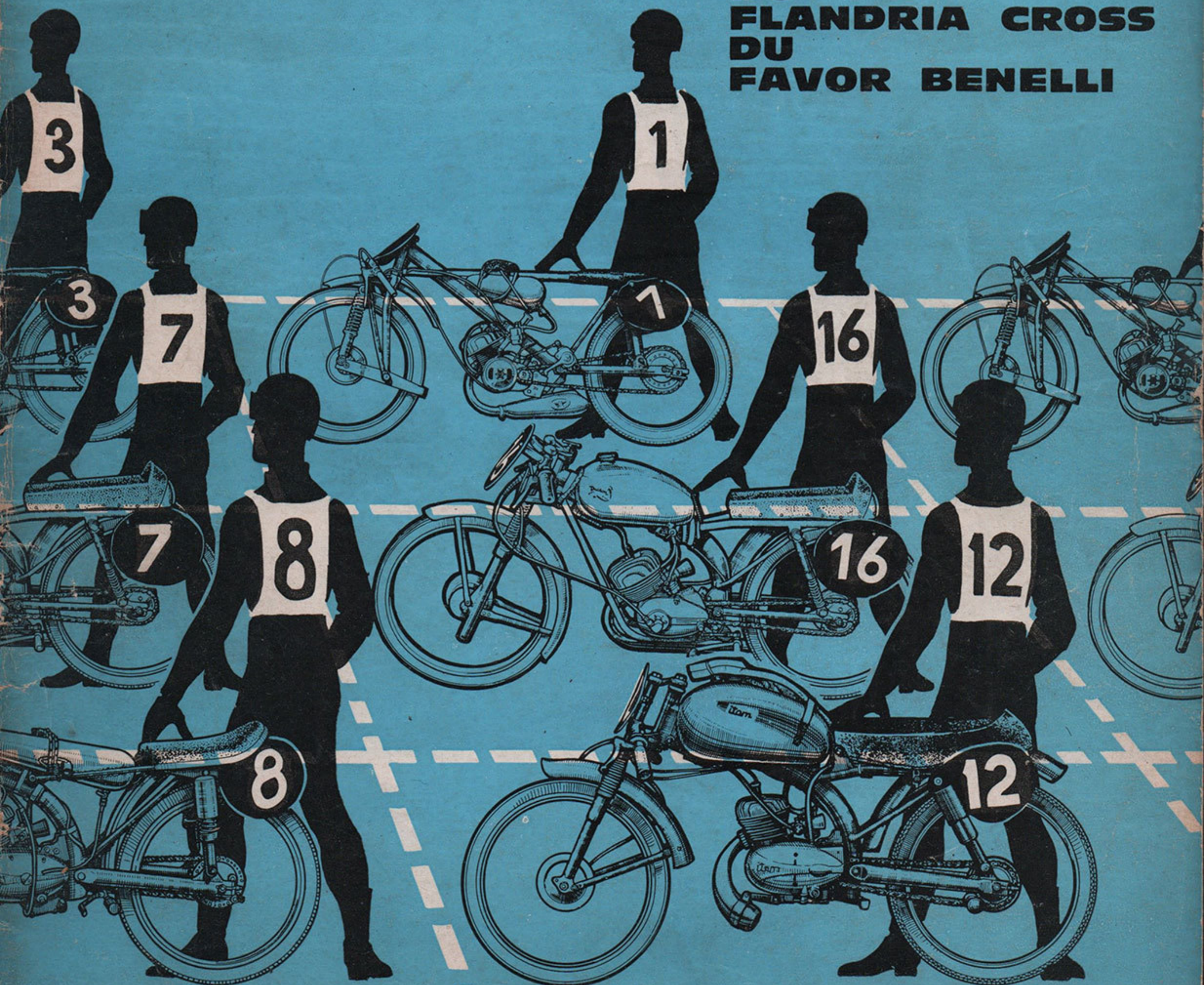


SCOOTER ET CYCLOMOTO

JUILLET 1961
10^e ANNÉE N° 109
LE NUMÉRO :
I NF

**TECHNIQUE
ET SPORT**

**ESSAIS
DU
FLANDRIA CROSS
DU
FAVOR BENELLI**



1^{er} PRIX DE MÉCANIQUE



LE
VADE-MECUM
DU MOTOCYCLISTE

**c'est
une
véritable
ENCYCLOPÉDIE**

370 PAGES - PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS

GRACE A CE LIVRE, LA MOTO, LE SCOOTER, LE CYCLOMOTEUR, N'AURONT PLUS DE SECRET POUR VOUS.

C'EST LE MANUEL TECHNIQUE ET PRATIQUE INDISPENSABLE A L'USAGER ET AU REPARATEUR.

POUR REpondre A LA DEMANDE DE QUELQUES CONSTRUCTEURS ET AGENTS, ET A TITRE DE PROPAGANDE POUR AIDER TOUS NOS JEUNES LECTEURS, NOUS CONSENTONS UN RABAIS DE 25 %.

C'EST DONC 6,68 NF -- PORT : 0,75 NF QUE VOUS LE PAIEREZ AU LIEU DE 8,90 NF

PAIEMENT A NOTRE C.C.P. :
« MOTO-REVUE », 297-37. PARIS

Paloma



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

SUPER STRADA

3 cv - 3 vit.

Seigneur des monts et des plaines, pur sang magnifique

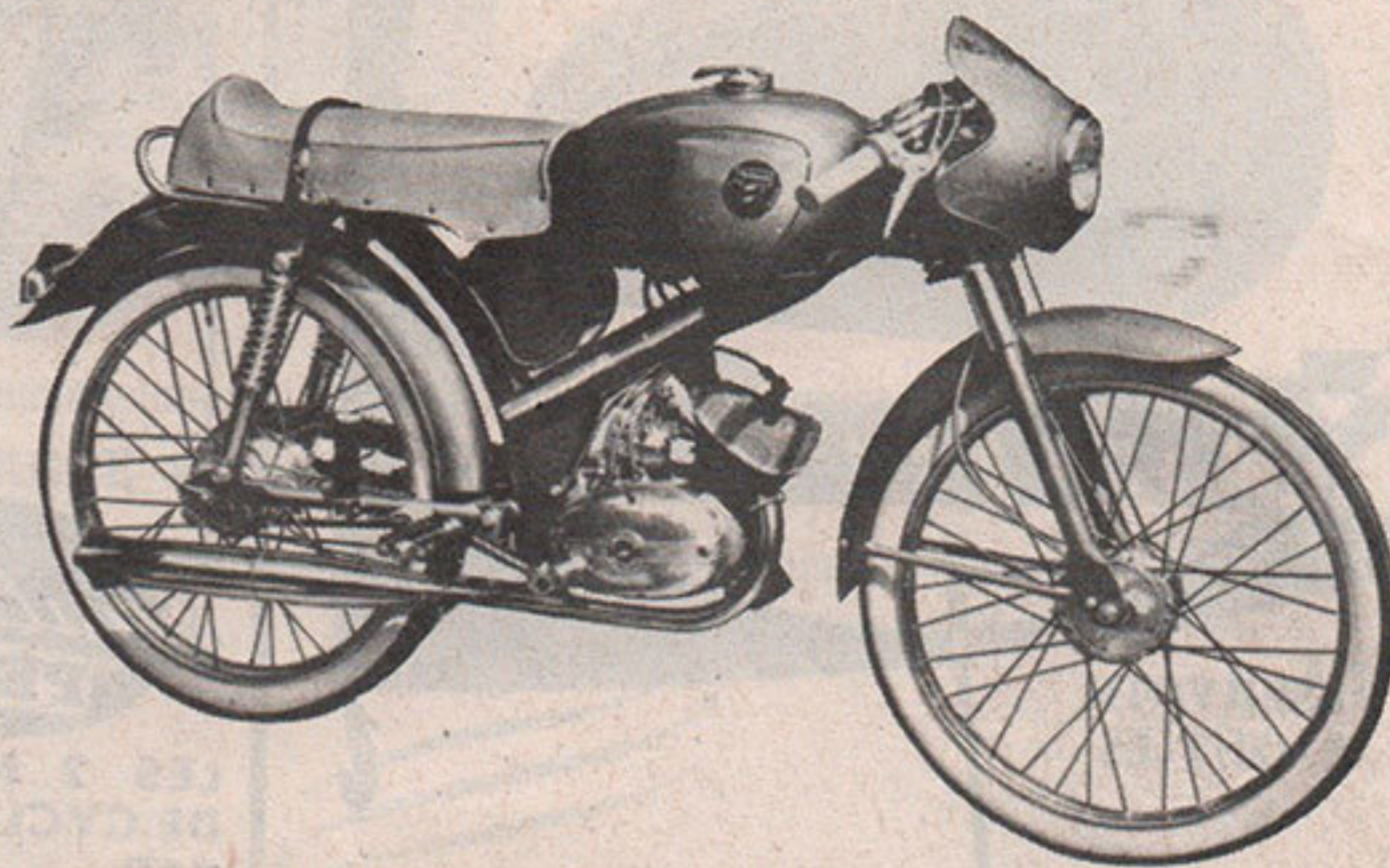
Puissant... Râblé... Fidèle...

Voici plein de fougue

SUPER STRADA

... la route joyeuse

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



SPORTS !...



SUPER FLASH

3 cv 75 - 3 vit.

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

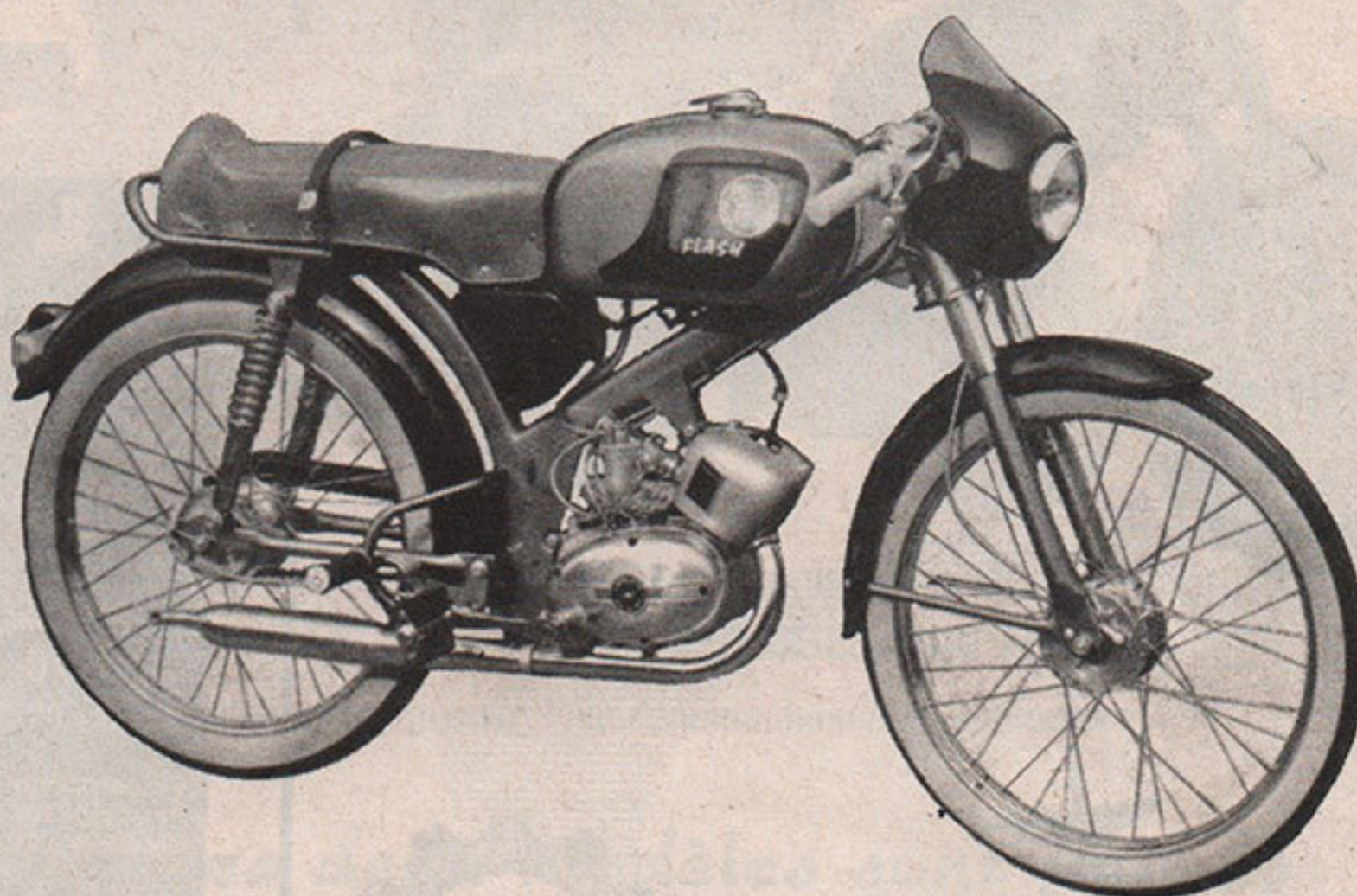
Ardent... Vigoureux... Imbattable...

Voici ivre de liberté

SUPER FLASH

... vacances merveilleuses

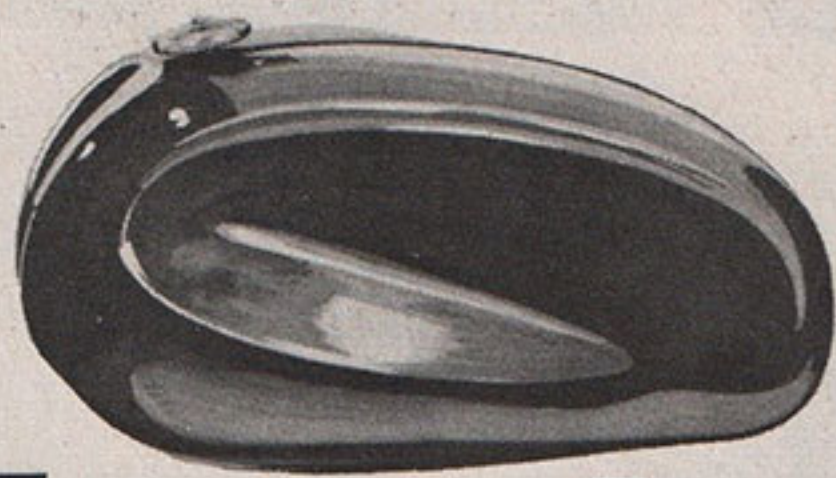
Moteur LAVALETTE-MORINI F. - 3 vit. - 3 cv 75 - 50 cc - Freins AV et AR tambours gros corps - Cde du frein AR par pédale - Suspension AV et AR - Pare-brise - Compteur de vitesse - Avertisseur électrique - Pneu AR 23 x 2,25 renforcé et une seule chaîne de transmission.



"Nouvelle Vague" 61

En 5 minutes!

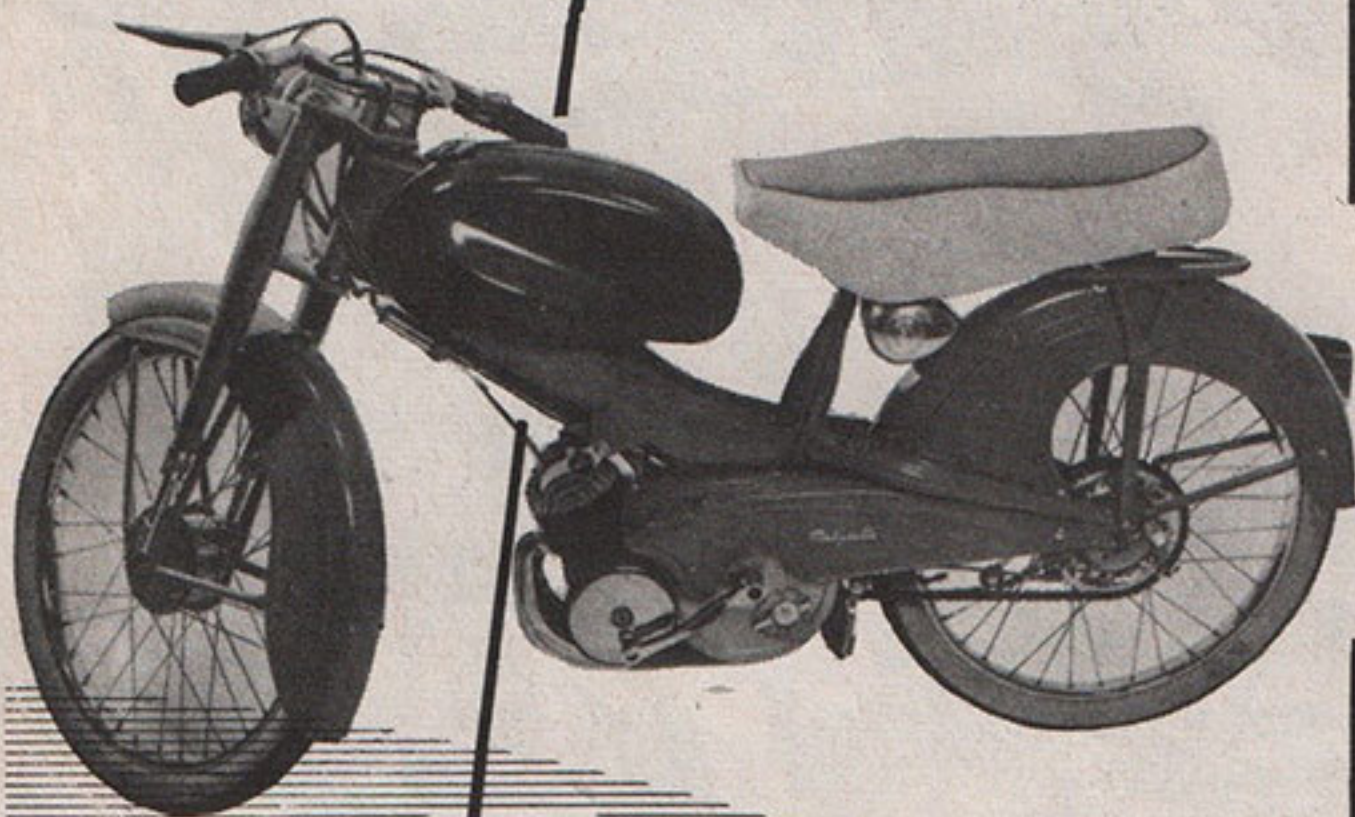
CET ENJOLIVEUR



Stromboli

FAUX RÉSERVOIR
BOITE A OUTILS

donnera la ligne **SPORT**
à votre
Mobylette



Demandez-le
à votre mécanicien
habituel



itom

TOUJOURS
LE
MEILLEUR
ET LE
PROUVE
A
MONTLHERY

1^{er}
SERRE (Trophées)
MARQUIS (Premiers Pas)

Giulietta
PERIPOLI

2^{ème}

LES 2 MEILLEURES MARQUES
DE CYCLOMOTEURS IMPORTÉES
PAR...

Pierre
Bonnet

78, av. du G1 Leclerc
BILLANCOURT
Tél. MOL. 60-99

PERFORMANCES REALISEES AVEC BOUGIES BOSCH

- LA DEVEZE -

Agences 41 Marques Neuves
1.000 Cyclos, Scooters, Motos
Français et tous les Etrangers
Crédit Cyclo avec livraison immédiate
Crédit 6 à 18 mois neuf et occasion

ACHAT COMPTANT

Echange : Toute reprise en 1er Versement

100 Scooters d'occasions garanties - Station Vespa, Lambretta, Cyclo,
Moto - Tolerie, peinture, devis, etc... - Toutes pièces détachées,
accessoires, casques, etc...

Expédition et Livraison Emballage gratuit Gare PARIS
170, Avenue de Clichy — PARIS (17^e)

MAR. 09-79

Métro : Porte Clichy

Prenons tous carnets d'achats

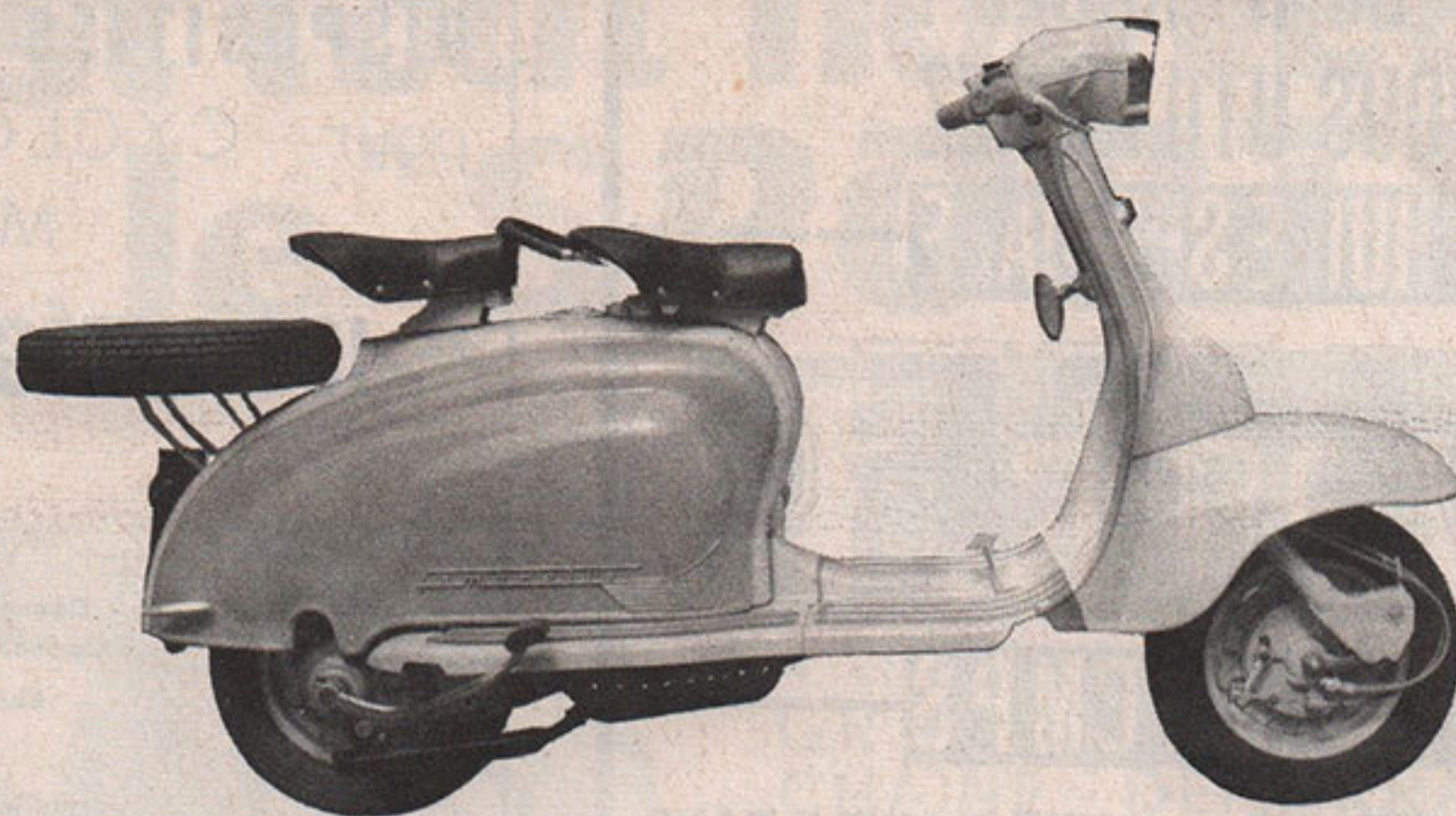
Vespa, Rumi, Manurhin, Lambretta, Paloma, Peugeot, Terrot-Skipper,
Peripoli-Giuletta, Capriole, Alpino, Milano, Puch, Jawa, NSU, Vap,
Flandria, Itom, Zundapp, BSA, Ariel, Triumph, Royal-Enfield, etc...

ASSURANCE A CREDIT

CYCLE AVEC 20 NF — MOTO-SCOOTER AVEC 50 NF

Lambretta

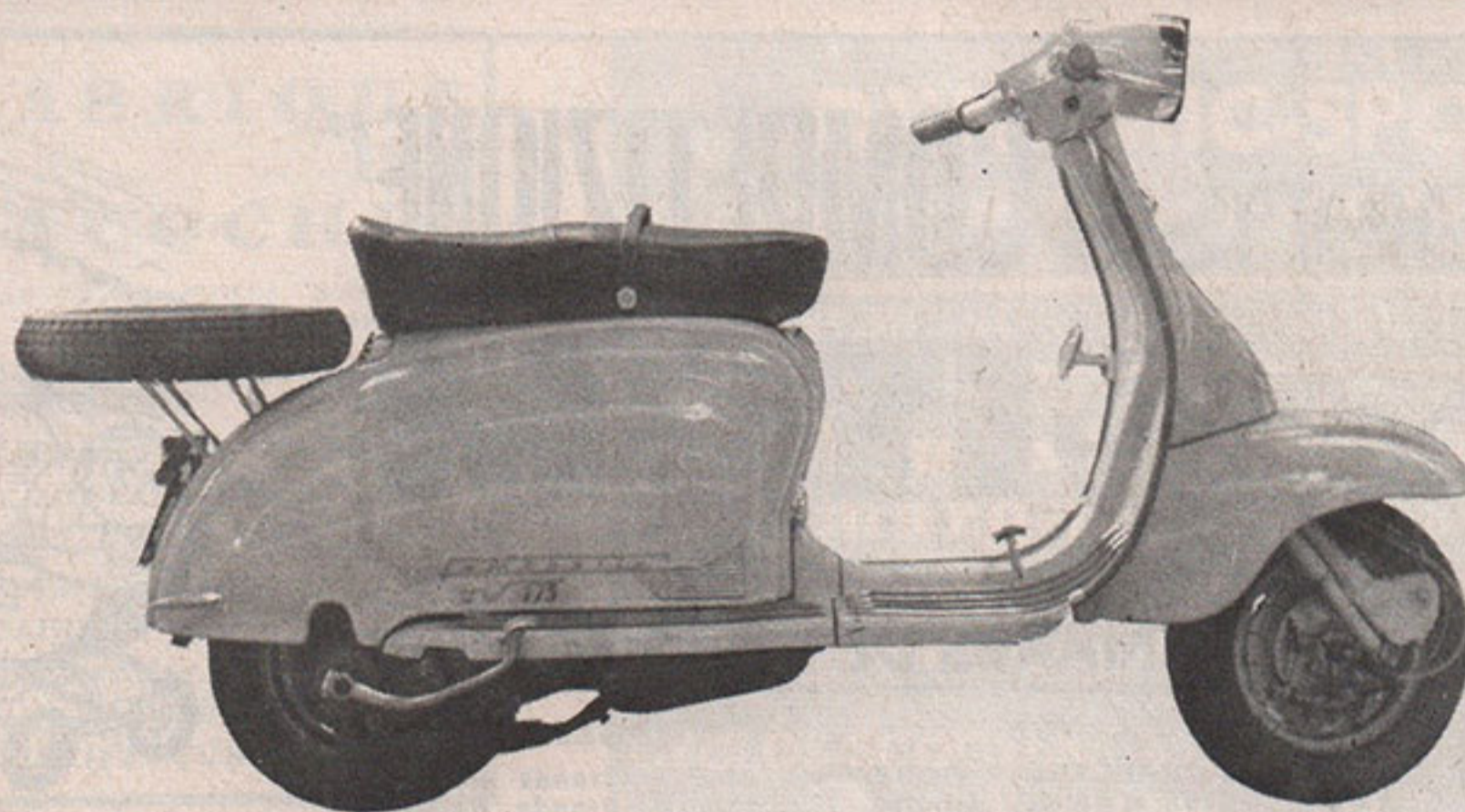
LAMBRETТА 125/LI deuxième série



.....
PUISSANCE REELLE : 5,2 CV - VITESSE : 76 km/h
.....



LAMBRETТА 175/TV deuxième série



.....
PUISSANCE REELLE : 8,6 CV - VITESSE : 104 km/h
.....

*... et ces deux modèles sont fournis
avec la roue de secours!..*

Lambretta - Soc. An. Française de Distribution

37, rue Octave-Mirbeau - PARIS-XVII^e

Tél. : GAL. 63-40

RIEN DE COMPARABLE !
DEMAIN VOUS UTILISEREZ

L'HUILE SPECIALE

OLTEC

DEUX TEMPS

3% SEULEMENT DANS
LE CARBURANT

NOS RÉFÉRENCES
Karting, hors-bord, compétition

COLTEC
SYNTHÈSE ET
LUBRIFICATION

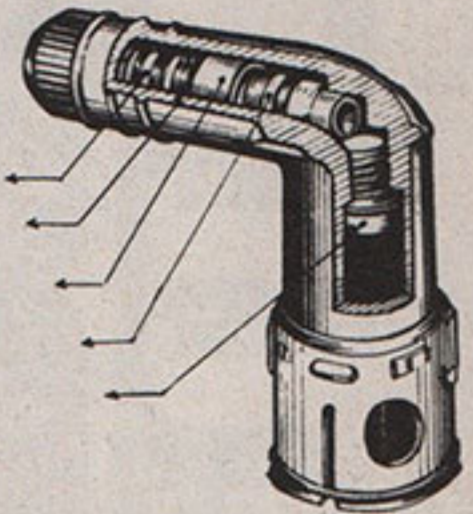
18, RUE DE BERRI
PARIS 8^e - ELY. 36-69

DISPOSITIFS ANTI-PARASITES
pour CYCLOS - SCOOTERS
MOTOS

“ ISO-INTÉGRAL 2 ROUES ”

DESCRIPTION :

Eléments Filtrants AB
Compound anti-Corona
Capacité annulaire
Contact B
Douille laiton. Clip acier



Le Modèle le plus efficace qui
conserve au moteur toutes ses performances et
améliore l'allumage.

Etudié et conçu par des Techniciens de l'Electro-
nique. Montage simple et rapide.

S^{té} N^{elle} E^{ts} J. M. VERNHES

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF

131 BD PÉREIRE - PARIS 17^e - CARNOT 48 20

qui pense **“COMPETIZIONE”**
pense **ITOM**

LE PLUS BEAU PALMARES DE L'ANNEE 1960

BELGIQUE

Mouscron
1er cat. Juniors.
1er cat. Seniors.
Ertvelde
1er cat. Juniors.
Ciplet
1er cat. Juniors.
1er cat. Seniors.
Prix international des
Flandres.
1er cat. Seniors.
24 heures de Warsage.
1er cat. 50 cmc.

FRANCE

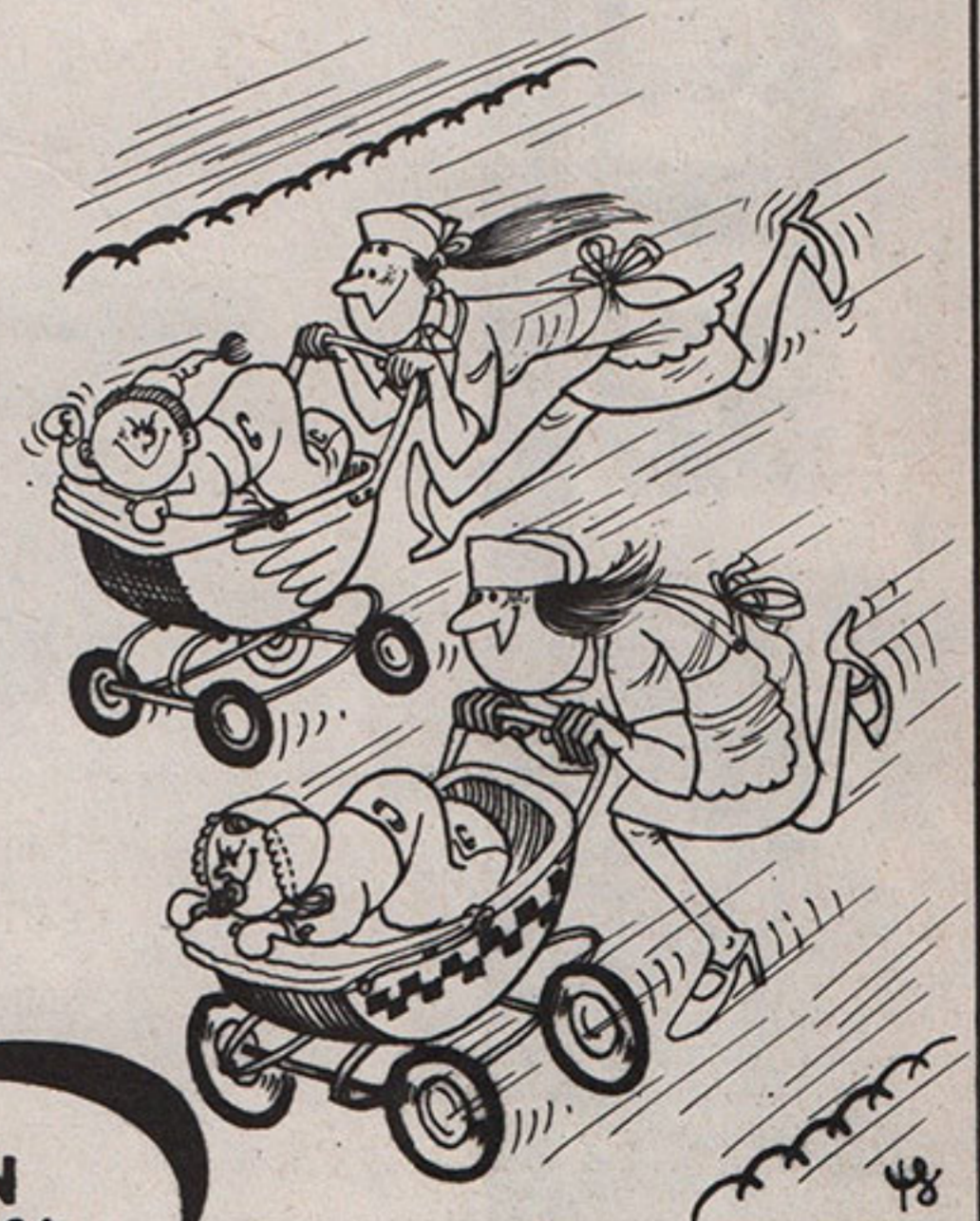
1er CHAUDERLOT-ROBY
Cran d'Escalles (course
de côte) 50 cmc.
Grendelbruch (course de
côte) 125 course.
Montlhéry 60 cmc.
Avignon 50 cmc.

ITALIE

1er à Frascati Tuscolo.
1er à Velletri Pratone.
1er à Ariccia Madonna
Del Tufo.
1er à Colleferro Segni.
1er à San Cesareo Monte-
compatri.

ANGLETERRE

1er à Brands Hatch.
1er à Brands Hatch.
1er au 250 miles de
Snetterton.
1er à Crystal Palace
1er à Silverstone
1er à Silverstone



FABRICATION
100%
ITALIENNE

IMPORTATEUR...

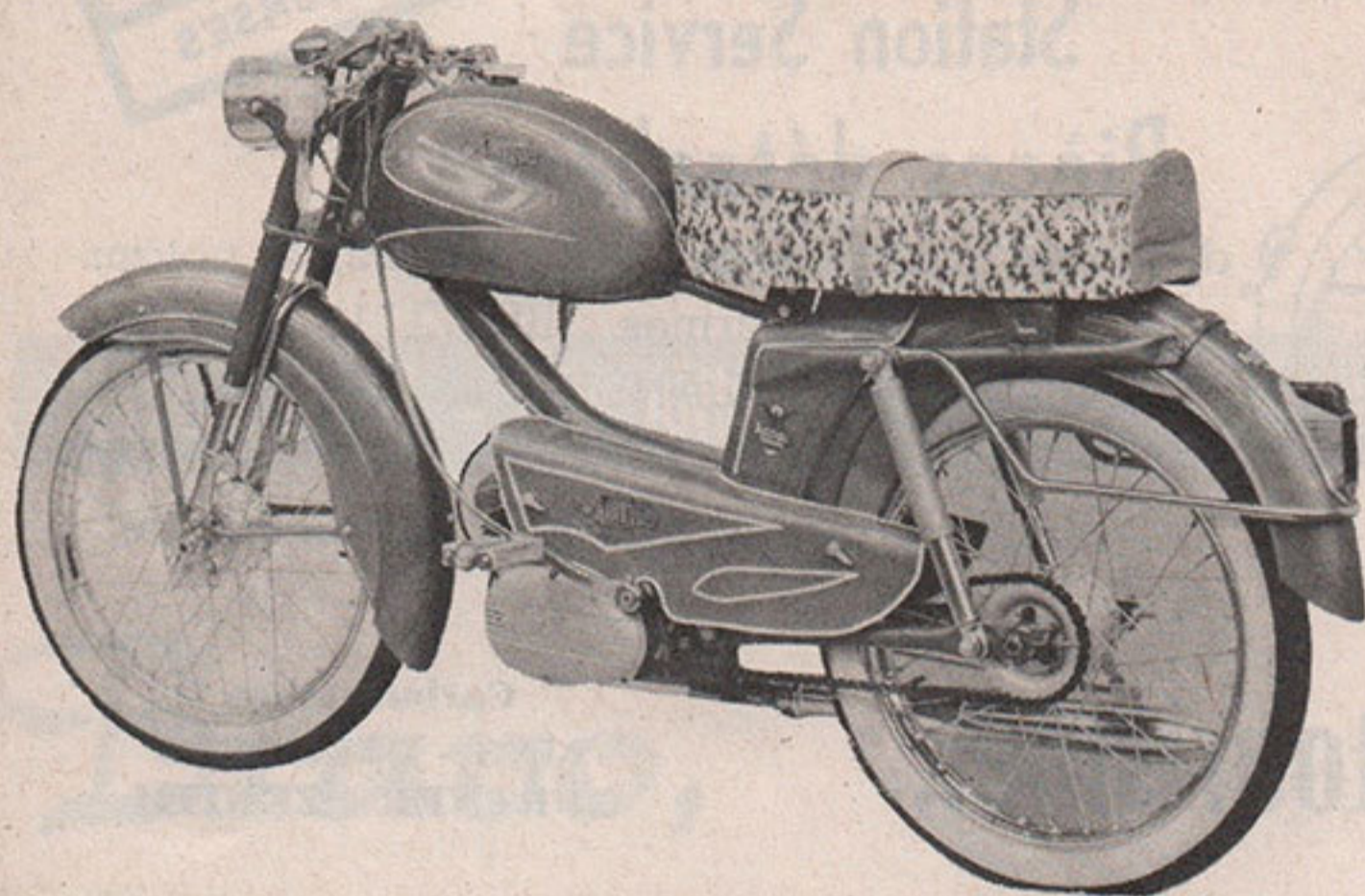
Pierre
Bonnet

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

IMPORTE
AUSSI LA
FAMEUSE...

Capriolo
125 ACT

Il est tout nouveau ! le "SPORTIF"



flandria

4 VITESSES - 950 NF+TL - SELLE
GRAND CONFORT - UNE
CHAINE - DEMARRAGE PAR
KICK SANS MISE SUR
BEQUILLE - PNEUS BICOLORES
MOTEUR 3 CV - GARANTI 1 an

FLANDRIA

la gamme la plus complète des cyclomoteurs
sur le marché.

le cyclomoteur réellement conçu pour deux
personnes. Grimpe des côtes de 24 %. Pas de
permis de conduire. Assurance d'un cyclomoteur
normal. Consommation réduite. Entretien
économique.

Sté française des Ets A. CLAEYS-FLANDRIA route de Deulémont
WARNETON (Nord)-Tél. : 22 à Deulémont



modèle déposé

FABRIQUE DE SACOCHEs

pour vélos, motos, scooters,
en cuir double tannage
GARANTI IMPERMEABLE
FERMETURE ETANCHE
PLUS DE 50 MODELES
DISPONIBLES !...
ET SUR MESURE

Spécialité de sacoches pour campeurs - Vente au détail
PRIX IMBATTABLES

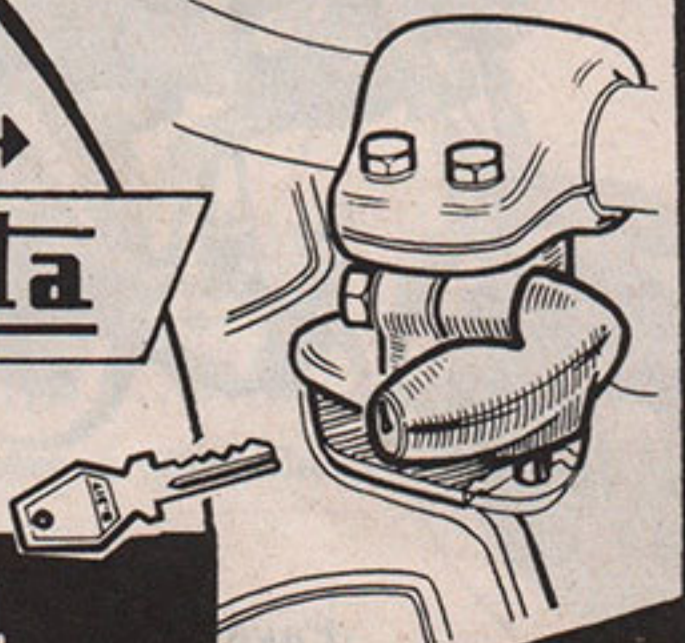
BABIN SELLIER 13 bis Av. Parmentier - PARIS 11^{ème}
Tél. : ROQ. 54-35
EXPOSITION PERMANENTE - TARIFS SUR DEMANDE

Les
scooters →

Lambretta

sont équipés
en série de

L'ANTIVOL NEIMAN



DYNAMIC-SPORT

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

LA MAISON DU SCOOTER et DU CYLOMOTEUR

Toutes les meilleures marques exposées

SCOOTERS 125 cmc :

RUMI - LAMBRETTA - VESPA

CYCLOS-SCOOTERS 49 cmc :

FLANDRIA - PUCH

CYCLOMOTEURS 49 cmc :

PERIPOLI-GIULIETTA - ITOM - PALOMA - N.S.U.
- PEUGEOT - VIVI - FLANDRIA - PUCH - MOTOM
VELOSOLEX

et OCCASIONS RECENTES :

LAMBRETTA, VESPA, RUMI, et motos françaises et
étrangères toutes marques. Egalement quelques cyclo-
moteurs tourisme et sport.

GARANTIE TOTALE 3 MOIS
(pièces et main-d'œuvre gratuites, peinture et moteur neufs)

CREDIT : 20 % comptant, solde de 4 à 18 mois.

EXPEDITIONS EN PROVINCE

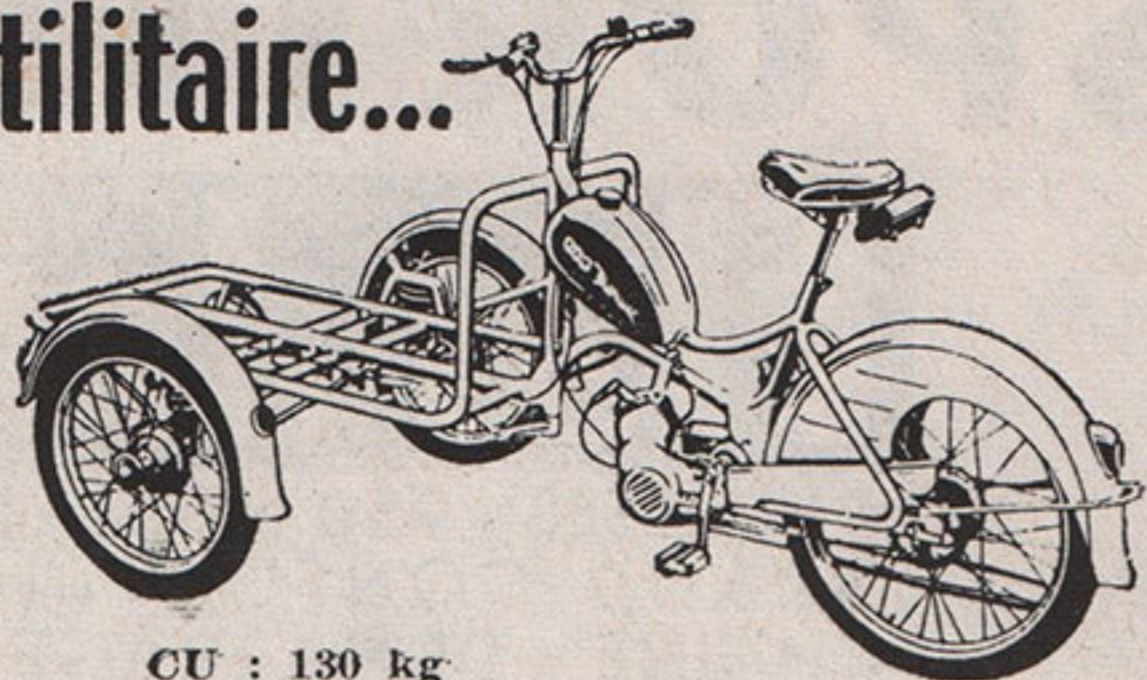
REPARATIONS et PEINTURE - TTES PIECES DETACHEES

Achat et reprise ferme de tous DEUX ROUES

(Liste des occasions et renseignements contre 3 timbres)

De
l'utilitaire...

Moteur SACHS 49 cmc
3 vitesses



CU : 130 kg
et : 200 kg

Vente - Réparations
Mise au point
Station Service
Pièces détachées



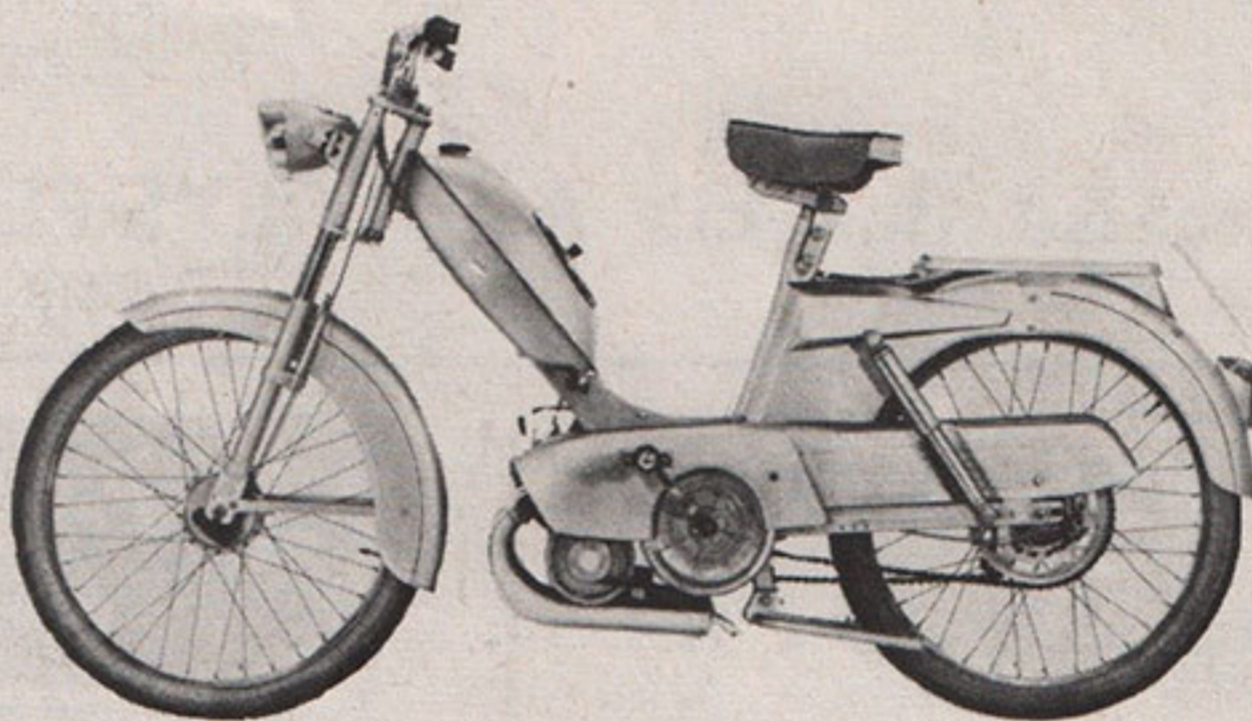
de toutes marques de cyclomoteurs, et notamment des célèbres firmes : BENELLI — FAVOR — CAZENAVE — FLANDRIA — MESSERSCHMITT — MOSQUITO 511 — N.S.U. — PALOMA — VAP, et autres marques sur demande

et des Moteurs

ALTER — BENELLI — COMET
— CUCCILOLO — DEMM —
HIMO — J.L.O. — JUNIOR —
LAVALETTE — MORINI —
MOSQUITO — MOTOBLOC
— MYSTER — NSU
— SACHS — VAP
— POULAIN — VLT
— YDRAL, etc...

...au tourisme...

Carburateurs
BING - DELL'ORTO
GURTNER - ZENITH



Toutes
pièces
d'allumage
et volants
complets

GOELAND - VAP 61
1 modèle parmi 100 autres
MOTEUR FLOTTANT

Magasins ouverts au mois d'août

Documentation générale contre 1 NF

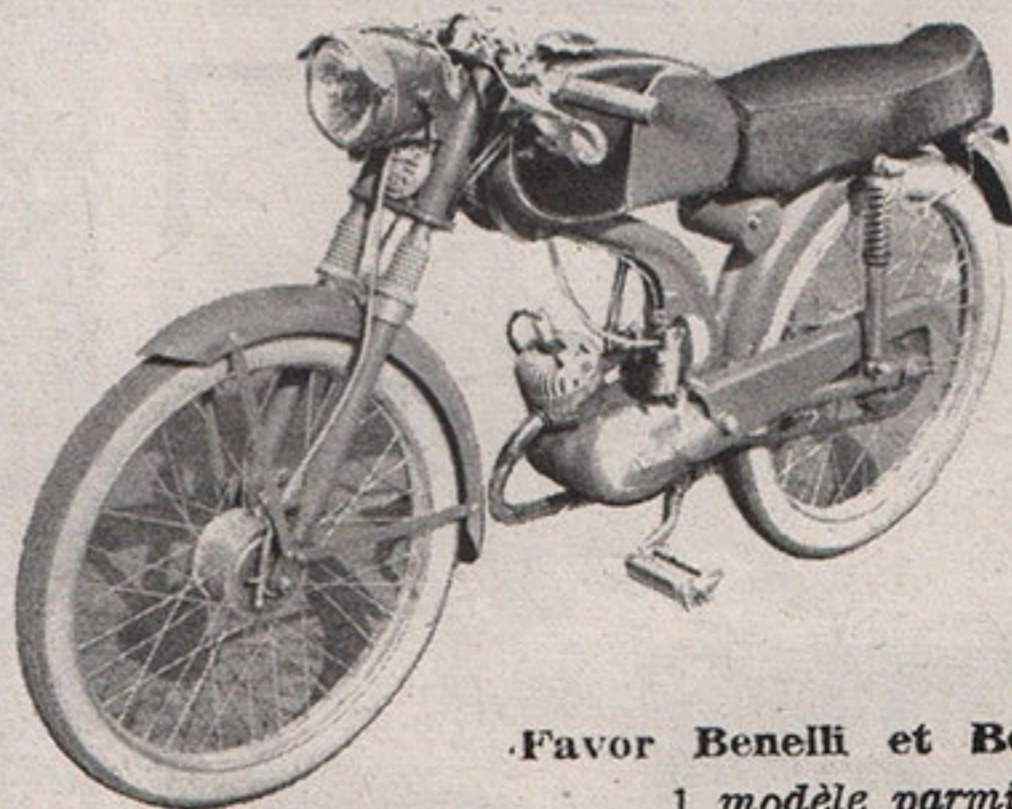
UN RENSEIGNEMENT NE COÛTE RIEN.

Maison fondée en 1901.



