

16^e ANNÉE - N° 231

Septembre - Octobre 1961

MOTOCYCLES et Scooters

2 NF

MAROC : 230 FM

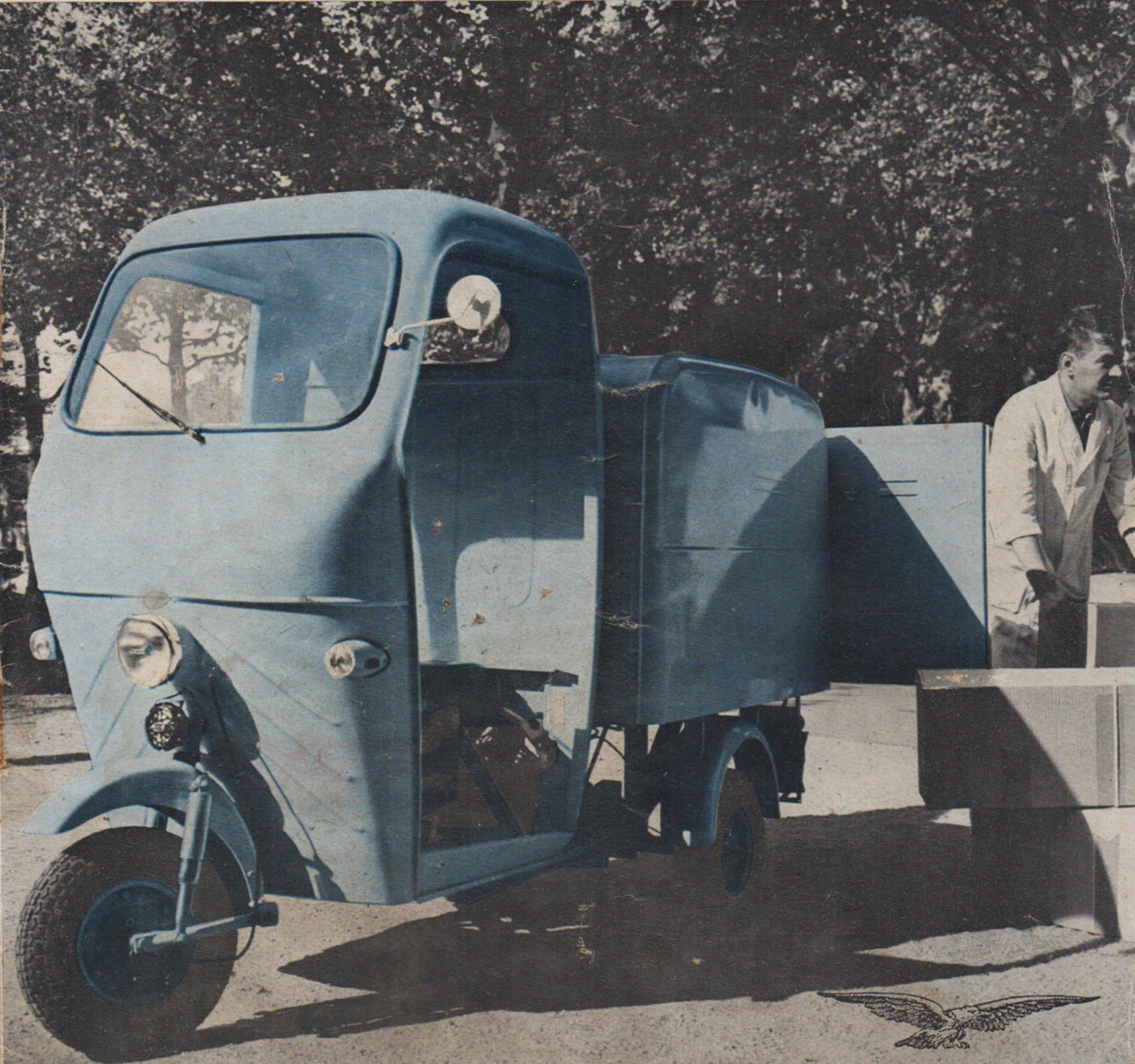
SUISSE : 3 FS

BELGIQUE : 30 FB

Directeur : J. LEGRAS

Directeur de la publication : Max ENDERS

numéro Spécial



MOTO GUZZI

Dans la gamme VAP 1961



SODICO

voici votre VAP



Faites-vous de la route ? de la ville ?
Avez-vous un gros budget - ou un petit ? Dans tous
les cas, l'un des 8 cyclomoteurs VAP est fait pour vous.
Gamme VAP : la plus variée (voir ci-contre) ;
la plus sûre (deux innovations techniques
sensationnelles :
le moteur flottant, l'allumage Magnéclair).



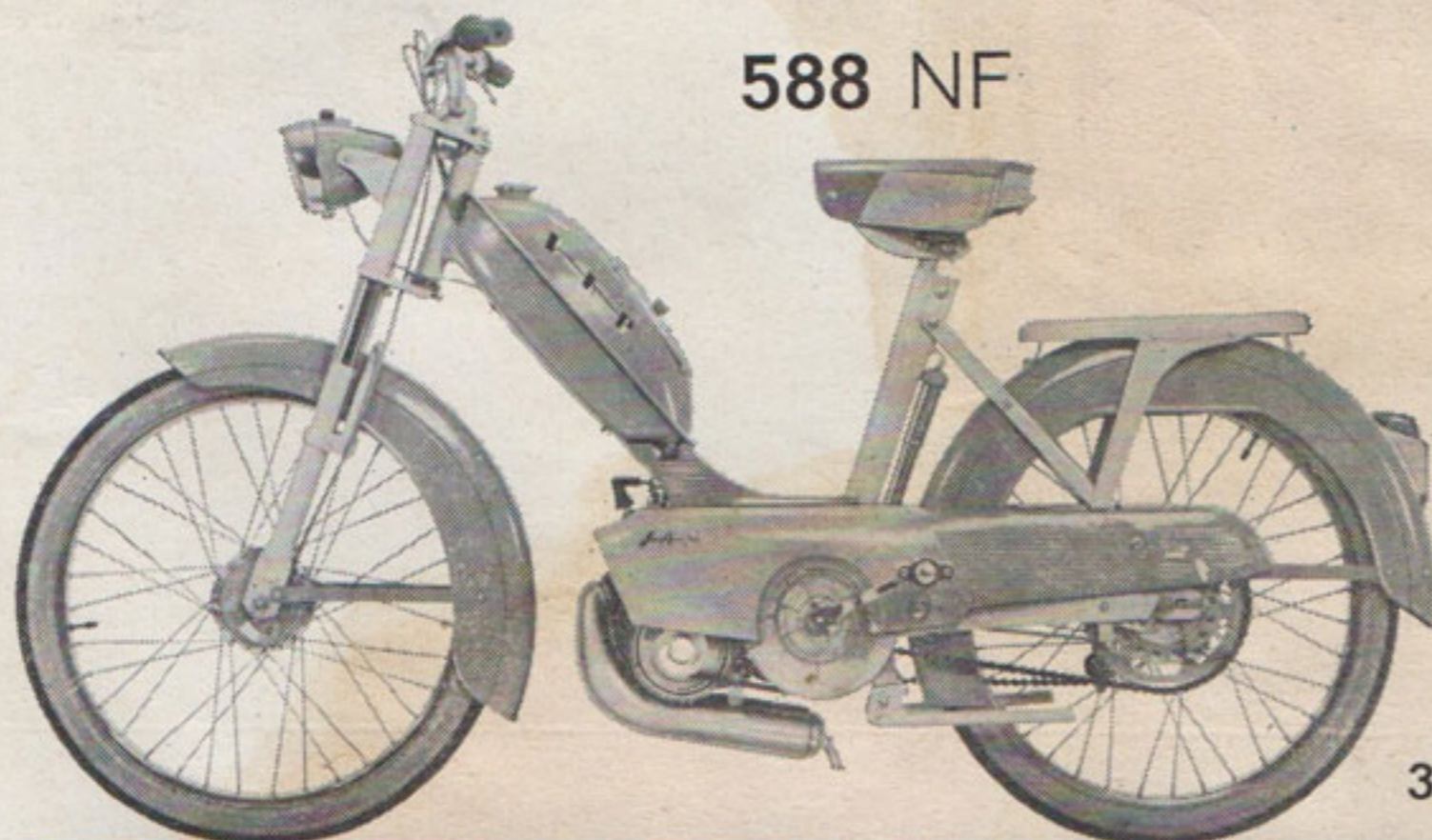
VAP GOËLAND	613	649 NF
VAP MOUETTE	M 10	579 NF
VAP TRITON	T 10	729 NF
VAP NEPTUNE	CF 2	549 NF
VAP SIRENE	CF 1	449 NF
VAP DAUPHIN	511	739 NF
VAP SQUALE	513	899 NF



VAP CORMORAN TYPE 612

moteur flottant. Allumage magnéclair
embrayage automatique. Fourche télescopique
deux moyeux-freins monobloc. Autonomie : 450 kms.

588 NF



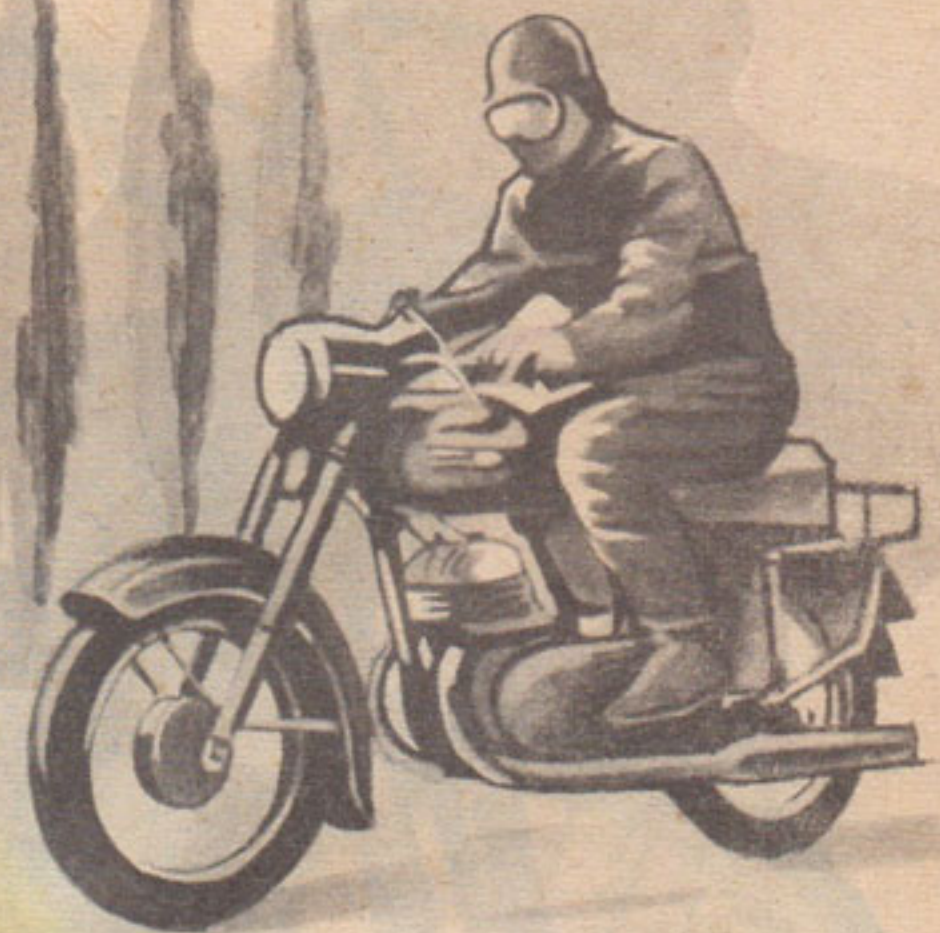
VAP

3 IMPASSE THORETON PARIS 15^e

“ VAP VOUS RECOMMANDE D'UTILISER LE MÉLANGE TOTAL 2 T ”.

ANTIPARASITAGE OBLIGATOIRE

DES 2 ROUES
AVEC UN DISPOSITIF
AGREÉ RTF



BOUGICORD 61

AGRÉÉ RTF A.M. 13

S'IMPOSE PAR :

SA SÉCURITÉ

SA SIMPLICITÉ

SON PRIX

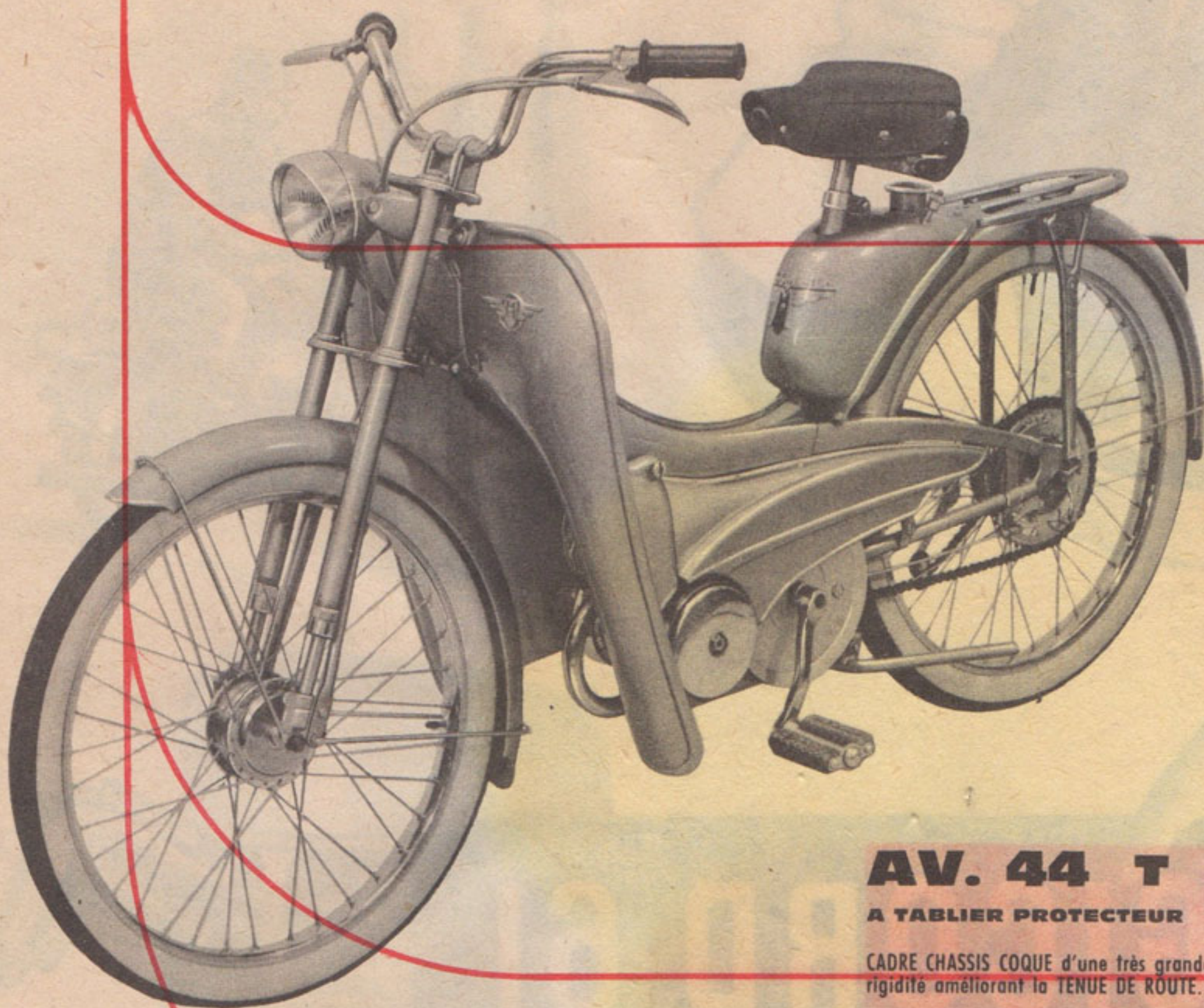


4

nouveaux modèles

Mobylette

pour



AV. 44 T

A TABLIER PROTECTEUR

CADRE CHASSIS COQUE d'une très grande rigidité améliorant la TENUE DE ROUTE.

Suspension AV. télescopique

Double embrayage automatique DIMOBY

Prix : 506 nf + t.i.

MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES

CATALOGUE GRATUIT sur demande à B.P. 59 - Pantin (Seine)

1000



BG. 43

"Courroie Galet"

Double embrayage automatique
Galet démultiplié de grand diamètre
Cadre largement ouvert permettant un passage aisé des jambes.

Débrayage facile et total en bicyclette
par commande unique du levier de relevage
du galet et de fermeture du robinet d'essence
(Breveté S.G.D.G.)

Prix : 451 nf - t.i.



AV. 65

Chassis-coque
Réservoir d'essence A GRANDE CAPACITÉ
Boîte à outils incorporée
Suspension AR. par bras oscillant
Suspension AV. télescopique
Double embrayage automatique **DIMOBV**

Prix : 599 nf + t.i.

AV. 68

Même caractéristiques que AV. 65
+
CHANGEMENT DE VITESSE AUTOMATIQUE
"mobymatic"

Prix : 654 nf + t.i.

25% de temps gagné en côte

pour votre sécurité vitesse toujours limitée en palier à 30 km/h

avec le *Nouveau*

S

2200

SURCOUPLÉ



VELOSOLEX

la bicyclette qui roule *et monte* toute seule

348 NF + TL

à crédit 1 NF par jour

Moteur Antiparasité

Moyennes plus élevées

Accélérations plus rapides

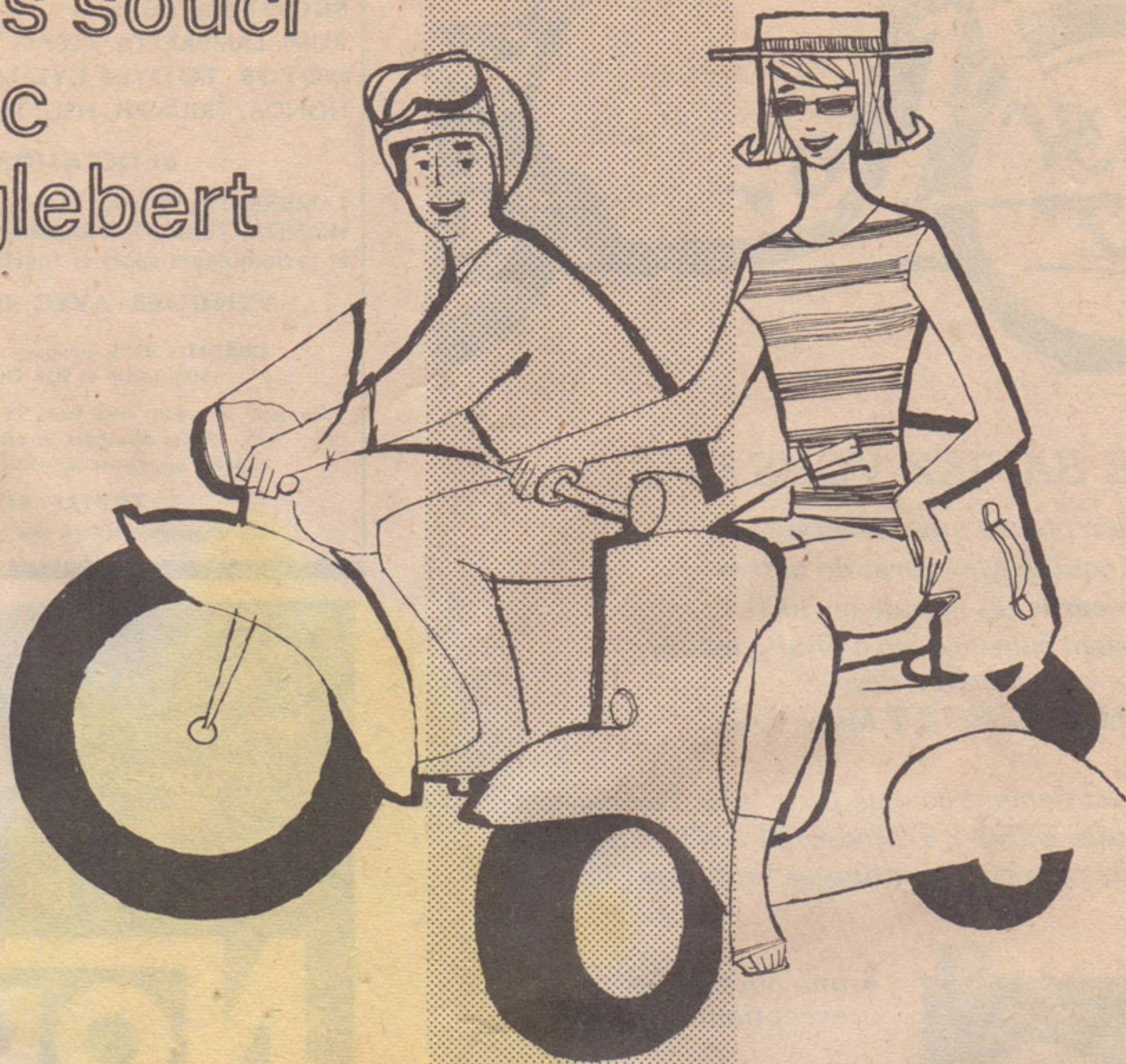
René Ravo

**GARANTIE
1an**

AVENIR

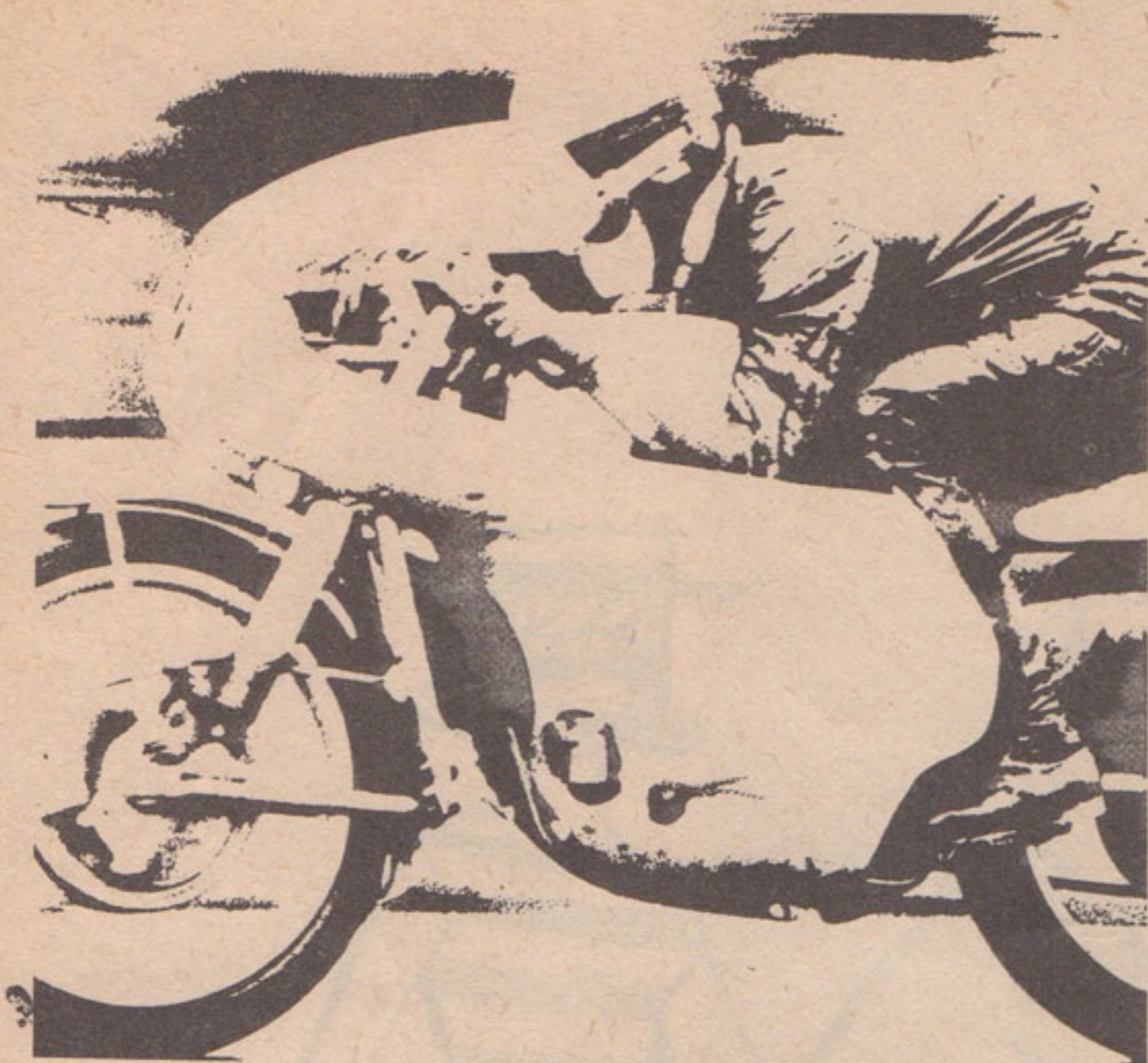
VELOSOLEX, COURBEVOIE (SEINE)

route
heureuse
et sans souci
avec
Englebert



Englebert
2 roues





LE SAVIEZ-VOUS ?

Les moteurs qui ont permis à l'équipe Monneret de battre 5 records du monde en 1960, étaient lubrifiés avec l'huile même que vous trouvez dans le bidon ESSO 2 T Motor Oil.

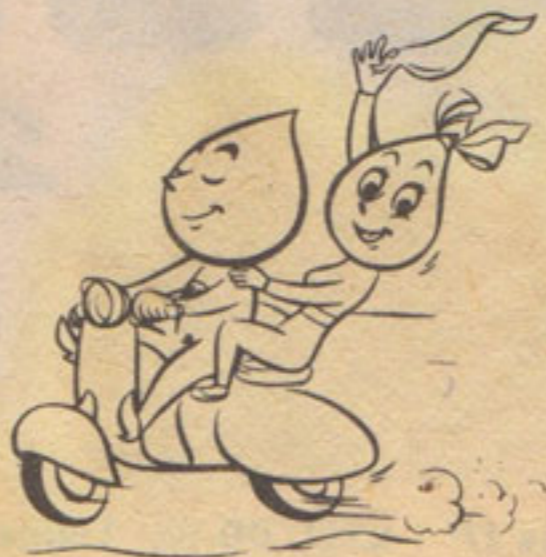
Spécialement conçue pour les 2 Temps, l'huile ESSO 2 T Motor Oil ANTI-USURE vous apporte 4 avantages tangibles :



- une onctuosité exceptionnelle
- un mélange instantané
- un grand pouvoir anti-corrosion
- un minimum de calamine

Quels que soient le type et la cylindrée de votre 2 Temps, utilisez vous aussi ESSO 2 T Motor Oil.

Esso travaille pour vous.



DYNAMIC - SPORT

149, rue Montmartre - Métro Bourse - GUT. 19-30

TOUTES LES MARQUES :

CYCLOMOTEURS 49 cc SPORT et TOURISME :

PERIPOLI - GIULIETTA, ITOM, PALOMA, MOTOM FLANDRIA, PEUGEOT, NSU, VIVI, PUCH

CYCLOS-SCOOTERS 49 cc =

FLANDRIA PARISIENNE, PUCH DS 50

SCOOTERS 125 cc =

RUMI, LAMBRETTA, VESPA

MOTOS TOUTES CYLINDRÉES =

HONDA, TRIUMPH, NSU, TERROT, PUCH, JAWA, BSA

et OCCASIONS RÉCENTES :

LAMBRETTA, VESPA, RUMI, MOBY, BMW, NSU, HONDA, TERROT, TRIUMPH, BSA, JAWA, PUCH etc. et cyclomoteurs sport et tourisme toutes marques

VENDUES AVEC GARANTIE TOTALE

CRÉDIT : 20 % comptant minimum, solde 4 à 18 mois SUR NEUF et SUR OCCASIONS GARANTIES

Livraison et crédit dans toute la France Super Service après vente Pièces détachées et accessoires toutes marques Achat ou reprise ferme de TOUS " DEUX ROUES "

TOUTES RÉPARATIONS

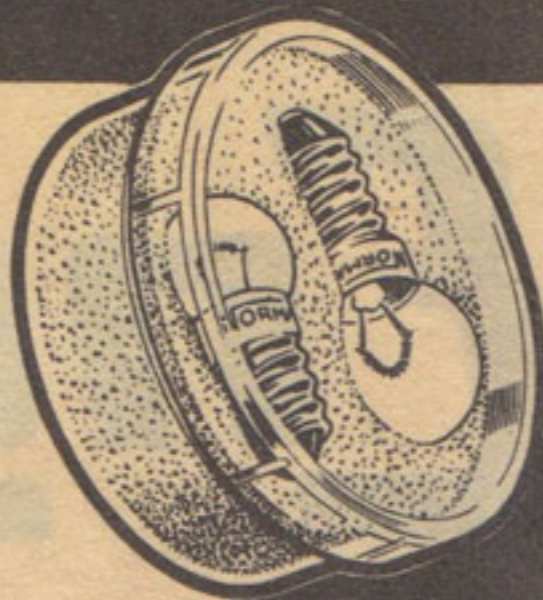
(Renseignements et liste occasion contre 3 timbres)

Ne prenez pas la route... sans

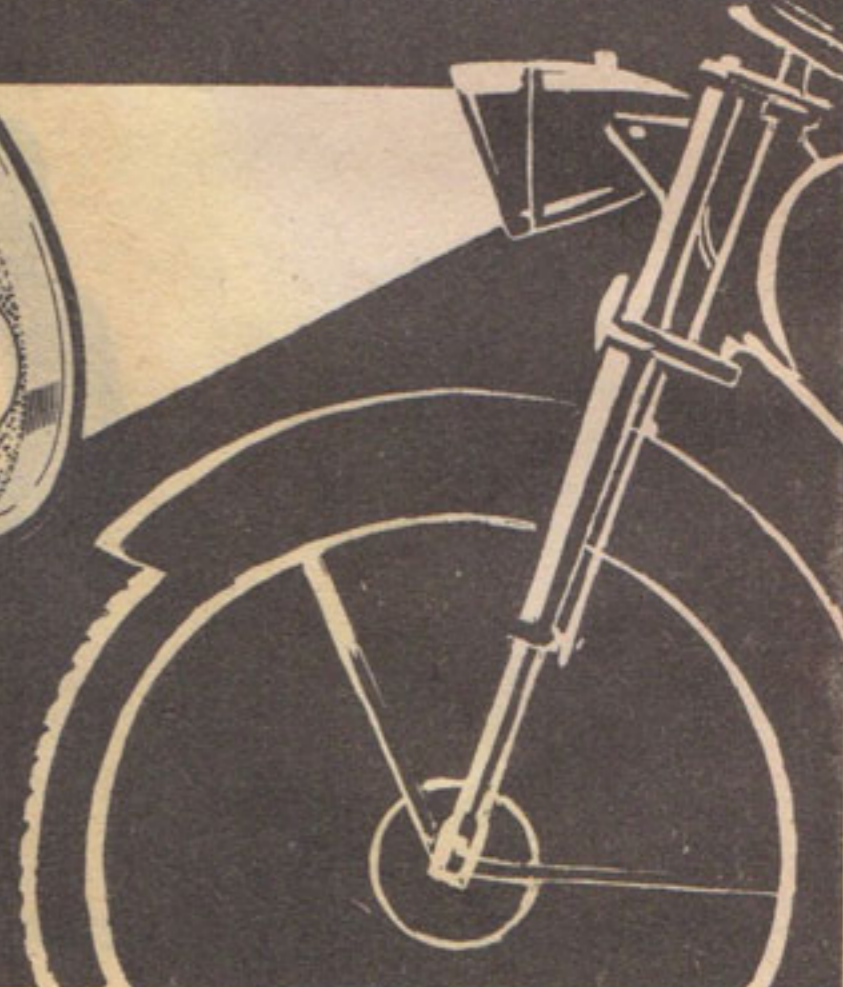
pour votre sécurité

COFFRET DE LAMPES

NORMA



spécialement composé pour votre machine



SALON DE L'AUTOMOBILE - STAND 21 - BALCON U



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.

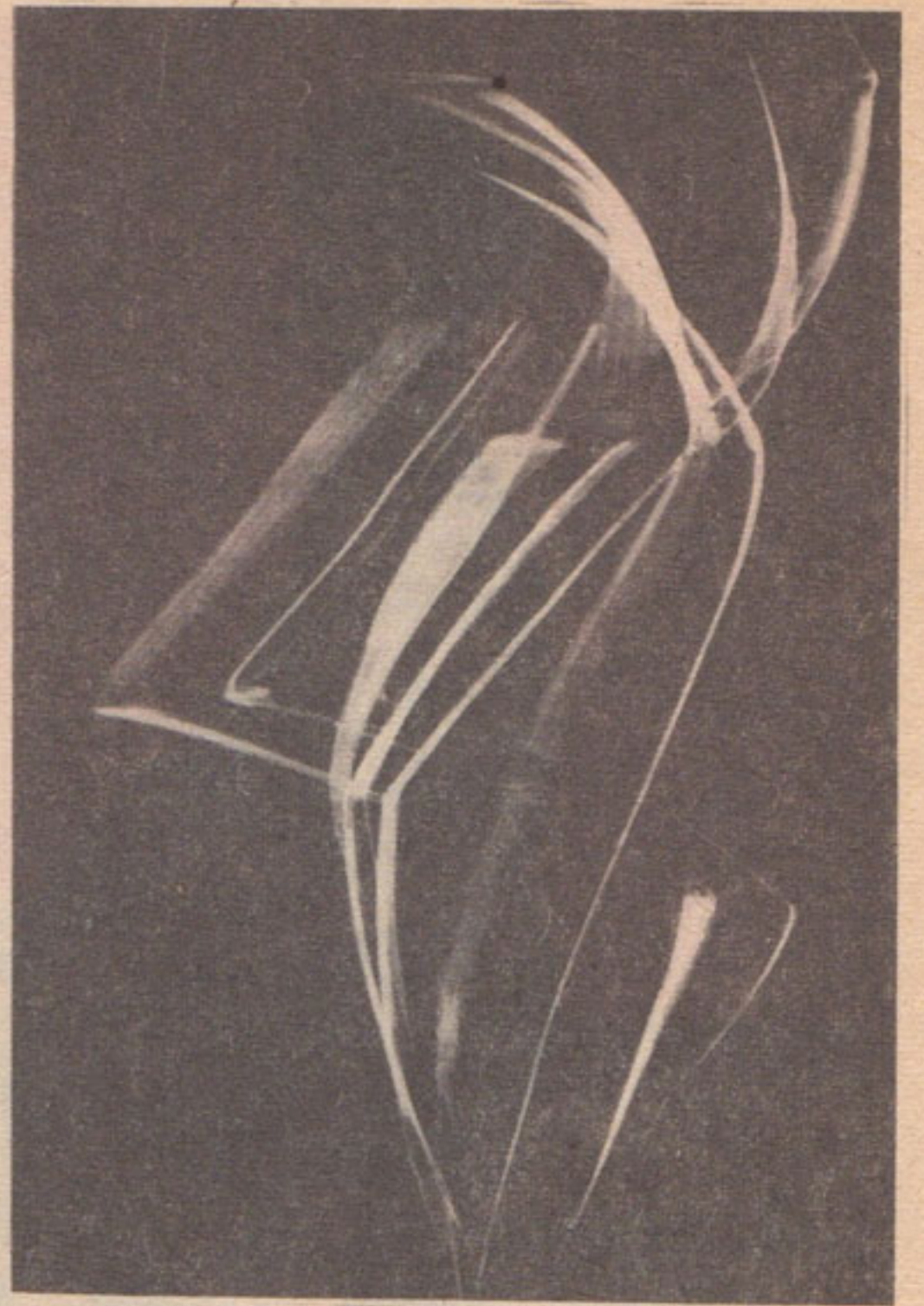


Peugeot

Nous préconisons le mélange ENERGOL



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



SALON DE L'AUTOMOBILE - GRAND PALAIS - STAND 15 - BALCON A



Notre couverture :

Le moto-fourgon GUZZI type A IACE 110, un véhicule utilitaire spécialement conçu pour le transport urbain.

MOTOCYCLES et Scooters

16^e ANNÉE - NUMÉRO 231 - SEPT.-OCT. 1961

ADMINISTRATION - DIRECTION - PUBLICITÉ

14, RUE BRUNEL, PARIS 17^e - Téléphone : ÉTOILE 05-50 (10 lignes groupées)

COMPTE CHÈQUE POSTAL 2834-83 - PARIS

Directeur : J. LEGRAS - Directeur de la Publication : Max ENDERS

Rédacteur en chef : G. E. BERNARD

A DÉFAUT DU SALON

Un peu mélancolique ce premier jeudi d'octobre si peu différent pour nous de tous les autres jeudis de l'année, alors que, traditionnellement il marquait un évènement attendu : l'ouverture du Salon de la Moto.

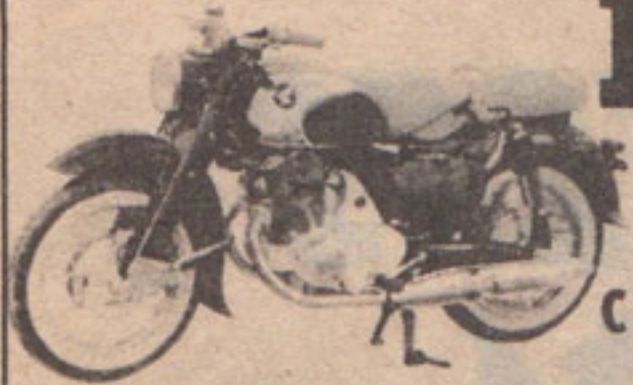
Sans doute étions nous prévenus depuis fort longtemps, sans doute estimions nous, comme bien d'autres, que cette décision d'un Salon tous les deux ans seulement était motivée et raisonnable, mais pour tous ceux qui participent intimement à la vie motocycliste, c'est malgré tout comme un anniversaire raté. Pas de fête de famille cette fois ! C'était prévu, annoncé, mais ça laisse un manque tout de même. Prenons-en notre parti ; après tout cela n'a pas une influence considérable sur l'avenir et la constante évolution de notre industrie, mais il est bon néanmoins de profiter de cette période d'arrière-saison pour établir le bilan de l'année écoulée et prévoir si possible, ce que la suivante nous apportera.

Nous restons donc, quant à nous, fidèles à notre tradition en donnant à ce numéro, l'ampleur habituelle de tous les numéros publiés à pareille époque.

Faute de pouvoir parcourir les stands, vous trouverez donc, dans les pages suivantes, non seulement un large compte-rendu des différentes activités industrielles et sportives de 1961, mais aussi les prévisions et probabilités pour les jours prochains.

Eudes Hay

HONDA



LA MARQUE
CHAMPIONNE DU MONDE

met à votre service les
meilleurs spécialistes de la
moto dans toute la France.

AGENTS POUR LA RÉGION PARISIENNE

A. CHARRIER, 28, rue d'Avoust et 43 av. Edouard
Vaillant - PANTIN - VIL. 1.873

DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre - PARIS
2^e GUT. - 19.30

KIÉNÉ, 73, quai du Point du Jour - BILLANCOURT
MOL. 64.02

LEVALLOIS-MOTO, 58, rue A. Briand - LEVAL-
LOIS - PER. 19.73

MOTO-HALL, 78, av. des Ternes - PARIS 17^e
GAL. 78.95

MOTO-BASTILLE, 6, Bd Richard Lenoir - PARIS 17^e
ROQ. 29-28

MURIT, 44, rue Paul Barruel - PARIS 15^e - LEC. 60.53

IMPORTATEUR POUR LA FRANCE :

Ets P. PSALTY, 80, av. des Ternes, PARIS 17^e ETO. 55-52

IDÉALO

impermeabilise

TOUS TISSUS

PRODUIT
TEINTURE
IDÉALE



Les scooters

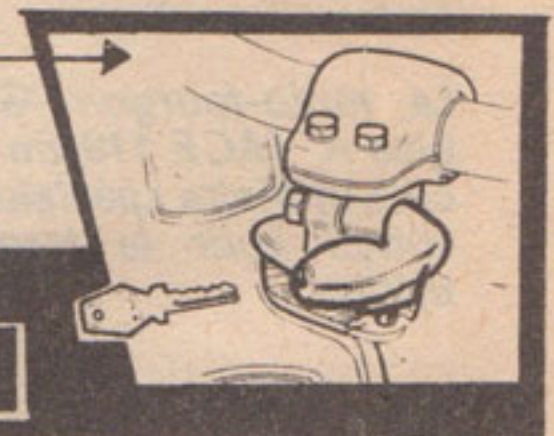
Lambretta

sont équipés en série avec

L'ANTIVOL



NEIMAN



HARLEY - DAVIDSON

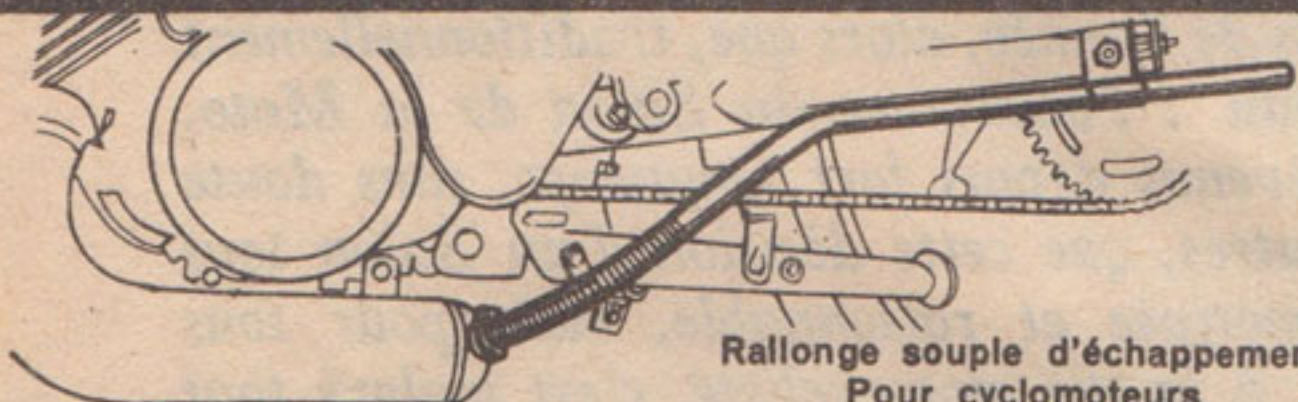
AERMACCHI - HARLEY - DAVIDSON

Importateur : P. BORIE

28-30, rue de Picpus - PARIS (XII^e) - TÉL. : NAT. 11-75

MOTOS PIÈCES DÉTACHÉES - RÉPARATIONS

TUBOMATIC



Rallonge souple d'échappement
Pour cyclomoteurs

MOBYLETTE - MOBYMATIC et PEUGEOT - TERROT - AUTOMOTO

à suspension AR par fourche oscillante
PROPRETÉ ET ÉLÉGANCE

OTOM S.A. 5 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE - DÉF 21 63 - 25-91

ASSURANCE AUTO MOTO SCOOTER

Vous avez droit sans aucuns frais d'adhésion au tarif réduit d'assurance obligatoire garantie tous usages, tous conducteurs, passager assuré, et recours pour récupérer vos réparations.

CABINET ADAM ASSUREUR AGRÉÉ

181, RUE LA FAYETTE - PARIS-10^e

AGENCES OFFICIELLES

HONDA
MOPED



TERROT



R. KIENE

VENTE A CRÉDIT

REPARATIONS - PIÈCES D'ORIGINE

73, QUAI DU POINT DU JOUR - BILLANCOURT

MOL. 64-02

VELO-SOLEX



ZÜNDAPP
MORINI
PERIPOLI

Réflexions et Commentaires

Un Salon, cette année, ne nous aurait certainement rien apporté de sensationnel. On ne peut innover à jet continu et ce n'est d'ailleurs pas souhaitable car toutes choses s'en trouveraient périmées du jour au lendemain et il faudrait sans cesse, à quels frais, renouveler son matériel.

Ce Salon donc eût été, en somme, un rappel de ce qui, depuis un an ou deux, a caractérisé la remarquable évolution du cyclomoteur.

Si nous formulons le regret d'être privés aujourd'hui de ce traditionnel événement, ce regret est surtout d'ordre sentimental : en dehors de la visite des stands, de la recherche des nouveautés, de la supputation des tendances, il rénovait les contacts directs entre personnalités du monde Motocycliste qui, en d'autres temps, n'ont pas tant d'occasions de se coudoier, de s'entretenir plus à l'abandon qu'au cours de leurs austères réunions professionnelles où il leur arrive de s'affronter momentanément.

Le rideau levé, tout est à la vue de tous, plus de mystère ni de secret jalousement gardés ; les dés sont jetés, c'est la détente, plus de fronts soucieux chez ceux qui ont la tâche de créer, de produire et de gérer ; chefs d'entreprises, ingénieurs, directeurs commerciaux s'invitent et se rendent visite sur les stands ; on se présente mutuellement les derniers nés et tout le monde se congratule cordialement avant, bien entendu, de reprendre après ces dix jours de vie familiale la lutte sévère dont profite en fin de compte la clientèle.

Même les journalistes ! rédacteurs, reporters, photographes, redeviennent pour un temps camarades ; chacun de son côté ayant tout repéré, tout jaugé, tout épluché, il n'y a plus d'avantage pour personne ; égalité pour tous, c'est une trêve de quelques jours qu'au fond de soi-même chacun apprécie.

C'est cette atmosphère euphorique, mais hélas de courte durée, qui nous donne à nous cette impression d'être privés de quelque chose de bienfaisant.

* * *

A la réflexion, nous nous sommes demandés, quant à nous, ce qu'il aurait été, ce Salon, s'il avait eu lieu. Quelle impression d'ensemble nous aurait-il donnée ? Curieuse conclusion : à la fois comme une pouponnière et comme une nécropole, deux extrêmes !

Pouponnière : où croît et se multiplie toute cette innombrable couvée de bébés " 50 ", tous ces cyclomoteurs, bien portants, si pleins de couleurs et d'ardeur de vivre qui, formant la nouvelle génération, prennent de plus en plus la relève de leurs aînés.

Nécropole : à cause de tous ceux disparus au cours de ces dernières années, disparus sans laisser de trace, ni d'épitaphe sur leur ancienne place effacée... des pionniers dont la vie est presque toujours éphémère, des artisans valeureux mais mal armés pour s'imposer et survivre, des fourvoyés embarqués dans des impasses, des affairistes parfois victimes à la longue de leurs méthodes désinvoltes.

Nécropole aussi pour certaines catégories de motos ; elles avaient cependant, de leur temps, bien rempli leur mission, mais d'un autre âge et dépassées, elles ont atteint le terme de leur glorieuse carrière.

Et, à leur propos, voici justement qui nous ramène à la réalité, au tangible et, après nos propres sentiments, ceux positifs de nos lecteurs. On peut dire d'eux qu'ils forment deux clans bien distincts et qui, en fait, s'opposent ; ils font sans cesse appel à notre arbitrage et nous mettent bien souvent dans l'embarras, car leurs arguments sont également valables et notre but et notre raison d'être est de les satisfaire équitablement les uns et les autres, bien difficile ! Les uns, ils ont le nombre pour eux, demandent la priorité pour les cyclomoteurs, les autres, ils sont une minorité mais non dédaignable, sont les amateurs de motos de moyenne ou forte cylindrée et revendiquent la vedette bien due, disent-ils, à tout ce qui s'élève au-dessus de la moyenne.

Pour avoir parcouru des milliers de kilomètres, en solo, tansad et sidecar sur ce qu'on a baptisé les " gros cubes " nous comprenons et partageons leur opinion ; pour qui sait en tâter, aucun véhicule à moteur ne peut donner les satisfactions procurées sur une 500 ou même une 350 à la fois souple et nerveuse, mais, hélas, ces agréments onéreux ne sont à la portée que d'une élite aisée qui, comme l'on dit, ne regarde pas à la dépense : prix d'achat, assurances, frais d'utilisation.

Avant 1939, la moto était presque exclusivement un véhicule de tourisme ou de sport, c'est la guerre 39, avec toutes ses restrictions et séquelles qui a provoqué la transformation de la moto, primitivement engin de

(suite page 50)

MOTOBECANE

● Naissance de la 3.000.000^e mobylette.

● Record de la production mensuelle battu.

● Pose de la " première pierre " d'une nouvelle usine.

Confirmant un record mondial établi déjà depuis longtemps par MOTOBECANE, dans le domaine du cyclomoteur, record amélioré d'année en année ; à cette trois millionième Mobylette, correspond un autre record, celui de la production mensuelle porté à 53.412 machines.

Mais si vastes, si modernes, et si bien outillés que soient les ateliers actuels il était à prévoir que, dans un proche avenir, ils ne suffiraient plus à assurer des cadences de fabrication en progression continue.

La direction de la firme a donc décidé de mettre en application un

vaste plan d'expansion.

MM. Benoit, président directeur général, Noblet, et leur état major ont fait part de leurs projets aux visiteurs conviés en cette occasion et leur ont présenté le vaste terrain de 25 hectares, en cours de nivellement sur lequel seront érigés les nouveaux ateliers dont l'un de 25.000 m² sera déjà installé, équipé et en état de fonctionner au début de 1962 ; par la suite, la superficie en sera portée à 37.000 m² puis un second bâtiment de 40.000 m² viendra compléter l'œuvre.

Cette entreprise considérable qui

peut sembler ambitieuse prouve la foi des dirigeants en l'avenir du cyclomoteur d'une part, en la pérennité de la marque qu'ils ont créée de l'autre, en l'assurance, enfin, que par leur renom et leurs méthodes de travail, ils ont un rôle important à jouer pour l'industrie française sur les marchés internationaux.

A la célébration de ce triple événement, tout le personnel a été associé autour de M. Morel directeur de l'usine de Saint Quentin et de la haute direction de la firme, juste consécration de l'effort commun.

E. M.

Le 5 juillet 1961, la Société Motobécane a annoncé la sortie de la trois-millionième Mobylette, chiffre ne tenant compte que de la production française et non de la production étrangère par les licenciés de la Société. Il est d'ores et déjà certain que le record de production de 1960 (402.995 mobylettes) sera battu cette année.

Dans le seul mois de juin 1961, 51.101 mobylettes sont sorties des usines de Saint-Quentin, et c'est le chiffre mensuel le plus élevé qui ait été enregistré jusqu'à présent.

Ce succès tient évidemment aux qualités propres de la Mobylette : facilité et agrément de conduite, mais il tient également au fait que Motobécane propose à ses clients une gamme très variée, allant de l'engin le plus simple au cyclomoteur le plus luxueux et spécialement adapté au transport de deux personnes.

C'est dans le courant de cette année (1961) qu'ont été réalisés les nouveaux types de Mobylettes AV 43 et AV 44 qui se caractérisent par la légèreté de leurs formes. Il s'agissait, pour donner satisfaction à toute une partie de la clientèle désireuse d'avoir un engin robuste

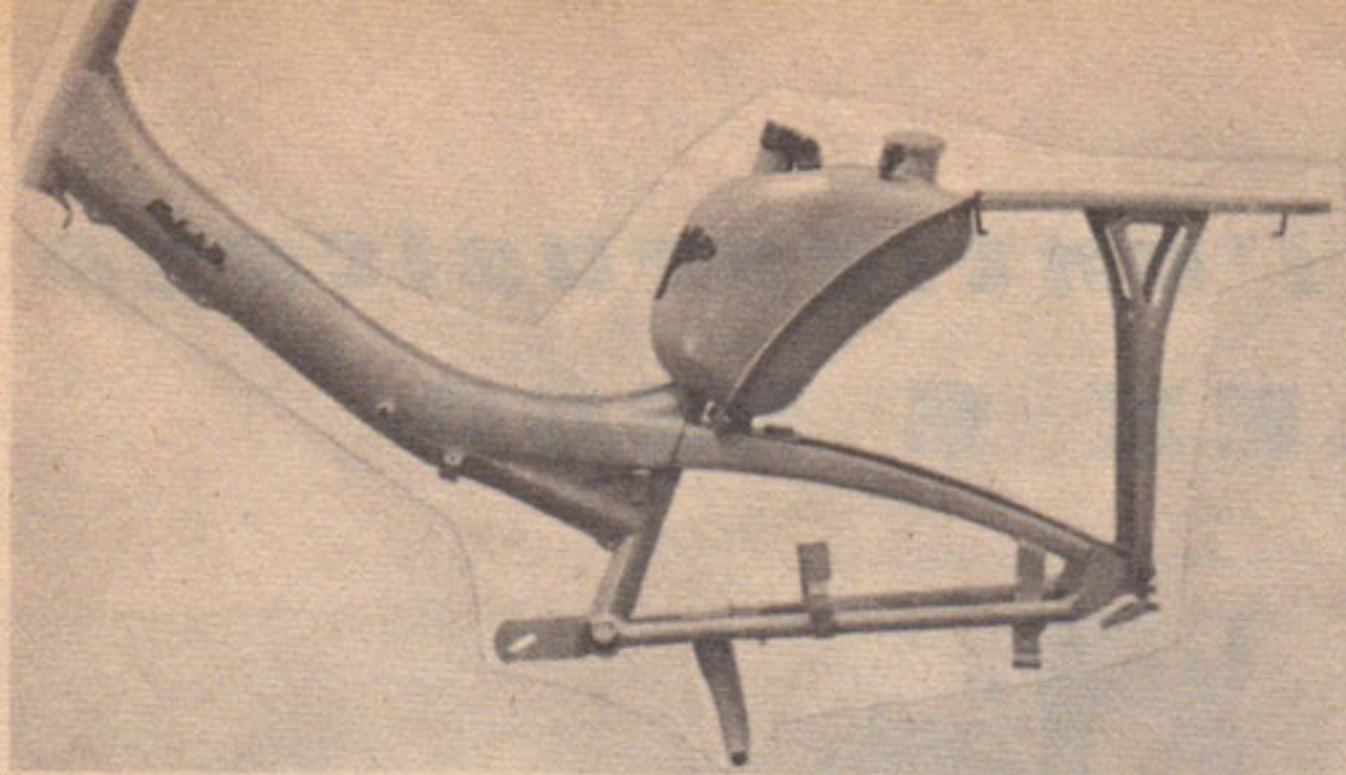
et, éventuellement facile à porter, de concevoir un cadre au moins aussi léger qu'un cadre de bicyclette, possédant les caractéristiques de rigidité les plus élevées, répondant aux exigences de l'esthétique nouvelle, et pouvant être fabriqué dans des conditions industrielles qui permettent de le vendre le meilleur marché possible. Ce résultat a été obtenu en établissant un cadre d'une conception originale dans lequel la partie avant est constituée par une poutre rigide en tôle (cloisonnée intérieurement), et dans lequel la forte triangulation de la partie arrière fait intervenir le porte-bagages et le réservoir, ce qui allège l'ensemble et assure néanmoins une grande rigidité. Ce cadre a été dessiné par les Bureaux d'Etudes et la soudure de la poutre avant, effectuée à la presse à souder, est exécutée dans les usines de la Société à Saint-Quentin dans des conditions industrielles qui sont celles de la carrosserie automobile de grande série.

Les mobylettes AV 43 et AV 44 sont également munies d'un tablier protecteur, étudié pour respecter le refroidissement du moteur, tout en assurant une protec-



←
BG 43
AV 44
→





tion totale contre les projections de boue. Le passage de jambes est encore amélioré par rapport à une machine à cadre tubulaire.

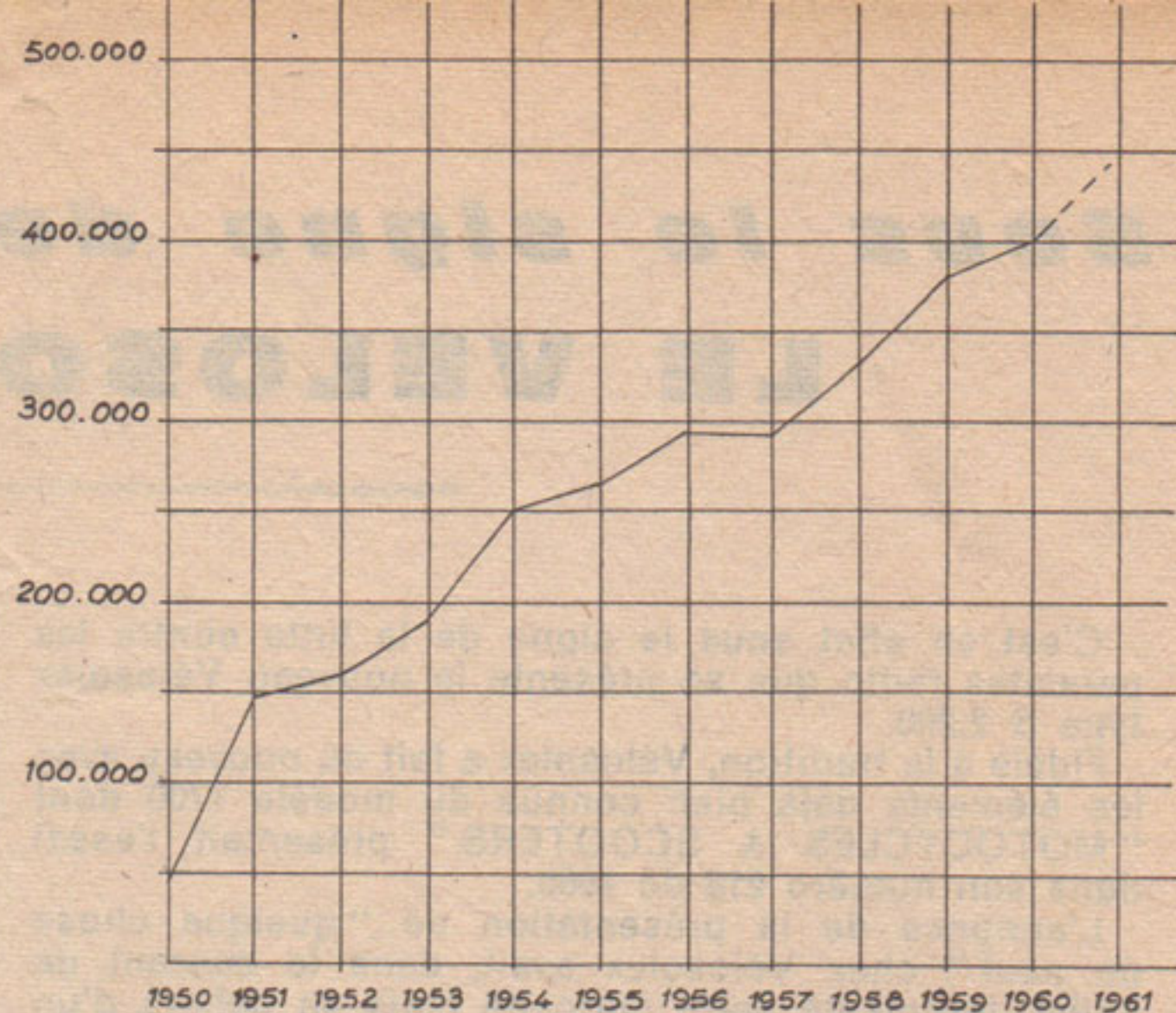
Motobécane présente en octobre 1961 deux nouveaux types de Mobyettes, les types AV 65 et AV 68, dans la série bien connue, des cadres-poutres formant réservoir. Ces Mobyettes sont équipées toutes deux de l'embrayage automatique Dimoby, et l'AV 68 possède en outre le changement de vitesse automatique Moby-matic. Toutes deux, munies d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière par bras oscillant sont étudiées pour faire bénéficier la clientèle, au meilleur prix, des avantages de l'automatisme et du confort.

