

# SCOOTER et CYCLOMOTO

SEPTEMBRE 1964 - 13<sup>e</sup> ANNÉE - N° 147 - CE NUMERO : 2,50 F.

*Spécial  
Alon*



JEUNE ET  
EXCITANT  
... LE CENTO

## Lambretta

SAFD - 37, RUE OCTAVE-MIRBEAU, PARIS-17<sup>e</sup> - GAL. 63-40

# Voici

# PEUGEOT

## 1965

### PEUGEOT, cela signifie :

- un cyclomoteur toujours prêt à rouler, sans ennuis et sans frais d'entretien, d'un emploi aussi simple et aussi sûr qu'une bicyclette
- un moteur à la robustesse légendaire, de même puissance exactement sur les modèles les plus simples que sur ceux de confort et de luxe supérieurs
- une accélération nerveuse et une tenue en côte brillante
- une sécurité totale en ville et sur la route grâce à une stabilité et à un freinage exceptionnels
- une construction d'une résistance et d'une simplicité uniques grâce à la technique du tube d'acier indéformable
- le fonctionnement le plus doux et le plus silencieux à puissance et allure équivalentes
- une propreté et une légèreté de conduite inégalées
- une ligne pure, jeune et moderne grâce :
  - à un cadre surbaissé, par ailleurs tellement plus agréable à l'usage
  - à un réservoir incorporé, tellement plus harmonieux
  - à des capotages aux lignes tendues, avec repose-pieds chromés adaptables
  - à un porte-bagages stylisé et en même temps si solide et si fonctionnel

en bref, la beauté des formes alliée à la perfection technique

et, qui plus est, un prix imbattable à qualité donnée, à la portée de chacun, et, pour ceux qui le désirent, payable mois par mois avec seulement 20 % comptant.

## Oui, vraiment, PEUGEOT

*c'est autre chose!...*



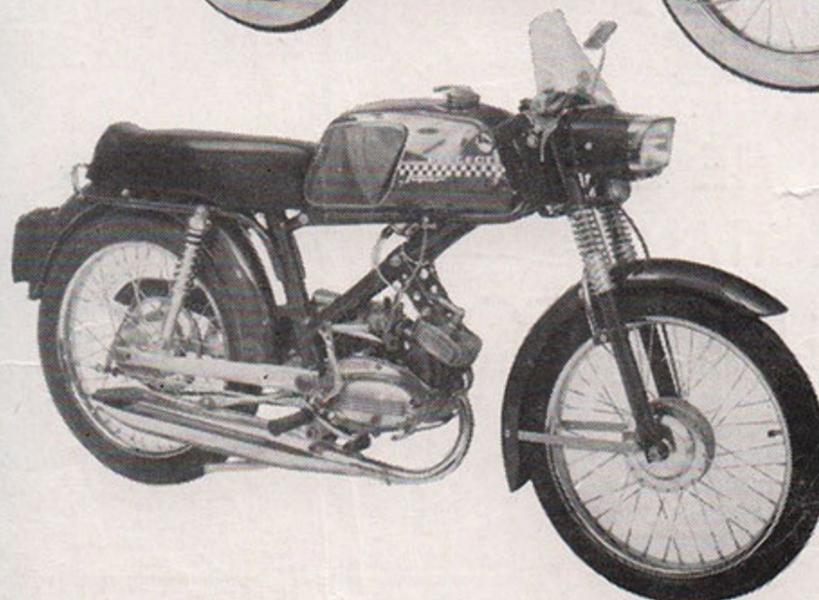
CT



LT



104  
M



BB3  
K

Les modèles PEUGEOT sont en vente chez tous les agents des marques associées PEUGEOT et TERROT



# GURTNER

SPECIALISTE DE LA CARBURATION ET DE L'ALLUMAGE DU DEUX TEMPS  
MET A VOTRE DISPOSITION SA NOUVELLE

## BOUCIE X2 spéciale 2 temps



SCELLEMENT  
A CARACTERISTIQUES  
THERMO-PLASTIQUES  
ELEVES

ISOLANT  
A PROFIL  
CORONALESS

CULOT A REVETEMENT  
TYPE « AVIATION »

JOINT  
METALLOPLASTIQUE  
PRISONNIER

ELECTRODE CENTRALE  
EN ALLIAGE SPECIAL  
D'UNE TRES GRANDE  
RESISTANCE A LA  
THERMO-CORROSION

GURTNER S. A., 44, rue Laugier (9, villa Aublet) - PARIS-17°

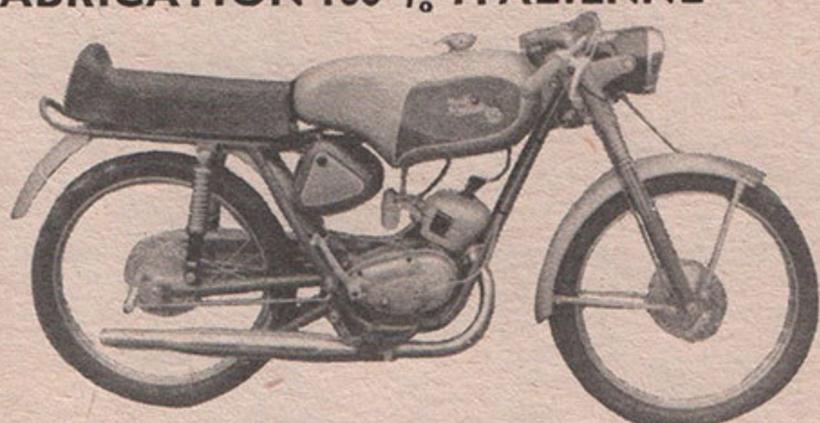
SALON DE L'AUTO — STAND 20 — TRAVEE F — HALL X  
SALON DU CYCLE — STAND 60 — HALL S

# Giulietta

LA MARQUE  
QUI SAIT RESTER

*Jeune!*

FABRICATION 100% ITALIENNE

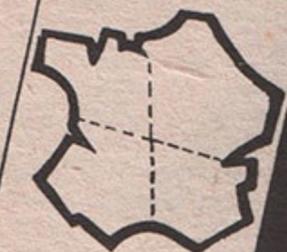


**G. S. S. 4 : 1480 F. + T. L.**  
compteur compris

**et le 3 vitesses**  
**SANS PERMIS**  
à 1 250 F.



**300**  
**AGENTS**



DANS LA  
FRANCE  
REGION  
EST

Ets ALLEGRETTI, 50, rue Chanzy,  
REIMS (Marne).  
Ets BASSO, 2, rue Louis-Ulbach,  
TROYES (Aube).  
Ets CHINOT, 63, rue de la Comman-  
derie, NANCY (M.-M.).  
Ets FABRE, 5, rue de la Madeleine,  
BESANÇON (Doubs).  
Ets HUMMEL, 10, av. de la Gare,  
SARREGUEMINES (Moselle).  
Ets KOPF, 53, route de Remiremont,  
EPINAL (Vosges).  
MOTO-SPORT NOGENTAIS, 2, rue de  
l'Etape-au-Vin, NOGENT-s.-SEINE  
(Aube).  
Ets PIHET-SOIBINET, 60, fg de  
Pierre, MEZIERES (Ardennes).  
Ets PROTINS, 37, av. de Laon,  
REIMS (Marne).  
Ets VOHNER, 1, rue de Verdun,  
THIONVILLE (Moselle).  
Ets WOLFF, 10, fg de Saverie,  
STRASBOURG (Bas-Rhin).  
Ets COURTOT, 4, rue de Brasse,  
BELFORT (T.-de-B.).  
Ets SCHMITT, 31, rue d'Alsace,  
SAINT-DIE (Vosges).

*merre*  
**Bonnet**

78. Avenue du G.-Leclerc  
- BILLANCOURT -  
Téléphone : MOL 60-99

## DYNAMIC - SPORT

*la maison la plus importante de  
Paris*

149, rue Montmartre, PARIS-2<sup>e</sup> - Métro Bourse  
Tél. : GUT. 02-98 - GUT. 19-30 - LOU. 55-82

FERME DIMANCHE ET LUNDI MATIN



DU CHOIX, DES PRIX, DU MATERIEL BIEN PRESENTE  
UN CREDIT RAPIDE ET BON MARCHÉ  
REPRISE DE TOUS « DEUX-ROUES »  
SERVICE APRES-VENTE

TOUS LES MODELES 1965 EXPOSES :



### LE PLUS GRAND CHOIX

CYCLOMOTEURS et VELOMOTEURS 49, 80 et 90 cc  
(Sport ou Tourisme) : Honda, Suzuki,  
Supéria, Flandria, Giulietta, Paloma,  
Itom, Peugeot, Corsarino, Velosolex,  
Ital-Jet, Beta.

SCOOTERS 49, 125 et 160 cc : Flandria, Honda, Suzuki,  
Vespa.

MOTOS 125 à 750 cc : Honda, Suzuki, Jawa, Norton,  
B.S.A., Yamaha, Puch, M.Z., Triumph,  
Motobi, Moto-Morini.

### et OCCASIONS RÉCENTES RÉVISÉES

*choix de Cyclomoteurs et VéloMOTEURS  
Giulietta, Itom, Ital-Jet, Flandria, Peugeot,  
Mobylette, Honda, Suzuki, Superia, Velosolex,  
etc... et Scooters Rumi, Vespa, Lambretta,  
e) Motos BMW, BSA, NSU, Ariel, Norton,  
Triumph, Honda, Suzuki, Jawa, Puch, etc...*

VENDUES AVEC GARANTIE TOTALE



**CREDIT** 20 % AU COMPTANT MINIMUM  
solde de 4 à 18 mois (au choix)

CREDIT DANS TOUTE LA FRANCE  
EXPEDITIONS MACHINES ET PIECES

Réparations toutes marques

ASSURANCES A CREDIT AVEC 20 F



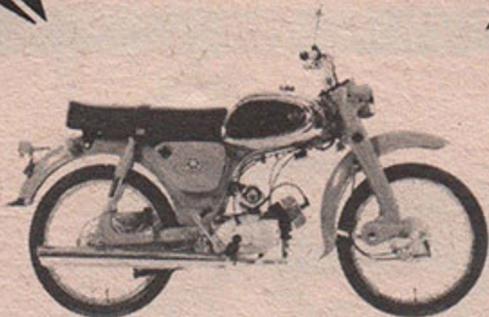
LOCATION de VELOSOLEX

Achat ou reprise ferme de tous « Deux-Roues »

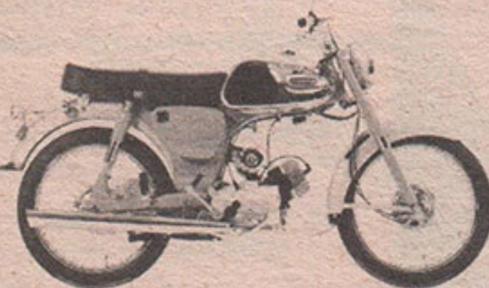
Renseignements et liste occasion contre 3 timbres

# YAMAHA

**3 NOUVELLES  
MACHINES!**



50 cc - YJ 1



80 cc - YG 1



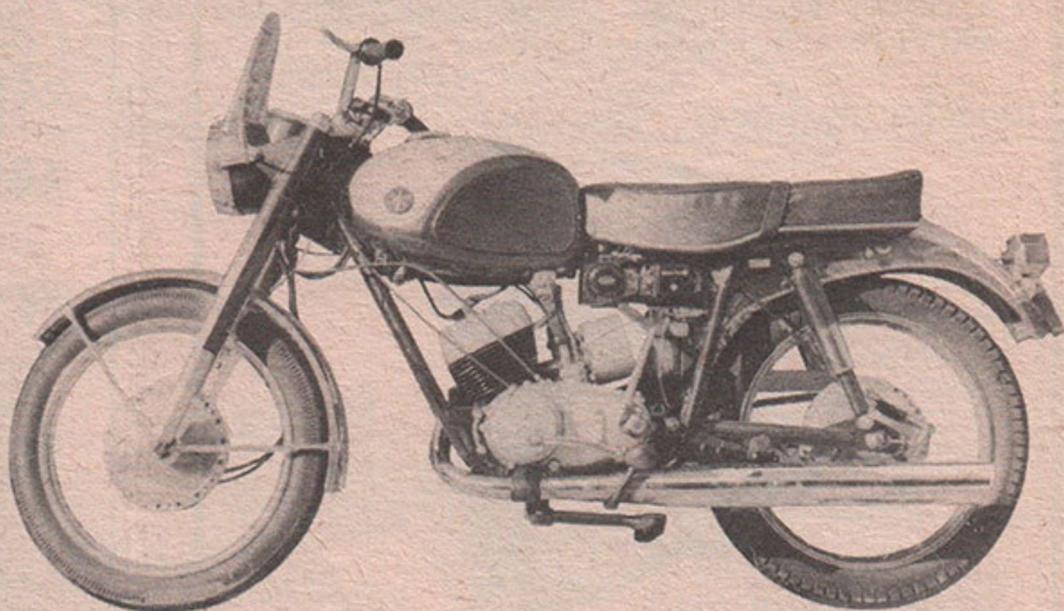
250 cc - YDS 3

**A l'usager  
l'expérience de la  
COMPÉTITION!**



## YAMAHA 250 SPORT

5 VITESSES • 25 CHEVAUX • 145 Km/H.



250 cc Tourisme à démarreur électrique  
125 cc Tourisme à démarreur électrique

Agents  
régionaux  
demandés

CONCESSIONNAIRES PARISIENS :  
DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre - Paris 2<sup>e</sup>  
LEVALLOIS-MOTOS, 58, rue A.-Briand - Levallois  
FRANÇOIS-MOTOS, 88, rue des Rosiers - Saint-Ouen  
MOTO-BASTILLE, 6, bd Richard-Lenoir - Paris 11<sup>e</sup>  
MOTO-RALLYE, 44, rue de Vouillé - Paris 15<sup>e</sup>  
NORMANDIE-CYCLES, 164, rue d'Alésia - Paris 14<sup>e</sup>  
DISTRIBUTEUR:  
Sté AMAL, 56, rue A.-Briand - Levallois - PER. 59-64

SALON DU MOTOCYCLE  
HALL 5 — STAND 61

PUBLIPRESS

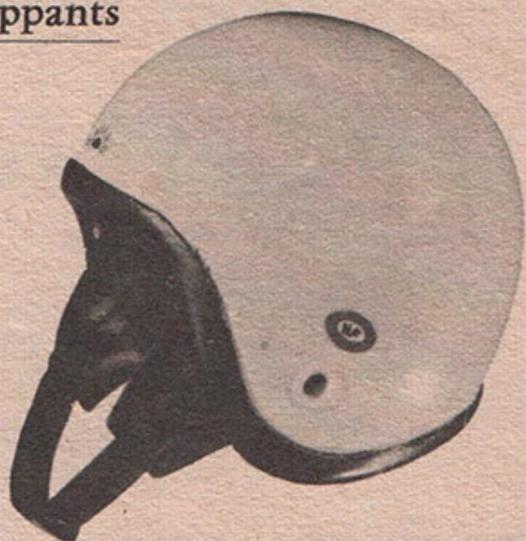
tous protégés par un casque

# BAYARD

QUI ÉQUIPE LA GENDARMERIE, LA PRÉFECTURE DE POLICE, LES C.R.S., LA GARDE RÉPUBLICAINE, L'ARMÉE, LA MARINE, L'AIR, LES DOUANES ET LA PLUPART DES GRANDES ADMINISTRATIONS.

plus de 100.000 casques  
d'administration en service

modèles enveloppants



- NOUVEAU** + BAYARD 1000 - intérieur toile
- + BAYARD 1000/2 - tout cuir
- NOUVEAU** - BAYARD total 723 - tout cuir
- BAYARD total 743 - calotte nouvelle
- + BAYARD aéropneumatique - bté s.g.d.g.

+ CASQUES ÉQUIPÉS DU SYSTÈME AMORTISSEUR BREVETÉ AÉROPNEUMATIQUE.

modèles classiques



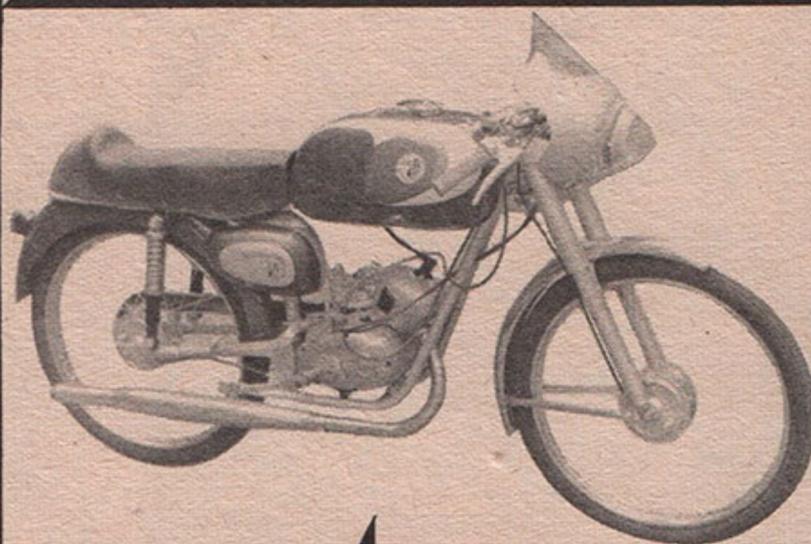
- NOUVEAU** - BAYARD super 223 tout cuir
- BAYARD super 223 sport - calotte hautementonnière
- BAYARD super 222 - intérieur cuir
- BAYARD super 222 - intérieur toile
- BAYARD super 301 - bandes de couleur
- NOUVEAU** - BAYARD super 301 - à damiers

TOUS LES BAYARD SONT CONFORMES A LA NORME N.F

28, rue de Château - Landon - Paris - X<sup>e</sup>  
Catalogue sur demande **NOR. 04-47**

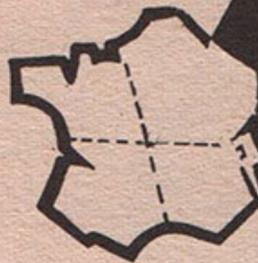


## la classe Italienne a des prix Français



REGION **SUD-EST**

**300  
AGENTS**



**DANS LA  
FRANCE**



- Ets ALBERT, 30, place Soult, CASTRES (Tarn).
- Ets BOURBON, 19, cours V.-Hugo, BORDEAUX (Gironde).
- Ets BOYER, 6, rue d'Aubuisson, TOULOUSE (Haute-Garonne).
- Ets COLL, 3, rue Paul-Riquet, PERPIGNAN (Pyrénées-Orientales).
- Ets DE CARVALHO, 50, cours Alsace-Lorraine, BORDEAUX (Gironde).
- Ets GARCIA, 155, r. Guadet, SAINT-EMILION (Gironde).
- Ets LABARTHE, 20-22, rue Carnot, PAU (Basses-Pyrénées).

## Sté MOTOCYCLE

80, AVENUE DU GÉNÉRAL - LECLERC  
BOULOGNE - BILLANCOURT (SEINE)  
VAL. 47 - 11

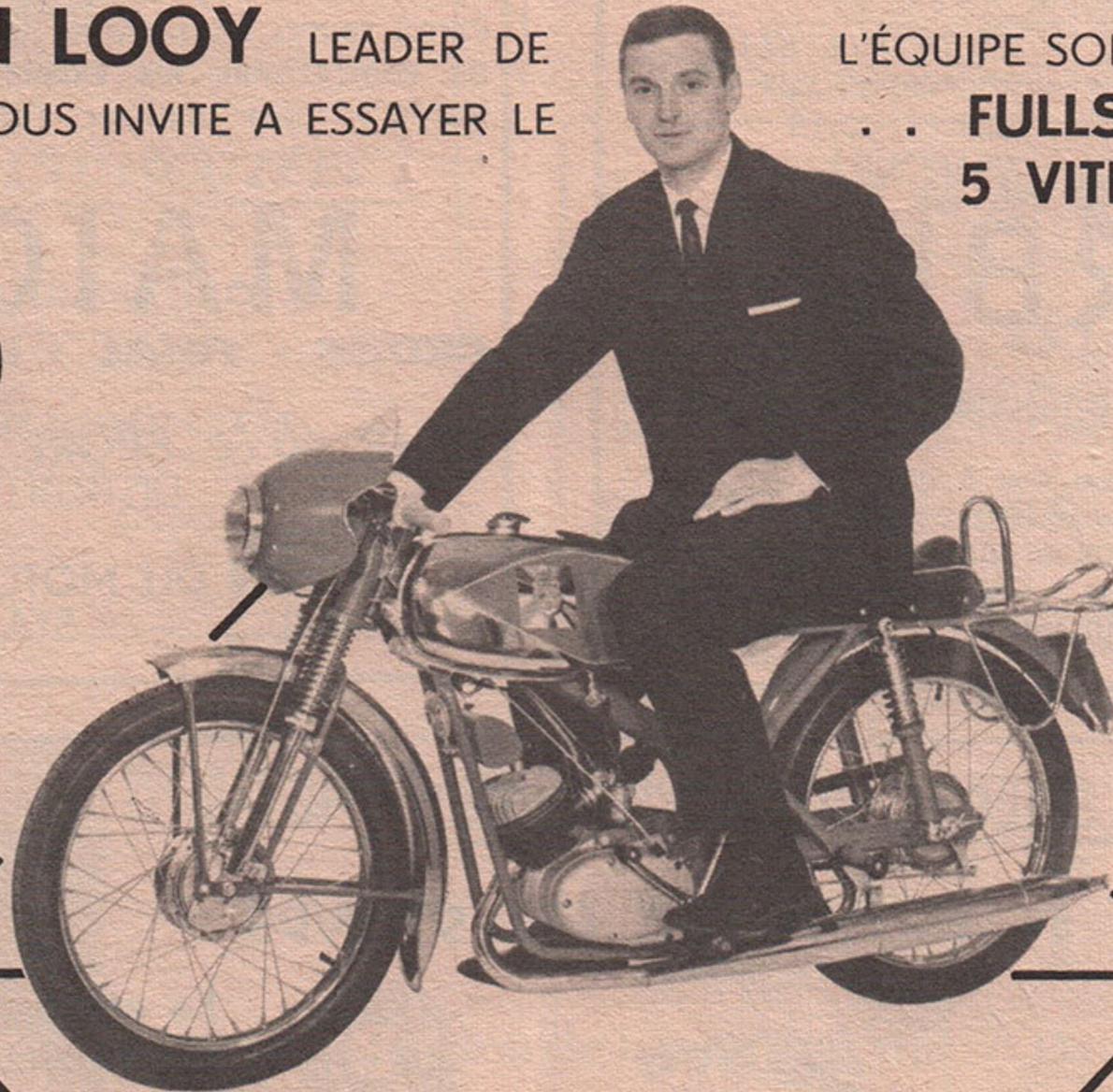
# SUPERIA

**LA MARQUE AUX 4 GARANTIES MONDIALES  
ET AUX QUATRE USINES**

**RIK VAN LOOY** LEADER DE  
VOUS INVITE A ESSAYER LE

L'ÉQUIPE SOLO-SUPERIA

**FULLSPEED  
5 VITESSES**



**TELSTAR**

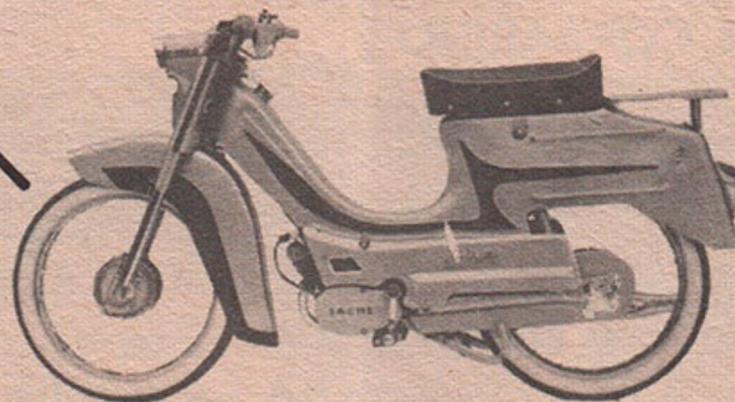
FABRICATION REMI CLAEYS

**SUPERIA** LANCE LA

NOUVELLE LIGNE  
CADRE GREAT COMPETITION  
COULEUR COQ DE ROCHE  
RESERVOIR CHROME  
AERODYNAMIQUE  
SELECTEUR

VENTE A CREDIT PAR

**SUPERIA** OU CREDIT  
ECONOMIQUE DE ROUEN



LE JOYAU TECHNIQUE  
MONO, 2 OU 3 VITESSES

RESEAU D'AGENTS  
DANS TOUTE L'EUROPE

SERIE 2 MODELES  
**FULLSPEED** SANS PERMIS  
à partir de 6 MODELES  
999 F VELOMOTEURS

SERIE 4 MODELES  
**TELSTAR** SANS PERMIS  
à partir de 3 MODELES  
899 F VELOMOTEURS

FRANCE SUPERIA S. A.  
ERQUINHEM/LYS — NORD  
Tél. 52.

BELGIQUE ATELIERS REMI CLAEYS  
SUPERIA  
ZEDELGEM — Tél. 050/29.222

SUR LA ROUTE...  
SUR LES CIRCUITS...

**TOUJOURS  
DERBI**

CHAMPION DE FRANCE 1964  
50 cc CATEGORIE INTER

ET DE MULTIPLES  
VICTOIRES SUR TOUS  
LES CIRCUITS  
FRANÇAIS !

**DERBI**

SPORT COMMERCIAL ..... 6,5 ch  
SPORT COMPETITION NATIONAL ..... 8,0 ch  
COMPETITION CLIENT ..... 10,5 ch

Tous avec 5 vitesses

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE

**J. ROCA (Moto-Sport)** 34, rue de la Barre  
NEVERS (Nièvre)

**ENFIN EN FRANCE**



AVEC  
**UNE  
RÉFÉRENCE  
DE  
POIDS**

Parmi toutes les marques de la concurrence  
en compétition, les experts ont choisi la  
MAICO pour équiper l'armée Allemande

**MAICO**

**CROSS - TRIAL - MOTO-BALL**

**ET LE 50 cc SPORT 5 VITESSES**  
DISTRIBUTEUR ROTATIF

SALON DU MOTOCYCLE  
HALL S — STAND 154

**AU SALON DU MOTOCYCLE - HALL S - STAND 89**

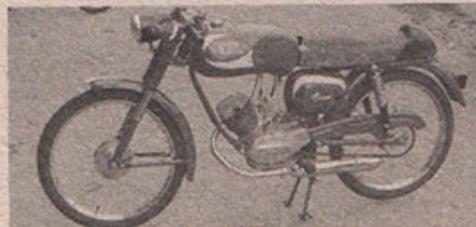


**VISITEZ LES STANDS**

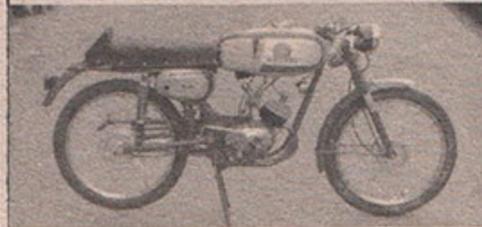


le 48 cc **CORSARINO**

4 temps  
à culbuteur  
dérivé du  
125 Corsaro



Le plus rapide des  
cyclomoteurs de série  
4,5 cv - 4 vitesses - sélecteur



...et le moins  
cher !..

**1380 F**

**et si vous avez votre licence ...**

⊙ LES RAPIDES 125 cc CORSARO et CORSARO VELOCE

⊙ LE MOTOBI 125 cc ARDIZIO



**Ets COUTURIER**

149, avenue de Neuilly, NEUILLY s/SEINE - Téléphone : SAB. 98-39

AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

DEMANDEZ L'ADRESSE DE VOTRE AGENT RÉGIONAL

BOUGIES  
MARCHAL

UNE MARQUE  
UNE QUALITÉ

# Mondial

INDISPUTÉES !

3 et 4 vitesses 49 cc

**Salon du motorcycle**

STAND 45-46



BOUGIES  
MARCHAL

SANS CRAINTE  
CONFIEZ-VOUS  
A UN SPECIALISTE

toute la gamme



AGENCE OFFICIELLE : Suzuki - Giulietta - M.Z. - Jawa

**R. SAINT LARY**

2, Av. P.-Brossolette, MALAKOFF, PEL. 16-37

TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES FLANDRIA  
D'ORIGINE PEL. 43-19

**L. FRANÇOIS**

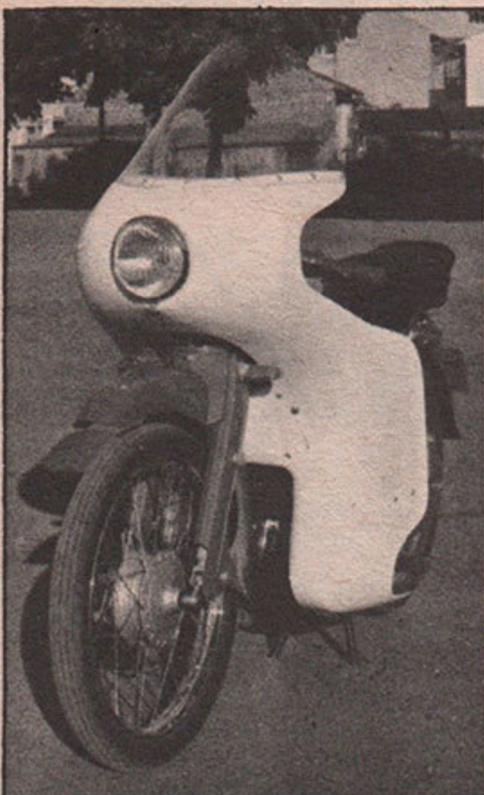
AGENT DES PLUS GRANDES MARQUES

**ZUNDAPP - KREIDLER  
YAMAHA - AERMACCHI**

**88, RUE DES ROSIERS, SAINT OUEN ORN.79 61**

PENDANT LE SALON

Tous les modèles visibles au magasin



carénage spécial  
"Suzuki" pour 50 cc

NOUVELLES CRÉATIONS POLYESTER

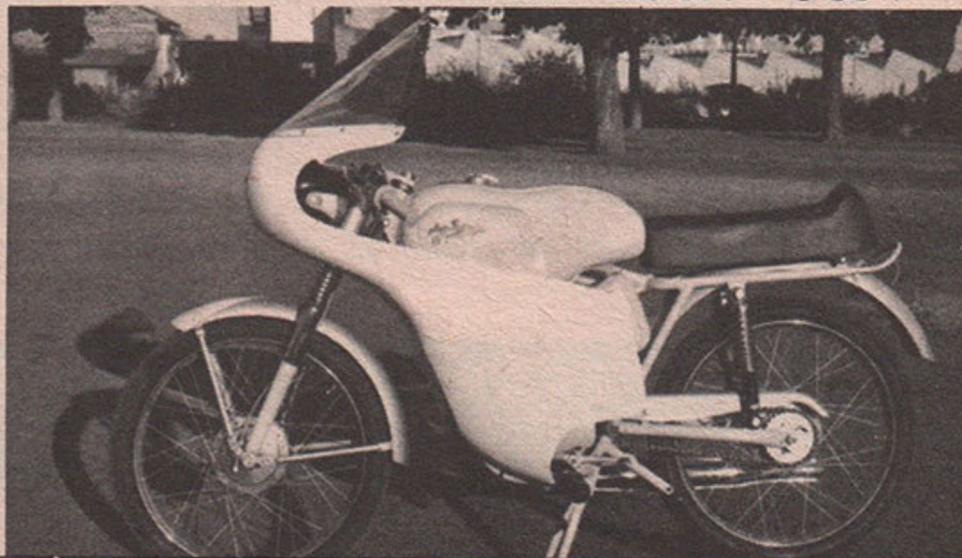
# ALTUS

Exposées au salon de la moto - Stand N° 134

CARÉNAGES POUR 50cc - SELLES COURSE A DOSSERET - CASQUES ENVELOPPANTS

AVANT TOUT ACHAT DE CASQUES, PASSEZ  
AU STAND **ALTUS** : UN MODÈLE RÉVO-  
LUTIONNAIRE A ÉTÉ CRÉÉ POUR VOUS !

**NOUVEAU**  
carénage  
"super-compétition"  
pour 50cc



TOUS RENSEIGNEMENTS AUPRES DES

**Ets ALTUS**

Stand N° 134

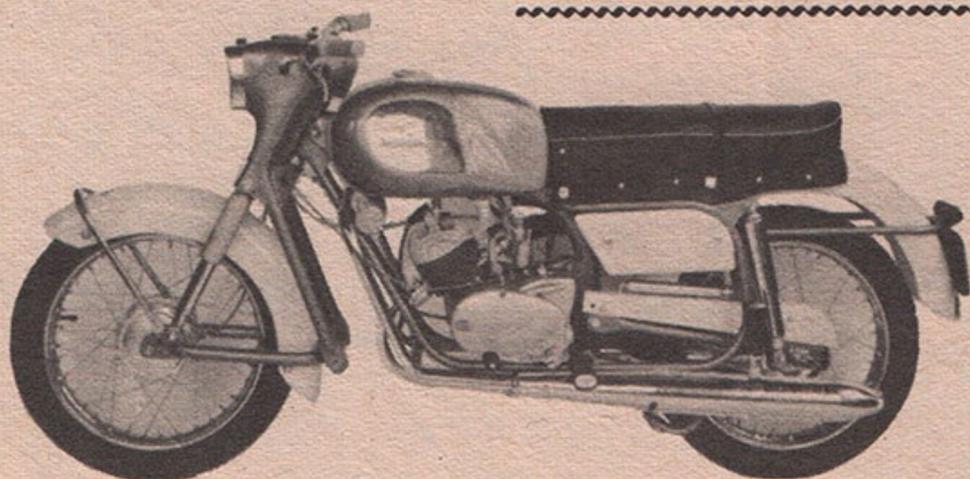
35, rue Sainte-Claire  
CLERMONT - FERRAND  
(P.-de-D.)  
Téléph. : 92-92-15

# flandria

la gamme la plus complète  
du modèle à galet au

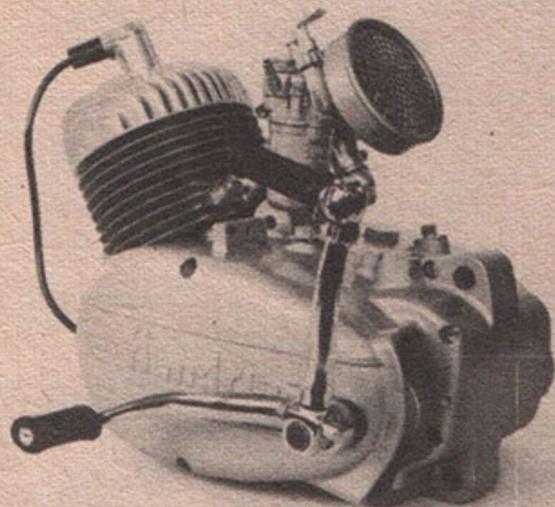
## CONCORDE

UNE VRAIE PETITE MOTO (5cv)



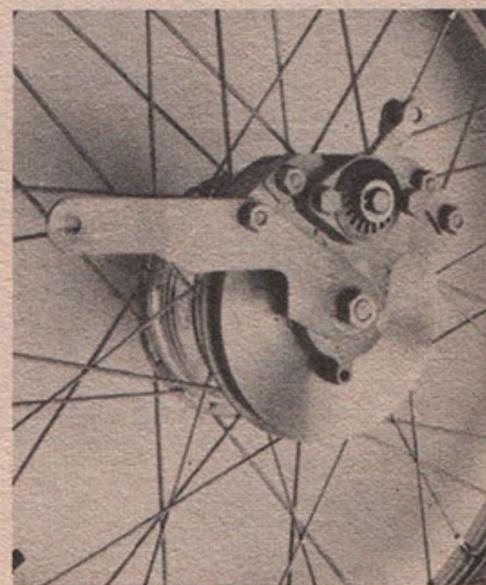
ET  
DEUX  
NOUVEAUTÉS  
POUR  
LE

## SALON



← LE MOTEUR  
5 cv - 5 vitesses

→ LE FREIN  
A DISQUE



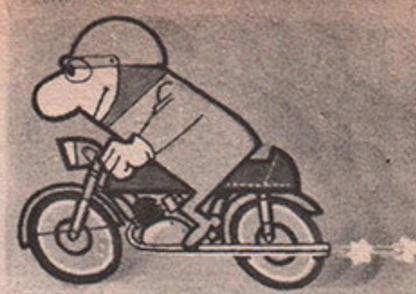
PRECONISATION EXCLUSIVE



SOCIÉTÉ FRANÇAISE **A. CLAEYS**  
WARNETON (Nord) - Téléphone . 22 à DEULEMONT



# SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

SEPTEMBRE 1964 - 13<sup>e</sup> ANNÉE - N° 147 - CE NUMÉRO : 2,50 F

## SPECIAL SALON

**B**IEN qu'ayant évolué de façon sensible au cours de ces dernières années — du double point de vue technique et commercial — le marché du cyclomoteur en France reste, et de fort loin, le marché le plus actif et le plus prospère dans le monde du deux-roues.

Il y a à cela plusieurs raisons, la principale étant, cependant, que le cyclomoteur permet à peu de frais d'autoriser l'autonomie de transport de millions d'ouvriers, d'employés ou de travailleurs agricoles. Dans ce sens, d'ailleurs, on a pu dire du cyclomoteur qu'il était un fait social de la plus haute importance en France... sans pour autant que les Pouvoirs Publics lui consacrent l'attention qu'il mérite, sinon pour le brimer. Mais ceci est une autre histoire !..

En 1963, la production française de cyclomoteurs s'est élevée à 1.140.429 machines, alors qu'elle n'était en 1954 que de 661.154 machines. Pour les premiers six mois de 1964, le chiffre atteint était de 611.400 unités, dont près de 20 % pour l'exportation.

En 10 ans, donc, le bond en avant a été énorme. Il faut cependant noter que l'évolution du cyclomoteur a été marquée par la concentration de plus en plus poussée de la production entre quelques très grands producteurs. Dans ce sens, l'année 1964 a confirmé encore cette tendance (accords Cazenave-Paloma et Cazenave-Vap).

Mais cette concentration n'exclut heureusement pas la recherche de nouveaux modèles, ou le perfectionnement des anciens, ainsi que doit nous le prouver le Salon 1964.

Cependant, l'autre pôle d'attraction du Salon sera incontestablement la part prise sur le marché français par les importateurs de machines étrangères. Cet accroissement des importations n'est pas, d'ailleurs, sans influencer justement sur la tendance au renouvellement ou à l'amélioration des machines françaises, ce dont nous ne saurions nous plaindre.

Aux constructeurs italiens et allemands, présents depuis longtemps en France, se sont joints maintenant les constructeurs japonais. Dynamiques, entreprenants, ces derniers entendent bien développer en France une politique digne des moyens énormes dont ils disposent au Japon.

Tout cela fera très certainement que le Salon 1964 ne manquera pas d'intérêt. Et cela d'autant plus qu'il sera le premier Salon où seront présentés ces vélomoteurs de 50 cc répondant aux définitions du nouveau Code de la Route, vélomoteurs qui doivent encore — deux ans après leur « naissance » officielle — se faire une place sur le marché.

# SALON 1954

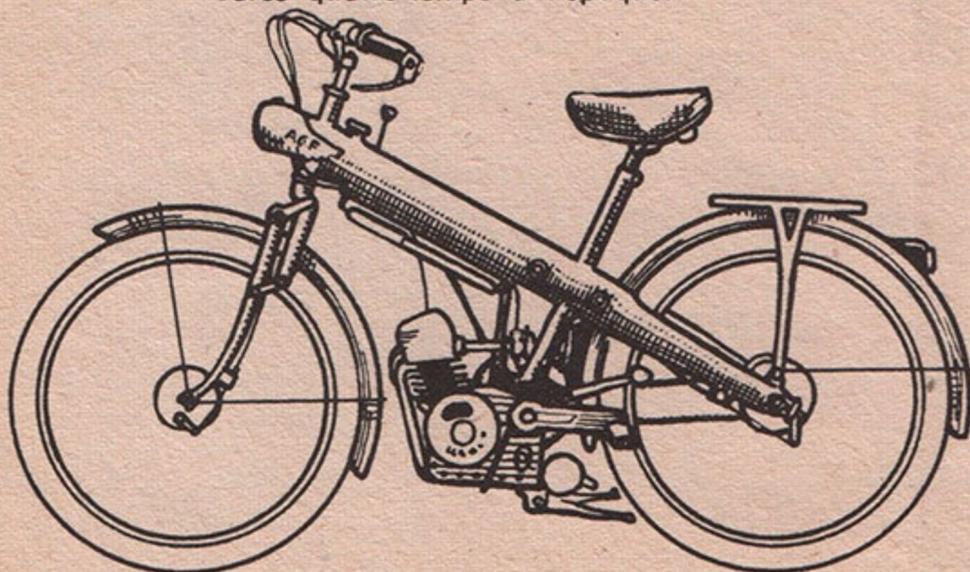
DIX ANS D'ÉVOLUTION DU CYCLOMOTEUR

DE LA  
BICYCLETTE  
A MOTEUR  
AUXILIAIRE...

...A LA MOTO  
MINIATURE

# SALON 1964

L'A.G.F. : un premier pas vers le cyclomoteur moderne. Cadre mono-tube formant réservoir, fourche arrière en alliage coulé boulonné. Suspension avant du type parallélogramme mais avec une fourche à épaule. Moyeux freins « centraux ». Ici la version équipée d'un Cucciolo, un des rares quatre-temps à l'époque.



**L**E cyclomoteur et son aboutissement actuel : le 50 cc, occupent une position exceptionnelle dans l'histoire des deux-roues en ce sens que la première motocyclette n'a été en fait qu'une bicyclette de l'époque équipée d'un moteur et que les progrès réalisés dans tous les domaines techniques ont été tels que par deux fois, nous avons assisté à ce que l'on pourrait appeler un recommencement, avec pour base de chaque nouvelle formule : la B.M.A. (traduisez bicyclette à moteur auxiliaire) ; chaque recommencement étant accompagné d'une réduction de la cylindrée.

Les vélomoteurs d'avant guerre — 100 Monet Goyon, Motobecane, etc. — ont été les ancêtres des 125 cc modernes qui à leur tour ont cédé le pas aux cyclomoteurs dont les versions les plus modernes ont des performances égales sinon supérieures à celles d'un quelconque 125 d'il y a dix ans que ce soit une Motobecane, une A.M.C. ou une Gnome et Rhône.

Dix ans ! que de progrès accomplis durant ce temps surtout au cours de ces dernières années grâce à l'incalculable expérience apportée par la compétition, grâce aussi à l'apparition du 50 cc sport : une idée italienne que les Japonais ont repris et avec quel succès.

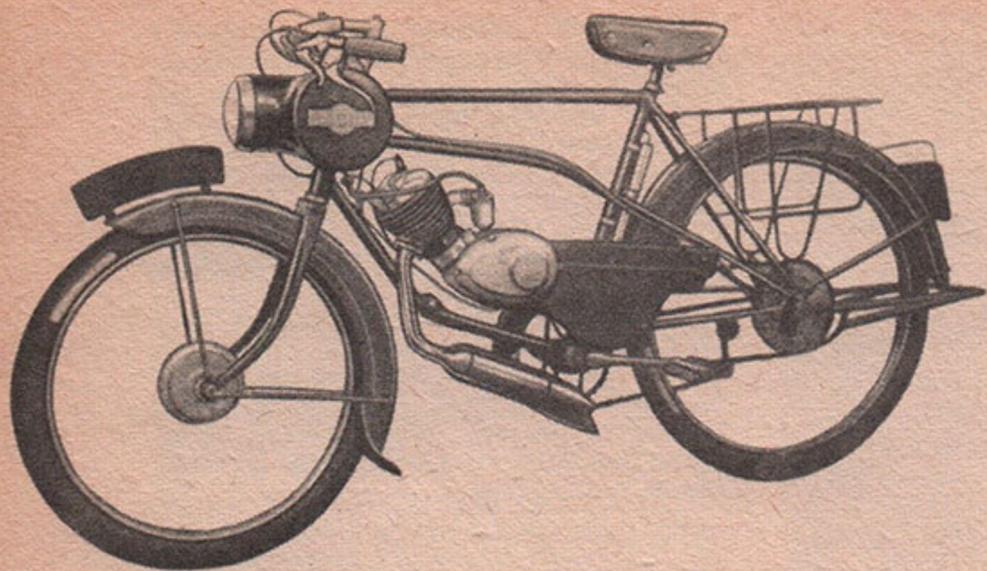
Il y a dix ans le cyclomoteur était en pleine évolution et cherchait encore sa voie ; néanmoins, dans l'éditorial du numéro du Salon 1954 de « Cyclomoto », nous mettions déjà l'accent sur la scission technique qui se faisait jour et nous missions sur le cyclomoteur-moto-miniature au détriment de l'engin relevant par trop du domaine cycliste.

La suite nous a donné raison mais afin de voir par quels stades successifs sont passés les 50 cc avant d'en arriver à la version actuelle, qui dans une certaine mesure représente presque l'aboutissement de la formule, il nous a semblé intéressant de passer en revue les diverses solutions techniques utilisées sur les modèles les plus marquants de ces dix dernières années.

1954

Le cyclomoteur a le vent en poupe ; aux constructeurs de la première heure sont venus s'ajouter des constructeurs de cycles qui montent avec plus ou moins de bonheur un des moteurs adaptables dans une partie cycle ancienne formule. Dans l'ensemble, il y a plus de cinquante constructeurs dont la gamme comprend bien souvent de nombreux modèles : l'embarras du choix.

Les origines cyclistes et les faibles moyens de beaucoup de constructeurs se traduisent par une débauche de cadres tubulaires ouverts équipés d'une fourche rigide dans les versions standard et d'une fourche té-



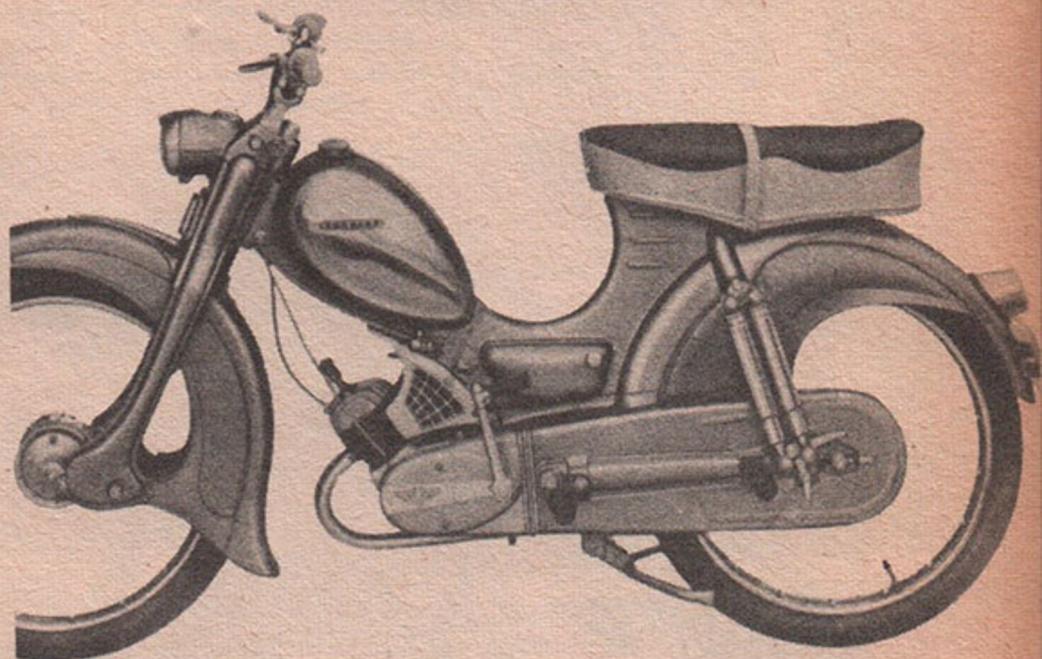
Autre conception du cycle datant d'avant guerre et qui eut son heure de gloire comme engin d'entraînement dans les épreuves cyclistes : le Deryn. Ici la force musculaire du pilote était exploitée pour venir seconder le moteur. Un Deryn bien réglé valait plus de 70 km/h à l'époque où l'on ne parlait pas encore de performances étant donnée la faible puissance des moteurs (moins de 2,5 ch).

lescopique ou à parallélogramme dans les versions plus luxueuses. Sur beaucoup de modèles, le réservoir est signé du même fabricant et l'ensemble de la production présente un petit air de famille où les réalisations sortant un peu des sentiers battus semblent être intruses.