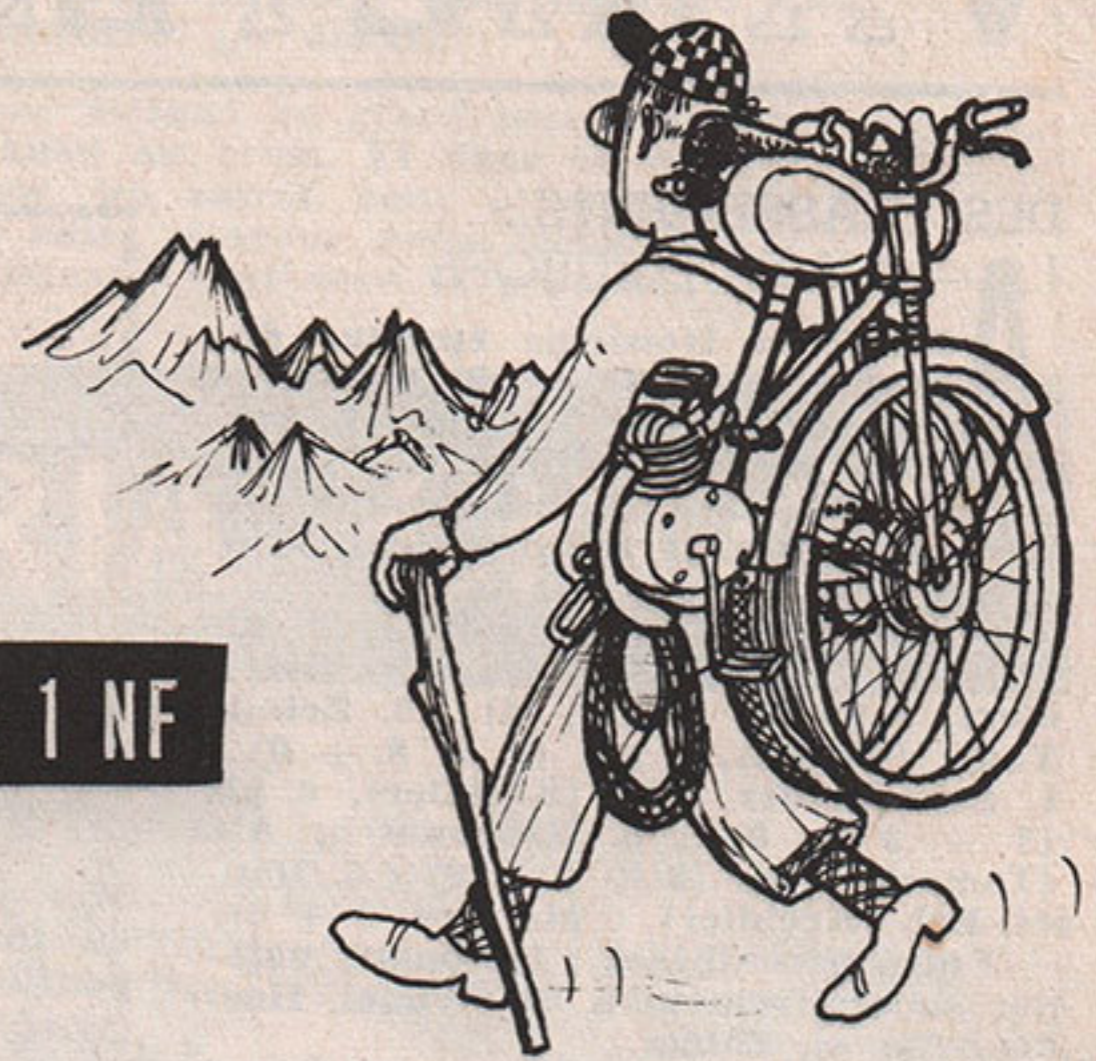
25, Av. Parmentier
PARIS - XI^e

...et au sport



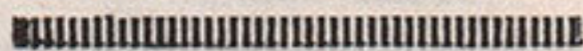
Favor Benelli et Benelli d'origine
1 modèle parmi 100 autres

SCOOTER ET CYCLOMOTO



JUILLET 1961 - 10^e ANNEE - N° 109 - CE NUMERO : 1 NF

Bravo, mais...



	Pages
NOS ESSAIS :	
Flandria Cross	213
Favor-Benelli	229
TECHNIQUE :	
Itom S.S. dans votre atelier	221
SPORT :	
Variétés sportives	212
Technique au Parc	218
Premier Pas et Trophées à Montlhéry	237
NOS RUBRIQUES :	
En Toute Franchise	241

Il y a incontestablement quelque chose de changé à la F.F.M. C'est ainsi qu'il ne nous aura pas fallu attendre très longtemps pour avoir une réponse à notre dernier éditorial concernant la formule du Championnat de France pour les 50 cmc. Et, qui plus est, cette réponse est favorable à notre thèse !

Nous ne voulons en tirer aucune gloire, d'autant plus que nos propositions ne faisaient que refléter la logique d'une situation donnée. Mais il n'en reste pas moins que cette décision prise rapidement témoigne d'une efficacité, de la diriger. Et ceci est tout à l'honneur de réelle volonté de contrôler le sport motocycliste avec nos dirigeants « renouvelés » !

Cependant, et sans que cela n'enlève rien à ce que nous venons d'écrire, nous sommes en désaccord sur un point avec la Fédération : le nombre d'épreuves retenues pour le classement final du Championnat. Etablir ce classement sur les trois meilleurs résultats seulement alors qu'en fin d'année les 50 cmc auront disputé une dizaine d'épreuves, nous paraît injuste. Nous continuons à penser que la solution la plus équitable est celle utilisée pour les Championnats du Monde : classement établi en tenant compte des meilleurs résultats sur la moitié, plus une, des épreuves disputées.

Que, devant l'incertitude qui régnait au début de saison au sujet des compétitions de vitesse pour 50 cmc, on ait voulu imposer une limite « inférieure » (trois) au nombre des épreuves, voilà qui était logique. Que cette limite « inférieure » devienne maintenant une limite « supérieure », voilà qui n'a plus aucun sens.

Et Serre, déjà trois fois vainqueur cette saison, n'a plus qu'à attendre en paix la fin de l'année pour être sacré Champion à moins que Fenoglio ne gagne à Avignon et à Cannes. Mais entre-temps Serre aura sans doute gagné les Coupes Eugène-Mauve à Montlhéry !...

VARIETES = SPORTIVES

DES CLASSEMENTS...

1. — COUPE D'EUROPE

APRES la troisième épreuve disputée à Zolder (Belgique) et remportée par l'Allemand Ansheidt sur Kreidler officiel (les Tomos n'étaient pas là), le classement provisoire de la Coupe d'Europe des 50 cc se présente comme suit :

1. Ansheidt, All. (Kreidler), 22 pts (8 + 6 + 8) ; 2. Gedlich, All. (Kreidler), 9 pts (4 + 1 + 4) ; 3. Zelnik, Youg. (Tomos), 8 pts (0 + 8 + 0) ; 4. Scheidhauer, All. (Kreidler), 6 pts (3 + 3 + 0) ; 5. Rosenbusch, All. (Tomos), 6 pts (6 + 0 + 0) ; 6. Hanset, Bel. (Kreidler), 6 pts (0 + 0 + 6).

(Entre parenthèses : les points obtenus successivement à St-Wendel, Hockenheim et Zolder.)

Notons que deux Français figurent dans ce classement : Marquis avec 2 points (St-Wendel) et Chauderlot avec 1 point (Zolder).

Ajoutons que deux épreuves sont prévues en Espagne pour cette Coupe d'Europe : le 8 octobre à Madrid et le 15 octobre à Saragosse.

2. — CHAMPIONNAT DE FRANCE

APRES les Trophées disputés à Montlhéry, soit 4 épreuves, le classement provisoire du Championnat de France des 50 cmc est le suivant :

1. Serre (Itom), 24 pts ; 2. Ciffreo (Itom) 11 pts ; 3. Marquis (Itom - Motom), 9 pts ; 4. Fenoglio (Motom), 8 pts ; 5. Chauderlot (Itom), 8 pts ; 6. Landereau (Motom) et Audemar (Motom), 6 pts ; 7. Guy Couvreur (Paloma), 5 pts ; 8. Pensera (Motom) et Dayan (Peripoli), 4 pts ; 9. Raymond Couvreur (Paloma), 4 pts ; 10. Chapelle (Ducson), 3 pts ; 11. Brulbault (Itom), 2 pts ; 12. Gaillard (Benelli) 1 pt.

Prochaine épreuve : les Coupes Eugène-Mauve le 9 juillet à Montlhéry.

AVIGNON, LE 3 SEPTEMBRE

C'est le 3 septembre prochain que se déroulera le circuit d'Avignon classé, cette année, circuit international. Une épreuve est réservée aux 50 cmc course, épreuve dont le classement comptera pour le Championnat de France.

Renseignements : M.C. d'Avignon et du Vaucluse, Grand Bar Saint-Ruf - Avignon.

les jeunes nous écrivent...

Pas de course dans ma région !

Amon tour je vous écris au sujet des courses de 50 cm3 en formule sport. Je suis d'accord avec M. Garcia pour la licence à 16 ans. Moi j'ai 18 ans et je désire courir en formule sport avec un BB 2 SP gonflé mais je n'ai pas encore ma licence. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'elle ne servirait à rien : il n'y a pas de courses pour les 50 cm3 (les autres cylindrées non plus d'ailleurs !) dans les environs de Nantes. Il n'y a même pas de club pour les 50 cm3 à Nantes ! Telle est la situation actuelle. J'espère qu'elle s'améliorera, mais quand ?

R. Girard, St-Sébastien-les-Nantes.

Licence à 16 ans et machines « sport »

JE suis très impressionné par l'exposé intitulé « Licences aux moins de 18 ans » paru dans la tribune libre du numéro daté du 27 mai.

Il me semble que l'auteur touche réellement le fonds du problème de la non-participation des jeunes aux courses de 50 cm3. En effet un jeune achète un cyclo à 15-16 ans et achète ensuite le plus vite possible une moto si c'est un « pur » ou une voiture si c'est un faux fanatique.

Je pense que sur le nombre impressionnant de jeunes qui roulent en cyclo-sport, peu sont réellement des mordus.

Ils le deviendront peut-être.

Un jeune à 16 ans, achète un méchant Peripoli qu'il gonfle du mieux qu'il peut mais qui restera toujours loin de la classe des Itom, Motom et B.M.

Organisez des courses en catégorie sport 50 cm3 et organisez par ailleurs

un championnat du monde des 50 cm3 avec les aménagements techniques libres (mégaphone, carburateurs de 50 mm, frein de 600 mm ou pas de frein du tout, c'est beaucoup plus amusant, boîtes à douze vitesses ou entraînement primaire par courroie, selles en contreplaqué).

Dans les courses pour les machines de sport nous verrons des machines couramment vendues dans le commerce et dont nous apprécierons les qualités et les défauts ; et nous pourrions peut-être faire une sorte de Bol d'Or du Cyclomoteur.

Quant aux coupes du Salon, nous ne vimes pas les innombrables Péripoli, Itom, Motom (non pas encore) qui encombrant habituellement le garage de leurs décalcomanies opulentes, de leurs guidons qui seront bientôt sur le moyeu avant, et de leurs « carénages » qui ressemblent plus à des poubelles qu'à des tôles de Grand Prix.

Dutartre, Bobigny (Seine).

Argent, technique...

et parents !...

SIL n'y a pas beaucoup de jeunes qui courent en 50, il y a à cela plusieurs raisons :

1) Manque d'argent, surtout si c'est un étudiant.

2) Manque de connaissances techniques étendues (tous les jeunes ne sont pas au GARAC ou apprentis mécanos).

3) Les parents plus ou moins hostiles. Les miens trouvent que c'est gaspiller de l'argent.

J'ai dix-neuf ans ; je suis possesseur d'une Mobyette gonflée par un copain. Elle marchait bien mais maintenant elle a 12 à 13.000 km et je n'ai pas le temps de l'entretenir.

J.-L. Rignier, Villemomble.

Modèles spéciaux : CROSS et TRIAL

REPRISES ! FREINAGE !

ROYAL NORD

CYCLO-SPORT 4 VITESSES !

PUISSANCE 3,25 CV

Finition - Robustesse - Moyeux freins - Jantes dural
- Ligne Compétition - Tenue de route incomparable.

AGENTS DEMANDES pour régions disponibles
(conditions très intéressantes)

Voir essai dans « SCOOTER et CYCLOMOTO » d'Avril

IMPORTATION DISTRIBUTION **Sté ARIS** 11, Rue Labie, Paris 17^{me} - ETO. 08-66

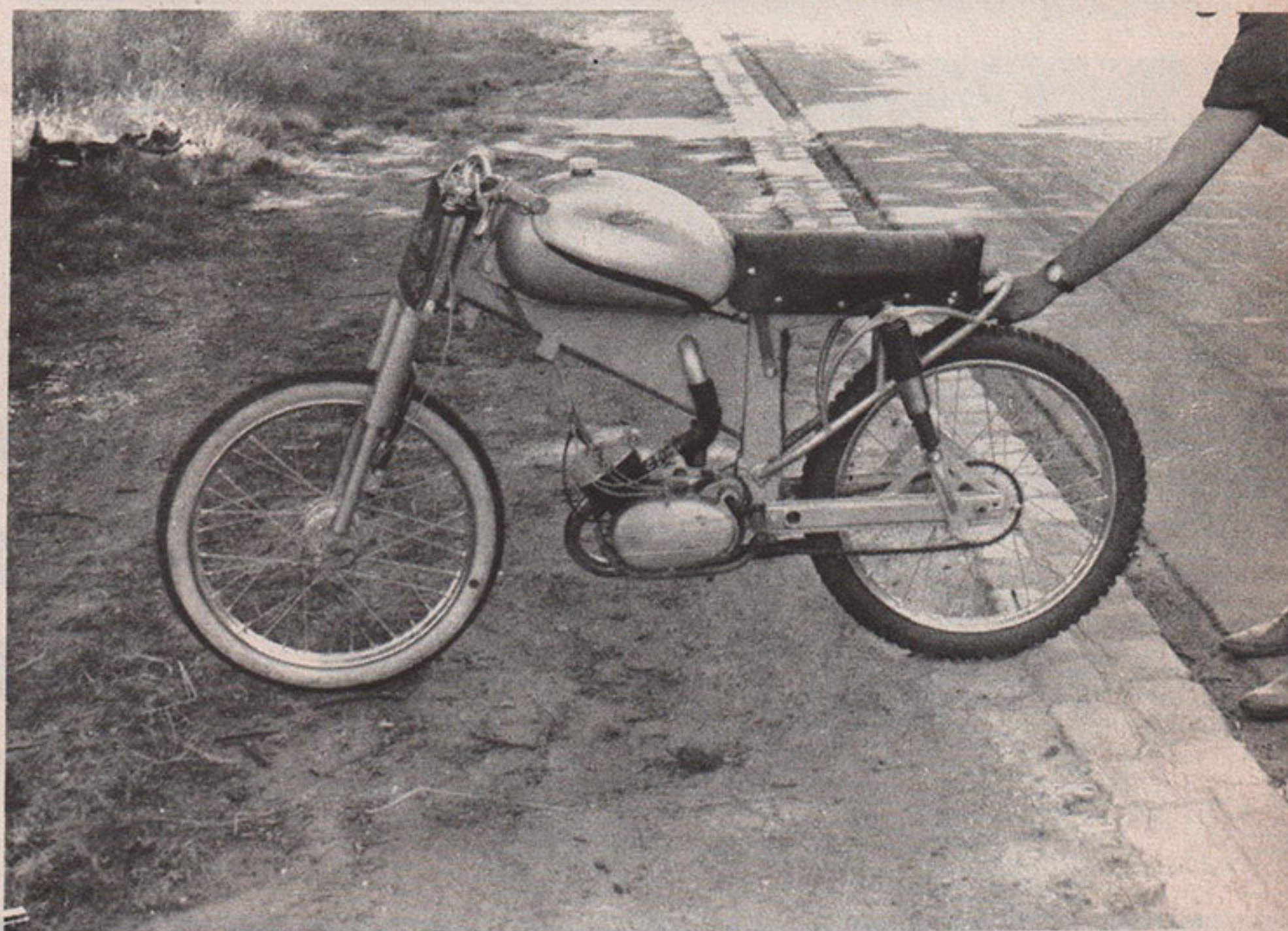


UN ESSAI AMUSANT CELUI DU

L'évolution technique du cyclomoteur permet à celui-ci de s'évader du simple cadre utilitaire dans lequel il se cantonnait à ses débuts.

Le « cyclo » s'est donc attaqué au grand tourisme, à la vitesse, au trial, et aussi au cross. Et dans ce dernier domaine, comme dans les autres, cette attaque a été couronnée de succès ; notre essayeur, notre technicien, et un jeune pratiquant vont vous le prouver.

FLANDRIA - CROSS



LA PRISE DE CONTACT

La machine ayant été livrée à nos bureaux, la prise de contact s'est faite en plein cœur de Paris. Evidemment le mégaphone ouvert avait été remplacé au préalable par un silencieux (silencieux de « La Parisienne ») mais ce cyclo pêchait encore par l'absence de phare, feu rouge, catadioptré... ce qui n'était pas fait pour nous rassurer !...

Nous nous sommes donc lancés dans le flot de la circulation parisienne « juché » sur notre spécial pour nous rendre à la base d'essai, près de laquelle les sous-bois sont assez nombreux.

Il serait très faux de juger cette machine sur la route... puisqu'elle ne doit pas y être. Jugeons la donc sur son terrain.

LA MACHINE

Elle est évidemment assez haute sur patte pour bien remplir ses fonctions

en tout-terrain ; les roues de 23" ne sont pas pour rien dans cette hauteur inaccoutumée.

LES ROUES ET LEURS PNEUS

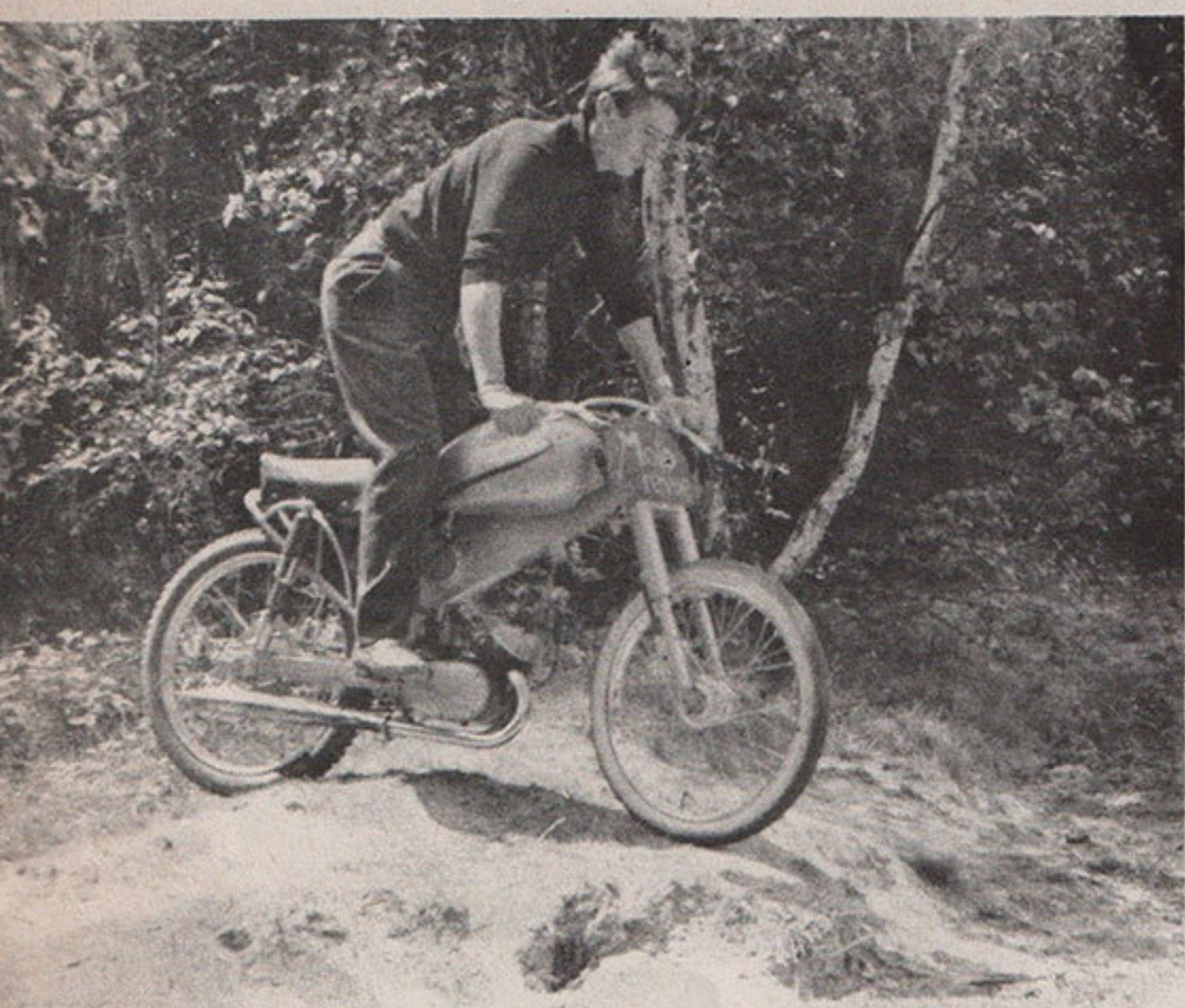
A l'avant nous trouvons un pneu Carideng au dessin assez tourisme tandis qu'à l'arrière nous avons un Carideng à « tétines » très généreusement dessiné et vraiment spécial cross. Signalons que ce pneu arrière rend la conduite sur route assez difficile et ceci se sent surtout lorsque l'on passe sur un angle de plaque d'égout, ou sur une « saignée » quelconque.

Les jantes sont évidemment en acier et le rayonnage est tout à fait semblable à celui des cyclos « tourisme ».

LE CADRE

Ici beaucoup de travail a été réalisé pour obtenir un cadre rigide qui résiste aux efforts violents.

Il s'agit d'un cadre poutre en tôle d'acier, très renforcé. La partie arrière



NOTRE ESSAYEUR S'EST BIEN AMUSÉ... ET LE PROUVE

surtout est très travaillée, et de nombreux tubes de renfort évitent au support des amortisseurs de fléchir.

Le moteur semble être monté en porte-à-faux sur l'arrière, mais en regardant de plus près on peut voir qu'un tube passe sous le moteur et vient tenir sa partie avant.

Evidemment, les pédales ou kick ont totalement disparu et pour la mise en marche il ne reste que... la poussette! Les repose-pieds, recouverts de caoutchouc, sont judicieusement placés et la position en selle est excellente pour ce sport... Debout ou assis, on se trouve très à l'aise.

Des amortisseurs de bonne dimension remplissent très convenablement leur fonction lors d'un passage sur une « bosse ».

Une selle « 1 place et demi », un guidon très large, une bonne hauteur pour les repose-pieds : tout cela donne une allure inhabituelle à ce cyclo.

Le guidon, mesuré de l'extrémité d'une poignée à l'autre, « vaut » 70 cm. Il comporte une barre de renfort placée transversalement par rapport à la machine ce qui accentue encore le type trial ou cross du Flandria. Ce même guidon est immobilisé sur le T de fourche supérieur par 2 colliers.

Signalons à ce sujet un défaut assez important de la partie cycle du Claeys: le T de fourche étant d'une épaisseur insuffisante il en résulte des déformations de cette fourche lors du maniement brusque du guidon !

La fourche était d'ailleurs un peu « sèche » sur notre machine d'essai, mais il s'agissait certainement d'une question de rodage.

Remarquons encore la plaque de renfort qui relie les 2 tubes de fourche au-dessus du T de fourche inférieur et qui sert en même temps de plaque pour le numéro de course.

LES FREINS

De jolis moyeux « centraux », au diamètre extérieur fort acceptable, procurent à la machine un excellent freinage. Pour vous donner une idée de son efficacité nous avons relevés les chiffres suivants :

De 30 km/h à l'arrêt complet.

Frein avant seul : 6,50 m (décélération : 5,35 m/s²).

Frein arrière seul : 7,95 m (décélération : 4,35 m/s²).

Les deux freins : 5,20 m (décélération : 6,70 m/s²).

LES COMMANDES

Précisons que la commande du frein avant se trouve placée tout à fait normalement du côté droit du guidon. Une pédale de frein, très justement dimensionnée, actionne le frein arrière.

Un sélecteur à main commande les 3 rapports. Signalons que ce système était assez dur pendant notre essai.

LE MOTEUR

Il s'agit d'un 2-temps : (39,5 mm de course et 40 mm d'alésage), moteur qui équipe d'ailleurs les machines de tourisme de série.

Un carburateur Dell'Orto de 16 mm de Ø alimente le cylindre. Une canalisation en caoutchouc relie ce carburateur à un volumineux filtre à air. Ce filtre est d'ailleurs incorporé dans le cadre et un épais treillis métallique empêche les poussières de passer.

NOTRE ESSAI

C'est évidemment dans les sous-bois que nous avons évolué et dans les différents terrains où la machine pourrait entrer en compétition : en sous-bois pour le trial, en terrain varié et accidenté pour le cross, sur gazon pour le grass-track.

TOUT D'ABORD LE TRIAL

La machine est assez à l'aise et, bien que n'étant pas « expert » dans cette spécialité, je me suis senti une âme de trialiste en évoluant dans les passages difficiles.

Le Flandria est bien équilibré et la direction très libre. Un point cependant nous a « choqué » : le rayon de braquage est trop restreint ce qui gêne considérablement les « manœuvres ». Ce défaut est cependant d'une importance limitée car une très simple transformation (la suppression du « butoir » de direction) peut y remédier. Evidemment il faudra aussi modifier le réservoir en conséquence pour laisser passer le guidon au-dessus de ce réservoir.

A notre avis ce cyclo est vraiment très bon pour le trial, et peu de modifications sont nécessaires pour l'adapter vraiment à ce sport.

LE FLANDRIA ET LE CROSS

Ici encore, le Flandria se trouve à son aise et bien que la boîte soit très démultipliée, le moteur nous a surpris par sa puissance. De véritables buttes que l'on hésite tout d'abord à « grimper » sont « avalées » assez facilement.

Suspension arrière et fourche avant sont assez « dures » pour ne pas talonner et le cadre suffisamment renforcé pour « encaisser » toutes les inégalités du terrain et tous les bonds de la machine.

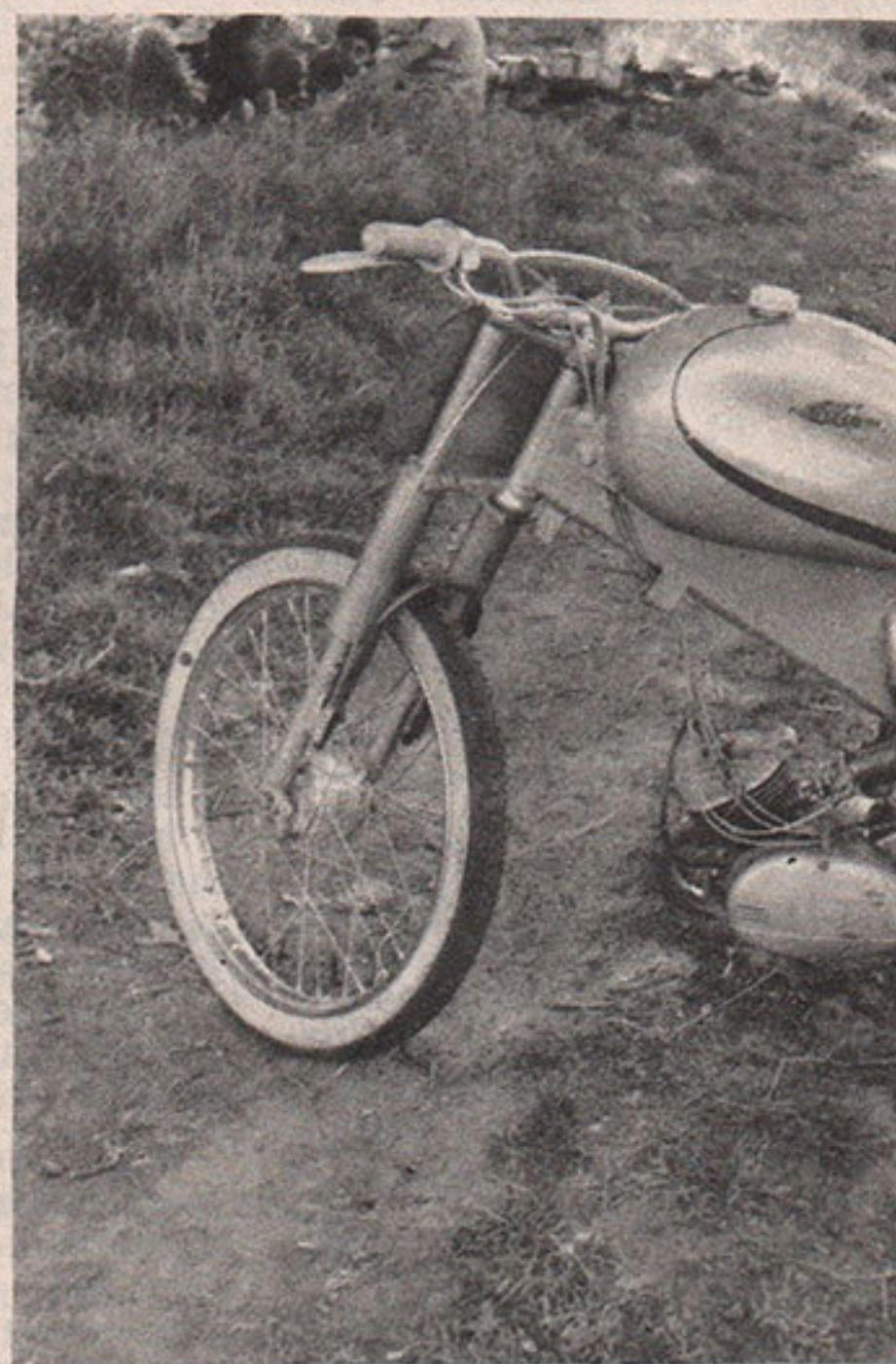
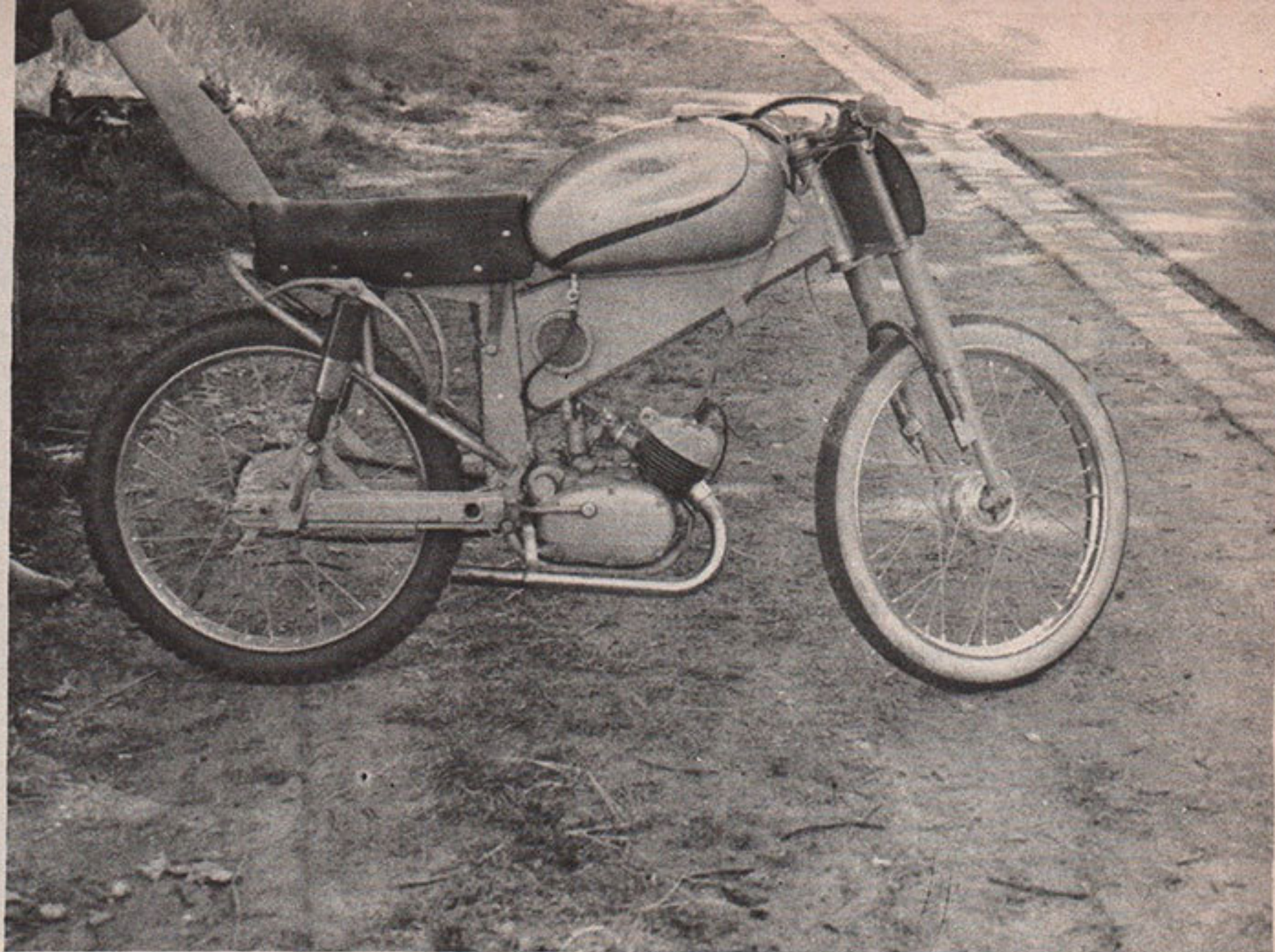
Signalons encore que le pneu spécial cross « accroche » très bien au freinage dans le sable ou la boue.

LE GRASS-TRACK

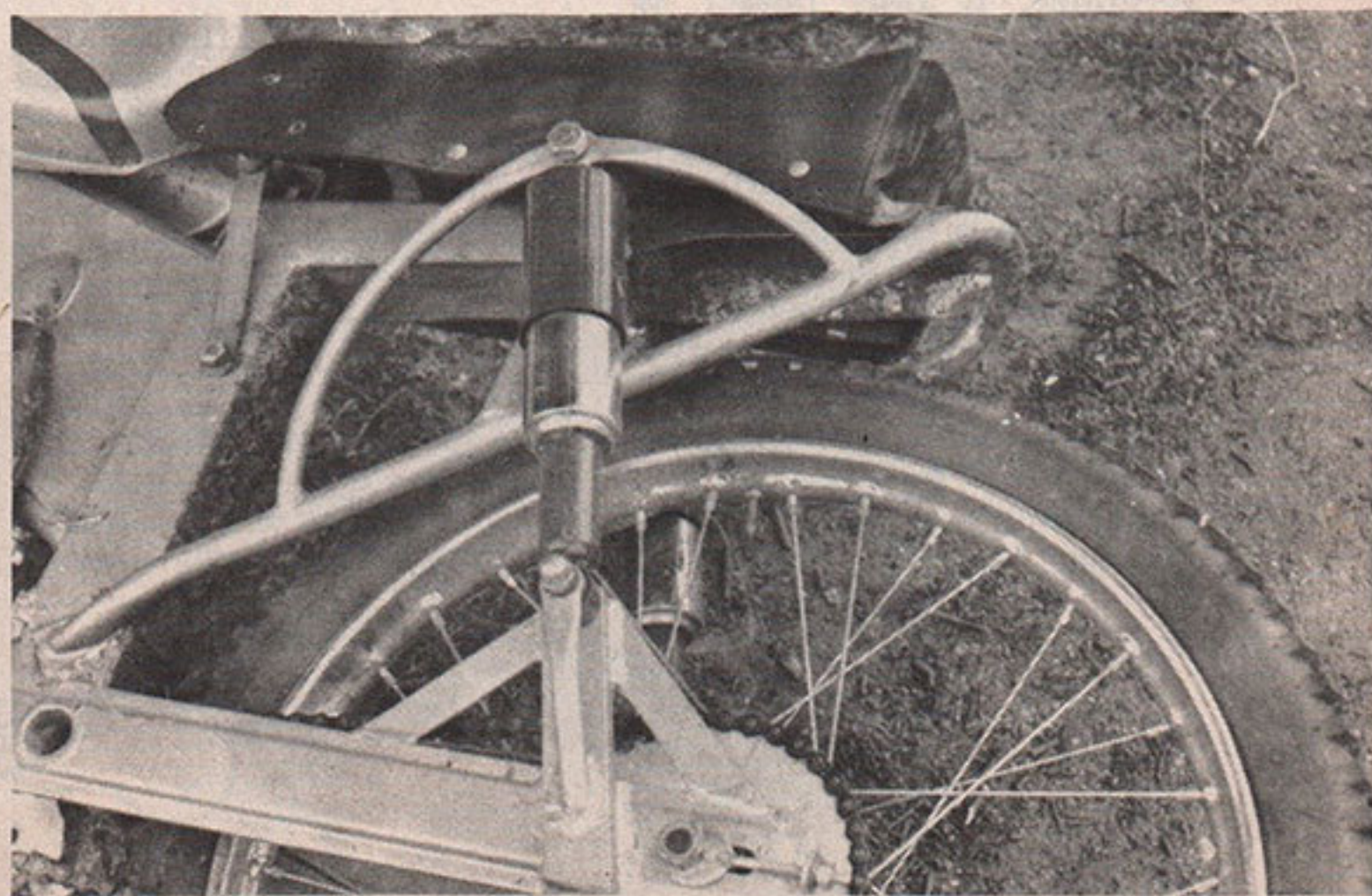
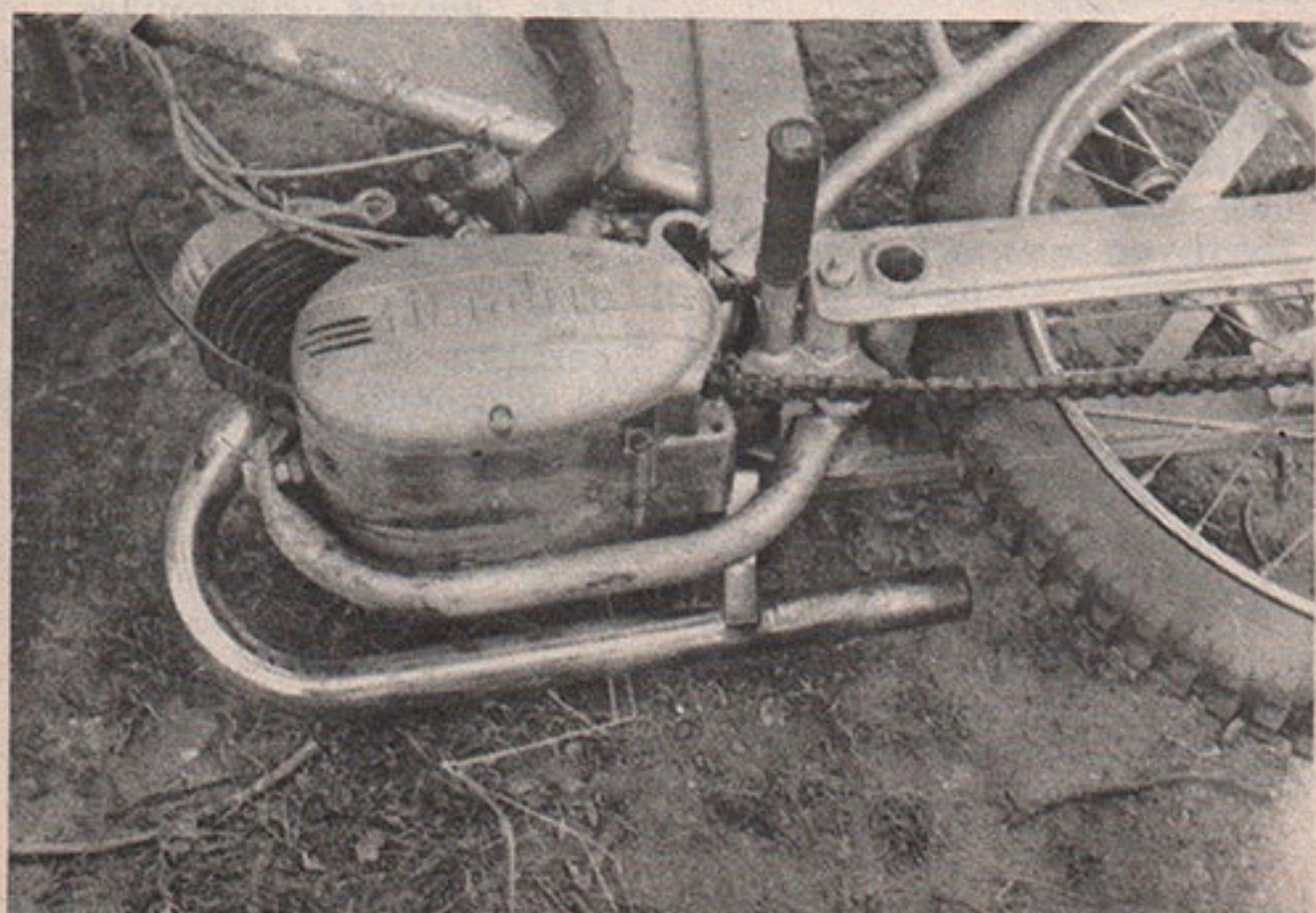
La machine étant étudiée spécialement pour ce sport est vraiment à son aise sur du gazon.

Nous avons choisi pour cet essai une vaste prairie comportant quelques arbustes ce qui permettait un tracé convenable. Nous avons donc évolué sur notre circuit, prenant des inclinaisons assez importantes malgré le « revêtement super-glissant ».

Le pneu arrière « accroche » encore terriblement et bien que je préfère les pistes de ciment à la verdure, j'avoue m'être bien amusé !..



UN
PEU
DE
TECHNIQUE



... ET VOICI UNE AUTRE OPINION MOINS TECHNIQUE...

LES premiers kilomètres, au guidon de ce petit cube très spécial, c'est dans Paris et sa banlieue que je les ai effectués. La position : elle est curieuse, et l'on se croirait juché sur les anciens vélos de nos grands-pères. En effet, un large guidon et une position très haute, due aux grandes roues, nous donnent cette impression. Mais je m'empresse de dire que si cette position est un tant soit peu curieuse, elle n'en est pas moins très confortable.

L'absence de phare, de feu rouge et de garde-boue fait que cette machine est en contravention dans la circulation et, pour pouvoir se servir de ce « spécial » dans Paris et sa banlieue, l'adjonction d'un silencieux est pour le moins nécessaire, en remplacement du tromblon d'origine.

Appel d'essence, starter fermé, on se met sur la compression et on part à la poussette ; l'absence de tous systèmes de démarrage vous oblige à cette opération. Je dois dire que tout cela se fait sans difficulté... à condition de ne pas noyer le moteur.

Les vitesses se passent à l'aide d'une poignée tournante. La poignée poussée en avant pour enclancher la 1re, on embraye et on part. Dès que cette opération est terminée, il faut passer la 2^e, et dans un délai à peine plus long, se mettre en 3^e. En effet ce cyclo tire extrêmement court. Je dois dire que dans les embouteillages, cela ne m'a pas déplu : on peut se permettre en 3^e de suivre les voitures pas à pas. La voie dégagée, on remet les gaz... et ça repart.

C'est donc très pratique. Le soir, à 6 h., dans les embouteillages parisiens, mais lorsque la voie est dégagée

c'est autre chose : en 30 m. on se trouve à fond. Et si à ce moment, la vitesse atteinte est relativement élevée pour un cyclo, c'est au prix d'un surrégime intensif. Pour la tenue de route (nous disons bien « route », ce cyclo étant étudié pour rouler sur un autre genre de terrain), le pneu arrière à grosses tétines surprend. Pas question, avec ce pneu, de virer trop fort, sinon on sent que la machine chasse !..

Mais, rappelons-le : ce « spécial » n'est manifestement pas fait pour être utilisé en tourisme. Et c'est en l'utilisant dans son vrai domaine que mes impressions seront plus proches de la vérité.

Aux environs de notre base d'essais, les sous-bois ne manquent pas, et pendant que mes collègues essaient une autre machine, je fais mes débuts dans le genre « tout terrain ».

Le bord de la route, avec ses trous remplis d'eau, ses ornières et son herbe, se prête bien pour une « prise en main » de la machine.

Tout d'abord j'hésite. Je roule en 2^e, les gaz presque coupés et peu à peu, la confiance me gagnant, c'est en 3^e pleins gaz que je repasse dans les mêmes endroits. Par moment, on sent que ça chasse. Mais non !.. Aussitôt, grâce au pneu arrière,

la trajectoire est reprise. Mes débuts au guidon de ce spécial, m'ayant révélé ses qualités, je décide de poursuivre l'expérience dans les sous-bois. Je commence par faire le tour d'un arbre, en resserrant de plus en plus le cercle. Très vite, « j'attrape le coup » pour réussir cet exercice sans mettre le pied à terre, mais je constate un défaut cependant : le rayon de braquage est insuffisant.

L'idée de tracer un petit circuit m'amuse. Dix mètres de ligne droite sur le gazon, une descente sur du gravier, une butte très courte mais au pourcentage très élevé, un demi-tour sur le gazon, le tour d'un arbre, et ce même circuit repris à l'envers. Ce n'est pas méchant, mais amusant. La machine bien en main, les difficultés cessent vite de l'être. Les pneus permettent de virer sec sur le gazon humide, et il est très amusant de voir la roue avant se lever en haut d'une butte. Les essais devant se poursuivre sur la base habituelle, où se déroule l'épreuve de côte, je quitte à regret ce petit circuit où, malgré le temps froid, ce « sport » m'a mis en sueur.

La côte se trouve à proximité d'un bois qui, chose intéressante, se trouve coupé de petits chemins qui montent « méchamment ».

Mon collègue et ami P.L. fait devant moi une exhibition dans l'un de ces chemins creusés de profondes ornières. Je le vois monter, debout sur les repose-pieds, à une vitesse élevée (vu l'état du terrain), et redescendre aussi vite. J'appréhende de faire de même, de peur de paraître ridicule après une si belle démonstration. Mais non : à mon grand étonnement je « fais » presque aussi bien que lui, grâce à ce cyclo bien conçu pour ce sport.

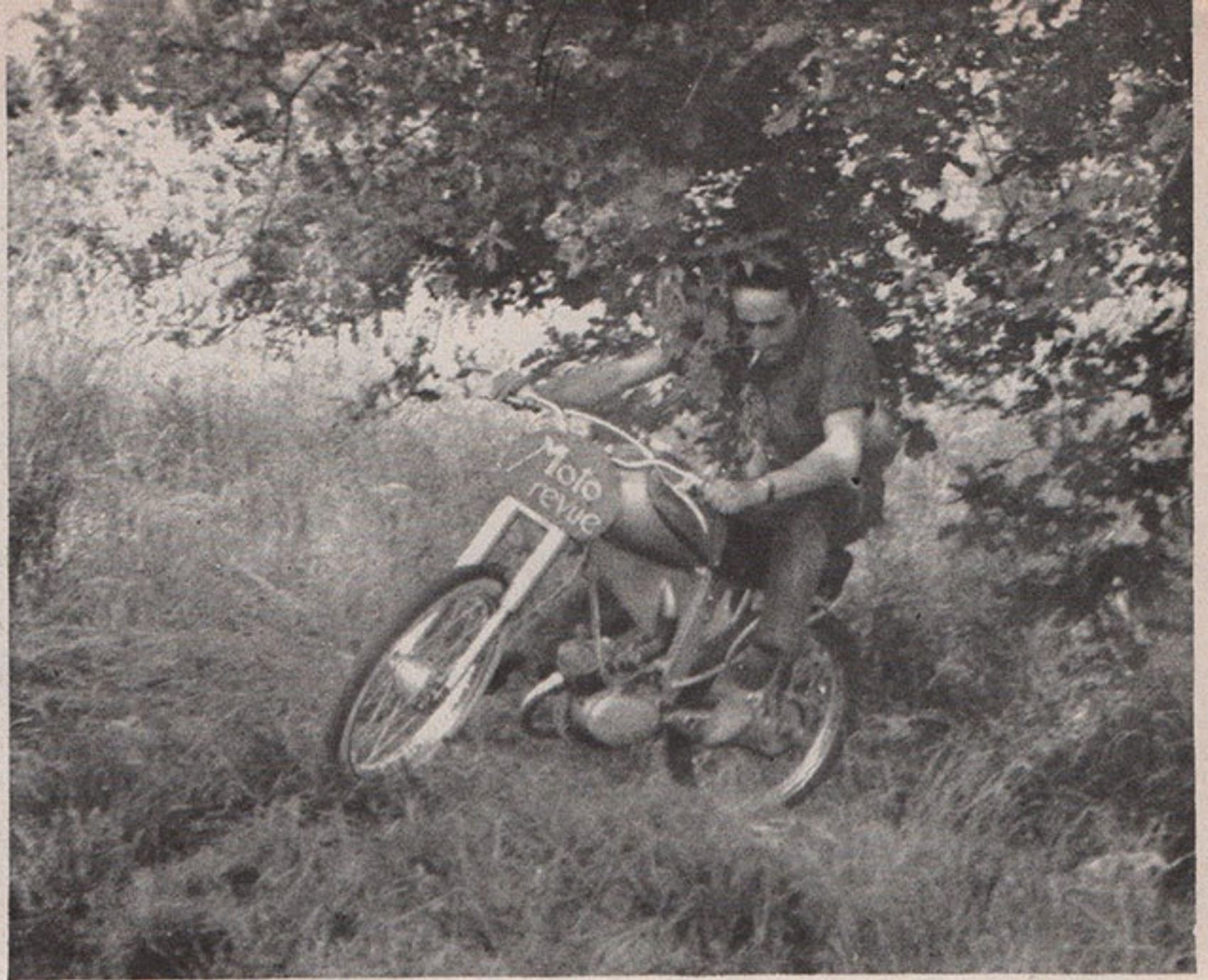
Ça dérape ! Vous penchez un peu la machine, et ça continue dans une bonne trajectoire.

Ce cyclo tirant extrêmement court, les pentes les plus abruptes se montent très facilement, en 1re.

