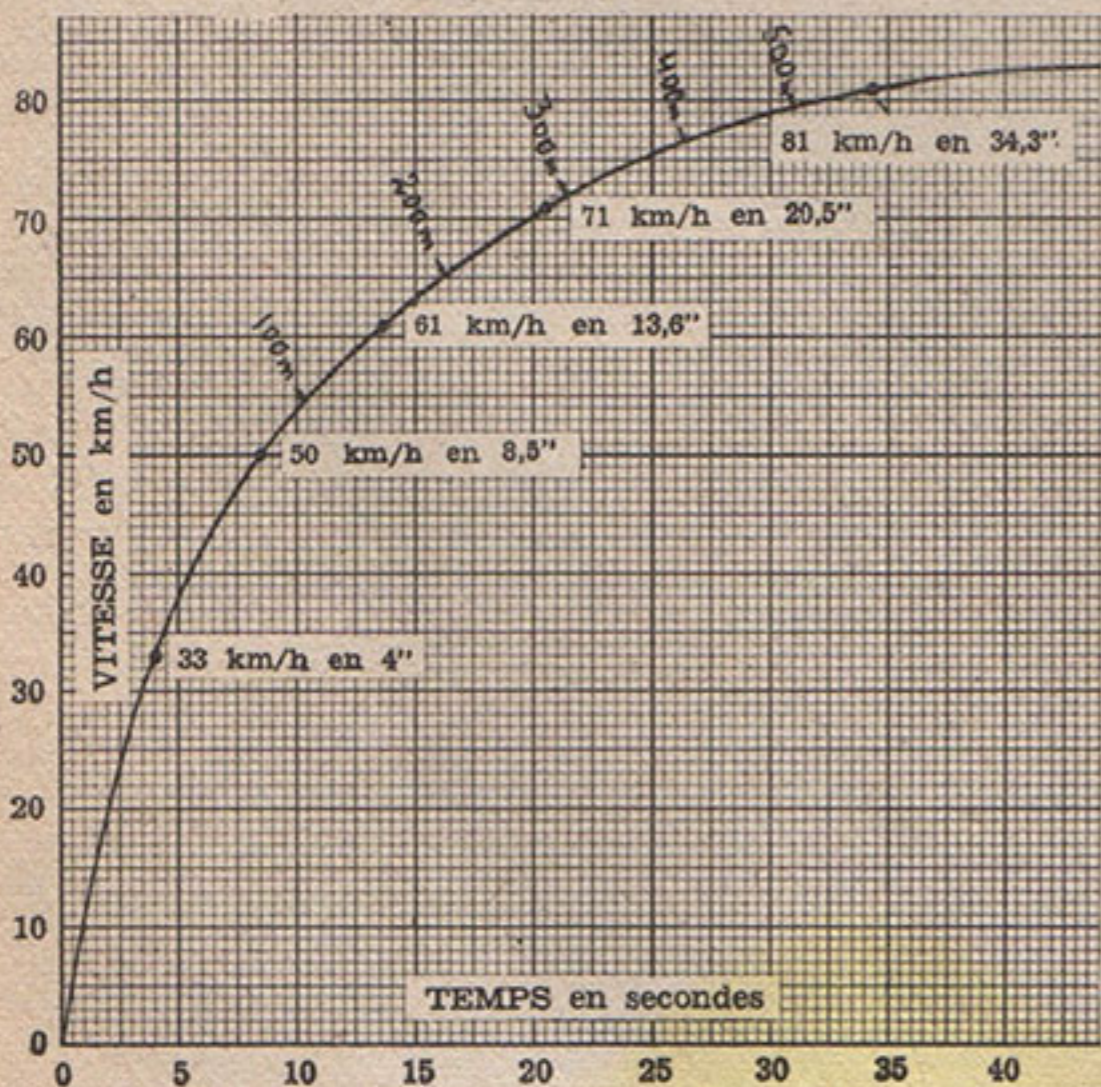


Clignotants, grand compteur lisible et éclairé de nuit, voyant pour le contact, voyant pour le point mort, voilà comment les Japonais comprennent le 50 cc !

est donc satisfaisante et dans la bonne moyenne des 50 cc sport. Grâce à la démultiplication finale courte, on atteint 75 en 3° assis, ce qui nous semble bon.

### VITESSES MAXI

en 1° ..... 36 km/h (12.880 t/m)  
 en 2° ..... 61 km/h (11.755 t/m)  
 en 3° assis ..... 75 km/h ( 9.570 t/m)



en 3° couché .. 83 km/h (10.590 t/m)  
 Mini en 3° ... 21 km/h ( 2.700 t/m)  
 Signalons que ce dernier résultat est bien meilleur qu'avec le Motom avec lequel nous n'avions pu descendre en-dessous de 35 km/h.

### ETALONNAGE COMPTEUR

Juste dans l'ensemble.

### ACCELERATIONS

La montée en vitesse n'est pas très rapide, ce qui est normal pour un 4 temps qui présente plus d'inertie à monter en régime qu'un 2 temps en raison du système de distribution. Rappelons ici que le moteur du 50 cc Honda est spécialement lent à monter en régime, les pièces en mouvement présentant une grande inertie. Les accélérations sont légèrement inférieures à celles du Motom, qui, il est vrai, est traité d'une façon beaucoup plus sportive que le C 110.

### MONTEE EN VITESSE

0-33 km/h ..... en 4"  
 0-50 km/h ..... en 8,5"  
 0-61 km/h ..... en 13,6"  
 0-71 km/h ..... en 20,5"  
 0-81 km/h ..... en 34,3"

### ACCELERATIONS

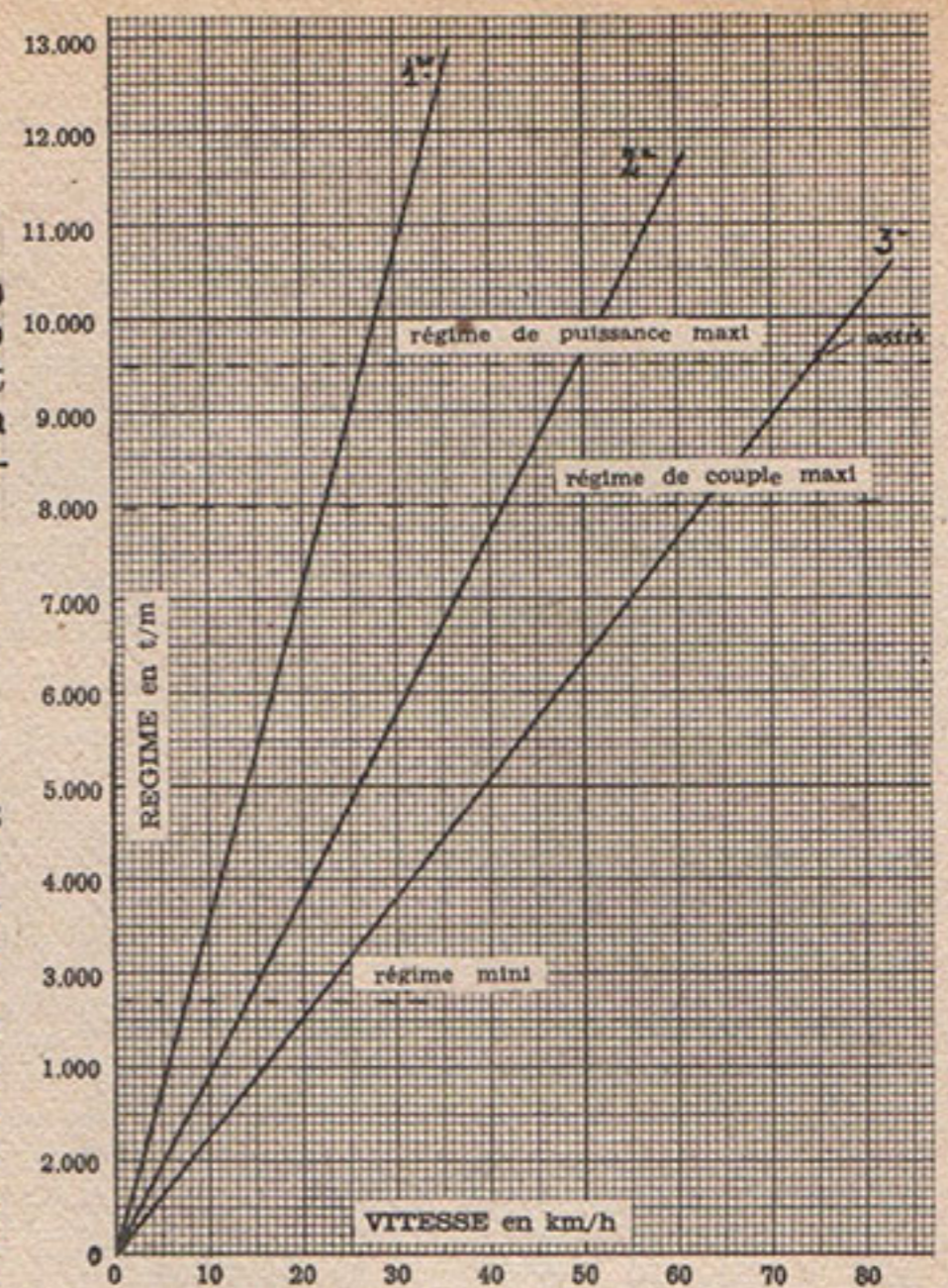
0- 100 m .... en 10,3" (34,95 km/h)  
 0- 200 m .... en 16,3" (44,15 km/h)  
 0- 300 m .... en 21,5" (50,25 km/h)  
 0- 400 m .... en 26,4" (54,55 km/h)  
 0- 500 m .... en 31" (58,05 km/h)  
 0-1000 m .... en 52,8" (68,2 km/h)

### COTE

Dans ce test, la puissance parle et les résultats sont excellents, puisque, mis à part le Kreidler S 4, ce sont les meilleurs temps publiés par nous, à ce jour, en duo comme en solo. Le Motom est battu, et même assez nettement distancé en duo.

Rappelons que notre côte d'essai fait 350 mètres de long, que la pente moyenne est de 8,7 % avec passage à 11 % et départ pris dans une portion à 6 %.

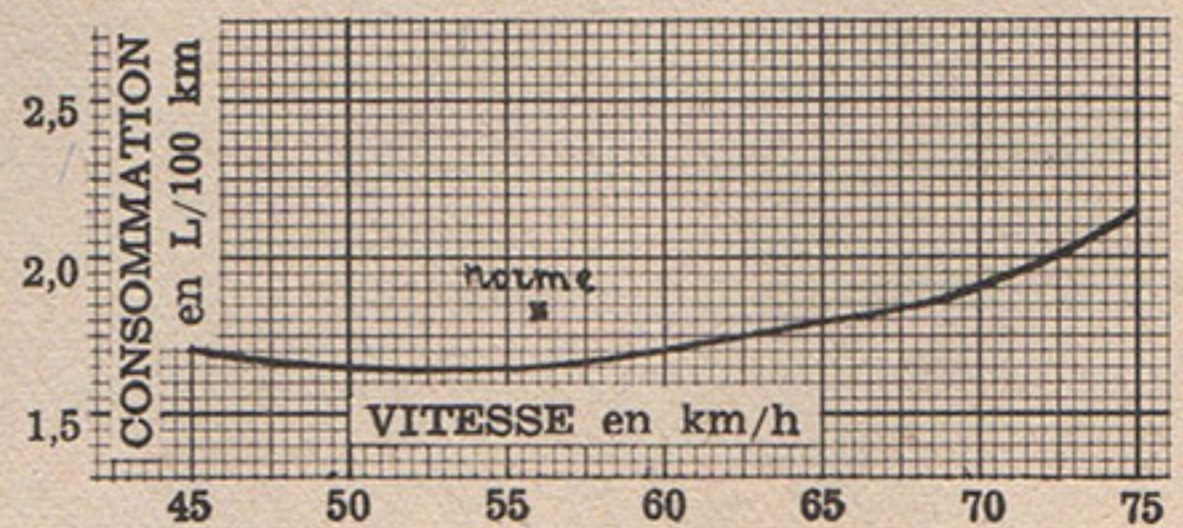
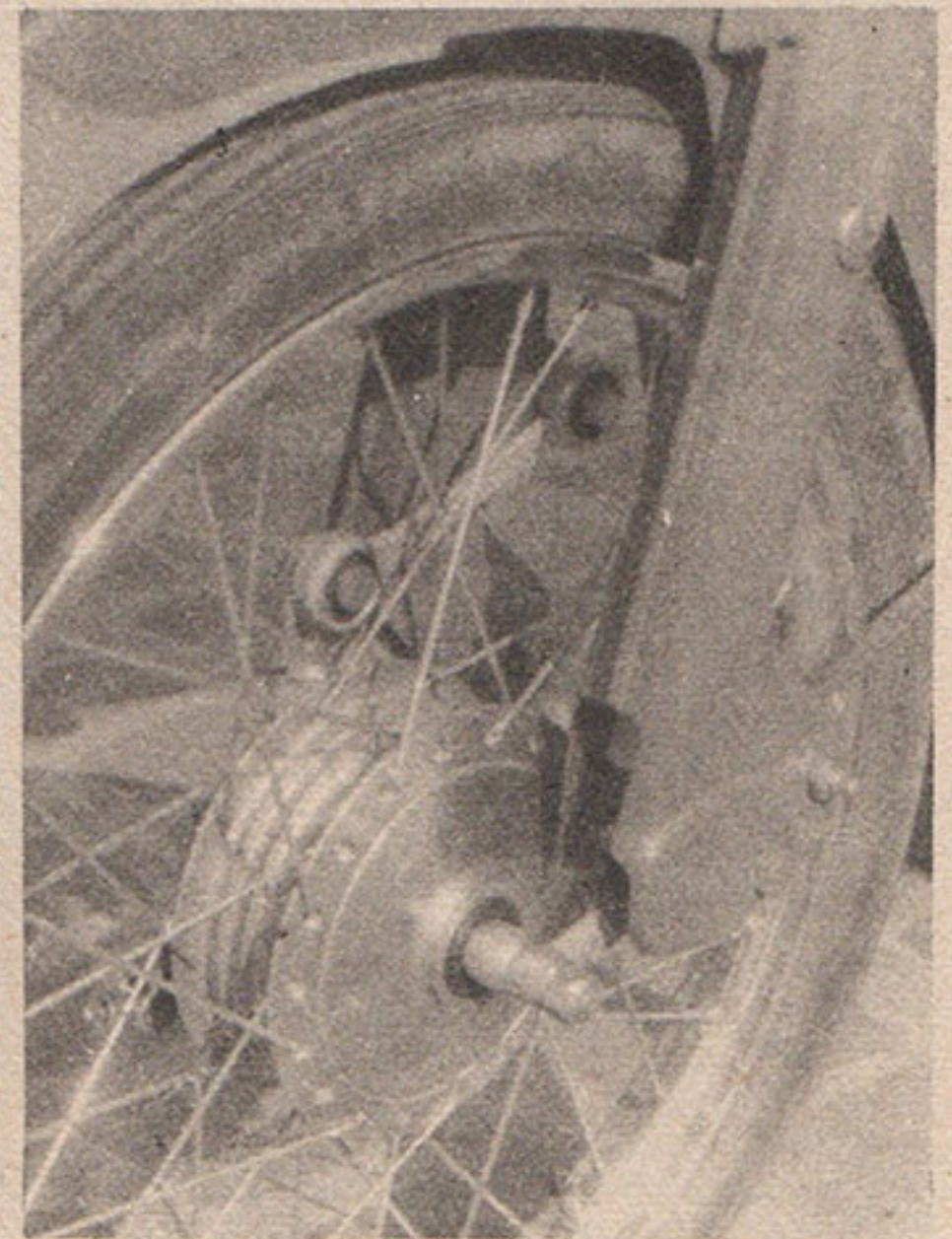
La biellette de réaction qui relie l'un des bras de la fourche à roue poussée à la patte d'ancrage du frein, a pour but d'éviter le redressement de la fourche au freinage.



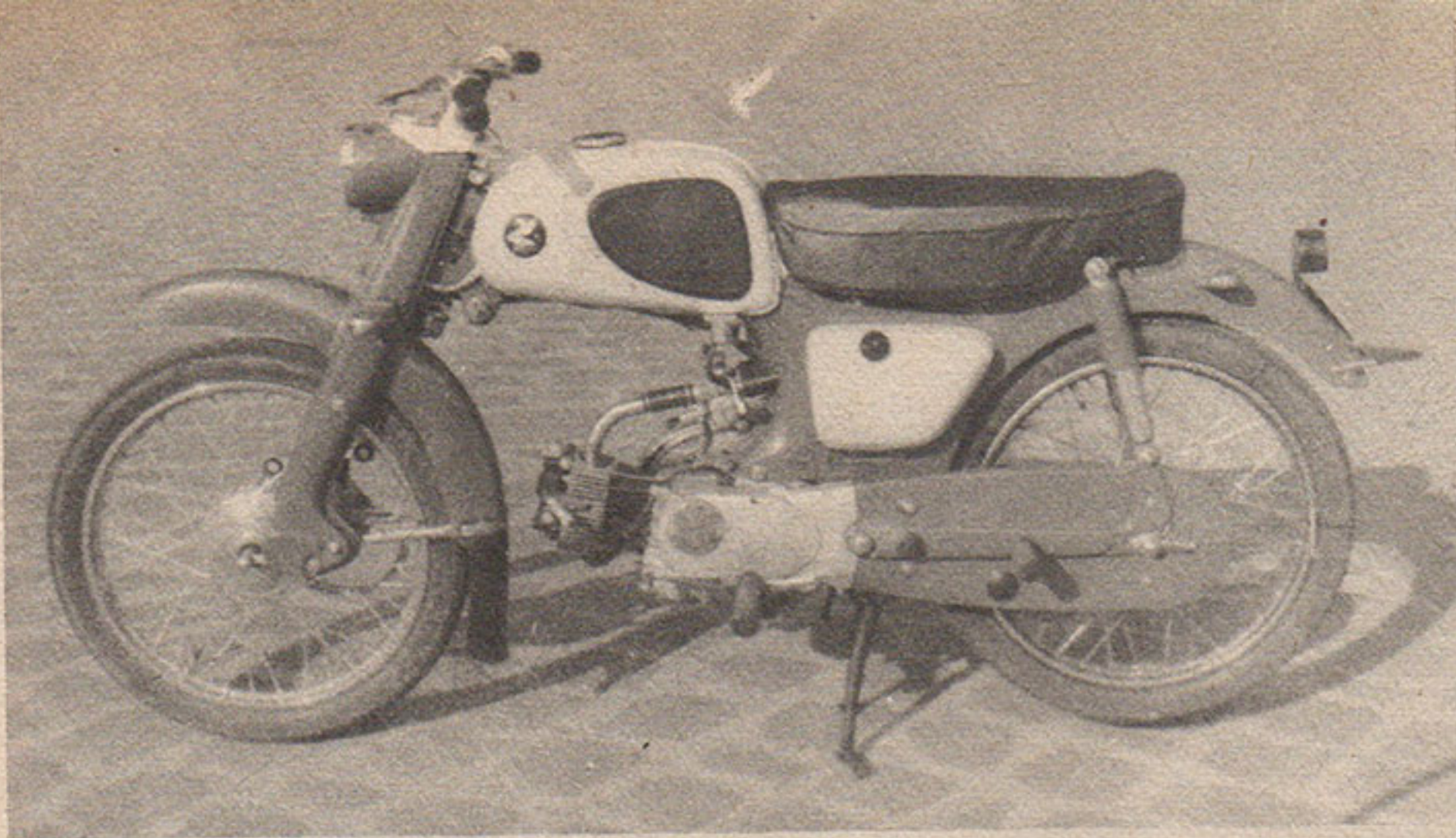
J.B. (50 kg) ..... 27,1" (46,5 km/h)  
 J-P B. (65 kg) ... 28,3" (44,5 km/h)  
 Duo (65 + 50 kg) . 36,8" (34,25 km/h)  
 toutes les montées ayant été effectuées en 1° et 2°.

### FREINAGE

De 50 km/h à l'arrêt complet voici les distances de freinage que nous avons relevées. Nous vous rappelons que, le frein avant n'ayant jamais







servi, il était loin de sa meilleure forme mais que ce défaut doit disparaître au bout de quelques centaines de kilomètres d'utilisation.

Frein avant seul : 23,60 mètres, (décélération moyenne 4,1 m/s<sup>2</sup>).

Frein arrière seul : 20,30 mètres, (décélération moyenne 4,75 m/s<sup>2</sup>).

Avec les deux freins : 13,50 mètres, (décélération moyenne 7,15 m/s<sup>2</sup>).

En contrepartie, signalons la décélération excellente obtenue avec le frein arrière seul.

Rayon de braquage : 1,70 mètre.

### CONSOMMATION

C'est incontestablement le point fort du C110 puisque jamais nous n'avons relevé des chiffres aussi bas aux allures proches de la vitesse maximum. Aux basses vitesses, la consommation est minime et sensiblement la même que celle du Motom, de même que la consommation normalisée.

A 50 km/h : 1,7 litre — à 60 km/h : 1,7 litre — à 70 km/h : 1,9 litre — pleins gaz assis à 75 km/h : 2,15 litre.

La consommation normalisée ressort à 1,85 litre à 56 km/h.

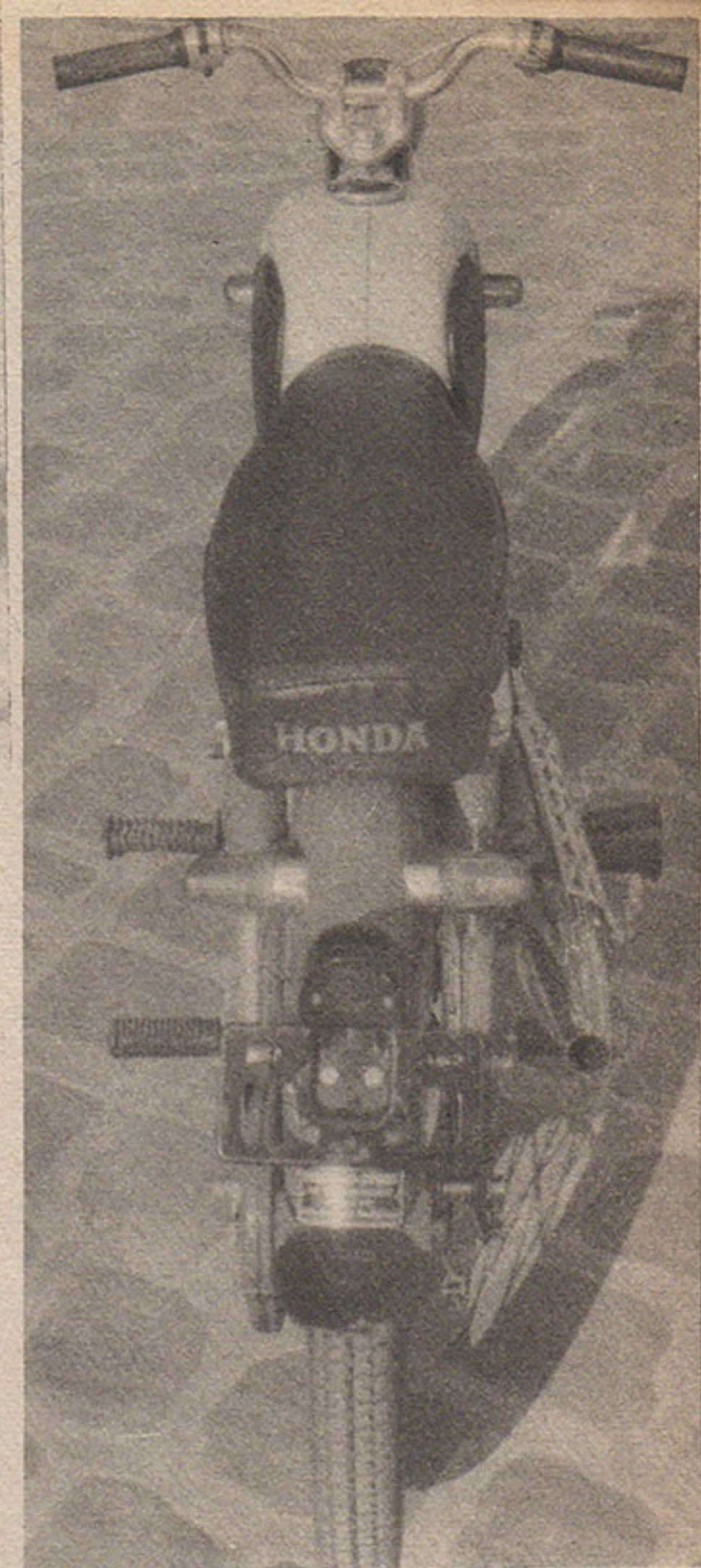
Moins de 2 litres jusqu'à 70 km/h, voilà qui laisse imaginer peu d'arrêts aux postes d'essence ! Et quand on sait le prix au litre de ce précieux liquide...

### UNE MOTO MINIATURE DE LUXE

Bien que d'un prix fort élevé pour un 50 cc (1.700 NF), il n'y a plus de Honda C 110 disponibles actuellement chez l'importateur, le premier lot importé ayant trouvé rapidement acquéreur. L'importation est momentanément arrêtée pour la France, un certain nombre de modifications devant être effectuées, pour répondre aux nouvelles exigences du service des mines. Mais dans un délai de quelques mois, les arrivages doivent recommencer.

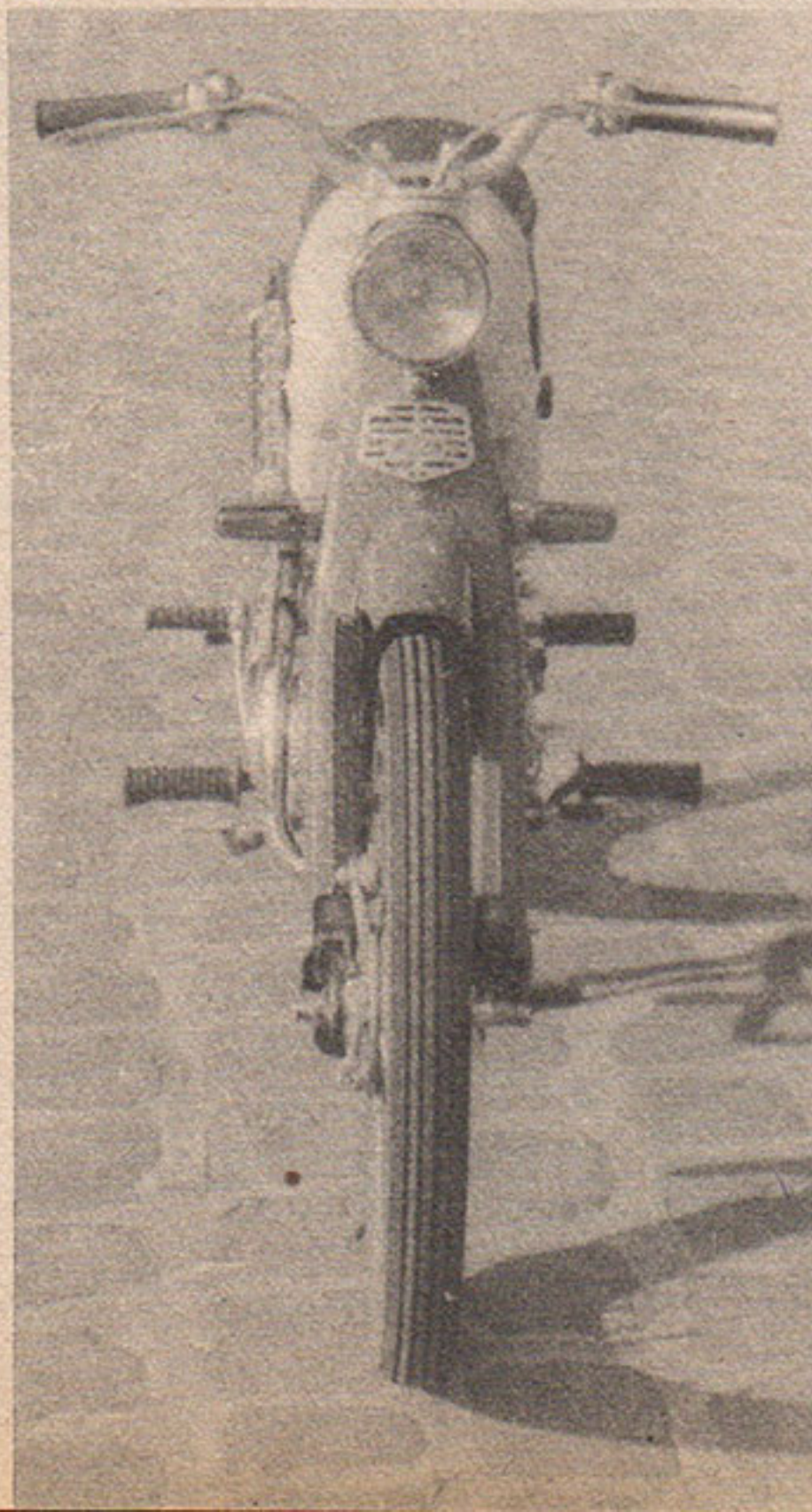
Mais cet envol rapide des petits Honda mis en vente prouve qu'il y a une clientèle pour le 50 cc de qualité.

Celui-ci nous a particulièrement enchanté malgré un frein avant peu efficace et des défauts de carburation à plein régime. Nous avons apprécié, à la conduite, son confort exceptionnel,

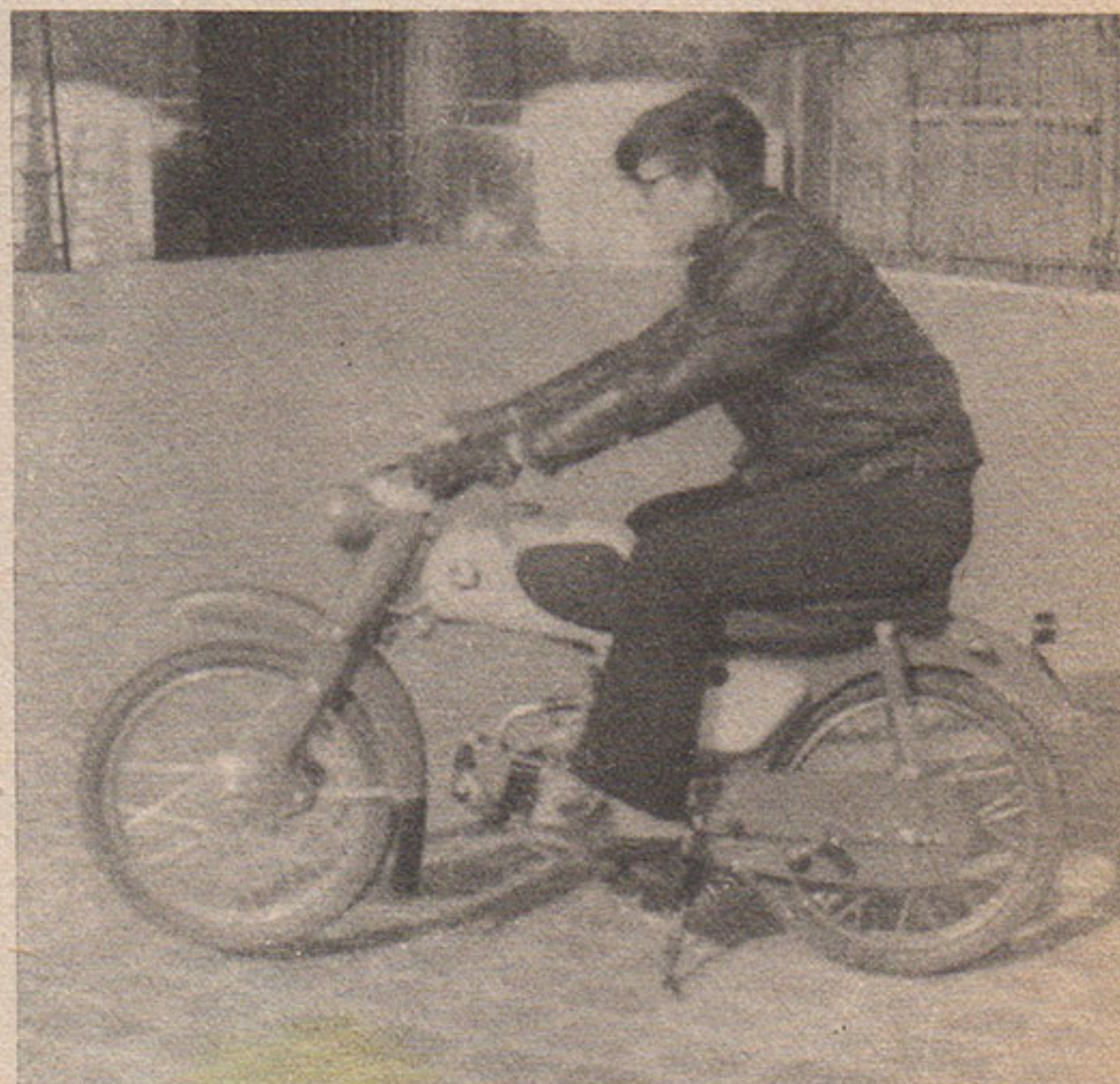


et ses performances brillantes. Techniquement aussi, il nous a plu ; et sa finition et sa présentation doivent satisfaire les plus difficiles.

