

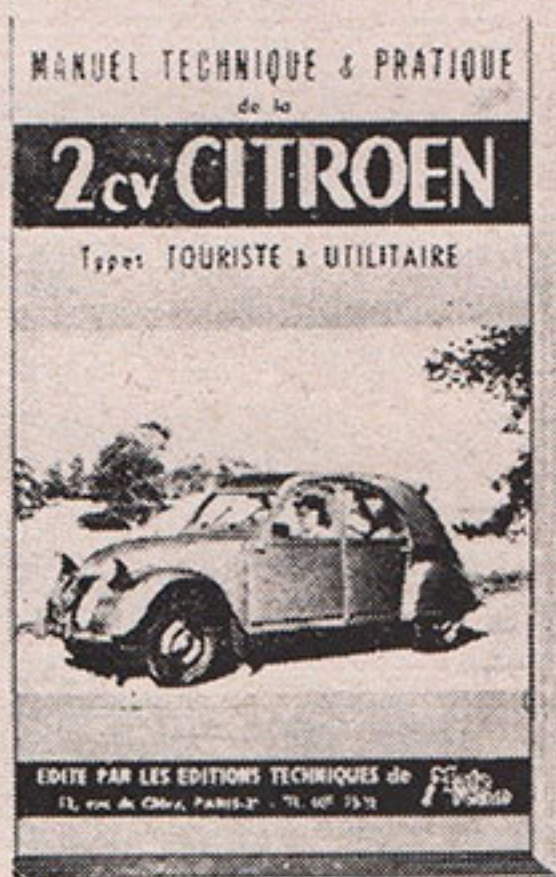
SCOOTER ET CYCLOMOTO

DÉCEMBRE 1960
9^e ANNÉE N° 102
LE NUMÉRO :
0,75 NF



le
salon
de
Londres
○
essai
du
CORMORAN
○
VAP





POUR LA SAISON
POUR L'USAGER
POUR LE RÉPARATEUR



LES

MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

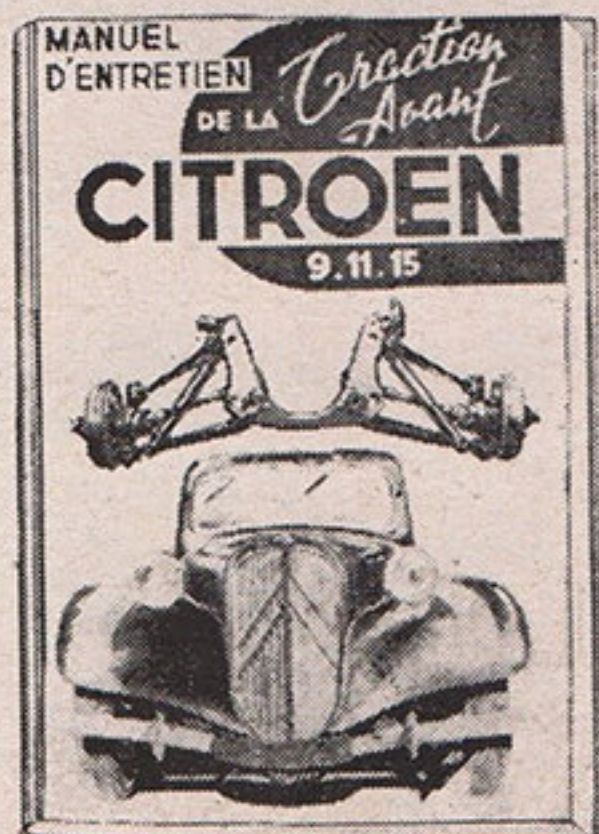
AUTOS :

la **2 CV** : 7 NF (700 frs) ; la **TRACTION AVANT 7-9-11 CV** : 6,85 NF (685 frs) ; la **DAUPHINE** : 9,95 NF (995 frs) ; **l'ARONDE** : 7,20 NF (720 frs) ; **L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. : 7,60 NF (760 frs) ; la **203**, 200 pages, 173 illustr. : 7,50 NF (750 frs) ; la **4 CV RENAULT**, Edition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager : 9,50 NF (950 frs) ; la **DYNA**, tous les modèles de Dyna de 1948 à 1959, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager : 8,75 NF (875 frs).

MOTOS :

la **MOBYLETTE** : 4,80 NF (480 frs) ; la **VESPA** : 6,05 NF (605 frs) ; le **LAMBRETTA** : 5,65 NF (565 frs) ; les **MOTOBECANE latérales** : 4,10 NF (410 frs) ; et **culbutées** : 5,30 NF (530 frs) ; **TOUS LES CYCLOMOTEURS** : 5,70 NF (570 frs) ; le **VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE**, 376 pages : 8,90 NF (890 frs) ; **l'ATELIER du MOTOCYCLISTE** : 5,75 NF (575 frs) ; le **DEUX TEMPS DE TOUS LES DEUX ROUES** : 5,60 NF (560 frs) ; les **VAP** : 5,20 NF (520 frs) ; les **PEUGEOT** : 5,50 NF (550 frs), etc...

LES PRIX PAR POSTE SONT INDIQUES EN COUVERTURE 3.



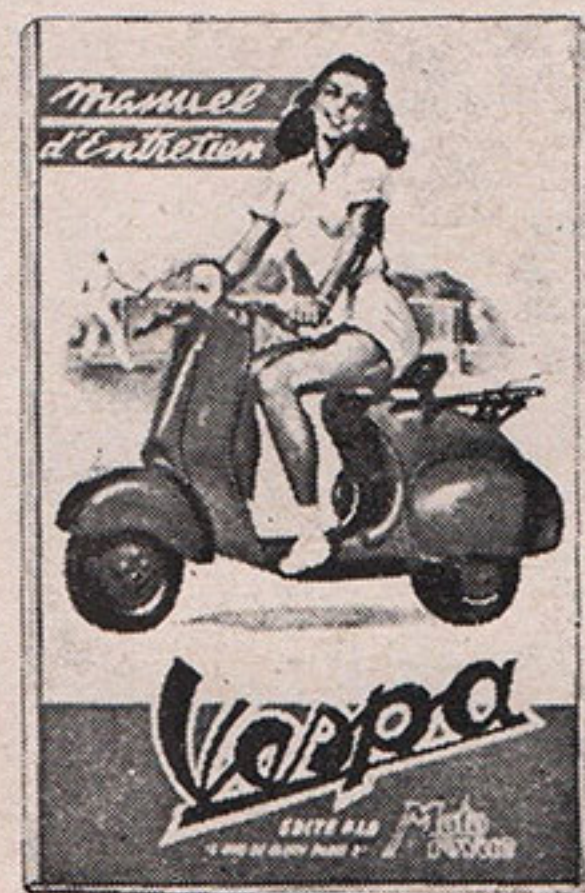
Nos Manuels n'ont rien de **COMPARABLE** avec d'autres Manuels : ils sont écrits, dans leur totalité, sur l'engin qu'ils décrivent, sans bla-bla-bla.

ÉDITIONS C. LACOME

Fondée en 1913

12, rue de Cléry

GUT 73-32 à 35 - C. C. P. 297-37 PARIS



VIBERTI TORINO **VICTORIA** Avec moteur
3 vitesses

Vivi

NOUVEAU VENU SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS

Modèle Sport 3 vitesses

PRIX EXCEPTIONNEL **995,00 NF** + T.L.

LE MOINS CHER DES MODÈLES SPORT D'IMPORTATION

IMPORTATEUR
RIVIERA-MOTORS
1, RUE DE LA BUFFA - NICE - Tél. : 88-32-26

DYNAMIC-SPORT
149, rue Montmartre - PARIS (2^e) - GUT 19-30 Métro : Bourse

CONCESSIONNAIRE DES MEILLEURES MARQUES:
LAMBRETTA - RUMI - MANURHIN - VESPA
et cyclomoteurs Sport et Tourisme : **SKIPPER**
PERIPOLI-GIULIETTA, NSU, ITOM, PUCH, VIVI

et **OCCASIONS RECENTES** :
LAMBRETTA, VESPA, RUMI, MANURHIN, MOBY, VELOSOLEX
et motos et cyclomoteurs français et étrangers toutes marques

GARANTIE TOTALE 3 MOIS
(pièces et main-d'œuvre gratuites, peinture et moteur neufs)
CREDIT : 20 % comptant, solde 2 à 18 mois

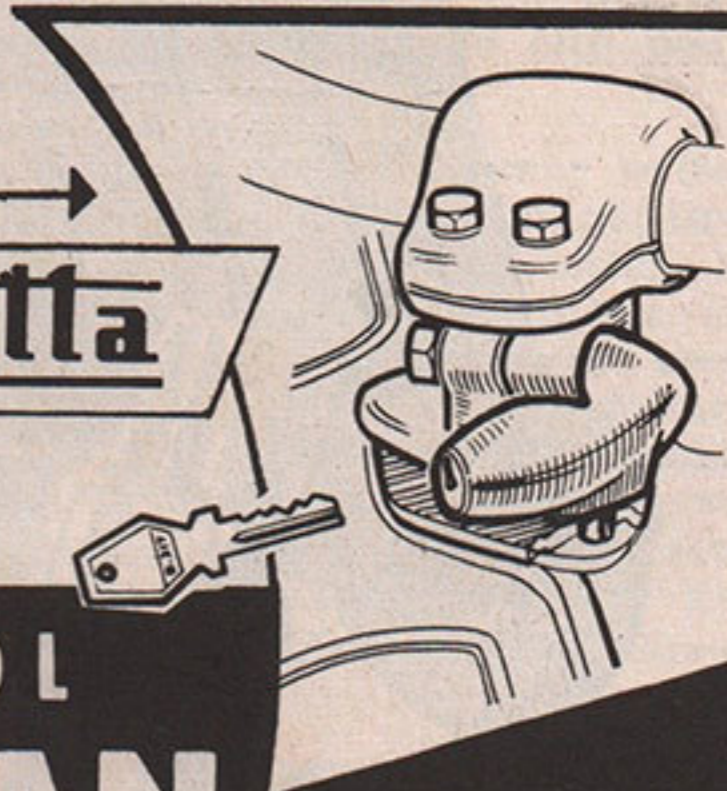
EXPEDITIONS EN PROVINCE
REPARATIONS ET PEINTURE - PIÈCES DÉTACHÉES
Achat et reprise ferme de tout scooter ou moto
(Liste des occasions et renseignements contre 3 timbres)

Les scooters →

Lambretta

sont équipés en série de

L'ANTIVOL NEIMAN



STATION OFFICIELLE **RUMI** Pièces origine, accessoires réfection de moteurs

PRIX SENSATIONNELS - Quelques exemples :

ECHANGE STANDARD	}	Moteur complet	400 NF
		Cylindres (avec pistons neufs complets)	70 NF
		Embiellage	99 NF
		Fourche peinte	60 NF
Main-d'œuvre pour changement	}	cylindres	65 NF
		embiellage	140 NF

et **SCOOTERS RUMI**
NEUFS et OCCASIONS GARANTIES
CREDIT 2 A 18 MOIS
TOUTES EXPEDITIONS EN PROVINCE
(LISTE des OCCASIONS et CIRCULAIRE RUMI contre 3 timbres)
ACHAT et REPRISSE FERME de TOUS « DEUX ROUES »
DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre, Paris-2^e. GUT. 19-30

BARDAHL
FRANCE

ANNONCE LE LANCEMENT D'UNE QUALITE NOUVELLE

BARDAHL SPECIAL 2 TEMPS
Le seul lubrifiant permettant d'abaisser le % des mélanges à : **2 % SEULEMENT**

AVEC BARDAHL :
SECURITE - PROPETE - VITESSE - ECONOMIE

RENSEIGNEZ-VOUS CHEZ :
BARDAHL FRANCE - B.P. 273 - ROUBAIX-NORD

VENTE REPARATIONS MISE AU POINT TRANSFORMATIONS STATION SERVICE PIÈCES DÉTACHÉES ...

JU DENNE

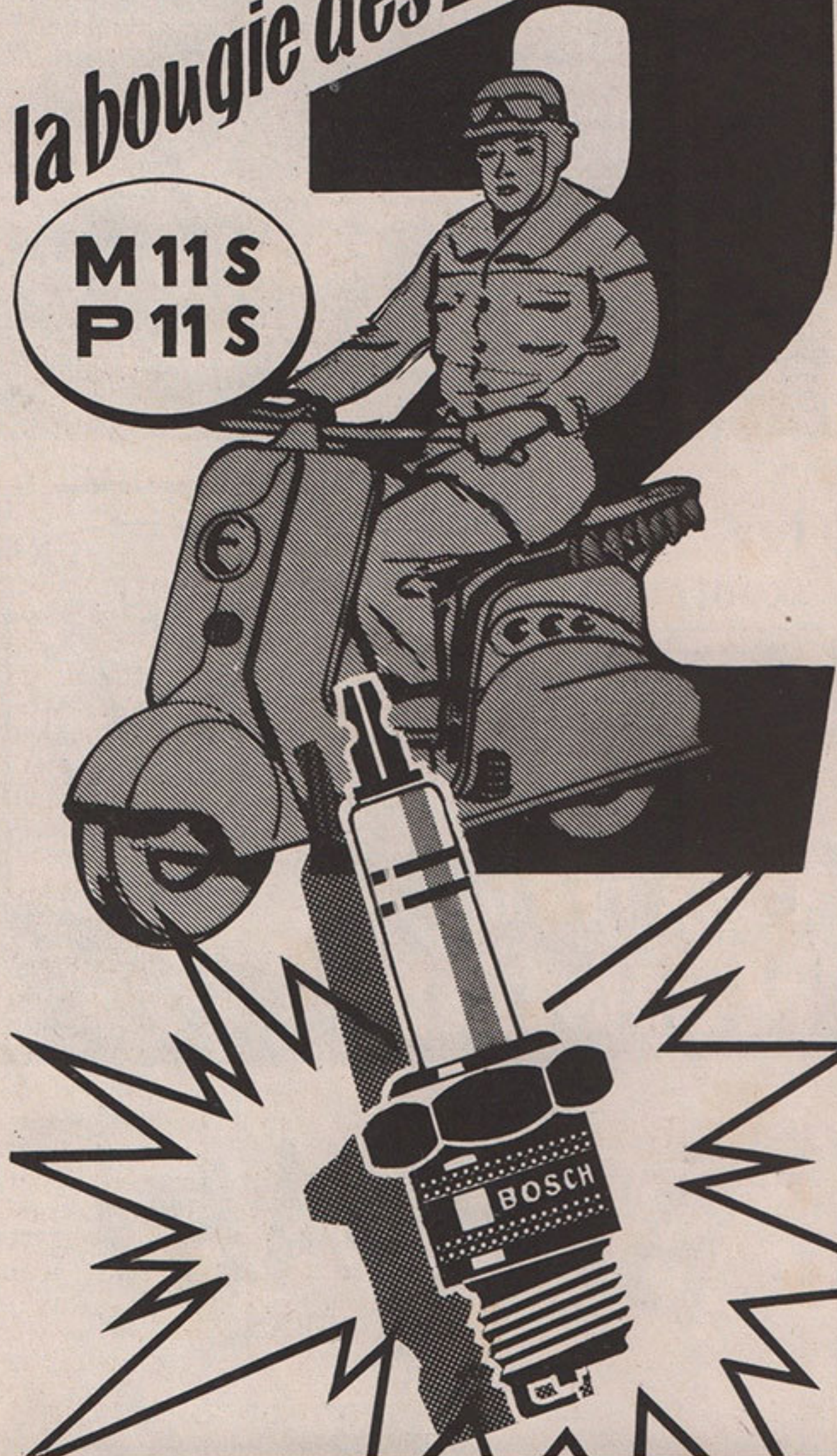
PROFITEZ DE LA SAISON D'HIVER
25, Avenue Parmentier — PARIS XI^e — ROQ. 07-60

... DE TOUTES MARQUES DE MOTEURS ET DE CYCLOMOTEURS



la bougie des 2 temps...

M11S
P11S



bougies
BOSCH
thermo-elastic

EN VENTE
chez votre
GARAGISTE

COSMOS

TOUTA!

nous
faisons
confiance
à l'huile

Bret-oil
2 TEMPS et 4 TEMPS

et
au
nouveau

**Bretocyl
Graphité**
"SPECIAL-MOTO"

DANS VOTRE ESSENCE
OU VOTRE MÉLANGE

DANS SA NOUVELLE PRÉSEN-
TATION ÉLÉGANTE ET PRA-
TIQUE, EN CHARGEURS DE
5 DOSES ET EN COFFRETS DE
15 DOSES CHEZ VOTRE
MOTOCISTE OU, A DÉFAUT,
C/REMBOURSEMENT DE N.F.
10,50 POUR 3 CHARGEURS ET
N.F. 9,95 POUR 1 COFFRET A:

BRET-OIL

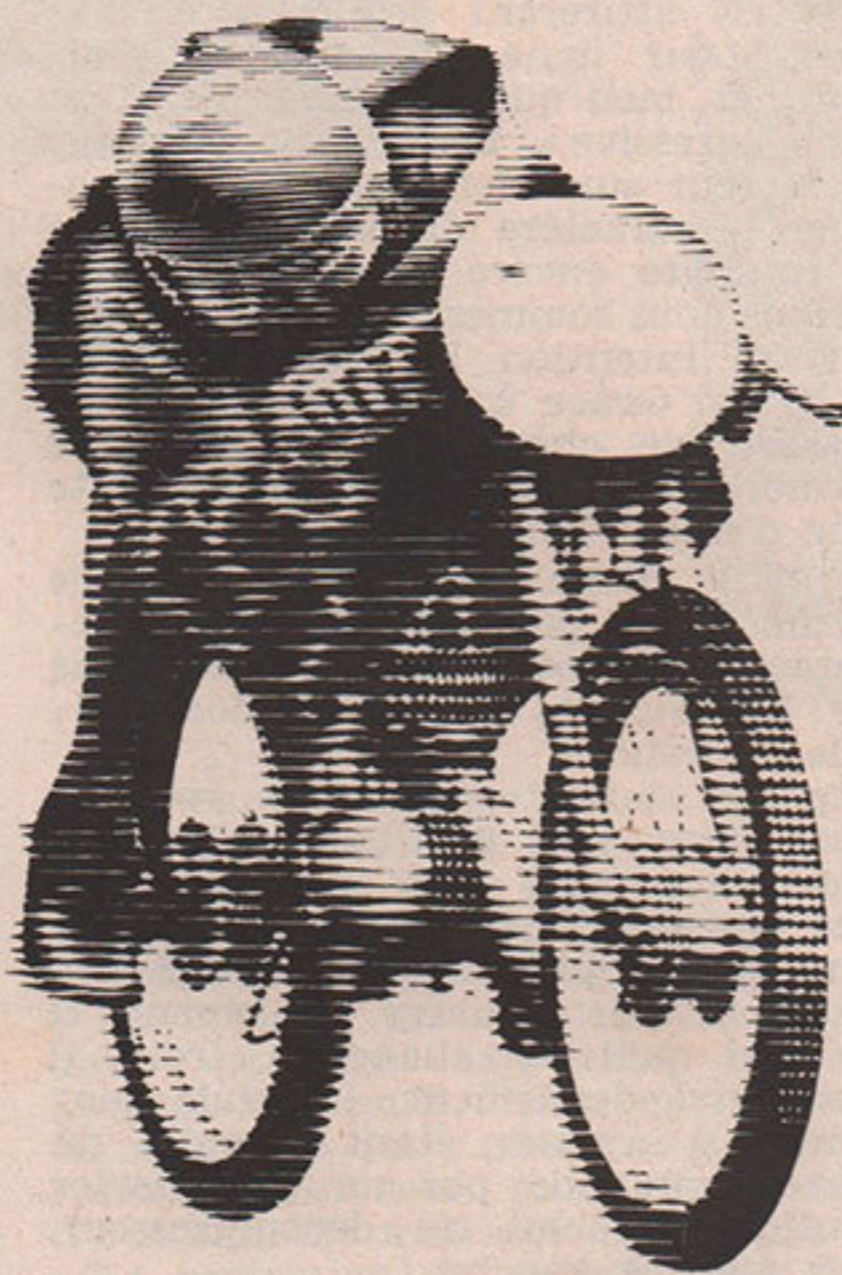
ISSY-LES-MOULINEAUX
SEINE

4, rue Jeanne-d'Arc MIC. 48-40



SCOOTER ET CYCLOMOTO

DECEMBRE 1960 - 9^e ANNEE - N° 102 - CE N° 0,75 NF



NOS ESSAIS

Cormoran Vap p. 704

SALONS

Les accessoires au Salon de Paris p. 709
Le Salon de Londres p. 718

TECHNIQUE

Les lumières du 2 temps p. 713
Mobylette gonflée p. 714
Conseils pour l'itom Competizione p. 731

RAIDS ET VOYAGES

Paris-Londres et retour p. 727

SPORT

Informations p. 708
Machines pour tous les sports p. 715

NOS RUBRIQUES

En toute franchise p. 724
Tribune libre p. 726
Informations p. 732

C'EST officiel ! En 1961, les 50 cmc auront enfin leur championnat de France de vitesse. Ainsi en a décidé la F.F.M. et tous les jeunes sportifs ne peuvent que se réjouir de cette nouvelle qui reconnaît enfin le droit de cité pour leurs engins favoris.

Ce championnat de France national réunira les 50 cmc compétition et sport qui courront ensemble, le premier arrivé étant champion de France, le premier pilote classé avec une machine sport étant déclaré vainqueur du Critérium des machines sport. Ceci exceptionnellement en 1961, puisque à partir de cette année, les licenciés nationaux ne peuvent courir qu'avec des machines sport.

Si, jusqu'ici, nous approuvons entièrement les décisions prises par la F.F.M., il est un point sur lequel nous ne sommes pas d'accord : l'attribution de ce titre d'après les résultats d'une épreuve unique, organisée en fin d'année à Obernai. Il est en effet évident que, en sport mécanique, le facteur chance a une bonne part. Et personne n'est à l'abri de la panne stupide qui peut empêcher de figurer au classement du championnat un pilote qui aurait gagné toutes les autres courses de la saison !

Ce championnat disputé sur une seule épreuve pourrait se justifier si les courses pour 50 cmc étaient en nombre insuffisant. Mais ce n'est pas le cas. Nous savons déjà que plusieurs courses seront organisées à Montlhéry, Avignon et Cannes inscriront certainement cette cylindrée à leur programme, de même que Bourg-en-Bresse. Enfin, on parle beaucoup de circuits de vitesse qui seraient organisés l'année prochaine, l'un par le M.C. du Nord, l'autre à Marseille. Il est donc tout à fait possible de mettre sur pied un championnat de France logique, établi par addition de points !

Tout en espérant qu'il en sera ainsi, amis sportifs, commencez tout de suite à préparer votre matériel. Et rendez-vous à la Côte Lapize 1961...

NOS ESSAIS DES NOUVEAUTES DU
SALON DE PARIS

CORMORAN VAP

LES nouveaux modèles Vap présentés au dernier Salon de Paris attirèrent beaucoup d'amateurs. Leur ligne est en effet plaisante, et, bien que très moderne, n'est pas « agressive ». De plus, le montage du moteur sur silentbloks devait modifier le caractère du Vap 57, rendre sa conduite encore plus agréable.

Nous nous sommes proposés d'essayer à votre intention les nouveautés de ce Salon. Grâce à l'amabilité des dirigeants de chez Vap, c'est par le Cormoran que nous commençons cette série d'essais.

Emaillé blanc, légèrement grisé, le Cormoran est pourtant discret de présentation. Puisqu'il nous est livré rodé par l'usine, pas de précaution spéciale à prendre.

Essence ouverte (ah ! ces robinets à vis, bien peu pratiques), quelques coups de pédales tout en décompressant (un petit levier commandé par le pouce droit), puis, décompresseur fermé, le moteur démarre facilement. Il est vrai qu'il est chaud. A froid, il part aussi docilement, la seule manœuvre à ajouter étant l'emploi du starter, commandé par un petit levier identique à celui du décompresseur, mais placé à gauche.

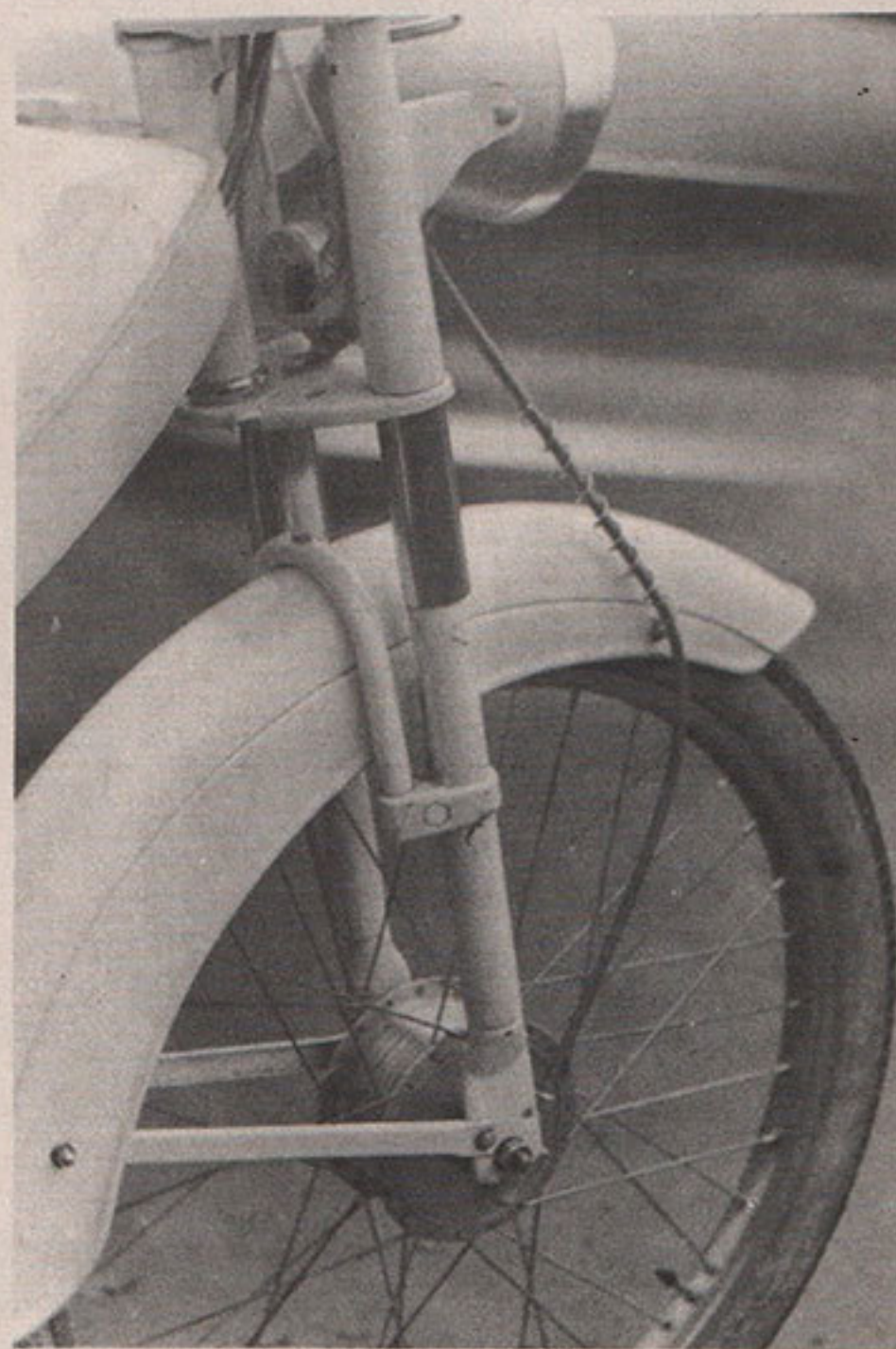
Le système d'échappement est nouveau sur ce moteur : il s'agit d'un pot de détente en forme de mégaphone aplati et, bien sûr, fermé à l'arrière et muni de « chicanes » internes. Au point de vue intensité, ce silencieux est très correct ; au point de vue qualité du bruit, eh bien, c'est assez plaisant et rappelle vaguement le Benelli « Sport ».

Nous tâtons les freins : ils répondent énergiquement et très franchement. Parfait. Mais pourquoi n'y a-t-il pas de tendeurs au guidon ? La fourche télescopique est un peu souple à notre goût ; l'absence de suspension arrière se fait évidemment sentir, mais ceci ne peut pas être un reproche, le frère du Cormoran, le « Goéland », en étant équipé.

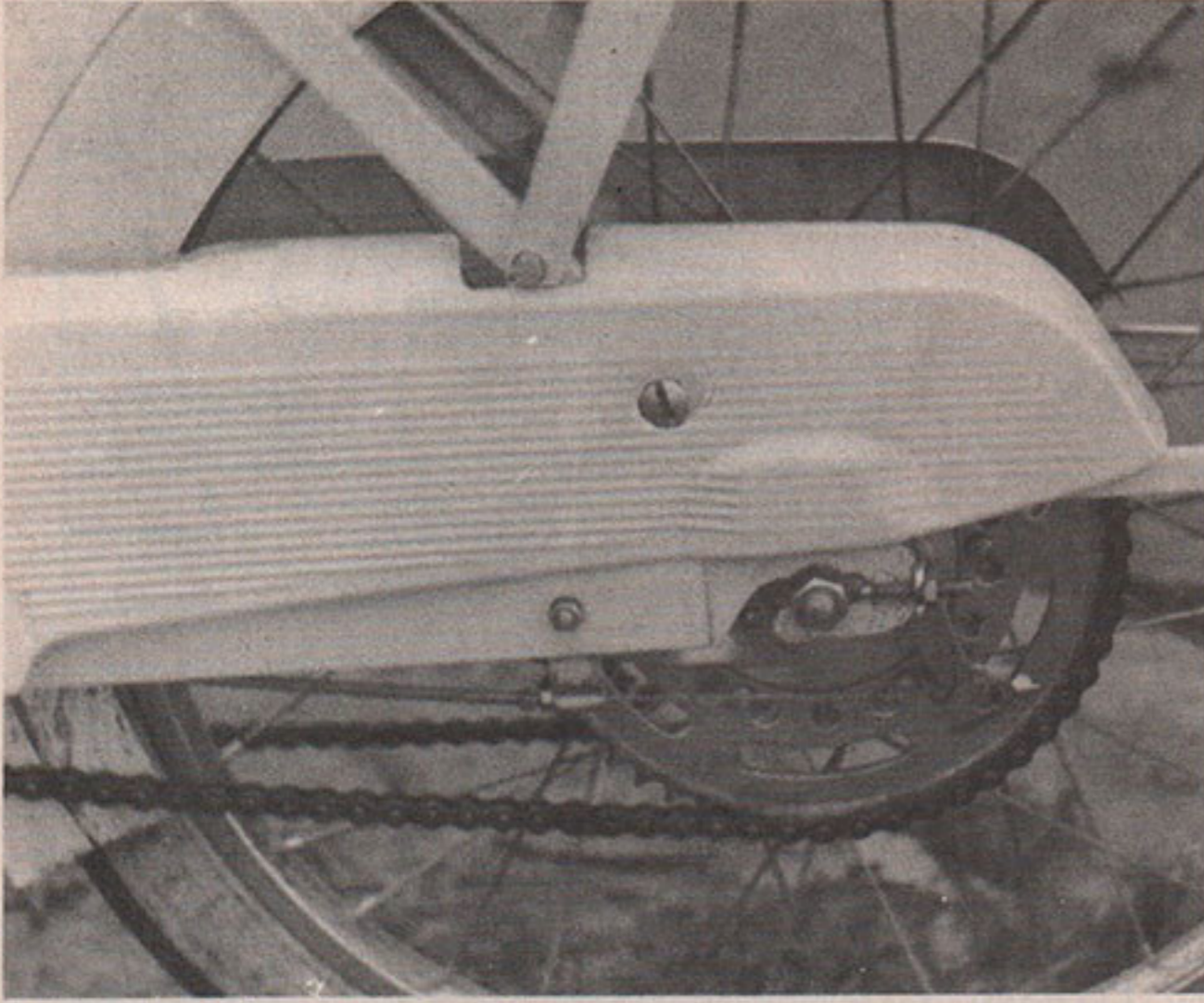
La position est très convenable pour une conduite « touriste » et, le guidon et la selle étant réglables, il est facile de s'installer selon ses goûts.

Il y a vraiment longtemps que nous n'avions pas eu entre les mains de cyclomoteur équipé d'un embrayage

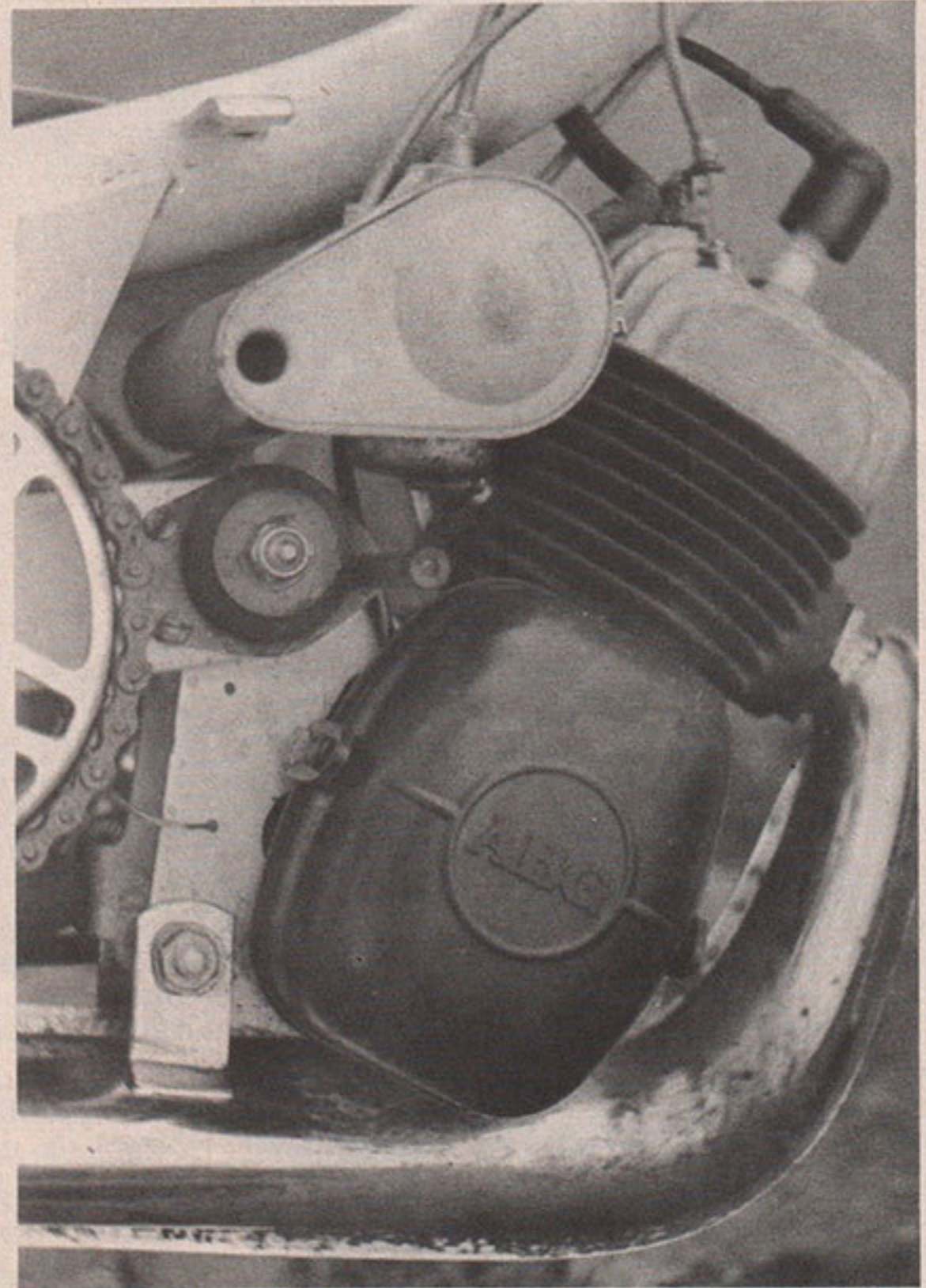
simple. Et il nous a fallu un certain temps pour nous réhabituer au « self-drive » du Vap. Lorsque vous vous arrêtez et que vous voulez garer le cyclo « à la main », il faut ou bien rouler en décompressant, ou bien désaccoupler le moteur au moyen du plateau cranté de la poulie-relais. De même, pour démarrer, il faut pédaler en décompressant jusqu'à ce qu'une vitesse suffisante soit atteinte.



La fourche télescopique est munie d'un étrier de renfort. Le câble du compteur est tenu au garde-boue.



Le système de fixation de la roue arrière est assez original. A droite, le moteur côté « Magnéclair ». Remarquez le filtre à air, en matière plastique, et un des silentblocs.



Les cyclomoteurs français — même utilitaires — sont maintenant tellement perfectionnés que notre optique en est quelque peu faussée. Et, en regrettant l'absence d'un embrayage double, nous songions à notre premier essai d'un Vap à embrayage automatique, en 1954, embrayage qui nous avait alors paru comme un raffinement sensationnel !

Ceci mis à part, cet embrayage est resté un modèle de douceur et de progressivité. On pourrait toutefois lui souhaiter de « prendre » plus haut en régime, afin de rendre plus francs les démarrages qui sont assez longs.



Dans Paris, nous aidions de quelques coups de pédale ces démarrages. Non pas que, livré à ses seuls moyens, le Vap ne nous démarre pas. Mais afin d'accélérer un peu le mouvement.

La fixation du moteur sur silentblocs est une excellente solution. Lorsque l'on roule depuis un moment, on réalise ce qui « n'est pas normal » : l'absence absolue de toute vibration du Cormoran. Ce montage est parfait.

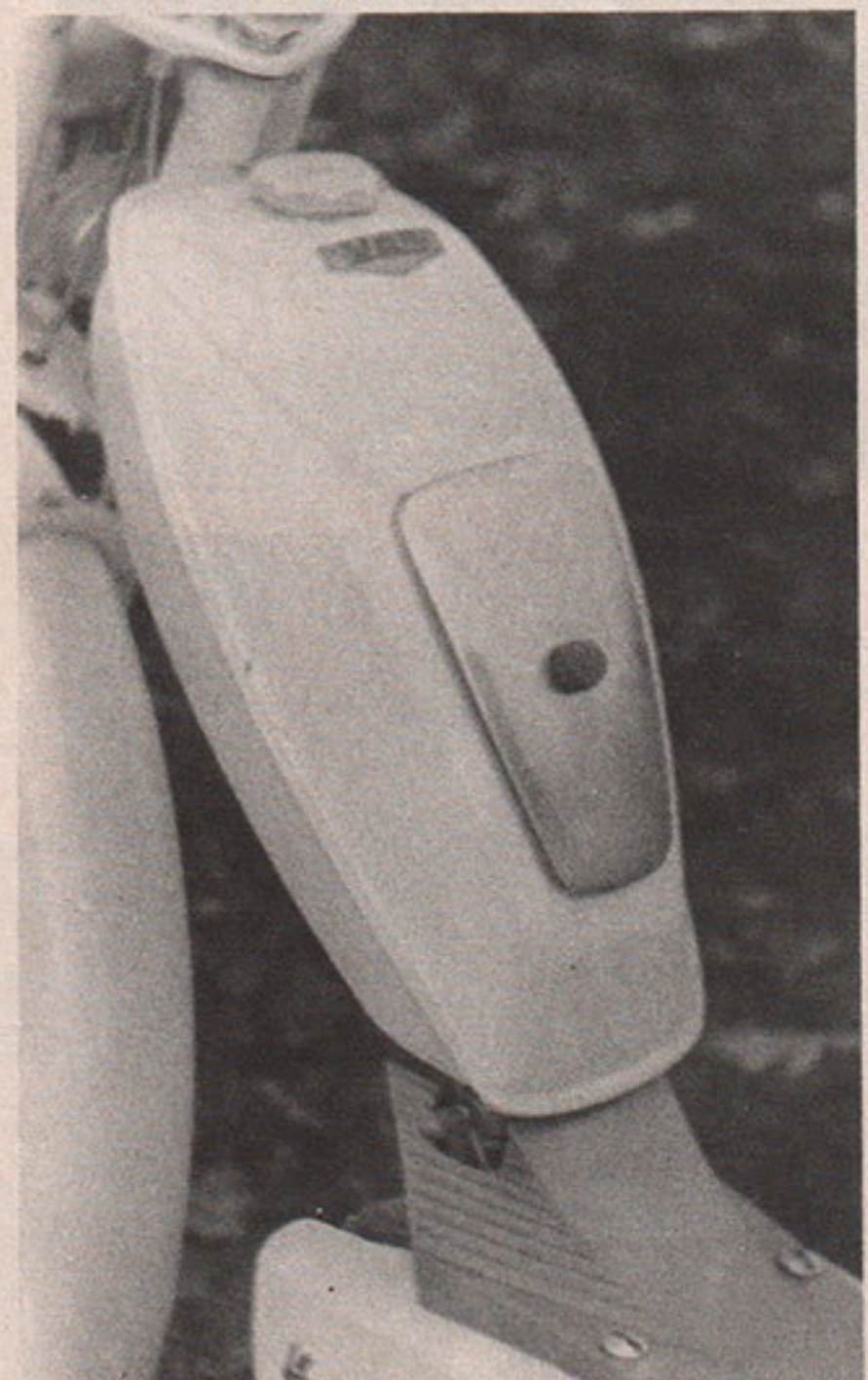
La protection est satisfaisante. Notons que les capotages moteur droit et gauche s'enlèvent aisément grâce à 3 boulons à grande tête qui se dévissent avec une pièce de monnaie. Ces capotages sont montés sur des petits blocs de caoutchouc.