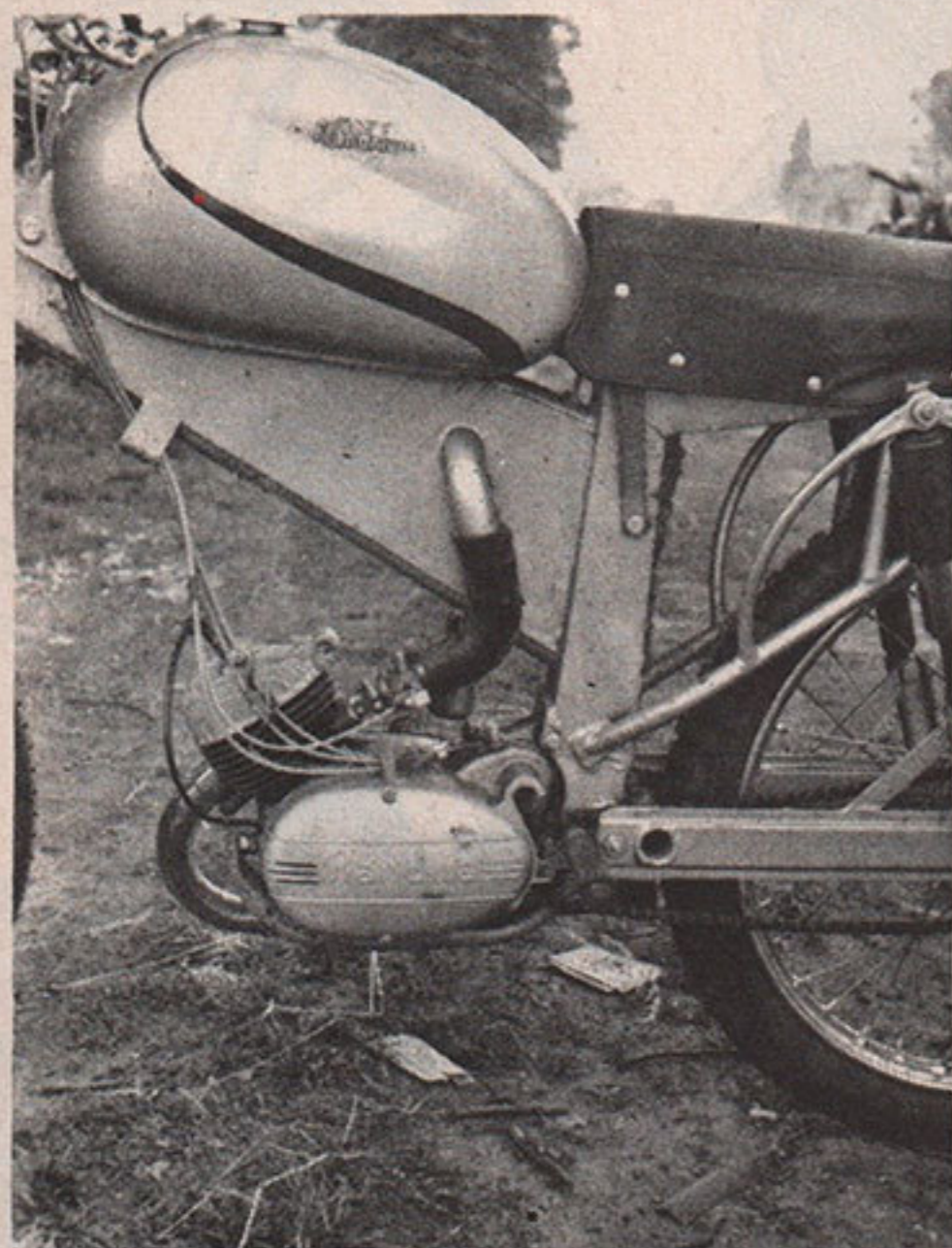
La journée se termine par du moto-cross effectué dans une carrière, avec de grandes pentes recouvertes de sable. Comme pour les autres genres d'épreuves, ce « spécial » se montre excellent. Signalons cependant un défaut : la garde au sol est insuffisante.

En conclusion, je dirai qu'avec un cyclo de ce type, certains dimanches passés à la campagne seraient un véritable régal.

M. V.



... QUE CELLE-CI



Le plus profane des utilisateurs voit immédiatement que ce Flandria est étudié pour le « tout-terrain » : partie cycle, guidon et pneus « causent » d'eux-mêmes.

Mais en est-il de même pour le moteur et les transmissions ? Et bien oui ! là aussi le nécessaire a été fait : passage de gaz de 14 % plus important (carbu de 16 mm de \varnothing au lieu de 15), taux de compression plus élevé, embiellage à masses pleines, etc.. Bref une puissance « annoncée » variant de 3,5 à 4 CV.

En ce qui concerne les transmissions, elles ont été également « retravaillées ».

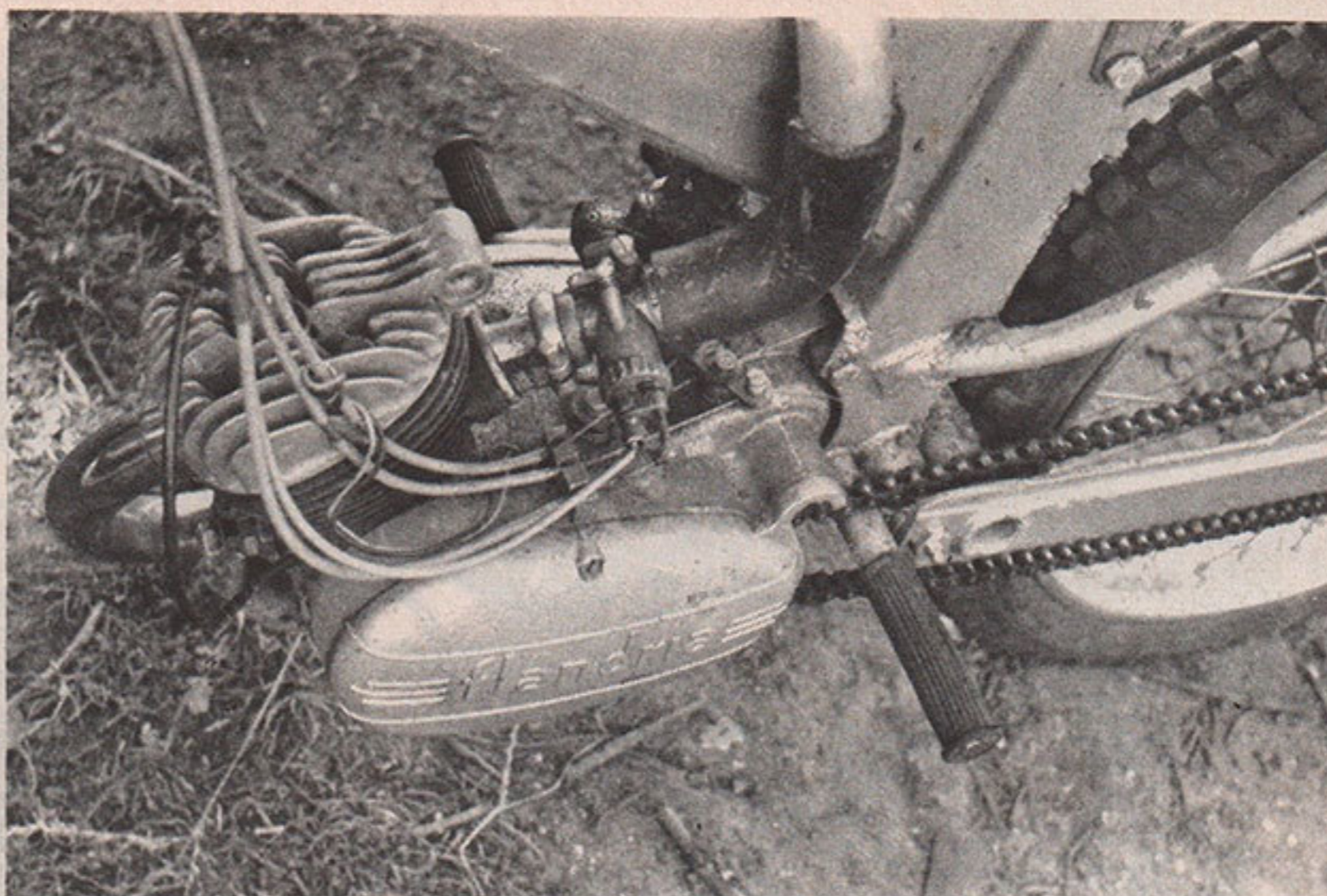
La transmission primaire est « raccourcie » : $76/18 = 4,222$ à 1 contre $70/22 = 3,182$ sur les 3 et 4 vitesses de série.

Boîte de vitesses à rapports plus serrés, ainsi qu'en témoigne le tableau joint.

	série	cross
Première	$32/9 = 3,5555$	$31/10 = 3,1000$
Deuxième	$24/12 = 2,0000$	$24/12 = 2,0000$
Troisième	$21/16 = 1,3125$	$22/15 = 1,4666$

On voit donc que, par rapport à la boîte 3 vitesses de série, 1^e et 3^e ont été rapprochées de la 2^e demeurée inchangée. La 1^e a donc été un peu « allongée » (3,10 à 1 au lieu de 3,55), alors que la 3^e a été un peu « raccourcie » (1,47 à 1 au lieu de 1,31). On a donc un resserrement d'ensemble, avec 1^e et 2^e à 47,3 et 73,35 % de la 3^e alors que, de série, ces chiffres sont respectivement de 36,9 % et 65,6 %.

En ce qui concerne la transmission secondaire, pour une couronne arrière de 37 dents, on a le choix entre 4 pignons de sortie de boîte différents : 11, 12, 13 et 14 dents (13 dents sur la machine d'essais). Mais chacun de ces pignons donne de toutes façons une démultiplication plus courte (avec une roue arrière de mêmes dimensions) que celle que l'on trouve sur les modèles de série ($32/13 = 2,4615$).



Pour notre part, avec notre pignon de sortie de 13 dents, la démultiplication secondaire dont nous disposons était de $37/13 = 3,3636$ à 1. D'où nos rapports finaux : 17,625 à 1 en 3^e — 24,034 en 2^e et 37,253 en 1^e.

QUELQUES PERFORMANCES

Une puissance élevée, une démultiplication finale fort courte (donc une très grande force de propulsion), voilà qui explique les résultats obtenus lors des essais chiffrés en côte et en vitesse.

En côte, par exemple, quel que soit le pilote — celui de 50 kg, de 60 kg ou celui de 70 kg — chacun fait exactement le même temps : $33\frac{4}{5}$, soit une moyenne de 37,3 km/h. Et inutile de dire que les 3 rapports doivent être utilisés !

En duo, en n'utilisant, cette fois, que 1^e et 2^e, il faut 44" (28,65 km/h) pour grimper la côte.

Pour cet essai, le Flandria avait été muni du silencieux de « La Parisienne »... à cause des « voisins » !...

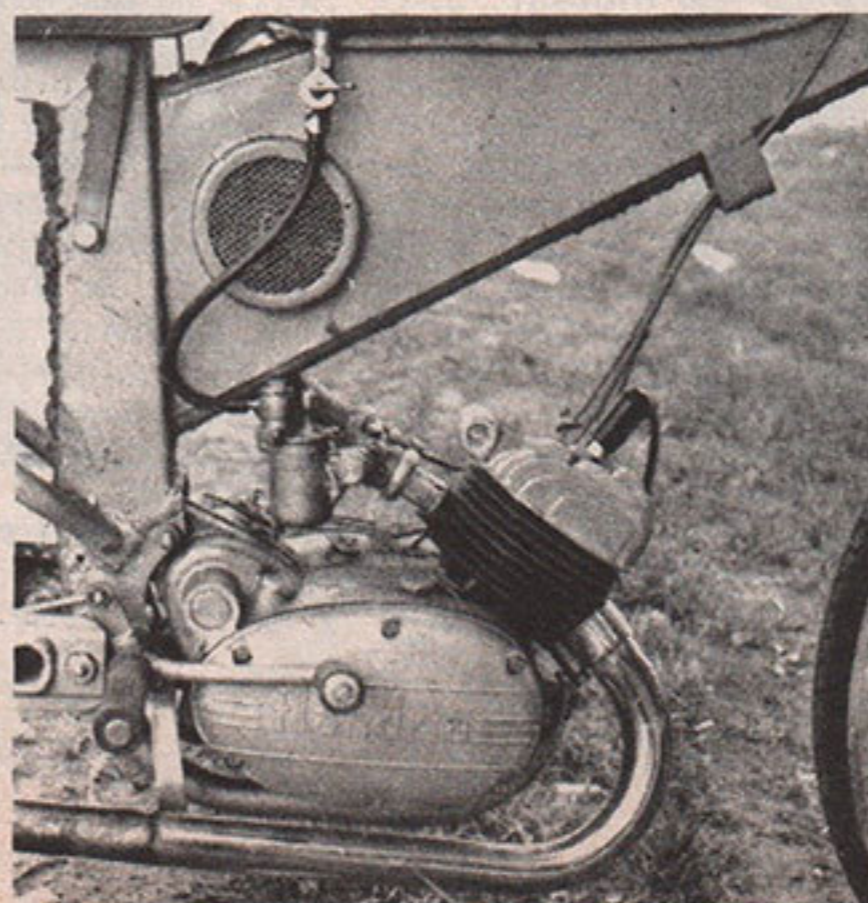
Et en vitesse ?

Le régime maximum se situe entre 10 et 11.000 t/m. Et, à peu de choses près, c'est le même régime que nous avons atteint en 1^e, 2^e et 3^e : 10.780 t/m en 1^e (33 km/h) — 10.750 en 2^e (51 km/h) et 10.200 t/m en 3^e (66 km/h), alors que le régime minimum de marche sur 2-temps est de sensiblement 2.800 t/m (18 km/h en 3^e).

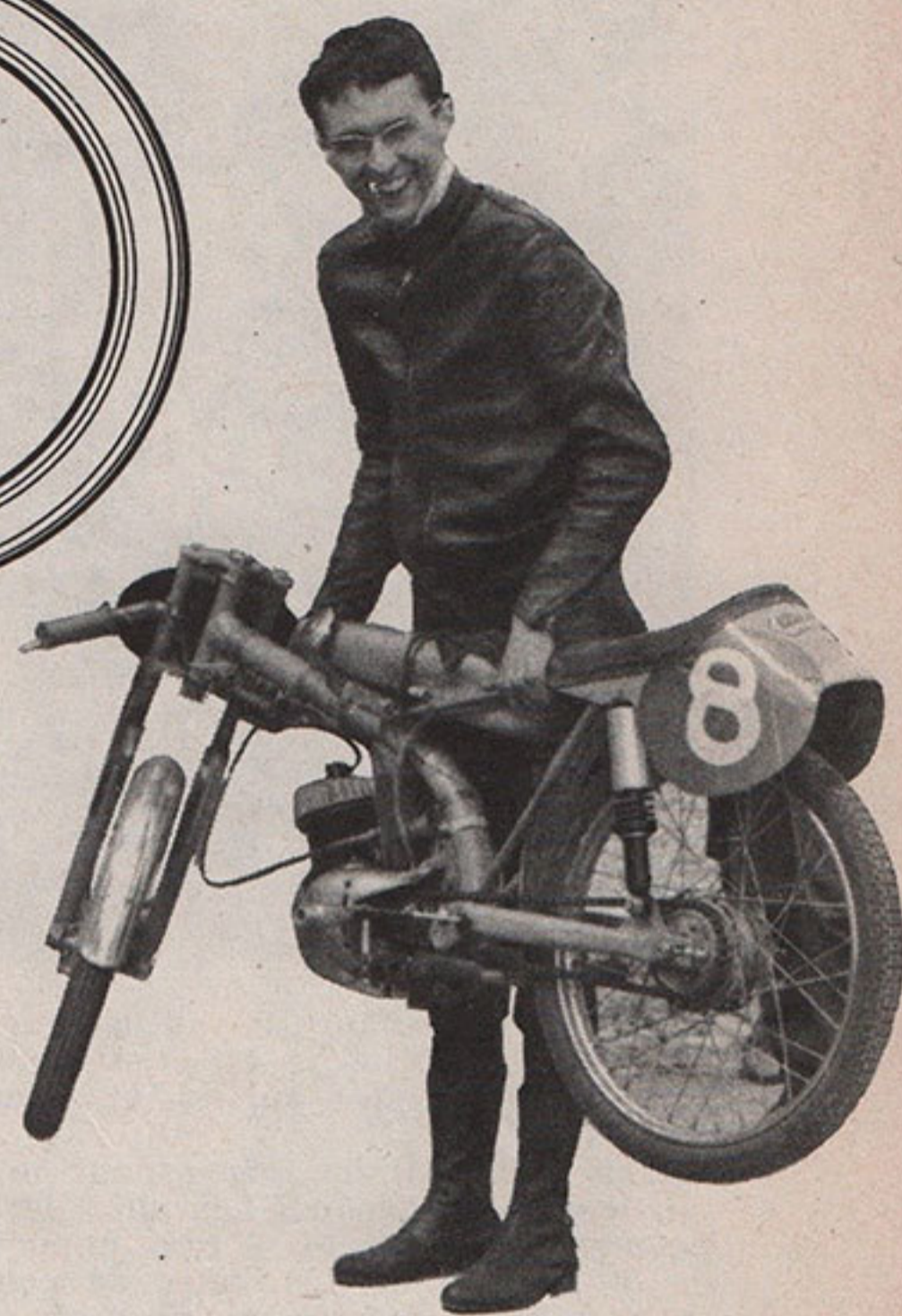
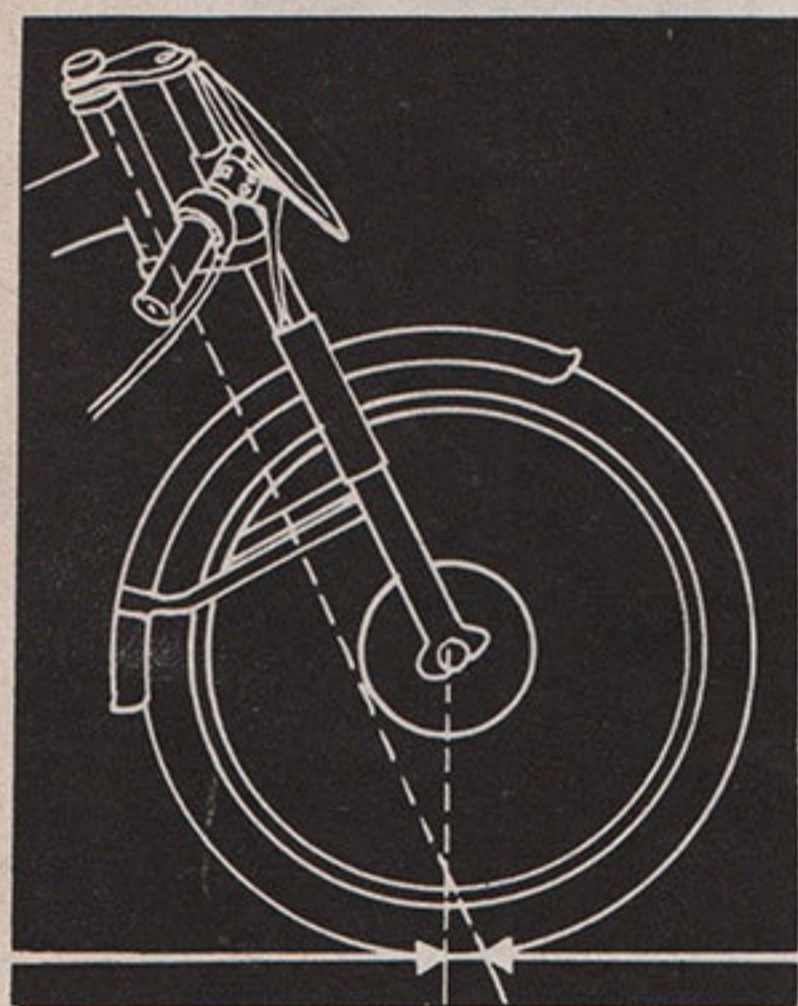
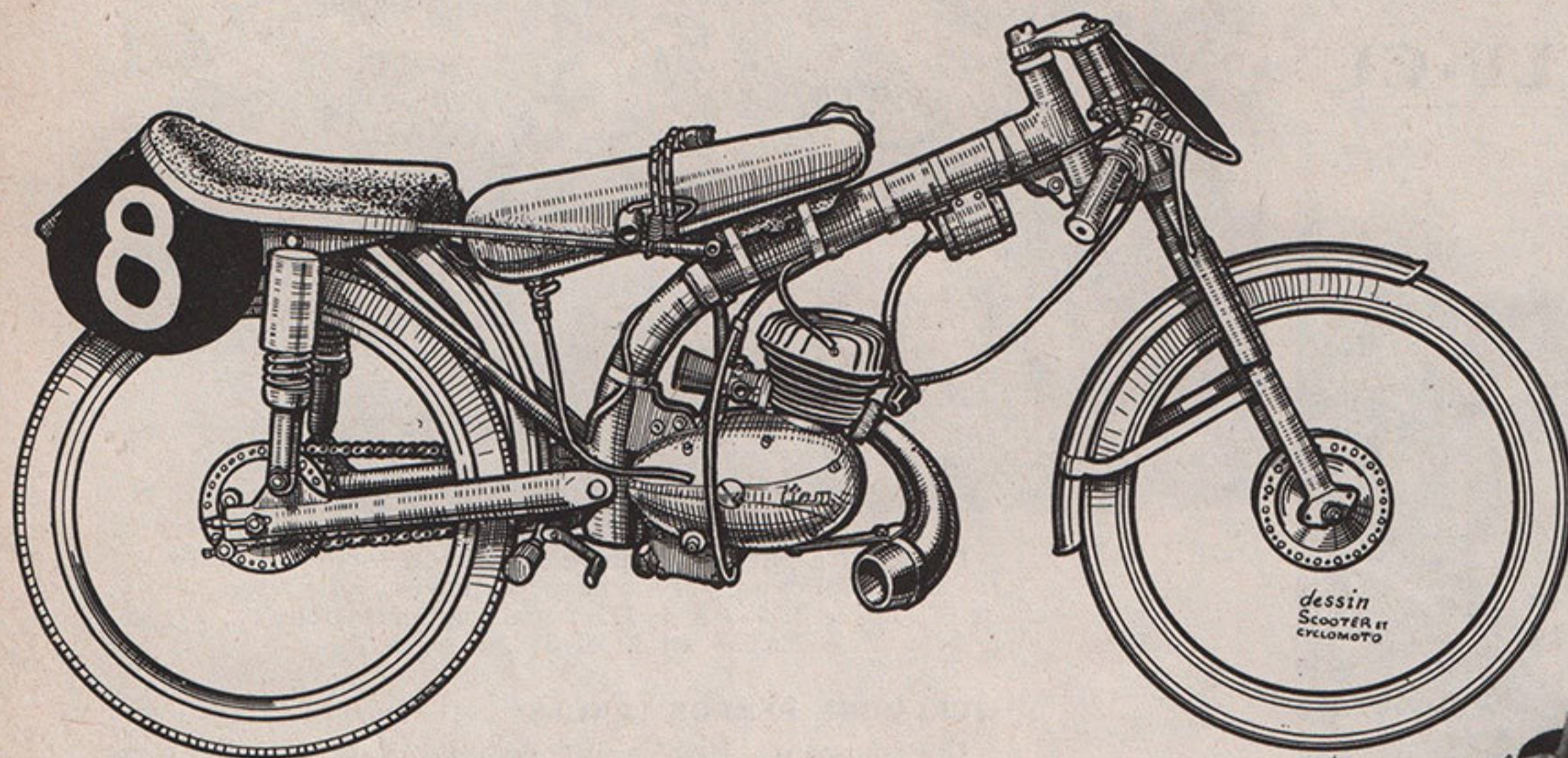
Mais revenons sur la vitesse de pointe pour souligner 2 caractéristiques de la machine :

— d'abord on atteint très vite un premier maximum de 58 km/h (8.970 t/m) vitesse à laquelle notre 50 cm³ se maintient un moment comme pour reprendre son souffle ; et puis, nouveau bond en avant : 66 km/h cette fois (10.200 t/m).

— et ces 66 km/h sont obtenus pilote assis ou effacé, sur plat ou sur faux-plat, dans un sens ou dans l'autre malgré le léger vent qui soufflait le jour de l'essai.



Technique au Parc



L'ITOM DE J.-C. SERRE...

...OU LE POIDS VOILA L'ENNEMI !

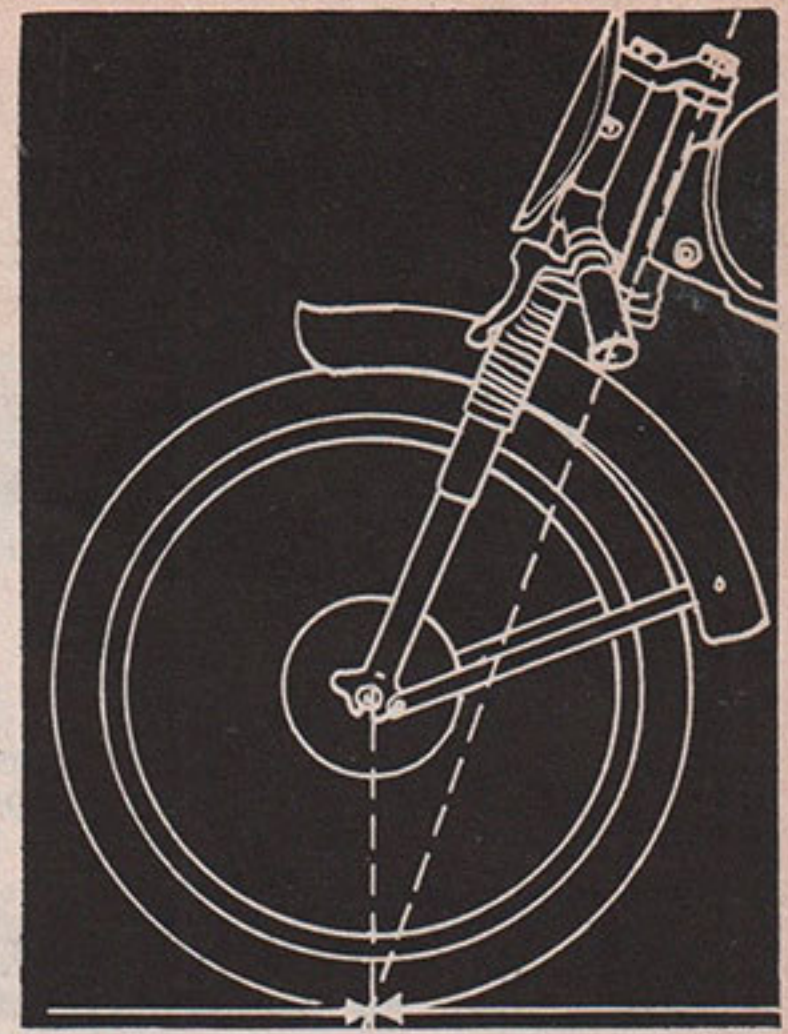
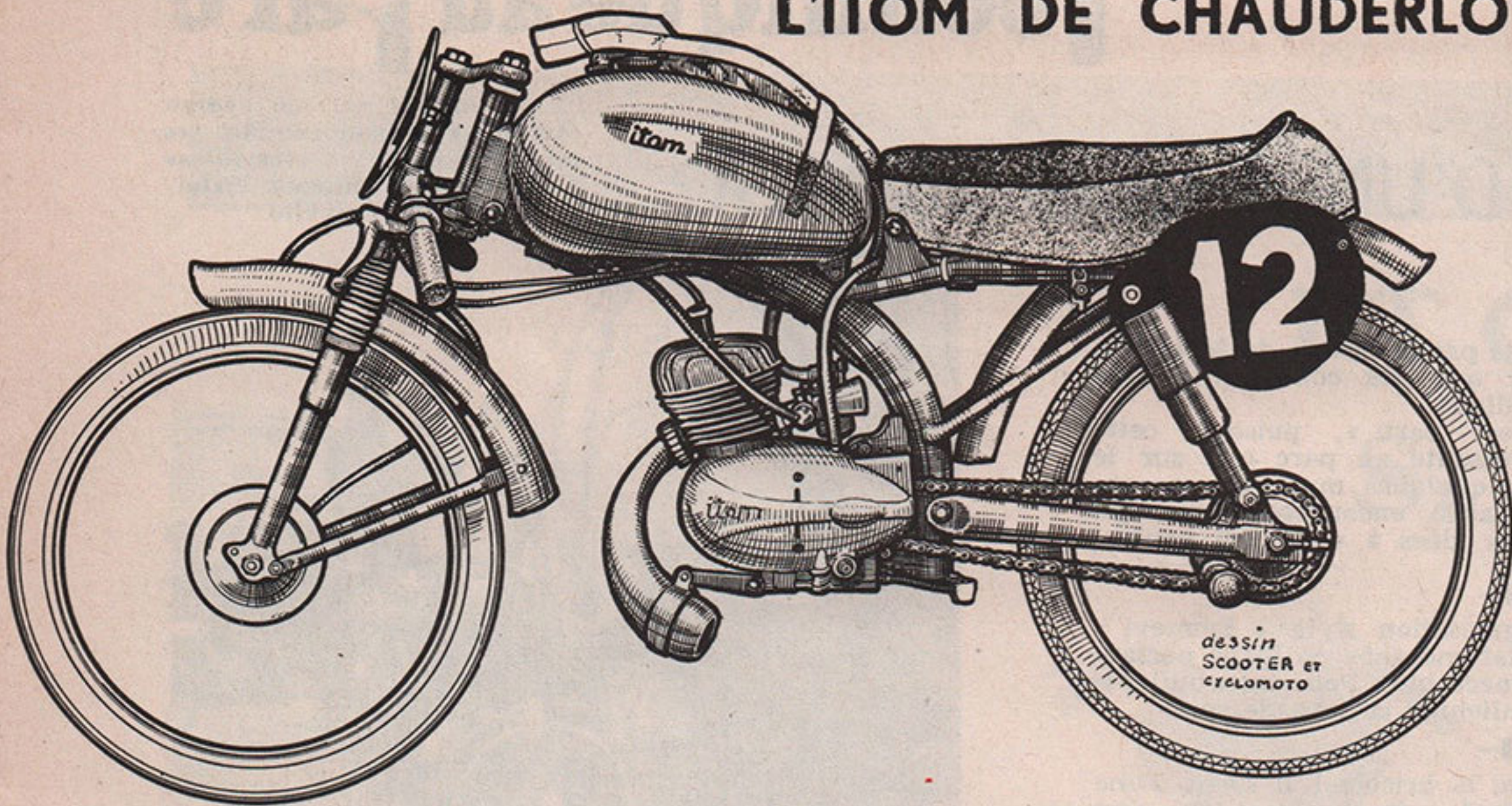
Le technicien commence à se régaler, lorsqu'il rode dans le parc des 50 cm³ compétitions. Les techniques deviennent de plus en plus diverses, les « bricolages » de plus en plus soignés. Sans revenir sur les sensationnels Motom « Competizione » que nous avons décrit en long et en large dans notre numéro 105, voici quelques beaux spécimens de petits racers qui ont fait parler d'eux à titre divers.

D'abord, ci-dessus, l'itom de J.-C. Serre, qui est un Itom compétition usine modifié par son propriétaire, ingénieur de profession. Pour le moteur, J.-C. Serre a fait confiance aux techniciens italiens. (avec le dernier modèle, il vient d'être chronométré au tour à Montlhéry, par un temps très chaud, à 108,6 km/h). Par contre, il s'est intéressé au côté « thermique » en décollant au maximum le tromblon afin que celui-ci ne chauffe pas trop le carter-moteur, et en mettant une petite plaque devant le carbu, afin que celui-ci aspire l'air le plus frais possible. La principale transformation réside dans l'amélioration de la tenue de route, par une position plus étudiée qui permet de mieux tenir la machine, par l'emploi de nouveaux amortisseurs arrière, et surtout par un nouvel angle de la colonne de direction qui donne une certaine chasse à la roue avant. Comparez d'ailleurs le croquis de cette chasse, avec la chasse nulle de l'itom de Chauderlot (en haut, page suivante). A droite également, le Ducson espagnol de Chapelle. Il s'agit d'un 50 cm³ 2-temps (40 x 39) donné pour 6,5 CV à 10.000 t/m. Carburateur Zenith de 18 mm de diamètre. Boîte à 4 rapports commandés par sélecteur au pied. Enfin, une machine que l'on n'a pas encore vu en compétition, le 50 cm³ piloté par Guenard, mais dû à Robin, que nos lecteurs connaissent bien. Le moteur est un Peugeot très travaillé qui, prochainement, sera alimenté par un distributeur rotatif. Fourche avant Earles, qui donne à l'arrêt, une chasse nulle, qui devient positive une fois le pilote en selle.

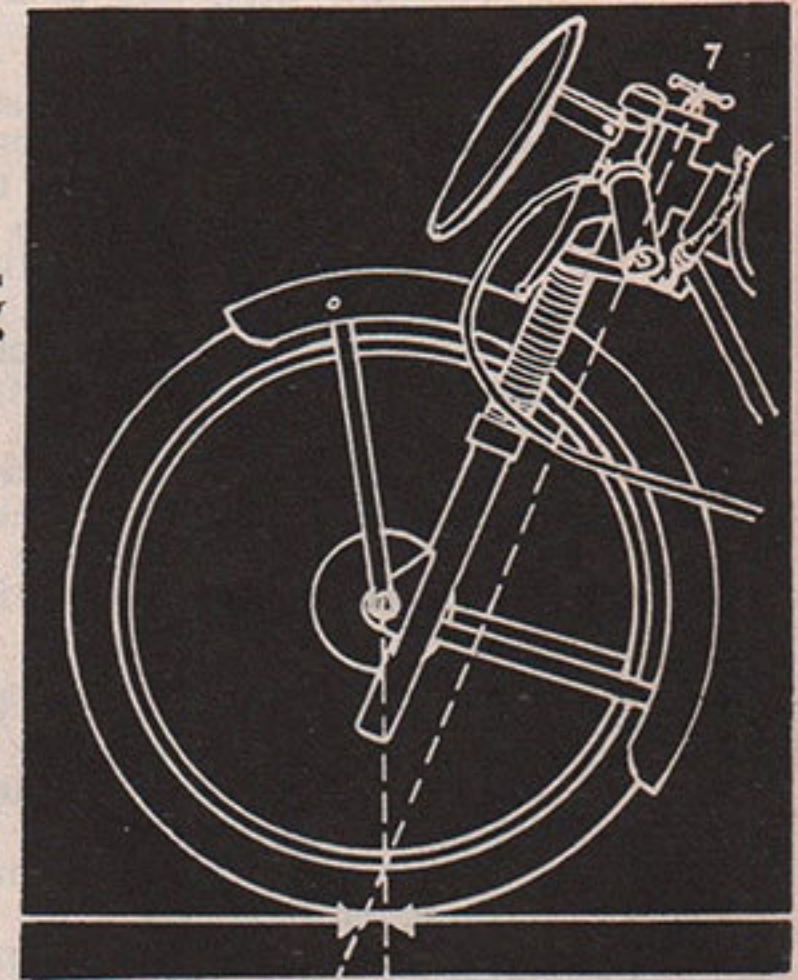
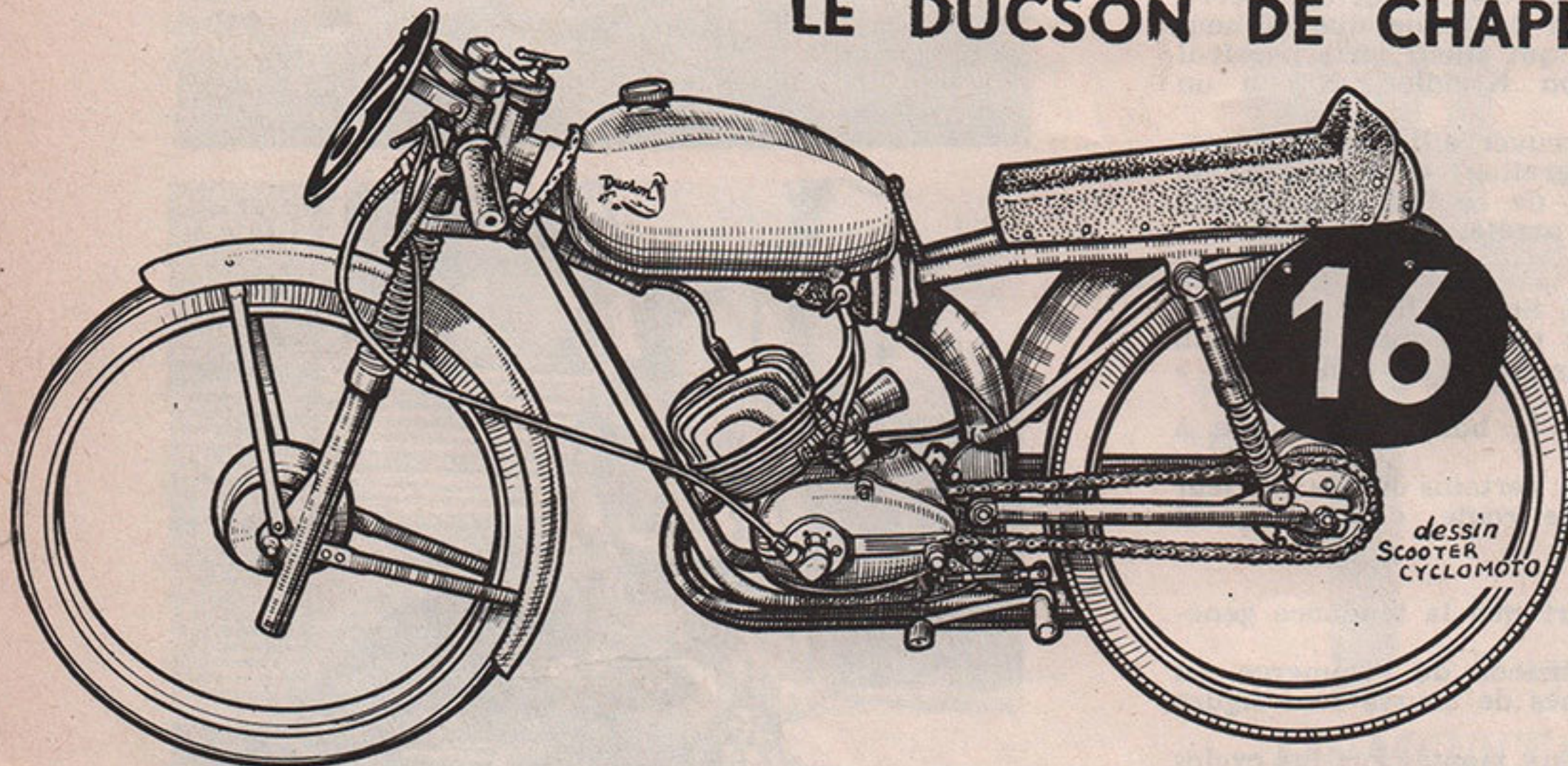
Mais ces quelques belles machines ne sont pas les seules que l'on trouve actuellement en France, et nous vous en présenterons d'autres dans les numéros à venir.

Aussi, que les réalisateurs de « spéciale » se fassent connaître en nous écrivant.

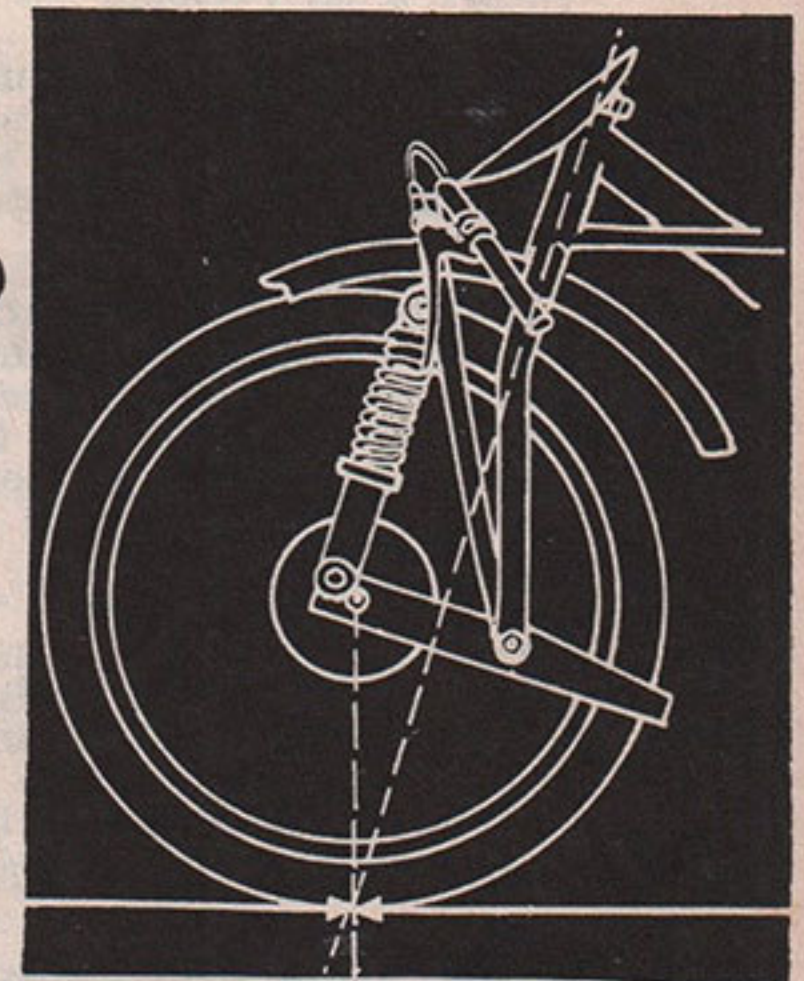
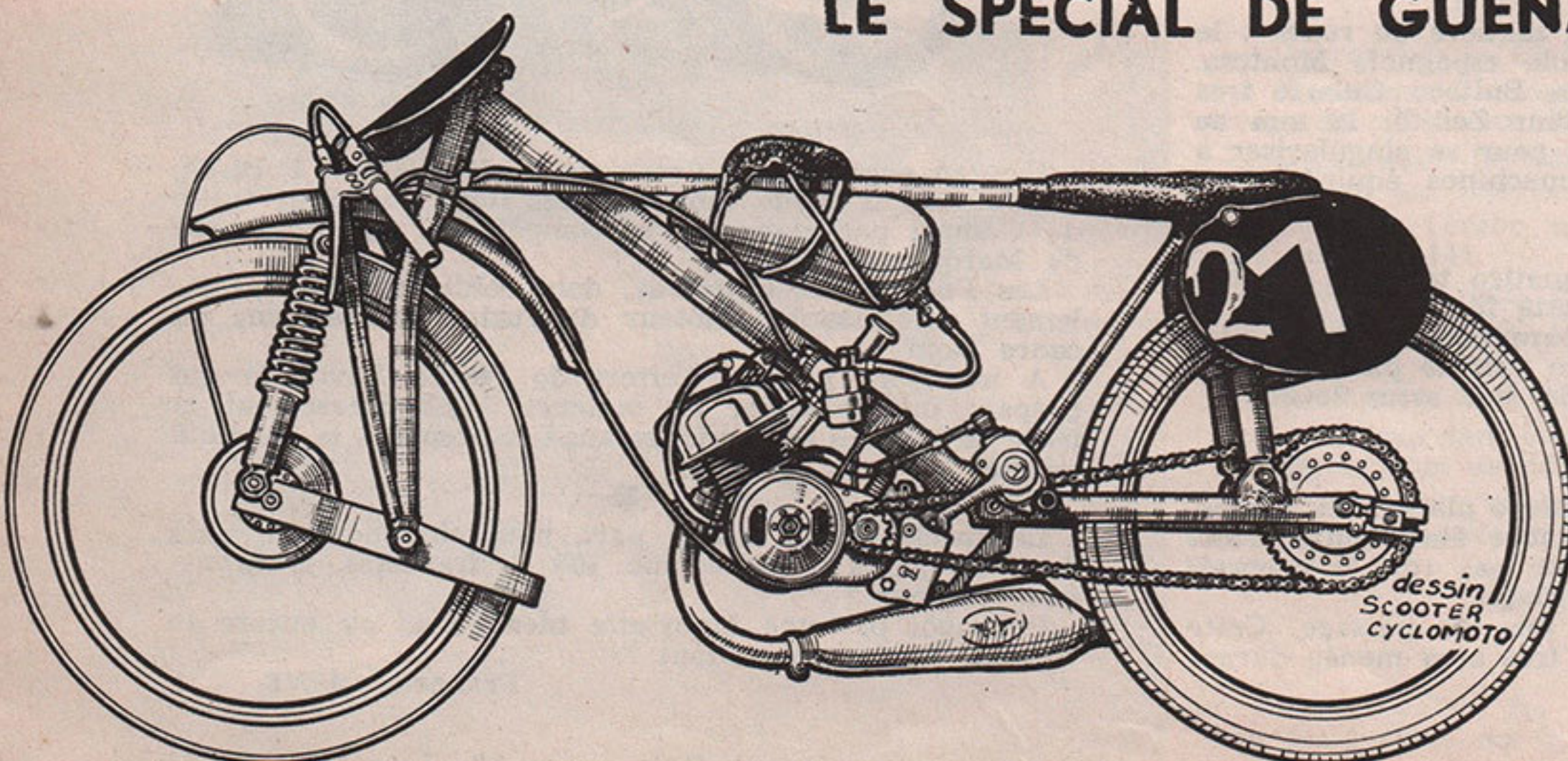
L'ITOM DE CHAUDERLOT



LE DUCSON DE CHAPELLE



LE SPECIAL DE GUENARD



Ci-dessous, le service course Motom, avec son camion, ses mécaniciens et ses «terribles» 4-temps, et en dessous l'Alpino de Crivello.

L'OPINION D'UN JEUNE "MORDU"

LE succès notable remporté par le circuit de Marseille, tant auprès du public que des coureurs, prouve que les jeunes se réveillent.

Maintenant, puisque « c'est parti », puisque cette épreuve fut tout aussi intéressante au parc que sur le circuit, nous vous présentons quelques machines rencontrées au paddock, espérant ainsi encourager ceux qui hésitent encore et donner des idées à ceux qui veulent courir.

Le coin Motom : une organisation style « Emmevi » en miniature. Petit camion Fiat, mécanos en blanc portant l'insigne Motom, machines impeccables. Pour les « huiles », le costume bien tiré et à l'italienne, cela va de soi !

A l'opposé de l'organisation, la bricole ! Il s'agit d'une machine que nous aurions aimé voir courir et qui s'est vu refuser le départ « because fil de fer » : le spécial Terrot-Peugeot de Robin aux mains du jeune Guénard.

Nouveau cadre, nouvelle fourche dessinés par J.C. Serre. Cadre semblant un peu long, sur la tenue duquel nous ne pouvons nous prononcer, mais qui « tient fort » paraît-il. Quant à la fourche d'inspiration Kreidler, il y a un travail certain de fait.

Nous souhaitons vivement retrouver ailleurs cette machine, mieux finie et peinte. Regrettons enfin que Robin soit au service militaire et que, de ce fait, les travaux sur le distributeur rotatif soient arrêtés.

Une machine propre chez J.-C. Serre. Il est vrai qu'il s'agit de l'itom « usine » prêté par la maison Bonnet. Cette machine a évolué depuis Bourg. « L'ingénieur » est passé par là !...

Il est toutefois dommage que la boîte soit encore à 3 vitesses.

Observez bien celle-ci page 218 : certains détails ont leur importance quant à la tenue de route, d'autres quant au rendement.

De ce début de revue il ressort que la tendance générale est aux petites roues.

Comparées à un Itom competizione du commerce, ou encore à un Peripoli, les machines de course font figure de bassets.

Les freins sont identiques à ceux montés sur les cyclos moins méchants du commerce : bonne référence quant à l'efficacité de ceux-ci !

Le sélecteur est maintenant de rigueur.

Une machine nous contredit en matière de roues : le Ducson de Chapelle. Fourche école espagnole Montesa. Amortisseur arrière fil de fer type Bultaco. Culasse très largement dimensionnée. Carburateur Zenith. 16 mm de passage de gaz. Le Ducson enfin, pour se singulariser à nouveau, était l'une des seules machines équipée d'un compte-tours.

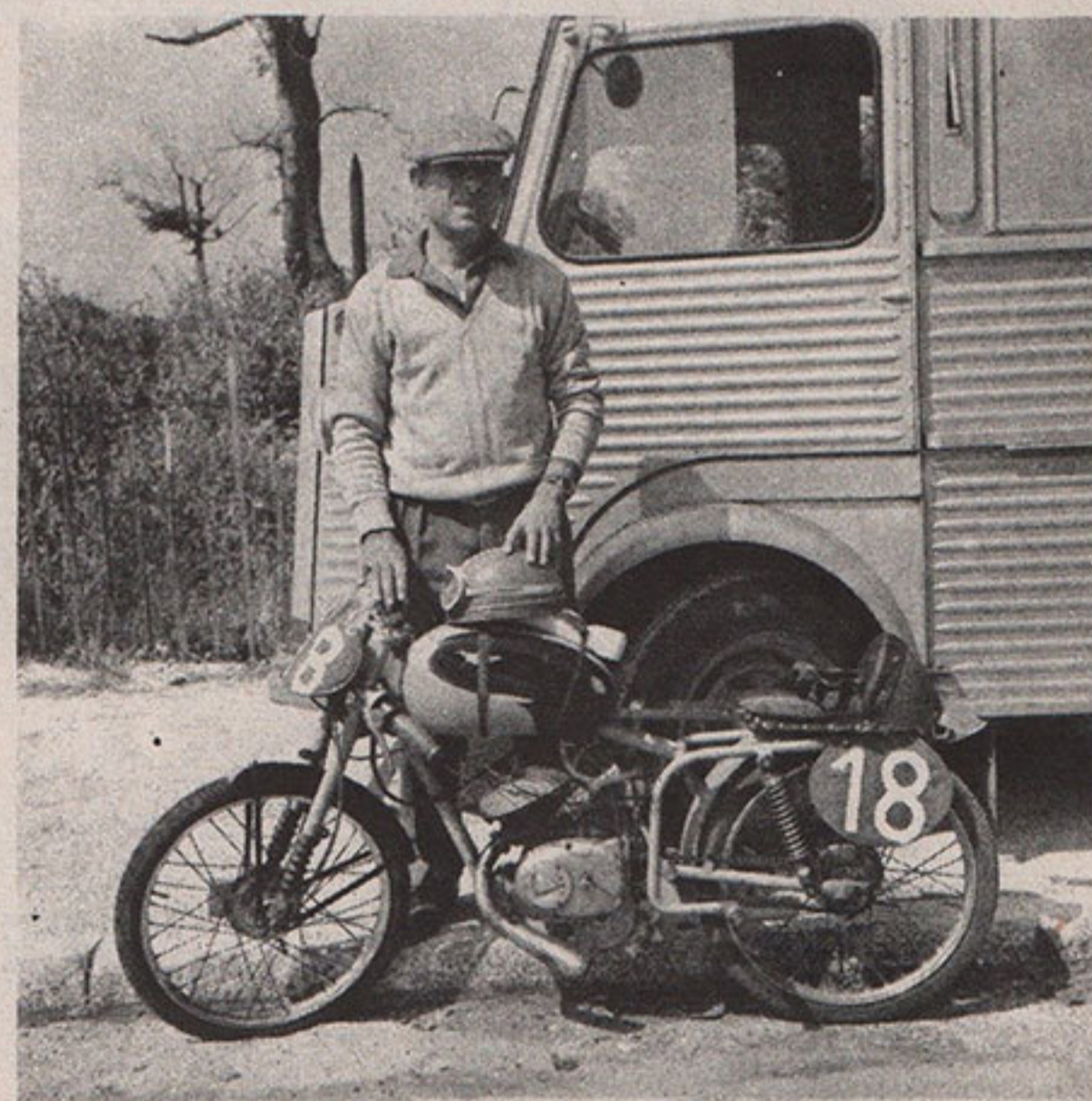
Déjà vu à Bourg, le Bimot « quatre tempi » de chez Baronne, aux mains de Bouvet cette fois.

Bimot assez peu remanié. Apparemment il doit être possible de tirer quelque chose de valable partant d'une telle machine bien que l'ensemble soit assez lourd.

Remarquez le pot de détente.

Nous avons aperçu aussi, et ce avec plaisir, un Alpino, modèle assez ancien dont le cylindre était coiffé d'une culasse Peugeot... L'usine ne daigne pas (dit le propriétaire) donner les recettes de gonflage.

Carbu Dell'Orto racing Ø 18 mm de passage. Cette machine, pas très très rapide, fut très bien menée durant la course par Grivello.



Il y en avait encore des cyclos à Marseille : Peripoli, plus ou moins revus, ainsi que des Itom classiques (celui de Gameri par exemple) et compétition (usine) : ceux de Marquis et Ciffreo.

Les Paloma des Couvreur, dont celui du père spécialement intéressant : moteur de l'usine monté dans un cadre Itom !

A noter au passage l'effort de l'usine Lavalette qui prépare intégralement les moteurs. Malheureusement la boîte de vitesses est toujours aussi impropre à la conduite course.

Le spécial Robin mis à part, nous cherchons en vain dans les parcs une machine 100 % française. L'aurons-nous un jour ?

Pourquoi pas une Mobyette bien revue ou encore le Nougier dont on parle tant ?