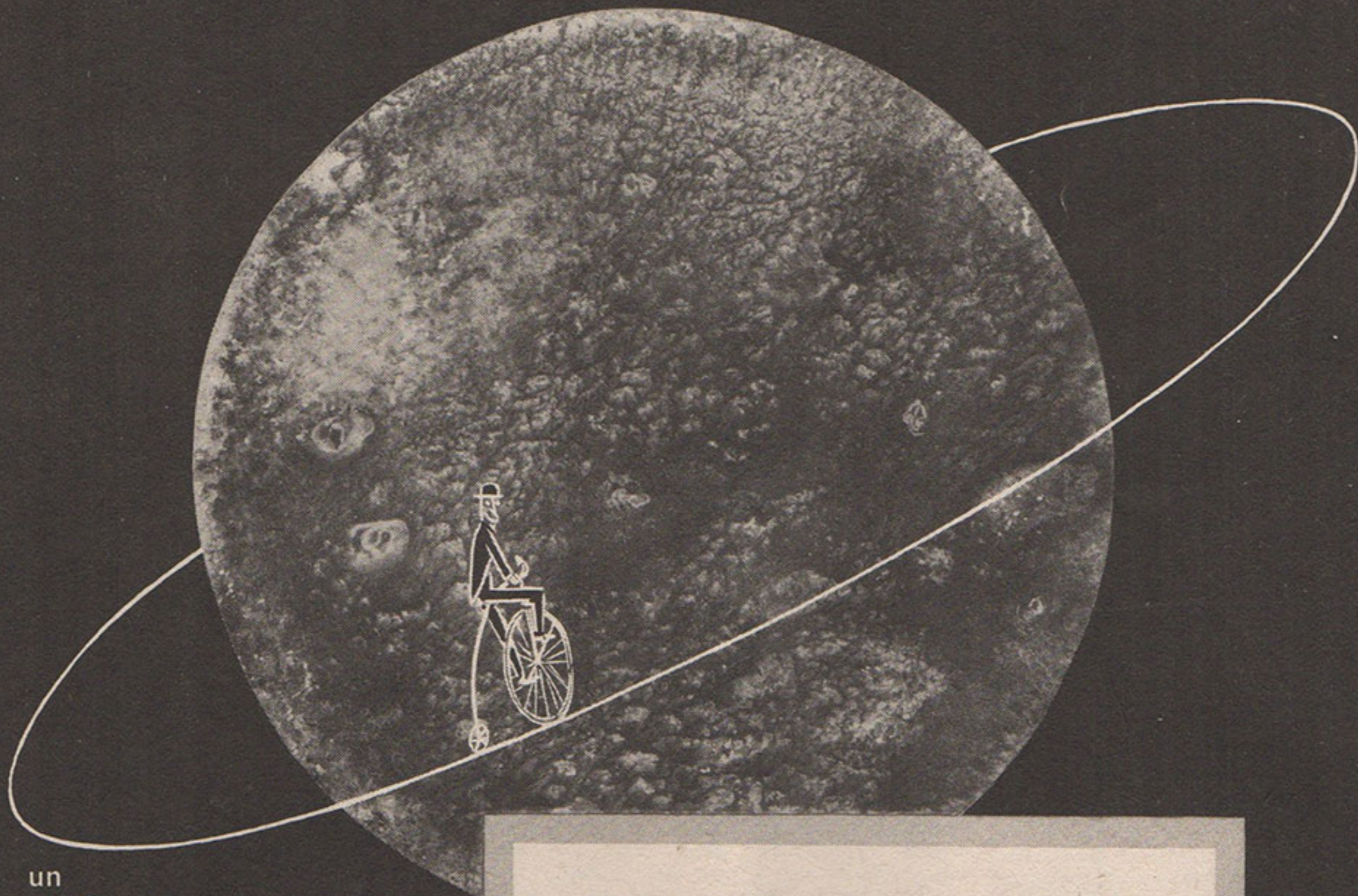
J.-P. B.



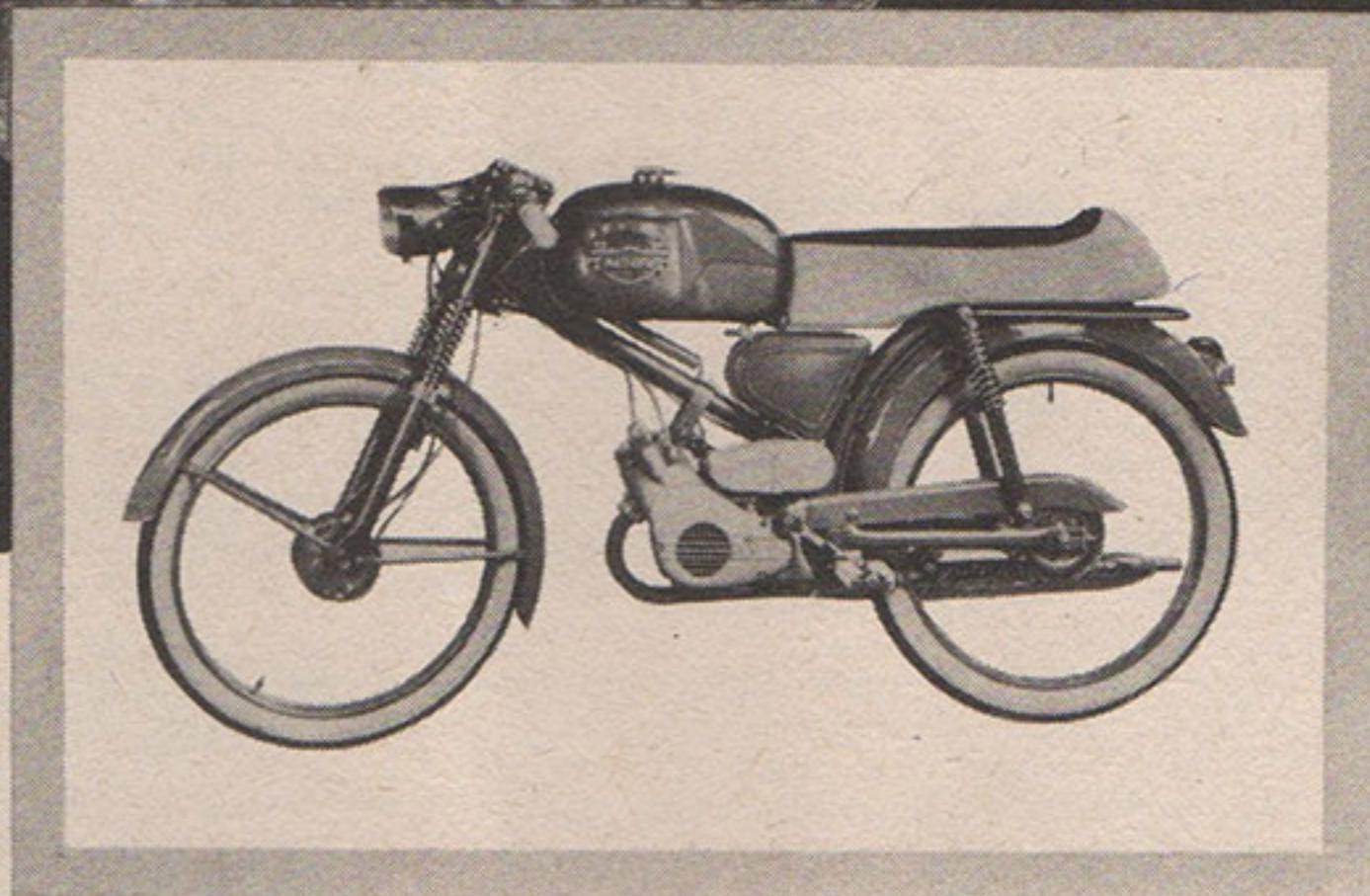
Bien que pas très grand, Combron serait bien ennuyé s'il devait emporter un passager sur un assez long parcours



à époque moderne... engin moderne



un  
cyclomoteur  
de race  
dont la PUISSANCE  
et la NERVOSITÉ  
complètent  
la grande classe



*Enfin une fourche compétition à ressorts apparents, un moteur sur puissant conçu pour les hauts régimes, un cyclomoteur Sport dérivé de la technique « moto ».*

**"MACERATA 163" 4,3 CV Monza  
3,4 CV Racer**

Ligne italienne — cadre extra rigide conçu pour grande vitesse — réservoir italien 10 l. — selle « baquet » indéformable, armature emboutie garnie Dunlopillo — suspension intégrale : AV, fourche à ressorts apparents, réglable par cuvette moletée, AR à ressorts apparents type « autoprogresif » — guidonnets compétition sur haut de fourche — moyeux freins Monobloc dural AR Ø 130 mm — silencieux échappement spécial 1 1.800 permettant au moteur de faire éclater toute sa puissance et évitant un échappement anormal du moteur — compteur à éclairage et avertisseur électrique — repose-pieds pilote type moto avec pédale de frein commandée à l'avant — moteur SACHS 4,3 CV ventilé — 3 vitesses commandées par poignée tournante transmission sous carter de ventilation par tringlerie permettant une très grande rapidité et précision du passage des vitesses.

Teintes : GRIS TURENNE METALLISE ROUGE CANAVERAL.

# GITANE

MACHECOUL  
loire atlantique

MACO

B. Cragnon

# En toute franchise

## Favor - Benelli

**F**IDELE lecteur de *Scoter et Cyclomoto*, je vous écris mes impressions sur ma machine. Le moteur Benelli est robuste. Il totalise 5.500 kilomètres.

### Qualités

Nervosité agréable.  
Embrayage souple.  
Bonne tenue de route.  
Eclairage puissant pour un cyclo sport.  
Prix d'achat peu élevé (1.050 NF).  
Vitesse appréciable : 75 km/h couché.  
Je roule à 7% mais j'envisage de rouler à l'essence et 5% d'Oltec.

### Défauts

La 2<sup>e</sup> saute.

Le système de frein à rétropédalage est efficace mais peu agréable à utiliser.

La suspension arrière est dure et pas amortie.

Fourche télescopique faible.  
Frein avant de mauvaise qualité.  
Selle assez dure sur longs parcours.  
Consommation excessive : 3,5 l à 4 l à fond.  
Moteur sale.

Réservoir n'ayant pas de réserve.

★

J'y ai apporté quelques modifications : pose d'un guidon bracelets abaissé au T inférieur de fourche.  
J'ai remplacé le plateau arrière de

36 dents par un de 32. Vitesse accrue (80 km/h chrono).

Inconvénients : perte de nervosité. Il faut pousser haut les régimes.

Coupe du garde-boue avant.

J'ai changé la bougie A.C. par une Champion L. 99.

Je vais bientôt y mettre un carburateur Dell'Orto de 19 mm à pavillon.

Je suis très satisfait de ma machine et j'envisage de la changer prochainement pour un Peripoli ou un Super Flash.

En résumé le moteur Benelli est robuste et devrait s'assurer une belle carrière.

G. Portavecchia, Clermont-Ferrand.

## Péripoli G.S.S.

**E**TANT un des très nombreux lecteurs de votre revue, je me permets de vous écrire pour vous parler des déboires (pour certains) de mon Peripoli GSS.

Acheté neuf le 10 octobre, il totalise 700 km. Cela vous étonnera peut-être, mais ce ne sont pas des impressions que je vous donne mais une... épreuve.

Premier ennui, en sortant de chez le concessionnaire, le code ne marche pas. Sans scrupules, je démonte le phare et le passe au conseil de révision. Tout de suite, ça fonctionne car les Peripoli ne déçoivent jamais personne.

Deuxième ennui, à 40 km, l'ampoule de code est morte. Ce n'est rien, on la change et tout marche normalement.

Troisième ennui, lorsque je voulais gonfler (pas le moteur) mais la valve j'entendis un sifflement très agréable... à l'oreille. C'est l'aiguille logée dans la valve qui se sauve à tire... de sifflement dans la chambre à air, et qui, en même temps, la perce.

Je ne suis pas encore dégoûté du Peripoli, et vous ?

Quatrième ennui : la 2<sup>e</sup> saute, mais grâce à mes connaissances acquises dans *Cyclomoto*, je la règle.

Cinquième ennui : je perds la tige filetée et les deux boulons qui fixent le moteur à l'avant du cadre.

Pas encore dégoûté ? Tant mieux, moi non plus !

Sixième ennui, et il est de taille : A 20 km, mon câble de gaz se casse ; à 30 km, je suis à Nogent-sur-Marne (pour ceux qui connaissent) quand je casse encore, je répare, j'achète 6 câbles, dont 3 seront utilisés pour aller au Raincy, distant de 15 km. Je vais voir mon marchand qui me trafique le serreur du câble de la poignée de gaz. Peine perdue, lorsque je passai en 3<sup>e</sup>, je cassai encore. Alors, mon concessionnaire me mit un autre câble et le souda au serreur. Je partis à Meaux. A 75 km, je suis à Meaux, et j'ai usé tous mes câbles (3). Je ne suis nullement impressionné, j'ai commencé à enrouler le câble autour de ma chaussure, et lorsque je tirais vers l'arrière ça carburait ; perfectionnement : je prends le câble à pleines mains et tire dessus. Comme

ça, je retourne (30 km) au Raincy, et je termine la liste des kilomètres en en faisant encore 25. A 130 km, je change de serreur, puis j'en essaie environ une douzaine qui tiennent jusqu'à 250 km. Là mettant en doute les techniques les plus éprouvées, je me livrais à un drôle de bricolage : je pris un morceau de plomb, je fis un trou en son milieu où je fis passer le câble et je serrais le câble dans le plomb. Et cela a tenu jusqu'à 650 kilomètres. Pas mal, n'est-ce pas ?

Et avec tout cela, je ne suis pas dégoûté du Peripoli qui est un coursier terrible : je suis en rodage, je passe en 1<sup>re</sup> que je quitte à 15 km/h, en 2<sup>e</sup>, que je quitte à 30 km/h, en 3<sup>e</sup>, et à 45 km/h, le Peugeot BB 2 SP est à 10 m derrière moi.

En terminant cette trop longue lettre, je vous exprime l'opinion des jeunes cyclomotoristes : des essais de cyclos sport et des recettes de gonflage. Personnellement, j'ai écrit à l'usine Peripoli et je me réserve de vous donner les résultats de ma sollicitation.

F. MANSEAU, Paris.

## Flandria

**P**OSSESSEUR d'un cyclomoteur Flandria, totalisant à ce jour 5.000 kms, je me permets de vous faire part de mes impressions.

Son moteur de 3,15 CV ventilé permet une vitesse de 70-75 en plat et ses 4 vitesses contribuent à lui donner de bonnes accélérations tant en solo qu'en duo.

La conduite est extrêmement douce, et est agrémentée du bruit d'ailleurs très agréable, et très discret, du double pot d'échappement.

Cette machine est dotée en plus d'un avertisseur puissant, rappelant un peu celui de la Vespa et qui se trouve réuni au commutateur avec le coupe-contact et le phare à 2 positions, d'une portée plus qu'excellente.

La suspension en est très bonne et même un peu trop, car la souplesse de la fourche avant entraîne lors du freinage un net talonnage et celle-ci a également tendance à déporter la machine lorsqu'elle aborde une série de virages trop serrés.

Le frein arrière est à rétro-pédalage et se montre efficace.

Il n'est pour ainsi dire aucune côte qui résiste au Flandria, et même à deux avec un poids de 180 kgs, il monte en 1re des côtes à 20 % en permettant même parfois des reprises en seconde.

Quelques légers défauts à formuler :

1) Le carburateur rejette par le silencieux de l'huile qui encrasse la béquille et la carrosserie avoisinante.

2) Les pneus montés d'usine ne me donnent pas entière satisfaction et je crois qu'en les remplaçant par des Pirelli, la tenue de route s'en trouvera nettement améliorée.

Le coffre à outils est vaste et pratique mais l'outillage d'origine est ridicule (ceci est malheureusement commun à presque toutes les machines actuelles).

Pour finir cette énumération, il est bon de parler des petits orifices permettant le graissage des câbles et qui en expliquent les changements peu fréquents.

Comme réparation, je n'ai eu qu'à déplorer 3 câbles d'embrayage, et 3 bougies.

Autre transformation : la pose d'un porte-bagage, le remplacement du garde-boue avant par un de type « sport ».

Pour juger davantage cette machine, j'ai accompli cette année le trajet Biarritz-Paris, d'où je revenais de vacances, soit 750 kms dans la journée en partant à 3 h. 30 et en arrivant à 20 heures. Bien que roulant durant les trois quarts du parcours, à fond, je n'ai eu aucun ennui mécanique, et je finissais les 100 derniers kilomètres à la vitesse de 75 km/h.

S'il en était besoin, ce merveilleux cyclo ne prouve-t-il pas que l'on peut trouver pour un prix raisonnable une machine alliant la vitesse et la solidité et que pareil à ses confrères italiens, français et allemands, le Flandria apporte tout ce qu'un usager difficile est en droit de demander.

P. Chatelain, Paris-16<sup>e</sup>.

## Peugeot BB 2 SP

**P**OSSESSEUR d'un Peugeot BB 2 SP depuis 14 mois, avec 11.000 kilomètres, je viens apporter à votre revue mon opinion sur cette machine.

### 1) PARTIE CYCLE

D'esthétique réussie, apportant un confort modeste mais suffisant, et une protection médiocre (projections, manque de carter étanche pour chaînes).

Pas très résistant, pour l'emploi en duo. (Il faut reconnaître qu'il n'est pas construit dans ce but.)

D'ailleurs, il suffit de peu de transformations :

— changer le rayonnage arrière, pour en mettre un renforcé (environ 15 NF) ;

— changer l'axe arrière, tous les 3.000 kms environ (pour moi, quand je change de pneu) (env. 2 NF) ;

— changer les axes inférieurs de suspension arrière tous les 5.000 kms (env. 4 NF).

En général, la carrosserie résiste bien (sauf la patte inférieure de fixation du garde boue arrière qui casse, en général).

Peu de bruits de tôles (le garde-boue avant peut être efficacement préservé des vibrations en collant deux feutres entre les bras de la fourche, et lui-même).

— Fourche avant demandant maintenant un rebagage.

— Il faut signaler également un éclairage robuste (1 lampe en 11.000 kilomètres), mais inutilisable en dessous de 45-50 km/h.

— Selle se gondolant dans les chaos,

provoquant un claquement sec qui ne manque pas de pittoresque...

— Chromes inexistantes sur les suspensions arrière, mais excellents sur le guidon et les jantes.

— Avertisseur amusant, puisqu'il est absolument couvert par le bruit du moteur (et encore, avec un patient réglage !).

### 2) PARTIE MOTEUR

Il faut dire qu'à 8.000 kilomètres, à la suite de la malhonnêteté d'un pompiste de vacances (comme M. Courseaux), j'ai dû changer piston, cylindre, embiellage, embrayage par la même occasion.

Restent seuls la culasse et les pignons de la boîte (carter moteur).

*Le premier moteur*

Rodé parfaitement sur 1.500 kms. Aucune modification. Très moyen (40 en 1re, 60-62 en 2<sup>e</sup>).

Paraissait assez robuste, mais de nervosité moyenne.

*Second moteur*

Gonflé à l'extrême :

— Dell'Orto de 16, sans filtre à air.

— Pipe d'admission de 16, mais lumière en cône, allant de 16 à 18 mm.

— Echappement « allégé ».

— Haut de culasse raboté de 1 mm.

— Avance à l'allumage de 3,8 mm, au lieu de 3.

— Disques d'embrayages en bronze et cuivre, 3 au lieu de 2.

Moteur très brièvement rodé (à peine 300 kms), mais emploi d'un mélange personnel à 7 % de BP 2 temps MV « Self Mixing ».

Tout en gardant les nombreux ac-

cessoires énumérés ci-dessus, voici les nouveaux résultats (gardés depuis 3.000 kms, déjà !).

1<sup>re</sup> à 55-58 km/h (parfois 60, mais rarement) ;

2<sup>e</sup> à 75 (80 lorsqu'il n'y a pas de vent, et lancé).

Mais l'intérêt de ce « nouveau » moteur est surtout à rechercher dans la nervosité : en faisant à peine cirer l'embrayage, j'atteins le 45 en un temps record, et la première montant ainsi permet de remarquables résultats dans les côtes importantes :

Suivant un Vespa monté en duo, lancé à fond, je double certains « sport » italiens qui ne dépassent pas le 45-50 en côte, alors que j'atteins le 55 facilement.

Ils me rattrapent sur le plat.

A déplorer :

— la consommation 4 l 5 aux 100 kilomètres ;

— l'usure de l'embiellage (il faut compter 4.000 kms) ;

— la boîte de vitesses, par trop aléatoire ;

— bruits de tôles et vibrations à très hauts régimes (en 1re).

A remarquer :

— nervosité incomparable pour un « sport » de 90.000 francs ;

— bruit très agréable avec l'admission directe, produisant un sifflement comparable au Rumi.

Je compte m'en séparer dans l'immédiat, au profit d'une Parisienne Flandria, ou peut-être d'un Rumi Bol d'Or.

J.-P. Martinie, Asnières.

## Peugeot BB 2 L

**J**E ne peux pas mettre en tête de ma lettre, comme la plupart de ceux qui vous écrivent, que je suis un fervent lecteur de votre revue, car je ne l'ai connue que par son numéro Spécial-Salon.

J'achetais *Moto-Revue* depuis un an et demi et c'est en voyant la réclame faite dans cet hebdomadaire que je me suis décidé à acheter *Scooter et Cyclomoto*. Je ne le regrette pas.

J'ai tout de suite eu envie d'écrire à la rubrique « En toute franchise ». Voilà qui est fait.

J'ai seize ans et demi et je possède un Peugeot BB 2L acheté neuf en 1958 qui totalise 24.000 kilomètres.

Le cadre est formé d'un tube de fort diamètre (45 mm), ce qui ne l'a pas empêché de se briser comme une allumette sous le réservoir aux 18.000 kms. Au magasin Peugeot, ils refusaient de le souder et voulaient changer le cadre : sensiblement 20.000 frs ! Heureusement, un ami soudeur me l'a réparé en introduisant dans le cadre un second tube et en brasant le tout par dessus. Pour cela, j'ai dû démonter complètement ma machine pour qu'il puisse avoir le cadre à nu. Autant c'est amusant à démonter, autant c'est ennuyeux à remonter. Depuis, aucun ennui de ce côté-là.

La suspension avant est assez sèche et demande une certaine attention sur sol humide. La suspension arrière est très souple (6 cm de débattement) mais ne talonne jamais, car elle est très bien amortie. J'oserais presque la comparer à une suspension de Kreidler S.4 ! Elle autorise facilement le transport de deux personnes.

Les pneumatiques m'ont donné toute satisfaction. Le pneu et la chambre à air à l'avant sont d'origine, le pneu possède encore toutes ses sculptures et je n'ai jamais crevé. Le pneu arrière d'origine a été changé aux 13.000 kms ; j'ai dû changer la chambre à air arrière à peu près au même moment car en trois semaines, j'ai roulé sur sept clous ! C'était un coup dur. A part cela, les pneus accrochent bien et je peux virer assez penché (40-45°).

Le BB 2L comporte deux chaînes, la seconde étant rendue nécessaire par le fait qu'il n'y a pas de pédalier-kick. En contre-partie, le pédalage est beaucoup moins fatigant que sur un monochaine. J'ai changé la chaîne motrice vers 21.000 kms.

Le guidon est un guidon tourisme assez large, et agrandi encore par les leviers de débrayage et de frein arrière ; malgré sa largeur, il ne me gêne pas dans Paris car il passe au-dessus des ailes des voitures. Il autorise une position en selle très confortable. Il est malheureusement encombré de deux poignées et de cinq leviers. J'ai tourné la difficulté de commande du frein avant en posant à l'arrière une pédale de frein Simplex et en faisant passer le câble de frein avant à droite.

Si le frein arrière me donne toute satisfaction (30 km/h compteur : 5,50 m. en solo, 9 m. en duo), le frein avant n'est pas du tout à la hauteur, et il ne faut pas compter dessus. Mais un camarade m'a donné un truc : de temps en temps je frotte les patins à la *colophane* ; l'efficacité a beaucoup augmenté. J'ai changé un jeu de mâchoires arrière à 16.000 kilomètres.

Le réservoir contient cinq litres, mais ne comporte pas de réserve ; il n'a jamais eu de fuites et est de construction robuste.

L'éclairage avant est très faible. A cause de cela, il n'est pas possible de rentrer fort dans les virages, la nuit. Je n'ai jamais changé d'ampoule.

Le compteur ne marque que jusqu'à 60 km/h, ce qui m'a valu plusieurs remarques peu flatteuses de la part de mes condisciples : « Il ne va qu'à 60, ça ne vaut rien, avec ma Mobylette je fais du 70 ! ». Il étaient tout étonnés, après, de se faire rejoindre et dépasser sur la route. Il faut dire que ce compteur est juste aux environs du maximum et menteur aux basses vitesses, ce qui est assez inhabituel.

Un mot sur les garde-boue très enveloppants qui protègent efficacement le pilote, et l'avertisseur, faible au ralenti, qui se transforme en sirène à grande vitesse. La sacoche à outils est petite, mais complète. La selle

biplace que j'ai posée avec un porte-bagages à rallonge est très confortable.

J'en suis à mon troisième câble de vitesses, deuxième de gaz, quatrième de débrayage, deuxième de frein avant, troisième de train arrière et ler de décompresseur et de starter.

Parlons un peu du moteur : la mise en route est assez complexe pour quelqu'un de non averti ; il faut synchroniser le passage d'une vitesse (pas de pédalier-kick), décompresser, donner un coup de pédale et en même temps, doser le gaz et le starter. Je pars en trois coups à froid, au quart de tour à chaud.

Le moteur me semble un bon exemple d'un 50 cc tourisme qui puisse grimper sans faiblir. Très légèrement super-carré (40 x 39 mm), il possède un carburateur Gurtner de 12 mm. A ce propos, j'ai été obligé d'enlever le silencieux d'admission lorsque j'ai monté une selle biplace, car elle bouchait le conduit formé par le tube de selle du cadre. Le fonctionnement du moteur n'est pas influencé et, quoi qu'on en dise, le petit ronronnement n'est pas désagréable, bien au contraire.

Les deux vitesses sont bien étagées pour une utilisation en ville solo et même duo bien que dans ce cas, l'embrayage doit patiner pour le démarrage. La 1re monte à 35 chrono et la 2e à 55-60 chrono en position assise, ce qui permet de dépasser les Mobyatic bleues, et de tenir, en restant dans leur sillage, les Mobyatic oranges, malgré ce qu'en disent leur propriétaire, lorsqu'ils sont à l'arrêt. Je monte une côte à 13 % en 1re à 20 km/h sans pédaler. (A propos, j'aimerais savoir où se trouve votre côte d'essais pour aller m'y chronométrer.) Le moteur est très souple et permet de démarrer en seconde sans cogner si on met les pleins gaz. Les accélérations sont sensiblement égales à celles d'une Mobyatic bleue.

D'origine, une bougie Marchal Corindon était montée, mais elle perlait trop souvent ; depuis, je me sers d'une Bosch 240 P 11 S qui me donne toute satisfaction. L'embrayage est progressif et colle bien (disques multiples dans l'huile). Les vitesses passent bien et ne sautent pas.

Récemment, j'ai perdu en route mon pot d'échappement ! Le collier était complètement dessoudé. J'ai changé le rupteur à 14.000 km, un décalaminage complet a été effectué à 18.000 km, ce qui est honnête ; auparavant, un coup de chiffon de temps en temps sur la culasse et le dessus de piston suffisait. A part cela, aucun ennui côté moteur.

Pourtant, je ne le ménage pas : je fais 200 km par semaine en duo pour aller au lycée, et il faut y ajouter les promenades du dimanche, tout cela accompli gaz au maximum. Après 24.000 km, on peut se rendre compte que la solidité est bonne. Je ne connais pas beaucoup d'engins qui résistent à 24.000 km en duo, accomplis pleins gaz.

Quant à la consommation, elle est d'environ 2,2 l aux cent (1,8 l annoncé par le catalogue).

Lorsque je l'ai antiparasité, il s'est produit une chose curieuse : les performances ont baissé assez sérieusement pour revenir tout doucement comme avant. On aurait pu croire que le moteur « s'habituaît » à l'antiparasitage. Curieux, n'est-ce pas !

Comme tout le monde, je rêve... Un Kreidler S.4 vient en tête de liste mais le porte-monnaie n'est pas d'accord. L'itom est très rapide, mais pas aussi nerveux et puissant au démarrage que le Motom qui vient donc en deuxième place. Enfin, le Paloma Super Flash tient la quatrième place, pour ses bonnes performances et son prix abordable.

Un dernier mot sur le BB 2L : Il est regrettable que Peugeot ait arrêté la distribution de cette machine dans Paris. Je connais plusieurs personnes qui auraient été intéressées. L'une a résolu le problème radicalement : elle a acheté un cadre centri, un moteur trois vitesses et ses capotages et a monté un tout — et ça roule très bien.

M. P. PAPUCCI, Vincennes

# UNE CHAÎNE NON ENTRETENUE ? ..

**C'**EST EN SE BASANT SUR SES PROPRES EXPÉRIENCES EN COURSES (VITESSE ET, AUSSI, CENDRÉE), EN TOUT-TERRAIN ET ENCORE SUR LES RÉSULTATS OBTENUS AU BANC D'ESSAIS, QUE LE FABRICANT ALLEMAND DES CHAINES «RUBERG» NOUS DONNE LES QUELQUES CONSEILS D'ENTRETIEN FIGURANT DANS CETTE PAGE.

RIEN DE NOUVEAU, BIEN SUR... MAIS CERTAINS CONSEILS SONT TOUJOURS BONS A RAPPELER. DE PLUS, CETTE DOUBLE PAGE CONSTITUE UN COMPLÈMENT UTILE AUX CONSEILS DONNÉS DANS L'ARTICLE QUI PRÉCÈDE, CAR DES CHAINES MAL ENTRETENUES PROVOQUENT AUSSI DES PERTES DE PUISSANCE.

## puissance perdue, danger accru ! ..



Non — dit la chaîne effrayée — ce n'est pas ainsi, à la burette, qu'il faut faire ma toilette !



★ Ce n'est pas avec une burette qu'il faut lubrifier la chaîne. De cette façon, en effet, le traitement superficiel des pièces sera détruit par les poussières silicieuses qui, entraînées par l'huile, viendront se loger entre les rouleaux, les axes, les maillons. L'usure sera alors accélérée et, bientôt, la chaîne deviendra inutilisable. C'est à cette usure que l'on doit l'allongement de la chaîne, allongement qui l'empêche de bien engréner sur les pignons.

Veux-tu me faire plaisir ? Pour ma toilette, un bain de gas oil !