Motobécane présente de plus la Mobyette BG 43 à transmission par courroie-galet. Sur ce modèle, le moteur occupe le même emplacement à la partie inférieure du cadre, que sur les autres Mobyettes. Le galet, de grand diamètre, assure avec un excellent rendement la transmission à la roue arrière d'une puissance relativement importante et il est lui-même entraîné par une courroie de démultiplication. Cette transmission par courroie élastique en caoutchouc et par contact galet-pneu, assure en quelque sorte à la transmission une "double élasticité". La mise en bicyclette, très aisée, se fait sans que le conducteur ait à descendre de sa machine. Le cadre est analogue au cadre des Mobyettes à courroie-chaîne AV 43 et AV 44, c'est-à-dire qu'il est de conception toute moderne et qu'il réserve un grand passage de jambes permettant aisément de se mettre en selle. Là aussi, comme sur tous les modèles à châssis-coque l'adaptation d'un tablier protecteur est possible. Le modèle ainsi équipé est le BG 43 T.

LES MOYENS DE PRODUCTION.

La cadence très importante de production des Mobyettes, et son accroissement ont nécessité depuis 1950, la création d'importants ensembles industriels. Il y a lieu tout d'abord de citer l'agrandissement de la polymécanique, de tout temps spécialisée dans la fabrication des moteurs motobécane, qui a dû s'adjoindre une usine spécialisée dans la fabrication du moteur mobyette, un atelier destiné au chromage des alésages de cylindres et, tout récemment, une importante fonderie d'aluminium sous pression.

Les usines de Saint-Quentin, spécialisées dans le montage des machines ont triplé d'étendue depuis leur création et comprennent maintenant cinq chaînes de



montage au lieu de deux. En outre, la tendance a été vers la fabrication de pièces de plus en plus nombreuses, si bien que l'activité a largement débordé le cadre du montage. Actuellement, sur les nouveaux modèles à châssis-coque, on trouve 80 pièces entièrement exécutées à l'usine Mobyette, nécessitant mensuellement 300 tonnes de tôles, feuillards et tubes. L'atelier des presses comprend 60 presses, dont la puissance va jusqu'à 400 tonnes et il va être nécessaire, pour faire face aux nécessités nouvelles, de l'installer dans une nouvelle usine à construire sur un terrain acquis par la Société à Saint-Quentin.

C'est au début de 1962 que les premiers bâtiments sortis de terre commenceront à abriter les presses à emboutir et que la place ainsi récupérée dans l'usine principale permettra le développement des installations actuelles rendu nécessaire par les cadences qu'imposent les demandes toujours accrues de la clientèle.



Le programme de constructions Motobécane 1962

Le programme de fabrication des ateliers de la Motobécane comprend différentes catégories de cyclomoteurs, vélomoteurs, motocyclettes et scooters.

Les cyclomoteurs Mobyette : AV 32 S, AV 43 et 44, AV 65 - AV 68, AV 76 et 79, AV 85, AV 88, AV 89 (en monoplace ou biplace et "50 Spéciale").

Les vélomoteurs (125 cmc) : 257 (sans batterie) ; 256 (avec batterie) 2 Z 125 (modèle sport, email rouge) Notons que la 125 D 45 à soupapes latérales ne fait plus partie de la gamme des modèles.

Les motocyclettes 175 cmc : Z 27 (sans batterie) Z 26 (avec batterie) ZS 175 (modèle sport, email rouge), Z 23 175 luxe.

Les scooters 125 cmc Moby "Montagne" en 2 versions.



←
AV 65

AV 68
→



Sous le signe de l'antiparasitage

LE VELOSOLEX S 2200

C'est en effet sous le signe de la lutte contre les parasites radio que se présente le nouveau Vélosorex type S 2.200.

Fidèle à la tradition, Vélosorex a fait du nouveau avec les éléments déjà bien connus du modèle 1700 dont "MOTOCYCLES & SCOOTERS" présentait l'essai dans son numéro 218 de 1960.

L'annonce de la présentation de "quelque chose de neuf" chez Vélosorex avait, dans le courant de juillet, tourmenté notre curiosité mais en dehors d'un laconique communiqué, il nous fallait attendre la fin du mois d'août et des vacances pour obtenir de plus amples renseignements.

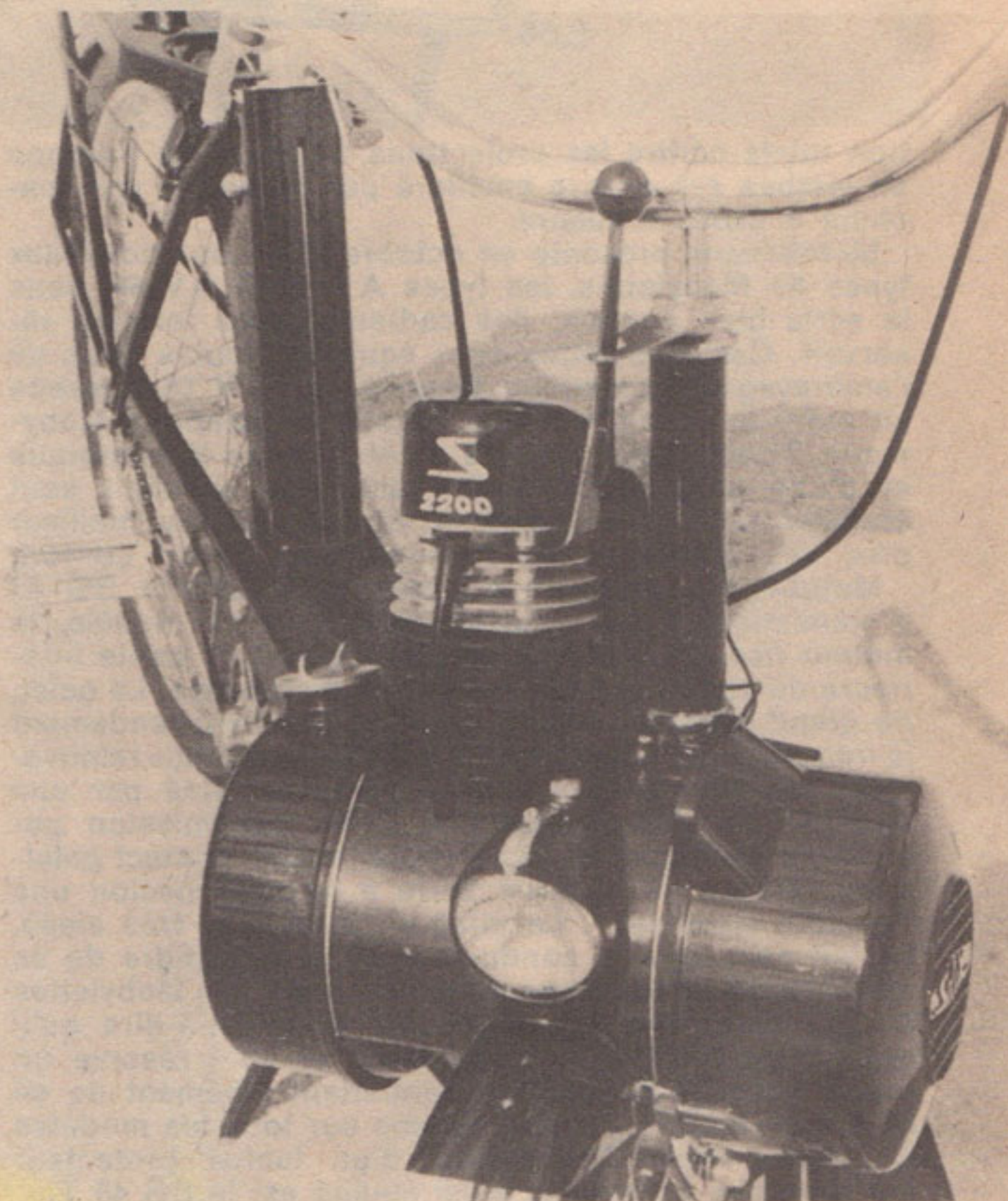
En cherchant bien chez les Agents parisiens de cette célèbre marque de cyclomoteurs, nous avons déniché le "nouveau" chez nos amis de Dynamic Sport qui avaient été livrés avant la fermeture de l'usine pour les congés payés.

Poussant l'amabilité jusqu'à nous prêter pour quelques heures un Vélosorex S 2.200, M. Verly, le si sympathique directeur de Dynamic Sport, nous permit de prendre des photos et aussi d'effectuer un galop d'essai de quelques kilomètres dans Paris.

La première impression est excellente et l'accroissement de puissance du moteur ne fait aucun doute.

Sur ce modèle, on se sert beaucoup plus du décelérateur que sur le précédent ce qui est un signe certain qu'il y a quelque chose de changé. Cet accroissement de puissance sera certes bienvenu dans les côtes où l'usager gagnerait, d'après le constructeur, 25 % de temps...

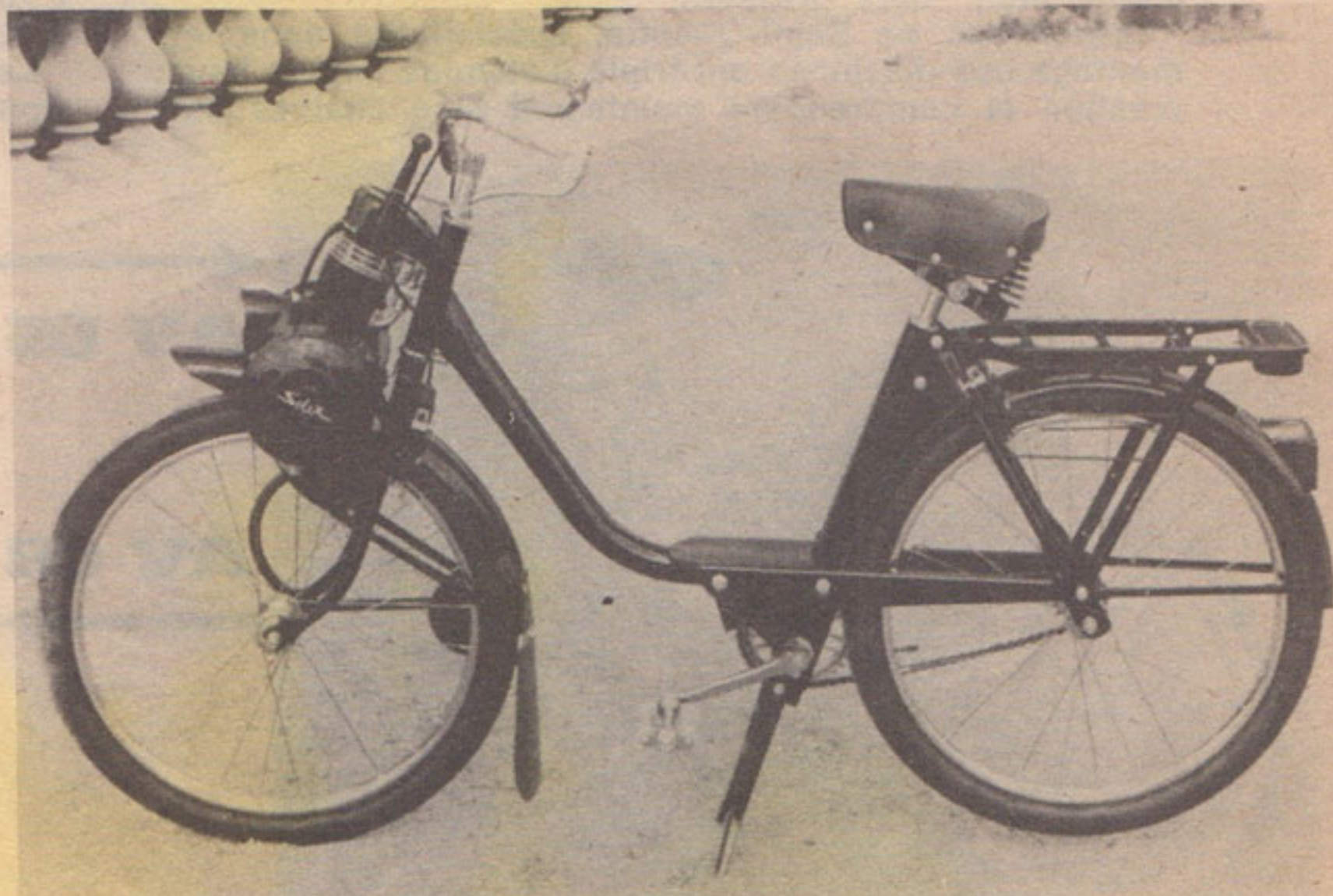
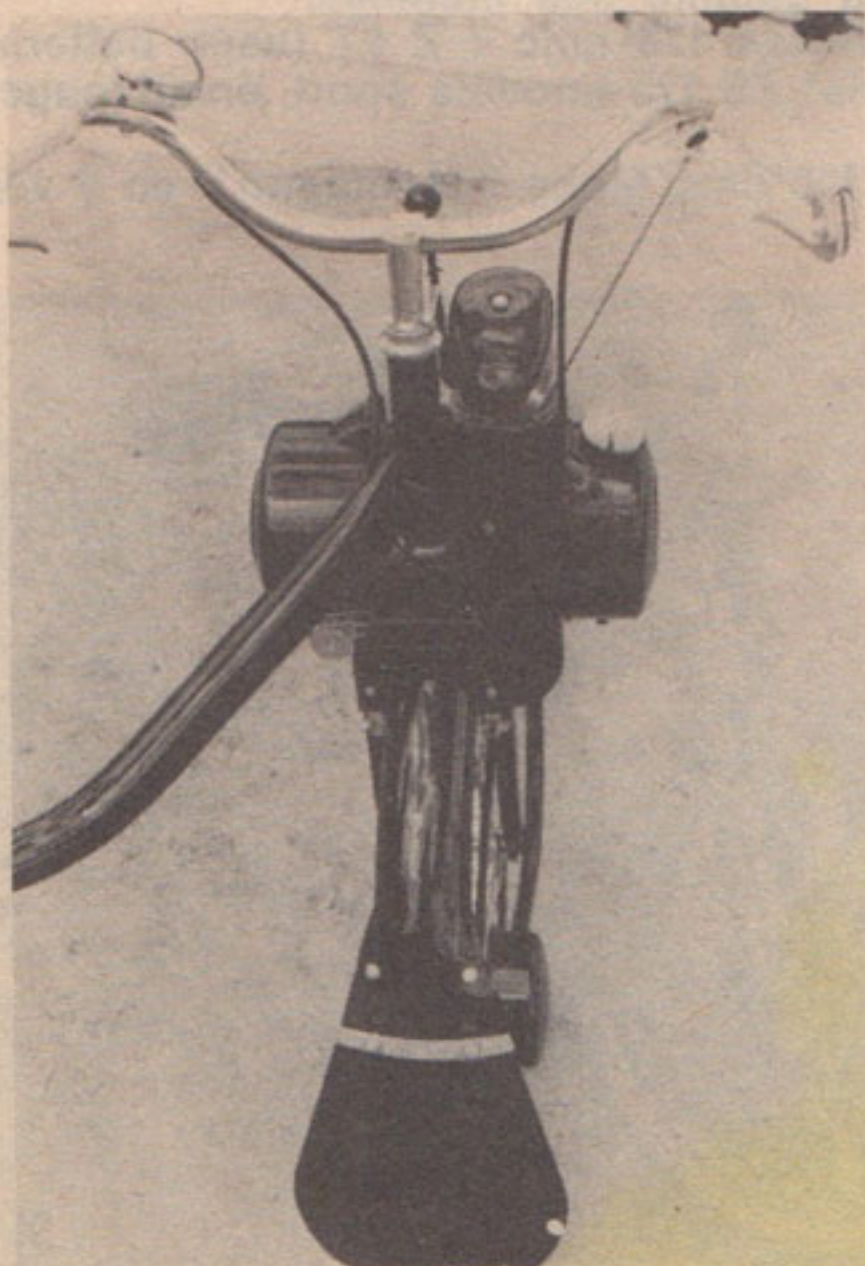
Comme son prédécesseur le 1.700, le 2.200 S est équipé de l'embrayage automatique centrifuge qui a fait ses preuves sur des milliers d'exemplaires.



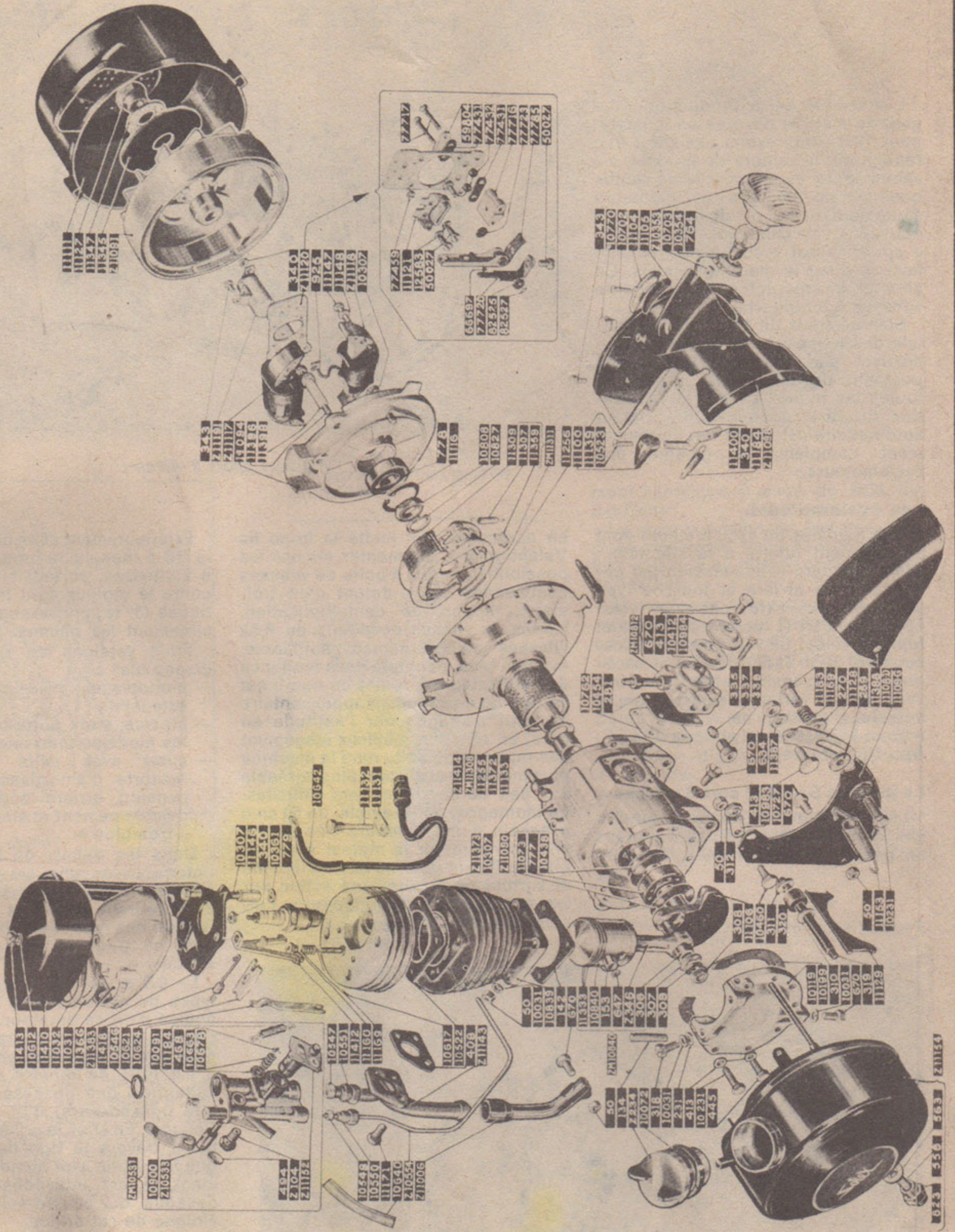
Signe distinctif du Vélosorex 1962 : le label S 2200

Les améliorations successives ont amené les constructeurs à des aménagements susceptibles d'assurer une meilleure protection contre les projections du moteur et de la roue avant.

Toujours semblable aux modèles précédents, le nouveau Vélosorex, malgré de multiples modifications, conserve extérieurement son allure d'il y a "déjà" plus de quinze ans.



Le moteur S 2200 du VELOSOLEX vu en " éclaté "



PEUGEOT

BB Centri BBV - BB 2 L Sport 2 et 3 vitesses

L'ensemble de la production Peugeot se modifie d'année en année et pour 1961 nous avons assisté à une réduction du nombre de modèles de vélomoteurs et motocyclettes tandis que la gamme des cyclomoteurs s'augmentait de plusieurs modèles nouveaux. Quelques-uns : les « sports » ont reçu un accueil très favorable sur le marché français. Ce sont les 50 cmc dotés d'une boîte de vitesses à 3 rapports.

Bien désireux de satisfaire la clientèle des jeunes sportifs, Peugeot ne délaisse pas pour cela la machine populaire destinée à être mise entre toutes les mains. La commercialisation du BBV équipé d'un variateur automatique est venue fort heureusement compléter la gamme des cyclomoteurs.

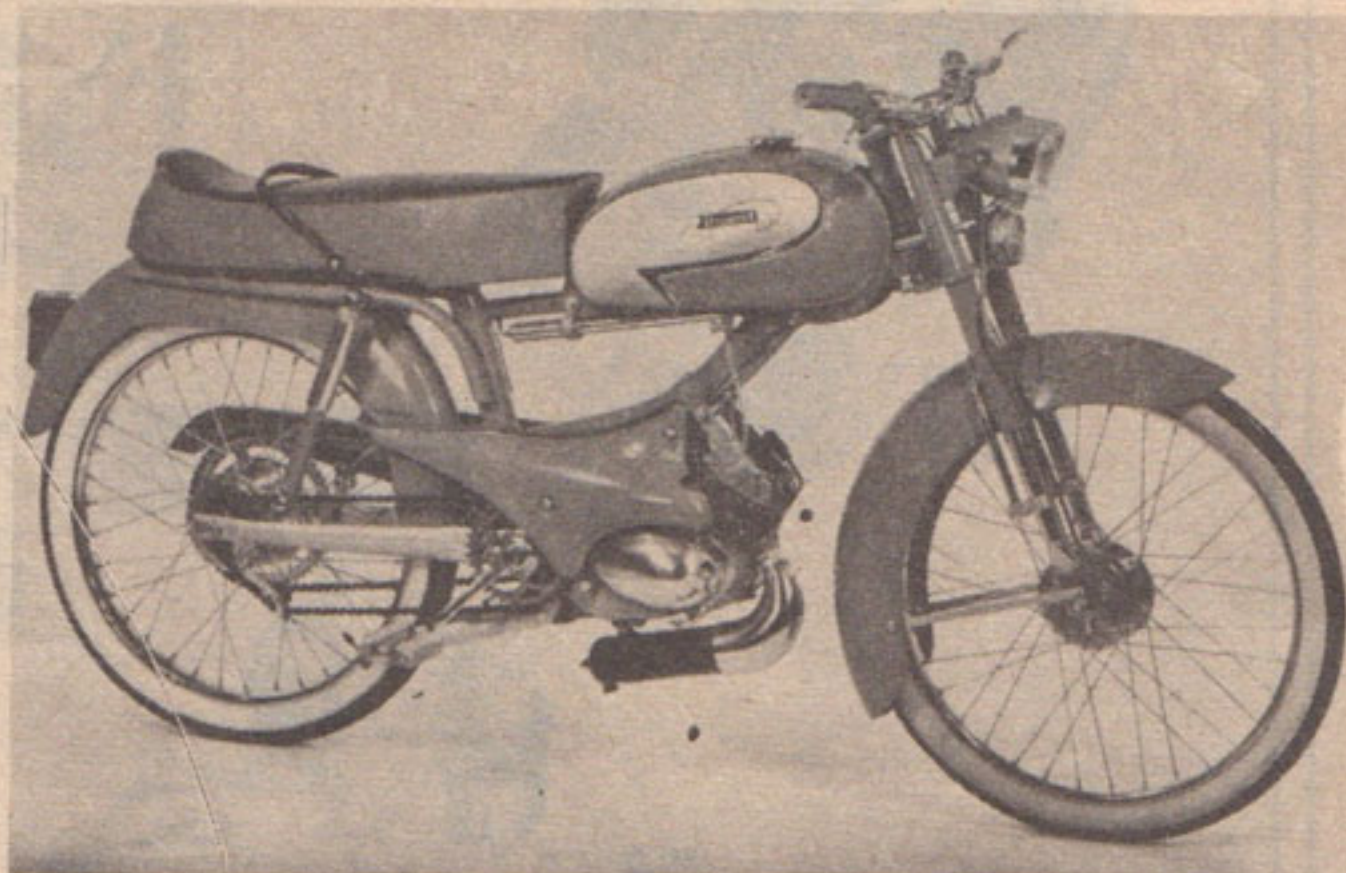
Les cyclomoteurs.

Huit modèles de cyclomoteurs sont actuellement offerts à la clientèle : Bima Standard (transmission par galet sur roue arrière et fourche type vélo) ; Bima Luxe (fourche avant télescopique) ; BB1 N (compteur centre et fourche vélo) ; BB1 T (fourche télescopique) ; BB1 TLS (fourche télescopique et suspension arrière) ; le nouveau BBV (à variateur automatique et compteur centre) ; le BB3 V (bloc moteur 3 vitesses), et enfin le BB3 SP, Sport (3 vitesses).

Le modèle Sport 50 cmc 3 vitesses.

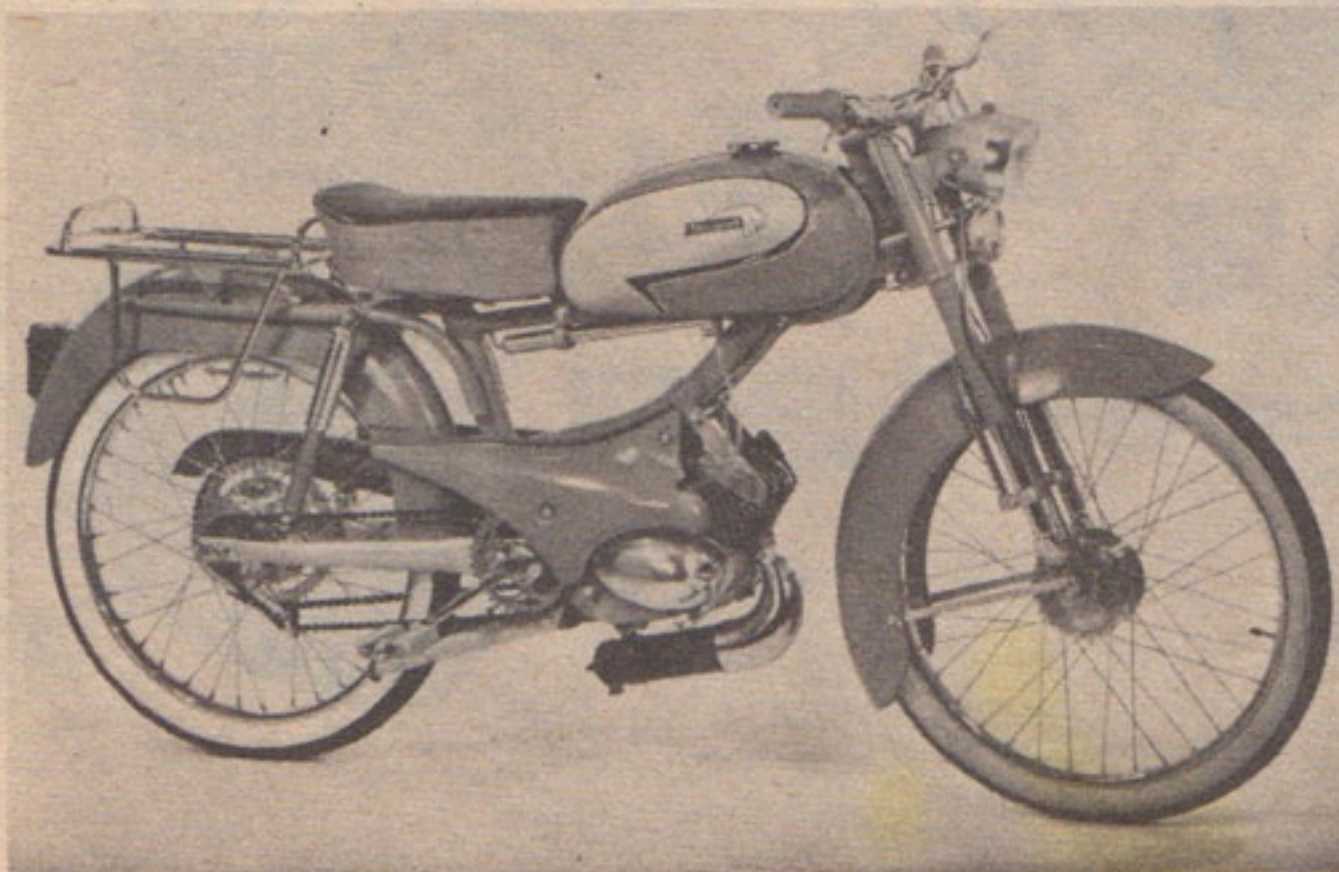
Les succès commerciaux remportés par la version Sport du cyclomoteur en général et des modèles Peugeot

en particulier, ont incité la firme de Valentigney à augmenter encore les possibilités du BB à boîte de vitesses commandée en le dotant d'un troisième rapport de démultiplication. Certes, la vitesse de pointe du BB2 vitesses était largement suffisante, mais en tenant compte de la tendance des utilisateurs à rouler en duo il est certain qu'un rapport supplémentaire ne peut qu'augmenter l'aptitude en côte. En effet, un meilleur étagement des rapports de boîte rend la machine plus maniable et surtout plus agréable sur des parcours routiers difficiles. En montagne, par exemple, un 50 cmc a besoin d'une première très courte afin de maintenir le moteur à un régime suffisant pour ne pas qu'il peine et surtout pour éviter une action sur les manivelles, action toujours nuisible à la stabilité.



Peugeot sport 2 vitesses

Peugeot sport monoplace



Extérieurement et en bien des points le BB 3 rappelle le modèle précédent à 2 vitesses, surtout en ce qui concerne le moteur dont les caractéristiques (3^e rapport excepté) sont sensiblement les mêmes.

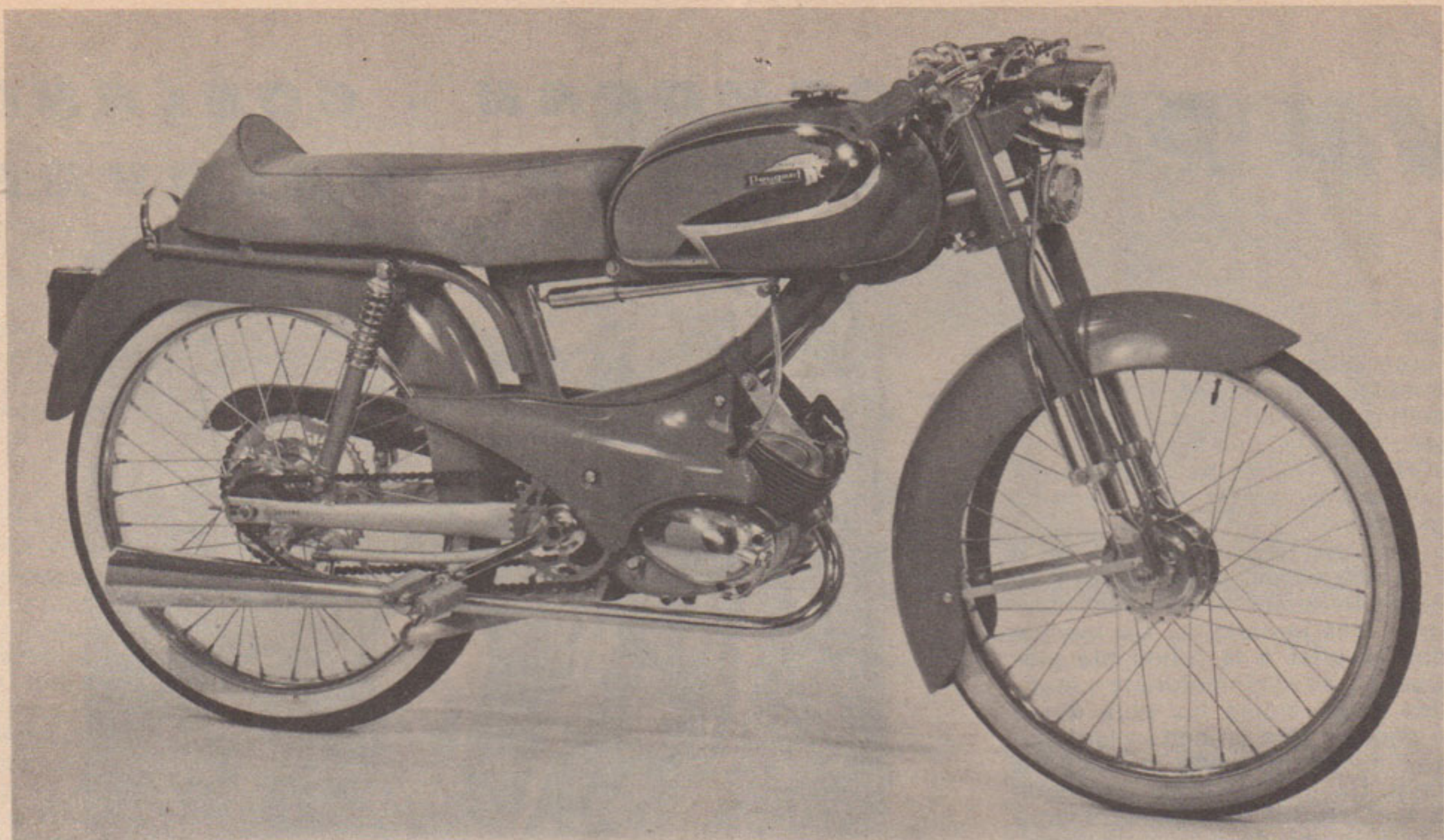
Trois versions du BB 3 T sont disponibles :

- monoplace, avec porte-bagages extensible ;
- biplace, sans porte-bagages dans les modèles tourisme et sport ;
- sport avec selle à dossier, ressorts d'amortisseurs de suspension arrière apparents, tube d'échappement et silencieux genre « tromblon ».

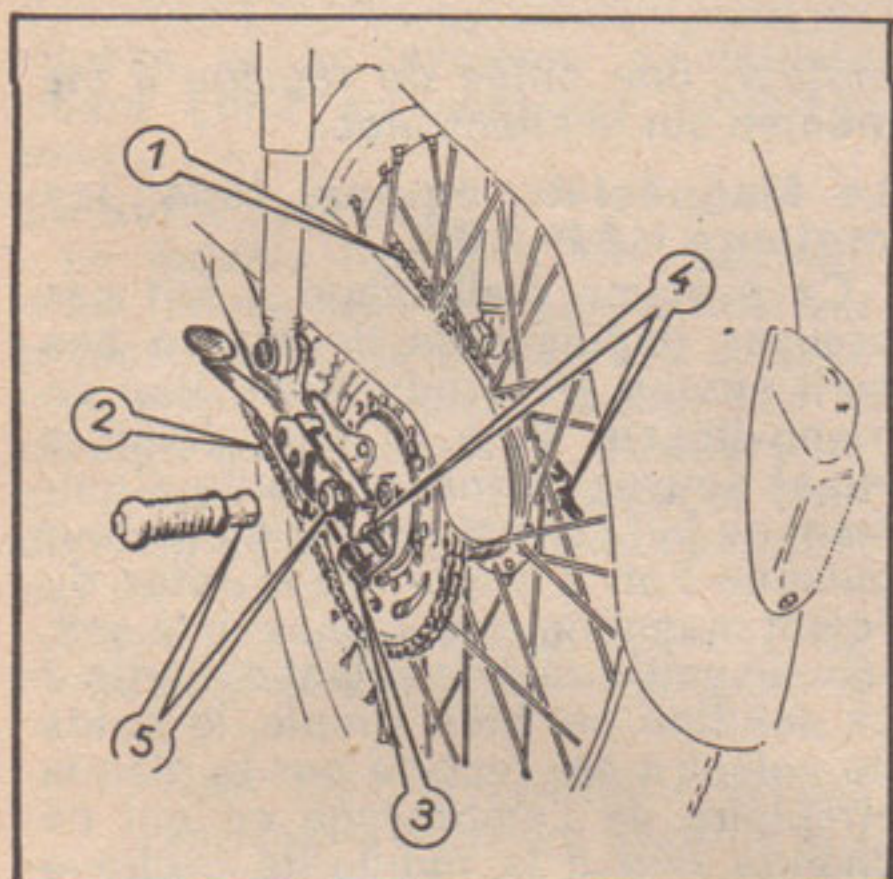
Dans les détails de l'équipement, notons la commande de frein par pédale montée sur le bras oscillant de la fourche arrière et la possibilité de fixer des repose-pieds pour passagers ou pour se tenir en position effacée.

Le BB 3, de même que les autres types de cyclomoteurs Peugeot, est équipé d'un carburateur Gurtner raccordé à la chambre de tranquillisation d'air par un manchon souple. A ceci il est utile de répéter un conseil à l'attention des possesseurs (ou futurs possesseurs) d'un cyclomoteur Peugeot. En effet, la prise d'air s'effectue à travers la tige de selle. Pour que le moteur soit alimenté normalement, il est indispensable que le dessous du couvre-selle soit tenu éloigné de cet orifice.

Sous sa nouvelle forme le cyclomoteur Peugeot BB 3 vitesses vient se placer sur le marché français pour



*Peugeot sport 3 vitesses
équipement spécial, guidon
genre italien*

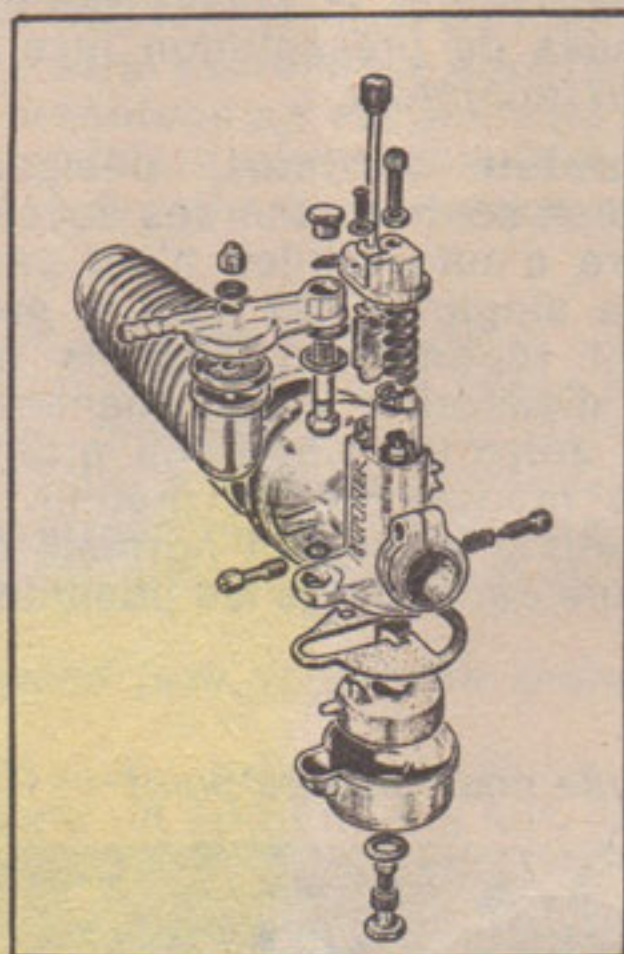


- 1 - Chaîne de départ
- 2 - Attache rapide de la chaîne de transmission secondaire
- 3 - Bielle de frein
- 4 - Tendeur de frein
- 5 - Ecrou d'axe

répondre aux désirs d'une clientèle bien définie, celle des jeunes. Mais les jeunes n'ont pas toujours les moyens financiers nécessaires à l'acquisition d'une machine d'un prix élevé. En sortant un cyclomoteur à un prix compétitif, Peugeot semble avoir trouvé une position favorable dans le concert des marques internationales.

Le Peugeot BBV.

La partie cycle du BBV est absolu-



*Tous les moteurs Peugeot
sont équipés d'un carbura-
teur Gurtner*

ment identique à celle du BB2 du BB Centri.

Le moteur ne change pas non plus c'est seulement dans le système de transmission qu'interviennent les modifications.

Vélocycleurs 125 cmc.

Deux versions du 125 cmc restent au programme : le 57 TS avec boîte de vitesses à 3 rapports et le 56 TS en 4 vitesses.

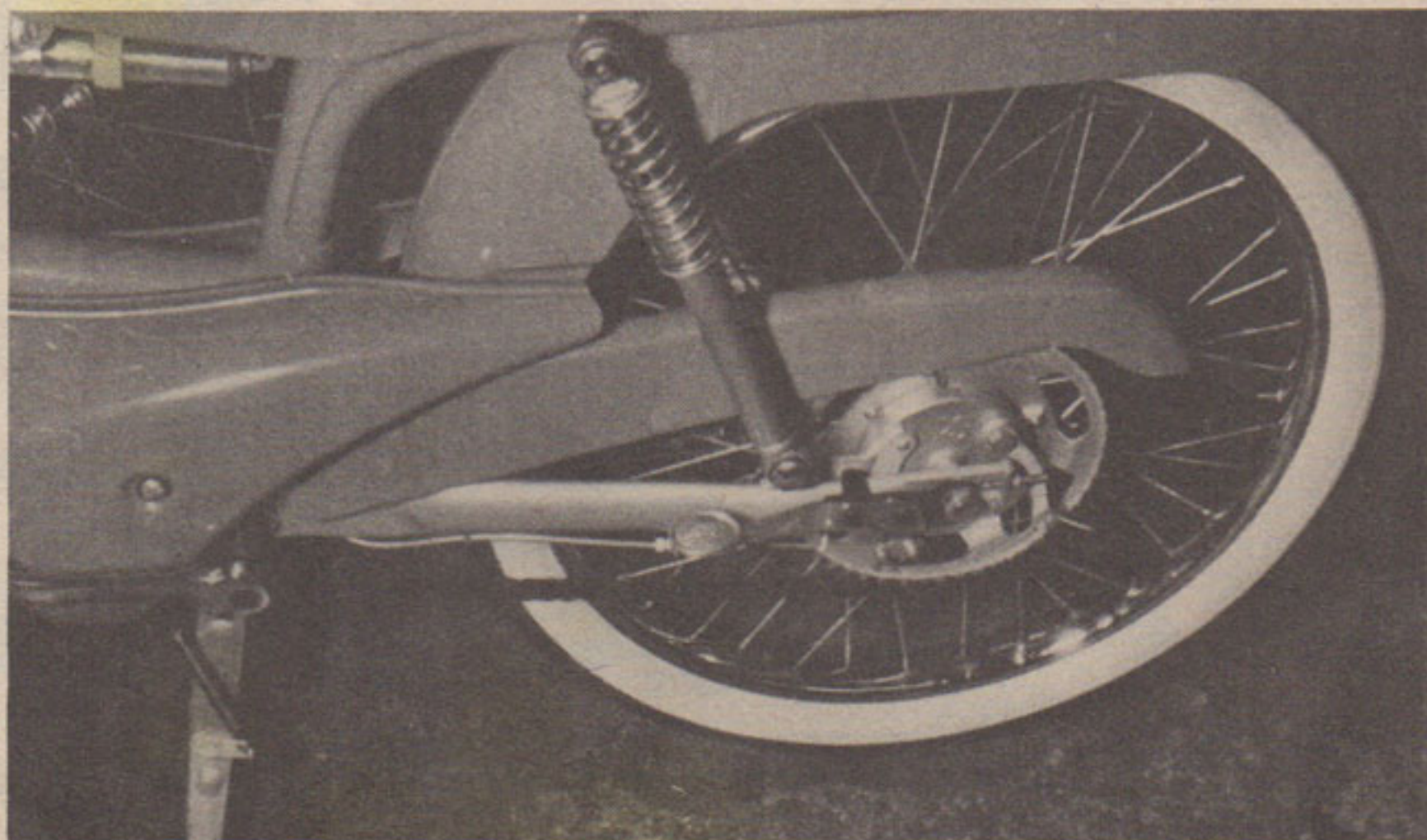
Motocyclette.

La 176 AD reste seule de la production Peugeot en catégorie moto. Elle est dotée d'une boîte de vitesses 4 rapports.

Scoters.

Enfin, pour terminer, signalons le scooter S57C, 3 vitesses qui complète la gamme des motorisés chez Peugeot.

Sur le sport 3 vitesses, notons la double commande du frein arrière par pédale et par levier au guidon



VAP

CORMORAN - GOELAND NEPTUNE - VELOVAP

La société Vap aborde la nouvelle saison commerciale 1960-1961 avec un programme de construction de cyclomoteurs qui a été étudié pour permettre de satisfaire toutes les exigences de la clientèle.

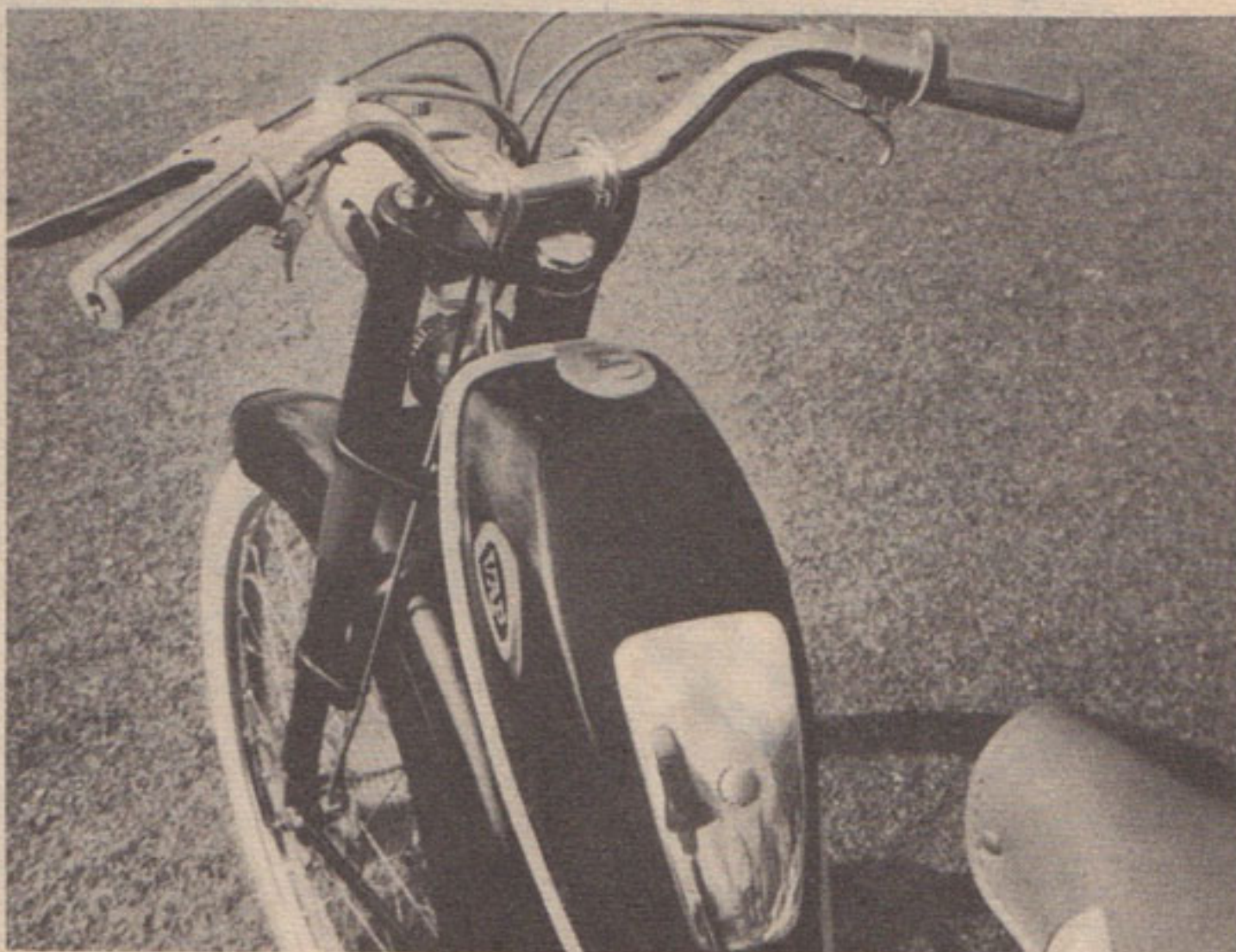
Le VELOVAP occupe bien entendu une place de premier ordre dans ce programme.

Le Vélovap, depuis sa création, a très sensiblement progressé et la fabrication atteint maintenant une cadence très importante. Ce modèle répond en effet à la principale préoccupation du cyclomotoriste : monter les côtes même les plus dures sans pédaler, tout en conservant une vitesse de pointe limite inférieure à 40 km/h. Un tour de force que nous nous permettrons de signaler encore une fois, réside dans la consommation qui ne dépasse pas 1,2 l. aux 100 km. Concilier à la fois aptitude en côte, consommation et vitesse limitée n'est pas à la portée de tous les constructeurs et le Vélovap réunit tous ces avantages.

Les modèles à cadre tubulaire.

Le Cormoran VAP 612.

Le Cormoran type 612 semble répondre à de nombreux impératifs de la vie moderne. En outre sur le plan technique il réunit des solutions d'avant-garde, tels le moteur flottant, le dispositif d'allumage magnéclaire, pour un prix de vente inférieur à



Forme nouvelle du réservoir qui comporte un coffre à outils incorporé.

600 NF ce qui le classe parmi les véhicules de présentation luxe pour un prix minimum.

Le moteur flottant, désignation déjà bien connue pour ses succès en matière d'automobiles n'est pas un simple slogan. Chez Vap le moteur flottant répond aux besoins impérieux d'absorber d'une manière ou d'une autre les vibrations produites par le mouvement du moteur. Afin d'obtenir une tension normale de la courroie dans toutes les positions du

moteur, une butée de réglage a été montée sur le silent-bloc.

Le Magnéclair équipe tous les moteurs VAP-ABG.

Ce système d'allumage a fait ses preuves depuis plus de quatre ans qu'il équipe les productions Vap en monovitesse. Mais le Magnéclair a laissé souvent planer un doute. Comment se fait l'entraînement du moteur puisque l'on a supprimé le rotor du volant magnétique qui, chacun le sait, remplissait le rôle de volant d'inertie ? La solution est bien simple, le poids du volant a été reporté sur la plaque circulaire de l'embrayage ce qui ne change rien à la régularité cyclique du moteur.

C'était simple, encore fallait-il y songer.

Silence accru.

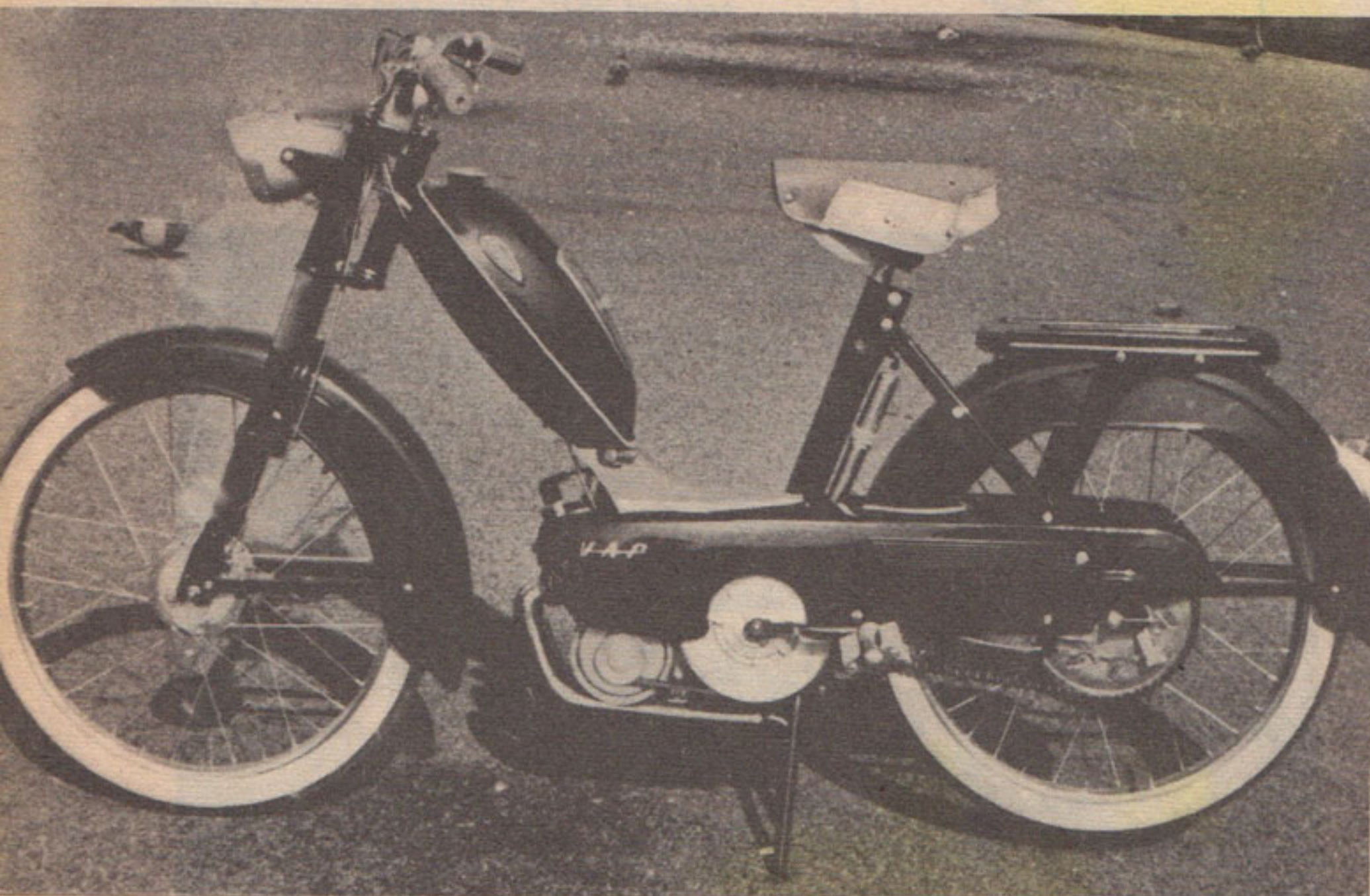
Le Cormoran reçoit un nouveau silencieux d'échappement plus efficace et d'une forme plus rationnelle que sur les anciens modèles.

Plus rationnelle, nous maintenons le terme parce qu'à l'usage nous nous sommes aperçu que lors des déplacements à vide, le cyclomoteur Cormoran à la main (comme un vélo) on peut descendre un trottoir sans entendre un désagréable bruit de ferraille, produit par le frottement de la partie inférieure du pot d'échappement ou de la béquille sur le rebord du trottoir. En bref une augmentation de la garde au sol.

Simplicité du Cormoran.

Les réalisateurs n'ont pas cherché à faire du Cormoran un cyclomoteur de luxe car toute solution luxueuse

Le Cormoran VAP, un modèle classique mais bien au point



entraîne une augmentation sensible du prix de revient. C'est la raison pour laquelle la suspension arrière a été reportée sur un autre modèle « Le Goéland » dont les caractéristiques sont identiques à celles du Cormoran.

L'embrayage automatique.

L'embrayage automatique du type Self-Drive permet un patinage des garnitures jusqu'à une vitesse donnée à laquelle correspond une vitesse d'embrayage, vitesse où les garnitures entraînent sans patiner.

L'encliquetage se fait par le déplacement d'un disque aileté qui permet l'utilisation vélo sans aucun frottement sur l'entraînement secondaire.

Quelques détails techniques.

Fourche télescopique : type ultra-compensatrice.

Réservoir d'essence : 5,41 permettant une autonomie de 400 à 450 kilomètres.

Moyeux : type monobloc de grande dimension assurant le maximum d'efficacité au freinage.

Le Goéland est une version plus luxueuse du 612 mais sur laquelle une suspension arrière apporte plus de confort tandis qu'un compteur de vitesse et un système d'éclairage phare code en complète l'équipement.

La série sportive.

Le modèle Sports T 511 Dauphin a été réalisé avec un cadre ouvert sur lequel on a monté un réservoir en selle qui, d'une part, prend appui sur le raccord de direction et, d'autre part, se trouve fixe sur un gousset solidaire du tube pédalier-selle. Le moteur est un Vap 57.

Dans le modèle grand sport (S13), l'influence de la technique italienne se

fait sentir : cadre fermé, réservoir selle, guidon étroit et suspension intégrale.

Le moteur est le Pi2 Vap à pédalier incorporé doté d'une boîte de vitesses à 2 rapports.

La série affaires.

Types CF2 Neptune et CF1 Sirène.

Cette série est réalisée à partir d'un cadre monotube qui est présenté sans suspension pour le modèle Sirène et avec une fourche télescopique sur le Neptune.

La série à cadre embouti.

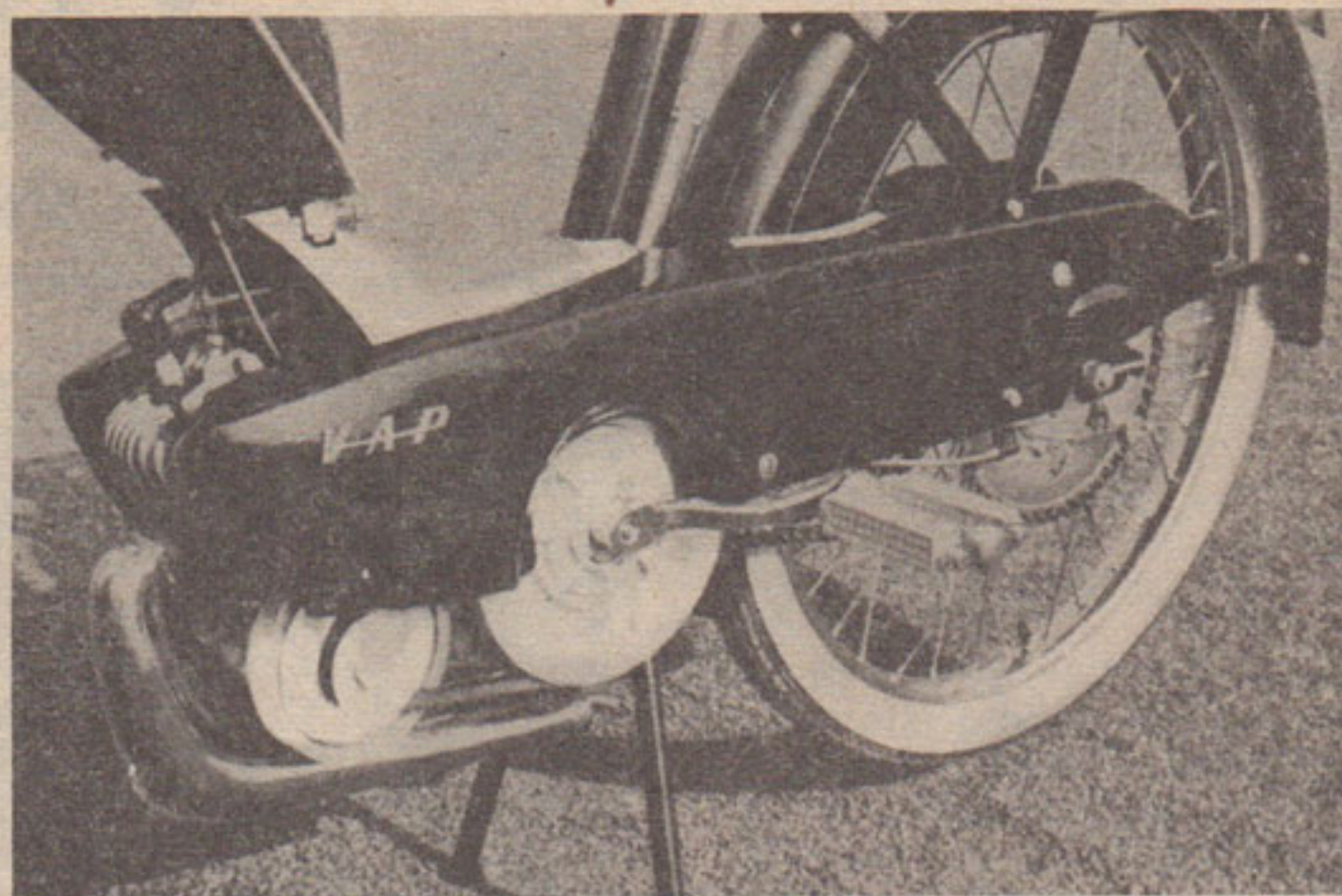
La Mouette (M10) et le Triton (T10) sont des modèles déjà bien connus. La Mouette constitue le modèle le plus rustique mais comporte quand même une suspension avant télesco-

pique. Le Triton est la réplique du modèle précédent mais il comporte en plus : une suspension arrière oscillante, un moyeu frein monobloc, un compteur de vitesse ainsi que le montage du moteur type « flottant ».