Parmi les techniques marquantes du cru 1954 il faut retenir le cadre AGF qui a fait école : un gros tube d'acier formant réservoir reçoit à l'arrière une fourche en alliage léger boulonnée sur la poutre centrale. Fourche parallélogramme « Souples » à l'avant.

Freins à tambours à l'avant et à l'arrière ; bien sûr, il s'agit encore de tambours latéraux rapportés par rivetage sur un moyeu type vélo ; bien sûr, le frein avant est-il de plus petit diamètre que le frein arrière. Toujours est-il que c'est la solution d'avenir face aux freins à patins qui équipent la majorité de la production. Encore je m'aperçois — avec le recul du temps — qu'il ne faut pas enterrer le frein à patins, car cette technique est de nouveau utilisée sur un 50 cc de compétition ul-

Conception allemande du cyclomoteur, cadre poutre en tôle emboutie, suspension avant à roue poussée à courtes biellettes. La selle double fait son apparition avec la possibilité d'emmener un passager. Ici le constructeur a prévu cette éventualité en doublant les éléments de suspension arrière. L'équipement général soigné comporte un carter de chaîne secondaire étanche.



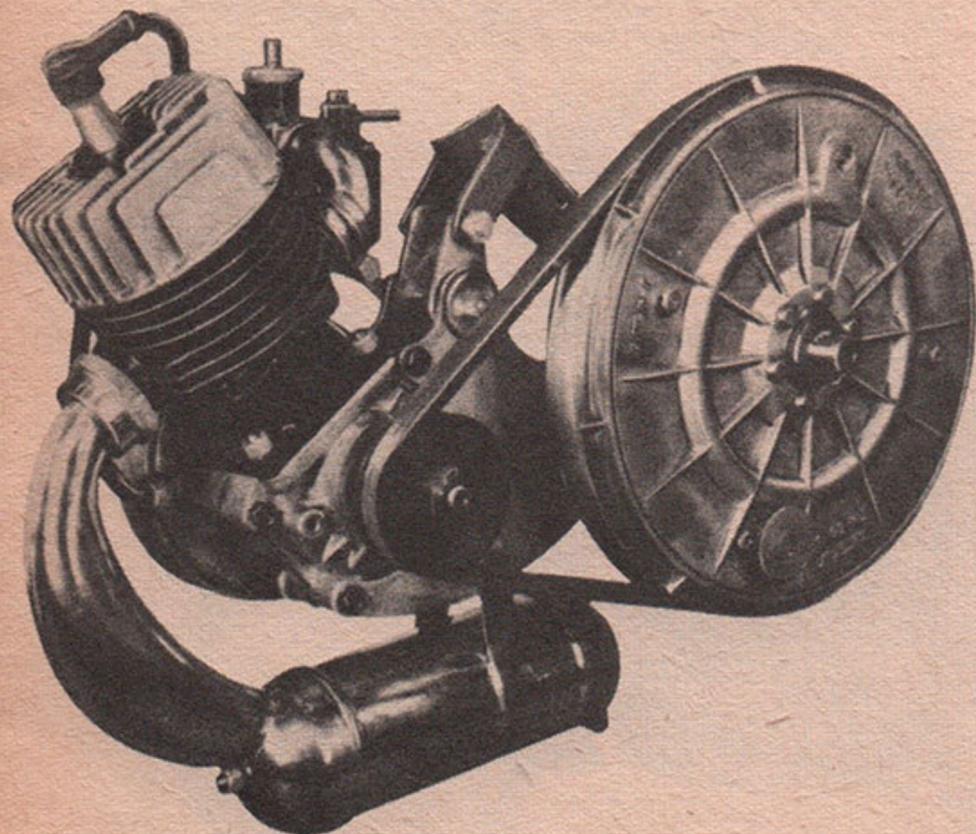
tra-moderne : le Honda d'usine en l'occurrence et avec de bons résultats, semble-t-il.

★

L'AGF était pour l'époque une machine quelque peu d'avant-garde, certaines solutions dénotaient un souci de recherche, tel le phare encastré dans le prolongement du cadre-poutre, telle la commande de frein arrière au pied (au talon malheureusement), malgré la présence du pédalier et cette machine illustre bien la tendance des constructeurs à s'orienter vers la moto miniature.

★

Quant aux moteurs, c'était la belle époque : VAP, Lavalette, Mistral, Martinet, Alter, Poulain, VLT, SER et quelques autres se partageaient le marché des constructeurs-moteurs face aux réalisations des constructeurs-fabricants : Vélosorex, Terrot, Ravat, Motobécane, Peugeot.



Exemple typique de l'école française, un mono-cylindre deux-temps, mono-vitesse, à transmission par courroie. Le pot de détente « haricot » témoigne déjà d'une certaine recherche en matière d'accord admission - échappement.

Le deux-temps est roi, le Cucciolo excepté.

A part quelques réalisations typiques (Vélosorex, Deryn), le moteur a trouvé une place définitive à la partie inférieure du cadre en avant du pédalier.

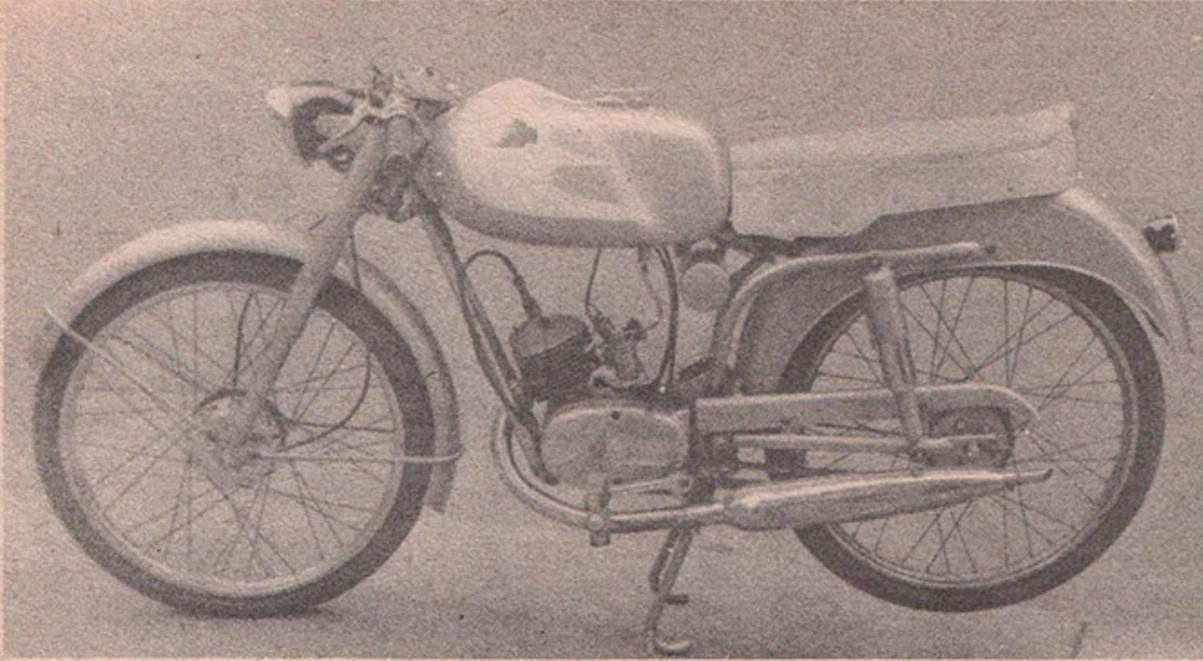
Monovitesse, ou équipé d'une boîte mécanique, embrayage à cône, embrayages automatiques, toutes les solutions s'affrontent avec une légère tendance toutefois vers la transmission automatique qui va devenir plus tard la caractéristique principale de l'école cyclomotoriste française.

★

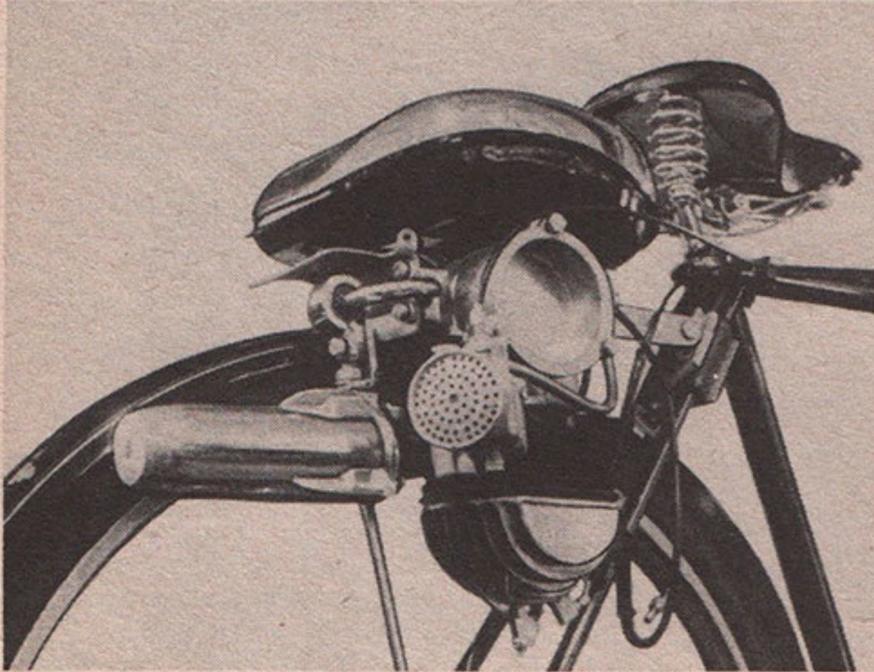
1955

La technique évolue à grands pas.

Les constructeurs ont joué la carte du deux-temps monovitesse à transmission par courroie pour les modèles utilitaires. Simplicité de fabrication, de conduite et d'entretien. L'embrayage automatique à commande centrifuge se généralise et Mo-



Conception italienne du cyclomoteur : une moto miniature dans le plus pur style transalpin : réservoir évidé aux genoux, guidons à bracelets, garde-boue avant à la Benelli. L'équipement est sommaire, le coffre à outils ridicule, le carter de chaîne secondaire symbolique ainsi que le feu rouge d'origine cycliste.



Que de chemin parcouru quand on considère les 50 cc modernes et c'est cet ancêtre qui se montait à l'emplacement du porte-bagage.

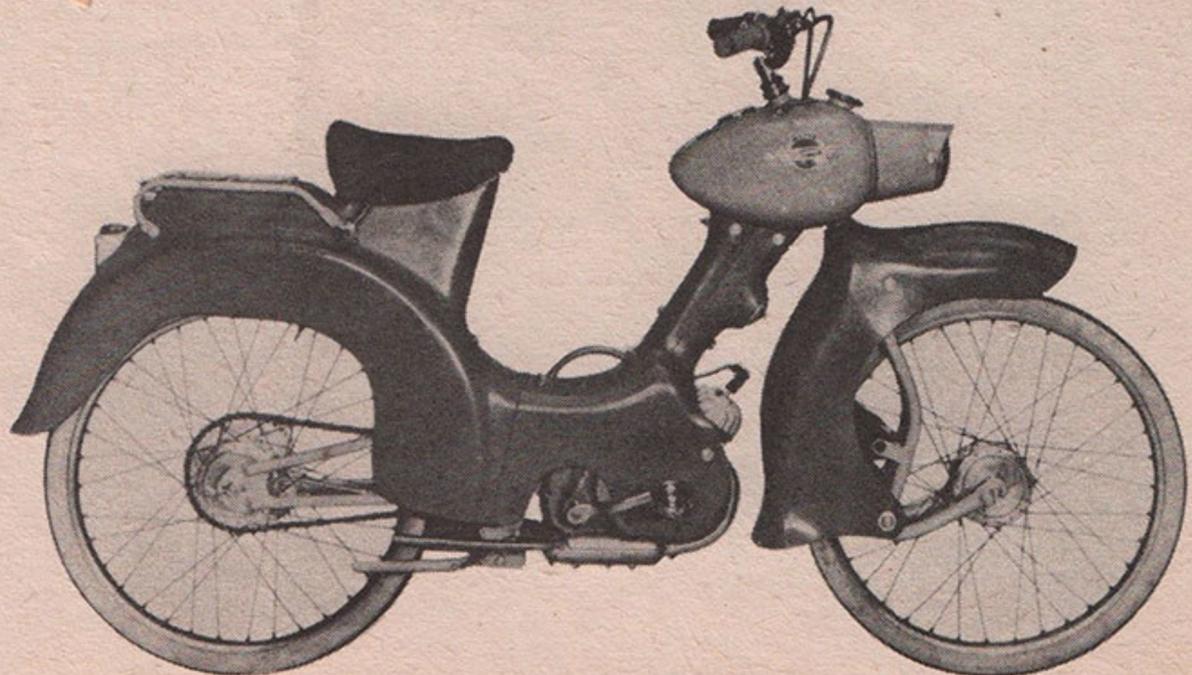
tobécane propose un système donnant trois vitesses dont la commande ainsi que celle de l'embrayage font appel également à la force centrifuge, délivrant le conducteur de tout souci et de tout risque de fausse manœuvre.

Lucer innove avec « L'Ondine » qui fait appel pour le moteur à un Himo deux vitesses et pédalier incorporé, solution élégante qui permet d'assurer les deux fonctions : entraînement par le moteur et par la seule force musculaire du conducteur, avec une seule chaîne.

Le cadre monotube du type berceau ouvert pour sa partie avant, emprunte au style « épine dorsale » sa partie arrière.

La suspension avant est assurée par une fourche à roue poussée à longues biellettes dont le débattement est contrôlé par des anneaux Neiman. A l'arrière, une fourche rigidement triangulée fait travailler deux blocs de caoutchouc.

L'Ondine de chez Lucer fut, à son époque, une innovation très importante dans le domaine du cyclomoteur.



Nouveauté absolue : le carénage réalisé en fibre polyester qui complète ce cadre inédit. La ligne est encore torturée mais les idées principales sont lancées : coussin selle monoplace, garde-boue à embouti profond assurant une protection digne de ce nom, capotage moteur qui cesse d'être une feuille de tôle brinquebalante.

Sur le plan technique, il faut surtout retenir la suppression de la seconde chaîne, les suspensions oscillantes à l'avant et à l'arrière et un timide début des moyeux-freins centraux : encore un héritage de la technique motocycliste.

★

Si l'industrie cyclomotoriste française n'a rien à envier aux constructeurs étrangers dans le domaine des moteurs, il n'en est pas de même dans celui des parties cycle.

En Europe Centrale : Puch, Jawa, en Hollande : Typhoon, HMW, en Belgique : Claeys Flandria, on se rallie de plus en plus aux conceptions mises en relief par les constructeurs allemands : NSU avec son « Quickly » et Heinckel avec un châssis-caisson en alliage léger coulé.

La fabrication d'un cadre en tôle emboutie et en alliage léger coulé répond parfaitement aux impératifs de la fabrication en grande série. A cette condition et sous réserve que l'amortissement des capitaux importants investis dans le matériel d'emboutissage et de soudure puisse être réalisé sur plusieurs années et sur plusieurs milliers d'exemplaires, le cadre en tôle emboutie représente la solution idéale pour un cycle de grande diffusion : réduction du prix de revient et du temps de fabrication, obtention d'une plus grande ri-

gidité, amélioration de la netteté d'aspect et de l'entretien (nettoyage), protection des organes mécaniques et du pilote accrue.

NSU a prouvé après Puch les avantages de cette conception et plus récemment Motobécane et surtout Honda, les deux constructeurs de deux-roues à avoir vraiment produit en très grandes séries.

Le cadre en tôle emboutie n'a pas que des avantages. Que peut-on lui reprocher :

1) un poids assez élevé qui fait par exemple que cette technique a très peu été utilisée en compétition où le cadre tubulaire est roi ;

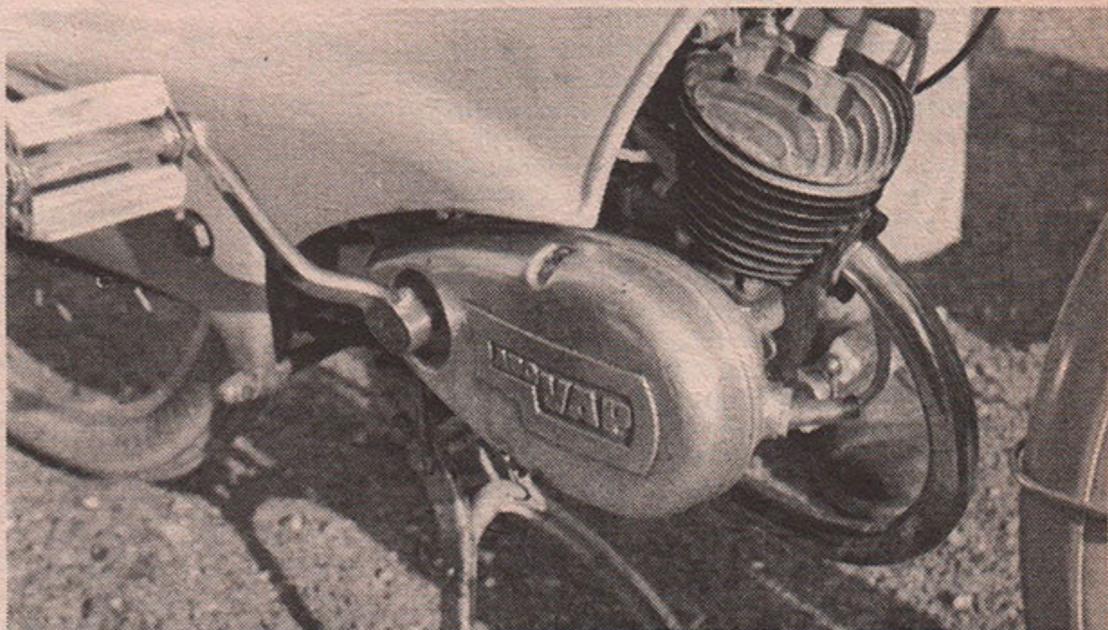
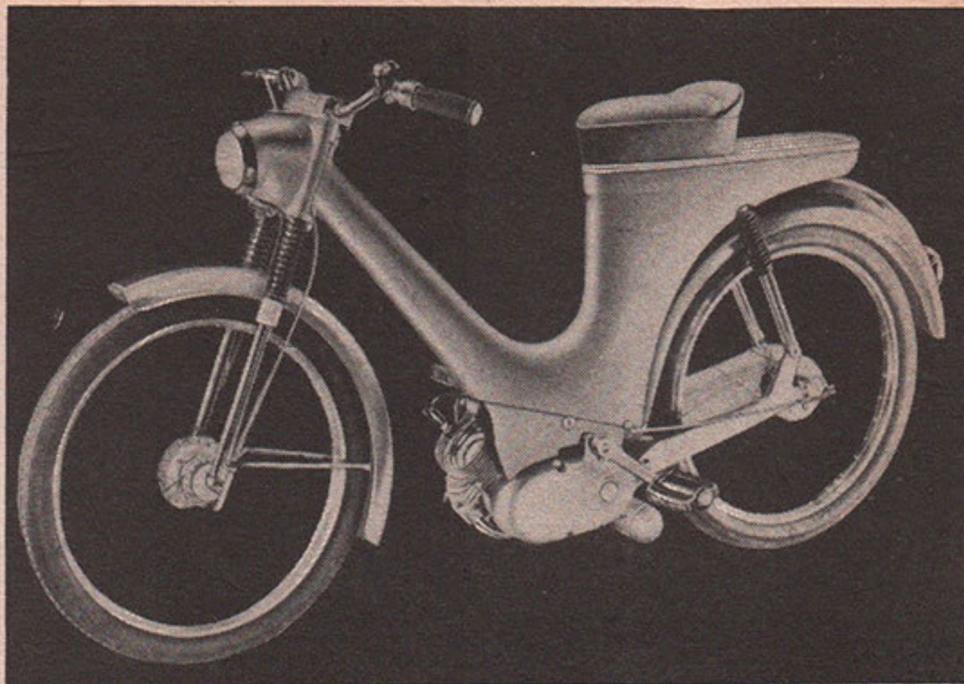
2) une plus grande difficulté, voire une impossibilité à effectuer des réparations importantes si l'on ne dispose pas d'un outillage important et onéreux ;

3) l'obligation de conserver un même modèle plusieurs années (investissement) sans grande possibilité d'apporter des améliorations, étant donné le coût d'une matrice ou d'un nouvel outil.

— A la décharge du paragraphe deux, on peut, dans le cas de production en très grandes séries, préférer la solution de l'échange standard plutôt que de tenter une réparation coûteuse et aléatoire pour qui ne dispose pas d'un gabarit-constructeur, et le prix d'un marbre exclut cette possibilité pour un petit réparateur motociste ou un petit tôlier.

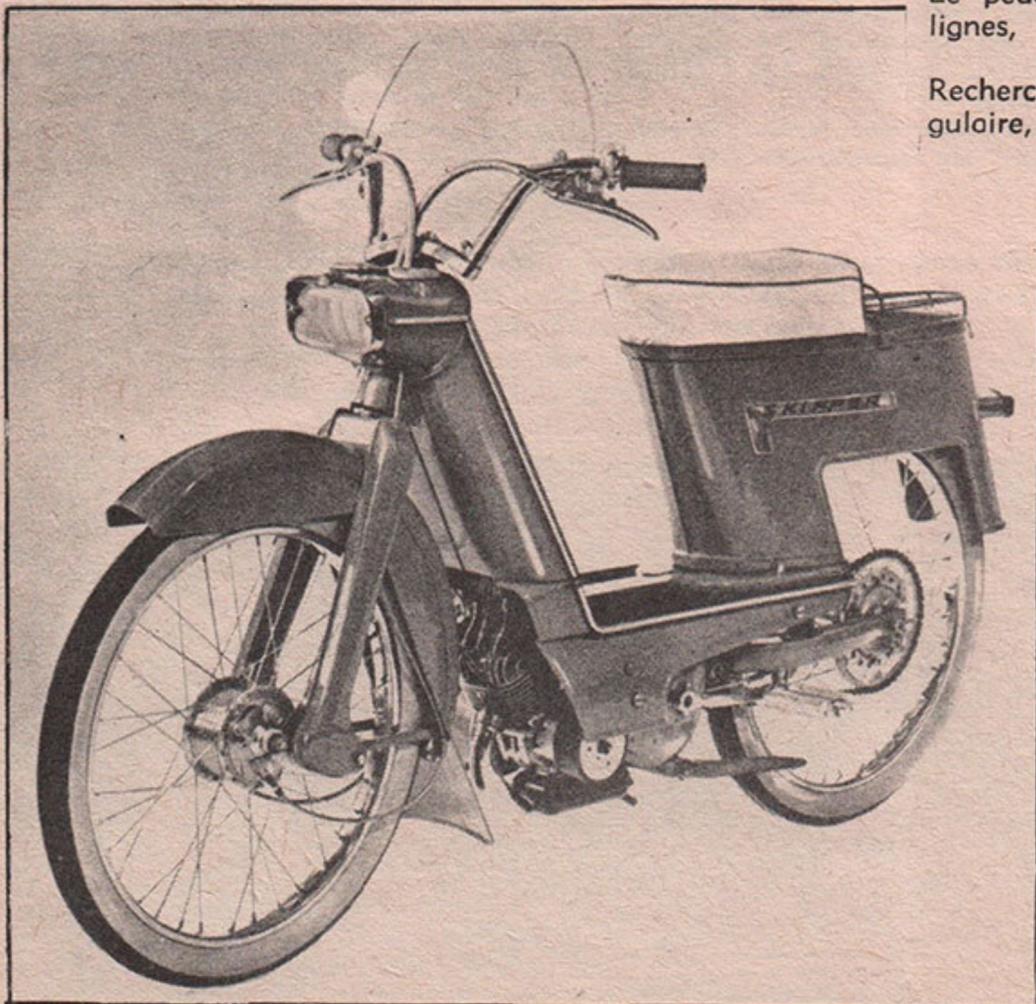
Le cadre tubulaire par contre est l'apanage des modèles bon marché ou au contraire sport. Pourquoi ? Parce qu'avec des moyens très modestes, une petite usine, un artisan même, peuvent fabriquer un très beau cadre et dans l'absolu il est difficile avec une quantité de métal donnée

Le Heinkel, avec son châssis-caisson en alliage léger coulé.



Le pédalier incorporé, ci-dessus, outre la netteté des lignes, permettait la suppression du plateau et de la chaîne « vélo ».

Recherche esthétique style « knife edge », phare rectangulaire, marche-pieds central, le Skipper a été une timide ébauche de cyclo-scooter (ci-contre).



de créer un ensemble aussi léger, rigide et robuste qu'un cadre tubulaire.

Ce type de cadre s'impose sur des fabrications en petites séries de modèles sport plus ou moins personnalisés aisément transformables : il suffit de disposer de tubes et d'un poste de soudure et, évidemment, de certaines connaissances.

Il ne faut pas chercher ailleurs le succès du cadre tubulaire chez les constructeurs italiens où la petite série et la diversité des marques ont toujours été de mise.

Et pourtant les Italiens ont également beaucoup utilisé — toutes proportions gardées — le cadre embouti, témoin les Motom, Mondial, Ducati, le plus souvent accompagné d'une fourche à balanciers, quelquefois à parallélogramme, plus rarement télescopique et avec, dans la plupart des cas, une suspension arrière oscillante avec des éléments de suspension télescopiques séparés.

Par ailleurs, les réalisations italiennes dès 1955 empruntent leur con-

ception à la seule motocyclette : Mondial, Ducati, Sterzi, Somaschini ou Torpedo. Nous sommes loin de l'école française.

★

1956

A partir de 1956, le cyclomoteur ne va pas cesser d'évoluer mais d'une manière beaucoup moins spectaculaire.

Nous assisterons à une scission de plus en plus profonde entre les deux

écoles, à savoir :

— ce que nous appellerons l'école française : d'une technique inspirée de la bicyclette dont certains accessoires sont conservés, tels le guidon et la selle,

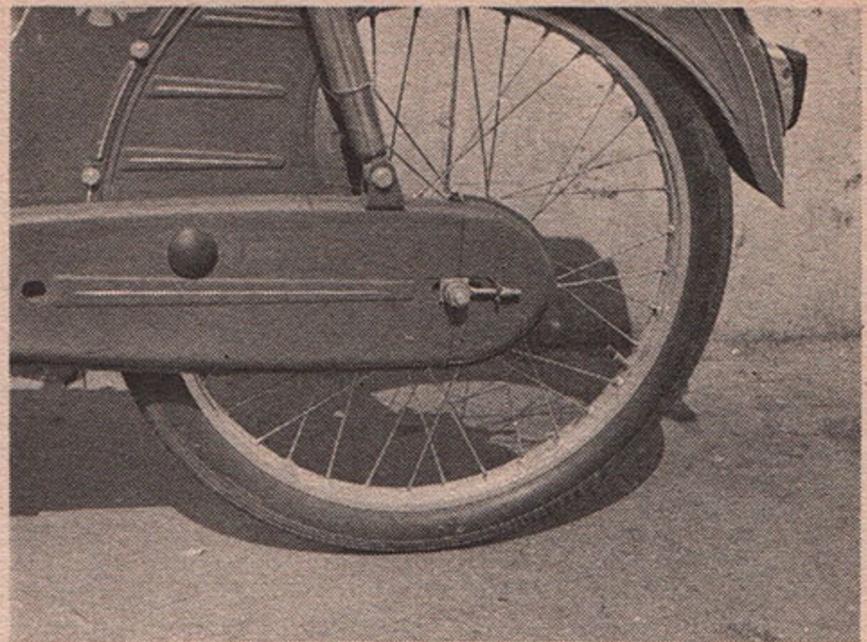
— et l'école italienne qui s'oriente résolument vers les machines à caractéristiques sportives d'inspiration motocycliste.

Et dans chacune de ces voies nous allons assister à une évolution qui se traduit par d'incessants progrès visant à améliorer le confort, la simplicité de conduite et d'entretien, la sûreté de fonctionnement et l'amélioration de la protection.

La B.M.A. proprement dite est en voie de disparition ; seuls demeurent encore en 1956 le Cucciolo (l'un des rares 4-temps dans la cylindrée), l'Atom et le Mosquito, tous deux à transmission par galet.

Par la suite, le moteur auxiliaire adaptable aux bicyclettes disparaîtra et Vélosorex restera le seul constructeur à ma connaissance, avec Vélovap, à utiliser ce genre de transmission dé-

Bel exemple de carter de chaîne secondaire bien conçu : netteté de lignes facilitant au maximum le nettoyage. Vérification de la tension de chaîne instantanée par le regard obturé par un bouchon de caoutchouc. Démontage facile grâce à la partie arrière amovible.



terminée par l'adoption de la « traction avant ».

★

1957

Alors qu'en 1957 le cadre tubulaire disparaît même sur les modèles utilitaires en Allemagne et dans les pays du Benelux, les constructeurs français conservent ce type de cadre sur leurs

modèles bon marché. Ecoulement des stocks ?

Néanmoins le cadre en tôle emhoutie existe soit en réalisation mixte tube et tôle : Vélosorex, soit en cadre caisson : Motobécane, Scoutex.

La suspension arrière bénéficie d'éléments de suspension plus robustes procurant un bon amortissement. Certains constructeurs ont résolu le problème des variations de tension de chaîne en adoptant le groupe moto-propulseur oscillant, tel Helyett sur son modèle VS 50.

Dans le domaine des freins, le patin a encore de nombreux adeptes

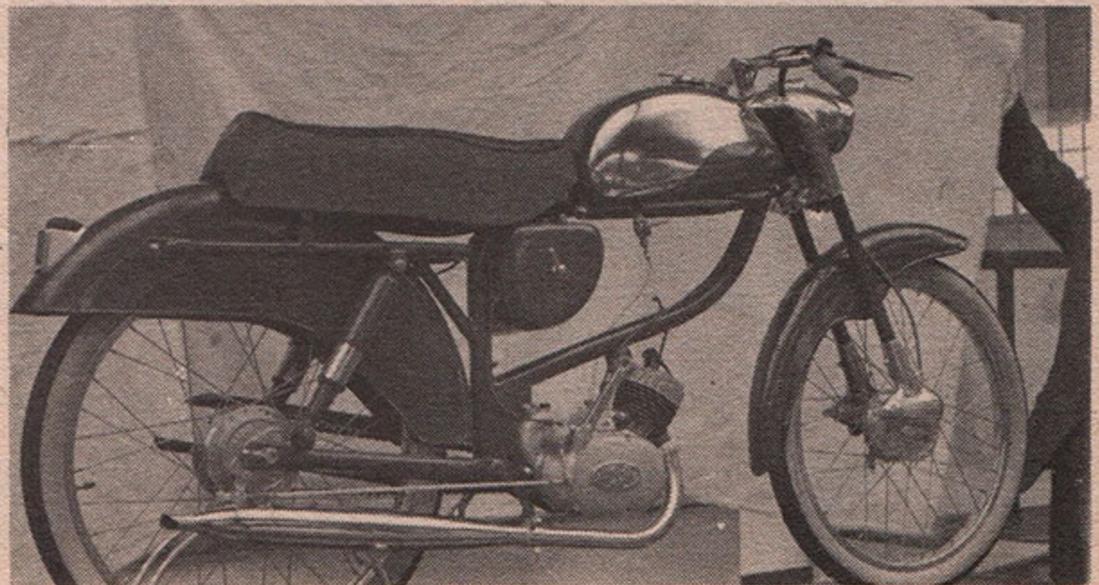
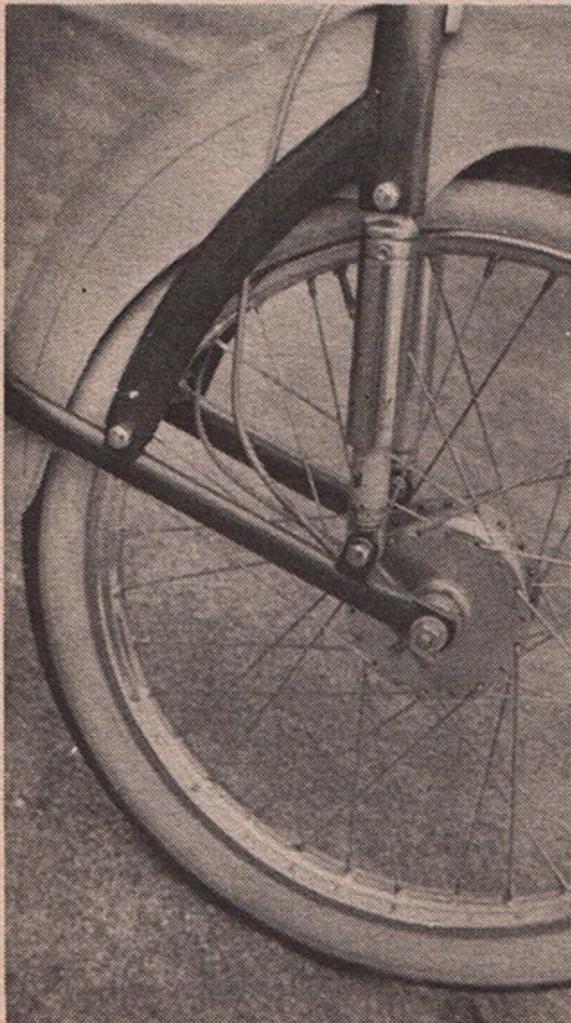
(cf. prix), seuls les modèles luxe bénéficient de moyeux-freins à tambour logés dans une bobine en alliage ou en tôle qui fait croire à un moyeu-frein central.

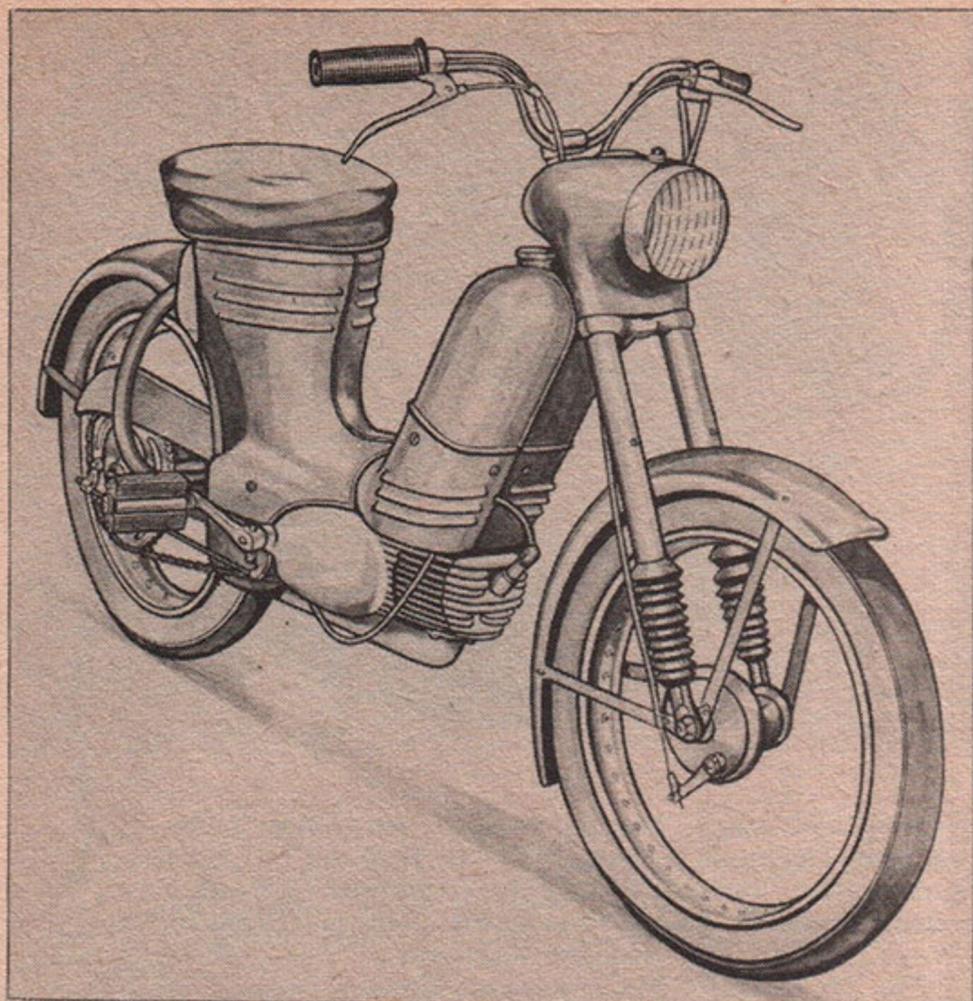
Une autre solution, adaptable celle-là et qui connaît un certain succès en 1957, c'est le moyeu-frein Torpedo dont la commande s'effectue par rétro-pédalage. Très en faveur en Allemagne, ce moyeu a l'avantage de pouvoir se monter sans nécessiter d'importantes modifications de partie cycle, mais son prix de revient plus élevé n'en permet pas le montage en série chez les constructeurs, son adoption est laissée au libre arbitre du client.

C'est dans le domaine de l'équipement que la production française accuse un net retard technique. Alors qu'en Allemagne un cyclomoteur moderne ne se conçoit plus sans un carter de chaîne secondaire étanche, TWN Fips, Hummel DKW, Vicky, le 50 cc français doit se contenter d'un vague bout de tôle qui ne sert le plus souvent qu'à s'y prendre le bas de pantalon.

Un exemple de fourche Earles, à gauche : la suspension a bien évolué depuis les archaïques fourches de vélos qui équipaient les premières B.M.A.

Les premiers cyclomoteurs sport français, ci-dessous, étaient pour le moins torturés si l'on en juge par cette illustration.





Le 50 cc Jawa était très moderne pour son époque. Fourche télé de belle facture et... solide châssis coque en tôle emboutie, coussin selle monoplace à une époque où la production française en était encore au stade de la bicyclette à moteur auxiliaire.

ne nécessite aucun outillage spécial. Va-t-on assister à la fin de la comédie des extractions de rotors pour la moindre pécadille, opérations qui s'accompagnent généralement de bonnes séances de mécanique : filetages d'extraction foirés, bagues d'extracteurs cassées dans le rotor, rotors fendus, détériorations du filetage de queue de vilebrequin.

Il faudra attendre encore quelques années pour que l'appareillage électrique ne cause plus de soucis mais c'est déjà un premier pas.

## 1958

Retour aux conceptions résolument utilitaires et directement inspirées du Solex chez Vap qui commercialise le Vélovap qui bénéficie d'un dispositif automatique de variation de puissance — constructeur dixit — et bien entendu d'un allumage Magnéclair. Timide retour vers un engin bon marché alors que la tendance est au contraire aux engins de plus en plus complets, bénéficiant de transmissions entièrement automatiques, domaine où les constructeurs français sont passés maîtres.

Un autre constructeur suit également ce retour aux sources : c'est Motobecane qui possède une mobylette à transmission par galet, solution dont la reprise ne se justifie apparemment pas mais qui a sa place sur un engin exclusivement urbain fréquemment utilisé en porte à porte.

★

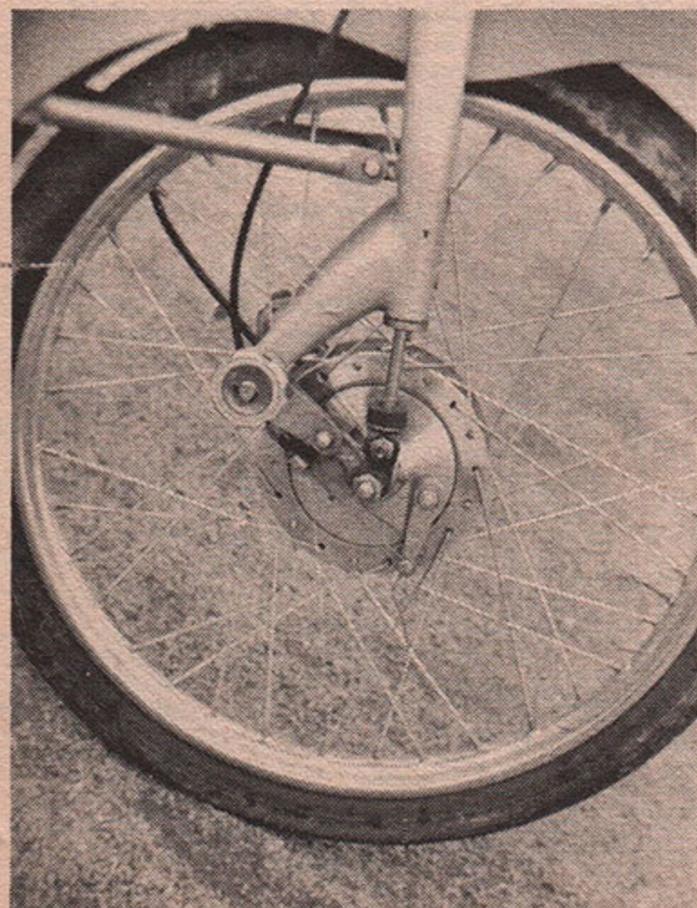
Le Salon 58 marque la tendance vers les modèles sport. Cazenave, Europ, Favor, Liberia, Lucer, Le Gitan, Mercier, Paloma, Peugeot et j'arrête volontairement la liste proposant des 50 cc type moto-miniature.

De même dans le domaine de l'allumage et de l'éclairage, les puissances fournies par les appareils français sont notablement moins élevées que celles dont disposent les 50 cc allemands.

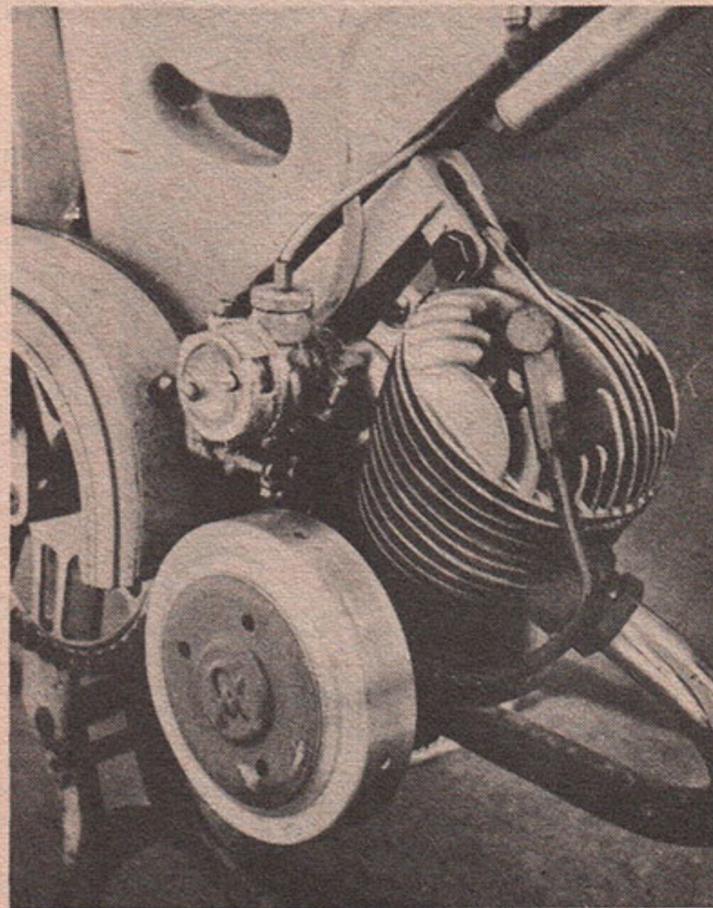
Malgré tout certains constructeurs ne restent pas inactifs, apportant des

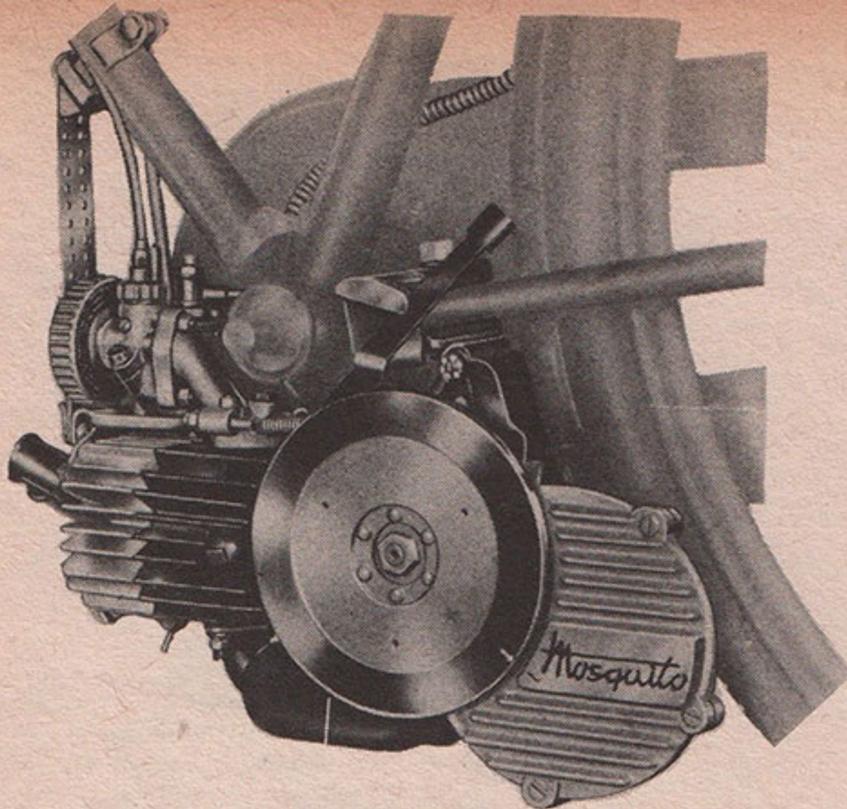
améliorations de détail, bobine HT séparée par exemple, ou innovant, tel le « Magnéclair » réalisé par la Sté ABG qui fabrique le VAP.