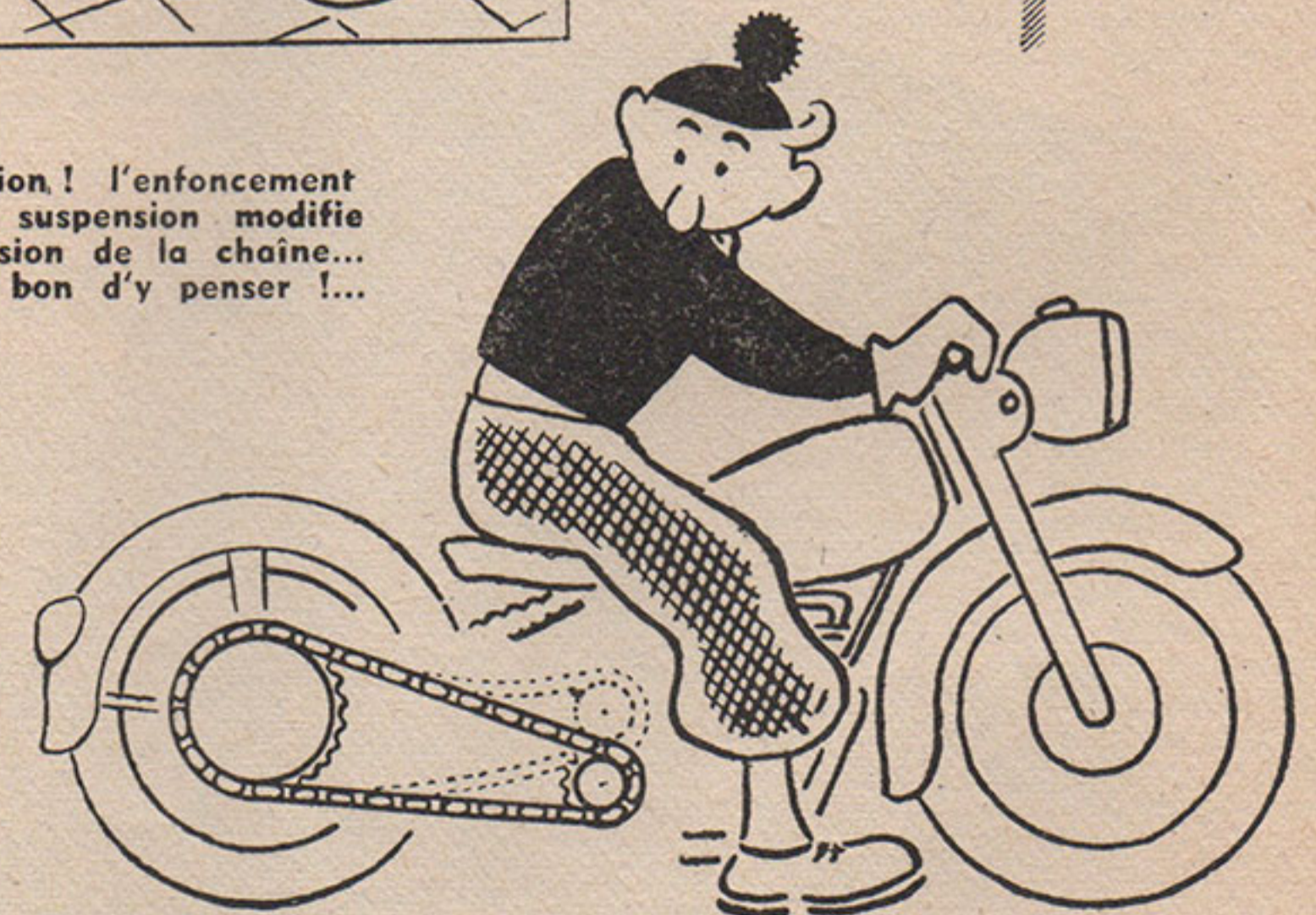


La morale ? Ne sois pas trop fainéant. N'oublie pas que c'est moi qui transmets la puissance. Des soins que tu me donnes dépend le nombre de CV dont tu disposes.

★ Ce qu'il faut, en réalité, c'est un nettoyage au gas-oil, puis une bonne lubrification à la graisse chaude. Alors la chaîne « tiendra » et assurera un usage sûr durant le temps voulu.

★ Il est bien évident aussi que quelques gouttes d'huile fluide à la burette ou au pinceau ne peuvent suffire pour lubrifier la chaîne : dès que vous ouvrirez un peu les gaz pour accélérer fort ou rouler vite, cette huile fluide sera aussitôt chassée, « éjectée ».

Il me vient une nouvelle vigueur lorsque l'on me trempe dans un bon bain de graisse chaude.



Attention ! l'enfoncement de la suspension modifie la tension de la chaîne... il est bon d'y penser ! ..



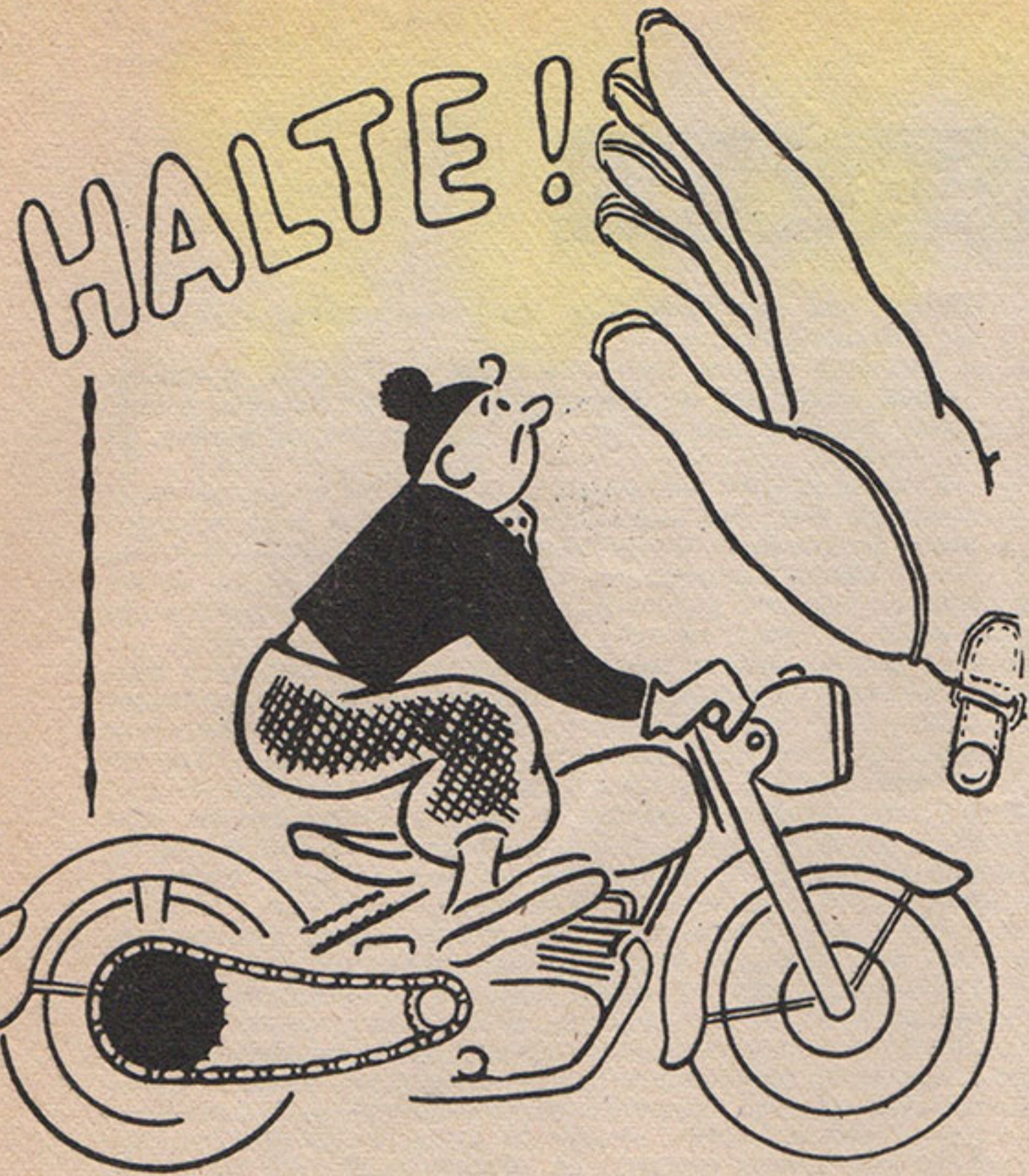
Et puis n'oubliez pas de monter l'attache rapide dans le bon sens... sinon gare à la catastrophe.

### POUR LE MONTAGE

Une chaîne bien tendue doit présenter, pour le brin inférieur, une certaine flèche. N'oubliez pas que le jeu de la suspension arrière modifie l'entr'axe entre le pignon de sortie de boîte de vitesses et la couronne arrière : la tension de la chaîne, en conséquence, se trouve aussi modifiée. Il faut donc que la tension initiale de la chaîne permette ce débattement de la suspension arrière. Et l'on arrive ainsi à la conclusion suivante : **MIEUX VAUT UNE FLECHE TROP GRANDE QU'UNE FLECHE TROP PETITE**, la flèche étant le débattement du ballant par rapport à sa position tendue.

x x x

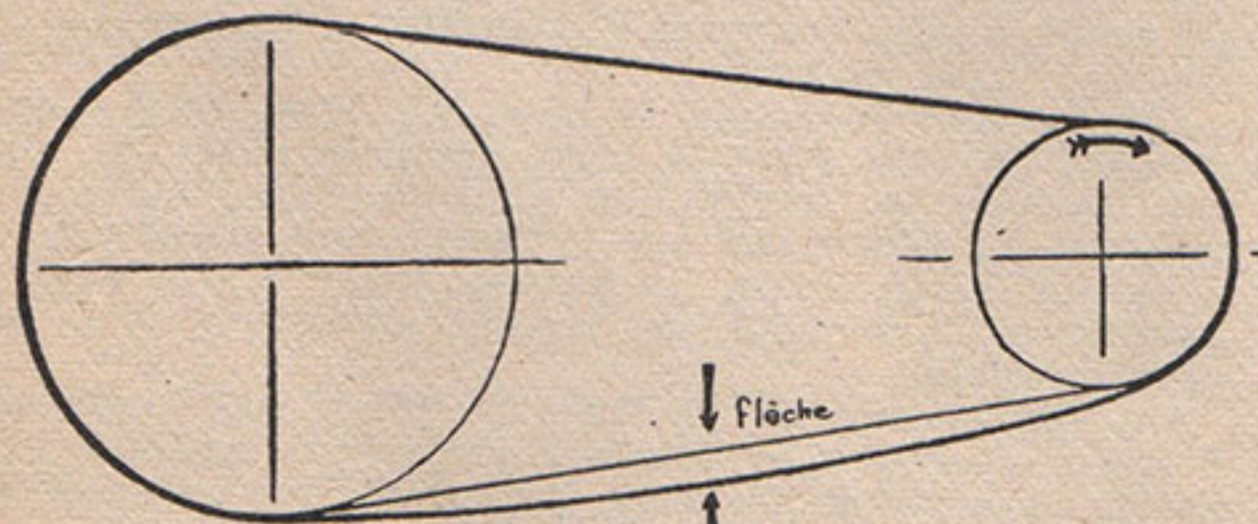
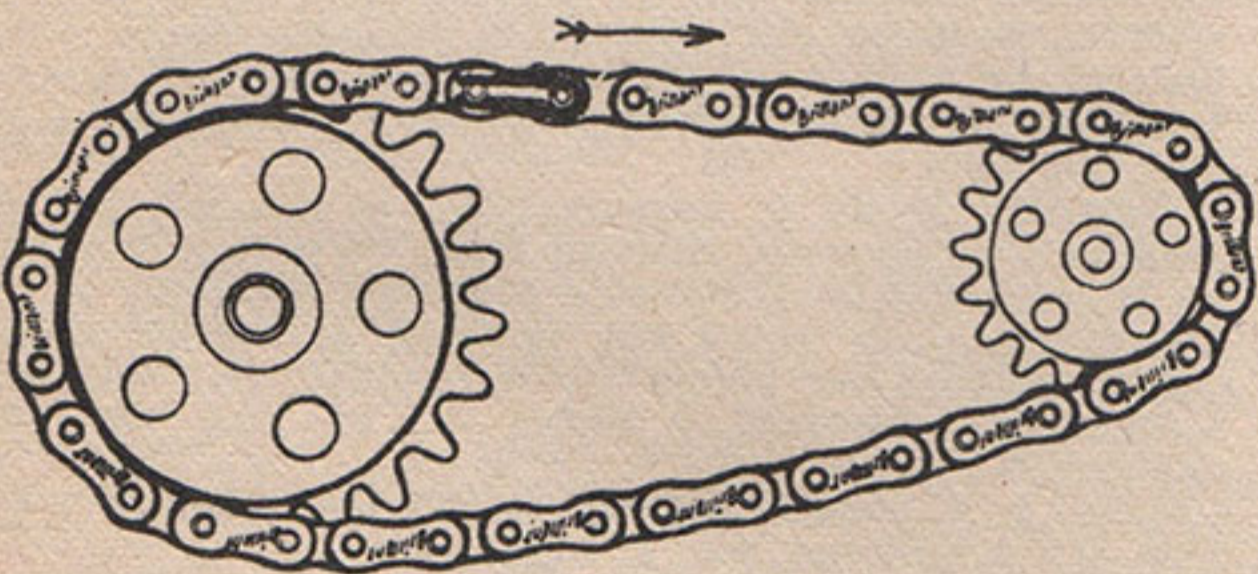
Il ne faut pas oublier, non plus, de bien aligner les roues : une roue arrière mal alignée aura pour conséquence une usure accrue pour la chaîne. Et enfin, n'oubliez pas, après coup, de bien resserrer les boulons.



HALTE !

La chaîne est certainement, sur nos machines, un des organes qui est davantage soumis à des contraintes élevées, qui fatigue le plus : n'est-ce pas elle qui transmet toute la puissance développée par le moteur jusqu'à la roue arrière ?

Par ailleurs, la chaîne est aussi d'une importance primordiale pour la sécurité. Si elle est de qualité, bien montée et bien entretenue, vous pouvez rouler tranquilles et sans crainte. Par contre, si vous avez commis une erreur en la montant ou si vous l'avez mal entretenue, vous pouvez craindre à tout moment un accident.



# UNE USINE BELGE...



... qui s'est imposée sur  
le marché français

a. claeys-flandria

M. Aimé Claeys, le « Grand Patron » des usines Flandria.



**F**LANDRIA : une marque belge pratiquement inconnue en France il y a trois ans, qui s'y est maintenant fortement imposée et dont les modèles sillonnent nos routes du Sud au Nord.

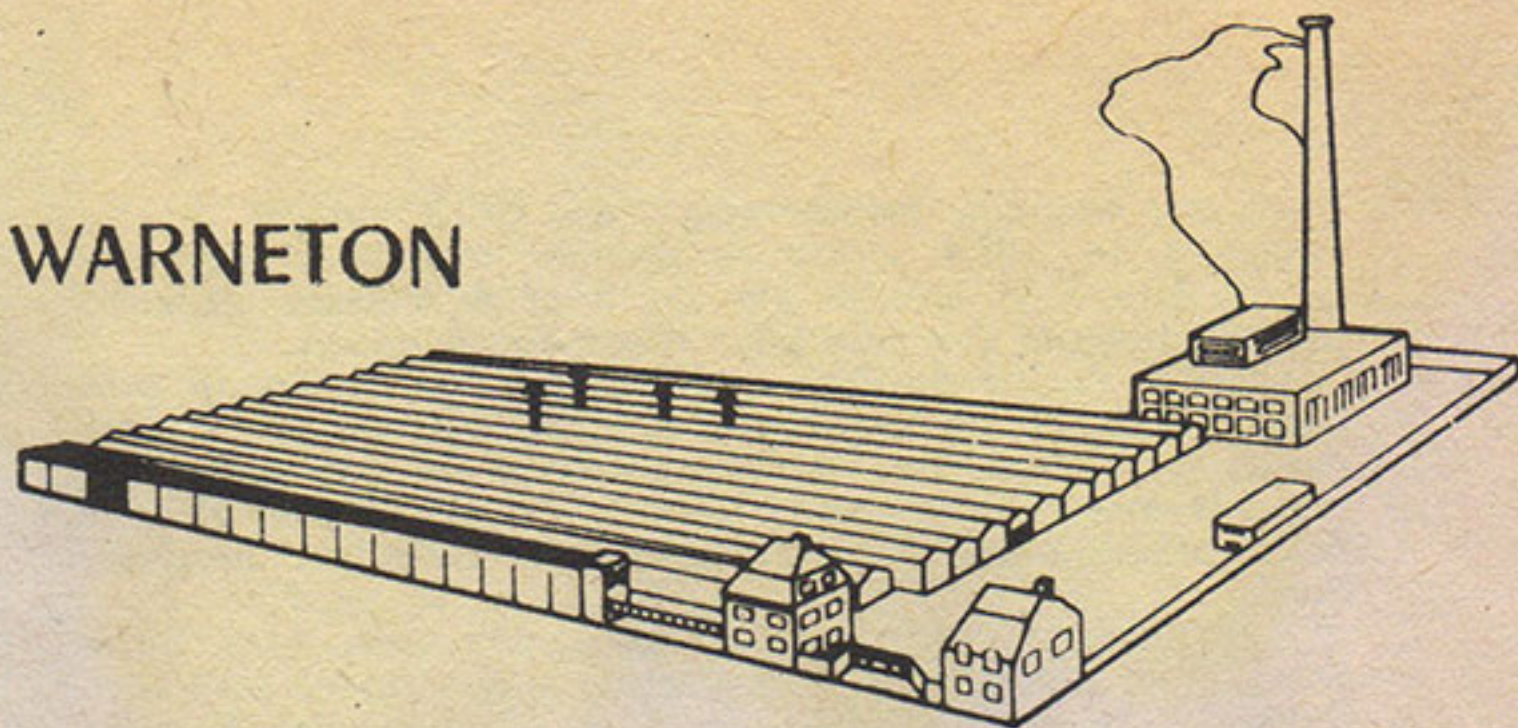
Comment une telle réussite a-t-elle pu être obtenue ? Cette question, nous nous l'étions souvent posée car ce n'est un secret pour personne que la seule qualité des modèles présentés n'est pas suffisante pour imposer une marque. Il doit s'y ajouter une organisation commerciale aussi dynamique qu'étendue et trouvant appui, de plus, sur un ensemble industriel puissant.

C'est pourquoi, lorsque M. Guimbretière — représentant de Flandria pour Paris et la Seine — nous invita à visiter les installations franco-belges de la marque, nous avons — bien sûr — répondu favorablement sans savoir exactement ce que nous allions trouver au terme de notre voyage. Voyage qui d'ailleurs se présentait fort mal puisque neige et verglas rendaient les routes impraticables... jusqu'au jour du départ !.. Ce jour-là, en effet, et pour notre grande satisfaction, un sensible réchauffement de la tempéra-

ture devait nous permettre d'effectuer sans aucune crainte les kilomètres nous séparant d'Armentières où nous devons passer la nuit avant de nous rendre le lendemain matin à Warneton.

Il est bon de préciser que notre visite comportait trois étapes. La première devait nous conduire à Warneton, sur la frontière belge mais en territoire français; la seconde nous amenait en Belgique, à Zwevezele où se trouve l'usine des moteurs; la troisième, toujours en Belgique, était située à Zedelgem, à l'usine la plus importante, celle où sont réellement fabriqués les cyclomoteurs et les bicyclettes Flandria.

## WARNETON



**A** PRES un repos précieux à Armentières, où nous avons retrouvé un groupe de représentants de la marque en France, nous voici prêts à affronter une journée bien chargée.

Quelques kilomètres et nous voici à Warneton où nous sommes accueillis par M. Vandembroucke, gendre de M. Claeys et directeur de l'usine Flandria en France. Accueil très cordial, et M. Polfliet, chef de fabrication, se met à notre disposition pour notre première visite de la journée.

Nous apprenons tout d'abord que les moteurs arrivent complets de Zwevezele et que deux modèles seulement sont fabriqués à Warneton: le Sportif IV et le Comet IV. Les autres modèles vendus en France sont directement importés de Belgique. Dans cette usine sont aussi fabriqués des vélos d'enfant.

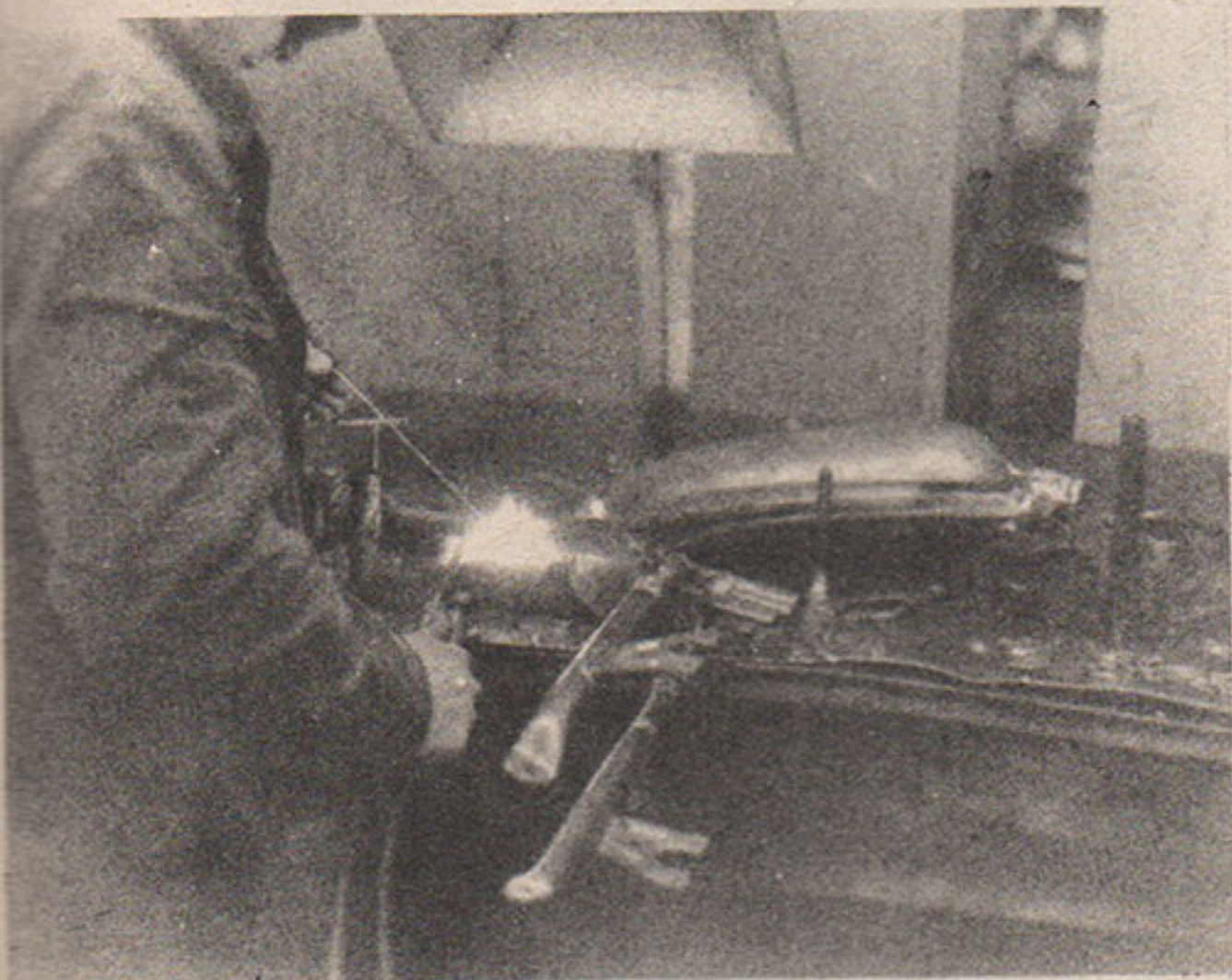
C'est en 1955, dans les bâtiments d'une ancienne usine de tissage, qu'est née l'usine française de Flandria. A l'époque, 40

ouvriers devaient se sentir bien au large puisqu'ils disposaient d'une surface couverte de 9.000 m<sup>2</sup>. Aujourd'hui, 125 ouvriers y travaillent, des frontaliers, la main-d'œuvre spécialisée provenant presque entièrement de Belgique.

Visite extrêmement rapide (le temps presse!) qui nous permet de voir cependant au passage l'installation pour l'émaillage électro-statique des cadres, la chaîne de montage des cyclomoteurs et les bancs d'essai.

L'impression d'ensemble, fugitive étant donnée la vélocité avec laquelle nous avons parcouru les travées de l'usine, est qu'il y a encore beaucoup à faire du point de vue des installations mais que l'enthousiasme des cadres techniques pallie en partie certaines insuffisances d'organisation. Cette impression, notre première impression, nous devons d'ailleurs la retrouver plus tard dans la journée et nous y reviendrons à la fin de cet article.

Le temps d'apprendre encore qu'en période d'hiver 800 machines sortent des chaînes (moitié moins que pendant la saison), que la chaîne de montage allait être agrandie, et un coup d'avertisseur impératif nous rappelait qu'il ne s'agissait là que d'une première étape et qu'il n'était pas question de flâner.



### UN CYCLO POUR UN... PANTALON!

C'est le représentant Flandria pour le Sud-Est qui nous a raconté cette anecdote... instructive.

Un gros fabricant de vêtements de la région a eu une fort ingénieuse idée: tirage au sort chaque mois entre les acheteurs d'un nouveau pantalon de sa marque, plus particulièrement destiné aux jeunes, d'un cyclomoteur. Mais quel cyclomoteur choisir? Pour résoudre cette épineuse question, le fabricant demanda à ses fils — jeunes aussi — de faire une sorte de référendum parmi leurs collègues de classe. Et, la marque qui recueillit le plus de suffrages fut... Flandria!..



Passage sans histoire d'une frontière située à 100 mètres de l'usine de Warneton. Nous voici maintenant sur la route de Zwevezele, M. Vandembroucke — qui sera notre pilote la journée durant — conduisant la caravane par des petites routes d'autant plus sympathiques qu'un timide soleil salue notre arrivée Outre-Quévrain.

A Zwevezele nous sommes attendus par M. Aimé Claeys lui-même, le « Grand Patron » de Flandria. Pour nous mettre dans l'ambiance, nous avons droit tout d'abord à un bref historique de cette usine. Construite en 1949, elle commença en 1950 à fabri-

Ces trois vues appartiennent à l'usine française de Warneton (en haut) où l'on produit les parties cycles à cadre coque (à g. au milieu) et où une chaîne de peinture électrostatique vient d'être installée (ci-contre).



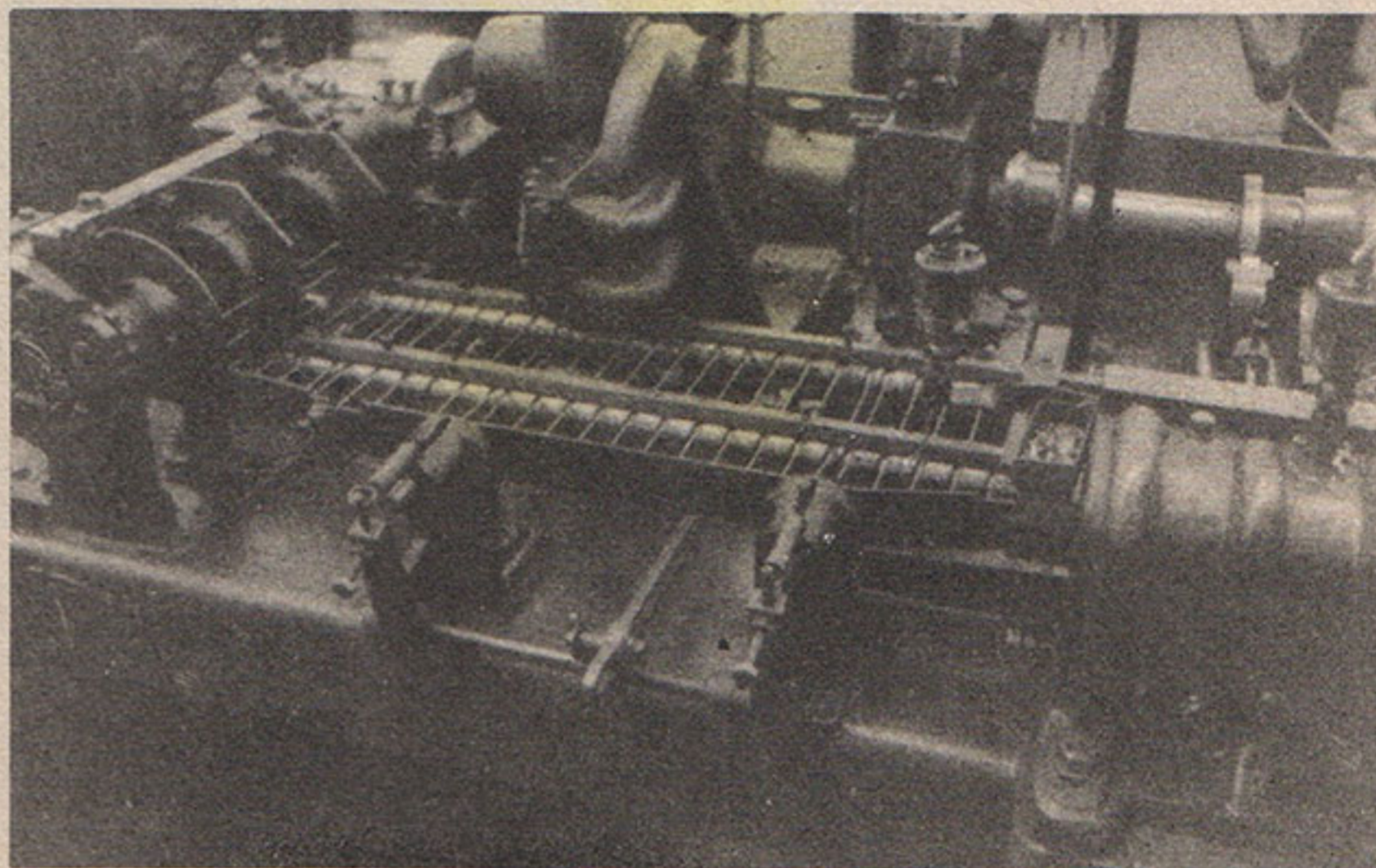
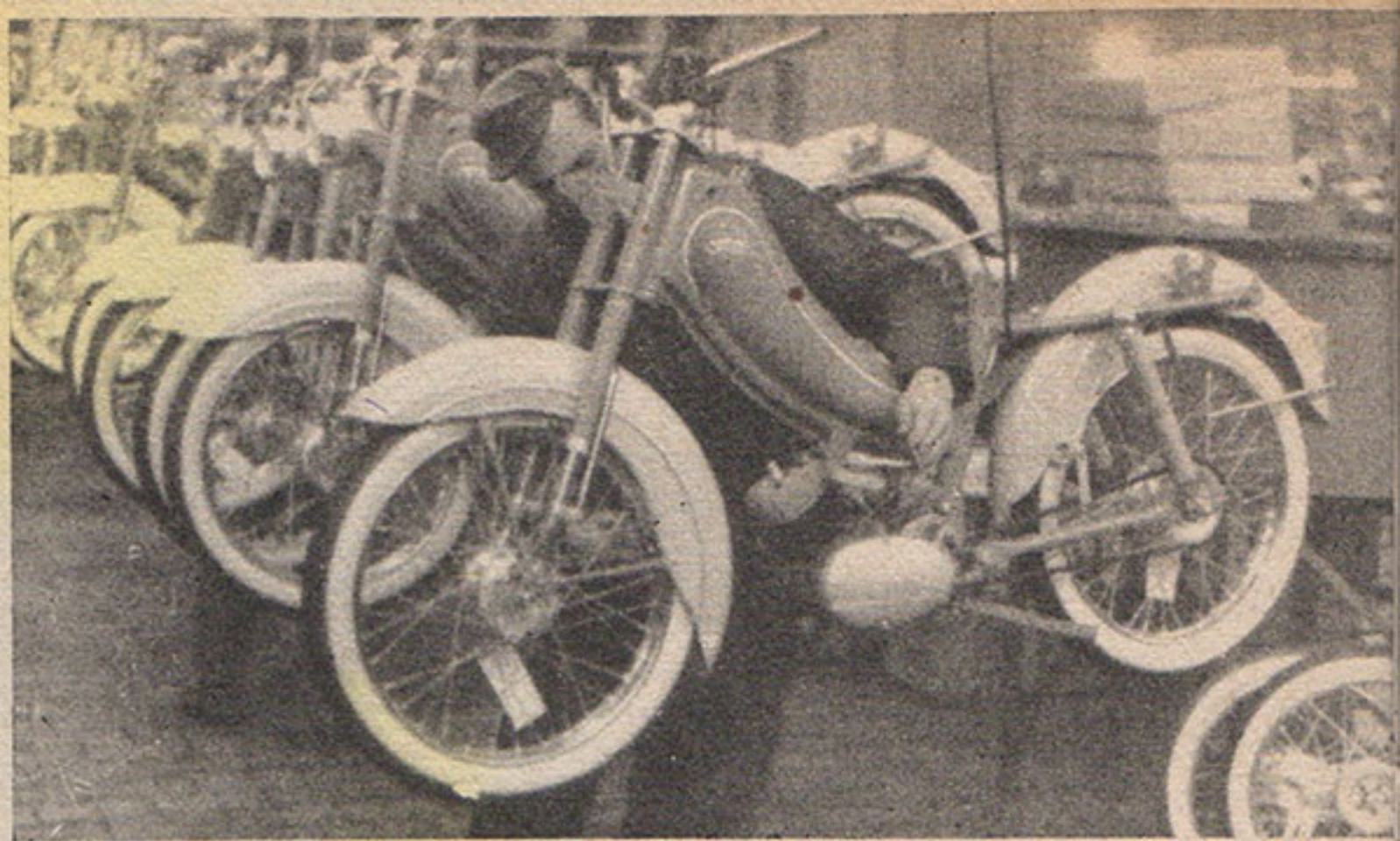
quer des moteurs monovitesse ; en 1952 vinrent les bivites ; en 1954 sortait le premier modèle à kick qui devait être suivi ensuite par les 3 et 4 vitesses, et aussi par les moteurs spéciaux pour tondeuses à gazon.