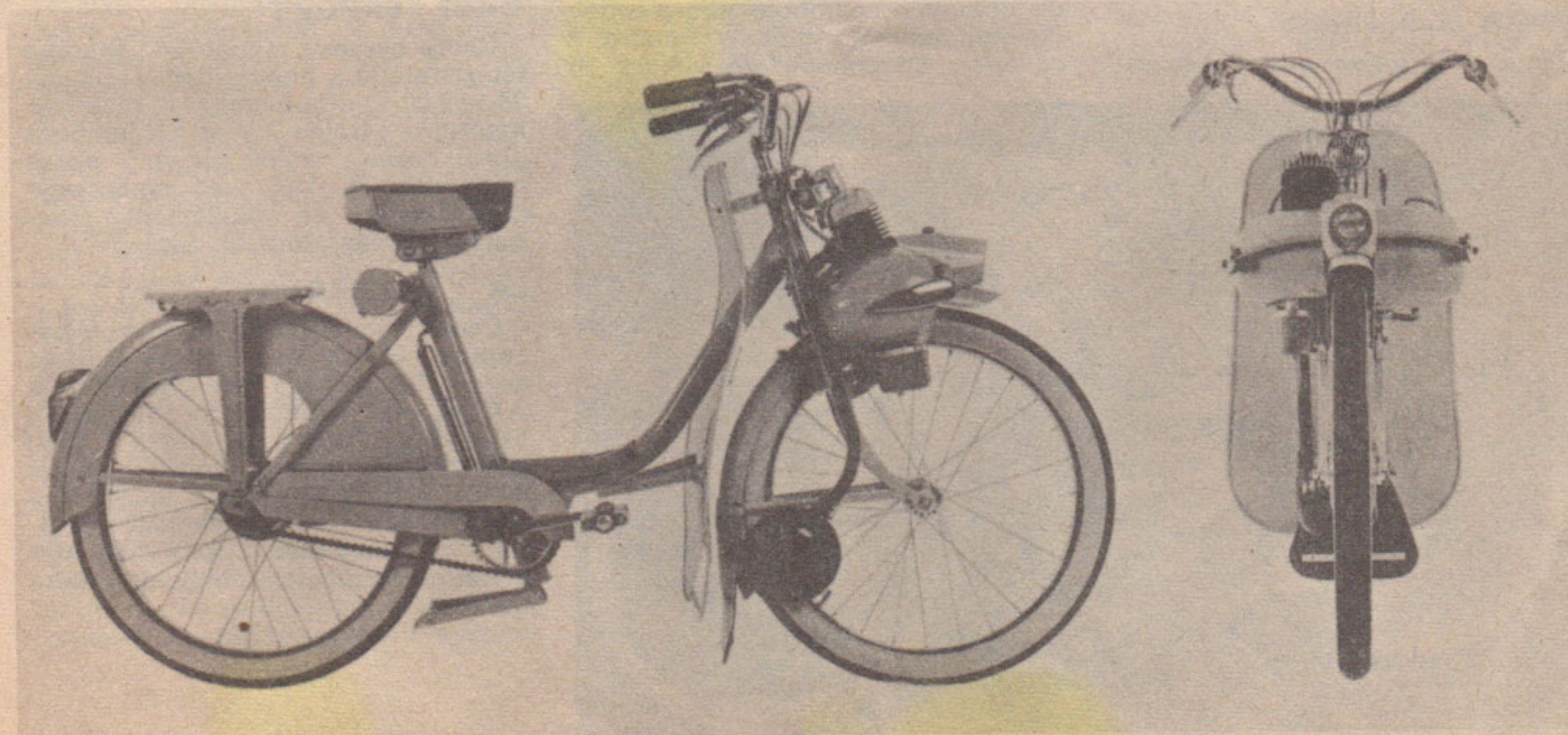
* *

Sur tous les modèles les problèmes de protection ont été judicieusement résolus par le montage de grands et larges carters pour lesquels on utilise de la tôle et des éléments en matière plastique. Sur certains modèles ces deux carters latéraux sont rigoureusement symétriques et ont été dessinés pour répondre d'une part à l'esthétique de l'ensemble de la machine et d'autre part pour éviter toute projection de boue sur le conducteur.

Pour 1962, le Vélovap Prestige, version grand luxe du modèle standard, comporte de nombreux accessoires destinés à accroître Sécurité et Confort : pare-jambes, un garde-boue arrière flasqué, selle spéciale à suspension caoutchouc, avertisseur électrique et de nombreux chromes mettant un point final à son élégance. Cependant le Vélovap Prestige est livré au prix de 530 NF.



Les modèles VAP à transmission par chaîne sont équipés de l'embrayage Self Drive.



PALOMA

- **Cyclomoteur "Sport"**
- **Série 3 ÉTOILES**
- **Série utilitaire**

Pour équiper une gamme importante de cyclomoteurs, la Société Nouvelle Paloma dispose de 2 séries de moteurs très différentes :

d'une part le Lavalette AML 50/1 et 50/2

d'autre part les moteurs 2 et 3 vitesses réalisés avec la collaboration des usines italiennes Franco Morini.

Les modèles sont répartis en 3 séries : 3 étoiles, Luxe et Nouvelle vague. Dès son lancement le succès de cette dernière a été tel que les délais de livraison se sont étalés sur plusieurs mois. Ceci en dit long sur l'engouement des jeunes pour des modèles qui répondent avec précision à ce qu'ils attendent d'un cyclomoteur moderne.

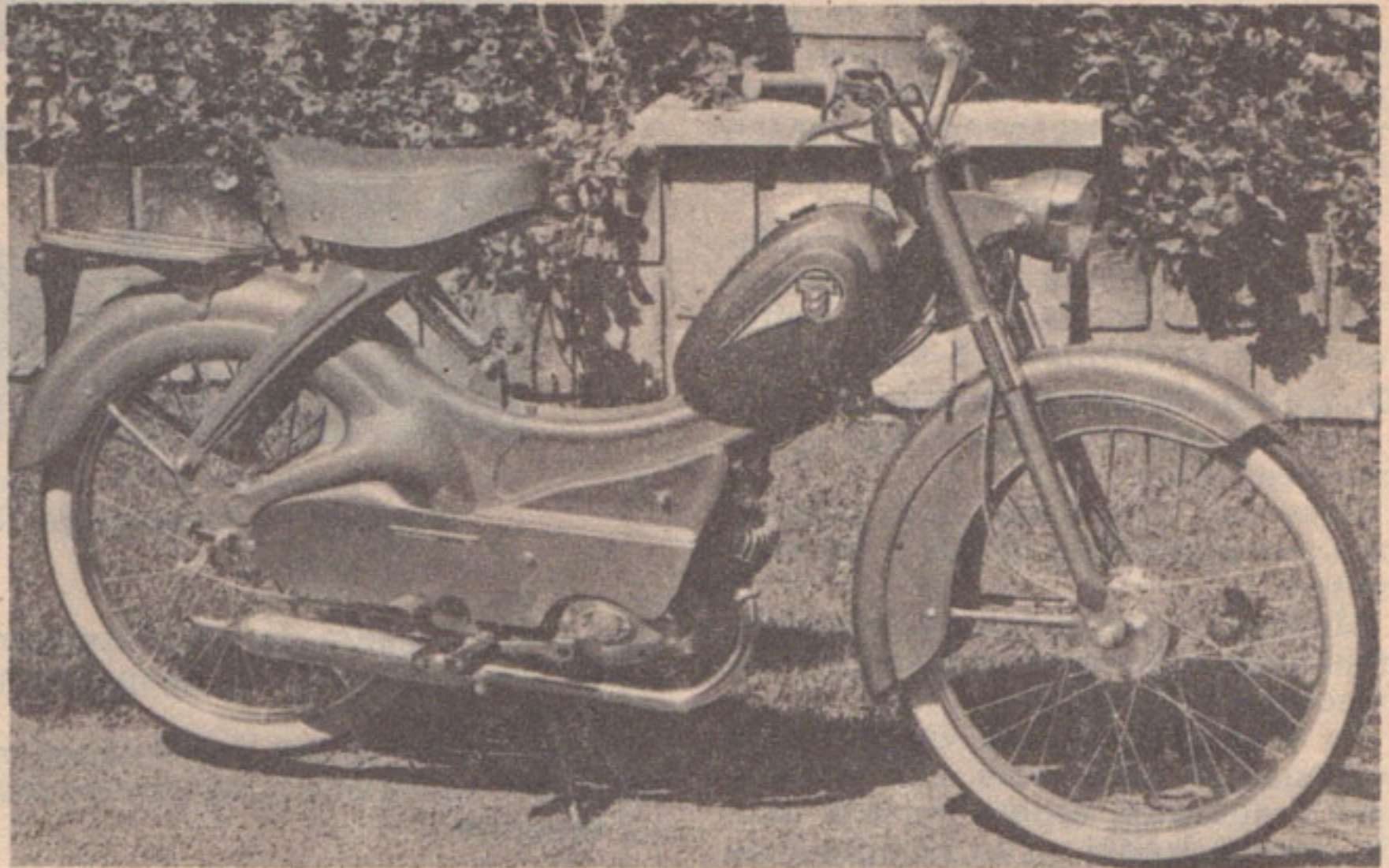
**SERIE GRAND TOURISME
3 ÉTOILES**

ASTREE monovitesse.

Châssis monocoque surbaissé, embouti d'une seule pièce avec large garde-boue AR incorporé ; suspension oléomécanique autostable (brevetée) ; selle "Pullmann" grand confort avec boîte à outils incorporée ; garde-boue AV à grands bavolets ; réservoir indépendant de 6 l. ; fourche télescopique "GM" ; cintre à colliers ; phare orientable avec emplacement de compteur ; avertisseur électrique ; moyeux tambour gros corps AV et AR ; pneus flancs blancs 23 x 2,00 ; carénage moteur enveloppant avec repose-pieds incorporés ; moteur Lavalette AML 50 F monovitesse avec embrayage "Multimatic" progressif ; cylindrée 49 cc ; puissance 1 CV 8 ; consommation 1,6 l ; coloris : bronze.

ALTAIR monovitesse

Même description que "Astree"



Dans la série "3 étoiles", le cadre poutre en embouti permet d'obtenir à partir d'éléments de base identiques soit un modèle à suspension intégrale (ci-dessus), soit un cadre rigide à l'arrière (en bas à gauche).

(A 11) mais sans suspension AR ; selle vinyle ; sacoche à outils ; coloris : bronze.

BELLATRIX 2 vitesses

Châssis monocoque surbaissé, embouti d'une seule pièce avec large garde-boue AR incorporé ; suspension oléomécanique autostable (brevetée) ; selle "Pullmann" grand confort avec boîte à outils incorporée ; garde-boue AV à grands bavolets ; réservoir indépendant de 6 l. ; fourche télescopique "GM" ; phare orientable avec emplacement de compteur, ampoule phare-code ; commutateur au guidon ; cintre à colliers ; commande de vitesse et

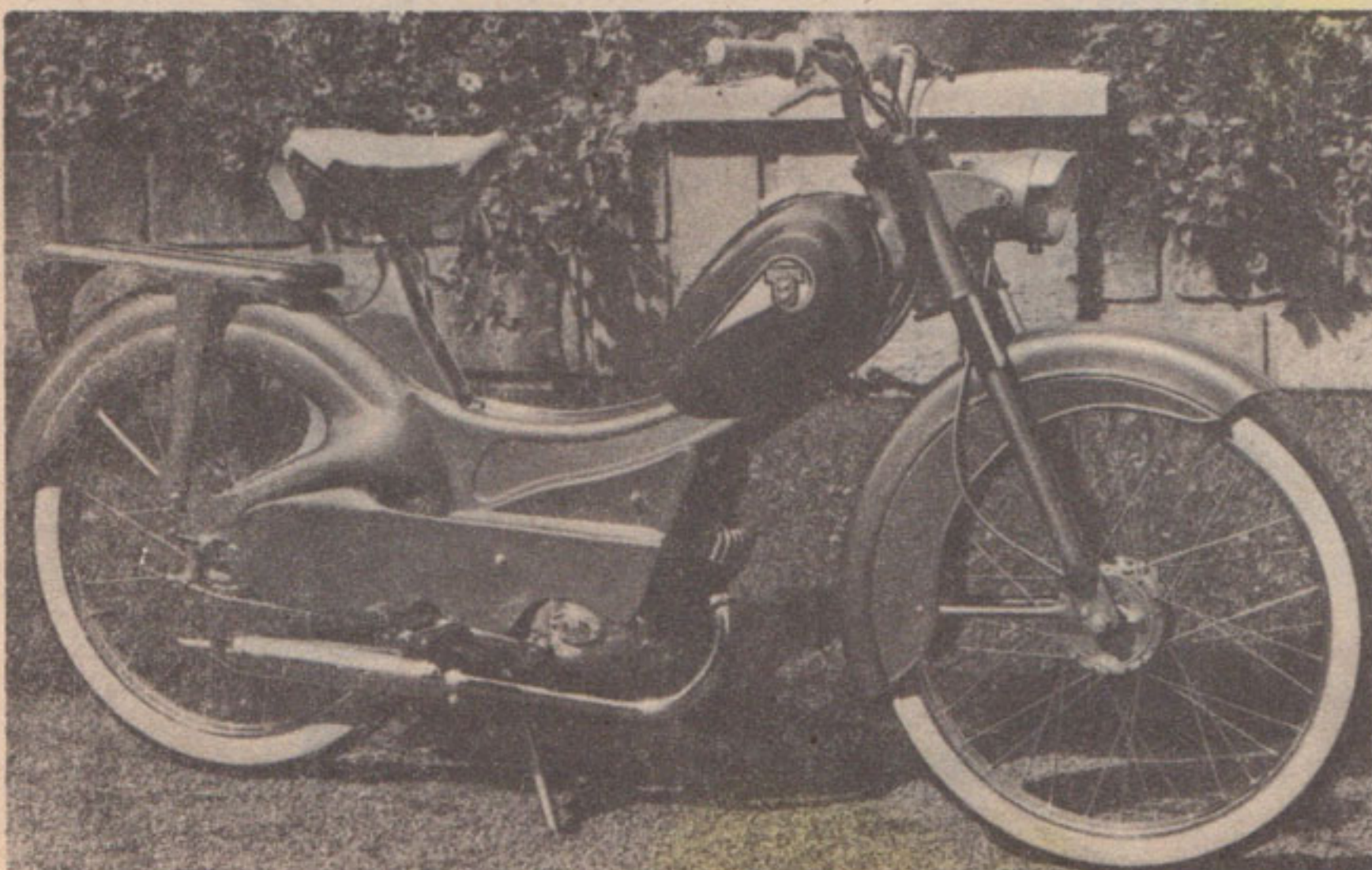
de gaz par poignées tournantes "grand luxe" ; avertisseur électrique ; moyeu AR à roulements annulaires ; moyeux tambour gros corps AV et AR ; jantes renforcées profil "Westwood" ; pneus flancs blancs 27 x 2,00 ; frein AR au pied ; pot d'échappement long chromé ; carénage moteur enveloppant avec repose-pieds incorporés ; moteur Lavalette-Morini "FL" 2 vitesses ; à pédalier kick starter incorporé ; cylindrée 49 cc ; puissance 2,2 CV ; mono chaîne ; coloris : bronze.

DASL - EXPORT

Cadre berceau monotube ; fourche télescopique ; pneus flancs blancs 23 x 2,00 ; porte-bagages à réservoir incorporé ; freins AV et AR tambour gros corps ; selle vinyle ; phare orientable \varnothing 110 avec embrayage "Multimatic" en supplément ; coloris : bleu des Mers du Sud.

LA "AUVERGNE"

Cadre monotube ; fourche télescopique G.M. ; réservoir AV 6 litres avec coffre à outils incorporé ; freins AV et AR tambour de 100 mm ; selle vinyle ; phare orientable \varnothing 100 ; pot d'échappement court ; pneus flancs blancs 23 x 2,00 ; embrayage "Multimatic" en supplément ; coloris : bicolore, bleu 2 tons (14), noir et rouge ; unicolore, bleu des Mers du Sud.



UTILITAIRES 2 VITESSES
BLOC-MOTEUR LAVALETTE-MORIN "FL" 2 vitesses

Avec pédalier kick starter incorporé ; une seule chaîne ; embrayage par commande à main ; cylindrée 49 cc ; puissance 2,2 CV.

PORTEUR cyclomoteur de livraison

Cadre embouti renforcé ; avec porte-bagages AV de 60 x 40 cm ; roue AV de 450, roue AR renforcée profil Westwood avec pneu de 23 x 2,25 ; réservoir de 8 litres ; frein AV tasseaux ; frein AR tambour ; frein AR au pied ; coloris : rouge Garance. "SERIE NOUVELLE VAGUE"

MONZA-MIGLIA

Moteur Lavalette AML 50/F Mono-vitesse ; embrayage "Multimatic" ; cadre monotube ; pneus flancs blancs 23 x 2,00 ; fourche télescopique ; suspension AR à bras oscillant ; amortisseurs à ressorts apparents chromés ; avertisseur électrique ; phare avec compteur incorporé ; réservoir à l'italienne (contenance 10 litres) avec fermeture hermétique brevetée ; robinet réserve 3 positions ; selle 2 positions à dossier avec dragonne ; pot d'échappement long chromé ; garde-boue type Sport ; freins tambour AV et AR monobloc gros corps ; coffre à outillage ; coloris : bronze et rouge.

VESUVIO 2 CV - 2 vitesses

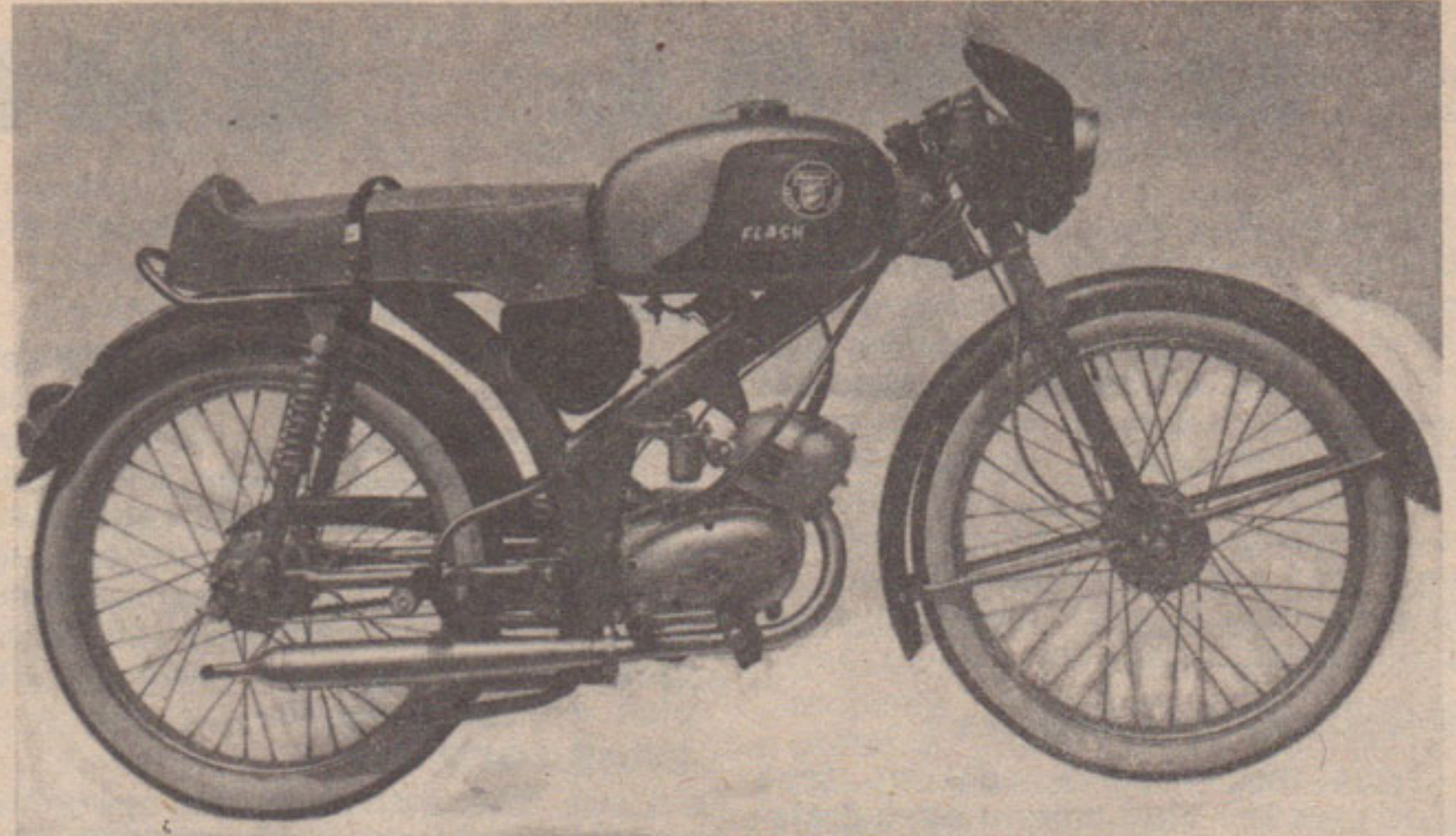
Bloc moteur Lavalette-Morini. F "FL" 49 cc ; à pédalier kick starter incorporé ; une seule chaîne ; embrayage par commande à main ; cadre spécial sport renforcé ; garde-boue sport ; cintre sport avec fixation par colliers ; commandes par poignées tournantes ; fourche télescopique ; phare orientable Ø 110 : lanterne, phare, code ; compteur incorporé ; pot d'échappement long chromé ; avertisseur électrique ; réservoir à l'italienne (10 l.) avec fermeture hermétique brevetée ; robinet réserve 3 positions ; selle à 2 positions avec dossier et dragonne ; poignée de levage ; boîte à outils grande contenance ; suspension AR à bras oscillant ; amortisseurs à ressorts apparents chromés ; repose-pieds ; moyeu AV gros corps ; moyeu AR gros corps à roulements annulaires ; frein AR au pied avec commande rigide ; jantes profil Westwood ; pneu AV 23 x 2,00 "Ribbed" ; pneu AR 23 x 2,00 "Pavé" ; coloris : bronze et rouge.

BETELGEUSE cyclomoteur 2 vitesses

Même description que "Bellatrix" mais sans suspension AR ; selle caoutchouc double nappe ; sacoche et outils ; coloris : bronze.

CASSIOPEE 3 vitesses

Châssis monocoque surbaissé, embouti d'une seule pièce avec large garde-boue AR incorporé ; suspen-



Le Super-Strada Flash 3 vitesses, un modèle que les jeunes préfèrent...

sion oléomécanique autostable (brevetée) ; selle "Pullmann" grand confort avec boîte à outils incorporée ; garde-boue AV à grands bavolets ; réservoir indépendant de 6 l. ; fourche télescopique "GM" ; Phare orientable avec emplacement de compteur, ampoule phare-code ; commutateur au guidon ; cintre à colliers ; commande de vitesse et de gaz par poignées tournantes "Grand Luxe" ; avertisseur électrique ; moyeu AR à roulements annulaires ; moyeux tambour gros corps AV et AR ; jantes renforcées profil "Westwood" ; pneus flancs blancs 23 x 2,00 ; frein AR au pied ; pot d'échappement long chromé ; carénage moteur enveloppant avec repose-pieds incorporés ; moteur Lavalette-Morini "ML" 3 vitesses ; à pédalier kick starter incorporé ; cylindrée 49 cc ; puissance 2,2 CV ; transmission mono-chaîne ; coloris : bronze.

CEPHEE 3 vitesses

Même description que "Cassiopee" (C 33) mais sans suspension AR selle caoutchouc double nappe ; sacoche à outils ; coloris : bronze. SERIE LUXE

NOUVEAU MOTEUR AML 50/F

Cylindrée 49 cc ; puissance 1,8 CV ; allumage et éclairage par volant magnétique 10 W ; consommation 1,6 litre aux 100 kms à 45 km/h ; embrayage "Multimatic".

BA

Cadre berceau ; fourche tandem ; frein tasseaux AV et AR ; pneus flancs blancs 23 x 2,00 ; embrayage "Multimatic" en supplément ; coloris : bleu Baléares, beige Tourterelle.

STRADA 2 CV - 3 vitesses

Bloc moteur Lavalette-Morini. F "ML" 49 cc ; à pédalier kick starter incorporé ; une seule chaîne ; embrayage par commande à main ; cadre spécial sport renforcé ; garde-boue sport ; cintre sport avec fixa-

tion par colliers ; commande par poignées tournantes "Luxe" ; Fourche télescopique spéciale ; phare orientable Ø 110 : lanterne, phare, code ; compteur incorporé ; capotage de phare ; pot d'échappement long chromé ; avertisseur électrique ; réservoir à l'italienne (10 l.) avec fermeture hermétique brevetée ; robinet réserve 3 positions ; selle à 2 positions avec dossier et dragonne ; poignée de levage ; boîte à outils à grande contenance ; suspension AR à bras oscillant ; amortisseurs à ressorts apparents chromés ; repose-pieds ; moyeu AV gros corps ; moyeu AR gros corps à roulements annulaires ; frein AR au pied avec commande rigide ; jantes profil Westwood ; pneu AV 23 x 2,00 "Ribbed" ; pneu AR 23 x 2,00 "Pavé" ; coloris : bronze et bleu.

SUPER - STRADA 3 CV - 3 vitesses

Bloc moteur Lavalette-Morini. F "MSL" 49 cc ; à pédalier kick starter incorporé ; une seule chaîne ; carburateur à passage de 17 ; allumage par bobine extérieure ; même description que le "Strada" mais avec poignées tournantes "Grand Luxe" et amortisseurs chromés gros modèle ; pneu AR 23 x 2,25 extra renforcé à sculptures anti-dérapantes ; pneu AV 23 x 2,00 "Ribbed" extra renforcé ; coloris : bronze et bleu.

SUPER-STRADA "FLASH" 3 CV 75 - 3 vitesses

Bloc moteur Lavalette-Morini. F "MCL" 49 cc ; à pédalier kick starter incorporé ; une seule chaîne ; carburateur dell'Orto à passage de 19 avec tromblon ; allumage par bobine extérieure ; même description que le "Super-Strada" mais avec suspension hydraulique ; garde-boue AV long à l'italienne et guidon bracelets de série ; coloris : bronze rosé et rouge transparent.

ROYAL ENFIELD

Depuis plus de quarante ans, les Usines Royal Enfield produisent une gamme de motocyclettes universellement appréciées. Leur solidité, leur finition, leur économie à l'usage les ont fait adopter dans le monde entier par de nombreuses administrations, la police et l'armée. En 1961, les motocyclettes Royal Enfield présentent tous les perfectionnements de la technique la plus moderne alliés à une finition parfaite.

Spécifications générales :

Tous les modèles sont du type bloc ou semi-bloc moteur avec graissage par carter sec. La boîte de vitesses est à quatre rapports avec remise au point mort automatique (sauf les 250 cc.). Ils sont tous équipés avec : une tête de fourche en alu coulé formant tableau de bord comprenant deux veilleuses disposées latéralement, l'ampèremètre, le contacteur de phare et le compteur avec totalisateur journalier, un coffre à ouvertures latérales contenant la batterie, la trousse à outils, la bobine et le filtre à air, une selle double en latex, les repose-pieds pour le pas-

sager, un stop, une béquille centrale et latérale (sauf les 250 cc.).

Présentation :

Les 250 Crusader Sport, 350 et 500 Bullet ont le cadre et la fourche émaillés noir avec les garde-boue et le réservoir chromés. Les 700 Super Meteor et Constellation sont équipées d'un carénage de roue arrière en polyester. Tous les autres modèles sont entièrement émaillés en deux tons, et reçoivent un réservoir de plus grande capacité.

CRUSADER 250

Cette 250 cc, présentée pour la première fois au public en 1956, obtint immédiatement un immense succès. Sans cesse améliorée par les usines, sa souplesse, sa maniabilité et son confort en font une machine universellement appréciée et de conception ultra-moderne. D'une finition luxueuse, la "250 Crusader" est équipée de série avec un carter de chaîne secondaire intégral.

CRUSADER SPORT

Dérivée de la 250 Crusader cette machine est sans conteste la plus remarquable des 250 cc. actuelles,

tant par ses performances que par son freinage et sa tenue de route. Détentrice du "Critérium National des Machines de Sport" en 1959 et 1960, elle remporte aussi les 500 Miles de Thruxton (international), les "deux heures de Montlhéry", les trophées, etc...

Son moteur, spécialement étudié pour le sport, comporte des came racing, une distribution allégée, des ressorts de soupape à pas variable, etc...

CLIPPER 250 et 350

Deux machines appréciées à plus d'un titre par l'utilisateur français.

Bien qu'étant du type utilitaire et d'un prix d'achat sans concurrence, les 250 et 350 Clipper n'en ont pas moins tous les avantages de la technique la plus moderne, et bénéficient d'une finition très soignée. Leurs moteurs d'une très grande robustesse de même conception que les 250 Crusader et 350 Bullet, ont de bonnes performances et sont très économiques à l'usage.

BULLET 250 ET 500

Ces deux modèles appréciés de

Le programme de fabrication Royal Enfield

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	250 CLIPPER	CRUSADER 250	CRUSADER SPORT	350 CLIPPER	350 BULLET	500 BULLET	METEOR MINOR DE LUXE	METEOR MINOR SPORT	SUPER METEOR	CONSTELLATION
Moteur à quatre temps culbuté										
Nbre de cylindres	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Culasse	Fonte	Alu	Alu	Alu	Alu	Alu	Alu	Alu	Alu	Alu
Cylindrée	248	248	248	346	346	499	496	496	692	692
Alésage et course	70 x 64,5	70 x 64,5	70 x 64,5	70 x 90	70 x 90	84 x 90	70 x 64,5	70 x 64,5	70 x 90	70 x 90
Compression	7,5 à 1	8 à 1	8,5 à 1	6,75 x 1	7,75 x 1	7,25 x 1	8 à 1	8 à 1	7,25 x 1	8 à 1
Puissance	13 à 5750	13,5 à 5750	17 à 6.250	17 à 5.500	21 à 6.500	27 à 5.750	30 à 6.250	33 à 6.500	40 à 5.500	51 à 6.250
Carburateur	Amal Monobloc	Amal Monobloc	Amal Monobloc	Amal Monobloc	Amal Monobloc	Amal Monobloc	Amal Monobloc	Amal Monobloc	Amal Monobloc	Deux Amal Mo
Allumage	Distributeur	Distributeur	Distributeur	Distributeur	Distributeur	Distributeur	Distributeur	Distributeur	Distributeur	Magnéto K 2F
Suspension Av.	Télescopique	Télescopique	Télescopique	Télescopique	Télescopique	Télescopique	Télescopique	Télescopique	Télescopique	Télescopique
Suspension Ar.	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante
Amortisseurs Ar	Hyd. Standard	Hyd. réglables	Hyd. réglables	Hyd. Standard	Hyd. Standard	Hyd. Standard	Hyd. réglables	Hyd. réglables	Hyd. Standard	Hyd. réglables
Moyeu Ar.	Standard	A broche	A broche	A broche	A broche	A broche	A broche	A broche	A broche	A broche
Vitesse A H.	115	117	130	128	138	155	155	160	165	180
Capacité réservoir essence	14,6	14,6	16,9	14,6	16,9	20	16,9	16,9	20	20
Capacité réservoir huile	1,70	1,70	1,70	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
Pneu Av.	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 19	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 19	3,25 x 19
Pneu Ar.	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 17	3,25 x 19	3,50 x 17	3,50 x 17	350 x 19	3,50 x 19
Frein Av.	155 x 26	155 x 26	180 x 40	155 x 26	180 x 40	deux fois 155 x 26	180 x 40	180 x 40	deux fois 155 x 26	deux fois 155 x 26
Frein Ar.	155 x 26	155 x 26	155 x 26	180 x 26	180 x 26	180 x 26	180 x 26	180 x 26	180 x 26	180 x 26
Poids	135	137	137	164	164	169	175	175	185	182

tous les motocyclistes ont contribué à établir le renom de Royal Enfield dans le monde entier, par la sécurité de leur conduite et la robustesse de leur moteur. Une présentation moderne et une finition impeccable en font des machines que tout le monde regarde et que chacun est fier de posséder.

La puissance de leur moteur a été augmentée par le montage de nouvelles cames, de soupapes plus grandes, etc... La 500 reçoit en outre une nouvelle culasse.

METEOR MINOR DE LUXE

Dérivée de la 700 Super Météor, cette récente 500 bi-cylindre de ligne moderne, possédant un équipement très complet, peut satisfaire les amateurs de moyenne et de grosse cylindrées grâce à sa très grande maniabilité et à son moteur super-carré dont les 30 CV. permettent d'excellentes performances. Cette machine est équipée en série avec un carter de chaîne secondaire intégral.

Derrière-née des Usines Royal Enfield, cette 500 cc complète brillamment la série des machines de

sport. Le centre de gravité de cette machine placé très bas, par suite du montage de roues de 17", lui procure une stabilité exceptionnelle qui permet d'exploiter au maximum les possibilités des 33 CV de son moteur.

L'augmentation de puissance a été obtenue par le montage de cames spéciales et d'une distribution allégée.

SUPER METEOR

Bien connue des amateurs de motocyclette, la Super-Meteor appartient à la classe des "grosses twin" pouvant assurer un usage quotidien intensif dans les conditions les plus dures. Sa puissance à bas régime en fait une très bonne machine pour le side-car et lui donne en solo des accélérations étonnantes.

Capable de soutenir des moyennes élevées sur les itinéraires les plus accidentés, la Super-Meteor est une machine de grand tourisme.

CONSTELLATION 700 cc.

L'une des plus rapides et plus puissantes motocyclettes fabriquées actuellement. Sans cesse perfectionnée depuis sa sortie en 1958, la Cons-

tellation est maintenant connue et admirée dans le monde entier par ses performances sans limite. La Constellation est sans conteste possible le rêve de tous les véritables amateurs de motocyclettes.

Les deux carburateurs Amal Mono-bloc, dont cette machine est actuellement équipée, ainsi qu'un ensemble alternatif et rotatif allégé, augmentent la puissance particulièrement à bas et moyen régimes, et procurent à la Constellation, malgré ses très hautes performances une extraordinaire souplesse de conduite.

Le carénage Airflow, étudié et fabriqué par les Usines d'Aviation Bristol pour le compte de Royal Enfield peut se monter sur tous nos modèles. Assurant une protection presque totale contre les intempéries; la vitesse maximum de la machine équipée avec "Airflow" est augmentée de 5% à 8% et la consommation est réduite de 20%. Airflow, réalisé en fibre de verre et en résine de polyester, permet de soutenir des vitesses moyennes élevées sur de longs parcours sans aucune fatigue.

A. J. S.

MATCHLESS

Les modèles n'ont subi que des modifications de détail et le programme A.J.S. comprend :

Type 14, 250 cmc : Semi-bloc, carter secondaire fermé, selle bi-place.

Type 8, 350 cmc : identique au type 14, seule l'alésage est différent.

Type 16, 380 cmc : monocylindre, cadre double berceau stop, selle bi-place.

Type 18, 500 cmc : identique au type 16, sauf l'alésage.

Type 20, 500 cmc : twin, générateur AC, roue à broche, etc.

Type 31, 650 cmc : identique au type 20, mais cylindrée différente.

Spécifications identiques sur le type 31 Luxe qui comporte une magnéto-dynamo.

Le type 31 CSR 650 cmc est l'élément sport de cette catégorie (plus puissant et plus rapide).

Type 14 CS, 250 cmc, cross.

Type 16 C, 250 cmc, trial.

Type 18 CS, cross, monocylindrique, cadre double berceau, carburateur 35 cmc de passage, carter alu moulé, etc.

Type 31 CS : bicylindrique, spécifications identiques au type 18 CS pour l'équipement.

Matchless G2 : 250 cmc, 70 x 65 mm. Mono à culbuteurs semi-bloc à haut rendement. Chaîne arrière enfermée. Compression 7,8. Puissance 19 CV à 7.400 t/m. Réservoir 15 litres. Roues 17".

Matchless G5 : 350 cmc, 72 x 85,55 mm. Même spécification que la 250, mais avec cadre plus renforcé et fourche « Teledraulic ». Roues 18".

Matchless G3 : 69 x 93 mm. Mono à culbuteurs. Compression 7,5. Puissance 21 CV à 5.750 t/m. Roues 19". Cadre double-berceau.

Matchless G 80 : 500 cmc; 82,5 x 93 mm. Même spécification que G3, mais culasse différente.

Matchless G9 : 800 cmc, 66 x 72,5 mm. Twin. Cadre double berceau.

Matchless G 12 et G 12 CSR :

Matchless G 12 : 650 cmc, 72 x 79,3 mm. Twin. Cadre double berceau.

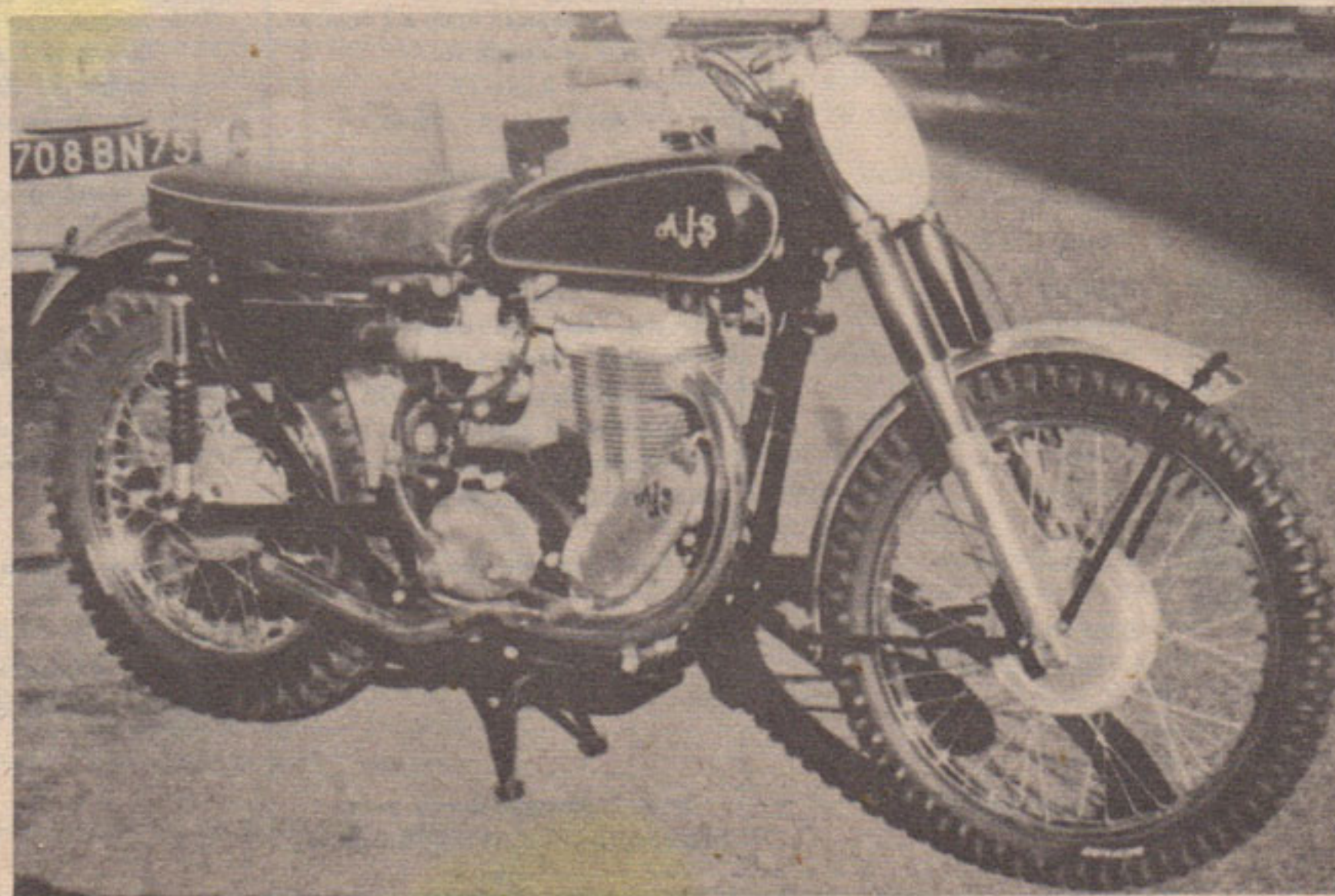
Comme ci-dessus, mais en spécification Grand Sport. Cadre double-berceau. Culasses Racing.

Matchless GS CS : 250 cmc. Spéciale Gross.

Matchless G 3 C : 350 cmc. Trials.

Matchless G 12 S : 650 cmc. Cross-tourisme. Partie cycle identique au G 80 S.

Matchless G 80 CS : 500 cmc, 86 x 85,5 mm. Spéciales Cross, Cadre double-berceau, culasse Racing. Carburateur Grand Prix 35 mm.



La 500 A.J.S. Spéciale "Cross"

MATCHLESS	G2/G2S	G2CS	G5
AJ'S	14/14S	14CS	8
MOTEUR	← 248 cc. Monocylindres à culbuteurs →		← 348 c.c. Monocylindre à culbuteurs →
Alésage et course	← 70 mm. x 65 mm. →		← 72 mm. x 85,5 mm. →
Culasse	← En alliage léger moulée avec sièges de soupapes incorporés →		
Soupapes	← Soupapes chromées et stellitées à 75° avec ressorts de soupapes doubles en épingle à cheveux →		
Réglage des soupapes	← Tiges en Hiduminium avec cuvettes en acier trempé vissées →		
Culbuteurs	← En acier trempé, logés dans un boîtier démontable en alliage léger →		
Cames	← Deux cames sur simple arbre entraîné par engrenages →		
Poussoirs ou basculeurs	← Du type à levier en acier forgé →		
Cylindre	← Fonte fine avec passages intérieurs pour les tiges de culbuteurs →		
Piston	← En alliage léger avec 3 segments: 2 de compression, 1 racleur d'huile. Segment du haute chromé →		
Rapport volumétrique	7,8	10,5	7,0
Bielle	← En acier forgé avec bague traitée →		
Roulement de bielle	← Double rangée de galets avec cage Duralumin →		
Maneton	← En deux pièces. Bague en acier traité sur axe central en alliage d'acier à 85 tonnes →		
Embiellage	← Volants équilibrés individuellement →		
Paliers principaux	← Côté entraînement: double roulement à billes avec cage. Côté distribution: bague bronze avec passage d'huile →		
Pompe à huile	← Piston plongeur rotatif alternatif à double effet. Alimentation sous pression à toutes les parties en mouvement →		
Echappement	← Tuyau de 38 mm. de diamètre, silencieux cylindrique 27 mm. Monobloc 376/99 Wipac Bobine 06500 avec commutateur de départ direct FE80 →	← Tuyau libre de 38 mm. de diamètre 28,6 mm. Monobloc 389/18 Wipac Bobine 05413 FE220 →	← Comme pour Modèle G2 28,6 mm. Monobloc 389/42 Comme pour Modèle G2 FE80 →
CARBURATEUR—AMAL			
ALLUMAGE			
Bougie d'allumage K.L.G.	← FE80 →		
ELECTRICITÉ			
Accumulateurs	← Exide 3ET5 12 amp/h 152 mm. diam. Ampoule double filament 30/24w. →	← Alternateur Wipac S114 Varley MCS/9 13 amp/h 152 mm. diam. Rapidement démontable →	← Exide 3ET5 12 amp/h Comme pour le modèle G2 →
Phare	← Ampoules séparées de 3 et 18w. →		
Feux arrière et de stop	3w.	3w.	3w.
Feux de ville et de compteur	← Boîte " Matchless " réglable à 4 vitesses →		
TRANSMISSION	2,92, 1,85, 1,30, 1,00	2,42, 1,85, 1,30, 1,00	2,92, 1,85, 1,30, 1,00
Rapports internes	← Sélecteur enfermé. Levier réglable de commande au pied →		
Changement de vitesses	← D'une seule pièce →	← Repliable →	← D'une seule pièce →
Kick-starter	← A disques multiples avec amortisseur de transmission caoutchouc du type à pales →		
Embrayage	← 9,52 x 5,71 mm. dans carter à bain d'huile →	← 12,7 x 5,20 mm. dans carter à bain d'huile →	← 9,52 x 5,71 mm. Duplex dans carter à bain d'huile →
Chaîne primaire	12,7 x 7,74 mm. enfermée	12,7 x 7,74 mm. Carter de chaîne	Comme pour le modèle G2
Chaîne arrière	20,12, 12,75, 8,95, 6,89	21,62, 16,55, 11,63, 8,95	18,66, 11,82, 8,30, 6,39
Démultiplications finales	14,75 litres acier embouti	12,4 litres acier embouti	14,75 litres acier embouti
RESERVOIR D'ESSENCE	← 1,4 litre alliage léger moulé, boulonné sur carter moteur →		
HUILE	← Tube simple, semelle en acier embouti →		
CADRE	← Raccords malléables—Brasé et boulonné. →		
Fabrication	← Bras oscillant en 2 pièces. Amortisseurs à huile et ressorts réglables →		
Suspension			
HAUTEUR DE SELLE	73,6 cm.	81,2 cm.	75 cm.
EMPATTEMENT	134,6 cm.	136,5 cm.	136,5 cm.
GARDE AU SOL	13,9 cm.	25,4 cm.	15,2 cm.
FOURCHE	← Télescopique, amortisseurs à huile Teledraulic, amortisseurs à huile à double effet. Auto-lubrifiante. Bras glisseurs en alliage →		
SELLE BIPLACE	← Selle longue type compétition En alliage léger poli →		
GARDE BOUE	← Av. 3,00 x 19 Ar. 3,50 x 19 à tétines →		
ROUES	← Type compétition. Roulements à galets coniques →		
Pneus—Dunlop	← Av. 177,8 x 22,22 mm. Ar. 139,7 x 19 mm. →		
Moyeux et roulements	← Comme pour le modèle G2 →		
Freins	← 152,4 x 25,4 mm. →		
POIDS	← 146,25 kilogs →		
FINITION	← 143,45 kilogs →		
EQUIPEMENT	← Noire, réservoir rouge Cardinal liseré argent, coffre à outils rouge (sauf G2CS) Jantes; échappement, etc. chromés. Motif plastique 3 dimensions. Couvercles moteur, carter chaîne primaire polis. →		
FACULTATIF	← G2S Comme pour le modèle G2, mais réservoir avec panneaux chromés; carter de chaîne arrière et garde-boue chromés →		
SUPPLÉMENTS FACULTATIFS	← Réserve-pieds passager, feu stop, Compteur de vitesse, trousse à outils, pompe, manuel d'instruction, etc. →	← Trousse à outils, pompe, manuel d'instruction, etc. →	← Comme pour le modèle G2 →
ACCESSOIRES	← Réservoir noir filets argent →	← Rapports et pneus route →	← Réservoir noir filets argent →
	← Réservoir rouge, panneaux chromés, filets argent. →	← Compteur de vitesse, éclairage rapidement démontable, silencieux, plaques d'immatriculation, etc. →	← Comme pour G2 →
	← Filtre à air, pare-chocs, porte-bagages, sacoches, béquille latérale, etc. →	← — →	← Filtre à air, pare-chocs, porte-bagages, sacoches, etc. →

MATCHLESS	G3	G80	G3C	G80CS
A.J.S	16	18	16C	18CS
MOTEUR	← 347 cc. Monocylindres à culbuteurs 498 cc. →		← 347 cc. Monocylindres à culbuteurs 497 cc. →	
Alésage et course	69 mm. x 93 mm.	82,5 mm. x 93 mm.	69 mm. x 93 mm.	86 mm. x 85,5 mm.
Culasse	← En alliage léger moulée avec sièges de soupapes incorporés →		← Comme pour les modèles G3 et G80 →	
Soupapes	← angle de 82°; le reste comme le modèle G2, angle de 78 →		← Comme pour modèle G3 Comme pour modèle G80 →	
Réglage des soupapes	← Tiges en Hiduminium avec cuvettes en acier trempé vissées →		← Tiges en Hiduminium avec cuvettes en acier trempé vissées →	
Culbuteurs	← En acier trempé. Logés dans un boîtier démontable en alliage léger →		← Comme pour les modèles G3 et G80 →	
Cames	← Deux pignons entraînés par engrenages avec simple came →		← Comme pour les modèles G3 et G80 →	
Poussoirs ou basculeurs	← Type champignon en acier trempé →		← Type champignon en acier trempé →	
Cylindre	← Fonte fine, *profondes ailettes →		← En alliage léger avec chemise fonte →	
Piston	← En alliage léger avec 3 segments: 2 compression, 1 racleur d'huile. Segment du haute chromé →			
Rapport volumétrique	7,5	7,3	6,5	8,7
Bielle	← En acier forgé avec bague traitée →			
Roulement de bielle	← Triple rangée de galets avec cage Duralumin →			
Maneton	← En deux pièces. Bague en acier traité sur axe central en alliage d'acier à 85 tonnes →			
Embiellage	← Volants équilibrés individuellement →			
Paliers principaux	Côté entraînement: double roulement à billes avec cage. Côté distribution: bague bronze avec passage d'huile →		Deux à billes (CE) Lisse et à galets (CD)	
Pompe à huile	Piston plongeur rotatif alternatif à double effet. Alimentation sous pression à toutes les parties en mouvement →			
Echappement	← Simple échappement de 38 mm. de diam. Silencieux grand modèle. 44,5 mm. de diam. →		Tuyau de 38 mm. de diam., silencieux relevé	
CARBURATEUR—AMAL	27 mm. Monobloc 376/5	29,4 mm. Monobloc 389/1	27 mm. Monobloc 376/59T	34,92 mm. Grand Prix T5GP
ALLUMAGE	← Lucas Bobine MA6 avec commutateur de départ direct →		← Magnéto NCI étanche. Avance réglable à main →	
Bougie d'allumage K.L.G.	FE80	FE80	FE80	FE220
ELECTRICITÉ	← Alternateur Lucas R.M.15 →		Dynamo Lucas E3N 6v.	
Accumulateurs	← Lucas MLZ9E 13 amp/h. →		Lucas PUZ 7E/11 11 amp/h.	
Phare	← 178 mm. de diamètre. Ampoule double filament 30/24w. →		← Rapidement démontable de 178 mm. de diamètre. Ampoule double filament 30/24w. →	
Feux arrière et de stop	← Ampoule double filament 3/18w. →		← Ampoule double filament 3/18w. →	
Feux de ville et de compteur	← 3w. et 1,8w. →		← 3w. et 1,8w. →	
TRANSMISSION	← Boîte Matchless pivotante gros modèle à 4 vitesses →			
Rapports internes	← 2,56, 1,70, 1,22, 1,00 →		← 3,24, 2,44, 1,56, 1,00 2,56, 1,70, 1,22, 1,00 →	
Changement de vitesses	← Sélecteur enfermé. Levier réglable de commande au pied →			
Kick-starter	← D'une seule pièce →		← Repliable →	
Embrayage	← A disques multiples avec amortisseur de transmission caoutchouc du type à pales →			
Chaîne primaire	← 12,7 x 7,74 mm. dans carter alliage léger à bain d'huile →		← 12,7 x 7,74 mm. bain d'huile 12,7 x 7,74 mm. dans carter alliage léger à bain d'huile →	
Chaîne arrière	← 14,85, 9,85, 7,08, 5,80 12,80, 8,53, 6,13, 5,02 →		← 21,00, 15,80, 10,10, 6,48 15,87 x 9,65 mm. →	
Démultiplications finales	← 19,3 litres acier embouti →		← 9 litres alliage léger →	
RESERVOIR D'ESSENCE	← 2,25 litres, réservoir acier embouti →		← 1,6 litre, réservoir acier embouti →	
HUILE	← Double tube, berceau Duplex →		← Simple tube, berceau Duplex →	
CADRE	← Brasé et boulonné. Raccords malléables →		← Soudé - Brasé et boulonné. Raccords malléables →	
Fabrication	← Comme pour les modèles bicylindres →		← Ressorts longs de compétition réglables →	
Suspension	← 78,7 cm. 78,7 cm. →		← 81,2 cm. →	
HAUTEUR DE SELLE	← 140,3 cm. 140,3 cm. →		← 136,5 cm. →	
EMPATTEMENT	← 13,9 cm. 13,9 cm. →		← 25,4 cm. →	
GARDE AU SOL	← Comme pour les modèles bicylindres →		← Teledraulic, amortisseurs à huile →	
FOURCHE	← Caoutchouc mousse à 2 niveaux, recouverte de vynide →		← Selle compétition Dunlop →	
SELLE BIPLACE	← Acier. Une pièce de profonde section →		← En alliage léger poli →	
GARDE BOUE	← 3,25 x 19 Av. 3,25 x 19 Ar. 3,50 x 19 →		← Av. 2,75 x 21 Ar. 4,00 x 19 →	
ROUES	← Av. Strié Ar. Pavés →		← Trials Universal →	
Pneus—Dunlop	← Comme pour les modèles bicylindres →		← Spécial allégé. Galets coniques →	
Moyeux et roulements	← 177,8 x 22,22 cm. →			
Freins	← 171,9 kilogs 177,3 kilogs →		← 137,7 kilogs →	
POIDS	← Réservoir noir avec liseré argent, jantes, échappement, etc. chromés. Motif plastique 3 dimensions. Couvercle de distribution, carter de chaîne, bras de fourche polis. →		← Comme modèles G3 et G80, mais décalque réservoir "M" ailé, carter de chaîne émailé. →	
FINITION	← Réserve-pieds passager, compteur de vitesse, trousse à outils, pompe, manuel d'instruction, etc. →		← Compteur de vitesse, trousse à outils, pompe à pneus, manuel d'instruction; etc. →	
EQUIPEMENT	← Rapports et suspension sidecar. Piston basse compression. →		← Pneus, roues standard, piston haute compression, cames standard. →	
FACULTATIF	← Réservoir d'essence, garde-boue rouge Cardinal avec panneaux de réservoir chromés et bordure noire. Comme ci-dessus mais avec réservoir deux tons en rouge et blanc. Panneaux de réservoir chromés, bordure rouge sur réservoir standard noir. Roue arrière à broche. →		← Eclairage électrique rapidement démontable →	
SUPPLÉMENTS FACULTATIFS	← Filtre à air, frein de direction, pare-chocs, anti-vol de direction, porte-bagages, sacoches, etc. →		← Pneu, roues, réservoir d'essence, pignon moteur standard. →	
ACCESSOIRES			← Eclairage rapidement démontable, roue arrière à broche, plaques d'immatriculation, silencieux, repose-pieds passager, feu stop, compte-tours. →	

MATCHLESS	G9	G12	G12 DE LUXE	G12 CSR
A.J.S	20	31	31 DE LUXE	31 CSR
MOTEUR	498 cc. Bicylindre à culbuteurs 66 mm. x 72,5 mm.		646 cc. Bicylindres à culbuteurs 72 mm. x 79,3 mm.	
Alésage et course	←		←	
Culasse	← Culasses séparées en alliage léger moulées avec sièges de soupapes incorporés →			
Soupapes	← Soupapes stellitees et chromées, à 80°, avec doubles ressorts hélicoïdaux →			
Réglage des soupapes	← Axes de culbuteurs sur excentriques →			
Culbuteurs	← D'une seule pièce, en acier matricé. Couvercles de culbuteurs démontables en alliage léger →			
Cames	← Arbres à cames admission et échappement séparés entraînés par engrenages →			
Poussoirs ou basculeurs	← Leviers en alliage d'acier trempé commandant des tiges en Hiduminium →			
Cylindre	← Cylindres séparés en fonte fine avec passages intérieurs pour les tiges de culbuteurs →			
Piston	← En alliage léger avec 3 segments: 2 compression, 1 racleur d'huile. Segment du haut chromé →			
Rapport volumétrique	8,0	7,5	7,5	8,5
Bielle	← Deux pièces en alliage léger forgé →			
Roulement de bielle	← Vandervell. Bronze recouvert de Indium projeté →			
Maneton	← Formant une seule pièce avec le vilebrequin →			
Embiellage	← D'une pièce en alliage d'acier, à trois paliers, équilibré statiquement et dynamiquement →			
Paliers principaux	← Deux de grand diamètre à galets. Palier central lisse avec distribution d'huile →			
Pompe à huile	← Deux pompes à huile à engrenages entraînés par les arbres à cames. Alimentation sous pression à toutes les parties en mouvement →			
Echappement	← Tuyaux séparés de 38 mm. (G9) 41 mm. (G12) silencieux type mégaphone Matchless →		← Tubes d'échappement couplés de 41 mm. de diam. 28,6 mm. Monobloc 389/22 →	
CARBURATEUR—AMAL	25,4 mm. Monobloc 376/6		28,6 mm. Monobloc 389/18	
ALLUMAGE	← Lucas Bobine MA6 avec commutateur de départ direct →		← Magnéto Lucas K2F. Avance réglable à main →	
Bougie d'allumage K.L.G.	FE80	FE80	FE80	FE220
ELECTRICITÉ	← Alternateur Lucas R.M.15 →		← Dynamo Lucas E3L 6v. →	
Accumulateurs	← Lucas MLZ9E 13 amp/h. →		← Lucas MLZ9E 13 amp/h. →	
Phare	← 178 mm. diam. Ampoule double filament 30/24w. →			
Feux arrière et de stop	← Ampoule double filament 3/18w. →			
Feux de ville et de compteur	← 3w. et 1,8w. →			
TRANSMISSION	← Boîte Matchless pivotante gros modèle à quatre vitesses →			
Rapports internes	← 2,56, 1,70, 1,22, 1,00 →			
Changement de vitesses	← Sélecteur enfermé. Levier réglable de commande au pied →			
Kick-starter	← D'une seule pièce →			
Embrayage	← A disques multiples avec amortisseur de transmission caoutchouc du type à pales →		← Repliable →	
Chaîne primaire	← 12,7 x 7,74 mm. dans carter alliage léger à bain d'huile →			
Chaîne arrière	← 15,87 x 9,65 mm. Carter de chaîne acier de profonde section →			
Démultiplications finales	← 12,23, 8,13, 5,83, 4,78 →			
RESERVOIR D'ESSENCE	← 19,3 litres acier embouti →			
HUILE	← 2,25 litres, réservoir acier embouti →		← 2,5 litres, réservoir acier embouti →	
CADRE	← Double tube, berceau Duplex →			
Fabrication	← Brasé et boulonné. Raccords malléables →			
Suspension	← Robuste bras oscillant, bagues du pivot autolubrifiées, amortisseurs à huile et ressorts réglables →			
HAUTEUR DE SELLE	78,7 cm.	78,7 cm.	78,7 cm.	78,7 cm.
EMPATTEMENT	140,3 cm.	140,3 cm.	140,3 cm.	140,3 cm.
GARDE AU SOL	13,9 cm.	13,9 cm.	13,9 cm.	13,9 cm.
FOURCHE	← Teledraulic gros modèle, amortisseurs à huile à double effet, auto-graissage. Bras glisseurs en alliage →			
SELLE BIPLACE	← Caoutchouc moulé à deux niveaux, recouverte de vynide noir avec liséré blanc sur une monture en acier →		← Selle longue type compétition En alliage léger poli →	
GARDE BOUE	← Acier. Une pièce de profonde section →			
ROUES	← Av. 3,25 x 19		← Ar. 3,50 x 19	
Pneus—Dunlop	← Av. Strie		← Ar. Pavé's	
Moyeux et roulements	← Pleine largeur alliage léger. Galet conique. Rayons à tête droite →		← Comme pour modèle G12 mais arrière à broche →	
Freins	177,8 x 22,22 cm.	177,8 x 22,22 cm.	177,8 x 22,22 cm.	177,8 x 22,22 cm.
POIDS	179,1 kilogs	181,35 kilogs	182,25 kilogs	174,6 kilogs
FINITION	← Réservoir noir avec liséré argent. Jantes, échappement, etc. chromés. Couvercle de distribution, carter de chaîne, bras de fourche polis. →		← Comme pour G9 et G12 mais avec panneaux de réservoir chromés →	
EQUIPEMENT	← Repose-pieds passager, compteur de vitesse, trousse à outils, pompe, manuel d'instruction, etc. →			
FACULTATIF	← Rapports et suspension sidecar. Pistons haute et basse compression →			
SUPLÉMENTS FACULTATIFS	← Réservoir noir standard avec panneaux chromés avec bordure rouge (sauf G12 De Luxe), pistons haute compression, tuyaux d'échappement couplés. →		← Roue arrière à broche, réservoir compétition de 9 ou 13,5 litres, Compteur-tours. →	
ACCESSOIRES	← Filtre à air, pare-chocs, anti-voil de direction, frein de direction, porte-bagages, sacoches, etc. →			

LAMBRETTA

125 L. I.
175 T.V.

La diffusion en France des scooters Lambretta est assurée par la S.A.F.D. qui a conservé le réseau commercial de la Lambretta S.A.F.