François AINE

DANS VOTRE ATELIER

caractéristiques
techniques

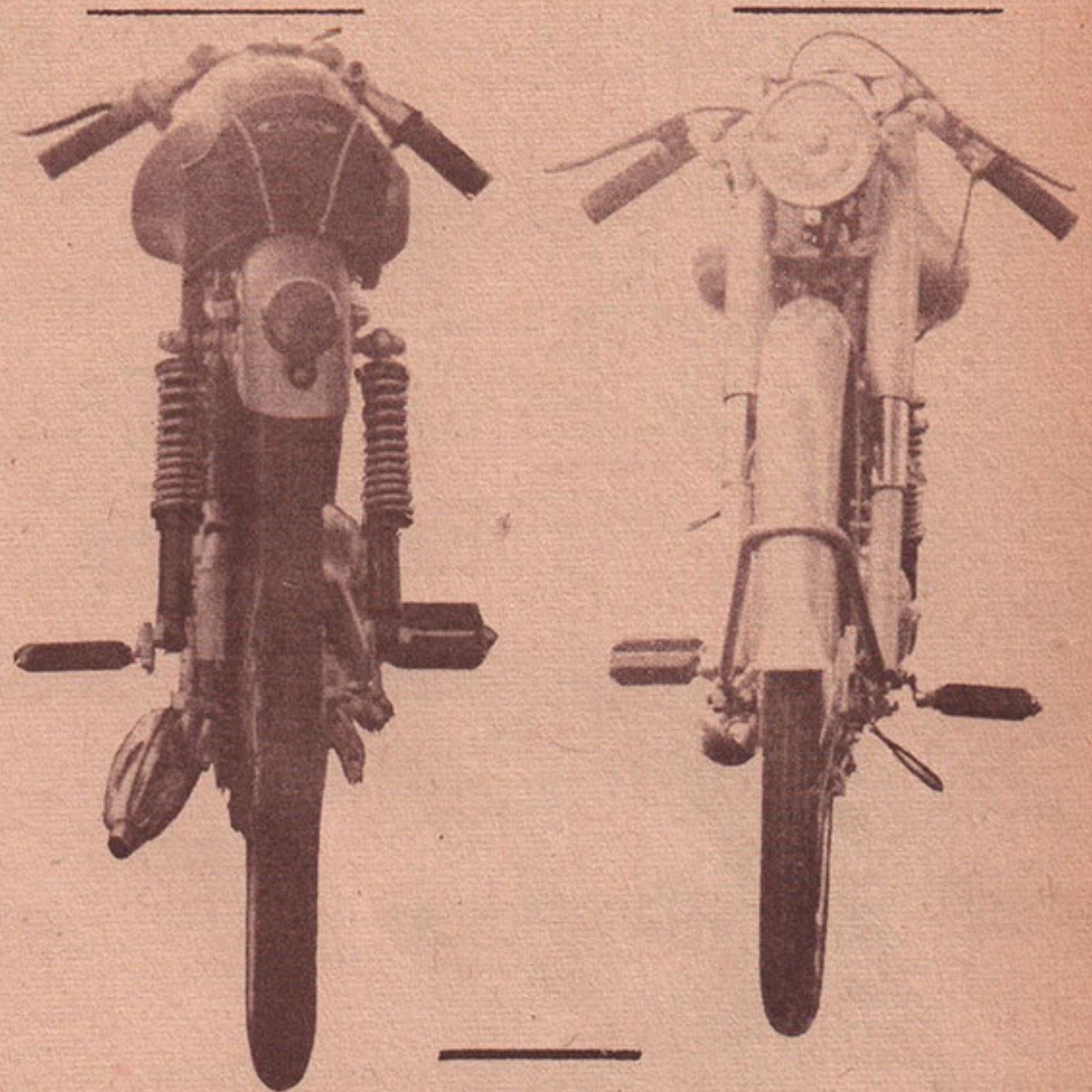
ITOM S. S.

LE MOTEUR :

Cycle : 2-temps.
Balayage Schnurle.
Cylindrée : 49,5 cm³.
Alésage/course : 40 mm — 39,5 mm.
Puissance : 3,2 CV à 8.500 t/m.
Cylindre : en fonte, culasse : en alliage léger.
Allumage : volant magnétique, bobine extérieure.
Carburateur : Dell'Orto de 16 mm de passage des gaz à corps incliné.
Transmission primaire : par pignons à taille hélicoïdale.
Embrayage : à disques multiples travaillant dans l'huile.
Boîte de vitesses : à 3 rapports commandés du guidon par poignée tournante.
Transmission secondaire : par chaîne.

PARTIE CYCLE :

Cadre : tubulaire monopoutre, 2 tubes de faible section reliant le bas du carter-moteur à la colonne de direction.
Fourche : télescopique.
Suspension arrière : fourche oscillante dont les bras sont en tube de section ovale.
Ressorts de suspension : à l'air libre.
Roues : jantes en acier munies de pneus de 24 × 1,75 renforcés.
Freins : moyeux freins en alliage léger.
Selle : selle double et coussin de réservoir en caoutchouc-mousse recouvert de cuir.
Réservoir : capacité 10 litres environ, bouchon à ouverture rapide, robinet à 3 positions donnant une réserve.
Guidon : à bracelets réglables.
Éclairage : Phare-code, feu rouge (et avertisseur) alimentés par le volant magnétique.
Email : cadre gris-clair, garde-boue bleu-ciel, réservoir bleu-ciel avec décors crème.

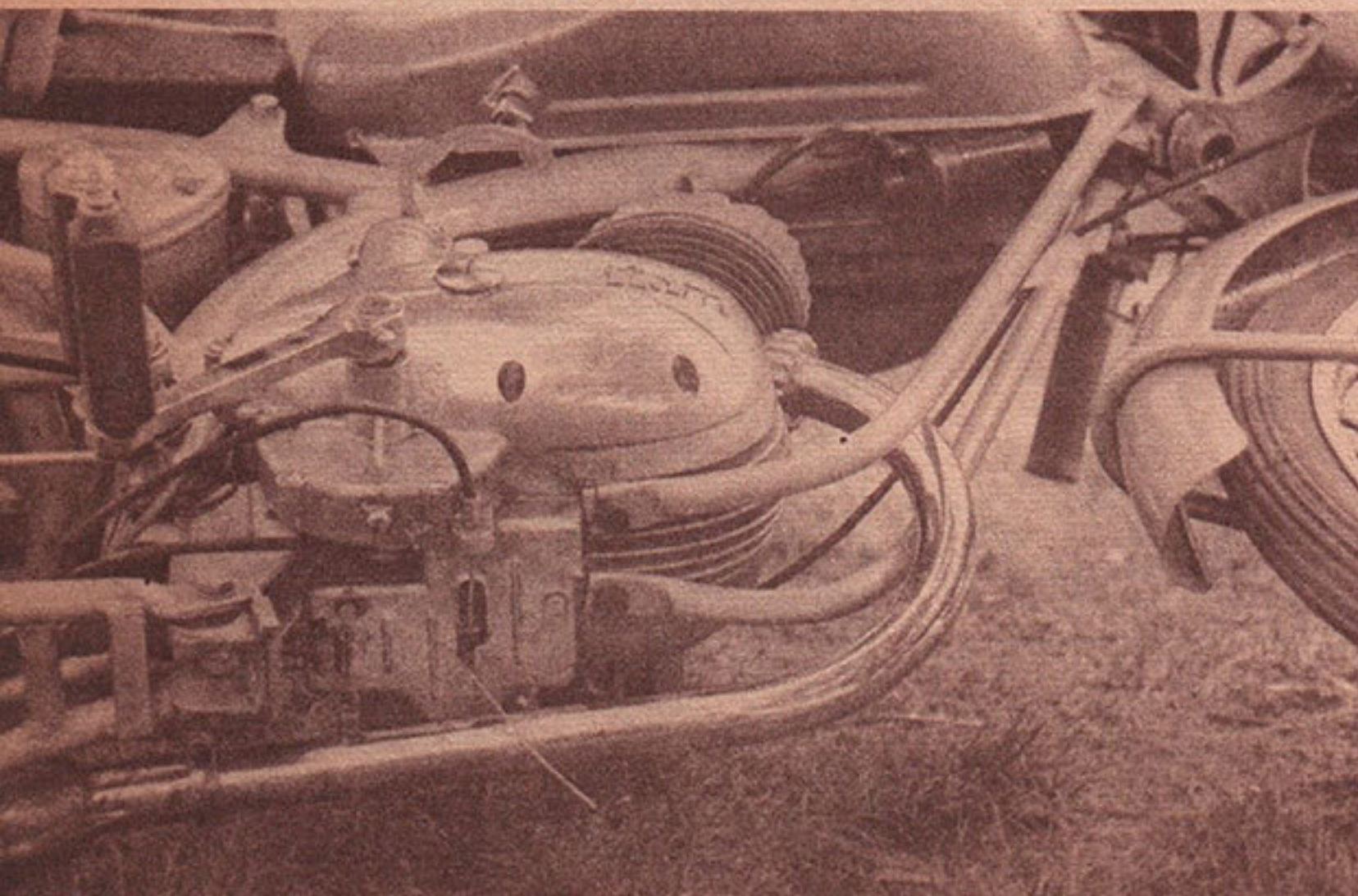


DÉMONTAGE DE LA PARTIE CYCLE

DEPOSE DU MOTEUR

- Débrancher le fil de bougie.
- Dévisser le raccord d'échappement, le collier de serrage du silencieux et « sortir » le tube d'échappement.
- Débrancher les canalisations d'essence qui vont du carburateur au réservoir.
- Dévisser l'écrou qui fixe le pot d'échappement au cadre (clé de 14).
- Enlever les deux tubes du faux « double-berceau ». Pour cela, débloquer et enlever le boulon qui fixe le réservoir sur le cadre.
- Deux vis (clé de 14) fixent les 2 tubes sur le moteur.
- Précisons que dans ce cas ces 2 tubes servent seulement à donner le nom de double-berceau au cadre.
- Enlever les câbles de commande des vitesses, le câble de commande d'embrayage et le câble de commande des gaz.

On voit, ci-contre, les 2 vis qui fixent les 2 tubes du faux double-berceau au moteur.



Ici, la partie arrière du cadre. Remarquez la triangulation de renfort du bras arrière support de l'amortisseur.

— Dégrafer l'attache-rapide et enlever la chaîne.
Le moteur est fixé au cadre-poutre en 4 points par la partie arrière du carter moteur.

Quatre vis Allen bloquent cet ensemble. Deux de ces vis reçoivent des écrous de 8 et les 2 autres sont filetées dans le cadre.

En maintenant le moteur d'une main, on dévissera la dernière vis Allen.

— Un autre boulon de 14 et l'on peut enlever le réservoir.

— La selle double est fixée à l'avant par 2 boulons de 14, à l'arrière un seul boulon traverse le garde-boue et le maintient.

— Les amortisseurs : 2 écrous (clé de 17) assurent la fixation des amortisseurs, d'une part sur le cadre et d'autre part sur le bras oscillant.

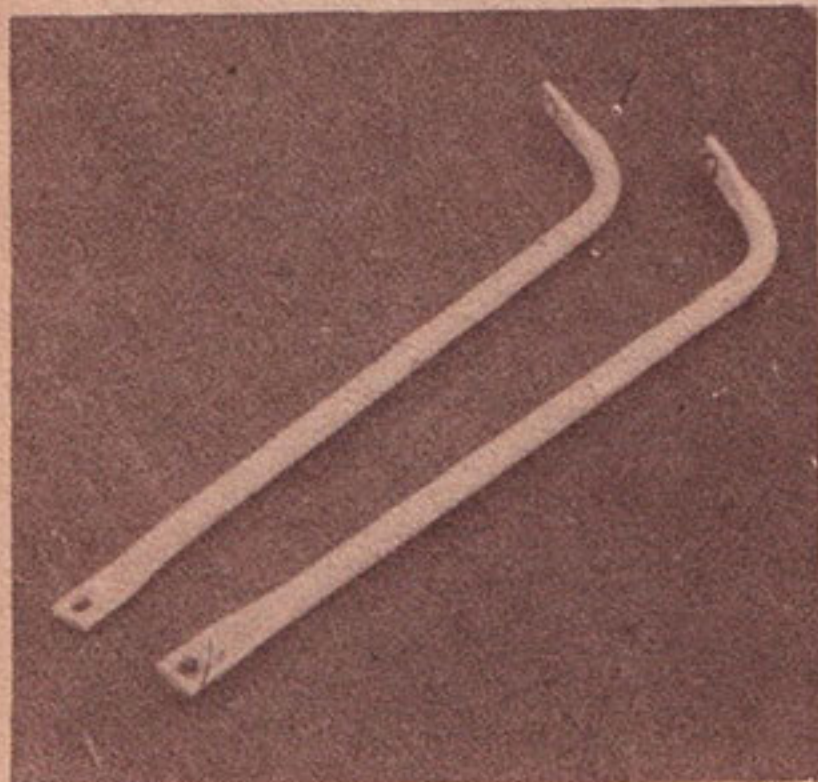


DEMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

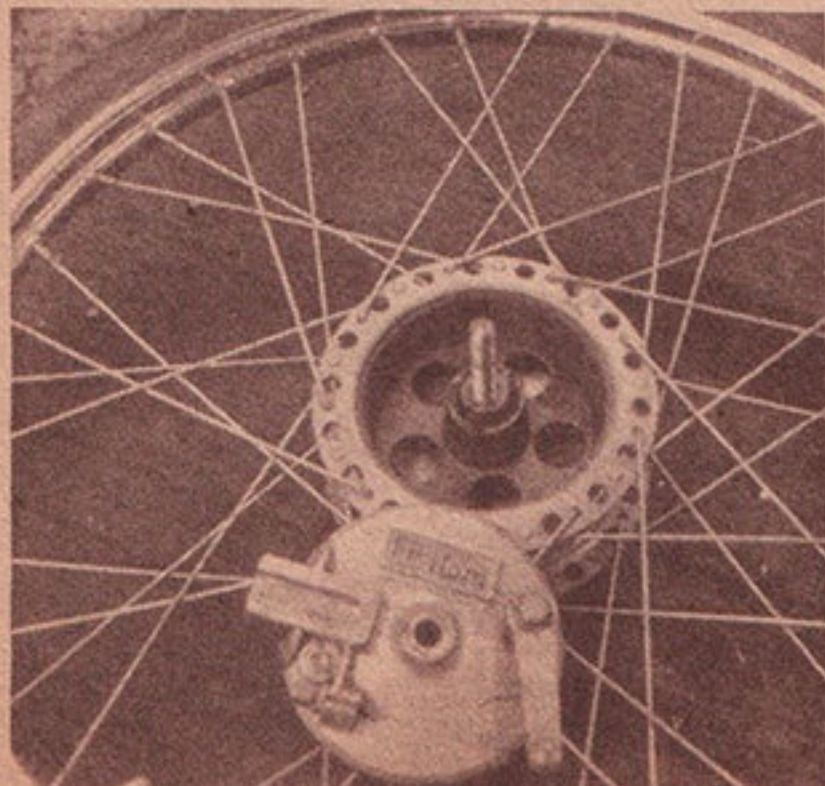
— Dégrafer la tige de commande du frein arrière. La chaîne ayant été enlevée au préalable il suffit de débloquer et de dévisser les écrous des axes de roue et d'enlever la roue arrière.

— Démontez le garde-boue arrière qui est fixé par 3 boulons (clé de 10). Il est fixé à l'arrière sur les pattes du cadre et à l'avant sur le tube de support des amortisseurs arrière.

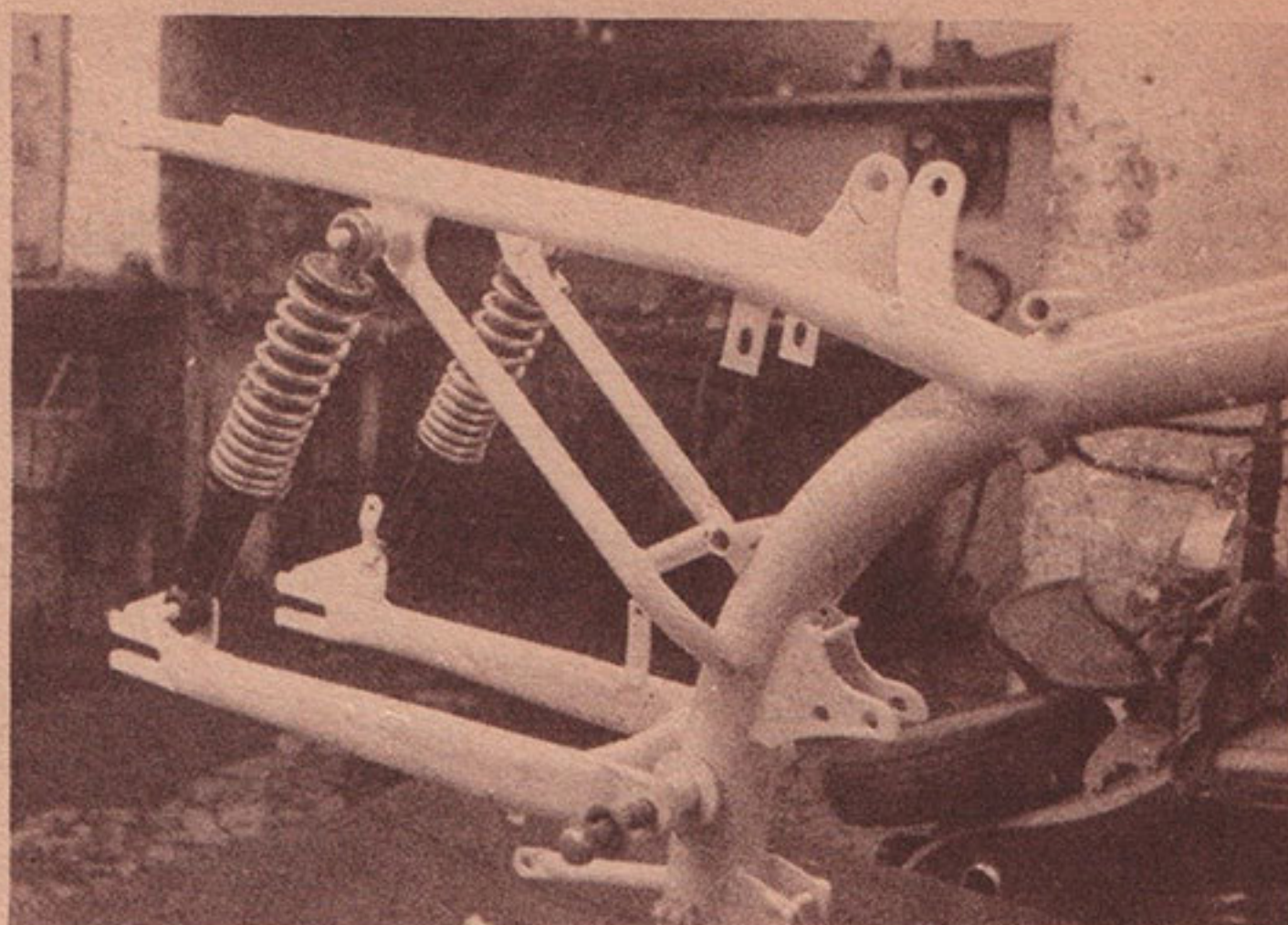
— Démontez le carter de chaîne (clé de 10).



Voici, détachés, les 2 tubes du double-berceau.



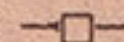
Magnifique pièce de fonderie, le moyeu avant de l'Atom, très ajouré et très allégé.



DEMONTAGE DU BRAS OSCILLANT ARRIERE

— C'est une grande vis qui assure la fixation de ce support de roue et qui sert d'axe d'articulation.

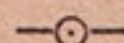
Notons aussi que la pédale de frein arrière est articulée sur cet axe.



DEMONTAGE DE LA ROUE AVANT

— Dégrafer le câble du frein avant et le faire échapper de son levier.

— Desserrer les 2 écrous des axes de roue et sortir celle-ci de la fourche.



LES FREINS

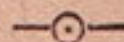
— Pour vérifier ou changer les segments de freins il faut enlever le flasque support de mâchoires.

Pour cela un écrou, avec contre-écrou, permet d'accéder « à la machinerie ».

— Pour enlever et changer les mâchoires, des pinces à « ressorts en segments » sont nécessaires si l'on veut enlever celles-ci sans les détériorer.

— Pour le frein arrière, le même montage assure la fixation des tambours.

— Pour rajeunir vos garnitures et leur donner un peu plus d'adhérence, on peut — si les garnitures sont assez épaisses — donner un coup de toile émeri sur celles-ci, de préférence en travers de la garniture.



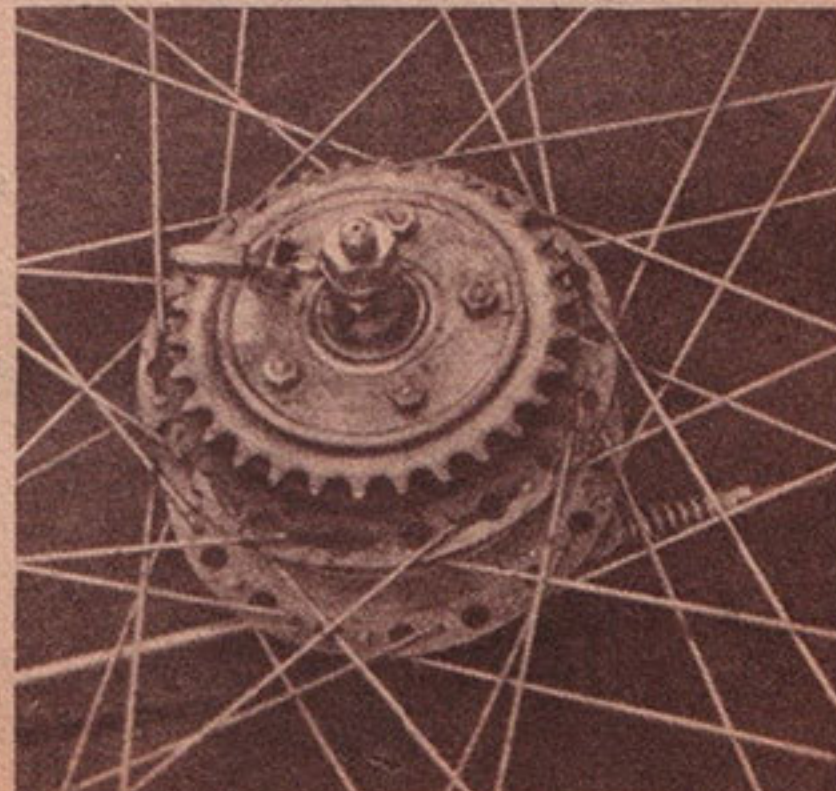
DEMONTAGE DES ACCESSOIRES

— Enlever la portière et le verre de phare.

— Déconnecter tous les fils en prenant soin toutefois de les repérer pour le remontage.

— Dévisser les 2 vis qui fixent le phare à la fourche (clé de 10).

Le pignon arrière est fixé par 5 écrous sur le moyeu.



GARDE-BOUE AVANT

Dévisser les 6 écrous (clé de 10) et enlever les boulons qui fixent les pattes sur la fourche.

— Dévisser la bobine haute tension qui est sous le réservoir et qui est maintenue par 2 boulons de 6.

★

LA FOURCHE

— Tout d'abord, desserrer l'écrou « moleté » de la colonne de direction, desserrer les 2 boulons (clé de 14) qui immobilisent le T supérieur de fourche.

— Desserrer les 2 écrous (clé de 10) qui fixent les « bracelets » sur les tubes, sortir ceux-ci en ayant soin d'enrouler câbles et gaines autour.

Dévisser et enlever les 2 boulons qui « pincent » le T de fourche inférieur pour empêcher les tubes de glisser.

— Lorsque ces boulons sont enlevés, les tubes de fourche « sortent » l'un après l'autre.

— Enlever les agrafes qui maintiennent les fils d'éclairage en prenant soin de noter leur emplacement.

DÉMONTAGE DU MOTEUR

— Dévisser et enlever la bougie.

— Desserrer les 4 écrous qui fixent la culasse au cylindre (clé à tube de 10); faire attention aux 4 rondelles plates qui sont entre écrou et culasse. Enlever ces écrous et enlever la culasse.

NOTA : Il n'y a pas de joint de culasse, l'étanchéité est réalisée par une collerette circulaire placée sur la culasse et une saignée sur le dessus du cylindre.

★

LE CYLINDRE

Auparavant nous avons dévissé le tube d'échappement (à l'aide d'une pince articulée ou à défaut, une pince multiprise).

De même le carburateur a été éliminé en dévissant la vis du collier de serrage (clé de 8).

★

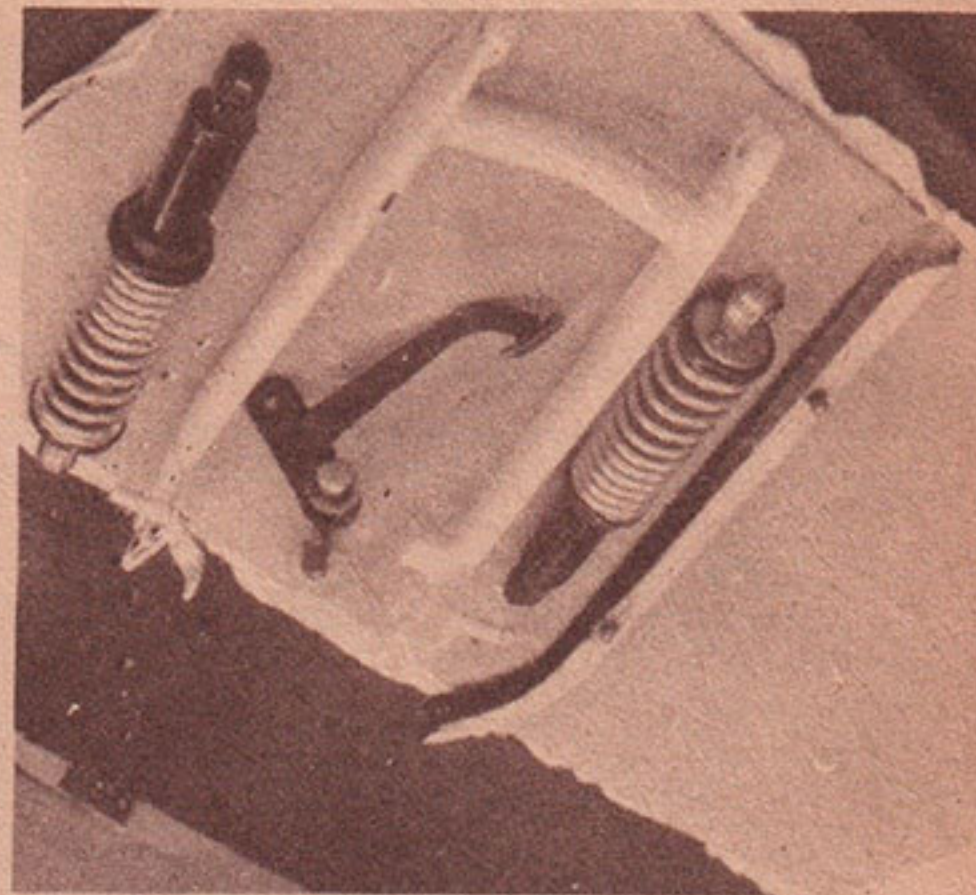
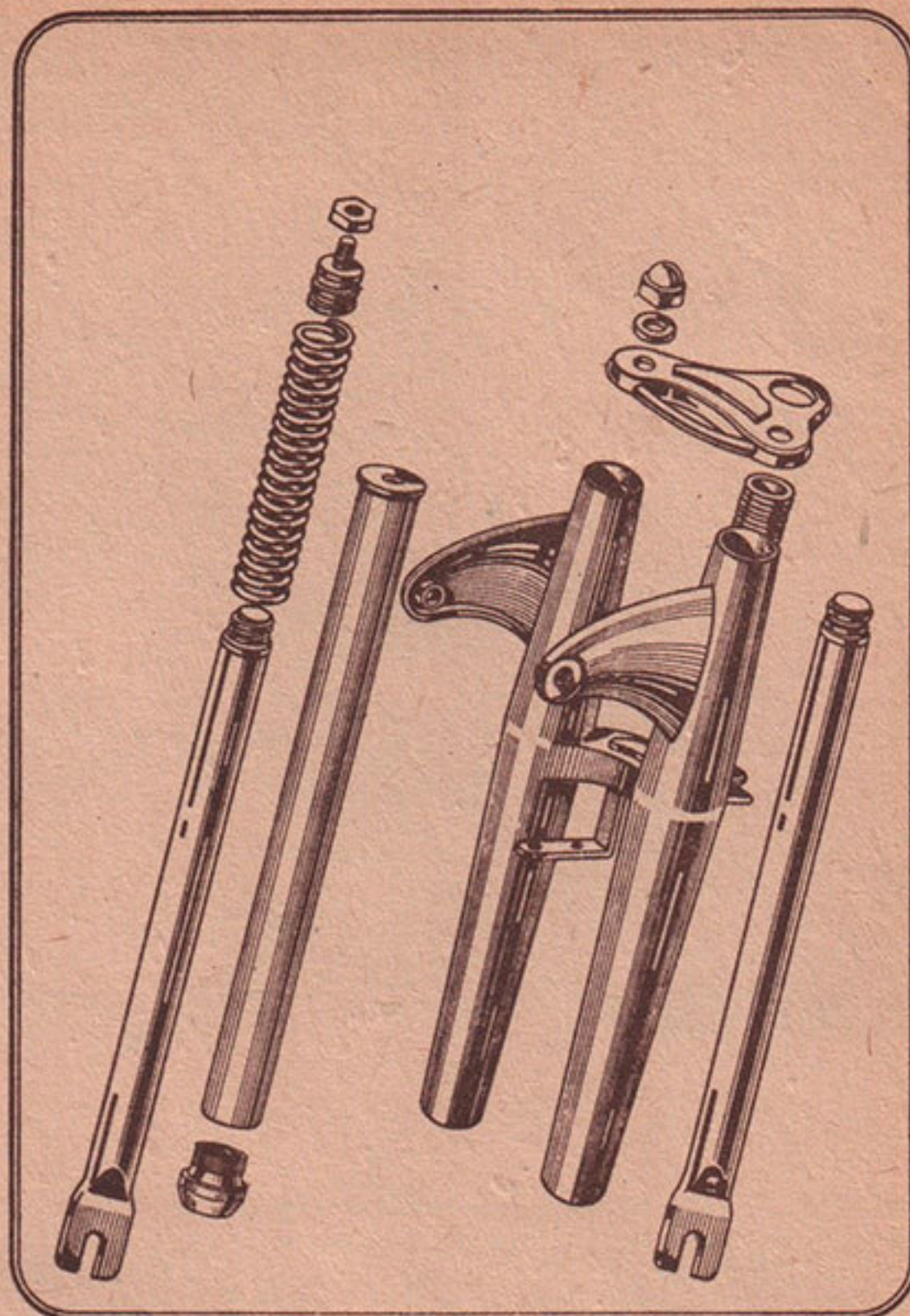
POUR DEMONTER LE CYLINDRE

— Desserrer progressivement, et alternativement, les 4 écrous de serrage à l'aide d'une clé de 10 extra-plate.

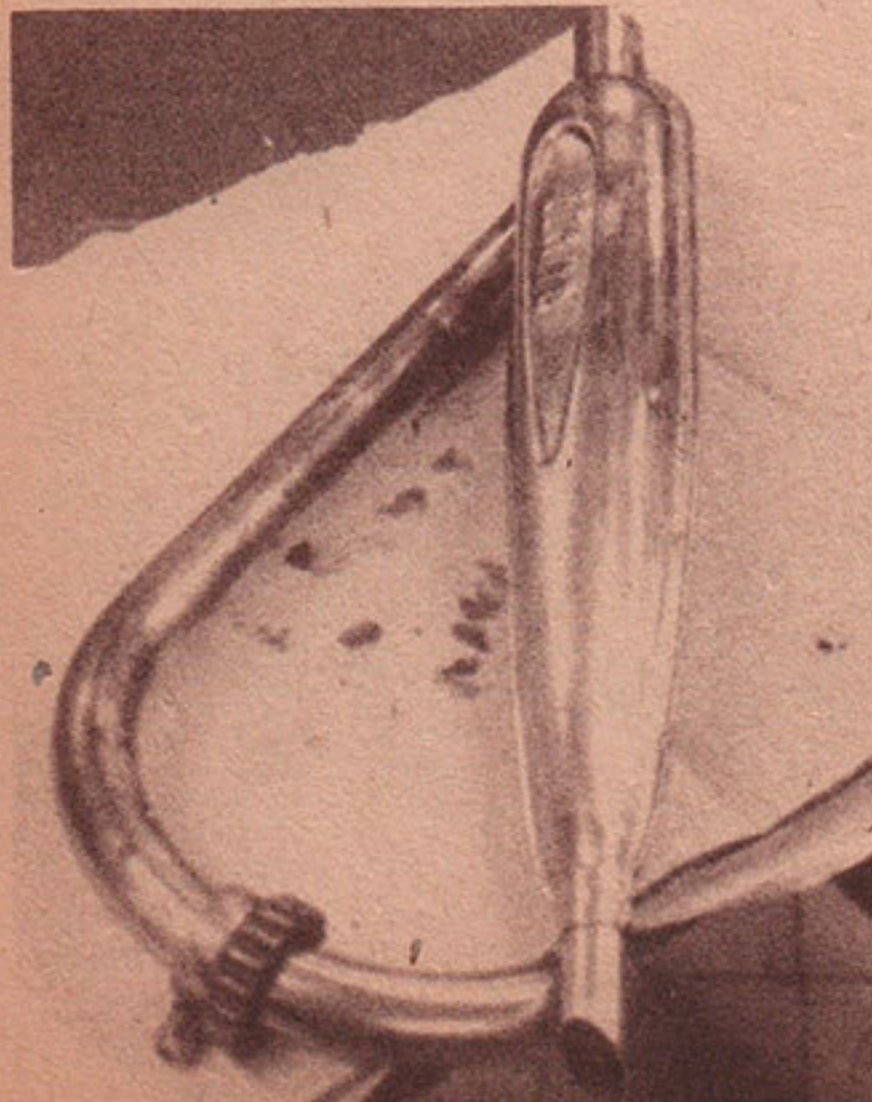
— Si l'on procède ainsi, les écrous repoussent le cylindre vers le haut. Les écrous de serrage sont appliqués directement sur l'embase du cylindre sans interposition de rondelles.

Précisons que la pipe d'échappement en alliage léger est vissée directement sur le cylindre. Un contre-écrou de serrage vient bloquer la pipe et l'empêche de se desserrer.

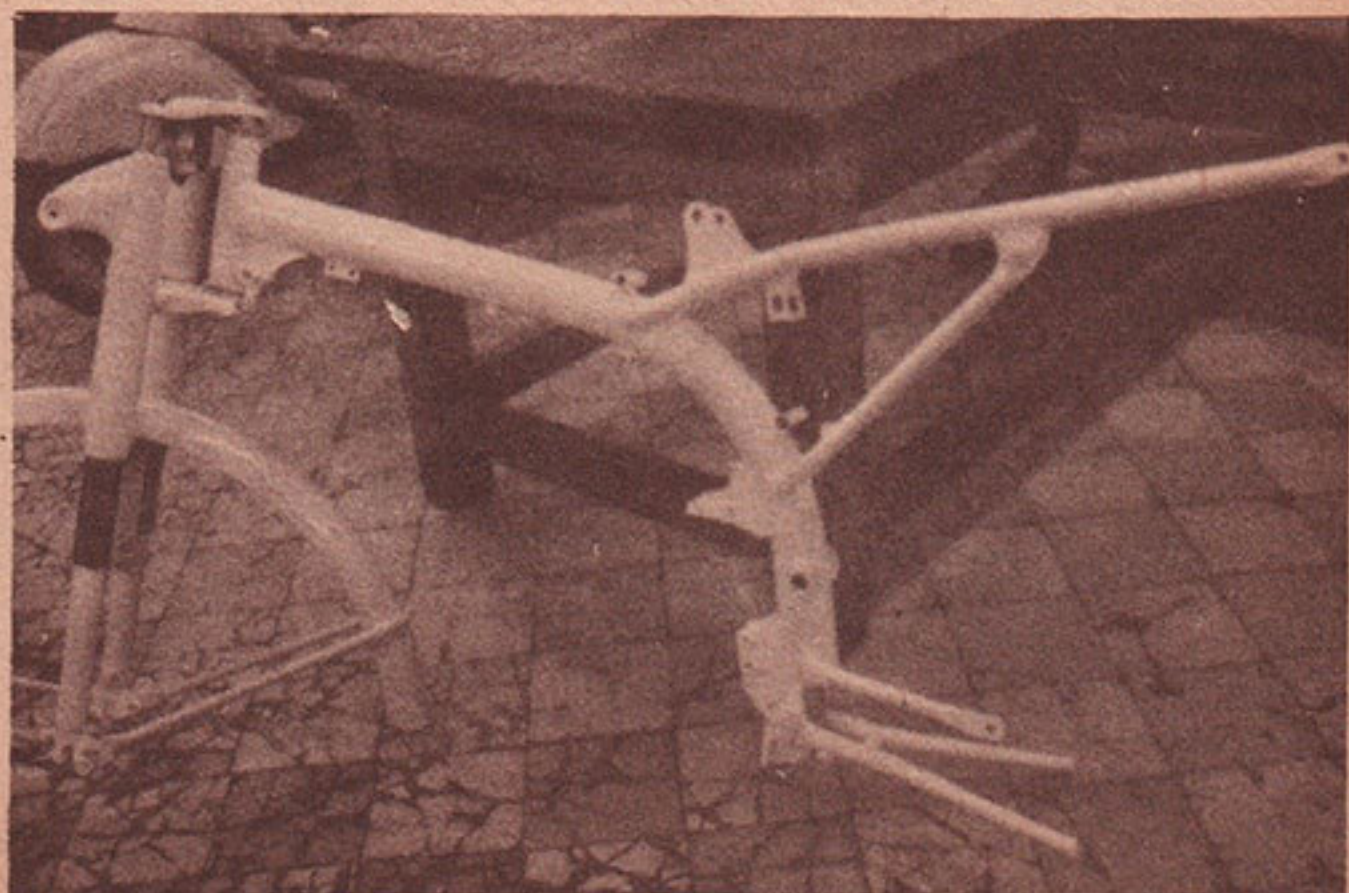
— Enlever le joint d'embase de cylindre, ce joint étant en matière armée.

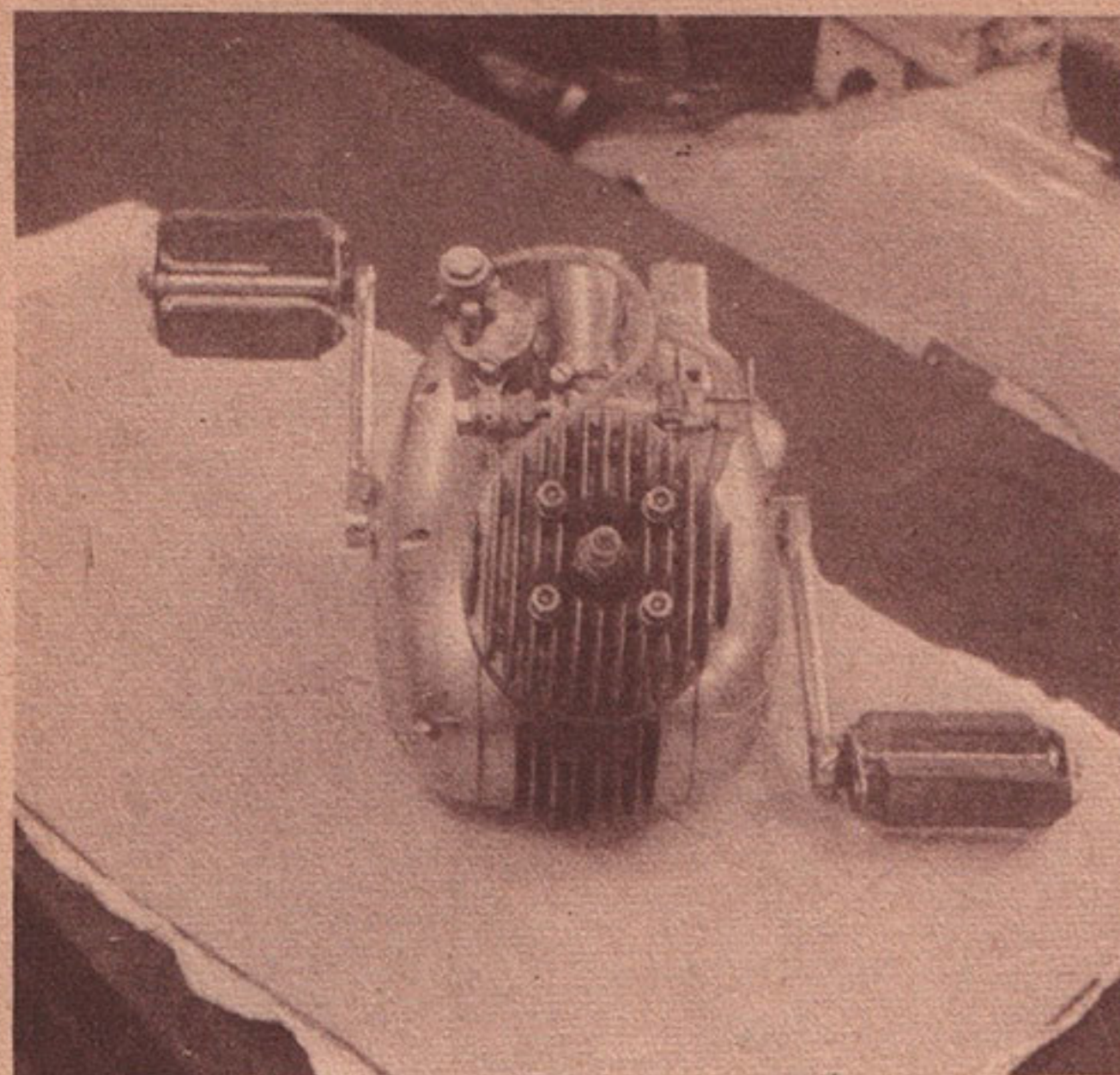


Ci-dessus, éclaté de la fourche. Ci-contre, un ensemble d'accessoires parmi lesquels : amortisseur arrière, bras oscillant et pédale de frein.

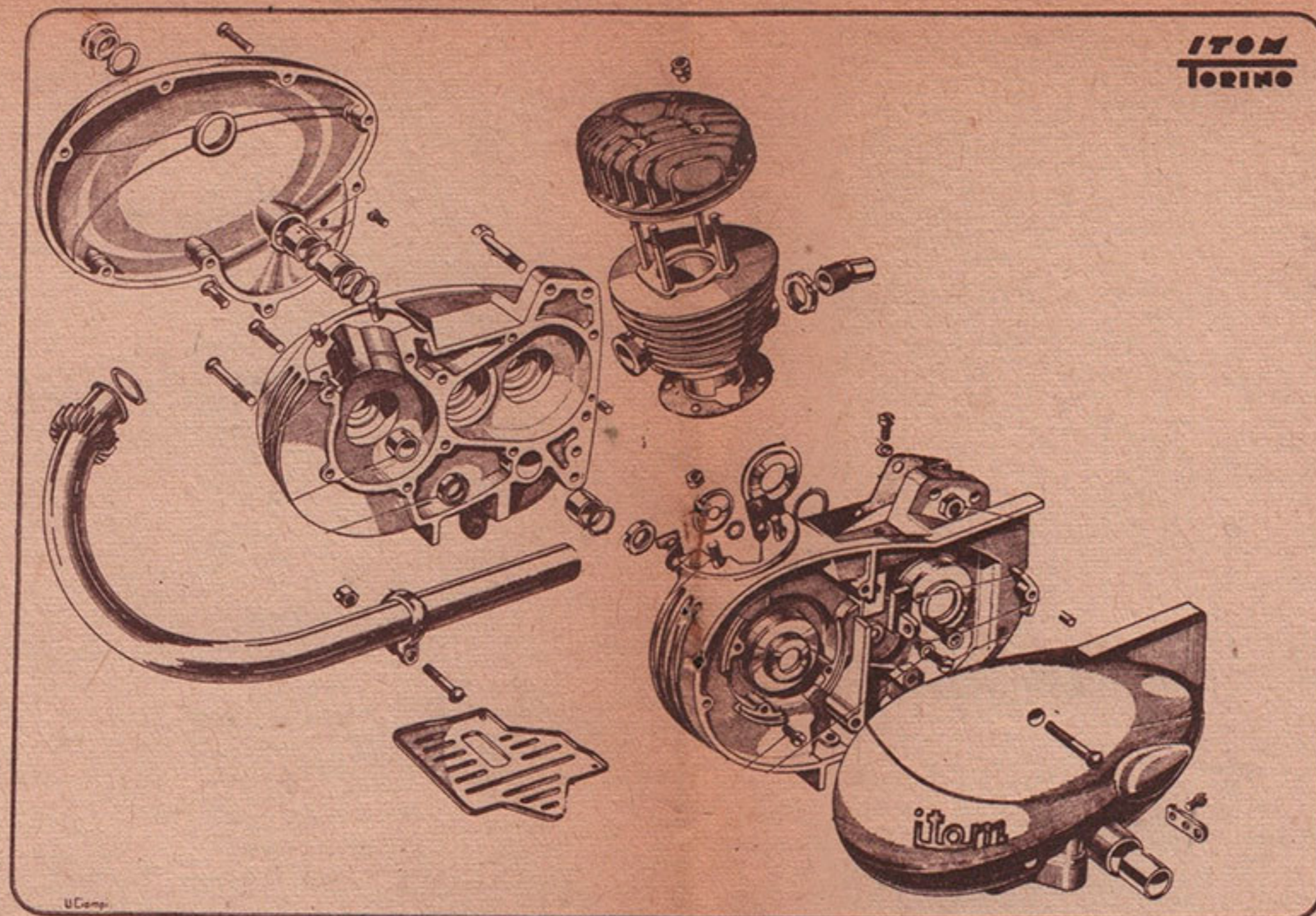


A gauche, le système d'échappement, tube et silencieux. A droite, le cadre-poutre avec la fourche et sa béquille. Toutes les attaches et supports du cadre sont soudés.

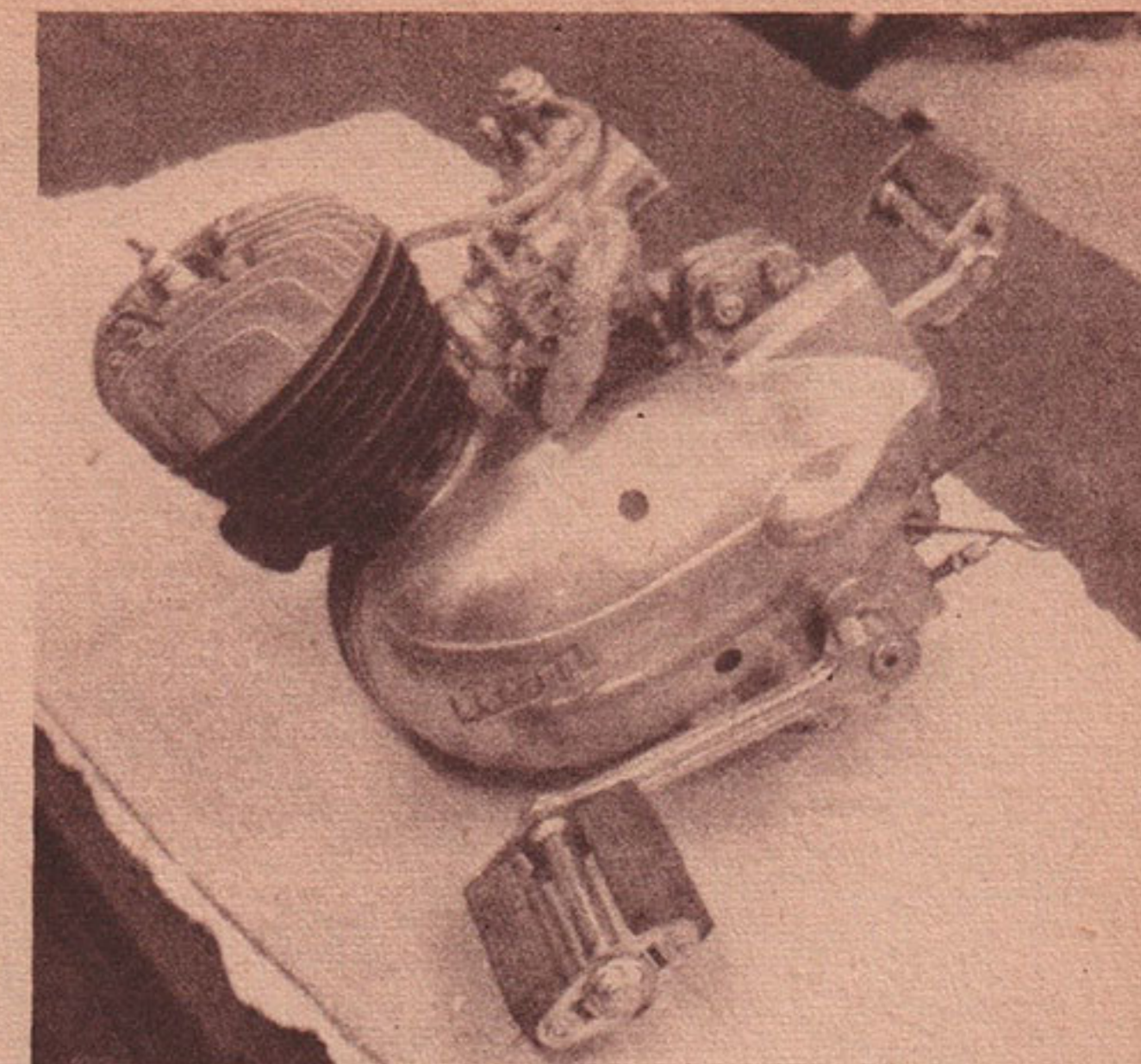




A gauche, le moteur vu de face, avec son échappement bien dans l'axe.



Vue d'ensemble du moteur (à droite) et éclaté de ce même moteur (à gauche).



LE PISTON

— Avant de procéder à tout démontage, repérer le piston. Faire une marque à l'avant ou à l'arrière pour qu'au remontage il prenne sa place primitive.

Ce piston comporte 3 segments ergotés, ce qui facilite beaucoup le remontage.

— Enlever les 2 circlips de retenue de l'axe et pousser cet axe en relevant le piston afin de ne pas fatiguer la bielle.

★

CARTER COTE EMBRAYAGE

— Vidanger l'huile de la boîte de vitesses. Une vis placée sur le point le plus bas du carter permet cette opération.

— Dévisser les 9 vis de fixation du carter avec un tournevis assez fort.