C'est à l'usine de Zwevezele qu'ont été étudiés et préparés les deux nouveaux moteurs qui sont le motif réel de ce rassemblement : le Monomatic et le Variomatic sur lesquels nous dirons deux mots tout à l'heure et que nous présenterons plus complètement dans un prochain numéro.

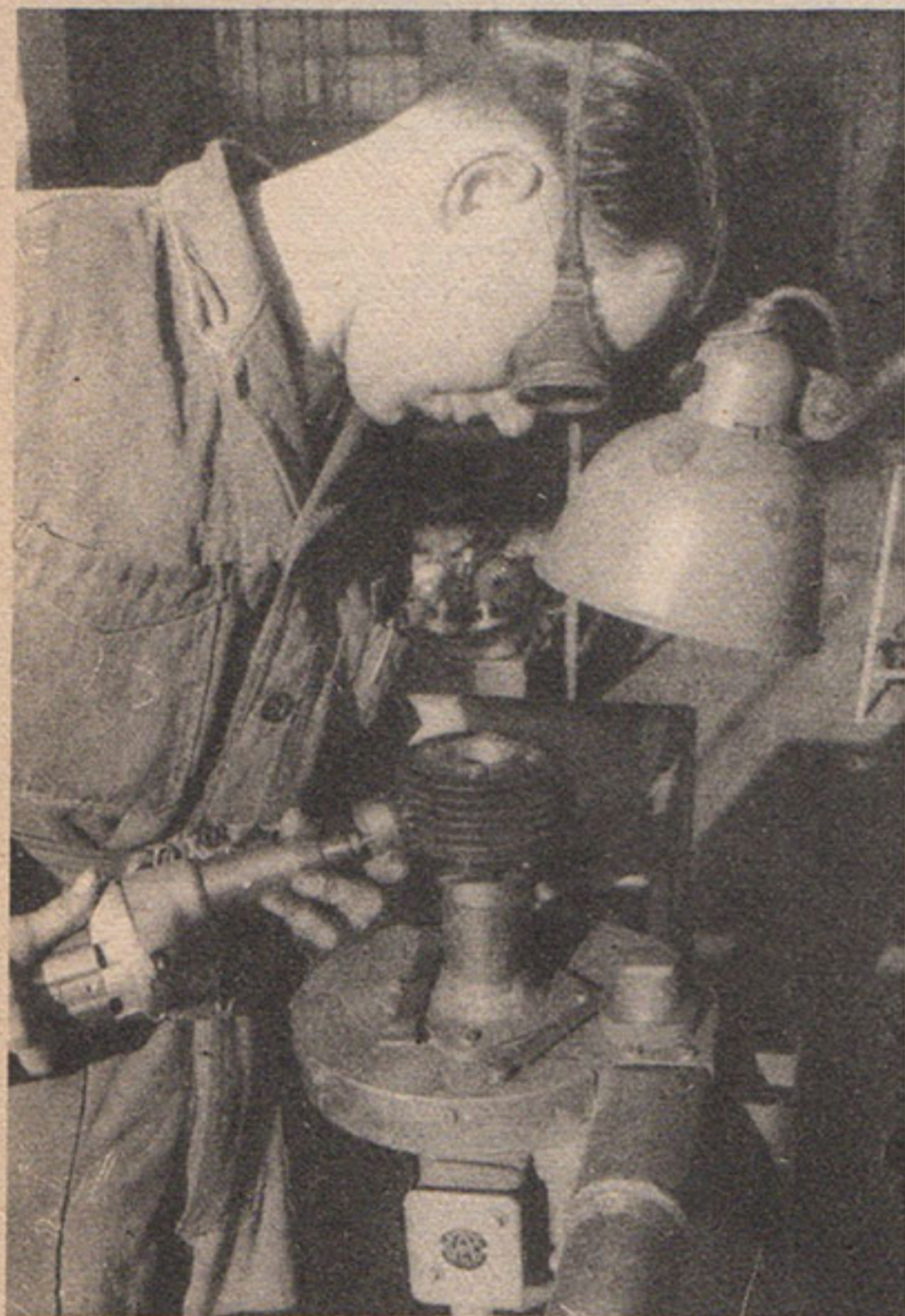
Actuellement, 400 ouvriers sont employés dans cette usine et le degré de « mécanisation » du travail peut être indiqué par la proportion de 1 à 10 pour les ouvriers spécialisés. Chaque jour, il sort de cette usine de 200 à 300 moteurs.

C'est en compagnie de M. de Cloedt, chef du Bureau d'Etudes, que nous entreprenons de visiter (toujours au pas de course !) les installations de l'usine de Zwevezele.

L'impression ressentie à Warneton est forcément moins vive ici : on y constate une organisation meilleure, plus solide parce que plus ancienne ; on y voit aussi un outillage plus moderne.



Quittons Warneton, et sa chaîne de montage (en haut) pour arriver à Zwevezele, usine où l'on produit les moteurs (ci-contre on voit un ouvrier polissant l'admission et l'échappement des cylindres) mais aussi le corps de moyeu, les nipples et les rayons (machine ci-dessus).



A Zwevezele sont fabriquées toutes les pièces des moteurs Flandria : vilebrequin, bielle, pignons, etc., à l'exclusion des pièces de fonderie.

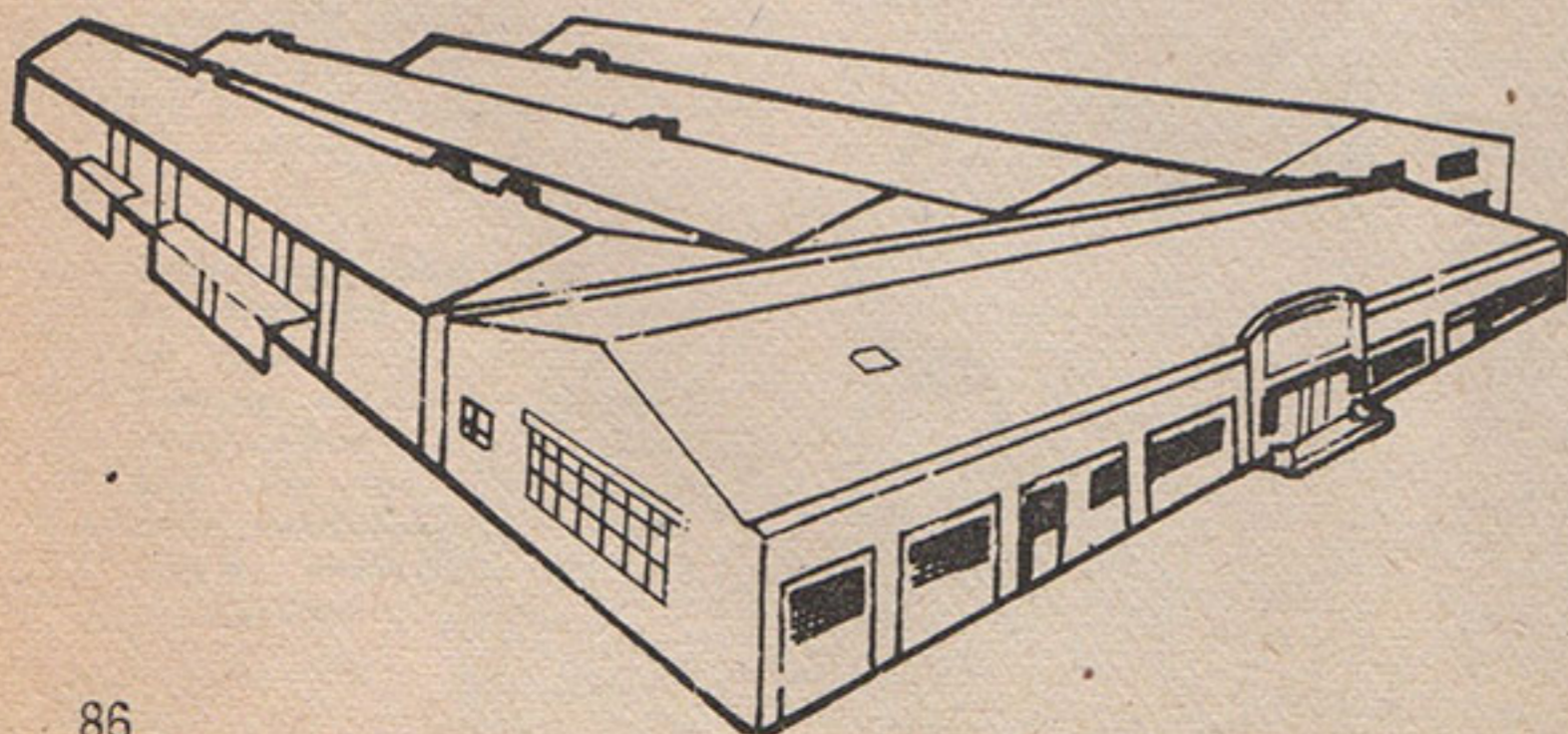
Il n'est évidemment pas question de décrire en détail ici les machines-outils vues au cours de notre visite et dont vous avez quelques échantillons avec les illustrations accompagnant cet article. Notons simplement que cette usine dispose d'un outillage extrêmement moderne pour toutes les opérations à exécuter sur les pignons ; que les machines à tailler et à rectifier travaillent 24 heures sur 24 ; que de nombreux outils spéciaux sont fabriqués par l'usine elle-même et montés sur des blocs prévus à cet effet et pouvant servir pour différents types d'outils : unités de forage, fraisage, alésage (pour l'utilisation desquelles suffit la présence d'un très jeune garçon) réunissant 12 opérations pour un cylindre, blocs pour faire les nipples, etc... car dans cette usine, et c'est là chose assez rare, on fabrique aussi les rayons, les nipples, les corps de moyeux-freins en tôle emboutie, etc...

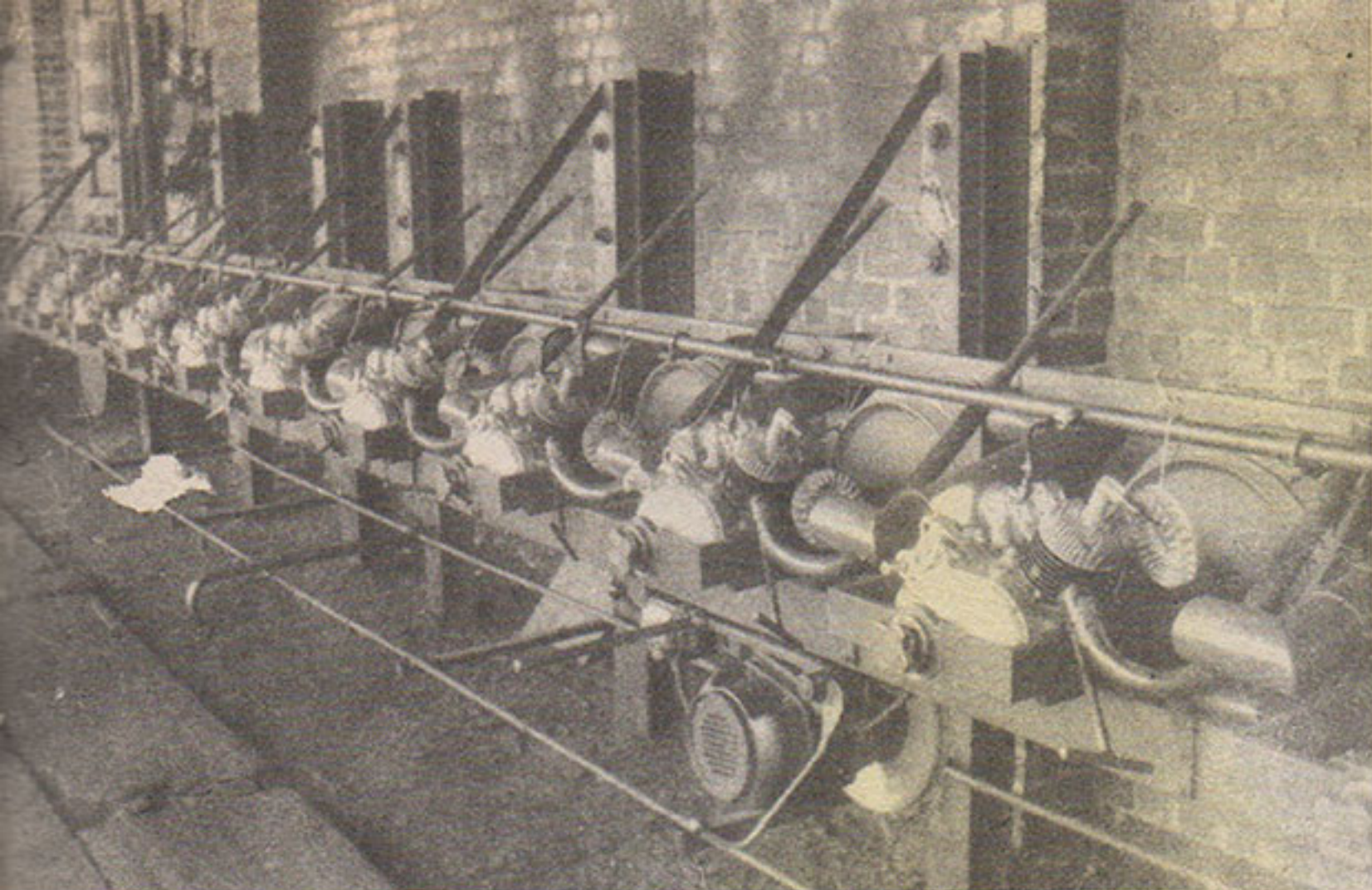
Quelques détails d'usinage valent aussi la peine d'être soulignés. C'est ainsi que l'admission et l'échappement dans les cylindres sont polis avant assemblage, que les queues de vilebrequin sont rectifiées après assemblage, que la rectification se fait après la cémentation de la pièce (sur 3/10 environ, alors que la cémentation se produit sur une couche de 1 mm environ d'épaisseur) et, là aussi, fait assez rare pour être signalé, c'est l'embiellage tout entier qui est trempé et cémenté.

Un atelier de mécanique de précision est constamment à la disposition des différentes unités d'usinage pour tous les travaux nécessités par la mise au point, ou la vérification, des machines.

Enfin, lorsque les moteurs sont terminés ils sont placés sur un banc à l'extérieur de l'usine, banc sur lequel ils tournent pendant 1 h. 3/4. Ils sont alors vidangés de l'huile spéciale qu'ils conte-

## ZWEVEZELE





Située extérieurement à l'usine, voici la chaîne des bancs d'essai où chaque moteur subit un prérodage. Ci-contre, M. Guimbretière essaye le nouveau variomatic.

**UTILISATION DES... COMPETENCES !..**  
 Pour le banc d'essai situé à l'extérieur de l'usine et sur lequel tournent 25 à 30 moteurs dans le fracas que l'on imagine, l'usine de Zwevezele n'a pas hésité à chercher l'homme... qu'il fallait. Cet employé ne risque, en effet, pas d'être importuné par le bruit puisque s'il est sourd, il est aussi... muet !..

naient, contrôlés au banc, puis expédiés à Zedelgem pour être montés dans les parties cycles.

Tout ceci ne peut donner évidemment qu'une idée assez succincte de l'intense activité de l'usine visitée, de cette impression de fourmilière au travail qu'elle donne, des quantités de matériaux accumulés. Là encore il y a sans doute beaucoup à faire dans le domaine de la rationalisation du travail, mais on perçoit de façon fort sensible que l'on ne s'endort pas sur des solutions passées, que l'on cherche encore et toujours à améliorer ce qui existe, que cette vieille usine dirigée et animée par des hommes jeunes fait preuve, en fait, d'une vitalité, d'un dynamisme que pourraient lui envier bien des entreprises plus récentes.

Cet esprit de recherche allait d'ailleurs nous être bientôt démontré concrètement sous forme de présentation des nouveaux modèles.

Dans la cour de l'usine, à midi, alors que les ouvriers abandonnent leurs machines pour la pause de la mi-journée, M. Vandebroucke allait nous présenter lui-même — et avec un enthousiasme bien sympathique — les nouvelles créations Flandria ou — plus précisément — les nouveaux moteurs placés dans des parties cycles très provisoires.

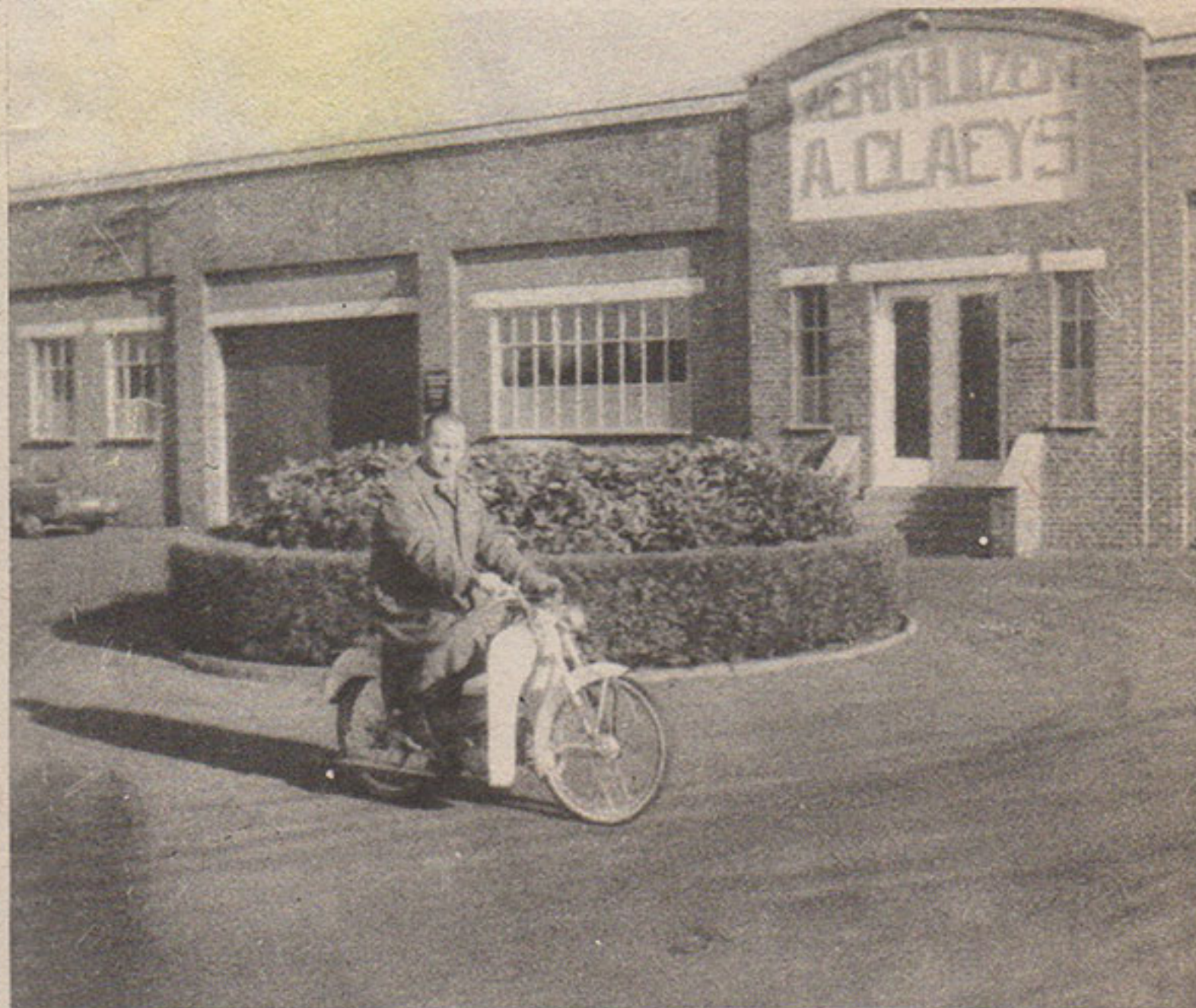
De quoi s'agit-il ? De deux moteurs, mono et bi-vitesses, entièrement automatiques, réunissant des solutions qui, prises séparément, ne sont pas toutes nouvelles mais dont la réunion sur le même moteur donne à ce dernier un incontestable caractère d'originalité.

M. Vandebroucke, avec l'émotion d'un néo-père de famille auquel sa récente paternité n'aurait pas ôté la paroié (au contraire !..), explique et commente les avantages du monomatic et du variomatic : lancement par kick, ou plus exactement en rétro-pédalant, pas de décompresseur, embrayage automatique à disques fonctionnant dans l'huile (donc enfermé sous carter), distributeur rotatif, passage automatique de première en seconde pour le variomatic, un seul câble au guidon : celui des gaz, pédalage, comme sur une bicyclette sans avoir à désaccoupler, manœuvrer quoi que ce soit, etc...

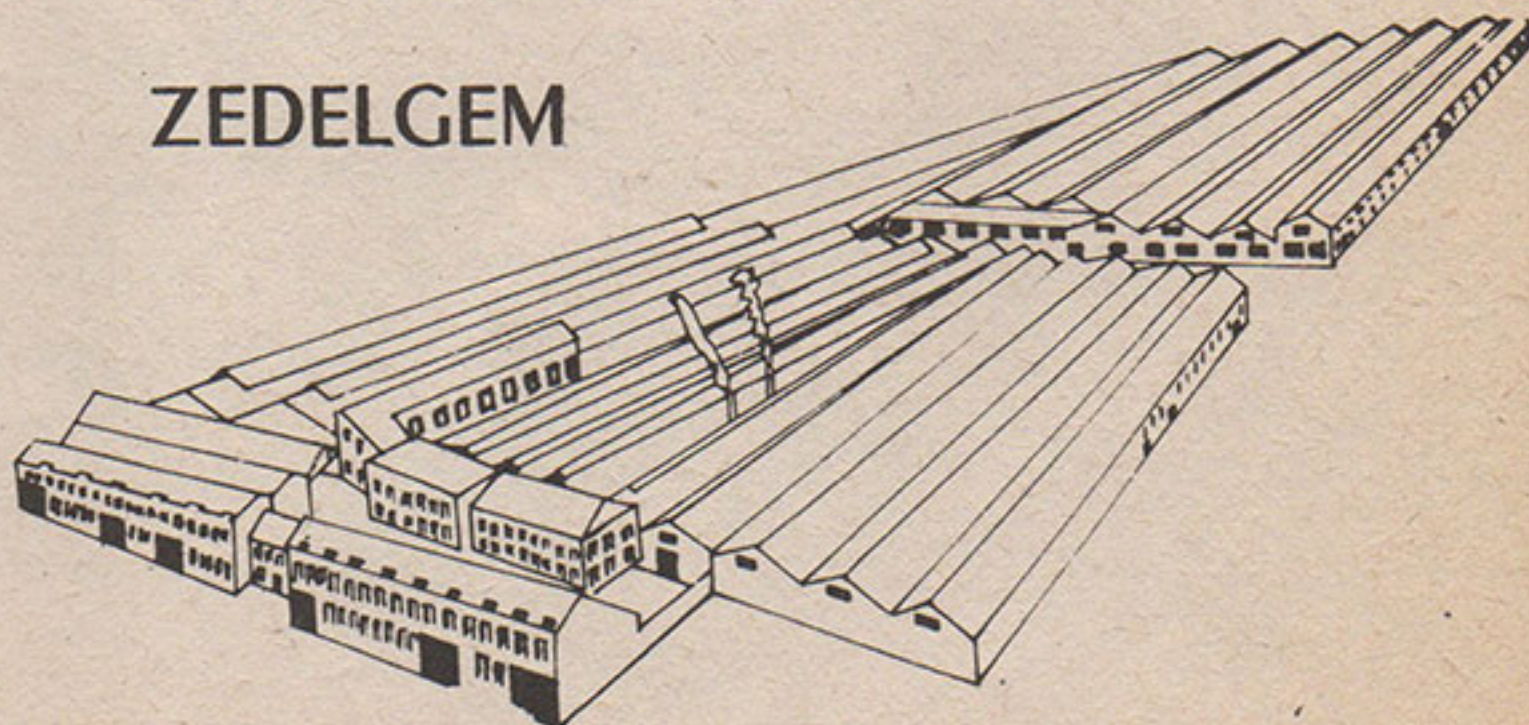
Nous avons déjà dit que notre but n'était pas aujourd'hui de présenter en détail ces modèles, dont la commercialisation n'est pas encore proche de toutes façons. Nous voudrions par contre vous dire à quel point était communicative la conviction exhubérante (très méridionale, bien que nous nous trouvions dans les... Flandres) de M. Vandebroucke, insistant pour que chacun essaie les machines, répétant avec force les avantages des moteurs, s'adressant à la ronde pour susciter d'éventuelles objections ou contradictions. Nous étions, certes, fort loin des présentations habituelles, un peu guindées, un peu froides : ici un petit air « fête de famille » créait une ambiance vraiment particulière.

Et M. Claeys, un peu à l'écart, contemplant très flegmatiquement la scène !

Mais, là encore, il n'était pas question de nous attarder. notre voyage n'était pas terminé et nous devons encore nous rendre à Zedelgem où nous attendait l'usine-mère.



## ZEDELGEM



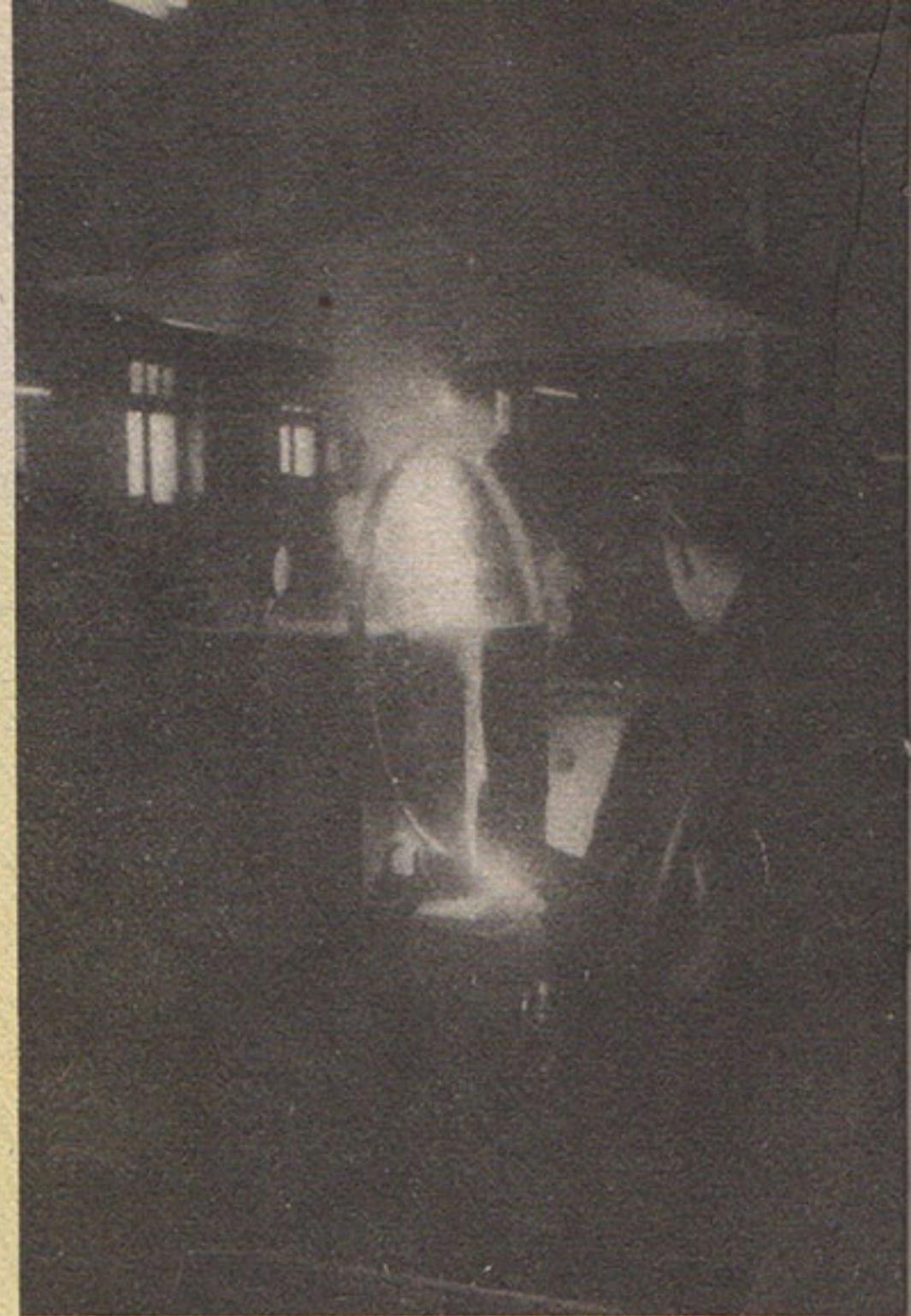


Nous ne sommes pas dans les forges de Vulcain, mais simplement devant une machine qui soude par rapprochement une jante en alliage léger. A gauche : deux grosses presses à emboutir, de respectivement 250 et 350 tonnes.

Un déjeuner fort agréable chez M. Claeys lui-même nous permet de retrouver quelques forces avant d'entamer la dernière partie de notre périple belge.

L'usine Claeys, la vraie, est située en bordure de la grande route et couvre une surface de 4.000 m<sup>2</sup>. Mais avant d'en entreprendre la visite, M. Vandembroucke réunit tout son monde pour une conférence sur le principe de fonctionnement des nouveaux moteurs, schémas à l'appui, et pour expliquer les raisons qui ont poussé les usines Flandria à s'orienter dans cette nouvelle direction.

Notons, au passage, un hommage rendu à l'industrie française qui a, depuis quelques années, montré la voie à suivre en ce qui concerne l'automatisme des commandes sur les cyclomoteurs.



Un apéritif d'honneur — fort bien venu, car si le soleil était de la partie, il ne faisait tout de même pas très chaud — et nous reprenions place aux côtés de M. Guimbretière pour suivre à nouveau M. Vandembroucke. Et il ne s'agissait pas de le perdre de vue : il ne nous aurait pas été facile d'atteindre notre but par les petites routes sinueuses que nous empruntons !

★

Nous voici enfin à Zedelgem où nous passons devant une première usine Claeys : mais ce n'est pas la bonne ! Les Claeys semblent en effet posséder une bonne partie de la superficie de ce petit pays et cette première usine s'intéresse à la construction de machines agricoles !



Voici, à gauche, un nouveau hall, où le seigle poussait encore l'été dernier. Ci-dessus : A quelques mètres des charpentiers et des maçons, les premières chaînes de soudure fonctionnent déjà.



La visite de l'usine, nous la ferons sous la conduite de M. Van Merris, ingénieur et gendre lui aussi de M. Claeys. Ainsi que nous l'avons déjà écrit, l'usine de Zedelgem est l'usine-mère des Ets Flandria. Elle existe, pas sous sa forme actuelle évidemment, depuis 1900, époque où on y exécutait surtout des travaux de fonderie. On devait par la suite y construire des cadres de bicyclette. Aujourd'hui elle est spécialisée dans la confection des

parties cycles des cyclomoteurs et dans la fabrication complète des vélos Flandria, car — ne l'oublions pas — la marque est aussi très connue pour sa production de bicyclettes. L'équipe Flandria a d'ailleurs cette année un prestigieux chef de file en la personne du Champion du Monde Rick Van Loy. Conduire de front deux activités aussi importantes (sans compter les tondeuses à gazon) n'est pas à la portée de n'importe quelle entreprise ! D'autant plus que, si la marque en est à ses débuts en France, il faut bien souligner qu'elle est — et de loin — la plus importante en Belgique pour la vente des cyclomoteurs : elle représente en effet 48 % des ventes, importations comprises !..

Après cette courte digression, revenons-en à M. Van Merris et à la visite de l'usine de Zedelgem. Visite, encore une fois, mais nous en avons pris l'habitude, très rapide, car nos compagnons d'un jour — les représentants de Flandria en France — les conversations ne sont pas terminées.

Là encore, donc, pas question d'un compte rendu détaillé de la visite, mais plutôt traduction d'ensemble après cette visite.

Nous sommes passés par tous les stades de la fabrication des cadres, des jantes (alliage léger et tôle), des garde-boue, etc... Nous avons vu les jantes arriver sous forme de barres de dural, coupées ensuite en spirale, soudées, percées (tous les trous en une seule opération), rayonnées (appareil spécial de contrôle). Nous avons vu des presses hydrauliques (350 et 250 tonnes) pour les cadres-coques, des cintreuses hydrauliques (capables d'imprimer à un tube 12 angles différents à la suite), un marteau-pilon pour forger des manivelles de pédalier. Nous avons suivi la chaîne des galvano-plastic (opérations de chromage-nickelage), visité l'atelier de polissage des tubes, assisté à l'assemblage des cadres. Nous avons aussi parcouru le département émaillage avec sa cabine électro-statique, la finition au pistolet, l'application de la seconde couleur (la première étant préservée par des caches en plastique). Nous avons pu jeter un rapide coup d'œil sur les trois chaînes actuelles de montage des cyclomoteurs, chaque machine étant « suivie » par une fiche sur laquelle chaque ouvrier inscrit, par son numéro, l'opération qu'il a accomplie.