Deux modèles sont présentés : 125 et 175 cm³ pour lesquels la plupart des éléments sont communs.

En outre la S.A.F.D. dispose de la fourgonnette 3 roues équipée du groupe moteur 175 cm³ doté ici d'une boîte de vitesses équipée d'une marche arrière.

Les scooters 125 et 175 cm³.

Dans les deux cylindrées, 125 et 175 cm³, le moteur est composé de pièces identiques, seules diffèrent les cotes d'alésage, la puissance effective ainsi que les rapports de démultiplication de la boîte à 4 vitesses.

La boîte de vitesses ainsi que le lanceur sont montés directement dans l'axe de la roue arrière.

Le moteur 125 L. I.

Dans la version 125 L.I., le moteur Lambretta développe 5,2 CV à 5200 tr/mn (alésage 52, course 58 mm).

Le moteur 175 T.V.

Le moteur 175 cm³ fournit 8,6 CV à 6000 tr/mn (alésage 62, course 68 mm). Cette puissance doit être suffisante pour assurer au scooter une confortable vitesse de croisière.

Les caractéristiques communes.

Parmi les caractéristiques communes aux deux cylindrées notons la transmission primaire réalisée par une chaîne Duplex qui relie le pignon moteur à une couronne solidaire de l'embrayage placée légèrement en

avant de l'axe de la roue arrière. Deux tendeurs et un bain d'huile assurent un fonctionnement silencieux.

Dans le système d'admission l'air arrive au carburateur en passant par un orifice situé sous la selle du passager, emprunte un canal formé par un réservoir et un filtre (formant ainsi une chambre de tranquillisation).

D'autre part, le graissage par incorporation d'huile à l'essence se trouve assuré par un très faible pourcentage

d'huile (2 ou 4 % suivant la cylindrée).

La boîte de vitesses comporte 4 rapports commandés par une poignée tournante. La liaison entre la poignée tournante et la boîte étant assurée par deux transmissions flexibles.

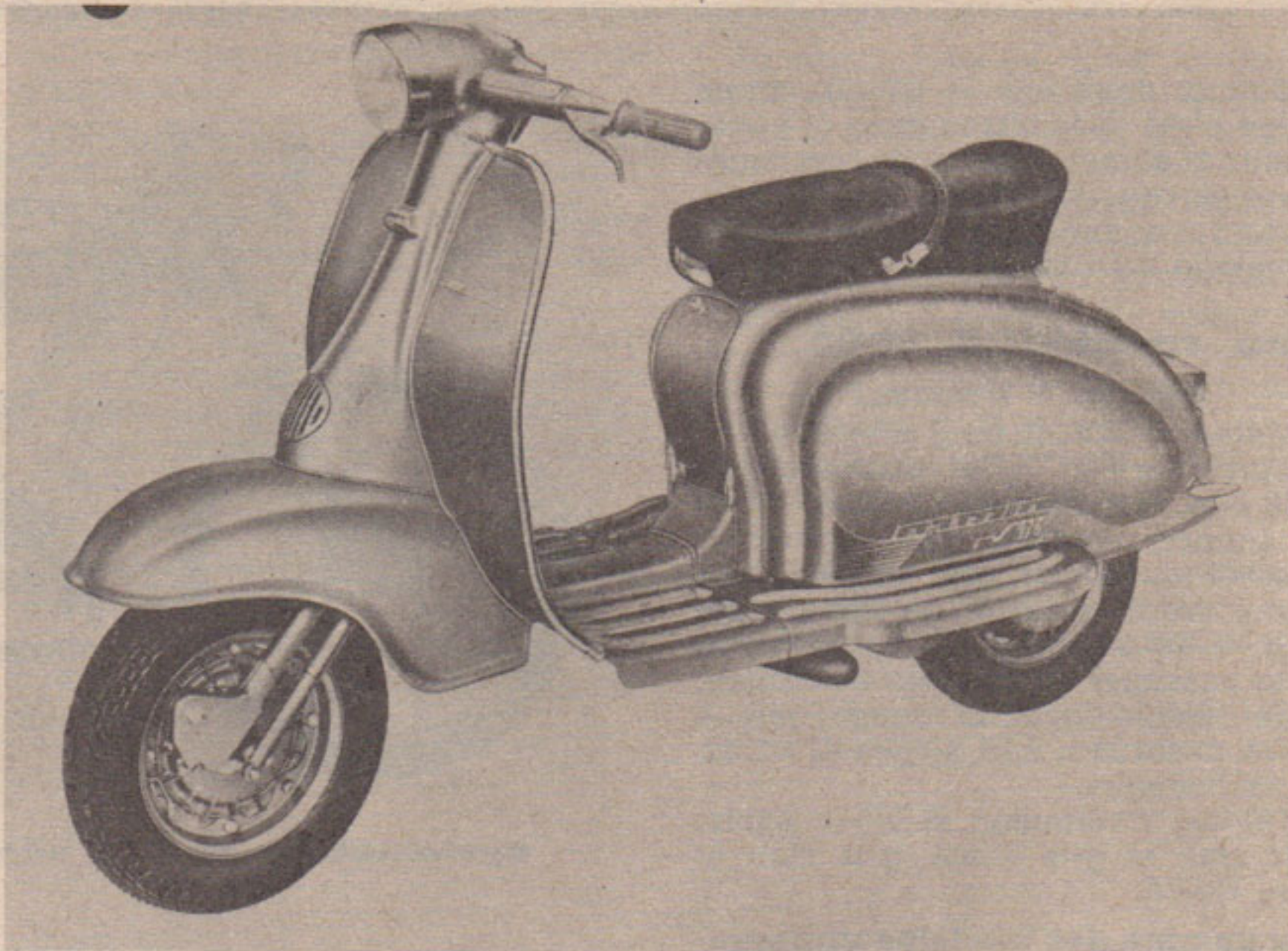
Le kick starter engrène sur l'arbre primaire de la boîte dont les pignons sont placés sur l'axe de roue qui se trouve directement actionné. Il n'y a donc pas de transmission secondaire.

La carrosserie et les suspensions.

La suspension avant conserve certaines analogies avec celle du modèle L.D., du moins en ce qui concerne le type à roue tirée : son effet se trouve renforcé sur le modèle 175 T.V. par deux amortisseurs hydrauliques montés parallèlement aux fourreaux de la fourche avant.

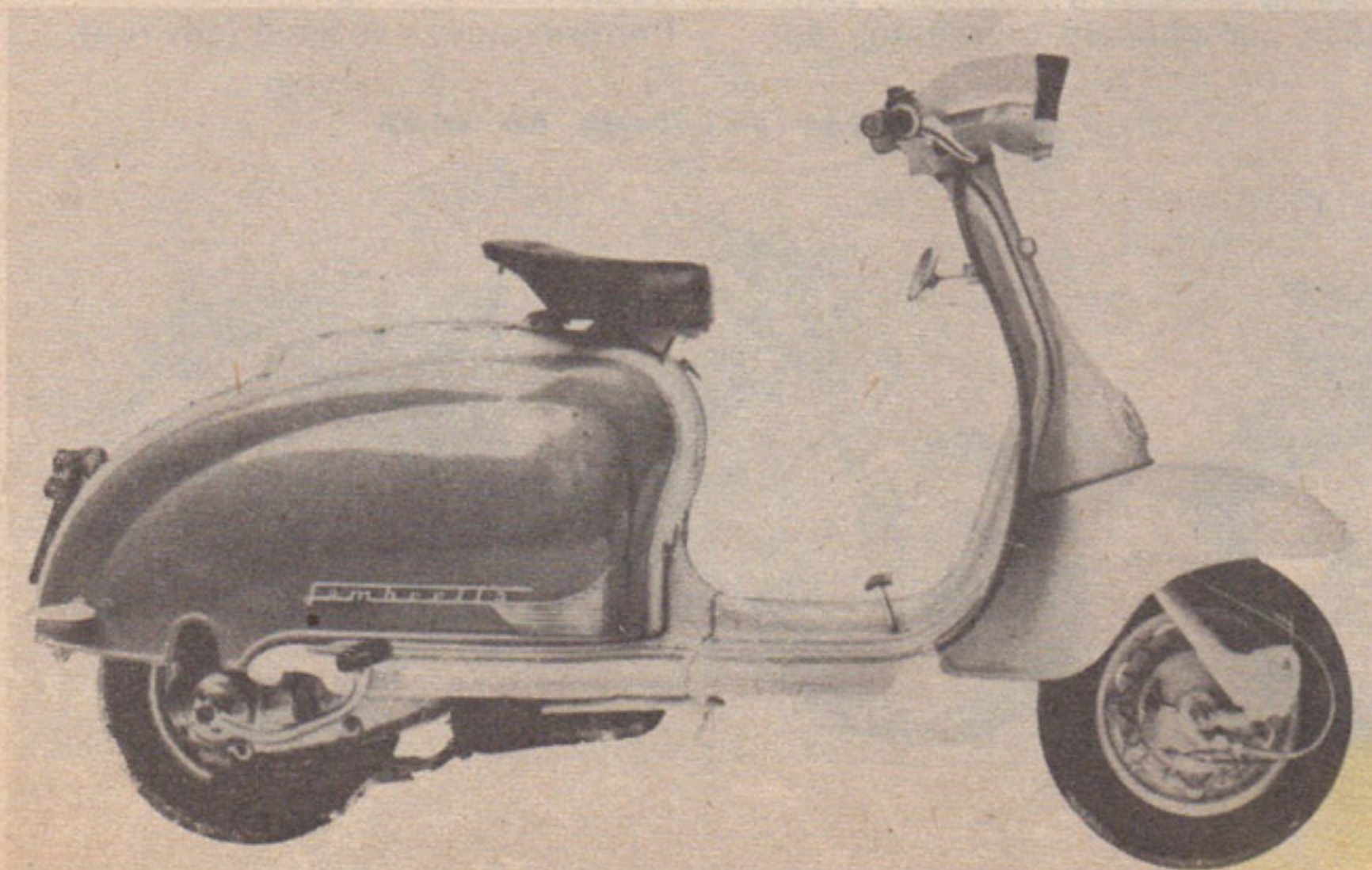
Le guidon formé d'une coquille en alliage supporte le projecteur incorporé, ce qui représente aussi un changement important, le faisceau lumineux étant en effet solidaire de l'orientation du guidon et non plus fixé sur le tablier avant.

De l'équipement nous relèverons encore la dimension des roues de 10", les freins dont les tambours sont munis d'ailettes extérieures de refroidissement ; l'éclairage par batterie et la selle double (sur le 175 seulement).



Le 175 T.V. que l'on reconnaît extérieurement à son amortisseur de suspension avant.

Le 125, L. I., remarquons la pédale de kick en bout d'arbre moteur.



F. N.

Cyclomoteurs : Utilitaires, Rocket

Scooter : Princess

Vélocycle : Sport 75 cm³

Depuis deux ans la célèbre firme belge s'est spécialisée dans la construction d'une gamme de cyclomoteurs auxquels s'ajoute un vélomoteur. Tous sont dotés d'un moteur « maison » en 50 cm³ et 75 cm³.

Les modèles 1962

Scooter " Princess "

Moteur 3 CV, 2 ou 3 vitesses.

Carénage en tôle emboutie de 8/10 mm, accès au carburateur, phare et guidon carénés avec compteur kilométrique incorporé, garde-chaîne fermé avec ouverture de visite, selle duo avec dragonne, repose-pieds pour passager, avertisseur électrique, tube d'échappement long, pneus noirs, avant 23 x 2,25, arrière 23 x 2,50, porte-bagages.

Teintes : vermillon et blanc sable, gris clair et gris foncé, gris clair et bleu foncé.

La gamme des modèles utilitaire

Moteur 2,2 CV, 2 ou 3 vitesses.

Phare caréné, selle pilote suspendue, réservoir avant, porte-bagages, timbre avertisseur, pneus noirs 23 x 2,00, compteur kilométrique et second siège sur demande.

Teintes : bleu gentiane et blanc sable, gris clair et bleu foncé.

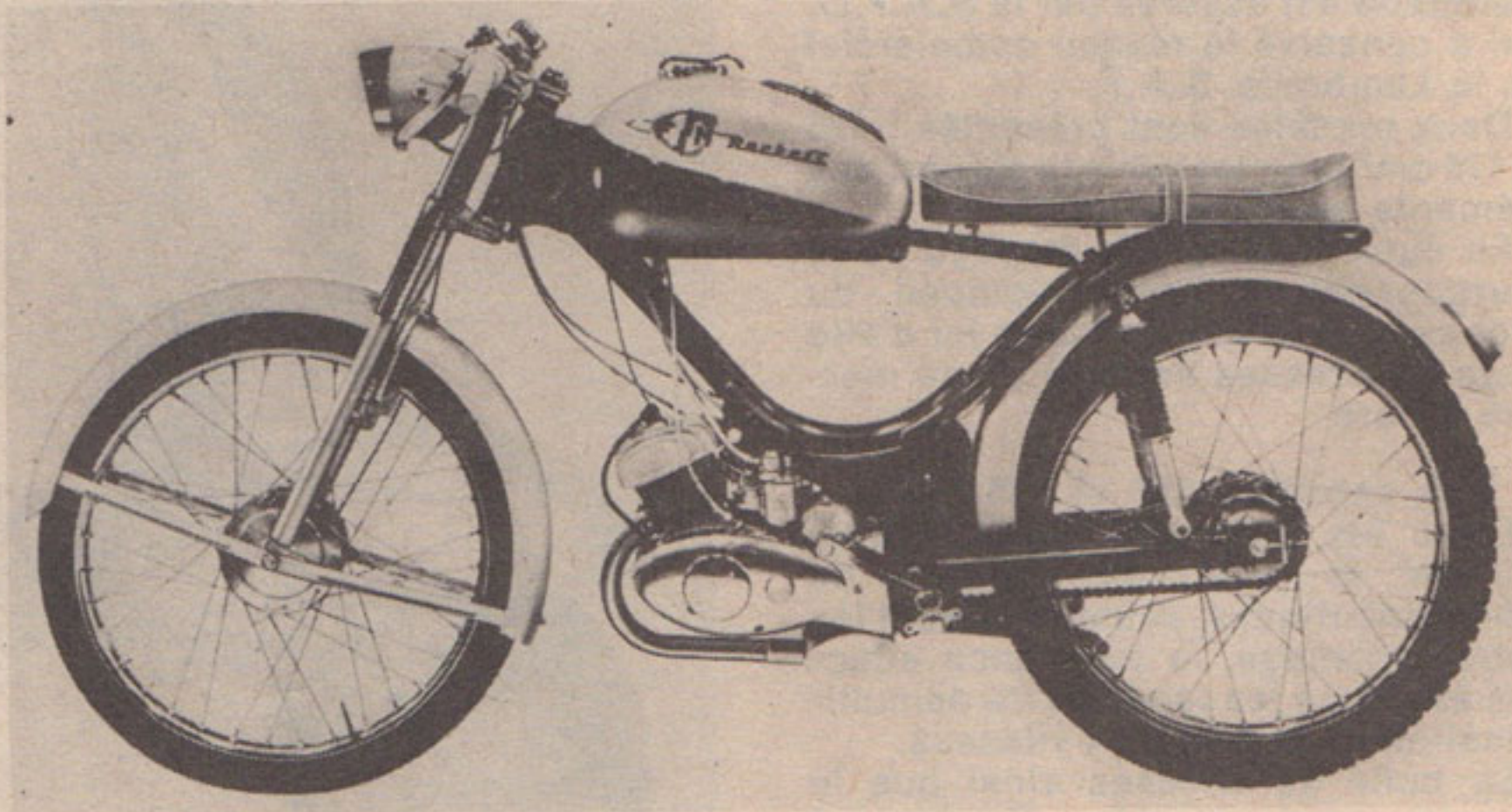
Luxe

Moteur 2,2 CV, 2 vitesses.

Phare caréné, guidon caréné avec compteur kilométrique, garde-chaîne fermé avec ouverture de visite, garde-boue enveloppants, selle suspendue, réservoir avant, porte-bagages, timbre avertisseurs, pneus flancs blancs 23 x 2,00, compteur kilométrique et second siège sur demande.

Teintes : jaune et blanc sable, vermillon et blanc sable, gris clair et gris foncé.

Le Vélocycle F. N. 75 cm³



Cyclomoteur F. N. - version sport - type Rocket

Rocket

Moteur « Sport », 3 CV, 3 vitesses.

Carénage en plastique teinté, réservoir en selle avec coffret à outils encastré, bouchon de remplissage à ouverture rapide, selle longue, guidon surbaissé, compteur kilométrique incorporé dans le phare, avertisseur électrique, tube d'échappement long, pneus noirs 23 x 2,00.

Teintes : cadre vermillon et réservoir crème.

Vélocycle 75 cm³

Moteur : F.N. 2 temps, alésage 44, course 49 mm, cylindrée 74,5 cm³, puissance 4,5 CV, filtre à air avec silencieux d'admission.

Boîte de vitesses à 3 rapports commandés par poignée tournante, rap-

ports de démultiplication : 1^{er} 12/58, 2^e 19/51, 3^e 24/46.

Démultiplication primaire : 10/29.

Démultiplication secondaire : 14/24.

Mise en marche : par kick starter.

Cadre : tubulaire.

Fourche avant : télescopique.

Fourche arrière : oscillante, amortisseur hydraulique.

Réservoir : 12 litres.

Selle : bi-place (repose-pieds arrière).

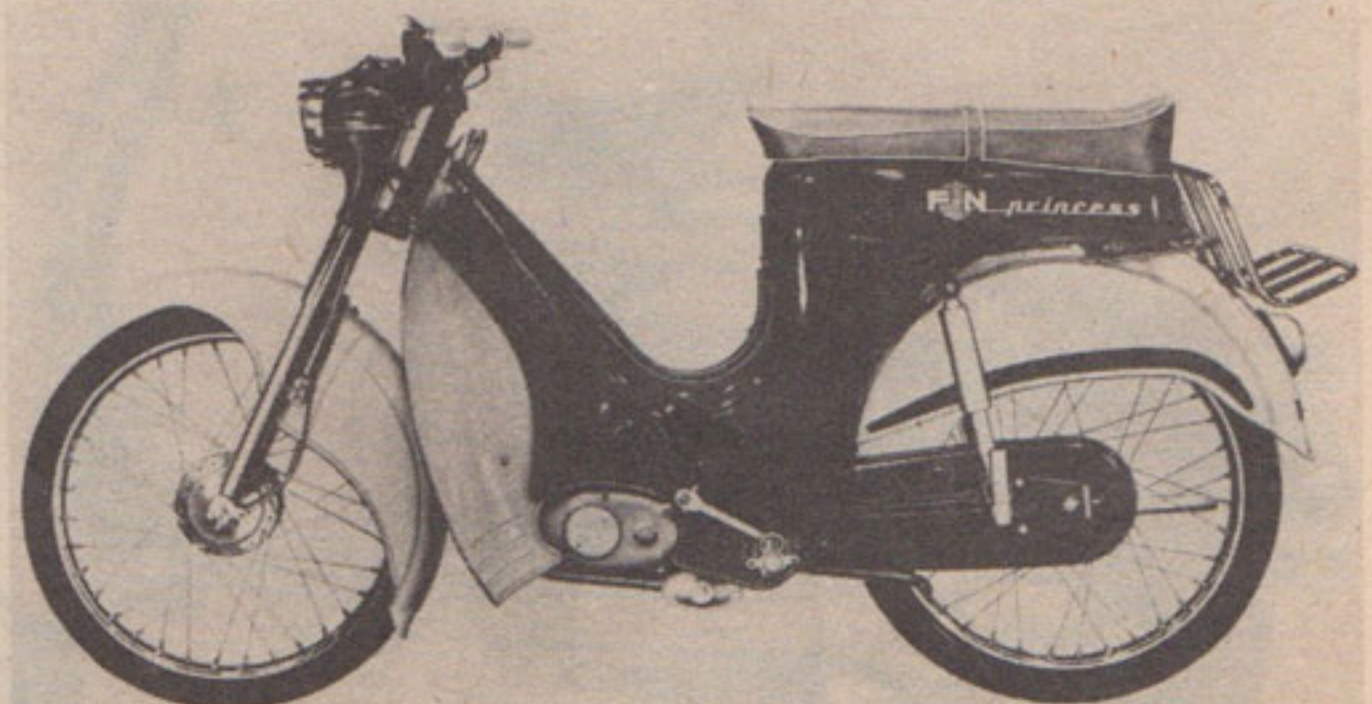
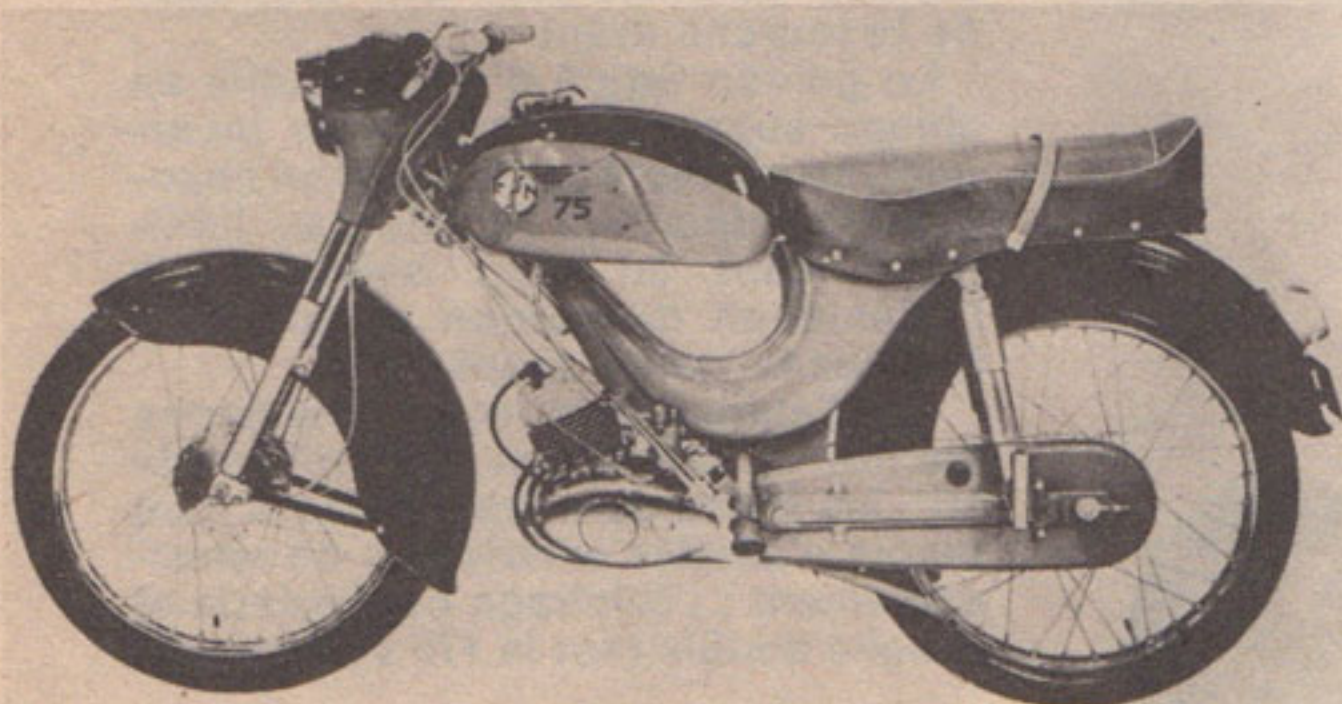
Roues : moyeux alu à broche, jantes acier chromé, pneus 23 x 2,5, freins tambour, commandes à l'avant par levier, à l'arrière par pédale.

Équipement électrique : volant magnétique 18 watts, projecteur de 130 mm.

Poids total : 74 kg.

Performances : 90 km/h (environ).

Le Scooter Princess 50 cm³



Rocket compétition.

Moteur « Compétition » 3 vitesses, culasse spéciale, carburateur dell'Orto \varnothing 16 mm, cadre allégé, guidon nitalier, selle longue, sans compteur kilométrique, pneus $23 \times 2,00$.

Accessoires : pédale et tringle de commande du frein arrière, pneu arrière « tout terrain » sur demande.

Teintes : gris clair et gris foncé.

L'éclaté ci-dessous montre comment à partir d'éléments moteurs identiques, F.N. réalise 2 versions du 50 cm³.

1 et 2 : commande de l'embrayage
3 : butée - 4 : trains de pignons de la boîte 2 vitesses - 5 : pignon de sortie de boîte 3 vitesses - 6 : pignon de sortie de boîte 2 vitesses - 7 : carter de transmission primaire - 8 : trains de pignon de la boîte à trois rapports.

Caractéristiques communes aux cyclomoteurs F. N.

Moteur : cycle 2 temps, cylindre en alu chromé dur, alésage 38,7, course 42 mm., cylindrée 49,4 cc., taux de compression 7 à 1. Régime normal de rotation 5.500 t/m., puissance 2,2 CV ou 3 CV suivant le diamètre de la pipe d'admission.

Carburateurs : Encarwi ou Bing, commandés par poignée tournante.

Embrayages à disques multiples garnis de pastilles liège et fonctionnant à bain d'huile.

Boîte de vitesses : à 2 ou 3 rapports suivant les modèles commandé par poignée tournante avec indicateur du rapport engagé. Transmission par câbles.

Dispositif de mise en marche : pédales et manivelles servant de kick starter.

Cache : Monotube de forte section. Fourche avant : télescopique à ressorts (course 100 mm.).

Fourche arrière : oscillante, amortisseurs à double ressorts hélicoïdaux (course 55 mm.).

Réservoir : 7 litres y compris 0,25 l. de réserve.

Roues : moyeux gros corps en alliage léger, nervurés, jantes 23×2 (acier), pneus 23×2 , $23 \times 2,25$, $23 \times 2,50$ (suivant le modèle).

Freins : à tambour \varnothing 104 mm., commandés à l'avant par levier au guidon, à l'arrière par rétropédalage.

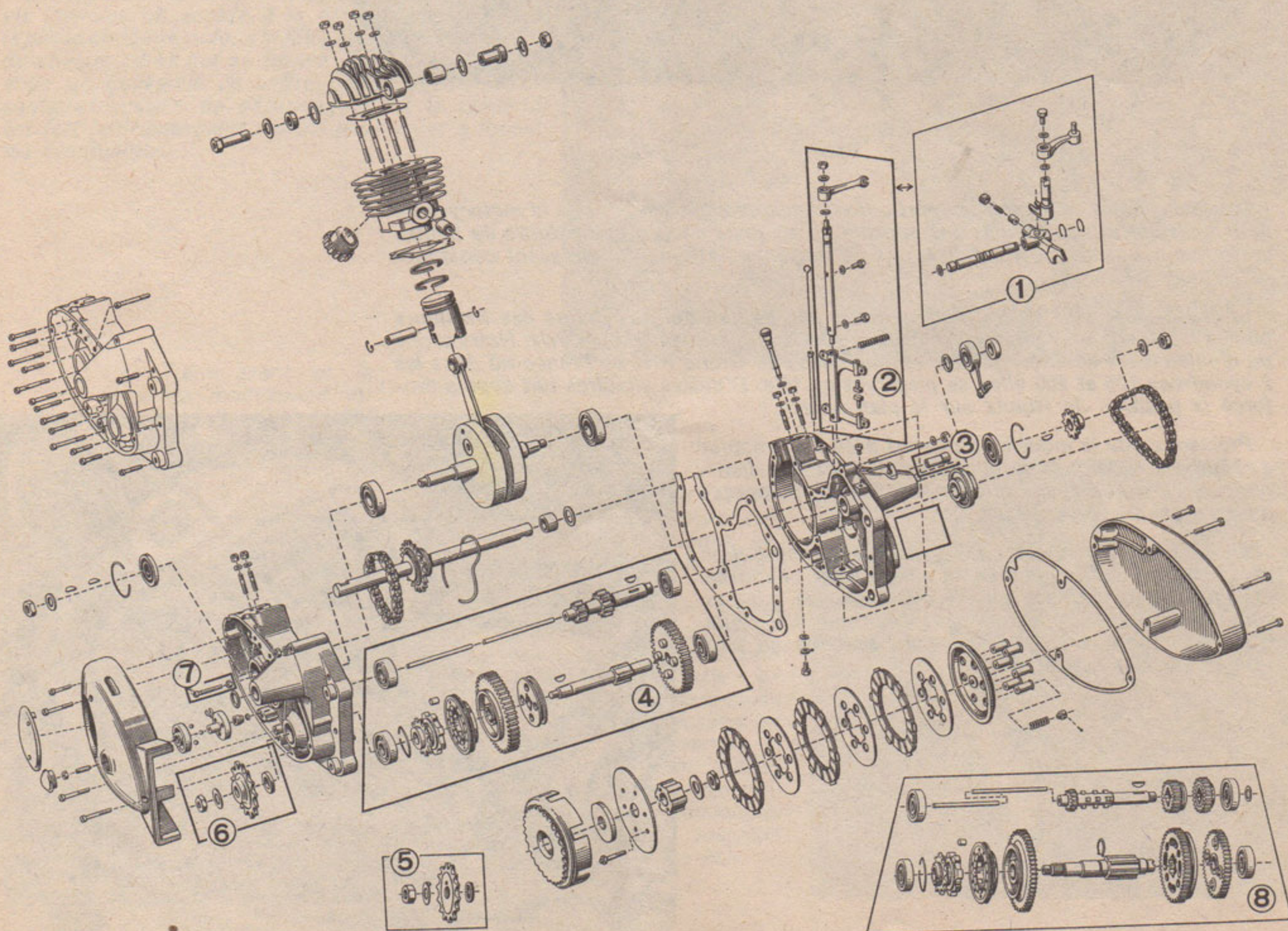
Équipement électrique : volant magnétique Miller, projecteur comportant une ampoule phare-code, commutateur au guidon.

Compteur kilométrique : indicateur de vitesse et totalisateur.

Anti-vol : Neiman.

Cotes et dimensions : empattement 1.150 m., longueur totale : 1.780 m., hauteur de selle : 0,850 (Rocket 0,750).

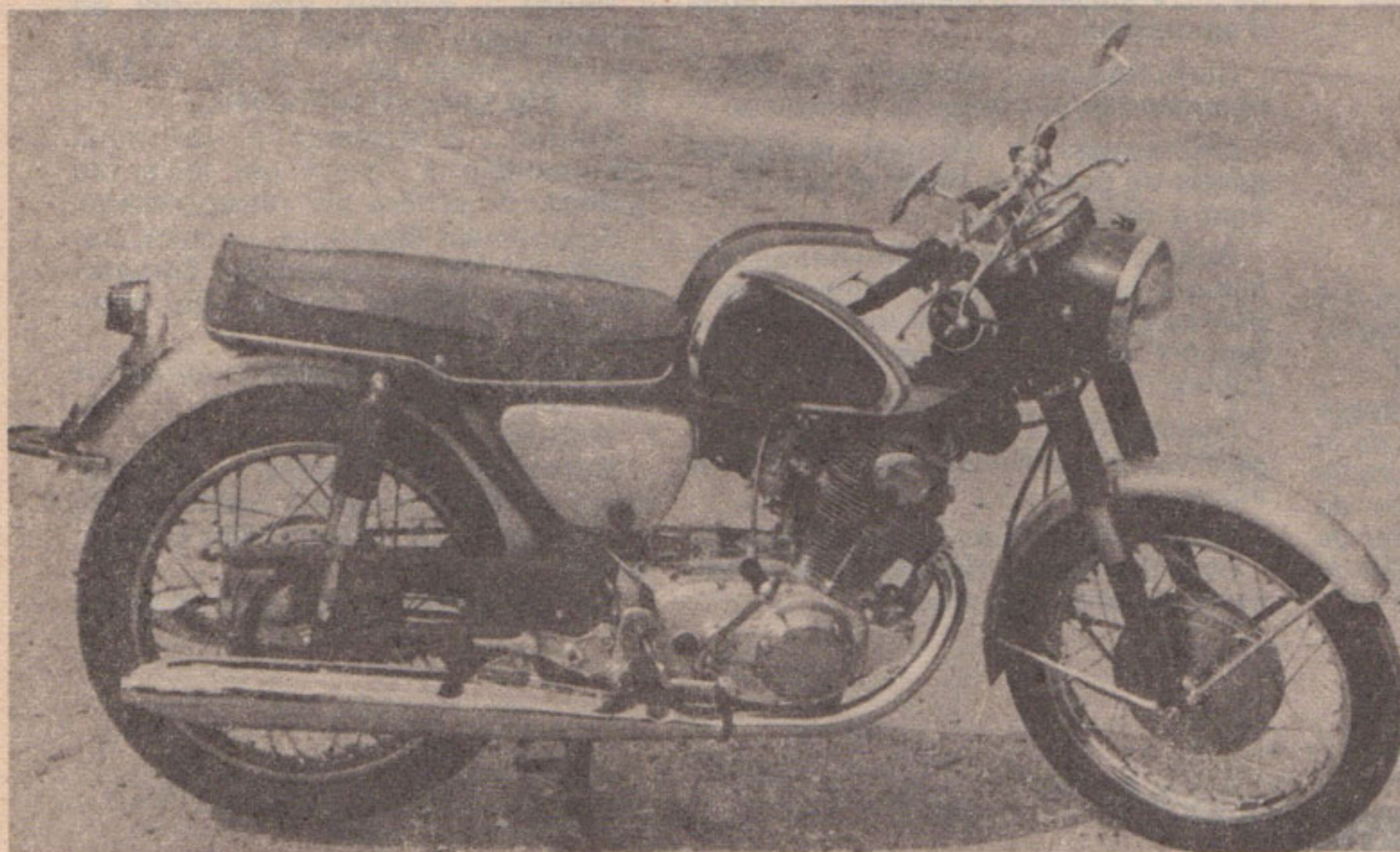
Consommation : 1,9 l. aux 100 km.



L'étonnante

H O N D A 2 5 0

Super sport



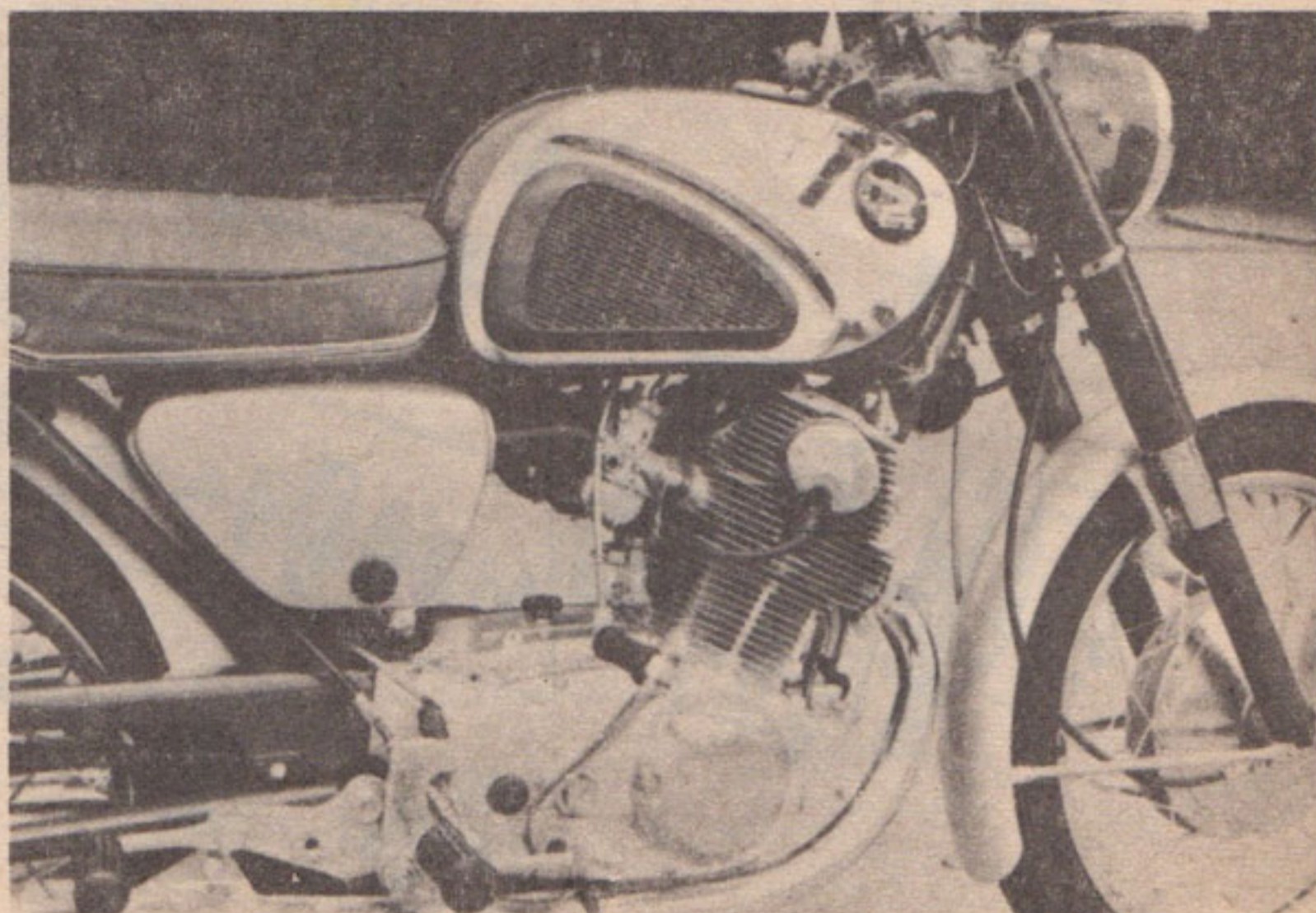
La 250 Honda Super-Sport ci-contre est en effet une machine étonnante par les performances routières qu'elle permet. L'un de ces derniers dimanche nous l'avons pilotée pendant près de 1.000 km. Annoncer des chiffres d'accélération de vitesses de pointe ou des moyennes pourraient paraître absolument irréalisables pour un moteur d'un quart de litre et pourtant ils sont à la portée de chacun tant cette machine est sûre, maniable et rapide. Supérieure à tout ce qui peut exister la 250 Super-Sport Honda est la concrétisation du progrès technique motocycliste...

Les réalisateurs de la Honda Sport ont en quelque sorte « repensé » la motocyclette pour l'adapter aux exigences des sportifs (il en reste encore !) amateurs de hautes performances sans que les réalisations de moyennes étonnantes puissent constituer un exploit.

La 250 Super-Sport est la réplique de la 250 course qui aux mains des meilleurs pilotes internationaux a remporté cette année la plupart des Grands Prix. Nous avons pu d'ailleurs les admirer (pilotes et machines) au Grand Prix de France où dans les 2 cylindrées 125 et 250 elles se placèrent en tête. D'autres victoires ont depuis renforcé la position de Honda sur le plan sportif.

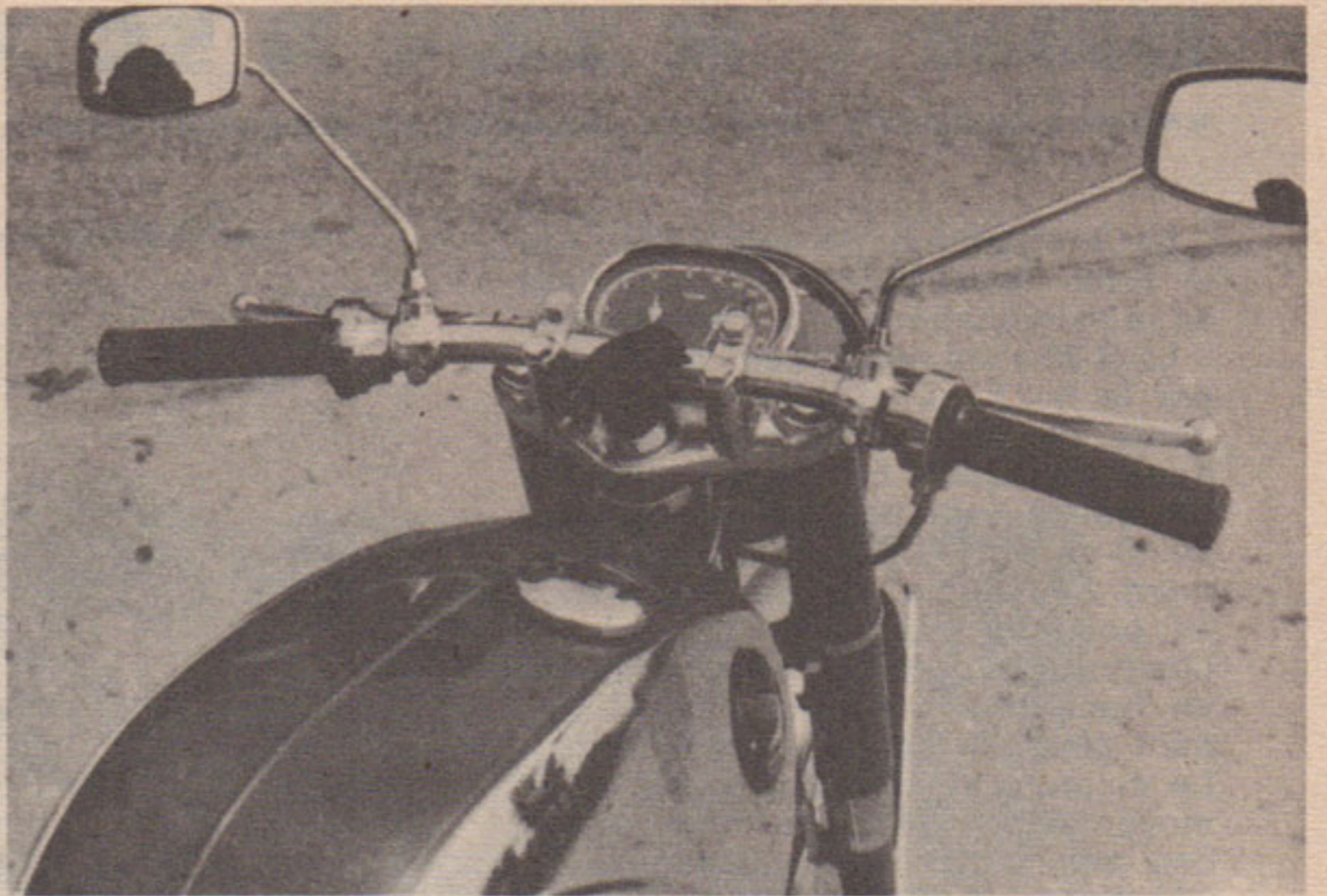
Précisons que le modèle course est doté d'un moteur 4 cylindres, 4 temps, 4 carburateurs sur lequel la distribution s'effectue par double A.C.T. La puissance effective est d'environ 45 CV.

En version sport c'est un 2 cylindres à distribution par simple A.C.T., cylindres en alliage léger chemisés. De même que pour les modèles tourisme la mise en route du moteur s'effectue par démarreur électrique. Cependant en cas de déficience du système on peut utiliser un kick starter.

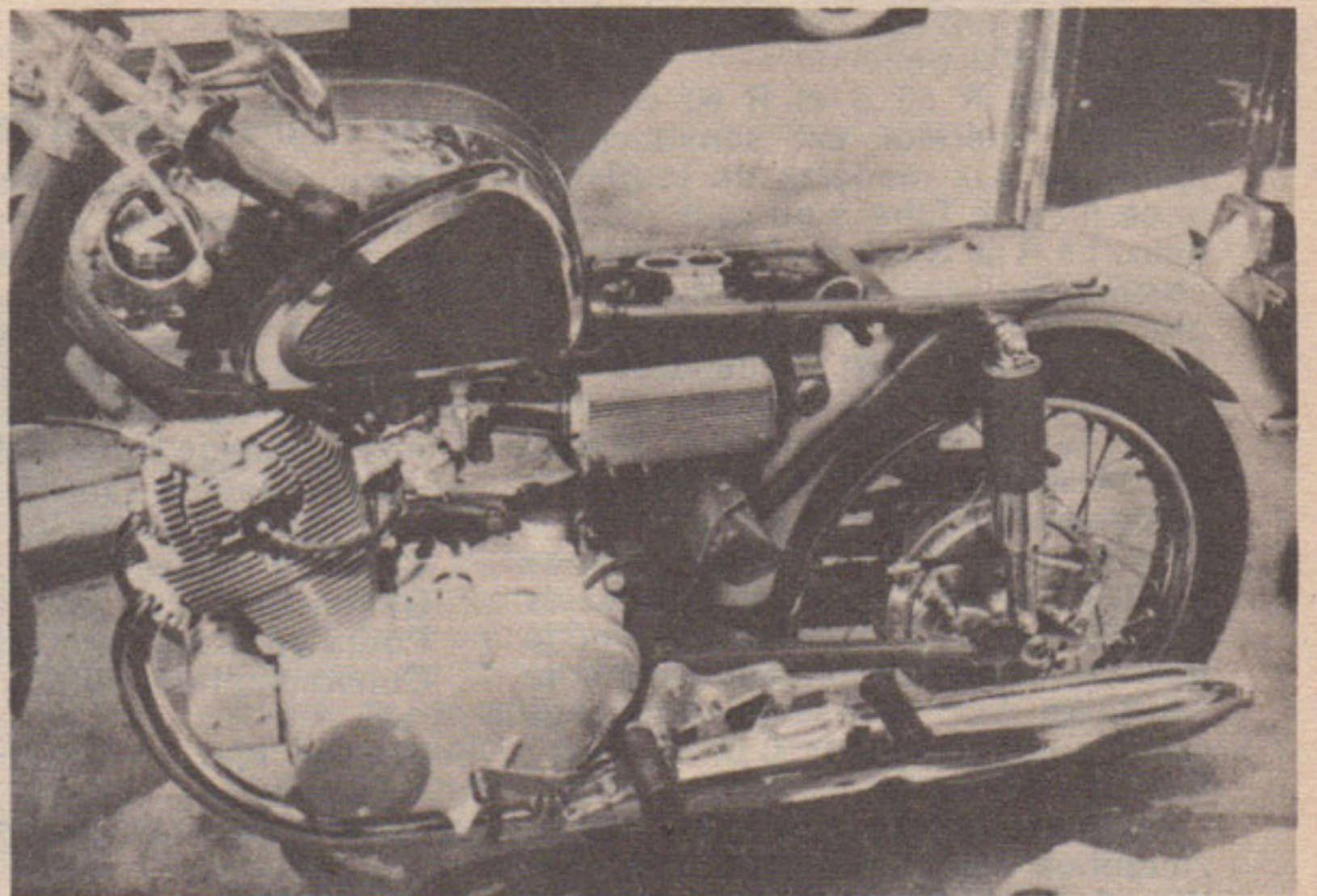


Le guidon a été étudié pour permettre la position tourisme et aussi pour la position effacée. Il est orientable. Les 2 rétroviseurs ne sont pas absolument indispensables, mais le frein de direction a son utilité. Le cadran au-dessus du phare réunit différents indicateurs (vitesse, compte-tours) et témoins lumineux. Notons que le compte-tours est plus précis que l'indicateur de vitesses. Cela s'explique car la prise de mouvement de l'indicateur de vitesses s'effectue sur le moyeu avant et celle du compte-tours sur l'arbre à cames.

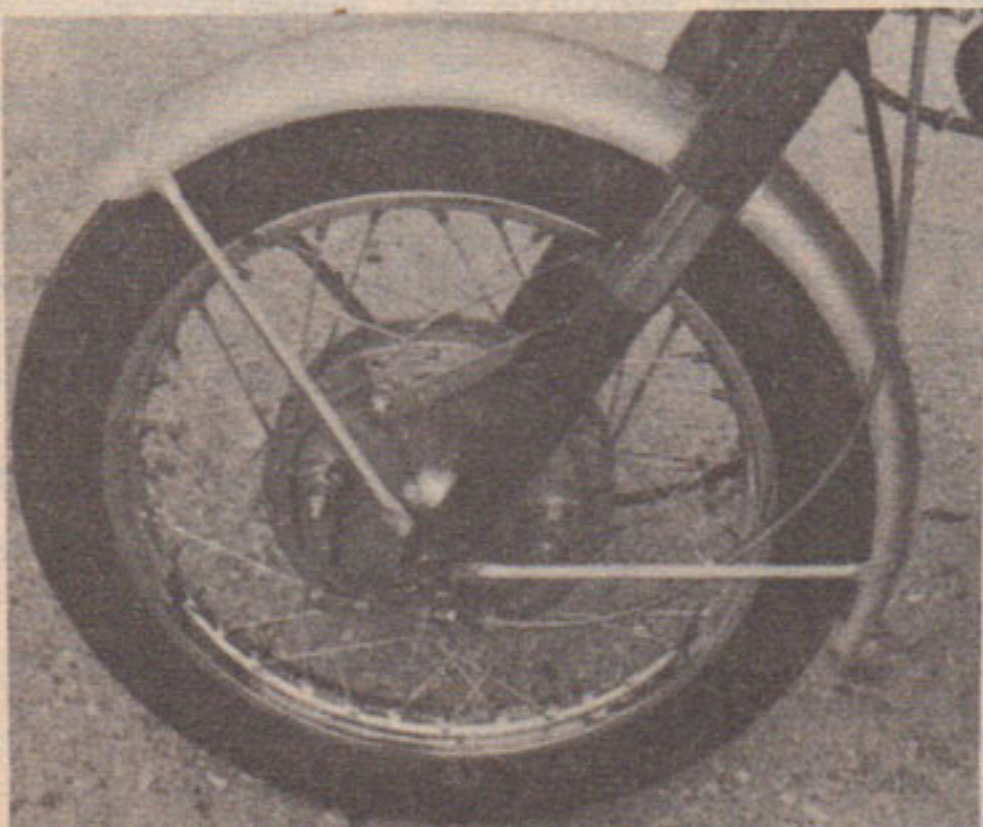
Au cours de notre randonnée nous avons maintenu l'aiguille des compte-tours dans la plupart des lignes droites entre 8.000 et 8.400 tr/mn en 4^e. Sur les intermédiaires on atteint souvent 9.000 tr/mn. Ceci correspond à une vitesse supérieure à 140 km/h (réels).



En déposant la selle à fixation rapide par deux vis latérales on accède à la partie électrique. Sur la photo ci-contre notons le filtre à air (il y en a 2, un de chaque côté) qui se trouve normalement abrité sous un couvercle de coffre. Au-dessous l'imposante «trousse» de dépannage dont le contenu est fort judicieusement assorti pour parer à toutes les éventualités.

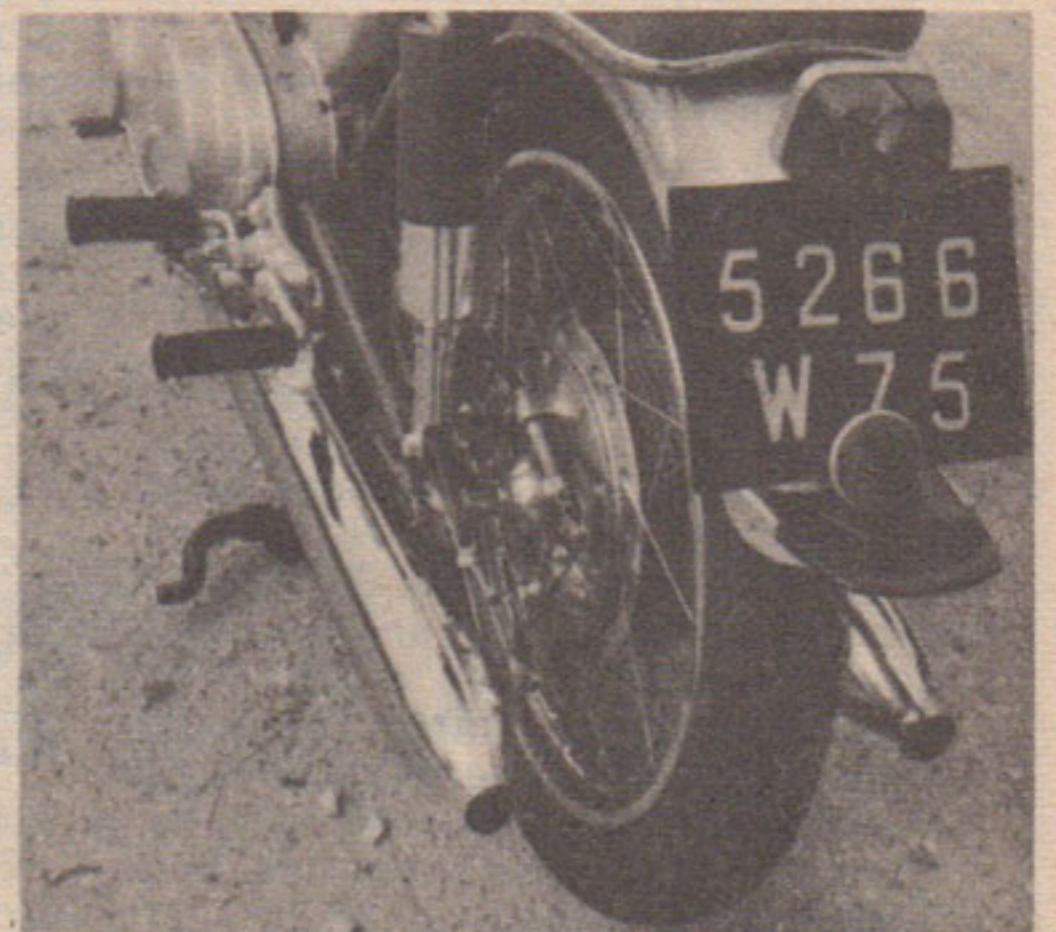


Le frein avant et la prise de mouvement du compteur. Les jantes sont en alliage léger. Notons la fixation du flasque de frein.



La suspension arrière oscillante comporte 2 éléments télescopiques réglables suivant la nature de l'utilisation.

Un pare-choc souple placé horizontalement sous le catadioptre prévient si l'on bute en reculant. Les repose-pieds arrière sont utilisables en duo ou pour prendre la position effacée. Toutefois en duo, la démultiplication est un peu longue ce qui rend la machine plus agréable en solo.



BMW : R 27 - R 50 - R 50 S - R 60 S

Le programme de fabrication de la firme munichoise est reconduit sans modifications pour l'année 1962.

La R 26 a été remplacée l'an dernier par la R 27 qui diffère de la précédente par de nombreuses modifications de détail. En premier lieu, la puissance indiquée est maintenant de 18 cv à 7.400 t/m, la vitesse maximum cataloguée passant à 120 km/h en position assise et 130 km/h en position couchée. Le rupteur monté en bout de vilebrequin est maintenant placé en bout d'arbre à cames. Le moteur est fixé élastiquement au moyen de sept blocs de caoutchouc ; ceci afin d'atténuer au maximum les vibrations, d'où l'appellation moteur flottant.

Les R 50 et R 60 demeurent inchangées. La puissance annoncée pour cette dernière au catalogue est de 30 cv à 5.800 t/m.

Enfin les R 50 S et R 60 S, dont l'aspect extérieur est sensiblement identique aux modèles de tourisme, si ce n'est le filtre à air plus volumineux. La R 50 S est, en fait, la version commercialisée des prototypes qui ont participé au Bol d'Or 1960 en catégorie Sport et nous trouvons sur ce modèle un embiellage renforcé, les carburateurs de \varnothing 26 mm (\varnothing 24 mm sur les R 50). Le taux de compression passe de 6,8 à 9,2 à 1. La puissance annoncée est de 35 cv à 7.600 t/m pour les R 50 S et 42 cv à 7.000 t/m pour la R 60 S dont le taux de compression est passé de 7,5 à 9,5 à 1. Vitesses annoncées (position couchée) : R 50 S, 160 km/h ; R 60 S, 175 km/h.

Notons, sur ces deux modèles, l'adoption d'un amortisseur de direction, à l'instar de la 250 Zundapp S et... de la Rennsport.