Le « Magnéclair » est une bien belle invention. Pour changer les vis platinées (ou pour les régler, les nettoyer), pas de volant à arracher : un capotage en plastique tenu par deux anneaux de caoutchouc à enlever, c'est tout. Et c'est tellement simple !

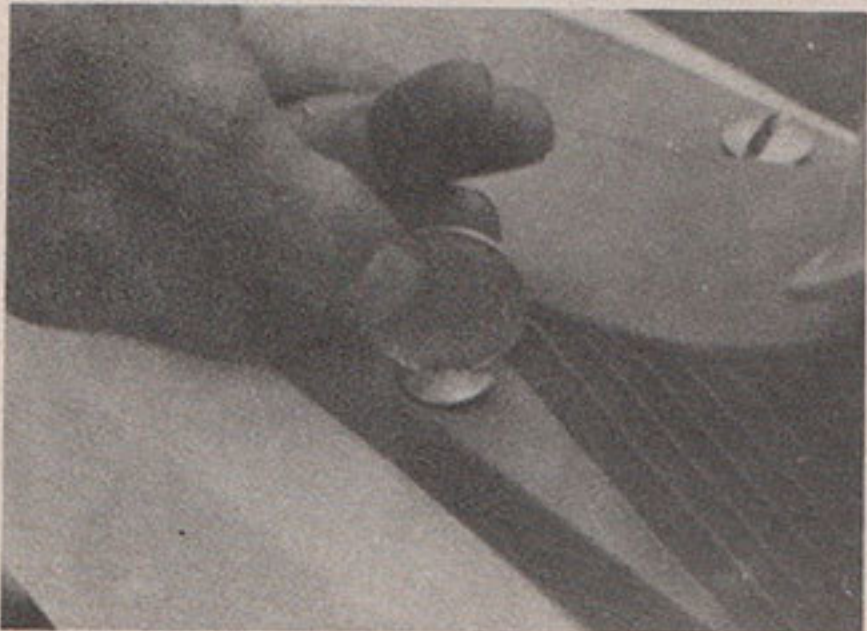
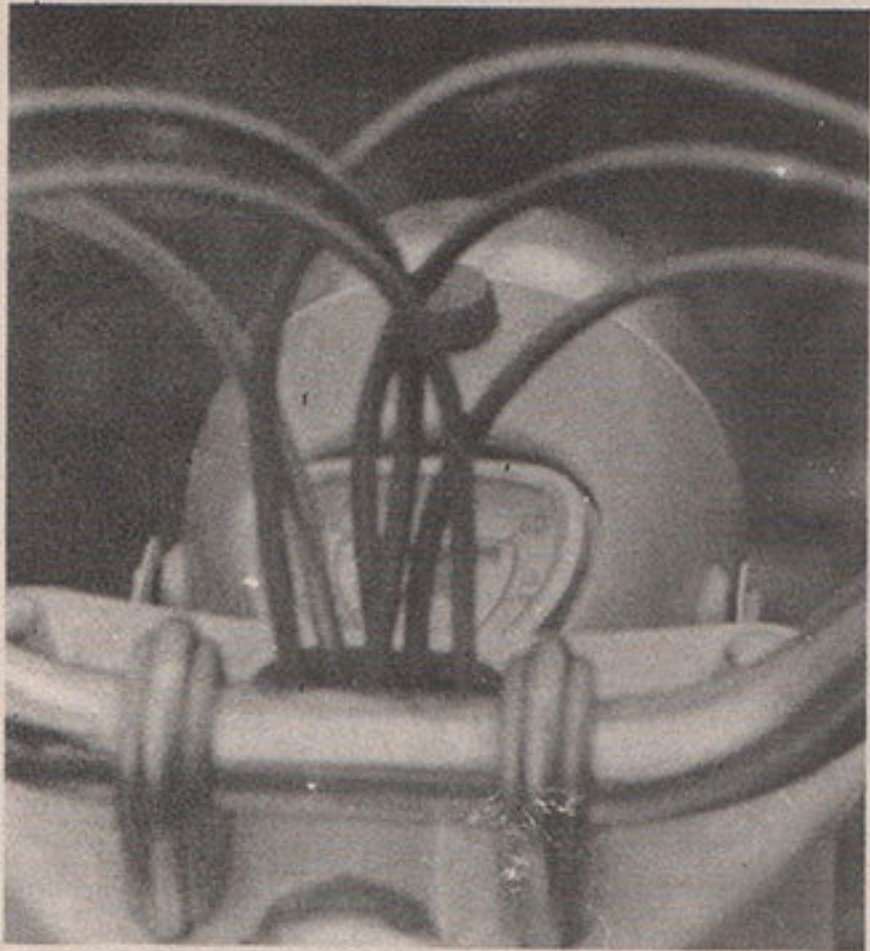
Le coffre à outils, encastré dans le réservoir, est de taille insuffisante. Nous ne porterons pas de jugement sur l'outillage de série, notre machine en étant totalement démunie.

La maniabilité en ville du Cormoran est bonne, le rayon de braquage très suffisant. Comme les freins sont excellents, pour un usage urbain, on ne peut regretter qu'un certain manque de nervosité, au démarrage. La

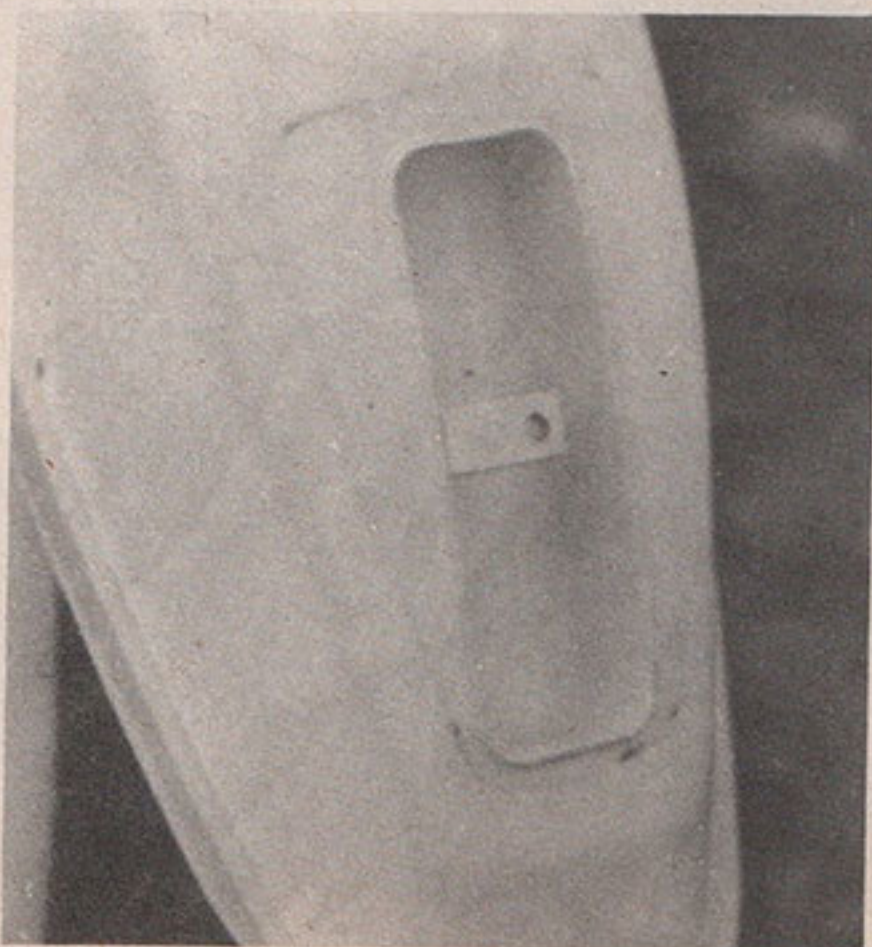
vitesse de pointe semble bien suffisante. Quant à la tenue de route, difficile à juger sur un cyclomoteur touriste que l'on utilise plus calmement qu'un « sport », cela semble correct. Pas de réactions anormales, tout se passe bien à condition que le revêtement soit bon. Sinon l'absence de suspension arrière se fait sentir !



Le réservoir (à droite) est d'un dessin moderne et très personnel.



Du haut en bas de cette colonne : — voici comment un pilote de 1,70 m entrevoit le compteur, à travers un faisceau de câbles — pour démonter les carénages, une pièce de morraie suffit — entre la courroie et le pot d'échappement, derrière l'embrayage, la butée en caoutchouc de réglage de la courroie — le petit coffre à outils ménagé dans le réservoir.



Les pneus ne sont pas très proches de l'idéal sur le mouillé. Sur le sec, rien à redire.

Regrettons l'absence d'une réserve et d'un phare avec une ampoule 2 filaments, phare-code, et venons-en aux résultats de nos habituels essais.

RÉSULTATS DES ESSAIS

Vitesses maxi

En position normale, nous avons atteint 57 km/h et en position effacée, 61 km/h. Ces vitesses sont fort suffisantes pour un cyclomoteur « touriste », principalement le chiffre obtenu en position assise qui met le « Cormoran » à égalité avec les modèles « touristes » de Peripoli, Vivi, Demm, la Mobylette AV 87, etc...

La vitesse obtenue en position couchée ne présente guère d'intérêt ici, mais est tout de même très honorable, puisque dépassant les 60 km/h.

○

Accélérations

Départ arrêté, voici les temps enregistrés pour différentes distances :
 100 m en 16" 3/5, moyenne 22,5 km/h
 200 m en 23" 3/5, moyenne 30,5 km/h
 300 m en 30" 1/5, moyenne 35,75 km/h
 400 m en 36" 3/5, moyenne 39,35 km/h
 500 m en 42" 4/5, moyenne 42,05 km/h

Le « Cormoran » atteint 21 km/h en 7" 1/5, 30 km/h en 10" 1/5, 44 km/h en 16" 4/5 et 56 km/h en 30" 2/5.

Même pour un 50 cmc utilitaire, ces résultats ne sont pas excellents. Ceci est dû à la douceur de l'embrayage qui « prend » très progressivement, mais démarre le cyclo un peu trop lentement. Ces chiffres confirment ce que nous avons dit plus haut, à propos de l'utilisation en ville du « Cormoran ».

○

Côte

Notre côte d'essais est le test que nous imposons ensuite à nos ma-

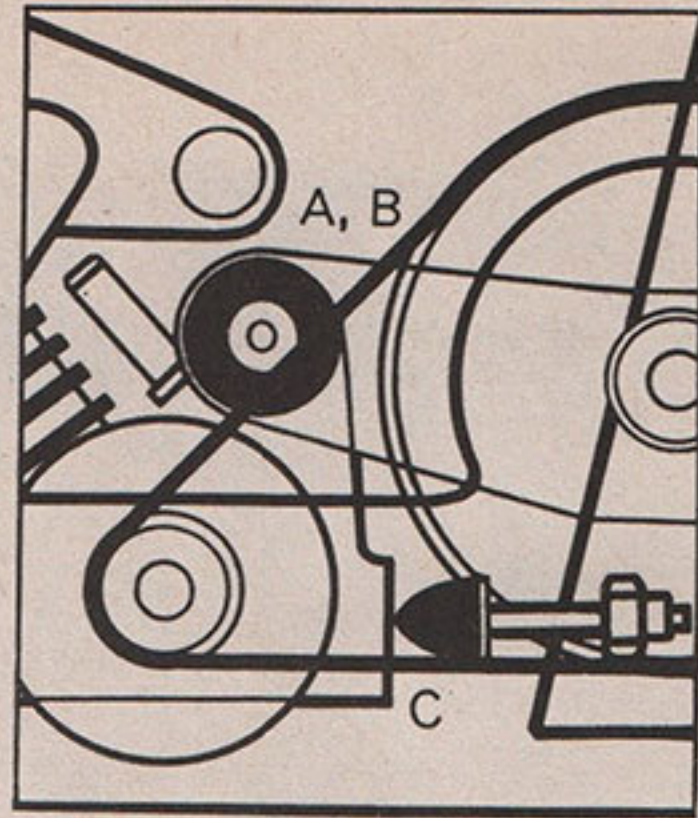


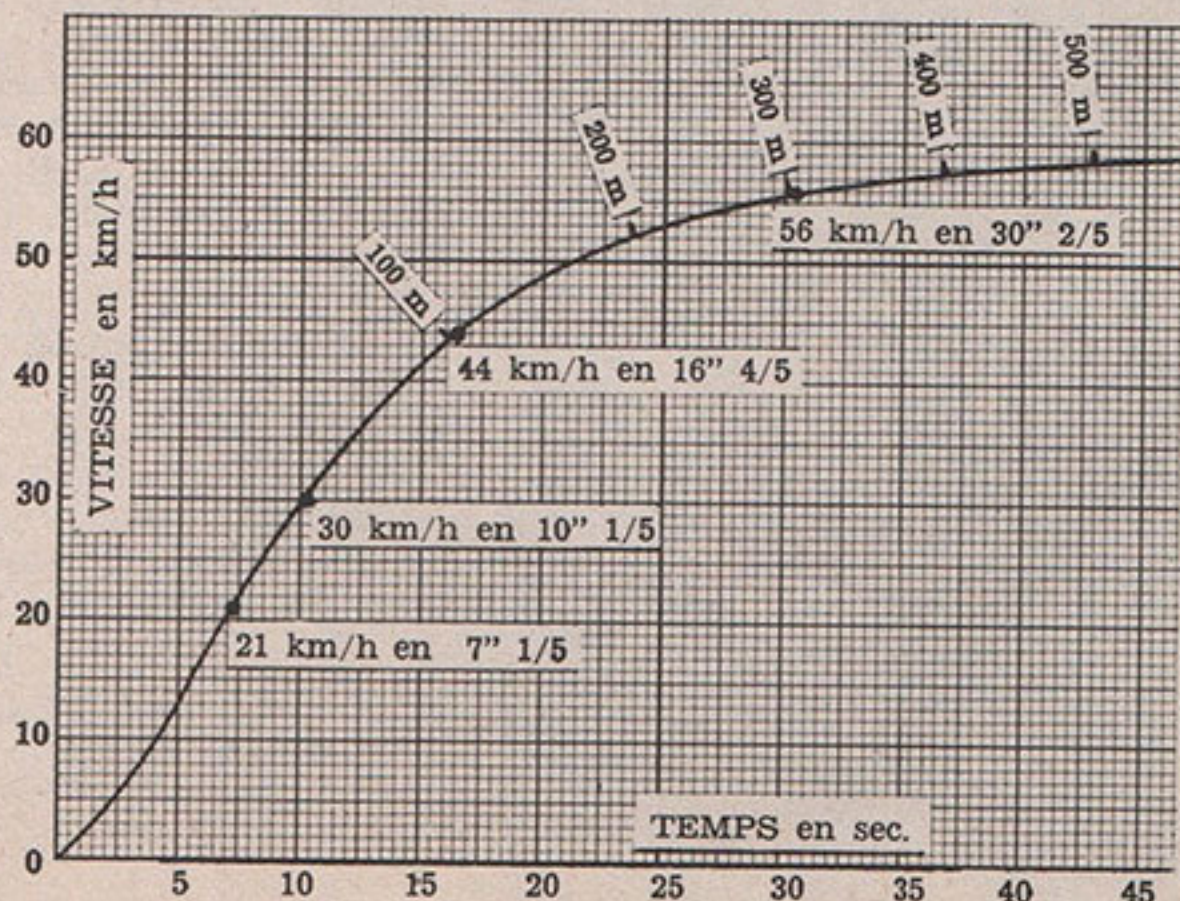
Schéma du montage sur silentblocs (A et B) du Vap 57. La butée (C) en caoutchouc permet de régler la tension de la courroie.

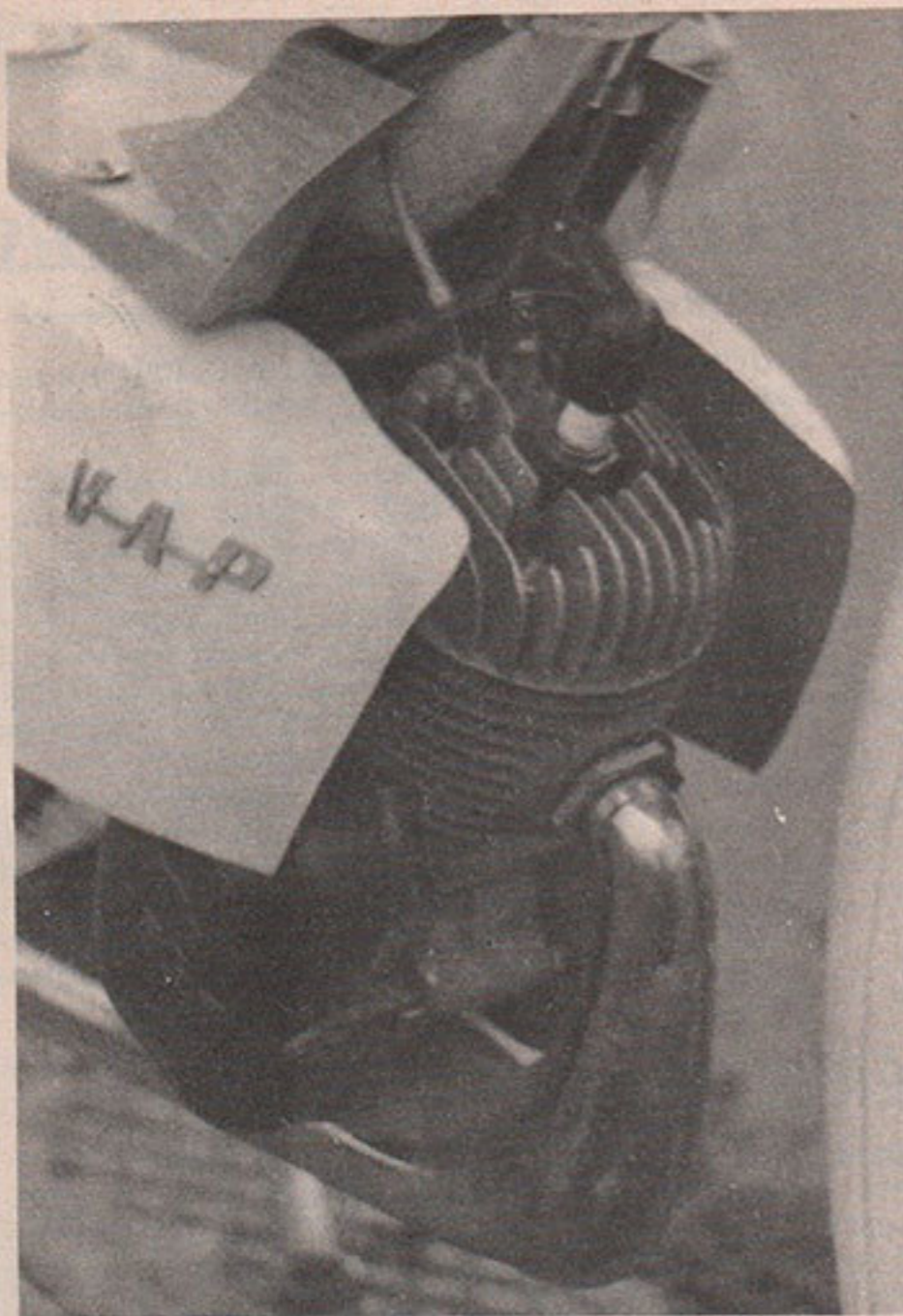
chines. Longue de 350 mètres, d'une pente moyenne de 8,7 %, comprenant un passage à 11 % et une portion à 6 % où les départs sont pris arrêtés, cette côte permet de juger les aptitudes de cyclomoteurs dans des conditions particulièrement sévères.

Ainsi que nous l'avons fait pour les accélérations, nous avons laissé à l'embrayage automatique le soin de démarrer la machine, sans donner un coup de pédale. Pour l'essayeur de 55 kg, tout se passa correctement et le « Cormoran » gravit les 350 mètres en 51" 2/5, soit à la moyenne de 24,5 km/h. Ce temps n'a rien d'exceptionnel, mais nous avons toujours professé que pour un cyclomoteur sans prétention sportive, ce qui importait était plus de monter la côte que de la monter vite.

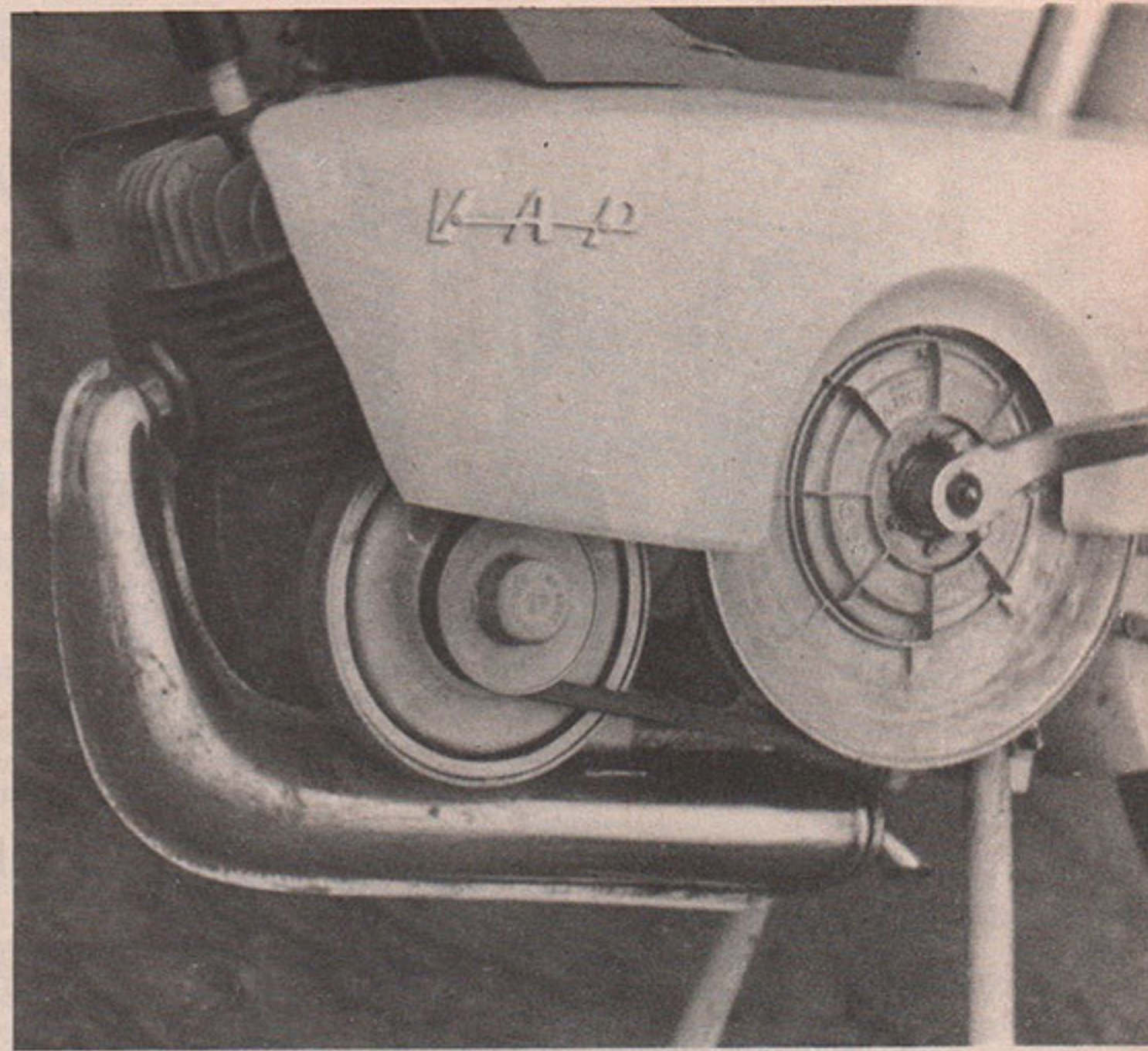
Pour l'essayeur de 70 kg, il n'en fut pas de même. Le démarrage, dans le 6 %, fut lent, mais le Cormoran prit son vol — pardon, prit la route. Tout alla à peu près bien jusqu'au redoutable passage à 11 % que le Cormoran se refusa à avaler. A cause de l'embrayage automatique, cet arrêt fut très progressif, la vitesse diminuant jusqu'à devenir nulle, le moteur tournant toujours. Bien sûr, en utilisation normale ce n'est pas ainsi qu'il faudrait agir ; il faudrait donner l'appoint de quelques coups de pédales avant que le régime ne soit tombé trop bas. Mais nous voulions pousser

ACCÉLÉRATIONS





Deux vues du moteur protégé par ses capotages. A gauche, côté embrayage et poulie-relais ; à droite, côté Magnéclair. Le dé-compresseur ne débouche pas dans le pot d'échappement.



le Cormoran à l'extrême de ses possibilités.

Avec quelques coups de pédales, ou en abordant la côte lancé à 40 km/h, le Cormoran grimpe alors des pilotes de 80 kg.

⊙

Freinage

De 30 km/h à l'arrêt, voici les distances nécessaires :

Frein avant : 5,55 mètres (décélération moyenne : 6,25 m/s²).

Frein arrière : 9,75 mètres (décélération moyenne : 3,55 ms²).

Les deux freins : 4,0 mètres (décélération moyenne : 8,70 m/s²).

Ces résultats sont excellents et classent le Cormoran parmi les 50 cmc qui nous ont permis les meilleurs résultats dans ce domaine. Le frein avant est particulièrement efficace, le frein arrière étant moyen.

⊙

Consommation

Voici la consommation, en litres aux 100 kms, relevée à différentes vitesses :
 30 km/h : 1,4 l ; 40 km/h : 1,5 l ;
 50 km/h : 1,7 l ; 55 km/h : 2,15 l ;
 maxi assis (57 km/h) : 2,25 l ; maxi couché (61 km/h) : 2,00 l ;
 consommation normalisée : 1,7 l à 43 km/h.

La sobriété du Cormoran ne nous a pas étonné. Tous les Vap 57 que nous

avons essayés étaient particulièrement remarquables de ce point de vue. Appréciations à sa juste valeur cette sobriété qui est une des qualités primordiales de tout cyclomoteur, à fortiori de tout cyclomoteur touriste ou utilitaire.

EN RÉSUMÉ

Le Cormoran est un bon exemple de la production française de cyclomoteurs « touristes ». Deux belles qualités s'inscrivent à son actif : un excellent freinage et une sobriété exemplaire.

Au passif : une certaine « mollesse » dans les démarrages.

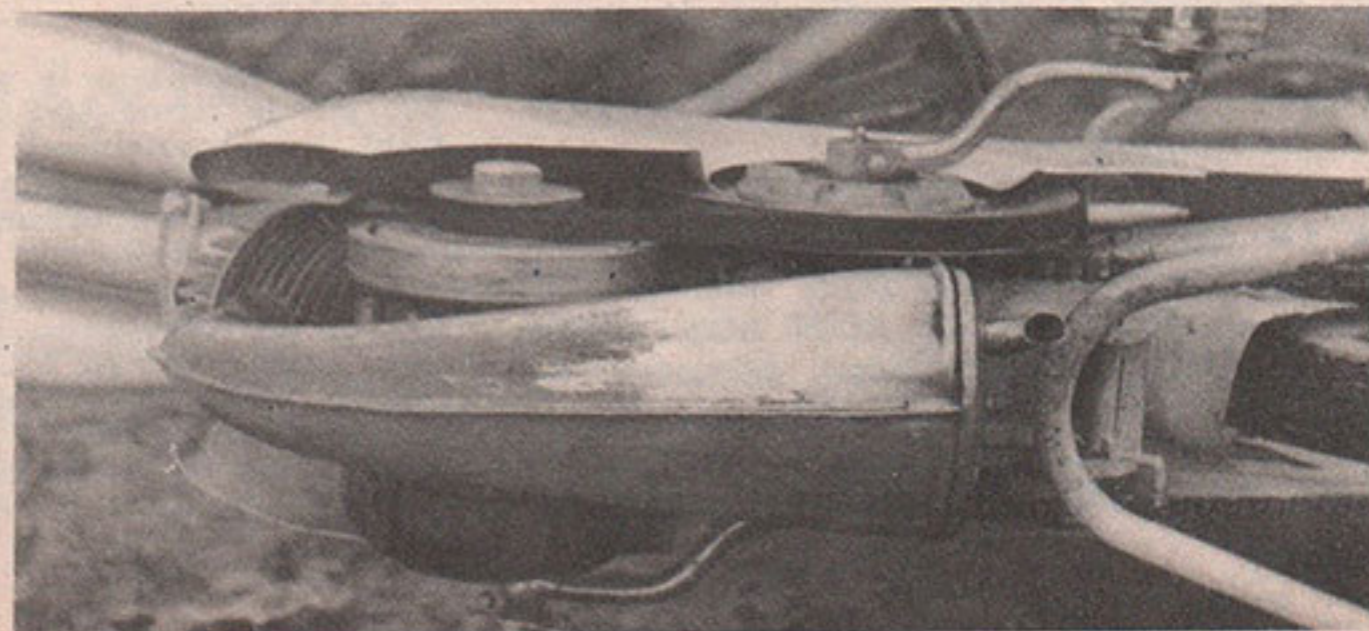
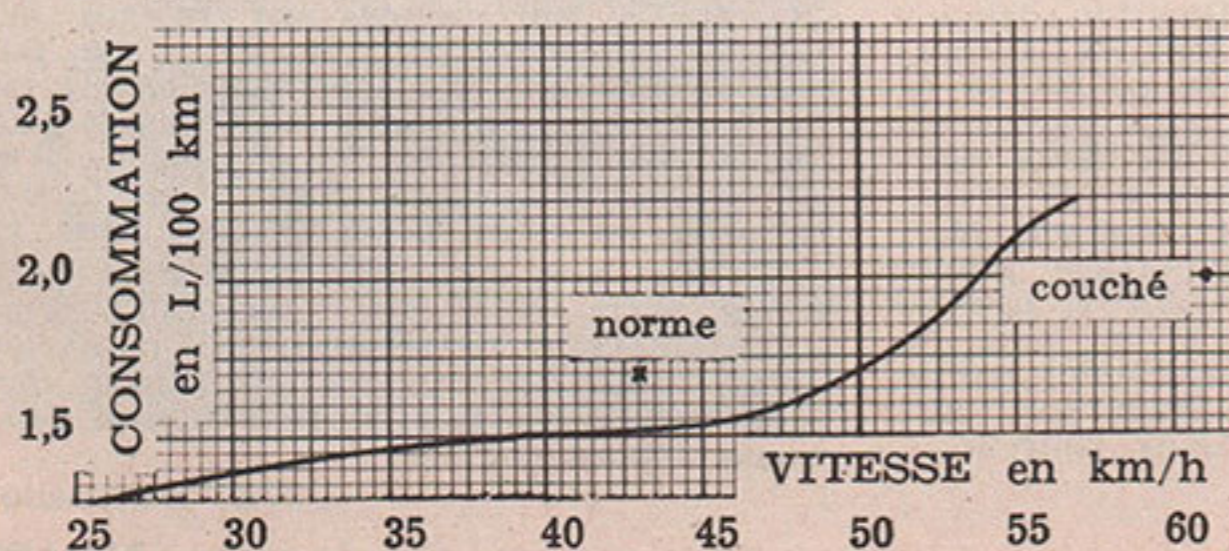
D'autres qualités encore définissent le Cormoran : le « Magnéclair » qui facilite tellement toutes les opérations d'entretien du système d'allumage : le montage du moteur sur silentblocs qui fait qu'aucune vibration n'est ressentie, etc., le tout pour 588 NF.

C.C.

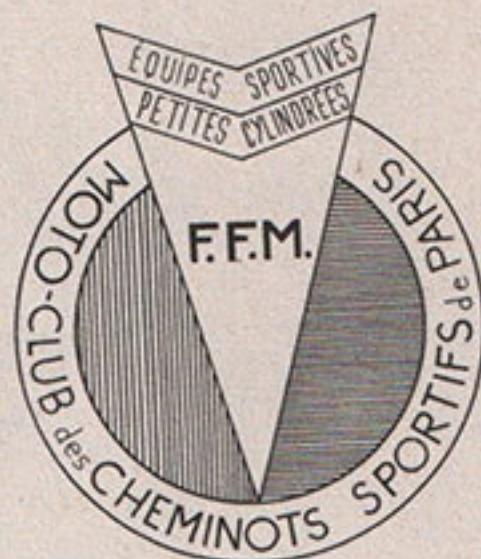


Ci-dessous, le pot d'échappement, en forme de tromblon aplati et fermé.

CONSOMMATION



ÉQUIPES SPORTIVES PETITES CYLINDRÉES



LES cours organisés par le Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris, à l'intention des jeunes cyclomoteuristes viennent de débiter le 23 novembre 1960, c'est-à-dire 2 mois avant la date prévue.

Ce premier cours a réuni un assez grand nombre de jeunes gens âgés de 16 à 19 ans. Pour l'instant, ces cours ont lieu 21, rue Traversière à Paris 12^e, sur convocation. Il est donc recommandé d'écrire au secrétariat : 120, rue de la Tombe Issoire, Paris 14^e, si on désire y participer. Il va sans dire que ces cours sont réservés aux habitants de la Région Parisienne.

Cette soirée a vu M. Bernard, Moniteur technique moteur, y développer une théorie sur le moteur 2 temps et ses pannes. Au programme du prochain cours (le

7 décembre 1960) : étude sur l'allumage par M. Bernard. L'art de doubler en course par J.-A. Couturier.

Les cours pratiques — tant attendus par les élèves — ont débuté le 27 novembre 1960 à Villeneuve St-Georges (9 à 11 h. 30). Au programme : initiation au Trial. (Passages de Zone Nor-Stop et terrain difficile). L'après-midi au Trial St-Cucufa. Le 18 décembre 1960 sur le Stade des Cheminots au Fort (lieu de rendez-vous des équipes sportives P.Cy) : essais en vitesse sur sol gazonné.

Cette école de la Compétition dirigée par le M.C. des CSP est secondée par les Moniteurs suivants : MM. Georges Monneret — J.-A. Couturier — Georges Bernard — Henry Lacoste — Jacques Charrier.

EXTRAITS DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Article 1 — Participation :

Les cours sont ouverts à tous, et particulièrement aux jeunes gens de 16 ans révolus, à condition de faire partie du Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris ou d'un M.C. ayant signé un accord avec le M.C.C.S.P.

Les candidats doivent posséder une machine de série sport de petite cylindrée n'excédant pas 100 cmc, quelle qu'en soit la marque ou l'origine.

Art. 2 — Obligations :

Les candidats devront fréquenter les séances d'entraînement sans exception. Les présences seront contrôlées et donneront lieu à une notation.

Les absences répétées non motivées pourront faire exclure le candidat et reculeront d'autant leur passage à la classe supérieure.

Chaque candidat doit accepter librement cette discipline qui est nécessaire à la bonne marche de son instruction.

Art. 4 — Cours d'Instruction :

Ils sont de deux sortes :

1^o Cours techniques : en salle avec descriptions au tableau tant pour les questions de pilotage, que pour les questions mécaniques.

2^o Cours pratiques : qui auront lieu sur des terrains appropriés ou en atelier.

Art. 5 — Classement après études :

Durant les cours et les séances d'entraînement, il sera attribué des notes selon la valeur des candidats.

Des classements mensuels et trimestriels seront établis. Les 5 premiers de chaque classement mensuel passeront automa-

tiquement de la catégorie « apprentis » à celle d'« aspirants ». Dans cette dernière catégorie leur formation sera plus rapide.

A chaque trimestre des notations au titre de l'« Equipe Sportive » seront attribuées à tous ceux qui arriveront au nombre de points nécessaires.

La nomination dans les « Equipes Sportives de la Petite Cylindrée » donne droit à la licence sportive FFM (50 cc) et à l'autorisation de la Commission Sportive du MC-CSP de courir sous les couleurs « Bleu - Rouge et Or » du Club. Les pilotes entrant dans les « E.S.P.Cy » signeront un contrat de deux ans au titre du club auquel ils appartiennent.

Art. 6 — Composition des équipes :

Dans la mesure du possible les équipes seront composées par spécialité et pourront l'être également par marque. Un effort sera fait en ce sens dans les épreuves d'endurance, de trial et de cross.

En vitesse les questions qualités de pilotage et connaissances mécaniques prévaudront.

Art. 7 — Participation aux compétitions :

Toute participation des membres des « E.S.P.Cy » aux épreuves sportives nécessitera une autorisation de la Commission Sportive du Moto-Club auquel appartiennent les candidats (règlements FFM) qui signera leur feuille d'engagement.

Art. 8 — Récompenses annuelles :

Le Bureau du « MC.-CS Paris » a décidé de créer un titre intérieur de champion des « E.S.P.Cy » au sein du M.C. et destiné à mettre en valeur la combativité des membres de ces équipes.

PETITES NOUVELLES SPORTIVES

★ L'usine Itom aurait construit un 50 cmc compétition 4 vitesses. Un modèle de ce type serait d'ailleurs en Belgique. Et il est très possible que l'année prochaine nous en voyions en France.

★ Au Japon également, les 50 cmc disputent de nombreuses courses. La plus célèbre de celles-ci, la course du Mont Asama, n'a pu avoir lieu cette année, le volcan Asama étant en éruption. Une course de remplacement eut lieu à Utsonomiya dont le vainqueur fut Yoshimitsu Nakamura avec un 2 temps Tohatsu, à 75,5 km/h de moyenne (à titre indicatif, le vainqueur absolu, Fumio Ito, réalisa 96,120 km/h avec la 500 BMW « Rennsport »).

★ La saison française 1961 de vitesse s'annonce assez bien pour les 50 cmc. Ceux-ci devraient en effet être admis à la Côte Lapize (sous le nom de 60 cmc) ; d'autre part on parle beaucoup d'un circuit de vitesse que le MC du Nord de la France mettrait

sur pied et où les 50 cmc ne seraient pas oubliés. Le « Motor-Stadium » réalisé par l'A.S.M.C.F. (dans la région de Nevers) accueillerait les 50 cmc le 15 ou le 22 novembre. Enfin, plusieurs autres épreuves, tant à Montlhéry qu'en Province, devraient permettre une véritable saison et — pourquoi pas ? — la mise sur pied d'un championnat de France 50 cmc.