Nous avons vu beaucoup de choses mais l'une d'entre elle nous a particulièrement frappé. Au cours de notre visite, nous sommes arrivés dans un vaste hall couvert, supporté par d'immenses colonnes en béton et notre cicérone nous a dit : « Messieurs, ici même, au mois d'août, nous récoltions encore du seigle ! ». Impressionnant, en vérité ! D'autant que ces paroles étaient semi-couvertes par le bruit des machines déjà installées, déjà en fonction !.. D'autant, aussi, que cette construction a été réalisée entièrement avec la main-d'œuvre de l'usine !..

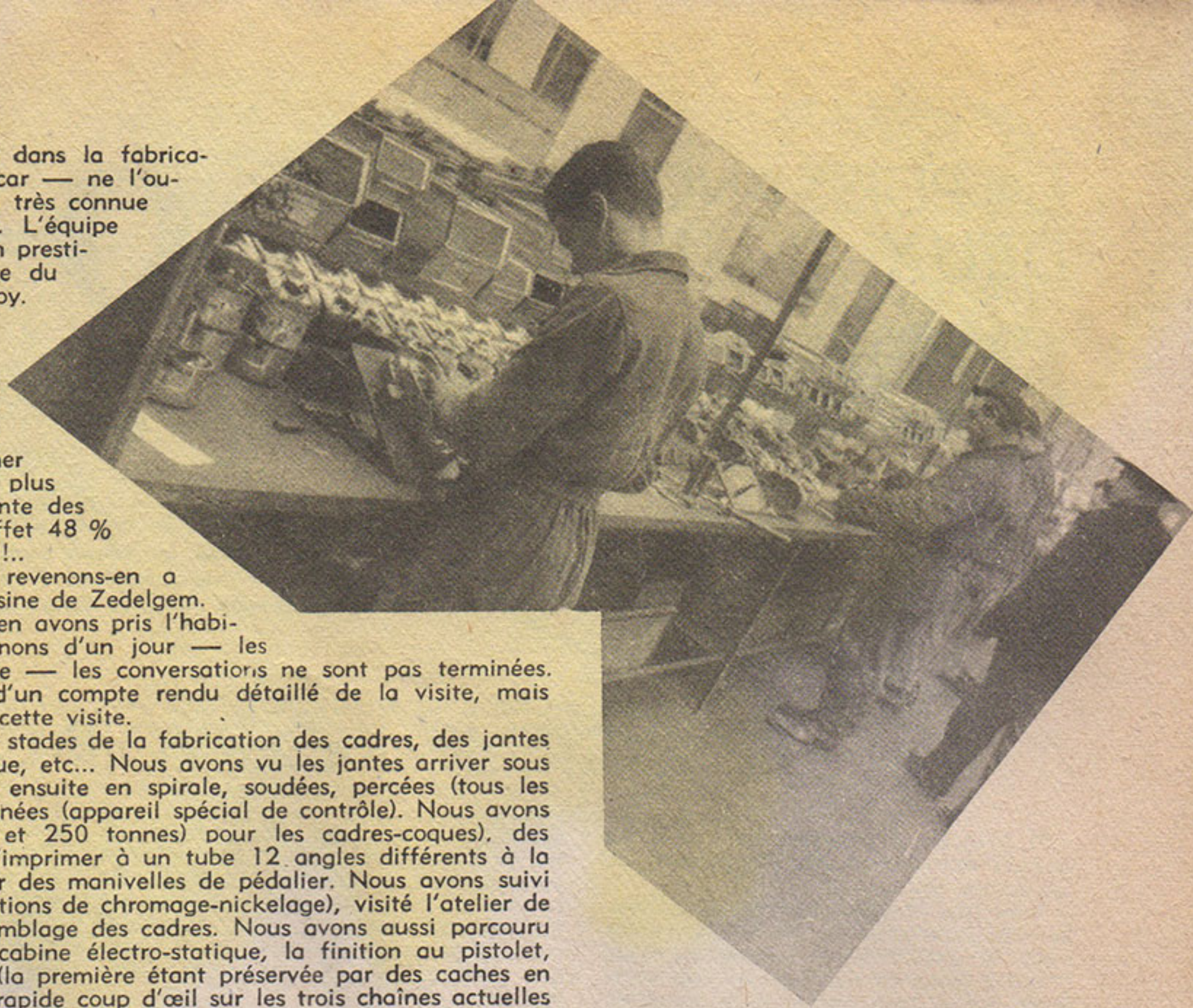
Ce nouveau hall, de 1.000 m<sup>2</sup>, est destiné à recevoir toutes les machines-outils assurant l'emboutissage, le découpage, le fraisage, le forage, l'assemblage des différentes pièces. Un autre hall est en préparation qui doit recevoir une chaîne unique de montage de 65 mètres capable de « sortir » 250 à 300 machines par jour (rythme actuel : 170 machines). Toujours dans ce hall, une grande chaîne d'émaillage est aussi en préparation.

Nous pensons que ce que vous venez de lire, doit vous faire ressentir ce que nous avons nous-mêmes senti : ce n'est pas une usine « arrivée » que nous avons visité ! C'est une usine en pleine évolution, en continuelle transformation, dans laquelle l'ancien côtoie le nouveau, le vieux côtoie le neuf ! De cet amalgame, inégalement réussi comme bien l'on pense, se dégage en définitive une extraordinaire impression de vitalité difficile à exprimer avec des mots.

Il y aurait certes des critiques à faire sur la façon dont le travail est conçu, réparti, organisé, sur la façon dont les pièces sont stockées, amassées, mais en fait ces critiques sont balayées par le dynamisme qui est la caractéristique essentielle de l'équipe Flandria.

Entendons-nous bien : nous ne voulons pas dire par là qu'il n'y ait pas un réel effort de fait en vue d'améliorer le rendement. Un exemple : pour le montage des cadres de bicyclettes (montage qui bénéficie pourtant des « astuces » accumulées en 50 ans d'expérience) l'installation d'une chaîne rationnelle a permis un gain de temps de l'ordre de 30 à 40 %.

La visite terminée, nous voici de retour dans la « Salle de Conférence ». Cette fois, ce qui va se dire ne nous concerne pas directement puisque ce sont les problèmes de vente qui sont évoqués. Cependant, il n'est pas sans intérêt pour nous d'assister à ces échanges de vue qui nous permettent de toucher du doigt les difficultés, les problèmes que pose la mise en place d'un réseau de vente.



La chaîne de montage des moteurs à 4 vitesses.

Ces mêmes représentants furent ensuite conviés à donner leur opinion sur le nouveau modèle « Record » (4,5 CV), leurs suggestions devant permettre aux techniciens de chez Flandria de mieux satisfaire aux exigences de la jeune clientèle française, surtout en ce qui concerne la partie cycle : réservoir, guidon, position des repose-pieds, etc... et quelle ne fut pas notre surprise — agréable d'ailleurs — de voir le doyen des représentants bien insister auprès des techniciens de l'usine, pour prévoir sur ce modèle « Record » la possibilité de piloter à plat !..

Ainsi devait donc se terminer cette journée bien chargée, mais très instructive. Pour nous, qui avons déjà visité de nombreuses usines françaises et étrangères, nous en garderons un souvenir particulier car s'il nous a déjà été donné de voir des installations plus modernes, des conceptions plus rationnelles pour l'organisation du travail, par contre jamais nous n'avions senti aussi vivement le désir de bien faire d'une équipe tournée vers l'avenir avec une conviction impressionnante.

Usine « familiale », créée par Monsieur Aimé Claeys, animée maintenant par son fils (plus spécialement chargé du département vélo) et par ses gendres, l'usine Flandria est incontestablement en pleine expansion, en pleine évolution avec tout ce que cela implique de défauts, d'inconvénients, d'insuffisances mais aussi de vitalité, de dynamisme, de force.

Et pour en revenir à ce que nous disions au début, cette visite nous a permis de comprendre pourquoi, en si peu de temps et malgré les difficultés de cette tâche, Flandria avait pu se tailler une place respectable sur le marché français. Quand on dispose de tels moyens et que l'on travaille avec autant de conviction, les résultats ne peuvent manquer d'être favorables !..

B. N.

# LA PUISSANCE DE VOTRE DEUX TEMPS BAISSE : POURQUOI ?

# 2

**V**OICI la fin de notre article (voir numéro précédent) sur les causes possibles d'une baisse de puissance de votre moteur. Vous trouverez par ailleurs dans ce numéro quelques autres conseils pour l'entretien des chaînes.

## LE SYSTEME RESERVOIR-CARBURATEUR

Il peut aussi procurer de nombreux ennuis entraînant une diminution de puissance du moteur.

Pour que le carburant puisse s'écouler régulièrement à partir du réservoir, il est nécessaire que de l'air pénètre dans ce dernier par son bouchon. Si le trou aménagé à cet effet dans le bouchon est obstrué, il se crée un vide dans le réservoir au-dessus du carburant, vide qui entrave l'écoulement normal de ce dernier et qui peut aller jusqu'à interrompre complètement cet écoulement. Conséquence immédiate de cet état de chose : le niveau du carburant baisse dans la cuve du carburateur et dans le corps de ce dernier, ces deux organes fonctionnant comme des vases communicants. Si le trou dans le bouchon est complètement obstrué, le moteur — par suite du manque d'essence — s'arrête rapidement. On pourra alors repartir et rouler pendant un court instant, car, entre temps, le peu d'air introduit dans le réservoir aura permis à une faible quantité d'essence de

s'écouler à nouveau. Mais nous en serons bientôt revenus au même point et le moteur, à nouveau, s'arrêtera de tourner. Une obturation partielle est évidemment beaucoup plus sournoise car elle permettra au moteur de tourner mais réduira la puissance développée.

Autrefois, ce trou de passage d'air était placé sur le bouchon de façon à être très accessible, mais il pouvait aussi s'encrasser plus facilement. De nos jours, il est le plus souvent situé au-dessous du couvercle du bouchon, ce qui oblige l'air à faire un détour plus ou moins grand pour pénétrer dans le réservoir. Cet orifice n'est donc plus aussi visible : pour le nettoyer il est nécessaire de démonter le bouchon.

★

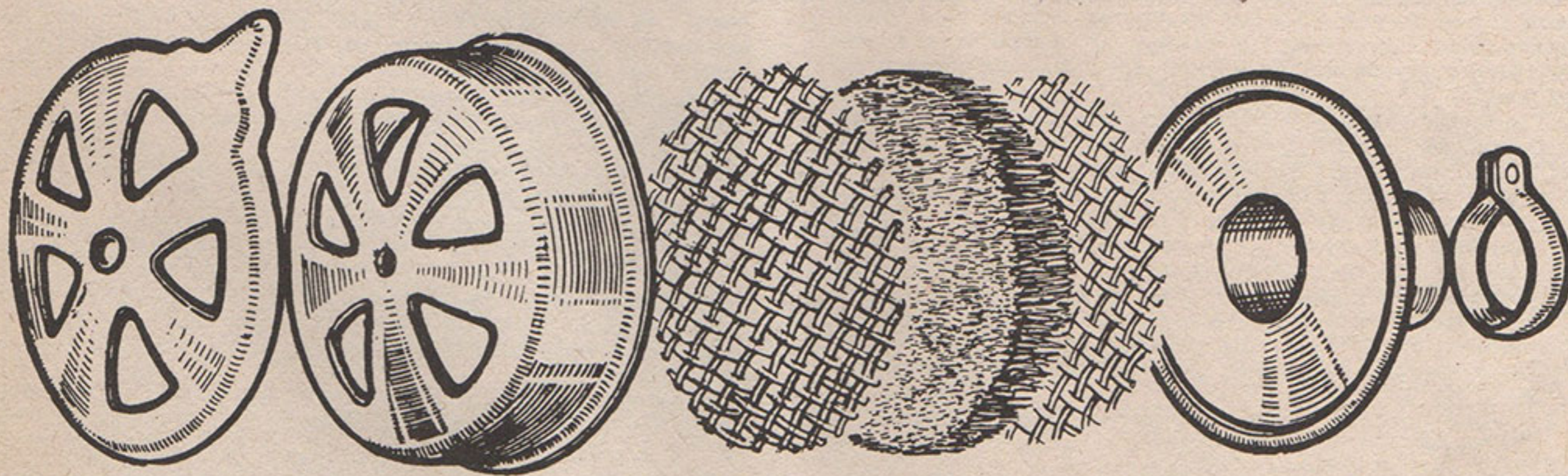
Un filtre d'essence bouché ou encrassé peut provoquer les mêmes inconvénients qu'un trou d'air obstrué dans le bouchon du réservoir. Ce filtre pour le carburant peut, sur nos cy-

clos, être placé soit dans le robinet d'essence, soit à l'entrée de la cuve du carburateur. S'il est placé dans le robinet d'essence, il peut se trouver soit sur le robinet à l'intérieur du réservoir, soit entre le robinet et la canalisation d'essence.

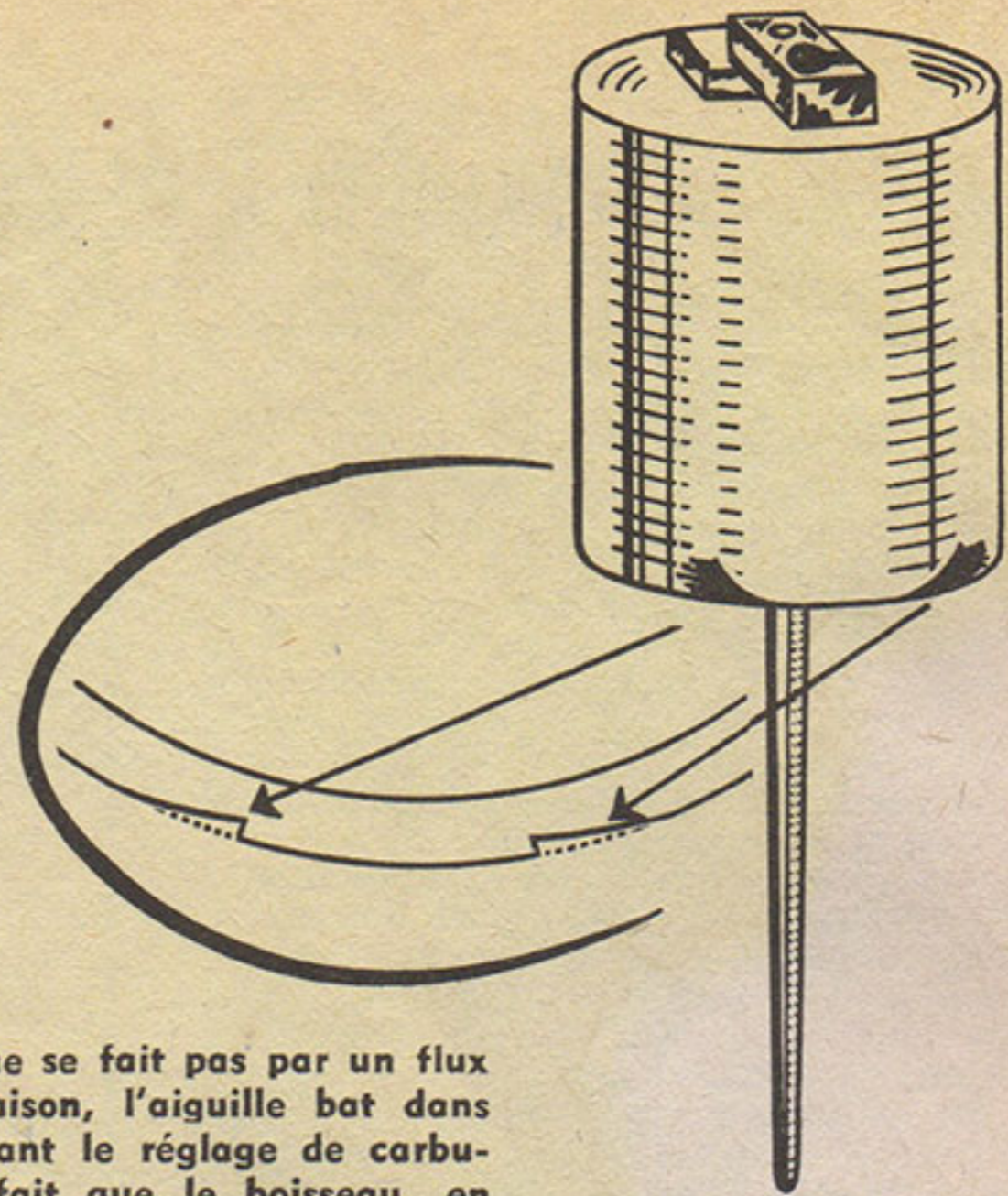
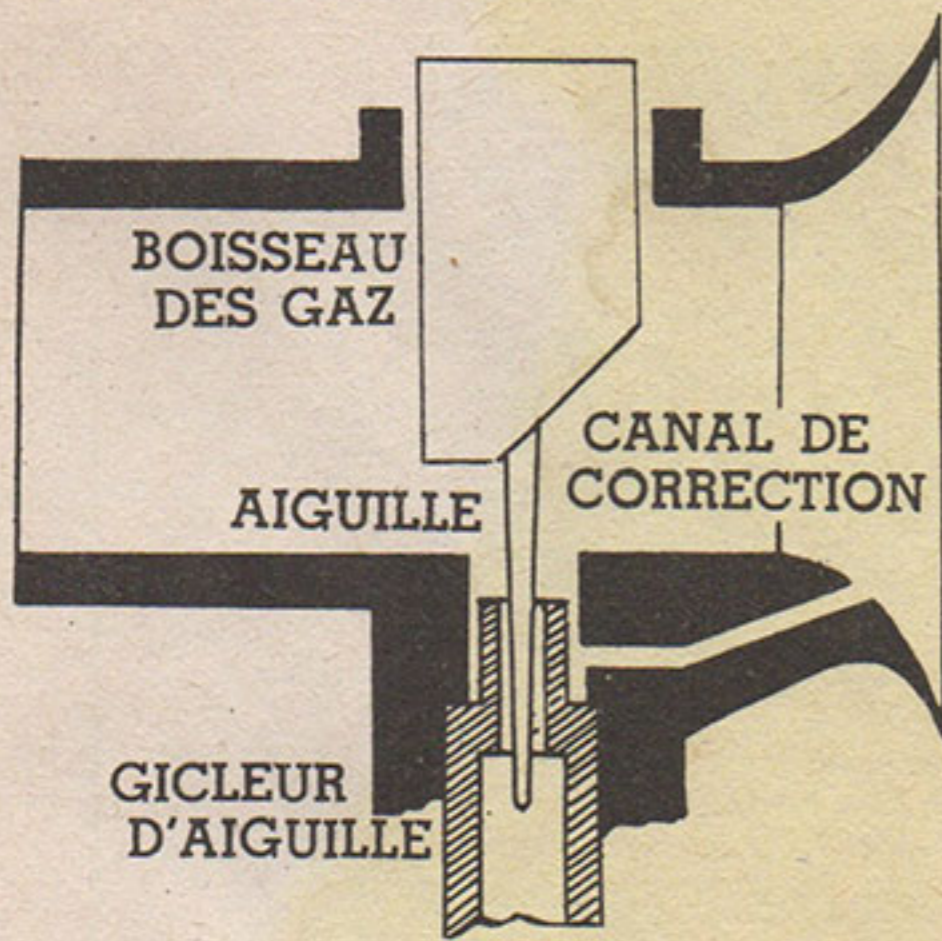
Dans le premier cas, pour vérifier et nettoyer le filtre, il est indispensable de démonter entièrement le robinet. Pour cela, il suffit souvent de coucher la machine sur le côté pour empêcher tout écoulement de carburant.

Si le filtre est placé entre le robinet et la canalisation, il est le plus souvent tenu par un contre-écrou. Son démontage est alors possible sans difficulté.

Pour le nettoyer, on utilise de l'air sous pression qu'il faut projeter sur le filtre dans le sens opposé à celui du flux du carburant. C'est seulement de cette façon qu'il est possible d'éliminer entièrement les impuretés qui se sont accumulées sur la gaze du filtre et qui sont souvent étroitement mêlées à cette gaze.



Eclaté d'un filtre humide classique



L'admission d'air, dans un carburateur, ne se fait pas par un flux continu, mais « pulsant ». Pour cette raison, l'aiguille bat dans son puits et les 2 pièces s'usent, modifiant le réglage de carburation. Le même phénomène, pulsant, fait que le boisseau, en position fermée ou presque, bat dans le corps du carburateur et (à droite) selon un dessin fort particulier.

Les filtres sont généralement construits de façon à ce que le carburant s'écoule de l'extérieur vers l'intérieur; les impuretés se trouvent donc sur le côté extérieur du tamis du filtre.

Sous le tube de raccord au carburateur, on trouve fréquemment un petit filtre fin en fil de laiton (de forme conique, cylindrique, etc...). Il arrive que l'on ne pense pas à le nettoyer et il devient alors l'une de ces « causes mystérieuses » d'une éventuelle baisse de puissance.

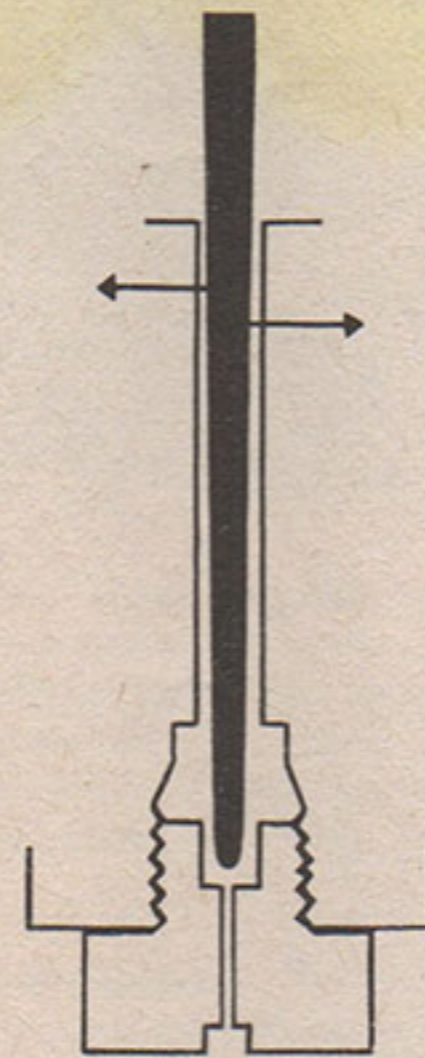
★

Un filtre à air bouché provoque une perte de puissance par enrichissement de l'émulsion. Dans ce cas, en effet, le moteur ne reçoit plus assez d'air. D'autre part, il se crée, dans la buse du carburateur, un vide plus important et le moteur aspire — pour une plus petite quantité d'air — une plus grande quantité de carburant. L'émulsion devient alors trop riche, et entraîne une nouvelle perte de puissance, d'autant plus grande que la bougie ne tarde pas à s'encrasser.

D'ailleurs, même un filtre neuf ou un filtre qui vient d'être nettoyé peuvent avoir un débit d'air trop faible s'ils ont été imbibés avec de l'huile trop épaisse. Les difficultés commencent alors avec une bougie qui s'encrasse rapidement. Le filtre à air doit donc être imbibé avec de l'huile fluide ou avec un mélange huile-essence. Ne pas oublier de bien l'égoutter avant de la remettre en place.

★

Un carburateur qui suinte, ce n'est pas seulement salissant mais c'est aussi le signe qu'il existe un défaut auquel il convient de porter remède au plus vite. Bien souvent, c'est le pointeau qui a enfoncé son siège ou le flotteur qui n'est pas étanche. Dans ce cas, c'est encore un mélange trop riche qui explique la perte de puissance.



En effet, le niveau du carburant dans la cuve, et donc aussi dans le puits d'aiguille, s'élève au-dessus de sa position normale. Pour les carburateurs à cuve centrale, il faut se souvenir qu'un niveau d'essence trop bas ou trop haut, peut avoir comme conséquence de dérégler l'ensemble du mécanisme d'articulation. Le flotteur et l'aiguille bouchent alors l'arrivée du carburant ou trop tôt ou trop tard.

★

Les pièces en mouvement, sur une machine, ont une tendance caractérisée à l'usure du fait des vibrations, des chocs, des secousses, etc... auxquelles elles sont soumises. Ceci est naturellement vrai aussi pour les organes mobiles du carburateur, et en

particulier pour le boisseau. Entre la position qu'il occupe au point mort et celle qu'il occupe aux trois quarts des gaz, la partie inférieure du boisseau dépasse dans la buse de passage d'air au-dessus du puits du gicleur; elle est donc frappée transversalement (par rapport à son axe longitudinal) par les pulsations du courant d'air pénétrant dans le carburateur. Ceci provoque une succession de chocs non seulement sur la surface du boisseau lui-même mais aussi sur les parois du puits du gicleur. Comme les conséquences de ce phénomène sont assez longues à se manifester de façon sensible on ne pense généralement pas à lui lorsque l'on constate une perte de puissance.

L'usure de l'aiguille du gicleur et en particulier du gicleur d'aiguille (conséquence des chocs provoqués par les pulsations du flux d'air) est aussi extrêmement importante pour la formation de l'émulsion et, donc, pour la puissance du moteur ainsi que pour sa consommation. Selon la position de l'aiguille conique du gicleur, l'espace annulaire entre cette aiguille et le trou du gicleur est plus ou moins important. Or la section de cet espace annulaire, et donc aussi le passage de l'essence, varie avec le carré du rayon de cet espace. On comprend donc aisément qu'une diminution à peine sensible du diamètre de l'aiguille ou un léger élargissement de l'orifice du gicleur influent fortement sur la formation de l'émulsion. Naturellement tous les carburateurs sont construits de façon à ce que l'usure de l'aiguille et de l'orifice du gicleur n'ait — au-dessous d'une certaine valeur — qu'une influence limitée sur la formation de l'émulsion. Mais si cette valeur est dépassée, la perte de puissance devient alors très sensible et la consommation augmente considérablement. Dans ce cas, un palliatif peut consister à abaisser l'aiguille d'un cran; mais le mieux est de changer l'aiguille et son gicleur.

# DIMINUTION DE RENDEMENT DES TRANSMISSIONS

Tout ce que nous venons de voir, implique une diminution effective de puissance du moteur par suite de l'usure de certains organes. Mais nous pouvons aussi avoir affaire à une diminution de puissance « apparente » provoquée, en fait, par une diminution de rendement des transmissions.

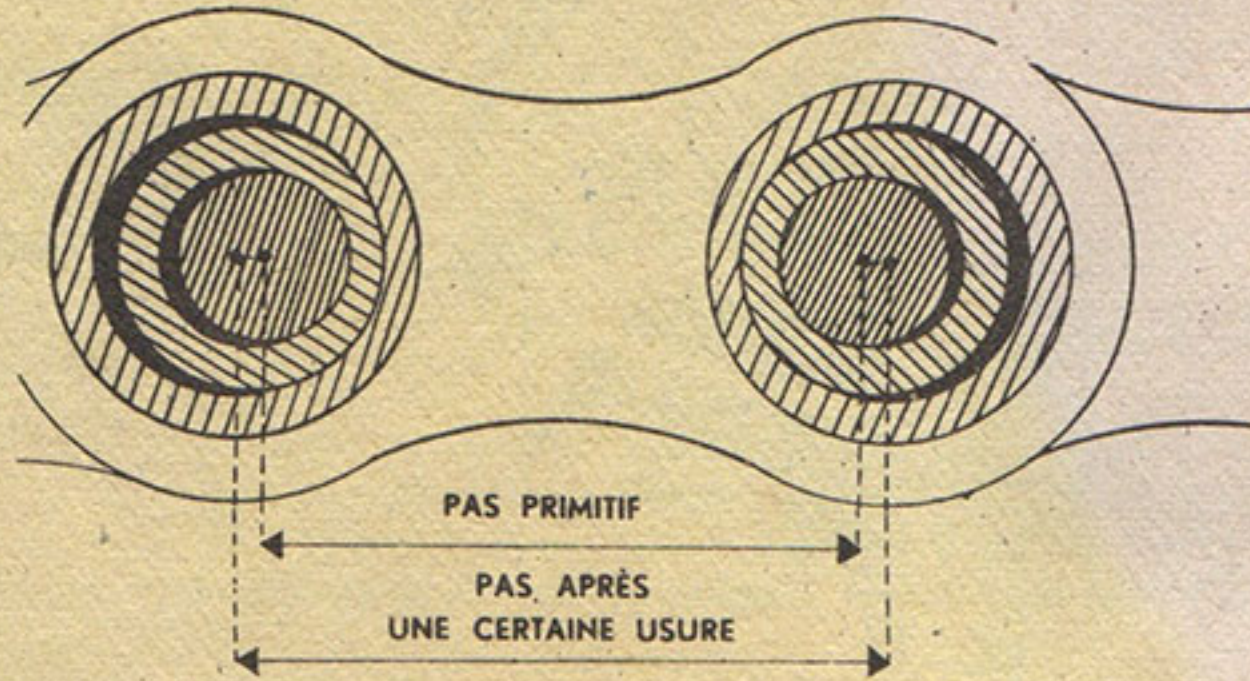
Dans ce cas le moteur peut être en parfait état, mais entre le vilebrequin et la roue arrière il perd en route une puissance si grande qu'il n'en reste plus assez pour que la machine roule à sa vitesse normale.

Des pertes élevées peuvent résulter d'un mauvais fonctionnement de l'embrayage ou d'une usure de la transmission primaire. Des pignons ou des chaînes insuffisamment lubrifiés s'usent très rapidement.

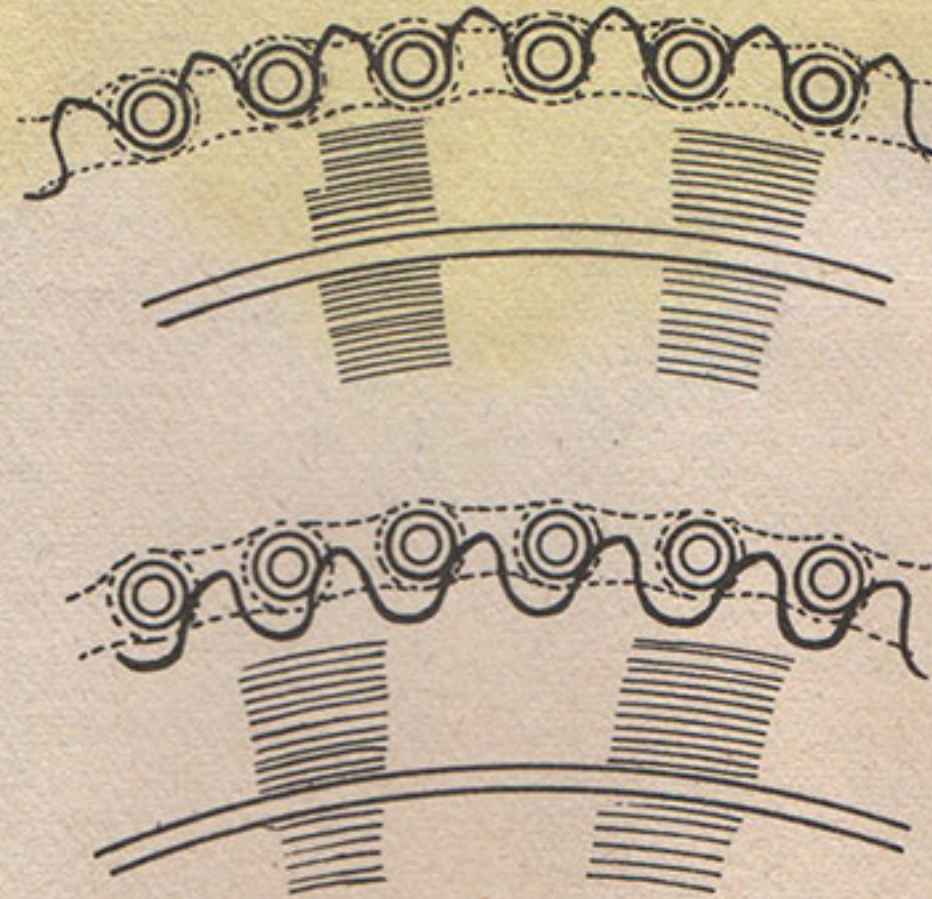
En ce qui concerne l'embrayage, s'il patine, il peut provoquer des pertes de puissance élevées. Or, aussi paradoxal que cela puisse paraître, c'est un graissage insuffisant qui fait que l'embrayage patine. En effet, la commande d'embrayage (en particulier pour un embrayage travaillant à sec), si elle n'est pas bien lubrifiée, s'use rapidement. Malgré tous les réglages du câble, l'embrayage ne fonctionne plus alors comme il se doit et les garnitures sont usées si rapidement que les disques n'adhèrent plus les uns aux autres.