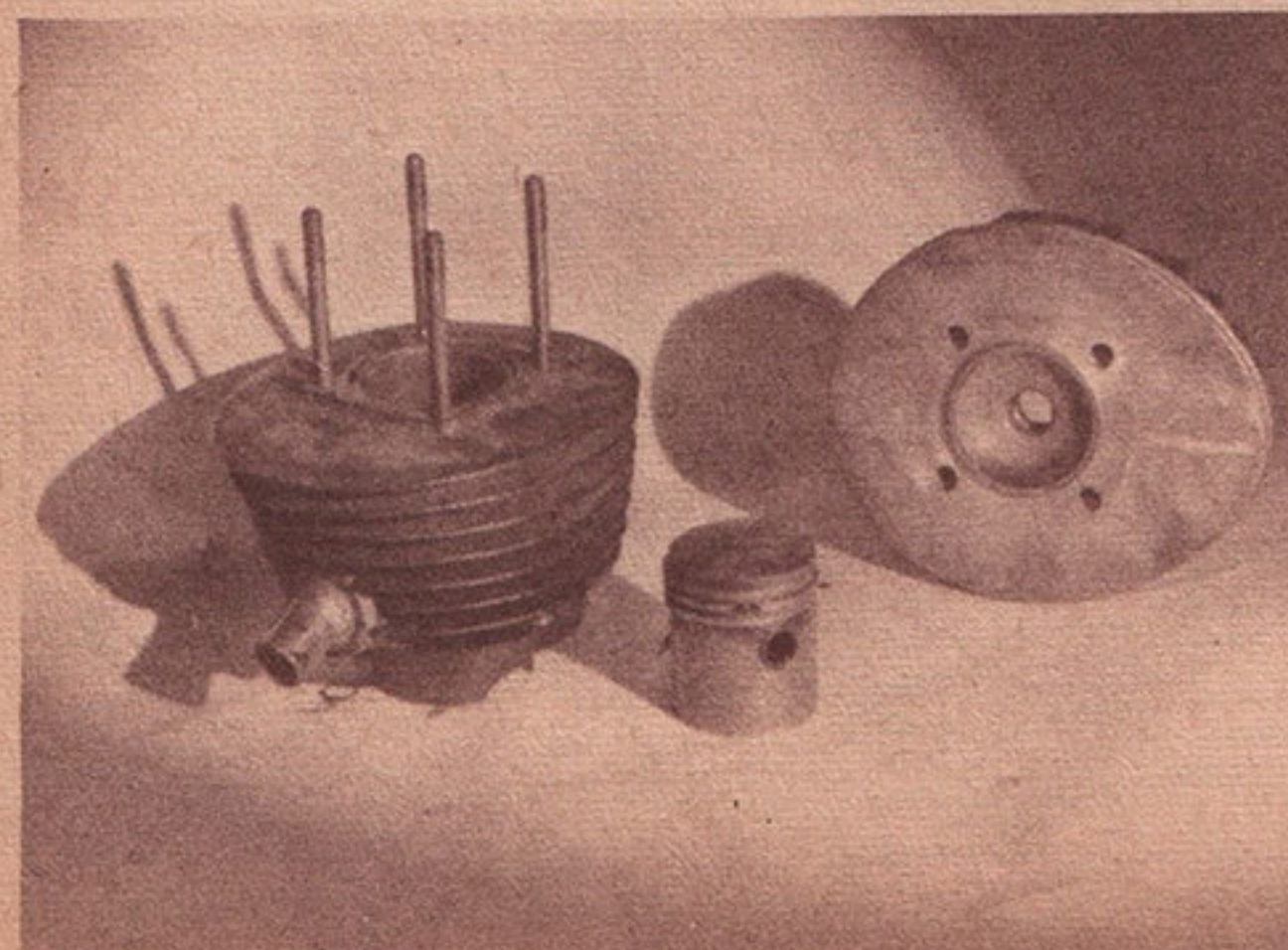
— Enlever ce carter.

Il arrive que sur le « plat » de l'axe de pédalier, des bavures empêchent le glissement de l'arbre dans le joint d'étanchéité. Au besoin, donc, ébavurer l'arbre.

★

DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

— Tout d'abord dévisser la plaquette de butée d'embrayage. Cette butée est fixée par 4 écrous (clé de 7).



A gauche, l'ensemble cylindre culasse, piston. Ce dernier est à 3 segments.

Remarquons le réglage vis et contre-écrou permettant de régler la tension de l'embrayage. D'ailleurs quand le carter n'est pas démonté une grosse vis permet de la régler sans rien démonter.

— Enlever la plaquette butée.

Un écrou (clé de 17), au pas à gauche, permet, lorsqu'il est dévissé, de retirer les disques d'embrayage et la cage.

— Pour immobiliser l'arbre lorsque l'on veut dévisser cet écrou, immobiliser l'embellage en introduisant dans le carter-pompe un « jet » en bronze ou en matière molle.

— Enlever l'écrou et la rondelle.

— Enlever le flasque support des ressorts d'embrayage (au nombre de 5).

— Enlever les disques d'embrayage.

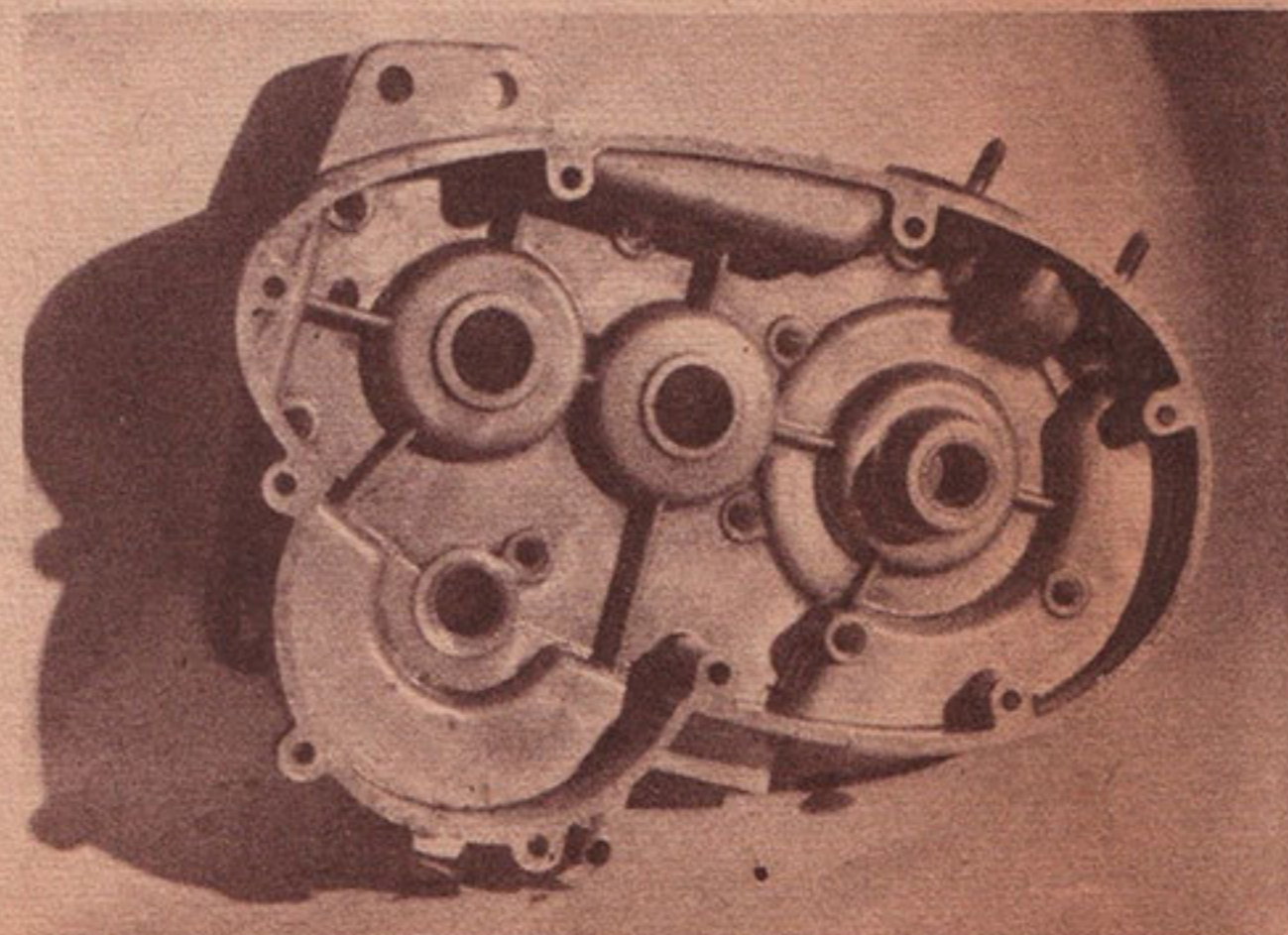
On compte 2 disques garnis. Deux disques en acier enferment les disques d'embrayage et un disque en bronze est placé entre les 2 disques garnis.

— La cloche d'embrayage peut donc être enlevée, mais celle-ci étant montée sur un cône il est indispensable d'utiliser un arrache-pignon.

Un arrache-pignon universel à 3 branches conviendra parfaitement si son « écartement » est assez important.

Par mesure de sécurité, et afin de ne pas détériorer l'arbre de boîte, il est conseillé de visser légèrement l'écrou adéquat.

Ci-dessous à droite, les pièces constituant l'embrayage à disques multiples, et à gauche, le carter droit laisse apparaître les bossages dans lesquels sont emmanchés les roulements.



Si l'arrachement est un peu dur, taper un coup sec en bout de la vis de serrage de l'appareil.

Précisons que derrière la cloche d'embrayage, et faisant partie de cette cloche, nous trouvons les pignons d'entraînement du kick-lanceur.

★

LE SYSTEME DE LANCEMENT

— Il suffit de taper légèrement sur l'arbre de pédalier, côté volant magnétique, pour avoir tout le système lanceur.

— Un énorme circlips permet d'accéder à la roue libre et de la démonter si besoin est.

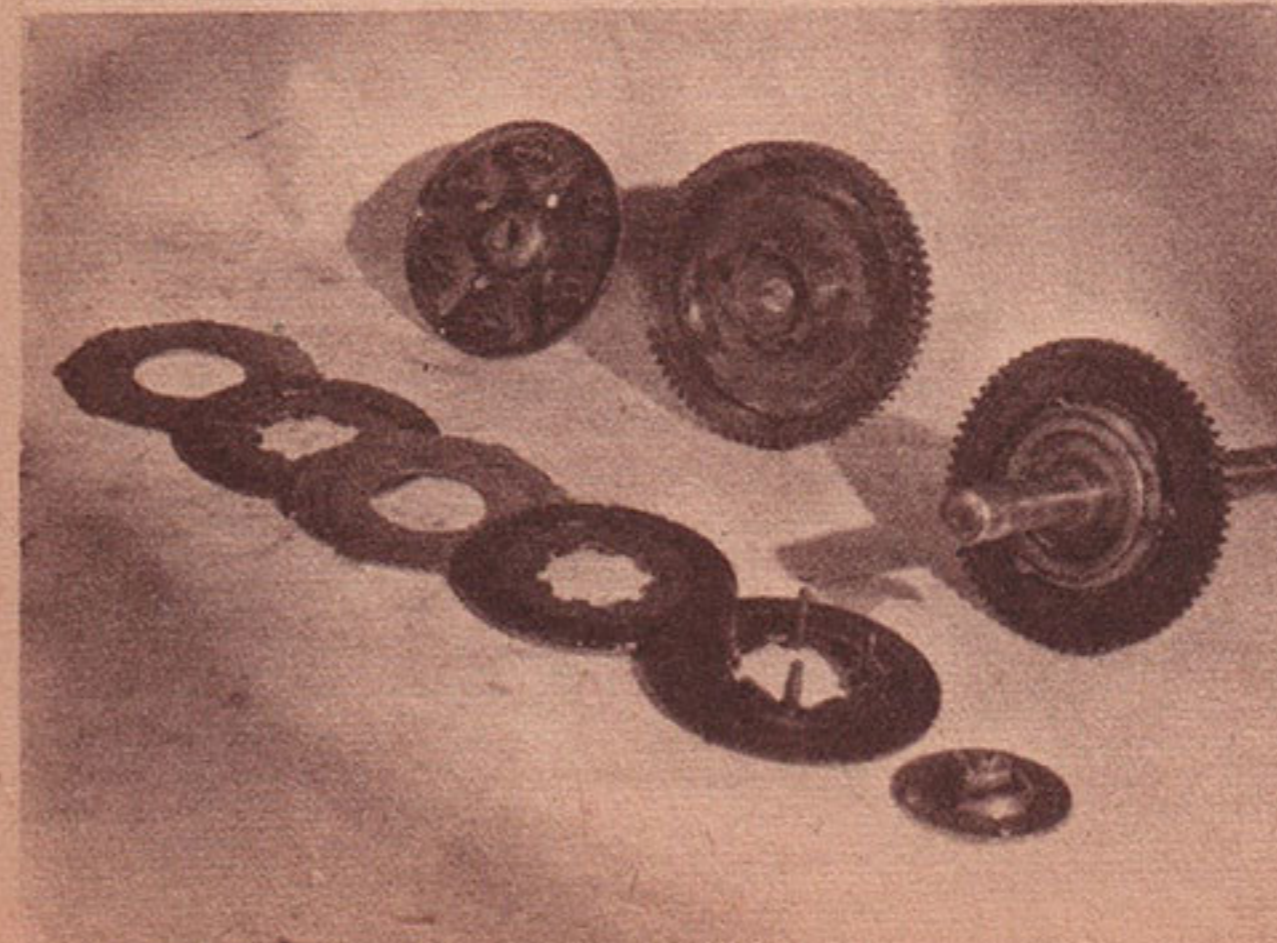
Notons aussi que le graissage du roulement lisse de la cage d'embrayage s'effectue grâce au barbotage du pignon de lancement.

★

DEMONTAGE DU PIGNON DE VILEBREQUIN

— La transmission primaire s'effectuant par engrenages, le pignon de vilebrequin est comme la denture de la cloche d'embrayage, c'est-à-dire à taille hélicoïdale.

— L'embellage étant toujours bloqué, dévisser l'écrou (clé de 14, pas normal) qui serre le pignon sur la queue de vilebrequin.



— Encore un montage sur cône ici et il est nécessaire d'employer encore l'arrache-pignon universel pour un tel démontage en prenant la précaution de mettre l'écrou pour protéger les filets.

Bien que l'embellage ait une saignée de clavetage, le pignon — lui — n'en a pas et il n'y a donc pas de clavettes.

— Enlever ce pignon.

★

CARTER COTE VOLANT MAGNETIQUE

Deux vis fixent ce petit carter sur le bloc-moteur : les dévisser et retirer ce carter.

★

LE VOLANT MAGNETIQUE

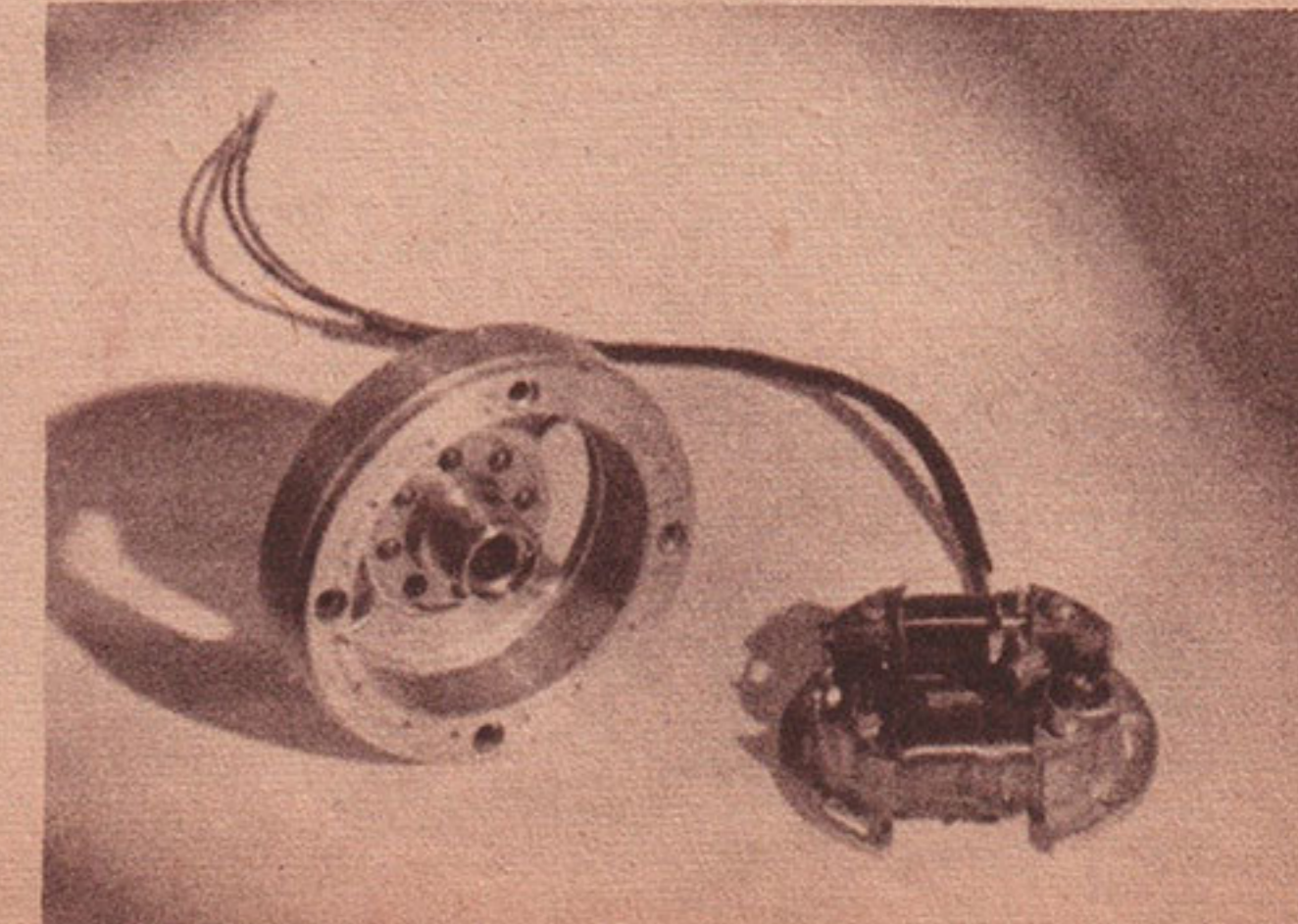
— Maintenir le rotor du volant magnétique à l'aide d'un serre-volant de petite envergure car il est de dimensions assez réduites.

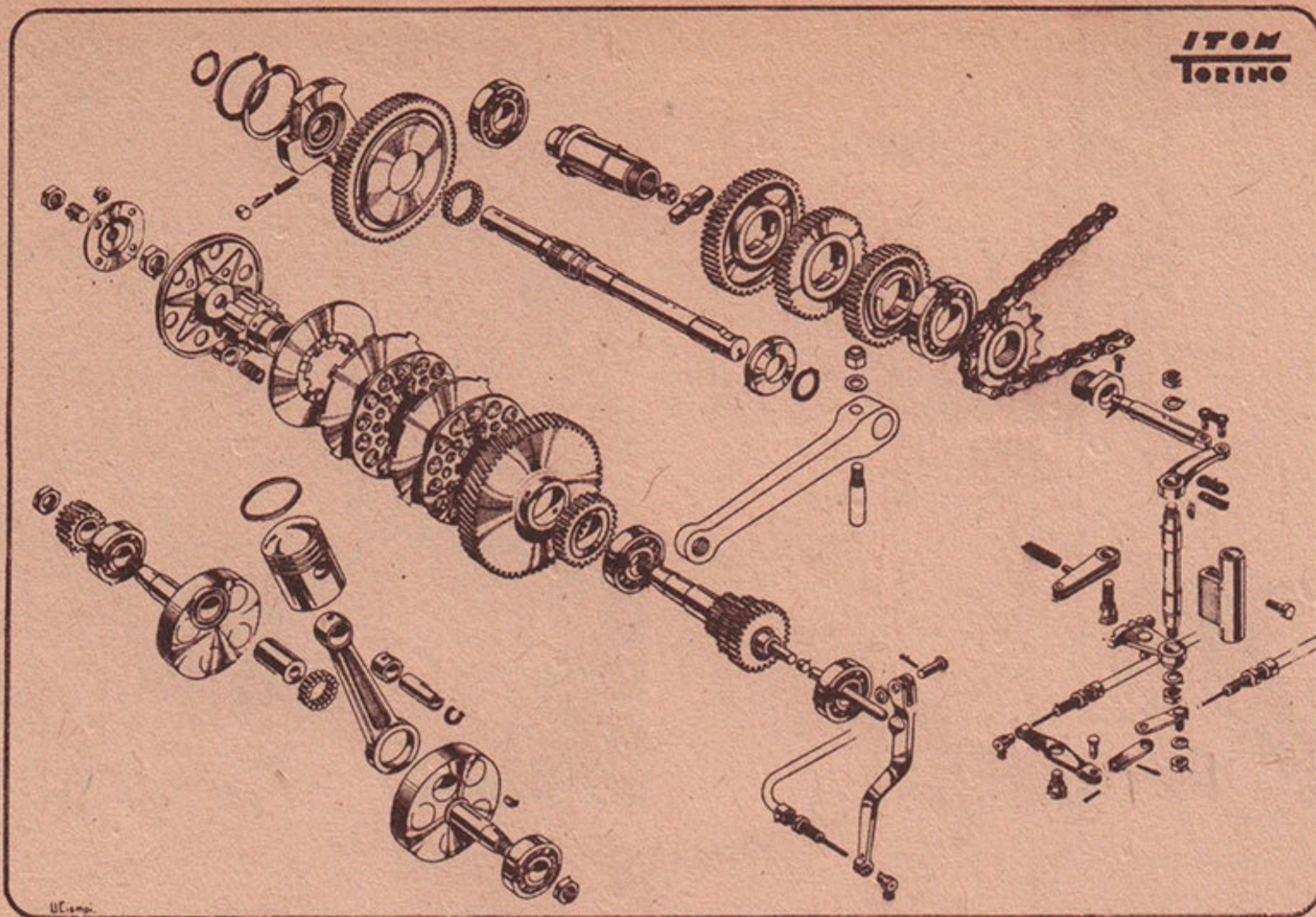
A l'aide d'une clé de 13 à tube, assez mince desserrer cet écrou et enlever la rondelle.

— Employer l'arrache-volant adéquat, cet outil étant absolument nécessaire pour ce démontage.

— Bloquer l'arrache-volant sur le rotor, visser la vis d'appui et serrer cette vis jusqu'à l'extraction du rotor.

Ci-dessous, le volant magnétique tétrapolaire à 2 bobines.





— Une clavette de retenue évite le décalage de ce rotor sur l'arbre et permet, lors du remontage, un calage de volant des plus aisés.

★
LE STATOR

Trois vis maintiennent le stator sur le carter-moteur. Dévisser ces 3 vis avec un tournevis assez fin et enlever le stator en prenant soin de dégager les fils d'allumage et d'éclairage.

★
LE BLOC-MOTEUR

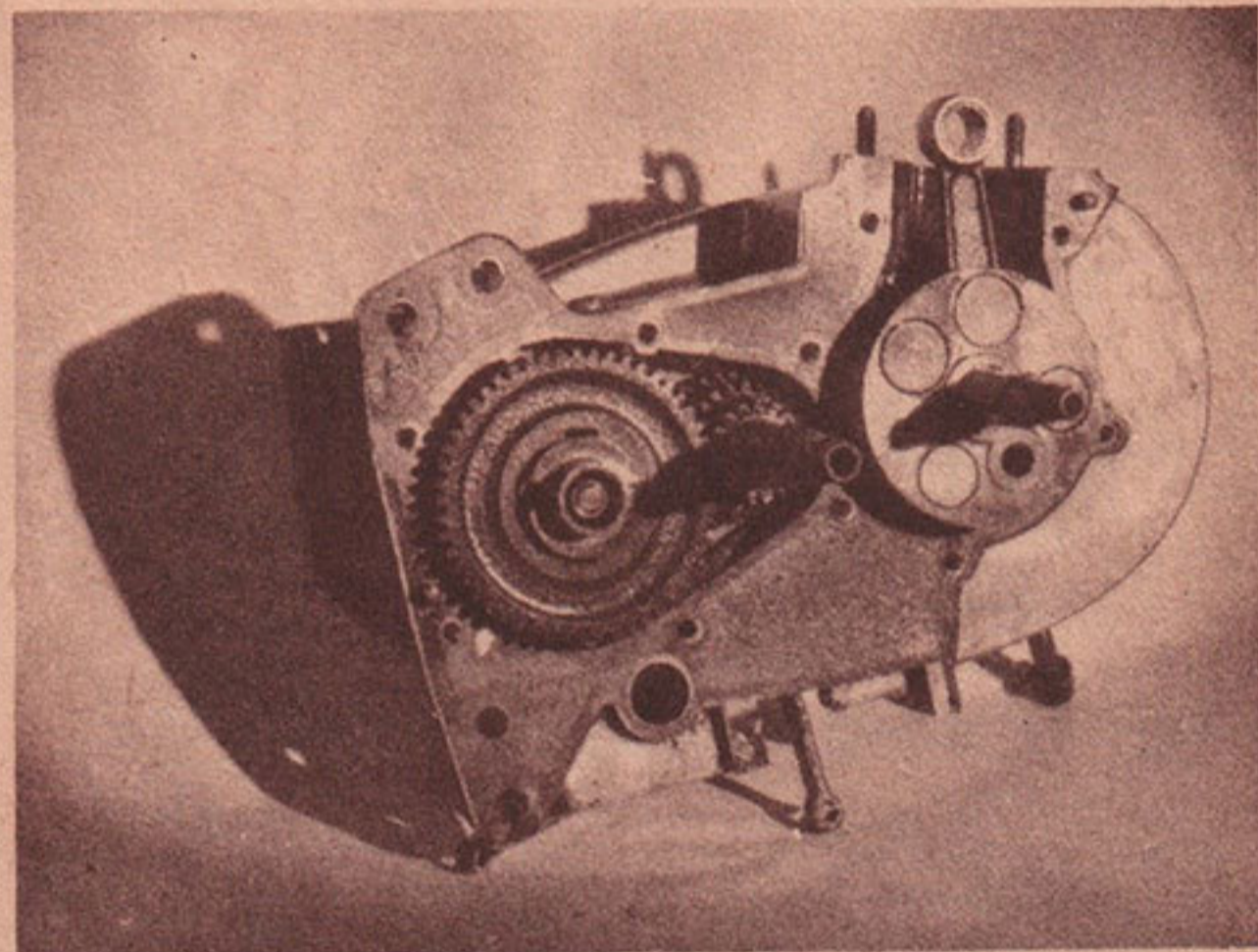
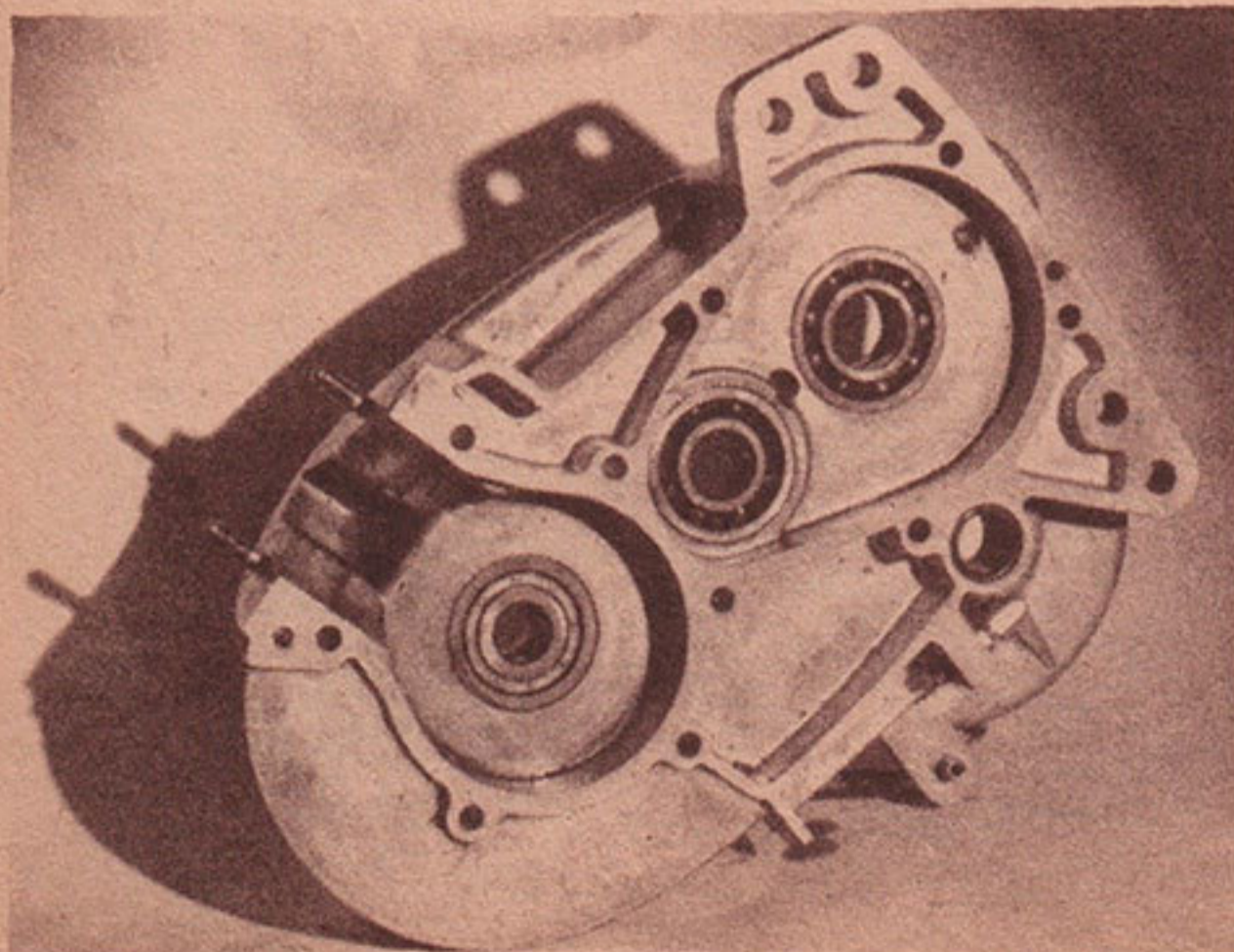
— Une dizaine de vis à tête fendue assemblent les 2 carters-moteurs, 8 sont de mêmes dimensions en longueur, et 2 sont légèrement plus longues.

— Enlever ces 2 vis qui sont assez bloquées.

— Maintenant on peut séparer les 2 demi-carters.

Pour cela pousser l'arbre d'embellage et l'arbre de boîte (côté embrayage). Si ce travail est assez dur (c'est-

Le demi-carter droit. Les arbres de boîte sont montés sur roulements à billes.



Le demi-carter gauche, avec l'embellage encore en place. On remarquera la surface importante du joint en papier

à-dire si les roulements sont « durs » sur les arbres) taper légèrement en bout d'arbre avec un maillet en bois pour ne pas abîmer les filetages.

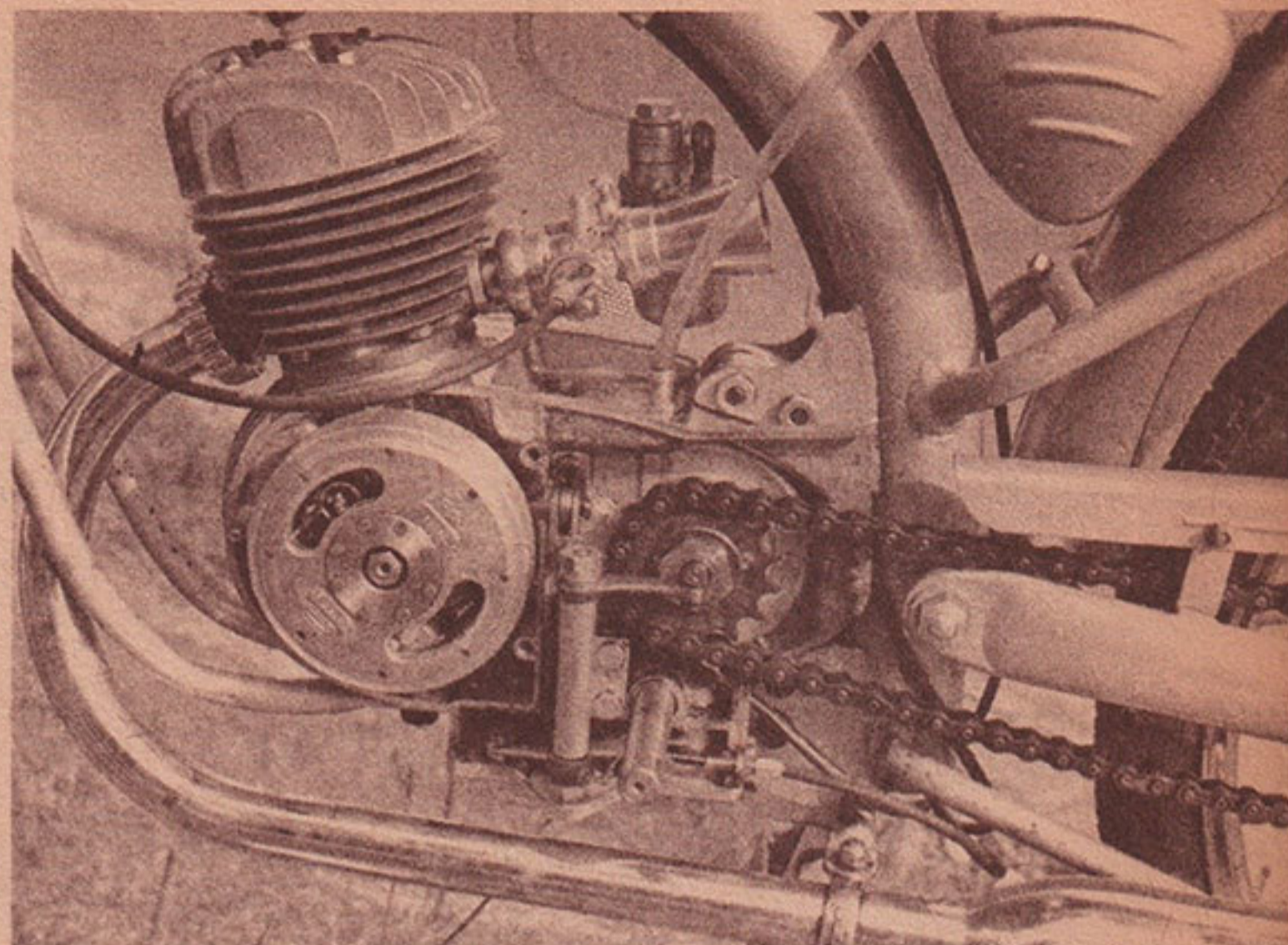
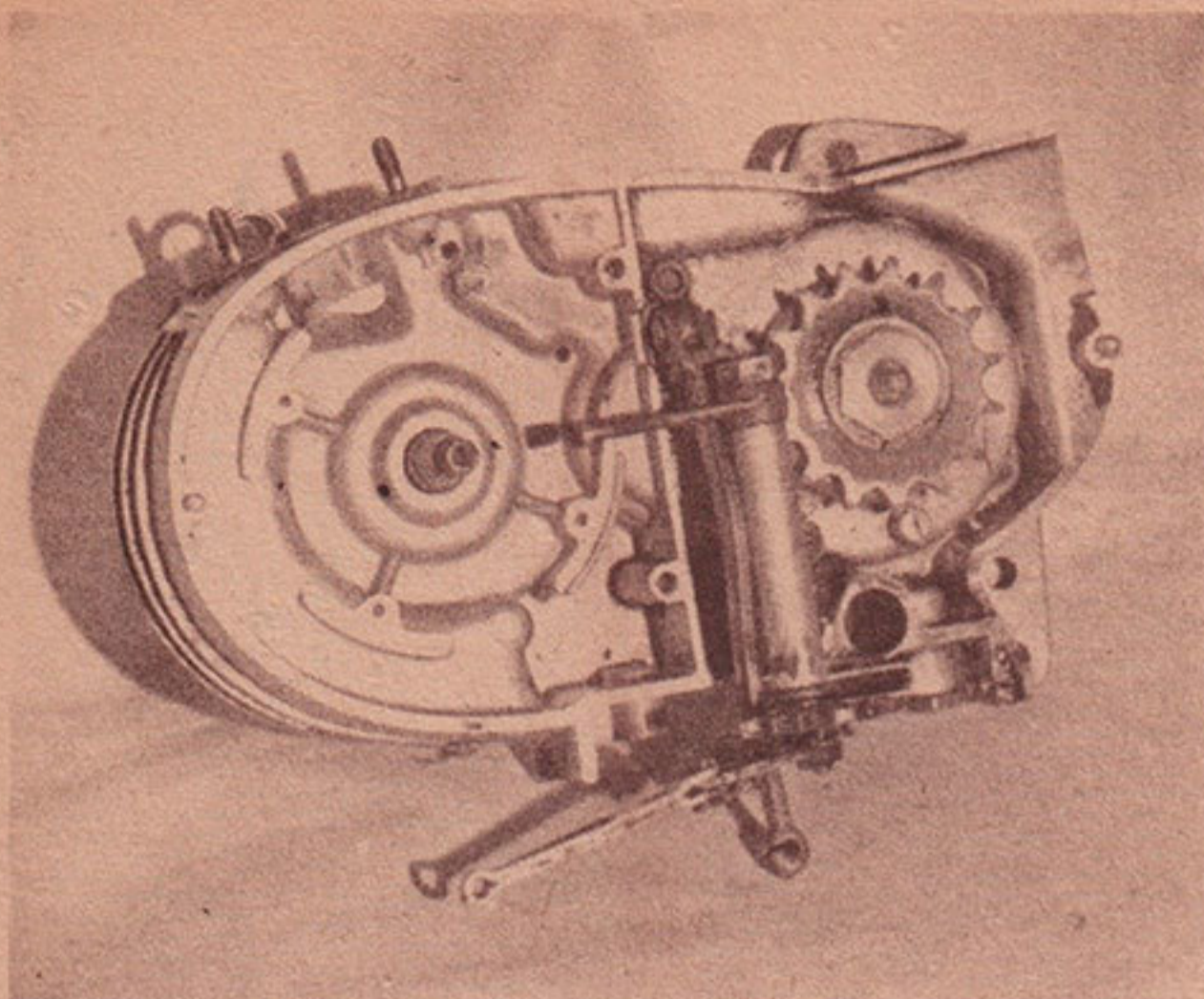
— Les 2 carters sont donc ainsi séparés.

★
POUR ENLEVER L'EMBIELLAGE

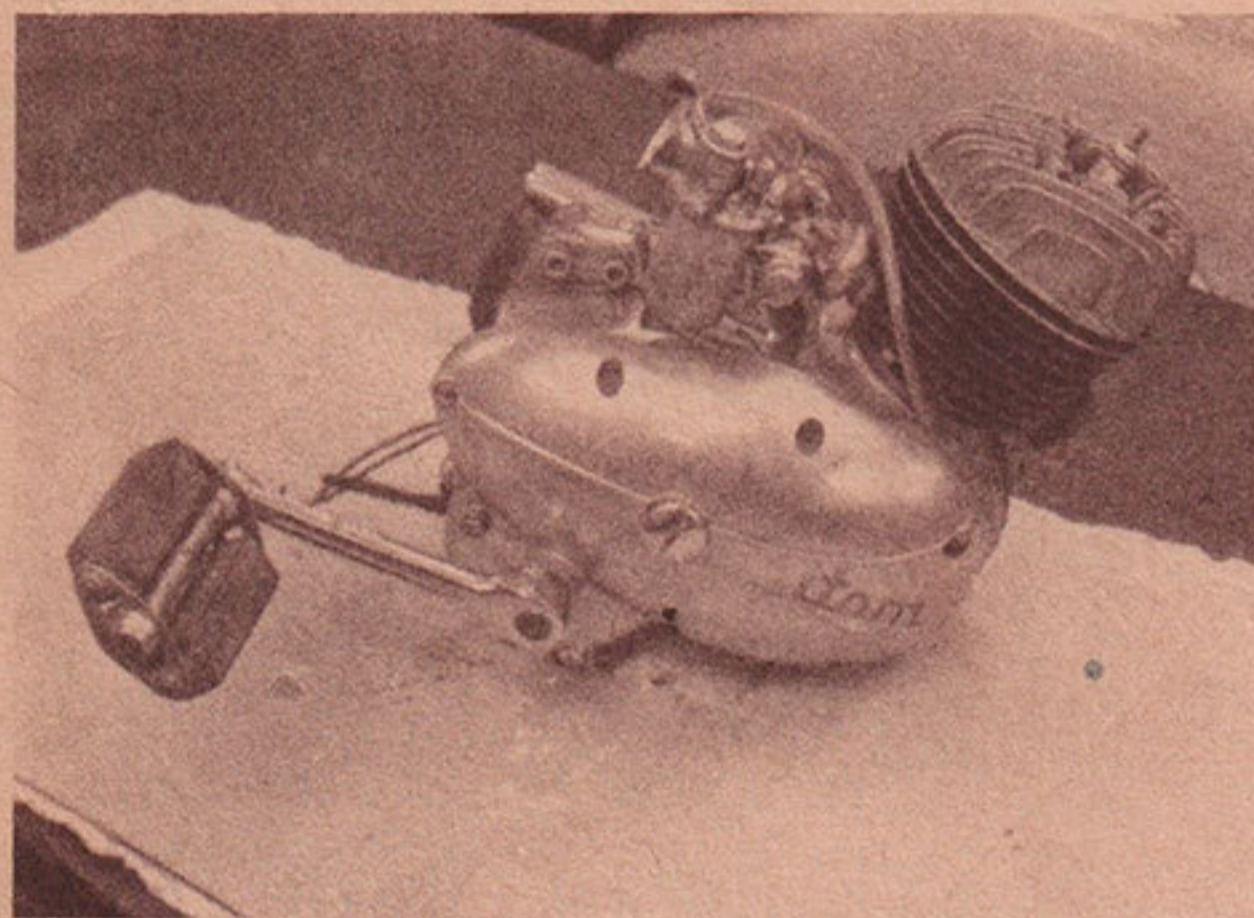
— Enlever la clavette de calage du rotor, taper en bout d'arbre côté volant magnétique et l'embellage « viendra » très facilement.

★
LA BOITE DE VITESSES

— Il s'agit d'une boîte de vitesses à croisillon ayant l'énorme avantage de tenir une place très réduite. Lorsque les 2 demi-carters sont démontés, la boîte ne



Monté dans le cadre, mais carter extérieur enlevé, l'accessibilité au volant, commande des vitesses est parfaite.



Le carter-moteur côté volant magnétique, ce dernier enlevé (en haut). Ci-dessus, le moteur vu de l'autre côté, alors qu'on vient de le sortir du cadre.

S'éparpille pas comme pour certains moteurs, les arbres restent sur leurs roulements.

★

DEMONTAGE

- Enlever le frein de l'écrou du pignon de sortie de boîte et desserrer cet écrou.
- Pour immobiliser le pignon, et faciliter le desserrage de l'écrou, utiliser une vieille chaîne de la dimension voulue, la « passer » sur le pignon et la serrer dans un étau.
- Enlever l'écrou, le frein en tôle, le pignon.
- Taper en bout d'arbre : les pignons et arbres doivent sortir.

REMONTAGE DU MOTEUR

Procéder en ordre inverse du démontage en prenant toutefois de nombreuses précautions.

★

PRECAUTION LORS DU REMONTAGE

- Remplacer les joints détériorés par des joints neufs enduits de colle spéciale. Auparavant nettoyer conve-

nablement toutes les pièces et surtout les plans de joints.

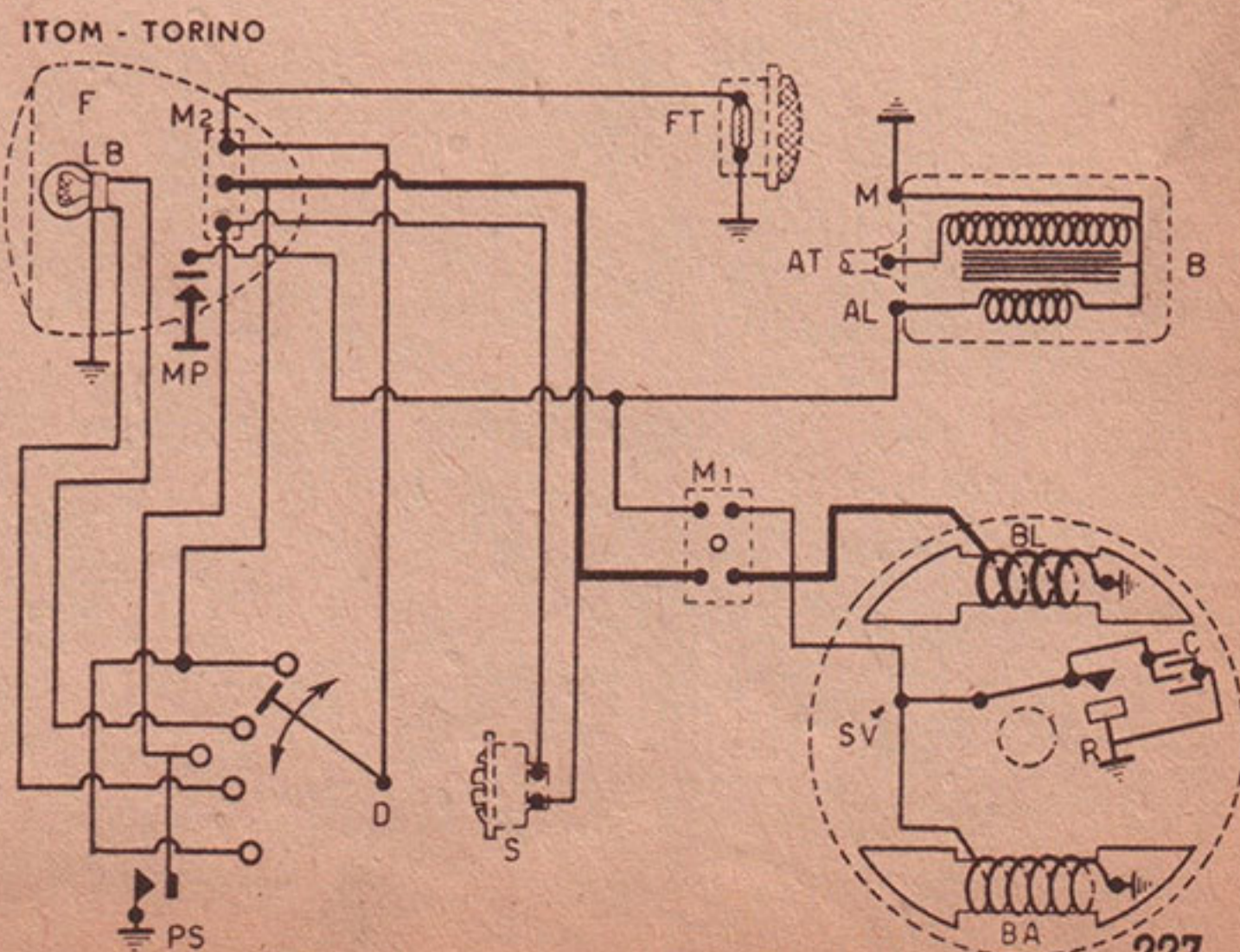
— Pour le remontage des 2 demi-carter, l'étanchéité du joint carter-pompe et boîte de vitesses a énormément d'importance. Sinon l'huile de la boîte sera aspirée par la dépression qui règne dans le bas-moteur de ce 2-temps.

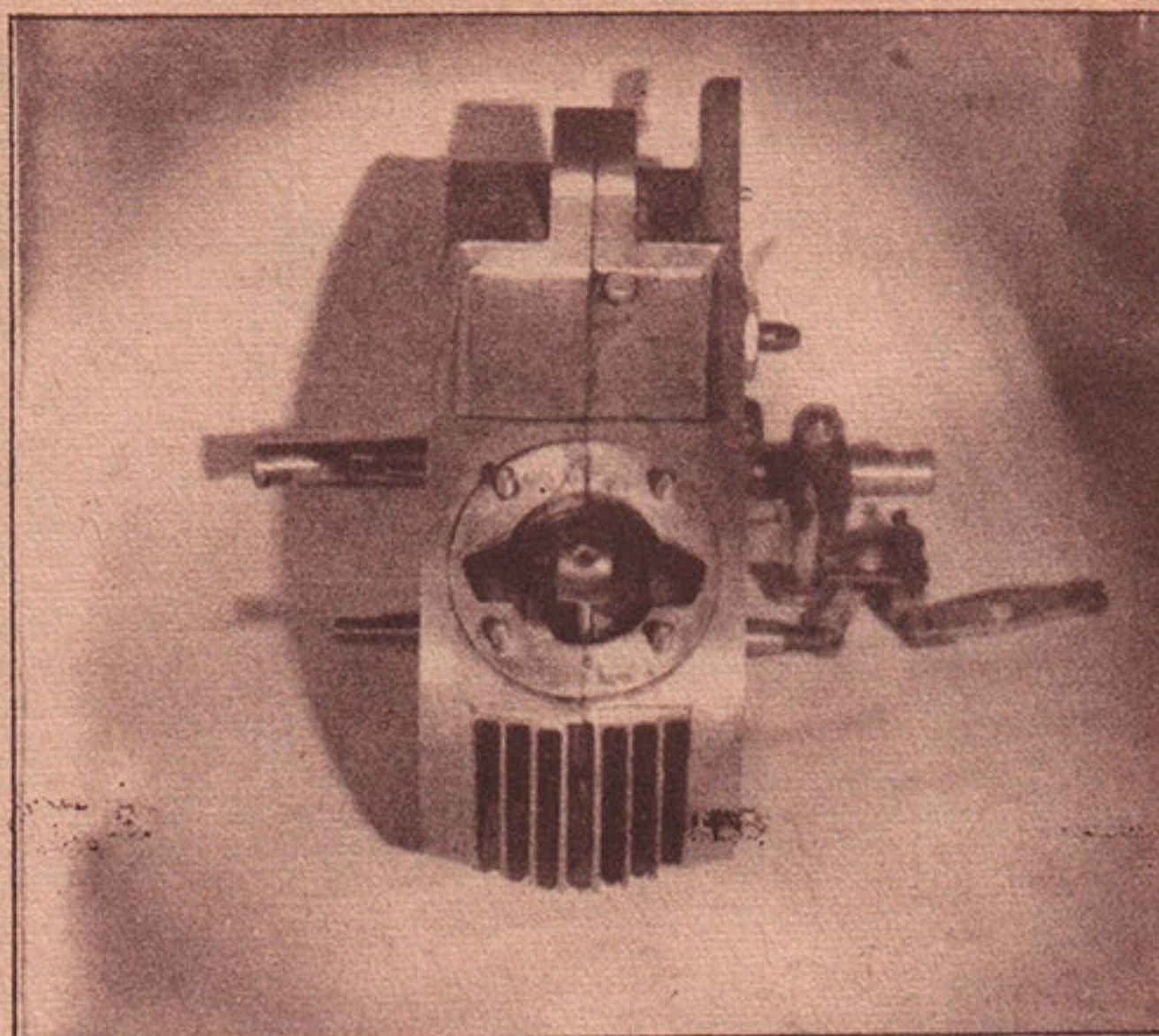
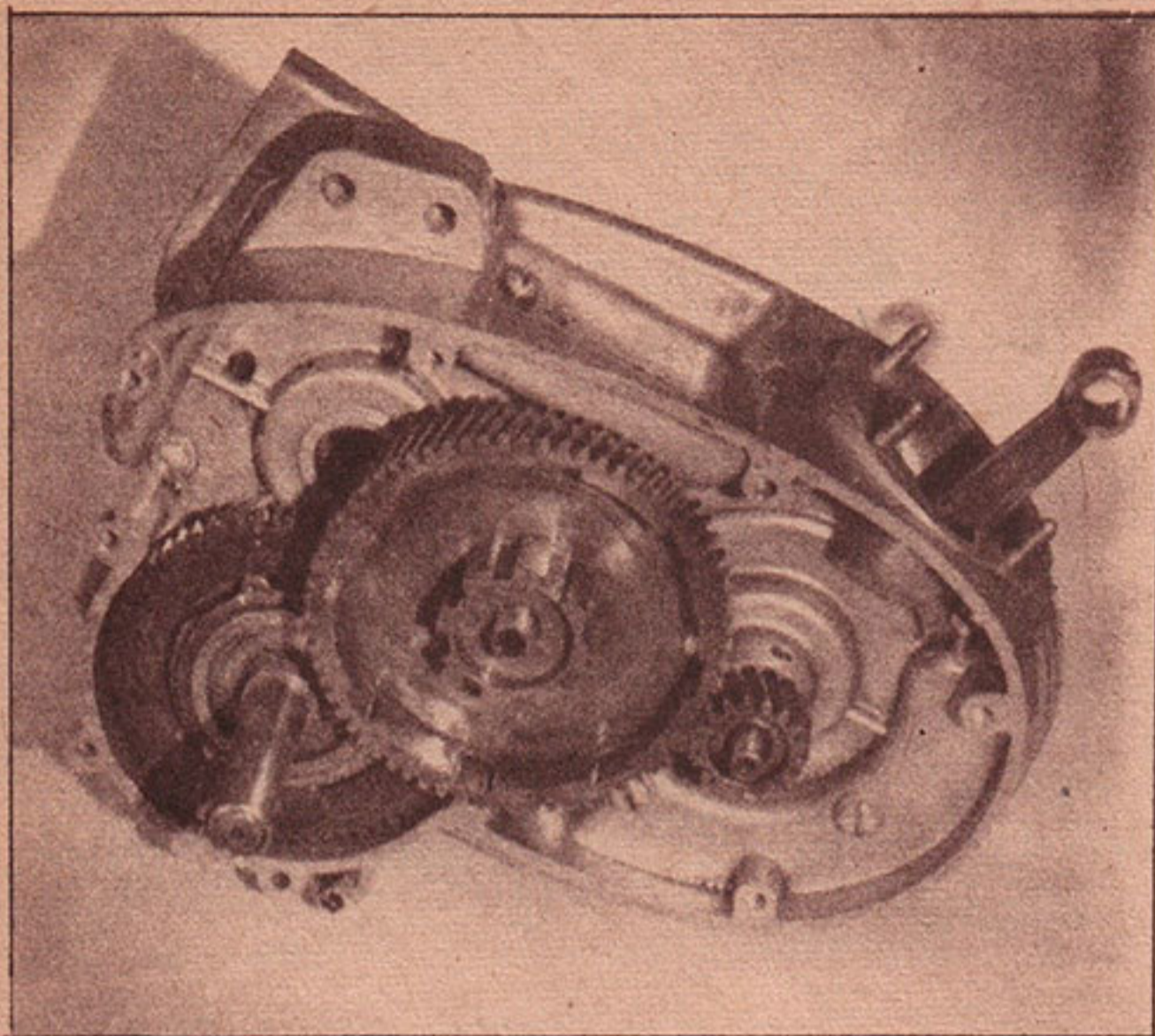
— Deux tétons de centrage assurent une bonne mise en place des 2 carters du bloc-moteur. En effet, si ceux-ci ne sont plus bien centrés, le plan de joint de l'embase de cylindre s'en ressent et le cylindre applique mal sur le bas-moteur.