Mise au point suscitée par une rectification

« En réponse à la rectification demandée par la firme M.T. (M.R. 1510) concernant le déroulement de la course 50 cc au circuit d'El Jadida et, plus particulièrement, le comportement des deux coureurs : Bertorello sur Alpino N° 13 (vainqueur de l'épreuve), et Herrero sur M.T. N° 27, décrit dans le reportage publié dans le N° 1505 de MOTO-REVUE, je vous donne ci-après, extrait de la fiche de chronométrage prêtée aimablement par le Moto-Club de Casablanca, tour par tour, le comportement de ces deux coureurs :

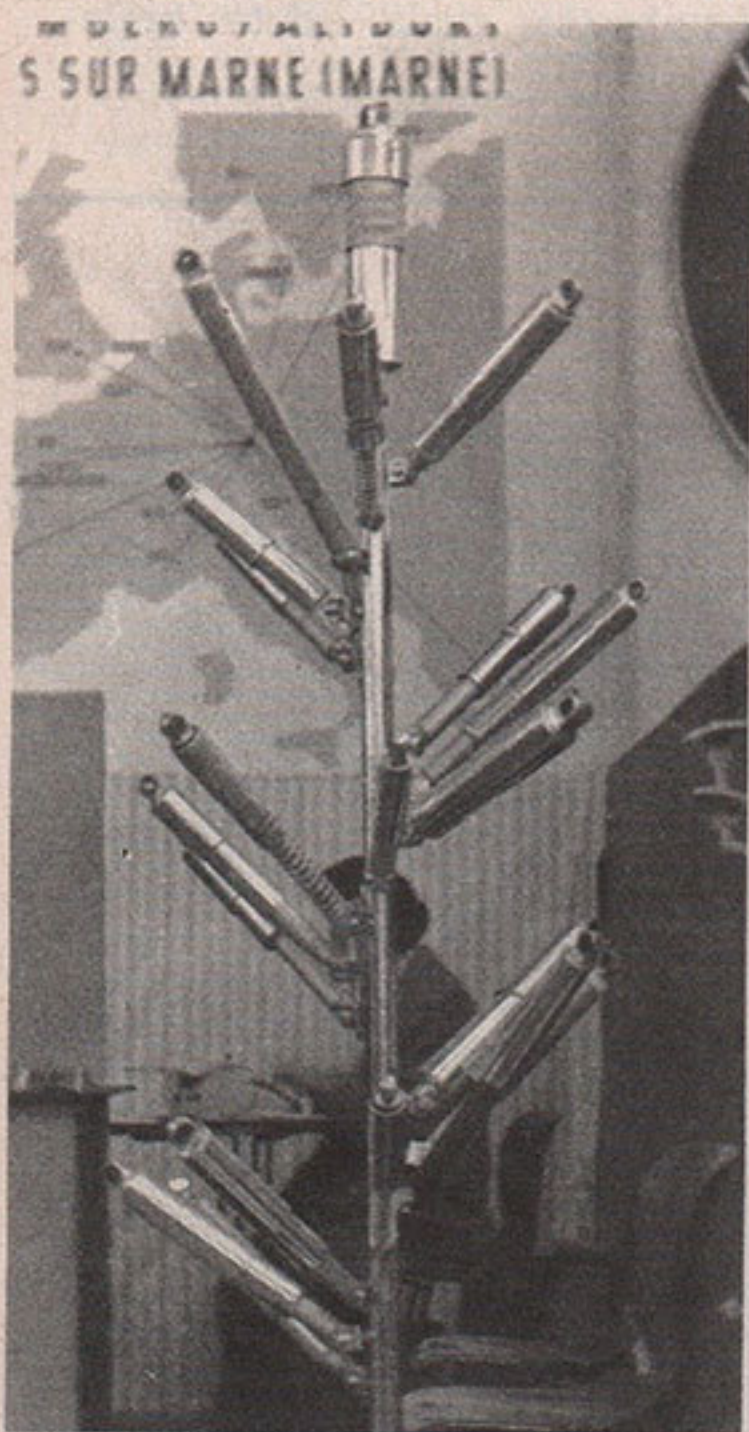
tours ALPINO N° 13		M.T. N° 27	
1e	1'15"3		1'08"2
2e	2'16"2 1'00"4		2'09"2 1'01"
3e	3'18"1 1'01"4		3'11"3 1'02"1
4e	4'19"2 1'01"		4'13"4 1'02"
5e	5'18"4 59"		5'15"3 1'01"4
6e	6'19"3 1'00"4		6'17"2 1'01"4
7e	7'19"4 1'00"1		7'21"2 1'04
8e	8'20"2 1'00"3		8'27"3 1'06"
9e	9'21"1 1'00"4		9'30"3 1'03
10e	10'25"2 1'04"1		10'34"1 1'03"3
11e	11'30"2 1'05		11'35"1 1'01
12e	12'34"4 1'04"		12'36"1 1'01

Il est clair, d'après ce tableau, que l'Alpino N° 13 n'a eu nul besoin de la panne d'essence de son adversaire pour le rejoindre et ce, malgré l'handicap du départ, puisque ceci a eu lieu entre le 6^{me} et 7^{me} tour lorsque Bertorello avait déjà rejoint Herrero. De plus, si vers la fin Herrero a pu prendre du terrain sur Bertorello, ceci est uniquement dû au fait que ce dernier avait considérablement ralenti son allure puisqu'il ne tournait plus qu'en 1'04 et même 1'05 au lieu de 1'00 et même 59" comme il avait pu le démontrer au cours de la compétition.

Je vous prie de m'excuser d'avoir prolongé cette polémique, mais j'ai tenu essentiellement à éclaircir ce point et éviter ainsi que l'on puisse penser que mon reportage était le fruit d'une fantaisie débordante.

C. Bertorello

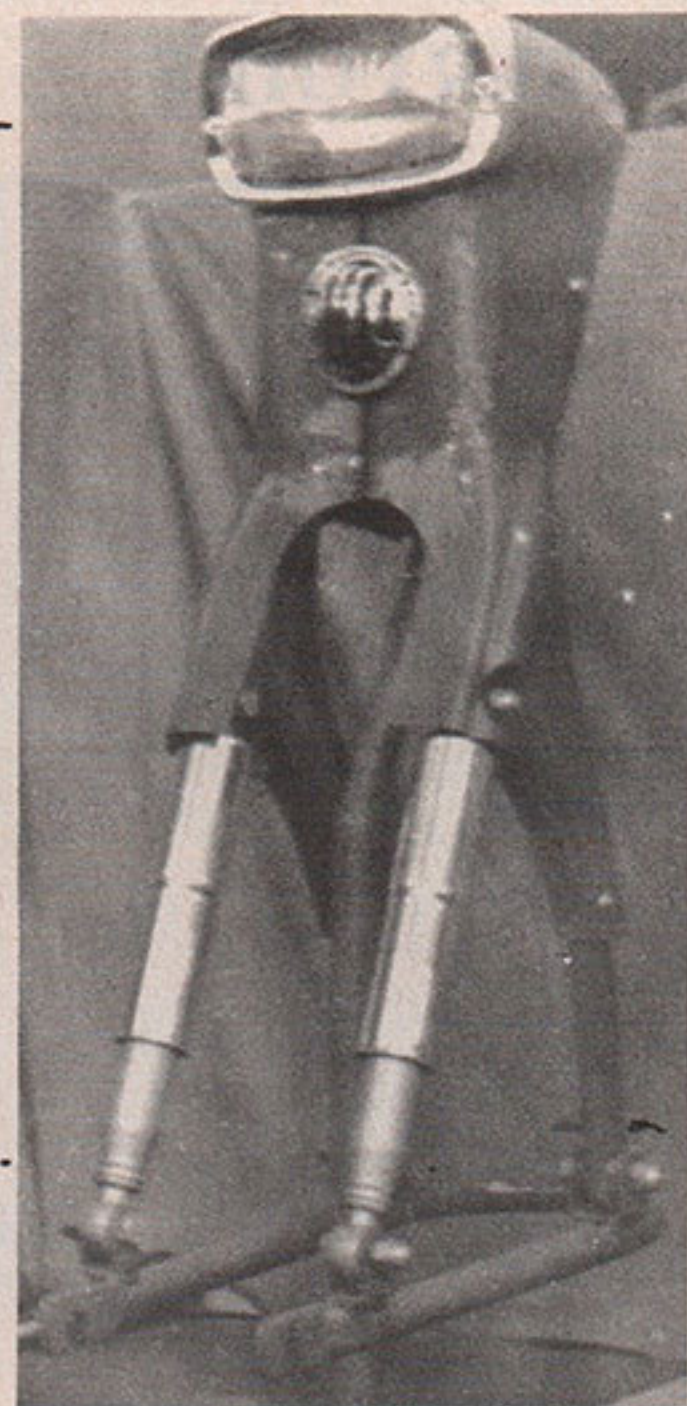
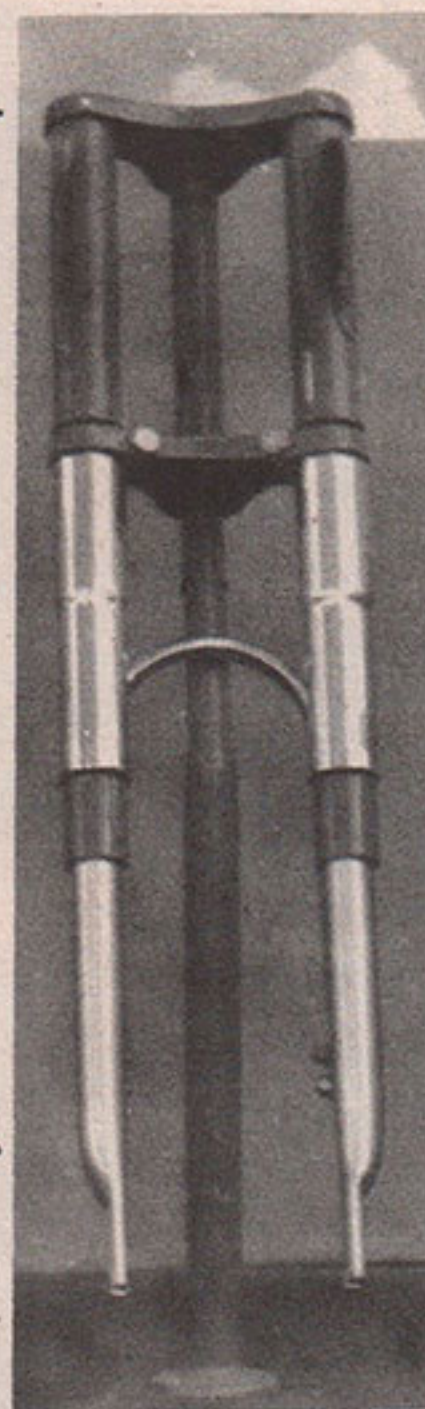
au salon de paris



SYMBOLIQUEMENT (peut-être) les stands des constructeurs au Salon de Paris sont « encerclés » par les stands, plus petits, des fabricants d'accessoires. Traditionnellement aussi, après avoir rendu visite aux constructeurs, nous faisons le « tour » des accessoires. Nous ne pouvons de toute évidence les présenter tous (faute de place) et c'est pourquoi vous ne trouverez, dans les pages suivantes, qu'une sélection qui, nous l'espérons, vous intéressera quand même.

FOURCHES

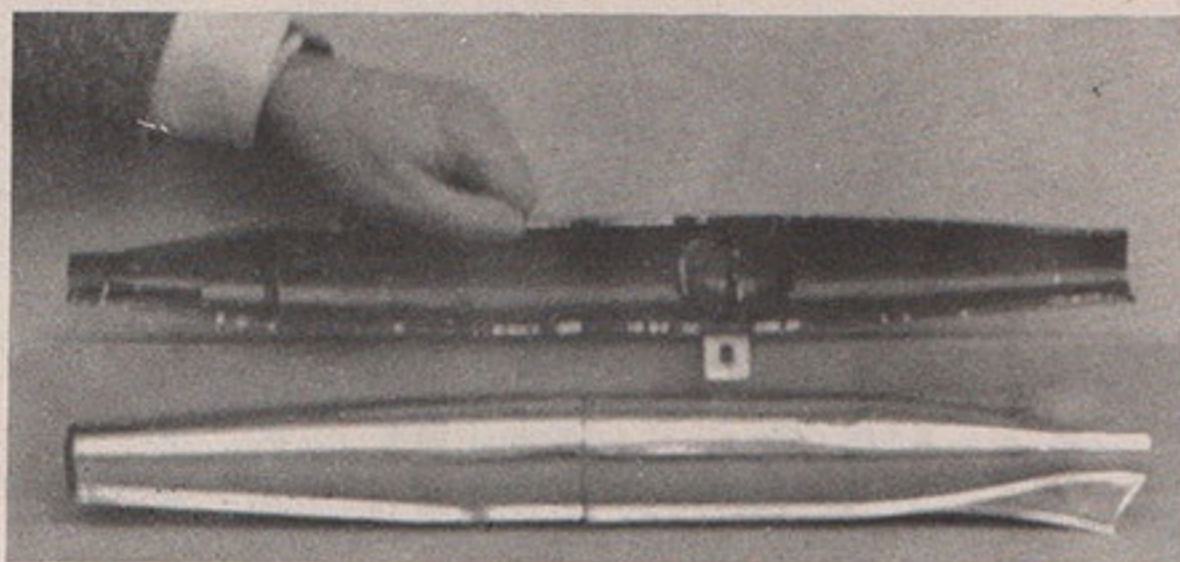
Suspa est un spécialiste allemand de la suspension, dont la production est importée en France par les soins de Suspa-France, à Châlons-sur-Marne. Au Salon, on pouvait voir, pour machines légères (50 et 75 cc), ces fourches télescopiques ou du type Earles, ou encore cet arbre de Noël formé des différents types d'éléments élastiques à amortisseurs incorporés.



AIMANTS EN FERRITES

Les aimants en ferrites — et, qui plus est, en ferrites « orientées » — permettent d'obtenir, pour des petites cotes d'encombrement, de très grandes puissances. Ainsi, ce prototype de volant magnétique Novi (spécialiste en ferrites), de mêmes cotes que celui des Mobyettes, délivre une puissance de 30 watts. Bobine haute-tension évidemment extérieure.

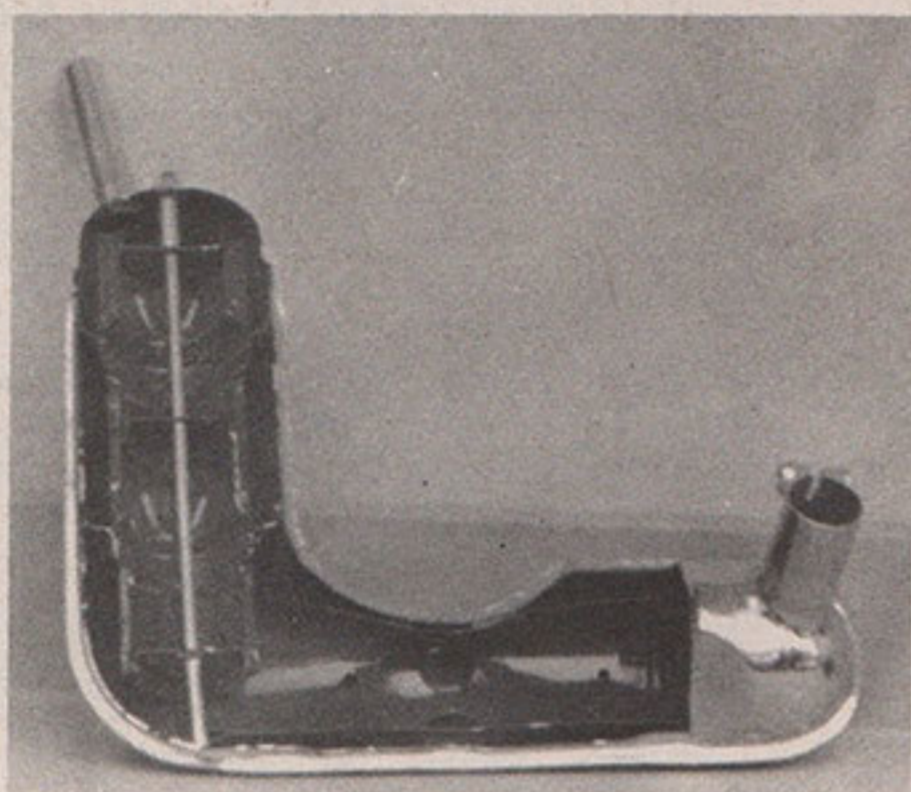
SILENCIEUX



Gama s'est spécialisé dans les silencieux adaptables pour 50 cm³, certains étant démontables, d'autres non. A côté d'une version assez classique (*en haut à gauche*), voici un silencieux plus court et coudé dont la première partie fait effet de chambre de détente.

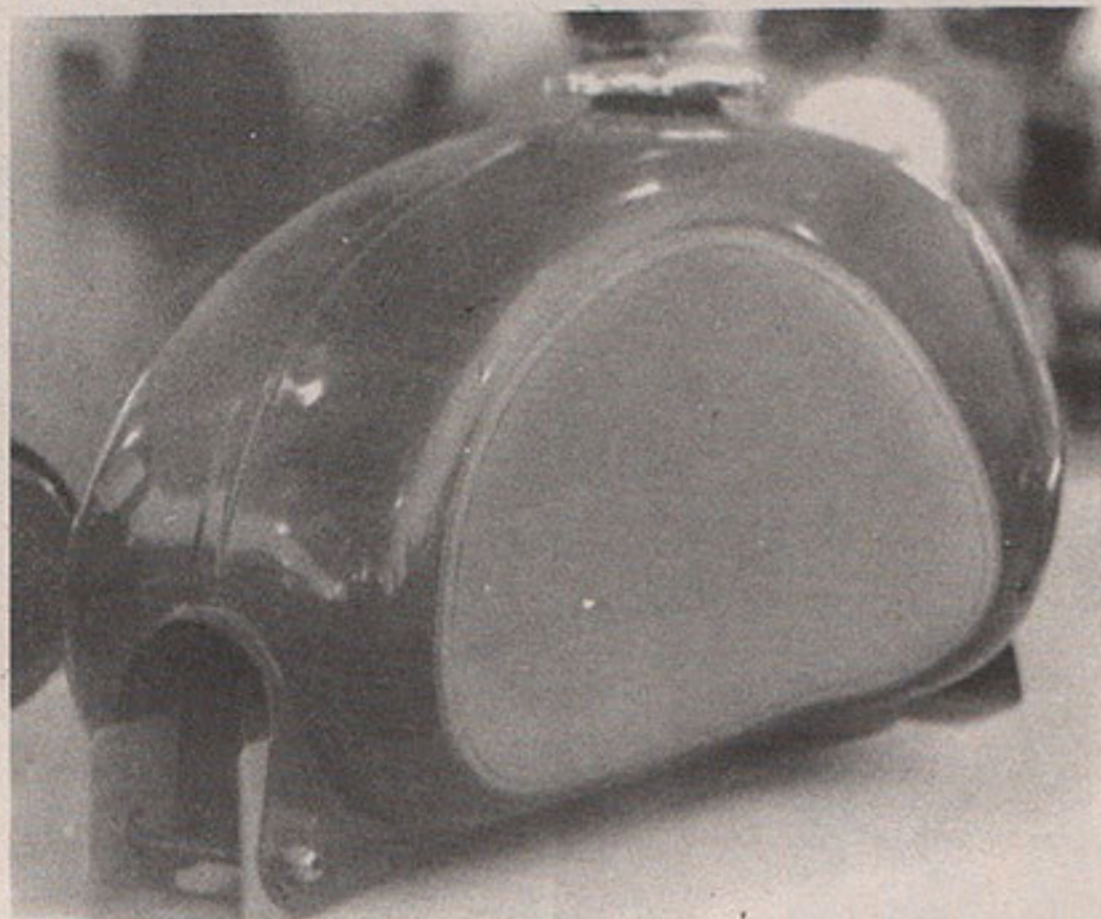


Trois sorties au lieu d'une... voilà qui fait beaucoup d'effet. Aussi, pour les jeunes scootéristes qui tiennent au plumage, Wilman propose le silencieux ci-dessus (version Lambretta, mais existe également pour Vespa).



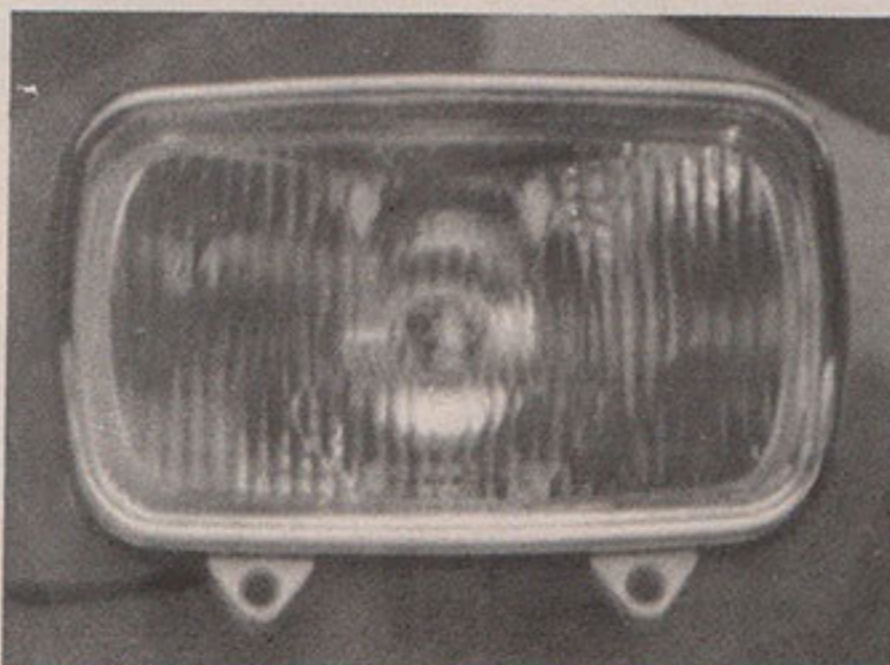
RÉSERVOIRS

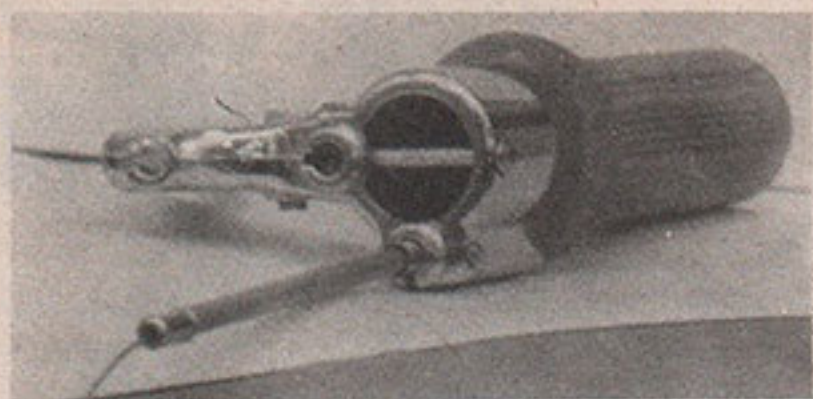
L'avantage du réservoir « sport », assez haut mais étroit à l'arrière afin de pouvoir être mieux tenu entre les genoux resserrés, est bien connu des motocyclistes. Les cyclomotoristes veulent également en profiter, et c'est à eux que Mottaz a pensé.



PROJECTEURS

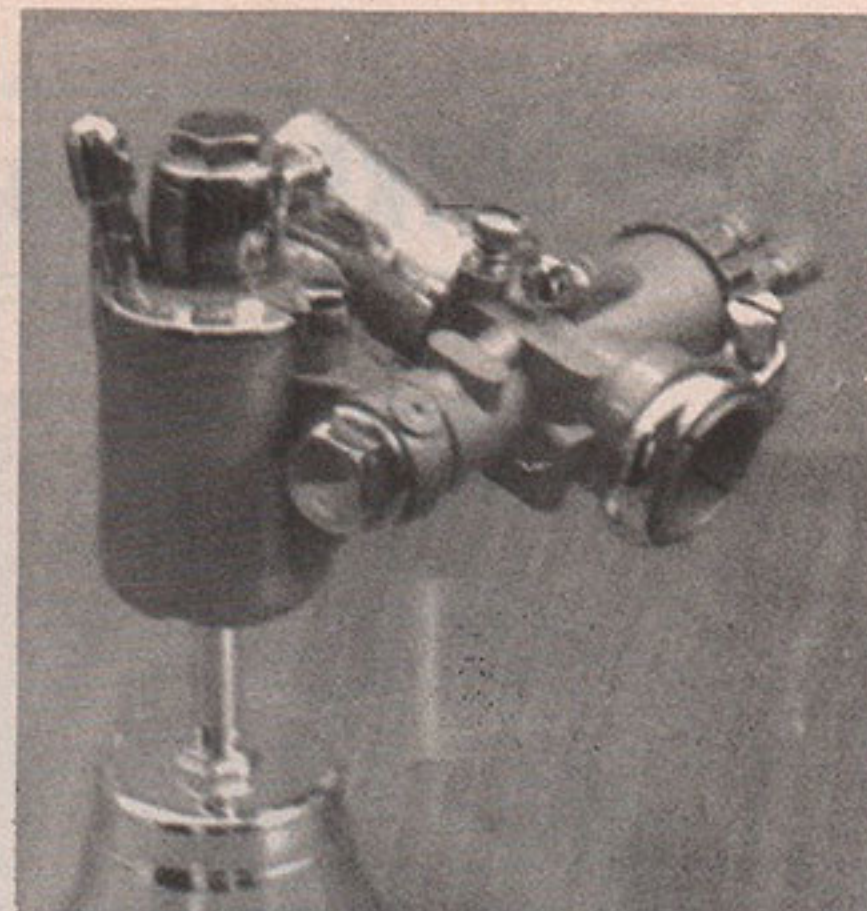
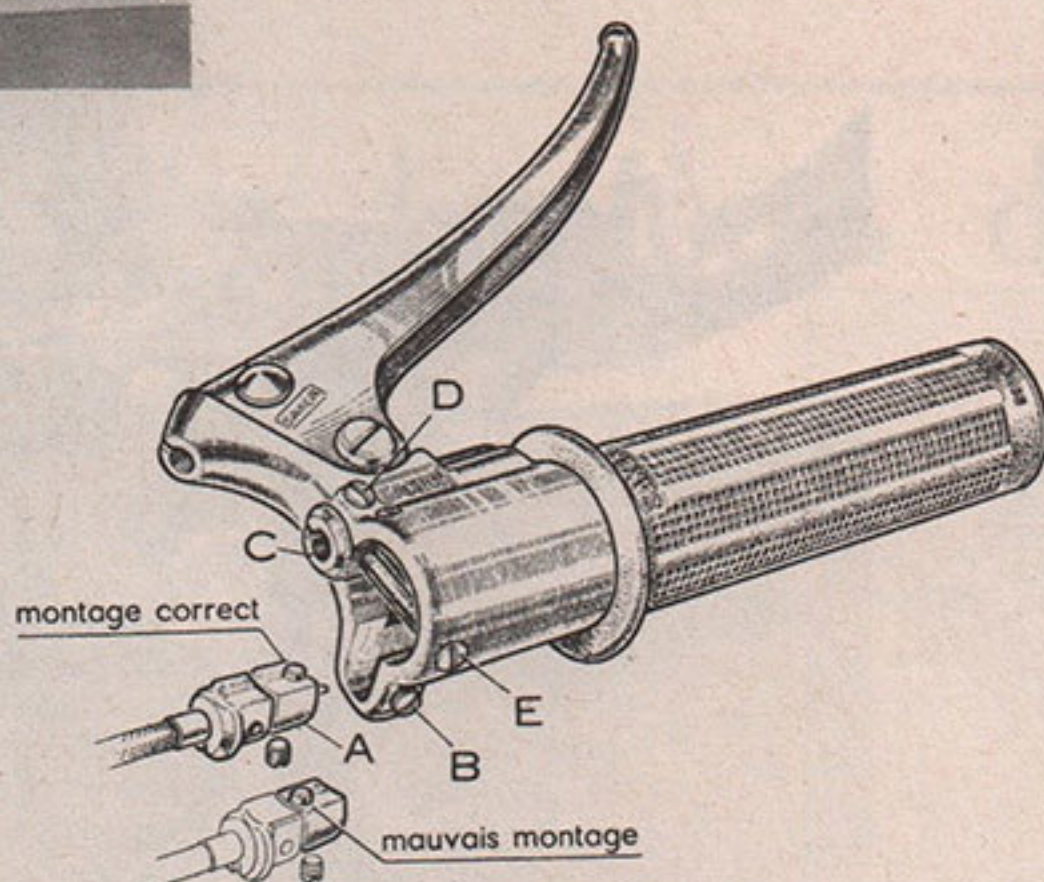
A la recherche d'une nouvelle esthétique pour les projecteurs. Ainsi, Cibié propose deux nouveaux modèles : ci-dessus, pour cyclomoteurs, ce petit phare à visière ; à gauche, d'une conception très « anti-brouillard », ce petit phare fait très moderne.





POIGNÉES

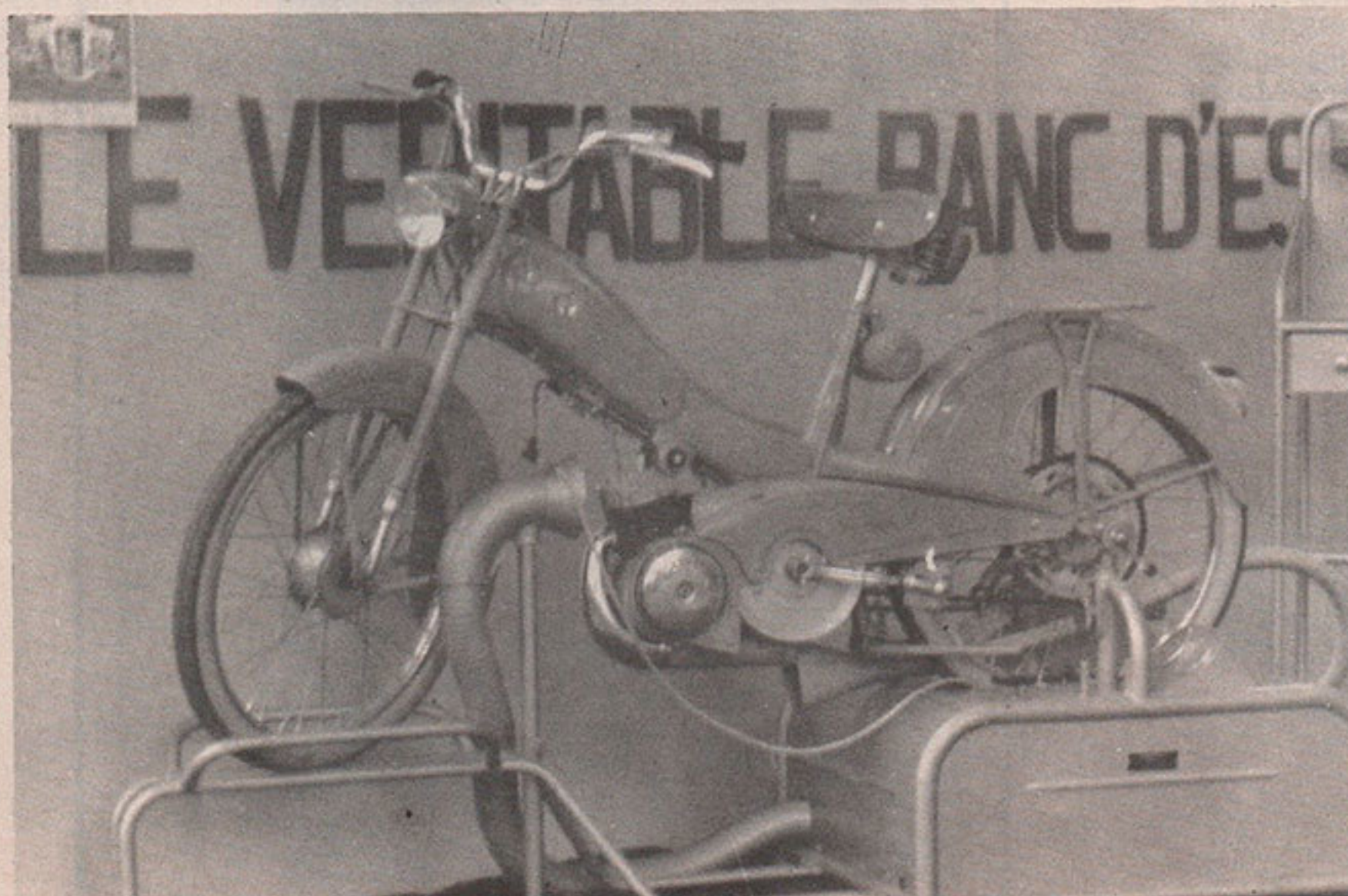
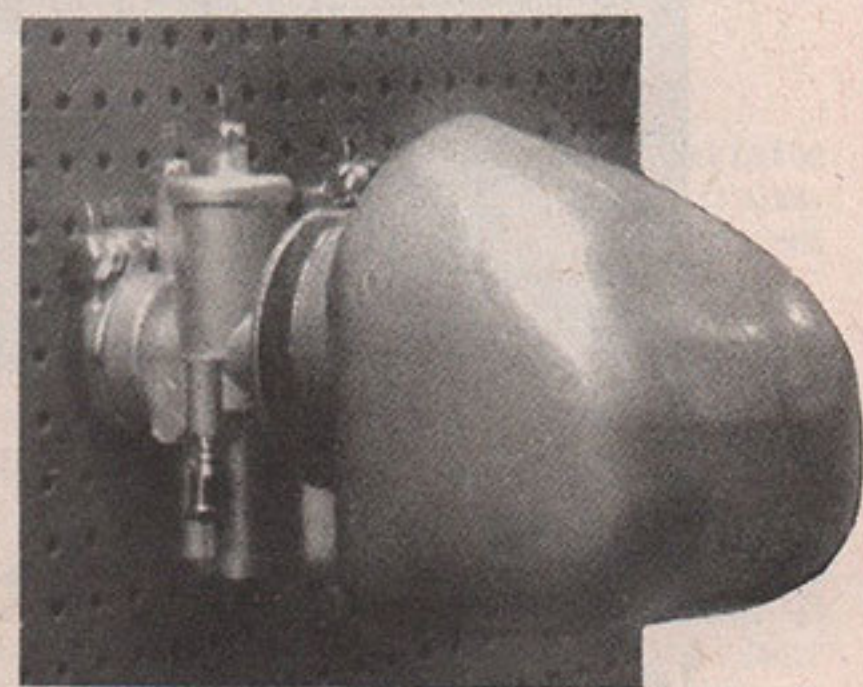
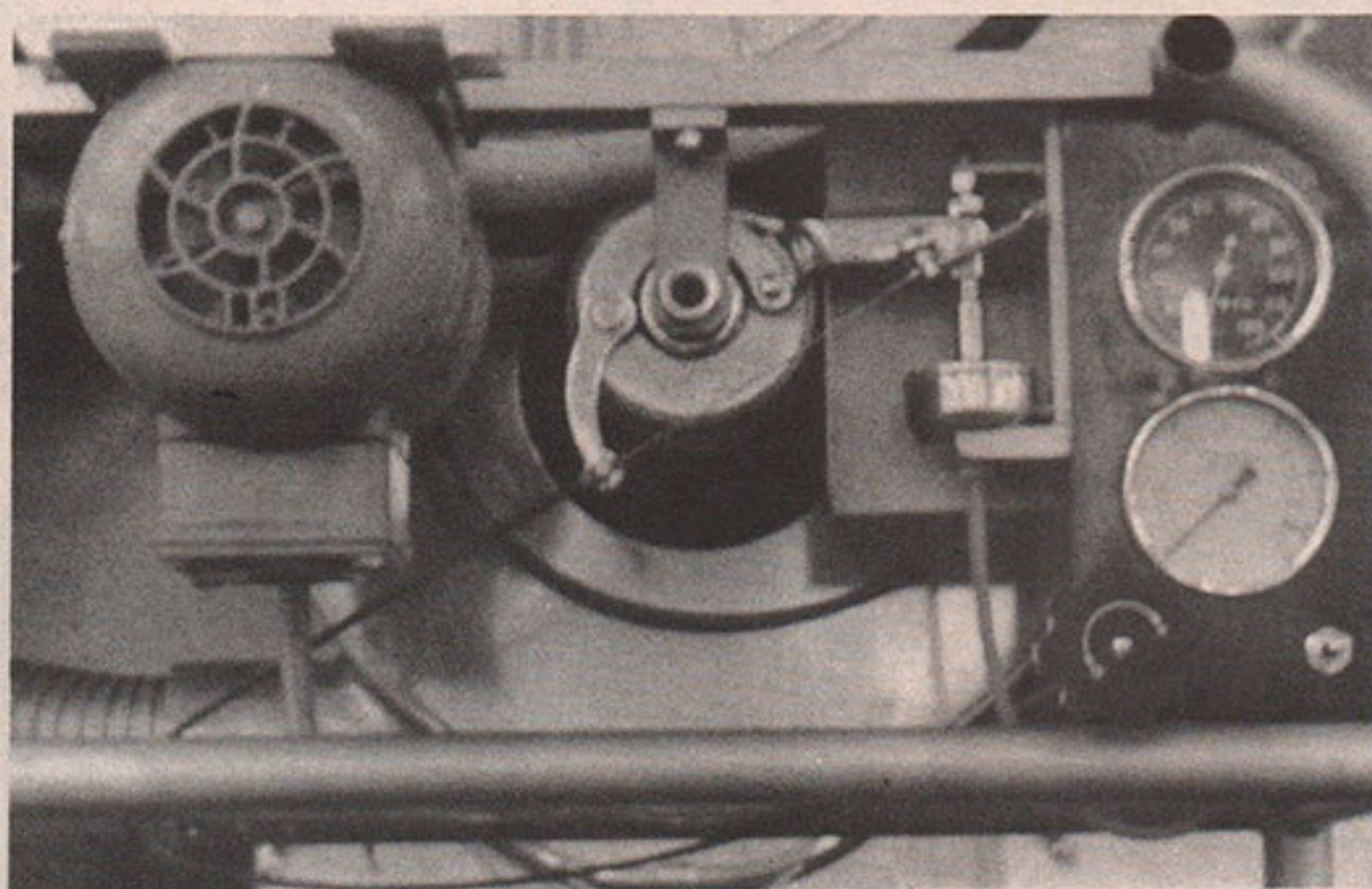
Chez Saker (Ets Porterie) on pouvait voir ce « bloc cyclo » adaptable sur Mobylette. Cette poignée, réunissant commande des gaz et du décompresseur par poignée tournante (à tirage rectiligne) et levier de frein, présente l'avantage très appréciable de ne pas pouvoir tourner autour du guidon, sa vis de fixation traversant le guidon de part en part.