★

Un autre très important « consommateur de puissance » ; une chaîne qui tourne sans être lubrifiée ou qui est excessivement tendue. Autant le rendement peut être bon pour une transmission par chaîne fonctionnant impeccablement, autant il peut baisser si la chaîne ne travaille plus dans des conditions irréprochables. Pour qu'il en soit ainsi, il ne suffit pas que la chaîne soit convenablement tendue et lubrifiée, il faut aussi qu'elle engrène facilement sur les dents du pignon. Pour cela il convient que la chaîne ne soit pas exagérément et irrégulièrement usée ; il convient aussi que les dents du pignon permettent un enroulement normal. Si une asymétrie apparaît sur le fond des dents du pignon, ce qui implique une usure des dents dans le sens contraire à la rotation de la chaîne, l'enroulement normal des maillons est compromis, ce qui entraîne une augmentation des pertes de puissance.



L'usure des chaînes peut provoquer une baisse de rendement des transmissions qui s'apparente dans ses résultats, à une baisse de puissance du moteur.



L'enroulement de la chaîne sur le pignon doit être sans reproche (dessin du haut). Si le pignon est usé et la chaîne « allongée » cette dernière ne prend plus appui dans le creux des dents. La transmission est défectueuse et provoque une diminution du rendement.

**TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...**

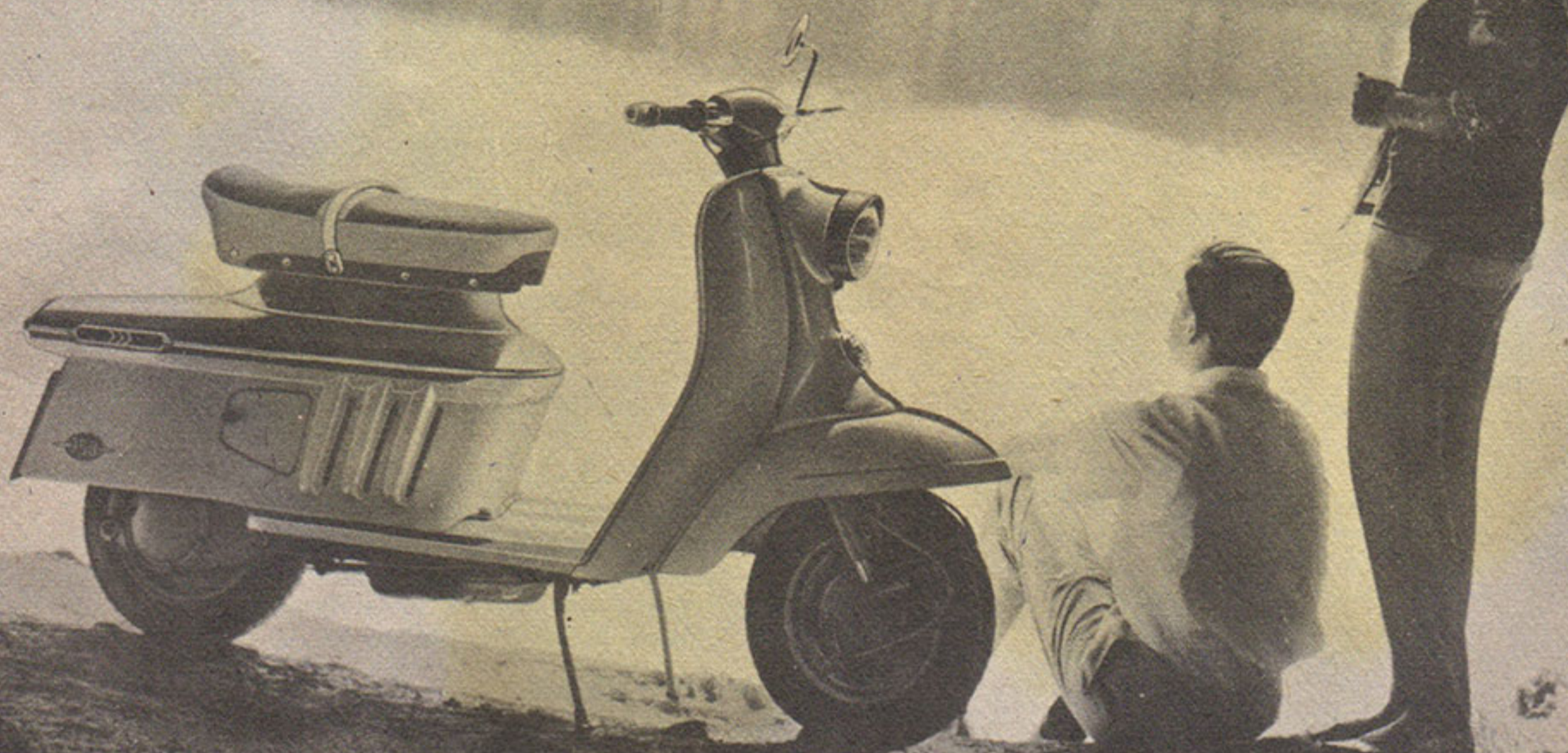
Plus de 800 sortes  
d'OUTILS et de CLÉS  
spéciaux en magasin

**VAR**

6, RUE PASTEUR - PARIS XI<sup>e</sup>  
ROQ. 03-88 - Métro-St-Ambroise

Envoi gratuit du Catalogue complet

d'Allemagne ...



**A**VANT et pendant la guerre, Heinkel — comme Messerschmitt — était essentiellement connu pour sa production aéronautique. Et puis, après la défaite allemande, après la reconversion qui suivit, les deux marques se lançaient dans la construction motocycliste, soit sous forme de voiturettes (Messerschmitt et Heinkel), soit sous forme de cyclomoteurs (Heinkel « Perle »), soit sous forme de tris utilitaires de 50 cm<sup>3</sup> (« Mokuli » Messerschmitt), soit sous forme de scooters (Heinkel).

Jusqu'ici, Heinkel ne présentait qu'un seul type de scooter, le « Tourist » de 175 cm<sup>3</sup> (que nous avons déjà présenté à plusieurs reprises), à moteur 4 temps à soupapes droites. Ce dernier connaît non seulement un grand succès en Allemagne, mais aussi hors des frontières allemandes. Amélioré au cours des ans, il fit son apparition en 1954. Et sa part, dans les immatriculations allemandes, ne fait que croître d'année en année : 11,0 % en 1954, 19,5 % en 1957, 35 % en 1959 et 44 % en 1961. Sa renommée, il la doit surtout à sa grande robustesse ; et les plaquettes de bronze, d'argent ou d'or que la marque vous délivre selon que vous avez couvert 50.000, 75.000 ou 100.000 kilomètres avec votre « Tourist » ne sont pas rares.

x x x

Aujourd'hui — tout en continuant sa production des « Tourist » — Heinkel présente un nouveau scooter, de 150 cm<sup>3</sup>, à moteur 2 temps. Pourquoi cela, alors que le scooter est, presque partout, en régression ? A notre avis, la principale raison réside dans des problèmes de taxes et d'exportation. Expliquons-nous. Un des rares pays — sinon le seul — où le scooter progresse encore est l'Angleterre dont l'Allemagne est, dans ce domaine, un gros fournisseur ; or, en Angleterre, en ce qui concerne la taxation et la législation, 150 cm<sup>3</sup> sont une cylindrée « plafond » (un peu comme le sont et le furent les 125 en France). C'est là l'explication que, pour notre part, nous pouvons donner — mis à part un prix de vente moins élevé — pour la réalisation d'un nouveau scooter de seulement 25 cm<sup>3</sup> de cylindrée en moins, développant 0,25 CV de moins, comportant 3 vitesses au lieu de 4.

Ceci dit, venons-en à la description de ce nouveau 150 Heinkel.

... le  
nouveau  
scooter

**HEINKEL**  
**150**



## LE MOTEUR

En place du 4 temps à soupapes en tête, nous sommes en présence maintenant d'un 2 temps à classique balayage Schnürle.

Le cylindre — dont les ailettes sont étudiées en fonction du refroidissement par turbine — est en alliage chromé dur ; mais — ô hérésie en notre décade — le cylindre est borgne : cylindre et culasse sont fondus d'une seule pièce (influence, évidemment, du prix de revient... mais, également, une meilleure répartition de la chaleur et de la température)..

Le tout, vertical, a subi une rotation de 90° par rapport à l'orientation classique : afin de ne pas gêner le pilote, il est disposé transversalement, l'échappement, latéral, perpendiculaire à l'axe de la machine, dirigé côté gauche de la machine.

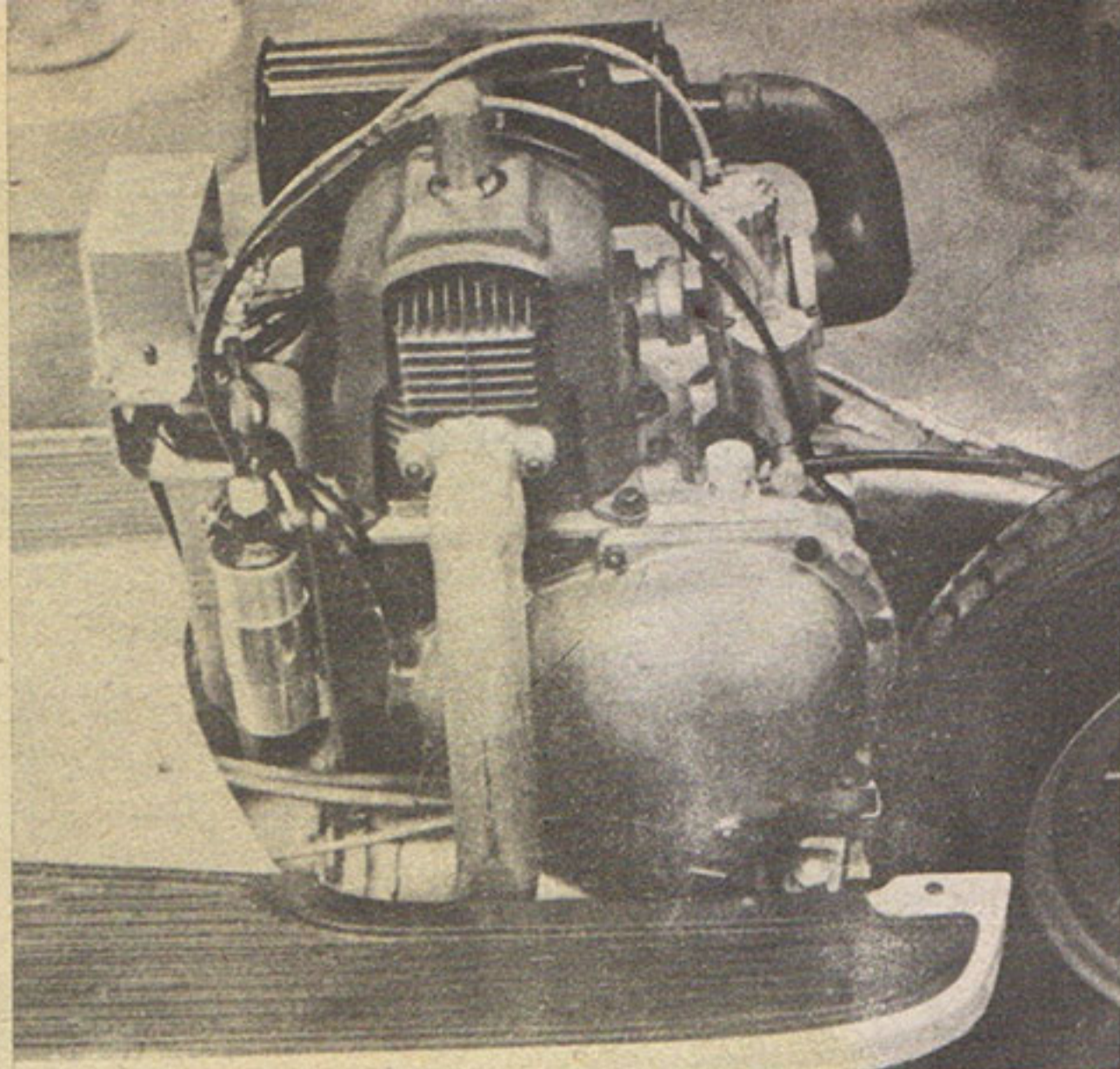
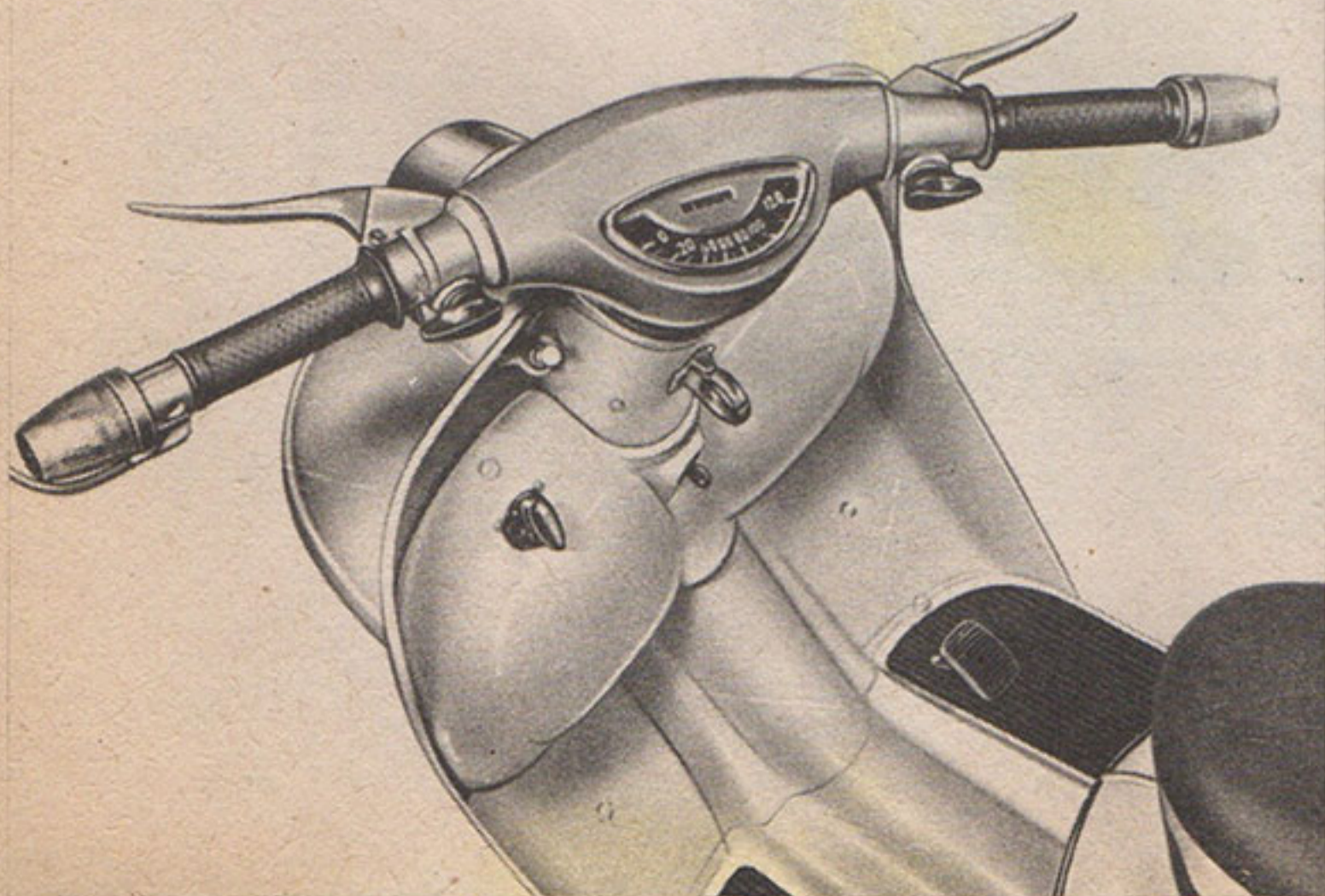
Ce 150,0 cm<sup>3</sup> est très légèrement longue-course puisque, pour un alésage de 57 mm, la course de 58,8. Signalons encore que l'axe de piston est monté sur la bielle par l'intermédiaire d'un roulement à aiguilles encagées, que la lubrification se fait par mélange dans la proportion de 2,5 % et que le filtre à air, d'un volume inusité, fait songer à celui d'une voiture. Carburateur Bing de 24 mm de passage des gaz.

x x x

Le lancement du moteur étant assuré par un démarreur électrique, l'allumage est obtenu par batterie, la recharge de celle-ci étant assurée par une dynamo de 12 volts et 75 watts (90 watts sur le 175). Notons, ce qui est rare sur un 2 temps, que l'allumage est à avance variable, la variation de celle-ci étant, évidemment, automatique. Bougie de 18 mm (les Allemands les utilisent assez fréquemment sur les 2 temps).

La puissance annoncée est de 9 CV à 5.750 t/m. 60 CV/l (en normes D.I.N.) pour un scooter, et à 5.750 t/m, ce n'est déjà pas vilain. Mais l'examen de la courbe de puissance laisse découvrir d'autres caractéristiques fort intéressantes. A 3.000 t/m, on a déjà 4,5 CV (puissance maxi de bien des scooters de 125 cm<sup>3</sup> il y a encore quelques années) ; et puis la puissance monte fort vite, pour atteindre 7,8 CV à 4.500 t/m. Quant à la puissance maximum, elle est obtenue sur une grande plage de régime (près de 1.000 t/m) puisque, entre 5.400 et 6.350 t/m, on dispose de plus de 8,75 CV. Mais après, on assiste à une vertigineuse chute de puissance, de sensiblement 0,5 CV par 100 t/m (plus que 5,5 CV à 7.000 t/m) ; mais il faut dire qu'il est assez rare qu'une usine publie sa courbe de puissance jusqu'à 1.250 t/m de surrégime et nous connaissons plus d'un constructeur qui eût, pudiquement, arrêté

Ci-dessous, le guidon capoté, avec, en bout, les clignotants. A droite, capotage enlevé, apparaît la commande de changement de vitesses : un double câble s'enroulant sur un barillet de grand diamètre ; la commande doit être précise, tout en n'obligeant qu'à de faibles rotations du poignet.



Le cylindre est monté transversalement sur son carter-moteur, l'échappement étant latéral et sur la gauche. Refroidissement par turbine. Notons également le très volumineux filtre à air.

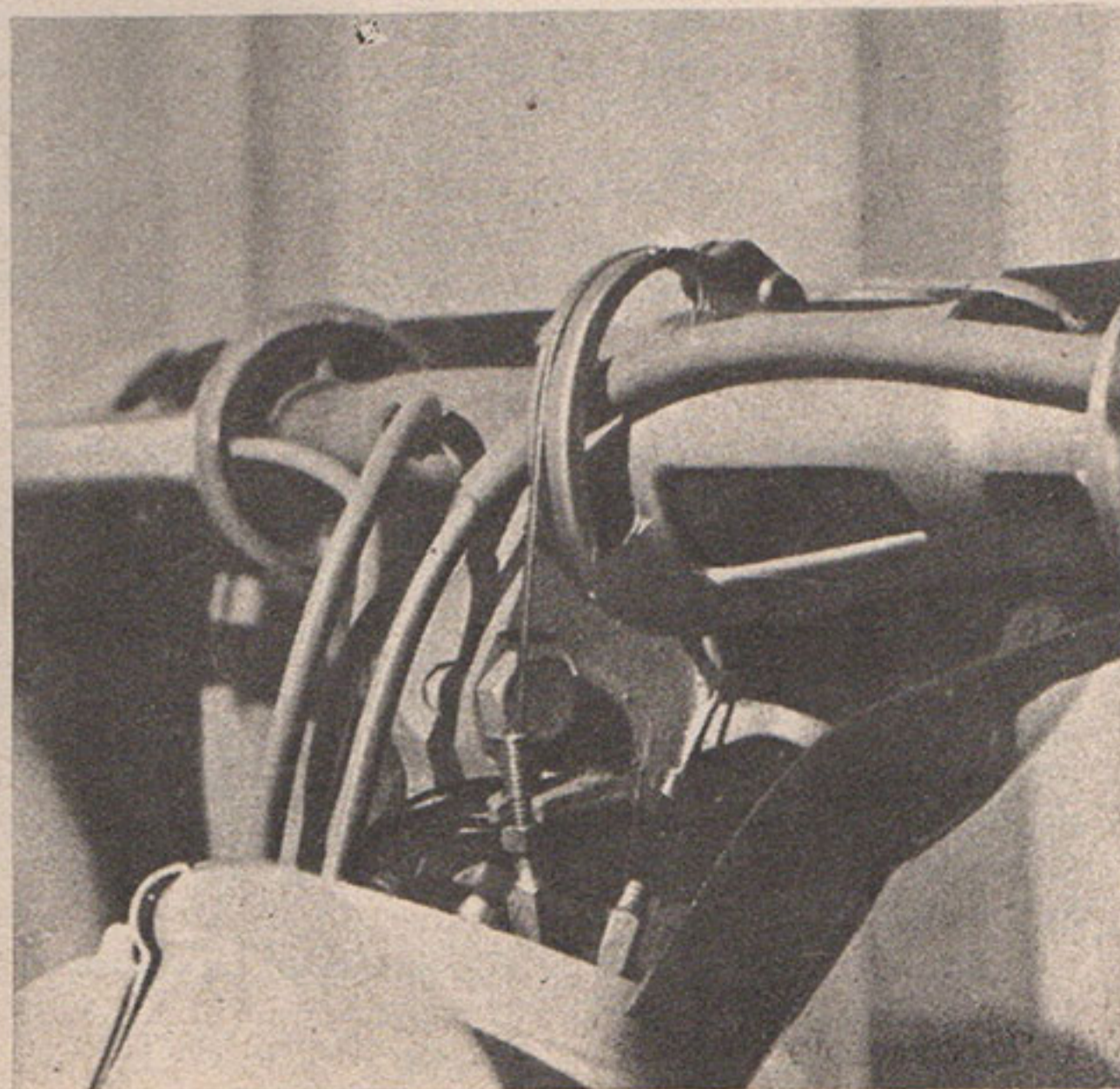
sa courbe de puissance à 6.000 ou 6.500 t/m, quand la puissance développée est supérieure à 8 CV.

Le couple maximum (1,26 mkg) est obtenu à 4.150 t/m. L'« élasticité » du moteur est donc fort élevée (surtout pour une telle puissance spécifique), ce qui peut justifier l'emploi d'une boîte à 3 vitesses seulement.

## LES TRANSMISSIONS

Transmission primaire et transmission secondaire sont assurées par des chaînes travaillant dans un bain d'huile. En effet, d'une part nous avons un bloc-moteur, et d'autre part, la chaîne secondaire est complètement enclose dans un carter fermé faisant également office de bras oscillant de suspension arrière. L'axe d'articulation de cette suspension et l'axe géométrique du pignon de sortie de boîte sont confondus, ce qui assure une tension toujours constante à la chaîne (garantie d'une plus grande longévité).

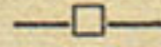
La boîte de vitesses, comme nous l'avons déjà dit, ne comporte que 3 rapports. Les démultiplications finales sont les suivantes : 5,80 à 1 (100 %) en 3<sup>e</sup>, 8,47 à 1 (68,4 %) en 2<sup>e</sup> et 17,73 à 1 (32,7 %) en 1<sup>re</sup>. C'est une boîte « étalée », avec 1<sup>re</sup> courte (usage en duo pour le tourisme), mais très correctement échelonnée.



## LA PARTIE CYCLE

Le cadre est formé de tubes en acier sur lequel vient se fixer la carrosserie démontable en quelques minutes.

L'esthétique ne se discute guère. Si, par ses lignes, l'avant est plus léger que celui du 175 « Tourist », par contre l'arrière a perdu la sobriété de ce dernier : l'influence des voitures américaines se fait sentir. Sous la selle double basculable, on trouve le réservoir de 9,5 litres (dont 1,3 de réserve) et le volumineux coffre à outils.

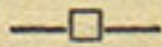


Dans le cadre, le moteur est fixé en 3 points par des éléments en caoutchouc qui amortissent la transmission au cadre des éventuelles vibrations du moteur.



Comme sur nombre de scooters, la suspension avant, à courtes biellettes, est à roue tirée. Les 2 éléments de suspension (un de part et d'autre de la roue) comportent des amortisseurs hydrauliques.

La roue arrière, elle, est montée en porte-à-faux, le carter de chaîne faisant office de bras de suspension. L'élément unique comporte, lui aussi, un amortisseur hydraulique.



Les jantes, de 10 pouces de diamètre, sont démontables et chaussées de pneus de 3,50 de section.

Quant aux freins, ils ont un diamètre interne de 140 mm (pas mal pour de petites roues), alors que les garnitures ont une largeur de 25 mm.

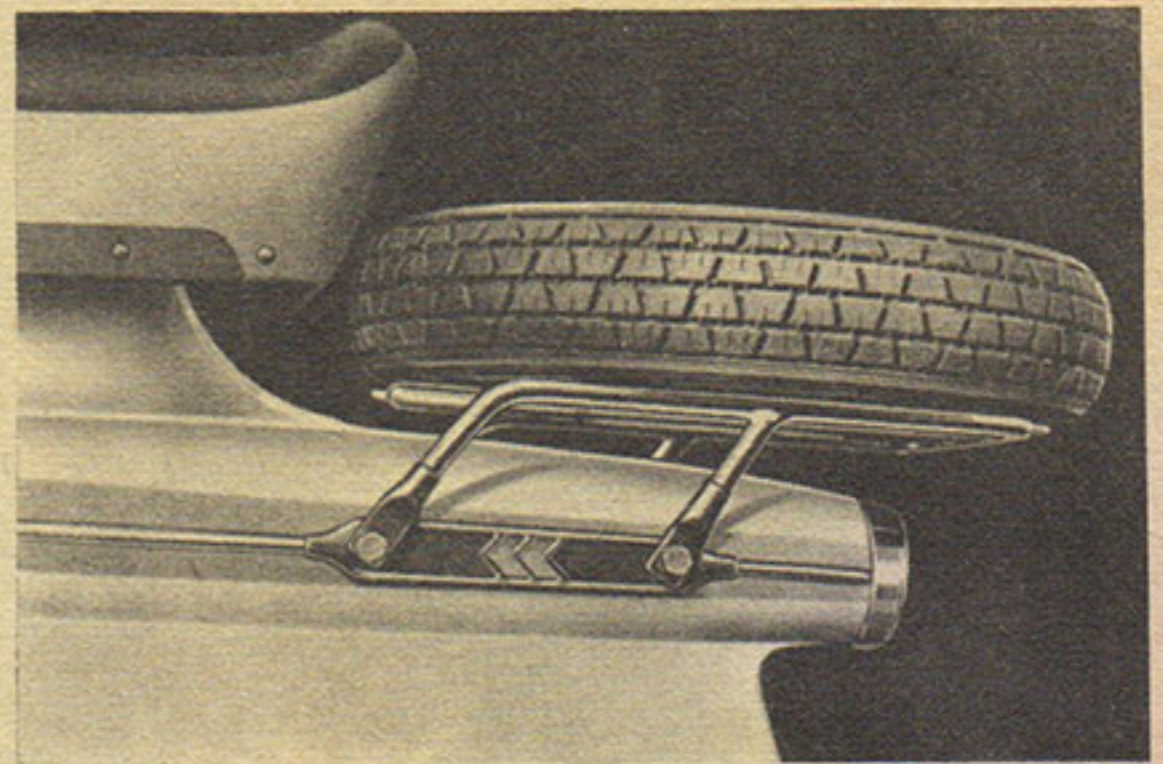


Quelques cotes. Longueur hors-tout : 177 cm (25 de moins que le « Tourist »). Poids en état de marche : 118 kg (30 de moins que le « Tourist »)

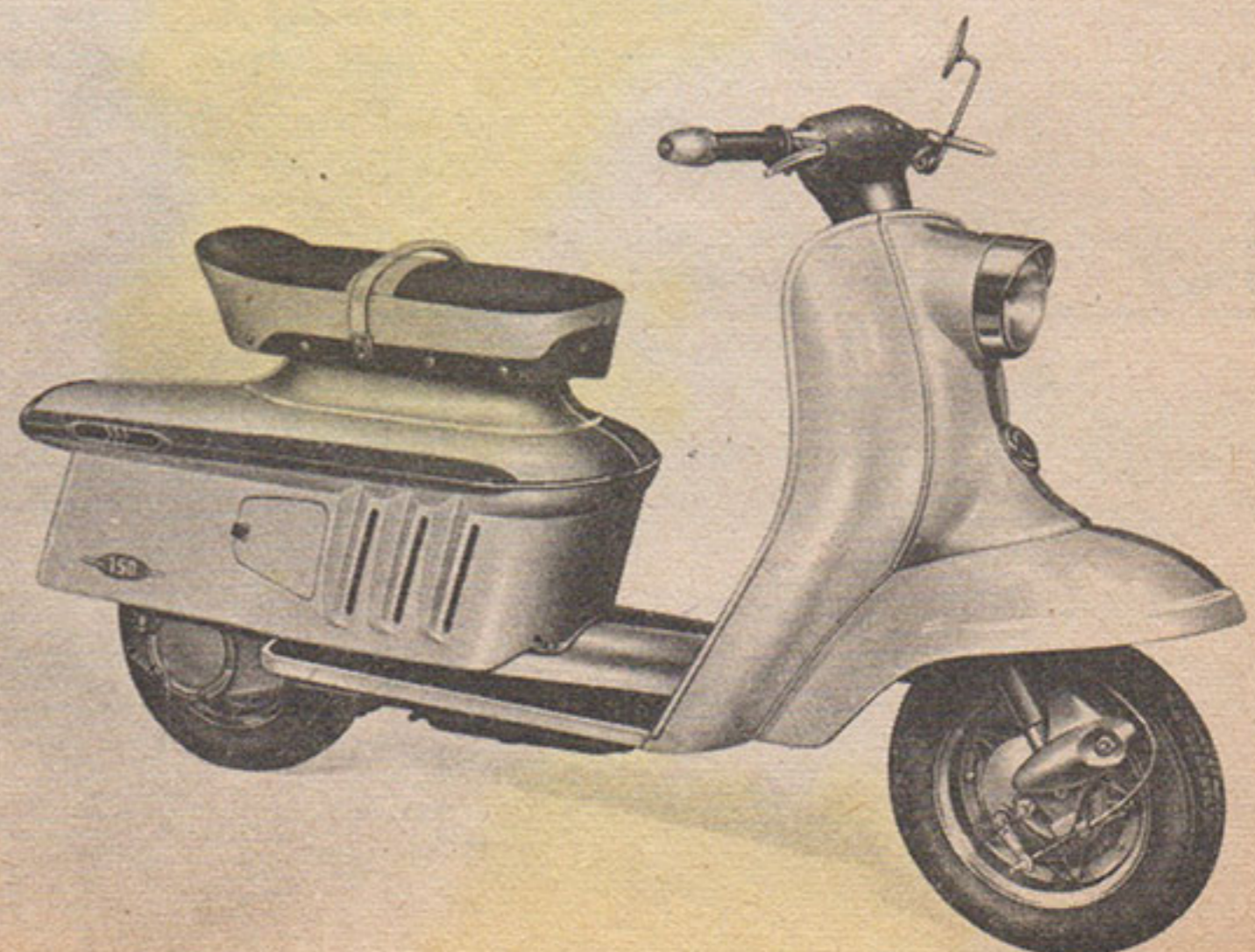
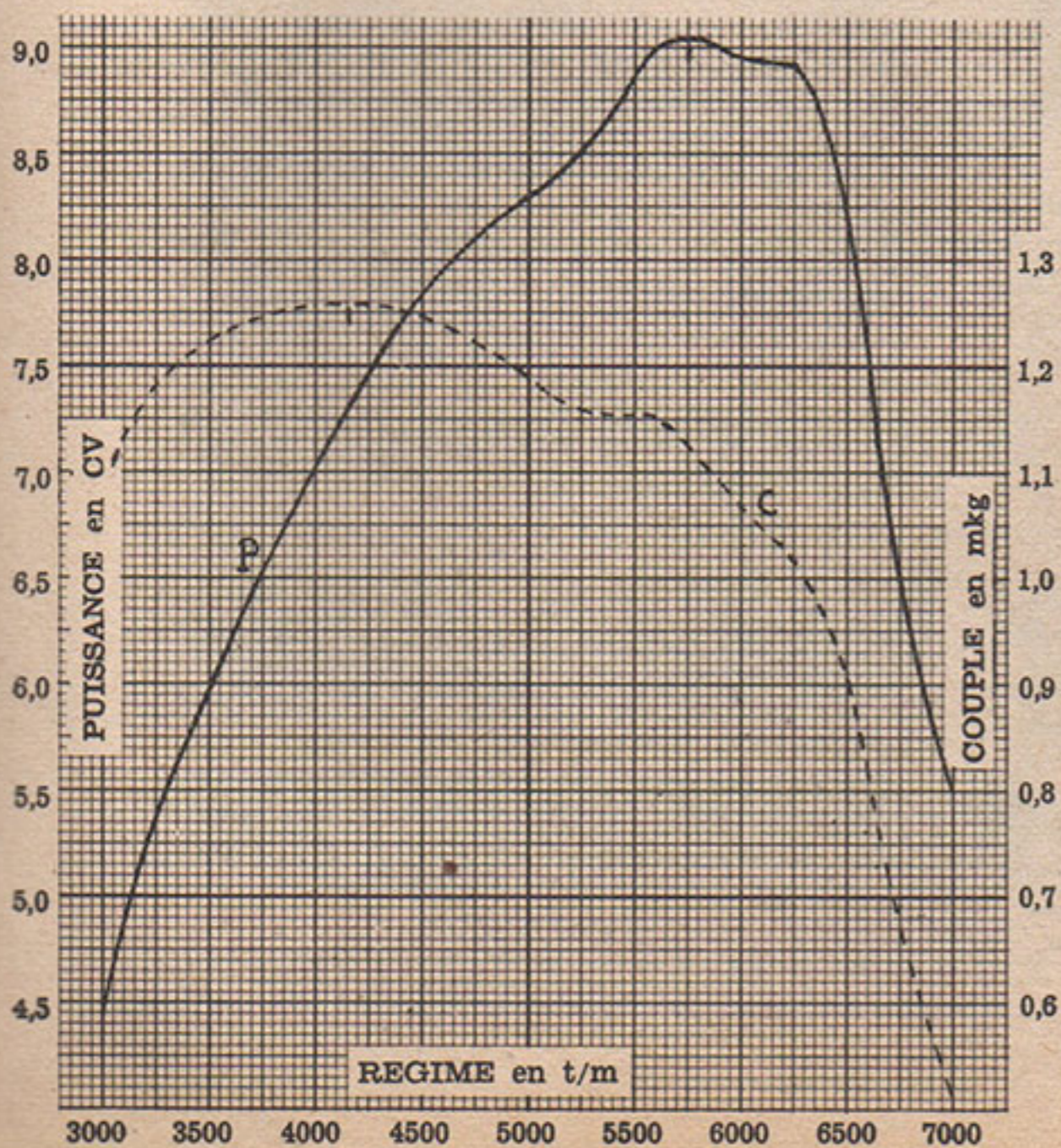
## QUELQUES DETAILS

Les scooters, aujourd'hui, veulent être de petites voitures sur 2 roues et font tout pour leur ressembler.