— Lorsque l'on replace les arbres dans les roulements (embiellage, arbre de boîte) prendre certaines précautions afin de ne pas détériorer les joints d'étanchéité en caoutchouc.

— Lorsque l'on serre les vis du carter-moteur, les serrer simultanément et alternativement afin que les 2 carters s'appliquent également l'un contre l'autre.

Appareillage électrique sur l'itom : BL : Bobine éclairage ; C : condensateur ; R : rupteur ; BA : Bobine d'allumage ; B : Bobine H.T. ; AL Borne B.T. ; M : Borne de mise à la masse ; AT : sortie H.T. ; MP : Coupe-circuit ; D : Commutateur.





Deux vues du moteur en cours de démontage. A gauche, la transmission primaire, à taille hélicoïdale et le grand pignon d'entraînement du pédalier. A droite, le moteur vu de face. Notez la disposition à 180° des transferts et l'important ailetage du carter-moteur.

— Lors du remontage de la butée d'embrayage ne pas oublier de placer les tiges de poussée. Il y en a 2, séparées entre elles par une bille.

— Pour remonter le piston se rappeler de la marque effectuée au démontage afin de replacer celui-ci comme précédemment.

★

LE DECALAMINAGE

— Démontez le tube d'échappement et le silencieux. Les décalaminer et les nettoyer convenablement extérieur et intérieur.

— Enlever le fil de bougie.

— Enlever la culasse (4 écrous de 10).

— Décalaminer la calotte sphérique en prenant toutefois des précautions pour ne pas la rayer ou l'abîmer.

Pour cela employer une palette en cuivre ou en aluminium.

— Démontez le cylindre (4 écrous, clé de 10).

— Décalaminer les lumières et conduits d'échappement et débarasser le cylindre de tous les « résidus » de combustion.

— Laver à « grand jet » d'essence le cylindre pour qu'aucune particule ne reste.

— Démontez le piston ou le laissez sur la bielle pour décalaminer la calotte.

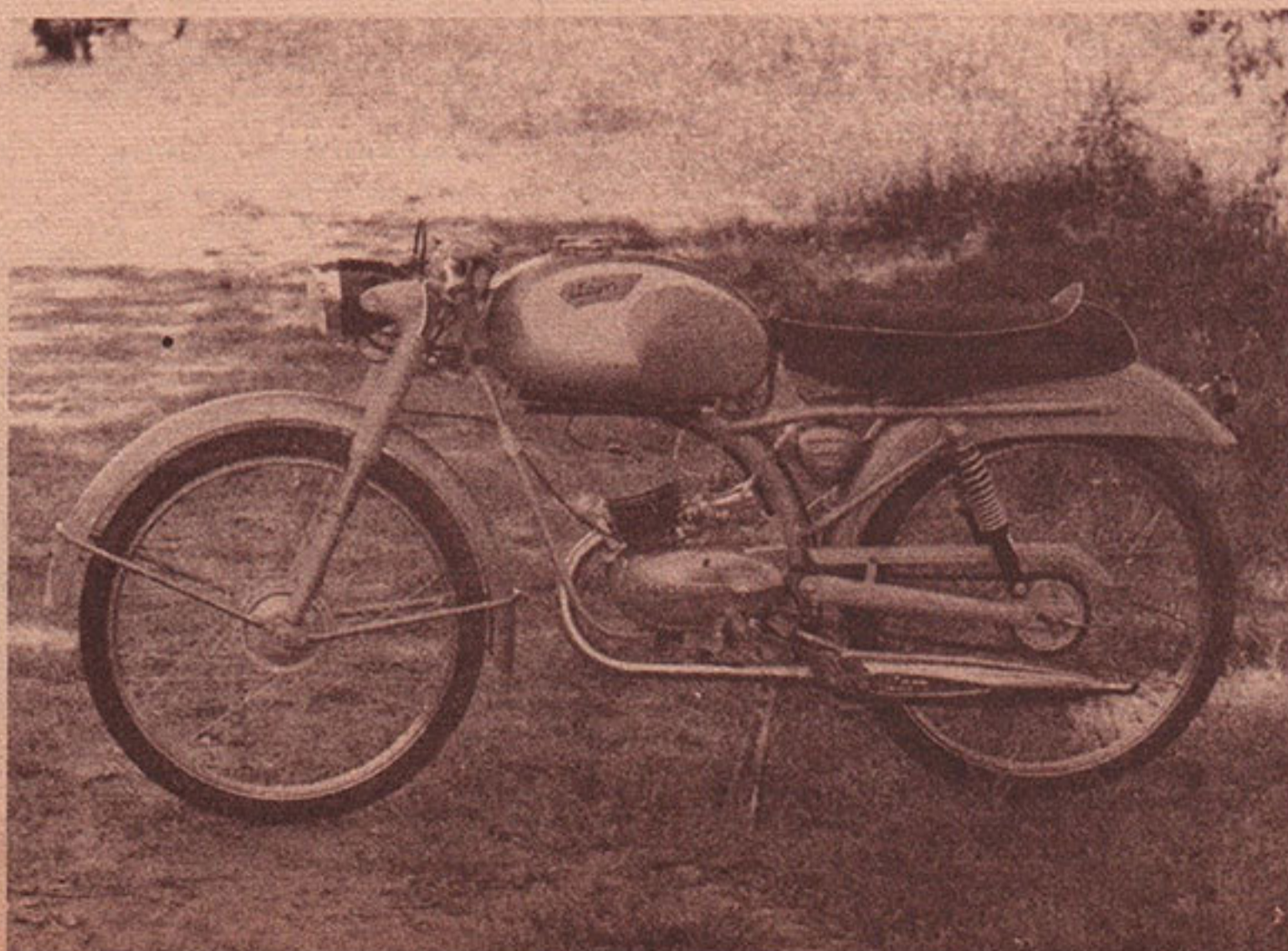
— Procéder à la vérification de l'usure des segments.

— Tout d'abord contrôler le jeu à la coupe, en mettant un par un chaque segment dans le cylindre.

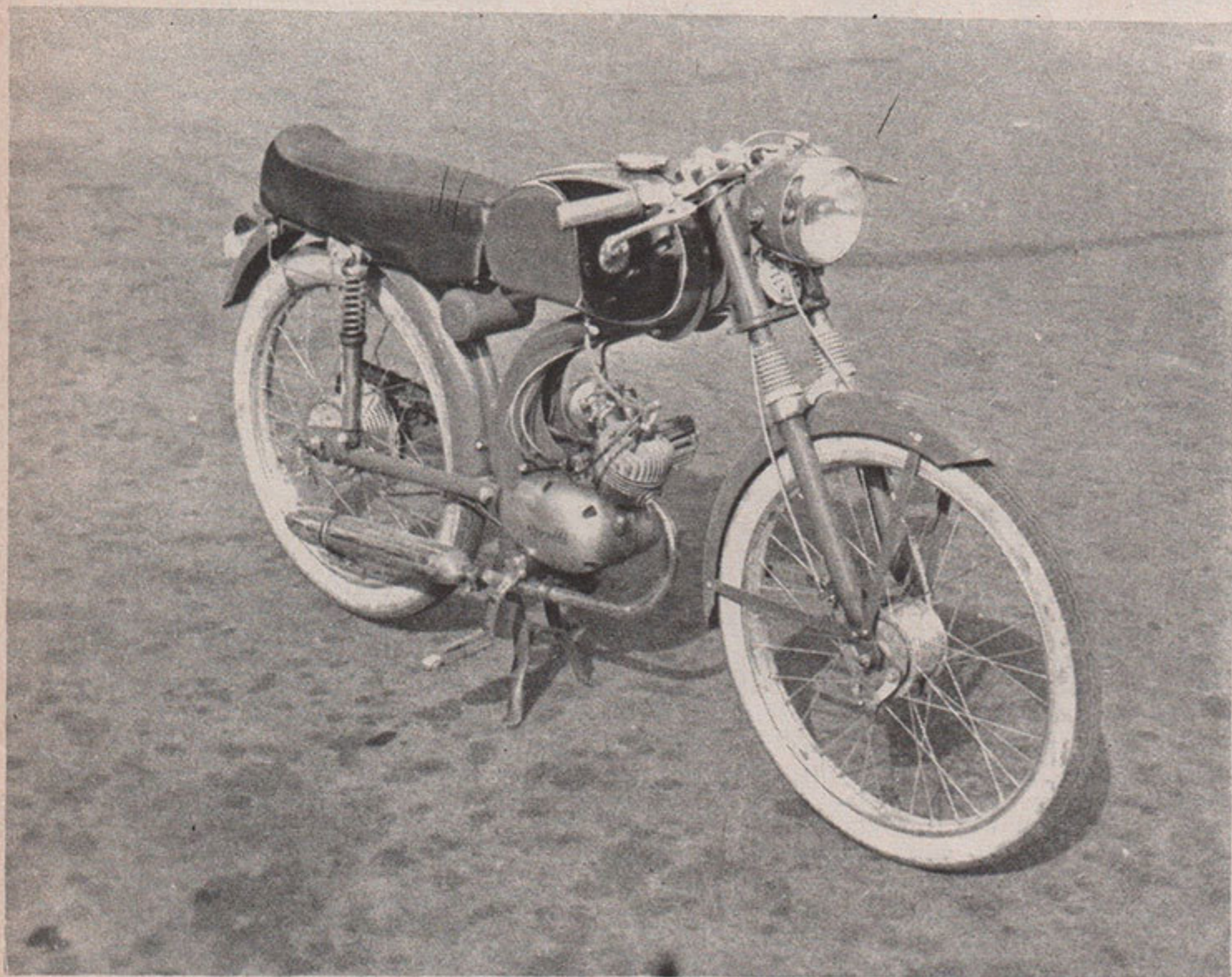
— Contrôler leur élasticité et leur « ressort ».

— En cas de défauts changer les segments. Dans ce cas, nettoyer très bien les gorges des segments qui sont toujours plus ou moins calaminées.

Ci-dessous, l'Itom Competizione dans sa version de série.



FRUIT D'UN ACCORD FRANCO - ITALIEN



VOICI LE FAVOR - BENELLI

C'EST un cyclomoteur parfaitement rodé que la maison Favor nous a confié pour essais puisqu'il « avait » déjà quelques 2.000 kilomètres. Nos opérations se trouverent de ce fait, singulièrement simplifiées. Mais avant de donner nos impressions de conduite et les performances, une description de ce Favor-Benelli s'impose.

Une ligne sport, une puissance de 3,3 CV, tout cela allié à des performances plus qu'honorables, voici de quoi plaire à cette jeune clientèle de plus en plus friande de cyclos sport.

LE MOTEUR :

Ce moteur, est de la très célèbre marque Benelli, et il est du même modèle que celui monté sur les cyclos italiens Benelli (essayé auparavant dans notre magazine).

Ce moteur est un monocylindre 2 temps avec balayage Schnürle, il développe une puissance de 3,3 CV à 7.500 t/m.

D'aspect extérieur, ce bloc-moteur est aussi net que l'on puisse le souhaiter.

Il faut noter le faible diamètre du tube d'échappement et le volumineux filtre à air du carburateur Del'Orto UA 15. Ce filtre à air est muni d'une petite dérivation pour évacuer l'excédent d'huile. Il est dommage que cette dérivation ne conduise pas sur la chaîne secondaire, laquelle serait ainsi toujours bien lubrifiée. Mais ce n'est là qu'un petit détail auquel il est facile de remédier soi-même.

Signalons que ce moteur a une boîte à 3 rapports avec engrenages toujours en prise. L'embrayage se compose de disques multiples baignant dans l'huile.

LE CADRE :

Le moteur décrit ci-dessus est monté en porte-à-faux dans un cadre moncpoutre renforcé par un tube horizontal reliant la partie avant à celle arrière.

Deux forts goussets sont soudés au cadre, pour supporter le moteur.

LES SUSPENSIONS :

A l'avant nous trouvons une fourche télescopique.

La suspension arrière est assurée par une fourche oscillante en tube, les éléments de suspensions sont démunis de caches.

LIGNE GENERALE :

Comme nous l'avons dit plus haut, la ligne générale de cette machine s'inspire de l'école italienne.

Le guidon étroit est toutefois trop plat, il comporte les commandes habituelles : poignées tournantes des gaz et des vitesses, levier de frein avant et débrayage. De plus un commutateur code-phare-avertisseur et mise à la masse est placé du côté gauche de ce guidon.

Le guidon est fixé par deux colliers au T supérieur de la fourche.

Pour l'éclairage, un gros phare digne d'une 175 cm3 est monté sur ce cyclo. Dans ce phare est incorporé un compteur entraîné par la roue avant.

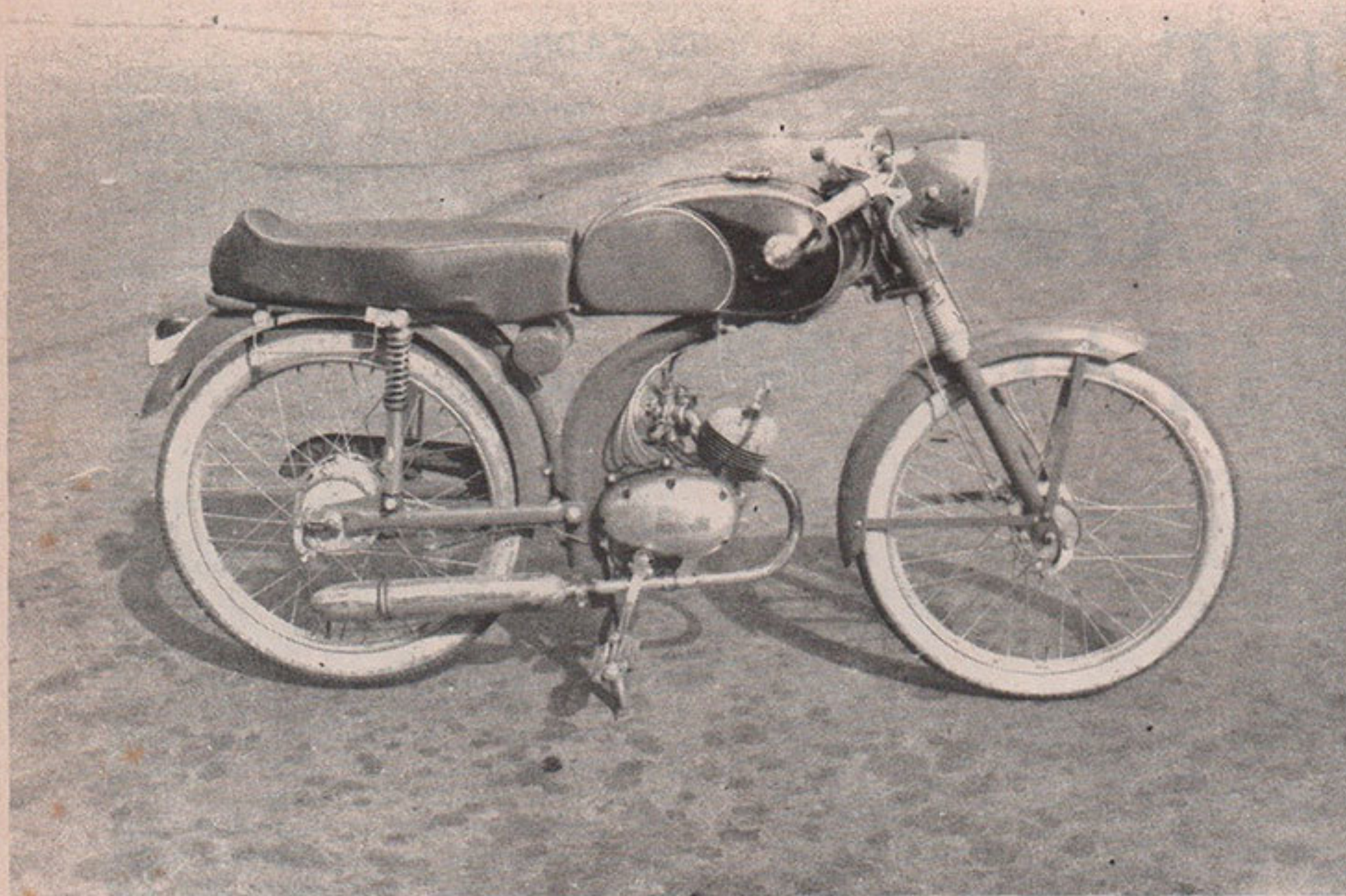
Le réservoir, quant à lui, est d'une forme très réussie, il est assez étroit, avec des évidements pour mettre les genoux. Regrettons, toutefois, un bouchon qui n'est pas très étanche, et un robinet ne comportant pas de réserve.

Les garde-boue assurent une protection efficace.

Le coffre à outils est d'une capacité assez réduite et notons que ce cyclo nous a été livré sans un seul outil, mais nous croyons et nous espérons que, de série, les Favor sont livrés avec l'outillage nécessaire.

Notons l'absence de repose-pieds et la présence obligatoire d'une paire de pédales, tout à fait inutiles, le moteur, grâce à ses brillantes performances, n'ayant pas besoin d'être aidé. Par ailleurs, une fois en selle, ce pédalier demande à être manié avec précaution car il sert au freinage par rétropédalage, solution pas très séduisante pour notre part, la petite pédale au talon étant beaucoup plus pratique.

Les roues sont munies de pneus de 23 x 2,00 à l'avant et de 23 x 2,25 à l'arrière.



contre le réservoir vibre à haut régime. Mais ce n'est là qu'une question de montage, et un peu de caoutchouc aux points de fixation doit éliminer ce défaut.

Le silencieux émet un joli bruit d'échappement toutefois assez sonore dès que l'on « tire ».

Le filtre à air volumineux, forme silencieux d'admission d'une manière assez efficace. Autre remarque à faire, le filtre à air se fait une joie de vaporiser de l'huile sur le bas du pantalon de la jambe gauche.

POSITION :

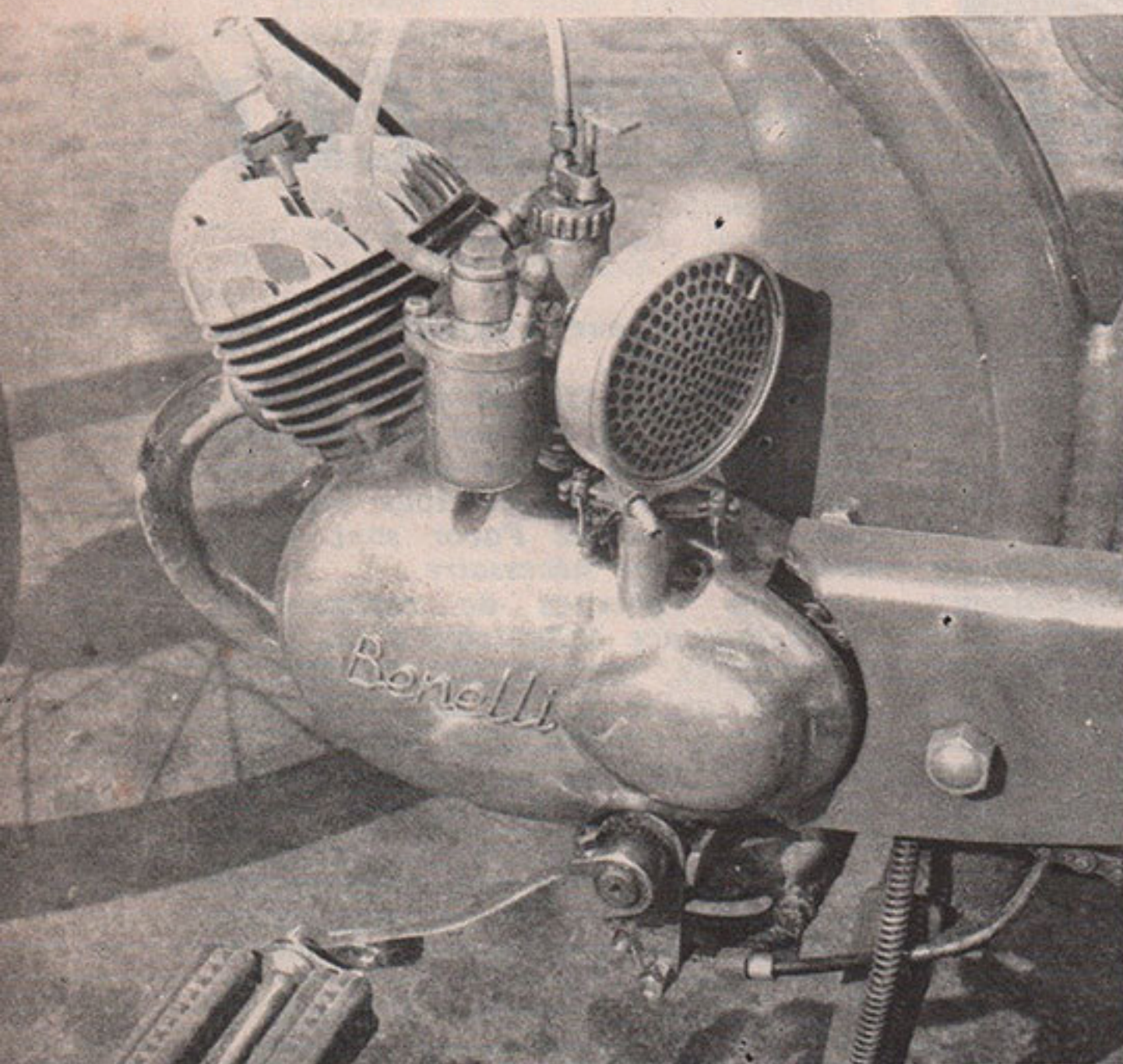
La position est bonne, mais dès que l'on veut prendre une position sport, c'est-à-dire plus ou moins « couché » sur la machine, on est gêné par le manque de repose-pieds, et par le guidon d'un dessin trop plat. Toutefois nous nous exprimons de dire que cette machine est avant tout construite pour le tourisme, et dans ce domaine, nous doutons fort que les possesseurs de Favor-Benelli se mettent à plat sur leur machine en roulant sur la route.

Cet cyclo décrit dans son ensemble, donnons maintenant nos premières impressions.

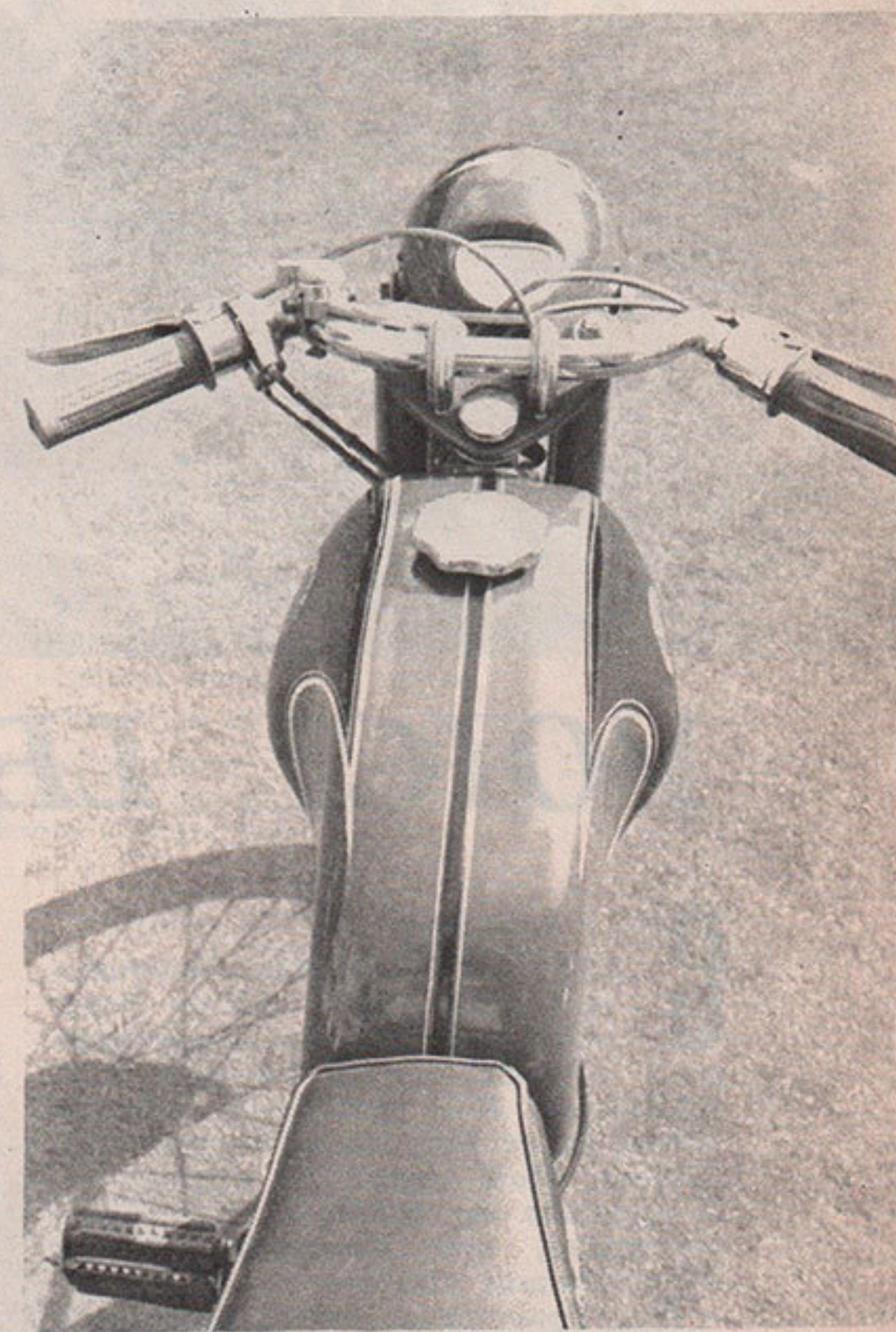
La boîte au point mort, on actionne la pédale vers l'avant, un ou deux coups et « ça » démarre. Une remarque, il est préférable de démarrer le robinet d'essence fermé car le moteur se noie facilement à l'arrêt. Même à froid le moteur démarre aisément, il suffit de fermer le volet d'air.

La poignée tournante actionnant les vitesses tournée vers moi, je démarre. Et tout de suite on se rend compte de l'inutilité de se servir des pédales

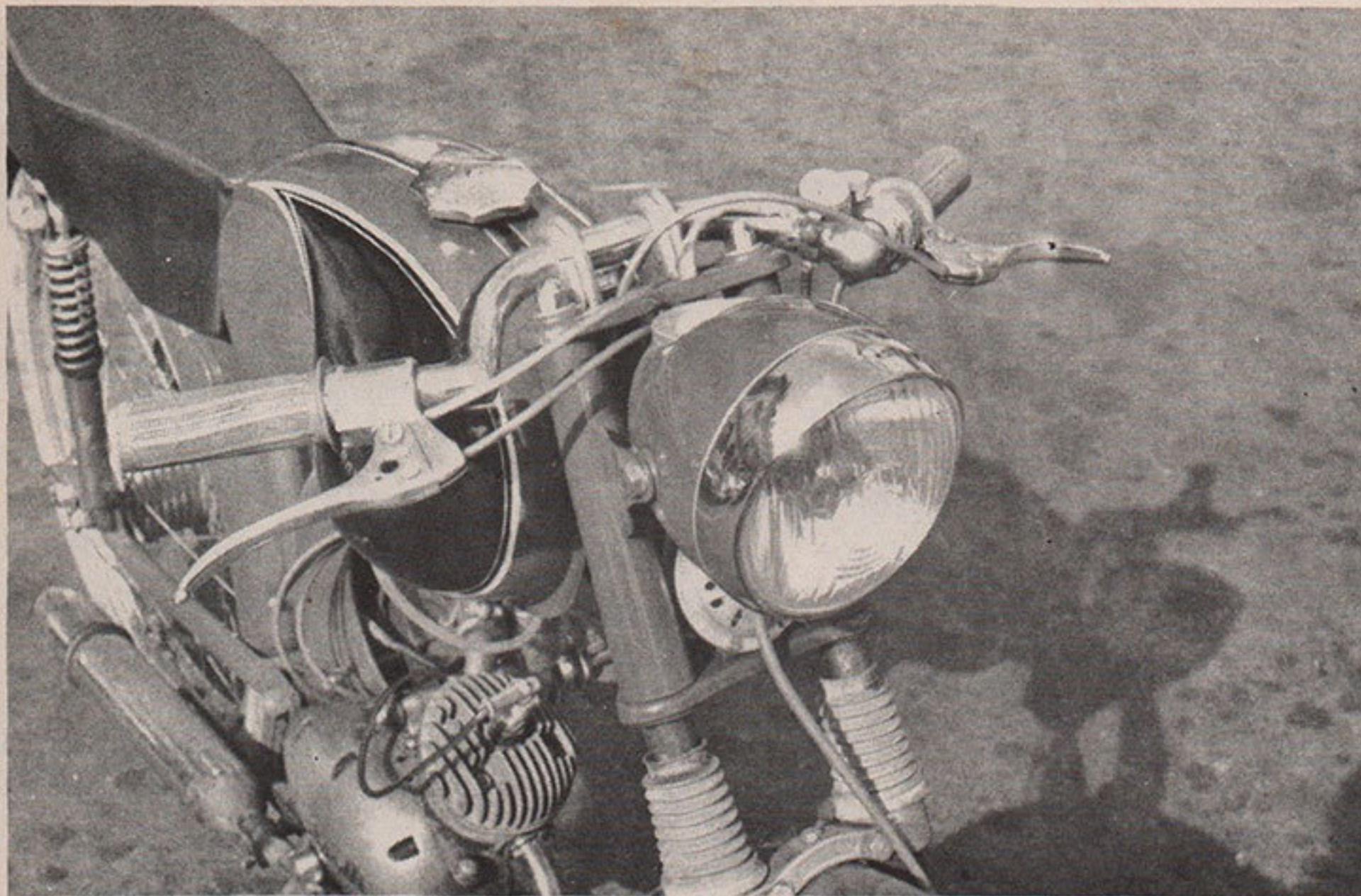
pour aider au démarrage. En effet ce cyclo a des accélérations dignes d'une 125 cm³ d'il y a quelques années. Première constatation, on accélère fort pour un cyclo et de plus, fait appréciable, ce moteur est d'une grande souplesse. Si l'embrayage est doux, et la poignée tournante d'un maniement facile, nous n'apprécions pas par contre le système de frein arrière par rétropédalage. En effet il est assez dur, avec ce système, de doser le freinage et de plus par inadvertance il arrive de freiner sans le vouloir. Et si nous avons apprécié l'absence de vibrations du moteur, par



Dans cette double page, vues générales du cyclomoteur, son réservoir agréablement resserré sur l'arrière, son bloc-moteur très net, et l'important filtre à air du carburateur, enfin son guidon surbaissé et son phare de très grand diamètre.



Assise, la position est bonne. Toutefois, si la selle est douce et confortable, il n'en est pas de même des suspensions ! En effet, si la fourche télescopique absorbe bien les cahots, la suspension arrière rebondit sèchement à chaque petite déformation de la route ; par exemple sur du pavé. Et ceci, malheureusement,



durera tant que nos cyclos ne seront pas munis d'éléments de suspension doublés d'un système d'amortissement, à friction, ou hydraulique.

Enfin signalons que pour un pilote de taille moyenne, les genoux tombent bien dans les creux du réservoir prévus à cet effet.

LA TENUE DE ROUTE :

Le cadre est d'une grande rigidité, et sur du bon revêtement il est possible de virer plus que moyennement; par contre, sur du mauvais revêtement, la suspension arrière rebondissant, de petits coups de raquette se font sentir dès que l'on penche un peu trop. Les pneus accrochent bien sur le sol sec, mais nous n'avons pas pu les juger sur sol mouillé.

Maintenant, passons aux performances qui, comme vous le verrez, sont plus qu'honorables.

EN COTE :

Notre côte d'essai longue de 350 mètres a une pente moyenne de 8,7 %, les départs étant pris dans une portion à 6 % ; un passage est à 11 %.

Toutes les montées se sont effectuées en 1^{re} et 2^e.

J.B. (50 kg) a réalisé un temps de 33" 1/5 (moyenne : 37,9 km/h).

P.L. (60 kg) a réalisé un temps de 33" 4/5 (moyenne : 37,3 km/h).

M.V. (70 kg) a réalisé un temps de 34" (moyenne : 37,05 km/h).

En duo : 60 kg + 50 kg, un temps de 45" a été réalisé (moyenne 28 km/h).

Ce cyclomoteur, aussi bien en solo qu'en duo a donc réalisé des temps très corrects.

Dans la portion à 6 %, en duo, départ arrêté, le démarrage se fait sans

aucune difficulté, ce qui est tout à l'honneur de l'embrayage.

LA CONSOMMATION :

Voici, en litres aux 100 kilomètres, la consommation pour différentes vitesses :

30 km/h : 1,85 l.

40 km/h : 2,10 l.

50 km/h : 2,50 l.

60 km/h : 3,20 l.

65 km/h : 3,25 l.

70 km/h : 3,60 l.

Maxi assis (71 km/h) : 3,9 l.

Maxi couché (74 km/h) : 4 l.

Consommation normalisée : 3,1 l. à 53 km/h.

La courbe de consommation est très régulière jusqu'à 50 km/h, de 50 km/h à 55 km/h elle monte assez rapidement, pour trouver ensuite, heureusement, un palier jusqu'à 67 km/h, après cette vitesse atteinte, la consommation croît très rapidement jusqu'au maxi couché. Evidemment cette courbe de consommation n'est pas un modèle du genre, elle montre que ce cyclo se révèle gourmand à certains régimes, mais cela vient peut-être d'une mauvaise position de l'aiguille du carburateur.

LE FREINAGE :

De 30 km/h à l'arrêt complet, voici les distances nécessaires pour s'arrêter.

Frein avant : 7 m (décélération moy. 4,95 m/s²).

Frein arrière : 7,20 m (décélération moy. 4,80 m/s²).

Les deux freins : 5,25 m (décélération moy. 6,6 m/s²).

Les résultats obtenus lors de ces essais de freinage sont donc bons.

VITESSE MAXI :

Voici les vitesses maxima atteintes sur chaque rapport.

en 1^{re} : 32 km/h (9.050 t/m) — en 2^e :

51 km/h (8.080 t/m) .. en 3^e assis :

71 km/h (7.390 t/m) .. en 3^e couché :

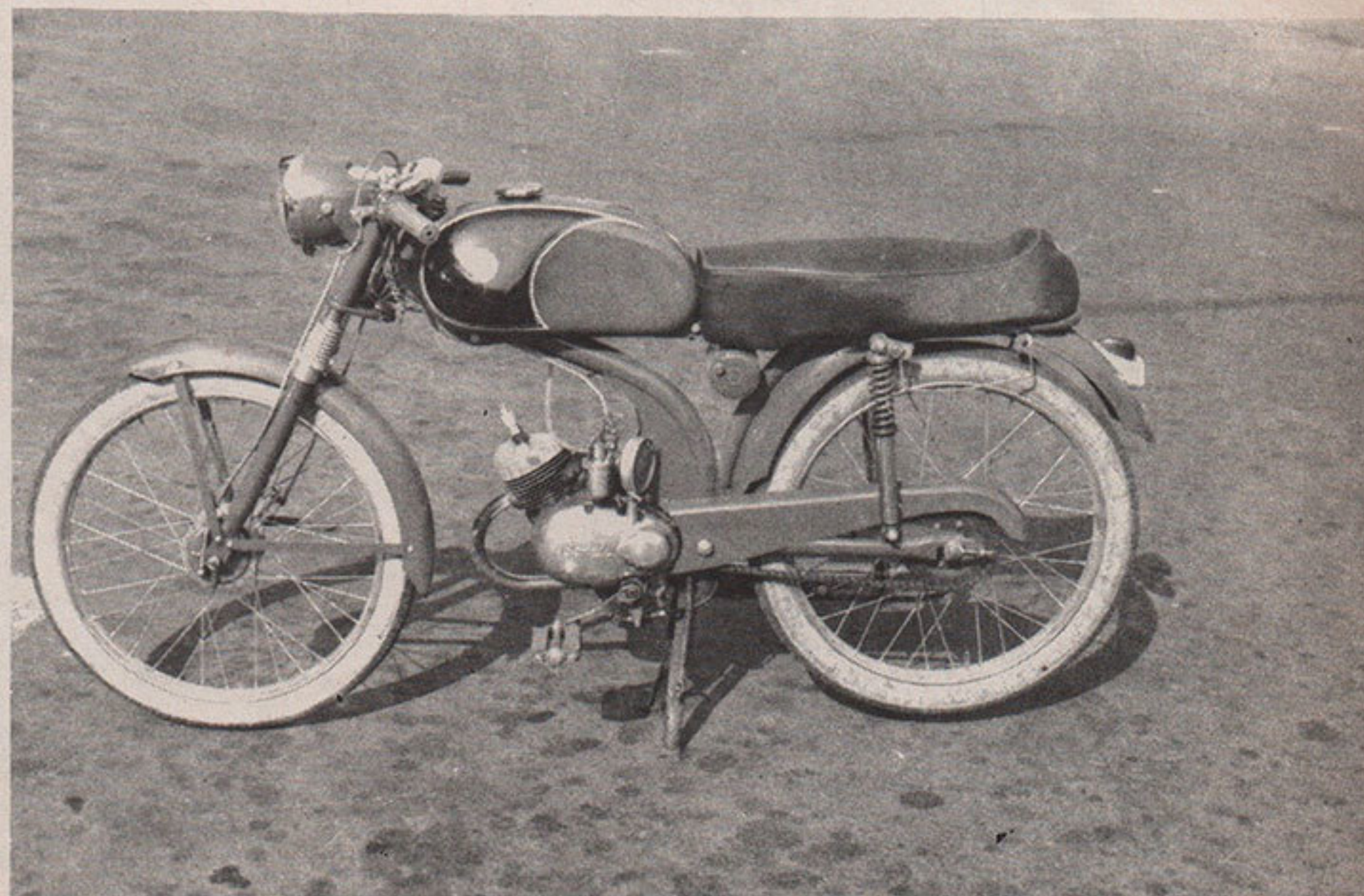
74 km/h (7.700 t/m).

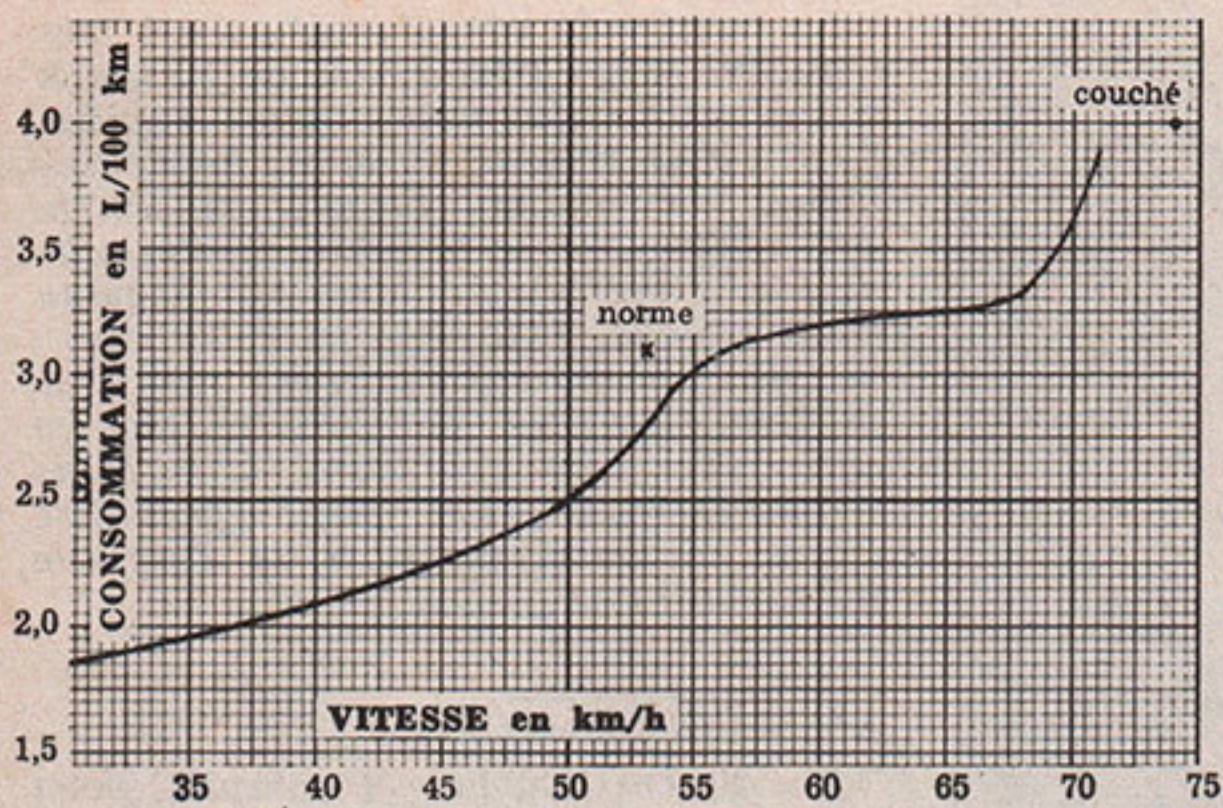
La vitesse minimum en 3^e est de 25 km/h (2.600 t/m), limite de la marche sur 4-temps.

Il faut souligner les 71 km/h atteint en position normale et qui classent ainsi le Favor-Benelli dans le peloton des meilleurs cyclos que nous ayons essayé.

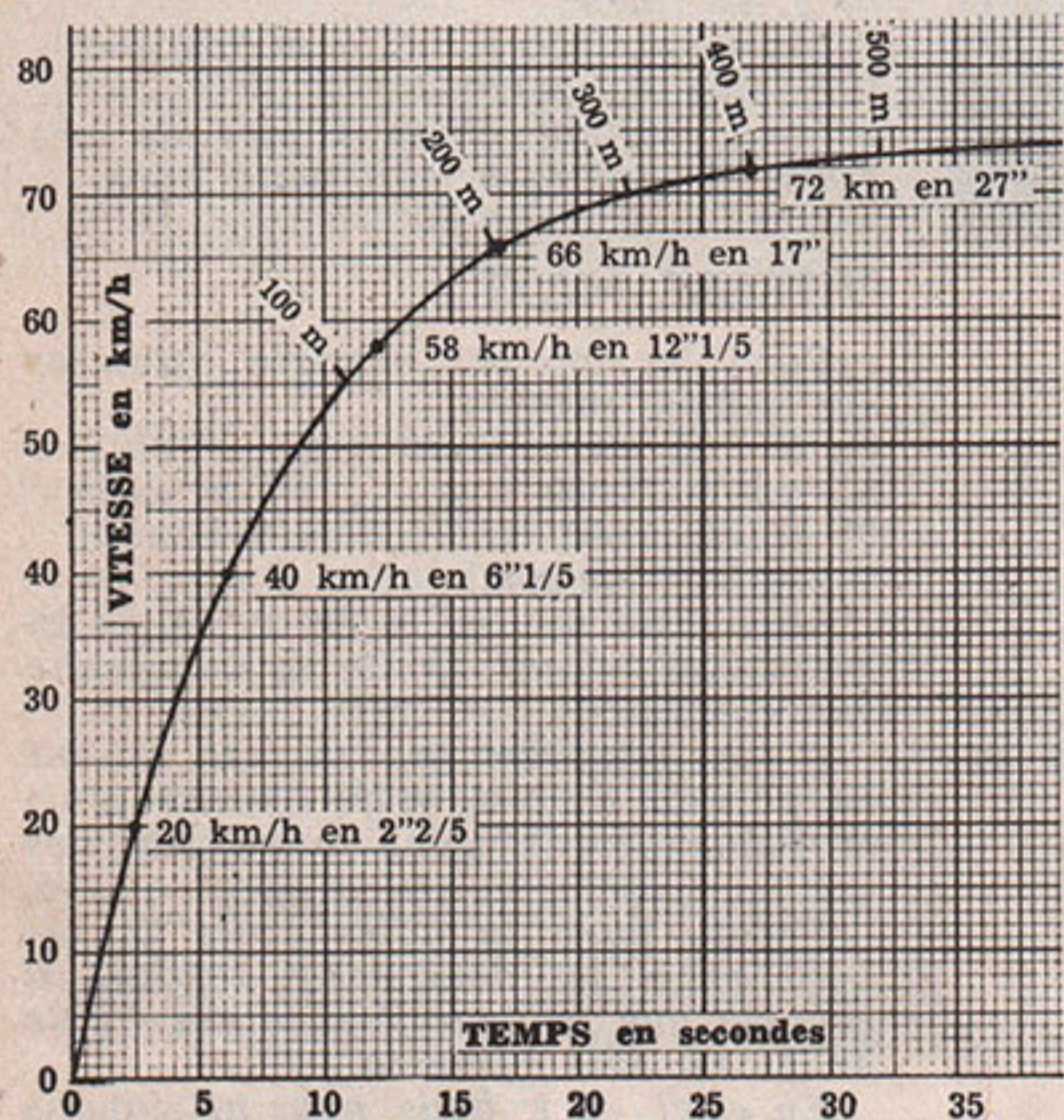
Notons aussi le faible écart de vitesse entre les deux maxi tendant à prouver que la démultiplication finale en 3^e est très correcte.

En effet, en 3^e assis, nous atteignons 71 km/h au régime de 7.380 t/m et en 3^e position effacée nous atteignons 74 km/h au régime de 7.700 t/m. Nous

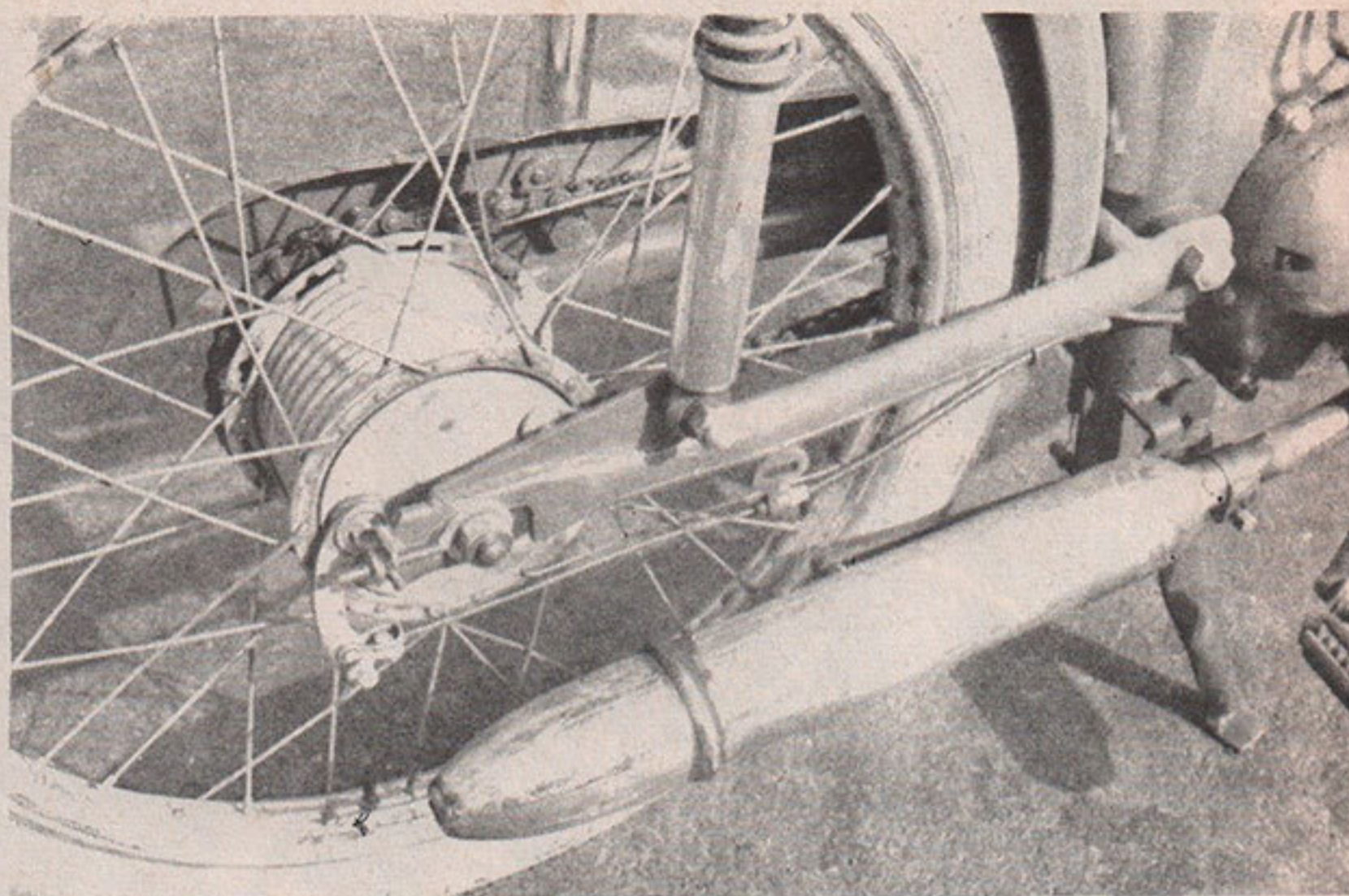




CONSOMMATION



ACCELERATIONS



nous apercevons avec ces chiffres à l'appui, qu'en position normale nous n'atteignons pas le régime de puissance maximum (situé à 7.500 t/m) mais, par contre, qu'effacé nous le dépassons légèrement.