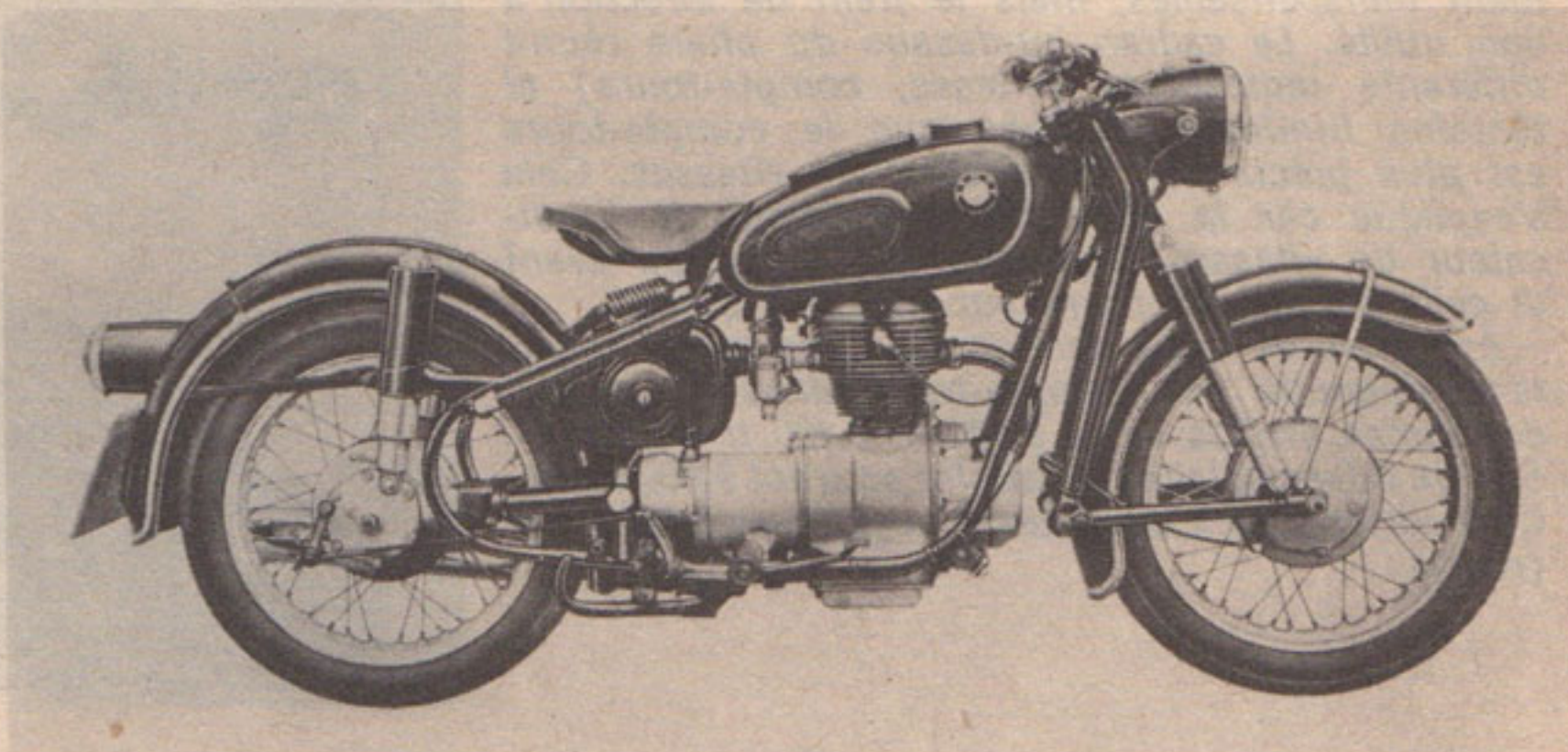
R 27 Tourisme-Sport 250 cm³ 18 cv

(3 cv fiscaux)
à "moteur flottant"

Cadre à suspension oscillante intégrale. Puissant monocylindre quatre temps, "moteur flottant". Boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Suspension avant et arrière à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. Jantes 18" en alliage léger. Moyeux-freins, en alliage léger. Coffre à outils verrouillable. Selle oscillante ou siège double (sur demande).

Équipement électrique : 6 V/60-90 W
Capacité du réservoir : 15 litres.
Dimensions des pneus : 3,25 x 18
Poids en ordre de marche : 162 kg.
Consommation selon normes DIN (70030) : 3,9 litres.

Vitesse max. : 130 km/h



Le modèle à moteur monocylindrique : R 27

R 50 Tourisme-Sport 500 cm³ 26 cv

Moteur bicylindre. Boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Cadre à suspension oscillante intégrale. Suspension avant et arrière à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. Jantes 18" en alliage léger poli. Moyeux-freins en alliage léger. Selle oscillante ou siège double (sur demande).

Installation électrique : 6 V/60-90 W
Capacité du réservoir : 17 litres
Dimensions des pneus : 3,5 x 18.
Poids en ordre de marche : 195 kg.
Consommation normalisée : 5,1 litres.

Vitesse max. : 140 km/h.

R 50 S Sport 500 cm³ 35 CV

(5 cv fiscaux)

Moteur bicylindre. Boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Cadre à suspension oscillante intégrale. Suspension avant et arrière à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. Amortisseur hydraulique de direction débranchable. Jantes 18" en alliage léger poli. Moyeux-freins en alliage léger. Selle oscillante ou siège double (sur demande).

Installation électrique : 6 V/60-90 W
Capacité du réservoir : 17 litres.
Dimensions des pneus : 3,5 x 18.
Poids en ordre de marche : 198 kg.
Consommation normalisée : 5,2 litres.

Vitesse max. : 160 km/h.

R 60 Tourisme-Sport 600 cm³ 30 CV

avec side-car "spécial"

BMW à roue suspendue. Moteur bicylindre. Boîte de vitesse à quatre rapports commandés par sélecteur

au pied. Cadre à suspension oscillante intégrale. Suspension avant et arrière à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. Side-car à roue suspendue. Suspension de la caisse par éléments de caoutchouc. Jantes 18" en alliage léger poli. Moyeux-freins en alliage léger. Frein hydraulique sur la roue du side-car. Selle oscillante ou siège double. Également livrable en solo.

Installation électrique : 6 V/60-90 W
Capacité du réservoir : 17 litres.
Dimensions des pneus : 3,5 x 18.
AR : 4,0 x 18 (side-car).
Poids en ordre de marche : 320 kg.
Consommation normalisée solo : 5 litres.

Vitesse max. avec side-car et 3 pers. : 110 km/h.

R 60 S Sport 600 cm³ 42 CV

Moteur bicylindre à haut rendement. Boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Cadre à suspension oscillante intégrale éprouvé en course.

Suspension avant et arrière à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. Amortisseur hydraulique de direction débranchable. Jantes 18" en alliage léger poli. Moyeux-freins en alliage léger. Guidon sport. Selle oscillante coussin sport ou siège double.

Installation électrique : 6 V/60-90 W
Capacité du réservoir : 17 litres.
Dimensions des pneus : 3,5 x 8.
Poids en ordre de marche : 202 kg.
Consommation normalisée : 5,3 litres.

Vitesse max. : 175 km/h.

AIACE 110

C'est un motofourgon spécialement étudié pour vos transports de charge réduites d'une façon économique.

Il se conduit aussi facilement qu'une bicyclette à moteur, mais supporte allègrement sa charge utile de 250 kg à 300 kg, sa stabilité est parfaite, ses performances sont étonnantes et sa facilité de conduite le met à la portée de tous. Une licence accordée sur simple demande vous permet d'utiliser votre Aiace.

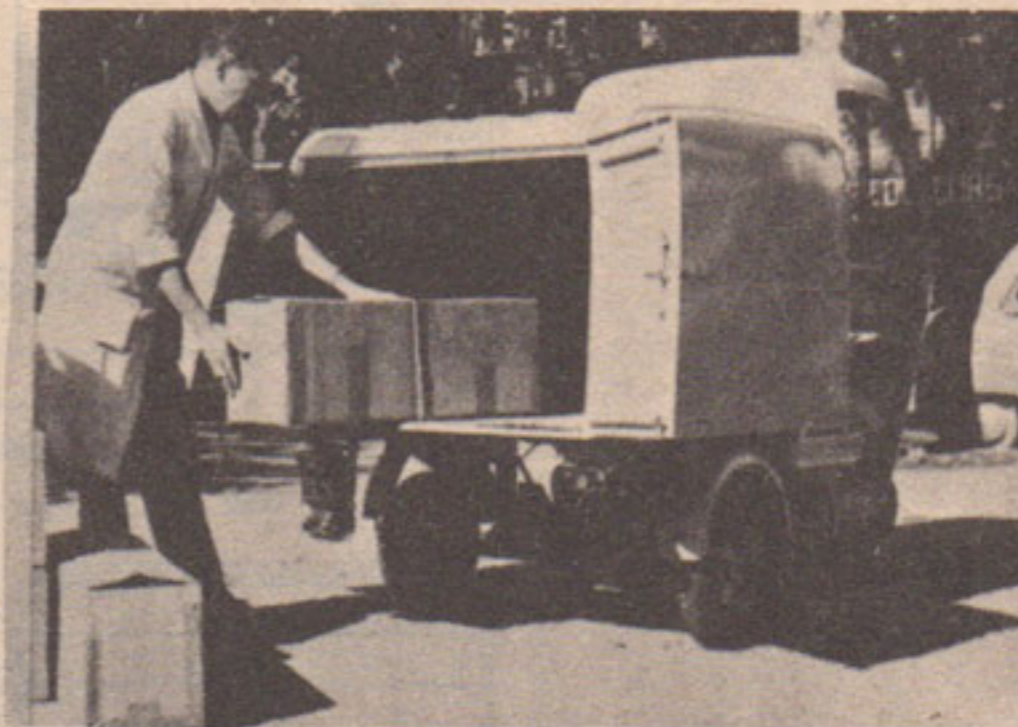
Il sera le complément indispensable au service de livraison d'une entreprise.

Le véhicule élégant et pratique nécessaire au fleuriste, à l'épicier, au commerçant et à tous.

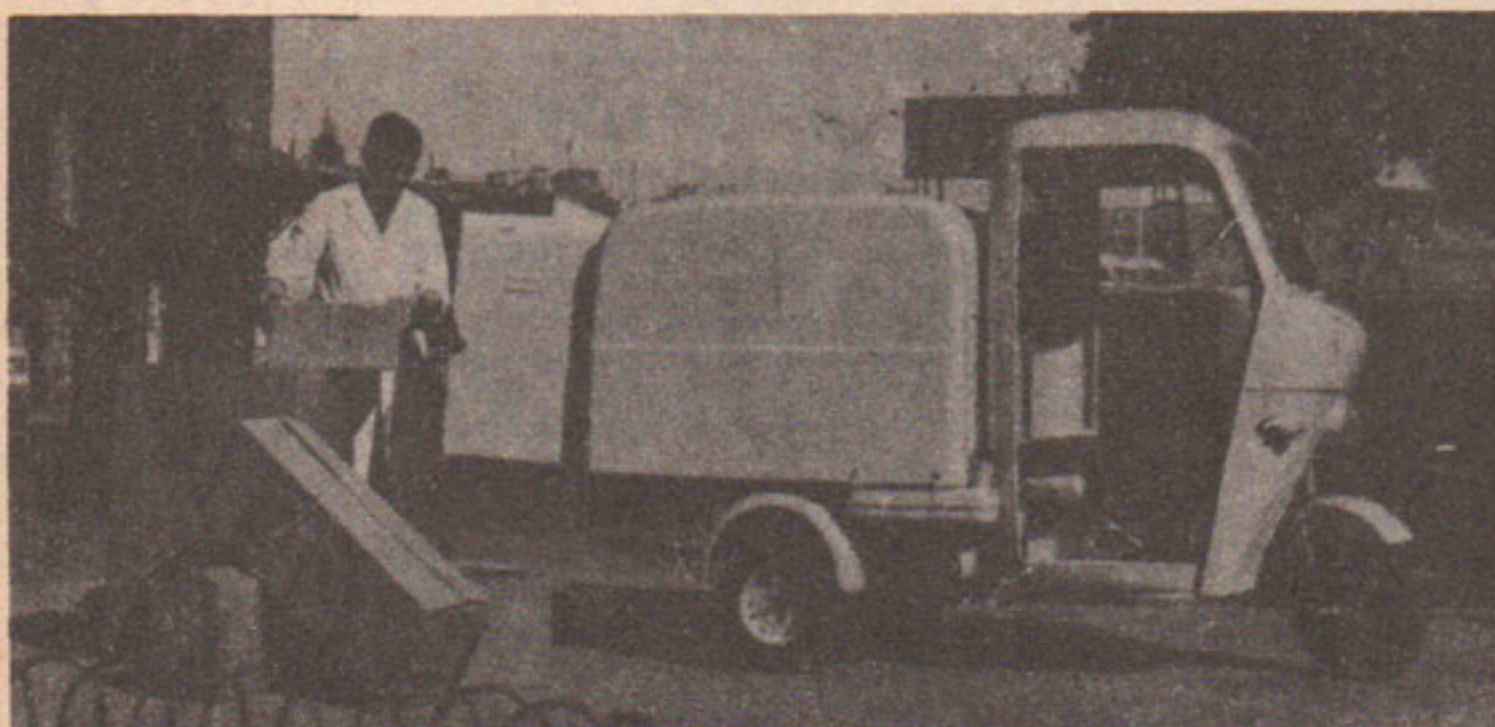
L'outil que l'on attendait pour les courses de la ferme où tous peuvent et voudront le piloter.

Ses caractéristiques mécaniques vous confirment ses avantages :

Robustesse : Châssis tout acier profilé, moteur puissant équipé d'un cylindre en alliage léger chromé dur



Changement rapide du nouveau moto-fourgon.



Le poste de conduite très accessible de l'AIACE 110

pratiquement inusable, allumage sans défaillance comme sur votre voiture.

Dynamique : Transporte facilement sa charge utile de 250 kg à 45 km/h, grâce à ses 4 CV 8 tout en conservant son cheval fiscal.

Pratique : Son encombrement réduit lui permet d'évoluer facilement et de se garer encore plus facilement « dans les zones bleues, par exemple ». De plus son conducteur est parfaitement à l'abri des intempéries dans une cabine spacieuse où rien ne manque. Tableau de bord avec compteurs, indicateur électrique de direction avec voyant lumineux, avertisseur, contacteur de phares avec inverseur phare-code, contact formant antivol, frein de direction permettant une conduite parfaite sur mauvaises routes sans oublier une suspension très souple à l'avant et bien adaptée à sa charge à l'arrière par ses amortisseurs hydrauliques.

BSA STOCKIST

D^r J. CHARRIER, International de Moto-Cross

MOTOS ET PIÈCES DISPONIBLES

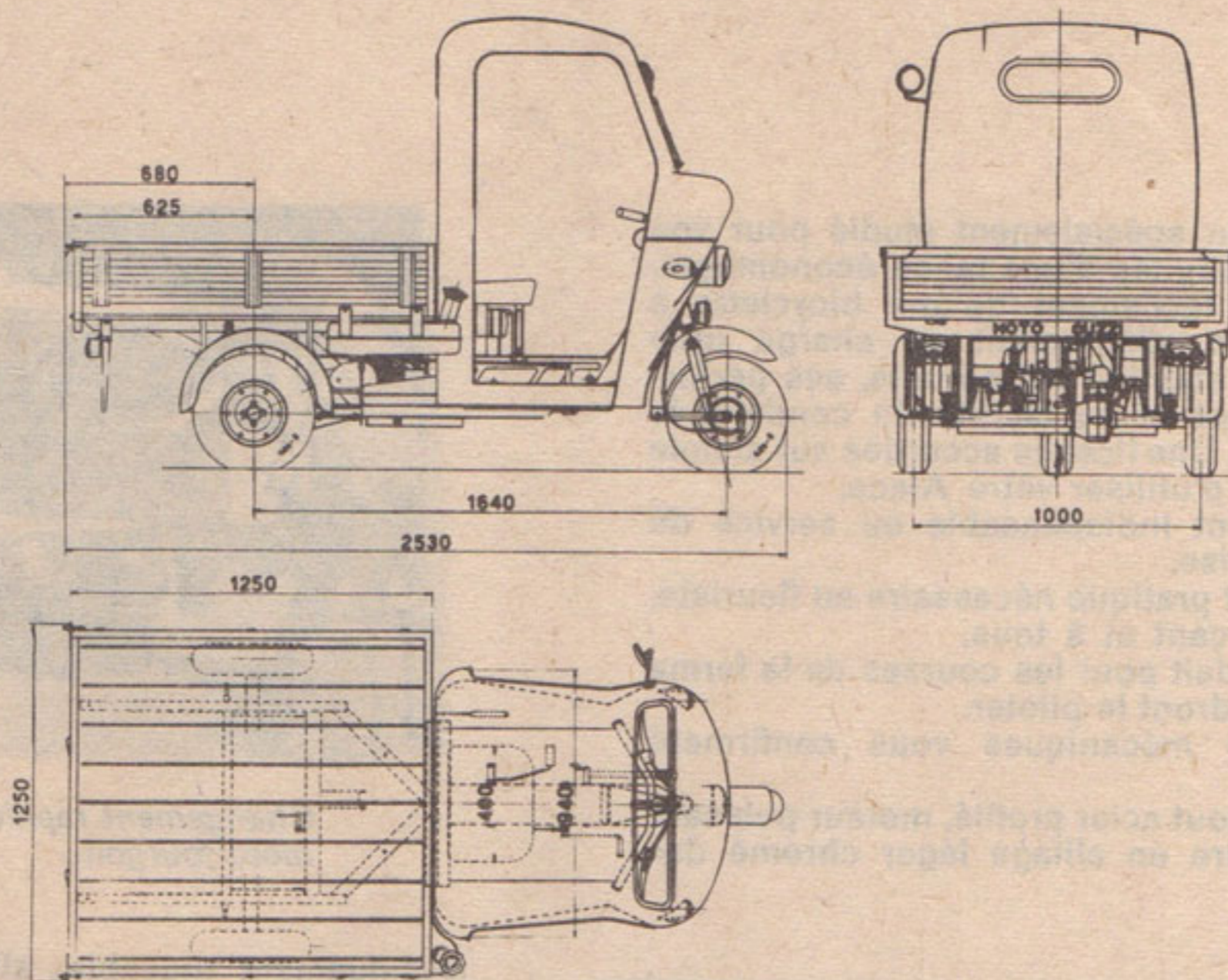
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT * OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE

RAPID'MOTO

Réparation soignée toutes marques — Vente à crédit

6, Rue Dailly, SAINT-CLOUD (S.-&-O.) * Tél. : MOL. 21-29 * C.C.P. Paris 10.36203

MOTO FOURGON AIACE 110 1962



Caractéristiques générales de la fourgonnette AIACE 110

Marque : GUZZI
 Type : AIACE 110 cc
 Genre : Moto-fourgon
 Poids total maxi en charge : 540 kg
 Nombre de place assise y compris le conducteur : 1

1. Constitution générale du véhicule

Nombre d'essieu : 1
 Nombre de roues : 3
 Roues motrices : 2
 Constitution du châssis : profilé acier soudé
 Emplacement et disposition du moteur : dessous et en arrière du siège conducteur

2. Dimensions et poids

Empattement extrême :	1.640
Voie essieu arrière :	1.000
Long. du châssis avec cabine conducteur, non carrossé, toutes saillies comprises :	2.475
Long. du châssis avec cabine conducteur et caisse à l'arrière :	2.530
Largeur du châssis avec cabine conducteur, toutes saillies comprises :	1.110
Largeur avec cabine et caisse à l'arrière, toutes saillies comprises :	1.250
Porte à faux du châssis toutes saillies comprises au-delà de l'essieu arrière :	0.600
Porte à faux du châssis et caisse au-delà de l'essieu arrière :	0.680
Hauteur libre au-dessus du sol en charge :	0.120
Poids du châssis avec cabine conducteur, sans carburant :	212 kg
Poids total en ordre de marche avec plein carburant y compris conducteur, maximum autorisé en charge :	540 kg

3. Moteur

Type et cycle :	à explosion 2 temps
Nombre de dispositions des cylindres :	1
Alésage :	52
Course :	52
Cylindrée :	110,4 cm ³
Taux de compression :	7,5 à 1
Puissance administrative :	1 cv
Carburant normalement utilisé :	essence huile
Contenance du réservoir de carburant :	12,5 litres
Régime de rotation du moteur maxi :	5200 t/mn

Régime correspondant au couple maxi : 2800 t/m
 Régime correspondant à la puissance maxi : 5200 t/mn
 Echappement : tube et silencieux homologué IGM 0101 S
 Alimentation du moteur : par carburateur
 Allumage : distributeur
 Distribution électrique : dynamo 6 v. 60 w. régulateur batterie 13.5 AH
 Refroidissement : à air

4. Transmission du mouvement

Embrayage : à disques multiples baignant dans l'huile
 Boîte de vitesses : à 3 vitesses dans le bloc moteur
 Transmission aux roues arrière : à engrenage
 Démultiplication de la transmission :
 1ère vitesse : 1 : 32,2
 2ème vitesse : 1 : 16,7
 3ème vitesse : 1 : 8,7
 Marche arrière :
 dimensions pneumatiques : 4,00 x 8
 Circonférence pneumatique sous charge : 1,227 m
 Vitesse atteinte à 1.000 t/mn du moteur :
 1ère vitesse : km 2,28
 2ème vitesse : km 4,4
 3ème vitesse : km 8,5
 Marche arrière :
 Vitesse maxi. du véhicule : 44,2 kmh
 Indicateur de vitesse : dispositif placé sur la gauche du tablier

5. Suspension

A l'avant : par biellettes et ressorts hélicoïdaux
 A l'arrière : par amortisseurs hydrau. et ressorts hélicoïdaux

6. Direction : directe par guidon relié à la fourche AV

7. Freinage

Dispositif de freinage : dispositif principal à tambours actionné par pédale, et système hydrau. sur les 2 roues AR
 Dispositif de secours : à tambour sur roue AV à cde par câble actionné par poignée sur guidon.
 Dimensions des organes de freinage :
 Diamètre des tambours AR. : \varnothing 140 mm
 Largeur des patins : 25 mm

Surface totale des 2 freins arrière en cm² : 128 cm²
 Diamètre du tambour AV. : \varnothing 105 mm
 Largeur du patin AV. : 20 m/m
 Surface de freinage du frein AV. : 42 cm²
 Dispositif d'immobilisation : serrage des freins sur les 2 roues AR par câble et levier à cliquet
 Distance d'arrêt à la vitesse de 30 km/h, en charge Pour dispositif principal : 8,2 m
 Pour les 2 dispositifs ensemble (avant et arrière) : 6,9 m

8. Carrosserie

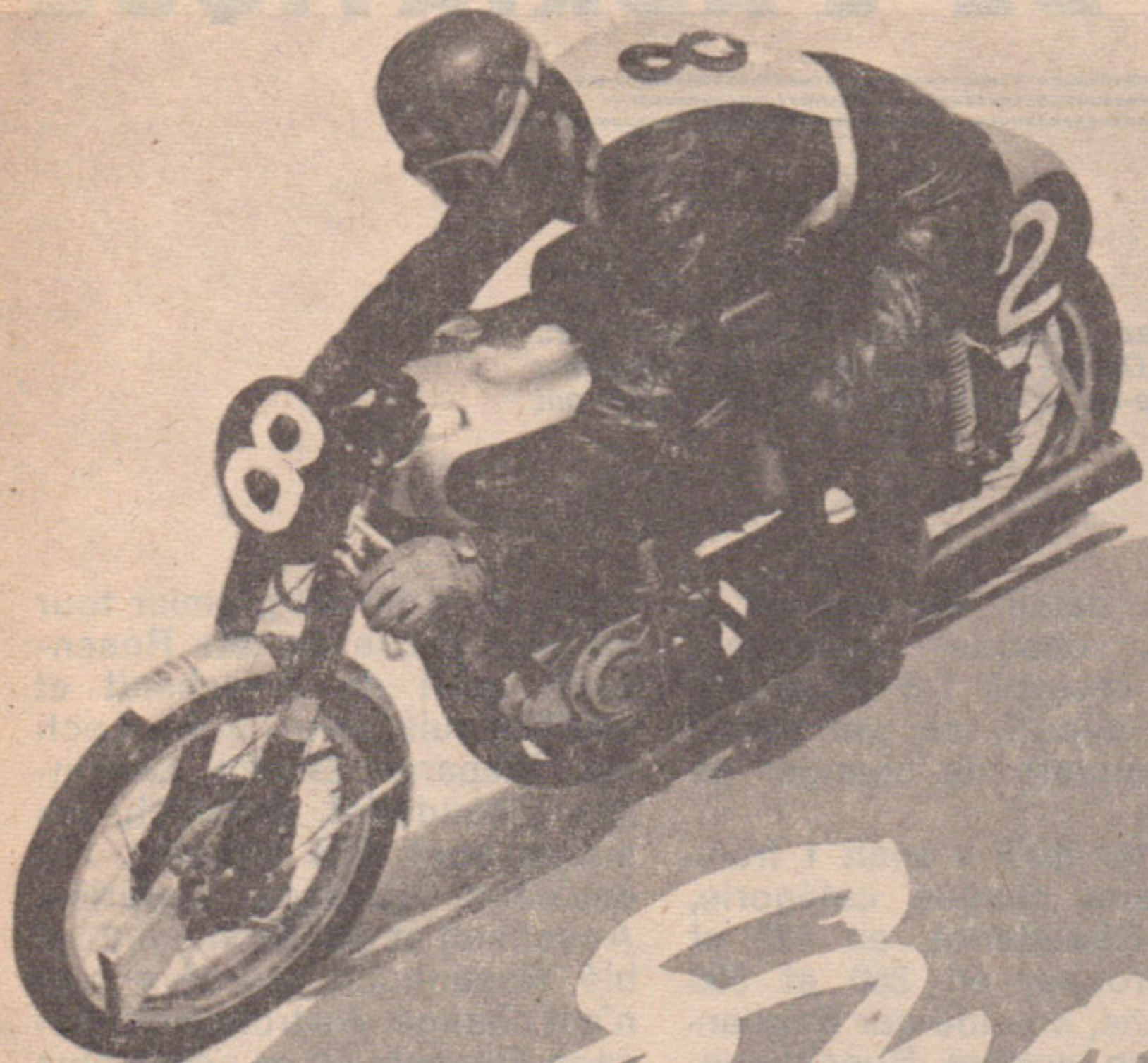
Nature de la carrosserie : triporteur avec cabine conducteur tôle acier soudé, carrossé à la demande du client plateau ou caisse
 Hauteur au-dessus du sol de la cabine conducteur : 1.670
 Hauteur au-dessus du sol de la carrosserie : 1.420
 Pare-brise : type homologué

9. Eclairage et signalisation

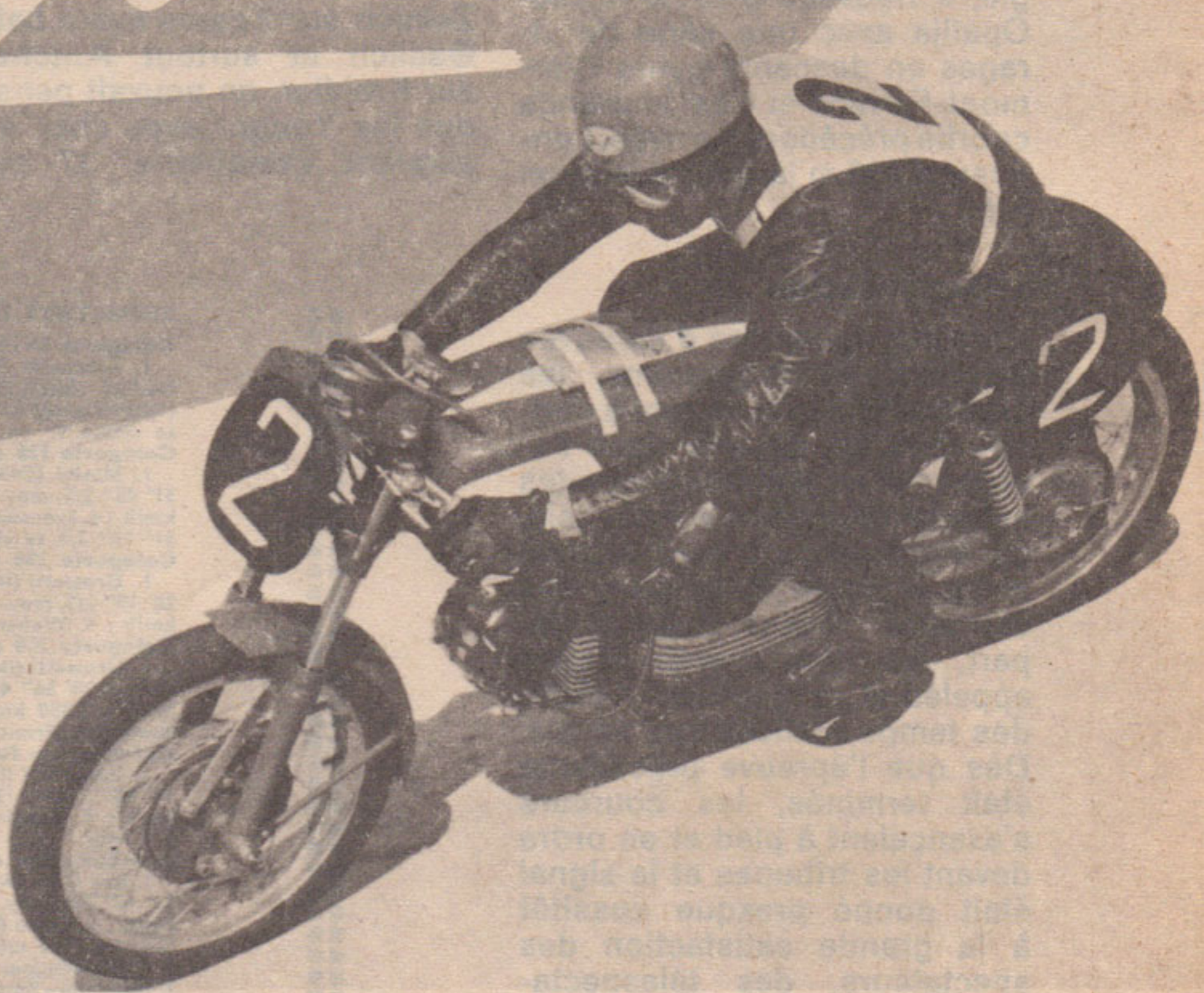
Feux de route et de croisement : disposés sur un ensemble optique fixé au centre de la cabine AV. Type homologué
 Feux de position : placés de chaque côté de la cabine conducteur par batterie : 6 v. 13,5 AH
 Hauteur minimum du feu principal véhicule en pleine charge : 0,735
 Hauteur maximum du feu principal véhicule à vide : 0,740
 Hauteur des feux de position : 0,710
 Dispositif réfléchissant : à l'arrière de chaque côté du châssis
 Signaux de freinage : à l'arrière de chaque côté du châssis
 Indicateur de direction : de chaque côté de la cabine conducteur, placés latéralement et à l'arrière groupés avec le dispositif réfléchissant et le signal de freinage

10. Divers

Avertisseur : type agréé
 Rétroviseur : n'offrant aucun angle vif
 Position de la plaque constructeur : au bas et à gauche cabine conducteur
 Emplacement du poinçonnage du n° de châssis : au bas à gauche
 Numérotation dans la série du type : à partir de 80
 Anti-parasite agréé.



STROVA



GRAND PRIX DE L'ADRIATIQUE

Le "VELIKA NAGRADA JADRANA", traduisez "Grand Prix de l'Adriatique", a eu lieu le 9 juillet dernier sur le magnifique circuit d'Opatija en Yougoslavie. Au programme 7 courses, 50 cc, 125 cc, 250 cc, 350 cc, 500 cc side-car et automobiles formule junior ont passionné les 10.000 spectateurs présents.

Description du circuit

Le circuit se trouve sur le territoire de la République Populaire de Croatie, neuf kilomètres à l'Ouest de Rijeka. La première partie longe le bord de la mer sur la route Rijeka-Opatija, après une épingle très serrée vient une forte rampe sinueuse qui rejoint la route Rijeka-Trieste presque droite et en légère descente, puis après une deuxième épingle, à nouveau la route Rijeka-Opatija avec une série de virages en descente genre Clermont-Ferrand et c'est la grande courbe précédant l'arrivée. Longueur 6.000 m largeur minimum 6 m.

L'Organisation

Malgré le nombre d'épreuves inscrites au programme, les organisateurs réussirent à donner tous les départs dans l'après-midi en évitant les attentes entre chaque course. Pour cela, un emplacement était réservé entre la piste et le parc des coureurs. Avant chaque départ, les concurrents étaient appelés et rangés dans l'ordre des temps réalisés aux essais. Dès que l'épreuve précédente était terminée, les coureurs s'avançaient à pied et en ordre devant les tribunes et le signal était donné presque aussitôt à la grande satisfaction des spectateurs, des téléspectateurs - car l'épreuve était retransmise en direct - et... des coureurs.

Autre détail, en arrivant à Opatija, chaque concurrent pouvait recevoir 1/3 de sa prime de départ, ce qui évitait aux étrangers de changer de l'argent.

A noter qu'il y avait 1 français dans chaque catégorie, en 50 Chauderlot, en 125 et 250 Baronne, en 350 et 500 Montagne, en side-car Rogliardo et en voiture Buschhaus.

Les 50 cc

Aux essais, Rosenbusch et Zelnich sur Tomos ayant battu Gedlich et surtout Antcheid sur Kreidler, on pouvait penser que les Yougoslaves chez eux seraient vainqueurs. 17 par-

tants. A la fin du premier tour en effet passe en tête Rosenbusch suivi de Anscheidt et Gedlich puis, dans l'ordre, Lechner, Stepanic, Zelnich, Geisinger, Chauderlot, Bresnich, les autres sont déjà attardés. Au deuxième passage, surprise, Anscheidt et Gedlich ont doublé Rosenbusch, derrière rien n'est changé. Au troisième passage, Rosenbusch ne passe plus ainsi que Chauderlot. Au quatrième tour, l'ordre, Anscheidt, Gedlich, Stepanic, Lechner, Zelnich, Gessinger ne sera plus changé jusqu'à la fin. Chauderlot (embiellage décentré) termine 9^e au ralenti.

RESULTATS DU G. P. DE L'ADRIATIQUE

Catégorie 50 cmc

1. Anscheidt (BRD) 25' 41" 4/5 moy. 98,200 km/h sur Kreidler ; 2. Gedlich (BRD) 26' 20" 2/5, moy. 95,700 km/h sur Kreidler ; 3. Stepanic (Yougoslavie) 26' 33" 2/5, moy. 94,900, sur Tomos ; Chauderlot (France se classe 9^e en 27' 23" 4/5.

Catégorie 125 cmc

1. Musiol (DDR) 31' 11" 1/5, moy. 115,400 km/h ; 2. Weber (DDR) 31' 45" 2/5, moy. 113,350 km/h ; 3. Esser (BRD) 33' 11" 2/5, moy. 108,450 km/h ; 4. Svenson (Suède) 33' 12" 2/5, moy. 108,400 km/h ; Barone (France) 31' 15" 2/5 se classe 11^e à 1 tour.

Catégorie 250 cmc

1. Grasseti (Ital.) 28' 09" 2/5, moy. 127,850 km/h ; 2. Musiol (DDR) 28' 19" 2/5, moy. 127,100 km/h ; 3. Milani (Italie) 28' 39" 2/5, moy. 125,650 km/h ; 4. Weber (DDR) 29' 40" ; 5. Schneider (BRD) 31' 13" 1/5.

Catégorie 350 cmc

1. Grasseti (Italie) 28' 40" 3/5, moy. 124,850 km/h ; 2. Robinson (Roumanie) 28' 56" 4/5, moy. 124,400 km/h ; 3. Miles (Australie) 28' 08" 2/5, moy. 123,550 km/h ; 4. Klaus (BRD) 28' 41" 3/5, moy. 121,250 km/h ; Montagne (France) 30' 16" 1/5 à 1 tour de classe 14^e.

Automobiles formule junior

1. Zanarotti (Italie) 34' 37" 1/5, moy. 124,800 km/h ; 2. Bunk (DDR) 34' 38" , moy. 124,750 km/h ; 3. Lehmann (DDR) 34' 49" , moy. 124,100 km/h ; 4. Baggio (Italie) 35' 33" 2/5 ; 10. Buschhaus (France) 35' 25" à 1 tour.

Catégorie 500 cmc

1. Ron Miles (Australie) 32' 40" , moy. 132,200 km/h ; 2. Pound (Australie) 32' 44" 4/5, moy. 131,900 km/h ; 3. Klaus (BRD) 34' 57" 1/5, moy. 123,600 km/h ; 4. Vasco (Italie) 35' 08" 2/5 ; 5. Horton P. (Angleterre) 35' 20" 2/5.

Side-car 500 cmc

1. Scheidegger - Burkha RD (Suisse) 36' 19" 2/5, moy. 118,900 km/h ; 2. Roschipe - Botscher (BRD) 36' 53" 2/5, moy. 117,100 km/h ; 3. Rogliardo - Caudillot (France) 37' 30" 4/5, moy. 115,150 km/h (embrayage patine dès le 2^e tour) ; 4. Foster - Bennet (Australie) 37' 38" 4/5 ; 5. Ritter - Van Gelder (Hollande) 38' 03" 1/5 ; 6. Snajder - Kytka (Yougoslavie) 39' 05" 3/5 ; 7. Pongrats - Deutsch (Australie) 38' 02" 3/5 à 1 tour ; 8. Aschauer - Aschauer (Australie) 38' 55" 1/5, à 1 tour.

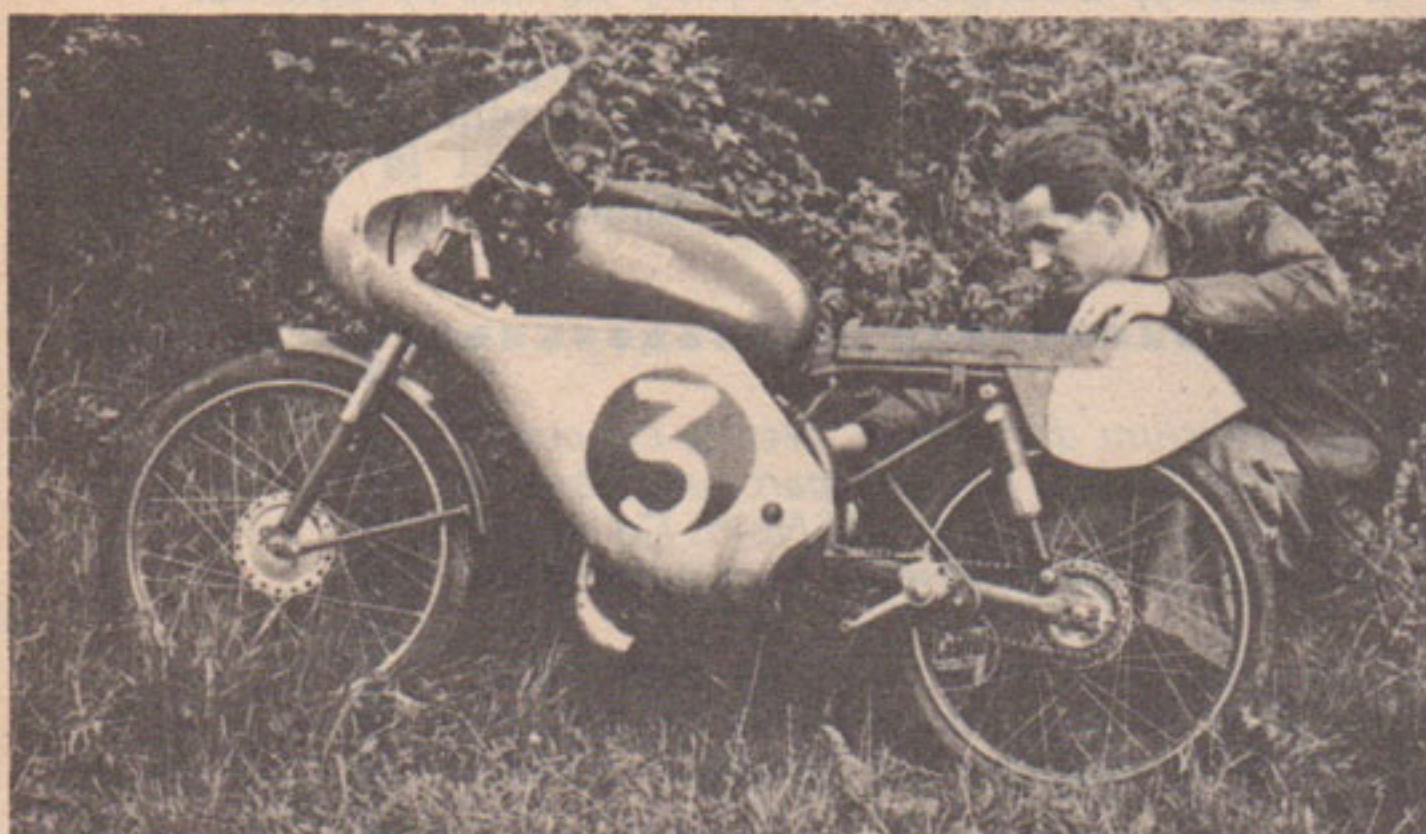
ENCORE UNE VICTOIRE "KREIDLER" A ZANDWOORT



Après Mouscron, St-Wendel, Hockenheim, Zolder et Opatija, Zandvoort constituait pour les 50 cc. inter la 6^e épreuve qualificative de la Coupe d'Europe, c'est pourquoi les organisateurs Hollandais avaient fait de cette catégorie le plat de

résistance de leur programme du 20 août.

Alors que les 50 cc. nationaux avaient 6 tours à parcourir les 125, 250, 350, 500, 8 tours, les « cyclomoteurs » devaient faire 18 fois le circuit de 4 km 193 soit 75 km 474, c'est dire l'importance qui leur est donnée à l'étranger.



Robert Chauderlot et son fidèle ITOM participèrent en 1961 à de nombreuses compétitions à l'étranger.

Résultats de Zandvoort

50 cmc : 1. Noelman (17' 15" 5/10 moyenne 87,460 km/h) ; 2. Devos ; 3. Zoombelt ; 4. Notebomer.

125 cmc : 1. Bros (16' 01" 6/10 moy. 109,884 km/h) ; 2. Hubert ; 3. Ton ; 4. Meurs ; 5. Mos.

250 cmc : 1. Hubert (15' 22" 5/10 moy. 130,306 km/h) ; 2. Buitenbas (16' 22" 6/10) ; 3. Meilber.

350 cmc : 1. Vogelzang (15' 59" 2/10 moy. 126,820) ; 2. Arns ; 3. Slieqing.

500 cmc : 1. Vogelzang (15' 28" 6/10, moy. 130,043 km/h) ; 2. Schmit ; 3. Poperron.

Les 50 cc nationaux.

A 13 h. 30, 16 concurrents, tous hollandais, se présentent sur la ligne de départ, Wesseling sur Itom est favori mais il rate son départ. Au premier passage Neeleman est en tête suivi de Zoombelt et De Vos coude à coude, au deuxième tour Devos prend la deuxième place à Zoombelt derrière Notebomer, Boekhout, cet ordre ne sera plus changé jusqu'à l'arrivée, Neeleman sur Itom gagnant avec une grande facilité. Wesseling faisant le forcing remonte quatre concurrents quand une chute lui enlève tout espoir de se placer.

Les 50 cc internationaux.

Cette catégorie s'étoffe de plus en plus, les mécaniques deviennent plus rapides et plus solides et les places sont chères. Au départ, 22 coureurs dont les favoris sont Anscheidt et Gedlich, Kreisler qui ont réalisé les meilleurs temps aux essais (A, 24 et 2,27 = 104,82 kmh et 102,69 kmh) suivis par Rosenbusch et Swaep sur Tomos (100 kmh et 98 kmh). Un seul français Chauderlot, sur Itom, 12^e, temps 89 kmh.

Dès le premier tour Anscheidt s'installe en tête et, bien que fortement talonné par Rosen-

busch et Gedlich, il ne quittera plus cette place, Swaep qui était bien parti rétrograde au cinquième tour de la quatrième à la dixième place, Kœveringe lui succède suivi de V. Dongen, Kramer et Petry, cet ordre ne sera plus changé et les 4 premiers prennent un tour au moins à tous les autres. Hanset a des ennuis de carburation et s'arrête plusieurs fois au stand, Geissinger casse un maneton et Chauderlot change de bougie au 14^e tour. Les juniors belges Palmitessa, Bottequin, Raffay et Deglieposti font de leur mieux dans ce lot relevé bien qu'un peu surpris par la cadence de la course.

Les autres cylindrées.

Les catégories 125, 250, 350 et 500 réunissaient moins de concurrents et la présence de Hubert montant des Honda 2 et 4 cylindres d'usine menaça de rendre ces courses peu spectaculaires. Heureusement les organisateurs prennent l'initiative de faire partir, avec un handicap, les coureurs ayant fait les meilleurs temps (16-32-35 et même 90 secondes) ce qui donne une chance à tout le monde et des courses poursuites suivies avec passion par les spectateurs.



CRITÉRIUM

A

LINAS-MONTLHÉRY

Tous les regards se tournent vers l'entrée du goulet, pour finalement voir arriver, très nettement détaché, cette fois, Chapelle et son Ducsom. Alors tous les spectateurs ont un instant d'émotion, le pilote du Ducsom, rentre très fort dans l'épingle, trop fort même, et chute, sans mal heureusement. Mais il n'a que le temps de se relever, pour remettre en route sa machine, et franchit la ligne d'arrivée en vainqueur, que déjà Serre est là.

2^e Course, Catégorie 125 cm³, Sprint et course.

Rentrée très remarquée de Georges Monneret sur Bultaco Course. Pour lui donner la réplique Benjamin Savoye sur Mondial double A.C.T. et le redoutable Marcellin Herranz sur Morini Sport.

Le 10 septembre, le M.C.F. organisait un classique Critérium de Vitesse, avec le concours des Sportives maisons B.P. et Dunlop. Le circuit utilisé était le 3 km 660, parcouru dans le sens des aiguilles d'une montre, avec virage devant les tribunes et le goulet Nord. Ce circuit de pilotage, a l'incontestable avantage de donner des courses généralement bien équilibrées et spectaculaires.

Le M.C.F. avait d'ailleurs bien fait les choses, puisque nous trouvons cinq courses au programme, groupant environ 80 engagés. Le soleil était lui aussi de la partie et nous ne pouvions que déplorer le manque habituel de spectateurs, manque qui se faisait surtout sentir le matin pour la course des 500 cm³.

Que s'est-il passé pour Serre ? Gêné par un concurrent attardé, qu'il n'a pu éviter, il est tout simplement allé au « tapis ».

En troisième et quatrième positions nous trouvons Marquis et Ciffreo, tous deux sur Itom.

En définitive Serre a trouvé un redoutable adversaire en la personne de Chapelle, déjà second à Avignon derrière l'espagnol Auradelle. Les courses de la fin de saison nous promettent sans doute des luttes extrêmement sévères, car nous doutons fort que la jeune réputation de notre Champion national s'accommode de ces petites défaites.

1^{re} Course, Catégorie 50 cm³

A 10 h 30 le directeur de course lache 19 concurrents qui vont avoir à effectuer 11 tours, soit 40,260 km. Parmi les partants nous remarquons Serre et son rapide Itom d'usine, ainsi que Marquis et Ciffreo également sur Itom, et un nouveau venu à Linas-Monthléry, Chapelle sur Ducsom officiel.

Dès les premiers passages Serre prend la tête, mais à notre grande surprise ne peut se détacher de Chapelle. Les deux hommes tournent ainsi de concert, loin devant les autres concurrents. Serre, fin pilote semble gagner au freinage, par contre Chapelle, lui, servi par son Ducsom est plus rapide dans les lignes droites, malgré un handicap de poids certain.

Pendant cette lutte le record du tour est plusieurs fois mis à mal, et l'écart avec les suivants va se creuser de plus en plus. Pourtant les Marquis, Ciffreo et autres Brulbault, ne s'en laissent pas conter, loin de là.

Au 10^e et dernier passage, devant les boxes de ravitaillement, Chapelle est en tête, avec un très court avantage sur Serre. Il est manifeste que nous allons assister à une arrivée au sprint.

Dès le départ Georges Monneret file en tête poursuivi par Savoye. Assez loin derrière Herranz et sa sport. Mais cet écart va rapidement diminuer et à la stupéfaction générale, au 4^e passage, il « pique » au freinage au Tour, Monneret et Savoye. Herranz va conserver la tête jusqu'au 7^e tour, mais encore une fois malchanceux victime d'un fil de bougie récalcitrant, il doit s'arrêter à son stand. Nous assistons alors à un duel entre les deux anciens, Monneret et Savoye, entre le deux temps et le double arbre. Jusqu'à la fin l'issue sera indécise. Mais finalement Savoye remporte la victoire devant Monneret, qui n'a pas démérité. Le troisième et premier des Sports est Herranz, qui a pu repartir après avoir réparé.

3^e Course, 250 et 350 cm³.

Duel très attendu entre la Morini Sport de Herranz, la Mondial course de Savoye et l'Aermacchi de Offenstad. Herranz, prend un départ ultra rapide et est déjà détaché

au premier tour, devant Offenstadt et Savoye. Les 350 cm³ sont assez loin derrière. Au fil des tours l'avance de Herranz, qui vire très fort et veut manifestement prendre une revanche sur le sort, va aller en s'accroissant. Derrière lui courte lutte entre Offenstadt et Savoye, lutte qui va bientôt tourner à l'avantage du second, mais sans pouvoir inquiéter le leader.

L'arrivée verra ces trois hommes terminer dans le même ordre.

Nous avons également remarqué une des toutes nouvelles 250 Honda Sport, qui, nous devons l'avouer, nous a un peu déçu, face aux Aermacchi.

Que dire des 350 cm³? Simplement que Leroy a fait l'habituel vainqueur de cette catégorie.

4° Course, 175 cm³ Sport et Course.

Toutes les vedettes Parisiennes de la spécialité sont sur la ligne de départ. Nous ne pouvons que regretter l'absence de Onda et sa Paton, ainsi que celles des autres vedettes provinciales.

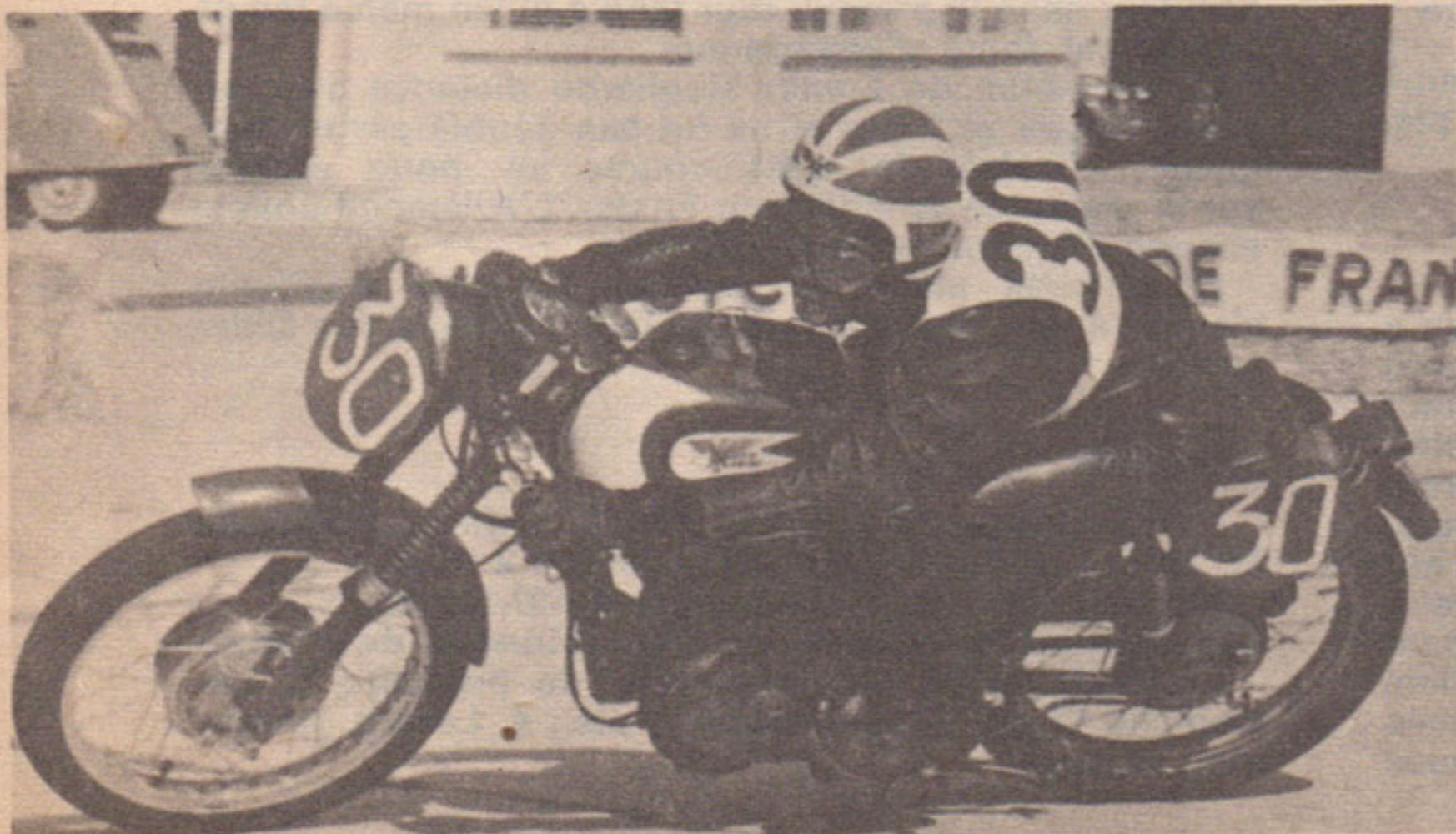
De toute façon la course promet d'être animée avec Herranz, toujours lui, et surtout la toute nouvelle Aermacchi 175 Ala d'Oro S de Offenstadt, sans oublier les habitués du circuit de Montlhéry : Beltoise, Bettiol, Bargetzi, Vernet, etc. Avant le départ il est beaucoup question de trajectoire en virage, etc. Il y a donc de l'orage dans l'air.

Immédiatement après le start la première place est disputée entre Offenstadt et Herranz, qui prennent la tête à tour de rôle, sans pour autant pouvoir se départager. Beltoise remonte et vient participer à l'explication. Il semble être en mesure de leur donner une réplique valable, mais au prix de quels risques. Hélas il va être bientôt trahi par la mécanique et passe devant nous au ralenti, pour s'arrêter définitivement à son stand.

Derrière, le vide se fait. Beaucoup de machines ne peuvent suivre une pareille cadence. Deux tours avant la fin, Herranz en tête, freine trop tard à la bretelle des Deux Ponts, et Offenstadt s'envole vers la victoire. Le pilote de la Morini malgré tous ses efforts ne pourra plus le rejoindre et devra se contenter de la deuxième place. Bargetzi, très régulier, franchira la ligne d'arrivée en troisième position, assez loin des deux précédents.

A la page précédente et dans le titre, nous présentons Georges CHAPPELLE, un nom à retenir pour les courses à venir. Concurrent sérieux en 50 cm³, il fait confiance à son "DUCSOM" pour le mener aux 1^{res} places des prochaines épreuves.

Ci-dessous, Marcellin HERRANZ sur Morini, qui remporte au dernier Critérium de Linas-Montlhéry, une victoire méritée.



5° Course, Catégorie 500 cm³.

Plateau assez important en catégorie 500 cm³. Ce fait est assez inhabituel à Montlhéry pour ne pas être signalé. Nous avons en présence l'écurie Garreau avec les nouvelles Norton Sport, et la comme écurie J. Murit, dont les B.M.W. semblent avoir gagné encore quelques chevaux.

Les Norton Sport sont aujourd'hui les plus rapides, et leur tenue de route, permettent à Offenstadt et Timossi de s'installer en tête et de conserver cette position jusqu'à la fin. Vasseur remarquable pilote utilise au mieux la B.M.W., mais il ne peut à aucun moment inquiéter les Norton.

Une mention spéciale pour Bernard Terriouse, qui au guidon de la 500 Vélocette mono, fait des débuts très remarquables dans la catégorie. Avec une plus grande connaissance de la Vélocette, et des freins mieux réglés, il aurait pu sans doute inquiéter les hommes de tête. Nous pouvons déjà penser que Terriouse occupera une des toutes premières places à l'occasion du Championnat de France à Nevers.

*
**

En résumé magnifique journée de sport.

Dans chaque épreuve nous avons assisté à des luttes splendides, dû à l'exceptionnelle qualité des machines en présence, ainsi qu'au formidable brio des pilotes de la nouvelle « vague ». Nous devons dire un grand bravo aux Chapelle, Herranz, Offenstadt, Beltoise, Timossi, pour avoir animé, et de quelle façon, ce Critérium de Vitesse. Nous ne pouvons que regretter encore une fois le manque de spectateur, et aussi le manque de publicité des épreuves organisées à Montlhéry.

J. ZACRO.

LES RESULTATS

50 cmc : 1. Georges Chapelle (Ducsom), les 20,260 km. en 19' 23" 2/5, moy. 82.196 km/h ; 2. Serre (Itom), 19' 34" 2 ; 3. Marquis (Itom), 31' 33" 2 ; 4. Ciffreo (Itom), 31' 44" 4 ; 5. Brulbault ; 6. Millard ; 7. Doncker ; 8. Dayan ; 9. Vigreux ; 10. Buyle ; 11. Couvreur ; 12. Morenas, etc.

125 cmc. : 1. Benjamin Savoye (Mondial), les 65.880 km. en 41' 48" 3, moy. 94.542 ; 2. Georges Monneret (Bultaco), 41' 51" 2 ; 3. Herranz (Morini), premier de la catégorie Sport, 42' 58" 3 ; 4. Leclerc (Jonghi) ; 5. Allard (Cecatto) ; 6. Verdier (Puch).

250 cmc. : 1. Marcellin Herranz (Morini), les 69.540 km. en 39' 42" 1, moy. 105.063 ; 2. Savoye (Mondial), 40' 23" ; 3. Offenstadt (Aermacchi), 40' 50" 4 ; 4. Soustelle (Aermacchi) ; 5. Vigreux ; 6. Kaberkorn ; 7. Fusari ; 8. Schwaederle ; 9. Gorjup ; 10. Robbes.

350 cmc. : 1. Le Roy (BSA), les 69.540 km. en 40' 50" 3 ; 2. Donnerwirth (Jawa) ; 3. B-ikechout (Velocette) ; 4. Pinton (Norton) ; 5. Leteure (BSA) ; 6. Morel (Norton).

175 cmc. : Offenstadt (Aermacchi), les 69.540 km. en 40' 10", moy. 103.877 ; 2. Herranz (Morini), premier de la catégorie Sport, 40' 12" 2 ; 3. Bargetzi (Morini) ; 4. Costeux (Morini) ; 5. Boutet (Morini) ; 6. Mouliare ; 7. Vernet ; 8. Delay ; 9. Beltoise ; 10. Lefebvre.

500 cmc. : 1. Offenstadt (Norton), les 91.500 km. en 50' 53" 2 moy. 107.879 ; 2. Timossi (Norton) ; 3. Souvrain (Norton), premier de la catégorie Course ; 4. Vasseur (BMW) ; 5. Guillotin (BMW) ; 6. Terriouse (Velocette) ; 7. Contenseaux (BMW) ; 8. Kotolevski (BMW) ; 9. Valdevit (BSA) ; 10. Cagnard (Triumph).