Nous avons déjà signalé le démarreur électrique (qui, sur les scooters allemands, existe déjà depuis de nombreuses années). Ajoutons encore les clignotants, le tableau de bord éclairé, un avertisseur optique (en appuyant sur un bouton, et tant que l'on appuie sur ce dernier, le phare est allumé) et, évidemment, le titillateur à distance, l'antivol de direction, etc, etc... Et, sur demande, on peut encore avoir un porte-bagages chromé et une roue de secours.



J. B.



# dernier né de la prestigieuse marque, dix fois championne du monde

**D**E l'avis général des amis connaisseurs, que nous avons rencontrés le 50 cc Mondial est d'apparence très réussie. C'est indiscutable. Présenté en gris métallisé très clair, rouge et noir, il est sobre. Ce 50 cc

« Sport » fait sérieux; c'est assez rare. A l'œil, le petit cadre double berceau est très joli; les tubes très fins n'y sont pas pour rien.

Ce que nous avons particulièrement apprécié, c'est le sens des bonnes proportions de la machine. Elle fait très « petite moto ». Ainsi les pneus ne sont pas « trop fins », la fourche ne

paraît pas « trop frêle » et il n'y a pas d'espace mort entre le moteur et le réservoir qui est placé très bas.

Ce dernier mérite d'ailleurs une description à lui tout seul. Il est très soigné et peu classique. Il rappelle ceux des machines de course de la marque, des années 1955-1957. Il est très plat et le bouchon de remplissage est totalement encastré. Sur le dessus, la partie avant est légèrement surbaissée pour recevoir un bloc de mousse (pour la compétition) ou un petit porte-documents (pour la ville). Six petites pattes sont prévues pour la fixation de ces accessoires. Sa contenance est de 7,8 litres et il comporte un robinet à position de réserve.

Les garde-boue sont étroits, bien sûr, mais enveloppent les roues suffisamment pour assurer une bonne protection. La selle est également typiquement italienne, donc étroite avec dossier. C'est joli, agréable en solo puisque l'on peut y prendre diverses positions, et, à la rigueur, utilisable pour de courts trajets en duo.

De nombreux insignes — F.B. Mondial — sont là pour rappeler le prestige de la marque et ses titres de noblesse. En effet, qui n'a pas entendu parler des machines de compétition Mondial, dix fois championnes du monde? Du reste, l'importateur général pour la France, Benjamin Savoye, fut champion de France ces quatre dernières années sur des machines de la marque et l'agent général sur la place de Paris est Georges Monneret.

Comme on le voit, chez Mondial, on ne sort jamais totalement du domaine de la compétition.

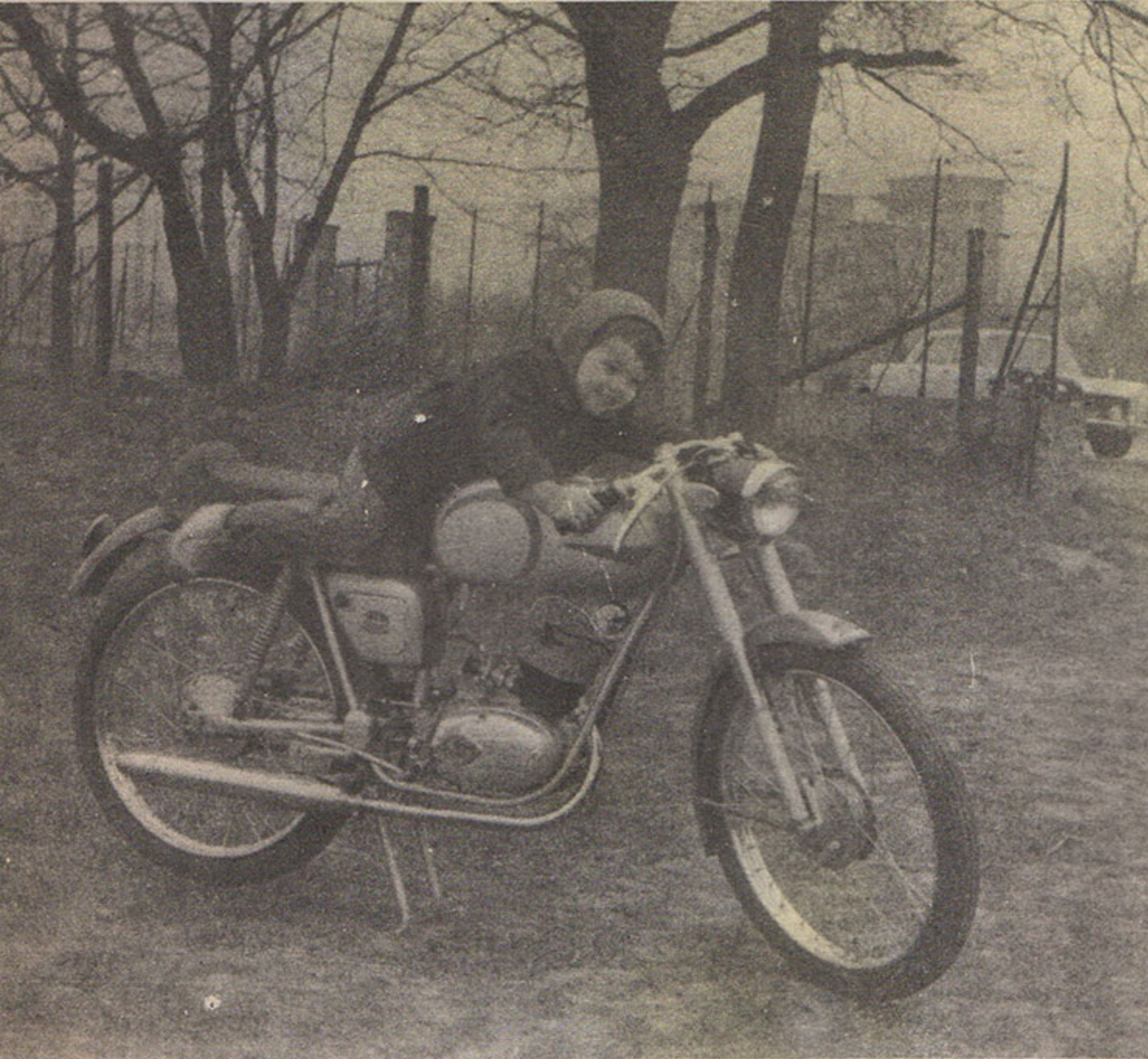
## LE POINT DE VUE TECHNIQUE

Le cadre double berceau paraît très léger tant il est petit et tous les tubes sont de faible section. Il est vraiment conçu pour un 50 cc et son dessin, sa réalisation doivent assurer à la machine une bonne stabilité.

Le bras de fourche de la suspension arrière oscillante est en tube de fort diamètre ce qui est aussi là une garantie de rigidité. La fixation supérieure des éléments de suspension se situe juste au raccord des tubes horizontaux supports de selle, et de ceux du double berceau, comme sur le Peripoli. Ces éléments sont à ressorts apparents chromés.

La fourche télescopique paraît très rigide et pour confirmer nos dires, il n'y a qu'à observer la largeur de la portée de chaque bras de fourche sur l'axe de roue.

Rappelons ici que cette partie cycle semble la même que celle du Mondialino essayé par nous-même en novembre 1959, et dont l'amortissement des suspensions et la tenue de route nous avaient paru excellents.



Débuts de Philippe Monneret sur Mondial !... Il est encore bien tôt sans doute pour en parler mais pourquoi pas ?

## le 50 cc

# MONDIAL

## sport

Les jantes en acier chromé sont chaussées de pneus Ceat 2,25-19. Ces pneus ont une bonne renommée de tenue de route et nous aurons bientôt l'occasion de le vérifier. Les freins de Ø 120 mm ressemblent étonnamment à ceux qui équipent les Itom. Ils sont jolis et paraissent suffisants compte tenu du poids et de la vitesse de la machine.

#### LES COMMANDES

Sur la fourche, pour y revenir, un guidon à bracelets inclinés et orientables permet au pilote une agréable position. Le phare de grand diamètre est muni d'un compteur très lisible, chiffres noirs sur fond blanc, et éclairé de nuit. Le contacteur pour la veilleuse et les feux de route se trouve sur le phare et l'inverseur code-phare au pouce gauche au guidon.

Les leviers de frein avant et d'embrayage sont disposés d'une manière classique. Par contre, comme il n'y a pas de pédales sur le 50 cc Mondial, un système de commande de boîte par sélecteur à pied, une petite pédale de frein arrière à gauche et des petits repose-pieds très compétition, correspondent bien au caractère de la machine.

Un détail au sujet du sélecteur. Il s'agit d'un boîtier séparé qui semble réalisé d'une façon très sérieuse. La liaison avec la boîte proprement dite est assurée par une courte tige et deux pivots à rotule.

Notez que ce sélecteur peut être vendu seul pour être adapté sur d'autres machines.

Enfin la mise en route de la machine se fait par kick-starter s'actionnant vers l'avant et monté sur le côté droit du moteur.

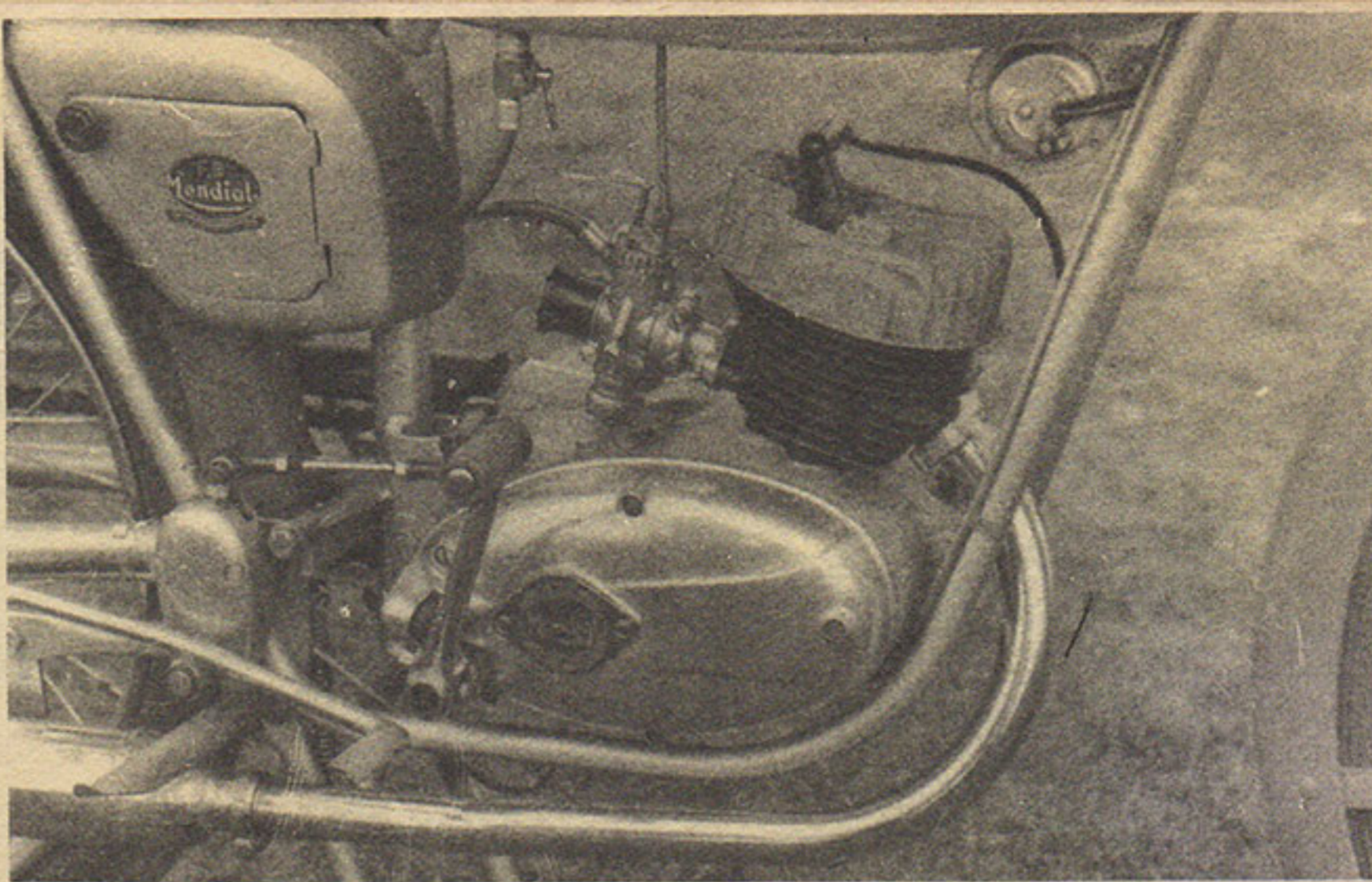
#### LA PARTIE MECANIQUE

Le moteur est un monocylindre deux temps de 49 cm<sup>3</sup> refroidi par air. C'est une longue course de 38x44 mm qui, pour un taux de compression de 9,5 à 1, développe environ 3 CV à 7.000 t/m. La culasse en alliage léger a un trou de bougie fort incliné et opposé à la sortie d'échappement. Le cylindre est en fonte et les ailettes sont fort garnies autour de l'échappement. Le carburateur est un Dell'Orto de 16 mm de passage avec pavillon d'entrée d'air en matière plastique. Signalons que la pipe fait 17 mm de Ø et l'entrée du cylindre 19,5 mm, ce qui permet d'adapter sans modification sérieuse un carbu de Ø 18 mm.

Quant à l'embellissage à masses non pleines, il tourne sur des galets non encagés ce qui est assez particulier.

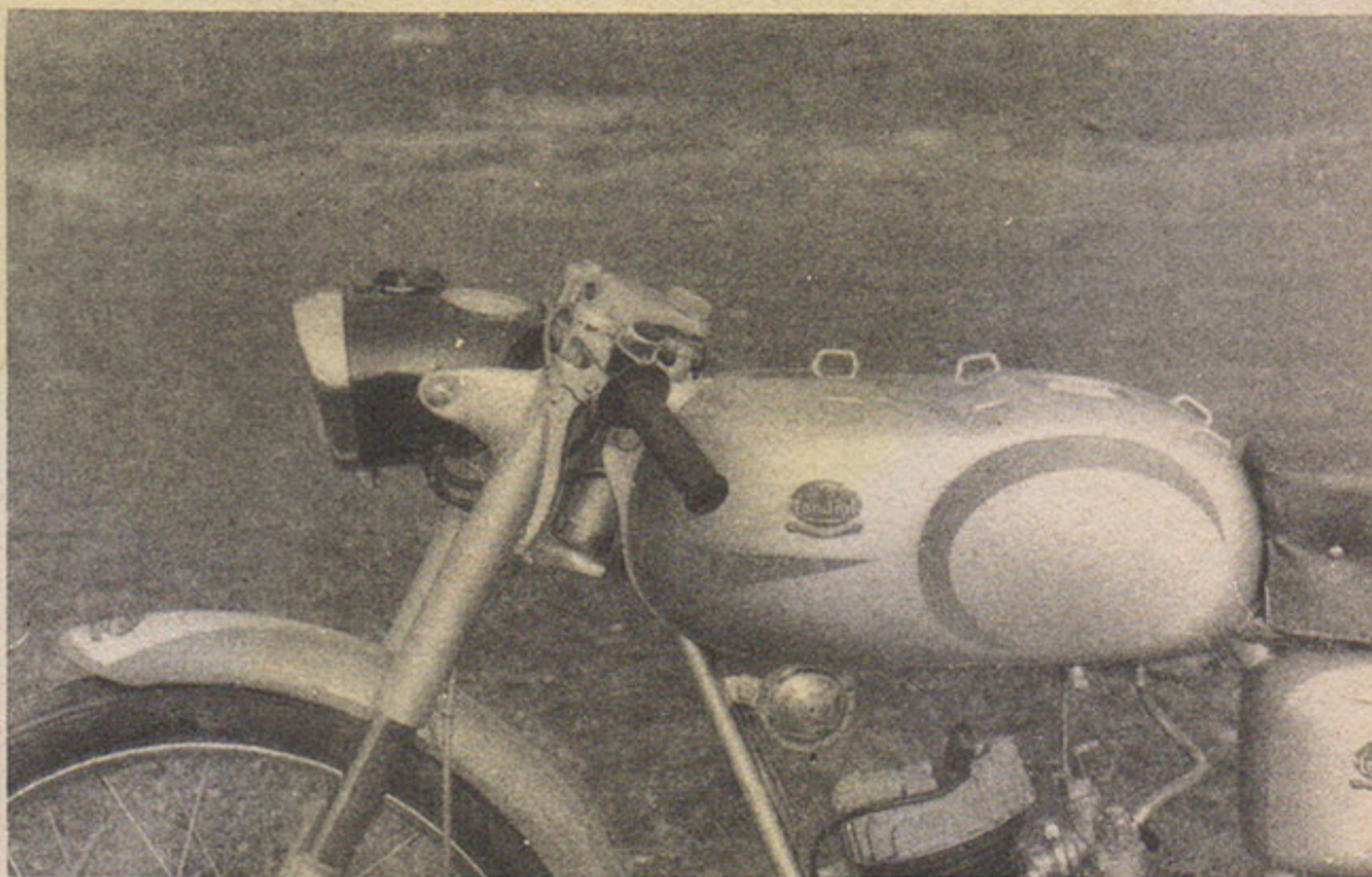
#### LES TRANSMISSIONS

L'embraye à disque multiples travaille dans l'huile et la transmission pri-



En haut : le kick s'actionne vers l'avant comme sur les Rumi 125 cc. Le robinet d'essence a une position réserve, et le pavillon d'entrée d'air est en matière plastique. Le sélecteur est adapté et la commande fort bien réalisée.

En bas : réservoir étudié et très soigné de présentation, bracelets inclinés, et petit phare bien encastré entre les bras de fourche de diamètre respectable sont autant d'atouts.



maire se fait par pignons à taille oblique. Les trois rapports de la boîte commandée par sélecteur sont sélectionnés par verrouillage interne sur l'arbre primaire. Cette boîte est très étalée mais nous n'avons pas les données de démultiplications que nous vous donnerons dans notre prochain essai.

★

Pour nous le Mondial Sport est un des plus jolis 50 cc de cette catégorie que nous ayons jamais vu. Il a l'avantage de ne pas trop ressembler

au 50 cc Sport classique. Il fait très petite moto. Un aspect particulier : tous les accessoires de cette machine sont signés « Mondial », c'est dire l'accord parfait entre tous les organes constitutifs.

Son poids atteint 56 kilos, ce qui est raisonnable, mais déterminant pour l'utilisation qu'on doit attendre de lui : handicap en compétition peut-être, mais sécurité d'utilisation pour faire du sport en tourisme.

Enfin son prix de 1.300 NF ne nous paraît pas du tout exagéré, compte tenu de la bonne finition et de la qualité de réalisation de l'ensemble.



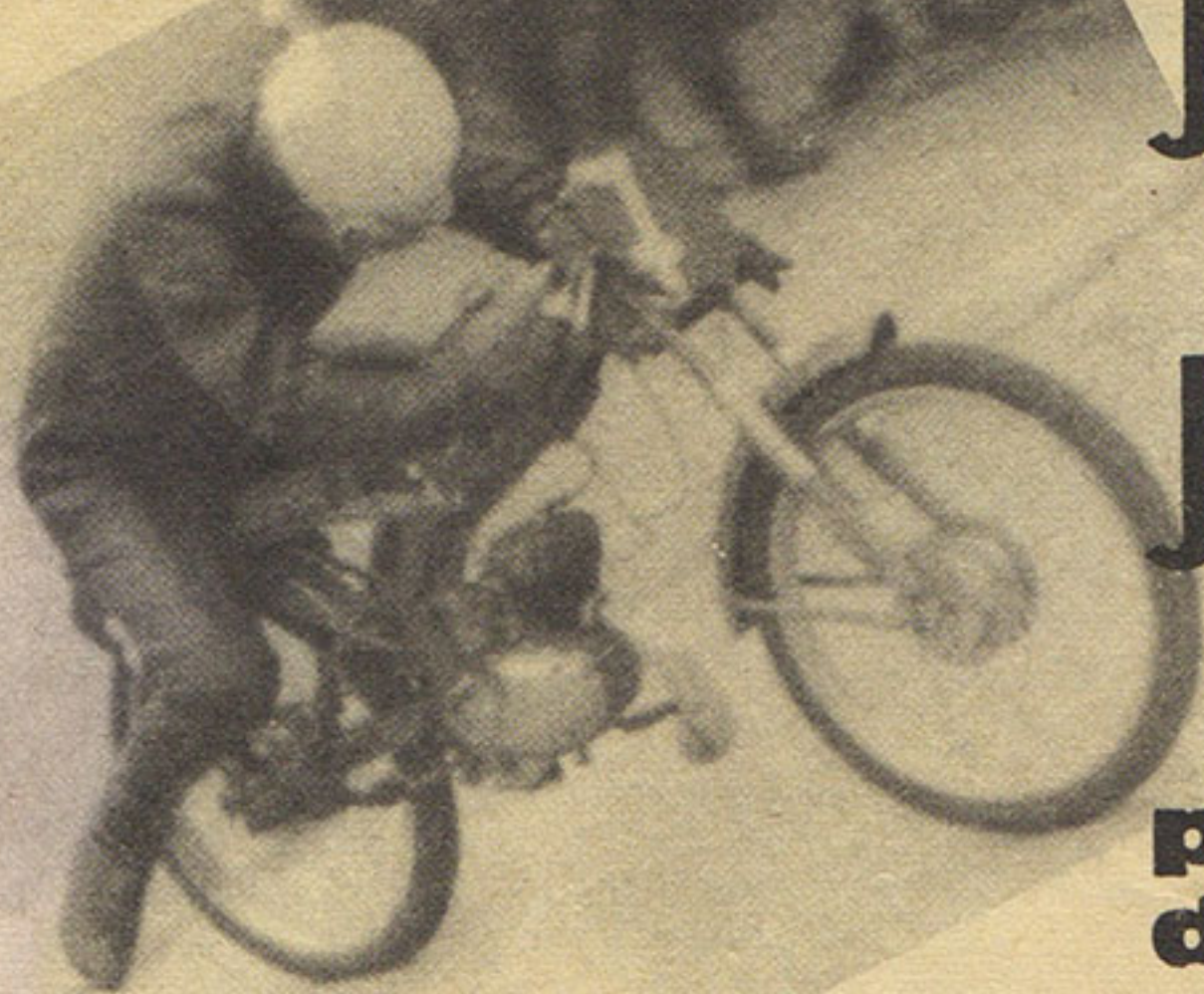
**SEUL**

**... G. Monneret expose dans son magasin**

**Mondial**

**TOUS LES MODÈLES 50cc - 125cc - 175cc**

**CREDIT 18 MOIS - REPARATION - PIÈCES DÉTACHÉES - REPRISE DE TOUTE MACHINE EN 1<sup>er</sup> VERSEMENT**  
**G. MONNERET — 7 et 9 Boulevard Beaumarchais — PARIS-4<sup>e</sup> — TUR. : 96-56 — M<sup>o</sup> : Bastille**



**J.-P. Beltoise**  
(Itom course)

**J.-P. Bertheau**  
(Paloma sport)

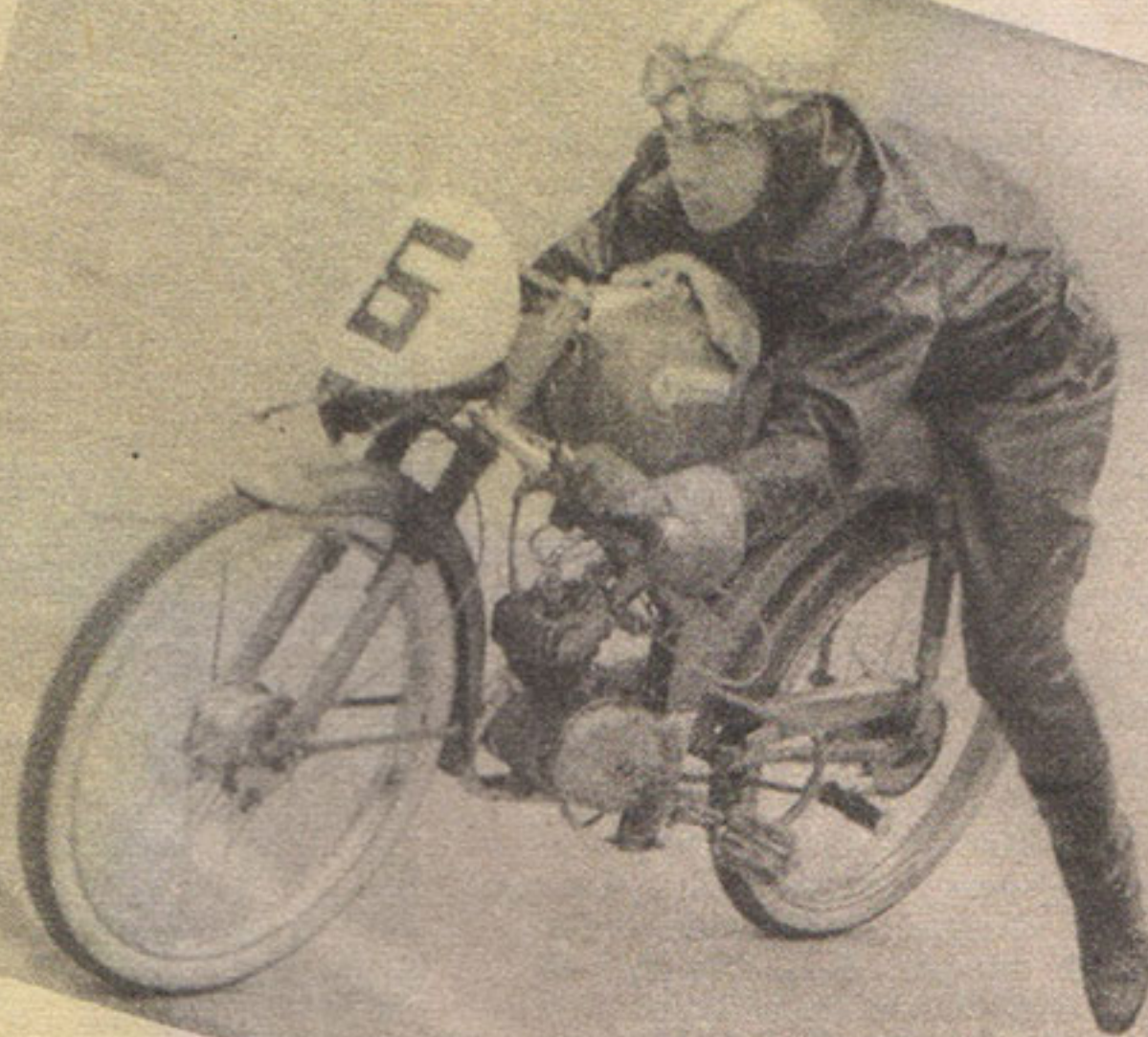
**premiers vainqueurs  
de la saison à la  
COTE LAPIZE**

**RECORD BATTU  
PAR BELTOISE**

**D**IX-SEPT partants en 50 cc à Lapize : c'est un beau succès. Nous reviendrons plus en détail sur cette épreuve dans notre prochain numéro mais signalons tout de suite les deux faits marquants de la journée :

— Le record battu par Beltoise en catégorie « course » (malgré le mauvais temps et le fort vent soufflant de face). Beltoise pilotait à cette occasion l'Itom sportivement prêté par Chauderlot qui a ainsi contribué à la chute de son propre record (44" contre 44"7).

— La victoire en « sport » d'un inconnu : Bertheau sur une machine de série bien préparée. Cette victoire devrait encourager tous les jeunes trop timides (et il y en avait à Lapize) à débiter en compétition.



Nom	Machine	1 <sup>er</sup> Essai	2 <sup>e</sup> Essai	3 <sup>e</sup> Essai	Classement
<b>COURSE</b>					
Beltoise	Itom	44"8	44"8	44"	1. en 44" (rec. battu)
Cachou	Itom	46"8	46"3	47"3	2. en 46"3
Claire Blaise	Itom	—	49"2	1'01"5	3. en 49"2
Aussant	Peripoli	57"3	56"3	—	4. en 56"3
Forestier	Peripoli	1'13"3	1'08"2	ab.	5. en 1'08"2
Roca	Spécial	1'28"7	—	—	
<b>SPORT</b>					
Bertheau	Paloma	52"1	52"7	53"2	1. en 52"1
Dayan	Ital-Jet	54"7	55"1	53"9	2. en 53"9
Beltoise	Zundapp	55"2	56"4	—	3. en 55"2
Djeffal	Zundapp	56"5	1'00"2	55"8	4. en 55"8
Valette	Royal-Nord	58"2	57"5	58"6	5. en 57"5
Cassegrain	Motobécane	58"8	57"8	59"9	6. en 57"8
Morenas	Motom	1'02"3	1'04"9	1'07"1	7. en 1'02"3
Roux	Cazenave	1'08"3	1'03"4	1'02"9	8. en 1'02"9
Saint-Lary	Fandria	1'04"4	1'06"2	1'05"	9. en 1'04"4
Morin	Peugeot	1'12"4	1'13"	—	10. en 1'12"4
Durand	Motobécane	1'22"	1'22"7	1'28"8	11. en 1'22"

**QUI ETES-VOUS BERTHEAU ?**

**P**ILOTER une machine de série bien mise au point, s'aligner en compétition pour la première fois... et gagner nettement, voilà l'aventure que vient de vivre Jean-Pierre Bertheau. Il faut dire que ce jeune habitant de Chartres qui va avoir 20 ans en juin, était le premier surpris par ce succès. Travaillant dans une usine d'aluminium, il est inscrit au M.C. Dreux mais sa machine a été mise au point (et non gonflée...) par l'agent Paloma de Chartres : M. Cazalis.

Inutile de dire que Bertheau compte bien revenir à Montlhéry pour les autres épreuves de la saison.