CARBURATEURS

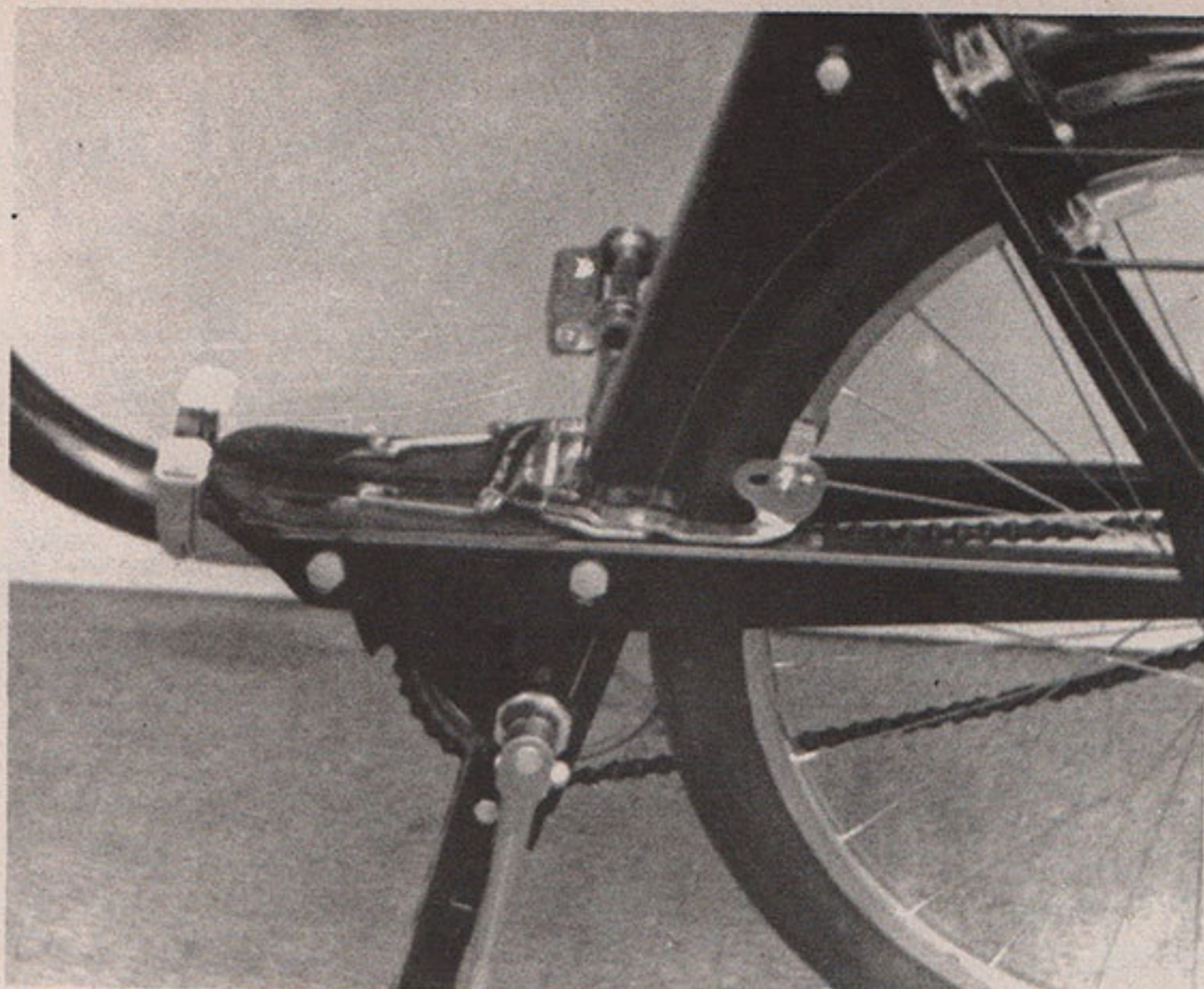
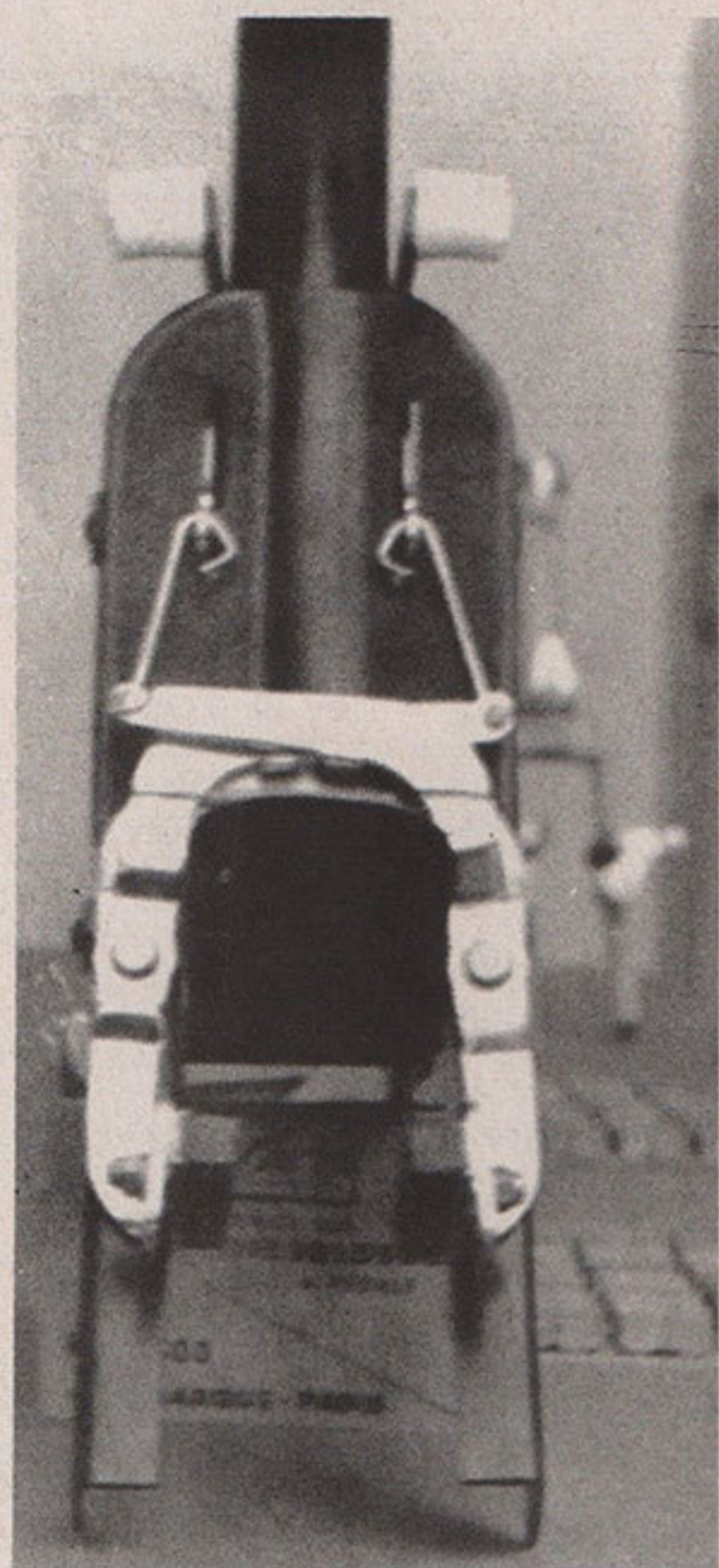
La gamme des Dell'Orto, exposée par l'importateur niçois, était très importante. Ci-dessus nous vous présentons un carburateur de 16 mm de passage des gaz spécialement destiné à des cyclos « sport ». Ci-dessous, un carburateur Gurtner muni d'un filtre à air-silencieux d'admission, ce qui est bien utile car les bruits d'admission sur les 2 temps sont habituellement d'un niveau sonore élevé.

UN BANC D'ESSAI



Les établissements Marolland présentait ce banc d'essais pour cyclo-moteurs, muni d'un moteur électrique mono ou triphasé pour le lancement du moteur du cyclo. Un flasque de frein (voir photo du haut) est monté, libre, sur l'axe des turbines (une pour souffler l'air de refroidissement, l'autre pour capter et évacuer les gaz brûlés). Un volant permet de régler la friction des mâchoires de ce frein, la valeur du freinage étant donnée par un cadran, l'autre cadran donnant la vitesse à laquelle tourne la roue arrière entraînée par le moteur du cyclo.

POUR VOTRE VÉLOSOLEX

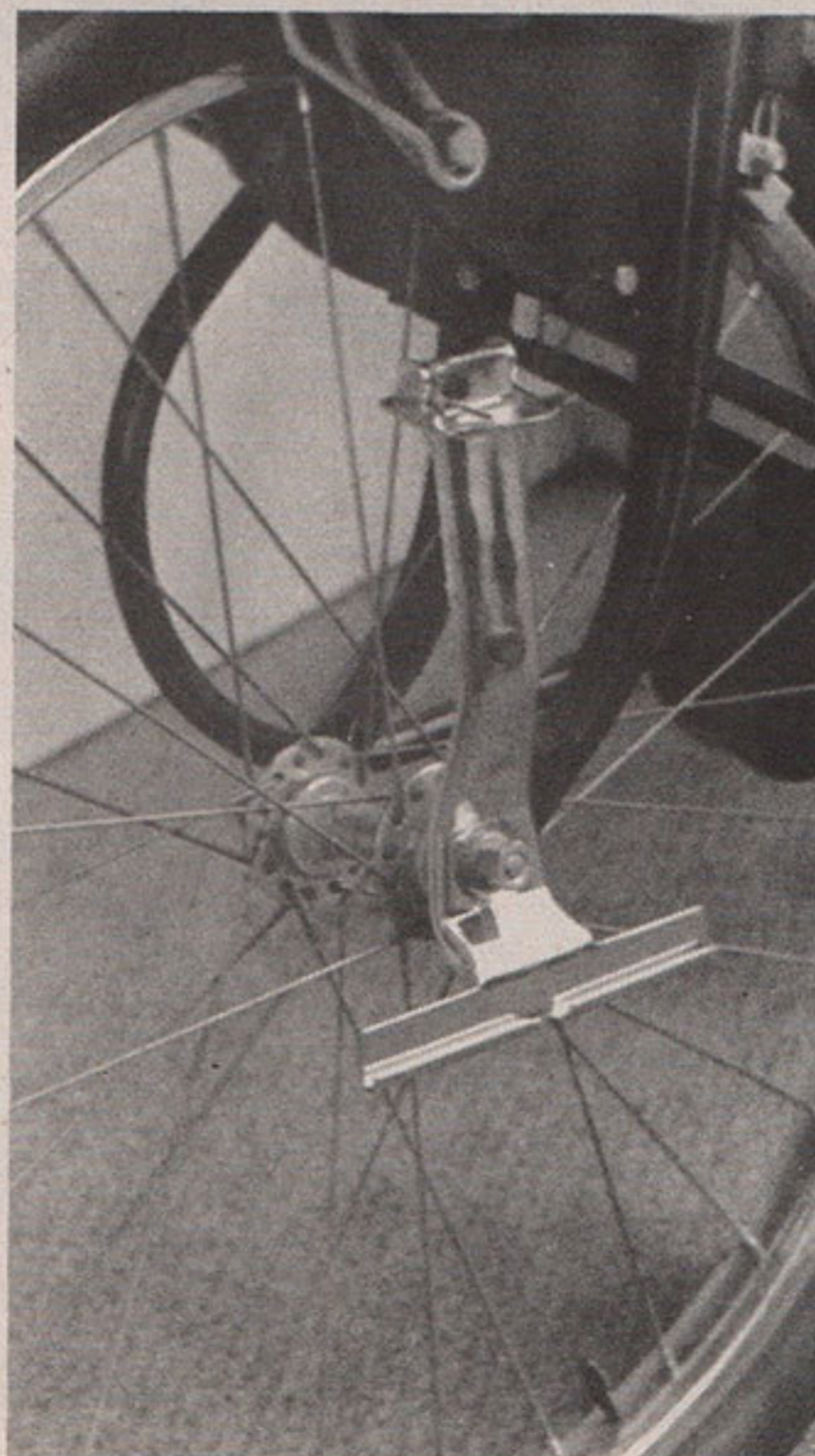
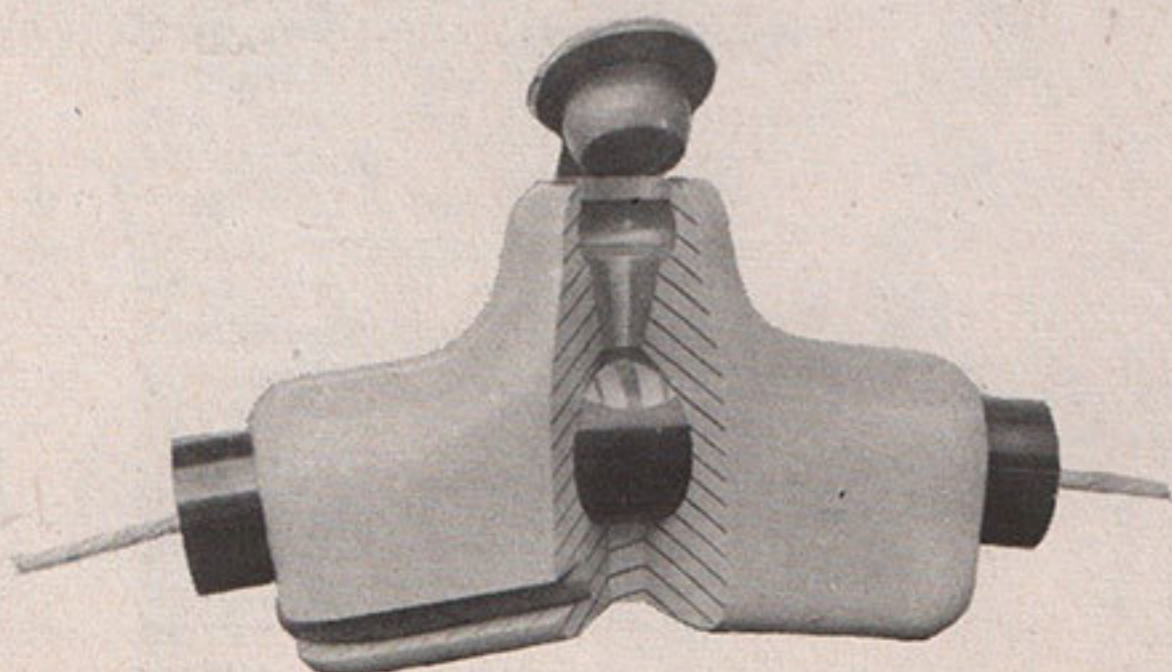


Pour les possesseurs de Vélosorex nous avons noté deux intéressantes productions L.A.M. Tout d'abord un frein à pédale (Lamstop) que vous pouvez voir ci-dessus et ci-contre et qui doit assurer une plus grande sécurité. De conception fort simple, son montage sur la machine n'exige pas de matériel spécial.

Ci-dessous, un porte-bidon surbaissé qui se fixe simplement par l'écrou du moyeu avant. D'un faible encombrement, il peut rendre de grands services aux usagers. Il se fait aussi en « type universel » pour toutes machines, et il se fixe dans ce cas à l'axe du moyeu après adjonction d'une plaquette sur le porte-bidon.

GRAISSEUR

Le Dehne (*ci-dessous*) est un petit graisseur en matière plastique qui se monte sur les gaines de câble après les avoir dénudées sur 5 mm environ. Originaire d'Allemagne, il équipe de série les 50 cc Zündapp. Désormais, il est importé en France par l'Accessoire Motocycliste.



TECHNIQUE EXPRESS

contrôlez les lumières de votre deux temps

Il est toujours bon, lorsque l'on procède au remontage de son moteur 2 temps, de contrôler l'ajustement lumières-piston : si, étant au point mort bas, la calotte du piston dépasse les arêtes inférieures des lumières de transfert ou d'échappement, ou bien si, au contraire, elle ne les démasque pas complètement, il s'ensuit une baisse de rendement (baisse de puissance et augmentation de la consommation).

Si l'un de ces cas se présente, il faut donc procéder aux retouches nécessaires.

PISTON AU POINT MORT BAS

Le premier contrôle, le plus important, doit s'effectuer piston au point mort bas. Il faut alors que la calotte du piston affleure les arêtes inférieures des lumières de transfert et d'échappement.

★

Si l'écart est de grande importance, examiner le joint interposé entre l'embase du cylindre et le plan de joint du carter. Si ce joint est trop épais, le cylindre est rehaussé et les arêtes inférieures des lumières signalées sont nettement au-dessus de la calotte du piston. Si ce joint est trop fin, le cylindre descend trop bas et le piston ne démasque pas totalement les lumières.

★

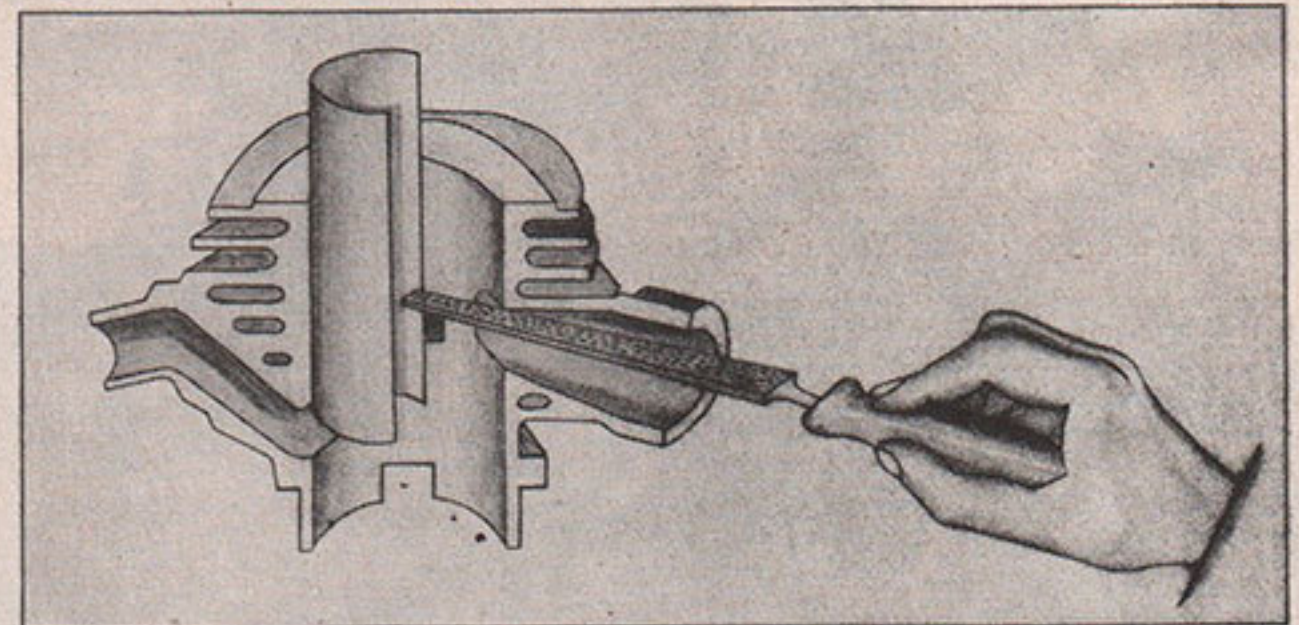
Si l'écart est faible, si ce n'est pas le joint qui est fautif, alors il faudra procéder à une retouche des lumières, retouche qui ne pourra se faire que cylindre démonté. Evidemment, il est question ici du cas où les arêtes inférieures des lumières sont un peu trop hautes car, dans le cas contraire, on renforcera un peu le joint d'embase du cylindre.

PISTON AU POINT MORT HAUT

Là, il faut que la (ou les) lumières d'admission soit totalement démasquée par le piston : sinon il faudra faire une retouche à la jupe du piston, là où elle fait face à ces lumières.

CAS DES PISTONS « A FENETRES »

Sur certains 2 temps, des fenêtres ménagées dans la jupe du piston servent à assurer la distribution. Il faut donc s'assurer — ce qui ne peut être fait que cylindre et piston démontés — que ces fenêtres démasquent bien les lumières quand elles sont face à celles-ci. Sinon, on retouchera ces fenêtres du piston.



Lors des retouches des lumières avec la lime, il est bon de glisser une fine tôle afin de protéger la surface de friction du cylindre.

CYLINDRES CHEMISES

Dans le cas de cylindres en alliage léger chemisés fonte, il faut s'assurer que les lumières ménagées dans la chemise concordent bien avec celles, venues de fonderie, du cylindre : il ne doit y avoir aucun « ressaut ».

Les retouches seront à faire soit sur le cylindre (si c'est celui-ci qui débord), soit sur la chemise.

S'ASSURER DE LA SYMETRIE

Il faut maintenant s'assurer de la symétrie parfaite des lumières qui vont par paire : les 2 lumières de transfert, les lumières de l'échappement quand celui-ci est dédoublé (beaucoup moins important pour l'admission).

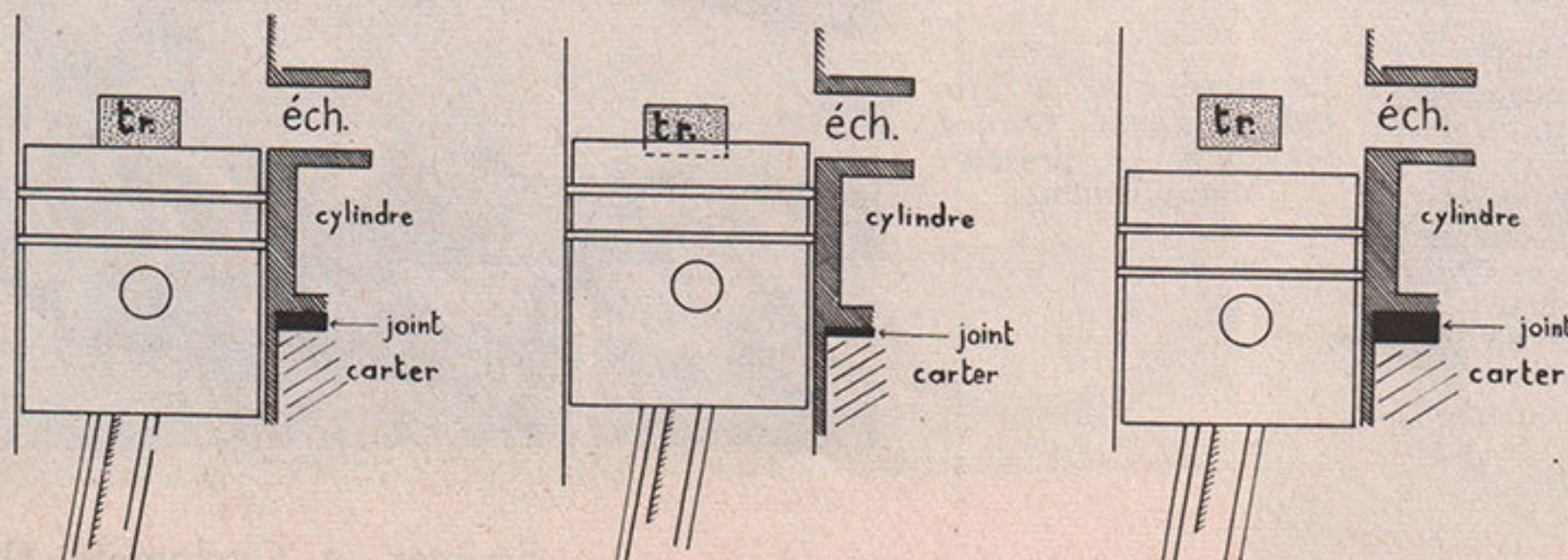
Ce contrôle est surtout primordial pour les transferts car si les lumières ne sont pas parfaitement symétriques, le balayage des gaz peut être notablement perturbé, d'où grande baisse de rendement.

★

Et puisque nous parlons transferts, profiter du fait que le cylindre est démonté pour vérifier les canaux. Il arrive assez souvent que ceux-ci sont ménagés, à leur partie inférieure, directement dans le carter : dans ce cas, il est facile de supprimer les défauts de fonderie, de procéder à un polissage. Au remontage, bien s'assurer que le joint d'embase du cylindre ne vient pas plus ou moins obstruer les canaux de transfert.

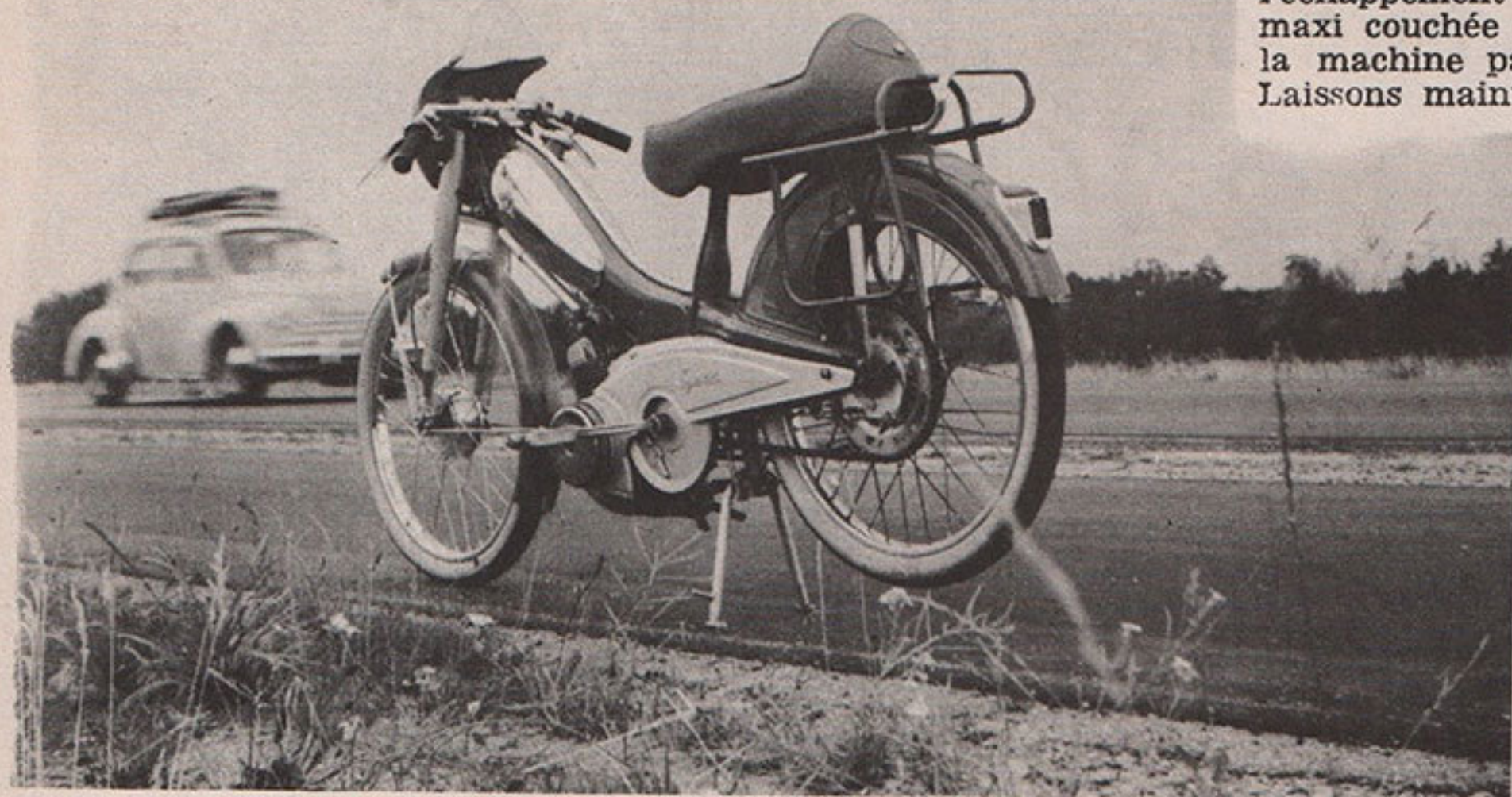
AVEC ATTENTION !

Il faut éviter à tout prix, lors de la retouche des lumières avec une lime, d'endommager la surface de glissement interne du cylindre, en particulier face à la lumière que l'on travaille. Aussi est-il bon de glisser dans le cylindre une fine tôle, de dimensions voulues, et que l'on aura au préalable un peu roulée.



Le piston au point mort bas permet de juger si le joint d'embase du cylindre à l'épaisseur voulue (à gauche). Si le joint est trop mince, les lumières de transfert et d'échappement sont partiellement masquées (au milieu) ; si, par contre, ce joint est trop épais, le piston n'affleure pas à la base de ces lumières.

un lecteur nous écrit...



DANS notre n° 92 de février 1960, nous avons publié, dans notre rubrique « En toute franchise », la lettre d'un de nos lecteurs, M. René Girard, de Nantes, au sujet du « gonflage » de sa Mobylette AV 79. M. Girard nous apportant aujourd'hui de nouvelles informations à ce sujet, rappelons, avant de publier sa lettre, les transformations qu'il avait déjà effectuées : Carbu Gurtner de 12 mm de diamètre, pipe d'admission amenée de 10 à 12,2 mm, lumières agrandies, de 1 mm vers le bas pour l'admission, de 1,5 mm vers le haut pour l'échappement et culasse descendue de 1 mm. La vitesse maxi couchée était alors de plus de 65 km/h chrono et la machine passait de 0 à 50 km/h compteur en 10". Laissons maintenant la parole à M. Girard :

CE QUE L'ON PEUT FAIRE AVEC UNE mobylette AV 79

DEPUIS que je vous ai écrit, j'ai apporté de légères modifications à ma Mobylette « gonflée » :

- 3 ressorts de rappel du moteur au lieu de deux pour monter plus en régime.
- 4 billes au lieu de 6 dans le variateur (dans le même but).
- carburateur (et pipe) de 14 mm (le 13 mm suralésé).
- Lumière d'admission haute de 10 mm, et rendue rectangulaire. Idem pour l'échappement.
- Piston poli et modifié pour prolonger la durée du transfert.
- Carter poli, ainsi que lumières et transferts.
- Avance à l'allumage : 2,2 à 2,4 mm.
- Montage des nouveaux segments chromés des modèles 2,7 CV.
- Montage de ma culasse type « Chicago » (9 à 1 de taux de compression), percée de multiples trous de 3 mm de diamètre pour activer le refroidissement. Avant modification de la culasse, la calamine était brun clair, maintenant elle est noire.
- Montage d'une pédale commandant le variateur pour monter en régime, soit pour l'accélération, soit pour ralentir. Je vais d'ailleurs monter une poignée de BB2 légèrement modifiée afin de transformer le variateur en une sorte de « boîte » 3 vitesses commandée manuellement. Je pense enlever 4 billes (sur 6) du variateur.

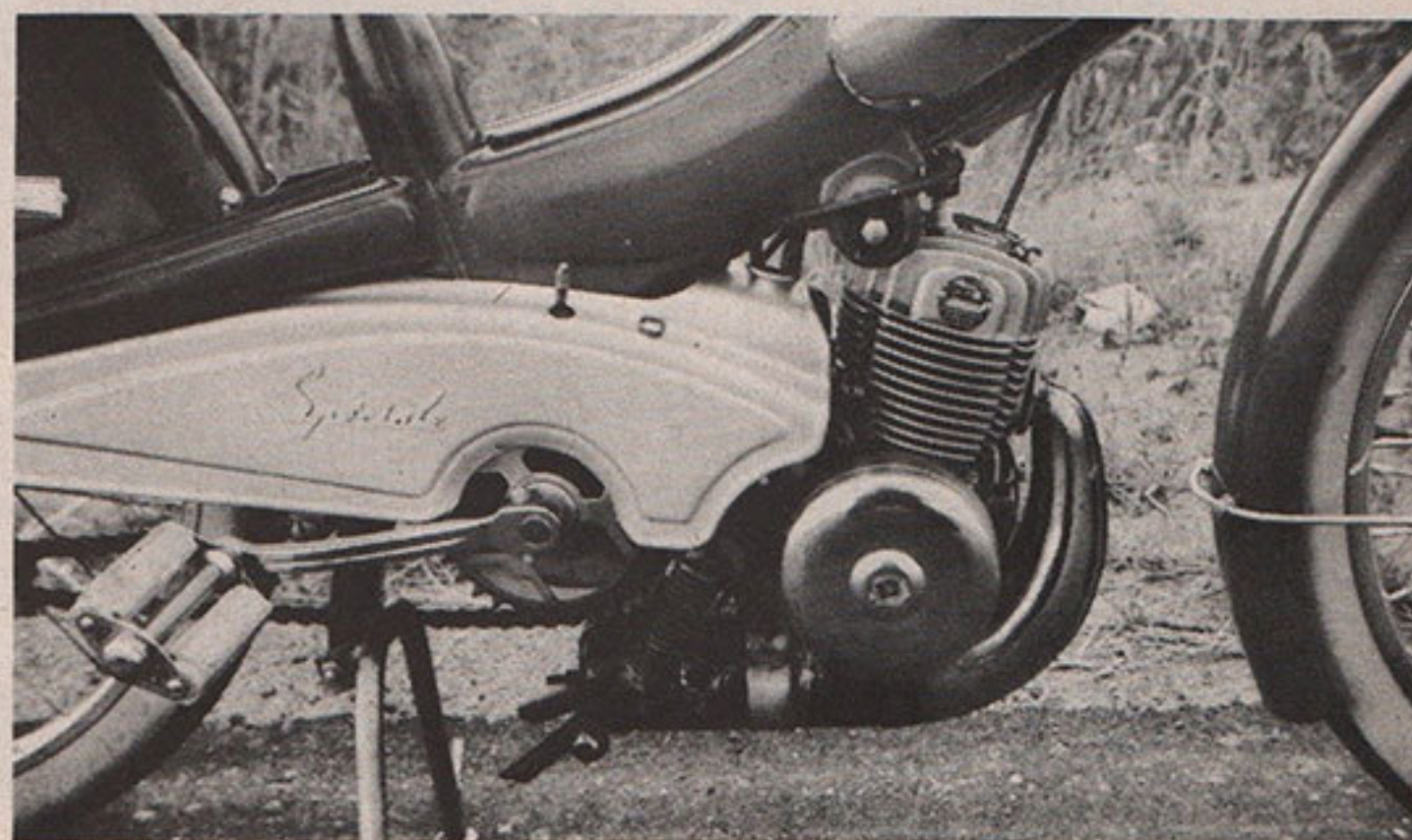
J'ai un tel frein moteur (en décomprimant) que je ne me sers pas des freins en utilisation normale. Pour rouler vite, j'ai monté à l'avant un frein de 100 mm au lieu du 90 mm d'origine.

J'ai refait le moteur (un roulement d'embellage trop grand pour le vile-

« Dino » procède aux essais. Le voici, à 70 km/h, dans la côte du Pallet.



Le moteur de la Mobylette de M. Girard, tel qu'il se présente actuellement.



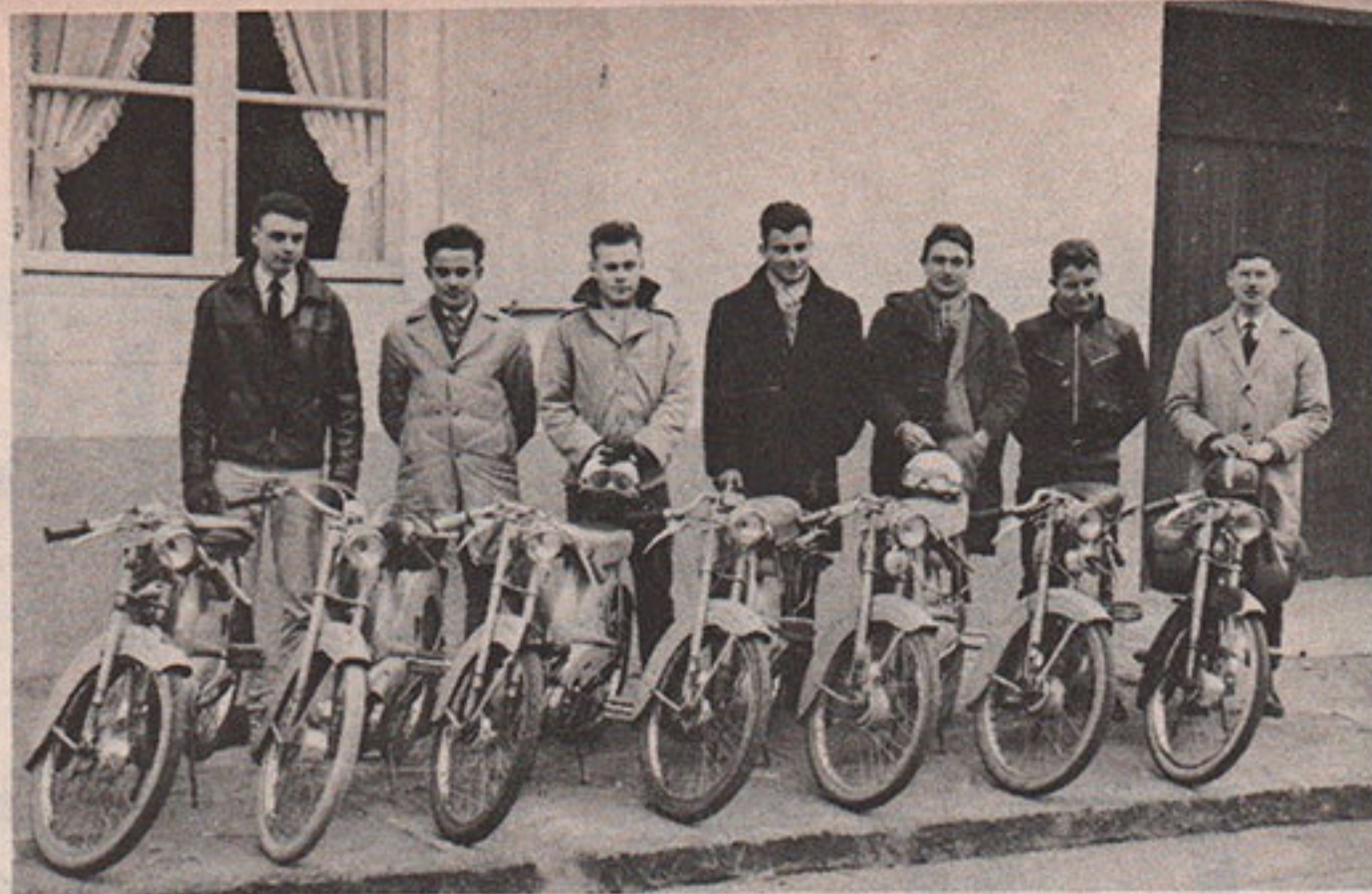
brequin m'ayant causé quelques ennuis). Avec 200 km au compteur, avec des bagages (tente et matériel de camping) j'ai fait Les Sables d'Olonne-Nantes à 57 de moyenne (à cause d'une déviation en terre et graviers de 4 km).

J'ai fait aussi St-Sébastien-Château Bougon, en partie en agglomération, 9 km, à 63 de moyenne ; j'ai fait aussi St-Brévin-Nantes (60 km) en 1 heure juste.

Je roule au super carburant + 8 % d'huile B.P. 2 temps avec adjonction de Wynns. J'ai une Lodge HH 14 qui me donne toute satisfaction. Elle a 3 électrodes.

Je ne donne jamais de coup de frein brutal et cependant je constate que mon pneu arrière ne tient pas plus de 4.000 km. Je roule à la pression indiquée, cependant. J'ai envie

Un groupe de « Mobylettistes » avec, à l'extrême droite notre lecteur, M. René Girard.



d'essayer des pneus allemands si c'est possible.

Je vous signale que grâce à mes conseils ou à mon aide roulent quelques Mobylettes gonflées, valant près de 70 km/h chrono. Pour ma part, je

double: BB 2 SP, Gitan « Grand Prix », Paloma Strada 2 CV, Demm 4 temps, etc... Accélérations bien supérieures grâce au variateur que je bloque sur le rapport voulu.