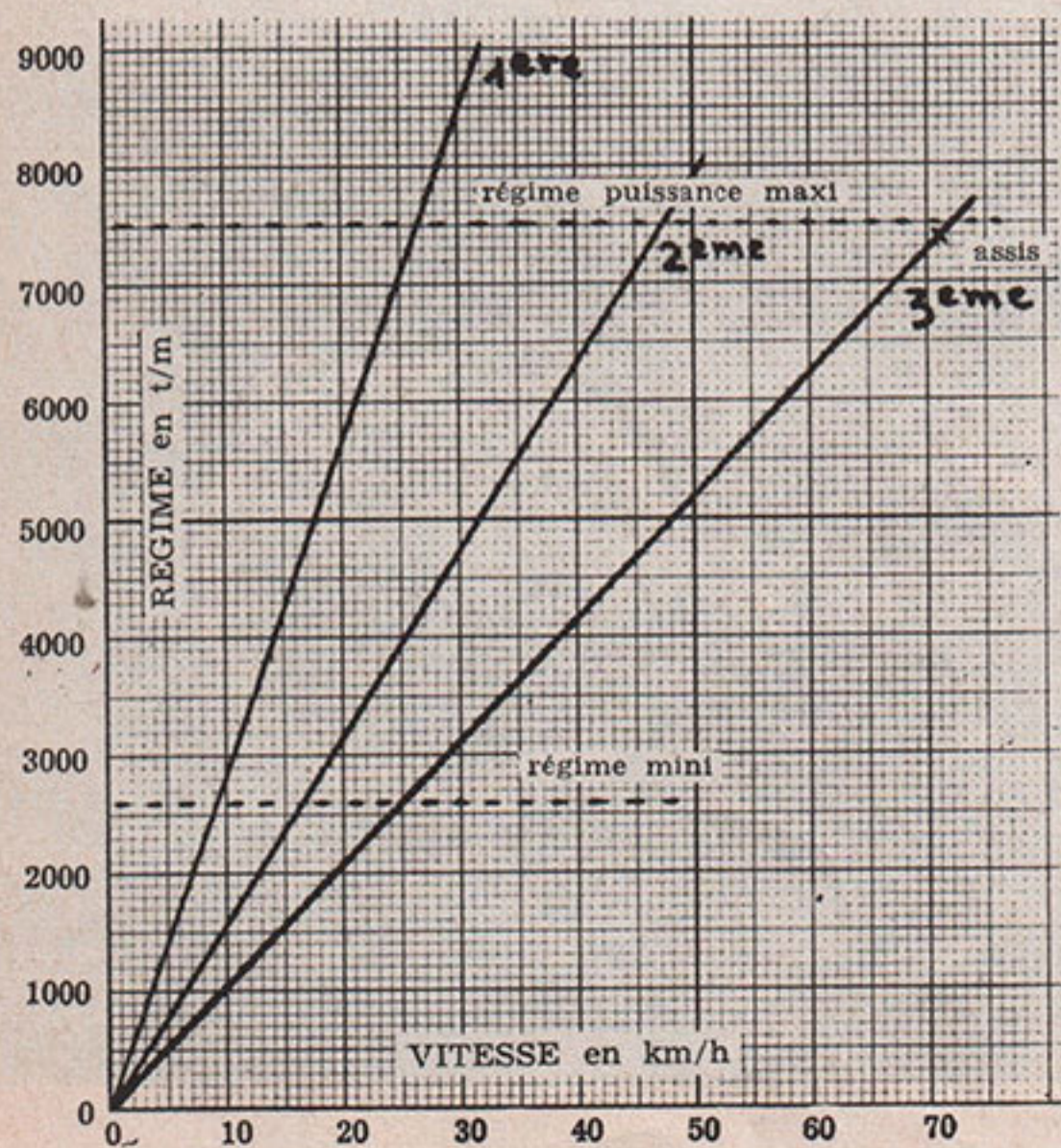
ACCELERATIONS :

Voici les temps et les moyennes réalisées par le Favor-Benelli sur nos habituelles distances :

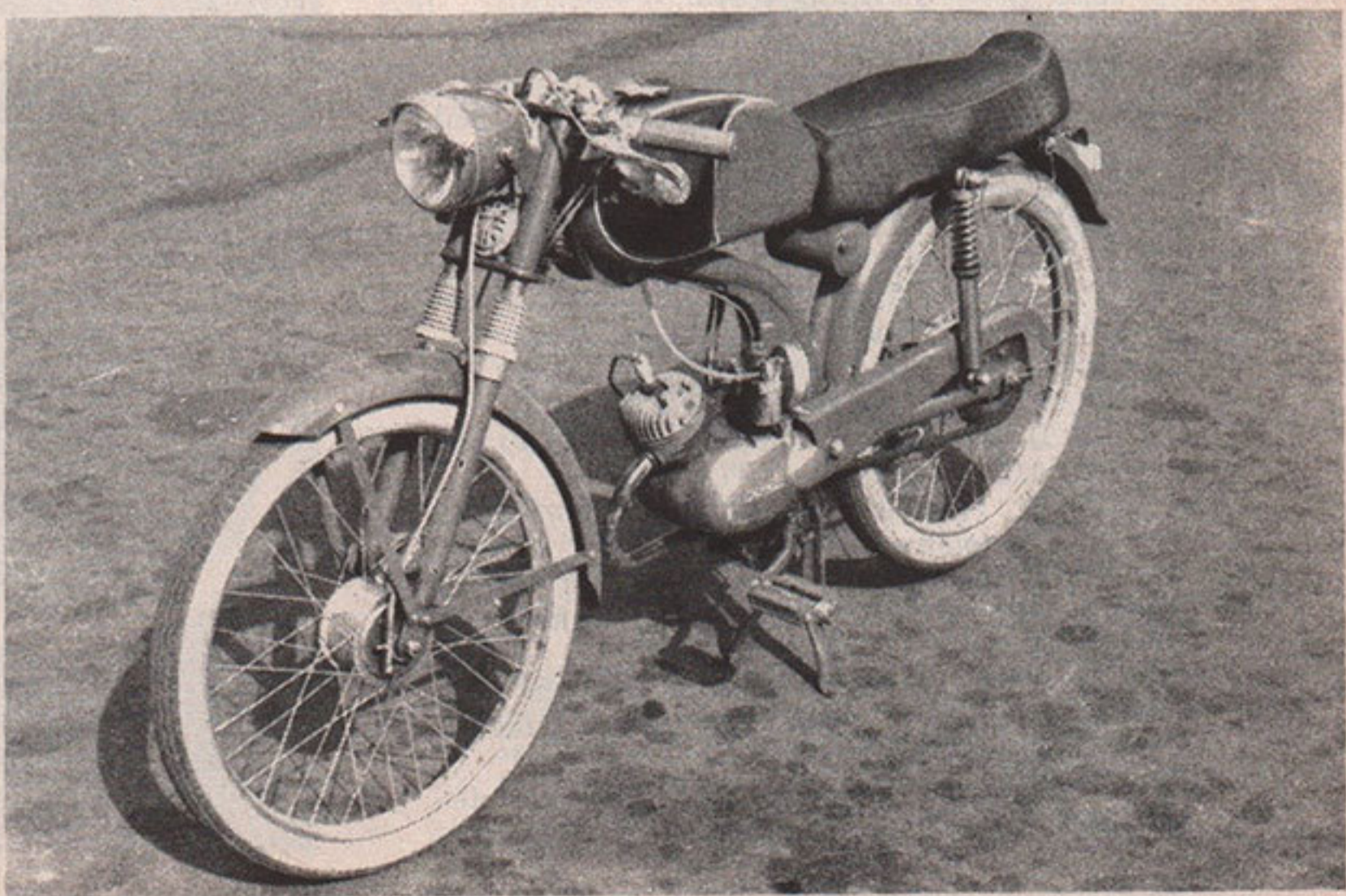
100 m en 10''4/5	moyenne 33,35 km/h
200 m en 16''4/5	moyenne 42,85 km/h
300 m en 22''	moyenne 49,1 km/h
400 m en 27''	moyenne 53,35 km/h
500 m en 32''	moyenne 56,25 km/h

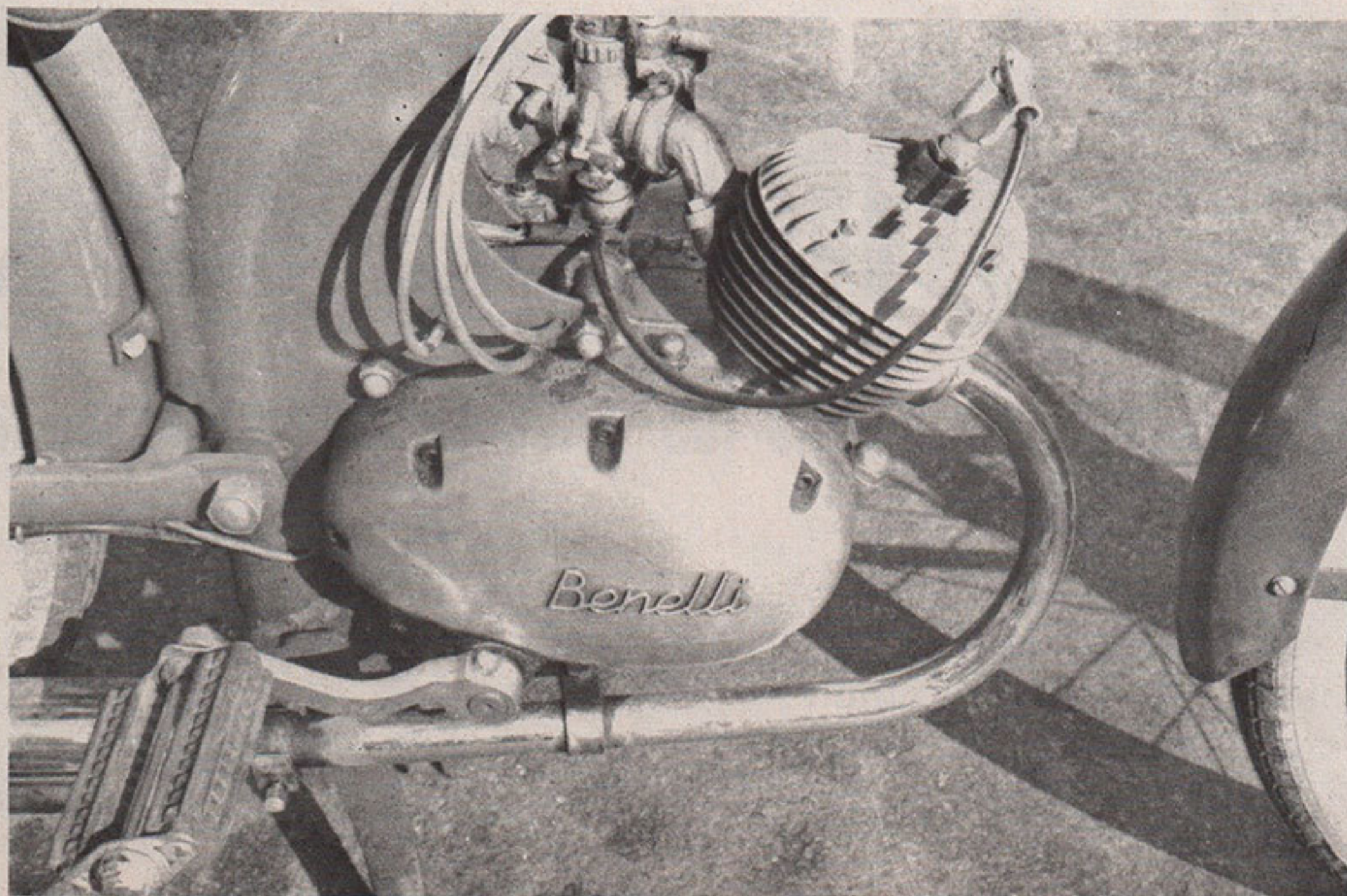
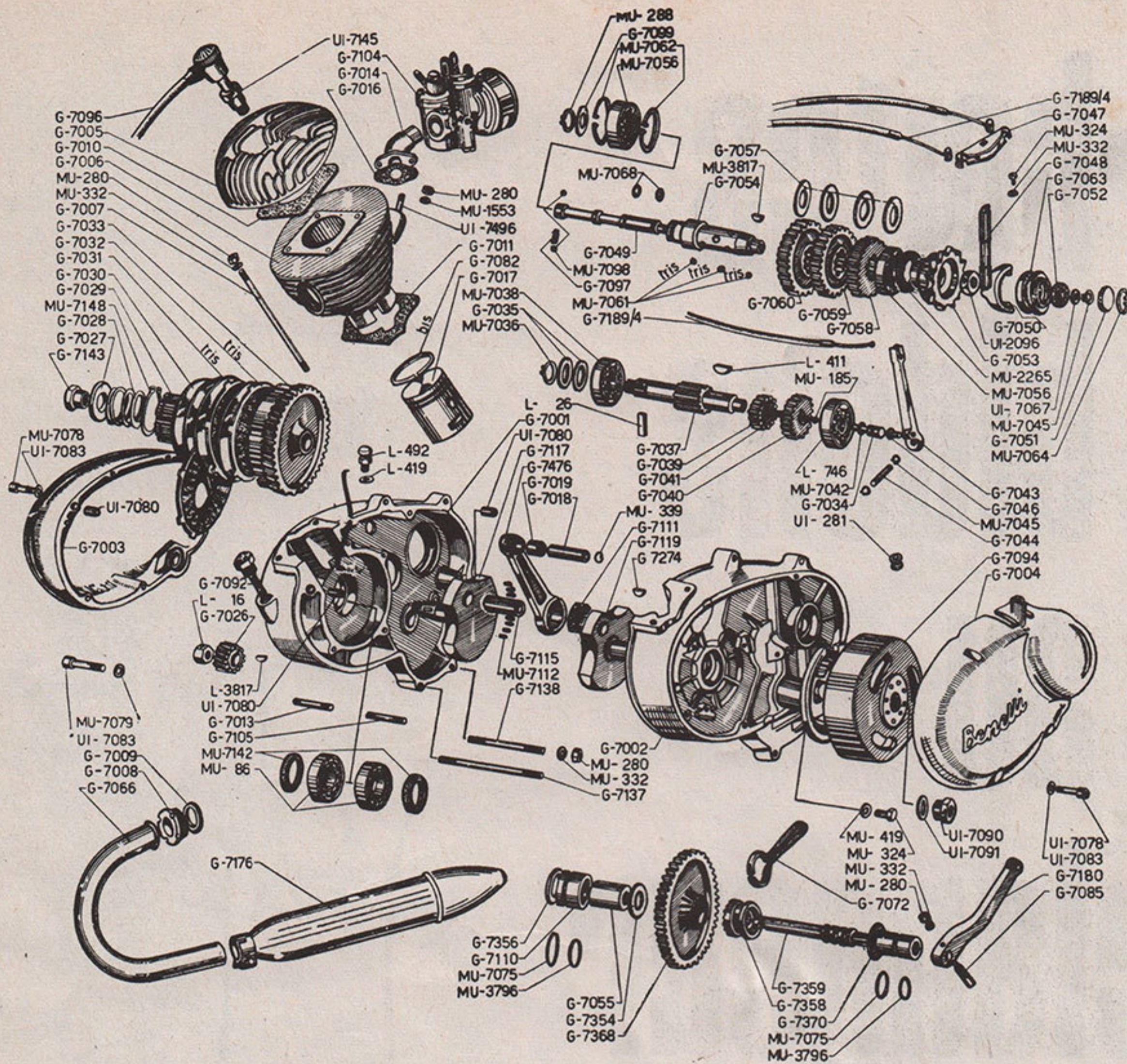
Ici aussi ce 50 cm³ obtient des résultats plus qu'honorables, qui le placent au niveau des bons cyclos sport, et de 125 cm³ et de scooters pas si anciens que ça.

(suite p. 235)



VITESSES, - REGIMES





LE MOTEUR BENELLI DEUX TEMPS

en boîtes
en bidons
ou au
mélangeur
l'huile Shell



PUBLICIS

2T

est l'huile la plus sûre pour tous les véhicules à moteur 2 temps

Elle supprime le grippage et l'usure.
Elle constitue avec l'essence
un mélange intime, homogène et stable.
Pour votre moteur
c'est une sécurité absolue dès le départ.



SHELL BERRE

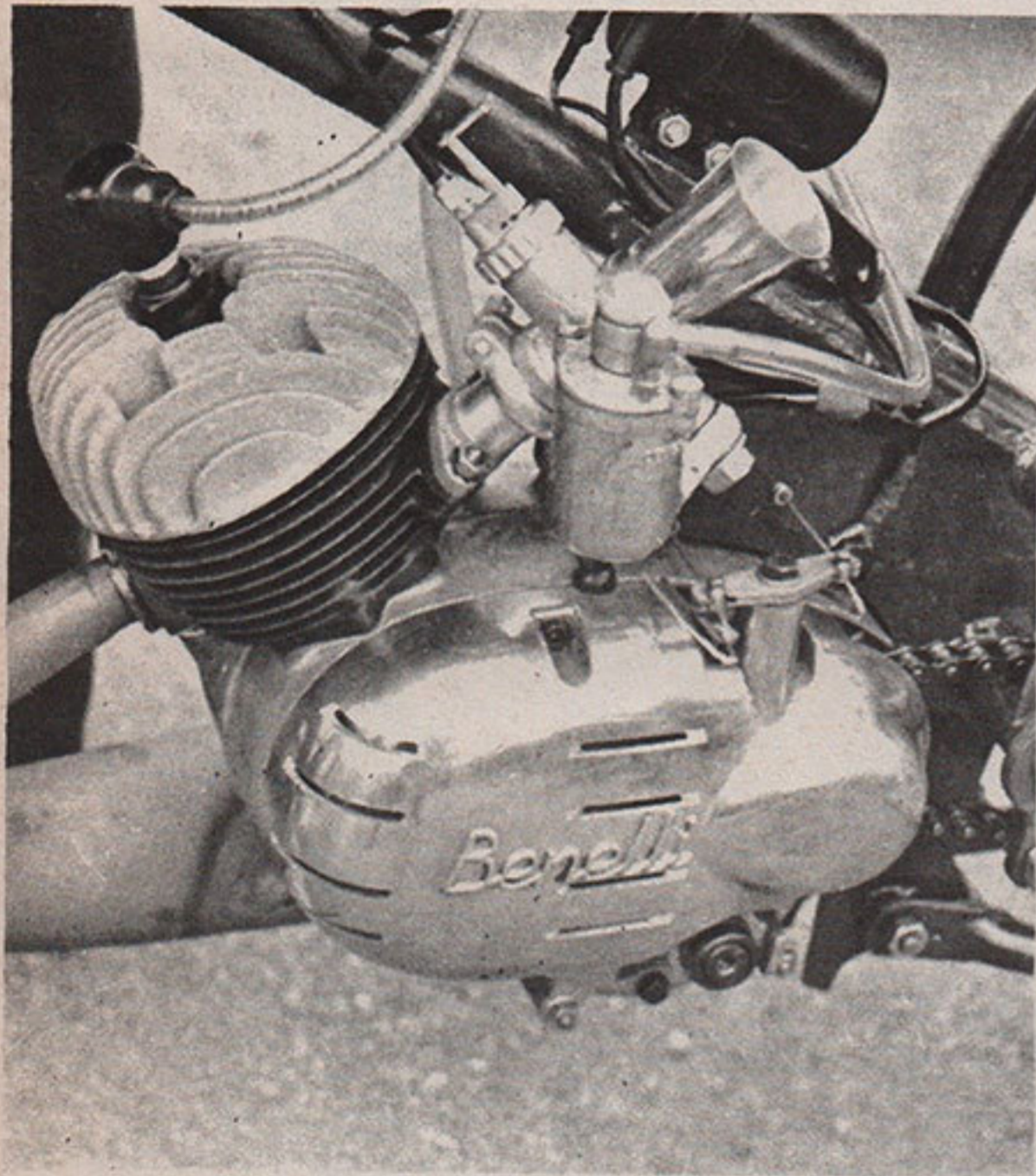
CONCLUSION :

Il faut retenir avant tout de cet essai, un ensemble de bonnes performances, et à part quelques petits « points noirs » (dont certains sont facilement remédiables), ce cyclo nous a favorablement impressionné.

Il faut souligner, qu'en circulation urbaine ce cyclo est très agréable surtout, grâce à la très grande souplesse de son moteur et à ses accélérations excellentes.

Sur la route on peut faire, grâce à la position non fatigante, et à la très bonne vitesse en position assise de très bonnes moyennes sur de grandes distances. Ce Favor-Benelli semble donc être un heureux compromis entre le simple cyclomoteur de tourisme et le modèle super-sport, et nul doute qu'il ne rencontre un accueil favorable auprès de la jeune clientèle, qui, en outre, ne sera pas effrayée par le prix de vente, fixé à 1.030 NF.

M. V.



Benelli a préparé quelques 50 cm3 compétition qu'il avait notamment prêtés à Favor lors du dernier G.P. de France. On peut remarquer que le moteur est très proche de celui de série. Vitesse 105 km/h environ.

Scoter et Cyclomoto N° 109

CARACTERISTIQUES et REGLAGES

CYCLE : 2-temps (balayage par courants opposés).

CYLINDREE : 49 cm³.

ALESAGE/COURSE : 40 cc, 39 mm.

TAUX DE COMPRESSION : 7,5 à 1.

PUISSANCE AU REGIME DE : 3,3 CV à 7.500 t/m.

ALLUMAGE : volant magnétique 18 watts - 6 volts, écartement vis platinées : 0,4 mm; avance : 5 mm.

CARBURATEUR : Dell'Orto U.A. 15 S. — Boisseau N° 75, diffuseur N° 260, filtre à air type F 6/1, aiguille conique C 1, 3° encoche, gicleur N° 72, gicleur ralenti N° 40.

BOITE DE VITESSES : à 3 rapports commandés au guidon par poignée tournante. Rapports : 1° : 3,31 (36,8 %) — 2° : 1,87 (65,2 %) — 3° : 1,22 (100 %). Engrenages toujours en prise.

TRANSMISSION PRIMAIRE : 3,55 à 1.

TRANSMISSION SECONDAIRE : 2,66 à 1.

EMBAYAGE : à disques multiples en bain d'huile.

PARTIE CYCLE :

CADRE : monopoutre renforcé par un tube horizontal reliant la partie avant à celle arrière.

FOURCHE : télescopique, munie de soufflets en caoutchouc.

SUSPENSION ARRIERE : fourche oscillante, éléments de suspensions démunis de caches.

ROUES : munies de pneus de 23 x 2,00 à l'avant, et de 23 x 2,25 à l'arrière.

FREINS : moyeux freins.

SELLE : double avec un léger dossier.

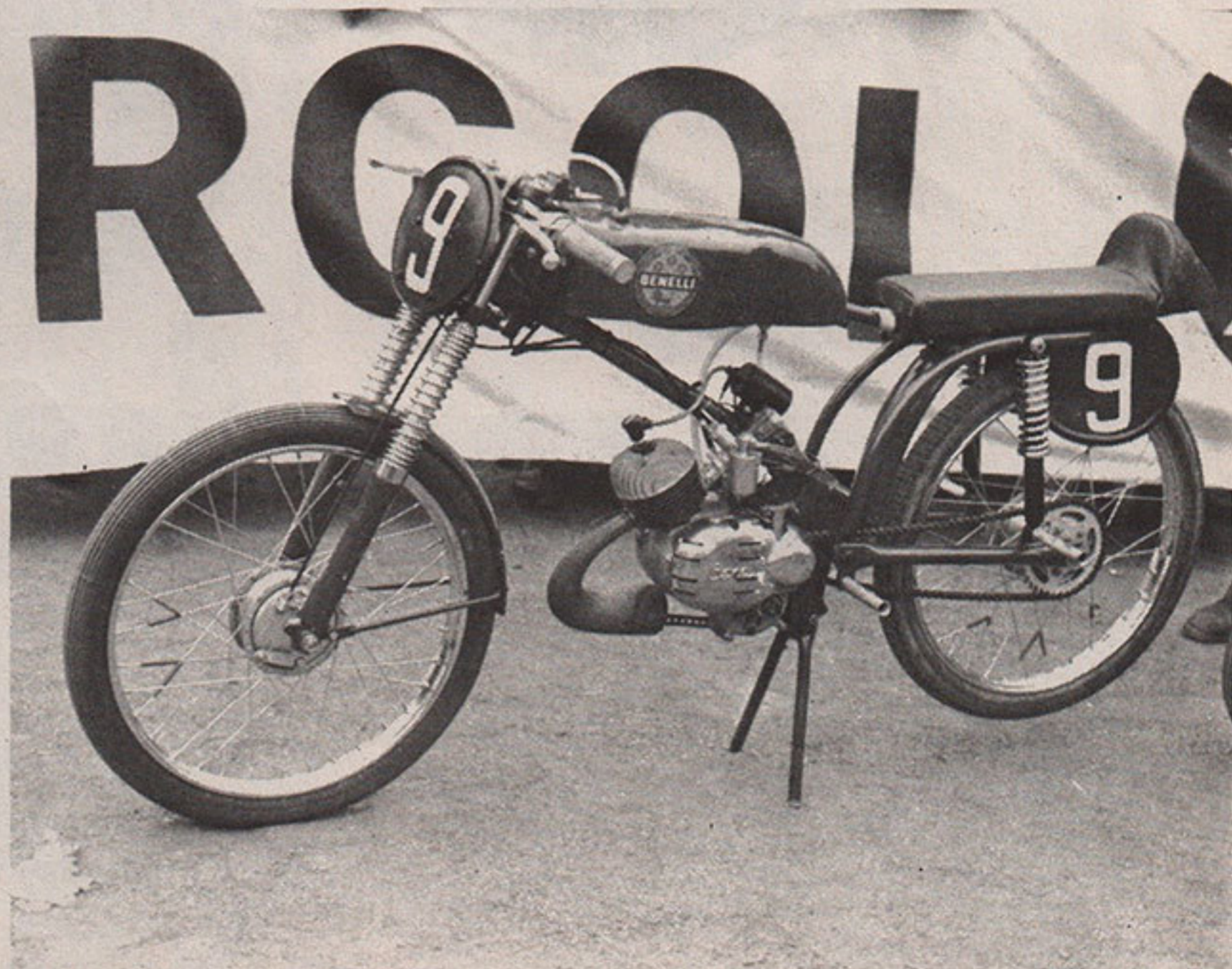
RESERVOIR : contenance 8 litres environ, pas de réserve.

GUIDON : sport, fixé par 2 colliers au T supérieur de la fourche.

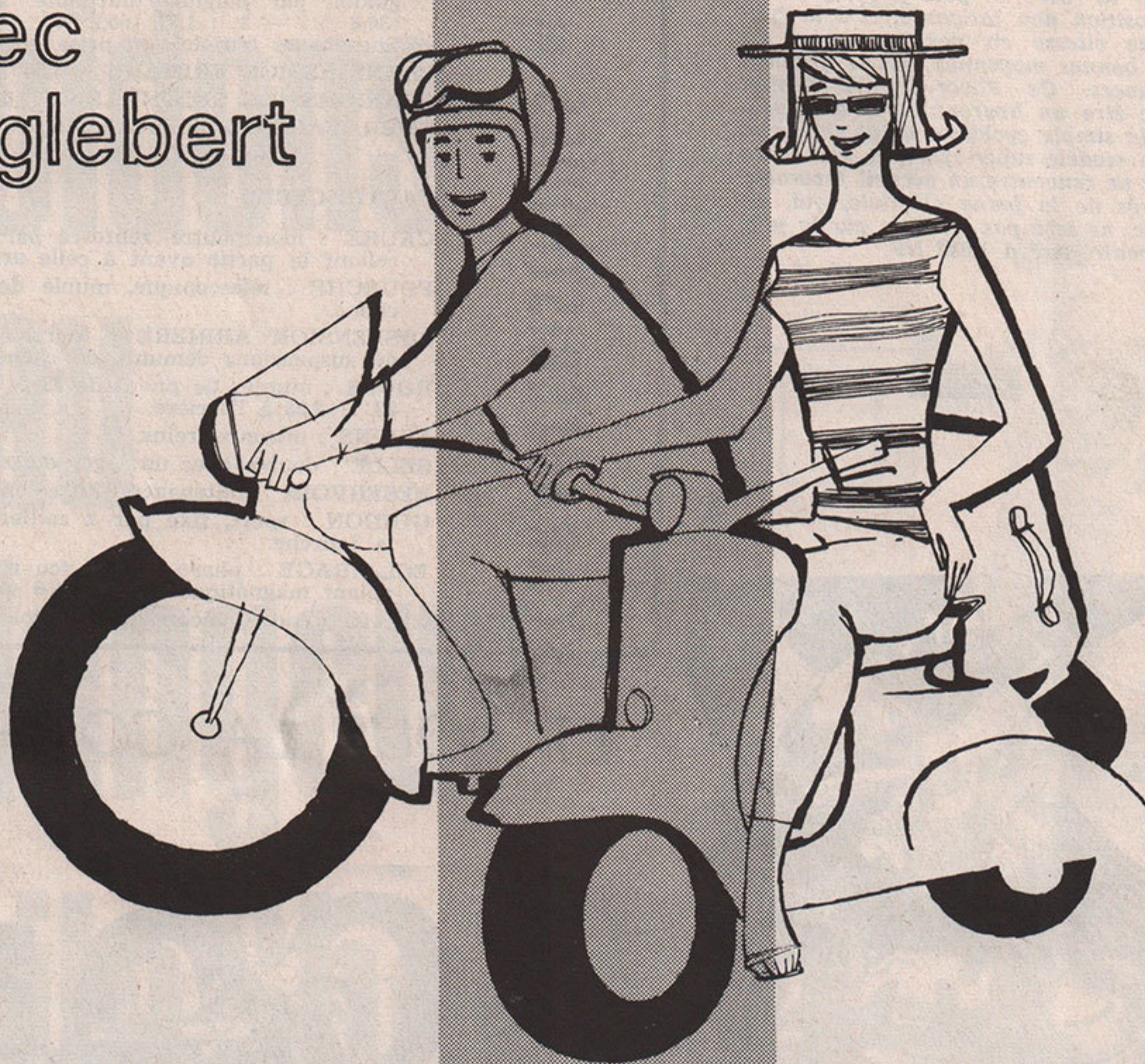
ECLAIRAGE : phare-code et feu rouge alimentés par le volant magnétique 18 watts, 6 volts.

EMAIL : rouge, décors de réservoir noir.

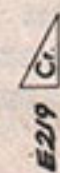
...ET POUR LA COMPETITION

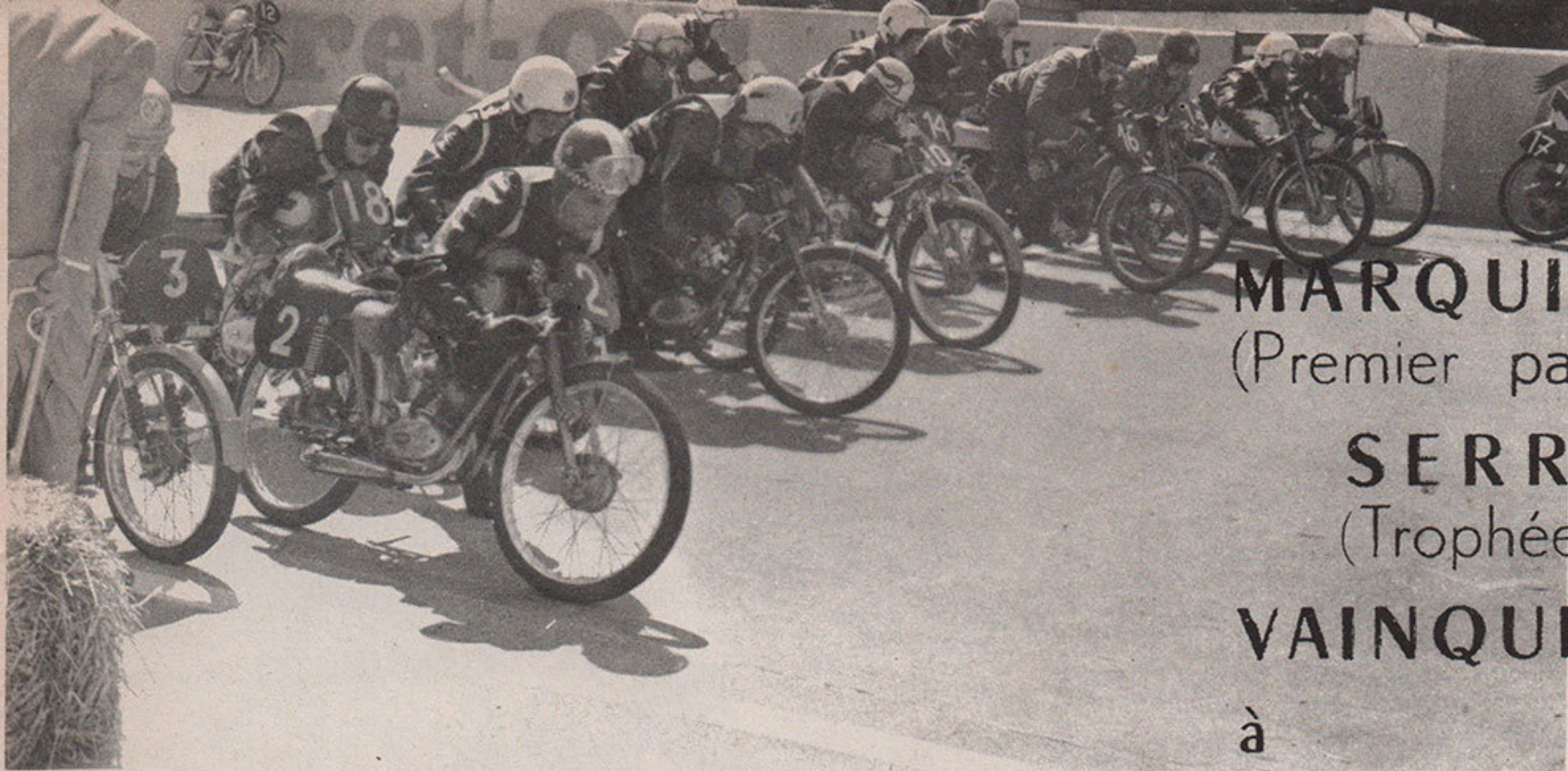


route
heureuse
et sans souci
avec
Englebert



Englebert
2 roues





MARQUIS
(Premier pas)

SERRE
(Trophées)

VAINQUEURS

à

monthéry...

... ou des nouveaux venus se sont mis en vedette

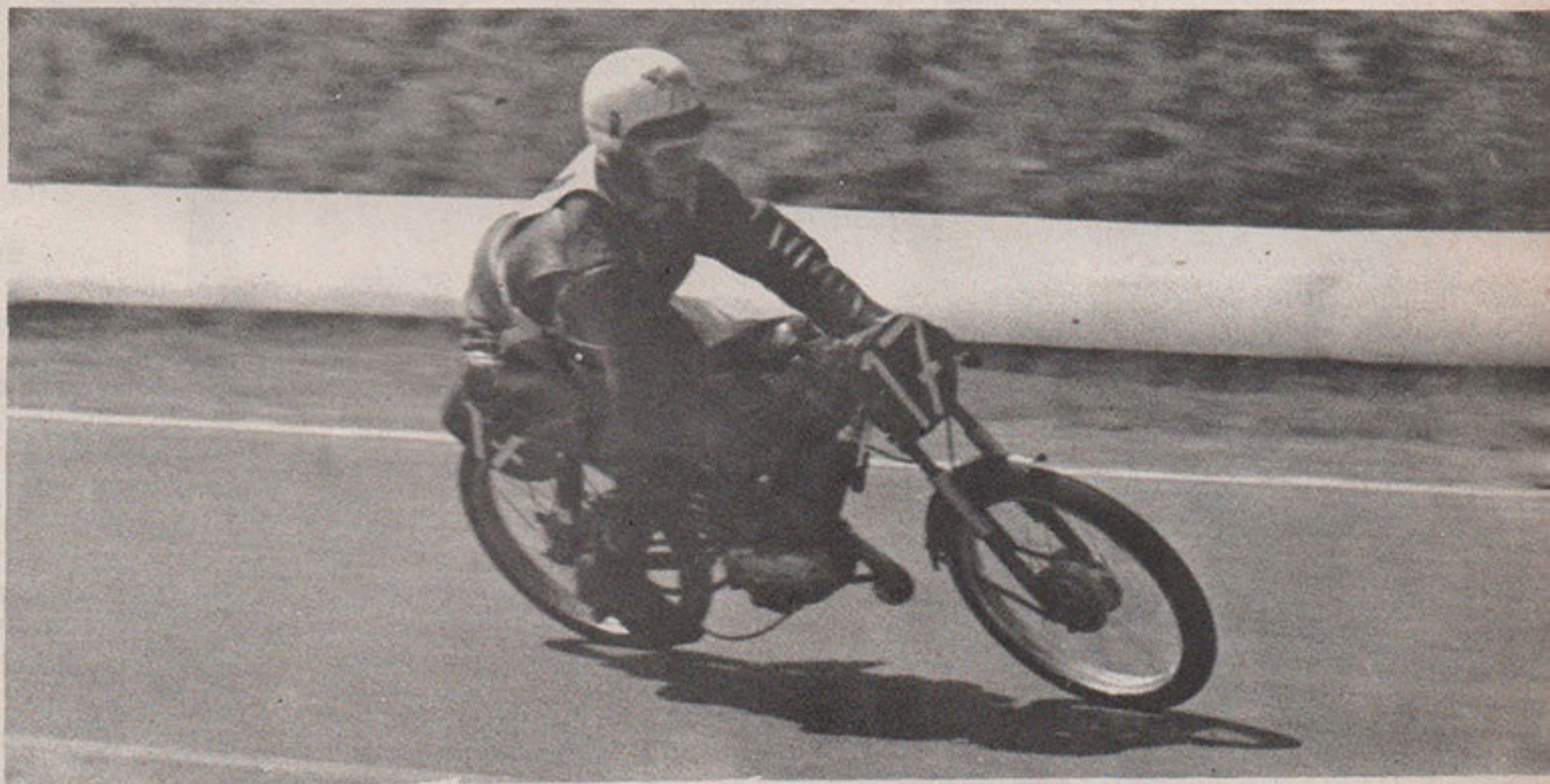
SOLEIL à gogo... sur la piste de Monthéry pour la réunion du 18 juin, un soleil heureusement tempéré par une brise légère et fort appréciée des spectateurs et des pilotes.

Les amateurs de « toute petite cylindrée » étant servis, les organisateurs ayant inscrit à leur programme deux courses de 50 cc : l'une étant le « Premier pas » proprement dit, l'autre étant une épreuve spéciale du Trophée.

Vous lirez ci-contre les comptes rendus de ces courses, mais il est possible d'affirmer qu'une fois de plus les 50 cc ont gagné la partie, tout le monde étant parfaitement satisfait du déroulement des épreuves et de leur caractère spectaculaire.

Quant aux pilotes, les nouveaux comme les chevronnés, nous diront seulement qu'ils ont fait preuve de beaucoup plus d'habileté et de maîtrise que certains concurrents des cylindrées supérieures !..

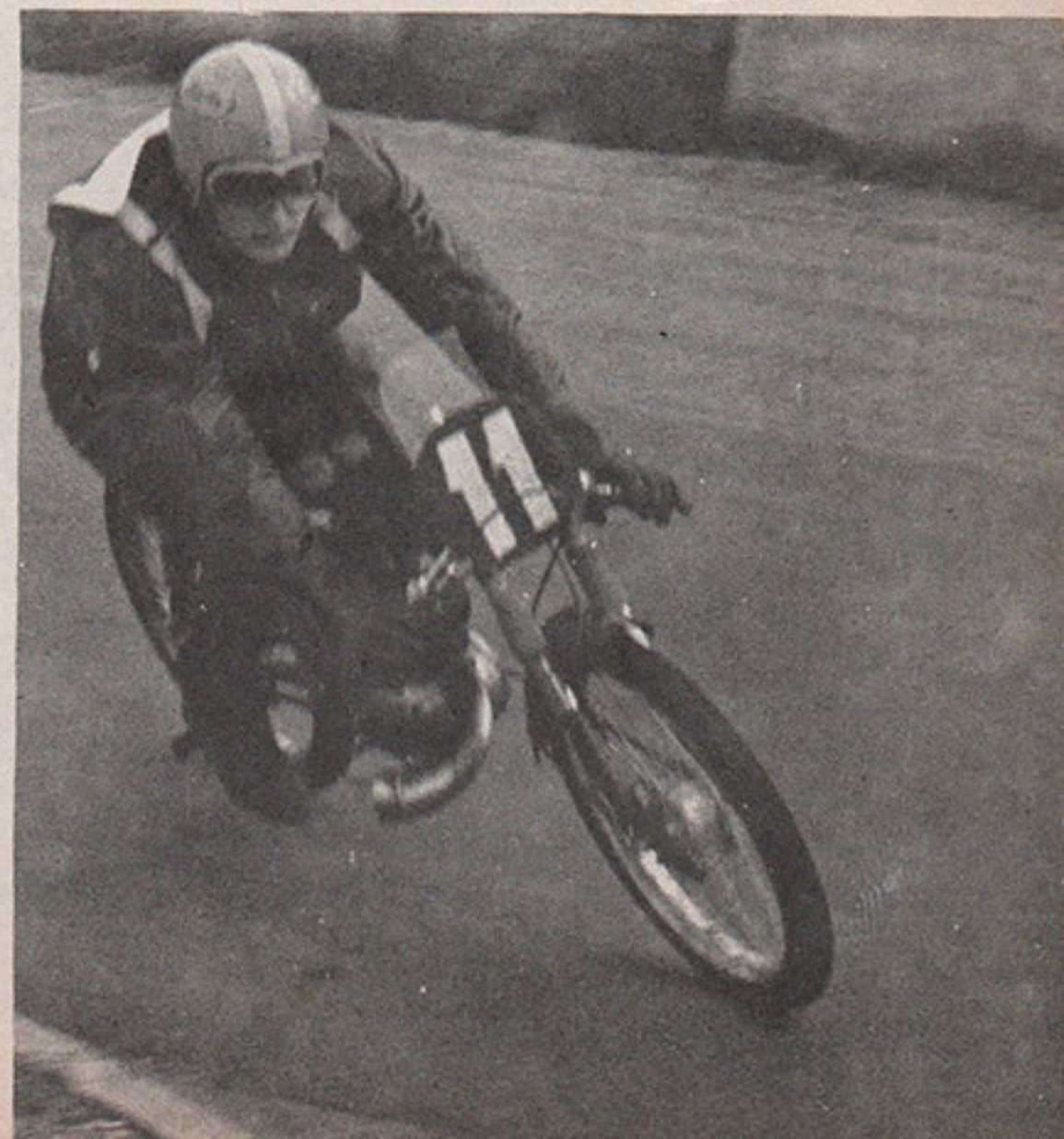
Et maintenant, rendez-vous le 9 juillet pour les Coupes E.-Mauve !

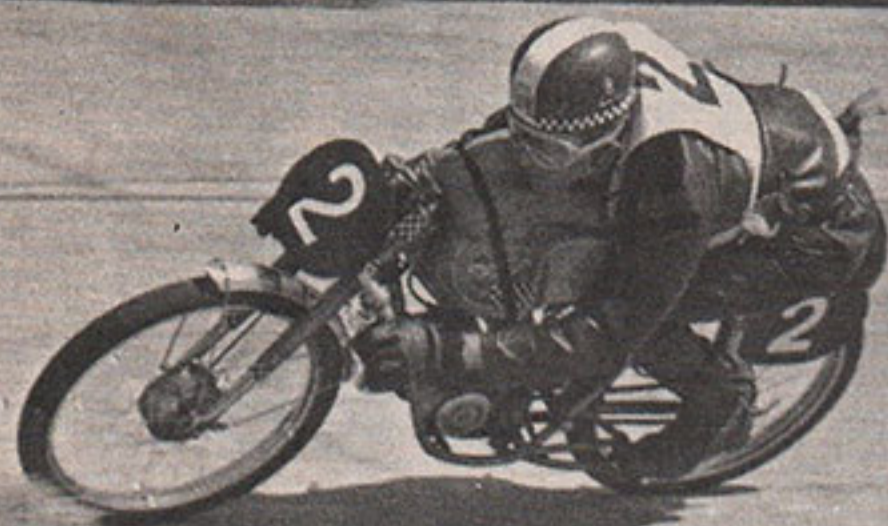


1 Premier pas

A 10 h 30 le départ est donné aux concurrents du Premier Pas. Ils sont 19 (sur 22 engagés) et si certains noms sont connus (Marquis, Ciffreo, les Couvreur) on note avec plaisir la présence de nombreux inédits ou de semi-inédits (ayant débuté à Clermont-Ferrand, par exemple). Du point de vue « géographique » nous trouvons 8 « provinciaux » pour 11 Parisiens, ce qui est très bien aussi.

Les pronostics sont évidemment favorables aux « anciens » dont l'expérience (et le matériel) est supérieure, mais on attend avec espoir une possible révélation parmi les autres.





3 malheureusement stoppés par un serrage pour Djéffal et par une chute sans gravité pour Girard (Itom n° 14). Au 4^e tour, Ciffreo ne passe pas : il a des ennuis avec son sélecteur. Marquis s'installe en tête, position qu'il ne quittera plus jusqu'à la fin. Le second est, et restera, cet étonnant Dayan (Peripoli n° 2) qui vient de Caen (où le club fait un effort méritoire pour imposer la vitesse au

2 Ciffreo (n° 11) se révèle le plus rapide au départ mais il est suivi de fort près par Marquis (n° 17) dont les progrès sont incontestables. Derrière ces deux solides leaders nous pointons : Dayan (voilà la révélation attendue !..), Guy Couvreur, Raymond Couvreur, Brulbault (un autre Sedanais qui « va bien »), Cassegrain (sur une... Mobylette à variateur !..), Valette (avec le même Peripoli qu'à Cermont), Saint-Lary (dont le Flandria va serrer rapidement), Chandloux, etc... Pendant trois tours les positions sont inchangées sauf que Brulbault passe Raymond Couvreur et que Djéffal et Girard amorcent de beaux retours qui seront



4 pays du cross) mais qui a déjà participé à des courses sur vélodrome au Maroc. Avec une machine très près de la « série », il réalise une excellente performance dans un style très prometteur.

Et derrière, que se passe-t-il ? Guy Couvreur va rétrograder à la suite d'une chute et c'est donc Brulbault (Itom n° 8) qui devient troisième devant les Couvreur, fils et père dans l'ordre. Valette et Cassegrain se livrent un duel « chevaleresque » pendant toute la course et c'est définitive Valette qui prendra le meilleur, s'assurant ainsi une excellente 7^e place devant Cassegrain.

5 La ronde continue, avec -- maintenant -- comme source d'intérêt, le retour extrêmement rapide de Ciffreo qui compte malheureusement 1 tour de retard. Il terminera 4^e après s'être trouvé relégué à la 13^e place.

C'est donc Marquis qui remporte sa première victoire à la moyenne de 80,358 km/h, deux autres pilotes seulement terminant dans le même tour : Dayan et Brulbault.

Bonne course donc, intéressante (bien que les ennuis de Ciffreo nous aient privés d'un duel attendu) car elle nous a montré des jeunes dont les qualités sont certaines (Dayan, Brulbault, etc.) et que nous espérons revoir bientôt.

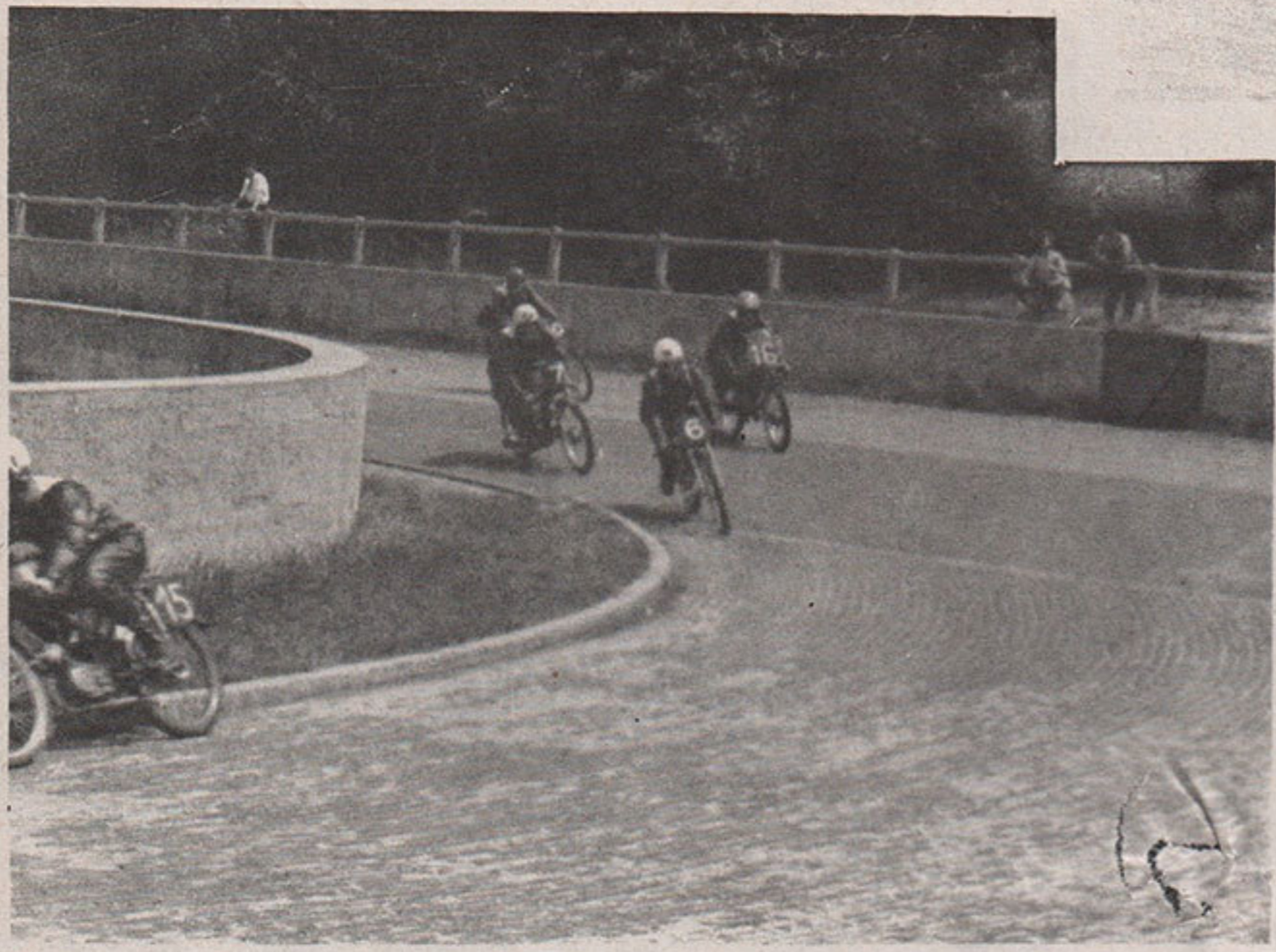
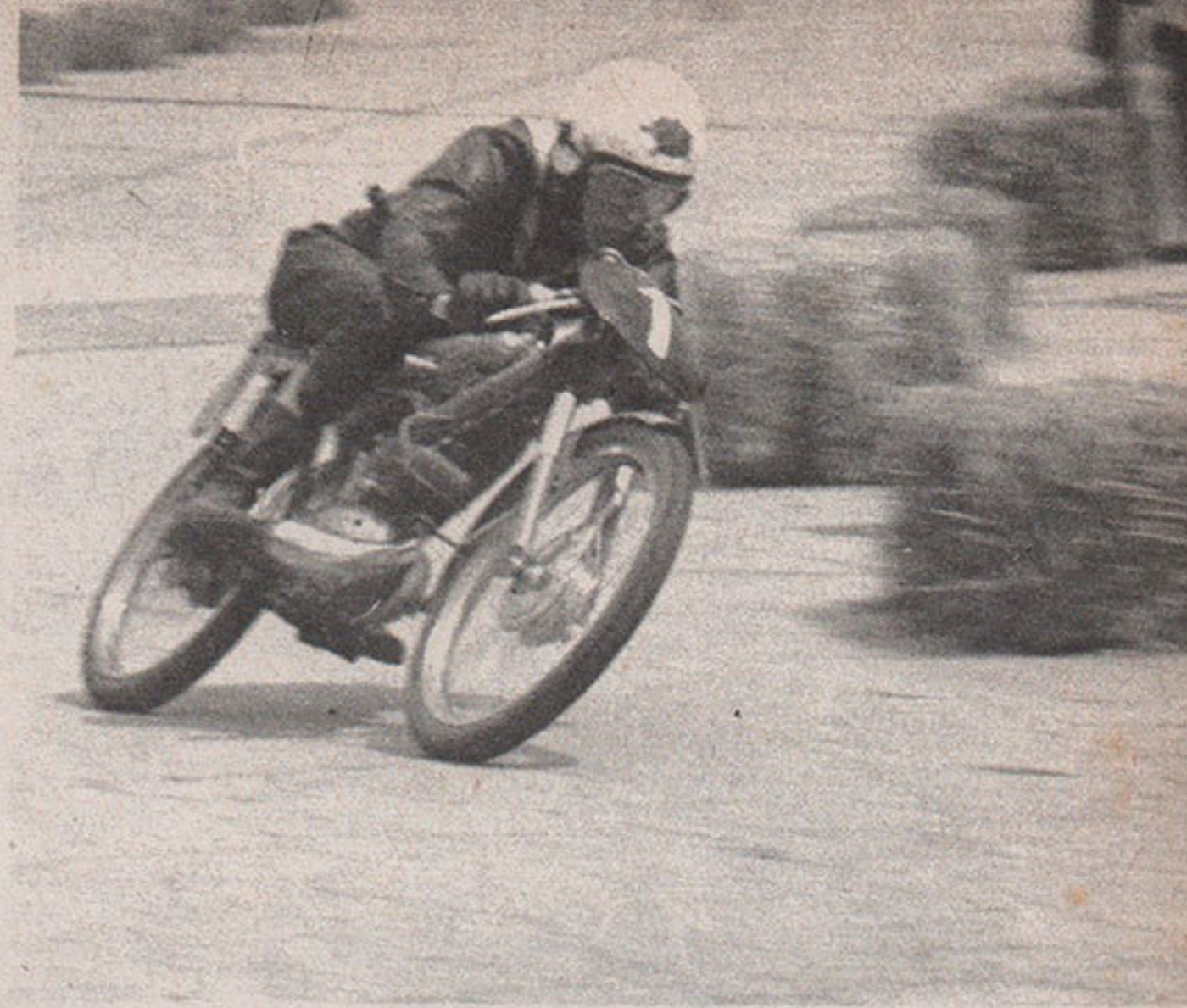


Trophées

1 Un « grandissime » favori au départ des Trophées : M. l'ingénieur Serre, dont le concurrent le plus dangereux, Landereau, ne part pas, ayant « cassé » aux entraînements un Itom dont on dit le plus grand bien.