OBERNAI : les vainqueurs

PAWSON en 350

POUND en 500

SCHEIDEGGER en sidecar

Le Néo-Zélandais Pawson en remportant la course des 350 cmc, a fait preuve de qualités de tacticien. Dès le départ il se porta en tête emmenant dans sa roue Richter et Pound qui tous trois distancèrent dans les premiers tours un peloton formé de Insermini, Klaeger, Touzalin, Glaeser, Guignabodet. Les autres concurrents furent rapidement relégués à l'arrière plan. Dans l'ordre nous trouvons Wolff, Weiss, Offenstadt, Bernagozzi et Comy.

Jusqu'à mi-épreuve Pawson demeura au commandement, impliquant à la course un rythme sévère. Puis Richter déclencha son attaque et passa Pawson. Peu après il chutait, Pound et Pawson restaient seuls en tête. Pawson laissa Pound mener, ne le lâchant toutefois pas, et attendit l'avant dernier tour pour tenter de passer Pound. Il y réussit et franchit la ligne en vainqueur. Pendant ce temps, derrière, Klaeger sauta Insermini et fut lui-même finalement passé par Glaeser. Insermini une nouvelle fois malchanceux explosa son moteur. Fischer en manquant le passage d'une vitesse "descendit" son moteur.

Guignabodet leader du championnat fit une chute et se cassa le fémur.

Touzalin passa à travers ces ennuis et termine premier français. Wolff, l'enfant du pays fut le meilleur sur le suisse Weiss.

1. Pawson 42' 55" 2/5, moy. 111,065 km/h ; 2. Pound 42' 55" 3/5 ; 3. Glaeser 43' 09" ; 4. Klaeger à 1 tour ; 5. Touzalin à 1 tour ; 6. Wolff à 1 tour ; 7. Weiss à 1 tour ; 8. Offenstadt à 2 tour ; 9. Bernagozzi à 2 tours ; 10. Comy à 5 tours ; 11. Richter à 13 tours ; 12. Guignabodet à 13 tours ; 13. Insermini à 15 tours.

La moyenne générale de Pawson constitue un record (ancien record Dauwe 108,726 km/h). Meilleur tour par Weiss à 117, 711 km/h (record).

Classement provisoire Championnat de France

Guignabodet, 19 pts ; Touzalin, 16 pts ; Insermini, 16 pts ; Offenstadt 12 pts ; Bernagozzi, 9 pts ; Wolff 9 pts, etc...

Course des 500 cmc

Jusqu'au dernier tour la course des 500 cmc nous a laissé dans le doute quant à son vainqueur. Tout d'abord dans l'ordre, Pound, Pawson et Jaeger s'échappèrent devant Insermini, Paba, Foell, Bernagozzi et Richter. Dans les derniers kilomètres James et Glaeser chutèrent et furent éliminés. Pound et Pawson au fil des tours, lâchèrent Jaeger. Lorsque ce dernier abandonna sur incident mécanique Pound et Pawson étaient loin devant.

A partir de ce moment ce ne fut qu'un incessant chassé-croisé entre le Néo-Zélandais et l'Australien. Pound réussit à prendre le meilleur. Quoique distancés Insermini, Foell et Paba se livrèrent à une sérieuse

bagarre. Insermini ne parvenait pas à distancer Foell très accrocheur et souvent au-dessus de ses moyens. Insermini fut débarassé de Foell quand ce dernier fit une chute en sortie de virage. Paba qui le talonnait évita l'allemand de justesse. Insermini en profita pour s'échapper. Foell n'abdiqua pas et remonta en selle pour finir avec une excellente 5^e place. Paba, malgré tous ses efforts ne put combler les quelques 5 secondes qui le séparaient du champion de France.

Si au cours de cette longue course nombreux sont les pilotes qui abandonnèrent sur incident mécanique les belles courses de Offenstadt et Bernagozzi sont tout à l'honneur des jeunes pilotes français.

Résultats

1. Pound 49' 07" moy. 113,237 km/h ; 2. Pawson 49' 08" ; 3. Insermini 49' 34" ; 4. Paba 49' 38" ; 5. Foell à 1 tour ; 6. Offenstadt à 1 tour ; 7. Bernagozzi à 1 tour ; 8. Montagne à 4 tours ; 9. Goetz à 8 tours ; 10. Richter à 14 tours ; 11. Klaeger à 19 tours.

La moyenne du vainqueur constitue un record (ancien record 108,848 km/h par Jaeger en 1959). Meilleur tour par Pawson 119,182 km/h (record).

Classement provisoire du championnat de France

Paba 34 pts ; Insermini 26 pts ; Bernagozzi 23 pts ; James 13 pts ; Goetz 10 pts ; Offenstadt 8 pts ; Bargetzi 8 pts.

Course des sidecars

Le Suisse Scheidegger a dominé de la tête et des épaules la course des sidecars où l'on ne comptait que 6 partants la majorité des défections étant due à la casse qui sévit dans une Course en Hollande ou couraient hier, samedi, les pilotes absents à Obernai.

Cette course hollandaise où courait également Scheidegger n'empêcha pas le Suisse de courir avec beaucoup de fougue à Obernai. Sauzereau fut victime d'un accident dans le premier tour tandis qu'en même temps Lazard fut forcé d'abandonner.

Le champion de France Rogliardo distança avec aisance Foster et Ritter et ne fut pas doublé par le vainqueur. L'intérêt de cette course se porta ensuite sur la remontée de Ritter sur Foster. L'Allemand doubla ensuite l'Australien et le distança.

Avec cette place de premier Français Rogliardo s'empare une nouvelle fois du Titre National des Sidecaristes.

Résultats

1. Scheidegger 37' 23", moy. 106,271 km/h ; 2. Rogliardo 37' 52" ; 3. Ritter à 1 tour ; 4. Foster à 2 tours.

Meilleur tour par Scheidegger à 107,130 km/h.

Classement provisoire du championnat de France

1. Rogliardo 40 pts (champion de France) ; 2. Leclainche 17 pts ; 3. Fourcade 14 pts ; 4. Lazard, Sauzereau 12 pts.

DE L'ÉVOLUTION DU TRIAL



Le sport à la portée de tous, c'est une belle formule. Le sport mécanique à la portée de tous, c'est la formule qui fait présentement ricaner le salarié à 7.000 NF par an. Et pourtant, ça pourrait être vrai en trial.

Ça ne l'est pas, mais il faut que ça le soit parce que ça peut l'être. Ça pourrait être vrai et ça l'a d'ailleurs été : rappelez-vous le trial français en son jeune âge, celui des années 50-58, rappelez-vous la moto de trial de ces années de bon sens. Vous aviez alors l'heureux et bienfaisant choix entre la moto intégralement de série, ou, votre expérience et votre classe le justifiant, de moto spécifiquement trial. Une catégorie et un parcours pour chacun et tout le monde était content. La coexistence était logique. Cette logique n'a plus cours maintenant. La moto de trial, c'est devenu exclusivement le rêve à 4.000 NF derrière la vitrine du motoriste, ou la machine issue de série, transformée à ce point qu'elle ne peut l'être que par un favorisé du sort ou de l'outillage. Où est cette époque où votre moto de tous les jours vous amenait gentiment sur le champ de bataille, vous permettait la joie de courir, éventuellement de gagner et vous ramenait at home, crotté mais heureux. La moto de trial maintenant, ça exige s'il vous plait, auto et remorque. Vrai ou faux ?

La race glorifiable des mordus existera toujours, sinon le trial français n'existerait plus. Ce n'est pas ce qui fera du trial, le sport de masse, toutes proportions gardées pour un sport mécanique, auquel il peut prétendre. Le sport à la portée de tous, c'est une belle formule. C'est aussi l'une des préoccupations majeures et logiques de ceux qui s'en occupent et souhaitent le voir prospérer. Le trial à la portée de tous, ce n'est pas hélas, la préoccupation majeure et logique des responsables du trial français : Fédération, clubs organisateurs et clubs non organisateurs à fortiori. Il y a là, un gâchis désastreux de possibilités :



Le britannique BRUSCH, l'une des vedettes de la saison dernière en catégorie "Inter-Expert".

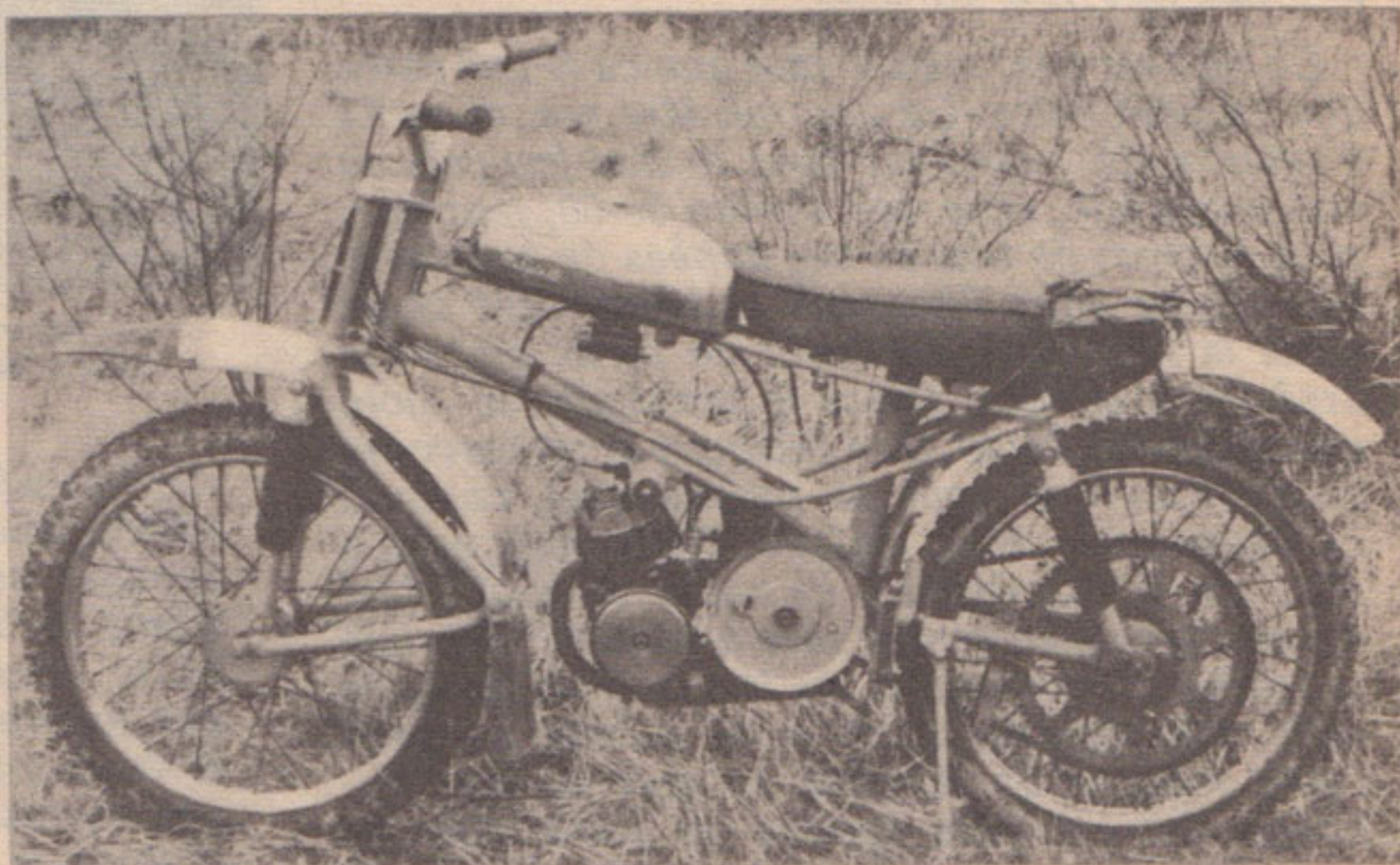
— possibilité d'occuper sainement, entre autres, tous ceux des jeunes qui, casque supersonique sur la tête, se discréditent et discréditent le 50 cm³ sport, en le désignant de la façon bruyante et dangereuse que vous savez, aux foudres toujours prêtes à éclater, du public et de la maréchaussée (parce que le trial ouvert aux motos de série, c'est aussi et ce doit être surtout, le trial ouvert aux 50 cm³, dont les aptitudes en la matière, ne sont plus à démontrer),

— possibilité pour le trial français, de connaître intra muros d'abord, un formidable développement, auquel il ne peut pas prétendre dans son évolution actuelle, si évolution il y a, ce qui est douteux. Nous attendons la contradiction,

— possibilité pour la France, de connaître un jour, dans un sport mécanique, la suprématie, et Dieu sait si cela ne nous sera pas arrivé depuis longtemps.

L'anormal serait que ces victualités nous échappent, que le jour où un championnat d'Europe de trial sera mis sur pied, il voit notre déconfiture... ou notre absence (et particulièrement en petite cylindrée où nous avons des possibilités royales : 5 millions d'utilisateurs de 50 cm³, c'est à exploiter, non ?).

Gagner, c'est d'abord prévoir. Il est plus que temps de prévoir. Nous accusons le trial français



Sur cette page nous avons réuni quelques uns de nos meilleurs trialistes. Nous les retrouverons très prochainement dans les "grandes classiques" du Trial.

en haut à gauche : Bohec ; au centre : Delauné ; à droite : Julienne. ci-contre : Rivière et sa spéciale 50 (moteur motobécane). Mais cette année, fera-t-il encore cavalier seul dans cette cylindrée ?

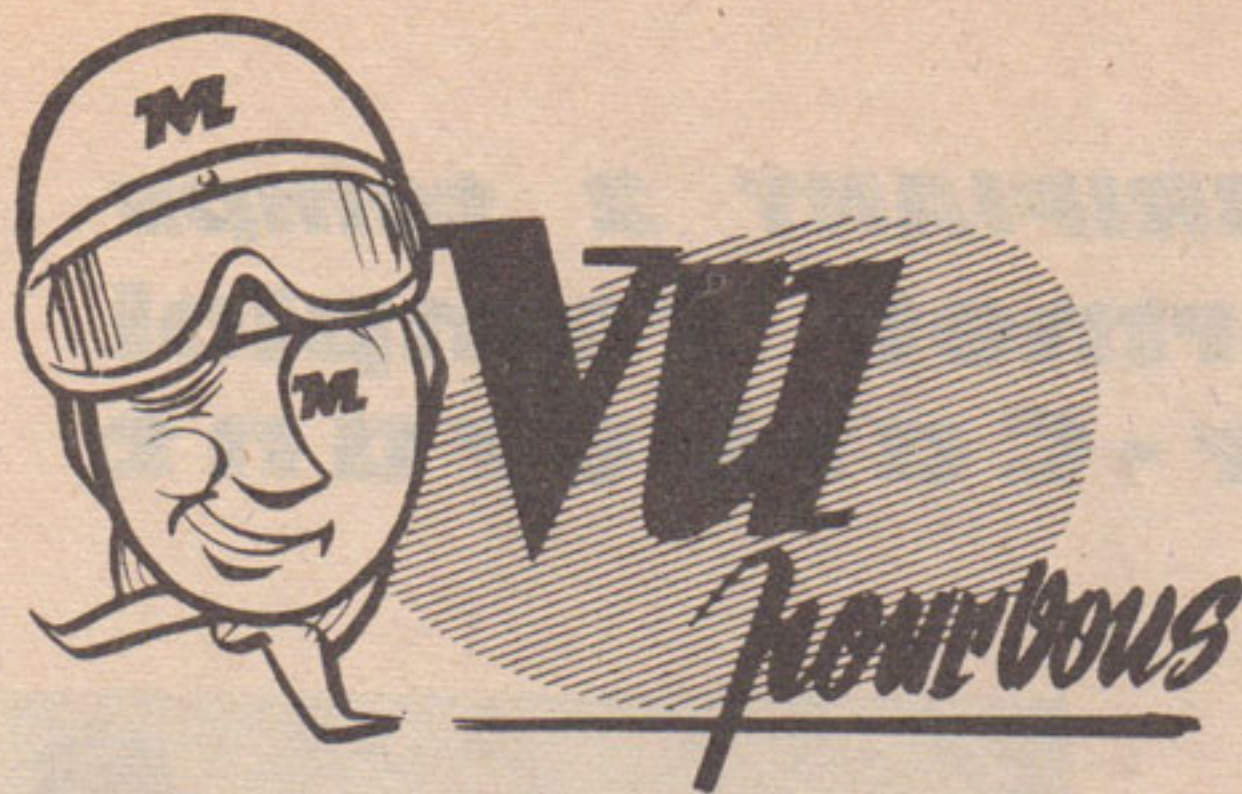
de n'être pas adapté à son contexte : le parc motocycliste du pays d'une part (5 millions de machines de série), et les possibilités financières de la plupart de ceux que le trial peut intéresser : des jeunes.

Mais ne demandons pas à ces jeunes, de miser a priori, une somme importante sur un sport dont ils ignorent à peu près tout, voire jusqu'à l'existence, et surtout ce qu'ils sont capables d'y faire. C'est la moindre des logiques

et c'est pourtant ce manque élémentaire d'habileté qui prévoit aux destinées actuelles du trial français. Nous attendons la contradiction.

On a coutume de dire que la France est le pays des occasions gâchées. Nous espérons que les responsables du trial français comprendront qu'ils ont la parole et doivent surtout passer à l'action.

Claude MONTAIGNE



**DUNLOP RENFORCE ET MODERNISE
SES ÉQUIPEMENTS ET FABRICATIONS**

L'évolution du marché français de l'automobile, la régression sensible des exportations des véhicules à destination de certains pays, les fluctuations des ventes dues à la mise en application de nouveaux accords douaniers, ont sensibilisé, depuis quelque temps déjà, les programmes de productions des principaux constructeurs de voitures particulières et de véhicules industriels. La progression annuelle de production qui se situait entre 12 et 27 % dans la période de 1955 à 1959 est tombée à 5 % pour 1960 (2,8 % pour les voitures particulières). Encore convient-il de souligner la reprise de la production Poids Lourd qui, pour la première fois en 1959, se trouvait en régression depuis 1944.

Dans cette conjoncture difficile, la marche de la Société Dunlop a fait preuve de fermeté puisque le chiffre d'affaires, qui atteint 400 millions de nouveaux francs (40 milliards d'anciens francs) en 1960, s'est trouvé en augmentation de 7 % sur les résultats de l'année précédente.

Lors de la dernière Assemblée Générale de la Société, le Président Ch. de Wouters soulignait sa volonté de renforcer et de moderniser les équipements et les fabrications pour faire face dans l'avenir, en France, à la concurrence ancienne et nouvelle et pour répondre, à l'étranger, aux évolutions présentes et futures des accords douaniers. Plusieurs années durant, un programme de développement équilibré et rationnel sera appliqué avec la mise en œuvre de moyens considérables.

Doyenne des manufactures de pneumatiques, la Société Dunlop, forte de son expérience, maintient sa primauté industrielle avec une technique et des moyens de production en constante évolution en s'appuyant, d'autre part, sur des directives commerciales, dynamiques et hardies. La nouvelle usine d'Amiens, jugée la plus moderne d'Europe — et dont la presse a beaucoup

parlé ces temps-ci — l'importante implantation industrielle de Montluçon permettent de développer la position de la Société, aussi bien en Métropole que sur les marchés extérieurs. De plus, une organisation technique et commerciale hautement qualifiée, alertée à tout instant des problèmes qui se posent aux constructeurs et aux usagers de l'Automobile et des Deux Roues, est en mesure d'apporter rapidement les solutions les meilleures sous tous les rapports.

La production Dunlop pour les Deux Roues.

En cyclomoteur,

— les grands constructeurs utilisent la jante de 19 pouces (pneumatiques 1.75-19, 2.00-19 (23 x 200), 2.25-19, mais la tendance va vers l'utilisation de la jante « 18 pouces » (pneumatique 2.20-18).

Pour les cyclomoteurs, Dunlop dispose de différents modèles :

- un pneu noir 1.75-19 Ribbed,
- un pneu bicolore blanc-noir 2.00-19 (23 x 200), présenté en deux versions (Ribbed et Pavés),
- un profil Ribbed pour cyclomoteur à entraînement par galet,
- un profil Pavés « D 5 » pour cyclomoteur à entraînement par chaîne,
- un pneu bicolore blanc-noir renforcé 2.25-19,
- un pneu bicolore blanc-noir renforcé 2.25-18.

Et dans toutes ces dimensions des chambres « Butyl » moulées spécialement réalisées pour les cyclomoteurs.

En vélomoteur et moto,

La tendance à l'adoption d'une jante inférieure à 19 pouces s'est encore affirmée.

Le programme de fabrication comporte (ou va comporter) :

- un pneu 2.75-17 Ribbed Renforcé,
- un pneu 3.00-17 Super D. 5,
- un pneu 3.00-18 Ribbed,
- un pneu 3.00-18 D. 5,
- un pneu 3.00-17 Renforcé,

Accessoires

Équipements

- un pneu 3.25-18 Renforcé,
- un pneu 3.00-19 Super D. 5,
- un pneu 3.25-19 Ribbed,
- un pneu 3.25-19 Super D. 5,
- un pneu 3.50-19 Super D. 5,
- un pneu 4.00-19 Super D. 5.

Les profils à pavés Super D. 5 et les types « Renforcé » sont des pneus à grande réserve de résistance qui, tout en assurant une excellente adhérence longitudinale et transversale, gardent une bonne souplesse de roulement.



Le coffret réparation atelier de Velox.

Dans le domaine des réalisations pratiques destinées aux usagers des Deux Roues, les établissements Velox ont toujours su se placer à l'avant-garde du progrès. En effet, leur nécessaire de sacoche est pour l'usager un produit indispensable.

Le nécessaire de sacoche.

La forme très plate et allongée des nécessaires de sacoche Velox lui permet de trouver facilement place dans tous les coffres à outils de motocycles. La composition du nécessaire de sacoche a fait l'objet d'une sélection particulièrement étudiée. Elle comprend : 3 démonte-pneus en acier Martin, 1 tube de dissolution Velox, 1 râpe, 1 rouleau de feuille enduite, 1 assortiment de pièces de diverses dimensions, ainsi qu'un crayon à encre, indispensable pour repérer les « trous » sur une chambre à air.



La béquille latérale télescopique " Eka-V " pour Vespa.

Les Etablissements l'Accessoire motocycliste ont réussi à pallier la difficulté de la mise sur béquille des scooters Vespa. En effet, avec la nouvelle béquille télescopique EKA-V tout effort est supprimé, il n'y a plus à soulever la partie la plus lourde de la machine. Il suffit d'une légère pression du pied sur la semelle d'appui pour placer la béquille en position de support. Lorsqu'on agit sur le cliquet, la béquille disparaît dans le tube en remontant. La fixation de cet appareil est assurée sans aucun perçage de la tôlerie, elle s'effectue par l'assemblage d'un système de tringlerie, bloqué sur une plaquette.

NOUVEAU LUBRIFIANT 2 temps OLTEC permet l'emploi du Super-Carburant

De tout temps, la recherche scientifique ou technique a eu pour but d'améliorer la performance de nos moteurs. La plupart des cyclomoteurs sont équipés de moteur 2 temps et les avantages ou inconvénients de ce système ont bien souvent alimenté la polémique !

Il n'en reste pas moins vrai que la recherche contribue au progrès ; progrès qui peut être d'ordre mécanique ou simplement provoquer une amélioration des performances de la mécanique dont nous disposons.

Nous savons, d'autre part, que l'utilisation des carburants Super est contre-indiquée par les constructeurs de cyclomoteurs, cependant, le carburant Super à indice d'octane, plus élevé que le carburant tourisme, améliore les performances mais amène certaines perturbations dans le fonctionnement du moteur (perles à la bougie, amorces de serrage).

Nous avons eu l'occasion, il y a déjà plusieurs années, d'effectuer des essais au cours desquels nous avons utilisé du carburant Super et de l'huile moteur ou de l'huile spéciale 2 temps pour le mélange, les résultats ne furent pas bons, aussi nous avons abandonné ces expériences après une collection de serrages et ennuis de toutes sortes.

Dernièrement, au cours de visites chez les principaux agents de la région parisienne, nous avons remarqué la présence de quelques bidons contenant un lubrifiant nouveau permettant de réaliser un mélange à base de carburant Super ; de là à l'essayer, il n'y avait qu'un pas qui fut rapidement franchi.

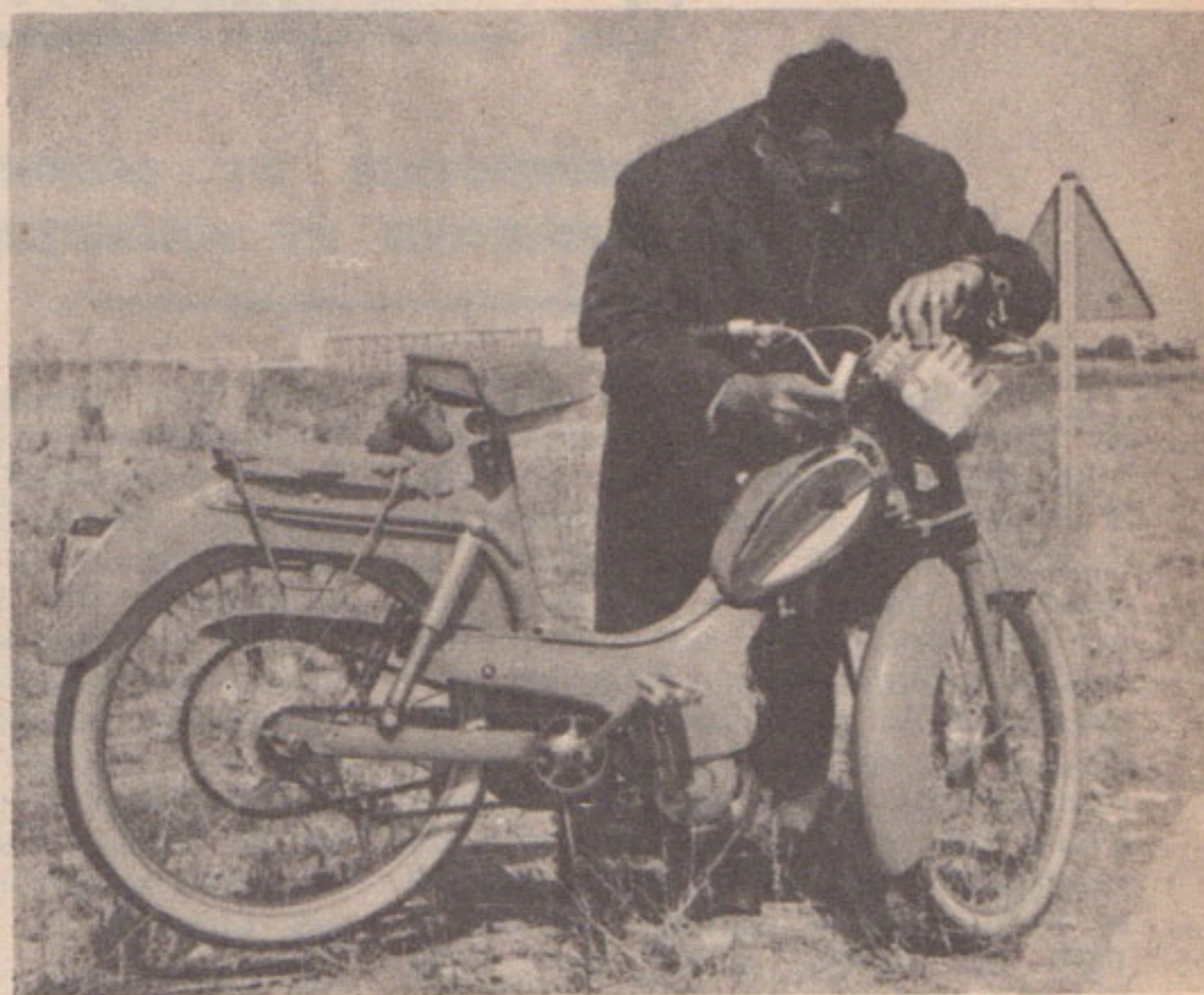
Pour réaliser cet essai, nous aurions pu choisir un de ces petits bolides du nom de Péripoli ou Itom, mais n'en disposant pas, nous avons tout bonnement effectué un contre-essai du BBV Peugeot. Pour effectuer un test il nous suffisait de revenir sur notre base habituelle d'essais et de comparer les chiffres obtenus après traitement du moteur en interprétant au mieux les données du fabricant, du lubrifiant Oltec puisque c'est de cette huile qu'il s'agit.

Tout d'abord, une restriction : il nous faut signaler que le prospectus d'accompagnement « d'Oltec » est assez optimiste et « traiter le moteur pendant deux ou trois heures » seulement s'avèra insuffisant, il nous fallu pousser plus loin sur un parcours de 300 km avant de pouvoir réduire le pourcentage de mélange à 3 % par litre de Super comme il est indiqué.

D'ailleurs, ici certaines précisions s'imposent : le moteur de la machine d'essais totalisait environ 1.200 km, il venait de subir les tests habituels, donc pouvait être considéré comme parfaitement rôdé.

D'autre part, les essais à partir du mélange Oltec-Super se sont déroulés pendant les grandes chaleurs (canicule que nous avons connue fin août 1961). Les conditions de température maxima étaient donc remplies et ce n'est pas sans appréhensions que furent effectués les 100 premiers kilomètres avec seulement 3 % d'huile dans le mélange ! Auparavant, nous avions « traité » le moteur comme il est conseillé pendant la période de transition avec une double dose d'Oltec, soit 6 % par litre de Super.

Pendant les essais et de façon à ne pas être influencés



Ravitaillement en carburant 2 temps pendant l'essai de lubrifiant OLTEC. Rien de plus facile grâce à la miscibilité instantanée d'Oltec dans le Super.

A la page suivante, la courbe d'accélération, qui, mieux qu'un long article, témoigne des qualités de ce mélange.

En outre, il supprime les fumées d'échappement qui nous empoisonnent l'existence.

par les chiffres obtenus lors de la première expérience (mélange carburant tourisme), nous n'avions pas pris le double des résultats précédents.

Dans le diagramme ci-dessous, nous soulignons que les chiffres enregistrés sont nettement supérieurs avec Oltec qu'avec le carburant normal, mais que toutefois le variateur absorbe une grande partie de la puissance jusqu'à un certain régime. Ce n'est vraiment que dans le cas de l'essai sur 500 m départ lancé qu'il fournit (pour les deux essais) le maximum de la puissance disponible. Ces résultats sont particulièrement probants, nous vous les soumettons :

500 m départ lancé :

1^{er} essai (carburant normal, essence tourisme, huile à 8 %) : temps moyen 41 "

2^e essai (carburant Super + Oltec à 3 %) : temps moyen 38 "

Notre mélange spécial s'inscrit donc avec un gain de 3" sur les 500 m. Compte tenu de la vitesse maxima (hélas limitée), il résulte que l'emploi de ce mélange fut bénéfique sur ce type de moteur.

Mais une question se pose naturellement. Qu'est-ce donc que ce lubrifiant Oltec ? Nul mieux que le fabricant ne peut y répondre.

Oltec a été réalisé tout d'abord pour répondre aux impératifs de graissage des moteurs qui équipent les scies à bois, ceux-ci furent par la suite utilisés par les amateurs de Karting.

De nombreuses attestations émanant des meilleurs spécialistes de ce sport témoignent de la qualité des performances réalisées grâce à Oltec. Ce produit est en outre utilisé sur les moteurs de Hors-Bord avec succès, il retarde les phénomènes de corrosion si souvent constatés sur ce genre de moteur.

La formule Dielectral, base de toutes les fabrications Oltec, est une composition additive, équilibrée, à réaction thermiquement contrôlée et polyvalente.

De conception entièrement nouvelle, protégée par de récents brevets, il entre dans sa composition des oligo-éléments. Ces corps, en solution à doses catalytiques, n'agissent qu'à l'état de traces. Ils ont la propriété de réagir concurremment entre eux soit pour accroître, soit pour restreindre leurs influences.

Résistance aux hautes températures. La texture moléculaire de ses composés et leur action équilibrée thermiquement assure une lubrification des surfaces frottantes à très haute température.

Influence sur la courbe de viscosité. La formule Dielectral est d'une grande stabilité physique et chimique. Elle permet une modification intéressante de la courbe de viscosité : amélioration de 15 à 20 % à basse et haute température. Etalement de la courbe. Amélioration sensible de l'indice de viscosité.

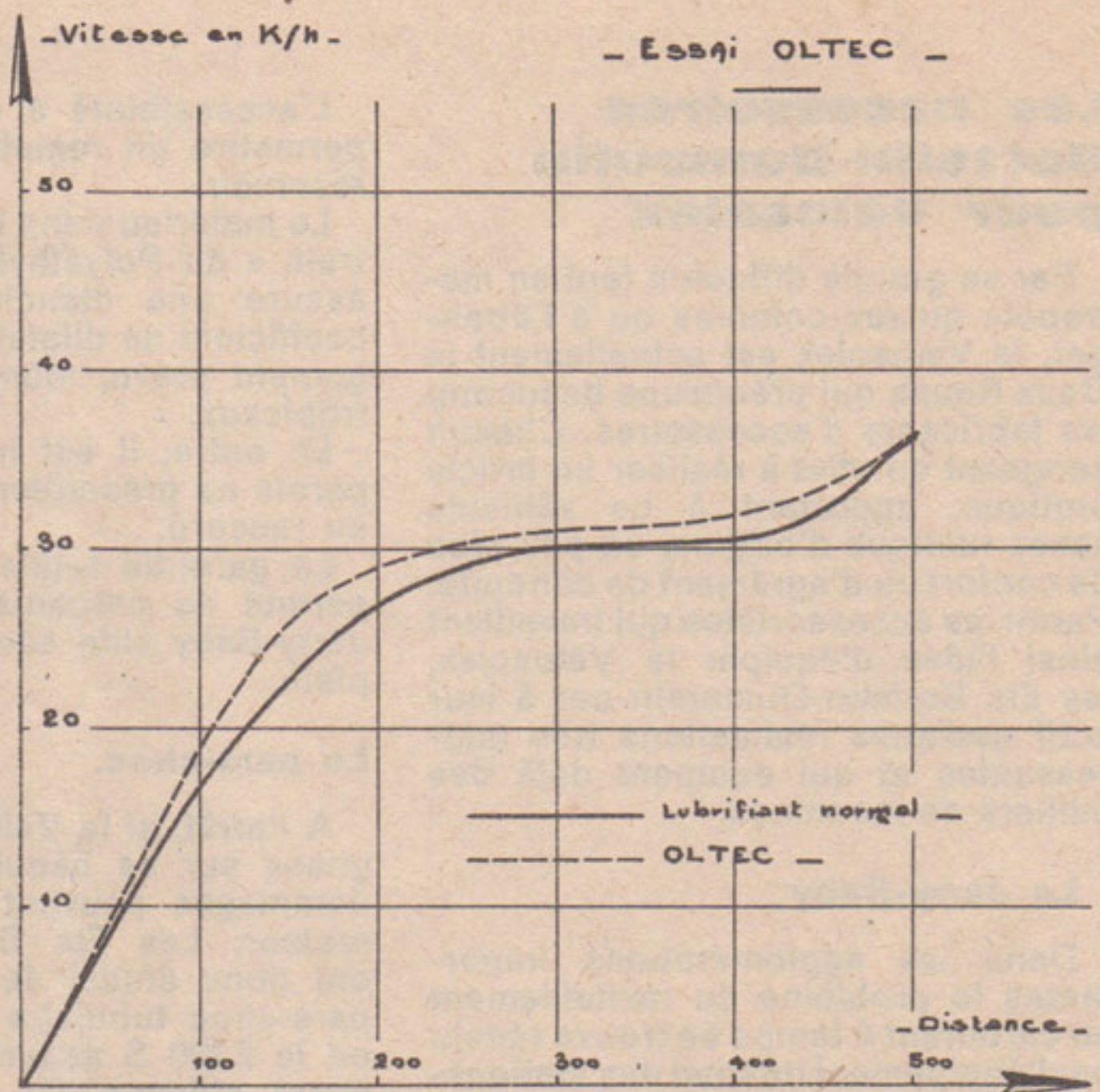
Propriétés chimiques.

Résistance à l'oxydation :

1° Par la présence dans sa composition d'inhibiteurs spéciaux retardant considérablement l'oxydation et l'acidification des huiles.

2° Par la présence de ses molécules lubrifiantes aux points saillants qui habituellement par leurs rencontres créent des micro-soudures et brûlent le film d'huile.

Anti-corrosion et hydrophobie : Le film lubrifiant, protecteur du métal auquel il est fixé par attraction moléculaire, n'est pas affecté par la présence ou le mélange des produits suivants : eau, eau de mer, vapeur, eau + acides forts, certains solvants (tétraline par exemple).



D'autres essais sont en cours, nous vous les « livrons » prochainement.

De cette expérience pleine de promesses nous soulignerons pour terminer que en dehors de toute considération technique, l'emploi du mélange « Super-Oltec » nous a permis de constater une amélioration des performances en particulier en côtes et une réduction de consommation de 10 %.



DYNAMIC SPORT : toutes marques réunies

Toutes les marques de cyclomoteurs, motos et scooters, sont exposées à la maison du "DEUX ROUES" de la rue Montmartre, depuis VELOSOLEX, jusqu'aux rapides TRIUMPH, en passant par les fameuses HONDA importées du Japon, et les cyclomoteurs ITOM, PERIPOLI-GIULIETTA, MOTOM, PEUGEOT, NSU, VIVI, PALOMA, FLANDRIA, PUCH, et les cyclo-scooters PUCH, FLANDRIA, etc... et les scooters RUMI, LAMBRETTA, VESPA, et les motos PUCH, BSA, JAWA, TERROT, etc... La maison DYNAMIC-SPORT vend également, après les avoir refaites entièrement, des machines d'occasion récentes, avec garantie totale, qui ont absolument l'aspect et la qualité du neuf.

Dans le hall des occasions, il y a un grand choix de LAMBRETTA, VESPA, RUMI, de motos TRIUMPH, BSA, HONDA, JAWA, PUCH, NSU, BMW, de cyclomoteurs PERIPOLI-GIULIETTA, ITOM, PEUGEOT, etc...

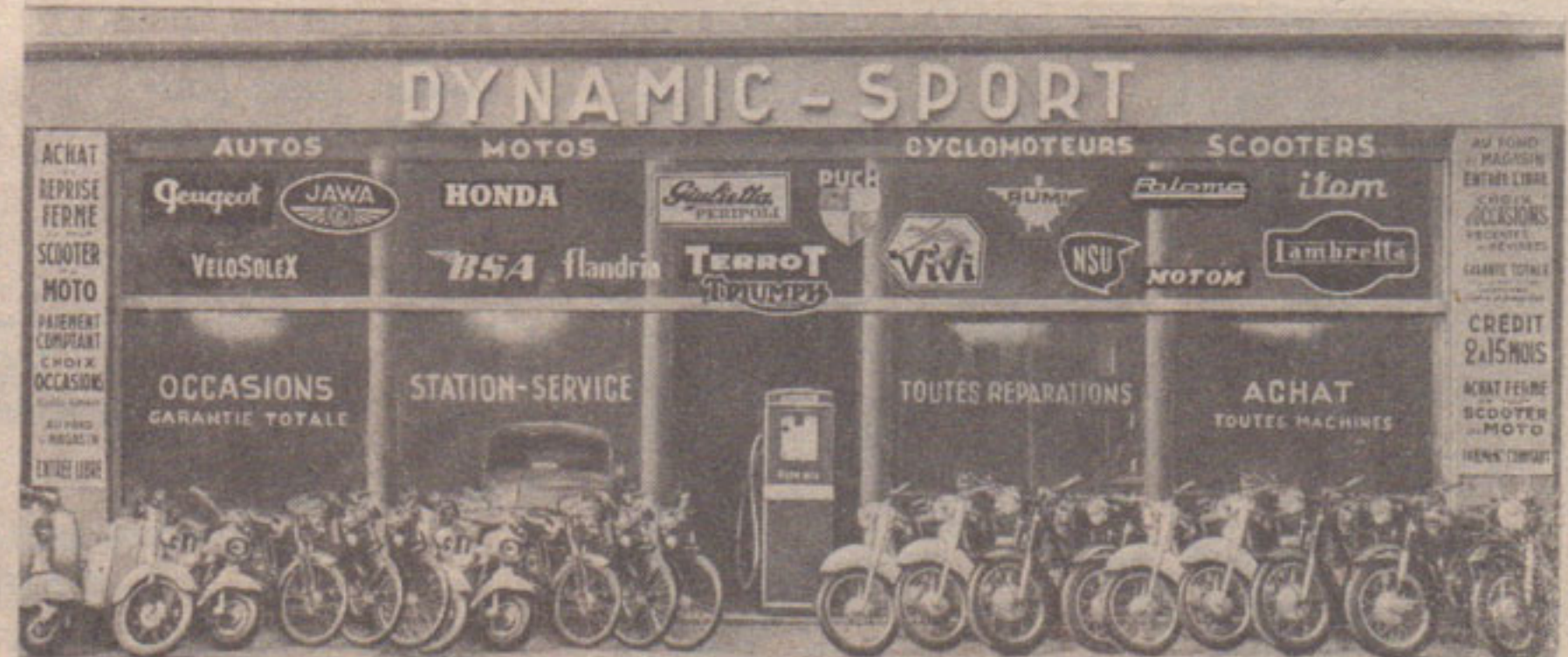
Ce grand choix des meilleures marques neuves et d'occasion est une garantie d'impartialité de la part du vendeur.

Quand au crédit, il est toujours imbattable à DYNAMIC-SPORT, que ce soit pour du neuf ou de l'occasion garantie : 20 % au comptant minimum et le solde payable en 6, 9, 12, 15 ou 18 mois. Les machines d'occasion laissées en reprise servent de 1^{er} versement. Crédit et expédition dans toute la France - Achat ou reprise ferme de tous "DEUX ROUES". Super-Service après vente effectué par personnel spécialisé pour chaque marque. Stock de pièces détachées et accessoires pour toutes marques. La liste des occasions est renouvelée

toutes les semaines et envoyée contre 3 timbres.

Si vous désirez acheter un cyclomoteur, un scooter ou une moto, neuf ou d'occasion, avec le maximum de garanties, une seule adresse : DYNAMIC-SPORT qui, en outre, entretiendra et réparera votre machine au meilleur prix.

Clients de province, profitez de votre passage à Paris, pour visiter l'exposition permanente de DYNAMIC-SPORT en machines neuves et d'occasion toutes marques.



Les accessoires Bottelin-Dumoulin pour Vélosolex

Par sa grande diffusion tant en métropole qu'aux colonies ou à l'étranger, le Vélosolex est actuellement le Deux Roues qui préoccupe beaucoup les fabricants d'accessoires. Chacun songeant en effet à réaliser un article pratique, apportant à ce véhicule assez rustique d'origine, un peu plus de confort ou d'agrément de conduite. Parmi les accessoristes qui travaillent ainsi l'idée d'équiper le Vélosolex, les Ets Bottelin-Dumoulin ont à leur actif quelques réalisations très intéressantes et qui équipent déjà des milliers de machines.

Le Jerry-Baby

Dans les agglomérations importantes le problème du ravitaillement en carburant 2 temps se trouve résolu par l'équipement intensif des stations-services en distributeurs spécialement réservés au carburant 2 temps.

Dans les communes rurales où parfois sur certains itinéraires, le ravitaillement en Solexine devient plus difficile. C'est pour cela que les Ets Bottelin-Dumoulin ont créé le Jerry-Baby, solution élégante pour donner au Vélosolex une autonomie de plus de 200 km.

A une esthétique qui s'allie étroitement à celle du Vélosolex le Jerry-Baby joint des qualités que bien peu de « bidons » de secours sont capables de présenter.

— Le montage est simple : un collier sur la tige de selle et une barrette de fixation à la base.

Guidon sport pour Rumi

Un guidon adaptable au scooter Rumi Formichino permet de prendre toutes les positions en selle.

Il se règle vers l'avant ou l'arrière selon la longueur des bras ou bien selon que l'on veuille adopter une position en « limande » ou se tenir très droit.

Il est fabriqué et distribué par Dynamic Sport.

L'accessibilité a été étudiée pour permettre un remplissage rapide du réservoir.

Le matériau dans lequel il est construit, « du Polyéthylène » soufflé, lui assure une étanchéité parfaite, le coefficient de dilatation ayant été largement prévu, même pour les pays tropicaux.

En outre, il est incassable et ses parois ne présentent aucune couture au raccord.

La garantie totale du fabricant lui permet de préconiser l'échange du Jerry-Baby vide contre 1 Jerry-Baby plein.

Le pare-choc.

A l'arrêt, si le VéloSolex tombe ou glisse sur sa béquille, d'importants dommages peuvent être causés au moteur. Les Ets Bottelin-Dumoulin ont donc étudié de longue date un pare-choc tubulaire qui sur le 1.700 ou le 2.200 S assure une protection aussi efficace du côté embrayage automatique que du côté volant magnétique. Réalisé en tube chromé, le pare-choc ajoute une petite note luxueuse à la machine.

Le porte-bagages à 2 positions.

Le porte-bagages forme une rallonge qui permet le montage d'un siège d'enfant ou d'un panier porte-bébé.

Rapidement posé il s'encastre sous l'une des traverses du porte-bagages d'origine et se fixe sur les boulons des montants.

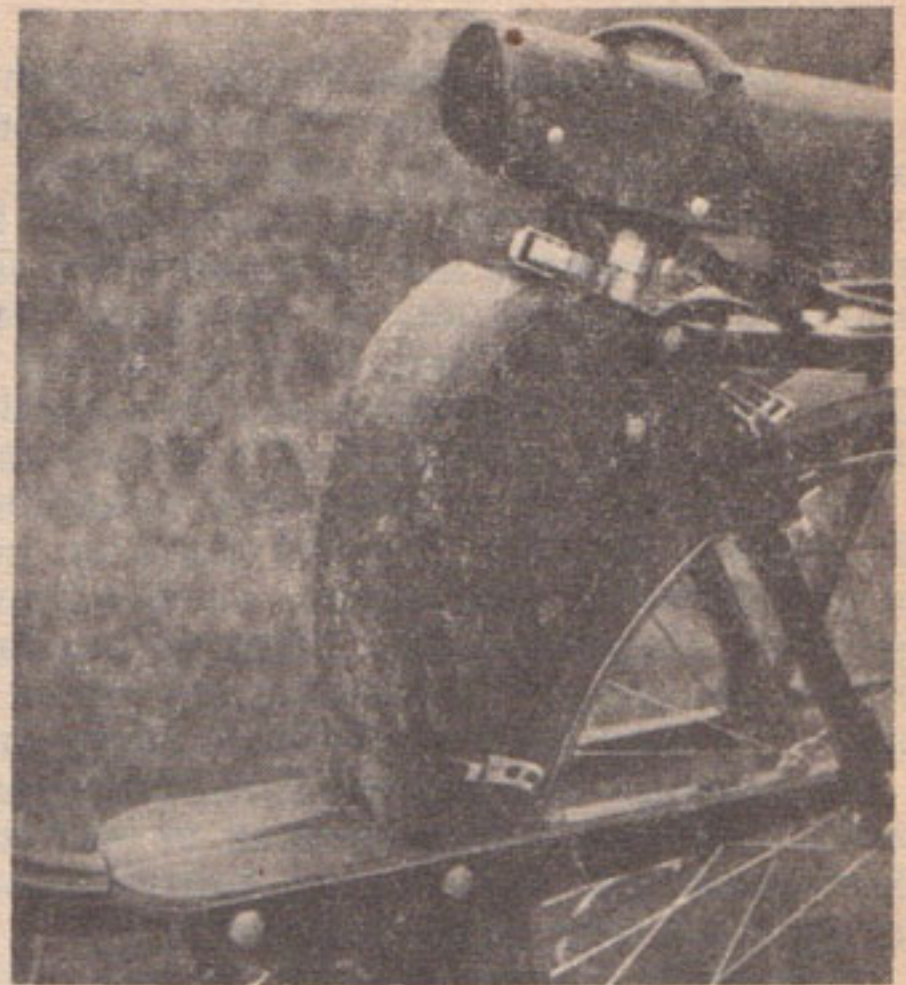


Le vêtement du motocycliste.

Moto-Hall Habert a pris depuis bientôt deux ans la position qu'occupait auparavant les Etablissements Revil, c'est-à-dire que cette maison bien connue des motocyclistes présente tout ce qui concerne l'équipement du motocycliste.

Parmi un choix important de survêtements imperméables nous avons noté principalement : ensemble Lohdi, bottes allemandes (forme Saumur), gants cuir souple grandes manchettes, lunettes anglaises réglables, casques homologués.

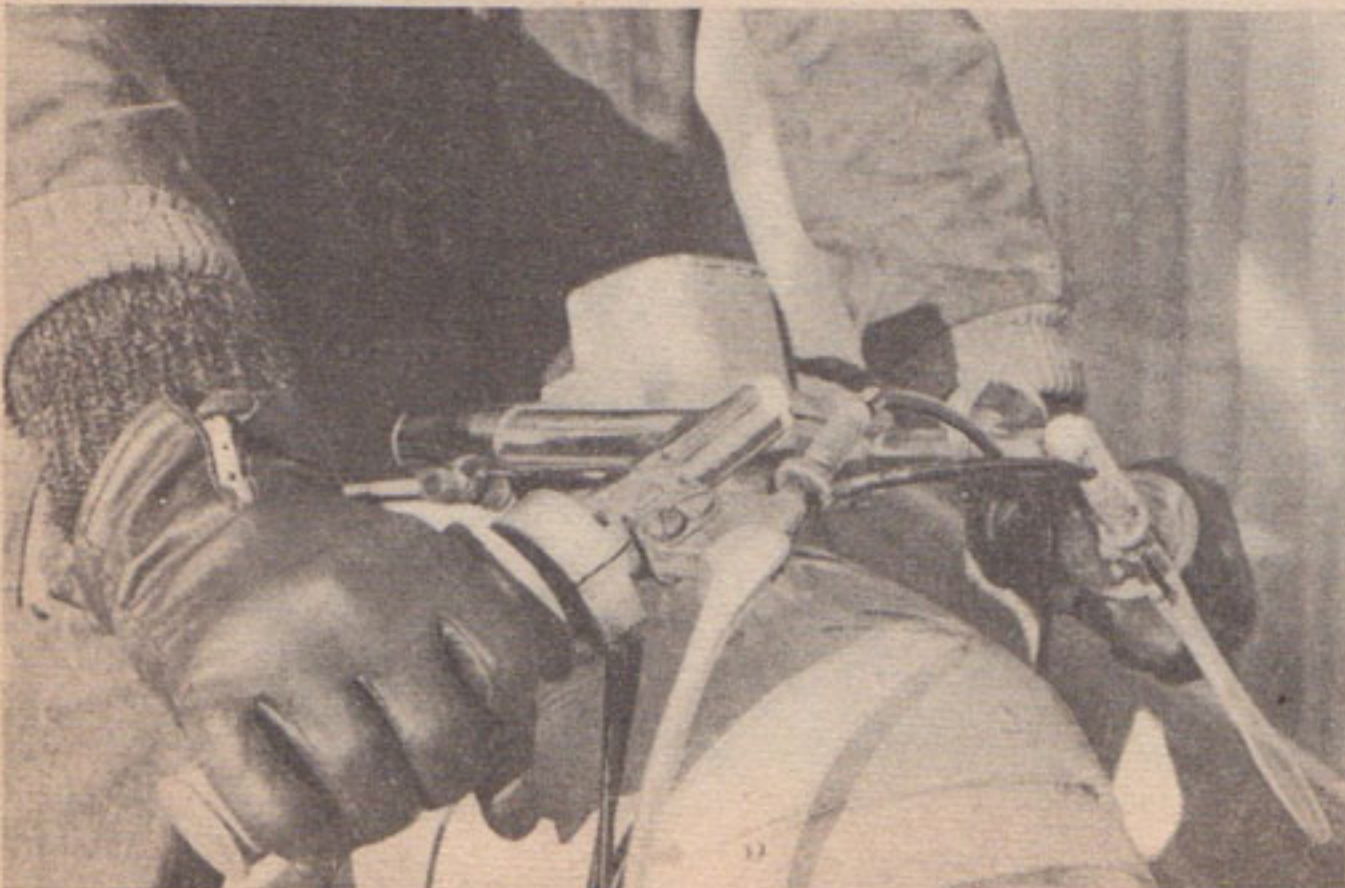
Un guidon sport pour le scooter Rumi Formichino.



Le Jerry-baby, bidon de secours pour Vélosolex.

L'approvisionnement des stocks est assuré grâce à une production élevée dont la cadence se poursuit même en hiver afin de permettre des expéditions rapides, seul moyen de satisfaire la clientèle dans les délais les plus rapides.

Le Lohdi, vêtement imperméable pour motocyclistes.



ROYAL-NORD
LE RAPIDE CYCLO 4 VITESSES

A. J. S. • **MATCHLESS**

LES MOTOS ANGLAISES DE LA PLUS HAUTE CLASSE

CARÉNAGES AVON

Sté ARIS, 11, rue Labie - PARIS 17^e Catalogue : 1 NF en timbre

OTOM : Le Tubomatic

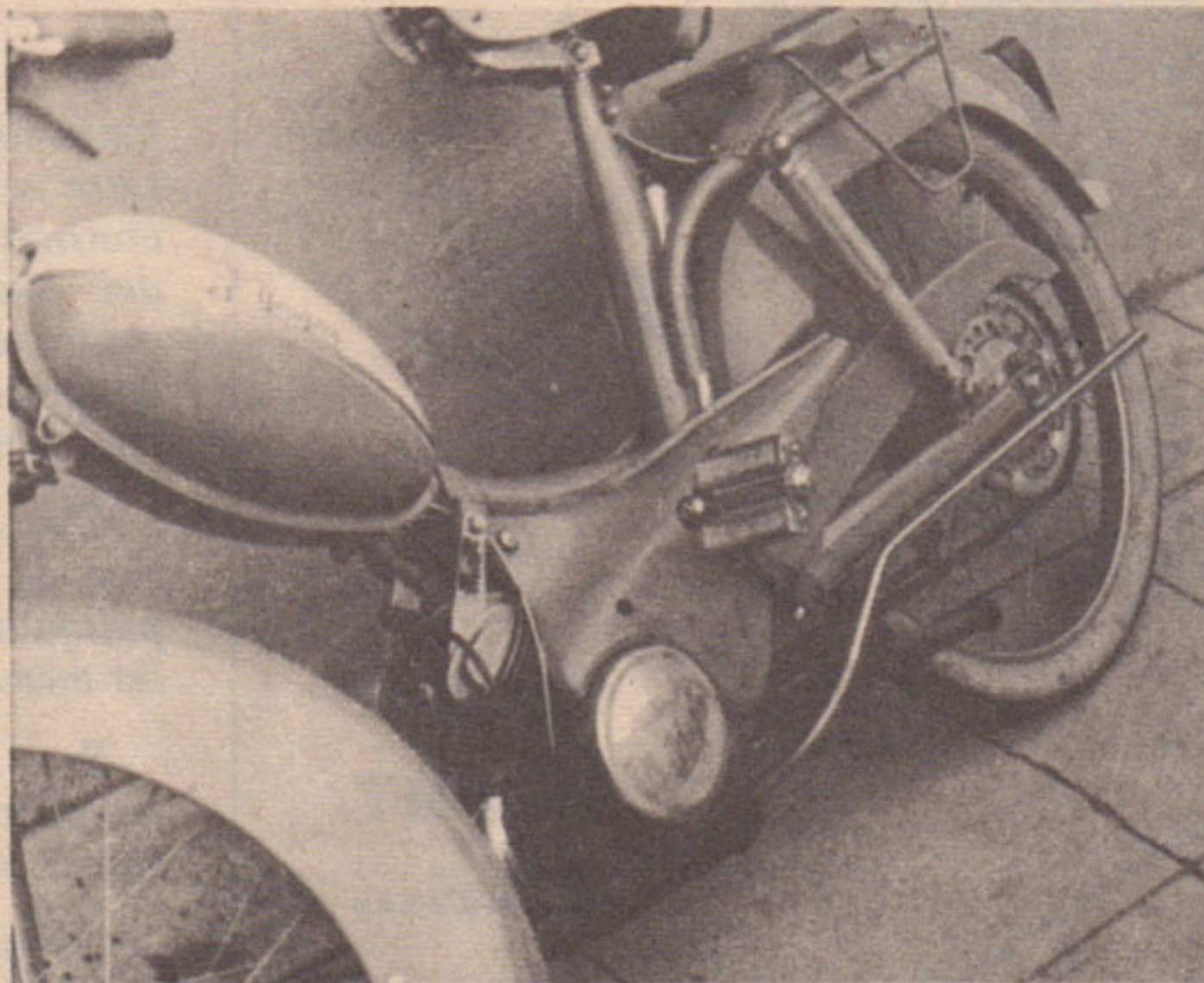
Le succès obtenu par la rallonge d'échappement Tubomatic OTOM Spéciale pour Mobylette-Mobymatic, a conduit les techniciens de la célèbre firme spécialisée par ailleurs dans les canalisations d'essence et les robinets, à construire un modèle adaptable à des cyclomoteurs de différentes marques.

La rallonge souple d'échappement peut se monter sur : Peugeot BB2L BB2 Sport ; Terrot VL2 et VL2S ; Automoto CC2L et CC2S.

Le Tubomatic, grâce à son embout souple, se prête librement à toutes les oscillations de la suspension arrière.

Son rôle est double : d'une part, assurer une protection efficace du conducteur, et de la roue arrière contre les projections de grains, et d'autre part, compléter harmonieusement l'esthétique générale de ces cyclomoteurs.

Le montage s'effectue rapidement en suivant la notice jointe à chaque Tubomatic.



Le Tubomatic monté sur BB Peugeot

MOTOBECANE - MOBYLETTE

AGENT OFFICIEL

A. DUBOIS

58, RUE ARISTIDE-BRIAND - LEVALLOIS-PERRET - PER 19-73

ESSAIS

MOTOCYCLES ET SCOOTERS

1960-1961

Dans les pages qui suivent, nous avons effectué une récapitulation de nos essais 1960-1961.

Bien souvent, nos lecteurs nous réclament des n^{os} qui font partie d'éditions épuisées et nous ne pouvons alors répondre à leurs désirs.

Bien que résumés, ces compte-rendus sont le reflet des textes que nous avons déjà publiés.