Le Magnéclair n'est autre qu'un alternateur à induit fixe, dont l'accessibilité aux différents éléments, bobine, vis platinées, condensateur,

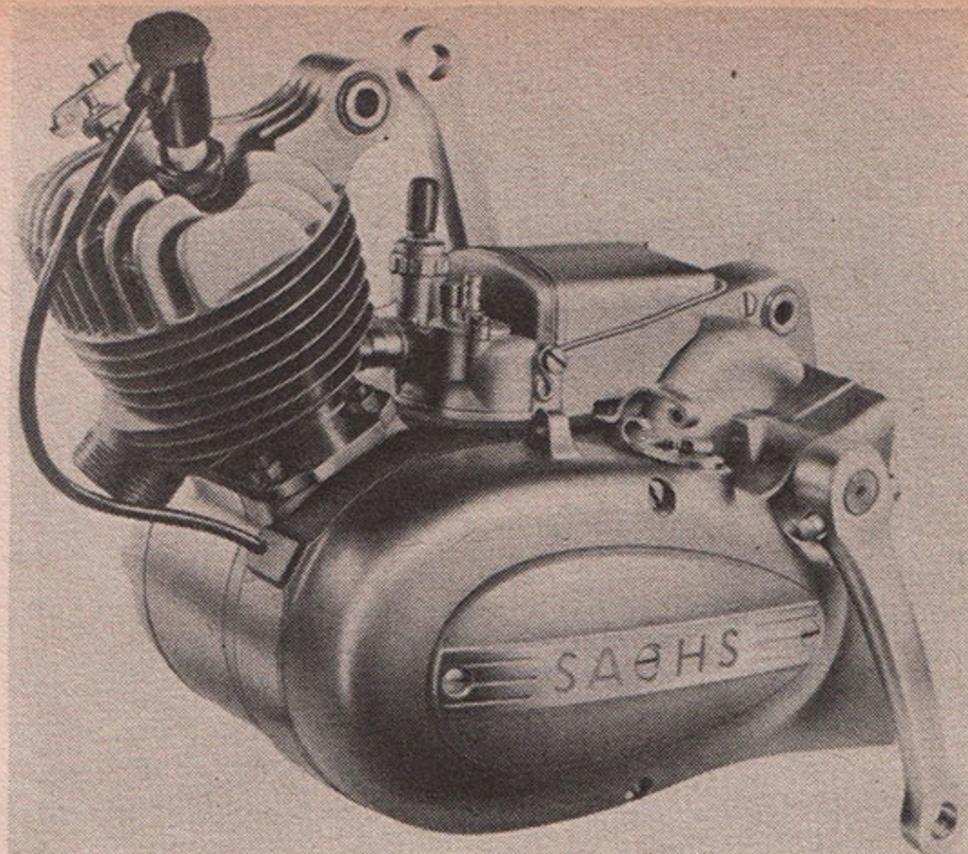


Autre conception de fourche italienne (à gauche) celle-là : courtes biellettes et amortisseur à friction dont la dureté se règle au moyen du bouton molleté. Ayons une pensée émue pour le cher vieux volant magnétique à l'air libre qui a causé bien des soucis à une génération des cyclomotoristes (à droite).





Moteur instantanément adaptable à n'importe quelle bicyclette, transmission par galet, la formule du Mosquito a connu un franc succès en permettant à de nombreux cyclistes dont beaucoup de porteurs de presse de se « mécaniser » aux moindres frais.



Un moteur bien conçu. Pas de recoins ; nettoyage facile, appareillage électrique efficacement protégé de la boue et de l'humidité, carburateur à cuve incorporée muni d'un filtre avec dispositif d'ouverture rapide pour la cartouche filtrante, pédalier incorporé.

A l'étranger, par contre, le cyclomoteur suit une voie très différente : boîte mécanique à plusieurs rapports commandés par poignée tournante, systèmes d'admission-échappement accordés, cadre en tôle emboutie, sus-

pensions renforcées permettant une utilisation en duo, quatre amortisseurs arrière sur le Zündapp Falconette, selle double, moyeux freins centraux en alliage léger, pneus type moto de relativement grosse section, nous évoluons vers le cyclomoteur lourd ou si l'on préfère la moto légère.

Les Italiens, par contre, restent les maîtres du cyclo sport de race et des réalisations comme le Demm ou le Maserati illustrent parfaitement la conception de nos voisins transalpins en la matière alors que les Allemands venaient aux cyclos sport avec des réalisations pour le moins tourmentées quand on considère le Mars Monza pour ne citer que cet exemple.

★

En 1958 on entend parler d'un 50 cc japonais appelé Honda dont le moteur quatre-temps développe paraît-il 4 ch à 8 500 t/mn.

Avec l'entrée en lice de ce nouveau venu qui sera plus tard un concurrent, le 50 cc entre dans une phase décisive de son évolution pour arriver aux 50 cc que nous allons voir dans quelques jours sur les stands du Salon.

Est-ce la fin de la formule ?

Il est très facile de faire le point à l'heure actuelle.

Les cyclomoteurs modernes ont des freins dont la conception et la réalisation n'ont rien à envier aux motocyclettes.

D'une part, nous trouvons le cyclomoteur utilitaire sans que ce terme ait une quelconque nuance péjorative.

Dans ce domaine, l'école française est arrivée à un haut degré de perfectionnement en conciliant rendement, silence, facilité de conduite et d'entretien, automatisme de la transmission, protection. Est-il possible de mieux faire ? A moins d'envisager le problème sous un autre angle — Vespa 50 cc — cela semble difficile et je crois que le 50 cc utilitaire est arrivé au terme de son évolution, les futures améliorations ne pourront que porter sur les questions de détail : amélioration de la souplesse, diminution de la consommation, problèmes de protection, d'éclairage, sans que la structure générale soit profondément modifiée.

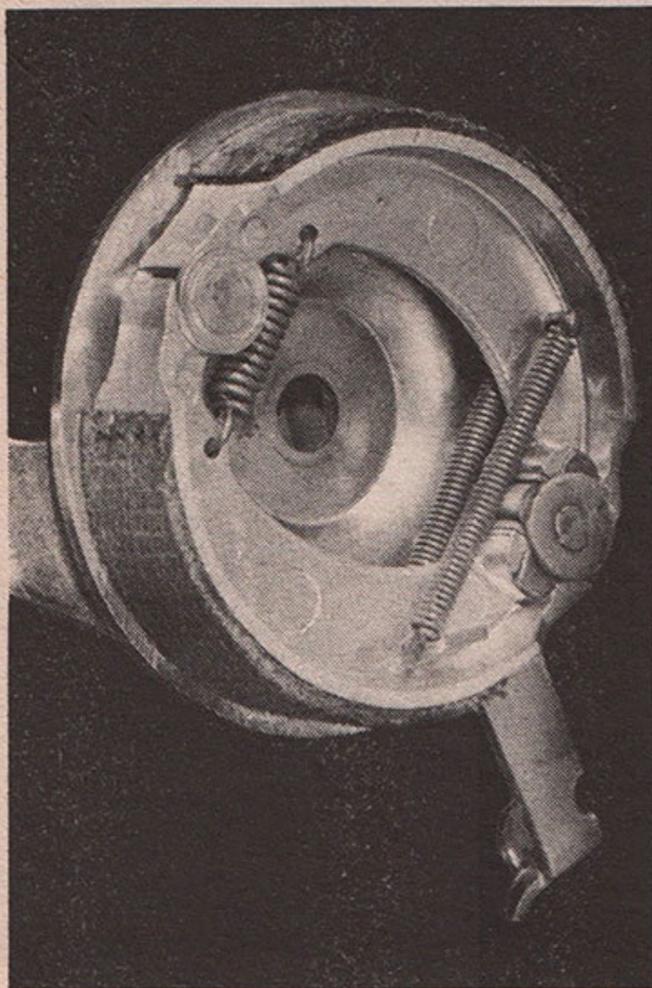
★

En ce qui concerne le 50 cc sport, il semble que l'avenir appartienne à l'école germano-japonaise, c'est-à-dire à des engins capables de performances exceptionnelles sans que celles-ci soient obtenues au détriment de la finition, de l'équipement général et du confort.

Il est toujours difficile de jouer les augures car les prédictions les plus prudentes peuvent toujours être infirmées par les événements.

Quoiqu'il en soit, nous sommes arrivés au terme de la formule. Verrons-nous un jour des B.M.A. nouvelle formule de 25 cc ? Au rythme où va le progrès la chose n'a rien d'impossible. Ce sera peut-être le titre d'un autre article pour le numéro de Salon 1974 de « Scooter et Cyclomoto ».

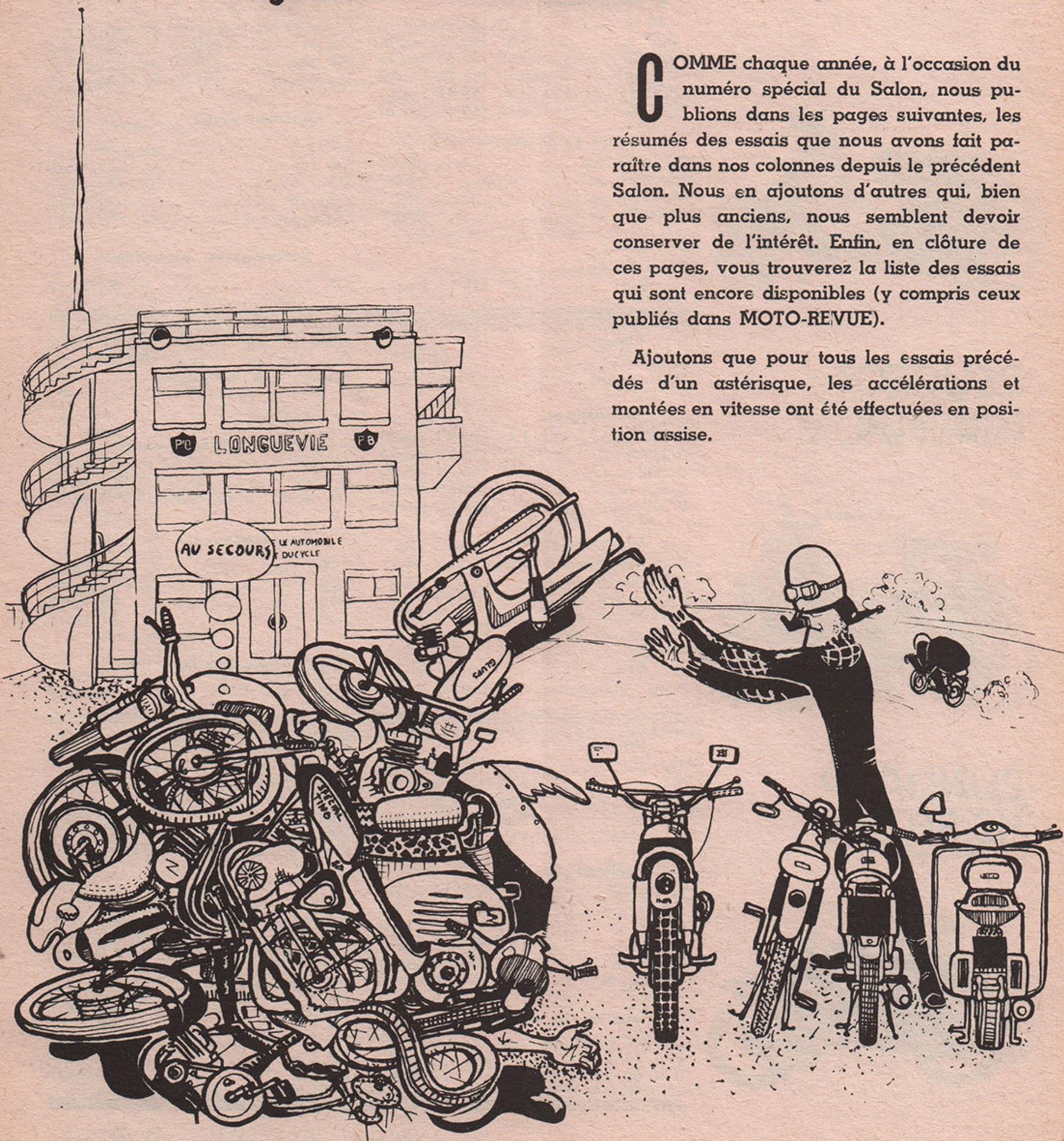
J.-C. B.



# NOS ESSAIS

COMME chaque année, à l'occasion du numéro spécial du Salon, nous publions dans les pages suivantes, les résumés des essais que nous avons fait paraître dans nos colonnes depuis le précédent Salon. Nous en ajoutons d'autres qui, bien que plus anciens, nous semblent devoir conserver de l'intérêt. Enfin, en clôture de ces pages, vous trouverez la liste des essais qui sont encore disponibles (y compris ceux publiés dans MOTO-REVUE).

Ajoutons que pour tous les essais précédés d'un astérisque, les accélérations et montées en vitesse ont été effectuées en position assise.



## VESPA 125



**Vitesses :**

1re	35 km/h (6.550 t/m)
2°	50 km/h (6.540 t/m)
3°	70 km/h (6.510 t/m)
Duo	67 km/h (6.230 t/m)
4° assis	75 km/h (5.100 t/m)
4° couché	80 km/h (5.440 t/m)

**\* Accélérations :**

100 m	9,7" (37,10 km/h)
200 m	15,6" (46,15 km/h)
300 m	20,9" (51,65 km/h)
400 m	25,9" (55,60 km/h)
500 m	30,8" (58,45 km/h)
1000 m	54,9" (65,55 km/h)

**\* Montée en vitesse :**

30 km/h en	2,9"
48 km/h en	6,7"
65 km/h en	15"
75 km/h en	29,6"

**Côte :**

Pilote 50 kg :	
(1-2-3)	27,6" (45,65 km/h)

(1-2-3-4)	27,4" (46,00 km/h)
Pilote 65 kg :	
(1-2-3)	28,4" (44,35 km/h)
(1-2-3-4)	28,6" (44,05 km/h)
Duo (65 + 50) :	
(1-2-3)	33" (38,20 km/h)

**Freinage :**

De 50 km/h à l'arrêt complet :

AV seul	18,15 m (5,30 m/s <sup>2</sup> )
AR seul	19,40 m (4,95 m/s <sup>2</sup> )
Les deux	11,65 m (8,30 m/s <sup>2</sup> )

**Consommation :**

2 l à	40 km/h
2,3 l à	50 km/h
2,5 l à	60 km/h
2,9 l à	70 km/h
Pleins gaz assis : 3,1 l à	75 km/h

**Consommation normalisée :**

2,7 l à	56 km/h
---------	---------

## PEUGEOT B. B. 104



**Vitesse :**

Maxi assis	57 km/h
Maxi couché	60 km/h

**Accélérations :**

0-100 m	13,4" (26,85 km/h)
0-200 m	20,5" (35,10 km/h)
0-300 m	26,9" (40,15 km/h)
0-400 m	33" (43,65 km/h)
0-500 m	39" (46,15 km/h)

**Montée en vitesses :**

0-19 km/h en	4,1"
0-36 km/h en	8,8"
0-46 km/h en	13,4"
0-55 km/h en	21"
0-60 km/h en	37"

**Côte :**

Pilote 50 kg	37,6" (33,50 km/h)
--------------	--------------------

Pilote 65 kg	41,4" (30,45 km/h)
Duo 115 kg	1'26,8" (14,50 km/h)
avec l'aide des pédales	

**Freinage :**

De 50 km/h à l'arrêt complet :

AV seul	24,60 m (3,9 m/S <sup>2</sup> )
AR seul	31,10 m (3,1 m/S <sup>2</sup> )
Les deux	14,60 m (6,6 m/S <sup>2</sup> )

**Consommation :**

1,25 l à	30 km/h
1,70 l à	40 km/h
2,10 l à	50 km/h
2,40 l à	57 km/h

**Consommation normalisée :**

2'00 l à	43 km/h
----------	---------

## ZUNDAPP KS 50



**Vitesses :**

1re	25 km/h (8.825 t/m)
2°	39 km/h (8.505 t/m)
3°	60 km/h (8.290 t/m)
4° assis	77 km/h (7.550 t/m)
4° couché	83 km/h (8.140 t/m)

**Accélérations :**

0-100 m	9,5" (37,90 km/h)
0-200 m	15,1" (47,70 km/h)
0-300 m	20,1" (53,75 km/h)
0-400 m	24,8" (58,05 km/h)
0-500 m	29,4" (61,20 km/h)
0-1000 m	51,3" (70,20 km/h)

**Montées en vitesse :**

0 à 30 km/h en	2,6"
0 à 48 km/h en	6,3"
0 à 60 km/h en	10,4"

0 à 70 km/h en	15,8"
0 à 80 km/h en	28,4"

**Côte :**

Pilote 50 kg	27,6" (45,65 km/h)
Pilote 65 kg	28" (45,00 km/h)
Duo (115 kg)	35,4" (35,60 km/h)

**Freinage :**

De 50 km/h à l'arrêt complet :

AV seul	14,45 m (6,65 m/s <sup>2</sup> )
AR seul	19,90 m (4,85 m/s <sup>2</sup> )
Les deux	10,40 m (9,25 m/s <sup>2</sup> )

**Consommation :**

1,2 l à	30 km/h
1,5 l à	50 km/h
1,7 l à	60 km/h
2,3 l à	70 km/h
2,7 l à	75 km/h

Vitesses :		30,4" (41,45 km/h)	
1re	32 km/h (11.425 t/m)	1re, 2° et 3° (av. embray. autom.) :	
2°	58 km/h (11.150 t/m)	33,2" (37,95 km/h)	
3° assis		Pilote 65 kg	
couché		1re et 2° (av. embray. autom.) :	
73 km/h (9.290 t/m)		31,6" (39,85 km/h)	
78 km/h (9.930 t/m)		Duo (65 + 50)	
* Accélérations :		1re et 2° (av. embray. autom.) :	
100 m	12,1" (29,75 km/h)	46,6" (27,05 km/h)	
200 m	18,3" (39,35 km/h)	Freinage :	
300 m	23,8" (45,40 km/h)	50 km/h à l'arrêt complet :	
400 m	29" (49,65 km/h)	AV seul	
500 m	34,1" (52,80 km/h)	17,85 m (5,40 m/s <sup>2</sup> )	
1000 m	59,1" (60,90 km/h)	AR seul	
* Montée en vitesse :		19,55 m (4,95 m/s <sup>2</sup> )	
24 km/h en	4,8"	Les deux	
44 km/h en	8,7"	12,15 m (7,95 m/s <sup>2</sup> )	
55 km/h en	13"	Consommation :	
65 km/h en	20,6"	1,40 l à	
70 km/h en	29,2"	50 km/h	
Côte :		2,00 l à	
Pilote 50 kg		60 km/h	
1re et 2° (av. embray. autom.) :		2,35 l à	
		65 km/h	
		2,65 l à	
		70 km/h	
		Pleins gaz, assis : 2,85 l à 73 km/h	
		Consommation normalisée :	
		1,85 l à	
		55 km/h	

# HONDA C. 100



Vitesses :		0-500 m	
1re	32 km/h (9.270 t/m)	29,7" (60,6 km/h)	
2°	54 km/h (9.085 t/m)	0-1000 m	
3° assis	73 km/h (8.155 t/m)	51,2" (70,3 km/h)	
3° couché	75 km/h (8.410 t/m)	Côte :	
4° assis	73 km/h (6.670 t/m)	Pilote 50 kg	
4° couché	86 km/h (7.860 t/m)	28,4" (44,35 km/h)	
Montée en vitesse :		Pilote 65 kg	
31 km/h en	3,4"	30" (42,0 km/h)	
51 km/h en	7,5"	Duo	
61 km/h en	11,1"	35,6" (35,40 km/h)	
72 km/h en	17,6"	Freinage :	
79 km/h en	26,2"	De 50 km/h à l'arrêt complet :	
83 km/h en	35,7"	AV	
Accélérations :		16,20 m (5,95 m/s <sup>2</sup> )	
0-100 m	10" (36,0 km/h)	AR	
0-200 m	15,5" (46,45 km/h)	21,40 m (4,5 m/s <sup>2</sup> )	
0-300 m	20,5" (52,7 km/h)	Les deux	
0-400 m	25,2" (57,15 km/h)	11,65 m (8,25 m/s <sup>2</sup> )	
Consommation :		Consommation normalisée :	
1,65 l à		2,10 l à	
50 km/h		55 km/h	
2,1 l à			
60 km/h			
2,8 l à			
70 km/h			
3,15 l à			
75 km/h			

# VAP MONNERET



Vitesses :		0 à 43 km/h en	
1re	31 km/h (10.400 t/m)	4,4"	
2°	53 km/h (9.595 t/m)	0 à 63 km/h en	
3°	72 km/h (9.060 t/m)	9,2"	
4° assis	78 km/h (7.760 t/m)	0 à 83 km/h en	
couché	86 km/h (8.555 t/m)	22,4"	
duo	77 km/h (7.660 t/m)	0 à 86 km/h en	
Accélérations :		30,4"	
0-100 m en	9,2" (38,30 km/h)	Côte :	
0-200 m en	14,3" (49,50 km/h)	Pilote 50 kg	
0-300 m en	19,1" (56,25 km/h)	25,3" (49,20 km/h)	
0-400 m en	23,2" (61,00 km/h)	Pilote 60 kg	
0-500 m en	27,4" (64,75 km/h)	26" (48,45 km/h)	
0-1000 m en	48,4" (73,75 km/h)	Duo	
Montée en vitesse :		31,3" (39,85 km/h)	
0 à 31 km/h en	3"	Freinage :	
		De 30 km/h à l'arrêt complet :	
		AV seul	
		4,10 m (8,45 m/s <sup>2</sup> )	
		AR seul	
		6,35 m (5,45 m/s <sup>2</sup> )	
		Les deux	
		3,70 m (9,15 m/s <sup>2</sup> )	
		Consommation normalisée :	
		2,80 l à	
		58,50 km/h.	

# KREIDLER FLORETT



## VESPA 50 S



**Vitesses :**

4° solo .....	51 km/h
duo .....	47 km/h

**\* Accélérations :**

0-100 m .....	13,5" (26,65 km/h)
0-200 m .....	21,8" (33,05 km/h)
0-300 m .....	29,3" (36,85 km/h)
0-400 m .....	36,4" (39,55 km/h)
0-500 m .....	43,5" (41,40 km/h)

**\* Montées en vitesse :**

0 à 16 km/h en .....	2,7"
0 à 26 km/h en .....	5,4"

0 à 39 km/h en .....	7,4"
0 à 46 km/h en .....	21"
0 à 51 km/h en .....	37"

**Côte :**

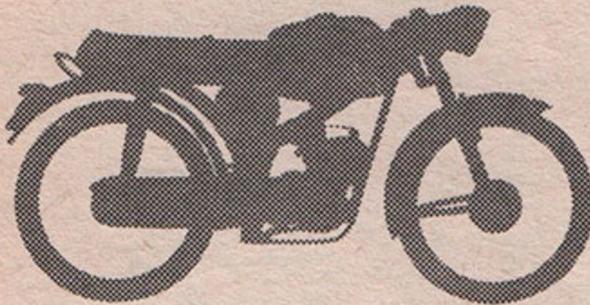
Pilote 50 kg ....	38,4" (32,8 km/h)
Pilote 65 kg ....	41,6" (30,3 km/h)
Duo .....	51,2" (24,6 km/h)

**Freinage :**

De 50 km/h à l'arrêt complet :

AV seul .....	31,5 m (3,05 m/s <sup>2</sup> )
AR seul .....	22,5 m (4,3 m/s <sup>2</sup> )
Les deux .....	18,0 m (5,35 m/s <sup>2</sup> )

## PALOMA SUPER-STRADA



**Vitesses :**

1re .....	35 km/h (10.700 t/m)
2° .....	59 km/h (10.125 t/m)
3° assis .....	68 km/h (7.705 t/m)
3° couché .....	81 km/h (9.175 t/m)

**Accélérations :**

100 m .....	10,4" (34,60 km/h)
200 m .....	16,6" (43,35 km/h)
300 m .....	22,1" (48,85 km/h)
400 m .....	27,3" (52,75 km/h)
500 m .....	32,2" (55,90 km/h)

**Montée en vitesse :**

35 km/h en .....	4,3"
55 km/h en .....	11,9"
65 km/h en .....	19"
71 km/h en .....	26"
76 km/h en .....	37,3"

**Côte :**

Pilote 50 kg ...	29,2" (43,15 km/h)
Pilote 65 kg ...	29,6" (42,55 km/h)
Duo (65 + 50)..	43,5" (28,95 km/h)

**Freinage :**

50 km/h à l'arrêt complet :

AV seul .....	25,20 m (3,80 m/s <sup>2</sup> )
AR seul .....	32,80 m (3,05 m/s <sup>2</sup> )
Les deux .....	18,10 m (5,30 m/s <sup>2</sup> )

**Consommation :**

1,9 l à .....	40 km/h
2,3 l à .....	50 km/h
3,2 l à .....	60 km/h
Pleins gaz, assis :	3,6 l à 68 km/h

**Consommation normalisée :**

2,6 l à .....	51 km/h
---------------	---------

## LAMBRETTA 175 TV



**Vitesses :**

1re .....	49 km/h (7.660 t/m)
2° .....	68 km/h (7.450 t/m)
3° .....	80 km/h (6.300 t/m)
4° assis .....	88 km/h (5.290 t/m)
4° couché .....	97 km/h (5.830 t/m)
Duo .....	84 km/h (5.050 t/m)

**Accélérations :**

0-100 m .....	9,4" (38,30 km/h)
0-200 m .....	14,6" (49,30 km/h)
0-300 m .....	19" (56,85 km/h)
0-400 m .....	23,2" (66,05 km/h)
0-500 m .....	27,2" (66,20 km/h)
0-1000 m .....	46" (78,50 km/h)

**Côte :**

Pilote de 50 kg..	24,4" (51,65 km/h)
-------------------	--------------------

Pilote de 78 kg..	26,2" (48,10 km/h)
Duo, 128 kg ...	29,4" (42,85 km/h)

**Freinage :**

De 50 km/h à l'arrêt complet :

AV seul .....	17,50 m (5,5 m/s <sup>2</sup> )
AR seul .....	23,00 m (4,2 m/s <sup>2</sup> )
Les deux .....	14,60 m (6,6 m/s <sup>2</sup> )

**Consommation :**

2,20 l à .....	40 km/h
2,50 l à .....	70 km/h
3,65 l à .....	80 km/h
4,15 l à .....	85 km/h
4,90 l à .....	88 km/h

**Consommation normalisée :**

2,55 l à .....	66 km/h
----------------	---------

<b>Vitesses :</b>	
1re .....	25 km/h (8.315 t/m)
2° .....	41 km/h (8.065 t/m)
3° assis .....	60 km/h (7.945 t/m)
duo .....	55 km/h (7.285 t/m)

**\* Montée en vitesse :**

15 km/h en 3,5" ; 28 km/h en 6,6" ;  
45 km/h en 13" et 57 km/h en 24".

**\* Accélérations :**

0-100 m .....	13,6" (26,45 km/h)
0-200 m .....	20,6" (34,95 km/h)
0-300 m .....	26,9" (40,15 km/h)

0-400 m .....	33" (43,66 km/h)
0-500 m .....	39" (46,15 km/h)

**Côte :**

Pilote 50 kg ..	33" (38,20 km/h)
Pilote 65 kg ..	34"
Duo .....	40,2" (31,35 km/h)

**Freinage :**

De 50 km/h à l'arrêt complet :	
Frein AV seul ..	14,60 m (6,60 m/s <sup>2</sup> )
Frein AR seul ..	24,50 m (3,95 m/s <sup>2</sup> )
Les deux .....	13,55 m (7,10 m/s <sup>2</sup> )

## YAMAHA TOURISME



## MONDIAL 4 VITESSES



<b>Vitesses :</b>	
4° assis .....	84 km/h
couché .....	91 km/h

**Accélérations :**

0-100 m en ...	9,4" (38,3 km/h)
0-200 m en ...	14,9" (48,3 km/h)

0-300 m en ...	19,7" (54,8 km/h)
0-400 m en ...	24,1" (59,75 km/h)
0-500 m en ...	28,4" (63,4 km/h)

**Côte :**

Pilote 50 kg ....	23,0" (54,8 km/h)
Pilote 60 kg ....	24,0" (52,5 km/h)
Duo .....	30,8" (40,9 km/h)

<b>Vitesses :</b>	
4° assis .....	79 km/h
couché .....	83 km/h

**Montée en vitesse :**

22 km/h en .....	2,4"
39 km/h en .....	5,4"
59 km/h en .....	13"
68 km/h en .....	20,4"
76 km/h (assis) en .....	32,7"
76 km/h (couché) en .....	25,8"

**Accélérations :**

0-100 m ....	10,4" (34,60 km/h)
0-200 m ....	16,4" (43,90 km/h)

0-300 m ....	21,7" (49,75 km/h)
0-400 m ....	26,5" (54,35 km/h)
0-500 m ....	31,1" (57,90 km/h)
0-1000 m ....	53,1" (67,80 km/h)

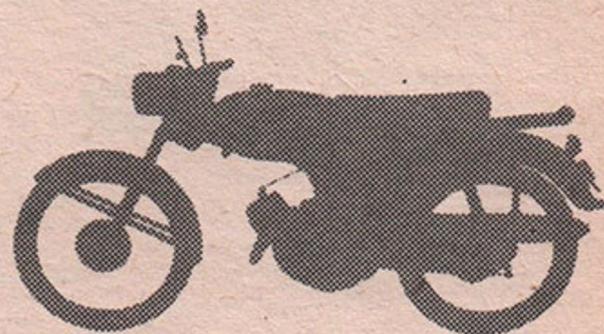
**Côte :**

Pilote 50 kg ..	26,2" (48,10 km/h)
Pilote 60 kg ..	28,6" (44,05 km/h)
Duo .....	36" (35 km/h)

**Freinage :**

AV .....	16,60 m (5,80 m/s <sup>2</sup> )
AR .....	22,60 m (4,25 m/s <sup>2</sup> )
Les deux .....	14,95 m (6,45 m/s <sup>2</sup> )
Consommation normalisée : 3 l, 3,2 l à 59 km/h.	

## SUZUKI M 12



<b>Vitesses :</b>	
1° .....	47 km/h (9.135 t/m)
2° .....	61 km/h (9.120 t/m)
3° .....	73 km/h (9.095 t/m)
4° .....	84 km/h (9.025 t/m)
5° couché ...	89 km/h (9.000 t/m)
assis .....	82 km/h (8.295 t/m)

**Montée en vitesse :**

0-36 km/h en .....	4,5"
0-52 km/h en .....	8"
0-64 km/h en .....	12"
0-80 km/h en .....	21"
0-87 km/h en .....	32,4"

**Accélérations :**

0-100 m en .....	10,1"
------------------	-------

0-200 m en .....	15,5"
0-300 m en .....	20,3"
0-400 m en .....	24,7"
0-500 m en .....	29"
0-1000 m en .....	49,4"

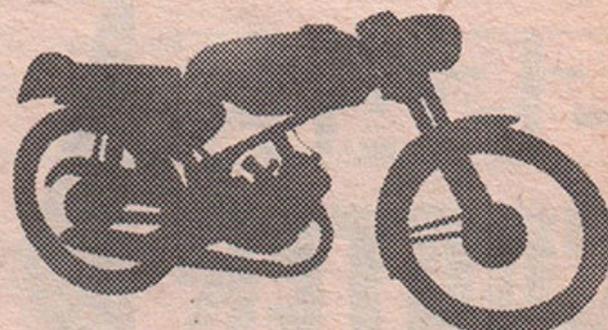
**Côte :**

Pilote 50 kg ..	23" (54,8 km/h)
Pilote 60 kg ..	23,4" (53,85 km/h)

**Freinage :**

De 50 km/h à l'arrêt complet :	
AV .....	18,3 m (5,9 m/s <sup>2</sup> )
AR .....	18,4 m (5,25 m/s <sup>2</sup> )
Les deux .....	12,5 m (7,70 m/s <sup>2</sup> )

## DERBI SPORT

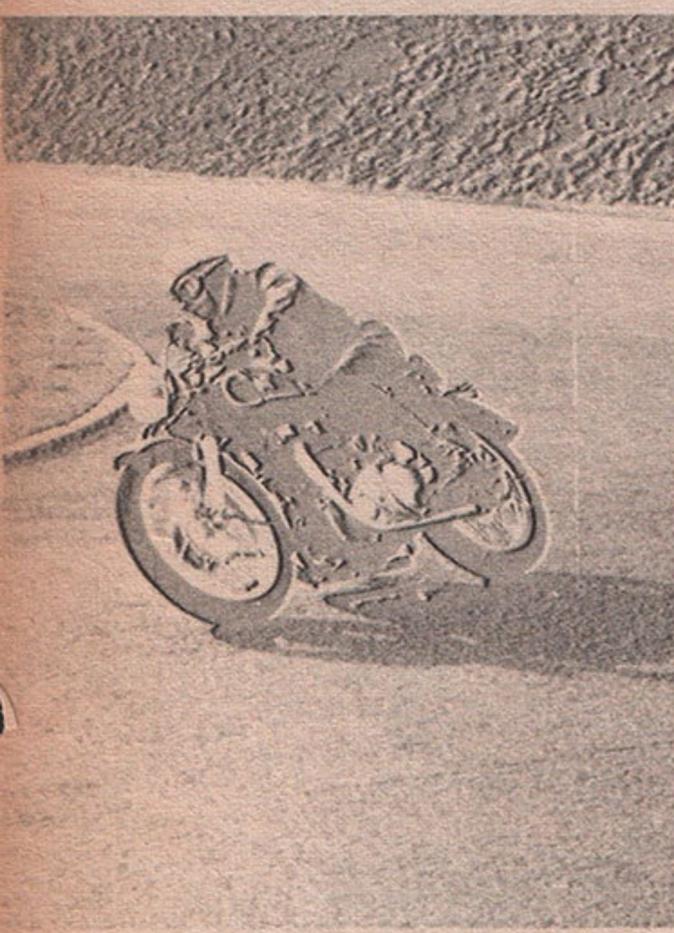


# ACHETEZ...

EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE

**ESSAIS**

# MOTO REVUE



BMW R 60 .....	1693-1695	250 Yamaha Super-Sport .....	1636
250 cc Greeves Trial (Prise de contact) .....	1688	125 Morini Corsaro « Veloce » ..	1653
50 cc Mondial 4 vitesses .....	1697	125 Vespa G.L. ....	1644
A propos de notre essai du « Slughi » Parilla .....	1466	650 Matchless side-car, form. sport	1665
Ratier 600 cc « Sport » C6 .....	1459	350 Jawa formule sport .....	1667
Terrot « Duomatic » .....	1458	125 MZ .....	1671
50 cc Puch « Tour de France » ..	1464	50 Mondial .....	1650

125 Lambretta FLI (Tri) .....	1594	<b>RESUME D'ANCIENS ESSAIS</b>	N°
Hercules K 101 .....	1498		
Capriola 125 « de luxe » .....	1499	250 NSU Super-Max .....	1582
La 200 Velocette « Valiant » ....	1520	350 Peugeot .....	1596
Minisoot « OLD » (impressions de conduite) .....	1502	175 Terrot Rallye .....	1627
Le « Super-Strada » Paloma de Paris-Londres .....	1519		
Velocette « Venom Clubman Vee-line » 500 cc .....	1564		
Suzuki 250 TB .....	1569		
Morini 125 « Corsaro Sport » ....	1570		
Aermacchi 250 « Ala Verde » ..	1571		
Lambretta 175 TV 2 <sup>e</sup> série .....	1539		

« LE » Velocette .....	1579	<b>REGLAGES ET ENTRETIENS</b>	
Ariel 250 cc Super-Sport .....	1582	BMW R 50 et R 60 .....	1616
50 Honda Tourisme C 102 .....	1619	Norton 88 et 99 .....	1619
Velocette 350 cc Viper-Clubman ..	1621	<b>GONFLAGES</b>	
125 Bultaco TSS .....	1622	250 Jawa type 559/02 .....	1689
350 AJS 7 R 6 vitesses .....	1622	125/175/250 CZ .....	1692
50 Vap Monneret Sachs 4 .....	1622	Gonflage course 125 CZ .....	1700
		125 Jawa CZ .....	1606
		250 Jawa .....	1602
		350 Jawa .....	1604
		500 BMW R 50 .....	1656

**CONDITIONS D'EXPEDITION**

MOTO-REVUE : 1,25 F en timbres, sauf n° 1459 (2 F), n° 1622 et n° 1671 (3 F).  
 COOTER ET CYCLOMOTO : 1,25 F en timbres, sauf n° 120, 125, 132 (1,75 F), n° 124 (2,50 F) et n° 136 (3 F).

Ecrire à Moto-Revue  
 12, Rue de Cléry, PARIS-2<sup>e</sup>

**ESSAIS**  
**SCOOTER**  
**CYCLOMOTO**

**ESSAIS « SCOOTER ET CYCLOMOTO »**

Vivi « Turismo » .....	91	Ducati 50 « sport » .....	124
VeloFlandria .....	92	Mondial 4 vitesses .....	146
Peripoli « Turismo » .....	92	Vespa 50 S .....	141
Claeys « sport » .....	93	Derbi Sport .....	142
Vélovap .....	93	Mobylette gonflée .....	143
Demm « Turismo » .....	93	Itom de Millard .....	124
		Itom de Serre .....	124
		Paloma améliorée .....	144
		Paloma Super-Flash .....	130
Bimot « 4 temps » .....	97	Flandria Monomatic .....	131
Peripoli 75 cc .....	94	Zündapp 50 trial .....	131
Parilla Slughi .....	98	Vespa 125 (1963) .....	133
Hercules K 101 .....	98	Vap Saxonette .....	134
Vespa 125 (1960) .....	91	Mondial 49 cc .....	135
Iso 150 cc .....	95	Suzuki M 12 .....	136
Aquila « Sprint » .....	120	Flandria record .....	138
Garelli 50 .....	121	Yamaha 50 .....	139



# HONDA FRANCE

présente :



#### HONDA 50 TOURISME C 100

Cylindrée : 49 cc - Puissance : 4,5 CV/SAE - Boîte de vitesses à 3 rapports, commandée par sélecteur au pied - Réservoir d'essence : 8 litres - Poids à vide : 65 kg - Vitesse : 70 km/h - Consommation : 1,2 litre aux 100 km.



#### HONDA 50 SPORT C 110

Cylindrée : 49 cc - Puissance : 5 CV/SAE - Boîte de vitesses à 4 rapports, commandée par sélecteur au pied - Réservoir d'essence : 8 litres - Poids à vide : 66 kg - Vitesse : 85 km/h - Consommation : 1,2 litre aux 100 km.



#### HONDA 90

Cylindrée : 86,7 cc - Puissance : 6,5 CV - Boîte de vitesses à 4 rapports, commandée par sélecteur au pied - Réservoir d'essence : 8,5 litres - Poids à vide : 85,5 kg - Vitesse : 90 km/h - Consommation : 1,5 litre aux 100 km.



#### HONDA 55 TOUT TERRAIN

Cylindrée : 54 cc - Puissance : 5 CV - Boîte de vitesses à 3 rapports, commandée par sélecteur au pied - Réservoir d'essence : 6 litres - Poids à vide : 64 kg - Vitesse : 35 km/h en « tout terrain », 72 km/h en « tourisme » - Consommation : 1,4 litre aux 100 km - Charge max. : 110 kg plus le pilote.



#### HONDA MONKEY

Cylindrée : 49 cc - Puissance : 4,5 CV - Boîte de vitesses à 3 rapports, commandée par sélecteur au pied - Réservoir d'essence : 6 litres - Poids à vide : 42 kg - Vitesse : 40 km/h - Consommation : 1,5 litre aux 100 km - Longueur : 1.170 mm - Largeur : 530 mm - Hauteur : 720 mm.

Ces modèles nouveaux sont tous équipés du fameux moteur Honda 4 temps : ce qui, pour les amateurs de belle mécanique, signifie des « 2 roues » silencieux, maniables et souples, économes d'essence et propres, comme seul peut l'être un 2 roues 4 temps.

Des millions de Honda circulent déjà dans le monde. Demain les Français « dans le vent » voudront tous leur Honda.

Honda-France, 100 rue de Sèvres, Boulogne-s/-Seine  
Tél. 408.18.92

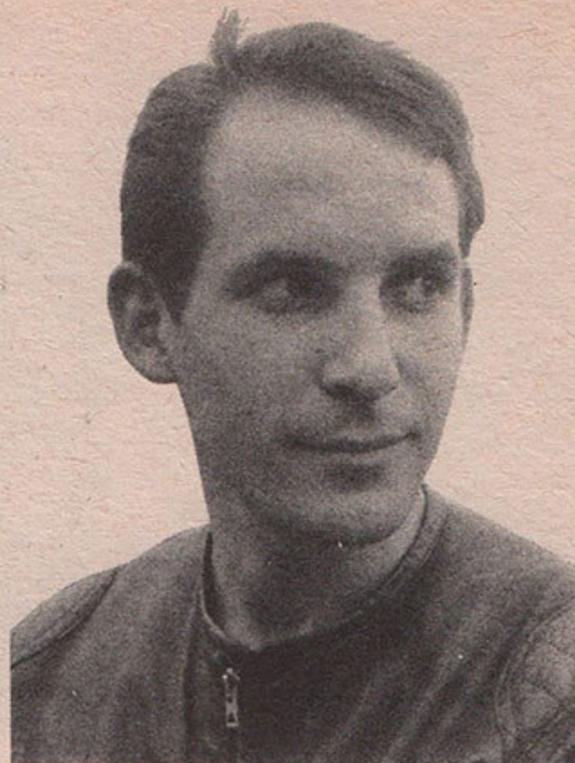
# HONDA

2 roues 4 temps

# A COGNAC

LES DERBI DEUX FOIS  
VAINQUEURS :

**ROCA, NATURELLEMENT  
ET  
MIGNON, UN NOUVEAU VENU**



A l'issue des essais, les pilotes prenaient place sur la grille de départ (les noms en italique étant ceux des concurrents engagés en catégorie sport) :

Metge, Roca, Albertini, Crivello, Dereure, *Vigreux, Mignon, Cassegrain, Pasquier, Fauritte, Gavard, Cognet, Guillon, Millard, Morena, Rosemon-Popp, Driguet, Jouot, Dayan, Gomez et Maingret.* Nicolas (Ducson) et De Lespinay n'ayant pas participé aux essais viennent en queue.

★

Départ vrombissant, De Lespinay partant bon dernier. Les tout premiers tours sont bouclés en tête par Crivello qui a fait le trou, devant Metge et Albertini que suit l'Avignonnais Nicolas, très surpris de bagarrer avec Cassegrain qu'il passe dans les coins de pilotage; Roca suit sagement ses clients en bon importateur qu'il est alors que les deux premiers sports sont deux derbistes: Mignon de Roubaix et Pasquier de Monaco, ce dernier regardant plus souvent derrière lui que devant, ce qui fera l'affaire de Vigreux qui ne dispose que de deux vitesses (la deuxième et la troisième), car il accomplira toute la course frein arrière serré, la roue quasiment bloquée. Comme il disait: «Je sentais bien qu'il y avait quelque chose»...

Néanmoins, il ravira la deuxième place à Pasquier alors que le beau rêve de Nicolas s'envole avec sa cuve de carburateur. Déjà vu à Lunéville, Nicolas est un pilote fin et accrocheur. Roca sort bientôt de sa torpeur, joue la gamme de huit notes sur son sélecteur, «ouvre», signe le record du tour à 93,783 km/h et gagne à 90,523 de moyenne devant un excellent Metge, Guillon, Gavard, Delord, Dereure et Crivello. Cassegrain, Nicolas, Albertini et Millard ne sont pas classés.

En sport, Mignon gagne à 81,430, établit le record à 83,127 km/h et devance au classement Vigreux qui saute sur la ligne Pasquier. Suivent Moréna, Maingret, Cognet, De Lespinay qui a cassé segments et embiellage, mais qui aura terminé courageusement, puis Driguet, Gomez et Jovot. Abandons: Belkechout, Fauritte et Rosemon-Popp.

Trois « derbistes » convaincus. De haut en bas: Metge, Cassegrain et Crivello.



## CLASSEMENTS

### 50 cc Course :

1. Roca (Derbi) en 34' 48", à la moyenne de 90,523 km/h; 2. Metge (Derbi) à 1' 51,5"; 3. Guillon (Spéciale), à 3 t; 4. Gavard (Spéciale); 5. Delord (Paloma) à 4 tours; 6. Dereure (Itom); 7. Crivello (Derbi), à 7 tours.

Non classés: Cassegrain (Derbi); Viura (Nougier); Albertini (Derbi); Millard (Itom).

Meilleur tour: Roca à 93,783 km/h.

### 50 cc Sport :

1. Mignon (Derbi) en 36' 39,5", à la moyenne de 81,430 km/h; 2. Vigreux (Kreidler) à 1 tour; 3. Pasquier (Derbi); 4. Morena (Itom), à 2 tours; 5. Maingret (Itom), à 3 tours; 6. Cognet (Derbi); 7. De Lespinay (Derbi); 8. Driguet (Paloma), à 4 tours; 9. Gomez (Péripoll); 10. Jouot (Itom), à 6 tours.

Non classés: Belkechout (Itom), Fauritte (Benelli); Rosemon-Popp (Derbi).

Meilleur tour: Mignon à 83,127 km/h.



# LE SALON

STAND PAR STAND...  
**LAMBRETТА**



*Très à l'aise sur un Lambretta 125 cc, voici la très jeune chanteuse italienne, Gigliola Cinquetti, premier Prix au Festival International de San Remo avec « Non ho l'età ».*

**D**E plus en plus populaire dans la circulation urbaine, tel apparaît le tri Lambretta, réalisé aujourd'hui en 3 versions : 125, 175 et 250.

La confiance que lui ont témoigné de grandes administrations, telles les P et T, l'E.G.F., la S.N.C.F., la Marine Nationale, ou de grandes sociétés comme Shell, les Messageries de Presse, Nicolas, Primitère, etc. sont une preuve irréfutable de la qualité de ce matériel particulièrement adapté à la circulation dense, et à la législation actuelle.

Mais pour Lambretta, ce Salon est également marqué par le lancement d'un nouveau scooter, le Cento, qui complète heureusement une gamme de scooters grands routiers.

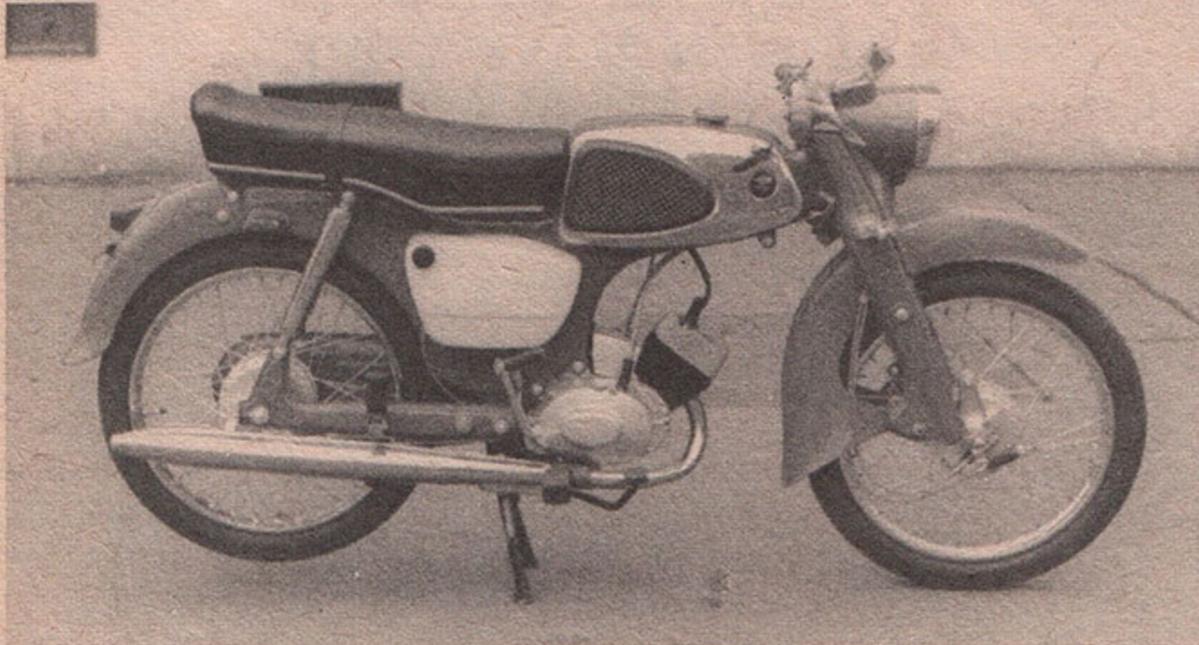
(Voir Scooter et Cyclomoto n° 142)



**pour votre**

**Supéria : G. MONNERET**

# STAND PAR STAND... SUZUKI



IMPORTATEUR et distributeurs de la marque ne nous démentiront pas : 1964 aura été une très bonne année pour Suzuki, dont les ventes ont grimpé en flèche !..

Au Salon, nous retrouverons la gamme habituelle des 50 tourisme et sport, des 80 cc apparus cette année, et des 250 twins bien connues.

Sur ces machines, nous pensons aux 50 et 80, les nouveautés seront avant tout, d'ordre esthétique avec un nouvel émaillage blanc, en plus des rouges et noirs déjà appréciés.