Dans cette course nous retrouvons de nombreux concurrents du matin mais Marquis ayant « rendu » sa machine à Chauderlot ne prend pas le départ. Domage !..

Quinze pilotes au départ et quinze tours à couvrir, soit 50,592 km.



2 Au premier passage, personne n'est surpris de voir Serre (Itom n° 1) passer en tête.

Mais il est suivi de fort près par Chauderlot et Ciffreo. Le premier nommé commet alors une erreur impardonnable pour un pilote ayant son expérience : il « sort » entre les bottes de paille dans la chicane devant les tribunes et — pour ne pas perdre contact — continue... ce qui vaudra à Chauderlot de se faire arrêter et mettre hors course dès le tour suivant. Pas sérieux, Chauderlot !..

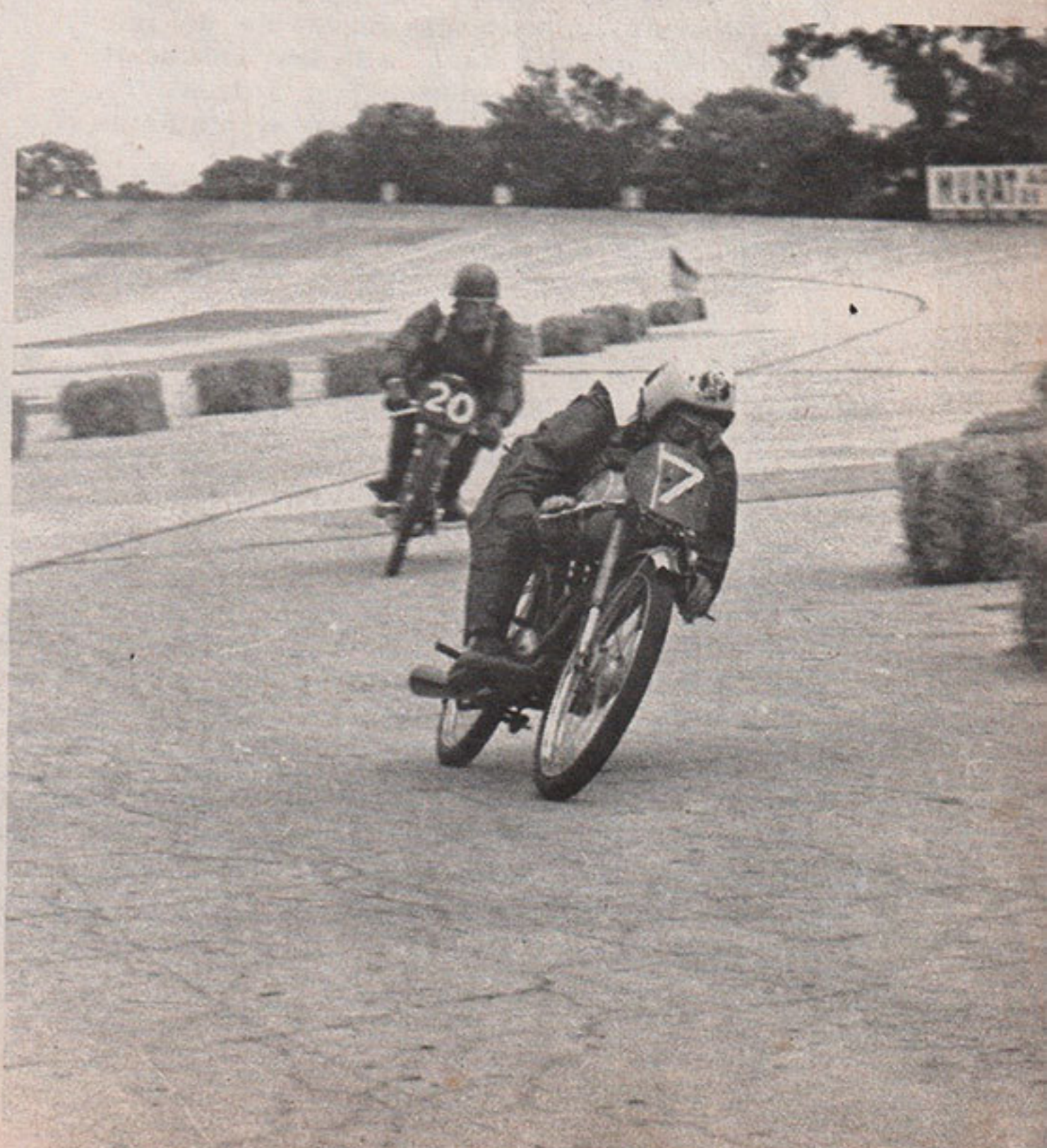
Serre continuera pendant toute la course son festival et ne sera pas inquiété, doublant tout le monde sauf Ciffreo qui terminera second, prenant ainsi sa revanche sur le mauvais sort du matin.



3 Et qui trouvons-nous derrière ? Encore **Dayan** (Giulietta n° 19) qui ne cesse de nous étonner et devance cette fois encore Guy Couvreur qui — par contre — prend sa revanche sur Brulbault toujours très régulier.

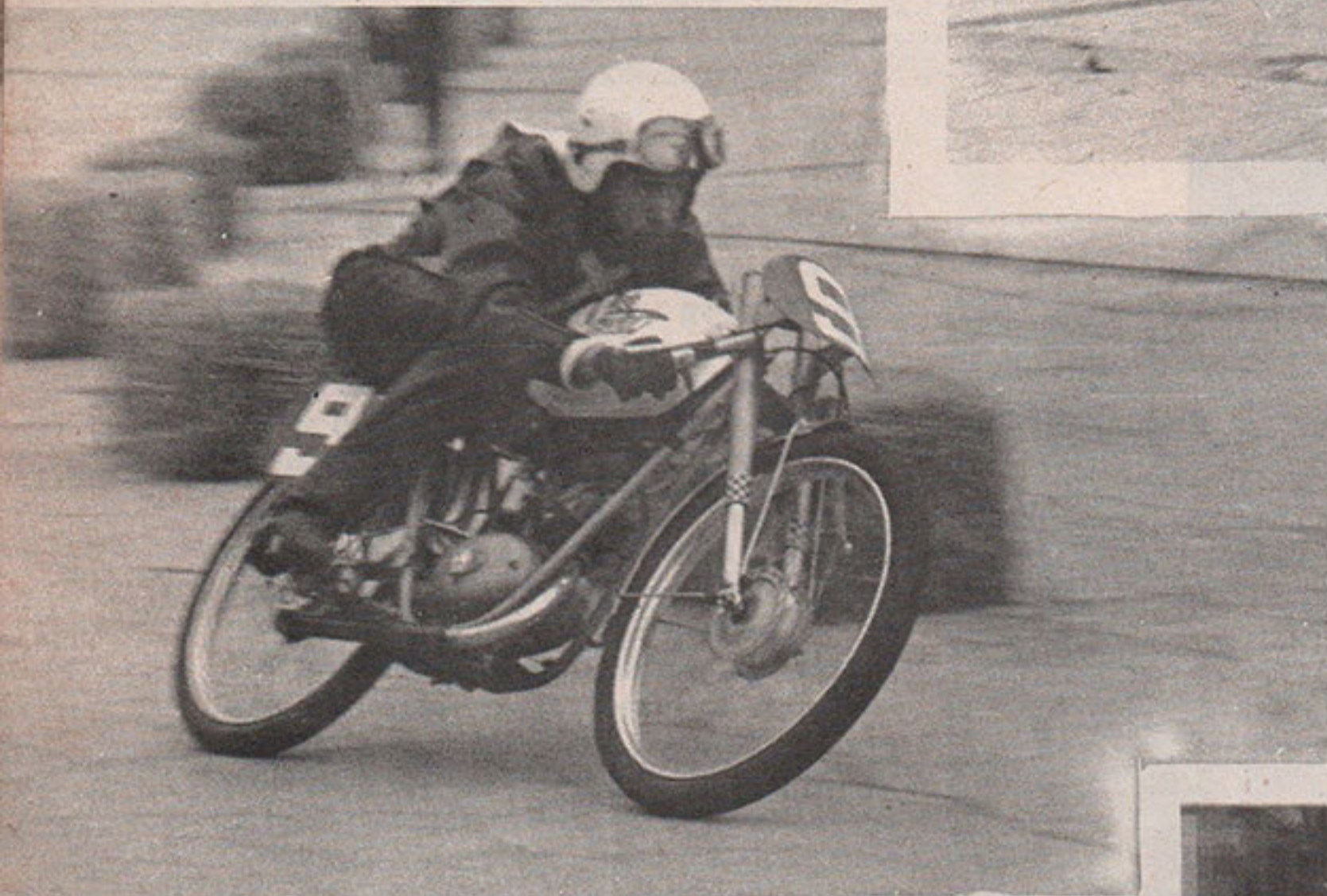
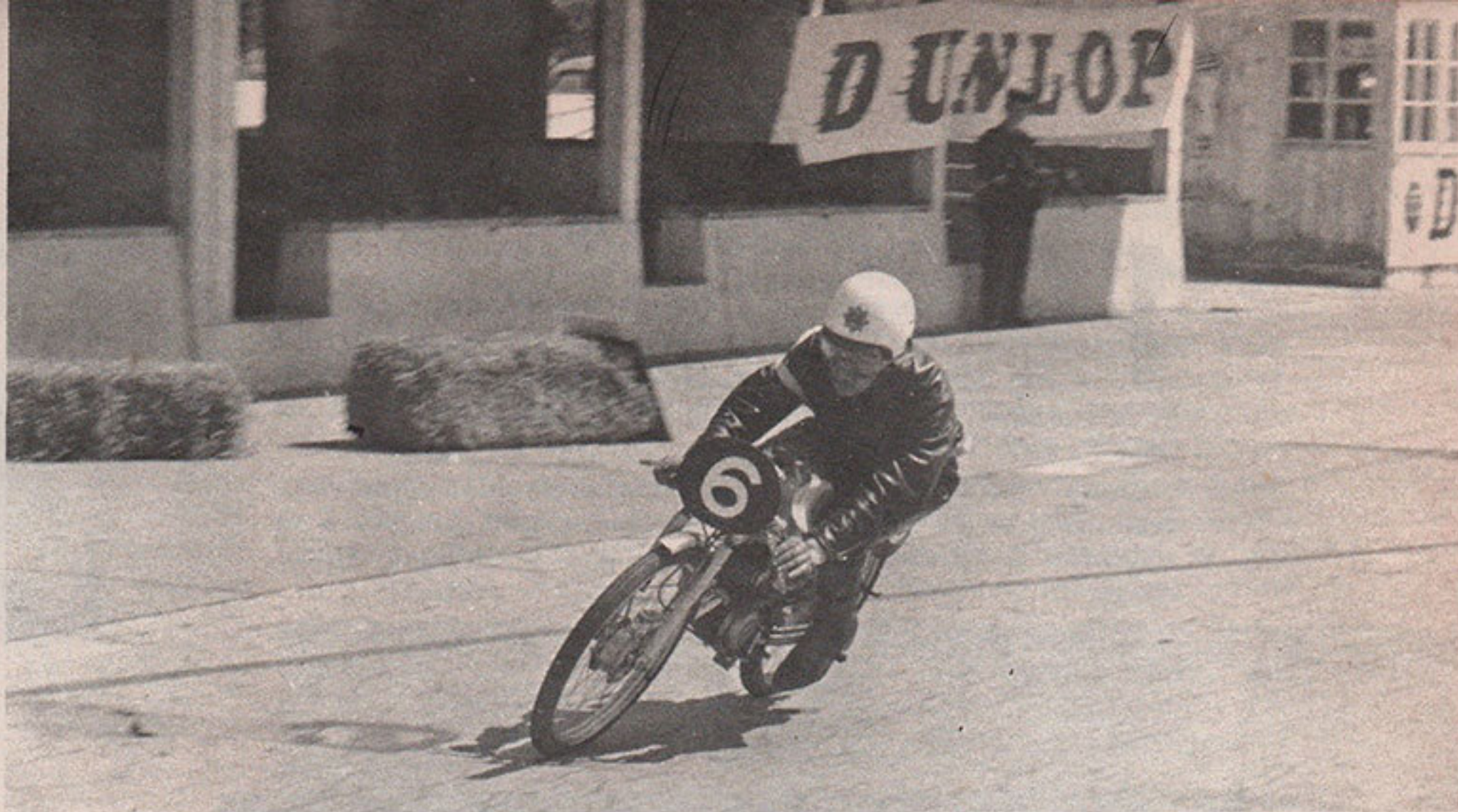
A deux tours de Serre, nous trouvons Raymond Couvreur qui est talonné par Billard dont la course est nettement meilleure que celle qu'il avait disputée le matin.

Ensuite, nos « siamois » du Premier Pas : Valette et Cassegrain qui s'amuseront bien pendant toute la course, mais cette fois c'est l'Orléanais Cassegrain qui réussira à devancer notre ami Valette.



4

A trois tours : Saint-Lary qui termine, cette fois, avec son Flandria au pavillon d'entrée d'air monstrueux ! Djeffal qui, grâce aux pièces prêtées par un « copain » a pu réparer son Giulietta entre les deux courses mais dont le moteur naturellement ne « rend » pas. Bons débuts cependant pour « tout jeune » !



5

Enfin, à quatre tours, le Royal Nord de Krajka qui a fait une bonne promenade en cette après-midi ensoleillée.

Lhomme (chute au Faye) et Rondeau (ennuis mécaniques) ne terminent pas la course.



6

Conclusion rapide : M. l'Ingénieur Serre devrait maintenant aller voir de plus près comment sont faits les Ansheidt, Zelnik, Gedlich, Rosenbusch... et autres Vervroegen ! Nous savons qu'il en a d'ailleurs manifesté l'intention.

Les classements

PREMIER PAS MOTOCYCLISTE

12 tours = 40,473 km (9 tours pour être classé), 19 partants.

1. Marquis (Itom) 30' 13" 1/5 (moyenne 80,358 km/h); 2. Dayan (Peripoli) 31' 35" 4/5; 3. Brulbault (Itom) 32' 26" 2/5; 4. Ciffreo (Itom) à 1 t.; 5. Couvreur G. à 1 t.; 6. Couvreur R. (t. 2 sur Paloma) à 1 t.; 7. Valette (Peripoli) à 1 tour; 8. Cassegrain (Motobécane) à 1 tour; 9. Billard (Itom) à 2 tours; 10. Rondeau (Itom) à 2 tours; 11. Chandioix (Peugeot) à 2 tours; 12. Comby (Peugeot) à 2 tours; 13. Leal (Peripoli) à 2 tours; 14. Roux (Cazenave) à 3 tours; 15. Barbier (Itom) à 3 tours.

Meilleur tour : Ciffreo (Itom) 2' 27" à la moyenne de 82,599 km/h.

TROPHEES DUNLOP ET BP

15 tours = 50,592 km (11 tours pour être classé), 15 partants.

1. Serre (Itom) 35' 43" 4/5 (moyenne 84,973 km/h); 2. Ciffreo (Itom) 37' 46" 2/5; 3. Dayan (Giulietta) à 1 tour; 4. Couvreur G. (Paloma) à 1 tour; 5. Brulbault (Itom) à 1 tour; 6. Couvreur R. (Paloma) à 2 tours; 7. Billard (Itom) à 2 tours; 8. Cassegrain (Motobécane) à 2 tours; 9. Valette (Peripoli) à 2 tours; 10. Saint-Lary (Flandria) à 3 tours; 11. Djeffal (Franco-Morini) à 3 tours; 12. Krajka (Royal-Nord) à 4 tours.

Meilleur tour : Serre (Itom) 2' 18" 4/5 à la moyenne de 87,480 km/h.

EN TOUTE FRANCHISE

PEUGEOT BB 3 SP

ETANT possesseur d'un cyclo BB 3 SP acheté neuf le 28 novembre 1960 et totalisant à ce moment près de 6.000 km, je vous écris ce que j'en pense.

Les seules différences de mon engin d'avec les 2 vitesses sont : le bloc 3 vitesses naturellement, le réservoir chromé, les ressorts de suspension à air libre, le pot d'échappement en tromblon, et enfin une ridicule pédale de frein arrière.

Parlons des qualités de mon Peugeot :

Moteur assez puissant, souple car je roule des fois à 25 à l'heure en troisième et je repars sans à-coups, nerveux sans trop, pour la sobriété ce n'est pas un modèle, mais pour la résistance je crois que peu de moteurs le valent.

Tenue de route assez bonne quoi que les pneus qui sur mon modèle sont des Dunlop pavés et ribbed, n'accrochent pas. Réactions du cadre à craindre dans les virages, des fois

celui-ci vrille et si l'on est bien penché c'est la chute.

Protection excellente du moteur, celui-ci étant assez propre. Mais pourquoi Peugeot ne fait-il pas comme les Italiens, un bloc-moteur ?

Freinage assez bon à la roue arrière et bon à l'avant.

Selle confortable.

Ligne pas assez fine, garde-boue trop grand pour un engin sport.

Pour les défauts :

Engin bruyant (bruit moteur).

Assez lent pour un sport 3 vitesses. Suspensions assez fermes.

Réservoir sans réserve. Bouchon non étanche. Pédale de frein ridicule.

Guidon trop haut, trop plat, trop large (pourquoi pas un bracelet ?). Eclairage très insuffisant.

Vitesses sautant (surtout la 2me). Frein bloquant la roue arrière d'où risque de chute surtout s'il a plu.

Après avoir eu une Mobylette dont je n'ai pas été du tout content (j'étais

au mécano toutes les semaines), je trouve que mon Peugeot malgré les quelques défauts qu'il a, est un excellent cyclo sport à la portée des jeunes peu fortunés, mais qui devrait s'améliorer s'il ne veut pas être délaissé.

Pour terminer je parlerai des performances que j'obtiens avec mon propre engin. Car j'ai enlevé toutes les grilles du filtre à air du carburateur, et j'ai percé des trous supplémentaires dans le tromblon, car le moteur n'échappait pas assez.

En 1re 30/35 km/h, ça arrache ; en 2me 50 km/h pas assez longue ; en 3me 70 km/h, tout ceci au compteur qui je crois est très dur vers 60 km/h.

Par conséquent je trouve mon Peugeot un peu lent pour un trois vitesses sport qui devrait faire un bon 80 km/h chrono.

Enfin, quand même, encore bravo Peugeot !

J. Roul
Arcachon

MOBYLETTE AV 44

ABONNE à « Scooter et Cyclomoto », j'ai réuni pour la rubrique « en toute franchise », mes impressions sur la nouvelle Mobylette monovitesse « standard télescopique » type AV 44.

Achetée en février dernier, elle a parcouru environ 3.000 km. Rodage sans histoires : 500 km à 10 % et 1.500 km à 8 %.

Machine vendue sans avertisseur, sans outillage ni bavette de garde-boue. Mais un petit outillage élémentaire m'a été offert avec le guide d'entretien par le concessionnaire.

Couleur crème (salissante cependant), lignes sobres, aucun « enjoliveur » superflu en font le plus joli des utilitaires français.

Cadre en tôle emboutie soudée, poutre principale très rigide avec élément central soudé entre deux demi-coques.

Porte bagages conçu pour la pose immédiate des indispensables sacoches sans l'intermédiaire d'un harnais en tubes à payer en supplément.

Position de conduite trop droite et guidon trop large et trop en arrière. Le cintre italien par lequel je l'ai remplacé améliore très nettement la position qui reste très « touriste » cependant et très naturelle.

Bouchon de réservoir en plastique souple étanche, mais placé trop en avant sous la selle.

Commande du robinet d'essence bien placée à portée de main, mais

manque d'étanchéité au collier du réservoir sale. Remède : un petit morceau de tissu à sa base absorbant l'huile.

Selle de série inconfortable au bout de 30 km (si l'on fait de la route) parce que trop triangulaire et non réglable en inclinaison (économie sur le prix de revient).

Fourche télescopique amortissant bien les inégalités des chaussées, et ne talonnant qu'au-dessus de 40 km/h et sur mauvais cassis seulement.

Eclairage efficace à 10 ou 15 mètres (à vous de juger).

Code astucieux par mise en série de l'ampoule de secours (encore faut-il vous procurer celle-ci et l'y monter).

Moyeux freins à tambours de 80 mm environ, monoblocs en alu poli sans reproche jusqu'à la vitesse de 40 km/h, un peu jeunes au-delà, mais peu étanches sous grosse pluie.

Commandes réglables au guidon, mais pas de graisseurs sur les gaines (grosse affaire de patience pour les huiler).

Pneus standards 23/2 à bande de roulement noire (enfin !). Chambres en butyl (enfin aussi !) 5 coups d'une minuscule pompe tous les 200 km et vous voilà tranquille.

Démarrages immédiats eu 1/2 tour de pédale ou en poussant le cyclo sur 2 mètres (starter au guidon pour le matin).

Embrayage au-dessus de tous éloges, 80 % de l'agrément de la Mobylette.

Moteur et transmission « à la hauteur ». Toutes les côtes marquées de deux chevrons sur les cartes sont franchies à la condition d'accrocher le régime de puissance maximum situé vers 33 km/h.

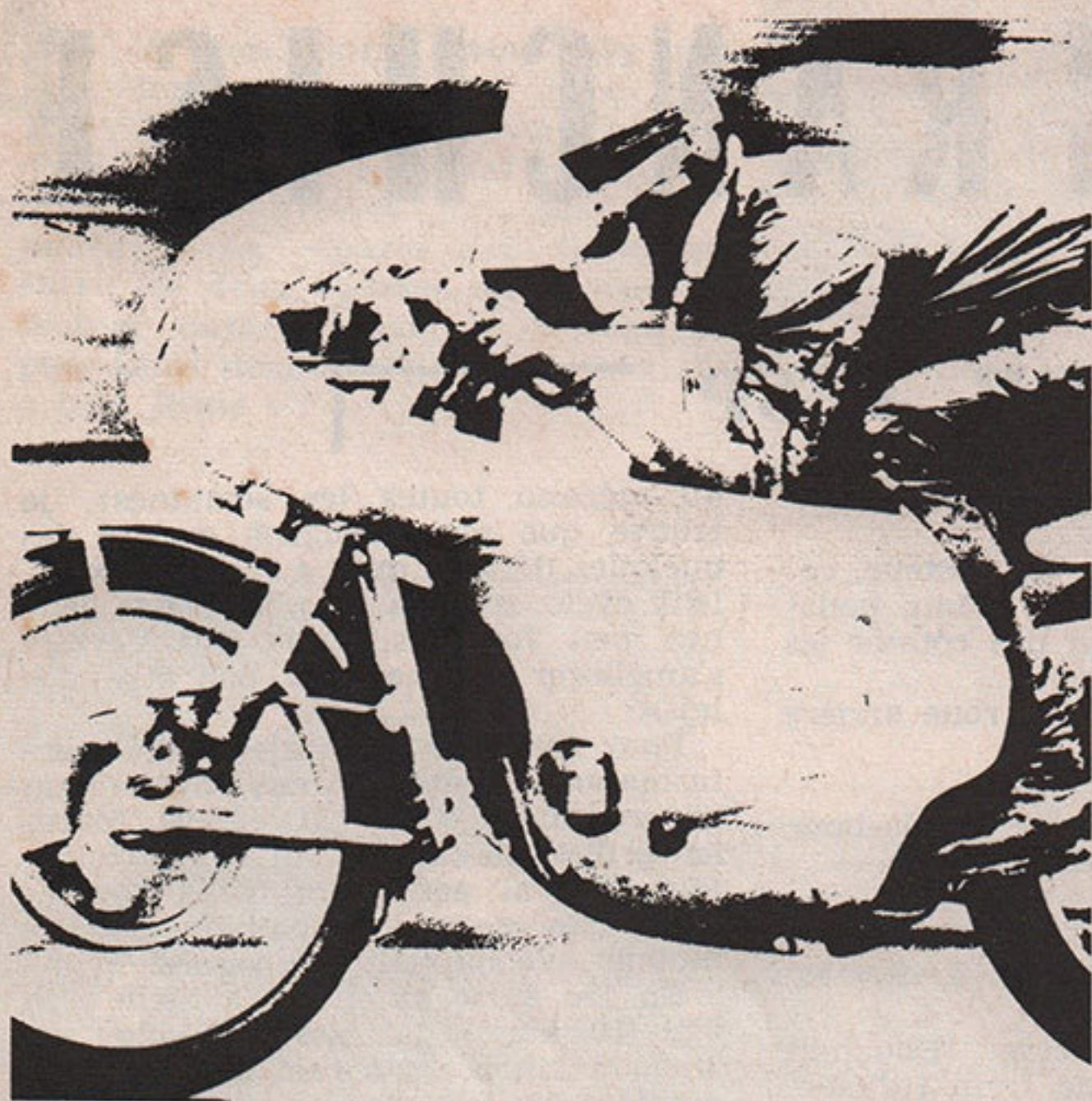
Démultiplication du pédalier trop courte, conçue pour le démarrage en selle. Impossible de pousser à la roue en très forte pente.

Fortes vibrations au guidon et dans la selle au-dessus de 40 km/h et au voisinage du maximum 50 km/h (à vérifier après libération complète du moteur).

Carbu se faisant pratiquement oublier sous les carters. Bonne accessibilité au gicleur, moyenne pour les filtres.

Consommation variable selon conduite, gicleur et mélange. Pour trajet Banlieue-Paris très exactement 1,66 l aux 100 km avec gicleur de 19 et 6 à 7 % d'huile. Le gicleur de 20 permet d'abaisser le graissage à 5 % et donne de meilleurs coups de collier, mais il est générateur de 4 temps sur le plat et en faible déclivité surtout si vous pesez moins de 70 kg et roulez en solo ou sans bagages.

On peut donc constater que 12 ans de perfectionnements de la Mobylette en ont fait un engin au point. On regrette comme sur toute fabrication



LE SAVIEZ-VOUS ?

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

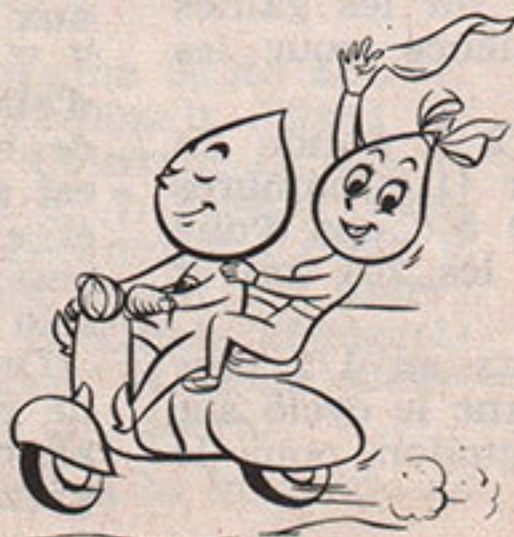
Spécialement conçue pour les 2 Temps, l'huile **ESSO 2 T Motor Oil ANTI-USURE** vous apporte 4 avantages tangibles :



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

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

Esso travaille pour vous.



le cyclomoteur
de réputation
mondiale
48cc 4 temps culbuté



la moto du
jeune sportif

- RECORD MONDIAL DES 24 HEURES
88.832 km/h de moyenne
- GRAND PRIX DE VITESSE A CANNES
4 MOTOM dans les 4 premiers
- GRAND PRIX DE LA MONTAGNE
3 MOTOM dans les 4 premiers
- CIRCUIT DE VITESSE DE MARSEILLE
3 engagés, 3 PREMIERES PLACES

ANGOLEME	Tardat, 188, Rue Paris
AUBAGNE	Gachon, 82, Rue République
BEAUSOLEIL	2 Motards, 12, Rue J.-Ferry
BORDEAUX	Reboul, 78, Cours Carnot
CANNES	Sangapian, 27, Bd Carnot
CARCASSONNE	Mason, 9, rue A.-Mir.
CASTRES	Tabary, 38, Place Soult
CHAMBERY	Betemps, 4, Pl. Porte Reine
COLOMBES	Colombes Scooters, 5, Rue Victor-Hugo
DIEPPE	Bimont, 8, Pl. Nationale
GRENOBLE	Charrière, Place Bastille
LA CIOTAT	Dalmasso, Enclos Gay
LE FAYET	Guillot, Route Chamonix
LONGJUMEAU	Morénas, 116, Grande-Rue
LYON	Convert, 44, Av. de Saxe
MARSEILLE	Millin, 140, Bd National
MEZIERES	Pihet, 30, Fg de Pierre
MONTLUÇON	Lacour, 6, Rue Anc. Boucheries
MULHOUSE	Dornach Roth, 12, Rue des Grains
NIMES	Audigier, 29, Rue P.-Sémard
PARIS	Dynamic Sport, 149, R. Montmartre
PAU	Sarraich, 62, Rue Carnot
PERPIGNAN	Coll, 3, Rue Riquet
SALON-DE-PROV.	Massone, 12, Bd République
THIONVILLE	Vohner, 1, rue Verdun
TOULON	Audemar, 13, Place d'Armes
TOULOUSE	Gauch, 8, Bd Carnot
TROYES	Basso, 20, R. Louis-Ulbach

Agences par ordre alphabétique

et chez tous les agents VIVI

**MOTOM - ITALIANA
RIVIERA - MOTORS**

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE

1, rue de la Buffa — NICE — Tél. : 88.32.26

actuelle des économies d'équipement destinées à abaisser le prix, mais cet utilitaire très simple a été conçu pour une utilisation quotidienne en ville spécialement. Il sera donc absurde de vouloir en tirer le maximum publicitaire de façon permanente, sous peine de manquer de sécurité et de le « descendre » rapidement. Par contre on devra suivre à la lettre le guide d'entretien.

Enfin, j'ajoute avoir été édifié par

un documentaire montrant le large usage que font les Hollandais du vélo et du cyclo. Ces gens réalistes, et non les plus modestes d'entre eux, ne peuvent pas déchoir en chevauchant un cycle pour aller travailler et même pour se promener ! Je pense que nos compatriotes parisiens, pour ne citer qu'eux, résoudraient du même coup beaucoup de problèmes de stationnement et de circulation s'ils se décidaient à les imiter du moins

à la belle saison. Et telles personnes (vous en connaissez aussi autour de vous) au lieu de rouler au-dessus de leurs moyens et de sortir à tout propos seules à bord d'une voiture pour « faire comme les autres » auraient un peu plus d'argent à consacrer à l'indispensable qui manque encore au foyer... Mais ceci est une autre question.

J.-P. Clergeot
Châtou (S.-O.)

PALOMA SUPER STRADA

JE tiens à vous adresser cette lettre pour vous dire combien j'ai pu apprécier ma Paloma Super Strada moteur Lavalette-Morini Franco.

Je totalise actuellement près de 5.000 kilomètres et n'ai pas eu un seul ennui de la part du moteur, j'ai juste cassé un câble de gaz.

Pour les vacances de Pâques, je suis parti en Alsace à 500 kilomètres de Paris ; j'ai mis 10 heures, arrêts compris, pour déjeuner, sans pour cela être allongé sur ma machine et sans la « pousser ». Vitesse de croisière : 65 km/h. Je suis monté au Ballon d'Alsace malgré la neige et j'ai pu apprécier ses talents de grimpeuse que je connaissais déjà pour avoir dépassé nombre de cyclomoteurs en côte. Le retour vers Paris s'est effectué dans le même temps.

A l'aller comme pour le retour, je n'ai consommé que 10 litres pour 500 kilomètres ; ce qui est plus qu'honorable.

Je roule toujours à 8 % d'huile et j'utilise des bougies Bosch 240.

En résumé : c'est un cyclomoteur nerveux, robuste, et très bon grimpeur. La consommation est remarquable.

Le phare (lanterne-code-phare), l'avertisseur et le réservoir 10 litres 3 positions sont très pratiques. Bonne tenue de route. Le freinage est satisfaisant (il ne faut cependant pas freiner du frein à pied lorsqu'il pleut, car la roue arrière dérape, mais cela se produit sur beaucoup de cyclomoteurs).

La selle par contre est un peu dure. De la graisse coule des 2 bras de fourche avant, et surtout la béquille est trop basse et à chaque cahot, elle cogne par terre en faisant de belles étincelles.

Mais ses nombreuses qualités font oublier les quelques petits défauts.

M. J. GRIMLER, Paris 7^e

MOBYLETTE SPÉCIALE 50

COMME personne ne l'a fait, je vous envoie mon opinion sur la « Spéciale 50 » Motobécane après 1.800 km d'utilisation.

Partie moteur :

Ne nécessite aucun entretien particulier. L'embrayage est bon mais est moins rapide qu'un embrayage manuel. Accélération brillante. Silencieux d'admission et d'échappement très efficaces. Carburateur protégé par les capotages : donc aucune projection d'huile.

Partie cycle :

La fourche télescopique talonne assez souvent à grande vitesse (60-70) sur les cahots de la route. Suspension oscillante très bonne. En résumé, bonnes suspensions.

Bonne tenue de route (cadre en tôle en boutie à grande rigidité). On peut s'amuser à virer sur sol sec ; sur sol gras, il faut faire attention.

Les pneus sont améliorés par rapport aux mobylettes AU87, AU88 et sont moins à la gomme.

Très bons freins. Frein arrière progressif et puissant ; je fais souvent crier la roue avant.

Bonne position sport qui ne casse pas les poignets.

Équipement général :

1. Réservoir de grande capacité (8,7 litres) mais pas de réserve.
2. Selle souple très confortable.
3. Éclairage insuffisant sur un cyclomoteur sport
4. Guidon sport de 55 placé trop haut.

5. Commandes bien placées mais poignées trop grosses. Tendeurs de gaines très pratiques au guidon.

6. Béquille salie par le pot d'échappement.

7. Avertisseur inaudible au-dessus de 50 km/h.

8. Démontage facile de la roue arrière : roue à broche.

9. Capotage et garde-boue protégeant bien mais la chaîne peut se salir tout autour d'elle.

Entretien :

Mélange 8 % d'huile Castrol Self-Mixing + super Esso.

Bougie : Marchal 34 S d'origine.

Performances :

65-70 : assis.

80 : couché.

Le compteur est à peu près correct.

Consommation dépassant les 2,5 litres mais est toujours inférieure 3 litres (vérifiée aux 500 km).

Je roule presque toujours dans Paris et j'ouvre tout en grand.

Je terminerai cette longue lettre en disant que c'est une machine très facile à conduire, d'un entretien nul ; agréable d'esthétique et d'un prix d'achat assez bas (845 NF) pour un sport que je quitterai pour une Motobécane ZS 125 ou un scooter.

Gérard Basini
Paris-13^e

PEUGEOT BB 3 SP

FIDÈLE lecteur de votre revue depuis déjà un an, je vous envoie aujourd'hui mes impressions sur le BB 3 SP. Je l'ai acheté neuf le 7 décembre 1960, et il totalise 2.700 km, je pense que c'est assez pour se faire une opinion.

Qualités :

Tenue de route parfaite.
Moteur puissant, souple.

Freinage correct, meilleur à l'avant qu'à l'arrière.

Finition soignée, ligne élégante.

Bonne position au guidon.

Selle confortable.

Outillage d'origine assez complet.

Pneus robustes (j'ai eu de la chance de ne jamais crever jusqu'à ce jour).

Défauts :

Moteur bruyant à hauts régimes.

Éclairage insuffisant.

Pédale de frein peu pratique.

Consommation élevée.

Avertisseur faible.

Je pense que le BB 3 SP est une bonne machine, robuste et rapide.

Le seul ennui mécanique que j'ai eu jusqu'à maintenant a été la rupture de la cuve du carburateur.

M. Feler, Villiers-le-Bel (S.-et-O.)

ECHOS

LE Groupement des Gros-sistes en Fournitures pour Motorisés (G.F.M.) ajoute à son catalogue d'accessoires pour cycles et motocycles un enjoliveur pour les divers modèles de mobylettes à châssis coque.

Cet enjoliveur « STROMBOLI », réalisé en tôle d'acier emboutie, est également utile, ce qui n'est pas négligeable. En effet, le STROMBOLI

imite à la perfection le réservoir des cyclomoteurs sport mais il est en fait un coffre à outils qui permet à l'utilisateur d'emporter avec lui tous les outils indispensables à la réparation en cours de route.

Chacun pourra ainsi obtenir facilement, grâce à la simplicité de pose du STROMBOLI, la ligne séduisante d'un cyclo-sport en disposant en même temps d'un coffre à outils qui, en raison de son volume et de sa logeabilité, permet de dépasser très largement les possibilités des coffres habituels et d'y loger par exemple des

gants ou des pièces de rechange, chaîne, etc... c'est-à-dire le maximum de choses sans risquer la perte ou le vol tout en conservant au véhicule une ligne élégante.

**LES MOTOM
SONT A PARIS !!!**

DYNAMIC-SPORT, la maison du « DEUX-ROUES » de la rue Montmartre, vient de recevoir un premier contingent de cyclomoteurs MOTOM SPORT, les fameuses petites merveilles italiennes si rapides. Dès maintenant ces cy-

clomoteurs sport sont livrables à la clientèle avec les meilleures conditions de crédit.

**LES MAISONS
QUI RESTENT OUVERTES
PENDANT LES VACANCES**

La maison DYNAMIC-SPORT nous informe que les ateliers et magasins restent ouverts pendant toute la période des vacances, comme toutes les années précédentes d'ailleurs. Donc, les clients sont toujours certains de pouvoir être dépannés à DYNAMIC-SPORT !

FAVOR attaque la saison 1961 avec confiance !..

..disposant de 2 moteurs prestigieux : ALTER 2 vitesses et BENELLI 3 vitesses

FAVOR cette vieille marque fondée en 1898, toujours en tête du progrès, est depuis longtemps le grand spécialiste des cyclomoteurs et vélomoteurs à chaîne unique.

Voici, en effet, 7 ans qu'il adopta le moteur ALTER à pédalier incorporé et 2 vitesses et, soit en 49 cmc soit en 70 cmc, ses machines ont justement reçu un excellent accueil auprès des amateurs de modèles élégants, sûrs et rapides.

N'hésitant pas à participer à toutes les épreuves sportives, FAVOR - ALTER fut, depuis 1955, de très nombreuses fois classé en tête, aussi bien en vitesse et courses de côte qu'en endurance.

Dans presque toutes les épreuves et chaque année, on retrouve cette marque en tête, et nous comptons 29 places de premier en 4 ans : 1959 voit enfin la consécration la plus probante, 9 victoires pour 9 épreuves disputées, et les titres de **Champion de France de régularité**, catégories Cyclomoteurs et Vélomoteurs 100 cmc.

Avec le moteur ALTER à 2 vitesses, FAVOR a établi une très belle gamme de modèles tourisme et sport.

Au dernier Salon de Paris, on a vu les nouvelles machines à 3 vitesses équipées du moteur BENELLI (dont la réputation n'est plus à faire) grâce à une entente commerciale avec la grande firme italienne, en prévision du Marché Commun.

Naturellement, FAVOR détient un stock de pièces détachées pour le moteur sport BENELLI.

Avec ce moteur, la gamme des modèles à 3 vitesses est également très complète. Citons le type "MONZA" sport, et 2 cyclomoteurs BENELLI d'origine, un cyclo-scooter à coque en tôle emboutie, offrant une protection totale et le modèle grand sport à gros réservoir spécial.

Notons enfin 2 avantages que propose FAVOR à ses clients : une vente à crédit portant sur 15 mois sans passer par l'intermédiaire de Sociétés de crédit, et l'assurance du vélomoteur 70 cmc qui bénéficie d'un tarif spécial : environ le tiers de celui d'un vélomoteur classique.

Catalogue sur demande aux agents de la marque ou aux Usines à Clermont-Ferrand.

SCOOTER
*
*
ET
CYCLOMOTO

PARUTION MENSUELLE

ABONNEMENTS

France (un an) : 10 NF
Etranger (un an) : 15 NF

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

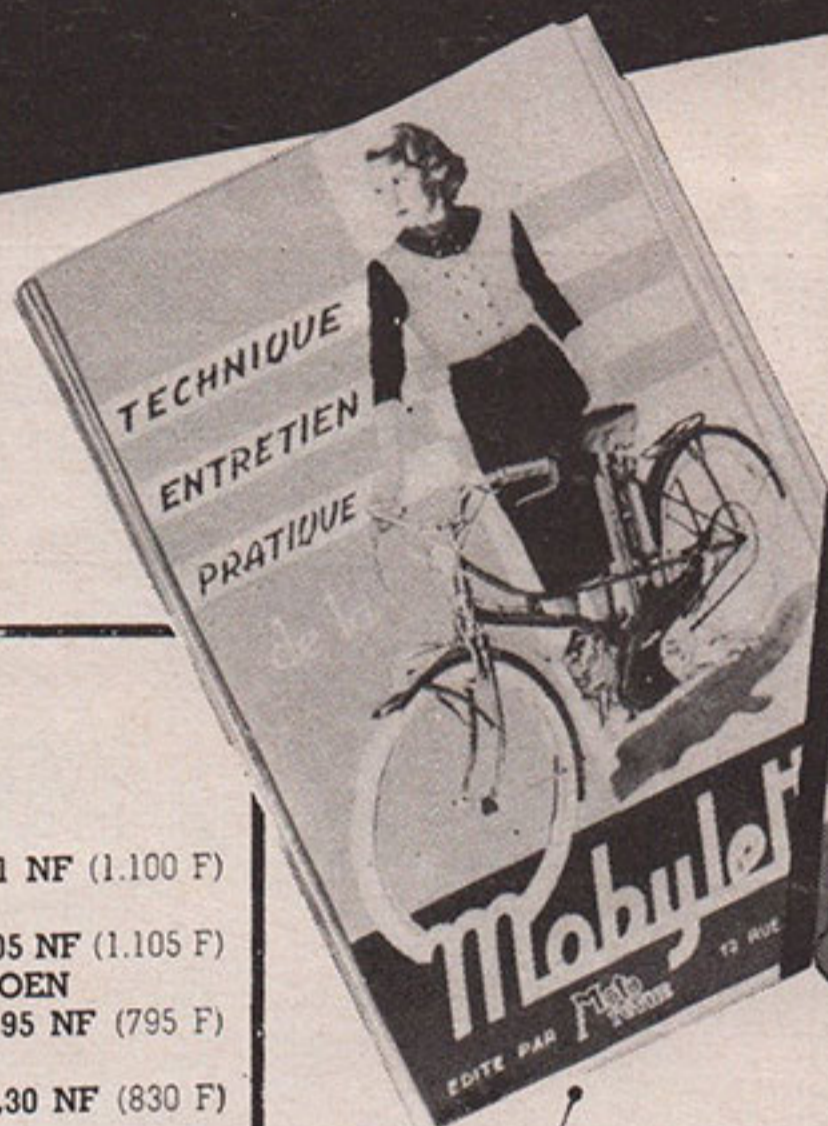
REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, rue de Cléry - PARIS (2^e) — Tél. : GUT. 73-34

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)



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)

NOUS ÉDITONS 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 R1, R2, R3, R4, R4C.
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)

CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE :
0,60 NF (60 F). Franco : 1,10 NF (110 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 RGST : 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).

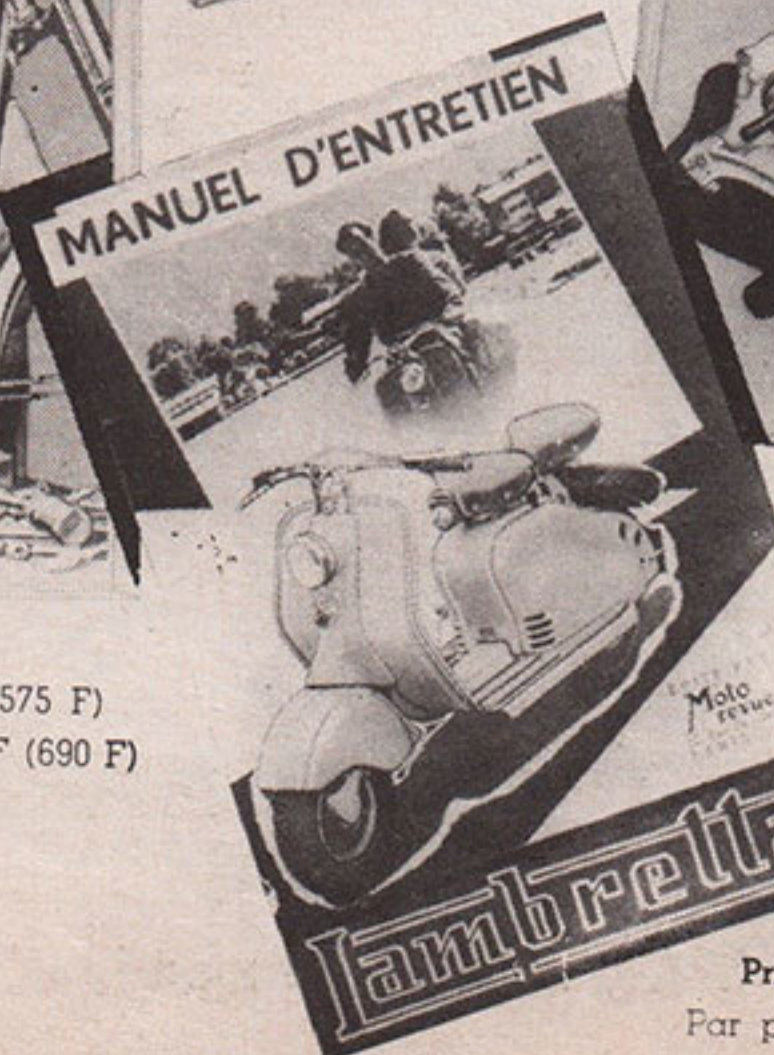
RELIURES :

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



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



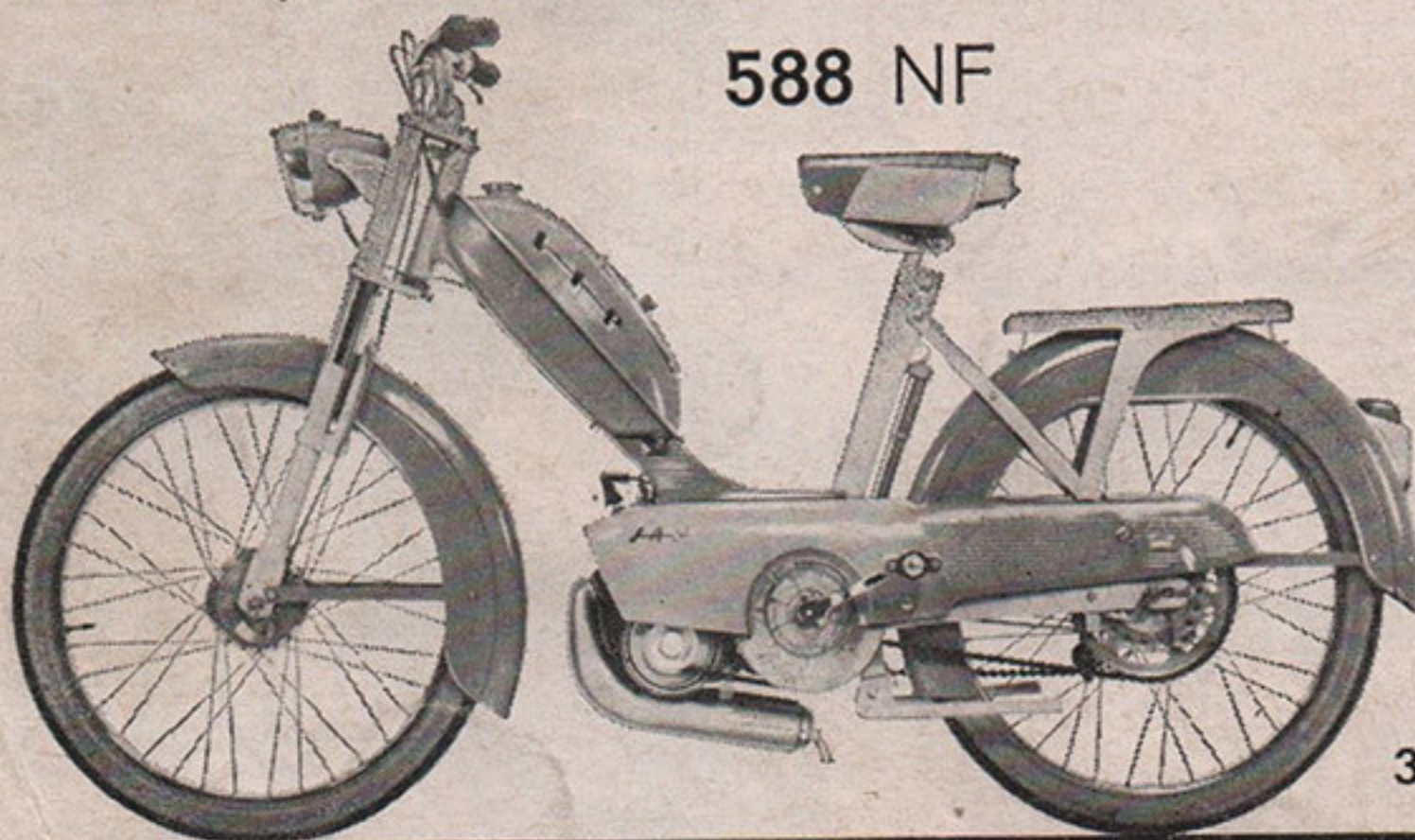
VAP GOELAND	613	659 NF
VAP MOUETTE	M 10	589 NF
VAP TRITON	T 10	729 NF
VAP NEPTUNE	CF 2	549 NF
VAP SIRENE	CF 1	449 NF
VAP DAUPHIN	511	739 NF
VAP SQUALE	513	899 NF



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