HUILE
SPECIALE



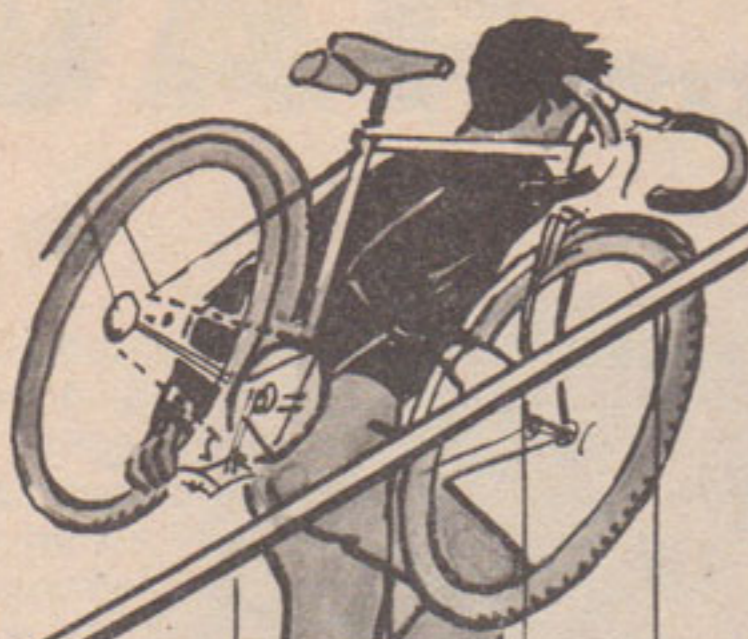
OLTEC

2 TEMPS

Renseignements et
Documentations :

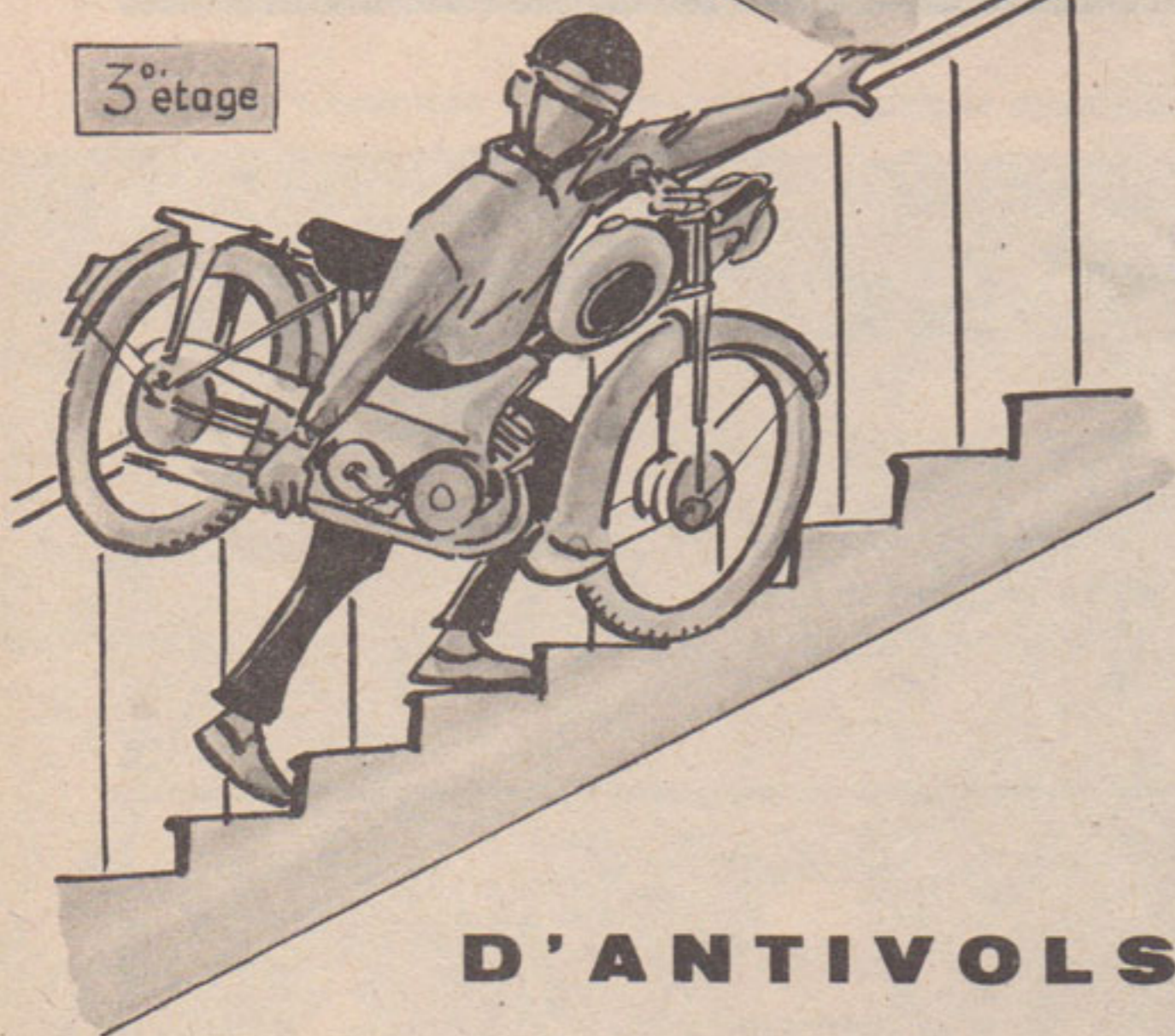
Sté OLTEC 18, RUE DE BERRI - PARIS-8^e - ELY. 36-69

5^e étage



**"ILS"
N'ONT
PAS...**

3^e étage



D'ANTIVOLS

NEIMAN



BALCON F - STAND II - BAL. 16-74

RÉFLEXIONS ET COMMENTAIRES

(suite de la page 13)

tourisme et de sport, en véhicule éminemment utilitaire et démocratique, justifiant ainsi la vague croissante du vélomoteur jusqu'au jour où, victime des contraintes que l'on sait (permis obligatoire, assurances prohibitives, etc...) il fut relayé par le cyclomoteur, grâce aux magistrales réalisations de nos constructeurs.

C'est, en fait, un enchaînement logique : la réduction de la cylindrée n'est pas un signe de régression puisqu'un 50 cc moderne rend, plus économiquement, les mêmes services qu'un 100 cc de naguère.

Sauf en Angleterre, pays conservateur, toutes les autres nations productrices ont dû tout à tour suivre notre exemple.

De même en est-il en automobile : les 2, 3 et 4 CV ont depuis longtemps submergé les voitures de moyenne puissance.

La production du cyclomoteur tourne d'une année sur l'autre autour du million, celle des motos de plus de 50 cc n'a pas atteint les deux mille en 1960 ; en y ajoutant les importations, la quantité globale dépasse à peine les cinq mille, voilà les faits indiscutables.

De là à ignorer ou négliger cette minorité, il n'en est pas question pour nous ; le motocyclisme est un tout homogène malgré son apparente diversité. Nous avons maintes fois constaté que l'utilisateur du plus modeste cyclo, loin d'être indifférent, s'intéresse de près aux performances et progrès réalisés sur les motos de toutes catégories alors que les heureux possesseurs de celles-ci dédaignent quelque peu ce qui n'atteint pas au moins les 250 cc, ce en quoi ils ont tort car souvent, dans la technique comme dans la pratique, ce sont les petites qui innovent, devancent les grands et leur tracent le chemin. Un exemple ? l'embrayage et les changements de vitesses automatiques.

Bien mieux ! puisque désormais la compétition est ouverte à la classe 50 cc, c'est une excellente raison de plus pour les sportifs de lui manifester de l'intérêt et même de l'attention.

Si nous avons eu un Salon cette année, ces nouveaux petits racers eussent sans doute été l'une des principales attractions.

Il n'y a pas de cloisons dans la moto, c'est une seule et même famille dont chaque membre mérite la même considération et les mêmes égards.

E. M.

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953 à 1961

Numéros à 0,50 NF.

- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors «Paris-Nice».
- 142 50 Britax.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 180 Maïco 250.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.
- 188 175 Mochet ;
175 Motobi «CATRIA».
- 190 175 Terrot «Tournoi».

Numéros à 0,60 NF.

- 192 Isetta «Velam».
- 193 Goggomobil «Isard» T. 300.
- 195 175 Maïco SS.
- 197 600 Matchless G 11.
- 198 175 Mochet CMS.
- 199 175 Morini Settebello.
- 202 Goggomobil «Coupé» T. 400.
- 203 175 Ydral «Spécial-Agache».
- 204 Messerschmitt K R 200.
- 205 500 Royal-Enfield «Minor» carénée.
- 206 125 Terrot «Ténor».
- 207 125 Cimatti «Turismo».

Numéros à 0,70 NF.

- 208 250 B.S.A. «Star».
- 209 250 Norton «Jubilee».
- 210 250 Royal-Enfield «Crusader Sport».
- 212 Moped Puch M.S. 50 et V.S. 50.
Peripoli «Giuletta G.S.S.».
- 213 175 Motobécane Z 23 C.
- 214 B.M.W. R.50 Sport.
- 215 Peugeot BB2L.
N.S.U. «Prinz 30».
- 217 N.S.U. «Cavallino».
- 218 Vélosolex «1700».
- 219 Vélovap.
500 S.J.M.
- 220 { 600 Ratier C 6.
Isard T 700 «Kombi».
- 221 Vespa 125 N.
- 222 700 Royal-Enfield ;
Side Précision.
- 223 700 B.M.W. Coupé.
- 225 125 Bultaco.
250 Aermacchi HD.

Numéros à 1 NF

- 228 Motobécane-Mobylette AV 89.
Lambretta 175 TV.
- 229 Royal-Nord 50 cc. 4 vitesses
Terrot "Skipper"
- 230 Puch DS 50

Numéro à 1,50 NF.

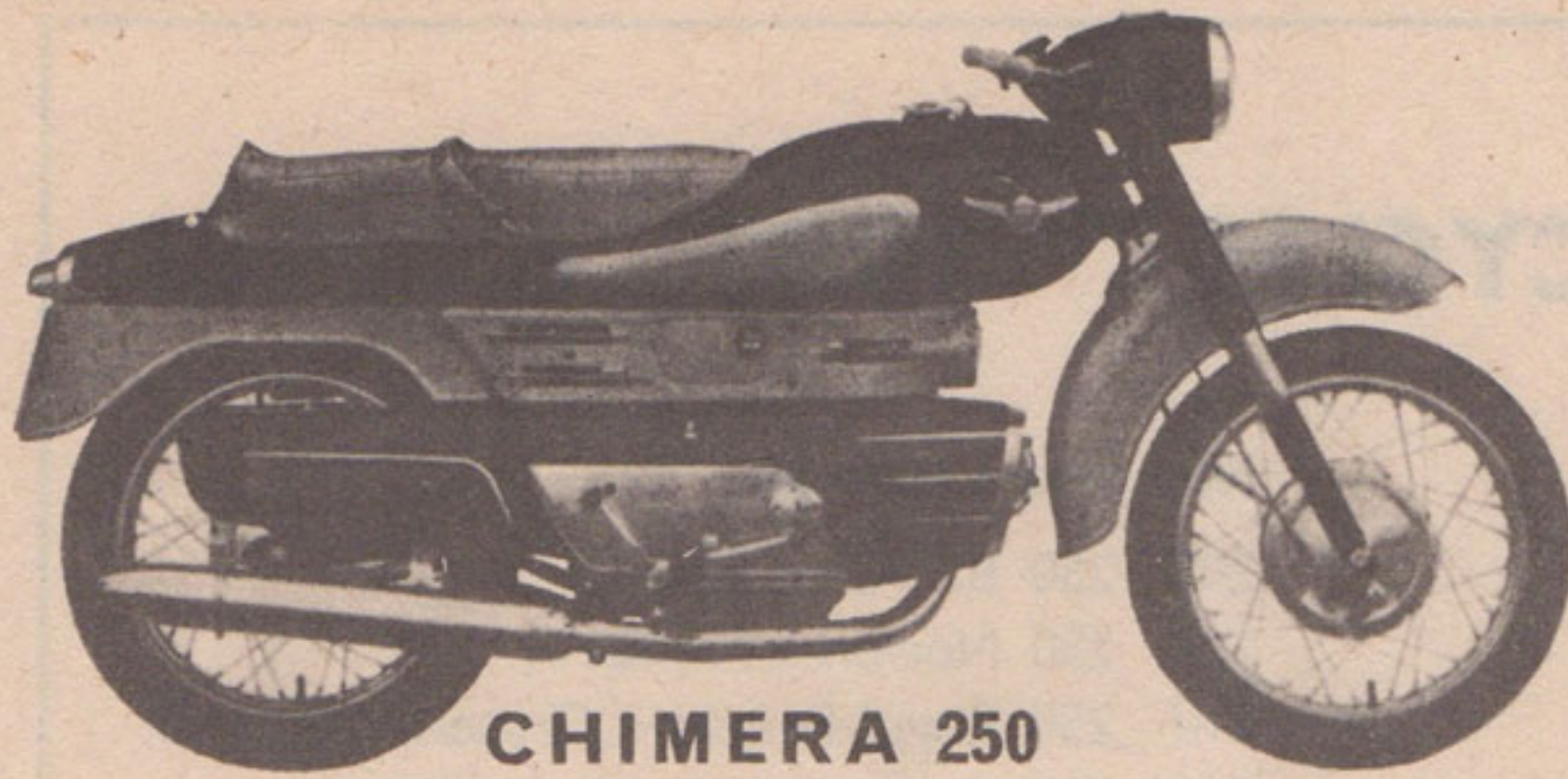
- 224 125 JAWA.
Lambretta 125 LD.

Numéro Salon à 2 NF

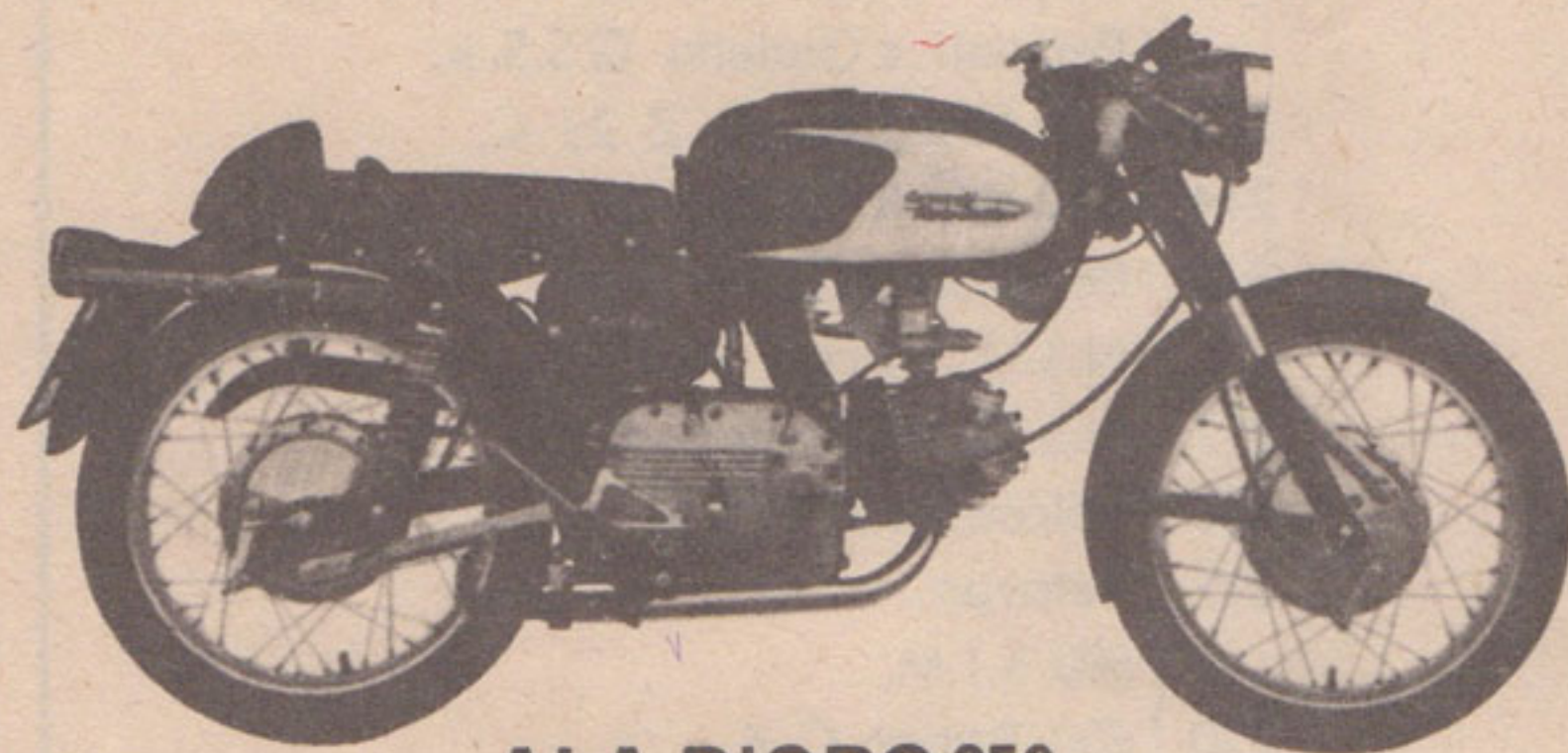
- 201 700 Royal-Enfield «Constellation».

ENVOI CONTRE LA SOMME INDIQUÉE PAR NUMÉRO DEMANDÉ

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON



CHIMERA 250



ALA D'ORO 250

Importateur

P. BORIE

MOTOS

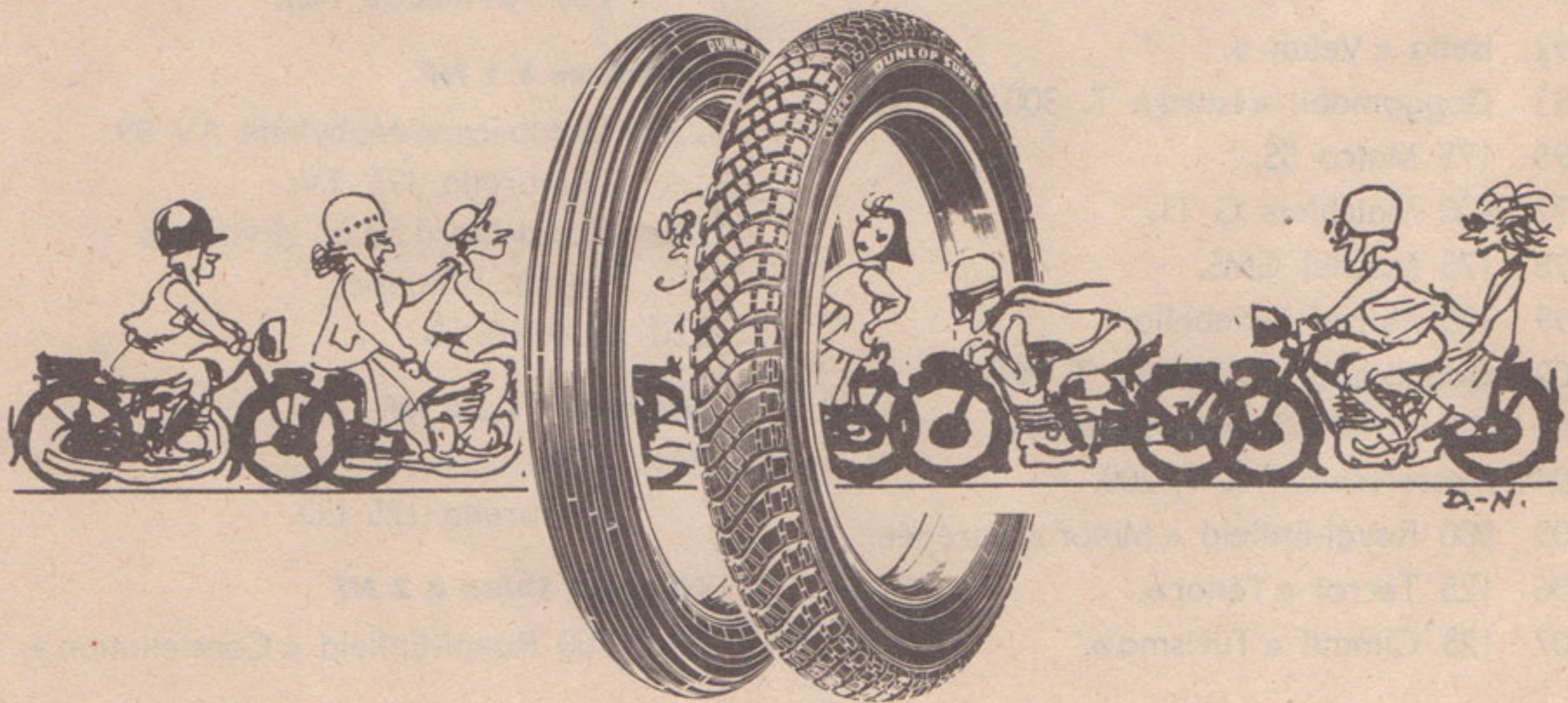
PIÈCES DÉTACHÉES

RÉPARATIONS

28-30, RUE DE PICPUS - PARIS-12^e

NAT. 11-75

POUR VOTRE MOTO



PNEUS

DUNLOP

Les constructeurs italiens sont passés maîtres dans la production de machines " sport " et la 250 " Ala Verde " est un bel exemple de ce que l'on peut attendre de cette appellation. Présentée en rouge et blanc, cette machine allie la beauté fonctionnelle du racer, à l'harmonie des formes d'un modèle d'exposition.

La position est excellente, " l'Ala Verde " fait partie des machines sur lesquelles on se sent immédiatement à son aise. Néanmoins un pilote de grand gabarit doit avoir un certain mal à se loger. Le réservoir " anatomique " est assez étroit pour que le guidon ne touche pas contre les flancs lorsque l'on se trouve braqué à fond et cela malgré que les bracelets soient ramenés vers l'arrière.

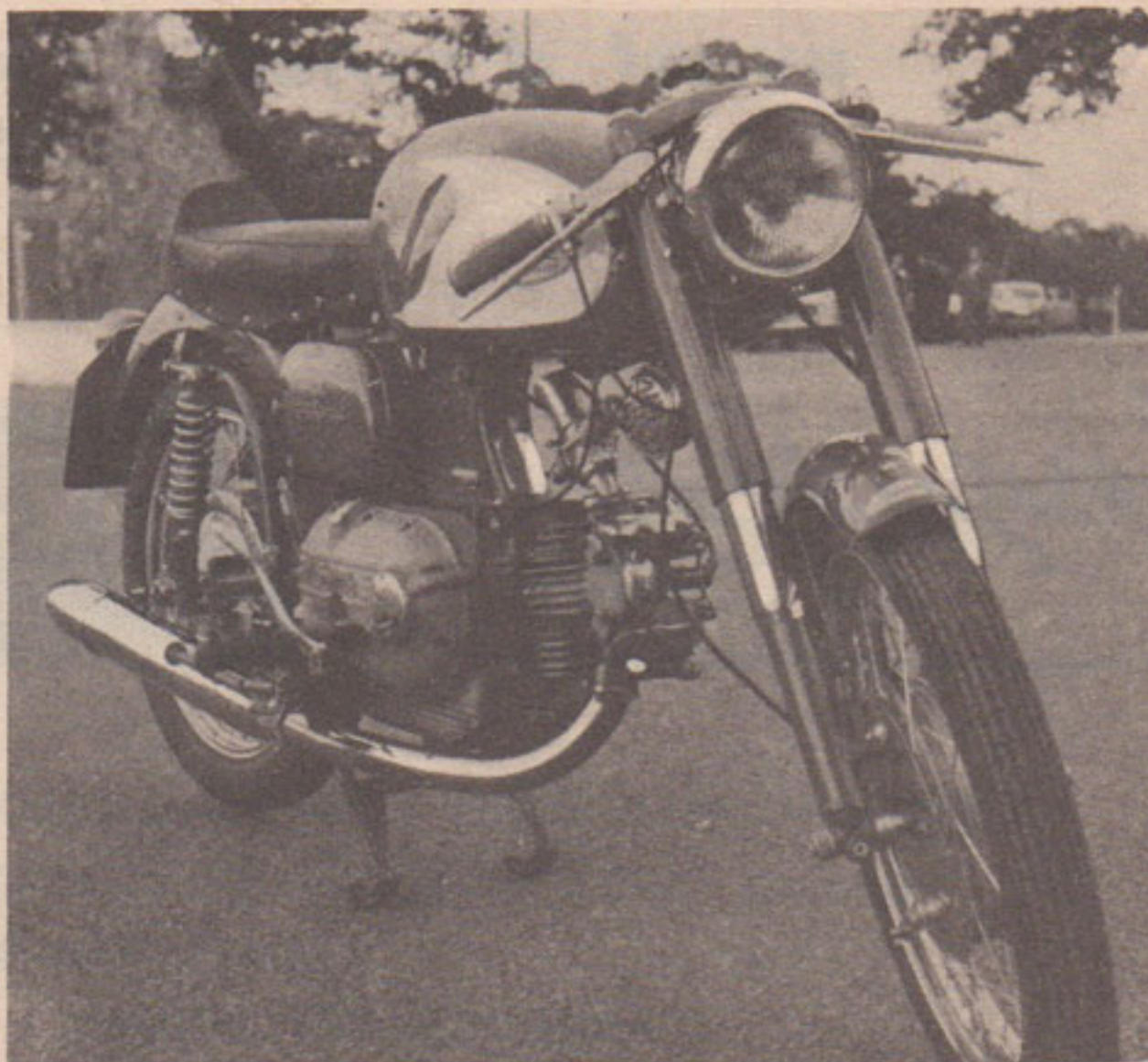
La partie arrière plus haute procure un soutien efficace pour l'abdomen du pilote alors que la partie avant plus basse permet de loger le menton et d'avoir une position " streamlined ".

Seul reproche, le sélecteur à double branche mal disposé par rapport au repose-pied, ce qui oblige à décoller le pied à chaque changement de rapport afin d'éviter que la branche arrière ne vienne porter contre le talon risquant de faire " loucher " une vitesse ; de plus la course est trop importante pour une machine " sport ".

La mise en route s'effectue très facilement si l'on prend soin de ne pas toucher à la poignée des gaz car avec le carburateur incliné on peut noyer la bougie assez facilement ; dans ce cas, il suffit d'enclencher la première, le moteur sur la compression, on démarre sur 2 mètres à peine. La facilité de démarrage de cette machine à la poussette est exceptionnelle et peut être au atout certain au départ d'une course.

La 250 " Ala Verde " n'est pas seulement belle mais elle va vite. Sur l'anneau de vitesse avec le silencieux et tout l'équipement d'origine, nous avons réalisé 1'3"8/10 soit 143,787 km/h de moyenne. La 250 " Ala Verde " est incontestablement la machine de série la plus rapide que nous ayons essayée. L'utilisation en échappement libre - avec la rallonge adéquate, doit permettre d'espérer une vitesse de l'ordre de 148 km/h sur l'anneau : un adversaire sérieux en catégorie 250 Sport.

La maniabilité et le faible poids en font un véritable " vélo " que l'on fait passer où l'on veut au centimètre près, pourrait-on dire.



Nous voudrions toutefois ouvrir une parenthèse à propos de l'essai sur le circuit routier. En effet, nous pensons que la moyenne réalisée est due bien entendu aux qualités de la machine, mais également au fait que le circuit routier a été refait sur certains tronçons : Lapize, droite et courbes des Biscornes dont la sortie a été élargie ce qui permet de passer plus vite et l'on doit s'attendre à une augmentation générale des moyennes réalisables. D'ailleurs, la moyenne obtenue ne représente pas le maximum car le jour de l'essai, la descente de la côte Lapize et la sortie des Biscornes étaient encore couvertes de graviers. D'autre part le revêtement trop neuf des Biscornes est encore assez glissant et il faudra attendre quelque temps pour qu'il procure une adhérence parfaite - nous avons déjà observé ce phénomène lorsque les lacets du Gendarme ont été refaits.

Quoi qu'il en soit, la réfection du circuit tout en permettant des moyennes plus élevées ne le rend pas plus facile, loin de là, en particulier en ce qui concerne les Biscornes dont le revêtement impeccable permet un passage beaucoup plus rapide.

Le comportement de cette machine sur le routier nous a fortement impressionnés. Le premier tour - de reconnaissance - fut bouclé en 5'33" 8/10 moyenne 99,020 km/h, en position assise et sans tirer sur les intermédiaires. Second tour 5'27" ; le troisième fut le bon : 5'14" soit une moyenne de 105,264 km/h. Si l'on veut bien se rappeler que la 600 Ratier nous a permis de réaliser un tour en 5'06" 2/10 (moyenne 107,945 km/h) on peut apprécier le brio de cette 250 dont la tenue de route est excellente

tant en ligne droite qu'en courbe. La béquille accroche dans les courbes rapides genre Biscornes et l'on enregistre des coups de raquette quand le revêtement est par trop mauvais. Signalons toutefois que nous avons tourné avec des pressions de pneumatiques supérieures à la normale : ceci explique en partie cela. Le freinage est excellent et même après un usage intensif on n'enregistre pas de baisse d'efficacité. A titre indicatif, on peut entrer maintenant dans la première courbe à gauche sans couper avec la 250 " Ala Verde " ce qui était difficilement réalisable auparavant en raison de l'état du revêtement à la corde. De ce fait, il faut freiner et rétrograder en sortie de courbe avant de basculer la machine dans la seconde courbe qui elle, est à droite et va se resserrant de plus en plus : ce n'est plus le moment d'hésiter car à cette vitesse une erreur de trajectoire coûte cher !

Mais avec l'" Ala-Verde " on passe en toute confiance avec un sentiment de facilité qui fera apprécier cette machine des vireurs.

En résumé, la 250 " Ala Verde " plaira aux amateurs de moyenne cylindrée à caractéristiques sportives ainsi qu'aux pilotes désirant disputer des compétitions en catégorie sport dans laquelle ses performances en font un adversaire très sérieux avec, au départ, un investissement raisonnable puisque cette 250 est proposée à la clientèle au prix de 3350 NF. Pour les amateurs plus fortunés Aermacchi-Harley-Davidson commercialise la version " Ala d'Oro " qui doit être un " méchant client " si les chiffres annoncés au catalogue sont aussi exacts que ceux qui concernent l'" Ala Verde ".

DANS VOTRE INTÉRÊT...

avant d'acheter votre

BSA



Consultez

LEVALLOIS - MOTOS

A. DUBOIS

AGENT OFFICIEL

REPRISE AU PLUS HAUT COURS - CRÉDIT AUX MEILLEURES CONDITIONS

GRAND CHOIX D'OCCASIONS VENDUES AVEC GARANTIE TOTALE

CRÉDIT : 12-15-18 MOIS

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE : EXPÉDITION PROVINCE

REMISE AUX RÉPARATEURS

BON VENDEUR... C'EST BIEN

BON MÉCANICIEN... C'EST MIEUX

A. DUBOIS 58, RUE ARISTIDE-BRIAND - LEVALLOIS-PERRET - PER. 19-73

Qu'il soit pour :

**KARTS
MOTOS-SCOOTERS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS**

KARTS
DIMENSIONS
DES PNEUMATIQUES
DISPONIBLES

260-85
300-4
400-4
300-5
350-5
350-6

LE PNEU

Continental

IMPORTÉ D'ALLEMAGNE

SERA TOUJOURS LE PNEU SUR ET SANS ÉGAL GRACE A SES
4 TOILES, SON ÉQUILIBRAGE, SON PROFIL.

EN VENTE CHEZ TOUS LES BONS MOTORISTES.



IMPORTATEURS EXCLUSIFS
PARIS - SEINE - SEINE-&-OISE

26, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE
PARIS-17^e ETO. 54-81

MOTOBECANE : MOBYLETTE AV 89

La Mobylette AV 89 est la réplique française des nombreux modèles qui connaissent maintenant une très grande diffusion en Allemagne et dans les pays du Benelux. De ces modèles nous avons présenté quelques échantillons à l'occasion du Salon d'Amsterdam. A notre avis cependant si les caractéristiques générales de la partie cycle et de l'équipement correspondent, la mobylette se singularise par son automatisation totale.

A titre documentaire sur les possibilités de maniabilité nous pouvons attester que le fils d'un de nos meilleurs trialistes de l'année, pilote (en terrain privé et fermé) la mobylette de son père. A 7 ans avouons que si le jeune pilote fait preuve d'une certaine hardiesse, la machine qu'il dirige fait preuve de beaucoup de souplesse et de docilité.

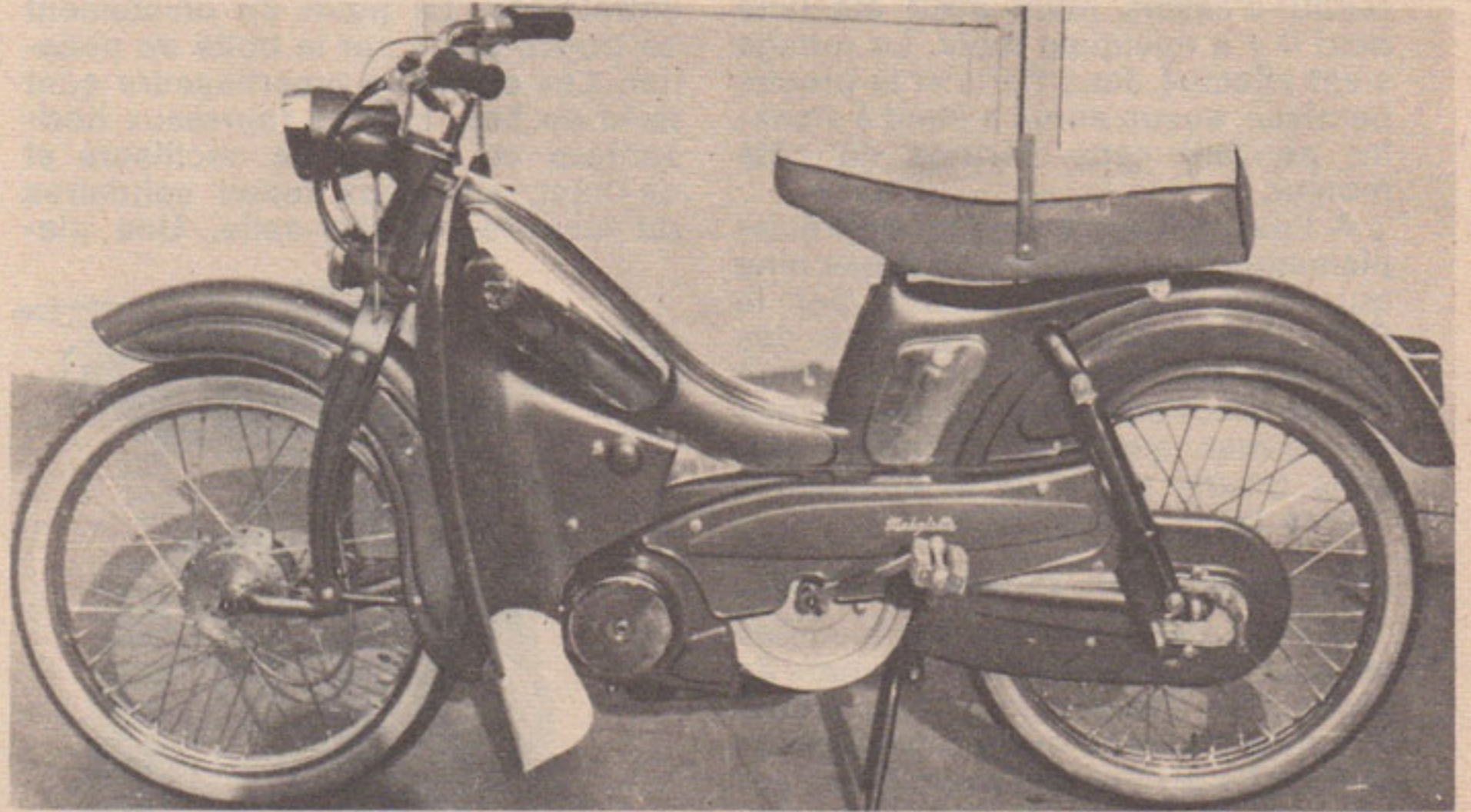
Nous l'avons souligné au début de cet article, la Mobylette AV 89 est dotée du Dinoby, variateur automatique et de l'embrayage automatique double. L'un est solidaire de la roue arrière, le second, concentrique au premier, fonctionne suivant la vitesse de rotation du moteur. Il entre en action vers 2.500 tr/minute.

Cependant la Mobylette AV 89 peut être utilisée comme un simple vélo. Il suffit de faire pivoter un bouton monté sur la poulie concentrique à l'axe du pédalier. Le bouton commande un verrouillage qui entraîne (ou libère à volonté) le pignon de 12 dents.

Certains avantages du variateur automatique sont à signaler : la courroie crantée de 18×8 entraînant une poulie réceptrice de grand diamètre, permet d'utiliser une faible démultiplication secondaire d'où découle une vitesse de chaîne réduite qui contribue à accroître le silence de fonctionnement.

Le silence de fonctionnement étant à l'ordre du jour, les éléments essentiels qui y contribuent ont été particulièrement étudiés : silencieux d'échappement de conception nouvelle, silencieux d'admission de grandes dimensions en matière plastique. L'ensemble étant conçu pour répondre aux normes sur le silence.

Parmi les plus récentes adaptations, notons en outre le carter de chaîne secondaire complètement fermé, enveloppant totalement la couronne arrière se raccordant sur le moyeu à flasque spécial.



Mobylette AV 89

La machine d'essai

La machine d'essai est une AV 89 de série rodée au préalable et dont nous avons disposé pendant quelques jours, juste le temps de la prendre en mains et de réaliser les chiffres. Le mélange étant toutefois composé de carburant ordinaire et du pourcentage d'huile préconisé par le constructeur.

Les " temps " réalisés

Les " temps " ont été pris sur une base qui nous permettait de disposer de 500 m en ligne droite sans pente ni dans un sens ni dans l'autre. L'importance de ces essais routiers consiste surtout dans le fait que par addition de temps sur 500 m il est possible d'obtenir des " chiffres vrais ". Sur un circuit fermé, il faut au contraire tourner toujours dans le même sens et l'effet du vent influe considérablement sur les résultats enregistrés. Afin d'être plus précis, nous indiquons les résultats obtenus dans chaque sens.

Essai solo

L'essai solo a été réalisé en position effacée dont témoigne l'illustration prise pendant l'essai de vitesse maximum. Précisons qu'il s'agit d'un essai départ lancé, au cours duquel nous avons enregistré sur 500 m : 1^{er} essai 29" ; 2^e essai 29" 4/5, soit une moyenne de 29" 2/5, d'où ressort une vitesse de 61,224 km/heure.

En duo, le poids transporté nécessite quelques explications complé-

mentaires. A deux, nous totalisons $80 + 67 = 147$ kg. L'essai de vitesse maximum en duo a donc été réalisé départ lancé et nous avons noté : 1^{er} essai 32" ; 2^e essai 33" ; moyenne 32" 5/10^e soit une vitesse de 55,4 km/h.

Les accélérations

Les accélérations réalisées en solo (départ arrêté) également dans les deux sens nous indiquent des vitesses moyennes de :

100 m, 13" soit 27,7 km/h ;
200 m, 19" 1/5 soit 37,500 km/h ;
300 m, 27" 2/5 soit 39,100 km/h ;
400 m, 33" 2/5 soit 43,200 km/h ;
500 m, 40" 2/5 soit 44,300 km/h.

Pour obtenir un résultat supplémentaire, nous avons sur une distance de 200 m, effectué un essai d'accélération en duo qui nous a permis de noter :

200 m, en 24" 2/5 soit 29,3 km/heure.

Le freinage

Au chapitre du freinage il y a beaucoup à écrire étant donné l'exceptionnel dispositif qui permet d'obtenir une décélération record.

Sans vouloir épiloguer sur un étalonnage du compteur (qui exagère évidemment un peu) nous avons obtenu avec l'aiguille stabilisée à 50 km/h sur le cadran du Veglia équipant la Mobylette AV 89, les distances d'arrêt suivantes :

en solo à 50 km/h compteur = 8 m, (avec 147 kg), en duo à 50 km/h compteur = 8,75 m.

Progressivité, efficacité, il y a peu de superlatifs capables d'exprimer la qualité du freinage.

PEUGEOT BB 2 L

Le cyclomoteur Peugeot type BB2L dont nous présentons ici le compte rendu d'essais nous avait été livré neuf il y a quelques mois. Le rodage s'est effectué dans Paris et la proche banlieue, aucun ennui n'étant à signaler pendant cette période du côté moteur.

A l'usage nous avons pu apprécier pleinement les qualités de la machine qui nous avait été confiée par la C.G.C.I.M., société distributrice des productions Peugeot pour la région parisienne. Parallèlement, nous avons pu relever quelques imperfections, sans gravité d'ailleurs et auxquelles il sera facile de remédier.

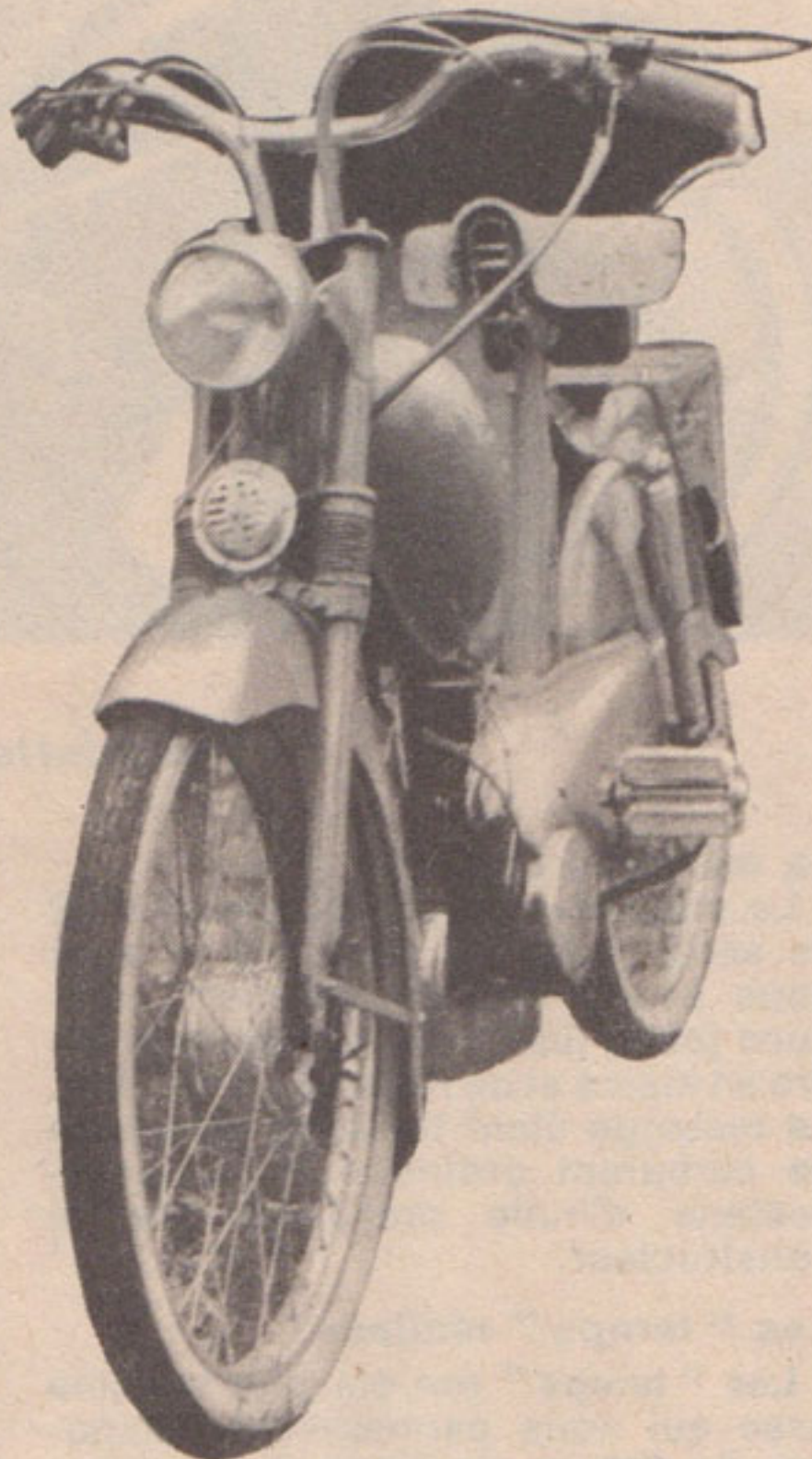
Une description rapide du BB2L.

Le BB2L constitue l'un des modèles les plus perfectionnés de la gamme de production Peugeot. La suspension intégrale (fourche avant télescopique et fourche arrière oscillante) est assemblée sur un cadre tubulaire composé de deux éléments principaux 1 poutre de fort diamètre (45 mm) tubulaire, simple col soudée au bas d'un autre tube (45 mm) qui dans sa partie la plus haute prend une forme ovale pour obtenir le pincement nécessaire à la fixation de la tige de selle.

Signalons ici un détail propre à la construction des cyclomoteurs Peugeot (que l'on retrouve aussi sur le BB centri) : la tige de selle et le tube support sont utilisés pour amener l'air au filtre du carburateur, la jonction entre le tube et le filtre étant assurée par un conduit souple.

L'utilisateur doit veiller à ce que l'entrée d'air (en haut de la tige de selle, sous la selle) ne soit jamais obstruée. Il est en effet fréquent dans la pratique de coincer un chiffon entre la tige et la selle. C'est pratique de disposer d'un chiffon pour s'essuyer les mains !

La suspension arrière est assurée par une fourche oscillante solidement entretoisée. Le point de pivotement se trouve placé sur la boîte de pédalier. Les éléments amortisseurs sont fixés en bas, sur les fourreaux horizontaux de la fourche oscillante et en haut, sur deux tubes solidaires du tube de pédalier-selle. Une pla-



quette galbée assure la rigidité de l'ensemble.

L'EQUIPEMENT.

Le BB2L comporte un équipement

complet: phare avec compteur incorporé (éclairage à 1 ampoule commandé par un bouton moleté placé au-dessus du phare ; avertisseur électrique commandé du guidon ; pompe à air et sacoche d'outillage garnie d'une trousse à outils comprenant cinq clés plates, un clé à bougie, et une clé spéciale de 21 mm pour le démontage des écrous d'axes des roues.

Le porte-bagages robuste peut éventuellement supporter une charge assez importante.

Moteur et transmissions,

Remarquons ici tout d'abord que le carter de boîte de vitesses ne comporte pas de pédalier incorporé. Cette conception nécessite donc le montage d'une 2^e chaîne, d'une roue libre et d'un pignon de pédalier indispensables pour la mise en route. Elle présente l'avantage d'un pédalage facile, puisqu'au point mort aucune résistance ne se fait sentir du côté des pignons de boîte de vitesses.

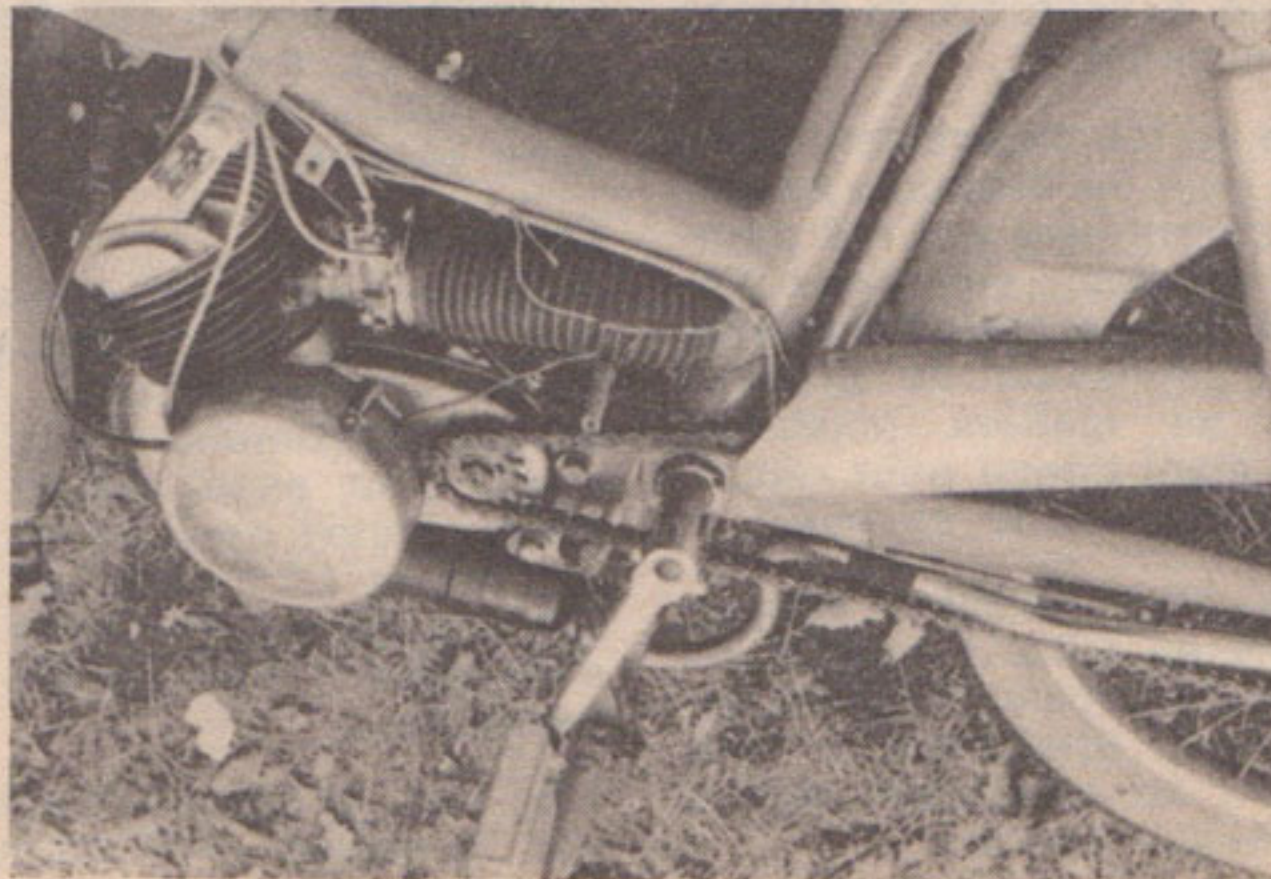
La transmission primaire est réalisée par une chaîne fonctionnant sous carter étanche formé par le flasque extérieur.

Les premiers modèles deux vitesses sortis il y a bientôt deux ans étaient équipés d'un embrayage à disques multiples (fonctionnant dans l'huile) acier et bronze intercalés mais en 1959 les cyclomoteurs 2 vitesses ont bénéficié des modifications apportées au 125 et 175 de la marque. C'est donc le nouvel embrayage Ferodo qui équipe notre machine d'essai. Notons ici que bien que de dimensions identiques à celui des 125 cm³ l'embrayage comporte un nombre de disques inférieur.

Considérations de conduite avant les essais.

La Peugeot deux vitesses offre différentes possibilités de mise en route :

Le moteur ne comportant pas de pédalier incorporé, une transmission auxiliaire est nécessaire pour la mise en route du moteur. Notons cependant que ce dispositif rend agréable le pédalage. En effet, pédaler avec certains systèmes est une épreuve épuisante.



— Soit en plaçant la machine sur béquille, en enclenchant la première et en appuyant sur l'une des pédales tandis que simultanément l'on décompresse. En outre par temps froid il faut agir également sur le levier de starter, ce qui représente bien des mouvements à synchroniser.

— Soit en lançant la machine en pédalant après avoir enclenché le deuxième rapport, en embrayant progressivement et pour éviter une trop grande résistance, en décompressant. C'est la solution la plus simple que nous avons adoptée le plus souvent.

En circulation urbaine pour un utilisateur dont le poids dépasse 80 kg les deux rapports de boîte de vitesse sont à peu près indispensables si l'on ne veut pas être obligé de pédaler trop souvent pour aider le moteur. C'est en particulier lors des démarrages fréquents et en côte que l'on apprécie une première judicieusement calculée. En effet, bien souvent nous avons utilisé ce rapport au-dessus de 40 km/h. ce qui est très appréciable pour se dégager dans les encombrements.

Notons cependant que le moteur a une très bonne aptitude en côte, même en deuxième vitesse et qu'il passe allègrement le cap des 7% de pente sur ce rapport.

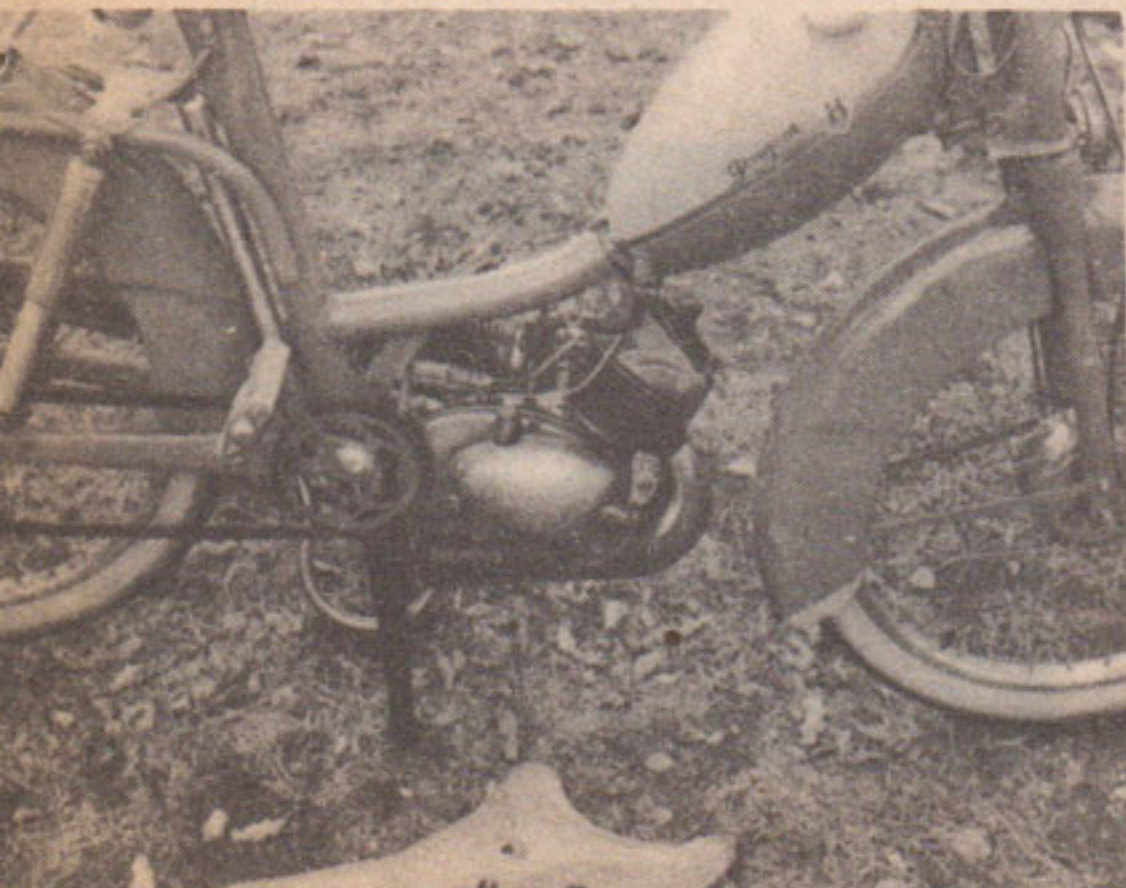
La commande des vitesses est précise et de ce côté aucun réglage n'a été nécessaire.

C'est pourtant du côté des commandes que se dirigeront nos critiques.

Le guidon est en effet encombré par la présence de cinq leviers, dont deux au moins sont gênants en conduite urbaine. Ce sont des leviers d'embrayage et de frein arrière, dont l'orientation vers l'extérieur du guidon augmente de près de 20 cm la largeur hors-tout de la machine.

Ceux-ci rendent très difficile les manœuvres de garage (risque d'écorcher les revêtements des murs d'un couloir) et surtout empêchent bien

La chambre de tranquillisation des gaz est formée par l'utilisation rationnelle du tube de selle et la fonction avec le carburateur assurée par un raccord souple.



souvent de se faufiler entre les voitures (sans risquer d'égratigner les carrosseries) ce qui est courant en conduite urbaine.

En outre, le levier d'embrayage et le levier de frein avant étant à peu près superposés, il est difficile de débrayer et de se servir du feu avant à peu près simultanément.

Enfin pour terminer la série des critiques, signalons la difficulté rencontrée lors du remontage du câble de gaz.

Renseignement pris chez un agent de la marque, le Peugeot deux vitesses est équipé de différents modèles de poignées de gaz. Nous avons eu la malchance de recevoir une machine équipée du plus mauvais des systèmes montés pour Peugeot, il ne faut donc pas généraliser la critique.

Les essais.

Les essais du BB2L se sont déroulés sur notre base habituelle par une matinée assez brumeuse que nous subissons en ce début de novembre.

En côte.

Sur les machines de faible cylindrée le poids de l'essayeur (85 kg) est toujours un handicap certain. Dans notre côte d'essai au pourcentage moyen de pente à 7%, les résultats enregistrés se révèlent cependant excellents et supérieurs à ceux que nous avons obtenus lors d'essais précédents avec des 50 cm³ à deux ou trois vitesses.

En effet, départ arrêté, le BB2L nous hisse en 1' 34" 4/10^e (moyenne 26,65) au sommet de la côte. Utilisé à plein régime en première sur plusieurs centaines de mètres, le moteur ne donne aucun signe de défaillance.

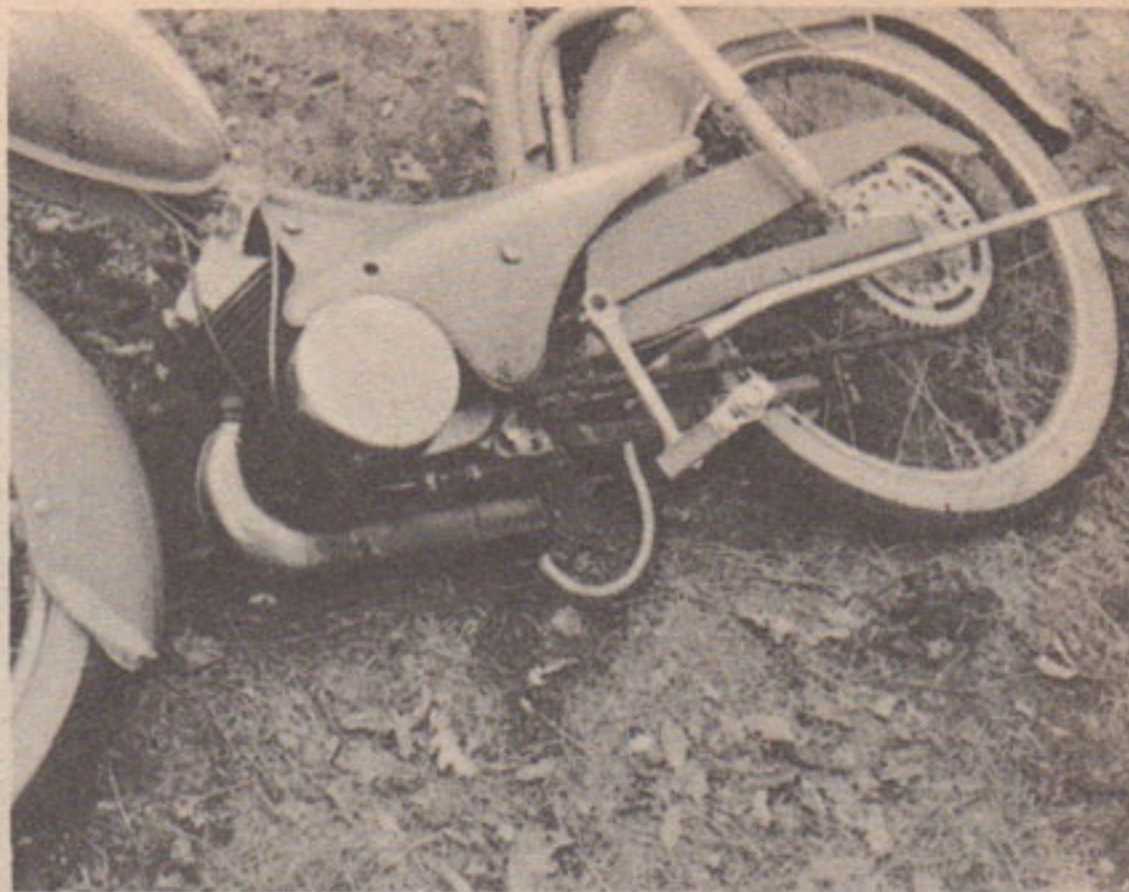
D'ailleurs les possibilités de la première sont telles que nous n'avons pas utilisé la deuxième pour ce test.