Mais le stand Suzuki aura aussi ses nouveautés, avec le 49 cc M. 30, qui est un modèle à cadre ouvert, équipé d'un nouveau moteur à embrayage automatique couplé à une boîte à 3 rapports.

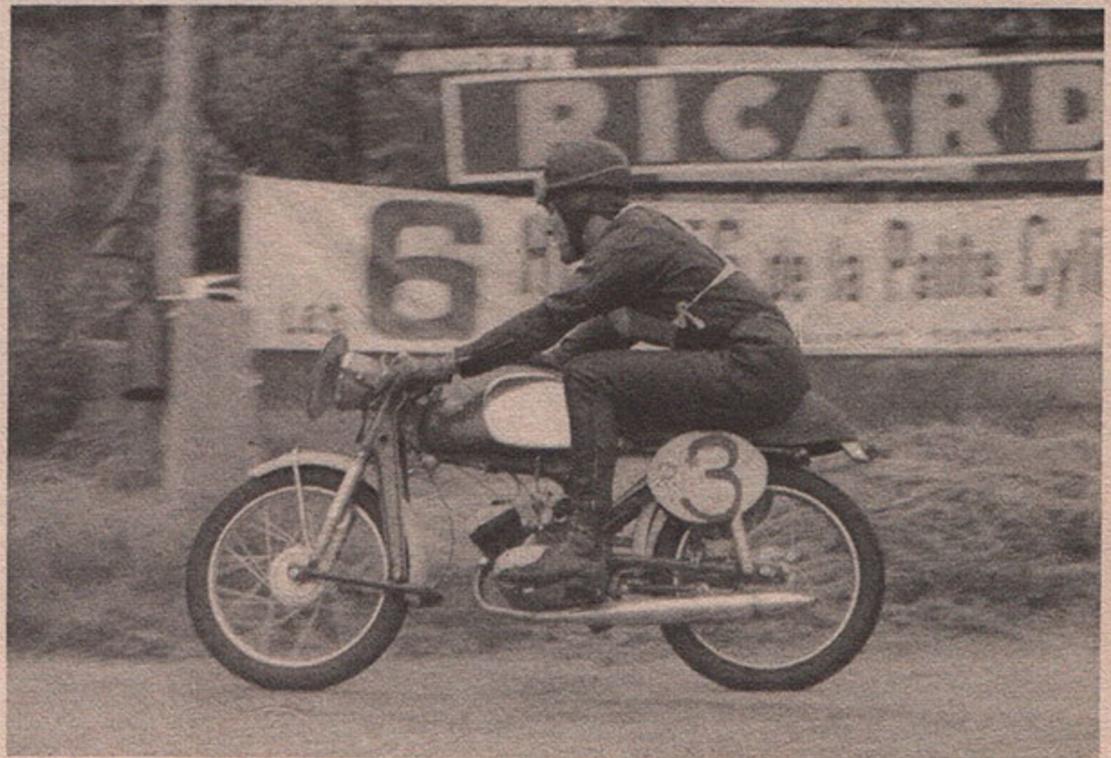
Côté cadre, nous sommes en présence d'une réalisation en tôle emboutie, munie de pare-jambes, d'une selle double porte-bagages, etc. la suspension étant évidemment intégrale avec fourche à balanciers à l'avant.

A côté de ce M. 30, nous trouverons une nouvelle 125 twin Sport à tubes relevés, la S. 31, d'une puissance de 12 CV.

D'autres nouveautés ne manquent pas d'apparaître en 1965, principalement en petites cylindrées, domaine où la technique Suzuki est à son faite, domaine où Suzuki a prouvé sa supériorité en enlevant pour la 3e année consécutive, le Championnat du Monde 50 cc.

## HERCULES PRIOR

LES Etablissements Judenne, qui importaient jusqu'à présent les Messerschmitt, ont ajouté une autre corde à leur arc et importent aussi désormais la production Hercules-Prior qui comprend deux modèles avec moteur Sachs 100 cc et 3 modèles avec moteur Sachs 50 cc. Le « 220 » voit sa vitesse limitée à 50 km/h et le 220 L est le même modèle mais avec moteur ventilé. Ci-contre, vous voyez le modèle sportif de la marque allemande : le K 50, moteur Sachs à 5 vitesses qui développe 4,5 CV à 6.300 t/m. Taux de compression : 9 à 1. Cadre-poutre, suspensions avec amortisseurs hydrauliques, réservoir de 13 litres, etc., soit une véritable moto en miniature.



Les Hercules se sont distingués au cours de nombreuses compétitions de vitesse pour 50 cc avec des modèles strictement de série. Une belle référence !...

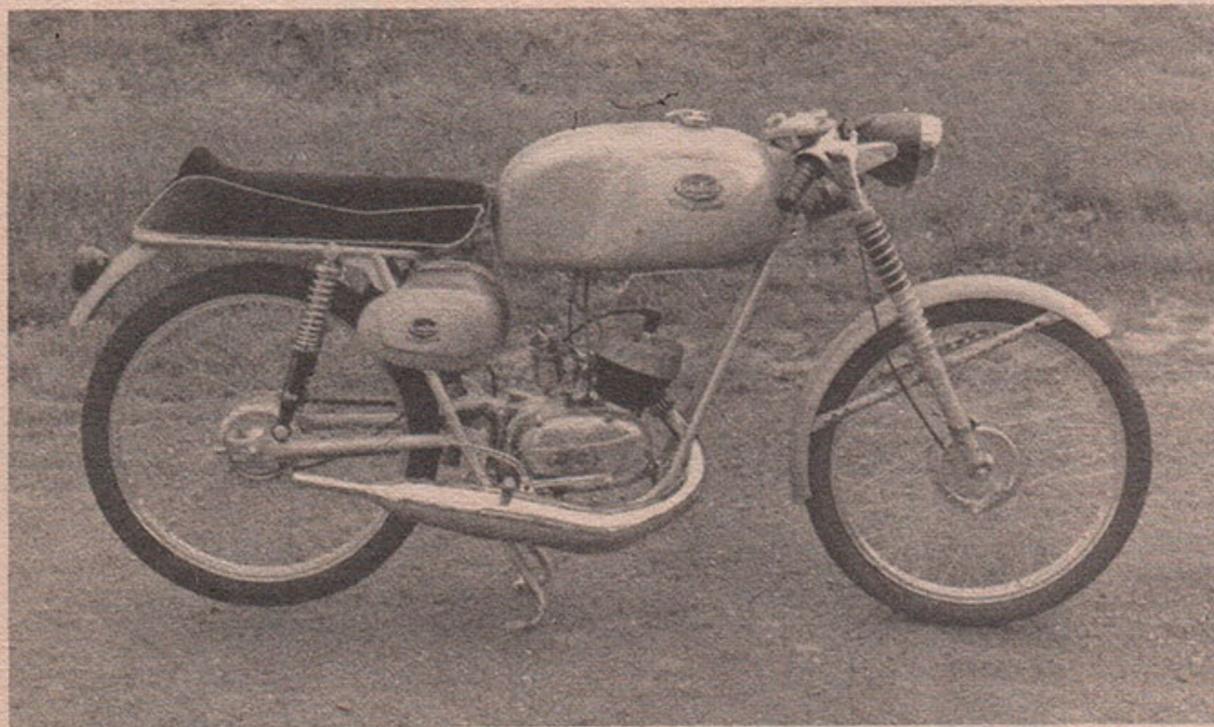
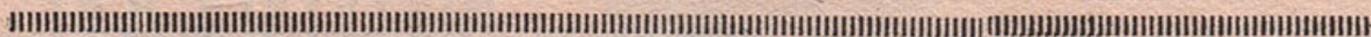
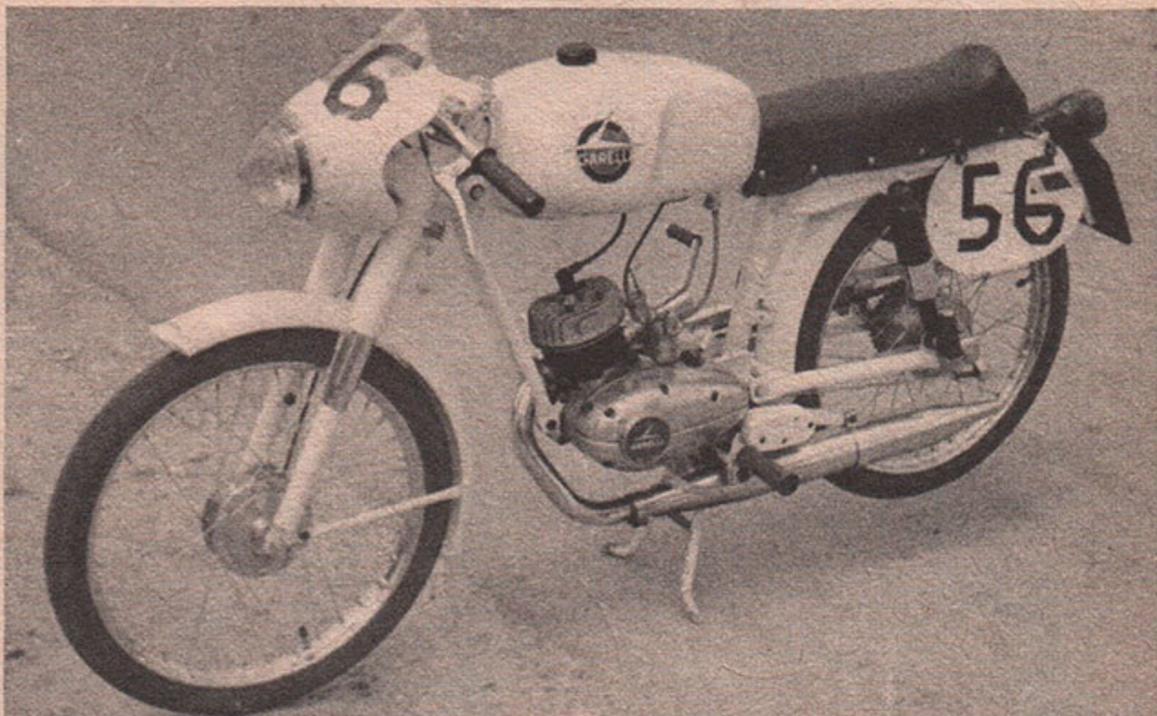
pour votre

Flandria : G. MONNERET

## DEUX " ITALIENS " DE GRANDE CLASSE !

### GARELLI

Ce nouveau modèle de la marque italienne Garelli est depuis un an importé en France par Benjamin Savoye. Il s'agit d'un 50 cc deux-temps Sport, équipé d'un moteur Garelli (40 x 39 mm) qui développe 5,2 ch à 6.500 tr/mn. Carburateur Dell'Orto de Ø 16 mm. Boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Cadre tubulaire avec fourche télescopique à l'avant et suspension arrière oscillante à éléments télescopiques séparés. Réservoir avec évidements pour les genoux, d'une capacité de 11 l. Poids : 57 kg. Voilà un modèle qui ne manquera pas de rencontrer les faveurs de la clientèle sportive qui n'a pas oublié que Garelli détient avec ce moteur, qui est de sa propre conception, le record du monde des 24 heures, à l'effarante vitesse de 122,311 km/h.



### MONDIAL

Venue très tôt au 49 cc sport, la firme Mondial — qui, par ailleurs, figure toujours au nombre des trop rares firmes entretenant une écurie sportive — a toujours su améliorer constamment un modèle, qui, en 64, marque une très nette évolution par rapport à ses devanciers. Il s'agit aujourd'hui d'une véritable petite moto, dont voici les principales caractéristiques :

Bloc-moteur deux-temps (38,6 x 42) comprimé à 8 à 1. Puissance de 4 CV à 8.450 t/m, régime maximum 9.000 t/m.

Culasse et cylindre plus étoffés que précédemment, ce dernier recevant un carburateur Dell'Orto d'un Ø de 18 mm.

Boîte de vitesses désormais à 4 rapports commandés par sélecteur au pied.

Le cadre est maintenant du type double-berceau et de nombreuses améliorations de détails ont été apportées : selle plus longue à dossier, garde-boue avant plus long, pédale de frein commandée à la pointe du pied, coffre à outils d'un volume double, etc.

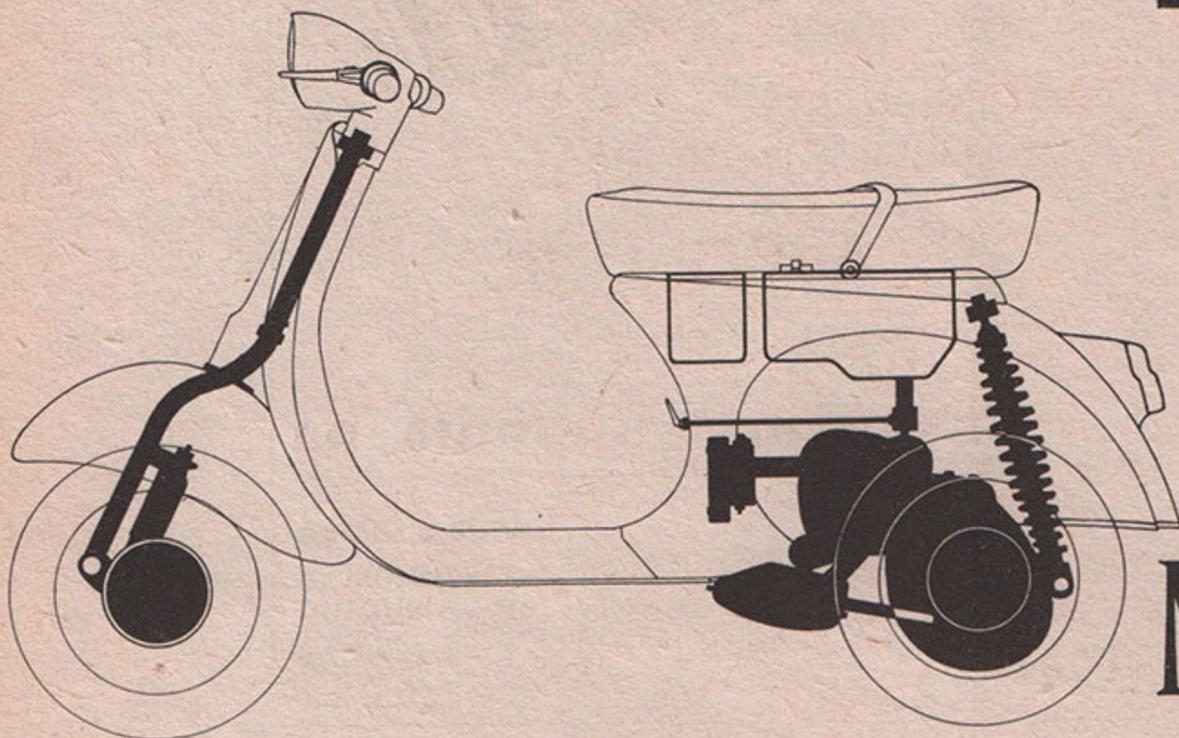
**pour votre Vélosorex**

**pour votre Vespa**

**: G. MONNERET**

# STANDO PAR STAND...

## VESPA



**P**OUR Vespa, l'année aura été principalement marquée par le lancement du petit vélomoteur caréné de 49 cc, une étape importante dans l'histoire de la marque.

Accueilli avec intérêt par le public, ce 49 cc a indirectement servi la cause de ses aînés et de nombreux agents ont constaté un regain d'intérêt du public, en ce qui concerne les 125 et 160 de la marque, véhicules particulièrement « sérieux » et soignés dans les détails, qui malgré leur apparence extérieure, pratiquement inchangée, sont, à la conduite, très supérieurs à leurs devanciers.

## NOUVEAU !..

### *VESPA S.S. 180 cc*

Ce nouveau scooter Vespa, a un moteur d'une cylindrée de 180 cc, une vitesse horaire dépassant largement 100 km.

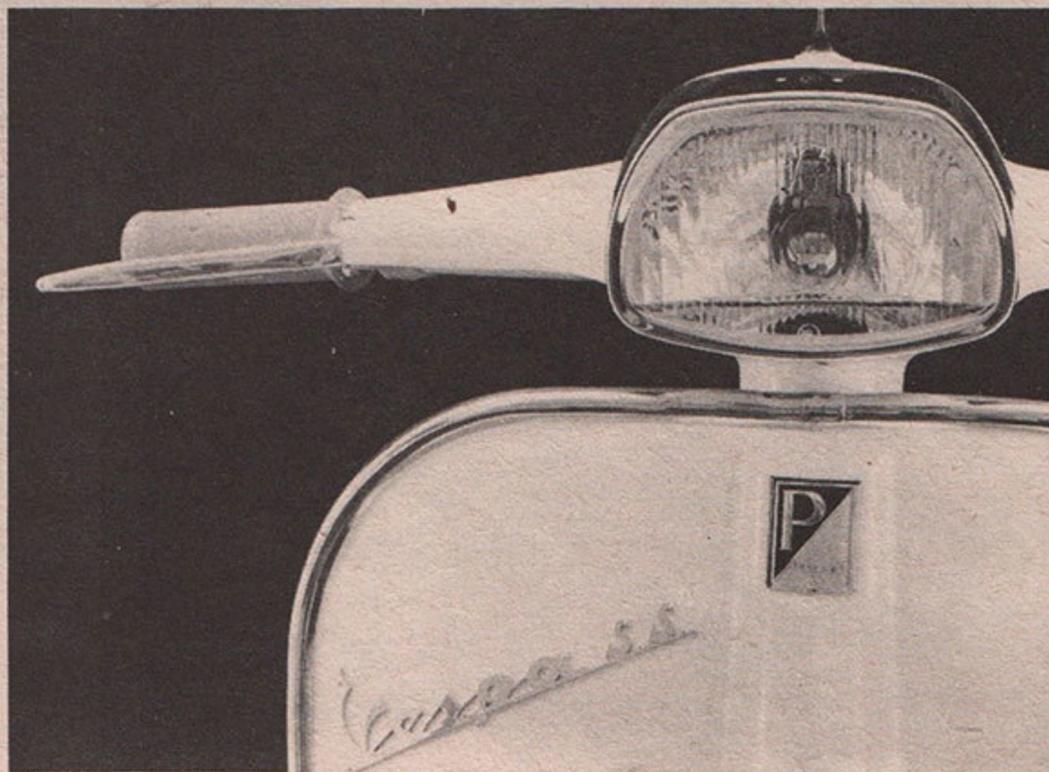
Sa ligne extérieure est des plus moderne (ligne carrée). Comme sur sa cadette, la Vespa GS 160 cc, la roue de secours est incorporée dans le coffre arrière gauche.

La Vespa 125 GT, pour sa part, pourra être livrée en 1965 dans un nouveau coloris : gris-bleu. Les modèles 1965 ainsi que le vélomoteur Vespa 50 S, la Vespa GS 160 sont exposés au Salon, stand n° 102, hall S.

L'attraction originale sur ce stand sera la « Fontaine » : un vélomoteur Vespa 50 S oscillant dans l'espace sur un jet d'eau.

Vespa sera, en outre, présent à la section « Poids lourds » (hall A, stand 7) où seront exposées les différentes versions : plateau, fourgon, (basculant ou non), benne travaux publics ou ordures ménagères, etc., des tris de la marque.

En outre, des carrosseries « hors série » seront également présentées pour prouver l'adaptation du triporteur APE Vespa aux besoins de chaque utilisateur.



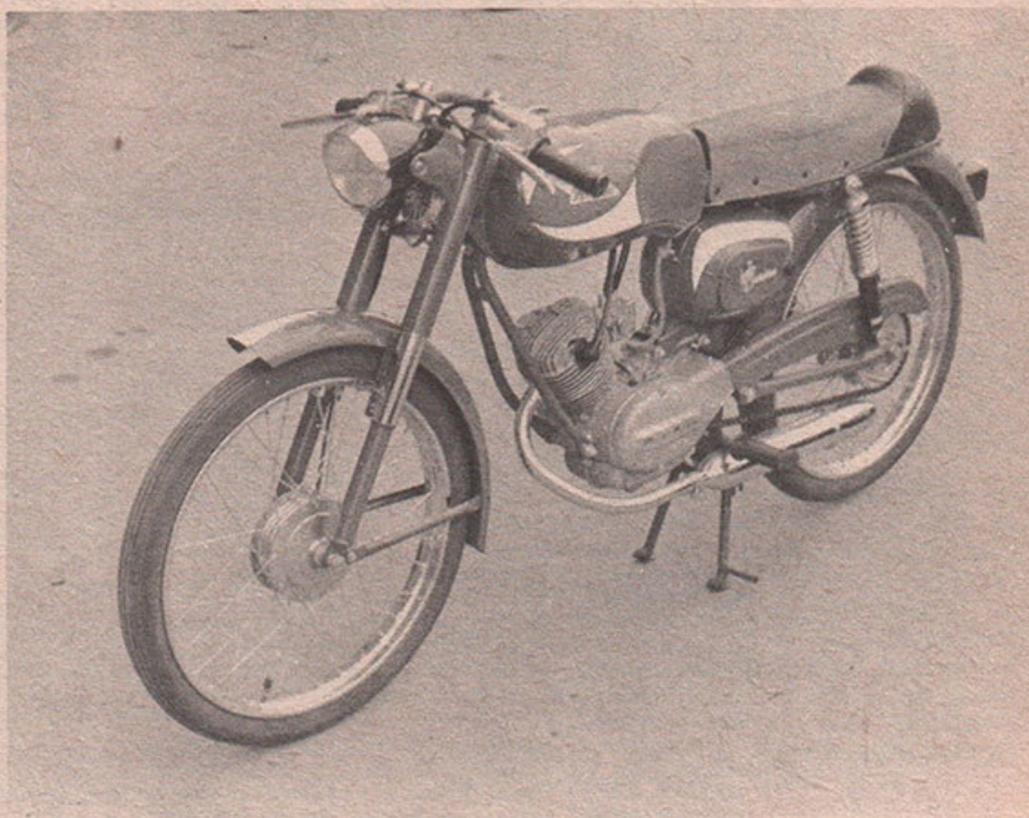
**pour votre GARELLI**  
**pour votre Mondial : G. MONNERET**

# MORINI

**D**ÉPUIS peu, les Ets Couturier s'intéressent de très près aux 50 cc, ce qui n'empêche qu'ils peuvent d'ores et déjà offrir aux amateurs des modèles en tout point dignes d'intérêt.

Le 49 cc Corsarino, production de la très célèbre marque italienne Morini, est l'un des rares quatre-temps dans cette cylindrée. C'est une véritable petite moto à l'allure très sportive, équipée d'une boîte de vitesses à trois rapports, commandée au guidon par poignée Cinelli qui assure un tirage rectiligne des câbles. Le carburateur est un Dell'Orto avec cuve intégrée à la base du corps. Le réservoir se fixe, à l'aide d'une fermeture rapide très « *competizione* », sur le gros tube supérieur du cadre.

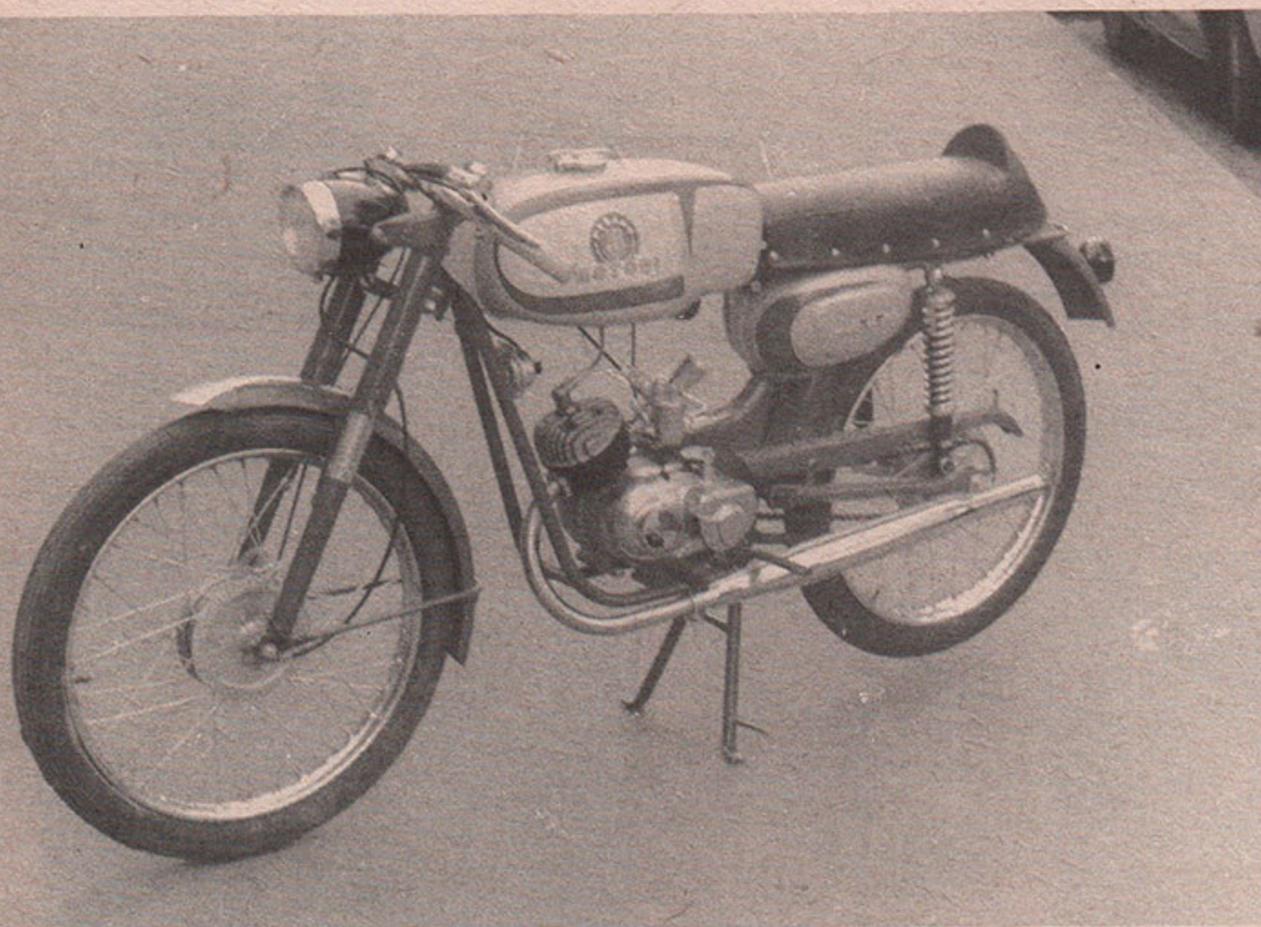
Un 49 cc, très moderne, de fort belle allure, et profitant de l'expérience d'une marque dont la renommée n'est plus à faire en France.



# MOTOBI BENELLI

Encore un 49 cc italien qui ne laissera pas indifférents les jeunes usagers français. L'allure générale fait très « petite moto » et le bloc-moteur, dans cette dernière version, développe 4,5 ch. Ajoutons encore la boîte à quatre rapports commandée au pied par un sélecteur, placé du côté gauche. Le frein arrière est commandé par câble au moyen d'une pédale actionnée à la pointe du pied.

C'est une nouveauté que les jeunes apprécieront sur le stand des Ets Couturier. D'autant que le prix de cette machine est véritablement exceptionnel : 1 380 F.



**pour votre**

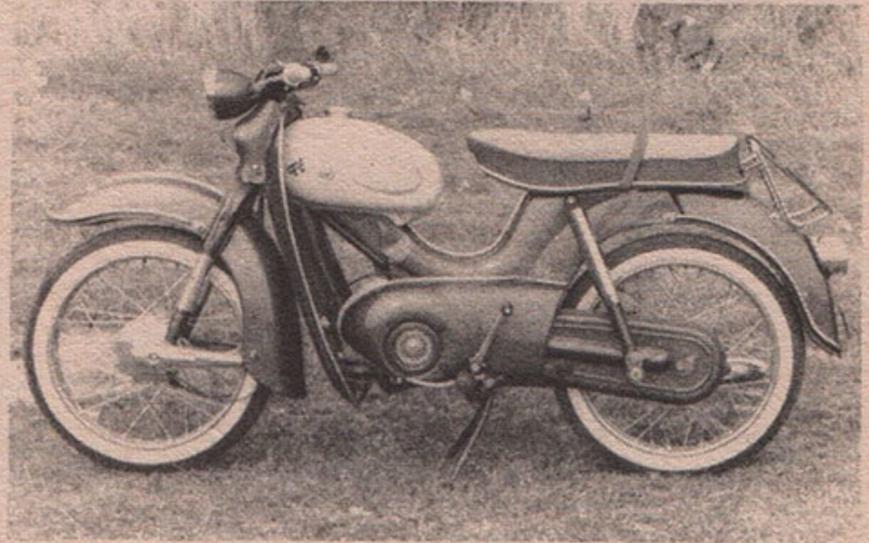
**KREIDLER : G. MONNERET**

# STANDO PAR STAND... KREIDLER

**L**ES CELEBRES cyclomoteurs allemands Kreidler sont importés en France par la S.G.U.A., société qui, répondant aux souhaits de la marque, ne figurera pas au Salon, pas plus que Kreidler n'expose en Allemagne ou en Suisse.

Chez Kreidler, la fabrication de série bénéficie de l'expérience acquise par la firme dans le domaine de la compétition vitesse et tous terrains. Aux six Jours, comme aux épreuves de Championnat du Monde, les Kreidler ont fait mieux que se distinguer, et en France, le Championnat national, fort disputé, est revenu à Claude Vigreux, dont le Kreidler a fait preuve d'une constance remarquable dans les performances, au cours de la saison tout entière.

La gamme Kreidler comprend le type Florett et le Florett S, version luxe du premier cité. Tous deux sont animés par un monocylindre deux temps horizontal à refroidissement par turbine. Alésage : 40 mm; course : 39,5 mm; puissance : 4,2 ch. Volant magnétique 6 V 29 w. Boîte à quatre vitesses commandées par sé-

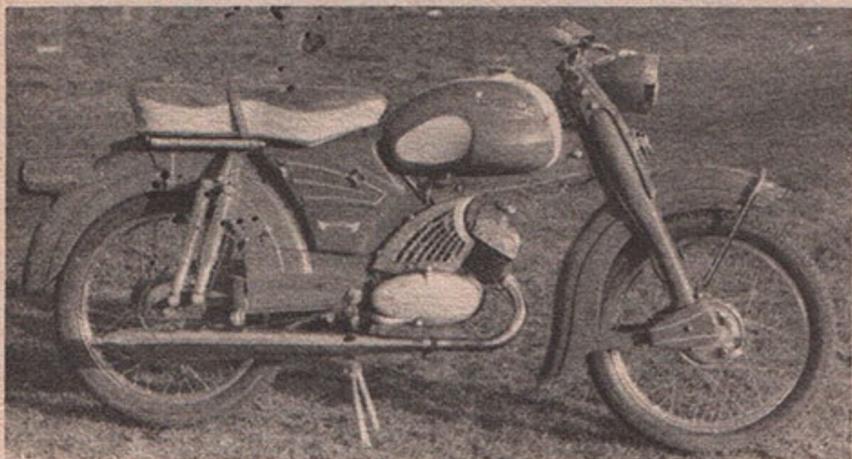


lecteur au pied. Cadre caisson, suspension du type Earles à l'avant, oscillante à éléments télescopiques séparés à l'arrière, moyeux-freins centraux de 116 mm de diamètre.

Capacité du réservoir : 9,2 l.

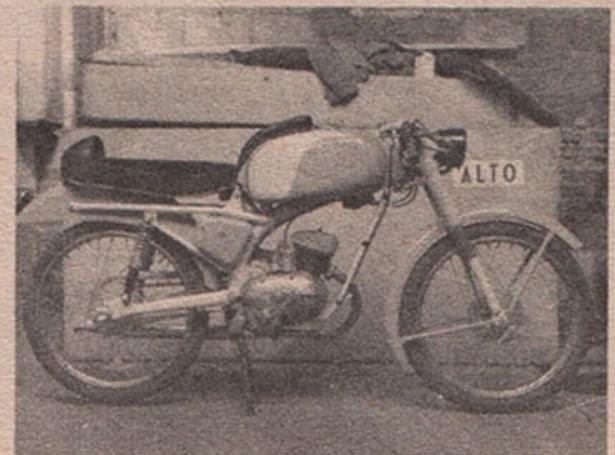
## ZUNDAPP

M. François est un spécialiste Zündapp dont l'autorité ne fait aucun doute en France... et même en Allemagne. Ces 50 cc, qui bénéficient de toute l'expérience d'une marque attachée depuis de longues années au perfectionnement du deux-roues motorisé, sont, — par leurs caractéristiques de moteur et de partie cycle — à la fois des machines rapides et des machines confortables. Ils peuvent donc avoir une double utilisation : sportive ou touristique, au choix du client.



## ITOM

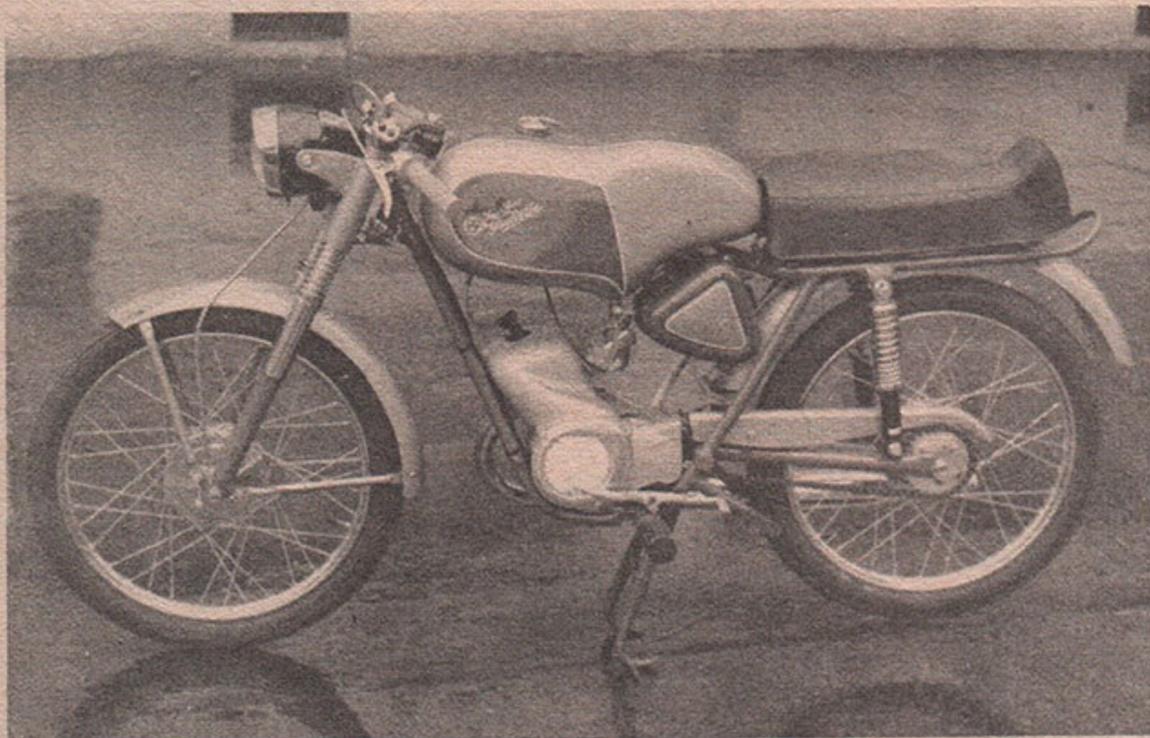
Les 50 cc Itom ont, depuis longtemps déjà (comme le temps passe !) conquis la jeunesse sportive et à Montlhéry leurs amateurs sont encore nombreux pour s'aligner au départ des courses réservées aux 50 cc. Depuis leur première apparition, les Itom ont bénéficié au fil des années de perfectionnements, d'améliorations qui fait qu'ils sont toujours restés à l'avant-garde de la production sportive des petits cubes. Et c'est là une référence de taille !



**pour votre**

**Aermacchi : G. MONNERET**

# GIULIETTA



Distribués en France par les Ets P. Bonnet, et soutenus par un réseau d'agents très étendu sur tout le territoire, les Giulietta-Péripoli ont eu le grand mérite d'imposer en France, il y a quelques années, la véritable « formule sport » pour les 50 cc. Mais la marque italienne ne s'est pas endormie sur ses lauriers et n'a cessé de perfectionner ses modèles.

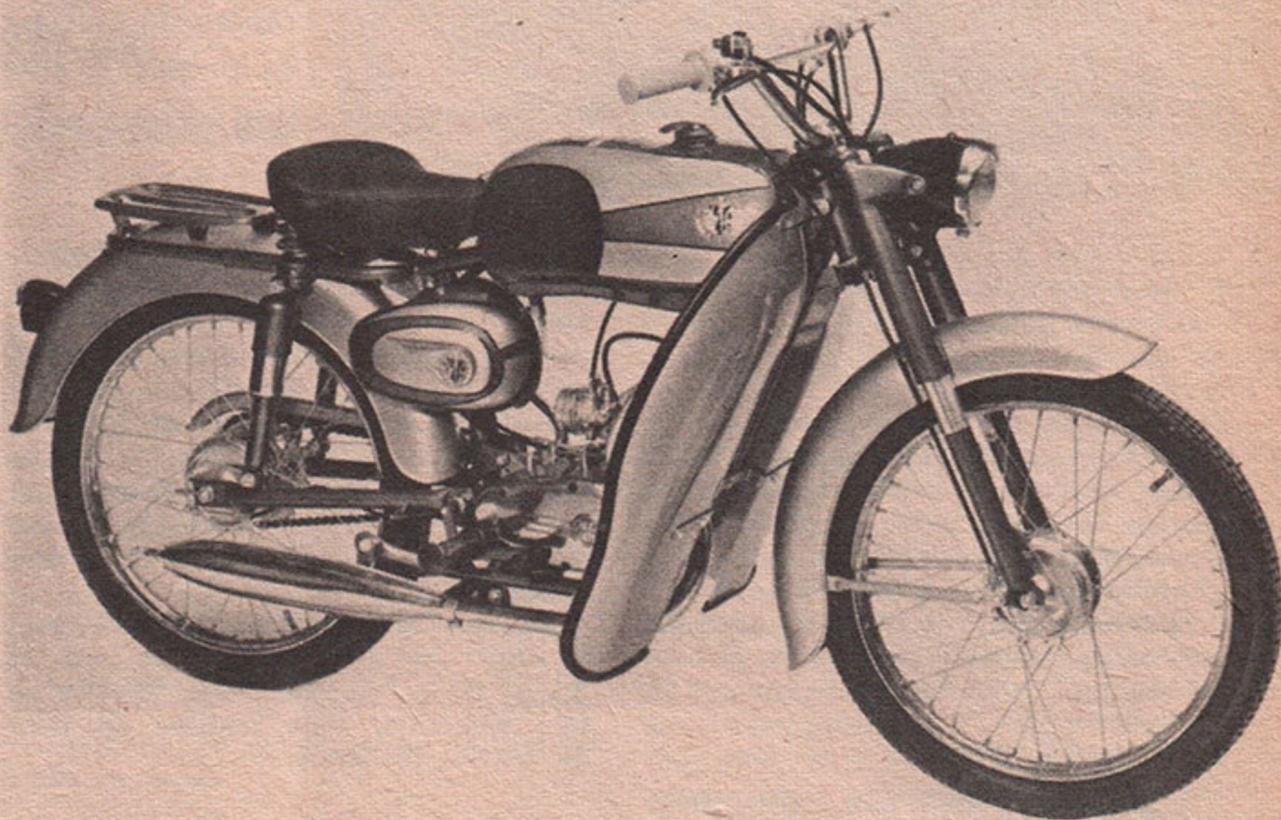
Ses derniers-nés de la gamme sont — d'une part, le G. S. S. 4 équipé du nouveau moteur Franco-Morini à 4 vitesses par sélecteur au pied. La partie cycle a été aussi redessinée — d'autre part, le G.S.S. à 3 rapports dont la vitesse ne dépasse pas le 50 km/h, et qui répond donc à la nouvelle législation. C'est un véritable cyclomoteur dont la partie cycle s'apparente à celle du G.S.S. 4.

# ITAL-JET

Dans la série des Ital-Jet, le Beta « Gazzella » ne dément pas les qualités d'imagination dont fait preuve constamment la marque italienne et qui lui permettent de rester à l'avant-garde de la production cyclomotoriste.

Le « Gazzella » veut être un engin à la fois confortable et dont l'utilisateur doit être protégé au maximum. Ce dernier résultat est obtenu grâce aux vastes et enveloppantes pare-jambes. Guidon haut, réservoir important, selle à dossier, porte-bagages, font que le cyclomotoriste peut entreprendre de longs déplacements sans fatigue excessive.

Enfin, et cela ne gêne rien, la ligne générale de ce 3 vitesses reste très agréable et n'est pas alourdie le moins du monde par ces accessoires qui augmentent le confort de l'utilisateur.



Georges

**MONNERET**

**UN SEUL NOM !**

pour tous les cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters, motos: français et étrangers neufs et d'occasion. Reprise aux plus hauts cours

**Esso**

Toutes réparations - Tous les accessoires - Expéditions Province

7/9, Bd BEAUMARCHAIS, PARIS-4<sup>e</sup> - TUR. 96-56 (métro Bastille)

Bougies  
Marchal



L'ESSAI du Honda C 110 vient à point pour nous permettre d'apporter une conclusion à notre tour d'horizon technique 1954-1964, relatif à la production cyclomotariste. Pourquoi ? D'une part, le Honda C 110 est, en quelque sorte, une synthèse du 50 cc « sport » tel que nous le concevons : une machine capable de performances brillantes tout en bénéficiant de tout l'équipement d'une machine de tourisme et non pas une machine de course munie d'un phare et d'une plaque minéralogique.

D'autre part, Honda, chef de file de l'industrie motocycliste japonaise, a suscité une conception technique particulière au point que l'on peut parler d'école japonaise. Cette école japonaise a et aura une influence prépondérante sur l'évolution technique future des 50 cc.



# HONDA C. 110 4 vitesses

**ABOUTISSEMENT  
D'UNE FORMULE?  
OUI !...**

**...A QUELQUES  
DÉTAILS PRÈS**



LE Honda C-110 témoigne, de la part de ses créateurs, d'une conception heureuse de la machine sport. Comparé à certains lourds « Touren-sport » allemands et aux fines réalisations italiennes, le C 110 apparaît comme un heureux compromis.

## TOURISME - SPORT

L'appellation chère aux constructeurs allemands peut s'appliquer au C 110.

★

De la machine de tourisme, le C 110 a la partie cycle et, en premier lieu, le cadre coque en tôle emboutie : quand on considère les chiffres de production de Honda, c'était la solution logique,

l'amortissement du matériel d'emboutissage et de soudure ne posant pas de problème à ce stade ; surtout si l'on considère que la firme, étant partie à zéro, n'a pas eu à amortir des investissements antérieurs concernant un outillage plus classique, comme ce fut le cas pour certaines firmes européennes qui, à la suite du N.S.U. « Quickly », sont passées du cadre tubulaire au cadre-coque.

La standardisation se retrouve avec la suspension avant qui équipe tous les 50 cc de la marque : une fourche en tôle emboutie, roue poussée en bout de courtes biellettes.

De la machine de tourisme, le C 110 a également l'équipement général : filtre à air et silencieux efficaces, appareillage électrique complet (on a conservé les clignotants), un carter de chaîne secondaire étanche, des garde-boue qui méritent ce nom, une selle confortable et un guidon dont le dessin concourt à procurer une excellente position... étant

bien entendu que le plat-ventre n'est pas de mise sur la route et qu'au nom du vocable « sport », il ne faut pas sombrer dans le ridicule.

★

De la machine « sport », le C 110 a le moteur, un moteur paradoxalement souple et pointu — je reviendrai sur cette question — d'une puissance spécifique très élevée, de l'ordre de 100 ch/l.

Ici s'arrête la comparaison car ce moteur, quoique d'un haut rendement, est mécaniquement silencieux, solide, exempt de fuites d'huile, facile à mettre en route, bref concilie des qualités autrefois jugées incompatibles.

★

Je pense qu'il est inutile de décrire longuement le C 110 qui ne diffère de

celui essayé précédemment (voir le n° 117 de « Scooter et Cyclomoto ») que par sa boîte de vitesses à quatre rapports (trois précédemment). Pour la commodité des comparaisons, surtout en ce qui concerne les résultats chiffrés, nous les appellerons C110-3 et C110-4, les deux derniers chiffres indiquant, bien entendu, le nombre de rapports.

## PARLONS RODAGE

On a coutume de dire que du rodage dépendent le rendement et la durée ultérieure du moteur. Avec le Honda, cette thèse prend toute sa valeur car, en raison du plus grand nombre de pièces en mouvement — n'oublions pas que nous avons affaire à un quatre-temps — et d'un montage serré d'origine, il faut un assez long kilométrage avant que le moteur soit vraiment en mesure de développer sa pleine puissance.

En ce qui concerne la machine qui nous fut confiée à l'essai, il n'a pas fallu moins de 500 km avant que nous puissions procéder aux tests chiffrés... et encore avons-nous eu deux légères amorces de serrage au cours de ces essais malgré un rodage accéléré mené très soigneusement : pointes successives de courte durée au début, puis de plus en plus longues jusqu'à ce que le moteur encaisse la ligne droite de notre base (soit 4 km) à plein régime.

L'utilisateur devra compter sur un rodage de 1.500 à 2.000 km avant de pouvoir tirer le maximum du moteur en toute quiétude.

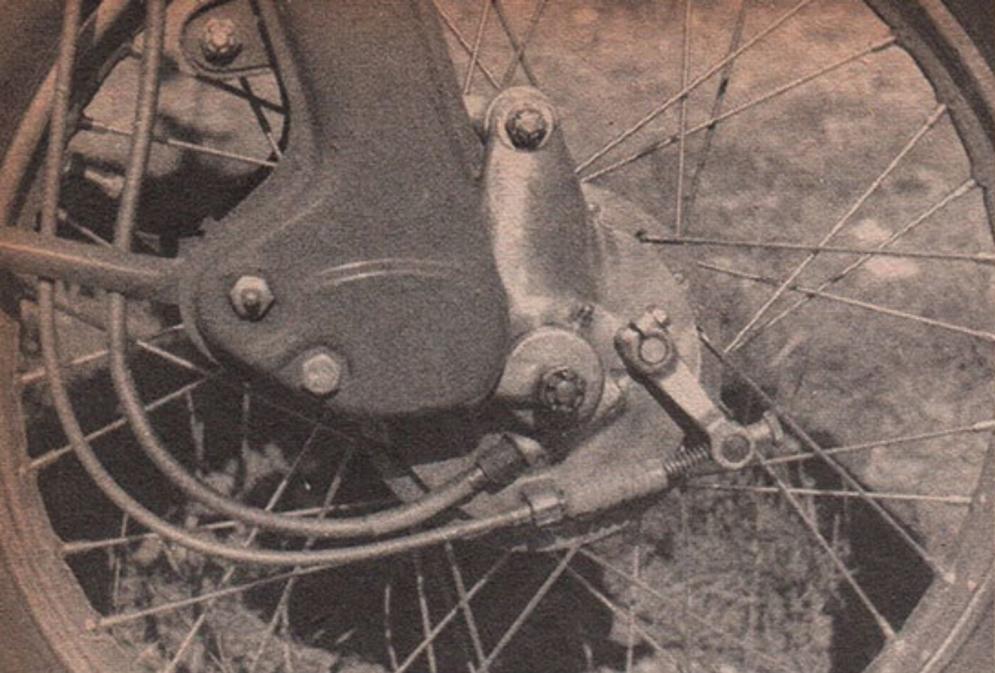
## EN VILLE...

Le C 110 est particulièrement agréable en ville où sa maniabilité extraordinaire et le brio de son moteur lui permettent de tenir la dragée haute à bon nombre de véhicules de cylindrée bien supérieure.