M. René Girard, St-Sébastien (Nantes).

VITESSE - ENDURANCE - TRIAL

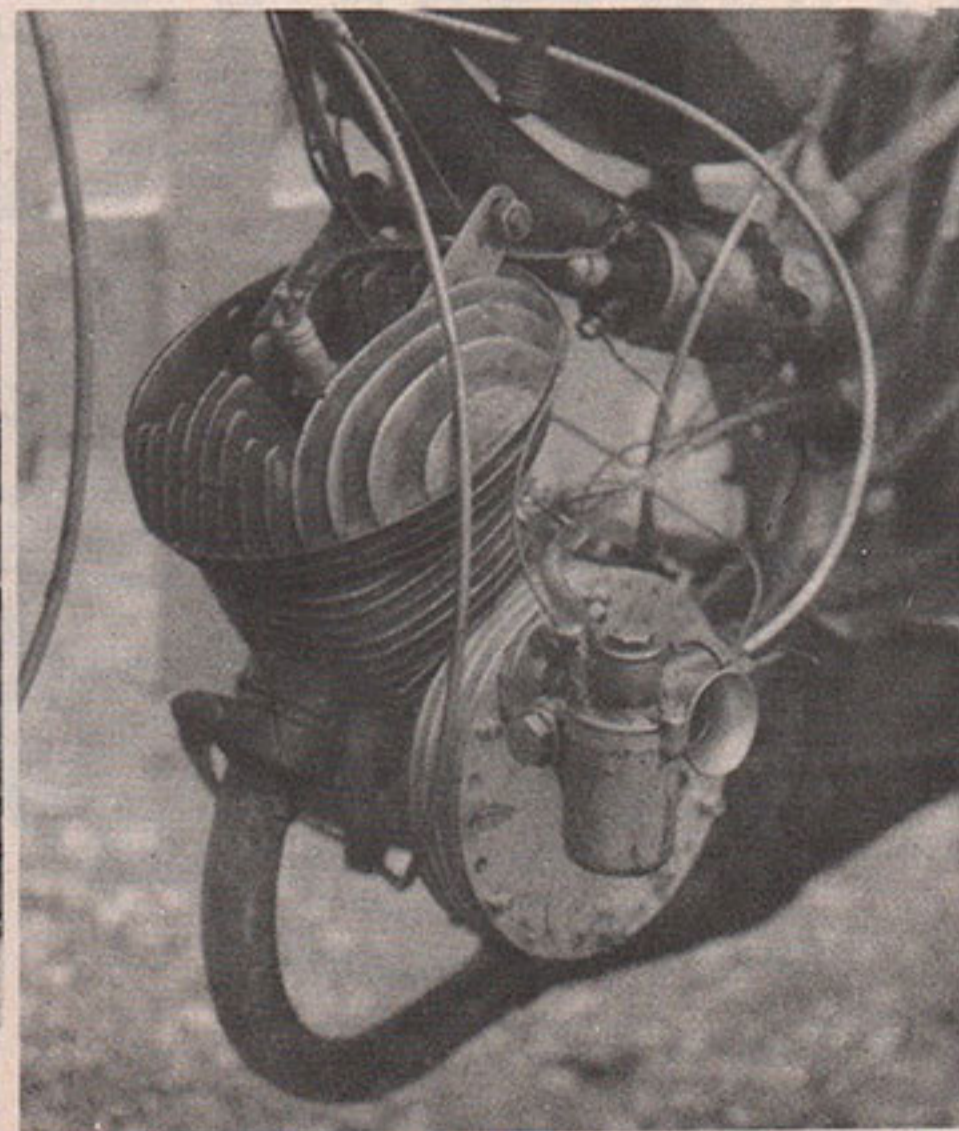
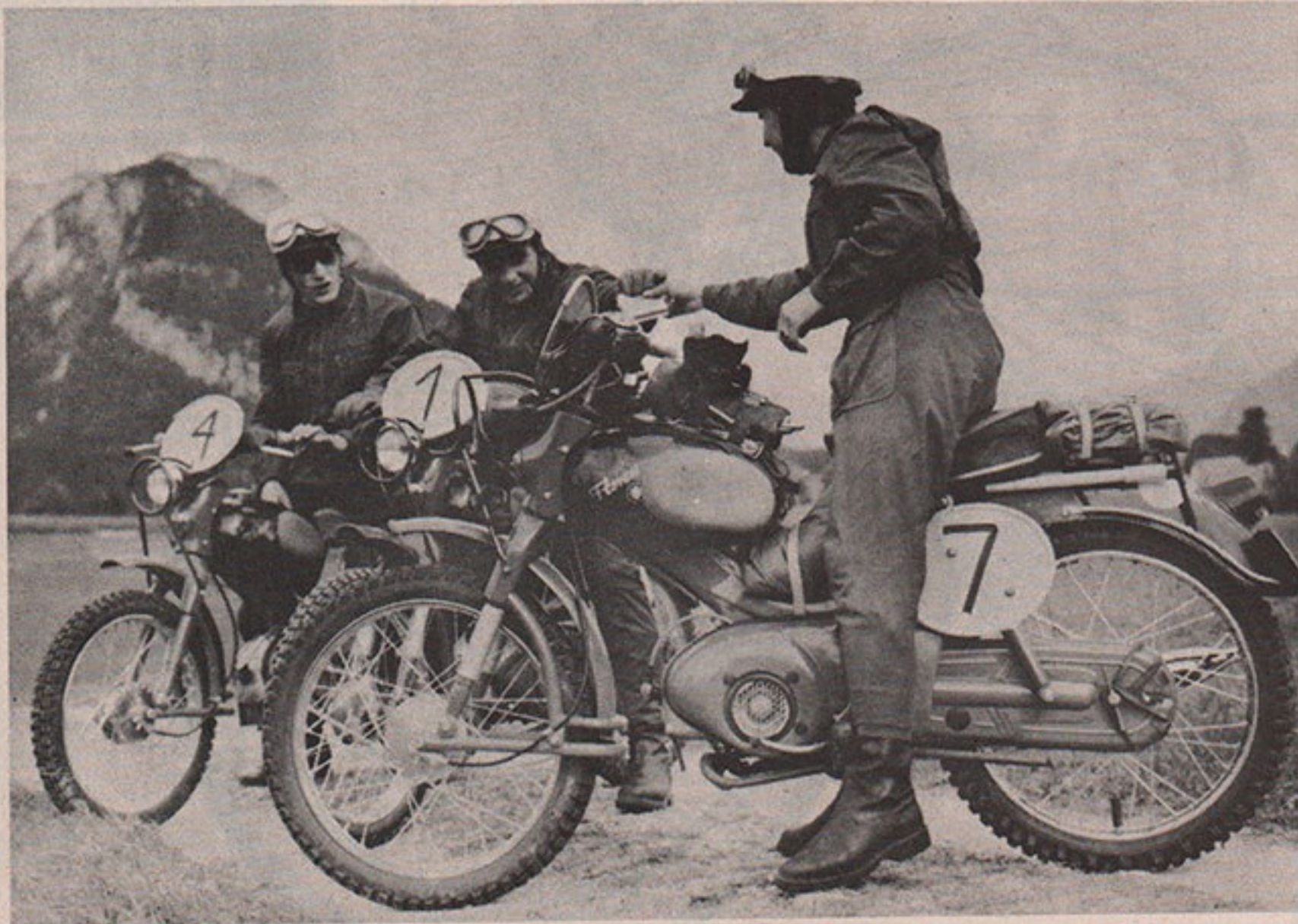
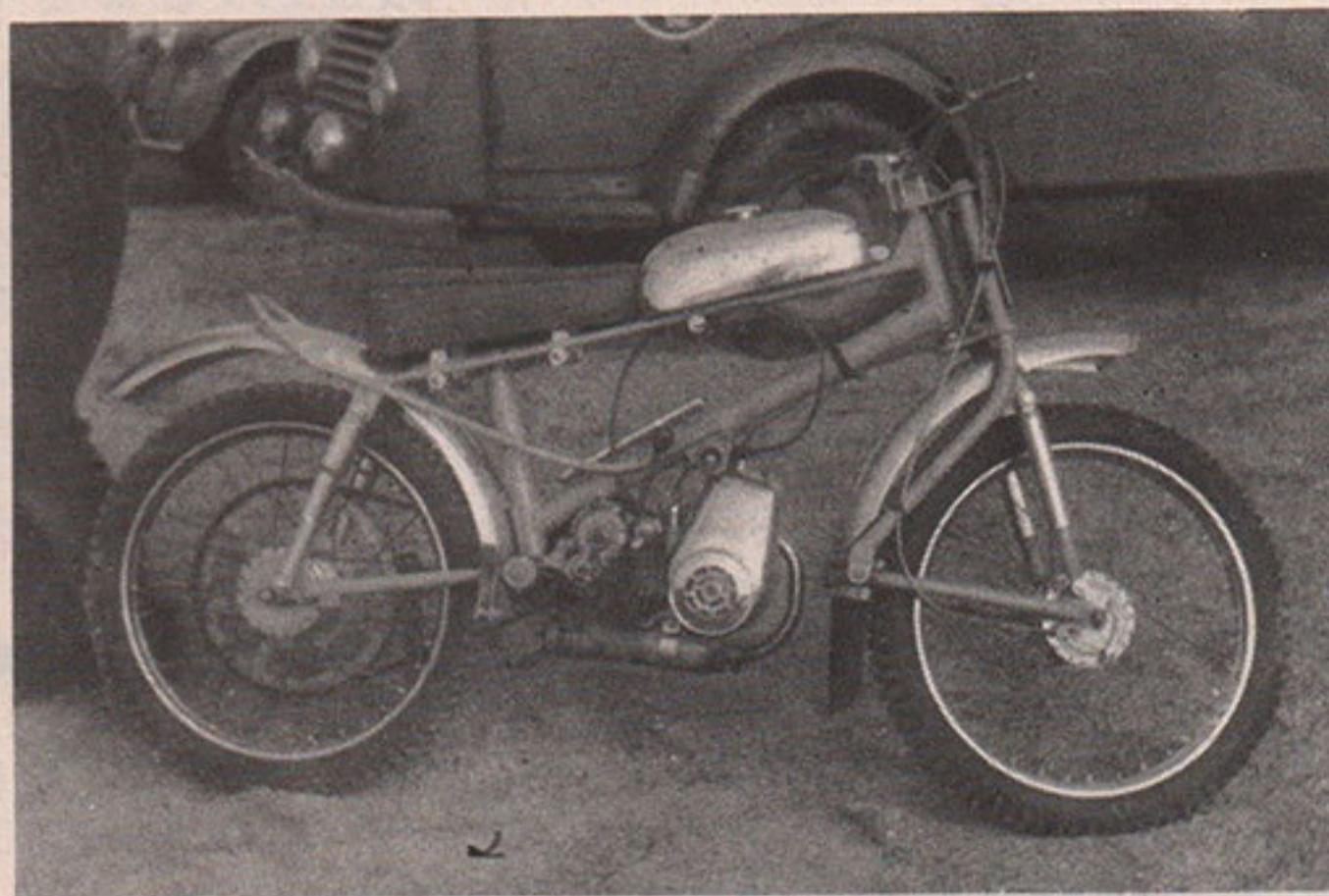
50 cc pour tous usages sportifs

Le sport, pour les 50 cc, ce n'est pas uniquement la vitesse. Le trial, l'endurance et, bien sûr, la vitesse, sont à la portée de ces machines.

A droite, nous voyons la Mobymatic de Rivière. Très travaillée, cette machine n'a plus qu'une bien lointaine parenté avec le modèle de série. Mais elle est parfaitement adaptée au trial.

Ci-dessous, l'équipe Kreidler qui participa aux six jours internationaux, l'épreuve d'endurance la plus dure du genre. Sur 5 machines engagées, 4 remportèrent des médailles d'or, pilotées par les habitués coureurs de l'usine.

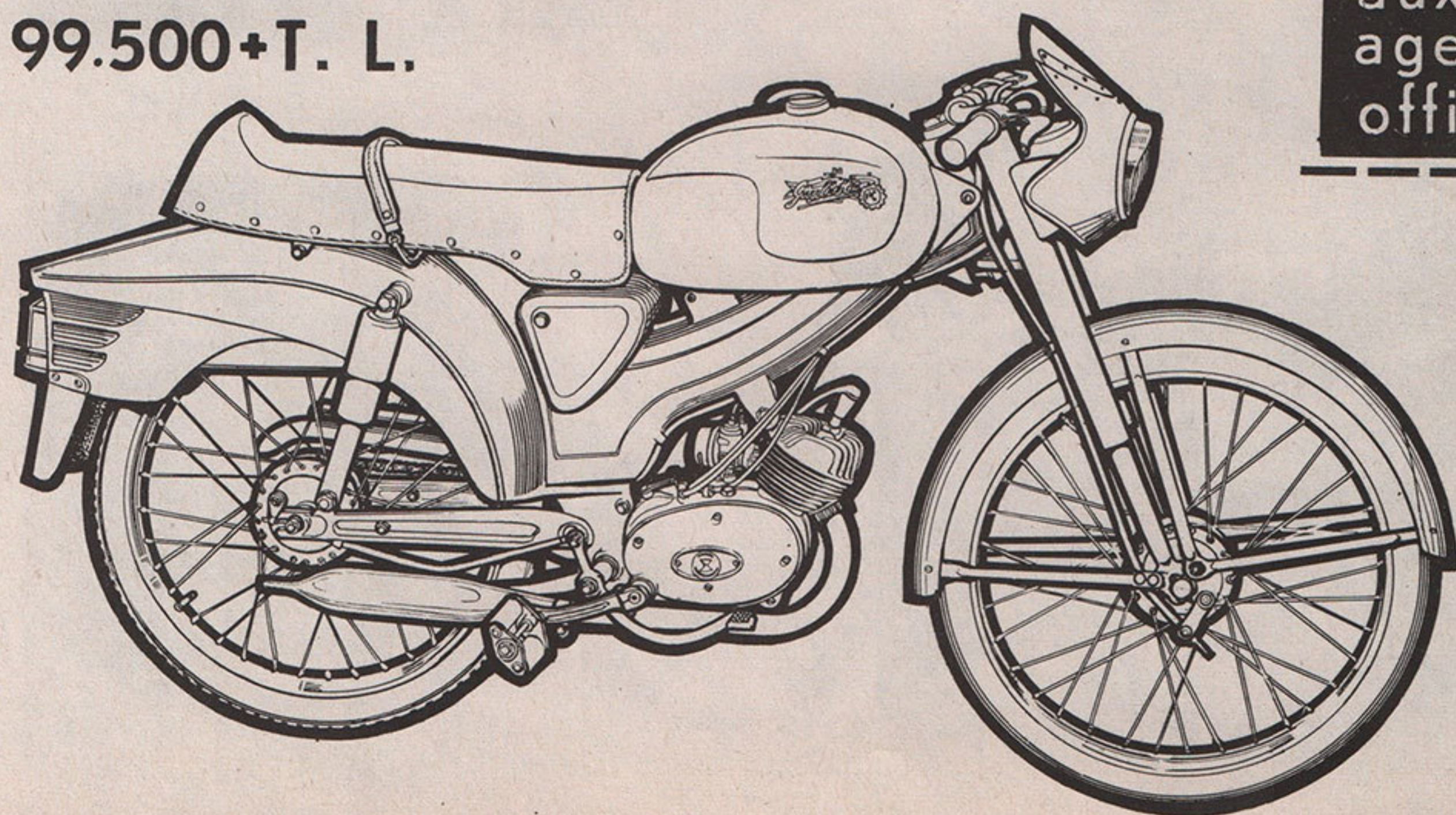
A droite en bas, le moteur du Peugeot de M. Robin, maintenant équipé d'un distributeur rotatif.



pour l'achat
pour l'entretien
de votre...

Giulietta

SENSATIONNEL
Giulietta 100 % Italien
99.500+T. L.



adressez
vous
aux
agents
officiels

M^{on} C. RÉAULT

93, Av. J.-B. Clément
BOULOGNE (Seine)

MOL. 98-67

Levallois - Motos

A. DUBOIS

58, rue Aristide-Brand
LEVALLOIS (Seine)
PER. 19-73

**Etablissements
GATISCO**

6, rue Gros — PARIS 16'

DYNAMIC - SPORT

149, rue Montmartre (2')
Métro Bourse — GUT. 19-30

TOUS les MODELES
PERIPOLI - GIULIETTA
CREDIT : 184 NF COMPTANT ET
12 TRAITES. — REPRISE FERME DE
TOUS « DEUX ROUES »
CADEAU A TOUT ACHETEUR

Etablissements

FRANÇOIS

88, rue des Rosiers
ST-OUEN (Seine) - ORN. 79-61

Ets

LADEVÈZE

170, Av. de Clichy - PARIS 17'
MAR. 09-79

Ets Raoult

61, rue Montessuy
JUVISY (Seine)

Ets COUTURIER

149, Av. de Neuilly
NEUILLY - sur - SEINE
SAB. 98-39

86, Av. Gabriel-Peri
BEZONS (S.-et-O.)
Tél. 961-72-10

**Colombes-
Scooter**

5, rue Victor-Hugo
(Face à la Gare)
COLOMBES (Seine)
CHA. 28-19

**Moto-Bastille
R. DANVIGNE**

6, Bd Richard - Lenoir
PARIS 11 ROQ. 29-28

**Etablissements
DEPHILIPPON**

206, Bd A. Briand
MONTREUIL (Seine)
AVR. 33-46

**R. LECONTE
MOTO-RALLYE**

44, rue de Vouillé - PARIS 15'
VAU. 06-74

**Etablissements
LECLERCQ**

78-80, Av. du Général Leclerc
BILLANCOURT (Seine)
MOL. 15-46

**Etablissements
VALLI**

4, Av. Gabriel Peri
ARGENTEUIL (Seine)
Tél. 961-29-98

R. BLANCHAT

223, Av. du Général de Gaulle
CHAMPIGNY-sur-MARNE
(Seine)

Ets QUENTEL

41, rue d'Anjou
VERSAILLES (S.-et-O.)

ACCESSOIRES
Bonnet

IMPORTATEUR

78, Av du Général Leclerc - Billancourt

Téléphone : MOL. 60-99

Londres :

SOUS LE SIGNE DU SCOOTER

(De notre envoyé spécial)



SALON DU CINQUANTENAIRE

ET D'ABORD,

L'AMBIANCE... EXTERIEURE !

Pour l'envoyé spécial de « Scooter et Cyclomoto » ce Salon de Londres 1960, appelé aussi « Golden Jubilee Show » puisqu'il marquait le cinquantenaire du Salon de Londres, réservait plus d'une surprise. En arrivant à Londres déjà, et par rapport à mes précédents voyages, j'ai été frappé par le nombre relativement plus élevé de scooters qu'on pouvait voir dans les rues. Alors qu'auparavant les scooters étaient aussi rares que les cyclomoteurs, on peut dire qu'ils ont maintenant conquis droit de cité. On en voit à peu près autant que des motocyclettes. Il

ne faut cependant pas généraliser trop vite : il faudrait disposer de chiffres précis pour tirer des conclusions, mais il est indéniable que les Anglais sont « venus » au scooter, ce qui était tout de même à prévoir dans un pays où l'on a besoin d'une protection aussi grande quand on roule sur deux-roues. D'ailleurs les pare-brise et les pare-jambes sur les motos sont beaucoup plus courants que partout ailleurs.

A L'INTERIEUR DU SALON

A l'intérieur, on retrouvait un Salon typiquement britannique. Le Salon de Londres, pour ceux qui « font » tous

les Salons européens, a un caractère qui lui est tout à fait propre avec ses décorations un peu tapageuses, ses enseignes lumineuses, etc. De plus, cette année le Comité du Salon collaborait avec le grand journal anglais « Daily Express », et cette association donnait une physionomie un peu particulière à ce Salon, ne serait-ce que par les présentations de mode qui avaient lieu plusieurs fois par jour au 1er étage, et au cours desquelles une trentaine d'ensembles principalement réservés aux cyclomotoristes et aux scootéristes, étaient présentés par trois mannequins féminins et par deux mannequins hommes. Des rétrospectives historiques étaient aussi organisées puisque ce Salon était celui du cinquantenaire. Les cyclistes, jeunes ou moins jeunes, pouvaient exercer leurs talents sur une piste, et parcourir un tracé de trial assez difficile, se terminant par un passage dans du sable. Beaucoup de manifestations annexes, donc, dans ce Salon ce qui rendait le côté technique moins apparent... pour de nombreux visiteurs.

Ces visiteurs anglais qui traditionnellement vont des enfants de 6-7 ans — qui apparemment semblent très au courant de la « chose motocycliste » — aux personnes beaucoup plus âgées. Mais tous ces visiteurs, qu'ils aient 6, 16 ou 36 ans, ont toujours plaisir à enfourcher les motos, à ouvrir les trappes sur les scooters, etc. Et tout ceci se passe avec l'assentiment des représentants de la marque sur le stand qui en sont d'ailleurs très heureux.

Une lacune pourtant à ce Salon de Londres : pas plus qu'auparavant il n'y avait de piste d'essais pour permettre aux acheteurs éventuels d'essayer des modèles ou aux essayeurs

Principale nouveauté du Salon : le Viceroy de Velocette, moteur flat twin deux temps, situé sous le tablier avant, le groupe boîte de vitesses-embayage étant placé à l'arrière! ...



de la marque de faire la preuve des qualités des modèles présentés.

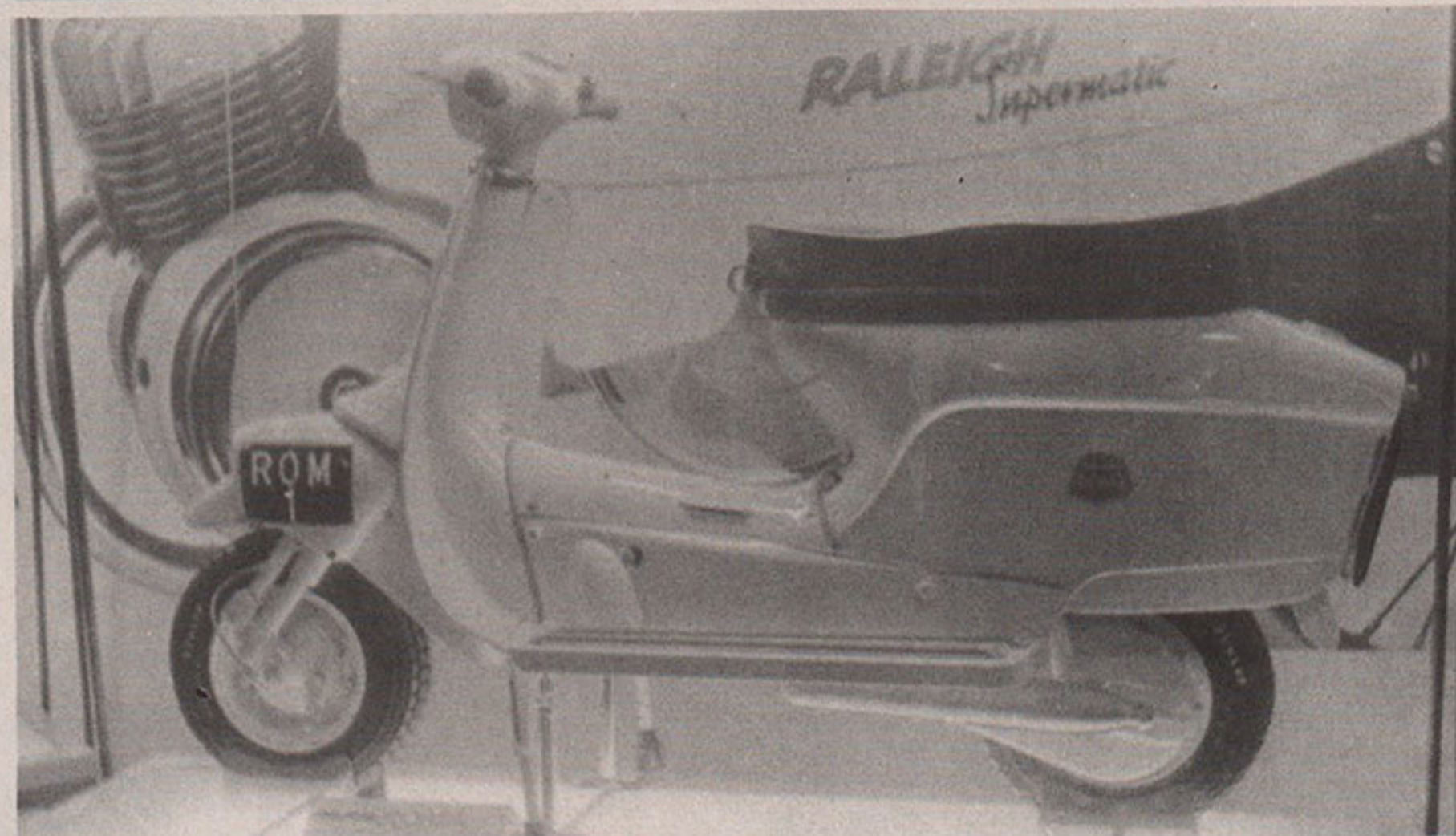
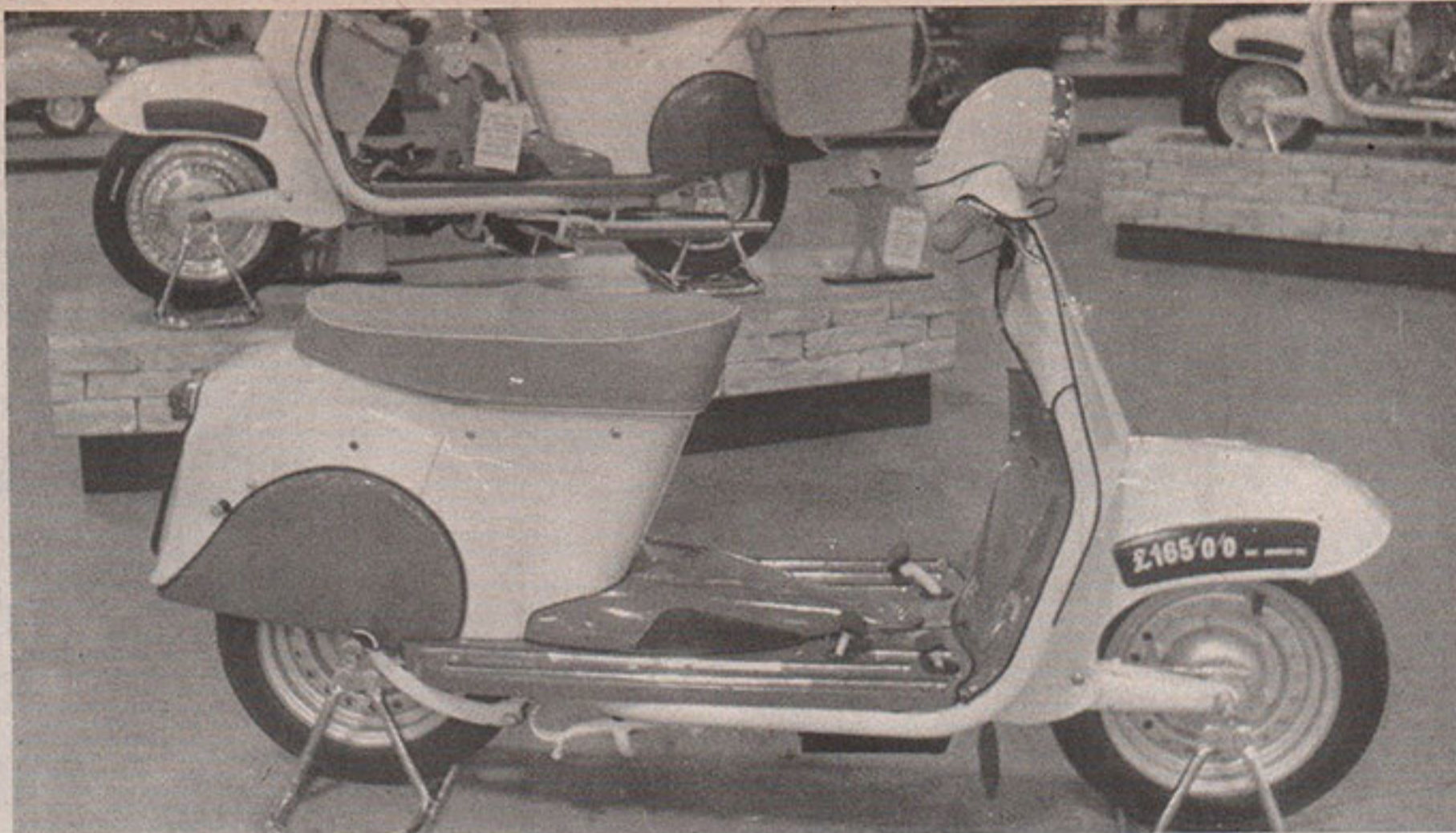
ENVOLEE DU SCOOTER !

Un premier tour dans le Salon permettait immédiatement de se convaincre qu'il était le Salon du scooter. Il y avait bien quelques nouvelles motos, il y avait bien aussi quelques nouveaux cyclomoteurs. Mais les véritables nouveautés du Salon de Londres concernaient surtout le scooter. Cela semble d'autant plus étonnant que, dans les autres pays producteurs, la création de nouveaux scooters est auourd'hui ralentie, que l'Italie « tient » le marché mondial avec Vespa et Lambretta et que si, périodiquement, quelques constructeurs italiens sortent des nouveaux modèles pour l'exportation, jusqu'à présent — exception faite peut-être pour Rumi — ils n'ont pas rencontré l'audience escomptée à l'étranger.

Les Anglais, eux, croient au scooter, pour leur propre marché bien sûr!, mais surtout pour l'exportation. Ils s'orientent vers la construction de scooters très luxueux, de véritables petites voitures sur 2 roues, de scooters conçus pour l'usage en grand tourisme avec des moteurs qui font souvent 175, 200 cc et plus. On trouvait même — sauf erreur — le plus gros scooter du monde : un Phoenix 325 cc bicylindre ! Le scooter est donc avant tout conçu pour la grande randonnée.

MARCHE INTERIEUR PEU FAVORISE

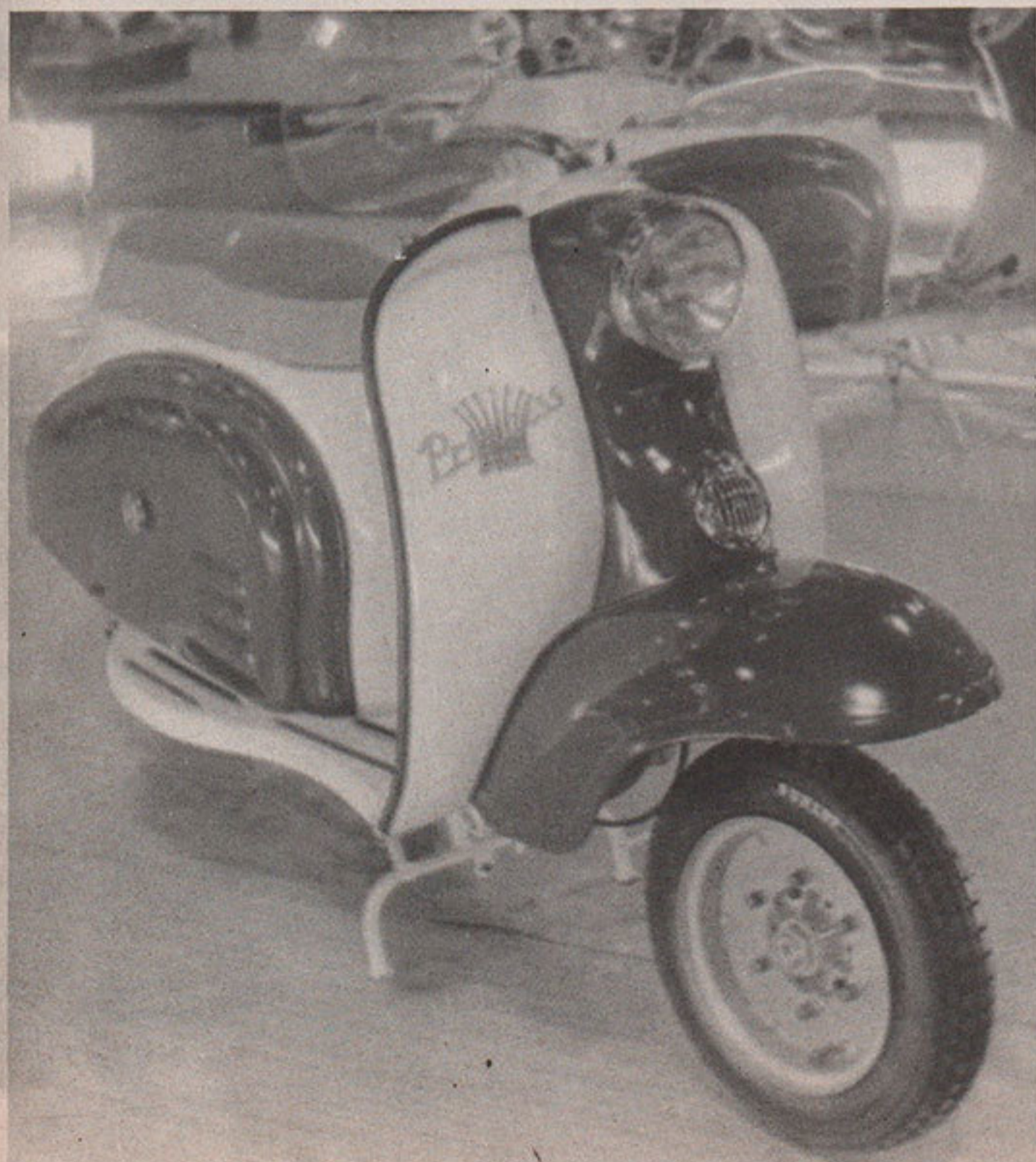
Ces scooters sont principalement destinés à l'exportation car rien ne favorise en fait la diffusion du scooter en Angleterre. Bien sûr, l'argument de la protection dont je vous ai parlé au début est à retenir. Mais ce n'est pas tout. Au point de vue prix, par exemple, nous voyons que les scooters anglais sont presque tous



vendus très cher, leur prix dépasse souvent les 200 livres (280.000 de nos anciens francs). De ce fait, il leur est difficile de concurrencer les Vespa ou les Lambretta d'importation. Les 125 cc Vespa coûtent en effet 131 livres et les 125 Lambretta 139 livres.

On peut donc dire que le marché du scooter de grande diffusion, du scooter d'un prix peu élevé, est tout à fait tenu par les constructeurs italiens. A Vespa et Lambretta, il faut en effet ajouter aussi le scoter Capri de 70 cc dont le prix est d'environ 100 livres, le 95 cc Garelli vendu 117 livres, et Raleigh (en plus de ses accords avec Motobécane) a passé des accords avec Bianchi et présentait sur son stand le nouveau scooter Bianchi — baptisé Roma pour la circonstance —, un 78 cc vendu 115 livres.

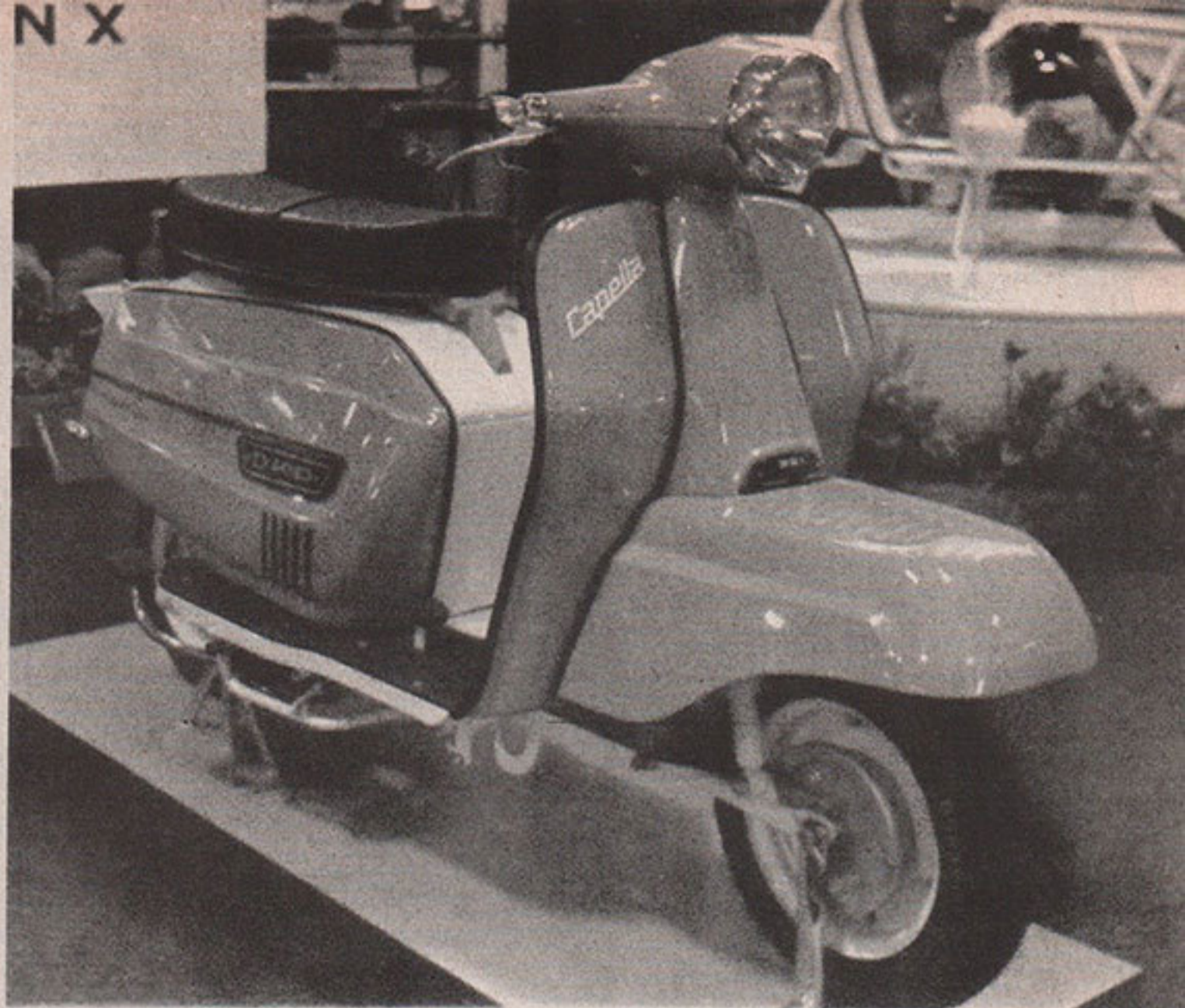
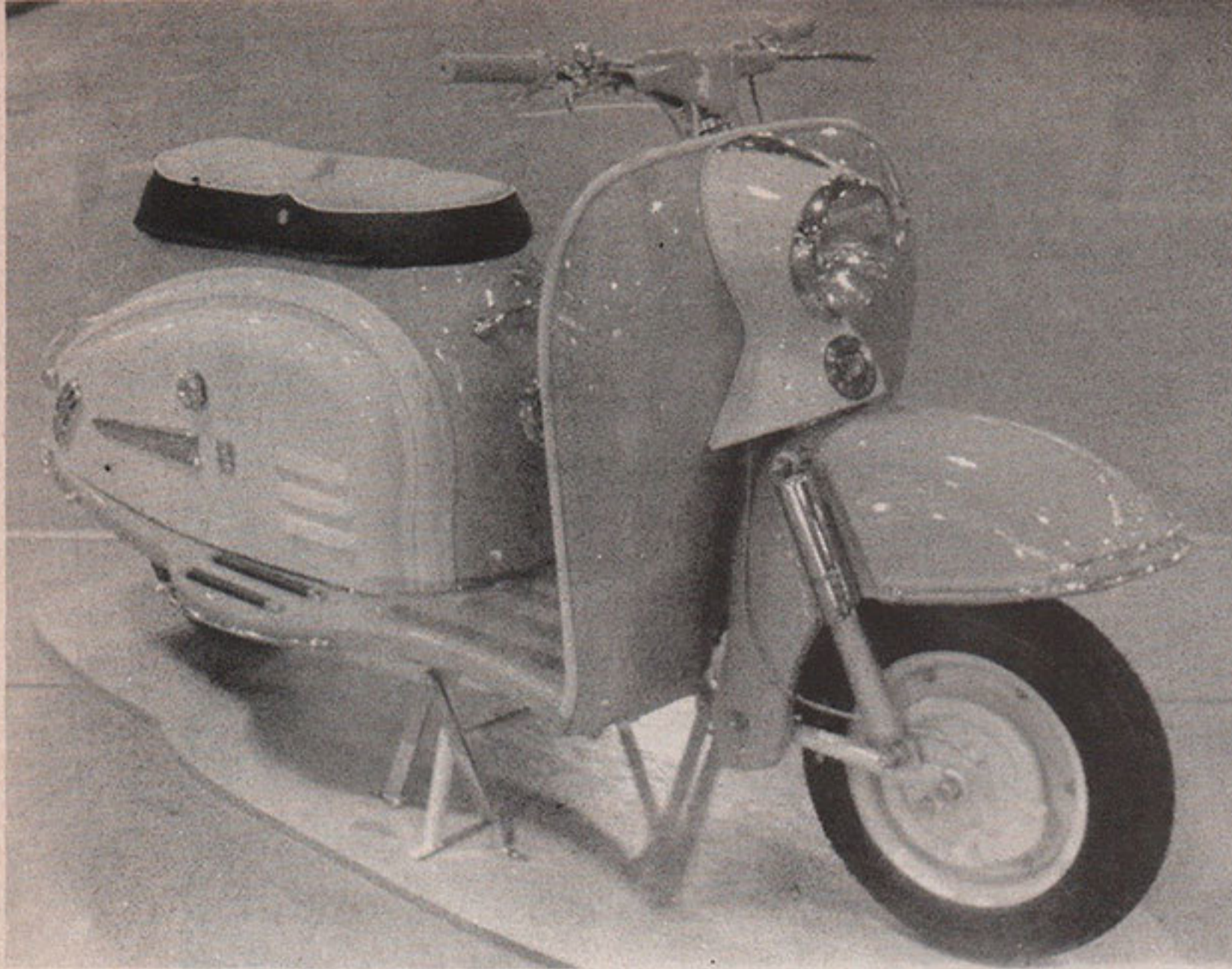
Face à ces scooters transalpins d'importation, une seule riposte, déjà connue : le BSA Dandy de 70 cc. scooter tout à fait dépouillé au point



En haut : le scooter James dont le moteur est placé horizontalement sous le plancher. Au-dessous, le Roma 78 cc construit sous licence par Raleigh. Cicontre : le Panther-Princess, équipé d'un moteur de 173 cc (59 x 63,5) 2 temps boîte de vitesses à 4 rapports. La version la moins chère est vendue 166 livres (plus de 230.000 anciens francs).