Accélérations et vitesses maximum.

Les accélérations ont été réalisées départ arrêté et absolument sans l'aide du pédalage.

Nous remarquerons que le Peugeot tire assez long, mais que ceci est largement compensé par la souplesse du moteur à bas régime. Aux 100 m nous n'utilisons que la première, la seconde ne s'enclenchant que vers 30 km/h. Sur les autres distances 200, 300, 400 m, les deux rapports sont utilisés et les chiffres relevés se révèlent très honorables pour une machine de cette catégorie.

Il est important de souligner que tous nos essais sont réalisés en position assise sans chercher nullement à gagner quelques kilomètres/heure en s'effaçant au maximum. La position effacée sur les cyclomoteurs de type courant s'avère d'ailleurs en tous points ridicule et présente un danger certain.



Après les essais, nous avons équipé le BB 2 L d'une rallonge d'échappement OTOM. Le raccordement se fait sur le tube de sortie du silencieux.

En position normale, la vitesse maximum s'établit aux environs de 55 km/h. Toutefois la vitesse de crisière oscille entre 45 et 52 km/h, ce qui doit permettre de couvrir de longues distances à des moyennes très convenables et surtout en toute sécurité.

Consommation.

Au chapitre de la consommation, le BB2L révèle un appétit moyen qui se traduit par un peu plus de 2 l aux 100 km à sa vitesse d'utilisation normale.

Freinage.

Freinage et sécurité sur deux roues sont deux termes souvent liés et vu sous l'angle du freinage, le BB2L ne peut qu'amener des compliments à ses constructeurs.

L'arrêt en 4,50 m à 30 km/h est très suffisant pour se tirer en toutes circonstances des embûches de la circulation.

Un dernier mot pour conclure.

Notre conclusion portera particulièrement sur le prix du BB2L : 76.000 francs, ce qui, pour des performances à peu près égales aux machines de construction étrangère, le place sur le marché français dans des conditions très avantageuses.

* *

RESULTATS D'ESSAIS

Peugeot BB2L

Côte : 1' 34" 4/10, moy. 26,65 km/h.

Accélérations :

100 m : 14" 3/10, moy. 24,3 km/h.

200 m : 24" 8/10, moy. 29,0 km/h.

300 m : 34" 4/10, moy. 31,4 km/h.

400 m : 42" 3/10, moy. 34,05 km/h.

500 m :

Consommation :

30 km/h : 1,45 l.

40 km/h : 2,0 l.

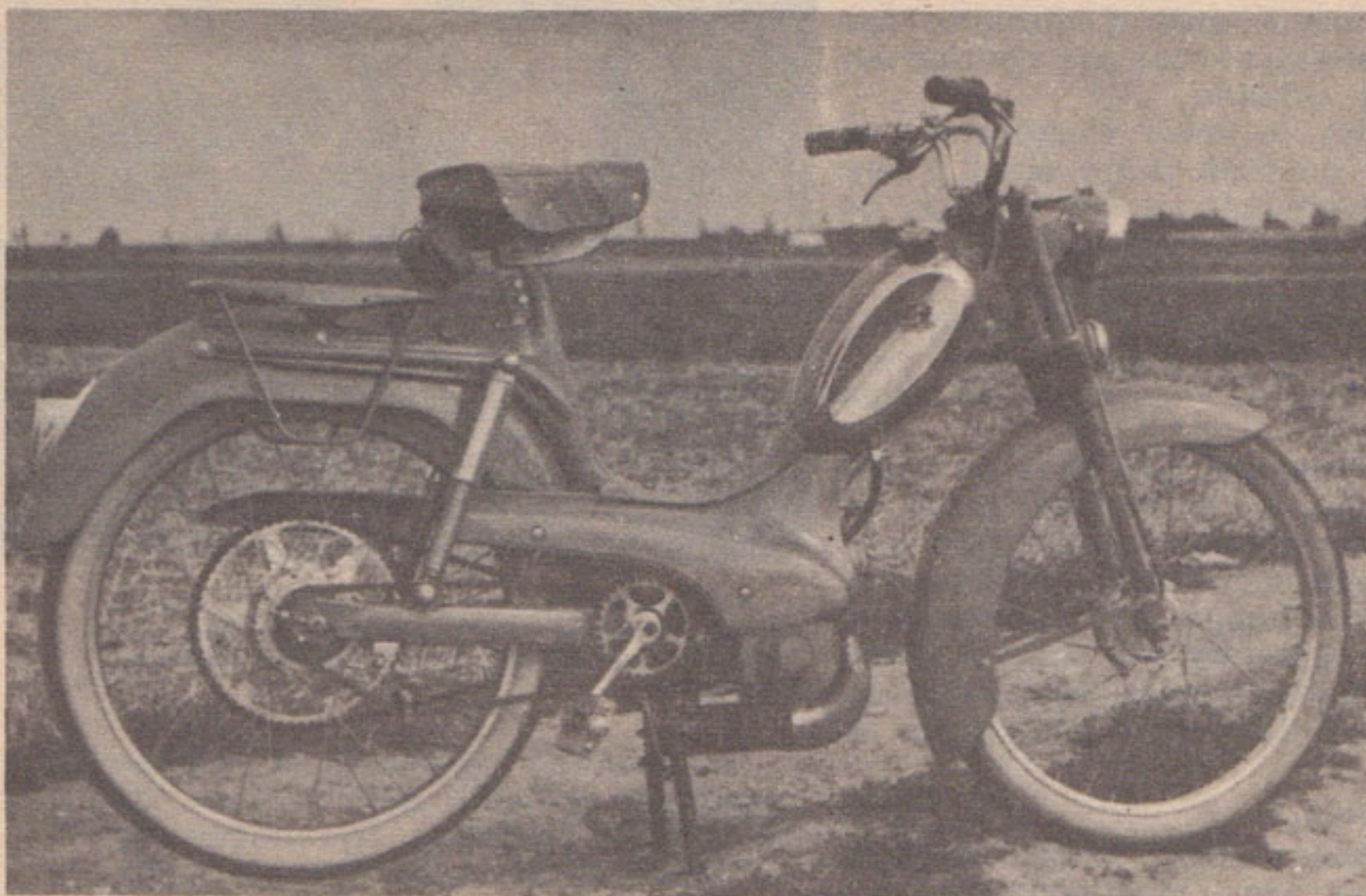
50 km/h : 2,5 l.

maxi : 2,7 l.

Freinage de 30 km/h à l'arrêt complet
2 freins × 4,50 m.

Frein AV × 6,0 m.

Vitesse maximum : 55 km/h.



Ligne générale très classique : cadre tubulaire et garde-boue enveloppants du BBV.

ESSAI DU PEUGEOT BBV



En créant le BBV, Peugeot venait à l'automatisme intégral et pour réaliser ce modèle les techniciens de la firme ont utilisé une partie cycle qui se différencie très peu du BB 2 L que nous avons essayé en 1960.

Une description détaillée des éléments du BBV serait donc superflue et aussi notre essai se limitera-t-il à des considérations de conduite.

Il ne faut pas s'attendre d'ailleurs à des performances extraordinaires bien que le Peugeot possède d'autres qualités : robustesse, sécurité de marche, freinage excellent. Après une utilisation portant sur plus de 1.300 km, la consommation moyenne se révèle légèrement inférieure à 2 l de carburant (essence tourisme et huile 2 temps à 8%). Toutefois nous devons préciser que cette consommation a été relevée en circulation urbaine et que ce n'est pas dans les rues de Paris qu'il est possible d'obtenir des économies sur le carburant.

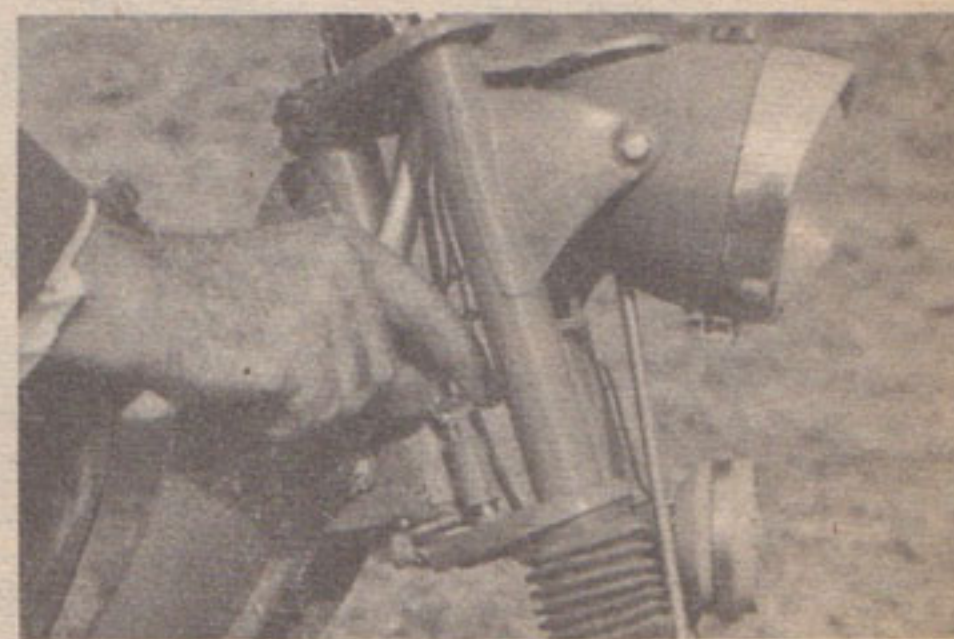
Ainsi qu'on peut le remarquer sur la courbe d'accélération, à la page suivante, le variateur absorbe une grosse partie de la puissance et dans les accélérations sur 500 m le moteur n'atteint pas la vitesse maximum, 43 km/h que nous avons noté en palier. Le freinage ne permet pas de critique et l'arrêt complet est obtenu dans tous les cas bien avant 5 m.

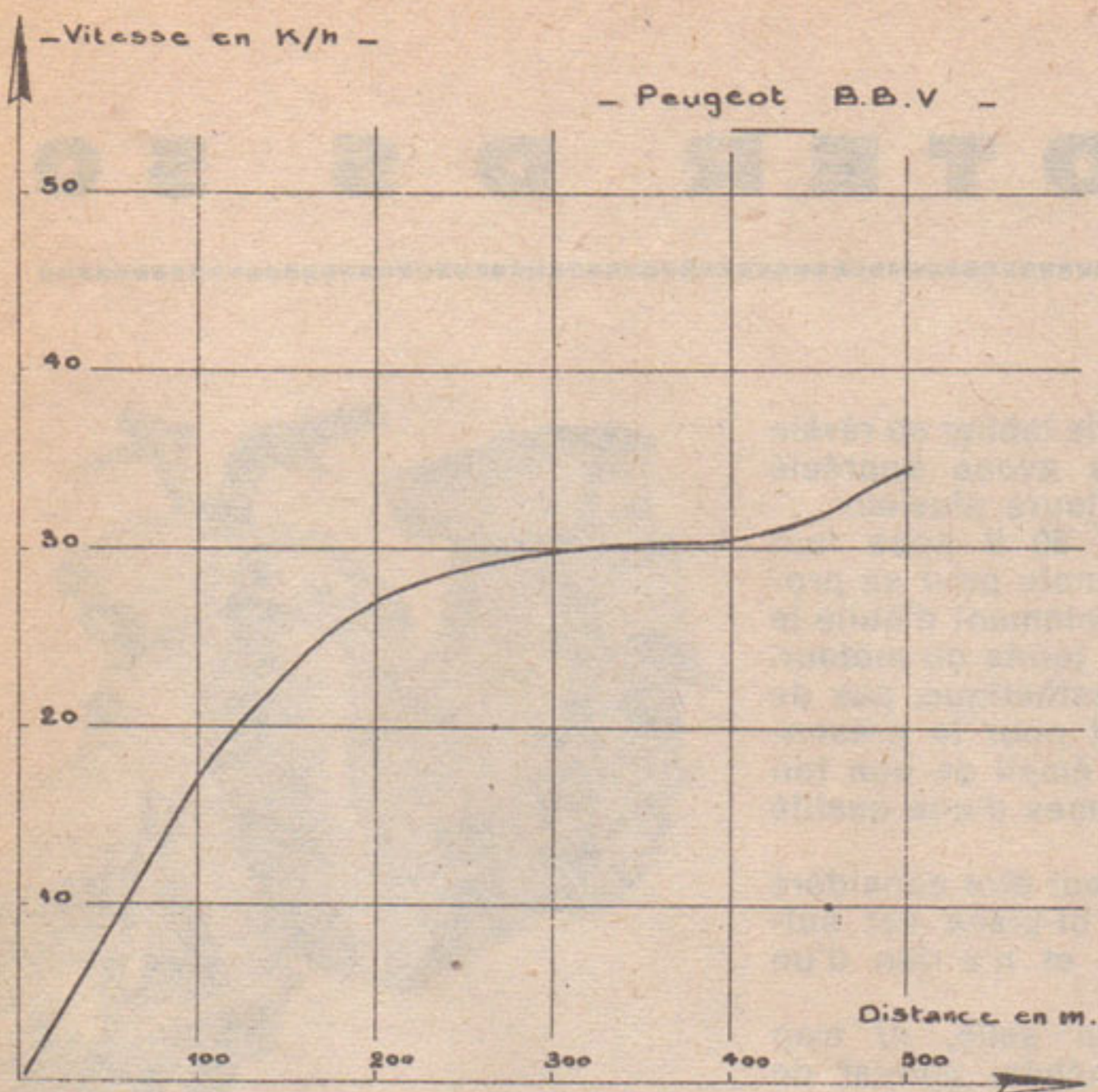
En conclusion :

Après un essai portant sur utilisation de près de 2.000 km notre jugement sur le BBV ne peut lui être que très favorable à condition de bien vouloir faire abstraction de sa vitesse maximum réduite. Jamais nous n'avons eu besoin de vérifier ou de démonter une pièce quelconque. En côte il monte lentement, mais sans l'aide des pédales. Ce modèle répond aux vœux de nombreux utilisateurs en puissance, d'ailleurs les autres, ceux qui veulent « rouler vite » ont le choix dans la gamme des Peugeot.

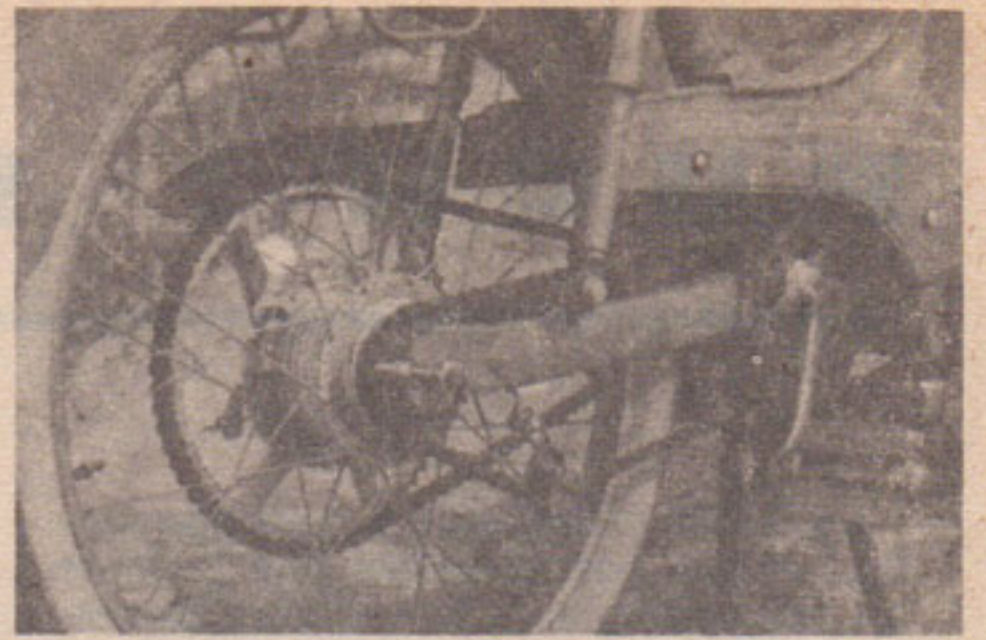
Comme tous les Peugeot, le BBV comporte un anti-vol Neiman.

L'avertisseur est en matière plastique.





Courbe d'accélération du Peugeot BBV



Pour obtenir une démultiplication convenable le pignon arrière est "généreusement denté".

ment à elle-même ; cette joue est maintenue par des ressorts qui assurent une tension constante de la courroie trapézoïdale.

Il est à remarquer que la joue mobile de la petite poulie est celle qui est vers l'intérieur, alors que la joue mobile de la grande poulie est celle qui est à l'extérieur. Cette disposition permet à la courroie en fonctionnement de rester absolument dans un plan.

Fonctionnement :

Pour un régime déterminé, la courroie est en équilibre sous l'action des forces suivantes :

a) Pression des ressorts sur la joue mobile de la grande poulie réceptrice qui tend toujours à enrouler la courroie sur le plus grand diamètre. Cette force est sensiblement constante.

b) Forces agissant sur la courroie elle-même (pour mémoire) ;

c) Pression du fluide sec agissant sur la joue mobile de la petite poulie. Cette pression est fonction de la vitesse de rotation (force centrifuge).

Le fonctionnement apparaît facilement :

— pour un régime inférieur à une valeur choisie par le constructeur, la pression provoquée par les billes de verre est inférieure à la pression des ressorts et la courroie s'enroule sur le plus grand diamètre de la grande poulie.

Le Variateur

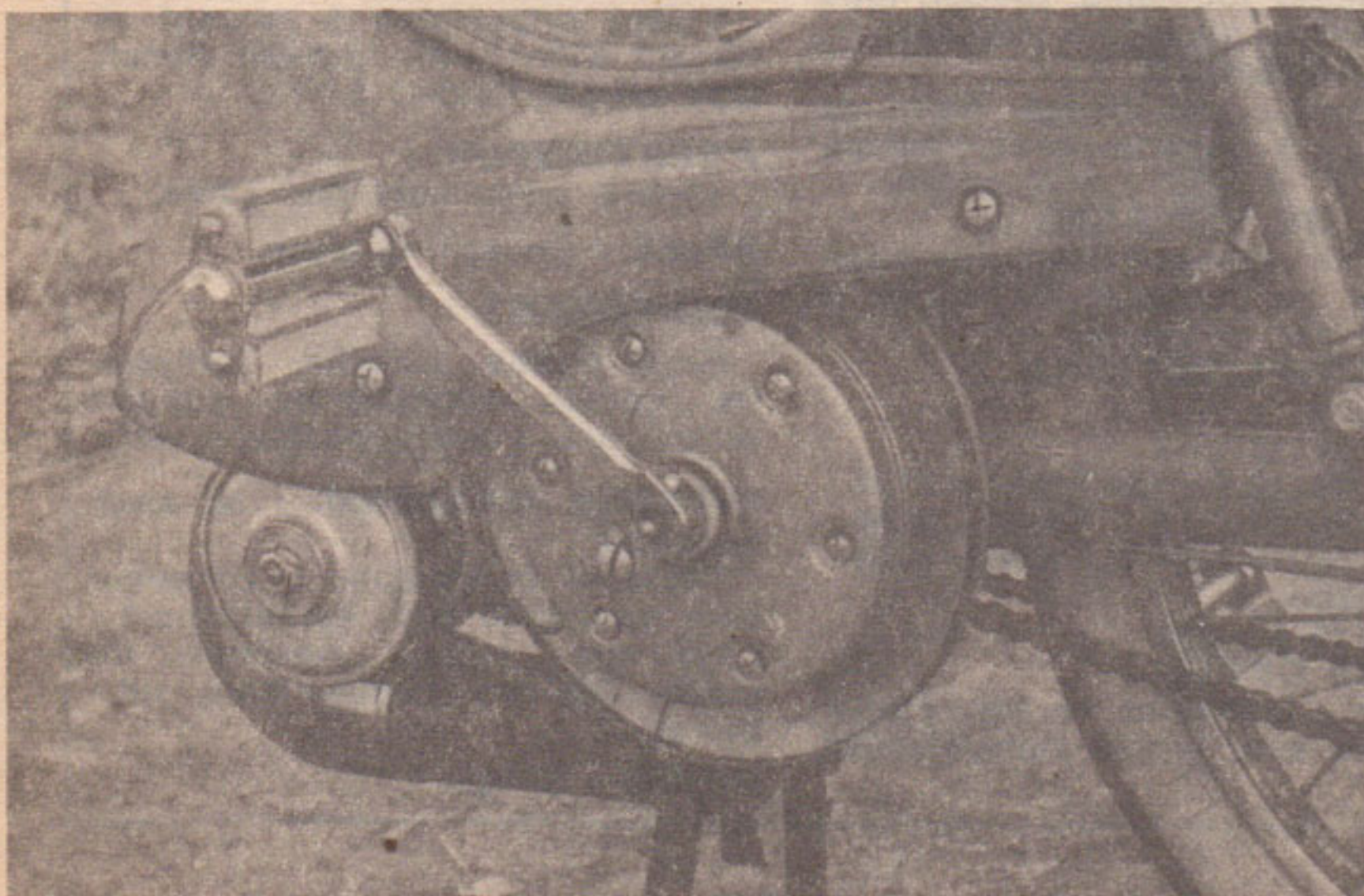
Le variateur Peugeot BBV est du type à deux poulies variables et à entr'axe fixe.

La petite poulie variable, montée sur l'arbre du moteur a une joue mobile qui peut se déplacer sur l'arbre parallèlement à elle-même. Le déplacement de cette joue est provoquée par la masse d'un fluide sec, qui s'appuie d'une part sur un déflecteur fixe et d'autre part sur la joue elle-même. Ce fluide est constitué de petites billes de verre dont le diamètre élémentaire le plus faible est un peu plus fort que le jeu compris entre le déflecteur et la joue.

La grande poulie variable, montée sur l'axe de pédalier a une joue mobile qui peut se déplacer parallèle-



La petite sacoche de selle a un fâcheux défaut. Elle s'ouvre en roulant, le système de fermeture ne tient pas.



Voici le "variateur" Peugeot. Notons que l'embrayage Centri a été conservé et que variateur et embrayage représentent deux ensembles différents.

PUCH : SCOOTER DS 50

Le DS 50 représente par sa conception et ses particularités une formule un peu spéciale du 50 cm³ vers laquelle d'autres marques convergeront dans un avenir plus ou moins proche...

Sur le plan de la protection le DS 50 dispose d'atouts identiques à ceux des scooters 125 des années passées.

Du point de vue de la tenue de route il nous a semblé bien supérieur aux réalisations conventionnelles et, pour le mettre à l'épreuve, nous avons emprunté certains parcours en tout terrain que n'auraient pas désavoués les meilleurs trialistes. Ornières, trous ou bosses, il passe partout à condition de savoir accorder l'allure aux difficultés. Dans un passage à gué, que nous avons repris plusieurs fois pour les besoins de la photo et aussi pour notre propre distraction, il passait à merveille et semblait flotter.

Mais un essai n'est pas une plaisanterie et passons à de plus sérieuses constatations.

Le DS 50 se comporte bien en ville, dans Paris en particulier où l'on dépasse rarement 50 km/h.

Toutefois, il nous faut signaler que lors d'un arrêt il est indispensable — surtout en duo — de s'arrêter sur le vrai point mort, donc de ne pas attendre l'immobilisation de la machine pour repasser en 1^{re} et revenir au point 0. En solo, ceci importe peu car la démultiplication est telle que l'on peut démarrer aisément en seconde vitesse.

En duo, il est préférable de rétrograder jusqu'à la première et de revenir légèrement en arrière.

Cela dit et puisque nous en sommes au chapitre des rapports de boîte, il nous faut avouer que la "boîte est plutôt sonore", c'est-à-dire que les vitesses se font entendre lorsqu'on les passe. Sur le plan mécanique, rien de grave, la boîte est ainsi faite... qu'elle ne craint rien.

Nous avons fait quelques expériences en duo et en particulier avec un conducteur plus un passager dont le poids total avoisinait 200 kg. Le DS 50 ne s'en est point senti, au contraire allègrement, il nous mena en troisième à 20 km/h puis accélérant sans rétrograder, il monta en régime normalement.

Prévu pour la montagne, il répond donc particulièrement aux touristes, aux campeurs dont le souci majeur est d'emmener le maximum de matériel : matériel qui pèse lourd mais qui est indispensable si l'on veut obtenir un peu de bien-être et de confort.

La protection par le tablier se révèle excellente et nous avons apprécié le DS 50 certains jours pluvieux.

A l'actif du DS 50 il nous faut ajouter une bonne note pour sa propreté. Pas de suintement d'huile le long des places de joints du moteur.

Sur le plan de l'esthétique, pas de tôlerie superflue et pour la présentation générale un émail de bon ton associé à des chromes d'une qualité toute particulière.

Le coussin qui peut être considéré comme une selle bi-place est suffisamment souple et n'a rien d'un banc.

Les positions en selle, ni trop droite, ni trop penchée, permet de longues randonnées sans fatigue.



le scooter DS 50

caractéristiques techniques DS 50

Moteur

Puch, deux temps à un piston, avec balayage à contre courant du type V 50 E/D, moteur refroidi par turbine axiale.

Alésage : 38 mm, course : 43 mm, cylindrée : 48 cm³, puissance maximum : 2,3 CV. Pour l'Autriche la vitesse est limitée à 40 km/h, la puissance correspondante étant le 1,5 CV. Pour les autres pays, la puissance est de 2,3 CV et la vitesse est limitée à environ 55 km/h.

Carburant : Mélange huile, essence 1 : 25.

CARBURATEUR :

Carburateur Bing 12 mm diamètre avec gicleur à aiguille, commandé par poignée tournante. Starter, filtre à air humide, silencieux d'admission.

TRANSMISSION :

Embrayage multidisque. Boîte de vitesses à 3 rapports ; chaîne secondaire 1/2" x 3/16" ; roue arrière.

BOITE DE VITESSES :

Boîte de vitesses à 3 rapports, commandée par poignée tournante à gauche sur le guidon.

DEMULIPLICATIONS :

Primaire :
72 : 18, i = 4
1^{re} vit. : 39 : 12, i = 3,25, i total = 41,34
2^e vit. : 34 : 17, i = 2 i total = 25,44
3^e vit. : 24 : 19, i = 1,26, i total = 16,03

Secondaire :

31 : 12, i = 2,58

PARTIE CYCLE :

Cadre : Monobloc en tôle d'acier emboutie avec profilé complètement fermé.

Suspension : avant et arrière : fourches oscillantes télescopiques, amortisseurs à ressorts télescopiques.

ROUES :

Roues avant et arrière 470 mm de diamètre extérieur, avec axes à cannelure. Freins à tambours, à mâchoires inférieures sur toute la largeur du moyeu (freins centraux), diamètre 105 mm, largeur 25 mm. Corps de moyeu en Silumin fondu.

RESERVOIR, contenance : 5,5 litres, robinet de réserve.

Boîte à outils encastrée (dans le réservoir).

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

Volant magnétique à courant alternatif 6 V/17 W ; produit Bosch, type LM/UR 1/115/17 L 17.

AVERTISSEUR :

Timbre commande par câble.

SELLE : Coussin bi-place.

EQUIPEMENT :

Garde-chaîne étanche, tachymètre, guidon verrouillable, support central, jeu d'outils, pompe à air.

VITESSE MAXIMUM : 55 km/h (environ).

Cotes et dimensions : Longueur hors tout, 1.680 mm ; empattement : 1.150 mm ; largeur maximum du guidon, 580 mm ; hauteur hors tout : 940 mm.

POIDS : 63 kgs.

ROYAL NORD 4 VITESSES



Lorsque nous avons pris possession du cyclomoteur Royal-Nord 50 cm³, 4 vitesses, il totalisait 620 km au compteur. Il n'était pas tout à fait rodé, aussi avons-nous dû pousser plus avant le kilométrage afin de pouvoir réaliser un essai dans les meilleures conditions possibles.

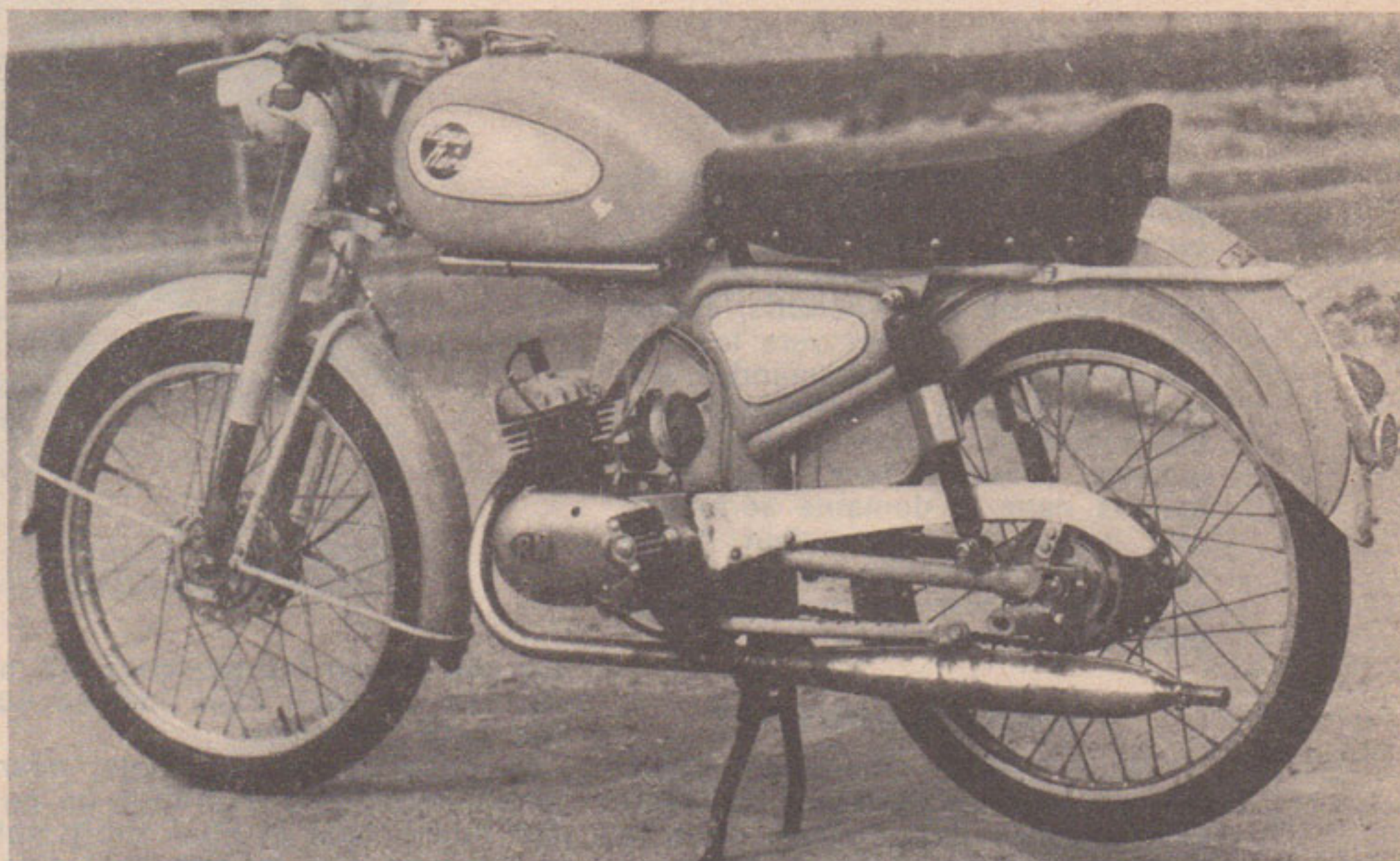
Vers 1.200 km, une sortie sur route (250 km environ) nous permet d'effectuer quelques constatations et surtout de nous apercevoir qu'en réalité il fallait encore attendre pour en obtenir le maximum de souplesse et aussi de performances. Il est d'ailleurs remarquable qu'au début il fallait souvent monter en régime alors que par la suite le R.N. se comporta magnifiquement acceptant même de nous transporter en 4ème à 30 km/h lorsque cela était nécessaire, et ce, malgré une bougie très froide (indice thermique 260 - K L G F 100).

Au cours de notre première longue sortie vers Chartres et retour, il nous fut possible de soutenir une excellente vitesse de croisière après avoir monté un gicleur de 80 qui nous semble en outre le meilleur réglage à tous points de vue.

Quelques zones chronométrées nous ont aussi fixés sur l'utilisation que l'on peut en faire du point de vue tourisme, il faut souligner 19 km couverts au "18" ce qui sur route libre nous permet d'assurer un bon 60 de moyenne dans n'importe quelles conditions. Voilà un chiffre auquel nous ne nous attendions pas avec un cyclomoteur. Car si les vitesses maxima comptent pour beaucoup, elles ne sont pas l'élément déterminant pour l'usager qui envisage de longues randonnées.

Deux cent cinquante kilomètres représentent un test appréciable pendant lequel d'autres facteurs entrent en jeu. En particulier la position en selle qui sur le R.N. est plus que correcte, le poids du corps n'étant pas supporté uniquement par les avant-bras. N'oublions pas que le Royal-Nord est avant tout un modèle sport, pas une machine de compétition. Cette position peu fatigante, nous la devons à la distance entre le guidon et la selle et aussi à la dimension des manivelles qui, très courtes, ont l'avantage de ne pas faire entrer les pédales en contact avec le sol, en virage.

Il est utile de signaler que sur le R.N. 4 vitesses, le pédalier n'a aucune liaison avec la roue arrière. Il ne s'agit donc pas à proprement parler d'un pédalier incorporé mais seule-



Le Royal Nord 4 vitesses 50 cm³

ment de répondre aux exigences de la législation. Le pédalier ne peut donc être utilisé que pour le lancement du moteur. Reconnaissons que la mise en route est aisée et que jamais nous n'avons eu à donner plusieurs coups de manivelle, soit pour le départ, soit pour la remise en route lors des longues minutes d'attente en ville où le plus souvent nous avons jugé utile de stopper le moteur.

Le frein arrière se trouve commandé par une pédale (sur talon droit) ce qui a permis aux constructeurs de libérer le guidon d'un levier encombrant. En effet, la poignée tournante qui commande sur la boîte de vitesses se trouvant au guidon, il fallait bien trouver un autre emplacement à la commande de frein arrière si l'on ne voulait pas nuire à l'esthétique du guidon.

Le guidon est en quelque sorte une œuvre d'art. Bien chromée, la plaque centrale forme renfort entre les 2 tubes. On pourrait évidemment objecter que sa position est fixe et ne peut pas permettre aux très jeunes de déplacer les bracelets sur les fourreaux de la fourche avant. Mais la transformation reste réalisable !...

Pour les essais, les importateurs avaient monté, à notre demande, deux repose-pieds fixés sur l'axe de roue arrière. Ils nous ont été particulièrement utiles pour l'utilisation en duo car, en effet, le R.N. nous

semble particulièrement apte à transporter deux personnes, la troisième vitesse devant alors être passée en côtes, ce qui est tout à fait logique.

La consommation moyenne sur 1.400 kilomètres s'est maintenue en dessous de 3 l, pour des parcours très différents dans Paris, la banlieue, sur routes et les essais compris.

Résultats d'essais

Vitesse maximum sur 500 m :
1^{er} essai 21" - 2^e essai 32"
moyenne 22" soit 81,900 km/h.

Accélérations :

100 m :	11" 1/5	moy	31,800 k/h
200 m :	18" 1/5	"	39,600 k/h
300 m :	23" 1/5	"	40,100 k/h
400 m :	29" 2/5	"	43,100 k/h
500 m :	34" 1/5	"	52,860 k/h

Freinage

Distances de freinage obtenues à 50 km/h

Avec les 2 freins = 11,20 m

Avec le frein av. seul = 12,55 m

Avec le frein ar. seul = 15,70 m

Le Royal-Nord répond à de nombreux impératifs. Permettant d'excellentes pointes de vitesse il doit être surtout considéré comme une parfaite machine de tourisme, même en duo. Et sur ce point avec des réalisations semblables, le 50 cm³ est maintenant capable d'assurer un service identique à celui que l'on pouvait attendre d'un 125 cm³, il y a quelques années seulement.

RATIER C 6

Il y a déjà longtemps qu'il n'existe plus de machine française de 500 cm³ ou plus et les amateurs de grosses cylindrées rapides, comme les différents services administratifs, étaient obligés de se tourner vers les machines anglaises ou allemandes. Aujourd'hui, grâce à la persévérance des Etablissements Ratier plus connus jusqu'à présent pour leur réalisations dans le domaine aéronautique, nous disposons d'un "gros cube" de fabrication nationale capable de rivaliser avec les meilleures productions étrangères.

PREMIER CONTACT

"Notre" Ratier, sobrement émail-lée noir avec les panneaux de réservoir chromés nous attend dans la cour de l'usine. L'allure générale rappelle évidemment les flat-twin germaniques dont la disposition des commandes a été conservée. Essence ouverte, il faut appeler l'essence à chaque carburateur, un coup de kick, contact, au premier coup de kick le moteur tourne.

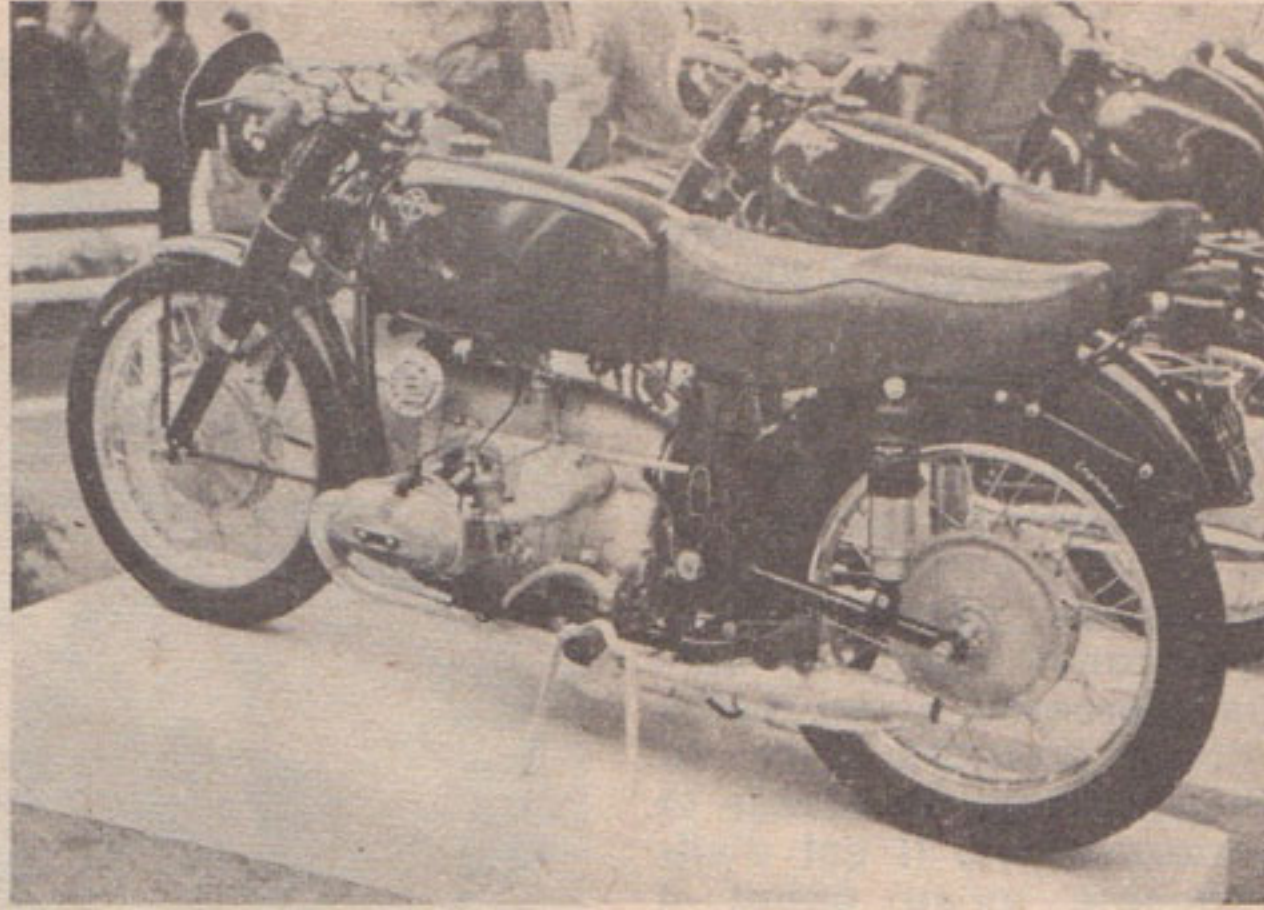
Première en bas, nous retrouvons le claquement sec des Zundapp et autres B.M.W. et nous sortons au pas de l'homme en première sans toucher à l'embrayage et sans que le moteur ne manifeste une quelconque réprobation : idéal pour l'escorte à l'extrême ralenti !

Par contre, dès que l'on s'occupe un peu de la poignée des gaz, les chevaux sont là surtout avec une poignée à tirage rapide. Diable, cette 600 cm³ accélère vraiment. La boîte fonctionne parfaitement avec cependant le claquement caractéristique à chaque changement de rapports. La maniabilité est étonnante pour un si "gros cube" et c'est un jeu d'enfant que de se faufiler entre les voitures en jouant sur les accélérations et sur le freinage efficace.

En cas de poursuite, il est impossible de semer une Ratier en ville car elle se conduit comme un vélo... mais quel vélo !

Une routière sensationnelle !

C'est évidemment sur la route que l'on juge une telle machine et dans ce domaine la C6 n'a rien à envier à ses sœurs étrangères. En solo comme en duo (oui, malgré la selle monoplace), on laisse tout le monde



sur place, sauf les quelques DS ou voitures de sport bien menées que l'on peut rencontrer.

La position est reposante, néanmoins nous aurions préféré un guidon moins haut et plus étroit mais ne perdons pas de vue qu'il s'agit d'une machine destinée à une utilisation bien déterminée n'ayant qu'un lointain rapport avec la conduite sportive.

La vitesse de croisière oscille entre 130 et 140 km/h compteur. A cette vitesse, on dispose encore d'une réserve appréciable pour doubler. Le confort est remarquable, sur notre machine nous avons fait monter des ressorts plus doux, car avec le tarage de ressorts convenant au poids moyen du C.R.S. équipé, nous volions au-dessus de la selle. D'ailleurs, Nebout dont le poids est approximativement identique au nôtre, utilisait également ce type de ressorts.

OUI, MAIS LE TOUR D'ANNEAU EN 56" 4/10 !

La C6 peut aller doucement, elle l'a prouvé, mais elle peut aussi aller très vite, car 162,653 km/h avec grand guidon, selle monoplace, et la position qui en découle, peu de 600 cm³ de série sont capables de le faire sur l'anneau. Ces performances sont dignes d'un modèle sport ! Et ne croyez pas que notre machine était neuve ou spécialement mise au point non ! Elle avait déjà effectué un essai de longue durée anneau-routier aux mains de Nebout et d'Insermini et la seule modification apportée était le changement du pneu arrière vraiment trop usé pour affronter notre essai de vitesse.

En position assise, la Ratier est encore créditée d'un tour en 1'02", soit une moyenne de 147,962 km/h. Là

encore, les machines frisant le 150 km/h chrono position assise ne courent pas les rues.

Quant au routier, notre meilleur tour a été réalisé en 5'06" 2/10, à la moyenne de 107,945 km/h. La présence de graviers dans les Biscornes et une partie du circuit humide ne nous ont pas permis de descendre au-dessous de 5', mais dans les meilleures conditions, nous pensons que l'on peut attendre les 110 km/h de moyenne. Sur le 9 km, c'est une référence.

QUE LUI REPROCHER ?

Pas grand-chose à vrai dire :

La commande d'éclairage est mal conçue et en ville il est très difficile de faire rapidement des appels code : un bouton-poussoir ou un commutateur quatre positions pallieraient ce petit défaut.

Les commandes sont mal placées à notre goût, mais là encore il fallait tenir compte que les C.R.S. pilotent avec de grosses bottes et qu'ils ne chaussent pas tous du 40.

Enfin, les bruits mécaniques sont assez importants et couvrent même celui de l'échappement à basse vitesse.

RESULTATS D'ESSAIS

Vitesse maximum anneau de vitesse de Montlhéry.

Couché : 56" 4/10 ; moy. 162,653 km/h.

Assis : 1'02" ; moy. 147,962 km/h.

Routier : 5' 06" 2/10 ; moy. 107,945 km/h.

Accélérations :

100 m : 6" 6/10 ; moy. 54,6 km/h.

200 m : 10" 4/10 ; moy. 69,3 km/h.

300 m : 13" 4/10 ; moy. 80,6 km/h.

400 m : 16" 3/10 ; moy. 88,4 km/h.

500 m : 19" ; moy. 94,6 km/h.

VELOSOLEX " 1700 "

Présenter un essai du Velosolex 1700 à embrayage Compound suivant la méthode Motocycles et Scooters appliquée pour tous les autres modèles aurait certainement manqué d'attrait pour nos lecteurs. En effet, et aussi bien pour le motif invoqué que pour les particularités du Velosolex, il était préférable de songer à un véritable essai routier. Peut-être d'ailleurs conserverons-nous "l'essai routier" pour l'appliquer à d'autres cyclomoteurs.

Sans vouloir entrer dans le détail, précisons que l'essai de consommation tel que nous le réalisons d'habitude ne s'accommodait absolument pas avec un retour de l'excès de carburant au réservoir. Raison majeure, s'il en est...

LA MACHINE D'ESSAI

C'est à l'obligeance de M. Verly, le dynamique animateur des Etablissements Dynamic Sports que nous sommes redevables de la mise au point de notre Velosolex d'essai. La machine neuve et prélevée dans la "collection" des magasins Dynamic Sports avait tourné de nombreuses heures au banc d'essai et en fin de rodage accusait au compteur du banc une vitesse (théorique) de 37 à 38 km/h.

L'ITINERAIRE

L'itinéraire prévu devait à partir du point zéro de Paris-Notre-Dame, nous emmener au-delà de Chartres avec le plein du réservoir, soit 1,25 l. Afin de ne pas être astreint à un pédalage intensif, pour atteindre la plus proche station, notre Solex avait reçu un réservoir complémentaire de 2 l qui s'avéra, en effet, fort pratique pour le retour.

Afin de mieux fixer cet essai routier, en voici l'itinéraire détaillé : Paris Notre-Dame, boulevard Saint-Michel, Porte de Châtillon, Châtillon-sous-Bagneux, Petit-Clamart, Villacoublay, Satory, Saint-Cyr, l'Epi-d'Or-Trappes, Rambouillet et Chartres par la N. 10.

Tout au long de la route nous avons chaque fois que cela s'imposait emprunté les pistes cyclables, appellation pompeuse pour ces voies réservées, qui, dans bien des cas, doivent à leur mauvais revêtement et à leur étroitesse de présenter autant de dangers que la route nationale.

En bien des points, le croisement d'un autre véhicule motorisé pose un problème d'équilibre, chacun devant tenir l'extrême-corde à sa droite.



Le Vélosolex 1700 au cours de l'essai routier

LES CONDITIONS D'ESSAI

L'essai a été réalisé par un temps brumeux et une visibilité réduite à une centaine de mètres sur les trois quarts du parcours.

LE FILM DE L'ESSAI

Il est 10 h 50 lorsque nous démarrons de Paris Notre-Dame, en direction de la Porte de Châtillon. Le premier contact est assez agréable car le boulevard Saint-Michel se trouve escaladé, lentement certes mais sans nécessiter l'appoint du pédalage. Avec un pilote de 85 kg ceci mérite d'être signalé...

A 11 h 30 le feu vert nous offre le passage porte de Châtillon et nous attendrons la sortie de Châtillon pour être sans l'obligation de pédaler. La position en selle a été judicieusement calculée afin de permettre d'aider le moteur en pédalant.

L'appoint musculaire sera toutefois nécessaire pour grimper quelques côtes dont par exemple celle de la déviation de Satory (près de Versailles) ; mais pas plus de cinq fois sur 100 km. Décidément le Velosolex 1700 marque un net progrès sur ses devanciers.

Nous roulons ainsi sans encombre jusqu'à 13 h 30 ce qui nous amène au kilomètre 62, où une auberge nous prodiguera sa bienfaisante chaleur, car la température avoisine 0° et

l'essai dure depuis déjà 2 h 40.

Reprenant la route à 14 h 45, le reste du carburant nous permet d'atteindre Lucé après Chartres, soit à quelques mètres près, 100 km. Il est 16 h 05.

Peu de cyclomoteurs seront certainement capables de présenter un appétit aussi modeste : 1,25 l pour 100 km, en transportant 85 kg par un temps brumeux, et avec vent debout, soit dans les conditions les plus défavorables. Il est encore utile de souligner que la distance Paris-Chartres a été couverte avec 1,25 l de Solexine (soit à peu près 1,44 NF) alors que le prix du billet de chemin de fer en 2° classe est 7 NF pour un semblable trajet.

Ce sont là des arguments en faveur du Velosolex 1700.

Toutefois, nous avons pu en cours de route, nous livrer à quelques constatations utiles :

— Sur des revêtements sablonneux les projections sont nombreuses. Pour de longs trajets un tablier ou un anti-boue serait indispensable.

— La bavette de garde-boue risque de déséquilibrer l'usager si celui-ci maintient son pied gauche sur la pédale en position avancée.

Ce sont là en fait des défauts mineurs, compte tenu des progrès réalisés par Velosolex avec le modèle 1700.

Le Vélovap dont nous présentons ici le compte rendu d'essai a été mis à notre disposition par la S.E.V. M.A. (Société distributrice du Vélovap en France).

La machine est équipée d'un compteur kilométrique qui totalise 1.587 km. C'est donc à un moteur rodé que nous avons affaire. Ceci nous facilitera la tâche, la période de rodage étant toujours une fastidieuse corvée que nous évitons volontiers.

Le Vélovap est classé parmi "les bicyclettes motorisées" : moteur à transmission par galet sur roue avant, cadre type utilitaire sans suspension.

Les moteurs à alimentation directe par le carter jouissent d'une réputation de gourmandise (en carburant bien sûr) aussi avons-nous décidé d'appliquer au Vélovap (doté précisément de ce système d'alimentation) notre nouvelle méthode d'essai. Elle consiste, rappelons-le à nos lecteurs, en quelques tests réalisés sur le parcours Paris-Chartres et au-delà par la N. 10 et la N. 23.

Assez peu accidenté, ce parcours comporte cependant quelques bons "raidillons" dans lesquels un moteur de 50 cm³ s'essouffle lorsqu'il transporte un usager de 85 kg.

Au départ du point O (N.-D. de Paris), nous complétons le niveau du réservoir dont la contenance totale vérifiée est de 1,4 l, mais 1,2 l sont seulement utilisables. Après la photo désormais traditionnelle, nous partons en suivant l'itinéraire déjà emprunté lors de notre précédent essai.

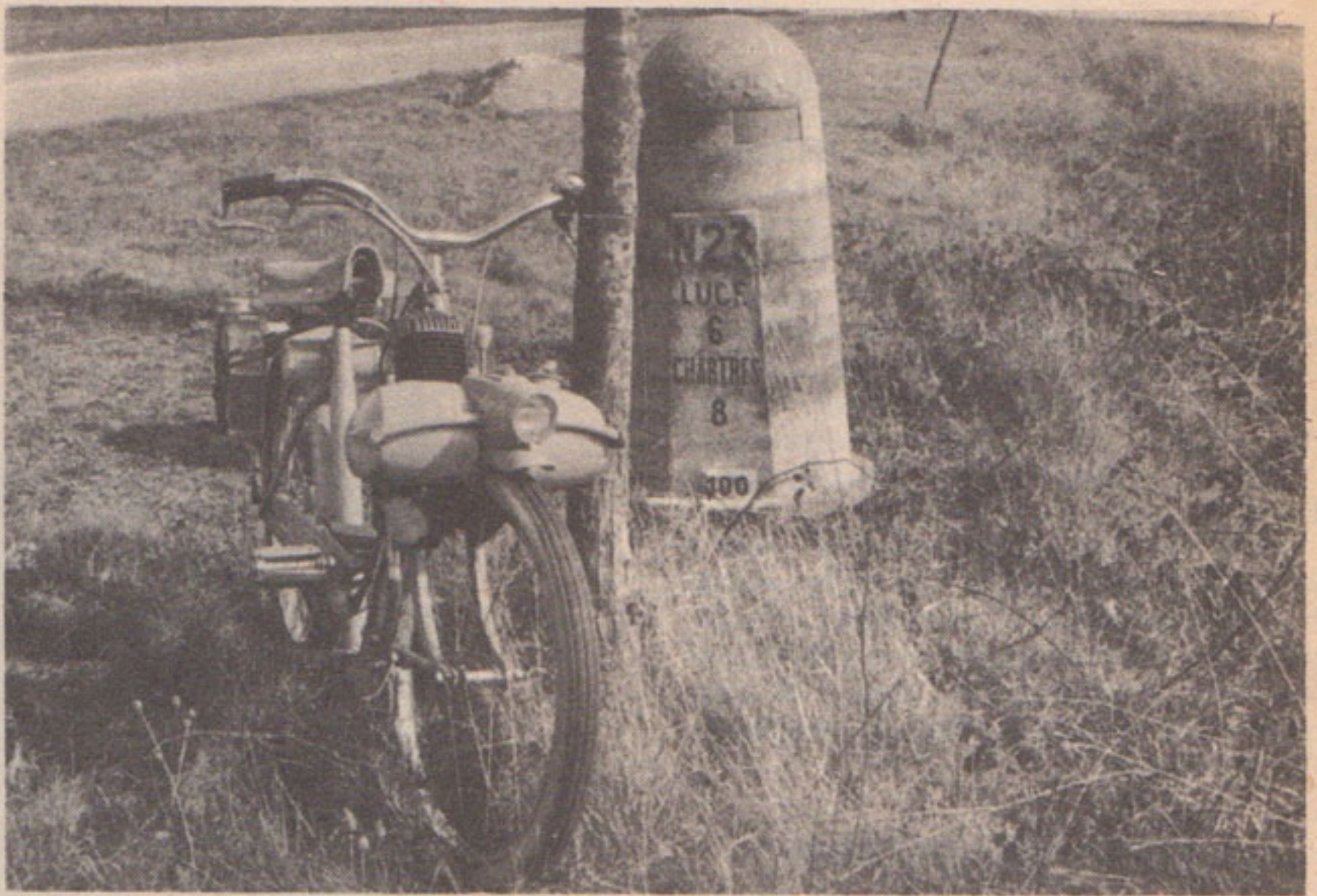
Le boulevard Saint-Michel est grimpé allégrement mais ceci n'est pas pour nous surprendre. Il y a bien d'autres passages en perspective où, en toute sincérité, nous envisageons déjà d'aider le moteur par quelques vigoureux coups de pédales.

Première surprise...

Après un arrêt au feu rouge, au bas de la côte de Châtillon-sous-Bagneux, nous relançons le Vélovap. Celui-ci à notre étonnement manifeste une singulière aptitude de grimpeur et atteint le sommet... sans notre aide.

Suivie de bien d'autres...

Nous poursuivons par Villacoublay, attendant impatiemment la fameuse côte située après un croisement (qui, sur la droite, mène à Versailles) et nous conduit vers Satory. Si le Vélovap est capable (départ arrêté) de nous hisser en haut de cette pente sans avoir à appuyer sur les manivelles, tous les espoirs sont permis.



Devant la borne symbolique des 100 km : le Vélovap

Malgré un sérieux ralentissement nécessité par la circulation intense, ce vaillant petit 50 cm³ nous entraîne à 20 km/h (compteur) jusqu'au sommet.

Désormais, nous sommes fixés, le Vélovap dans la formule de bicyclette motorisée constitue "l'exception à la règle". Il monte les côtes sans l'aide des pédales. D'ailleurs, par la suite au cours de ce déplacement, il se passera totalement de notre aide, en côte.

Au passage de Trappes, une halte de 4' à la station TOTAL (carburant conseillé par le constructeur), nous permet de faire le plein du bidon de secours (fixé par deux attaches sur le montant du porte-bagages), car maintenant, nous allons constater jusqu'où le plein du réservoir peut nous mener. En outre, pour le retour, il faudra pouvoir à nouveau faire ce plein, même loin d'une station.

Précisons ici que tout au long de l'essai, la poignée des gaz est à fond de course (sauf en descente où le régime s'affole un peu).

Les performances.

En palier, la vitesse (chrono) se maintient à 34,8 km/h.

La stabilité de la machine nous permet même cette fantaisie de lâcher le guidon pour déclencher le chrono, sans que la direction ne manifeste aucune tendance au guidonnage.

Au chapitre de la consommation.

Sur ce point, les techniciens responsables de la réalisation du Vélo-

vap ont droit à tous les compliments. En effet, notre essai prendra fin face à la borne 100 sur la N. 23.

Nous avons donc consommé exactement 1,2 l pour parcourir 100 km. Mais cette consommation n'a pas été obtenue en recherchant l'économie de carburant. Dans le cas d'un régime économique, nous aurions pu faire sans doute beaucoup mieux. Nos lecteurs savent aussi bien que nous qu'il existe quantité d'astuces pour réaliser des économies. Ici, bien au contraire, nous avons tout fait pour déterminer la consommation maximum.

Cet essai peut se résumer à quelques chiffres qui se passent aisément de commentaires :

100 km avec 1,2 l à la moyenne réelle de 31,4 km/h.

Résultats d'essai.

Distance : 100 km.

Consommation totale : 1,2 l.

Itinéraire : Paris-Chartres et au-delà (N. 10 et N. 23).

Vitesse maximum : 34,8 km/h.

Heure de départ Paris N.-D. : 10 h 40.

Point d'arrêt : 100 km de Paris (N. 23) 13 h 59.

Arrêts en cours de route : deux de 4'.

Moyenne commerciale : 30,2 km/h.

Moyenne réelle : 31,4 km/h.

Toujours pour le même prix!

1 chaîne
Qui en vaut



la Spéciale Cyclo

à traitement Delta Δ

SEDIS

Depuis 5 ans...

SEDIS affirme qu'un cyclomoteur doit être équipé d'une chaîne de qualité spéciale, en raison de ses dures conditions d'utilisation et du manque de protection de cet organe vital contre la pluie et la boue; c'est la raison pour laquelle il a lancé sur le marché la chaîne SPECIALE CYCLO A TRAITEMENT DELTA.

Depuis 5 ans...

toute l'industrie du cyclomoteur reconnaissant cet impératif a adopté et continue d'utiliser la SPECIALE CYCLO SEDIS.

Depuis 5 ans...

des centaines de milliers d'usagers ont confirmé la supériorité de cette chaîne exceptionnelle.

Depuis 5 ans...

grâce à sa SPECIALE CYCLO A TRAITEMENT DELTA, SEDIS s'est classé à l'avant-garde de la technique.

et déjà 5 ans de succès !

Spéciale Cyclo

SEDIS

la chaîne qui a fait ses preuves!