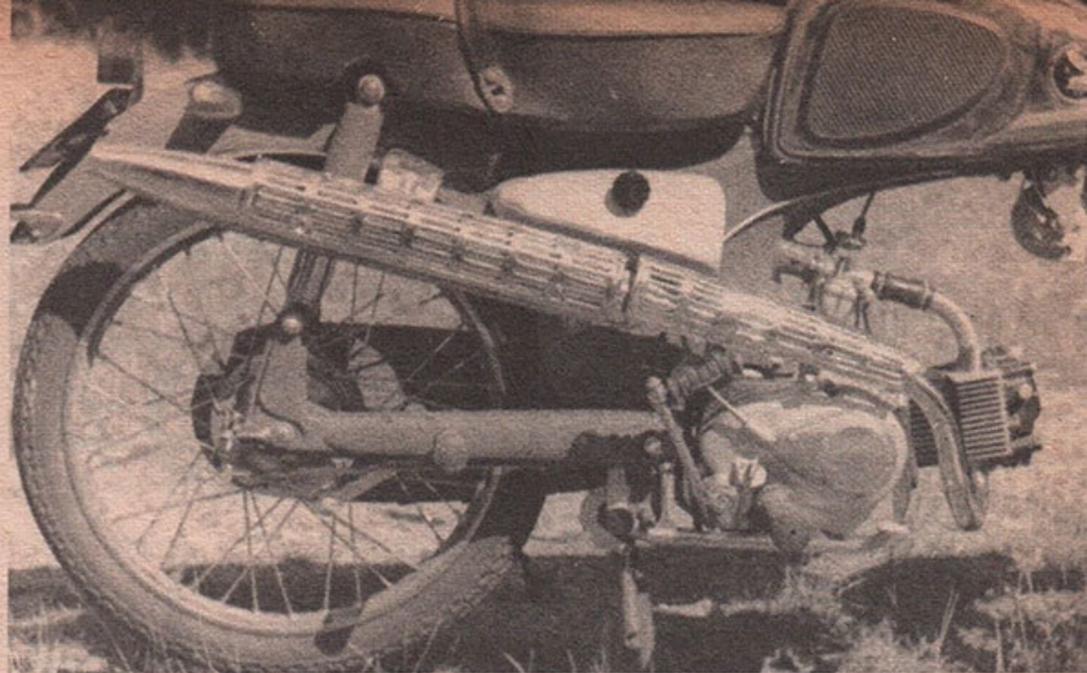
Le moteur est très « pointu » et, si l'on veut en tirer le meilleur parti, il ne faut pas hésiter à faire cirer l'embrayage aux démarrages, à monter en régime sur les intermédiaires, et à changer de rapports sans débrayer (ou presque) et, pratiquement, sans couper les gaz.

Par contre, si l'on veut adopter une conduite tranquille, si l'on ne recherche pas les accélérations brillantes, on peut évoluer à 20-22 km/h en quatrième (2.550 tr/mn) et effectuer une reprise sans rétrograder : le moteur sera un peu gavé et émettra un ronronnement grave, puis reprendra peu à peu du régime sans aucun « trou », ce qui mérite d'être souligné.

La position excellente résulte de la forme judicieuse et du confort de la selle, du dessin rationnel du guidon assez étroit et légèrement relevé, qui permet un contrôle aisé. La pédale de frein « tombe » parfaitement sous la



*Suspension avant d'inspiration N.S.U. La patte d'ancrage est réalisée de fonderie avec le flasque du frein. Entraînement du compteur incorporé dans le flasque à l'abri de la boue.*



*Le système d'échappement relevé et sa grille de protection sont plutôt d'inspiration « tous-terrains » et cette technique n'a pas souvent été utilisée sur des routières avant les constructeurs japonais ; avantage : le pot ne risque pas de toucher dans les virages et de plus, il est beaucoup moins exposé à la boue et à l'humidité.*

pointe du pied tandis que le sélecteur à double branche ménage l'empeigne des chaussures.

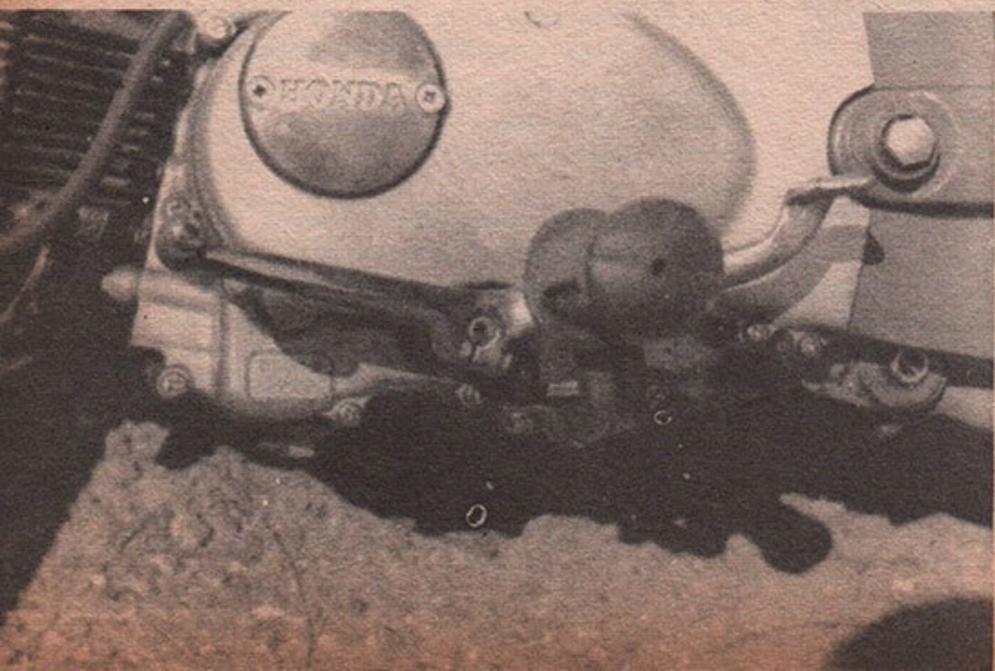
La facilité de mise en route est remarquable et même après avoir stationné plusieurs heures dehors, même la nuit, notre C 110 est toujours parti au premier ou, à la rigueur, au second coup de kick.

Les leviers de frein et d'embrayage inspirent confiance, l'inverseur codephare est bien situé ; par contre, nous aurions préféré une commande de clignotants débattant dans le sens latéral plutôt que dans le sens vertical, et avec un verrouillage de point neutre plus ferme.

Tenue de route excellente qui semble ne pas avoir de limites sur sol sec étant donné la disposition de la béquille et le silencieux relevé qui ne risquent pas d'accrocher.

Par contre, il faut croire que la pluie est inconnue au pays du Soleil Levant car si les pneumatiques japonais procurent une bonne adhérence sur sol sec, ils se parent, sur sol mouillé, de toutes les qualités habituellement attribuées aux produits à base de savon.

*Bien dessiné, le sélecteur qui évite au conducteur de marquer le dessus des chaussures, grâce à la branche arrière.*



Dans ce domaine, les Japonais ont des leçons à prendre.

### ...ET SUR ROUTE

Il est toujours difficile de parler de route avec un 50 cc dont les performances sont assez limitées dans l'absolu. Quoi qu'il en soit, le tourisme, et même le grand tourisme, existent à tous les échelons de cylindrée et l'on peut parfaitement effectuer de grands parcours avec le C 110.

★

Le tenue du moteur est remarquable et même après avoir été durement sollicité, il n'a jamais manifesté une baisse de performances, ou une tendance à l'échauffement. Pas de cliquetis, pas d'auto-allumage, pas de vibrations, pas de suintements d'huile.

★

Excellentes en ville où il est relativement rare de rencontrer de mauvais revêtements, les suspensions se sont ré-

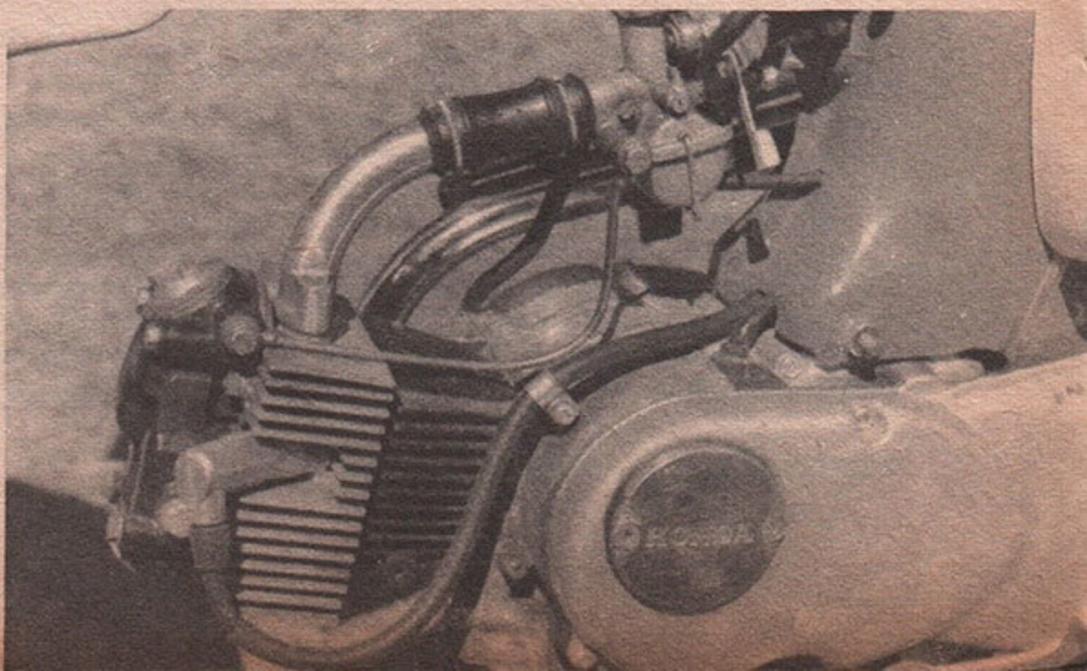
vélées dures et surtout insuffisamment amorties sur route.

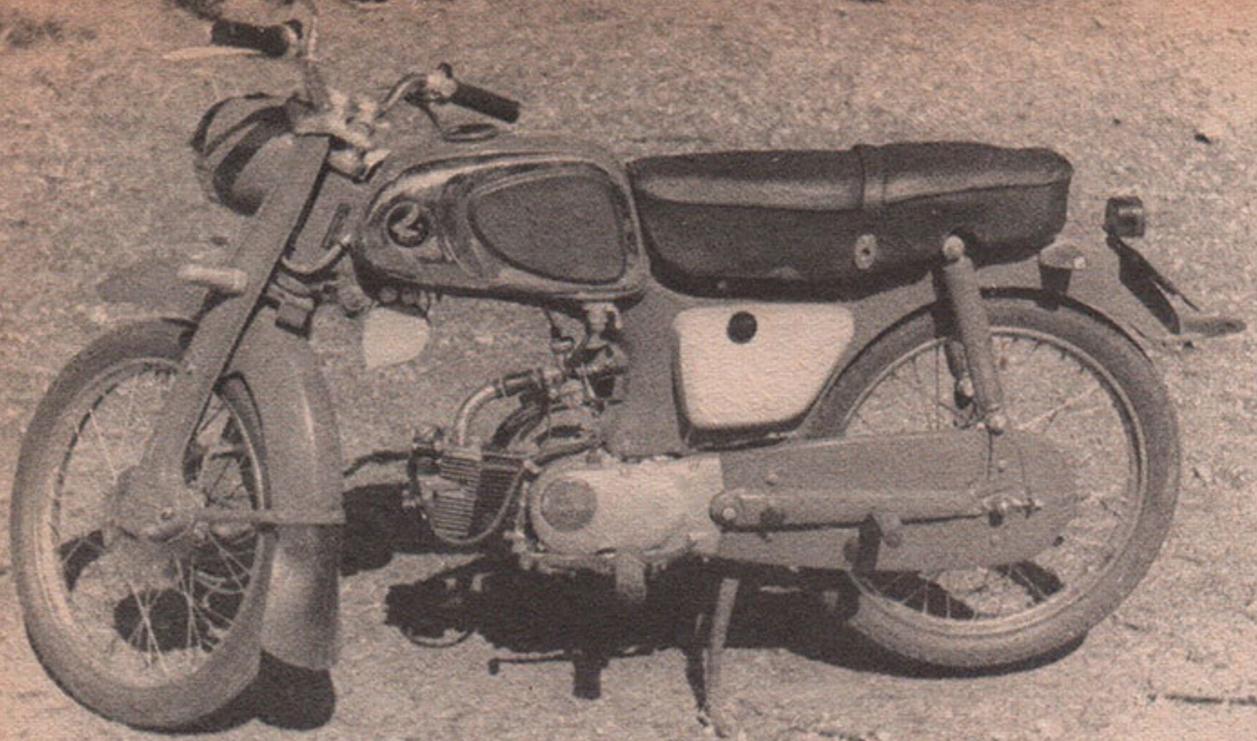
Nous touchons là un des points faibles de la politique de standardisation suivie par Honda. Loique sur le plan de la fabrication et du prix de revient, elle l'est beaucoup moins sur le plan technique : le C 110 réclame une fourche télescopique de belle facture et des amortisseurs hydrauliques incorporés aux éléments télescopiques de suspension.

Suzuki a fort bien compris cette nécessité et si les modèles de tourisme de la marque ont une suspension avant à roue poussée à petites biellettes, la version « sport » M 12 a une fourche télescopique. Honda l'a également compris, mais pour ses cylindrées supérieures : 250 et 305 cc et avec la future 125.

On comprend qu'au moment où fut élaboré le premier Honda, la fourche à balanciers ait été adoptée (on aimait beaucoup NSU chez Honda, à l'époque) ; mais, depuis, ce type de suspension a révélé ses faiblesses comparé aux fourches oscillantes du type

*Le système d'admission est tellement long que pour ne pas imposer des contraintes anormales à la pipe d'admission le montage du carburateur est inversé : la bride de carburateur est fixée au cadre, la liaison avec la pipe d'admission s'effectuant au moyen d'un manchon souple.*





Earles ou même à une fourche télescopique bien conçue.

C'est là à vrai dire le seul défaut du C 110 et il ne fait pas de doute qu'avec les moyens techniques et financiers de la firme le remplacement de la fourche ne pose pas de problème.

### 3 OU 4 = 83... MAIS AU PRIX D'UN MOINDRE REGIME

Ce qui veut dire que le Honda C 110-4 a réalisé la même performance que le C 110-3 : 83 km/h en position couchée. A priori, cela n'a rien d'extraordinaire car chacun sait que ce n'est pas un rapport de plus ou de moins dans la boîte de vitesses qui fait gagner des km/h sur la vitesse de pointe. Et, pourtant, bien que la performance réalisée soit identique, le résultat obtenu avec le C 110-4 est meilleur.

Expliquons-nous en parlant démultiplications. Les C 110-3 et 4 ont tous deux les mêmes rapports de transmission primaire et secondaire, à savoir :

— transmission primaire : 70/15 dents ; rapport : 4,667 à 1 ;

— transmission secondaire : 40/14 dents ; rapport : 2,857 à 1.

Par contre, si nous comparons les rapports internes des boîtes de vitesses de ces deux machines :

#### C 110-3

1 <sup>re</sup> .....	35/13 : 2,6923 à 1
2 <sup>e</sup> .....	29/20 : 1,450 à 1
3 <sup>e</sup> .....	24/25 : 0,96 à 1

#### C 110-4

1 <sup>re</sup>	33/13 : 2,5385 à 1	(34,65 %)
2 <sup>e</sup>	28/19 : 1,4737 à 1	(59,70 %)
3 <sup>e</sup>	24/22 : 1,0909 à 1	(80,65 %)
4 <sup>e</sup>	22/25 : 0,8800 à 1	(100 %)

nous constatons que les démultiplications internes de première et de rapport supérieur sont plus longues sur le C 110-4.

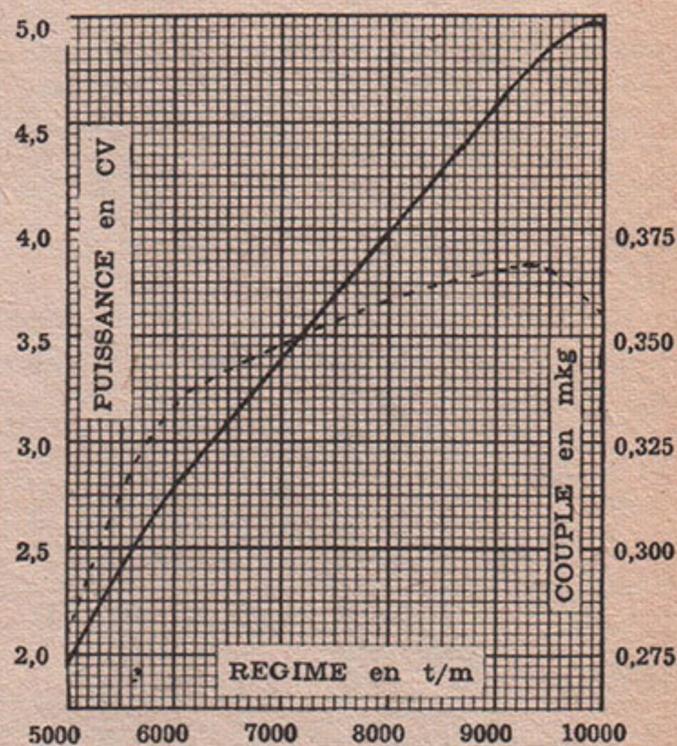
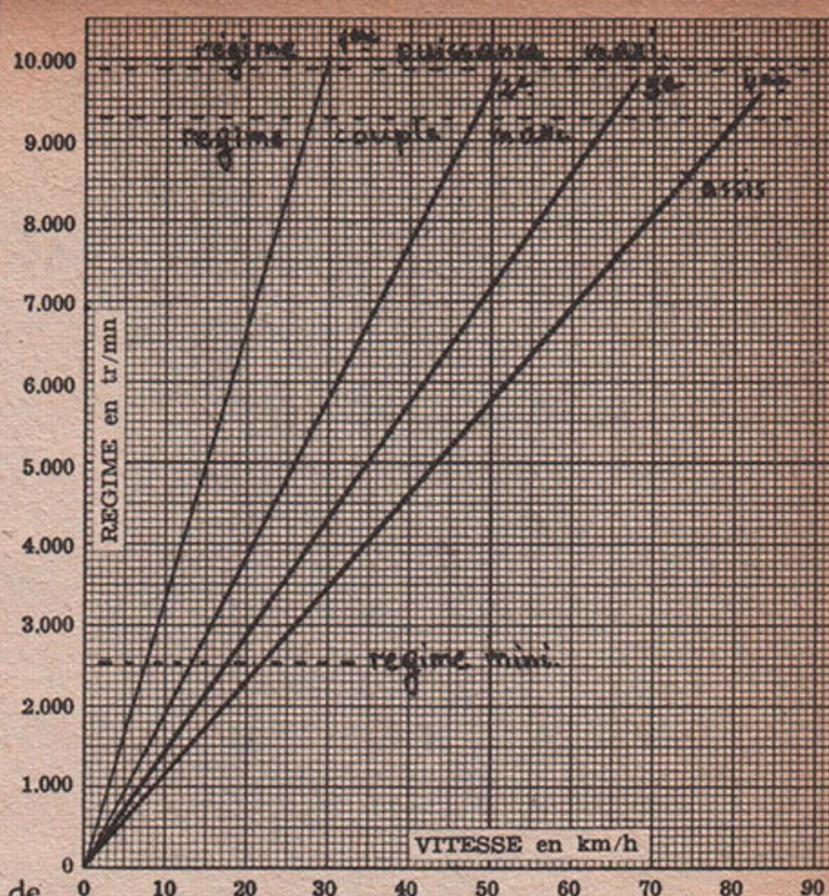
Etant donné que les rapports de transmission primaire et secondaire sont identiques, et que, de plus, les roues et pneus sont les mêmes, on arrive à avoir une première plus longue sur le C 110-4 que sur le C 110-3 ce qui est un non-sens, surtout si l'on considère le caractère pointu du moteur.

En quatrième, par contre, l'avantage procuré par cet allongement est intéressant puisque la même vitesse maximum, pilote couché, est obtenue avec un régime de 1.000 tr/mn moins élevé sur le C 110-4 : 83 km/h à 9.605 tr/mn contre 10.590 tr/mn.

Si l'on en croit le catalogue, le rapport de démultiplication finale a été judicieusement choisi puisque le régime de puissance maximum (9.500 tr/mn) correspond sensiblement à la vitesse maximum en position couchée, ce qui se conçoit assez bien sur une machine de sport destinée, avant tout, à une clientèle jeune dont la plupart des représentants ont encore la ligne jockey. Par contre, il ne fait aucun doute qu'un pilote de forte corpulence aura intérêt à « tirer plus court » sous peine de ne jamais pouvoir atteindre le régime adéquat sur le rapport supérieur... surtout si l'on se réfère à la courbe de puissance qui annonce la puissance maxi à 9 900 t/mn.

### MONTEE EN VITESSE ET ACCELERATIONS

Le moteur insuffisamment libéré montait moins haut sur les intermédiaires que celui du C 110-3. Néanmoins, nous avons obtenu 30 km/h en première (10.015 tr/mn), 51 km/h en seconde (9.885 tr/mn), 68 km/h en troisième (9.755 t/mn) et 74 km/h (8.565 tr/mn) en quatrième en position assise.

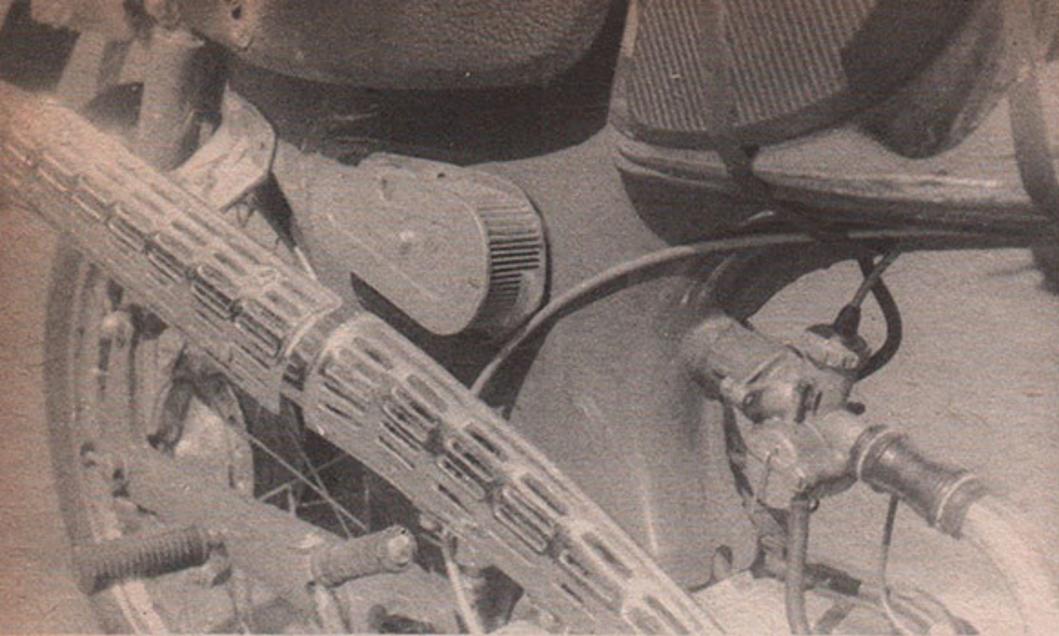


En utilisant les intermédiaires de la sorte, les essais de montées en vitesse, départ arrêté, permettent : 27 km/h en 4,2" en première, 46 km/h en 9,8" en seconde, 66 km/h en 20,2" en troisième et 73 km/h en 32,8" en quatrième, cette première série ayant été effectuée en position assise.

En position couchée, les résultats sont bien meilleurs et ce, dès que le second rapport est utilisé, la première longue n'autorisant pas d'amélioration du temps.

D'ailleurs, en première, il est toujours difficile de contrôler l'influence de la position du pilote sur les performances : — ou bien la première est longue (c'est le cas ici) et le patinage de l'embrayage qui conditionne le « décollage » de la machine annule les avantages d'une position « streamlined » — ou bien la première est courte et, dans ce cas, aux faibles vitesses où la résistance de l'air n'intervient guère,





La cartouche du filtre à air est aisément accessible ; il suffit de démonter le coffre latéral. Notez la fixation « inversée » du carburateur sur le cadre et non pas sur la pipe d'admission.

la force de traction sur ce rapport est telle que la position n'a aucune influence.

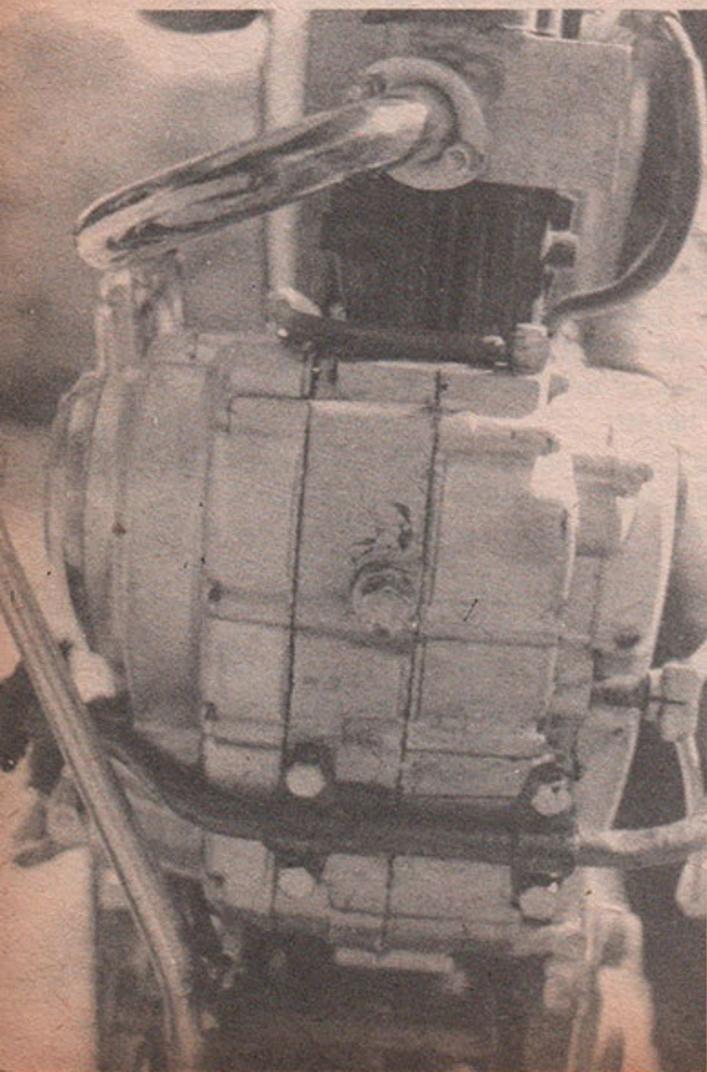
Dès que l'on atteint une certaine vitesse, par contre, la position joue un rôle important : c'est ainsi que les écarts atteignent 1,2" à 46 km/h, 2,6" à 66 km/h et 8,2" à 73 km/h en faveur de la position couchée.

★

Cet avantage se retrouve quand on considère les résultats de nos essais d'accélération.

assis	
0-100 m ..	11,8" (moy. 30,5 km/h)
0-200 m ..	18,0" (moy. 40,0 km/h)
0-300 m ..	23,5" (moy. 45,95 km/h)
0-400 m ..	28,6" (moy. 50,35 km/h)
0-500 m ..	33,5" (moy. 53,75 km/h)

Le problème de la fixation des repose-pieds a été résolu d'une manière simple mais inhabituelle.



couché	
0-100 m ..	11,4" (moy. 31,6 km/h)
0-200 m ..	17,3" (moy. 41,6 km/h)
0-300 m ..	22,6" (moy. 47,8 km/h)
0-400 m ..	27,5" (moy. 52,35 km/h)
0-500 m ..	32,2" (moy. 55,90 km/h)

La différence est appréciable. Mais, dans l'absolu, les temps réalisés sont moyens.

En tout cas, les performances obtenues là sont inférieures à celles obtenues avec le C 110-3. Il faut de nouveau en voir la cause dans le rapport de première et, d'une manière plus générale, dans l'étagement comparé des deux boîtes de vitesses.

D'ailleurs si l'on compare les montées en vitesse des deux modèles, on s'aperçoit que le C 110-4 est plus lent, au démarrage, que le C 110-3 (première plus longue) ; ensuite, l'écart diminue en raison du rapport supplémentaire permettant de tirer un meilleur parti du moteur ; enfin l'écart augmente de nouveau avec l'enclenchement du rapport supérieur étant donné que la quatrième du C 110-4 est plus longue que la troisième du C 110-3 (voir la note et les courbes jointes).

#### DANS LA COTE

L'influence de la démultiplication se fait également sentir en côte où les résultats obtenus avec le C 110-3 ont été meilleurs que ceux obtenus avec le C 110-4.

#### C 110-4

J.B. : 27,2" (moy. 46,3 km/h) en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> ; 27,0" (moy. 46,65 km/h) en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> ;

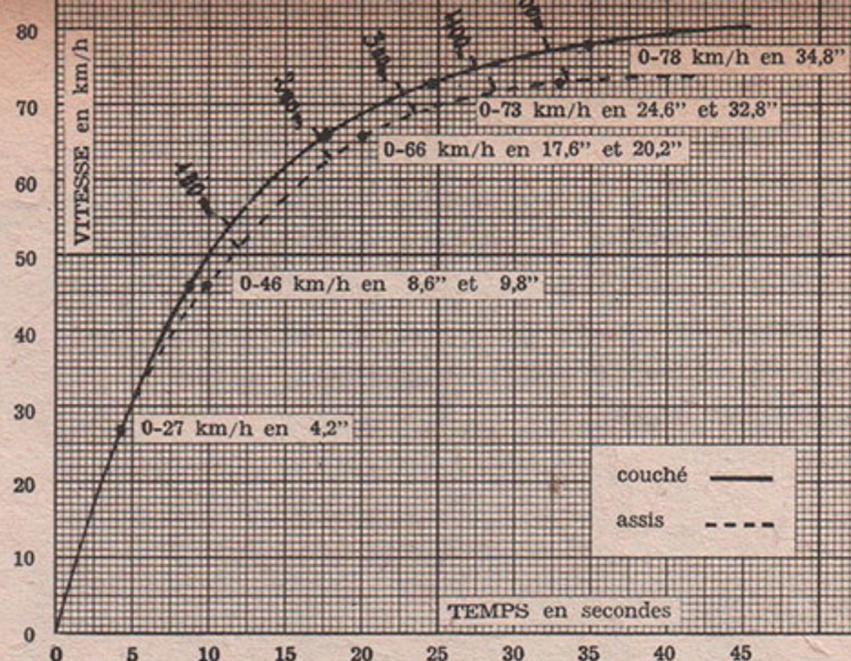
J.-C.B. : 29,4" (moy. 42,85 km/h) en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> ;

J.B. + J.-C.B. : 39,2" (moy. 32,15 km/h) en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>.

#### C 110-3

J.B. : 27,1" (moy. 46,5 km/h) en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> ;

J.-P.B. : 28,3" (moy. 44,5 km/h) en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> ;



J.-P.B. + J.B. : 36,8" (moy. 34,25 km/h) en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>.

Si J.B. — et ses 48 kg en ordre de marche — arrive à tirer son épingle du jeu, l'écart se creuse avec le pilote poids moyen (J.-P.B. ayant sensiblement le même gabarit que moi) et, plus encore, en duo où le démarrage est pénible avec le C 110-4.

#### MAIS MIEUX 4 que 3

Faut-il en conclure qu'à part la vitesse de pointe, un C 110-4 est inférieur à un C 110-3 ? Non, bien sûr ! car tous les tests énumérés ci-dessus sont effectués départ arrêté, c'est-à-dire dans les plus mauvaises conditions pour le C 110-4 et sa première fort longue. Mais il est évident que, sur la route où une fois lancé, les quatre rapports permettent de mieux utiliser la puissance disponible, surtout sur parcours sinueux, et que, dans ces conditions, le C 110-4 aura des performances supérieures.

#### UN PROBLEME A REVOIR

C'est celui des freins, tout au moins dans l'un de ses composants : nous voulons parler des garnitures d'une qualité trop dure qui se laque très rapidement, perdant le mordant qui assure un freinage efficace.

A 50 km/h, il faut 26,1 m avec le frein avant, 29,25 m avec le frein arrière et 17,90 m avec les deux freins pour obtenir l'arrêt complet. Les décélérations moyennes correspondantes sont très basses et s'établissent, respectivement, à 3,7, 3,3 et 5,4 m/s<sup>2</sup>.

La conception, le refroidissement, la rigidité des freins ne sont pas en cause ; des essais sur des machines équipées de garnitures « bien de chez nous », plus tendres, nous ont persuadé. Un détail à revoir, mais un détail important.

#### UN « TOURISME-SPORT » MODERNE

Le bilan de l'essai est résolument positif et le C 110 illustre parfaitement ce que doit être un 50 cc « tourisme-sport » moderne.

Des suspensions mieux amorties avec, peut être, une fourche télescopique à l'avant, des pneus et des garnitures de

freins « ad-hoc », en feraient une machine quasiment parfaite.

Le choix de la démultiplication, lui, est surtout une affaire de goût. Un pilote de petit gabarit conduisant « sport » et en solo, aimera la première longue et la démultiplication adoptée ; et comme le C 110 s'adresse plutôt à une clientèle « yé-yé », la légère anomalie relevée dans l'étagement de boîte n'est pas grave, se faisant surtout sentir au démarrage.

A l'actif du C 110, retenons le confort, la position, la maniabilité, la propreté, la faible consommation (que nous n'avons, malheureusement, pas pu chiffrer selon nos normes habituelles), enfin l'équipement général soigné et bien monté de cette motocyclette miniature.

J.-C. B.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### MOTEUR

Monocylindre 4 temps à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Refroidissement par l'air ambiant. Cylindre disposé presque horizontalement.

Cylindre fonte, culasse en alliage léger.

Cotes sensiblement carrées : alésage de 40 mm, pour 39 mm de course, d'où une cylindrée de 49,0 cm<sup>3</sup>.

Alimentation par un carburateur Keihin de 16 mm de Ø de passage des gaz, réchauffé par le passage de l'huile allant du carter à la culbuterie (ceci afin d'éviter le givrage favorisé par la très longue pipe d'admission). Filtre à air dans le faux coffre côté droit, avec pas-

sage de l'air comburant par le châssis-coque.

Allumage par volant magnétique.

Batterie 6 volts 2 Ah, rechargée par l'intermédiaire d'un redresseur au sélénium, et servant à l'alimentation de l'avertisseur, des clignotants, du stop et du voyant de point mort.

Lubrification sous pression par pompe faisant circuler 0,7 l d'huile (SAE 20 en hiver, SAE 30 en été) contenue dans le carter faisant office de réservoir d'huile.

Taux de compression de 9,5 à 1.  
Puissance annoncée : 5,0 CV-SAE à 9.500 t/m.

### TRANSMISSIONS

Embrayage travaillant dans l'huile et monté en bout de vilebrequin.

Transmission primaire par pignons, de 70 et 15 dents, de rapport  $70/15 = 4,667$  à 1.

Boîte de vitesses du type en cascade et à pignons-balaçeurs, commandée par sélecteur au pied, côté gauche. Rapports internes :  
22/25 = 0,8800 (100 %) en 4<sup>e</sup>  
24/22 = 1,0909 (80,65 %) en 3<sup>e</sup>  
28/19 = 1,4737 (59,70 %) en 2<sup>e</sup> et  
33/13 = 2,5850 (34,65 %) en 1<sup>re</sup>.

Transmission secondaire par chaîne sous carter étanche. 14 dents en sortie de boîte et 40 à la couronne arrière, d'où une démultiplication de  $40/14 = 2,857$  à 1.

Rapports finals : 11,733 à 1 en 4<sup>e</sup> — 14,545 en 3<sup>e</sup> — 19,649 en 2<sup>e</sup> et 33,846 à 1 en 1<sup>re</sup>.

Lancement du moteur par kick-starter.

### PARTIE CYCLE

Cadre-coque en tôle emboutie, recevant le moteur en porte-à-faux.

Suspension avant par roue poussée en bout de courtes biellettes ; amortissement hydraulique. Suspension arrière oscillante à éléments séparés.

Jantes de 17 pouces chaussées de pneus de 2,25" de section.

Réservoir en selle de 7,2 litres, avec robinet à position « réserve ».

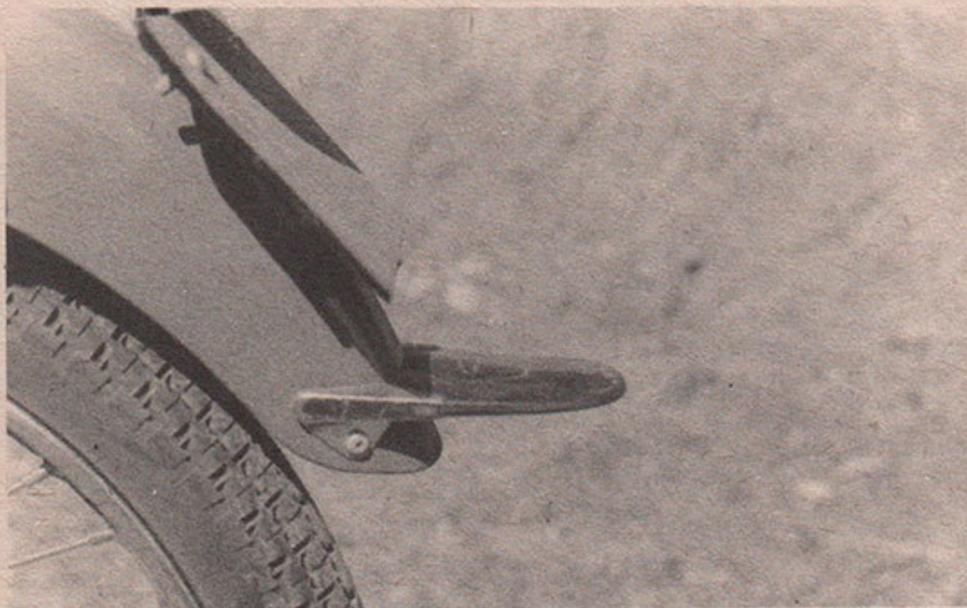
Large utilisation de matières plastiques (garde-boue avant, couvercles des coffres).

Clignotants, selle double, etc.

★

Longueur hors tout : 170 cm.  
— Largeur hors tout : 57 cm. —  
Hauteur hors tout : 92 cm. — Empattement : 115 cm. — Garde au sol : 15 cm.

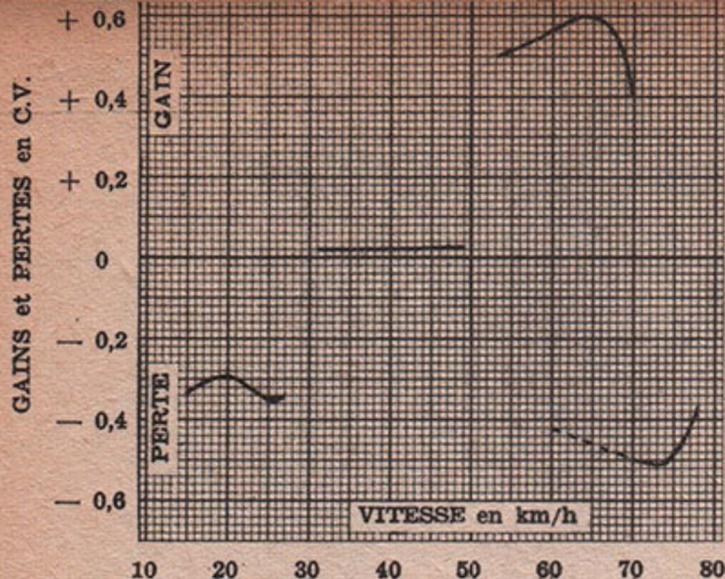
Poids à vide et à sec : 66 kg.



La bavette du garde-boue arrière protège efficacement le dos du conducteur et forme pare-chocs lorsqu'on béquille la machine perpendiculairement à un obstacle.

Tableau de bord net et dépouillé. Regrettons l'absence d'un second rétroviseur bien pratique en ville où il faut bien dire que l'on déboîte autant à droite qu'à gauche.





Les deux courbes jointes illustrent le contenu de l'article de notre technicien publié ci-dessous.

## LES C. 110 A TROIS ET QUATRE VITESSES ET L'ÉTAGEMENT DE BOITE

**D**EJA dans le n° 141, nous avons assez longuement comparé les étagements de boîte de vitesses et les rapports finals des C 110 à trois et quatre vitesses. Par ailleurs, J.-C. B., dans la rédaction de son essai, en a rappelé les caractéristiques essentielles : ayant mêmes transmissions primaire et secondaire, et mêmes pneus :

— Non seulement le quatre-vitesses « tire plus long » en quatrième que le trois-vitesses en troisième (ce qui peut très bien se justifier si l'on veut réduire la vitesse de rotation du moteur à même vitesse de route... d'où moindre fatigue et, avec ce quatre-temps, moindre consommation) ;

— Mais encore — et là, c'est une anomalie — la première du quatre-vitesses est plus « longue » que l'homologue du trois-vitesses (anomalie, car lorsque l'on passe à un nombre de rapports supérieur, l'on en profite généralement — et judicieusement — pour avoir une première un peu plus courte afin de favoriser les démarrages).

★

Et ce sont ces caractéristiques comparées des deux boîtes de vitesses qui expliquent en particulier, avec le quatre-vitesses, les moins bons résultats en côte, en montée en vitesse, en accélérations, bref partout où le départ est pris arrêté.

Avant d'aller plus loin, rappelons les vitesses aux 1 000 t/mn obtenues avec les deux modèles :

— Avec le trois-vitesses : 7,84 en troisième — 5,19 en deuxième et 2,79 en première ;

— Avec le quatre-vitesses : 8,64 en quatrième — 6,97 en troisième — 5,16 en deuxième et 3,00 en première.

Donc sont à opposer :

— Les 2,79 km/h du C 110-3 aux 3,00 du C 110-4 ;

— Les 7,84 km/h du C 110-3 aux 8,64 du C 110-4.

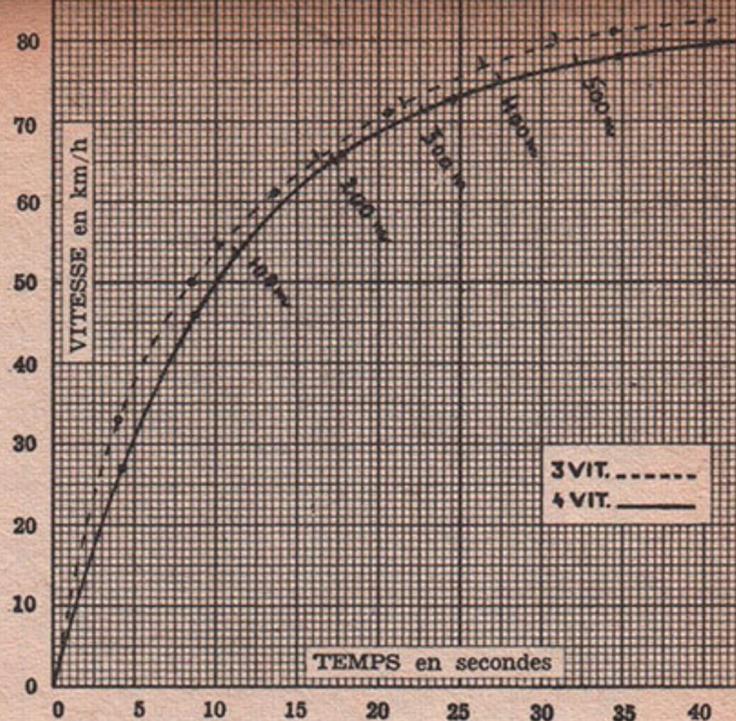
★

Le résultat de tout cela ?

Tant que l'on reste en première, et jusqu'à 27 km/h environ, le C 110-3 permet une puissance de 0,3-0,35 ch supérieure à celle du C 110-4 (un pourcentage allant de 17 à 8 % de la puissance développée par le C 110-4 dans la plage de vitesses comprises entre 15 et 27 km/h). D'où les démarrages bien plus francs avec le C 110-3.

A l'autre bout, en « prise » (bien que l'on ne puisse parler réellement de « prise » avec des boîtes en cascade), le C 110-3 a une puissance supérieure de 0,45-0,50 ch entre 60 et 75-77 km/h. Et, quand il faut retrancher de la puissance développée les 1,3 à 2,3 ch absorbés par la résistance à l'avancement pilote couché (1,95 à 3,6-3,9 ch pilote assis), un demi-cheval, pour un 50 cc, ça compte bigrement !

Ce handicap peut être partiellement surmonté, avec le C 110-4, en poussant la troisième beaucoup plus loin en régime que les 8 600 t/mn correspondant à 60 km/h. On peut, de la sorte, emmener la troisième jusqu'à près de 70 km/h.



Entre ces deux plages extrêmes, l'une du côté des basses vitesses qui sont le propre de l'utilisation en première, l'autre du côté des vitesses les plus élevées que permettent ces C 110, le quatre-vitesses reprend normalement l'avantage. Avantage très minime (en fait, égalité) entre 40 et 50 km/h, avantage plus substantiel, de 0,5-0,6 ch, entre 50 et 60 km/h si l'on ne pousse pas la troisième du C 110-4 au delà de 8 600 t/mn, mais jusqu'à 68-70 km/h si l'on emmène cette troisième jusqu'à 8 750-10 050 t/mn.

La courbe jointe montrant le gain (+) et la perte (—) de puissance maxi du C 110-4 par rapport au C 110-3, entre 15 et 80 km/h, résume toutes ces considérations.

★

Cette longue digression explique maintenant les accélérations et montées en vitesse comparées au C 110-4 et du C 110-3. Nous avons, sur une même courbe, tracé les montées en vitesse des trois et quatre-vitesses C 110 essayés. Bien sûr, les essais ne furent pas faits le même jour et le trois-vitesses montait beaucoup plus librement en régime : bien sûr, l'étouffante et caniculaire journée qui présidait aux essais du quatre-vitesses n'était pas pour favoriser les performances de ce dernier. Mais la ligne générale de cette comparaison demeure pleinement valable :

— Le C 110-3 démarre nettement plus sec que le C 110-4 (la première plus courte) et conserve son avantage tant que l'on demeure encore en deuxième jusque vers 50 km/h ;

— Puis le C 110-4 reprend du « poil de la bête », sa courbe ne s'infléchit pas aussi vite et, en conséquence se rapproche de celle du C 110-3... ceci jusque vers 65 km/h où, sur ce quatre-vitesses, on abandonne la troisième pour la quatrième ;

— Enfin, la quatrième plus longue fait que le moteur du C 110-4 s'« assoit » quelque peu, en tous les cas plus que le C 110-3 : ce dernier accélère de nouveau plus fort et les deux courbes de notre graphique de comparaison des montées en vitesses s'écartent de nouveau.