LES PRIX DES SCOOTERS A LONDRES

Nombre de scooters valant (en livres)	Scooters anglais	Scooters importés
moins de 100	1	5
de 100 à 124	2	5
de 125 à 149	0	4
de 150 à 174	15	10
de 175 à 199	17	6
de 200 à 224	2	4
de 225 à 249	2	3
de 250 à 274	0	1



A gauche, le Sunwasp : moteur deux temps de 173 cc (59x63,5 mm), dont la boîte ne dispose que de trois rapports. Le Capella (à droite) est construit par l'usine anglaise DKR en trois versions : une de 148 cc et deux de 173 cc. Le 148 cc vaut environ 223.000 anciens francs.

de vue protection, affiché à 77 livres.

La construction britannique passe donc du BSA Dandy de 70 cc à des modèles de 145, 150 cc et ne présente aucun modèle de 125 cc, par exemple.

Le tableau joint vous montre que tous les scooters anglais ont des prix qui, transposés en anciens francs, tournent autour de 200.000 francs.

Ainsi donc le scooter ne jouit absolument d'aucun avantage, au point de vue prix, en Angleterre par rapport à la moto. Une moto classique de 250 cc — qui permettra certainement à l'utilisateur des performances supérieures à celles du scooter — vaut en effet environ 170 livres (238.000 anciens francs). Mais il y a encore autre chose : l'usage d'un scooter — et c'est très normal puisqu'il s'agit de scooters de grosse cylindrée — nécessite immatriculation, permis de conduire, et toutes les démarches administratives exigées pour une moto.

LA FIN DU REGNE DES PROTOTYPES ?

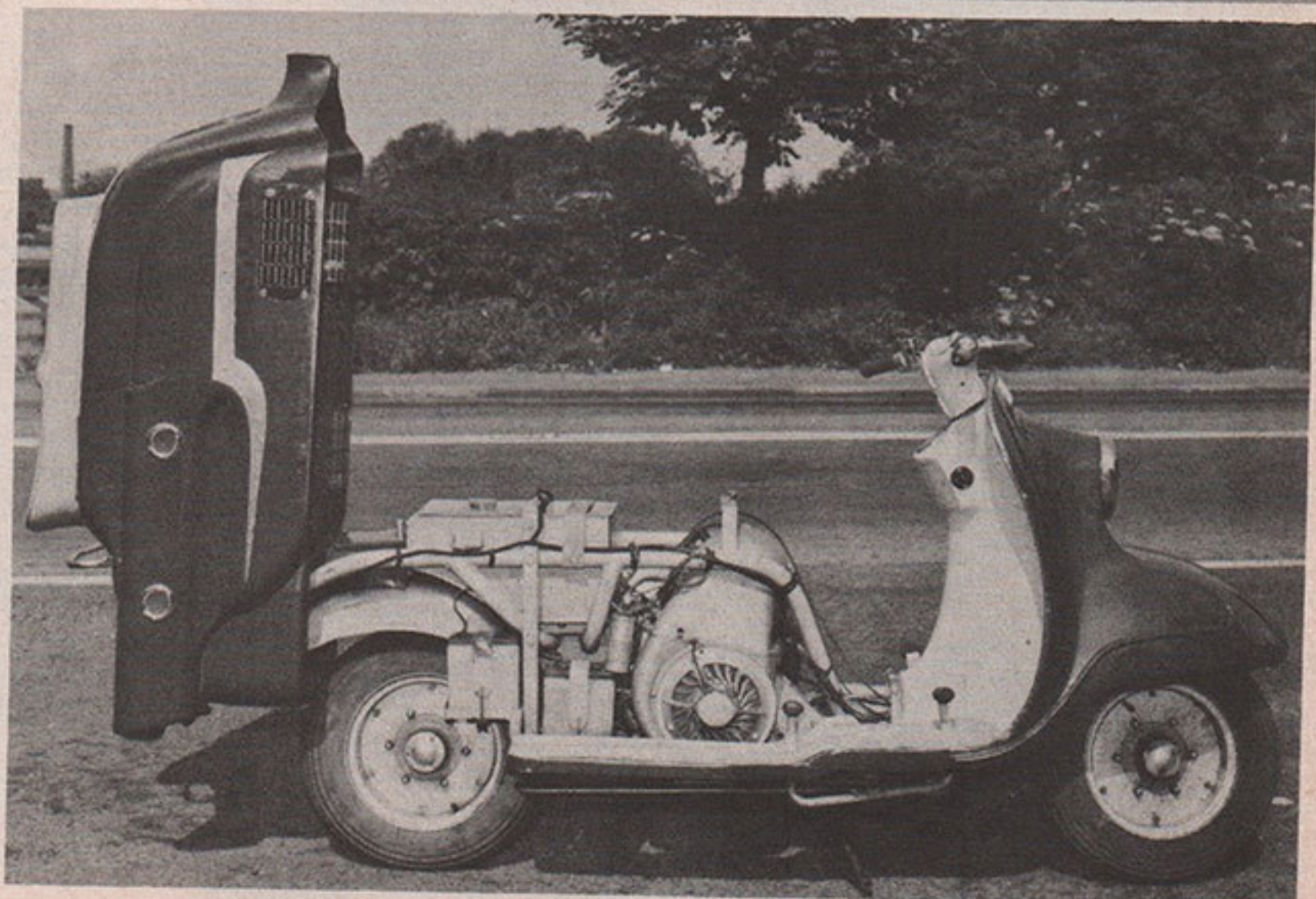
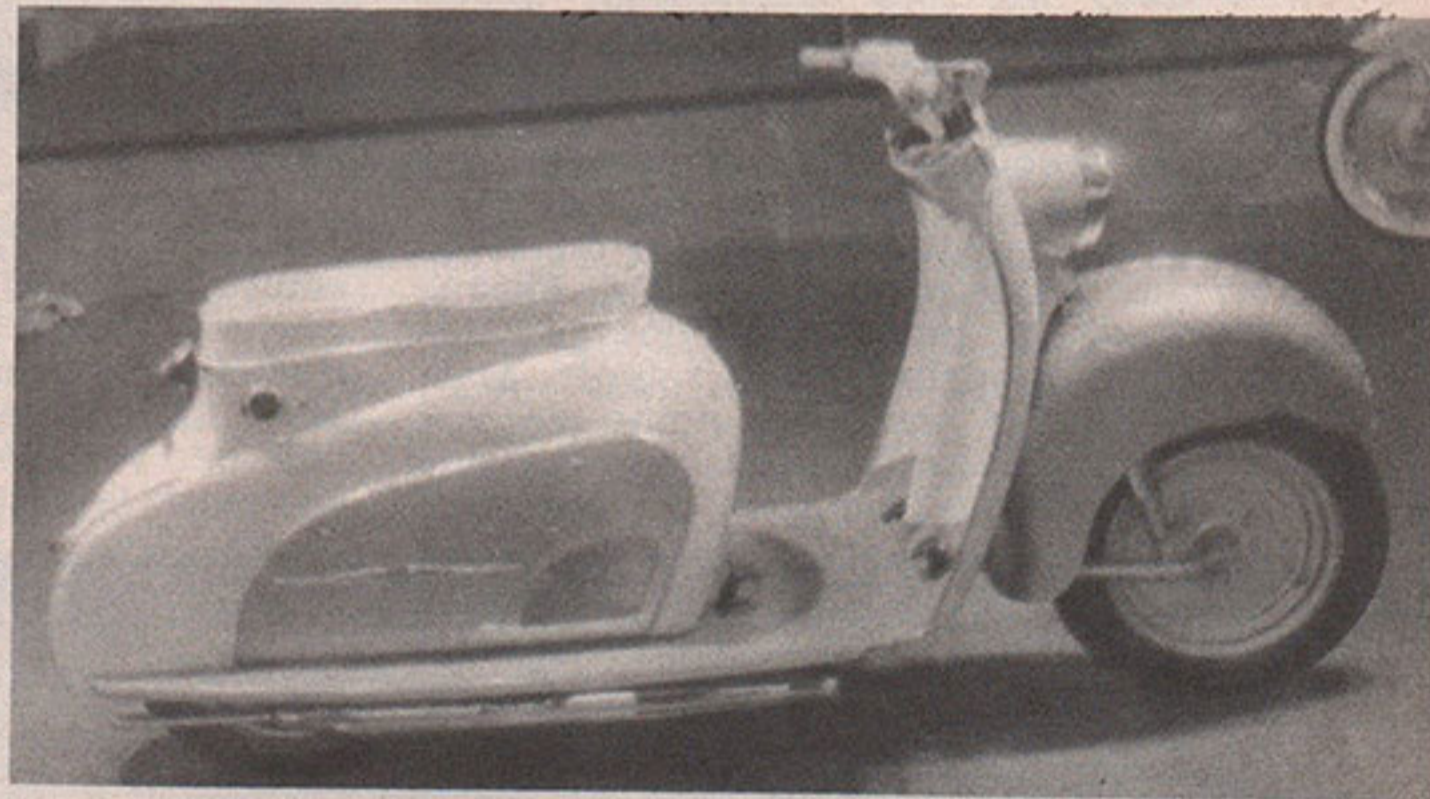
Néanmoins, et puisque presque tous les constructeurs anglais ont présenté de nouveaux scooters certainement destinés avant tout à l'exportation, on peut penser qu'ils ne l'ont fait qu'après des études de marché assez sérieuses. En effet, seuls des petits constructeurs s'étaient — en Angleterre — intéressés au scooter. Périodiquement nous pouvions voir des prototypes... qui restaient sans lendemain. C'est la présentation du scooter BSA-Triumph, qui a donné le signal, et tous les groupes importants ont, à l'heure actuelle, un scooter. Par exemple l'AMC anglaise qui réunit des marques aussi connues dans le monde motocycliste que Matchless, AJS, Francis Barnett, etc... avait créé un scooter qui devait être diffusé par AJS et Matchless et qui finalement n'est présenté que sur le stand James. Mais il s'agit exactement du même scooter, et seul le décalque est changé : en fait, c'est le scooter du « groupe ».

UNE ECOLE ANGLAISE DU SCOOTER ?

Du point de vue technique, on peut dire qu'il n'y a pas d'école anglaise du scooter : toutes les solutions sont adoptées par les marques. Evidemment, d'une manière générale on fait des scooters à grandes roues, à sus-

pension intégrale, à carrosserie très enveloppante, mais ce sont vraiment là les seuls points communs des différents scooters anglais. Du point de vue des moteurs, en effet, on trouve évidemment de nombreux scooters

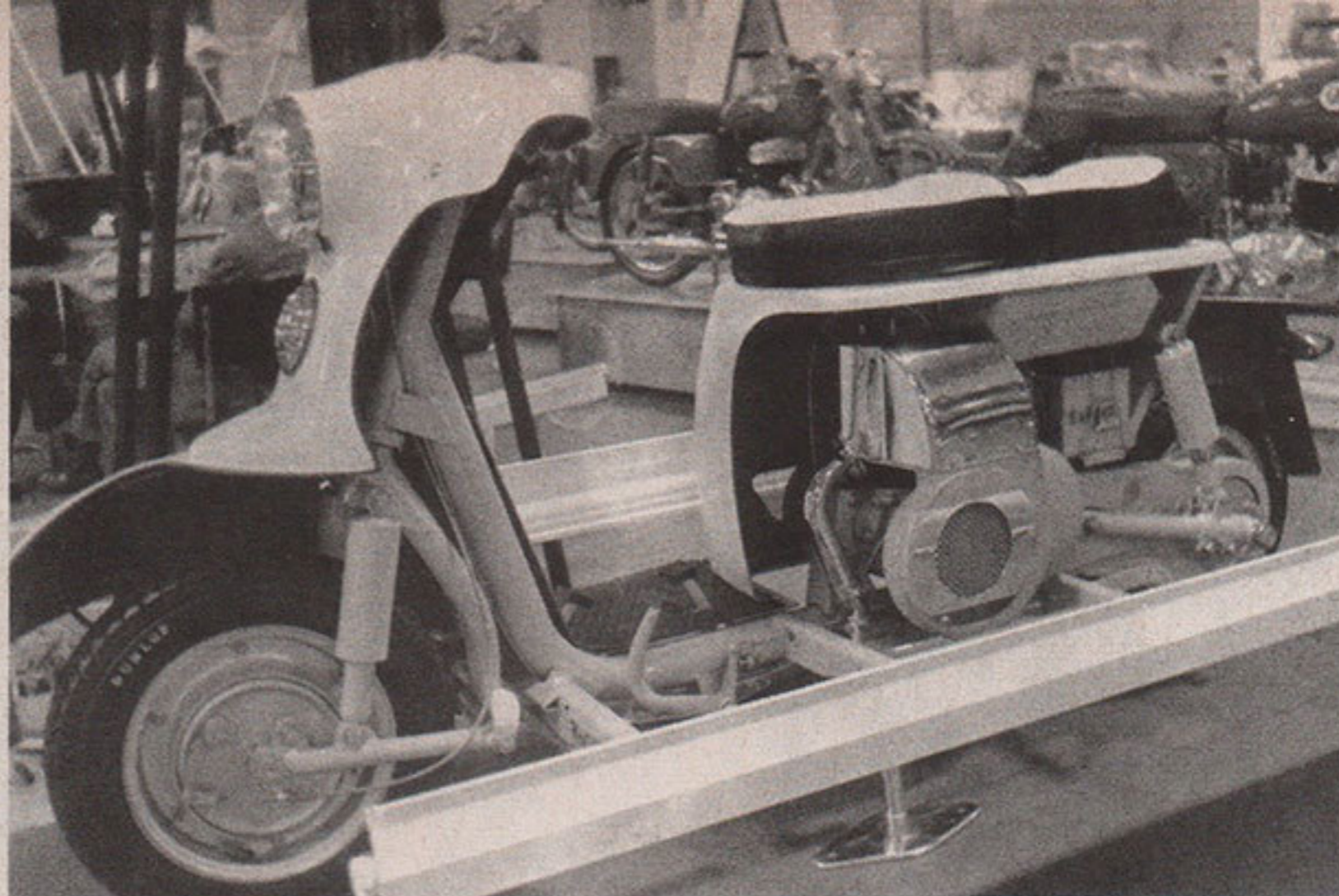
L'Ambassador (ci-contre) est encore un 173 cc disposant d'une boîte à 4 rapports. Deux modèles chez Bond (ci-dessous) : le P3 de 148 cc (3 vitesses) et le P4 de 197 cc (4 vitesses). Prix de ce dernier : 270.000 anciens francs!



chez BSA, le moteur 2 temps à cylindre horizontal disposé sous le plancher — solution tout à fait judicieuse et qui répond bien à l'architecture générale du scooter — chez James, enfin — et c'est la grande nouveauté du Salon — le moteur du Velocette Viceroy, un flat-twin 2 temps placé à l'avant du tablier, entre les pieds du pilote et la roue avant. La transmission s'effectue par un court arbre, comme sur les automobiles, qui part du moteur, passe sous les pieds du pilote pour aller rejoindre l'embrayage et la boîte de vitesses qui se trouvent juste avant la roue arrière. C'est évidemment une technique très « automobile », transposée pour la première fois dans le domaine du scooter. Avantage immédiatement perceptible : une excellente répartition du poids. D'ailleurs, dans le domaine du scooter, Velocette avait une très longue expérience grâce à sa moto carénée LE. Et si la marque a abandonné un modèle qui, dans l'ensemble, répondait aux désirs d'une certaine clientèle, ce ne pouvait être que pour réaliser quelque chose de mieux encore !

SIDES POUR SCOOTERS

Ce Viceroy de chez Velocette est encore un gros scooter d'une cylindrée de 250 cc. Il est certain qu'avec de tels scooters, et c'est là une autre particularité de l'industrie britannique, les fabricants de side-cars peuvent songer à créer des modèles spéciaux, étant donné la puissance développée par les moteurs utilisés. Et ainsi, les principaux fabricants de side-cars anglais présentent des modèles spéciaux pour les scooters qui prennent les formes les plus diverses,



Trois modèles chez Excelsior, tous trois équipés de moteurs deux temps. Deux de ces moteurs ont une cylindrée de 147 cc (55x62 mm) et une boîte à trois vitesses, l'autre est un 197 cc à 4 vitesses.

allant du modèle tourisme au modèle utilitaire, au fourgon, etc... Par contre aucun dérivé trois-roues utilitaire, genre tri Lambretta ou Vespa, n'a encore été tiré des scooters d'outre-Manche. Mais ce n'est peut-être que partie remise.

LE CYCLOMOTEUR VERS UN NOUVEAU DEPART ?

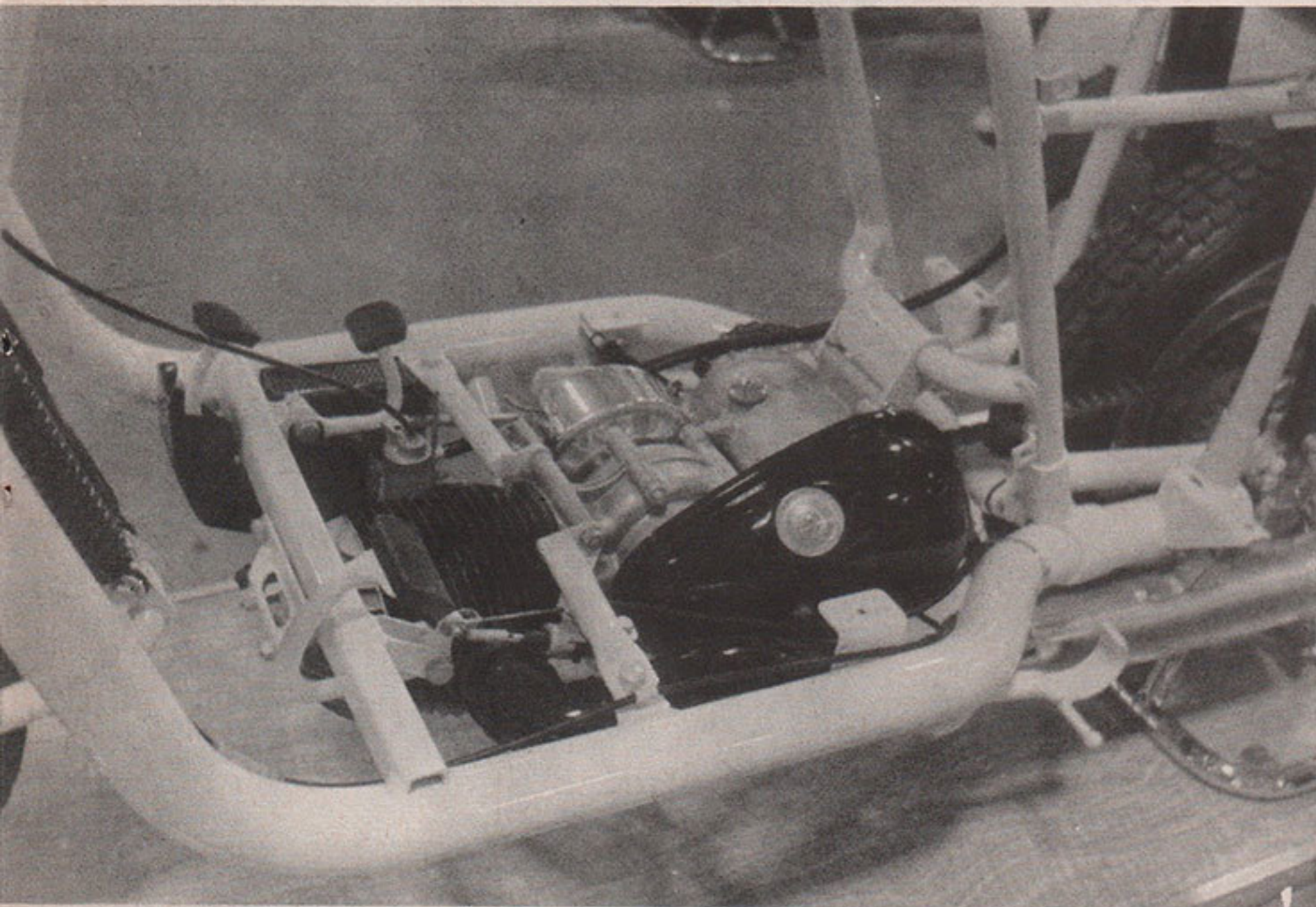
Le cyclomoteur est encore — mais sans doute pour la dernière fois avec ce présent Salon — dans la situation dans laquelle se trouvait le scooter il y a quelques années en Angleterre. Il n'y a toujours pas de statut spécial pour le cyclo, ce qui — dans ce cas — est déjà plus discutable étant donné les petites cylindrées et les faibles possibilités de ces machines. Les cyclos en Angleterre sont imma-

triculés, nécessitent le permis de conduire, etc. Il est donc tout à fait compréhensible dans ces conditions qu'aucun constructeur anglais n'ait encore réussi à imposer un modèle, d'autant plus — il faut bien le dire — que si les Anglais savent faire des motos, des scooters, ou des machines de course, ils ne semblent guère avoir d'idées originales en ce qui concerne les cyclomoteurs dont le retard sur les modèles du continent était toujours fort important.

Au fil des années, d'ailleurs, les modèles typiquement anglais dispa-

L'un des modèles Auto-Vap présentés à Londres. Le modèle le moins cher est vendu tout de même 77.000 frs environ.

Voici le moteur du James, placé horizontalement sous le plancher. C'est un 149 cc deux temps, 3 vitesses, Prix : 230.000 anciens francs environ.





De ravissants mannequins présentaient des ensembles pour jeunes scootéristes. Mais la palme de cette compétition d'élégance revient incontestablement au coiffeur « Raymond » qui présentait une perruque féminine fleurie ... recouvrant un casque. Original, n'est-ce pas ?..

raissent. Cette année, la grosse sensation était constituée, évidemment, par les accords Raleigh-Motobécane. Nul doute qu'il ne s'agisse là d'un signal — semblable à celui de la création du scooter BSA-Triumph — qui incitera l'ensemble de la construction britannique à songer qu'elle a peut-être une place à prendre dans le domaine du cyclomoteur. A moins qu'elle ne laisse ce rôle aux constructeurs typiquement « cycle » comme le sont Raleigh, Hercules, Phillips, etc. !..

Quoiqu'il en soit, actuellement la production britannique démarre — dans l'échelle des prix — avec des modèles encore très chers. Il n'y a pas l'équivalent du Vélosorex, ou de la Mobyette Service dans la production britannique. Si l'on examine les prix, on s'aperçoit que, par exemple, l'Hercules Corvette — qui est un des modèles anglais les moins chers et qui est d'ailleurs équipé d'un moteur Lavalette à embrayage automatique — vaut plus de 58 livres. Chez Phillips, le premier modèle est à 57 livres. Le premier prix chez Raleigh — la Mobyette appelée « Automatic » — est de 59 livres. Signalons en passant que le cyclo Raleigh présenté il y a 2 ans, n'est plus sur le stand.

LES ACCORDS RALEIGH - MOTOBECANE

Raleigh présentait donc deux modèles construits sous licence « Motobécane » : le 49 cc « Automatic » et le 49 cc « Supermatic » vendu 85 livres et qui n'était autre que la Mobyette biplace que nous avons essayée à l'occasion du Salon de Paris. Remarquons, en passant, le prix de vente de 85 livres (123.000 anciens francs), nettement supérieur à celui pratiqué sur le marché français. Ce modèle « Supermatic » n'est donc que le modèle français importé. Par contre, sur le modèle « Automatic », les acces-

soires (poignées, guidon, pédales, réservoir, selle, porte-bagages) sont de fabrication britannique et d'un dessin différent de ceux de son homologue français.

La présence de ces deux Motobécane sur le stand Raleigh n'empêche d'ailleurs pas l'importation sur le marché anglais des Motobécane de St-Quentin. C'est là un des points essentiels des récents accords Raleigh-Motobécane qui n'interdit pas la concurrence des deux fabricants sur les marchés mondiaux. D'où la présence de Mobyette sur deux stands différents au Salon de Londres !..

Certes, l'importateur Motobécane en Angleterre dispose d'une gamme de modèles beaucoup plus étendue et qui va du modèle standard (44 livres : le cyclo le moins cher du Salon) au « Luxomatic » qui n'est autre que le biplace dont nous parlions précédemment mais qui, curieusement, est un peu plus cher chez l'importateur que chez Raleigh.

Une absence à noter sur le stand Motobécane : celle du modèle « spé-

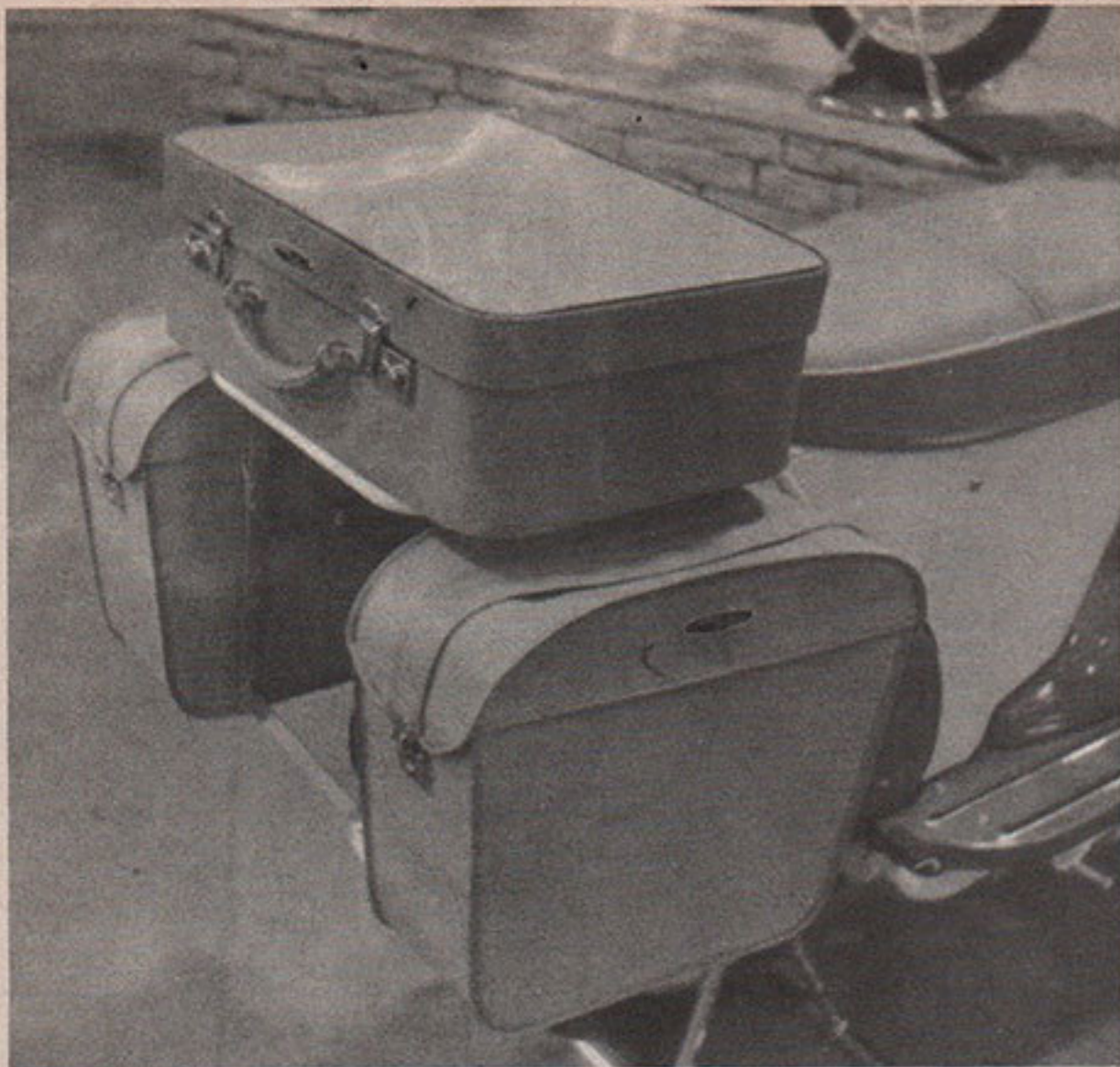
cial ». Sans trahir de grands secrets, nous pouvons dire que chez Motobécane on avait déjà, depuis quelque temps, préparé un modèle sport spécial pour l'Angleterre et il est à prévoir que ce modèle destiné au marché anglais aura un caractère beaucoup plus « sport » que le « spécial » réservé à la seule clientèle française. Pourquoi n'était-il pas au Salon de Londres ? Nous ne le savons pas !

IMPORTANTE « PRESENCE » FRANÇAISE

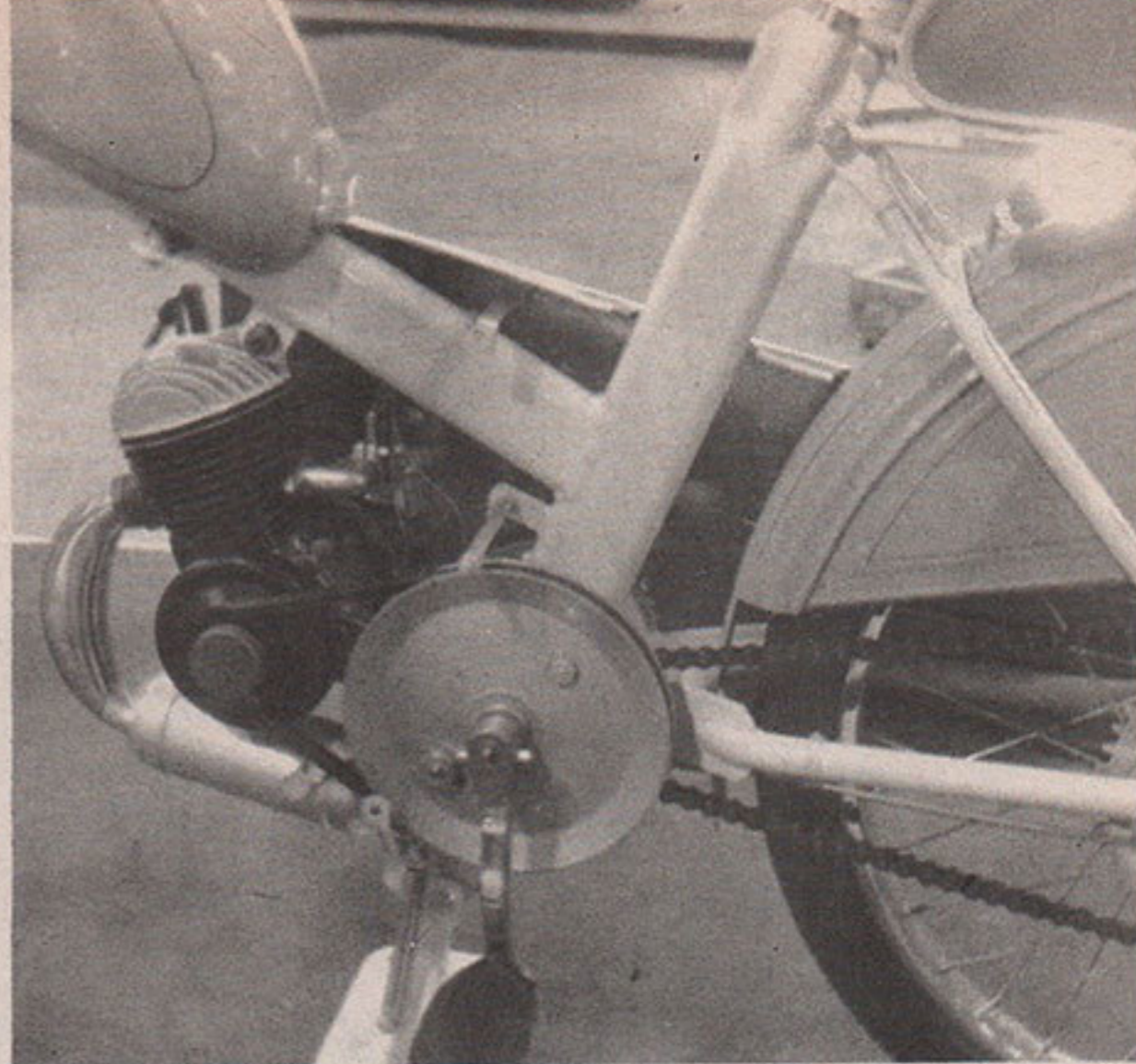
En plus de Motobécane, on pouvait noter la présence de nombreux constructeurs français qui offraient aux Anglais les cyclomoteurs les moins chers. Nous avons traité plus haut de l'Hercules Corvette qui, bien que propulsé par un moteur Lavalette, est vendu 58 livres. L'importateur Paloma — cette marque française étant l'une des plus prisées en Grande-Bretagne — offre ses premiers modèles à 49 livres, et les plus chers à 63 livres. Cazenave était aussi présent dont les modèles étaient affichés 53 ou 54 livres. Vap,

La Mobyette « Automatic » présentée par Raleigh. Les accessoires sont différents de ceux montés sur le modèle français.





Typiquement britannique : cette paire de sacoches... avec valise assortie. A droite, voici le moteur Lavallette qui est monté sur le cyclo Corvette construit par l'usine anglaise Hercules.



appelé là-bas Autovap, présentait des modèles très bien placés au point de vue prix, puisqu'ils oscillaient entre 55 et 60 livres.

Il convient cependant de noter que 60 livres, pour un Anglais (84.000 anciens francs) c'est encore cher, d'autant plus que la moto d'occasion outre-Manche est vendue à des prix vraiment dérisoires. Tout cela explique la lenteur du démarrage du cyclomoteur en Angleterre et situe le mérite de nos industriels qui ont tout de même réussi à prendre une place très importante sur ce marché. Ils n'étaient évidemment pas les seuls à représenter l'industrie du continent. Mais ils avaient les stands les plus grands et ils ont traité de nombreuses affaires au Salon.

PAS DE CYCLOMOTEURS SPORT !

Contrairement à ce que nous avons pu voir dans les différents Salons continentaux — et particulièrement Porte de Versailles — on remarquait à Londres l'absence de cyclomoteurs sport. On trouvait soit le cyclomoteur utilitaire français à embrayage automatique, soit le gros cyclomoteur largement caréné d'école du Nord de l'Europe, représenté par des constructeurs comme Flandria, H.M.W., Magnéet. Cette absence de cyclos sport est d'autant plus curieuse que de nombreuses courses de cyclos sont organisées en Angleterre. Mais nous n'avons vraiment pas vu de modèles sport, et encore moins compétition, si ce n'est les modèles classiques de chez Itom. Absent aussi à Londres, Giuletta-Peripoli, marque pourtant fort répandue en France, en Belgique, en Hollande, etc.

MODIFICATIONS POUR LE CREDIT

L'événement le plus important, lors de notre dernière visite à Earl's Court, avait incontestablement été la liberté complète accordée aux motocistes en ce qui concernait le crédit. Plus de limitation de temps, plus de premier versement imposé. A l'époque nous avions déjà dit que si cette mesure devait dans l'immédiat donner une

impulsion certaine aux ventes, elle ne manquait pas de présenter certains dangers. C'est sans doute ce qu'a pensé aussi le gouvernement anglais qui n'a pas tardé à revenir sur cette décision et a réglementé à nouveau le crédit, la réglementation restant toutefois beaucoup plus favorable qu'en France. Mais les constructeurs ont ressenti fâcheusement ce « coup de frein ». C'est pourquoi ils espèrent pouvoir — sinon revenir à la liberté complète dans ce domaine — tout au moins obtenir du gouvernement une réglementation plus libérale. L'avenir nous dira s'ils ont raison d'espérer !

UN GRAND SALON ?

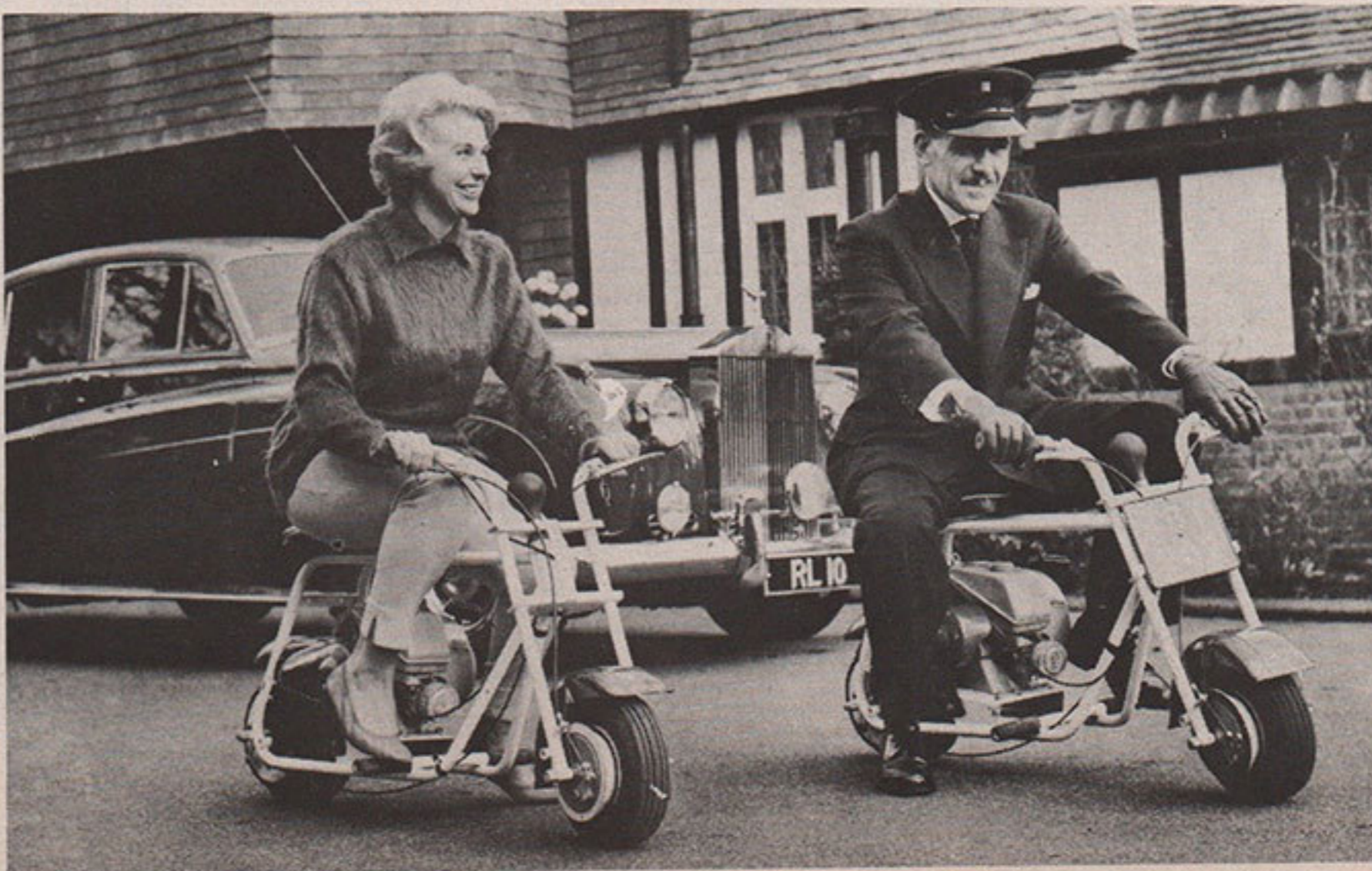
Pour conclure, peut-on dire que ce Salon de Londres 1960 ait été un grand Salon ? Certainement ! Au point de vue commercial les Anglais, d'une manière générale, étaient assez satisfaits, étaient heureux de constater la venue à Londres de nombreux acheteurs et visiteurs du continent. Le Marché Commun sans la Grande-Bretagne a duré plus qu'il ne durera et les Anglais préparent leur entrée sur des marchés où, jusqu'à présent, ils n'étaient connus que pour leur production motocycliste et sur lesquels ils vont passer à l'attaque dans les

deux autres catégories : les scooters et les cyclomoteurs.