## LA CHRONIQUE DE

# Vimont



**L**APIZE, première !... C'est parti ! Tout l'monde était pas encore sul'pont mais y avait quand même pas mal de clients pour les médailles du père Vimont. Et un p'tit tour au parc, ça valait tout d'même qu'on s'dérange.

D'abord, j'ai r'vu quelques bohines connues. Ça fait toujours plaisir de r'trouver des potes... même quand qu'c'est qu'on sait qu'y ont passés d'l'autre côté d'la barrière. Y'avait Chauderlot qu'avait prêté son Itom à l'Avocat et qu'était pas tranquille pour son record. L'avait pas tort, le gars Roby passque l'Beltoise il l'a bien eu, son r'cord ! Même qu'il s'est fait peur sul'mouillé, mais il l'a eu quand même. Avec la même Blaise, c'est pas pour l'record qu'il tremblait l'Roby mais pour son Itom ! Mettez-vous à sa place !...

Y'avait aussi Marquis : çui là y va pu r'courir. Pas d'danger, la marquise elle a mis le feu rouge ! C'est la poisse !

L'Ingénieur, lui, l'était passé à l'étage au-d'ssus, catégorie supérieure, mais i'nous r'viendra, ayez pas peur ! Seulement là, l'avait pas sa bombe : elle est toujours en Italie. Après il nous f'ra voir encore, le Serre, qu'il sait piloter avec... art et métier !...

L' plus marrant, c'est qu'on les a vus le soir, J.-P. B. et J.-C. S., f'sant les comptes d'la journée : t'a gagné combien d'sous ? Et toi ? Tu parles d'un tandem !...

Mais l'plus chouette à Lapize, c'est qu'les sports ont été gagnés par un même qu'on avait jamais vu, un gars d'Province, Bertheau qu'était drôlement épaté. Et y avait d'quoi : jamais il avait couru et sa bécane, c'était un cyclo d'série bien affuté !...

Moi j'dis qu'un truc comme ça, ça devrait drôlement donner du cœur au ventre à tous ceux là qui s'dégonflent, qu'ont l'trac de s'lancer dans l'bain. Passque le cru 1961 s'est fait proprement cirer par le gars de Chartres, à la régulière. Dayan avec son Ital-Jet plein de trous s'est bien défendu aussi. Et les autres aussi : Beltoise et Djefal avec un demi-Zundapp chacun, Valette d'Aumoire, Cassegrain et tutti quanti.

Bravo, les gars ! Mais j'peux pas m'empêcher d'm'dire : pourquoi qu'à Lapize y a encore trop d'50 qui sont du mauvais côté d'la barricade ? Ça va pas ! Faut sauter la barrière, les jeunôts et v'nir sur la piste comme des grands. A la prochaine !...

## Vers une grande saison sportive pour les 50cc nationaux

**A**U lendemain de la côte Lapize, nous n'irons pas jusqu'à dire que le nombre des engagés en 50 cc laisse augurer une fort belle saison dans cette catégorie. Mais si l'on considère que bon nombre de ceux que l'on attendait n'étaient pas là, vu le temps et la date avancée de cette épreuve, si l'on se souvient également du très grand nombre de petites cy-

lindrées parquées entre le raccorde-ment de Couard et la courbe Ascari, on peut tout de même envisager l'avenir avec un certain optimiste.

Mais cette conclusion rapide n'est qu'une déduction purement gratuite que l'on peut tirer des observations faites à la côte Lapize.

Bien plus concrets déjà, sont les renseignements que nous avons pu

glaner ici et là dans le courant du mois de février ou au cours de la journée du 4 mars, informations qui, plus que jamais, nous laissent espérer une grande saison sportive nationale.

**DE NOUVELLES ECURIES ET  
DU BON MATERIEL... VARIE**

Jusque là, seuls les établissements Bonnet et la maison Paloma, s'étaient

occupés sérieusement de la compétition en 50 cc.

Or voilà que tout dernièrement nous apprenons que Dynamic-Sport fonde une écurie, que Judenne va préparer un Sachs pour la saison et nous savons que de ce côté-là, ce n'est pas fini, nous avons de bonnes raisons de le penser après l'accord Vap-Sachs.

Si on veut bien d'autre part, se donner la peine d'examiner de près le classement des machines « sport » à la côte Lapize, on fait deux constatations.

1°) - Les deux premières places ont été arrachées par des machines équipées de moteurs Franco-Morini, ce qui prouve bien que ce dernier, annoncé maintenant pour 3,2 CV, donne facilement 4 CV avec carburateur de Ø 18 mm et ajustage soigné. Ce sera encore le bon moteur de base cette année. Signalons en outre une promise première sortie de l'Ital-Jet qui obtient avec Dayan une fort belle deuxième place.

2°) - Ensuite, aux troisième, quatrième et cinquième places nous trouvons deux nouveaux venus, Zundapp et Royal-Nord, machines prêtées par les agents ou importateurs qui les engageront elles aussi dans la course au titre pour le Championnat National. Ces machines s'avèreront sans doute très dangereuses quand elles seront bien préparées ou réglées pour la course.

Nous restons fort étonné de ne pas avoir vu à la côte Lapize d'Itom « sport ». En effet, cette machine n'a

aucune raison d'aller moins vite avec un pot de détente qu'avec un mégaphone, bien au contraire, et comme c'est là la seule modification à apporter pour passer de « course » en « sport »... pas besoin d'épiloguer, il n'y a qu'à regarder les temps réalisés. Itom restera pour nous la machine à battre cette année en catégorie « sport ».

Donc, récapitulons : de nombreuses marques sont susceptibles d'être parfaitement dans le coup en catégorie « sport » avec plus ou moins de préparation pour la partie cycle et une bonne mise au point du moteur. Et nous pensons là à Ducson, Motom, Itom, Honda, Suzuki, Ital-Jet, Peripoli, Paloma, B.M., Zundapp, Royal-Nord, Flandria, Kreidler, Gitane, et même Peugeot et Motobécane dans le cas où le propriétaire réussit à améliorer sa machine sérieusement (voir Robin et Cassegrain).

Nous pensons donc, avec raison, qu'avec tant de marques valables, un plateau remarquable pourrait être facilement constitué.

#### DE NOUVEAUX CIRCUITS TRES CERTAINEMENT

Dans notre dernier numéro, nous vous avons présenté le calendrier complet des épreuves en 50 cc pour 62. Trois modifications sont déjà intervenues :

— Il n'y aura pas de 50 cc au circuit de Pau le 22 avril.

— Par contre, il y en aura à Albi

mais ce circuit est reporté au 9 septembre 1962.

— Enfin les 10 heures de la petite cylindrée sont en bonne voie de réalisation.

De plus, il est pratiquement certain maintenant, que des épreuves régionales, donc réservées exclusivement aux Nationaux, se dérouleront à Thiverval.

D'autres organisateurs sont également sur les rangs pour organiser en 50 cc sur de petits circuits sinueux comme nous le préconisons depuis longtemps. Aussi Grenoble et Caen organiseraient des réunions uniquement pour les 50 cc, ce qui promet beaucoup.

Enfin, le circuit international de Magny-Cours n'ayant pas lieu, un circuit national sera très certainement organisé au Motor-Stadium J. Behra et les 50 cc y seront les premiers invités.

#### ALORS ?

Alors, si tous les jeunes passionnés répondent présents à l'appel de la compétition, si seulement une infime partie de tous ces possesseurs de 50 cc « sport » valables se décide à prendre licence, et à se déplacer un week-end sur trois jusqu'au lieu des réjouissances, alors nous allons assister à une saison remarquable de courses de 50 cc. Le rétablissement de la compétition vitesse en 2 roues, déjà bien entrepris depuis 2 ans, prendra un nouvel essor. peut-être décisif celui-là.

J.-P. B.

**Mondial** SENSATIONNEL!... INCROYABLE!...

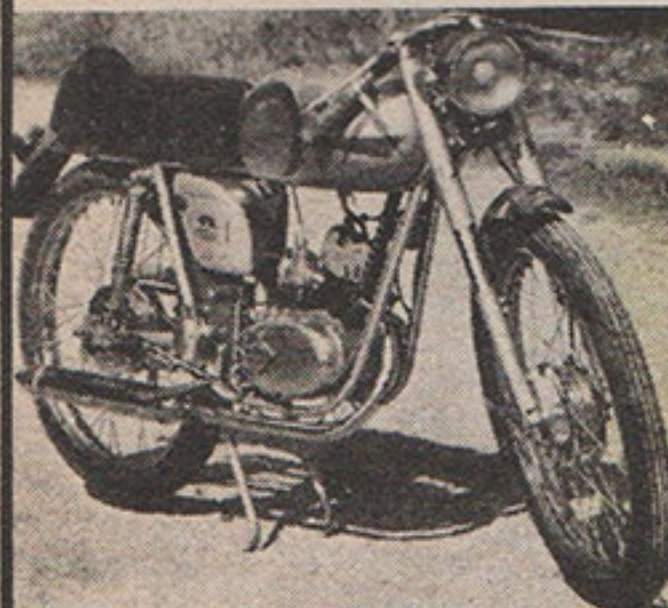
**CYCLOS SPORT 49**  
3 vitesses à sélecteur

LE REVE DE TOUS LES JEUNES!..

Importateur exclusif  
**B. SAVOYE**  
36, route de Bétheny, 36  
REIMS

Préconise exclusivement  
**ESSO**

Recommande les bougies  
**MARCHAL**



**LA DEVEZE**

170, av. de Clichy, Paris-17° - MAR 09-79. M° Brochant

La plus grande représentation française et étrangère  
1.000 CYCLOS, MOTOS, SCOOTERS, TRIPORTEURS

Neufs et occasions garanties — Tous les cyclos sport  
Agence 41 marques — Crédit et expédition dans la France

**TOUTES REPRISES EN PREMIER VERSEMENT  
LE SOLDE EN 6 A 18 MOIS**

**ACHAT — ECHANGE**  
Station-Service, Pièces détachées, Accessoires,  
Réparations, Tôlerie, Peinture, Dépannage, etc...

**PRENONS TOUS LES CARNETS D'ACHATS**  
Assurance à crédit avec 20 NF

**PALOMA CREDIT ET LIVRAISON IMMEDIATS**  
LISTES CONTRE 2 TIMBRES

Paloma - Flandria - Vespa - Rumu - Ital-Jet - Giulietta Peripoli - Puch - Peugeot - Jawa - B.S.A. - Triumph - Vap - Milano - Itom  
Triporteurs de 125 à 49 cc sans permis: Guzzi - Lambretta - Crescent  
Sachs 3 vitesses

Pneus Etrangers et Cross — Liste contre 2 timbres  
Enlèvement de toutes machines accidentées — Devls pour assurance.

**Leclercq**

76-80, Avenue du Général-Leclerc  
BILLANCOURT - MOL. 15-46

OCCASIONS  
— □ —  
GARANTIE  
TOTALE  
— □ —  
CREDIT

AGENT PEUGEOT LAMBRETTA  
PUCH 49 cc CYCLO-SCOOTER  
EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE A LETTRE LUE  
AGENT DES MARQUES

BS.A. — F.N. — TERROT — RUMI —  
LAMBRETTA — MANURHIN — N.S.U.

ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

**Ne cherchez plus!**

la gamme  
la plus complète d'accessoires  
et pièces détachées

**FLANDRIA**

Dépôt exclusif à Paris : ETS S. L. et Cie  
4, av. P.-Brossolette - MALAKOFF — TEL. : 43-19

Expédition en Province

ECHOS. . .

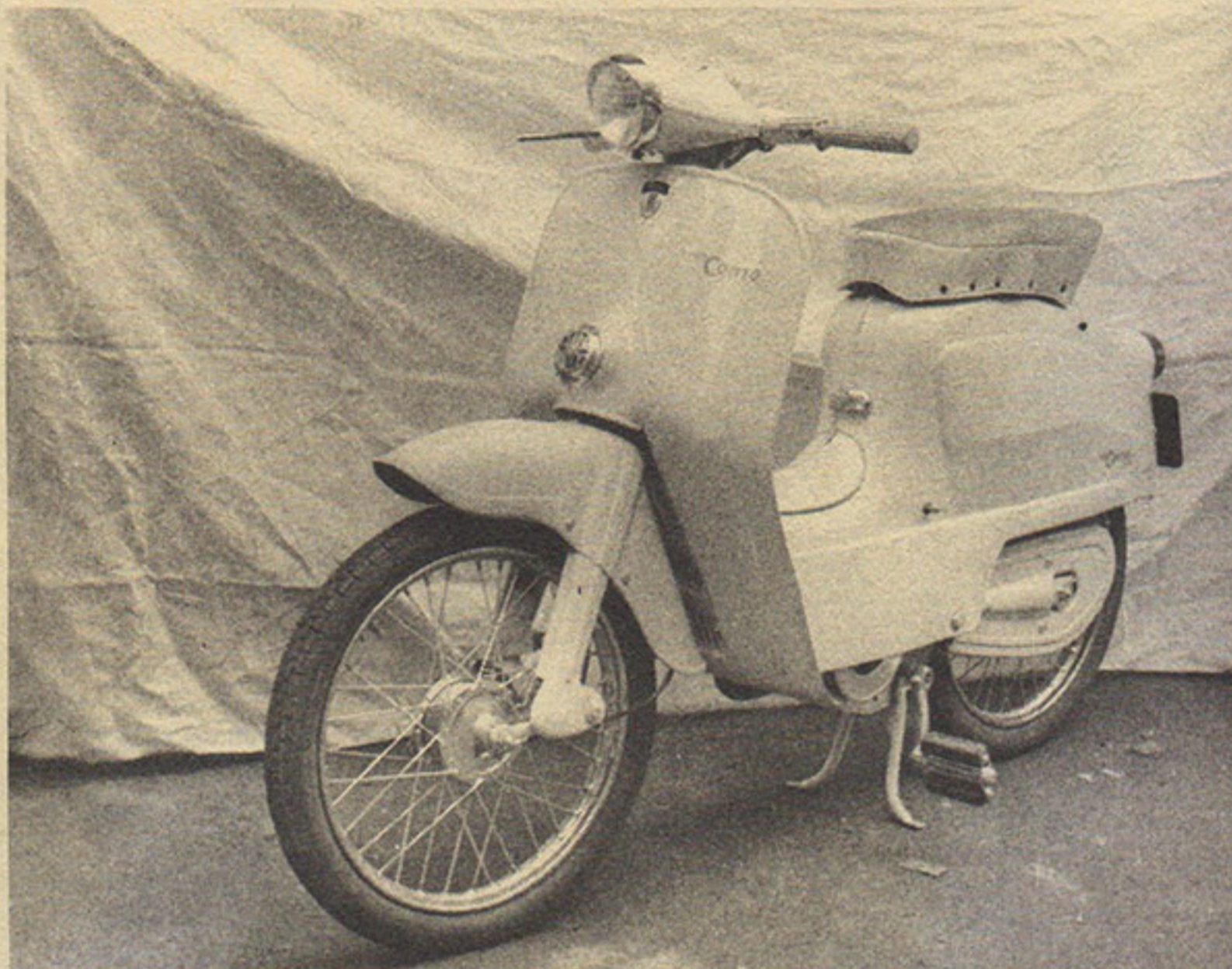
ECHOS. . .

ECHOS. . .

### CYCLOS-SCOOTERS COMO

La maison ITAL-JET vient de lancer sur le marché français un cyclo-scooter 49 cc, le COMO. Ce petit scooter peut transporter deux passagers en toute sécurité. Le moteur est le fameux Franco MORINI déjà bien connu en France pour ses qualités de nervosité et de robustesse. Il possède un anti-vol de direction, un compteur, et une turbine de refroidissement. Nous pensons que ce cyclo-scooter intéressera plus d'un scootériste.

Voici le COMO  
que nous avons  
photographié chez  
Dynamic-Sport.



### REVOLUTION TOTALE EN MATIERE DE CYCLOMOTEURS

LES Usines FLANDRIA de War-  
neton sortent bientôt des cyclo-  
moteurs automatiques.

Rouler en cyclomoteur devient un jeu d'enfant pour n'importe qui, aussi bien pour les femmes et les personnes âgées que pour les tout-jeunes.

Sur place et sans pédaler vous lancez le moteur sans aucun effort; sans manœuvrer de décompresseur, ni de câble de starter, vous partez automatiquement avec la plus grande sécurité; sans embrayer ni changer de vitesse vous roulez, de 5 à 50 km/h, au régime le meilleur du moteur. Sans accoupler ou désaccoupler quoi que ce soit, vous passez de l'utilisation cyclomoteur à l'utilisation bicyclette, et inversement, et tout en ne descendant pas du véhicule. Et le tout dans un choix de trois modèles prestigieux, entièrement nouveaux et à des prix à la portée de tous.

C'est tout autre chose que ce qui existe actuellement sur le marché.

C'est de la technique FLANDRIA qui a 2 années d'avance en cyclomoteurs.

INCROYABLE ET POURTANT VRAI.

### NOUVEAUX MODELES DE PERIPOLI-GIULIETTA 49 cc

La maison DYNAMIC-SPORT nous communique qu'elle vient de recevoir un contingent des nouveaux PERIPOLI-GIULIETTA. Ceux-ci ont maintenant un réservoir plus long qui donne une ligne plus sport à la machine, une boîte à outils plus grande, des pneus plus gros (23x2,25) et avec supplément, un garde-boue AV plus court et chromé.

\*

### CARBURATEURS DELL'ORTO

La maison DYNAMIC-SPORT nous informe qu'elle vient de recevoir tout un assortiment de carburateurs DELL'ORTO pour tous types de cyclomoteurs et motos, ainsi que toutes les pièces de rechange pour ces carburateurs.

### DU COTE DE CHEZ JUDENNE

Nous apprenons que les Ets Judenne, le motociste bien connu, importent d'Allemagne Fédérale, des jantes en Dural 23x2 de la marque Mayweg. Avis aux amateurs!..

\*

Par ailleurs, les Ets Judenne — qui sont Agent général pour la France du triporteur Mokuli, informent le public qu'ils sont en mesure de fournir les pièces détachées ainsi que les cyclecars KR 200 et KR 201 fabriqués par la firme Messerschmitt qui continue également la construction des Mokuli 130 et 200, et du bolide TG 500.

\*

Enfin, et ceci intéresse les sportifs, il semble que les Ets Judenne préparent un cyclomoteur compétition, équipé d'un Sachs 49 cc, qui fera parler de lui lors des prochaines épreuves de vitesse.





## Deux belles épreuves

# pour les Jeunes

### 1 - LES DIX HEURES DE LA PETITE CYLINDREE

**C**ETTE épreuve sera organisée pour des machines de série catégorie « Sport » 50 cc et aura lieu sur le circuit routier de 6,500 kilomètres de Châtillon-la-Borde - Le Châtelet-en-Brie (Seine-et-Marne), le 1<sup>er</sup> juillet. Cette épreuve est du type Bol d'Or, donc réservée à la vitesse et à l'endurance.

Dès le premier mars demandez le règlement de cette épreuve qui comptera pour le Championnat de France, catégorie 50 cc.

Manifestation patronnée par la Société française des pétroles BP.

Fourniture gratuite du carburant durant les 10 heures et les essais, aux participants.

Tous renseignements en s'adressant au : Moto-Club des Cheminots de Paris - Secrétariat : Bât. 52 - Esc. 3, Mont Mesly, Créteil (Seine).

### 2 - LES PREMIERS PAS DUNLOP - BP

**L**ES Premiers Pas se déroulent depuis leur création sur la piste de Montlhéry et dans toutes les catégories. On sait d'autre part que cette épreuve était réservée aux licenciés nationaux qui n'avaient jamais gagné une course.

Si ce dernier point était parfaitement justifié, par contre le circuit de Montlhéry était fort mal choisi, ne mettant pas assez en valeur le côté pilotage des candidats, surtout en petites cylindrées.

D'autre part le nombre des cylindrées acceptées était trop élevé et les titres trop largement distribués. Il n'y aura donc plus cette année qu'une catégorie en jeu, les 50 cc, et seul un champion sera désigné.

Mais nouveauté, la plus intéressante à notre avis, le M.C.F. abandonnera la piste de Montlhéry pour celle tracée à Thiverval, près de St-Cyr, qui s'avère nettement mieux adaptée pour désigner un jeune champion. Le petit circuit de Thiverval est en effet tellement sinueux que le classement final sera plus le reflet de la valeur du pilote que de celle de la machine comme cela fut pendant de nombreuses années à Montlhéry.

Les spectateurs, comme les pilotes seront enfin satisfaits, et le vainqueur, ce jeune espoir, sera le plus doué et non le plus riche.

Le M.C.F. se propose d'organiser deux journées d'éliminatoires régionales les 1<sup>er</sup> et 31 mai. Puis le samedi 23 juin sera réservé aux éliminatoires pour les concurrents venant de Province, dont ceux qui seront qualifiés disputeront la finale le lendemain, ce qui évitera donc aux Provinciaux d'accomplir deux déplacements à Paris, avec les frais que cela représente.

Demi-finales et finale auront donc lieu le dimanche 24 juin et nul doute que cette nouvelle formule réservée à une catégorie en plein développement contribuera plus efficacement que jamais à l'éclosion de nouveaux talents.

## PETITES

## ANNONCES

La ligne de 32 lettres, signes  
ou espaces : 3 NF

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (1676-30 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir au plus tard le 20 pour parution le mois prochain. (Minimum 2 lignes).

### MOTOS DE COURSE

125 Peugeot, boîte course, cat. sport. Rapide 117 km/h. 900 NF. - BONO, Tél. : 966-05-03.

Chauderlot vend son Itom avec ou sans carénage. Ecrire : 49, rue des Capucins, Reims.

### VENTES

#### 100 Occasions

Cyclomoteurs, scooters, motos. Crédit, échange, achat. 10, avenue de Saint-Ouen, Paris-18<sup>e</sup>.

Tous les plus beaux scooters et cyclomoteurs tourisme et sport, neufs et d'occasion, sont exposés et vendus à Dynamic-Sport, 149, rue Montmartre, Paris - GUT. 19-30.

### ACHATS

Achat comptant tous cyclomoteurs. 10, av. de St-Ouen, 18<sup>e</sup>. EUR.79-70.

Ach. tous cyclos, motos, scooters, ou échange contre neuf. Dynamic-Sport, 149, r. Montmartre, Paris - GUT. 19-30

### OFFRE D'EMPLOI

Dynamic-Sport cherche mécanicien qualifié. Place stable, bon salaire - GUT. 19-30.

# SCOOTER

ET

# CYCLOMOTO

### ABONNEMENTS

France (un an) : ..... 10 Nf.  
Etranger (un an) : .... 15 Nf.

- Les abonnements comprennent les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux.
- Verser au compte courant postal Paris 1676-30.
- Changement d'adresse: 0,30Nf. (Joindre l'ancienne bande, de préférence).

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :  
12, rue de Cléry - PARIS (2<sup>e</sup>) — Tél. : GUT. 73-34

**VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE**

Prix : 8,90 NF.

Par poste : 11,35 NF.

**MOBYLETTE**

Prix : 4,80 NF.

Par poste : 6,20 NF.

**VESPA**

Prix : 6,05 NF.

Par poste : 7,55 NF.

**TECHNIQUE ET PRATIQUE  
DES CYCLOMOTEURS**

Prix : 5,70 NF.

Par poste : 7,15 NF.

**L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE**

Prix : 5,75 NF.

Par poste : 7,20 NF.

**LE MANUEL DU DEUX TEMPS**

Prix : 5,60 NF.

Par poste : 7,05 NF.

**LA DAUPHINE**

Prix : 9,95 NF. Par poste : 11,30 NF.

**4 CV RENAULT**

Prix : 9,50 NF. Par poste : 11,35 NF.

**TRACTION AVANT CITROËN**

Prix : 6,85 NF. Par poste : 8,30 NF.

**L'ARONDE**

Prix : 7,20 NF. Par poste : 8,60 NF.

**2 CV CITROËN**

Prix : 7 NF. Par poste : 8,50 NF.

**LA DYNA PANHARD**

Prix : 8,75 NF. Par poste : 10,10 NF.

**MOTOBECANE 125 lat.**

Prix : 4,10 NF. Par poste : 5,50 NF.

**MOTOBECANE 125-175 culb.**

Prix : 5,30 NF. Par poste : 6,70 NF.

**PEUGEOT P. 55, 56, 155, 156 et 176**

Prix : 5,50 NF. Par poste : 6,90 NF.

**GNOME-RHONE**

Type R 1, R 2, R 3, R 4, R 4C

Prix : 5,35 NF. Par poste : 6,85 NF.

**VAP 4 - DT - A-B-G - 55**

Prix : 5,20 NF. Par poste : 6,60 NF.

**L'ART DE CONDUIRE**

(Motos, Véломoteurs, Cyclomoteurs)

Prix : 4,95 NF. Par poste : 6,35 NF.

**CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE**

0,60 NF. Franco : 1,35 NF.

**TABLEAUX MURAUX**

Planches murales 60 x 100 cm : pour envoi par poste des tableaux muraux, ajouter 1 NF.

Pour deux tableaux : 1,20 NF et 0,30 NF par tableau supplémentaire.

Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 NF.

Moteur Terrot 500 R G S T : 5 NF.

Moteur 4 CV Renault : 3 NF.

Moteur 125 Terrot ETD : 5 NF.

Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 5 NF.

Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 NF.

**RELIURES**

3,50 NF. Par poste : 5,30 NF.

**LA BIBLIOTHÈQUE  
DU "MOTORISÉ"**

AUTOS

MOTOS

CYCLOMOTEURS

SCOOTERS

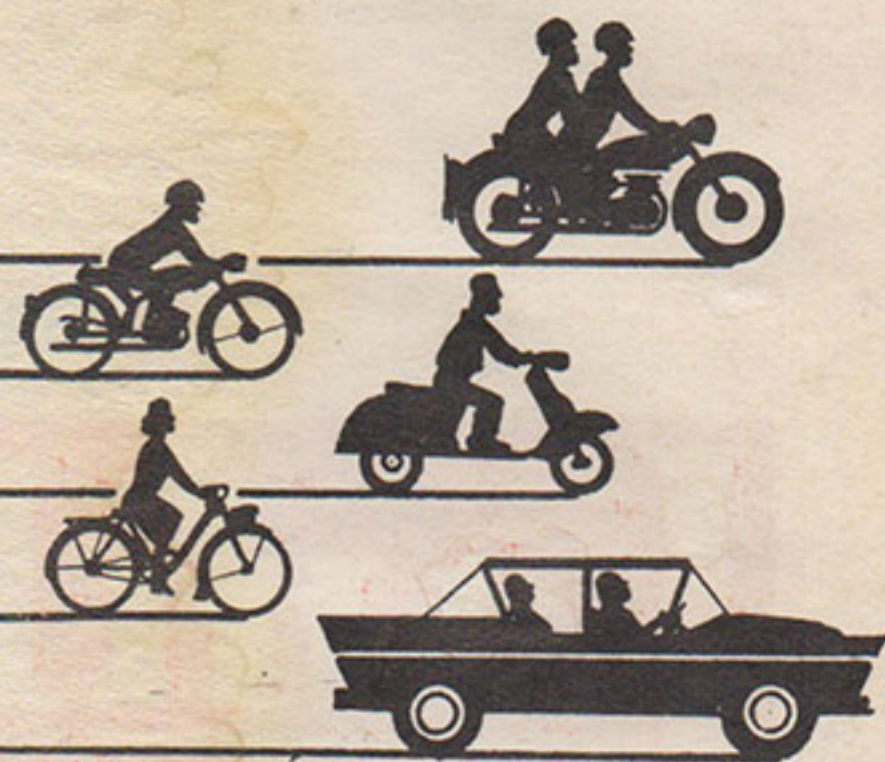
MOTEURS

VELOMOTEURS

**TOUT SUR :**

LA 203 PEUGEOT  
LA DAUPHINE  
LA 4 CV RENAULT  
LA TRA. AV. CITROËN  
L'ARONDE  
LA 2 CV CITROËN  
LA DYNA PANHARD  
LES MOTOBECANES  
LES PEUGEOT  
LES GNOME-RHONE  
LES VAP  
LE VESPA  
LE LAMBRETTA  
LA MOBYLETTE  
etc...

*Franco sur demande : Catalogue complet de tous nos ouvrages*



Pas d'envoi contre remboursement.  
Envoi contre mandat, ou mieux :  
versement (ou virement) compte  
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

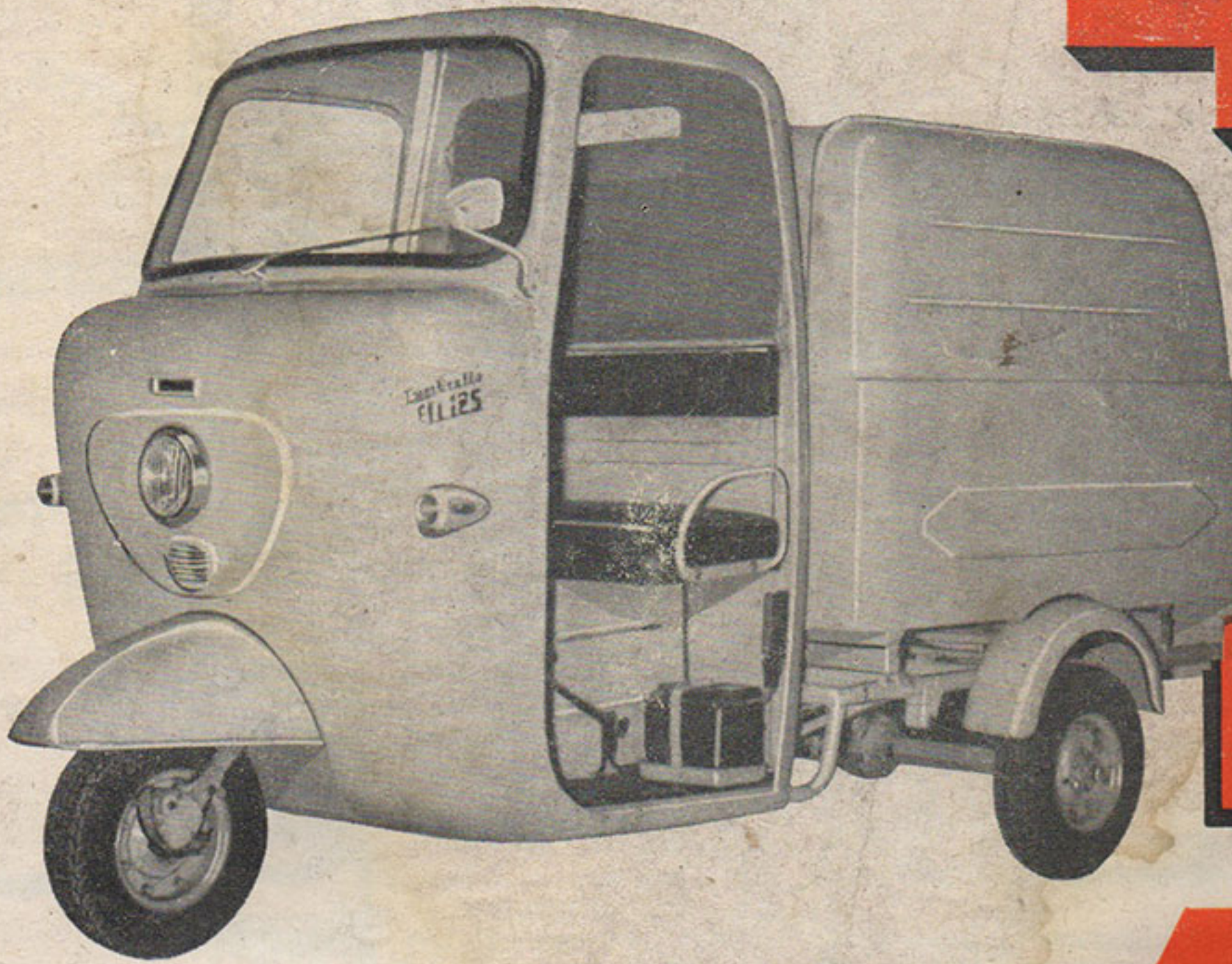
**EDITIONS C. LACOME**

**12, rue de Cléry, Paris - 2<sup>e</sup>**

**GUT. 73 - 32 - C. C. P. 297 - 37 Paris**

# 400K

DE CHARGE UTILE



motofourgon

# 4 VITESSES

+ MARCHE ARRIERE

# Lambretta

125 F.L.I.

C'EST LE VEHICULE IDEAL POUR LA ZONE BLEUE. IL STATIONNE FACILEMENT DANS LA COUR D'UN IMMEUBLE, DANS UNE BOUTIQUE OU ENTRE DEUX VOITURES. IL NE NECESSITE PAS LE PERMIS DE CONDUIRE AUTOMOBILE (CONNAISSANCE DU CODE SEULEMENT, LICENCE A1) ASSURANCE 1 CV

**Lambretta** S.A.F.D. 37, R. OCTAVE MIRBEAU, PARIS - GAL. : 63-40