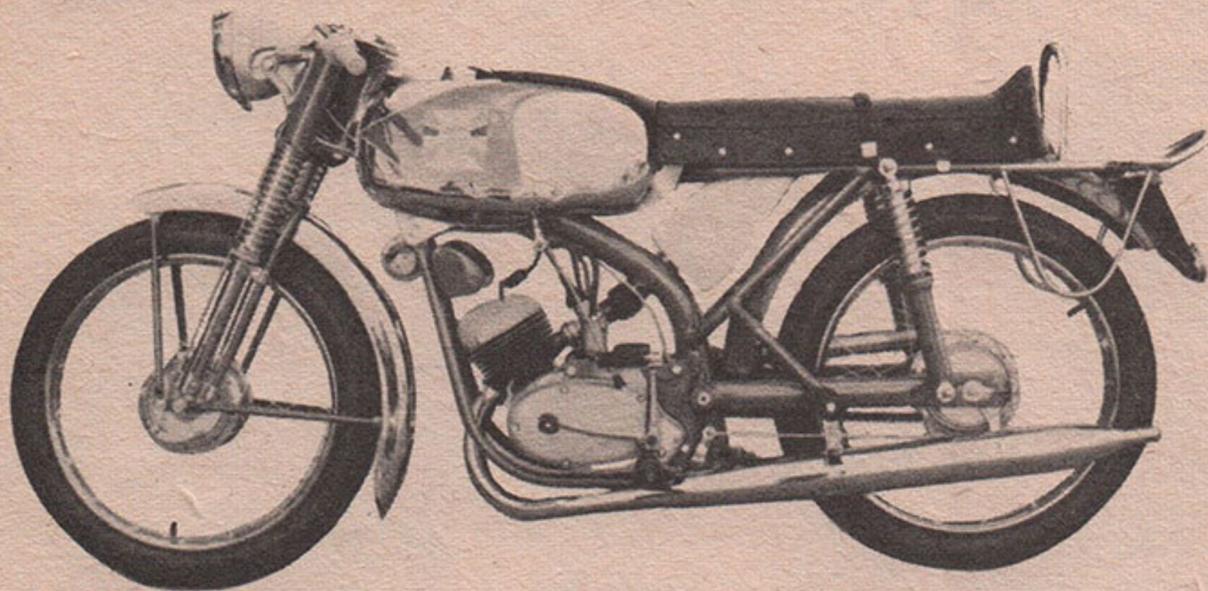
★

La leçon que nous tirons de tout cela — leçon qu'à notre avis Honda devrait tirer également — c'est qu'il faut adopter, sur le C 110 quatre-vitesses, une démultiplication finale plus courte (par changement du pignon de sortie de boîte ou de la couronne arrière) et telle que si elle donnait, au besoin, une quatrième très légèrement plus longue que la troisième du C 110-3, elle donnerait en tous cas une première plus courte que celle du trois-vitesses.

Mais, en fait, c'est une solution bâtarde qui, en raison de l'étagement du quatre-vitesses, ne permet guère d'aller loin : c'est un cinq-vitesses qui s'impose avec ce moteur « pointu ».

J. B.

# STAND PAR STAND...

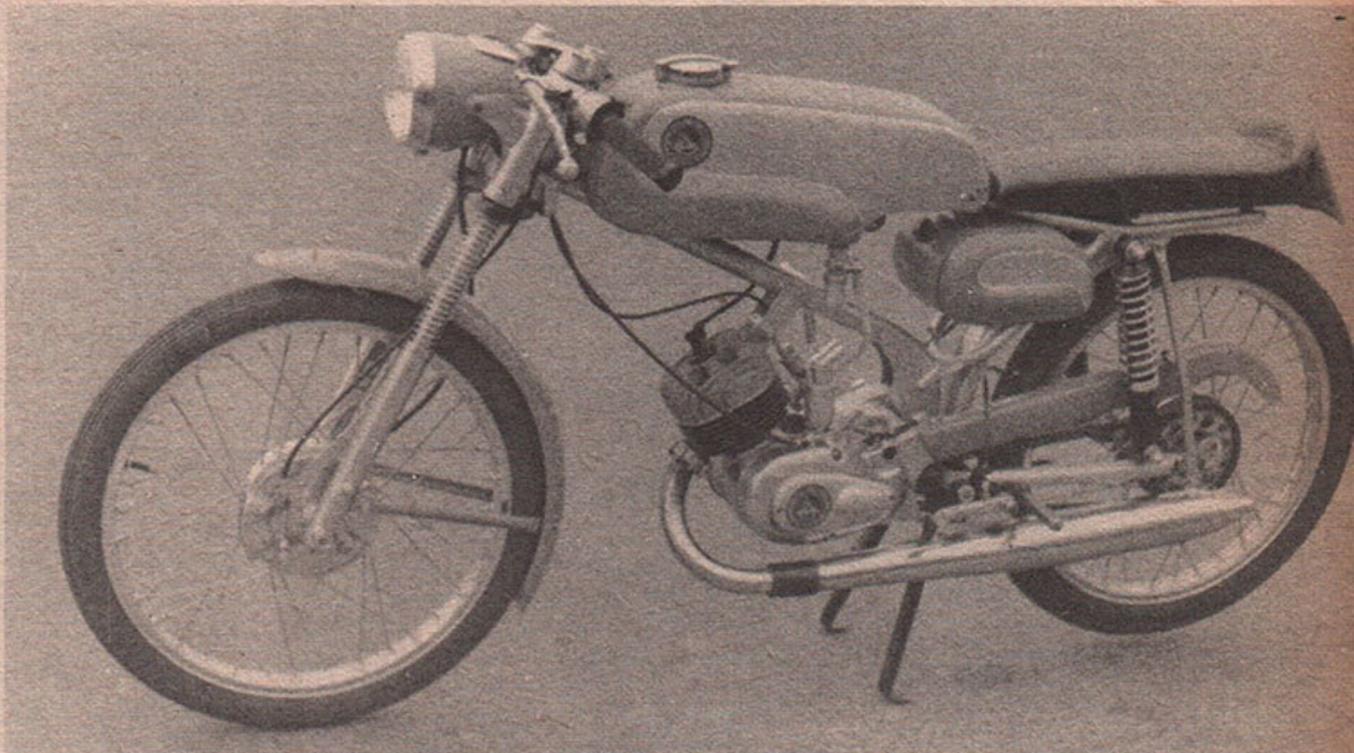


## SUPERIA

*Superia est, en France, la marque qui « monte ». C'est incontestable si l'on songe à l'importance prise sur le marché français par une usine qui y était encore pratiquement inconnue il y a quelques années. Il faut dire que les atouts présentés sont nombreux (Sachs, Bosch, Bing, etc.) et la gamme de production très complète, comportant des cyclomoteurs et des vélomoteurs ! Rappelons le dernier : le Fullspeed équipé du moteur Sachs 5 vitesses, sélecteur, et développant 4,6 CV. Cadre double-berceau, fourche télescopique à ressorts apparents, etc. Une visite au stand Superia sera certainement très instructive, d'autant que les nouveautés ne manqueront pas. |*

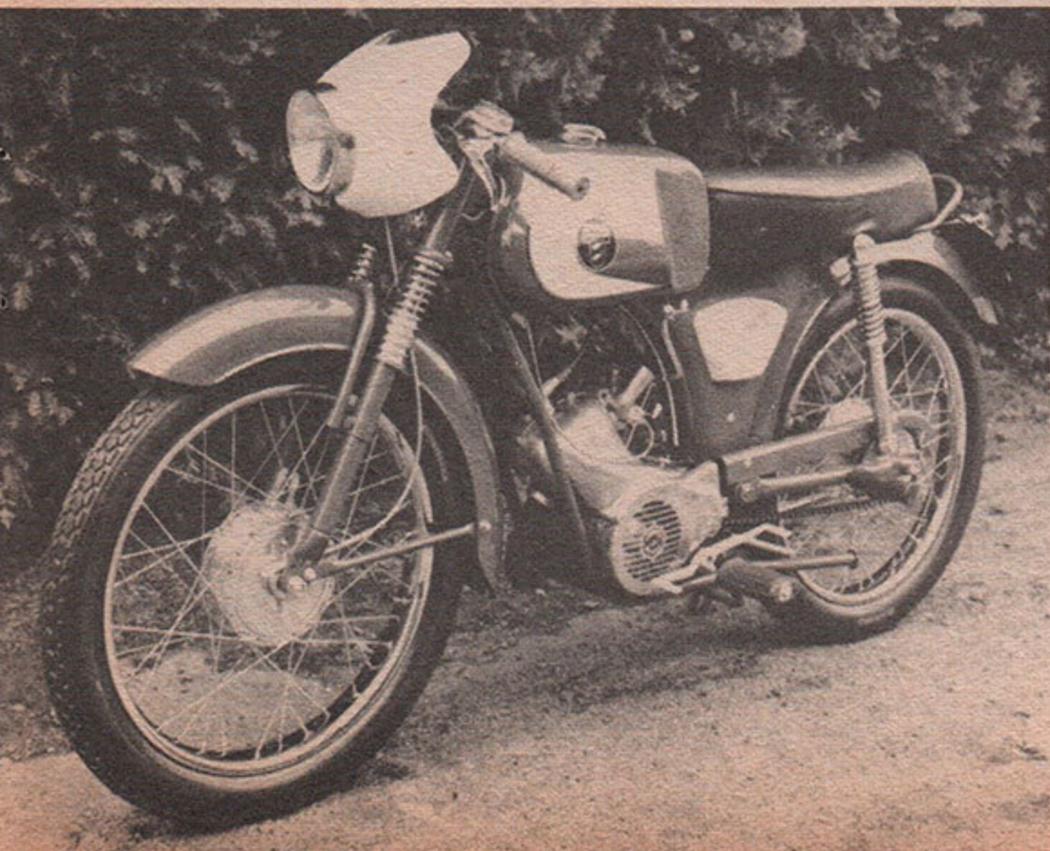
## DERBI

*S'il est une marque qui s'est illustrée cette année sur les circuits de vitesse, c'est bien Derbi !. En peu de temps, elle a su, grâce à son importateur J. Roca, s'imposer comme l'une des plus dynamiques.. et l'une des plus recherchées par les jeunes. Ses modèles « compétition » sont bien connus dans leurs deux versions : le Sport competition national qui développe 8 CV et le Competition Client qui développe 10,5 CV. Mais il ne faut pas oublier pour autant le sport commercial qui développe tout de même, 5 CV et qui, comme les autres modèles, est équipé d'une boîte à 5 vitesses, Derbi ? C'est vraiment la marque des sportifs.*



## PALOMA

*La production Paloma, si appréciée par les jeunes, continue dans de nouvelles conditions grâce au regroupement qui s'est opéré cette année avec Cazenave. Nous verrons donc toujours les modèles qui ont fait la popularité de Paloma depuis de longues années et en particulier, le fameux « Special Johnny », équipé du moteur Franco-Morini à 4 vitesses, sélecteur au pied. Cadre double-berceau partiellement caréné en plastique. Roues de 17" avec des pneus de grosse section (2,75).*



# NOUVEAU!!

## VÉLOSOLEX S 3300

**P** ARMI les innovations marquantes du Salon, le stand Vélosolex retient l'attention à un double titre :

— La présentation d'un nouveau Vélosolex « le S. 3300 » ;

— La « coexistence pacifique » du nouveau modèle et du S. 2200 qui poursuit depuis 1961 une carrière heureuse.

★

Le Vélosolex S. 3300 marque le souci du constructeur de rechercher une esthétique bien accordée aux tendances « jeunes » et de faire bénéficier sa clientèle d'une qualité améliorée, par l'apport de substantiels perfectionnements visant le confort de la machine et son freinage. C'est l'occasion pour Vélosolex de montrer, une fois de plus, la maîtrise de ses techniciens car, malgré ces améliorations appréciables, le prix de vente n'a subi qu'une faible différence par rapport à celui du S. 2200, et le prix de revient kilométrique ne varie pratiquement pas. Vélosolex garantit, traditionnellement, le « kilomètre au meilleur prix ».

★

Reprenons le détail des perfectionnements apportés au nouveau modèle : le S. 3300.

**Esthétique.** — La silhouette générale s'est transformée. Le cadre est désormais formé de deux poutres à section rectangulaire, assemblées en V. Une selle plus large, un pédalier de petit diamètre et un phare rectangulaire réglable, à grand éclairement, complètent l'ensemble qui donne une



ligne générale plus nette, plus géométrique, tout en lui gardant la légèreté du cyclomoteur.

**Confort.** — La nouvelle selle du Vélosolex S. 3300, offre par sa largeur et sa souplesse, une assise très confortable, et une meilleure suspension. Ce sont là des améliorations qui répondront aux souhaits de nombreux cyclomotoristes.

**Freinage.** — Encore un point important où les techniciens de Vélosolex ont recherché la solution idéale pour une machine à poids réduit (28,500 kg) et à vitesse limitée (30 km/h). De multiples essais sur route, **par tous les temps**, ont démontré que la formule adoptée sur le S. 3300 : un frein sur jante à l'avant, un frein-tambour à l'arrière, donnait un freinage puissant et progressif, même sur sol humide, renforçant la sécurité du conducteur.

Une manette fixée au longeron permet un réglage rapide des mâchoires du frein-tambour, et un dispositif spécial facilite le démontage de la roue, en cas de réparation de pneu, par exemple.

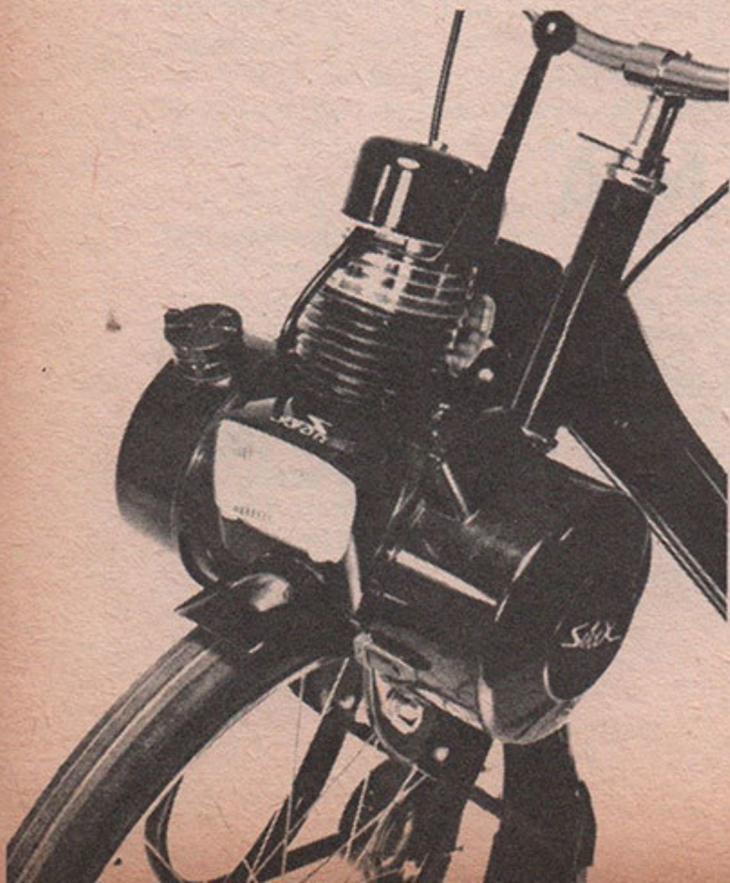
Le Vélosolex S. 3300 est garanti un an, et conserve précieusement, pour l'agrément de l'utilisateur, toutes les qualités qui ont fait depuis 1946, la renommée des 4 millions de Vélosolex déjà en service : simplicité, silence, robustesse, maniabilité, économie.

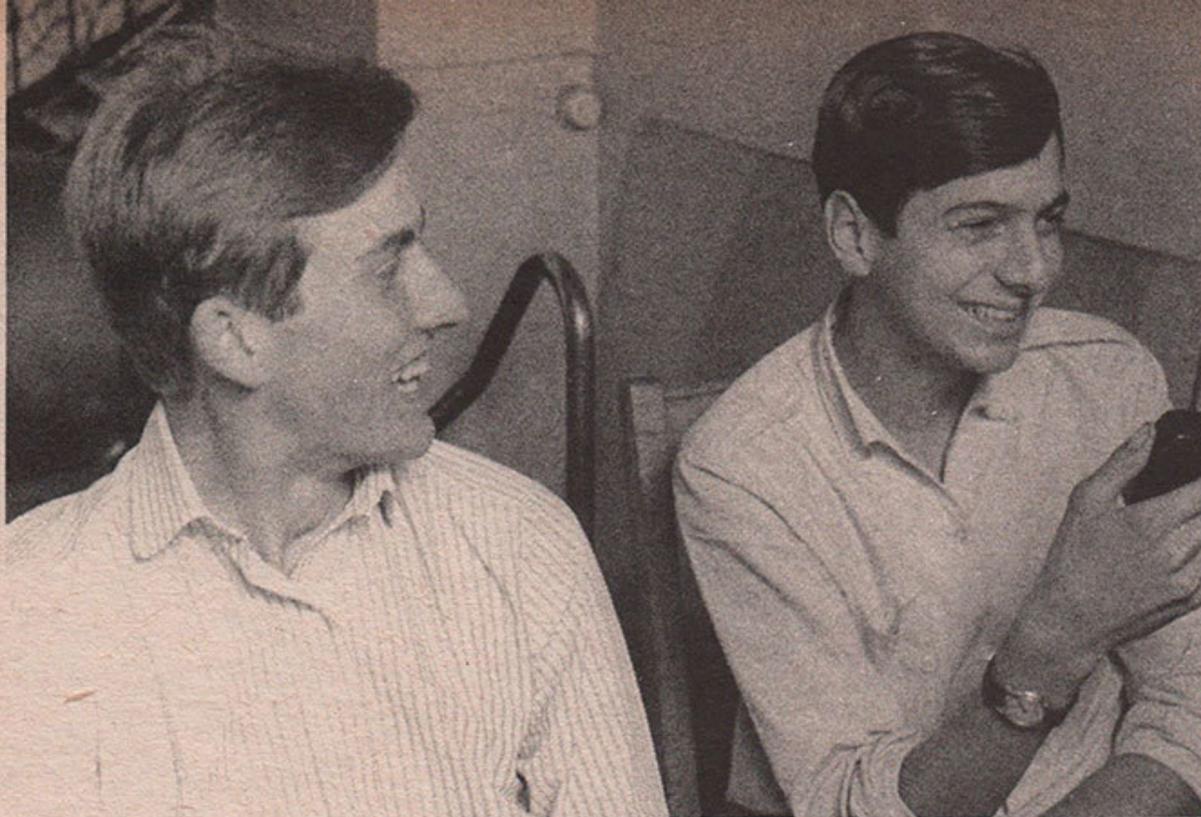
★

Les caractéristiques générales du S. 3300 sont les suivantes :

Moteur : deux-temps ; cylindrée : 49 cc ; alésage : 39,5 mm ; course : 40 mm ; traction avant par galet ; allumage et éclairage fournis par un volant magnétique (l'éclairage fonctionne machine arrêtée) ; embrayage automatique ; commande de gaz synchronisée ; carburateur Solex étanche, sans flotteur, ni pointeau ; pneus « ballon » 1,75 X 19 ; freinage : 1 frein avant sur jante ; 1 frein arrière sur moyeu.

Le Vélosolex ne nécessite ni permis de conduire, ni immatriculation et son emploi est autorisé à partir de 14 ans.





Deux collégiens en rupture... de classe.

**BONNE  
HUMEUR  
ET  
DECONTRACTION**

**VIGREUX**

**ET**

**ROSEMON - POPP**

**DEVANT  
NOTRE  
MICRO**

**A**DAPTER une interview de Claude Vigreux et Gilles Rosemon-Popp n'est pas chose aisée. Certes, il est facile de reconstituer leurs propos, de donner une image aussi fidèle que possible de leurs idées. Mais comment rendre tangible au lecteur l'ambiance de joyeux collégiens en rupture de classe qu'ils savent si rapidement créer ? Car nos deux néo-champions sont jeunes, très jeunes : pour eux, et surtout pour le jeune Cannois, tout est sujet à plaisanterie ; et c'est entre deux bruyants éclats de rire (que vous ne trouverez hélas pas dans le texte) qu'il convient de savoir poser une question plus sérieuse.

Loin de nous l'idée de vouloir critiquer la bonne humeur — très communicative d'ailleurs — qui a dominé pendant toute notre conversation. En fait, il nous était très sympathique de nous trouver face à cet optimisme convaincu, riant de tout et de rien. Ce débordement de jeunesse heureuse a donc été, pour nous, l'élément essentiel de cet interview ; et c'est pourquoi nous tenions à le souligner dès le départ.

Claude Vigreux (20 ans) et Gilles Rosemon-Popp (18 ans) semblent ne pas se vouloir prendre trop au sérieux malgré les succès qu'ils ont remportés cette saison. C'est là une excellente chose. Et nous irons même plus loin en conseillant à tous les jeunes qui fréquentent les circuits de vitesse de s'inspirer de leur exemple. D'autant plus que cela n'empêche, ni Vigreux, ni Rosemon-Popp, de faire, et de bien faire, leur métier de pilote lorsqu'ils sont en course.

Et maintenant, passons aux choses sérieuses avec les réponses qu'ils ont bien voulu donner à nos questions.

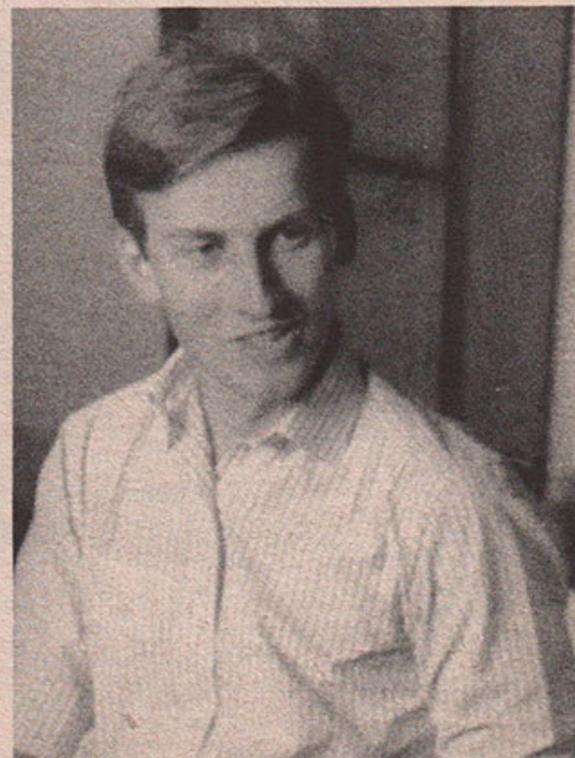
★ ★ ★

**Depuis quand faites-vous de la compétition ? Qu'est-ce qui vous a poussé à en faire ?**

C. V. — J'ai commencé à faire de la moto à l'âge de 13 ans et depuis l'âge de 14 ans, je lis MOTO-REVUE. Depuis, j'ai eu pas mal de machines. Très tôt, je me suis intéressé aux courses. Je suis allé à Montlhéry et cela m'a beaucoup plu. Dès que j'ai eu l'occasion de courir avec une machine valable, je me suis hâté de le faire. Je me suis présenté sur un circuit et, ayant vu que cela ne marchait pas trop mal, j'ai continué.

R.-P. — Comme mon camarade Vigreux, je fais de la moto depuis mon plus jeune âge, ou — plus précisément — du cyclomoteur. J'ai toujours aimé cela, en particulier la sensation de vitesse. J'ai commencé à aller voir des compétitions motocyclistes dans le Midi, à Cannes, Marseille, Avignon, etc. Là, j'étais en admiration devant des pilotes de 50 cc comme Serre. Ensuite, évidemment,

« J'ai vu que cela ne marchait pas mal, alors j'ai continué ... »



j'ai été tenté de courir moi-même. J'avais, pour m'épauler, l'exemple de Julien Fenoglio, malheureusement disparu. Poussé par lui, j'ai commencé à courir l'an dernier sur un Ital-Jet et comme j'ai constaté que je n'étais pas tellement ridicule, j'ai persévéré dans cette voie.

**Qu'est-ce qui vous plaît le plus dans la compétition : la victoire, la bagarre ou la vitesse ?**

C. V. — Les trois à la fois, mais principalement me bagarrer et gagner. Aller très vite aussi, bien sûr, mais je préfère me bagarrer au cours d'une épreuve que de finir premier dans une autre où il n'y aurait absolument personne, et où je me promènerai. Dans ce dernier cas, il n'y a aucun intérêt pour le pilote... et pour le public. J'aime bien mieux lutter avec un pilote connu, un pilote de classe et finir à dix mètres derrière lui que gagner une épreuve devant des pilotes inconnus.

R.-P. — Je préfère aussi me bagarrer et gagner. Une belle lutte avec une victoire au bout est toujours intéressante. On ne pense pas tellement à la vitesse à laquelle on roule : on pense plutôt à rattraper le pilote qui est devant ou à ne pas se laisser rattraper par celui qui est derrière. J'adore la bagarre.

**Vous avez sans doute l'intention de continuer à faire de la compétition sérieusement et vous allez passer dans la catégorie Inter. Qu'attendez-vous de la compétition : la gloire, l'argent ou le plaisir ?**

C. V. — Je voudrais bien être un peu plus connu, évidemment. D'autre part, si je m'intéresse encore plus à la compétition, il ne me restera plus beaucoup de temps pour un travail suivi. Alors, si je vois que vraiment il y a, dans cette voie, une possibilité de gagner ma vie, je n'hésiterai pas, car la course me plaît beaucoup. J'aimerais bien, en particulier, participer à quelques courses à l'étranger : Spa, Assen, San Remo, quelques épreuves en Espagne, aussi. Faire un peu ce qu'a fait J.-P. Beltoise.

**Avec quelles machines espérez-vous courir l'an prochain ?**

C. V. — J'ai déjà commandé une six vitesses Bultaco que je compte fermement avoir pour les Coupes du Salon. En 50 cc, mais là, c'est beaucoup moins sûr, j'espère avoir un Kreidler Compétition Client, si la marque en fabrique un ou alors un 12 vitesses. Mais c'est une autre affaire !.. Pour les autres cylindres, je pense à une 250 cc Morini ou une Yamaha, et en 500 cc à une G. 50 Matchless 5 vitesses.

**Pour vous, Rosemon-Popp, la question est un peu différente. Que comptez-vous faire l'an prochain ?**

R.-P. — Je ne pense pas être assez mûr encore pour passer Inter. Je ferai donc une année encore en catégorie Nationale. Mais je compte de tout mon cœur, continuer, car j'adore la compétition. L'an prochain, j'aurai toujours mon Derbi, amélioré sans doute. De plus, j'espère pouvoir me payer une plus grosse cylindrée, une 250 ou une 125 cc.

**Passons au domaine du rêve. Si vous aviez une possibilité de piloter une machine Grand Prix, vers laquelle iraient vos préférences ?**

C. V. — En 50 cc, la Honda twin ; en 125 cc, la Suzuki bicylindre ; en 250 cc, deux machines : la 4 cylindres Honda ou la bicylindre Yamaha ; en 350 cc, M.V. ou Honda et en 500 cc, incontestablement la M.V.

**Et s'il fallait en choisir une seule ?**

C. V. — Je crois que je choisirai la 500 MV.

**Et pour vous, Rosemon ?**

R.-P. — Le 50 cc Honda qui est véritablement une très belle pièce de mécanique ; en 125 cc, la nouvelle 4 cylindres qui est vraiment sensationnelle ; en 250 cc, la Yamaha ou la Honda, mais la Morini ou la Benelli 4 ne doivent pas être oubliées ; enfin, en 350 et 500 cc, les M.V. sont les plus rapides. S'il fallait, malgré tout, choisir une machine, mes préférences iraient au 50 Honda bicylindre, car jusqu'à présent, je n'ai pas essayé des machines d'une cylindrée supérieure et je suis assez attiré par les 50 cc.

**Abandonnons les machines pour les hommes maintenant. Quels sont ceux qui, sur le plan international, vous impressionnent le plus ?**

C. V. — En 50, à mon avis, c'est Anderson ; en 125 cc, Anderson encore ; en 250 cc, Tom Phillis, qui est malheureusement disparu, et aussi Redman et Read ; en 350 et 500 cc, incontestablement Hailwood. S'il fallait désigner le meilleur, je pense qu'Hailwood est nettement supérieur parce qu'il est vraiment décontracté sur toutes les machines et qu'il tire un parti maximum, et tout de suite, de n'importe quelle machine, sans l'avoir pilotée auparavant. Par exemple :



« J'ai constaté que je n'étais pas ridicule ... »

« Je crois que je choisirai la 500 MV ... »





« Passer du 50 à la 500 cc ne pose pas beaucoup de problèmes ... »

« Un jour, peut-être, je passerai à la voiture ... »



la 250 MZ avec laquelle il a récemment battu le record du tour au Sachsenring, devant des machines qui sont, selon moi, supérieures. Et puis, Hailwood est très jeune.

R.-P. — En 50 cc, Anderson va très fort, mais Busquets va aussi très bien, il me semble, quoiqu'il ne soit pas aussi connu ; en 125 cc, Taveri est un pilote qui a beaucoup de métier ; en 250 cc, Read, Redman et Provini sont à peu près à égalité ; en 500 cc, je crois que je choisirai aussi Hailwood, c'est l'avis de tout le monde.

#### **Etes-vous tentés par la course automobile ?**

C. V. — Oui, mais d'une part, cela revient très cher et d'autre part, la mentalité du milieu automobile ne me plaît pas du tout. C'est pourquoi, pour le moment, cela ne m'intéresse pas tellement. D'ici deux ou trois ans, si mes moyens me le permettent, j'essaierai peut-être.

R.-P. — J'aime aussi la voiture, j'espère en faire un jour mais cela revient très cher, beaucoup plus que la moto. Et puis, je pense que la moto est une excellente école : beaucoup de pilotes de voiture ont commencé par là.

#### **Cette question est maintenant adressée à Vigreux. Est-ce que le passage d'un 50 extra-léger à une 500 cc assez lourde n'est pas un handicap pour vous ? Quels sont les problèmes que cela vous pose ?**

C. V. — Passer du 50 à la 500 ne pose pas beaucoup de problèmes. Par contre, passer de la 500 au 50 est plus difficile, car la Velocette, qui est assez lourde, est très dure à balancer et j'ai alors tendance à balancer le 50 de la même façon. Il m'est ainsi arrivé de me retrouver par terre une ou deux fois pour cette raison là. Au point de vue accélérations, le changement est grand, évidemment, mais c'est une question d'habitude. Automatiquement, je modifie ma façon de conduire lorsque je passe d'une machine à l'autre. Une difficulté cependant : sur le Kreidler, les vitesses sont à gauche et sont absolument à l'envers par rapport à celles de la Velocette ; la première est « en l'air » et les autres « en bas », alors que sur la Velocette, où le sélecteur est à droite, la première est « en bas » et les autres « en l'air ».

#### **Sur laquelle de ces deux machines êtes-vous le plus à l'aise ?**

C. V. — Je me sens très bien à l'aise sur la Velocette, mais cette année, j'ai été malchanceux. Je n'ai pu terminer que deux ou trois courses. Je crois que si j'avais eu plus de veine, et terminé plus de courses, je me sentirais aussi à l'aise sur la Velocette que sur le Kreidler.

#### **Ne pensez-vous pas que sur le 50 cc, votre taille et votre poids sont un handicap par rapport à certains de vos concurrents ?**

C. V. — C'est certain !.. Par rapport à des garçons comme Rosemon-Popp ou De Lespinay, qui sont des poids plume, je suis évidemment handicapé. D'autant plus que je crois que les performances du Kreidler sont un peu inférieures à celles du Derbi. C'est, naturellement, mon opinion personnelle.

#### **Pouvez-vous nous dire quelles différences il y a entre le Kreidler que vous pilotez et celui que nous avons essayé il y a quelque temps ?**

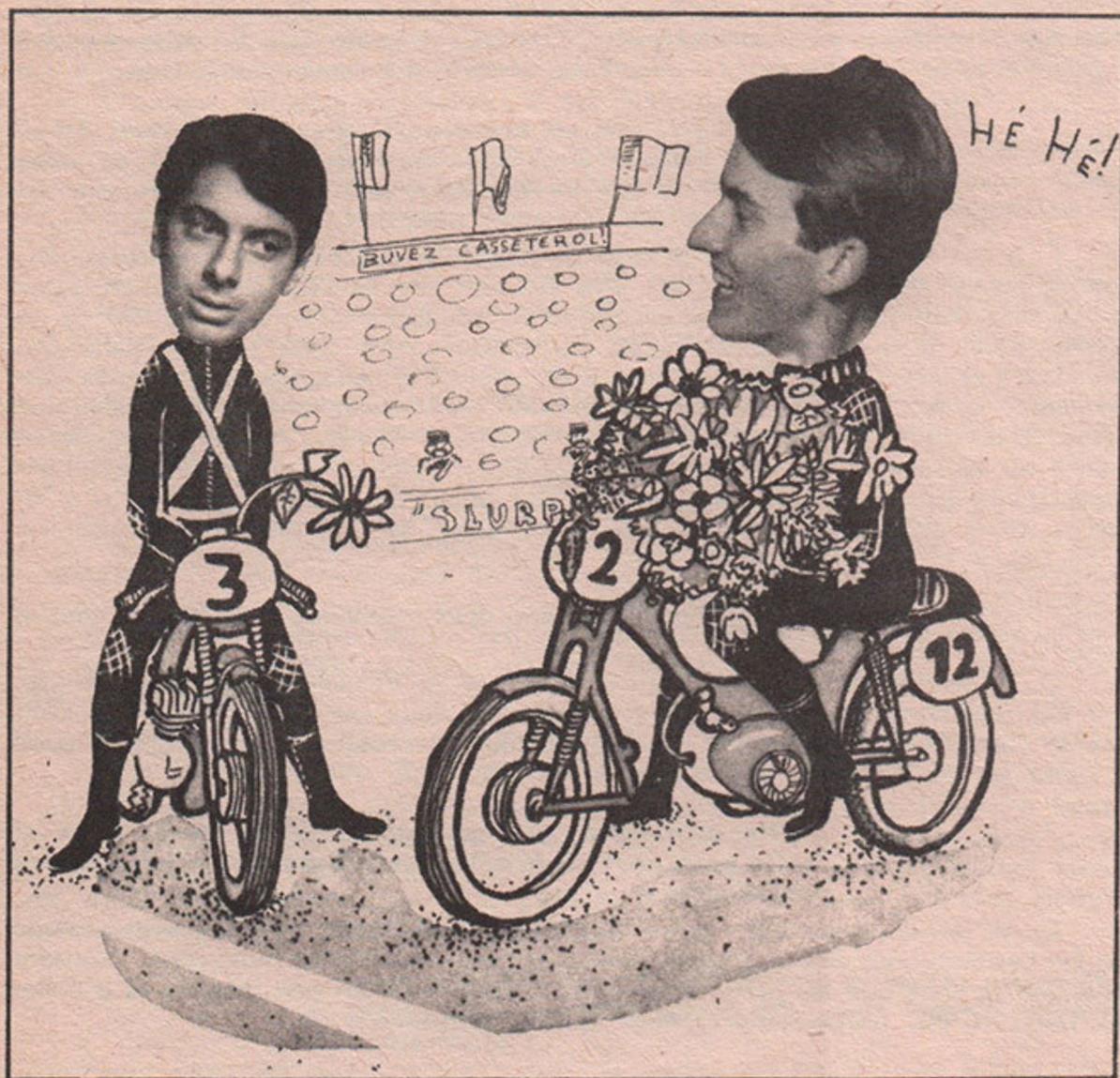
C. V. — Au point de vue moteur, le piston a un segment en L et le cylindre n'est pas tout à fait le même, il n'a pas le même diagramme. C'est un cylindre qui vient de l'usine et que peuvent avoir tous les clients qui veulent gonfler leur machine. Par contre, au point de vue partie cycle, un gros travail a été fait. Le Kreidler que je pilote cette année est très étudié pour la compétition : la selle est légère, surbaissée ; les repose-pieds placés dans la position qui me convient le mieux ; toutes les commandes sont placées de façon à bien me tomber sous... les pieds et les mains. Enfin, il est très allégé. Pour tout dire, il est aménagé de façon à ce que je puisse en tirer le meilleur parti possible.

#### **Pensez-vous qu'un jeune qui doit préparer sa machine pour courir doit penser plus au moteur qu'à la partie cycle ou inversement ?**

C. V. — Actuellement, pour être dans le coup, il faut avoir un moteur valable, il faut disposer, soit d'un Kreidler, d'un Derbi ou d'un moteur d'une puissance équivalente. Mais la partie cycle est aussi importante que le moteur, car si l'on a un moteur qui donne des chevaux mais que les freins fonctionnent mal ou que la tenue de route est déplorable, c'est vraiment un gros handicap. Je pense que les deux, moteur et partie cycle, ont à peu près la même importance. Tout cela dépend des circuits, mais il est évident qu'à l'heure actuelle, en 50 sport, sans un moteur valable on ne peut pas être dans la course.

**Vous aimez la mécanique et vous travaillez chez Leconte. Avez-vous participé vous-même à la transformation de la machine ? Avez-vous donné des conseils pour cette transformation ?**

C. V. — J'ai donné pas mal de conseils au point de vue partie cycle. Pour le moteur, c'est M. Leconte qui s'en occupe. Plus exactement, il me donne les directives et je fais la mécanique, surtout pour le Kreidler. La Velocette, c'est son affaire. Pour les parties cycle, le gros travail a été effectué pour la position, la répartition des commandes, pour mettre les machines à ma taille et pour que je sois aussi à l'aise sur la Velocette que sur le Kreidler, pour que je sois le moins possible dépaycé lorsque je passe d'une machine à l'autre.

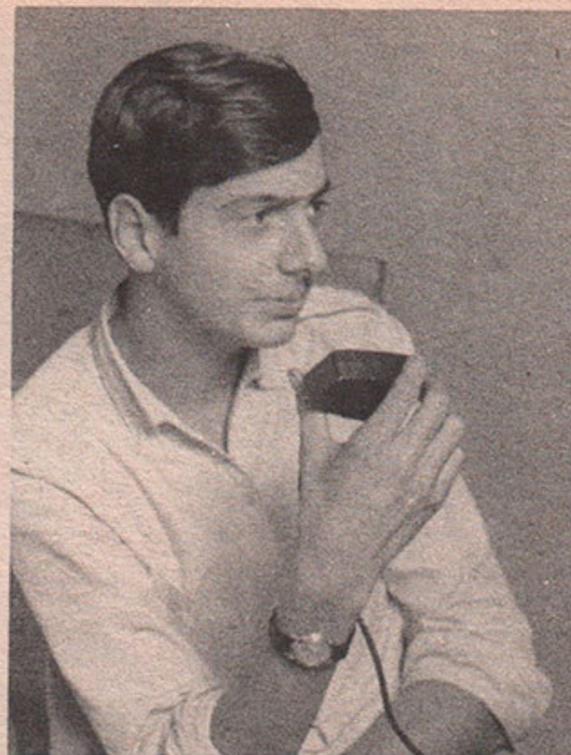


**Revenons à Rosemon-Popp maintenant. En début de saison, vous avez couru sur un Kreidler ; maintenant, vous avez un Derbi. Pouvez-vous me dire pourquoi vous avez finalement préféré le Derbi au Kreidler, et quelles différences vous trouvez dans le pilotage de ces deux machines ?**

R.-P. — C'est assez délicat à dire. J'avais un Kreidler qui était pratiquement de série ; j'étais donc inférieur en vitesse de pointe à Vigneux. J'ai donc préféré prendre un Derbi qui était aussi rapide en vitesse de pointe que le Kreidler. Je pense que la tenue de route des Derbi est, peut-être, un tout petit peu inférieure à celle des Kreidler ; mais on est avantagé par la boîte 5 vitesses et des accélérations surprenantes. Le freinage est bon, le frein avant est excellent, le frein arrière laisse un peu à désirer.

**Préparez-vous vos machines vous-même ou êtes-vous aidé ?**

R.-P. — Depuis le début de la saison, mon Derbi est resté chez Roca, l'importateur Derbi en France, qui a eu l'amabilité de s'en occuper. Je suis allé moi-même à Nevers plusieurs fois pour l'aider à préparer ma machine, car il a beaucoup de travail. Mais, de toutes façons, c'est lui qui règle mon Derbi.



« C'est Roca qui règle mon Derbi... »

C. V. : La voie est libre... pour l'année prochaine ».

« Je fais la mécanique surtout pour le Kreidler... »





« Oui, l'ambiance est vraiment sympathique ».

**Etes-vous personnellement qualifié pour faire de la mécanique ? Aimez-vous cela ?**

R.-P. — Oui, j'adore cela et il me semble que je suis capable de régler ou de démonter ma machine. Cela m'arrive fréquemment avec mes cyclos de tourisme, ceux dont je me sers à Cannes pour me promener : un Motom, un Péripoli, un Alpino.

**Trouvez-vous que l'ambiance qui règne sur les circuits motocyclistes soit bonne ?**

C. V. — Oui, l'ambiance est vraiment sympathique. Les spectateurs sont sportifs et intéressés. C'est très différent de l'ambiance qui règne sur les circuits automobiles où la plupart des gens sont des snobs. Dans la moto, tout le monde est gentil, et, très souvent, les spectateurs viennent demander des conseils.

**Bien. Laissons un peu de côté la moto pour parler de vous sur un plan plus personnel. La compétition doit vous laisser peu de temps libre ; mais elle ne doit pas, non plus, occuper toute votre vie. Qu'est-ce qui vous intéresse en dehors de la moto ?**

C. V. — J'aime bien la chasse, le golf ; mais la moto occupe beaucoup de mon temps et je ne peux guère faire autre chose. Je ne lis pas beaucoup : pratiquement, je ne lis que des revues techniques ou des revues de jeunes. Je ne lis pas de livres.

R.-P. — Comme sports, j'adore la natation, le ski et l'équitation qui sont des sports assez complets. Au point de vue lecture, je me limite aussi à des revues se rapportant à la moto ou à la voiture, ou alors à des illustrés pour jeunes.

**Vous aimez certainement la chanson moderne. Parmi les jeunes vedettes actuelles, quelles sont celles que vous préférez ?**

C. V. — Pour ma part, Johnny Halliday, Charles Aznavour et, côté filles, Sylvie Vartan.

R.-P. — Je suis assez yé-yé aussi : Johnny Halliday, tous les orchestres de jeunes, toutes les chanteuses qui « crient fort ».

**Aimez-vous danser ?**

C. V. — Pas du tout. Je n'ai jamais dansé.

R.-P. — J'adore danser, toutes les danses modernes en général.

**Quel est le genre de spectacle qui vous intéresse le plus ?**

C. V. — Le cinéma que j'aime beaucoup, surtout pour voir des films que je juge intéressants : films comiques, de guerre, policiers. Mais absolument pas les « westerns ».

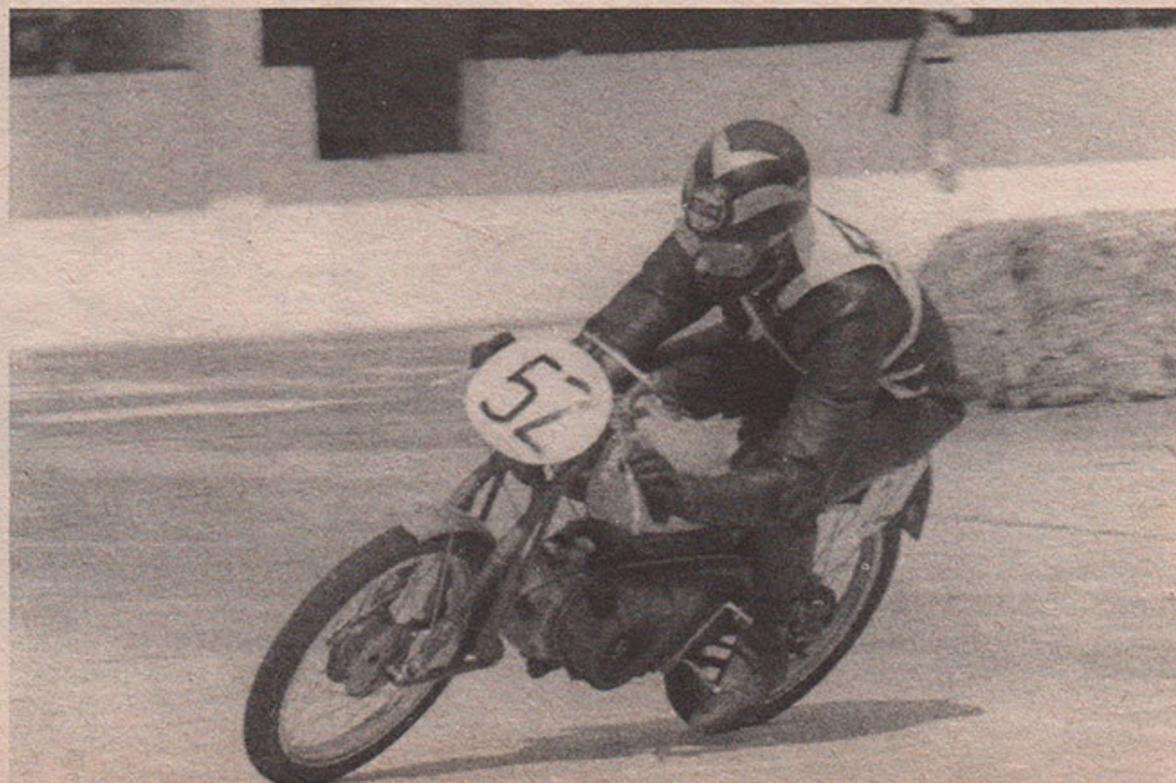
R.-P. — J'adore le cinéma, les westerns, les films policiers.

**Et le théâtre ?**

C. V. — Non. Tous les jeudis, au collège, j'allais au théâtre, pendant sept ans. Aïors maintenant, j'en suis saturé.

R.-P. — Absolument pas. J'y vais quelques rares fois pour accompagner ma mère et lui faire plaisir.

« Bien sûr, que nous sommes yé-yé tous les deux !.. »





**ENCORE UN NOUVEAU VAINQUEUR POUR DERBI**

## PASQUIER QUI ENLÈVE LE CRITÉRIUM

L'ÉPREUVE des 50 cc Sport s'est déroulée au début de l'après-midi. La pluie avait cessé, la piste était bien sèche et le soleil faisait, enfin, son apparition. Conditions idéales, donc, pour les 32 pilotes (mais oui !..) qui s'alignaient sous les ordres du starter.