Ce virage était déjà amorcé depuis longtemps. Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on a vu à Londres des prototypes de scooters et de cyclomoteurs. On peut cependant penser que, cette année, vu l'intérêt porté par les plus grands constructeurs (n'oublions pas que Raleigh — premier constructeur de cycles du monde — fabrique des cyclomoteurs et que BSA et Triumph, qui comptent parmi les marques de motos les plus importantes, fabriquent déjà depuis 2 ans des scooters) à ces deux catégories jusqu'à présent dédaignées, est tout de même caractéristique. Cela ne veut pas dire pour autant que toute l'industrie anglaise va se tourner vers ces catégories. Bien sûr, la moto dominait largement à Londres, dominait même plus largement que dans n'importe quel autre Salon européen. Mais en plus de cet aspect traditionnel de leurs fabrications, les constructeurs anglais accordent leur attention à de nouveaux départements, de nouveaux modèles qui vont faire que plus que jamais l'industrie anglaise aura un caractère d'universalité, pourra couvrir tous les besoins en ce qui concerne les deux-roues motorisés.

C. R.

Les petits scooters, facilement transportables dans une voiture, inspirent aussi les constructeurs anglais. Il est baptisé Trobike et est vendu par le concessionnaire ... Lambretta.



EN TOUTE FRANCHISE



N.S.U. QUICKLY T.T.

JE vous avais écrit il y a quelques mois pour vous donner mes impressions sur le Quickly Cavallino N.S.U. 49 cc. J'ai revendu cette machine et ai fait récemment l'acquisition du dernier né des usines N.S.U. : le Quickly T.T. Sport.

Je totalise actuellement 4.000 km de route, cela me semble suffisant pour vous donner mon opinion aussi franche que détaillée sur cette nouvelle machine.

L'allure générale de ce cyclo caractérise bien la nouvelle tendance Outre-Rhin : lignes fuyantes, selle double, gros pneus, impression de puissance générale...

Néanmoins ce nouveau modèle marque une transition certaine par rapport au Cavallino.

Moteur : taux de compression plus fort : 6,8 sur le T.T., 5,6 sur le Cavallino qui lui aussi était pourtant baptisé Sport ; pipe d'admission du carbu au cylindre plus longue, favorable aux reprises à bas régimes, carburateur de 12 mm (9 mm sur le Cavallino) ; carter de chaîne englobant tout le système transmission moteur-roue arrière (protection très efficace), échappement par tromblon (faux tromblon).

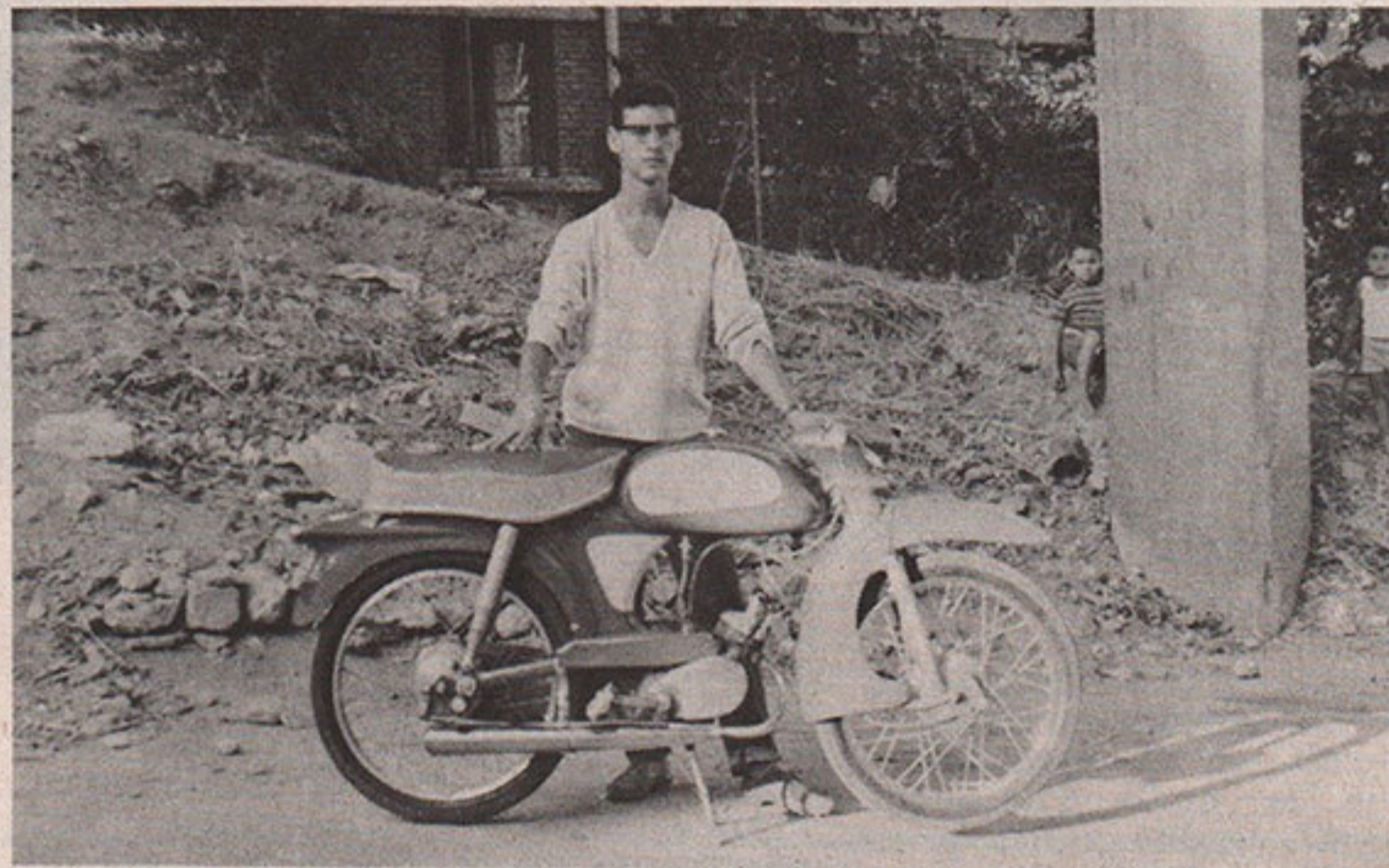
Les qualités de ce moteur sont les suivantes : très puissant à bas régimes, grimpeur sensationnel (j'ai gravi à deux des côtes de 20 %) bruit peu élevé, vitesse de pointe « confortable », très robuste ce moteur est fabriqué pour durer.

Autres qualités du Quickly T.T. : Freinage formidable, supérieur à celui de bien des scooters ; le diamètre des moyeux-freins est imposant : ce sont ici de véritables freins centraux de motocyclettes. Si en roulant à 40 km/h on bloque brusquement les freins, la décélération est telle que tout le poids du pilote tend à basculer vers l'avant, ces freins doivent donc être maniés avec « sentiment », mais il y a un revers à la médaille : si cette puissance de freinage est absolument remarquable sur route sèche, elle devient par contre dangereuse sur route mouillée : j'en ai fait l'expérience risquant à trois reprises la chute.

Partie cycle :

Un anachronisme choque aussitôt : la partie cycle très belle en soi est « sabotée » par un énorme et prétentieux garde-boue avant à l'extrémité très relevée qui est d'un effet déplorable ; de plus ce garde-boue très large en son centre gêne le refroidissement du moteur et diminue la vitesse de pointe.

A la prise de possession de ce cyclo une autre anomalie vient tempérer l'enthousiasme premier : le carénage du phare est en plastique dont la matière est beaucoup trop tendre, les deux parties du carénage ne s'en-



castrent pas exactement l'une dans l'autre, de plus le phare n'étant fixé que par le bas, le haut de la visière ne tient au carénage que par une petite patte d'acier recourbée qui s'encastre dans une encoche pratiquée dans le carénage : solution déplorable car au moindre cahot cette petite patte saute hors de son alvéole et le phare bascule vers l'avant, n'étant plus retenu au carénage que par son unique vis inférieure. Ce problème de carénage de phare est à revoir totalement.

La position ne me plaît pas tellement : le guidon est plat, droit, non relevé, non réglable, ce qui oblige à garder les bras tendus en conduite normale. Pour les longs trajets cela devient fatigant à la longue.

La suspension en solo est remarquable : selle très large, longue et confortable, suspension arrière à très grand débattement ; en duo elle perd de son efficacité et rebondit sur les imperfections de la route.

Tenue de route :

J'aborde là un des points noirs du Quickly T.T. : la tenue de route est franchement mauvaise. Si on lâche la direction, ne fût-ce que 5 secondes, la machine se met à guidonner d'une façon de plus en plus accentuée jusqu'à atteindre le rayon extrême de braquage droit et gauche. Evidemment bien avant ce point la chute est inévitable. Je signale également que ce fait n'est pas la seule particularité de mon cyclomoteur : un de mes camarades ayant la même machine que moi a ce défaut lui aussi.

Autant la tenue de route du Cavallino était remarquable, autant celle du Quickly T.T. est déplorable.

Je pense être le porte-parole des admirateurs de N.S.U. en demandant à cette firme dont la réputation n'est plus à faire de revoir très sérieusement le problème capital qu'est la tenue de route d'une nouvelle machine.

Détails :

Réservoir d'une bonne contenance : 12 litres avec robinet à trois positions, réserve 5 litres.

Filtre d'admission à système d'air calmé situé sous la selle qui est relevable et verrouillable. Sous la selle, également, se trouve fixée la trousse à outils.

Eclairage : honorable sans plus, ampoule blanche 2 feux, commutateur au guidon.

Avertisseur : n'a d'« avertisseur » que le nom : émet un ridicule petit bruit de crécelle.

Changements de vitesses à trois rapports passant très bien et ne sautant jamais.

Embrayage : Excellent, puissant et progressif.

Freins : Avant à câble et expansion, arrière à rétropédalage.

Pneus : Avant 23x2,25, arrière 23x2,50, ce sont des « Continental » à sculptures anti-dérapantes, valves de type moto.

Moteur : toujours très propre.

Antivol Neiman bloquant la direction.

Passons au chapitre chiffres :

Consommation : 2,5 l. aux 100 km à 55-60 km/h.

Vitesse maximum en plat, position assise : 68-70 km/h ; couché : 75 km/h.

Notez la faible valeur séparant ces deux chiffres, témoins de l'excellente démultiplication finale.

Première vitesse montant jusqu'à 20 km/h maximum (donc très courte) ; en deuxième : 35 km/h ; reprise en troisième sensiblement à 25 km/h.

Pour conclure :

Excellent moteur, robustesse remarquable, longévité certaine.

Partie cycle : quelques défauts à revoir.

Tenue de route : devant absolument être améliorée.

Alain FABRE, Alger.

MILANO CAPTIVANTE "SPORT"

RECENT lecteur de *Scooter et Cyclomoto*, je me permets de vous soumettre quelques problèmes : ceux de mon cyclomoteur.

Je possède un « Milano Captivante Sport » équipé d'un moteur Sachs refroidi par turbine, et qui possède une boîte de vitesses à trois rapports.

Je m'intéresse beaucoup aux mécaniques de petite cylindrée dans le domaine du sport, et la raison de mon choix est caractérisée par le fait que ce moteur soit muni d'une turbine de refroidissement.

En effet, j'ai remarqué que l'été les moteurs sont mal refroidis à grande vitesse.

Mon cyclomoteur a reçu quelques accessoires : un porte-bagages arrière (très léger), un globe carénant le phare, et il recevra bientôt des repose-pieds près des amortisseurs arrière, car ils favorisent une position

plus effacée. La présentation de ce cyclo est irréprochable.

L'allumage est à toute épreuve ; ma machine est équipée d'une bougie Bosch 225.

Cependant, le freinage n'est pas parfait malgré un frein arrière à pied, et un frein à main jumelé.

Je ne devrais pas parler performances puisque je ne totalise que 1.200 km, mais après plusieurs pointes, je constate qu'elles sont quand même insuffisantes. Sur route sèche et plate, avec un vent de biais presque nul, j'ai ouvert les gaz à fond : j'étais à un peu plus de 70. J'ai vérifié mon compteur, il est juste à 2 km/h près. Naturellement j'étais en position couchée. Mon mécanicien affirme que le piston ne sera à l'aise qu'après 2.000 km et que ce cyclo montera à 80 km/h. Mais j'en doute beaucoup et je pense

« trafiquer » l'engin s'il ne me donne pas satisfaction.

Voudriez-vous me donner votre avis et si vous le jugez bon, le moyen d'améliorer ces performances ?

En vitesse pure, un BB 2 Sp. Peugeot me grille indéniablement, mais sur courte distance, je le laisse sur place.

J'ai remarqué également que ce cyclo était lourd et qu'il gagnerait à avoir un cadre tubulaire léger.

La consommation est normale bien que j'utilise un mélange à 6 % de lubrifiant.

J.C. Zejma, La Rochette-Melun
(Seine-et-Marne).

N.D.L.R. — Dans un prochain numéro, nous publierons quelques conseils pour le « gonflage » des moteurs Sachs 50 cmc.

GIULIETTA PERIPOLI SUPER - SPORT

A PRES avoir connu votre magazine grâce à un camarade et étant devenu un fervent lecteur depuis bientôt 1 an, je me permets de vous écrire pour vous donner mon avis au sujet de mon cyclomoteur : un Giulietta Peripoli Super Sport acheté neuf au mois de juillet et totalisant actuellement 4.200 km.

Le seul ennui moteur me parvint (c'est d'ailleurs de ma faute) la semaine dernière : l'embellage à changer par manque d'huile dans l'essence (je roulais à 6 %). Avis donc à ceux qui font comme moi : ne jamais descendre au-dessous de 7 %.

Ce cyclomoteur assez bien conçu a, comme tous les cyclos, des défauts mais aussi un grand nombre de qualités.

Inconvénients :

— freins vraiment insuffisants pour un cyclo sport. De plus, par temps de pluie, l'eau entre facilement dans les tambours d'où plus du tout de frein : il faut attendre que ça sèche ;

— suspension avant trop souple, d'où talonnage fréquent ;

— rayon de braquage trop faible : surtout en ville ;
— vibrations importantes qui font résonner le réservoir ;

— pot d'échappement trop bruyant (j'ai déjà attrapé 2 contraventions) ;

— lors de fortes pluies, l'eau entre dans le carbu par le pavillon et le moteur s'arrête car l'eau a bouché le gicleur et l'essence a noyé la bougie. Il faut donc démonter le carbu et cent mètres plus loin, c'est à recommencer ; nécessité de mettre un manchon recourbé en caoutchouc ;

— les vitesses doivent être bien réglées car elles sautent facilement surtout (pour ma part) la seconde.

Quant à la consommation, elle est pour moi de 2,5 l. aux 100 km (avec un carbu de 17 et un gicleur de 95) ce qui étonne pas mal de mes camarades qui, eux, con-

somment 3,5 l. et même 4 l. tout en ayant des carburateurs et des gicleurs plus petits.

Avantages :

— Très bonne tenue de route grâce à la chasse assez importante et aux pneus Pirelli (qui évitent aussi les crevaisons : jusqu'à ce jour j'ai eu la chance de ne jamais crever) ;

— belle allure et agréables couleurs (rouge et doré) ;
— éclairage puissant se commandant par un interrupteur (code-phare) ;

— guidon bien étudié ;
— netteté extérieure du moteur permettant facilement le nettoyage et l'accès à tous les organes ;

— béquille très solide ;
— coffre à outils volumineux ;
— cadre double berceau robuste ;
— nervosité agréable ;
— moteur robuste et puissant : la bougie, selon moi, qui s'adapte le mieux est la Bosch 240 T.1.

Pour finir et d'après moi, je peux dire qu'il est le meilleur cyclomoteur, après l'Atom, car il associe à l'esthétique, la robustesse et la vitesse. En parlant de vitesse, j'aime bien pousser des pointes mais je me fis doubler une ou deux fois par des 2 vitesses. Je résolus donc de l'accroître et c'est pour cela que j'ai remplacé mon pignon de sortie de 13 dents par un pignon rectifié de Favor de 15 dents. Les résultats furent assez concluants (au compteur d'une 175 Puch) :

Avant : 1re : 30 ; 2e : 55 ; 3e : 80.

Maintenant : 1re : 40 ; 2e : 70 ; 3e : 90 (passé).

Depuis, presque tous les 2 vitesses et même un grand nombre de 3 vitesses non gonflés (excepté l'Atom) n'atteignent pas cette vitesse. Mais il y a deux inconvénients :
— perte de nervosité importante : je suis long à être lancé ;

— plus de reprise à bas régime.

M. Maurice Louche, Marseille.

MOBYLETTE A. V. 87

JE suis possesseur, depuis le début du mois de juillet 1959, d'une Mobylette AV 87. Après 9.000 kilomètres d'usage, voici ce que j'en pense.

Qualités :

— Silencieuse (relativement).

— Assez nerveuse. Je suis d'ailleurs surpris depuis le premier jour par ses possibilités en ce domaine.

— Suspensions souples : pas question d'amortissement

bien sûr, mais ça va quand même. La fourche est particulièrement agréable, tant au point de vue pilotage que confort ; on se demande pourquoi elle n'a pas été adoptée sur le Spécial 50 Motobécane. La suspension arrière était assez dure au début.

— La béquille est assez robuste si on la manie avec précaution.

— Facilité de mise en route par n'importe quel temps.

— Facilité de démontage de la roue arrière (broche),

dommage qu'il y ait deux chaînes ; mais le remontage est plus long.

— La selle est remarquable, mais fragile.

— Les freins surprennent mais ils chauffent et sont sensibles au fading.

— Tenue de route surprenante.

J'insiste : Je suis effaré par la tenue de route exemplaire d'un engin aussi peu sport. Cependant les pneus doivent être à peu près neufs et surgonflés.

Quand il pleut, le style à adopter est différent : voir Timossi sur le mouillé...

Oui, ça, c'est ce qu'on dit, mais Timossi a une 500 Norton ; moi, je dis, quand il pleut, avec une AV 87, virez au pas, sinon gare !...

— La machine est lourde (52 kgs, la mienne). Je considère cela comme une qualité tant que le moteur est « à la hauteur ».

— L'embrayage est parfait.

— La machine grimpe toutes les côtes (de la N 20 à l'autodrome, départ arrêté, sans un coup de pédale).

Défauts :

— Le guidon est déplorable : trop large, pas assez ramené en arrière, il fatigue vite les poignets.

— La poignée est un peu grosse, quant au retour automatique, c'est particulièrement gênant.

— Pas de réserve.

— La béquille est mal conçue : si le sol n'est pas essentiellement dur, le cyclo s'enfonce et tombe ; à éviter.

— Jauge hautement fantaisiste.

— Porte-bagages ridicule.

— Pneus douteux : il n'y a pas de marques concurrentes.

— La suspension avant provoque un mouvement de galop très caractéristique au freinage de l'avant.

— Moteur sale, chaîne salissant tout autour d'elle ; inadmissible sur un cyclo tourisme.

— Manque de vitesse de croisière (à peu près 45 compteur). Je ne roule jamais à fond.

La vitesse de pointe est de sensiblement 65 km/h couché, lue au compteur. Deux moyennes :

— 221 km en 7 h. 30 avec bagages. Arrêts multiples et traversées de villes (Romorantin, Orléans, Etampes, Paris).

— 40 km à 48 km/h de moyenne avec passages accidentés (bois de Valençay, sortie de la ville) et traversée de la ville.

J'ai remplacé : la bougie par une Bosch 225, excellente. 2 chambres à air arrière. 1 pneu arrière. 1 flexible compteur. J'ai ajouté : 1 grand porte-bagages, 1 grand rétroviseur. Je roule au super Shell et 7 % Castrol S.M. 20.

Je tiens à préciser mon avis sur les propriétaires de cyclos en général, et de cyclos sport en particulier. Je suis certain que le cyclo sport amènera une clientèle à la moto, peut-être pas précisément à la moto sport, mais à la moto. Le cyclo sport n'est pas un monstre, tant s'en faut, il est fin, élégant, racé (pas tous) et il a tout pour plaire quand il est discret. Et, par ses qualités de tenue de route, et d'accélération il est souvent dans la lignée prestigieuse des motos « nobles », les transalpines.

Quant aux courses de 50 cc on en parle beaucoup. J'étais du groupe des jeunes qui ont été photographiés à Lapize. Alors admettons que je représentais l'avis des spectateurs, car je n'ai pas la moindre envie de gonfler ma Mobylette pour courir.

Mais on ne peut nier la valeur spectaculaire de ces courses. J'étais à la Ferme le 11 septembre, et je vous garantis que là, plus que partout ailleurs, la démonstration de Serre fut étincelante.

Il est tout simplement formidable, le Peugeot aussi d'ailleurs.

Pour terminer cette trop longue lettre, permettez-moi, Messieurs, de vous féliciter pour la valeur de votre revue.

Daniel Dutartre, Bobigny (Seine).

MOBYLETTE A. V. 78

FIDELÉ lecteur de votre revue, je viens vous « parler un peu cyclomoteur ». Possesseur d'une Mobylette AV 78, à variateur, je vous avais voici quelques mois envoyé mes réflexions au sujet de cette machine.

La vitesse, qui s'avérait alors tout à fait insuffisante, a été franchement améliorée par un changement de segments et rabotage de la culasse de 8/10es. Depuis que j'ai procédé à ces quelques améliorations, ma Mobylette a été chronométrée, avec tablier de protection et 70 kilos de charge environ, à 48 km/h (à ce moment, l'ai-

guille du compteur indiquait courageusement 55 km/h). Je précise que j'étais assis normalement sur mon engin.

J'envisage maintenant d'agrandir les lumières d'admission et d'échappement pour gagner encore en vitesse et en puissance. Cependant, je vais essayer d'obtenir un résultat positif sans toucher au diamètre de passage des gaz du carburateur, ce qui me permettra, j'espère, de maintenir la consommation telle qu'elle est en ce moment, c'est-à-dire un peu plus de 2 l. (90 km avec 2 l., « poignée dans le coin »).

Pour terminer, je voudrais vous demander si je puis compter sur un essai dans vos colonnes de certains cyclomoteurs dont j'aimerais connaître les performances et les perfectionnements : il s'agit de la Mobylette 50 spéciale, le Peugeot sport 3 vitesses, le Peugeot BBV à variateur, le Quickly T.

P. Rafé, Rennes (I.-et-V.).

N.D.L.R. — Toutes les machines dont parle notre lecteur sont prévues dans notre « liste d'essais ». Les délais de publication dépendent de la rapidité avec laquelle les usines mettent ces cyclos à notre disposition.

TRIBUNE LIBRE

EN tant qu'abonné à votre intéressante revue, je me permets de vous soumettre une suggestion pour votre « Tribune Libre ».

Je suis possesseur d'un cyclomoteur (Peugeot BB 2 L) et j'approuve *entièrement* votre point de vue en ce qui concerne les épreuves de vitesse en 50 cc.

Néanmoins, les possesseurs de cyclos susceptibles de figurer dans de telles épreuves, ne sont pas la majorité ; la plupart d'entre nous possèdent des modèles « tourisme ». Aussi je pense qu'il serait bon de mettre sur pied des épreuves de *régularité*, d'*endurance* et même de *consommation* ; lesdites épreuves pourraient être organisées par les Moto-Clubs, les firmes ou même les revendeurs : elles feraient ainsi mieux « comprendre » le cyclomoteur à la masse des hésitants que ne le feraient les courses de vitesse ; de plus de telles épreuves seraient une excellente publicité pour nos petits engins.

Albert GILBERT, Cannes (A.M.)

Rappelons que cette Tribune est ouverte à tous nos lecteurs et qu'elle est destinée à leur permettre d'exprimer des points de vue personnels sur tous les sujets qui les intéressent : technique, sport, législation, etc... Seule condition : signer les lettres et indiquer l'adresse complète.

Cette fois encore, faute de place, notre autre rubrique « Conseils et Astuces » ne figure pas dans le présent numéro. Nous vous demandons de nous en excuser.

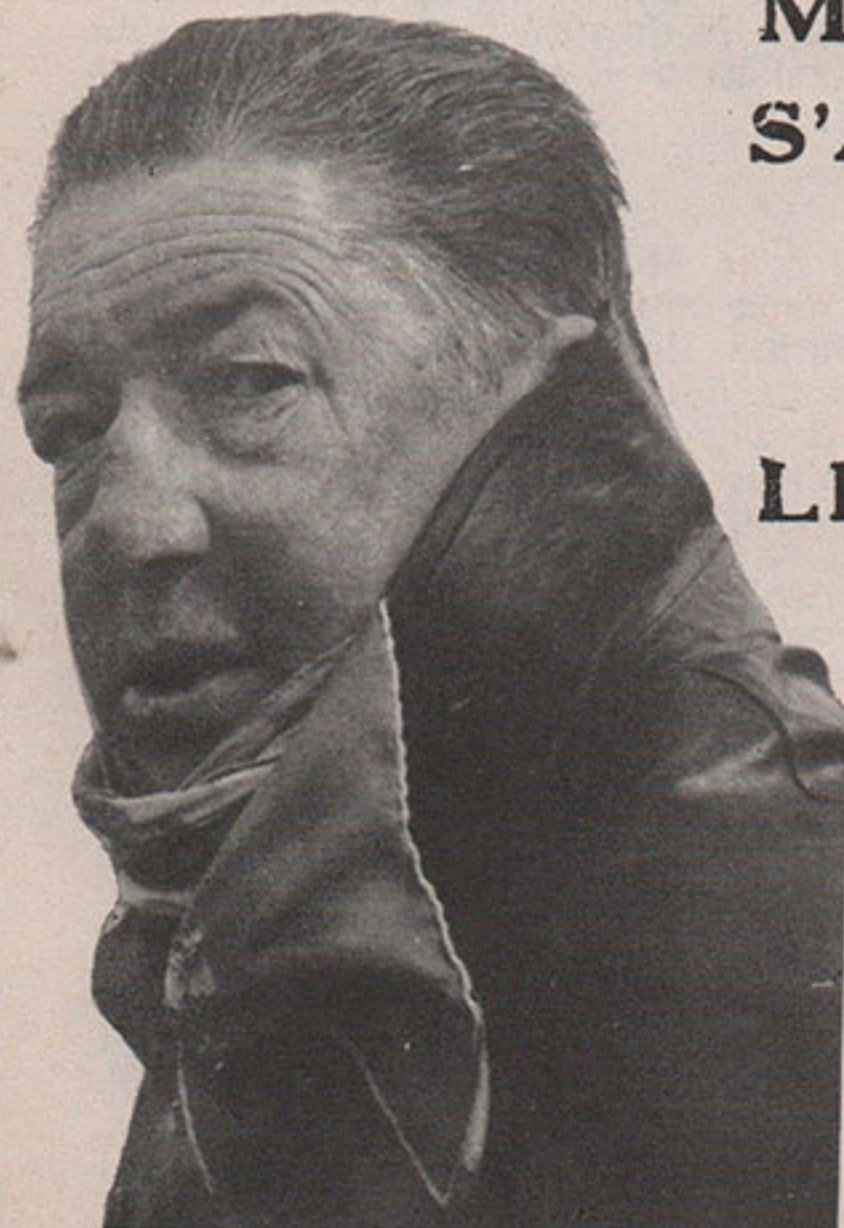
NOUVEAU RAID MONNERET PARIS LONDRES

PLUS VITE QUE LE TRAIN
... ET MOINS CHER
GRACE A UN PALOMA
SUPER-STRADA

(de notre "suiveur" spécial J. B.)

D'une association heureuse — Paloma, très intéressée par le marché anglais, et Monneret, jamais à court d'idées — est né ce raid Paris-Londres et retour dont vous lirez ci-contre le compte-rendu. Que s'agissait-il de démontrer ? Qu'il est possible aujourd'hui, avec un 50 cc moderne, de se rendre à Londres plus vite et à meilleur compte qu'avec le train. Le résultat ? On le devine et il faut féliciter pour cette réussite aussi bien le courage et l'expérience de Georges Monneret que la robustesse et les performances du Super Strada Paloma.

En plus des commentaires de notre « suiveur » spécial, vous trouverez en bas de page une interview de Georges Monneret qui concerne plus particulièrement les jeunes amateurs de cyclos « sport ».



**MONNERET
S'ADRESSE
A
NOS
LECTEURS**



Dans quelques instants, le départ...

LE DÉPART

5-4-3-2-1 !... 8 h 18 du matin. A l'heure où le train Paris-Londres s'ébranle, gare du Nord, emmenant le charmant mannequin Dominique Chanel qui osa relever le défi de Georges Monneret, ce dernier quitte les usines Lavalette à St-Ouen.

★

Pour l'instant, il fait encore beau et nous chronométrons ce pilote à 68, puis à 73 km/h.

Mais bientôt la route devient grasse, puis mouillée, parsemée de betteraves vagabondes. Mais Georges ne ralentit pas pour autant, dévalant certaines côtes à près de 100 à l'heure, virant comme si le sol était sec. Mais un cadre bien dessiné et de bons pneus modernes bien étudiés d'une part, l'art du pilotage d'autre part, ne sont pas étrangers à cet état de choses.

★

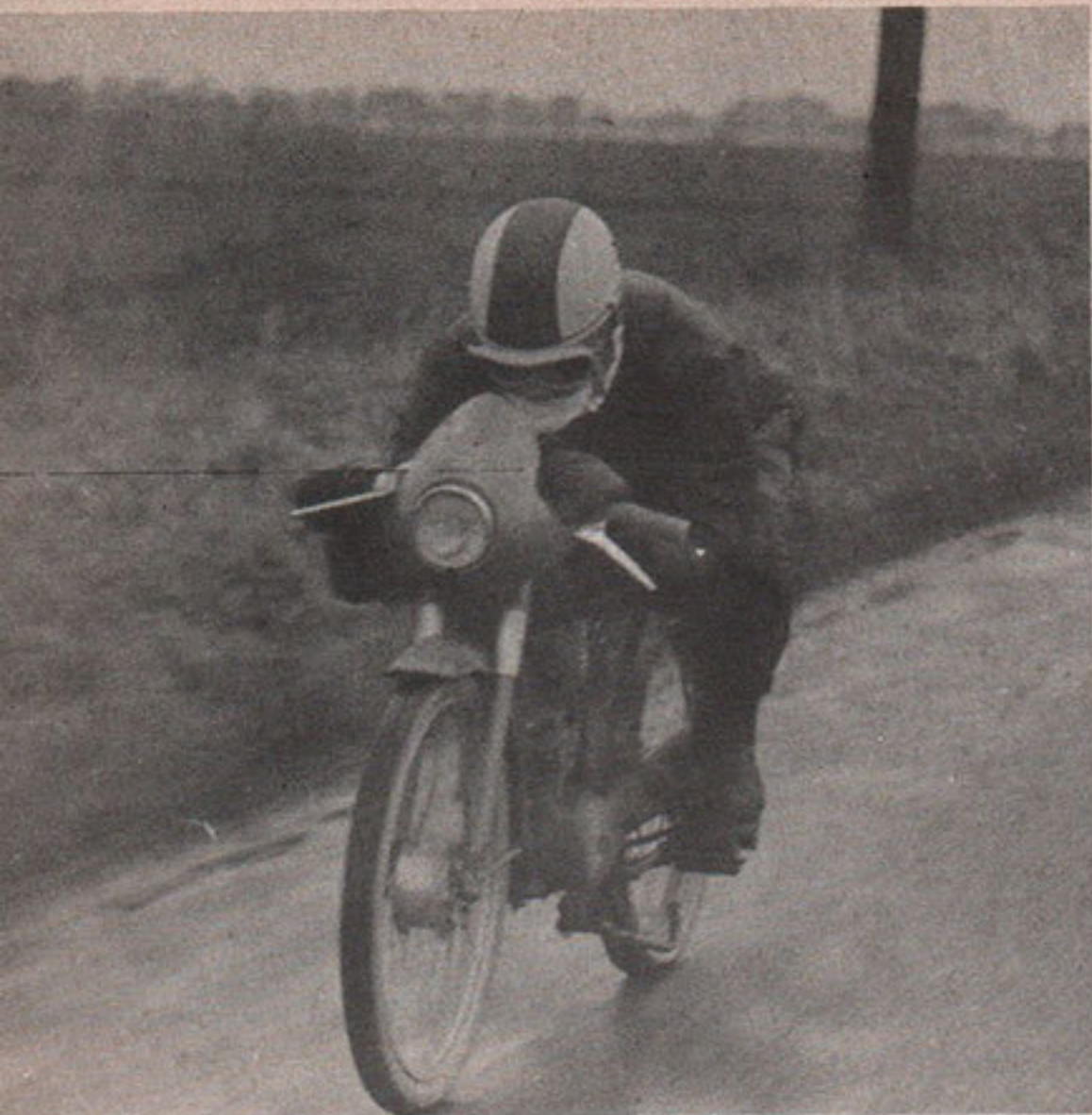
Au bout de 2 heures de route, premier incident : l'extrémité du silencieux, ainsi que toutes les chicanes montées sur la même tige, quittent la machine. Rapidement, M. Robas, le metteur au point, monte un nouveau pot (il n'est pas question de rouler en échappement libre : code et réglage de carburation...) et nous voilà repartis...

Après les raids que vous avez réalisés sur des cyclomoteurs et surtout le dernier accompli sur un Strada Paloma, vous êtes très qualifié pour nous donner votre opinion sur le cyclomoteur sport et son influence sur la jeunesse.

NATURELLEMENT je crois à l'avenir du cyclo sport, d'autant plus que sa clientèle est une clientèle de jeunes. Et je crois que le cyclo sport est surtout intéressant dans la mesure où il peut apprendre aux jeunes à bien piloter... ce dont ils ont besoin.

C'est ainsi que je vois souvent des jeunes s'arrêter en cyclo devant mon magasin. En croyant faire de « l'épate », ils débrayent, appuient à mort sur le frein et, sur le sec, ils se mettent en travers. C'est une très mauvaise habitude qui peut un jour, sur sol mouillé, provoquer une chute... dont ils s'empresseront alors d'attribuer la responsabilité à... la tenue de route du cyclomoteur. Or c'est faux, les cyclos modernes « tiennent » fort bien la route. Ma dernière expérience le prouve : le trajet Paris-Londres aller et retour, 700 km, effectué sur une route mouillée. Jamais je ne me suis mis « en travers », tout en virant plus vite que les voitures suiveuses, tout en roulant toujours au maximum des possibilités de mon cyclo, tout en fonçant au plus vite dans les descentes. Et pourtant, j'ai 52 ans et je ne suis pas un acrobate !...

Autre chose aussi : je vois chaque jour des jeunes qui ont une mauvaise position sur leur machine. Ils sont placés tout à l'avant, faisant porter leur poids sur le milieu du cadre au lieu de s'asseoir en arrière, en position semi-allongée. Et lorsque je vois que le bout de leurs pieds, en ligne droite, touche presque le sol, je me demande comment ils peuvent virer ! L'avantage



...et la randonnée

commence



Un arrêt (rien de sérieux, bien sûr !...)



Et hop ! nous voilà repartis.

La pluie, maintenant, tombe à torrents ; jusqu'à Londres, elle ne cessera que pour faire place au crachin.

★

Il est 11 h 39 quand nous pénétrons sur la piste de l'aérodrome du Touquet.

Les formalités sont rapidement expédiées : le « Super-Strada » est chargé dans l'avion-cargo, de même qu'une des voitures suiveuses. 11 h 45 : l'avion décolle ; très sportifs, les pilotes de la « Silver-City » ont fait le « point fixe » juste avant que nous arrivions. Midi 12 minutes, heure française (11 h 12, heure anglaise et au soleil), nous atterrissons à Lydd. Et 10 minutes plus tard, après avoir refait le plein du réservoir, Georges reprend la route.

★

Un jeune confrère britannique, montant... une R.60 BMW, montre le chemin et guidera Monneret à travers Londres jusqu'à la gare Victoria.

Nous voilà donc sur les petites routes anglaises, assez étroites, sinueuses, mais au revêtement accrocheur malgré la pluie ou le crachin qui s'alternent jusqu'à l'arrivée.

13 h 19 : Maldstone. Monneret s'arrête car l'alimentation laisse à désirer. M. Robas — qui fera toujours preuve de diligence, et d'un doigté très sûr — démonte le carburateur, le nettoie, le remonte, le tout en moins de 5 minutes. Heureusement, d'ailleurs, que le carburateur est muni d'un filtre à air ; car, avec la pluie qui tombe, la route grasse et boueuse que nous avons souvent rencontrée en France, il est clair que nous nous serions arrêtés plus d'une fois avec un carburateur à pavillon d'air.

Une demi-heure plus tard, nouvel arrêt : le « Super-Strada » a perdu de nouveau

l'embout de son silencieux et ses chicanes. En vitesse (7 minutes), M. Robas remonte le silencieux et le remet en place. Mais nous avons tout le temps devant nous : nous sommes à 33 km du but, alors que l'arrivée du train venant de Paris n'a lieu que dans 2 heures.

★

La banlieue de Londres. La circulation

de la moto, c'est justement de pouvoir faire déplacer le centre de gravité, de pencher à droite et à gauche.

Donc, deux conseils : freiner en rétrogradant et avoir une bonne position sur le cyclo.

Nous sommes certains que nos lecteurs sauront profiter de ces conseils. Que pensez-vous maintenant du cyclomoteur en général, des progrès qu'il a réalisés ces dernières années, du confort qu'il procure à ses usagers ?

POUR les jeunes, on ne peut pas trouver mieux que le cyclo : prix d'achat peu élevé, consommation réduite, assurance moins chère !.. Et du point de vue de la solidité, le cyclomoteur moderne est vraiment extraordinaire : je tiens à dire que je n'ai eu aucun pépin sérieux au cours de mes raids bien qu'ayant toujours demandé le maximum à la mécanique. Pendant le Tour de France, j'ai monté le Mont Ventoux en première à 40 de moyenne, et j'étais à 10.700 t/m, 2.500 tours au-dessus du régime de puissance maximum, et cela pendant 30 minutes !.

Le confort ? Une précision d'abord : un jeune garçon qui a l'intention de courir en compétition un jour doit commencer par ne pas trop « rouspéter » contre le manque de confort. S'il veut courir, il doit savoir accepter de souffrir. Pour les autres, pour les « touristes », je crois que les constructeurs devraient s'intéresser davantage aux suspensions. Ils peuvent obtenir une aussi bonne tenue de route — et même meilleure — avec une suspension beaucoup plus souple, à l'avant et à l'arrière. Il y a certainement quelque chose à faire dans ce sens.

Mais pour les jeunes sportifs, je répète pourtant encore

qu'ils doivent savoir souffrir... s'ils ne veulent pas aller au-devant de surprises désagréables. Tourner à Montlhéry n'est pas facile, et, dernièrement, sur la Bultaco, qui avait de très bonnes suspensions « tourisme », j'ai beaucoup souffert : c'était bien plus dur que Paris-Londres !..

Mais il y a évidemment deux clientèles et lorsque je réclame des suspensions plus souples, c'est pour la clientèle qui se sert du cyclo pour un usage exclusivement utilitaire. Pour les autres, ils doivent comprendre qu'on ne peut pas avoir une position « compétition » et être bien à l'aise sur le cyclo !..