Comme toujours, on notait un certain nombre de noms nouveaux, inconnus aujourd'hui, mais qui seront peut-être célèbres demain. Pourquoi pas !.. Le fait essentiel de ce Critérium était la matérialisation toujours plus poussée de la lutte qui oppose depuis le début de l'année les Derbi et les Kreidler. Aux 5 Derbi de Rosemon-Popp, De Lespinay, Pasquier, Temporal et Dumoulin étaient en effet opposés les 5 Kreidler de Vigreux, Dayan, De Ara, Lambert et Le Pallec. Le titre ne pouvant plus échapper à Kreidler, grâce

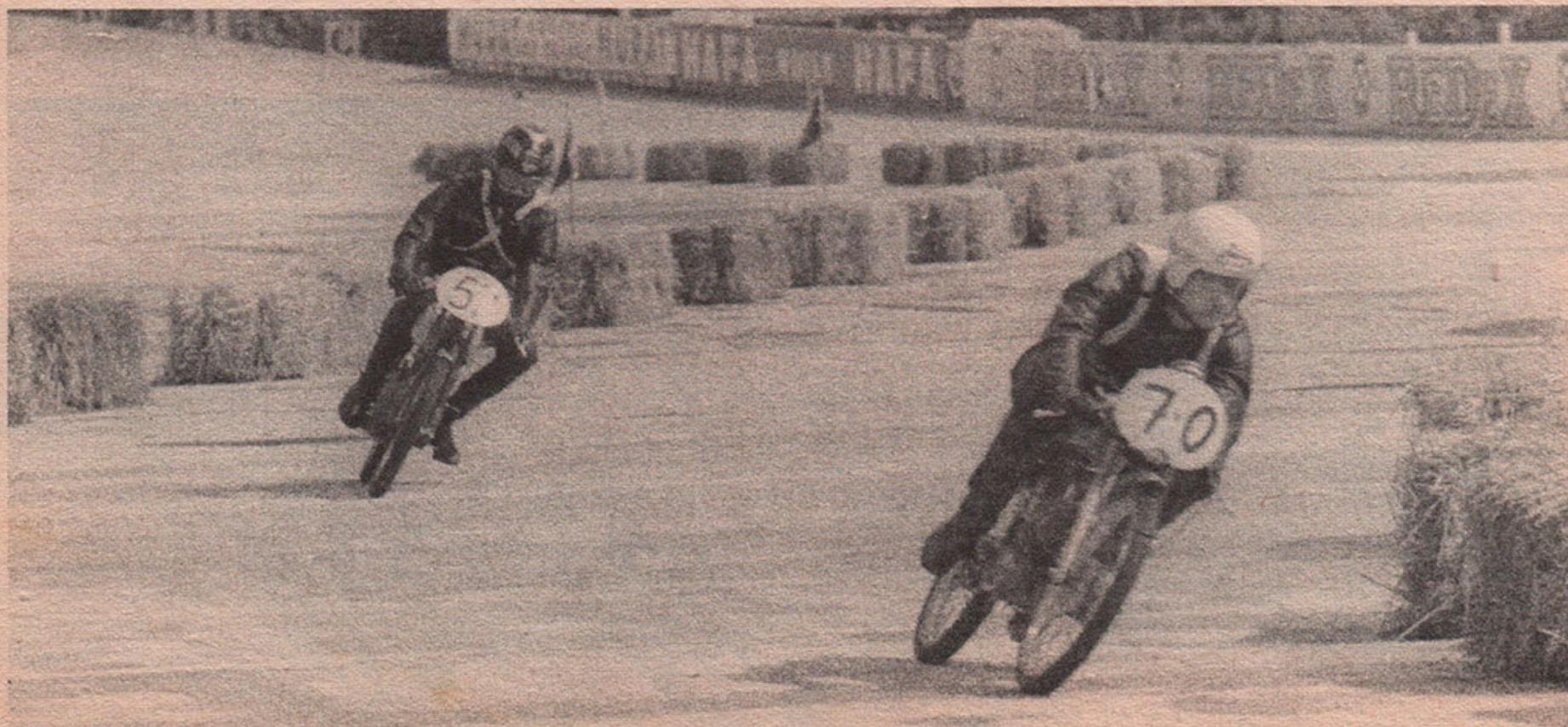
à Vigreux, il s'agissait pour les Derbi de terminer la saison par un baroud d'honneur. On pouvait cependant regretter pour eux l'absence de Mignon, récent vainqueur à Cognac, et de Gand dont la machine refusait de démarrer.

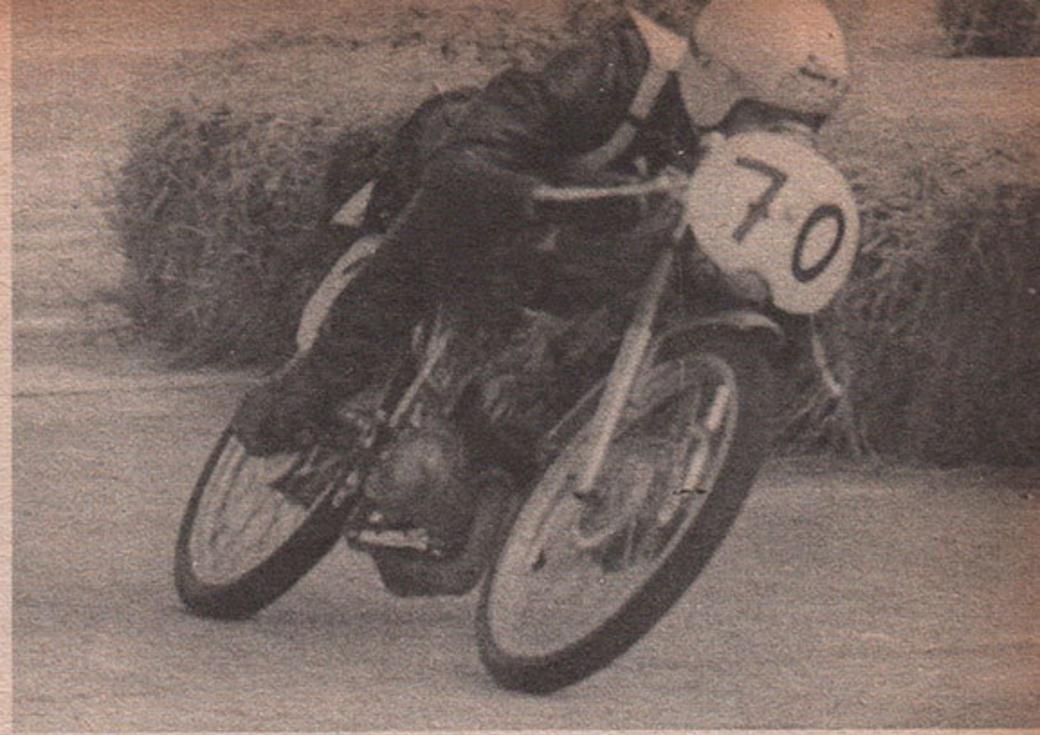
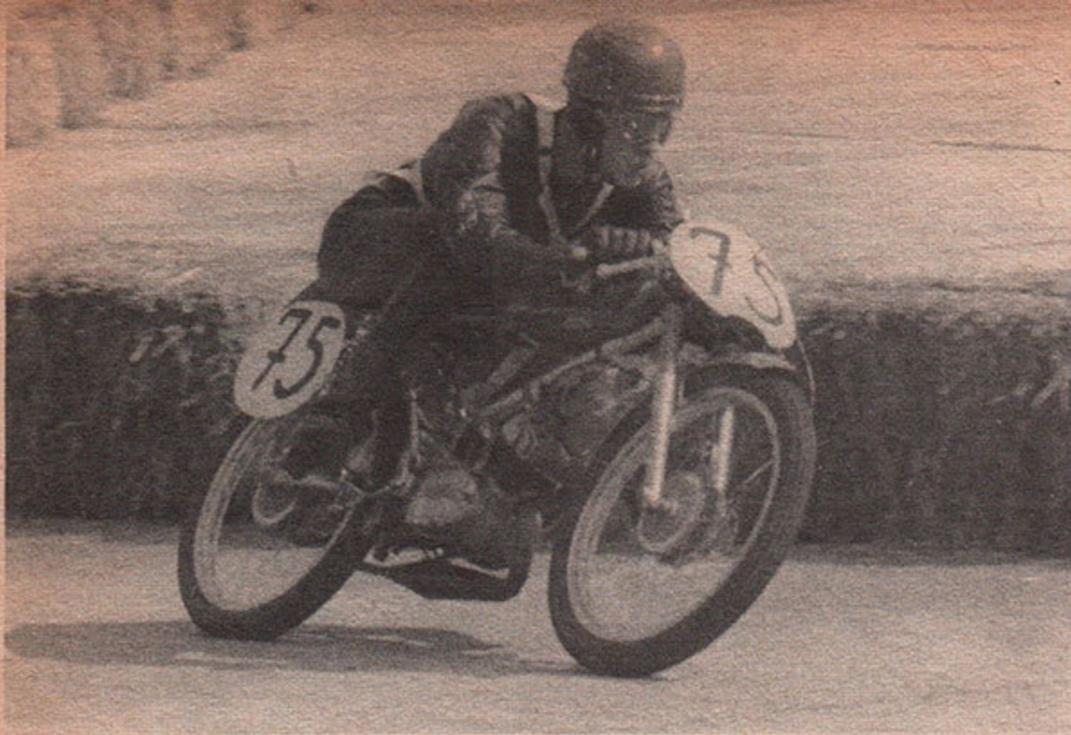
Et puis suivait la cohorte habituelle de Vap, Itom, Flandria, Paloma, Peugeot, Mondial, Garelli, Honda, etc. dont les prétentions étaient évidemment beaucoup plus limitées.

✱

C'est De Lespinay qui est le plus rapide au départ, mais ce ne sera qu'un feu de paille puisqu'il terminera bien mal le premier tour (allumage défaillant) pour abandonner peu après. Pasquier reprend alors le flambeau pour Derbi et est

**En haut de page, le départ du Premier Pas. On reconnaît : Gand (57), De Ara (7), Chedal-Anglay (3), Le Pallec (9), Couly (11).  
Ci-dessous : Vigreux n'est pas loin de Pasquier, mais il ne le remontera pas.**





**Deux révélations du Critérium : le vainqueur Pasquier (70) et Temporal (75), tous deux sur Derbi.**

en tête au premier passage de vant Vigreux, Rosemon-Popp, De Lespinay, Dayan (avec un Kreidler de série appartenant à Lhéraud), De Ara (avec l'ancien Kreidler à Rosemon), Mosnier, Heckmann, Dumoulin, Tebec sur Prior, Le Pallec, etc. Tous les favoris sont donc en tête... et y resteront d'ailleurs jusqu'à la fin de la course.

Pasquier creuse un écart qui lui permet d'être à l'abri d'un retour offensif de Vigreux, retour qui a lieu dans les derniers tours, mais qui restera cependant inefficace.

Rosemon-Popp, qui semble manquer de mordant, se contente d'assurer une troisième place que personne ne songe d'ailleurs à lui contester.

Derrière, De Ara — après avoir passé Dayan au second tour — restera quatrième jusqu'au bout devant ce même Dayan.

Plus loin, deux nouveaux venus : Temporal et Dumoulin se livrent une belle lutte. Ils ont tous deux un Derbi, et l'avantage restera au Mâconnais Temporal qui devance le Lyonnais Dumoulin de moins d'une seconde. Dans le même tour, et pas très loin, se classe aussi Le Pallec, encore un pilote de Kreidler.

Dans les positions du centre, à 1 tour du vainqueur, on trouve des noms connus et d'autres qui le sont moins : Ravel, Tebec, Lambert (qui classe, comme presque toujours, le premier Itom) Chedal-Anglay (bon pilote, mais qui aurait besoin d'une machine plus rapide), Laporte sur Péripoli, Henry, Netzer, Michaud, etc.

Si tous ces pilotes, dont les machines sont nettement

moins rapides que celles des favoris, ne luttent pas pour la victoire, ils se livrent — entre eux et à différents échelons — des bagarres intéressantes, qui animent la course et pour lesquelles ils doivent être félicités.

D'ailleurs, tout le monde était d'accord, sur le bord de la piste, pour reconnaître que le niveau moyen de pilotage s'était assez nettement amélioré. Et puis, n'oublions pas que, sur 32 partants, 28 machines terminent l'épreuve, ce qui n'est vraiment pas mal.

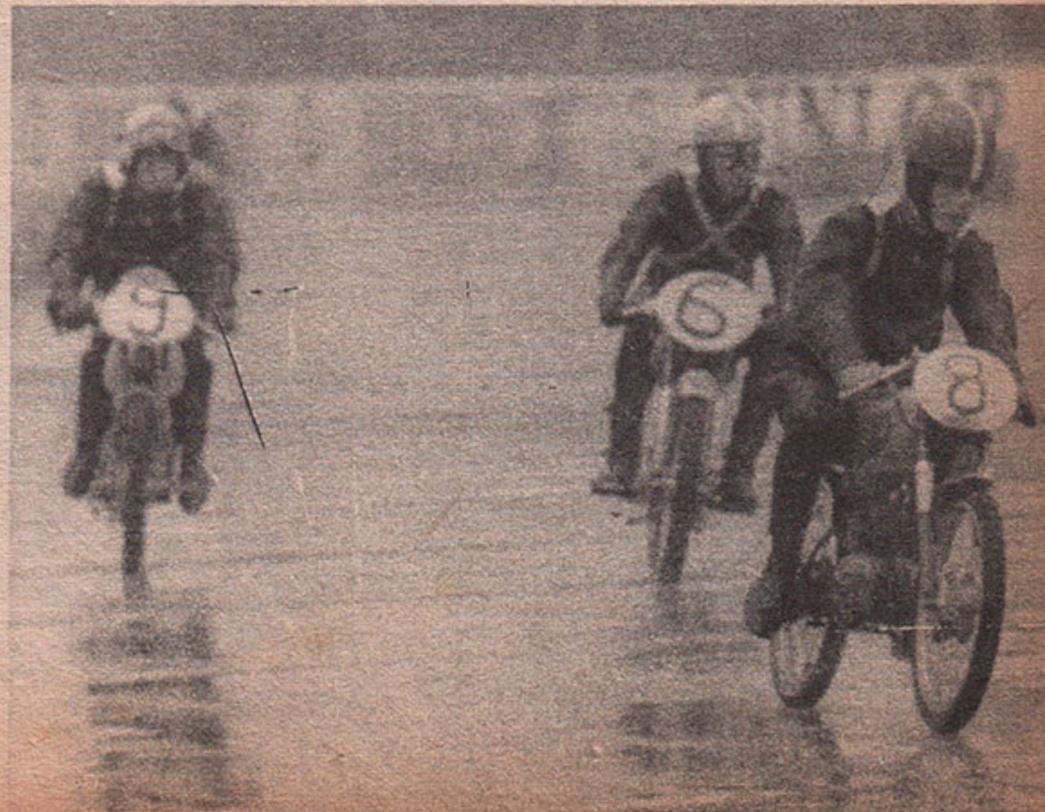
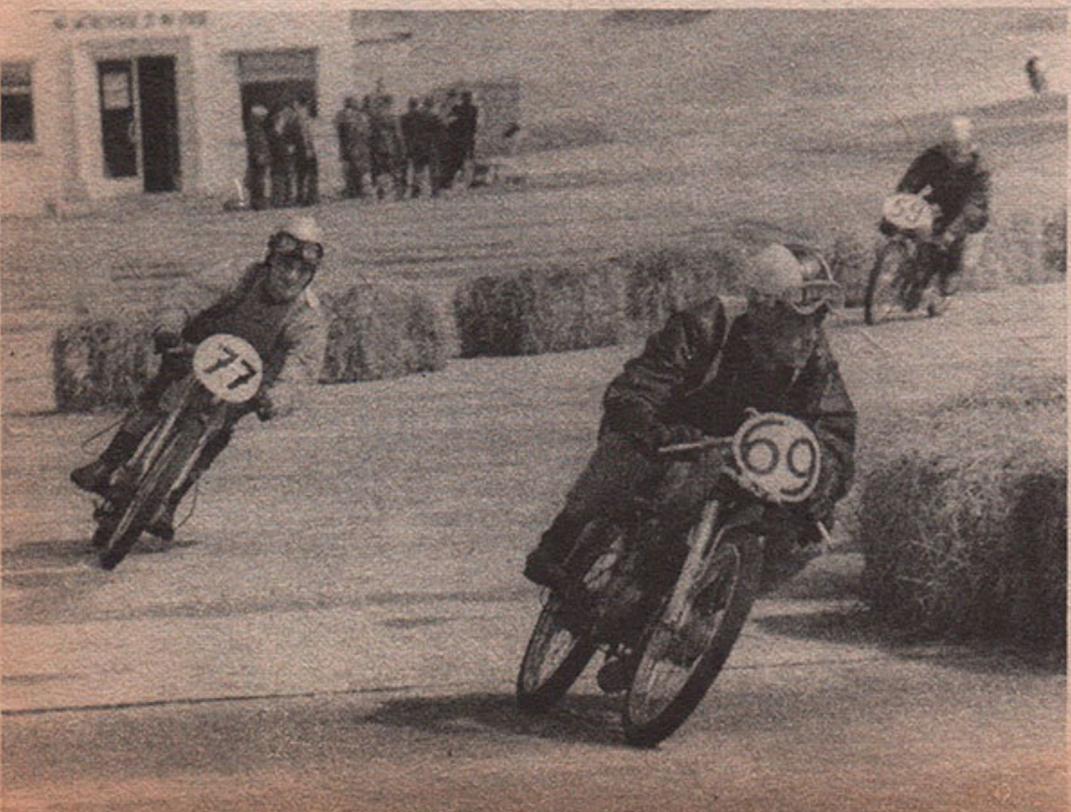
★

Vigreux, champion de France, passant donc Inter l'an prochain, la voie va être libre pour les nombreux pilotes qui briguent sa succession. Si De Lespinay et Rosemon-Popp restent des candidats valables, ils auront à vaincre la meute des nouveaux adeptes du Derbi ou du Kreidler. Mignon, Pasquier, De Ara ont déjà montré ce qu'ils étaient capables de faire. D'autres ne manqueront pas de se présenter et, dès les Coupes du Salon, il faut s'attendre à une sévère bagarre pour l'attribution des premiers points de la saison... 1965.

★

Le matin, sous une pluie battante, 8 pilotes avaient disputé la seconde manche du Premier Pas. Le premier à passer la ligne d'arrivée, Belkechout sur Itom, ayant été déclassé pour avoir utilisé un carbu trop important, la vic-

**A l'arrière, on « bagarrait » ferme. Voici deux groupes avec, à gauche, Le Toumelin (77), Lesage (69) et Bridoux (59). A droite : Le Pallec (9), Tebec (6) et Belkechout (8), mais c'est un passage au Premier Pas.**



toire est finalement revenue à De Ara. Victoire méritée d'ailleurs, car De Ara, après avoir manqué l'entrée de la chicane devant les tribunes, fit une très belle remontée, venant finir tout près de Belkechout.

Quant à Rosemon-Popp, qui en bon méridional, n'apprécie guère la pluie, il enlève finalement le classement général de l'épreuve grâce à une seconde place qui n'a pas dû lui coûter très cher.

B. N.

★

### CRITERIUM DE VITESSE

50 cc SPORT — 12 tours = 40,320 km :

1. Pasquier Jean-Louis (Derbi) 29' 59,1" (moy. 80,679 km/h) ; 2. Vigreux Claude (Kreidler), à 3,9" ; 3. Rosemon-Popp Gilles (Derbi) à 48,5" ; 4. De Ara Jacques (Kreidler), à 1' 29,4" ; 5. Dayan Denis (Kreidler), à 2' 20,9" ; 6. Temporal Jacques (Derbi) 32' 23,9", à 2' 24,8" ; 7. Dumoulin J.-C. (Derbi), à 2' 25,6" ; 8. Le Pallec Alain (Kreidler), à 2' 35,3" ; 9. Ravel Didier, à 1 tour ; 10. Tebec Pierre (Prior), à 1 tour ; 11. Lambert Roger (Itom), à 1 tour ; 12. Chedal-Anglay André (Vap), à 1 tour ; 13. Laporte Henri (Péripoli), à 1 tour ; 14. Henry André (Itom), à 1 tour ; 15. Netzer François (Honda), à 1 tour ; 16. Michaut Christian (Mondial), à 1 tour ; 17. Rivoallan Pierre (Itom), à 1 tour ; 18. Decker Maurice (Itom), à 1 tour ; 19. Lesage Claude (Itom), à 2 tours ; 20. Mosnier Alain (Itom), à 2 tours ; 21. Bridoux J. C. U. (Motobécane), à 2 tours ; 22. Suard Robert (Suzuki), à 2 tours ; 23. Le Toumelin Yves (Peugeot), à 2 tours ; 24. Varlet Claude (Flandria), à 2 tours ; 25. Demeilliers Claude (Itom), à 3 tours ; 26. Trigoulet J.-P. (Itom), à 3 tours ; 27. Couly J.-P. (Itom), à 3 tours ; 28. Blot J.-C. (Péripoli), à 3 tours.

#### Premier pas :

1. De Ara (Kreidler) en 31' 26,2", à la moyenne de 70,594 km/h ; 2. Rosemon-Popp (Derbi) à 32" ; 3. Chedal-Anglay (Vap) à 1' 09" ; 4. Tebec (Prior), à 1' 15,9" ; 5. Couly (Itom), à 1 tour ; 6. Le Pallec (Kreidler) ; 7. Gand (Derbi).

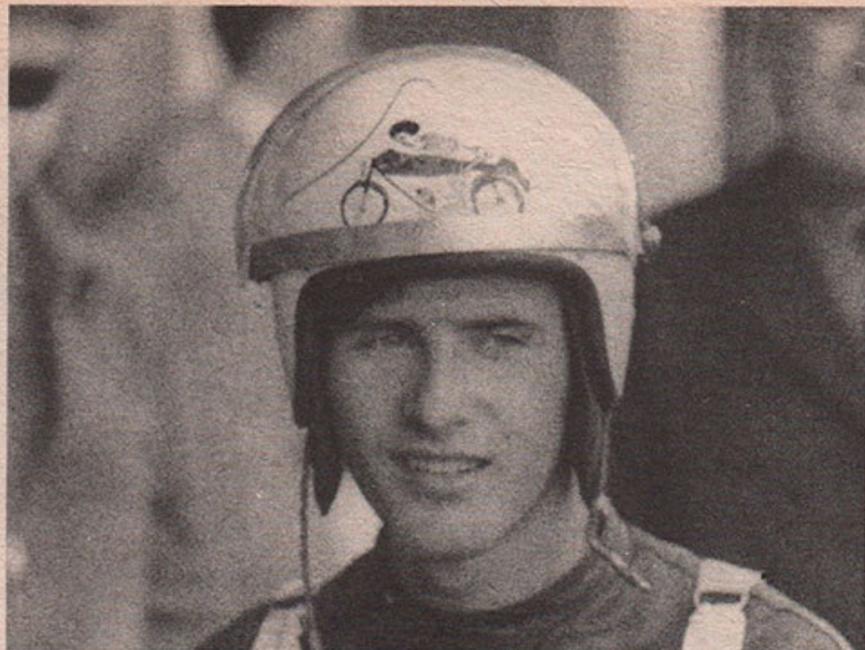
★

### CLASSEMENT GENERAL DU CHAMPIONNAT DE FRANCE 50 cc SPORT

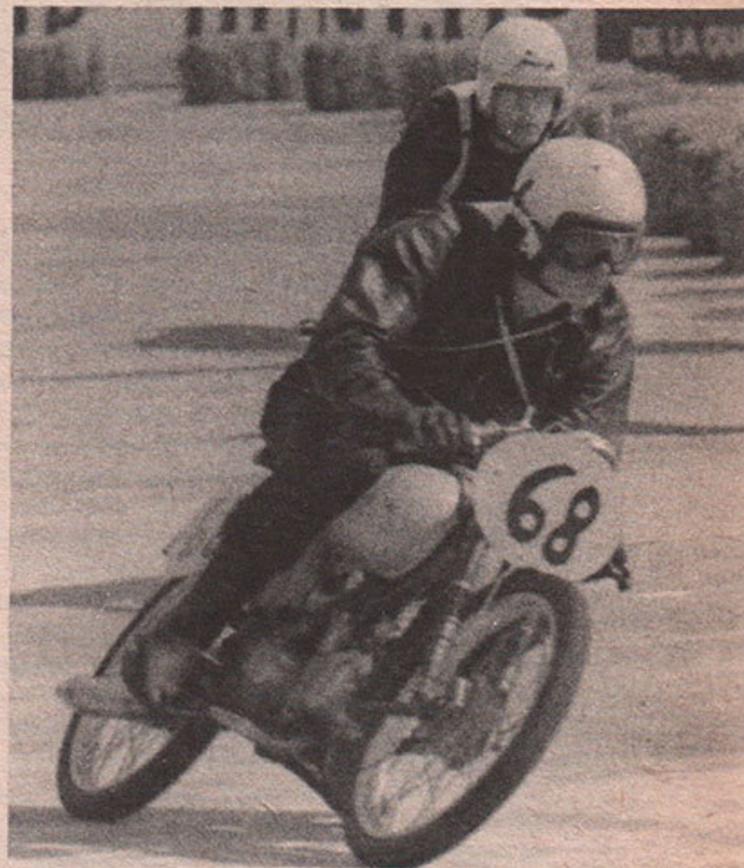
Le classement qui suit est réalisé d'après nos pointages personnels et ne doit donc pas être considéré comme officiel. Les points donnés entre parenthèses représentent le total obtenu par chaque pilote :

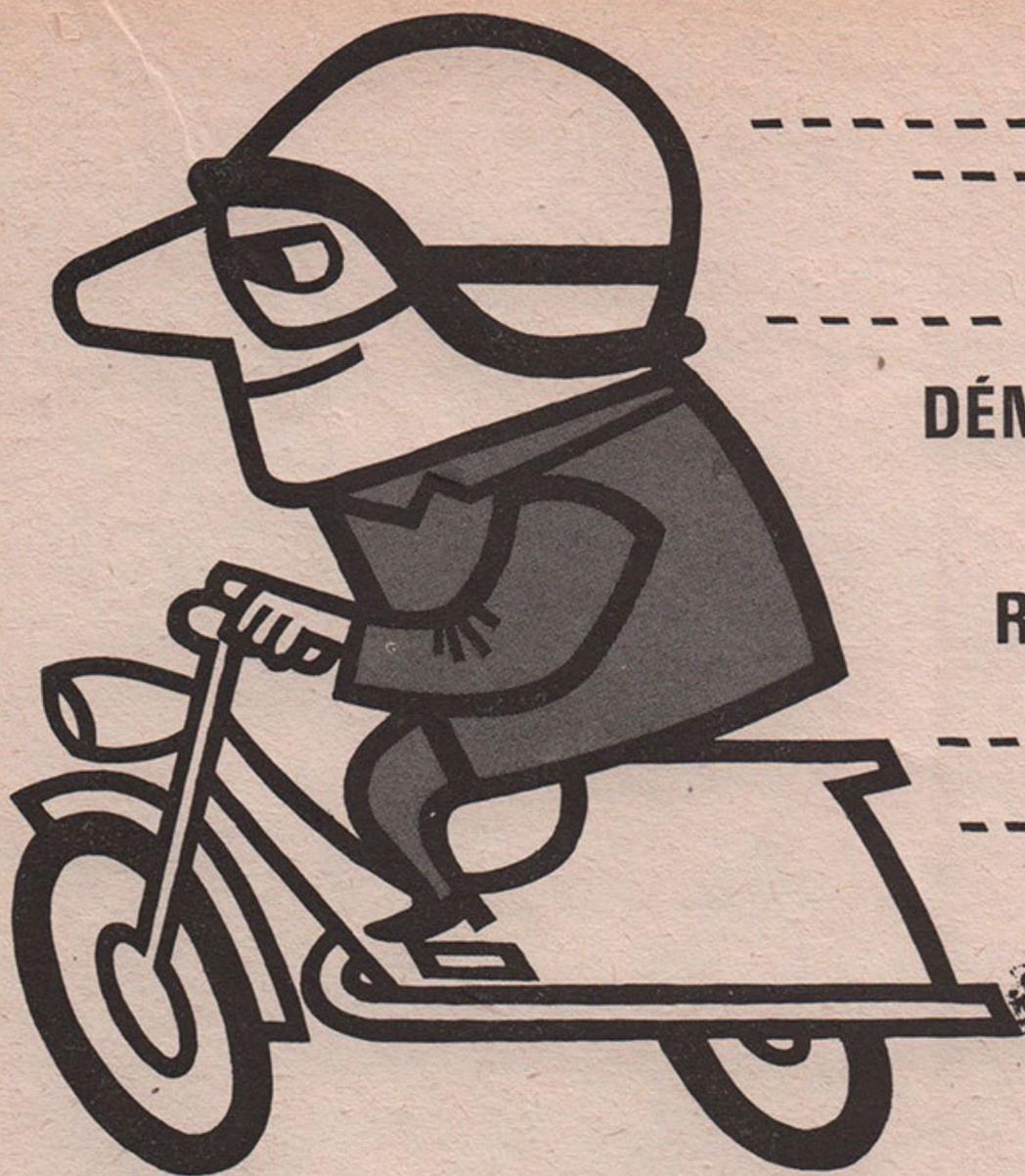
1. Vigreux (Kreidler) 24 pts (62) ; 2. Rosemon-Popp (Kreidler-Derbi) 22 pts (37) ; 3. De Lespinay (Derbi) 22 pts (30) ; 4. Pasquier (Derbi) 15 pts ; 5. Chedal-Anglay (Vap) et Mignon (Derbi) 9 pts ; 7. Dayan (Ducson-Kreidler), Morena (Itom) et Gand (Derbi) 8 pts ; 10. Nicolas (Honda) 7 pts ; 11. Semal (Zündapp) 6 pts ; 12. Lambert (Itom) et Nandrot (Vap) 5 pts ; 14. Maingret (Itom) 4 pts ; 15. Blot (F. - Morini), Herckman et De Ara (Kreidler) 3 pts ; 18. Deneux (Paloma), Netzer (Paloma) et Saffers, 2 pts ; 21. Temporal (Derbi), Bertrand (Demm) et Cognot (Derbi) 1 pt.

**Belkechout (8) ne semble guère souriant. Il sera déclassé au profit de De Ara (7).**



Et voici (en haut) Pasquier, un lauréat qui n'a pas hésité à se déplacer depuis Monaco, encouragé, il est vrai, par son père. Ci-contre : Lambert qui disposait, cette fois, d'un Kreidler.





**DÉMARRAGES** - - - - -  
**INSTANTANÉS...**

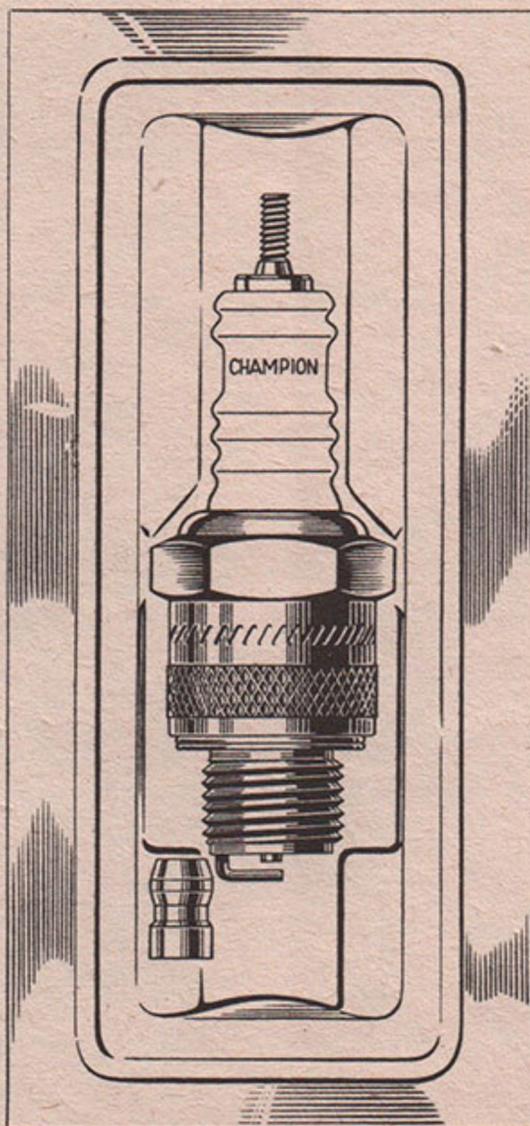
**RECHANGE** - - - - -  
**TRÈS PRATIQUE...**

**TOUS PRÉFÈRENT LES CHAMPION SPÉCIALES POUR 2-TEMPS!**

Tous d'accord, les jeunes qui roulent à scooters, à vélomoteurs ou à motos : rien ne remplace la bougie Champion spéciale pour 2-temps. Démarrages "éclair", allumage correct, puissance accrue, plus long kilométrage... Ils y gagnent à coup sûr. Et elle est tellement facile à monter! Rudement pratique aussi comme bougie de réserve, la Champion! Dans son emballage hermétique en plastique, elle est totalement protégée contre l'humidité, la poussière, l'huile, la corrosion.

**Voici pourquoi les ratés d'allumage sont supprimés !**

1 - Le bec de l'isolant est conçu pour fonctionner à des températures plus élevées brûlant ainsi les fâcheux dépôts d'huile et de carbone.



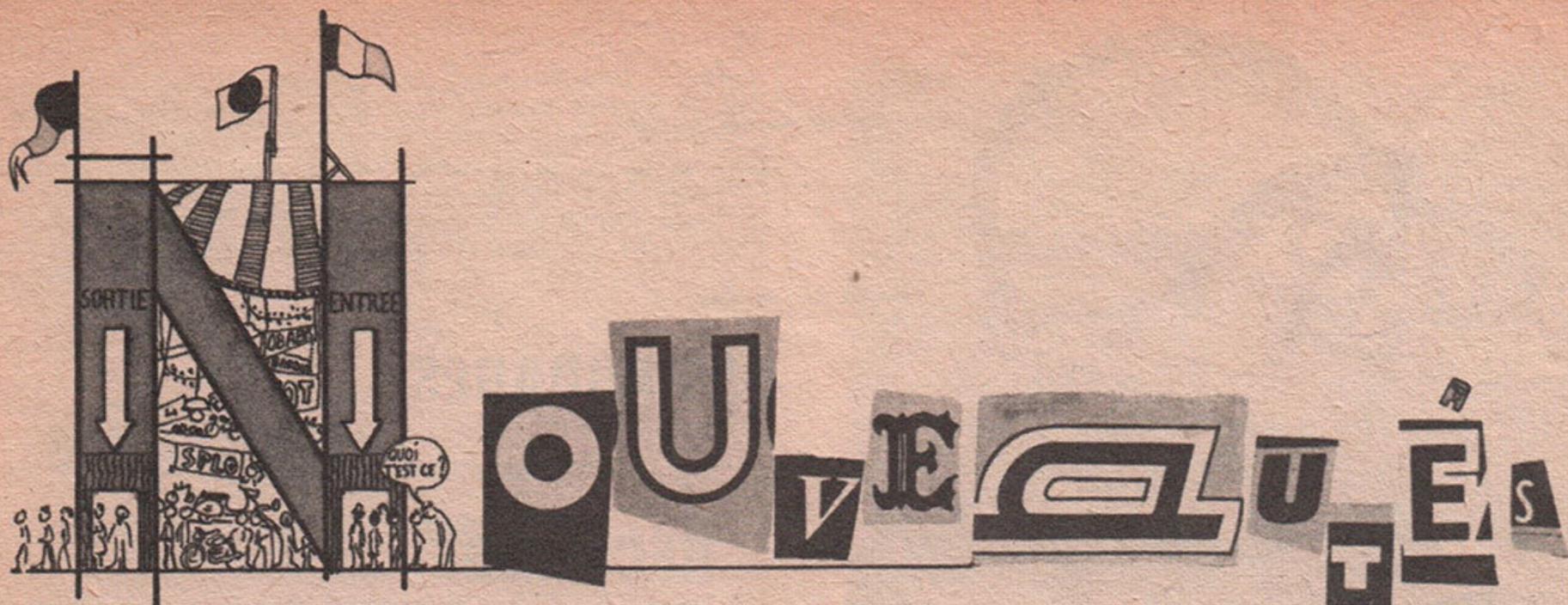
2 - Les électrodes en alliage nouveau résistent beaucoup mieux à l'usure.  
3 - L'isolant à 5 nervures (exclusivité Champion) évite toute perte de courant. Il est inspiré du principe des isolants des lignes à haute tension, c'est tout dire !

Ayez toujours un stock suffisant de bougies Champion pour 2-temps (4 types : L-81, L-86, L-90 et L-84).

CHAMPION la bougie préférée dans le monde entier : sur terre, sur mer et dans les airs.



5 Square Villaret de Joyeuse, Paris 17<sup>e</sup>



# PEUGEOT

**S**OUS le signe de la *qualité*, qu'ils considèrent à juste titre comme leur carte maîtresse, les *cycles PEUGEOT* poursuivent avec un succès croissant leur activité industrielle et commerciale dans le domaine de la bicyclette et du cyclomoteur.

En ce Salon 1964, Peugeot et Terrot offrent au visiteur la révélation d'une gamme aux lignes nouvelles qui allie beaucoup de beauté, de jeunesse et de personnalité dans les formes.

Si l'ensemble des modèles en bénéficie, y compris les modèles sport, c'est principalement les cyclomoteurs légers à réservoir arrière incorporé qui retiennent l'attention.

★

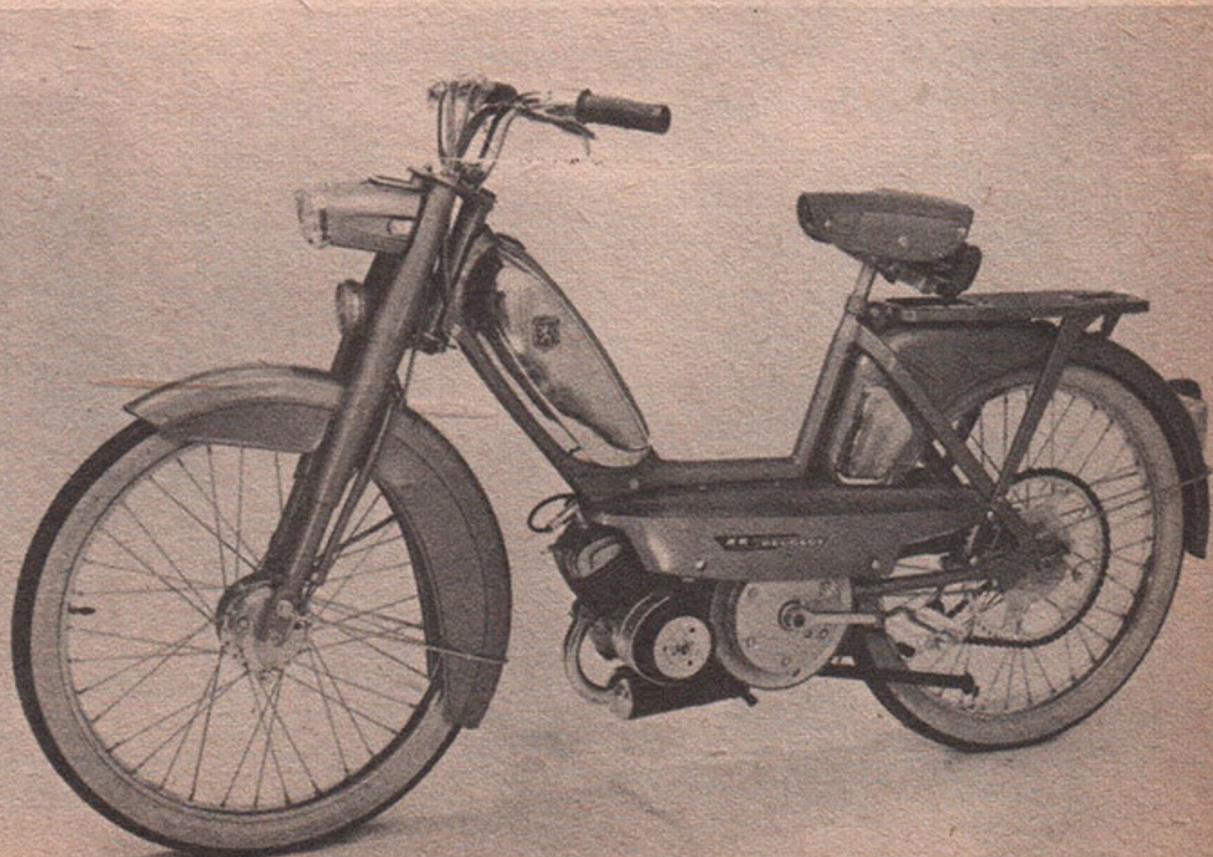
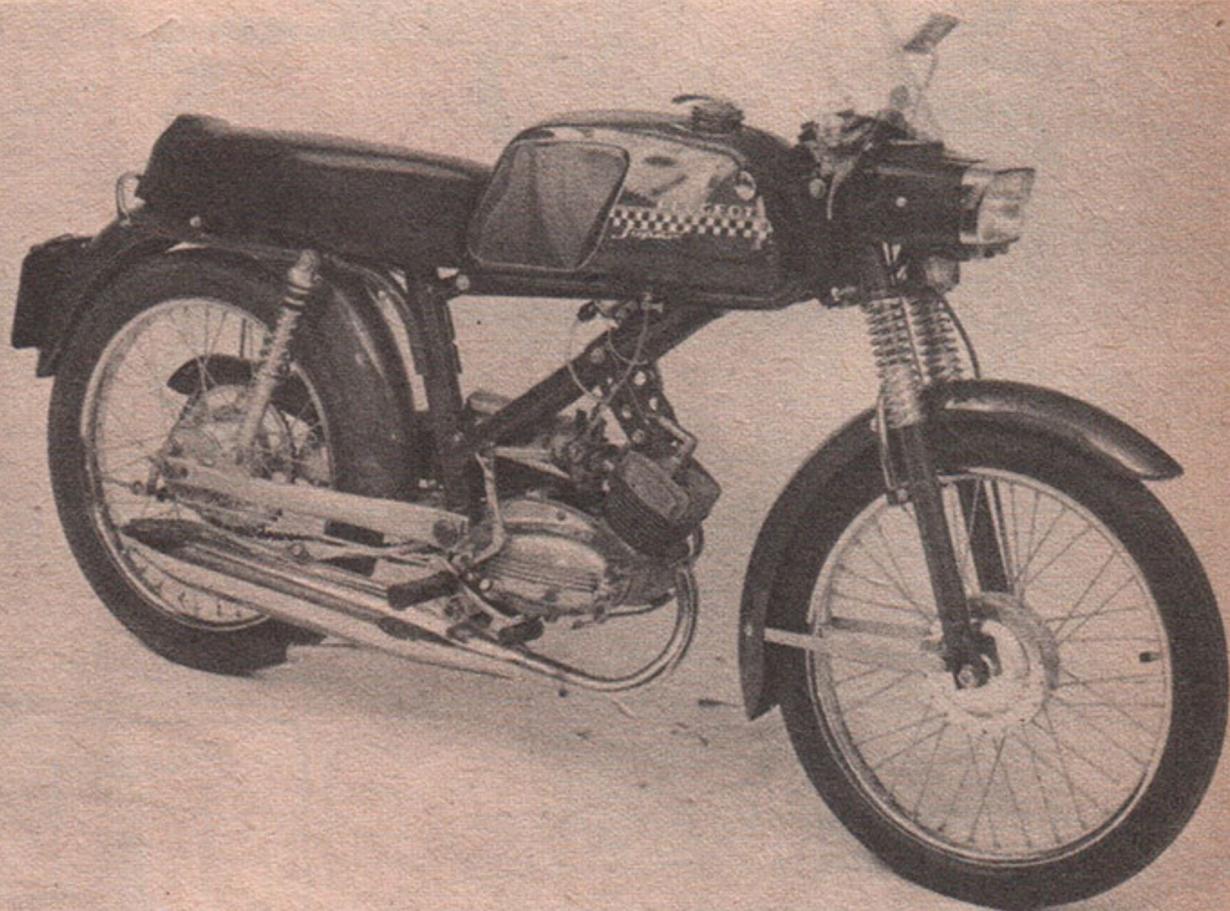
Voyons, en gros, ce qu'il y a de neuf. Les cyclomoteurs à chaîne bénéficient d'un nouveau dessin du cadre en tube et tôle emboutie pour les modèles C, CT et LT. Les deux premiers ont un réservoir placé à l'arrière. Le LT et le TLS (ancien cadre) ont aussi un nouveau réservoir avant à flancs chromés.

Les modèles à variateur (VCT - VLT) disposent aussi du nouveau cadre, le second étant muni d'une fourche télescopique. Le VLT et V sont équipés du réservoir à flancs chromés.

Pour les cyclos du type à châssis coque (104 M et 104 MV), il n'y a rien d'essentiel de modifié.

Dans les modèles sport (cyclomoteurs), nous retiendrons surtout le BB 3 L qui est tout nouveau. Cadre en tube et tôle emboutie, réservoir à flancs chromés, fourche télescopique à ressorts apparents. Pour le BB 3 SP, les rapports de boîte sont modifiés, ainsi que le cadre, les roues ont maintenant 17" au lieu de 19".

En haut, le nouveau vélomoteur Peugeot BB 3 K, et ci-contre, le modèle VLT avec le nouveau réservoir flancs chromés.





**PNEUS**  
VÉLO  
CYCLOMOTEUR  
MOTO  
SCOOTER

**BOYAUX**  
ENTRAÎNEMENT  
COMPÉTITION  
IMPORTÉS D'ITALIE

**HUTCHINSON**

COURROIES DE CYCLOMOTEUR *Ventilaigle*

**LA DEVÈZE**

OUVERT LE LUNDI

— AGENCES 41 MARQUES NEUVES —

**Paloma**

*Lambretta* ITAL

**flandria**

*Vespa* **VAP**

BETA - ITAL-JET - SUZUKI - PEUGEOT - PUCH -  
JAWA - GITANE - MILANO

1.000 Cyclos, Scooters, Motos  
français et tous les étrangers

Crédit Cyclo avec livraison immédiate  
Crédit 4 à 18 mois neuf et occasion

Achat comptant Echange :

TOUTE REPRISE EN 1<sup>er</sup> VERSEMENT

100 Scooters d'occasions garanties — Station Vespa,  
Lambretta, Moto, Cyclo — Tôlerie, peinture, devis, etc.

Toutes les pièces détachées, accessoires, casques, etc...

Exp. et livr. et emb. gratuit Gare PARIS

50 à 100 cyclos d'occasion avec GARANTIE

CREDIT et LIVRAISON IMMEDIATS — ACHAT FERME

170, Avenue de Clichy — PARIS 17<sup>e</sup>

Métro : Porte Clichy — MAR. 09-79

Liste contre 2 timbres

Prenons tous carnets d'achats

Assurance à crédit

AVIONS

**AIRMER**

PLANEURS

BATEAUX

Les modèles les mieux étudiés pour initier les jeunes  
garçons à la construction des modèles réduits. Plans,  
notices de montage et fournitures garantissant la  
réussite.

Boîtes complètes à partir de 4,25 F en vente chez  
les bons fournisseurs

**Demandez bien AIRMER**

à défaut, nous vous adresserons notre documentation  
générale et l'adresse d'un fournisseur local.

Balsa en planches et baguettes ainsi que toutes four-  
nitures pour la construction des avions et bateaux.

**AIRMER** Paris-10<sup>e</sup>

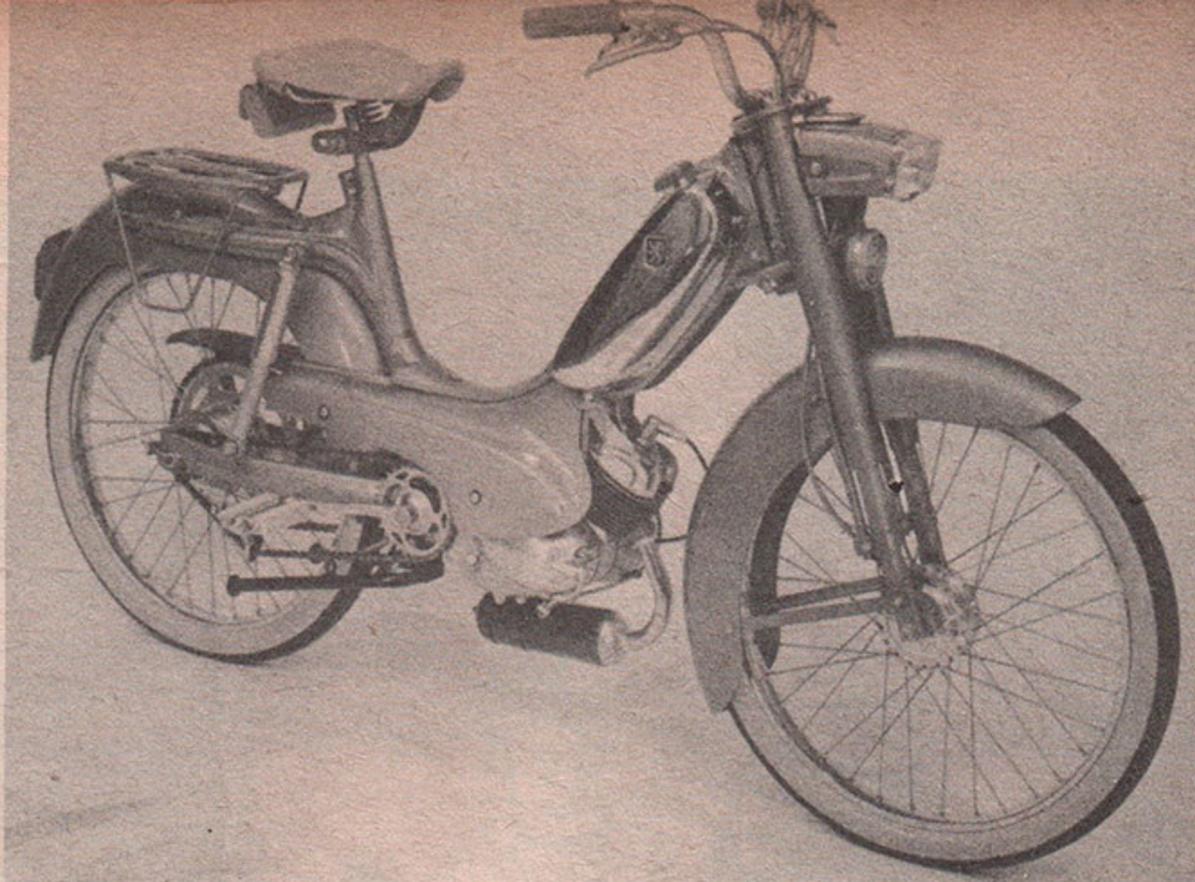
17, rue de Belzunce

Le dernier modèle de la gamme est le nouveau vélomoteur BB 3 K correspondant à la nouvelle législation. Démarrage par kick, nouvel échappement, rapports de boîte plus étalés, roues plus petites (17"), nouveau carter-embayage, moyeux plus importants, double commande du frein AR, nouveau réservoir, etc.