Oui, mais il est tout de même normal que l'utilisateur actuel demande à bénéficier au mieux de tous les perfectionnements de la technique moderne. Il y a, en effet, sans doute, peu de rapports entre les machines actuelles et celles que vous avez connues à vos débuts !

Ln'y a pas de comparaison ! Je vais vous donner un exemple : je ne me vois pas, moi, à 52 ans, piloter les 1.000 cc que je pilotais avant-guerre, sans suspension arrière, sans fourche télescopique... et qui roulaient à plus de 200 km à l'heure ! Je ne me vois pas pilotant mes Kœhler-Escoffier qui tournaient à Montlhéry à 180 km/h. ou celle avec laquelle j'ai battu le record de l'heure à 170 de moyenne.

Maintenant je peux faire une course de 170 km à Montlhéry, suivant mes possibilités actuelles, mais en poussant à fond dans les lignes droites, et finir en meilleur état que lorsque j'avais 25 ans et que je finissais un Grand Prix de Reims avec des ampoules aux mains, le menton ouvert malgré le tapis de mousse, et complètement moulu...



Le but est proche...

devient de plus en plus dense et cette conduite à gauche est vraiment dépay-sante. Et pour ne pas perdre Georges Monneret de vue, pour pouvoir accomplir sa tâche de commissaire jusqu'au bout, M. Grenier-Godard prend place sur le tand-sad de la BMW alors qu'avec la voiture nous suivons comme nous pou-vons, arrivant à la gare Victoria 10 mi-nutes après le 50 cc.

Les progrès réalisés sont fantastiques. C'est comme si l'on voulait comparer l'avion de Coste et Le Brix avec les « Jet » de maintenant !

Un cyclomoteur actuel mal suspendu, c'est-à-dire un cyclo mal réalisé, est bien plus confortable — malgré ses défauts — que la meilleure des machines de 1935.

Avant-guerre, le problème le plus dur était celui du shimmy de la roue avant. On pouvait évidemment serrer le frein de direction pour éviter ce shimmy dans les lignes droites, mais alors on ne pouvait pas virer car la direction était complètement bloquée. Eh bien, songez que, maintenant, il n'y a même plus de frein de direc-tion. Et au cours de mes raids en cyclo, je n'ai, à aucun moment, constaté du shimmy à l'avant !

Et si aujourd'hui quelqu'un vient me dire que sa ma-chine « ne tient pas la route », je lui réponds (quitte à passer pour un vieux radoteur) que la plus mauvaise des machines actuelles est une « splendeur » en compa-raison de la meilleure machine de 1935 !

Non, il faut reconnaître que trop souvent les reproches faits à une machine devraient être plutôt imputés au manque d'apprentissage. Une voiture, par exemple, se conduirait souvent bien mieux toute seule dans un virage que lorsqu'il y a un pilote au volant, pilote qui fait tout le contraire de ce qu'il faut faire.

Ceci nous amène à un problème très intéressant. De nombreux jeunes, poussés par le cyclo sport, vont maintenant venir à la compétition. Si vous aviez à vous occuper d'eux, à leur donner des conseils, que leur diriez-vous ?

ALORS oui, je répète aux jeunes qu'ils ne doivent pas se faire d'illusions. Pour devenir un champion il faut apprendre, savoir regarder, tirer les leçons de



M. Vuillerme, Monneret... et les « bobbies »

Donc, à 14 h 50 heure française — 13 h 50 à l'horloge de la gare — Georges Monneret est à Victoria Station. Il y a exactement 6 heures et 32 minutes qu'il a pris le départ à St-Ouen. Et il nous faudra attendre encore 1 heure 1/4 (en fait, 1 h 1/2, car le train, lui, eut 15 minutes de retard) avant que Dominique Chanel ne se présente sur le quai.

Georges Monneret a donc gagné son pari. Parti de St-Ouen à la même heure que partait Dominique Chanel de la gare du Nord, il arriva bien avant elle à la gare Victoria

« Vous êtes en retard, Mlle Chanel ! »

A LONDRES

Le samedi après-midi, dans un petit atelier où se pressaient clients et clientes venant chercher leur machine en réparation, il fut procédé à une rapide vérification du « Super-Strada », M. Robas travaillant sous l'œil vigilant de M. Grenier-Godard.

Nettoyage, bien sûr, car l'eau, la boue n'avaient épargné ni pilote, ni machine. Nettoyage du carburateur, nettoyage et lubrification de la chaîne, nettoyage des garnitures et du tambour du frein avant.

Déculassage (mais sans toucher au cylindre), pour éliminer le peu de calamine qui eut pu se déposer dans la culasse ou sur le piston.

Enfin, soudure au silencieux. En effet, que s'était-il passé par 2 fois sur la route avec ces silencieux d'origine italienne ? L'extrémité de ce silencieux, ainsi que toutes les chicanes, sont montées sur une longue tige dont l'extrémité antérieure filetée est serrée, à l'entrée du silencieux, par un simple boulon et une rondelle. Mais avec la dilatation du boulon échauffé par les gaz d'échappement, ce dernier se desserre... et le tout vous abandonne. Aussi, M. Robas prit-il la voie la plus directe : brasure du boulon... solution qui s'avéra des plus efficaces puisqu'il ne fut plus question du silencieux au retour.

l'expérience... et il ne faut pas s'emballer. Le champion de son quartier n'est pas le champion de la ville, ce dernier n'est pas le champion de son département, de son pays, d'Europe... ni du monde !.. Il ne faut pas se fier au seul jugement de ses proches, parents ou amis. Les juges... ce sont les autres concurrents.

Ce qui fait la force des Anglais, c'est qu'au TT, par exemple, il y a 80 partants dans une catégorie et 70 d'entre eux savent très bien qu'ils ne peuvent gagner. Mais ils courent tout de même. Ils prennent le départ de l'épreuve en sachant qu'ils luttent pour la trentième place ! Et combien de champions ont débuté ainsi.

Pour ma part, j'ai débuté à 17 ans et à 21 ans je me suis retrouvé dans les compétitions internationales. Je me suis aperçu alors que je ne connaissais rien ! J'ai dû tout apprendre à nouveau car tout ce que je faisais était mauvais.

Il faut donc que les jeunes viennent à la compétition en se disant, non pas qu'il vont « tout casser », mais qu'ils ont tout à apprendre. Autrement, ils connaîtront d'amères désillusions.

Des pilotes, passons maintenant à la compétition en elle-même. L'année prochaine nous allons sans doute voir l'organisation de nombreuses courses de vitesse pour 50 cc. Pensez-vous que ces courses puissent être assez intéressantes et spectaculaires pour attirer, puis retenir, le public ?

DES compétitions pour 50 cc ? Bien sûr, je suis d'accord, à condition que le circuit soit approprié. D'autant plus qu'il est très facile de faire un circuit peu dangereux avec des bottes de paille et qu'un petit circuit est beaucoup plus spectaculaire. Le vrai spectacle, c'est la bagarre entre 20 types à 100 à l'heure et



Prêt, pour la traversée
du retour !

LE RETOUR

Nous savions que nous étions attendus à St-Ouen, chez Lavalette, le lundi à 16 heures. La course avec le train avait déjà été faite ; rentrer en promenade touristique par des régions qui le sont peu et sous la pluie et le crachin n'enthousiasmait personne. Alors ? Alors on décida de confirmer la performance de l'aller, de mettre de nouveau moins de temps que n'en met le train...

★

Le départ est donc pris à 8 h 01, heure anglaise (donc 9 h 01, heure française), devant la gare Victoria. Georges est convoyé et guidé par deux voitures anglaises. Mais dès le premier embouteillage, notre voiture française est « larguée », perdue dans Londres : un des Anglais aurait quand même pu nous attendre !

Et « largué » est bien le mot, puisque nous arriverons à l'aérodrome de Lydd, distant de 112 km de notre point de départ, 15 à 20 minutes après Monneret qui nous attend avec impatience depuis 10 h 25.

Spectacle... courant

Embarquement en vitesse dans l'avion qui décolle à 10 h 56, atterrit 20 minutes plus tard. En 4 minutes, toutes les formalités sont accomplies, le 50 cc et la voiture suiveuse débarquée. Et à 11 h 20 — pardons, maintenant il est 12 h 20, puisque nous sommes en France — Monneret reprend la route.

★

Il fait toujours « triste », il crachine, il pleut par intermittence; le vent debout freine l'allure et les vitesses que nous chronométrons sur 1 kilomètre oscillent entre 59 et 64 km/h, un peu plus vite (67-68) sur la fin.

★

Et puis, tout à coup, vers 14 h 30, alors que 239 km ont été parcourus depuis notre départ de Londres, une perle à la bougie. Un kilomètre plus loin, nouvelle perle. Allons, c'est clair, il s'agit de la carburation. Le carbu est nettoyé en vitesse et la bougie de nouveau changée (4 mn pour le tout ; c'est qu'il faut faire vite : on nous attend dans 5 quarts d'heure et il reste 79 km à couvrir.)

Encore 100 m et c'est l'arrivée...

Georges va le plus vite qu'il peut, malgré le vent debout ; certains sont là, sur le bord de la route, à le saluer, qui ont entendu ou lu de la performance à la radio ou dans les journaux ; un gendarme parcourra 3-4 km pour le saluer.

Enfin, la rentrée dans la Seine ; deux motocyclistes de la P.P. ouvrent maintenant la voie, facilitant la tâche à Georges, mais surtout aux voitures suiveuses. C'est maintenant une course contre la montre : serons-nous au rendez-vous à l'heure ? Et ces feux rouges qui refusent de passer au vert !

Finalement, c'est l'arrivée chez Lavalette : il est 16 h 05... les invités n'auront attendu que 5 minutes !

★

Il y a 7 heures et 4 minutes que nous avons quitté la gare Victoria. 32 minutes de plus qu'à l'aller en raison du vent debout, en raison du retard de la voiture suiveuse. Mais, de toute façon, le temps de la « Flèche d'Or » est largement battu. Georges a confirmé sa performance de l'aller.

non pas la promenade d'un seul concurrent à 200 à l'heure.

Mais il va falloir faire très attention. Il ne faut pas tomber dans des erreurs qui peuvent être fatales au départ ; il ne faut pas prendre le risque de décourager les jeunes. En d'autres termes, il est nécessaire de créer des catégories immédiatement afin de ne pas voir en course des cyclos à 100.000 francs contre des cyclos compétitions à 200.000 francs et plus. D'autant plus que les usines vont s'intéresser (et s'intéressent déjà) à ces courses et vont sortir des cyclos d'un prix bien plus élevé encore. D'où, et malgré tout ce que j'ai dit avant — et qui reste vrai — sur le fait de l'inévitable apprentissage, possibilité de décourager les jeunes qui ne peuvent espérer que finir 6^e ou 7^e avec un cyclo valant 160.000 francs.

Je crois que le meilleur système — le seul valable — serait de créer des catégories suivant les prix de revient ou de vente des cyclomoteurs.

Votre idée est à retenir. Je crois d'ailleurs qu'elle avait été appliquée il y a quelques années en Belgique. Mais nous sommes loin de vos performances personnelles et vous pourriez peut-être terminer cette interview en nous parlant un peu de vous... et de vos raids.

JE sais très bien que quelques personnes mal intentionnées — ou se croyant compétentes et ne l'étant pas — pensent que mes performances sont très faciles à réaliser, qu'elles sont du « bluff ».

Est-ce qu'ils pensent que tous mes raids ont été contrôlés par la Fédération ? Ensuite que tous les raids ont été annoncés à l'avance : jamais je n'ai attendu de les avoir réalisés pour en parler.

J'ai dit : je pars tel jour, à telle heure, j'arrive tel jour, à telle heure. Pour le Tour de France, par exemple, tous les concessionnaires de la marque étaient alertés et savaient que je passerai à une heure déterminée. J'ai toujours respecté cet horaire.

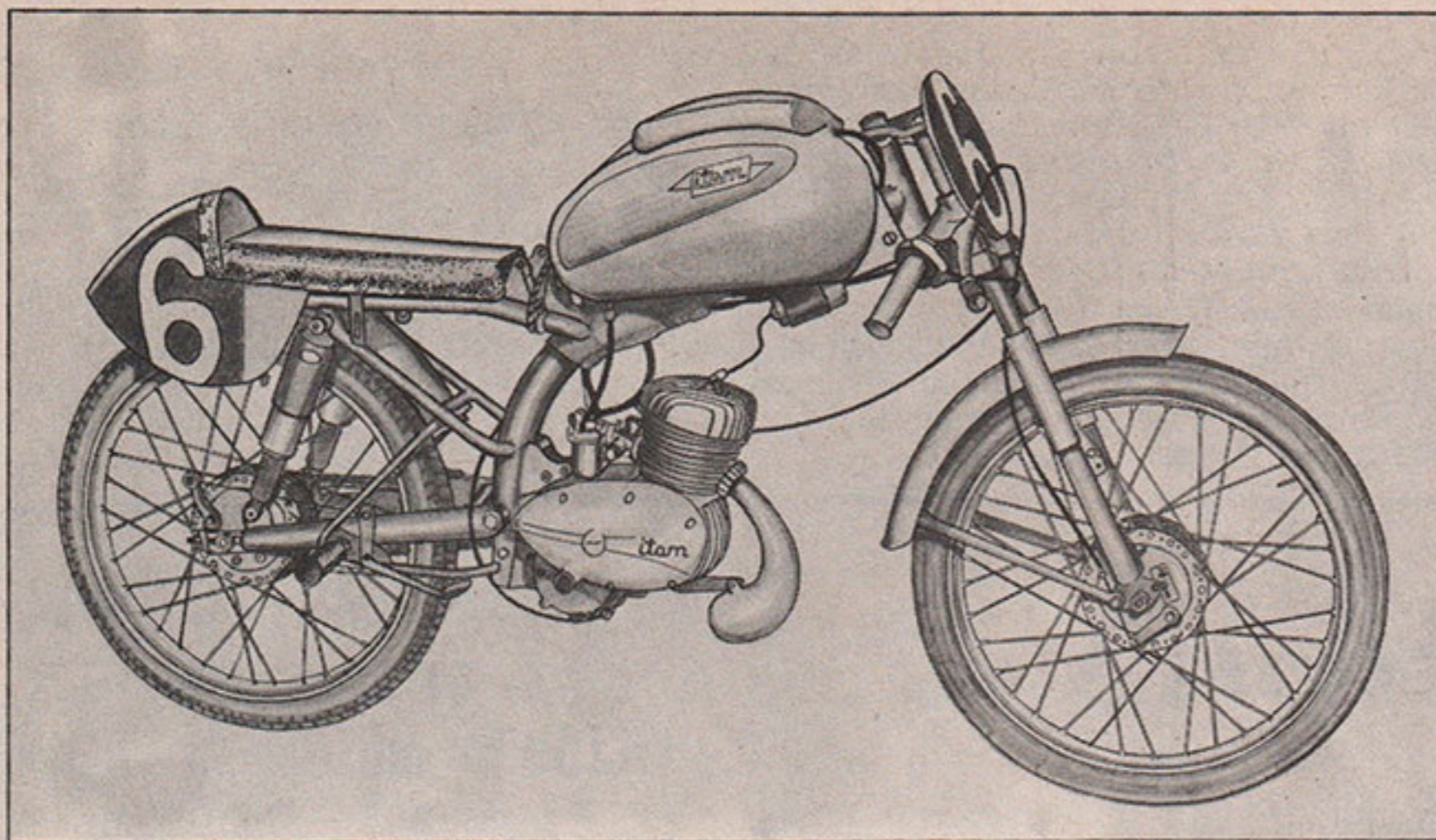
Et il ne faut pas oublier non plus tous les aléas possibles : la « casse », les chutes, etc... Pourtant, au cours de tous ces raids, dont les itinéraires étaient connus, les horaires annoncés, il ne fallait pas casser, pas tomber. J'avais l'entière responsabilité de la réussite, le prestige de la marque à défendre, mon prestige sportif personnel.

Malgré cela, je n'ai jamais été « tangent ». Certes on peut toujours réaliser un exploit, mais il est plus difficile de le renouveler souvent. Il faut des « réserves », physiques et mécaniques, qui ne sont pas un « don » mais le résultat d'un apprentissage difficile. Il y a une technique des raids.

Et cela, je tenais à le dire. Le fait que je réussisse chacune de mes entreprises ne prouve pas qu'elles soient faciles.

(Recueilli par B. N.)





POUR LES POSSESSEURS DE 50^{cc} ITOM "COMPETIZIONE"

Le premier paragraphe de cette notice précise d'abord les conditions pour lesquelles la garantie n'est plus appliquée : absence de lubrification, ignorance manifeste des recommandations du constructeur, etc...

★

Le deuxième paragraphe nous apprend que le moteur Compétition, avec la culasse donnant le taux de compression le plus élevé nécessite l'utilisation d'un carburant à haut indice d'octane : 100. Première difficulté pour nous autres, Français, dont le « super » ne titre que 91-93 d'indice d'octane. Cette difficulté n'est cependant pas grave et les Itom s'accommodent fort bien du « super » français. Mais, surtout, n'utilisez pas l'essence « ordinaire ».

La notice donne ensuite les proportions du mélange à faire :

5 litres de super, soit 3.700 g. ;
500 g. de Mobiloil type A, SAE 30 ;
50 g. de Castrol « New Racing », SAE 40 ;
10 g. de Bardahl pour faciliter le mélange.

Evidemment, ceci ressemble fort à une recette de cuisine (au goût certainement bizarre), aussi, pour simplifier les choses, traduisons-la en pourcentages, d'abord en poids. Nous obtenons alors, pour 100 d'essence, 13,5 % de Mobiloil, 1,35 % de Castrol, 0,27 % de Bardahl. En volume, toujours pour 100 % d'essence, nous obtenons 10,5 à 11,5 % de Mobiloil, 1 % de Castrol et 0,2 à 0,25 % (soit 2 à 2,5 cmc par litre d'essence) de Bardahl.

Voici ce que l'usine recommande. Pour notre part, lors de l'essai de cette machine (*Scooter et Cyclomoto* n° 96), nous avons utilisé un mélange formé de super et de 6 % de Motul « Century ». Et nous avons eu toute satisfaction.

Enfin, le mélange doit être très soigneusement fait dans un récipient séparé avant d'être versé dans le réservoir. Si la machine reste arrêtée

un certain temps, la secouer afin de reformer le mélange.

★

La bougie recommandée doit être d'un indice thermique de 260-280.

★

Le 4^e paragraphe a inquiété certains propriétaires de cette machine à cause du passage suivant : « le modèle compétition, quand il est équipé de la culasse normale et du silencieux, ne doit jamais tourner à plein régime, car le silencieux cause des retours de mélange au carburateur, ce qui a pour conséquence un échauffement et une surcharge du moteur. Après rodage, et avec le mégaphone, le boisseau peut être ouvert au maximum ».

Est-ce à dire qu'avec un « Compétizione » muni de son silencieux on ne pourra JAMAIS ouvrir en grand ? Non. Mais ici, nous abordons un autre problème, qui est celui de la conduite. Il est certainement possible de rouler, malgré le silencieux, à plein régime. Mais, autant que possible, il faut éviter de rester longtemps à plein régime et, surtout, à pleine charge. C'est-à-dire que l'on peut faire « tourner » le moteur, mais sans ouvrir les gaz en grand.

★

Le moteur compétition doit être décalaminé tous les 500 miles (800 km).

★

Lorsque le moteur compétition est livré, il a déjà été réglé en usine et on ne peut pas espérer gagner grand chose en le modifiant. Si l'on peut utiliser un carburant de 120-130 d'indice d'octane, on a intérêt à augmenter le taux de compression en diminuant le plus possible l'espace compris entre le sommet du piston (au P.M.H.) et la culasse. Mais ceci ne donnerait, avec le carburant généralement autorisé en compétition (identique à celui du commerce), que des résultats négatifs (détonation prématurée, etc...).

Les lumières du cylindre sont aux dimensions maxima et ne peuvent être agrandies.

PLUSIEURS de nos lecteurs, qui ont fait récemment l'acquisition d'un 50 cmc Itom « Compétizione » nous ont demandé de les aider à traduire la notice — rédigée en anglais — livrée avec leur machine. Pensant que cette petite traduction pourra intéresser d'autres « itomistes » parmi nos lecteurs, nous la publions dans nos colonnes.

S'assurer que le piston est correctement monté par rapport à la bielle. Ceci peut être vérifié ainsi : le cylindre démonté, inspecter les bords du piston, au-dessus du segment de feu. La coloration doit être uniforme. Si elle ne l'était pas et que, malgré plusieurs vérifications, une partie du piston reste, toujours au même endroit, brillante au lieu d'être colorée, il sera nécessaire de rectifier la bielle.

★

Les segments doivent être complètement libres dans les gorges du piston et leur jeu à la coupe doit être de 0,0079" à 0,0098" (0,20 à 0,25 mm).

★

Le calage de l'avance à l'allumage est donné par une distance de 34 à 35 mm mesurés à l'extérieur de la couronne du volant. Avant ce réglage, vérifier que l'écartement des vis platinées soit de 0,0158" à 0,0177", soit 0,40 à 0,45 mm.

★

Avant chaque course, il sera bon de polir soigneusement culasse, calotte de piston et lumières (décalaminées au préalable). La bougie devra être sablée ou être en parfaite condition.

★

Pour diminuer au maximum les frottements internes de la boîte il est bon de démonter l'ensemble des pignons du pédalier-kick-starter, ainsi que son axe. Il faut alors augmenter le niveau d'huile dans le carter d'embranchement afin de maintenir le niveau d'huile à son niveau normal. Il est également souhaitable d'utiliser, pour la boîte, une huile plus fluide et d'y ajouter un peu de Bardahl.

★

Pour obtenir le rendement optimum, il faut évidemment une carburation parfaitement réglée. Comme ceci dépend de l'altitude, de la pression atmosphérique et de toutes les conditions locales, il n'est pas possible ici de donner d'autres conseils que celui-ci : munissez-vous d'un chronomètre, de différents gicleurs et aiguilles et faites des essais méthodiques sur une base mesurée.

On peut obtenir d'intéressants résultats en essayant divers systèmes d'échappement ou en essayant divers diamètres pour la sortie du mégaphone.

Tous ces conseils doivent vous permettre d'obtenir les meilleurs résultats. La partie cycle doit être en parfait état général et il faut porter une attention spéciale aux roues, freins, câbles, etc... Il est recommandé

d'alléger l'ensemble au maximum et de le munir d'un carénage. Les pneus doivent être de faible section et gonflés à une forte pression.

Enfin, une recommandation : avant de vous lancer dans la compétition, il faut que vous ayez votre machine bien en main. Car elle est très légère, surtout par rapport à sa vitesse et il faut toujours prendre un certain nombre de précautions, particulièrement en virages.

Nous espérons que ces quelques conseils satisfiront tous les possesseurs de cette machine que nous souhaitons voir, l'année prochaine, au départ de nombreuses épreuves françaises.

C. C.

informations ...

GRACE A CITROEN, LES EXPORTATIONS YUGOSLAVES VONT CROITRE

La marque yougoslave Tomos, qui construit sous licence les productions Puch, commence à intensifier ses exportations : ainsi, durant le 1er semestre 1960, 3.000 cyclomoteurs de la marque ont été livrés en Suède. De 1961 à 1963, d'après les plans prévus, ce seront 28.500 cyclomoteurs qui seront exportés en Scandinavie, au Benelux, au Vietnam et au Cambodge, alors qu'en collaboration avec une firme hindoue, une usine de montage sera réalisée aux Indes.

Mais on attend beaucoup des liens qui viennent d'être établis entre Citroën et Tomos qui a pris la licence de fabrication des 2 CV. Comme paiement des pièces livrées en Yougoslavie, Citroën toucherait le prix des exportations Tomos (tout ou partie).

Tomos prévoit, pour 1961, la construction de 45.000 motos et cyclomoteurs, chiffre qui devra atteindre les 100.000 en 1963. 40 % de ces chiffres sont prévus pour l'exportation. La grosse difficulté réside dans le problème de devises, car la production de Tomos dépend en grande partie de livraisons de pièces et matières premières provenant de l'ouest européen. (d'après Radmarkt)

UN MOTEUR WANKEL, EN POLOGNE, EQUIPERAIT LES CYCLOMOTEURS ?

D'après notre confrère « Radmarkt », l'ingénieur polonais Stanislaw Gorski aurait réalisé un prototype de moteur à piston « rotatif », genre Wankel, et fonctionnant sur le cycle 4 temps. Ce moteur aurait une

cylindrée de 12 cm³, avec refroidissement par eau et lubrification par mélange. Il développerait une puissance de 1,5 CV à 10.000 t/m. Ce moteur pèse 1,2 kg, son diamètre est de 78 mm, sa longueur hors-tout de 100 mm et l'épaisseur de ses parois 24 mm.

Les projets du constructeur portent maintenant sur un nouveau moteur, toujours du type à pistons rotatifs, mais cette fois de 25 cm³ de cylindrée et fonctionnant en 2 temps. Ce moteur est prévu pour équiper des cyclomoteurs.

LA SUISSE ACCROIT SES IMPORTATIONS DE SCOOTERS ET DE CYCLOMOTEURS

Les importations suisses de motocycles de tous types ont augmenté de 24 % durant le 1er semestre 1960 par rapport à la même période de l'année 1959.

L'accroissement le plus important (30,5 %) est enregistré dans le domaine du cyclomoteur (16.700 unités contre 12.800) qui représente 62,8 % du total des importations (59,8 % pour les 6 premiers mois de 1959). Et Kreidler, pour sa part, fournit 22 % de ces cyclomoteurs importés.

Pour les scooters, l'accroissement est de 17,5 % (8.700 contre 7.400). Ces scooters représentent 32,7 % des importations du 1er semestre de cette année, contre 34,6 % pour la même période de 1959.

DAVANTAGE DE CYCLOS EN ALLEMAGNE OCCIDENTALE

En date du 1er juillet 1960, on dénombrait, en Allemagne Occidentale, 2.193.000 cyclomoteurs en circulation, soit, en 1 an, une augmentation de 5 %.

DERNIÈRE HEURE SPORTIVE VICTOIRE MOTOM A CANNES

Dès le départ, les Italiens firent le trou, magnifiquement servis par leurs Motom d'usine à culbuteurs. Seuls G. Chapelle et son frère sur des cyclos espagnols Ducson pouvaient leur donner une réplique valable. Au départ d'ailleurs G. Chapelle était en seconde position. Les Itom, Benelli, Alpino, etc... ne purent absolument pas disputer la victoire à la forte équipe transalpine. Signalons que, vu le nombre d'engagements, les essais désignèrent les 12 finalistes.

Classement. — 1. Pessina (Motom) en 20' 52" 1/5 (soit environ 69 km/h de moyenne); 2. Domenicali (Motom) en 21' 29"; 3. Pernigotti (Motom) en 21' 38" 1/5; 4. Mariga (Motom) à 1 tour; 5. Chauderlot (Itom) à 1 tour; 6. Christa (Motom) à 1 tour; 7. Fenoglio (Benelli) à 1 tour; 8. R. Ciffreo (Itom) à 2 tours.

(de notre correspondant
Jacky Bœuf)

DU NOUVEAU
CHEZ JUDENNE !

La famille Judenne vient de s'enrichir d'un nouvel élément, futur motociste probablement : le petit Eric. C'est avec joie que nous apprenons cette naissance et nous adressons aux heureux parents (sans oublier le sympathique grand-père) toutes les félicitations de notre rédaction et de nos lecteurs.

DYNAMIC SPORT

Nous apprenons, en dernière heure, que DYNAMIC SPORT, est agent officiel Peugeot et que dès maintenant on peut trouver dans le magasin du 149, rue Montmartre, toute la gamme des cyclomoteurs Peugeot.

SCOOTER — ET — CYCLOMOTO

PARUTION MENSUELLE

ABONNEMENTS

France (un an) : 7 NF (700 F)
Etranger (un an) : 11 NF (1.100 F)

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

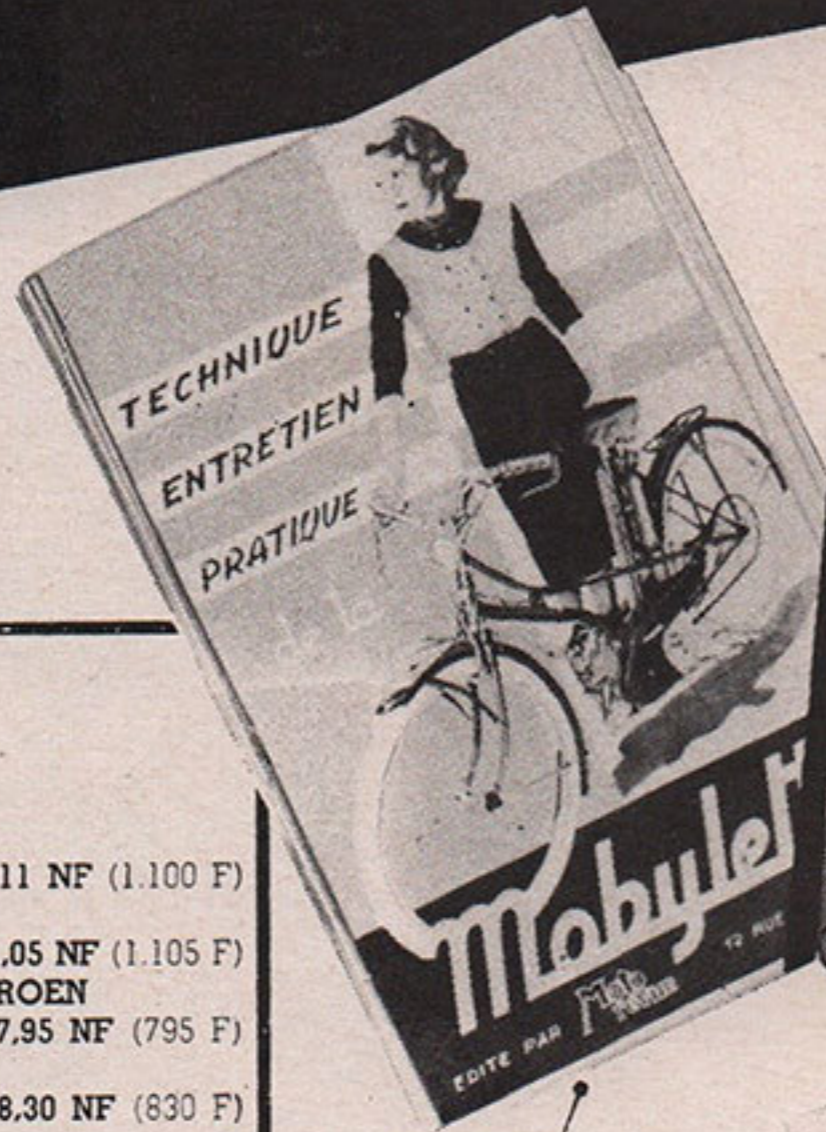
REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, rue de Cléry - PARIS (2°) — Tél. : GUT. 73-34

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI

Prix : 8,90 NF (890 F)
Par poste : 11,05 NF (1.105 F)



NOUS ÉDITIONS AUSSI :

LA DAUPHINE
Prix : 9,95 NF (995 F). Par poste : 11 NF (1.100 F)
4 CV RENAULT
Prix : 9,50 NF (950 F). Par poste : 11,05 NF (1.105 F)
TRACTION AVANT CITROEN
Prix : 6,85 NF (685 F). Par poste : 7,95 NF (795 F)
L'ARONDE
Prix : 7,20 NF (720 F). Par poste : 8,30 NF (830 F)
2 CV CITROEN
Prix : 7 NF (700 F). Par poste : 8,15 NF (815 F)
LA DYNA PANHARD
Prix : 8,75 NF (875 F). Par poste : 9,80 NF (980 F)
MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 4,10 NF (410 F). Par poste : 5,20 NF (520 F)
MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 5,30 NF (530 F). Par poste : 6,40 NF (640 F)
PEUGEOT P. 55, 56, 155, 156 et 176
Prix : 5,50 NF (550 F). Par poste : 6,60 NF (660 F)
GNOME-RHONE
Type R 1, R 2, R 3, R 4, R 4C.
Prix : 5,35 NF (530 F). Par poste : 6,55 NF (655 F)
VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 5,20 NF (520 F). Par poste : 6,30 NF (630 F)
L'ART DE CONDUIRE
(Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 4,95 NF (495 F). Par poste : 6,05 NF (605 F)

Prix : 4,80 NF (480 F)
Par poste : 5,90 NF (590 F)

Prix : 6,05 NF (605 F)
Par poste : 7,25 NF (725 F)

Prix : 5,70 NF (570 F)
Par poste : 6,85 NF (685 F)

TABLEAUX MURAUX

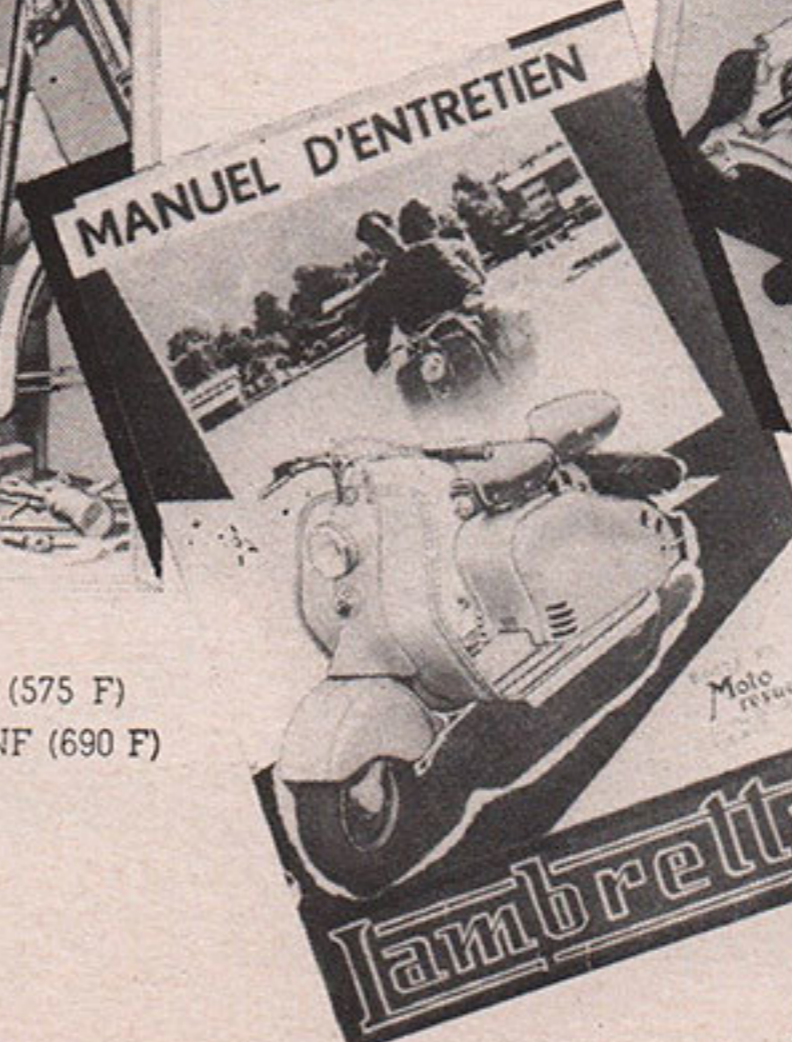
Planches murales 60 x 100 cm : pour envoi par poste des tableaux muraux, ajouter 1 NF (100 F). Pour deux tableaux : 1,20 NF (120 F) et 0,30 NF (30 F) par tableau supplémentaire.
Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 NF (450 F)
Moteur Terrot 500 R-G-S-T : 5 NF (500 F).
Moteur 4 CV Renault : 3 NF (300 F).
Moteur 125 Terrot ETD : 5 NF (500 F).
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 5 NF (500 F).
Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 NF (450 F).

CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE :
0,60 NF (60 F). Franco : 1,10 NF (110 F)
RELIURES :
3,50 NF (350 F). Par poste : 5 NF (500 F)

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



Prix : 5,75 NF (575 F)
Par poste : 6,90 NF (690 F)



Prix : 5,60 NF (560 F)
Par poste : 6,75 NF (675 F)

Prix : 5,65 NF (565 F)
Par poste : 6,85 NF (685 F)

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).



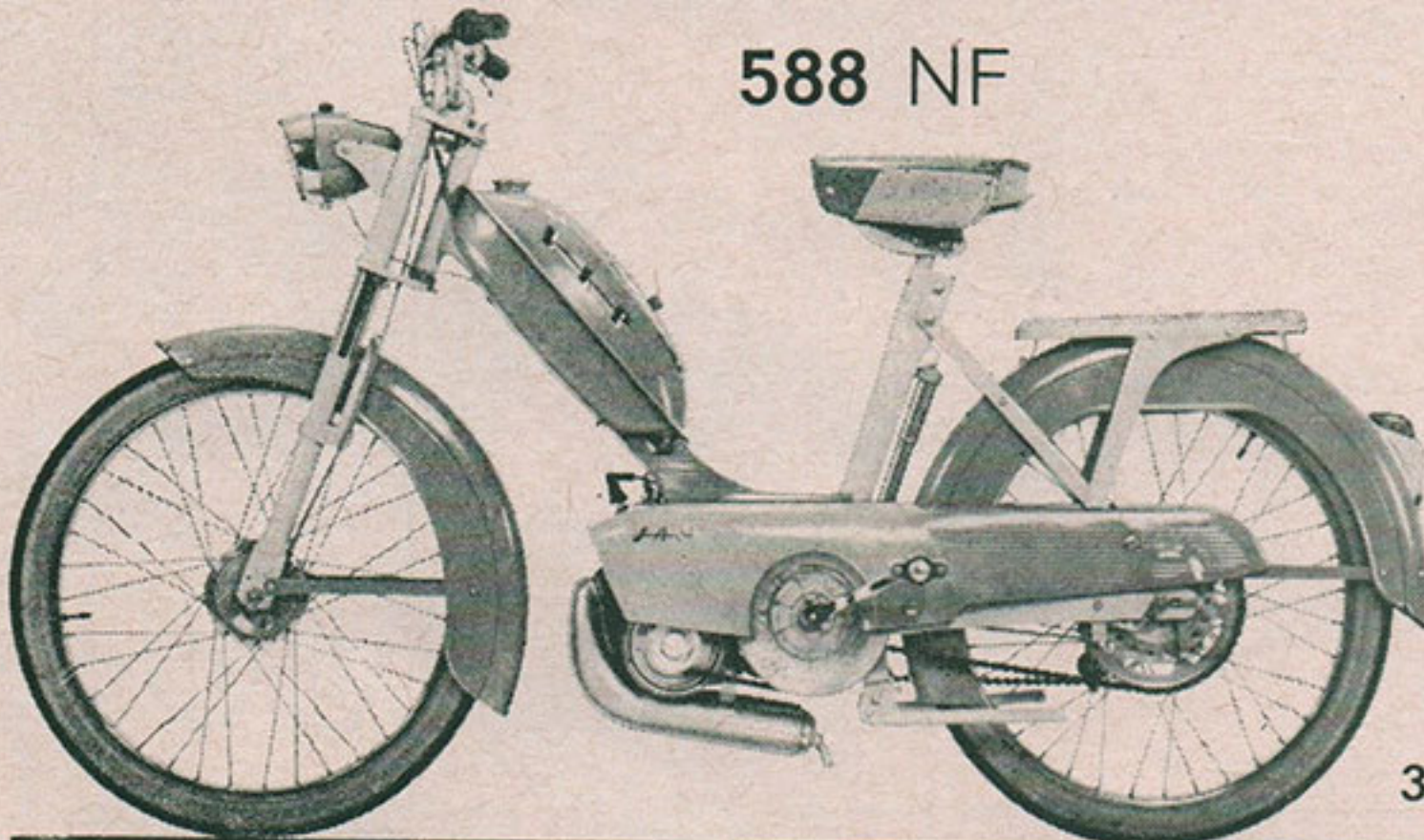
VAP GOELAND	613	649 NF
VAP MOUETTE	M 10	579 NF
VAP TRITON	T 10	729 NF
VAP NEPTUNE	CF 2	549 NF
VAP SIRENE	CF 1	449 NF
VAP DAUPHIN	511	739 NF
VAP SQUALE	513	899 NF



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