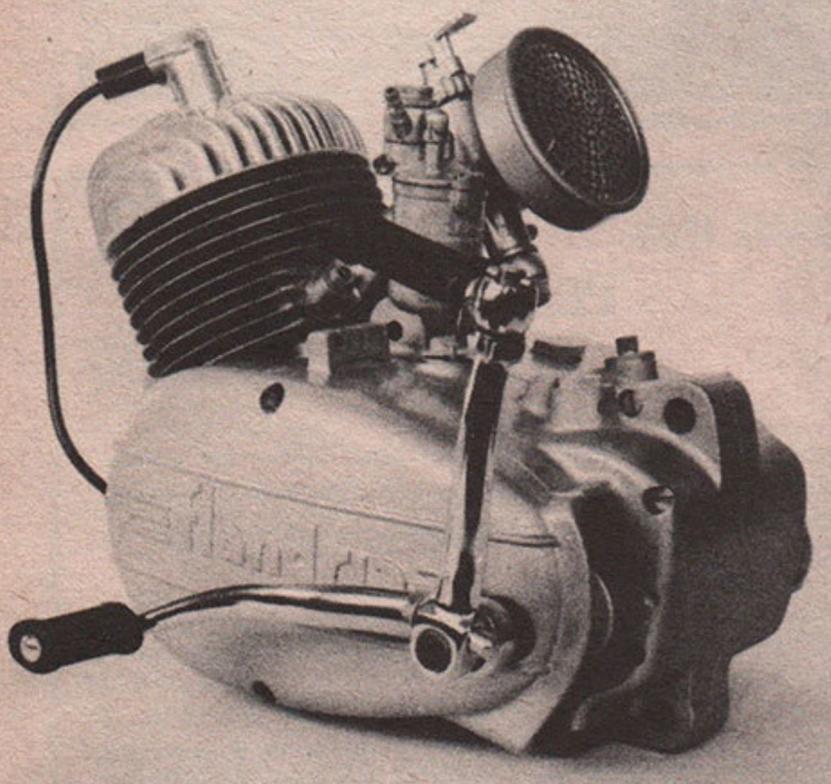
★

Nul doute que cette nouvelle gamme PEUGEOT-TERROT ne rencontre une grande faveur auprès de tous les usagers et ne soit appelée à une très belle carrière.

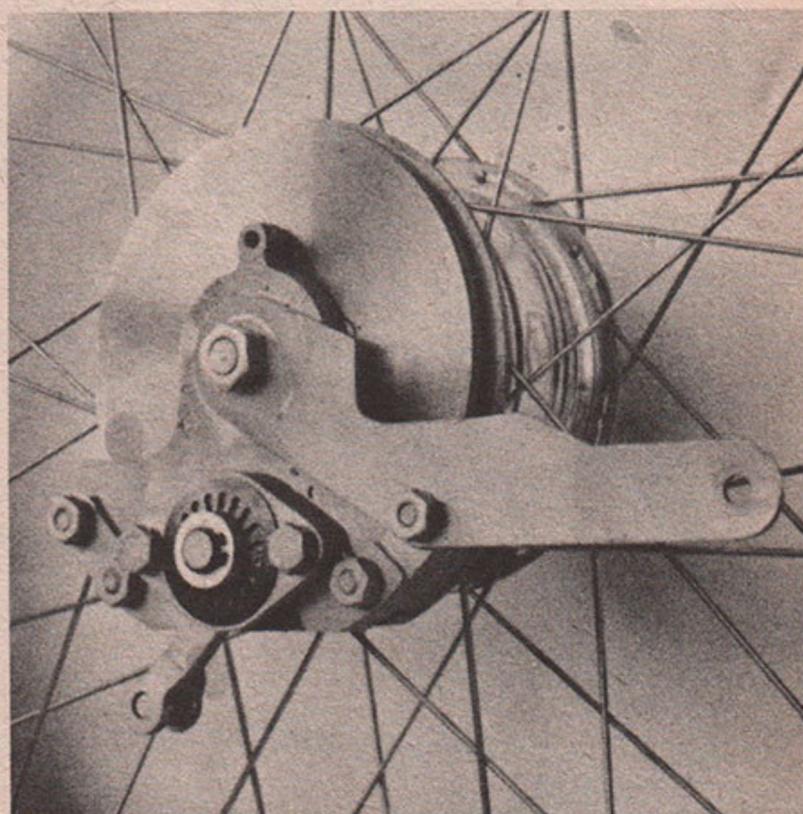
Le BB. 3 L est un nouveau-venu dans la gamme Peugeot.



# FLANDRIA



Moteur 5 vitesses, 5 CV et frein à disque : deux nouveautés chez Flandria.



Comet 3 vitesses (931 F), Comet 4 vitesses (977 F), en cyclomoteur ou vélomoteur, Parisienne 4 V ventilé, vélomoteur (1325F). Enfin dans la dernière catégorie : quatre cyclomoteurs et trois vélomoteurs, soit Sportif 4 vitesses (1.030 F), Ultra Sport 4 vit. ventilé (1.165 F), Record 4 vitesses, ventilé (1.349 F), Rally 4 vitesses (1.399 F) d'une part et Record 4 vit. ventilé, kick (1.369 F), Rally 4 vit. 5 CV, (1.459 F) et Concorde 4 vit. 5 CV (1.459 F), d'autre part.

★

Les Ets Flandria cherchent constamment à faire face à la double nécessité qui s'impose à tout constructeur désireux de s'imposer sur un marché : d'une part, savoir présenter toujours du nouveau, d'autre part satisfaire toutes les exigences de la clientèle.

C'est pourquoi, bien que champion du bloc-moteur, Flandria peut se vanter d'offrir une très vaste gamme de production allant du cyclomoteur à galet aux nouveaux vélomoteurs correspondant aux exigences du Code de la route. Trois grandes catégories de

machines sont ainsi définies : les cyclomoteurs à galet, courroies et automatiques ; les vélomoteurs et cyclomoteurs multivitesse ; les vélomoteurs et cyclomoteurs sport. Les prix s'étagent de 299 F pour le « galet luxe » à 1.459 F pour le « Concorde » ou le « Rally ».

Dans la première catégorie, nous trouvons 6 modèles : Galet luxe (299 F), Alouette (499 F), Mystère (549 F), Floride Mono (659 F), Princesse Mono (774 F), Princesse Vari (829 F). Dans la deuxième catégorie, 4 autres modèles : Mirage 3 vitesses (831 F),

Voilà pour la gamme Flandria. Au rayon des nouveautés, nous aurons l'occasion de voir au Salon le nouveau moteur développant 5 CV et comportant une boîte à 5 rapports. Nous verrons aussi le frein à disque mis au point par Flandria et étudié à fond du point de vue protection, progressivité et douceur de freinage.



Ne cherchez plus ailleurs!..  
Le spécialiste du Cyclomoteur  
Sport, c'est

**Leclercq**

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

*Un choix exceptionnel*

ITALIENS : PERIPOLI - ITOM - ITAL-JET - LAMBRETTA  
JAPONAIS : SUZUKI

**AVEC VENTE A CRÉDIT**

STOCK PIECES DETACHEES D'ORIGINE

AGENT DES MARQUES

B.S.A. - PEUGEOT - TERROT - MZ -  
LAMBRETTA - MANURHIN

OCCASIONS — GARANTIE TOTALE



la bougie japonaise

**BOUGIES HITACHI**

*elle arrive !..*

*la voici !..*

**elle passe...**

**... dépasse...**

**... et surclasse**

**tout ce qui se fabrique dans le monde**

IMPORTATEUR EXCLUSIF FRANCE - AFRIQUE

**Ets Y. BEAL**

BOITE POSTALE N° 12  
CLERMONT-FERRAND (P.-de-D.)

# YAMAHA *une marque en plein essor*

INCONNUE chez nous, il n'y a pas si longtemps encore, la marque Yamaha est en train de gravir un à un les échelons de la célébrité.

Bien représentée en France par un importateur compétent, qui a su sélectionner un réseau d'agents sérieux, la marque a, par ailleurs, une saine compréhension de la valeur sportive, sur le double plan de la technique et de la publicité.

Et ceux, nombreux, qui suivent les Championnats du Monde, ont véritablement été enthousiasmés par la performance de la 250 twin, pilotée par Read, une machine, qui dans le domaine des machines Grand Prix, est certainement celle qui est la plus proche de la série.

Mais pour les visiteurs du Salon de Paris, le stand Yamaha sera un des plus riches en nouveautés qui soit :

— en 50 cc, Yamaha revient à cette cylindrée avec un tout nouveau modèle, le YF 1.

Il s'agit d'un modèle luxueux, équipé d'un monocylindre 2 temps (40 x 40), refroidi par air, mais à admission par distributeur rotatif, selon une technique chère à la marque.

Comprimé assez faiblement à 7 à 1, ce moteur n'en développe pas moins 4,5 CV à 8.000 tr/mn.

Démarrage par kick starter — 4 rapports par sélecteur au pied.

Cadre en tôle emboutie — suspension intégrale, selle double, clignotants, etc.

De ce modèle est dérivé le YG 1, un 80 cc extérieurement identifiable, par sa fourche avant cette fois-ci télescopique et non plus à balanciers.

Le moteur (46 x 42 mm), comprimé à 6,8 à 1 développe 6,5 CV à 7.000 tr/mn.

Cette machine existe en version YG 1 D qui inclut le démarreur électrique, et surtout une grande nouveauté Yamaha, le graissage par le système « Autolube ».

Ce système, que l'on retrouve sur la toute nouvelle 250 sport YDS III offre les avantages suivants :

- plus de mélange de l'huile à l'essence ;
- fumées à l'échappement réduites au minimum, surtout dans la circulation urbaine ;
- encrassement des bougies diminué ;
- longévité du moteur accrue, grâce à un graissage plus efficace.

Techniquement, ce graissage Autolube est essentiellement réalisé par une petite pompe à piston actionnée directement par le moteur, mais tournant à vitesse réduite, grâce à une démultiplication par pignons.

Cette pompe reçoit l'huile d'un réservoir séparé, mais son débit n'est pas constant, étant fonction de l'ouverture des gaz. Cette variation de débit de la pompe est assurée par un excentrique, qui modifie l'amplitude du déplacement du piston.

Il en résulte donc un graissage proportionné à la charge sous laquelle fonctionne le moteur et c'est ainsi que le

pourcentage d'huile dans l'essence varie automatiquement dans les proportions suivantes :

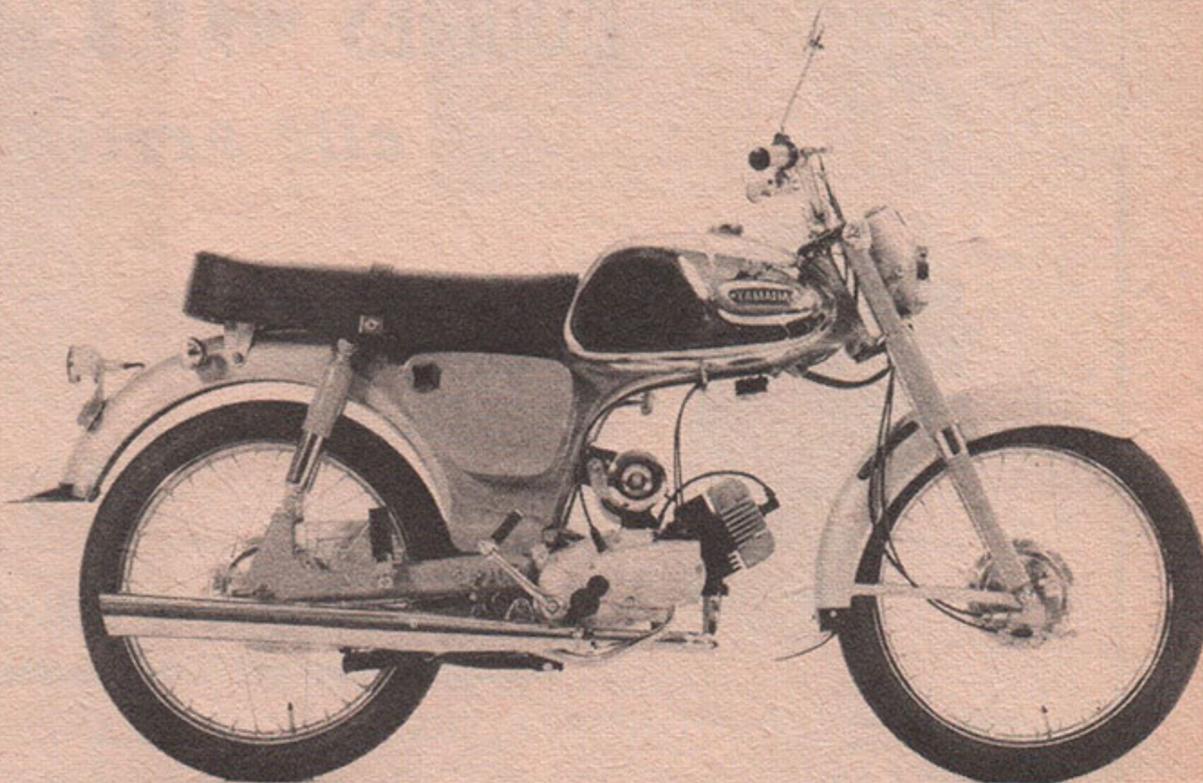
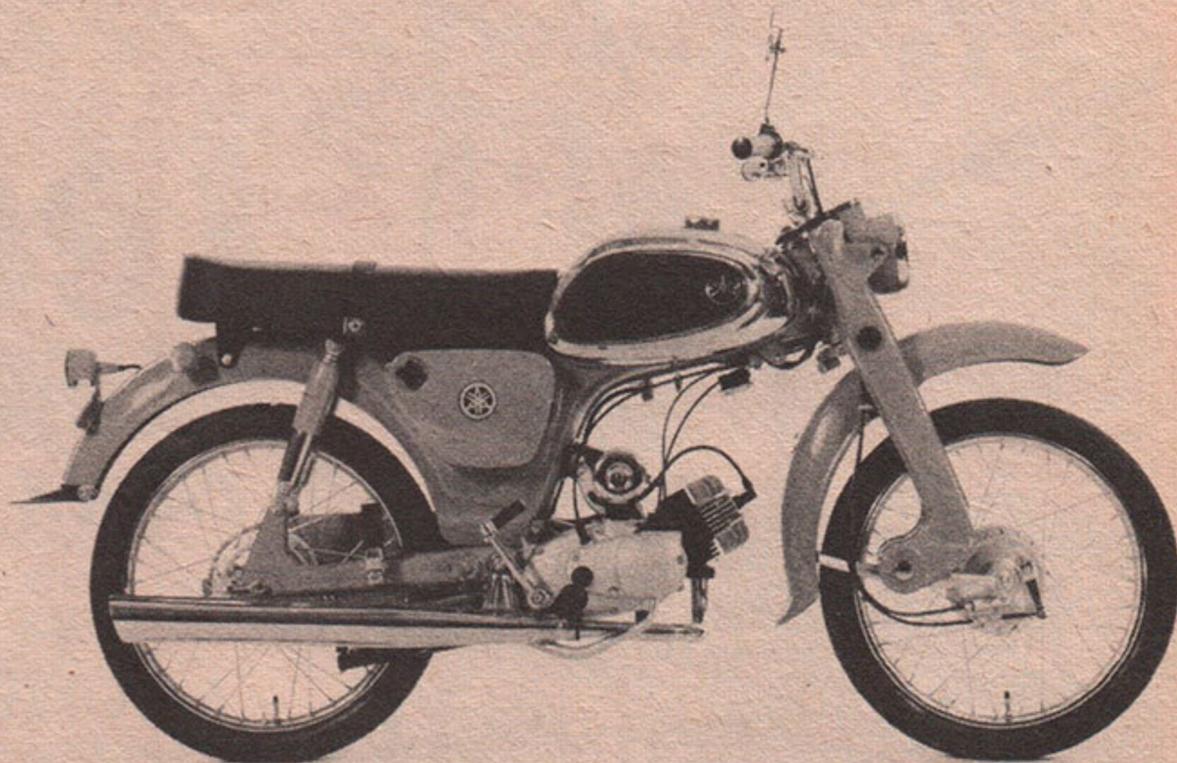
100/1 et même 120/1 lorsque les gaz sont ouverts au 1/8e.

60/1 environ à demi-ouverture.

20/1 à pleine ouverture.

Ainsi, plus le moteur est sollicité, plus le graissage est abondant, et nul doute qu'il ne faille considérer ce système « Autolube » comme une révolution dans le domaine du graissage des deux-temps.

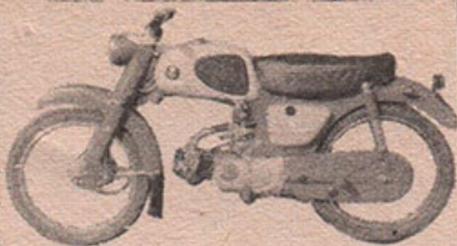
Nouveau 50 cc chez Yamaha : le YF 1 (ci-dessus) et son dérivé dans une cylindrée supérieure : le YG 1 de 80 cc (ci-dessous).



**un choix unique**  
**DU CYCLO A LA GROSSE MOTO**

**TOUS**  
**LES CYCLOMOTEURS**  
49 cc et 50 cc

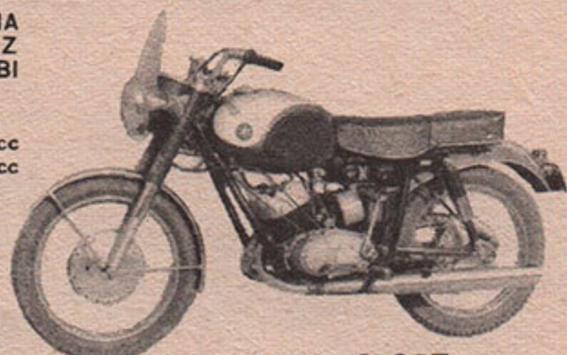
Suzuki - Ital-Jet - Morini -  
Honda - Périnoli - Puch -  
Corsarino - Yamaha -  
Paloma - Flandria, etc...



**VÉLOMOTEURS ET MOTOS LEGERES**

SUZUKI - YAMAHA  
BSA - HONDA - M Z  
TRIUMPH - MOTOBİ  
PUCH

50 cc - 80 cc - 90 cc  
125 cc - 175 cc - 250 cc  
300 cc



250 YAMAHA SPORT

*Tous les deux-roues modernes 1964*  
**LES GROSSES MOTOS**

**MOTO - BASTILLE**

6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI<sup>e</sup> (Bastille) - ROQ. 29-28

- TRIUMPH
- YAMAHA
- MATCHLESS
- HONDA

AGENT OFFICIEL

**TOUS MODELES**  
**NEUF ET OCCASION**  
R 27 - R 50 - R 60 - R 69 S

Visitez notre stand occasion  
Toutes marques (garantie totale)  
BMW - TRIUMPH - JAWA - NORTON  
BSA - PUCH - ARIEL, etc...

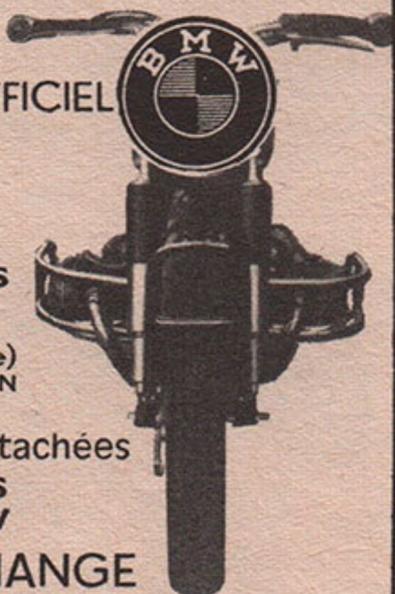
Service pièces détachées

**ACCESSOIRES**  
BSA - BMW

ACHAT - ÉCHANGE

**CRÉDIT** rapide - Facilité jusqu'à **18 MOIS**

Expédition toute la France



**PNEUMATIQUES**

- VÉLO
- CYCLO
- MOTO
- SCOOTER

**WOLBER**

**BOYAUX**

- ROUTE et  
COMPÉTITION

**WOLBER**

MANUFACTURE GÉNÉRALE DE CAOUTCHOUC  
ET DE PNEUMATIQUES

**A. WOLBER**

17, rue de Villeneuve, SOISSONS (Aisne)

STAND 81 - HALL S

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

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

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

*Demander AUJOURD'HUI MEME notre documentation*  
*gratuite N°35 B - Grandes facilités de paiement accordées*

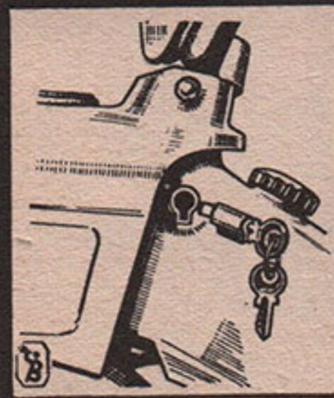
Écrivez : **COURS TECHNIQUES AUTOS**  
SAINT-QUENTIN (Aisne)

Tous les cyclomoteurs "**BB 104**"

**PEUGEOT**

sont équipés en série de la  
**SUSPENSION A** et **A**  
et du logement de  
**L'ANTIVOL**

**NEIMAN**



*Nouveauté 64*

**GONFLAGE**  
**MOBYLETTE**  
GAIN 10 km/h pour 90  
**AUTRES MOTEURS**  
100 A 150 F  
**RESULTATS GARANTIS**

AGENT :  
Sachs - Paloma - Flandria



**REAU**

93, Av. J.-B.-Clément - Boulogne - MOL. 98-67

**une  
conduite  
sportive!**

Une assurance  
**deux fois**  
moins chère,  
Prix assurance  
Paris : 110 f.  
Province : 65 f.  
une roue  
de secours :



**le nouveau  
vélomoteur  
CARÉNÉ**

**Vespa 50 S**

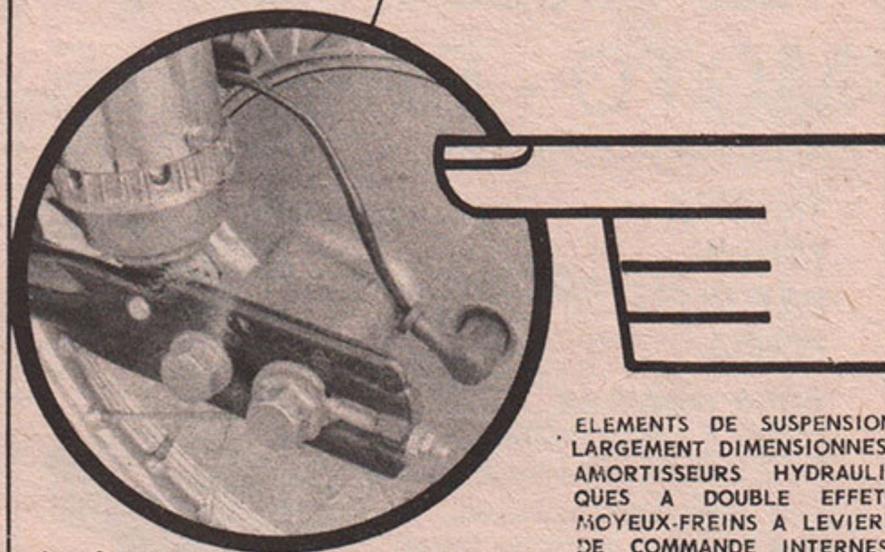
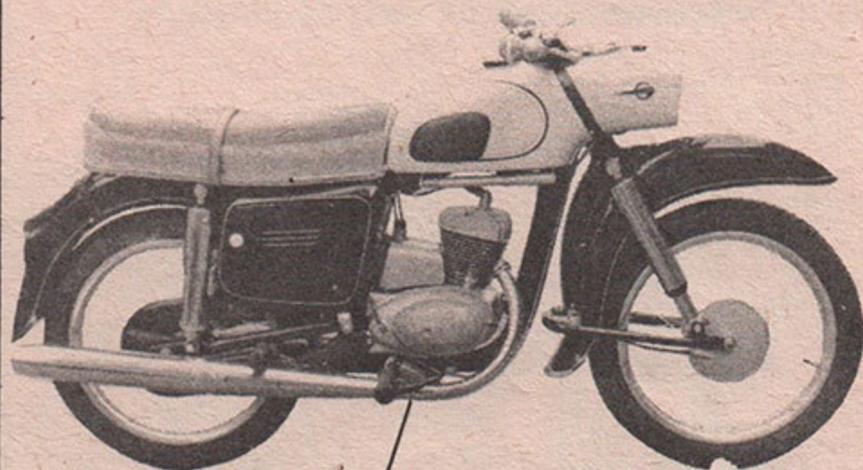
**DOCUMENTATION :  
VESPA-FRANCE**

5, rue de Tilsitt — Paris (8<sup>e</sup>)

WAG. 49-54

**LA 125<sup>CC</sup> MZ**

**LA MACHINE LA PLUS  
PERFECTIONNEE  
DANS LES DETAILS**



ELEMENTS DE SUSPENSION  
LARGEMENT DIMENSIONNES.  
AMORTISSEURS HYDRAULI-  
QUES A DOUBLE EFFET.  
MOYEURS-FREINS A LEVIERS  
DE COMMANDE INTERNES  
POUR ASSURER UNE ETAN-  
CHEITE TOTALE.



**BLOC-MOTEUR** 52 x 58 entièrement caréné, de 8,8 CV  
Carburateur de 22 mm. Dynamo très puissante de 60/90  
watts. Boîte de vitesses à 4 rapports.

**CADRE** de conception inédite en tôles serties et magné-  
sium coulé. Suspensions oscillantes, d'un rendement  
exceptionnel, débattements de 15 cm à l'AV, de 10 cm  
à l'arrière. Amortisseurs hydrauliques à double effet.  
Roues de 18. Moyeux-freins centraux de 150 mm.

**EQUIPEMENT** : Clignotants. Antivol. Eclairage 40/45  
watts avec faisceau asymétrique. Chaîne sous carter  
étanche caoutchouc. Trousse à outils très complète.  
Pédale de frein articulée sur repose-pied. Commande  
de frein à l'intérieur des tambours, etc...

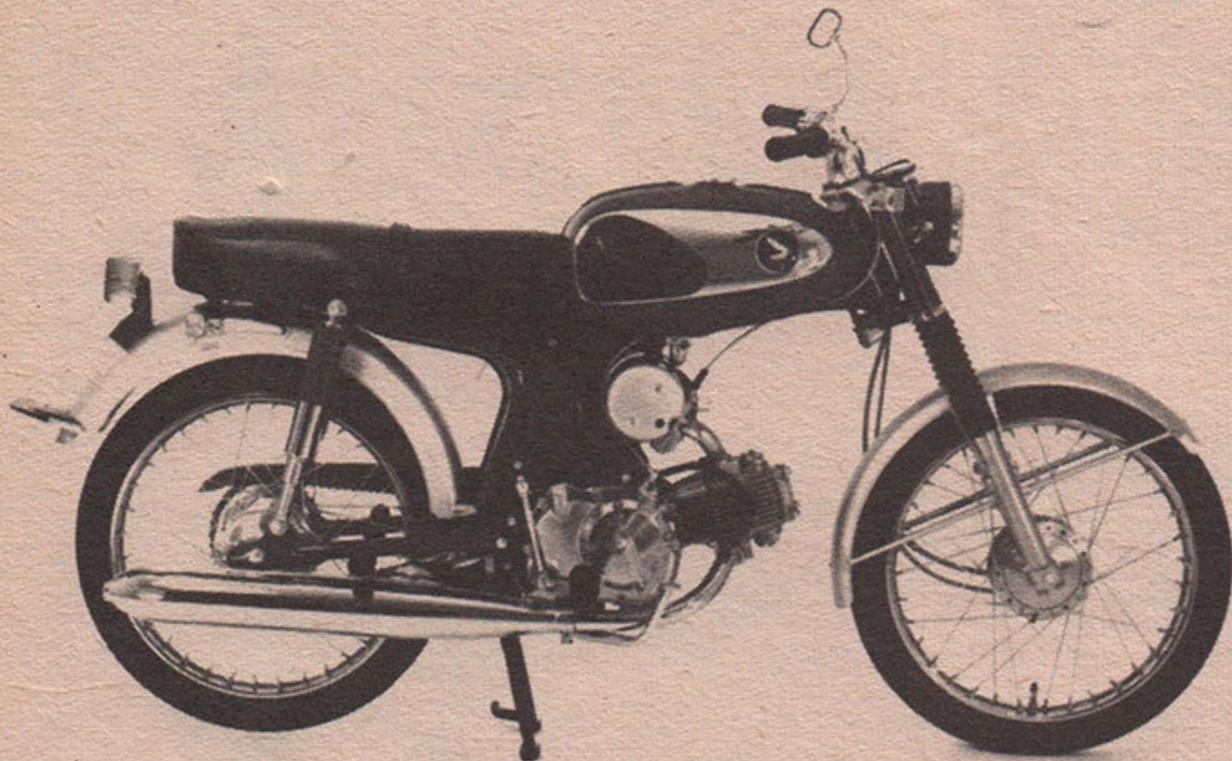
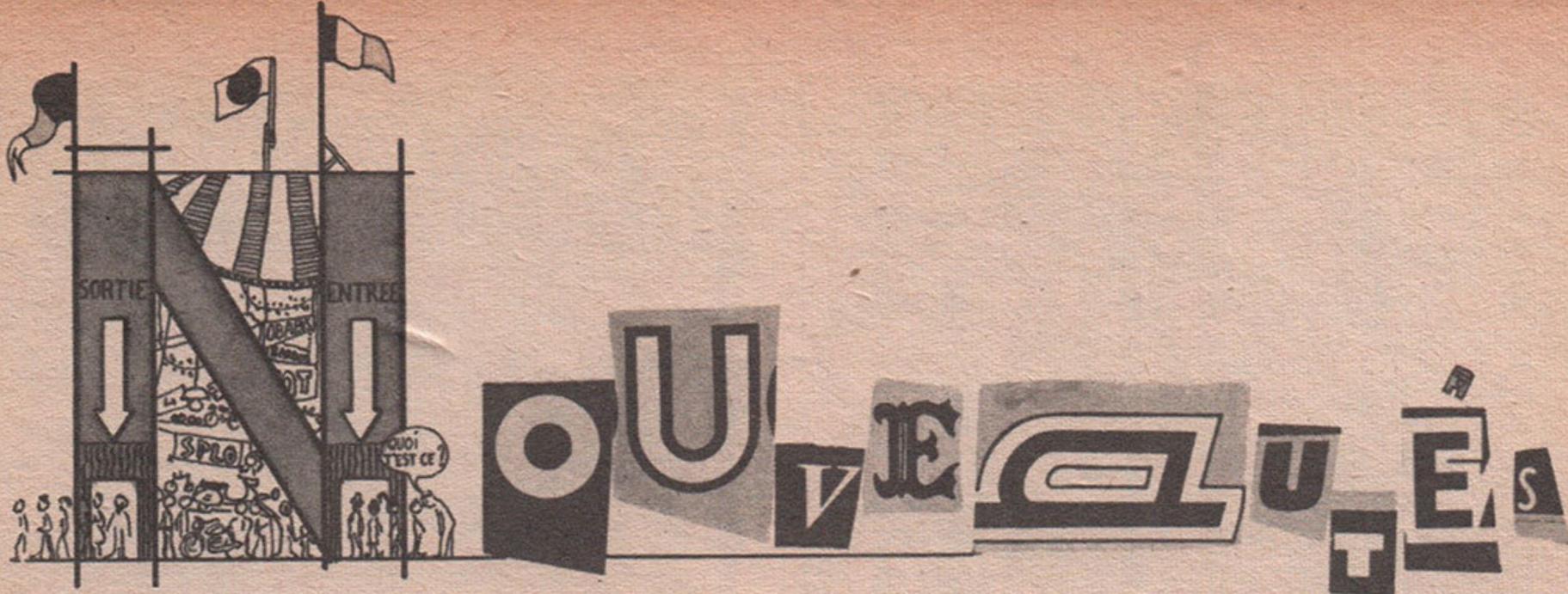
**2 100 fr**

ET MÉLANGE A  
3% D'HUILE.

**seulement**

**Sté MOTOCYCLE**

80, AVENUE DU GÉNÉRAL - LECLERC  
BOULOGNE - BILLANCOURT (SEINE)  
VAL 47-11



## HONDA

La participation de Honda, le plus grand constructeur mondial de « deux-roues », au Salon 1964, se distingue tant par son importance que par la variété des modèles exposés.

En effet, la gamme Honda ne comporte pas moins de 14 types différents de vélomoteurs et de motos, de 50 à 300 cc de cylindrée.

Cette importante présentation des modèles Honda au Salon de Paris coïncide avec la création de la filiale française et de la mise en place du réseau Honda-France.

Déjà présente sur les cinq continents et dans 70 pays, Honda pénètre donc en force sur le marché français.

On connaît l'expansion foudroyante de cette société qui, créée en 1946, totalise aujourd'hui une production annuelle de 1.200.000 motos et vélomoteurs, soit pratiquement le tiers de la production mondiale.

Dernière née des filiales Honda, Honda-France peut s'appuyer non seulement sur la production japonaise de la firme, mais aussi sur celle de la nouvelle usine construite en 1963 en Belgique, à Alost près de Bruxelles, d'où sortent régulièrement, 8.500 machines par mois.

★

C'est en 1951 que Honda a révolutionné la technique des cyclomoteurs en créant son moteur à 4 temps. Constamment per-

fectionné depuis, ce moteur quatre-temps équipe aujourd'hui toutes les machines Honda. C'est ce moteur qui a permis à Honda de collectionner les victoires dans les grandes compétitions internationales, c'est ce moteur aussi qui, au niveau du grand public, a littéralement révolutionné l'art de circuler : silencieux, souple, robuste, propre, économique puisque n'utilisant que de l'essence, le moteur quatre-temps Honda garantit une réserve de puissance appréciable.

Nanti de l'atout que représentait une telle innovation technique, Honda, tout en augmentant sa production de motos de grosse cylindrée, se lança dans la construction de modèles pouvant intéresser un public de plus en plus large.

C'est ainsi que naquit la série des Honda 50 qui ont fait des adeptes dans le monde entier. Un nouvel art de circuler était né. Honda avait su répondre à une demande qui, bien qu'informulée dans l'esprit du public, correspondait à un réel besoin : à la ville ou à la campagne, circuler facilement grâce à un « deux-roues » agréable à conduire, et d'un entretien aisé.

Aujourd'hui en version tourisme ou en version sport, les Honda 50 qui roulent dans le monde se comptent par millions.

★

### La gamme Honda

Outre les Honda 50, la gamme Honda comporte toute une série de machines qui, chacune dans sa catégorie, reste imbattable.

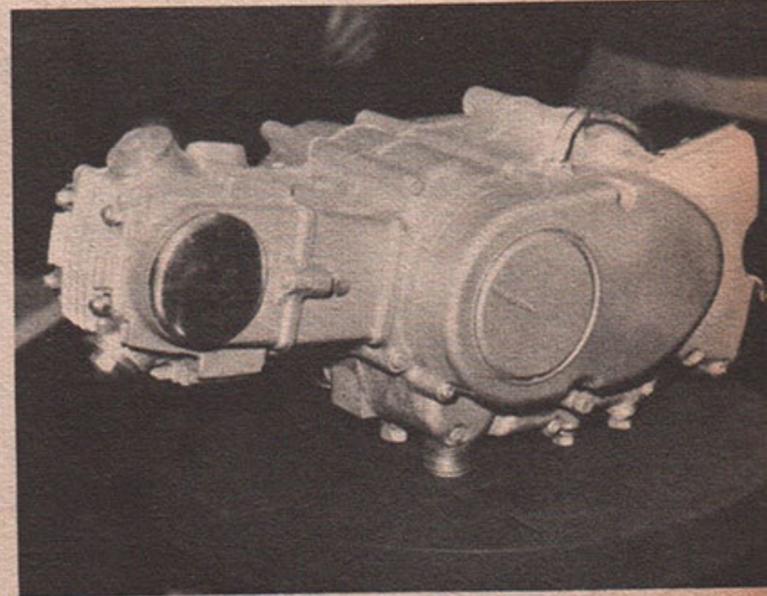
Et d'abord la Honda 90. C'est la dernière nouveauté dans la catégorie des

petites cylindrées. Aussi facile à conduire qu'une 50 cc, cette 90 cc a un moteur compact qui « donne » autant que celui des 125 cc classiques.

Dans un autre domaine, Honda a créé un « deux-roues » comme il n'en avait jamais existé : le Honda 55. D'une puissance de 5 CV et d'une cylindrée de 54 cc, cette machine se joue de tous les sentiers et pistes généralement difficilement accessibles aux « deux-roues ». Chasseurs, pêcheurs, amateurs de grande randonnée ont immédiatement adopté le Honda 55 tout terrain.

Autre nouveauté Honda présentée au Salon : le Monkey. Cette petite moto de 49 cc de cylindrée ne pèse que 42 kg. De par ses dimensions, elle entre facilement dans le coffre d'une voiture. Muni de tous les perfectionnements qui ont fait la réputation de Honda, le Monkey est une petite machine très maniable dont la vitesse atteint facilement 40 km/hr.

Viennent ensuite les 125, 250 et 300 dans leurs versions sport et super-sport.



**NORMANDIE**  
**MOTOCYCLES**  
 CYCLES - CYCLOMOTEURS - VELOMOTEURS  
 AGENT OFFICIEL VAP-MZ  
 BSA-PUCH-JAWA-HONDA-CZ  
 SUZUKI - TERRROT - GIULIETTA  
 ROYAL ENFIELD - FLANDRIA -  
 SUPERIA - PALOMA - PEUGEOT

**FRANCO - MORINI - ITOM SUZUKI**  
**SELECTEURS ADAPTABLES**  
 SUR FRANCO - MORINI ET ITOM

**NEUF ET OCCASIONS GARANTIES**  
 164, rue d'Alésia - 14° - M° Plaisance  
 Tél. : V.A.U. 36-22

**BÔTTES italiennes**  
**GANTS « MONZA »**  
 SPECIALEMENT ETUDIÉS POUR LA COMPÉTITION

IMPORTATEUR  
**G. Couturier**  
 149, Avenue de Neuilly  
 NEUILLY — SAB. 98-39

**lunettes italiennes TRISVEL**  
 Verre plat évitant la réverbération  
 Ecran interchangeable  
 selle italienne JOLLY



**R. LALA & Fils**  
 194, avenue du Maine — PARIS-14° — SUF. 50-12

le plus grand choix de la rive gauche

PEUGEOT - PALOMA - JAWA - MORINI - M.Z. -  
 GIULIETTA - N.S.U. - VAP - FLANDRIA - ITAL-JET  
 ITOM - SUZUKI - KREIDLER.

Catalogue contre 3 timbres

ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES  
 POUR TOUS SCOOTERS, MOTOS, CYCLOMOTEURS  
 10.000 PIÈCES EN STOCK — EXPÉDITION PROVINCE

**HENRI DUFOUR**  
 SPECIALISTE DES MOTOS ANGLAISES

**TRIUMPH Mondial**  
**KREIDLER GARELLI**

DEPOSITAIRE ; LUCAS — LODGE — AVON

VENTE — ACHAT — REPARATIONS  
 CREDIT SUR DEMANDE  
 EXPÉDITION PROVINCE

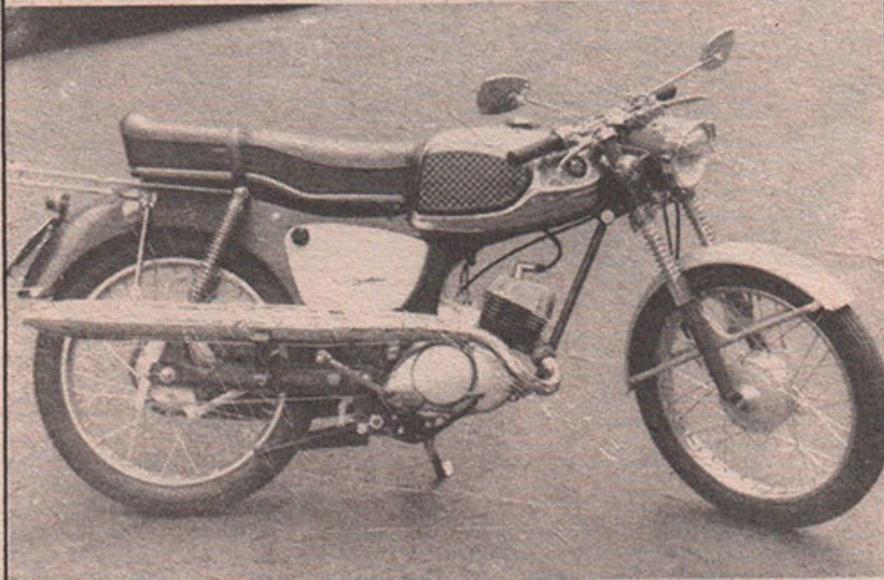
30, RUE SAINT-MAUR — PARIS-XIe — VOL. 90-88

**incontestable**

**LE CHAMPION  
 DU MONDE  
 DU 2 TEMPS C'EST...**

**SUZUKI**

CHAMPION DU MONDE 1962-1963



**UN BON DEUX TEMPS**

c'est la simplicité même,  
 l'assurance d'un entretien aisé

LA GAMME SPORT ET TOURISME  
 LA PLUS COMPLETE

50 cc : Tourisme - Sport - avec ou sans démar. élec.  
 80 cc : Sport.  
 125 cc : Sport - Tourisme - démarreur élec.  
 250 cc : Sport - Tourisme - démarreur élec.



**Pierre Bonnet**

78, AV. DU GÉNÉRAL-LECLERC,  
 BOULOGNE-BILLANCOURT - MOL. 60-99

# NOUVEAU!!

## motobécane

Grosse nouveauté chez Motobécane : le vélomoteur 50 cc, type D 52-C 52. Le moteur est un deux-temps dont la puissance dépasse 4 CV à 7.000 t/mn. Le vilebrequin et le carter ont été renforcés par rapport aux moteurs de cyclomoteurs ; la culasse et le cylindre ont été dotés d'ailettes très largement dimensionnées pour activer le refroidissement.

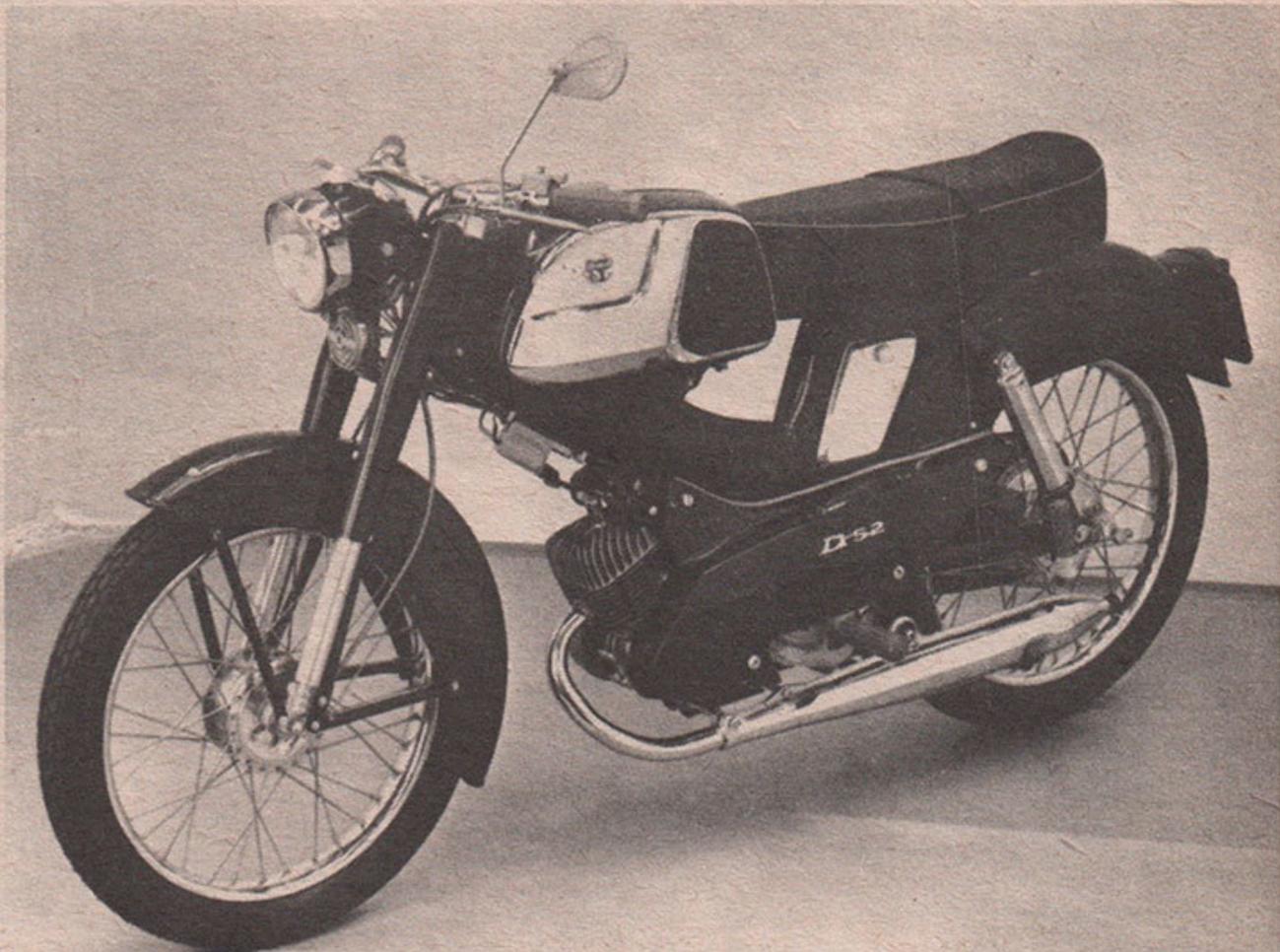
La transmission primaire s'effectue par courroie, et la secondaire, par chaîne. La boîte dispose de 5 rapports commandés par sélecteur au pied. Embayage monodisque à sec, du type automobile.

Le cadre est en tôle emboutie soudée avec réservoir « à cheval » de 8 litres de contenance et muni d'un robinet à réserve. Suspension avant par fourche télescopique à bain d'huile. Suspension arrière par bras oscillant avec amortisseurs télescopiques hydrauliques.

Pneus de type vélomoteur. Freins de grand diamètre (100 et 115 mm). Moyeu arrière à broche. Phare de 130 mm à 3 positions lanterne-code-phare.

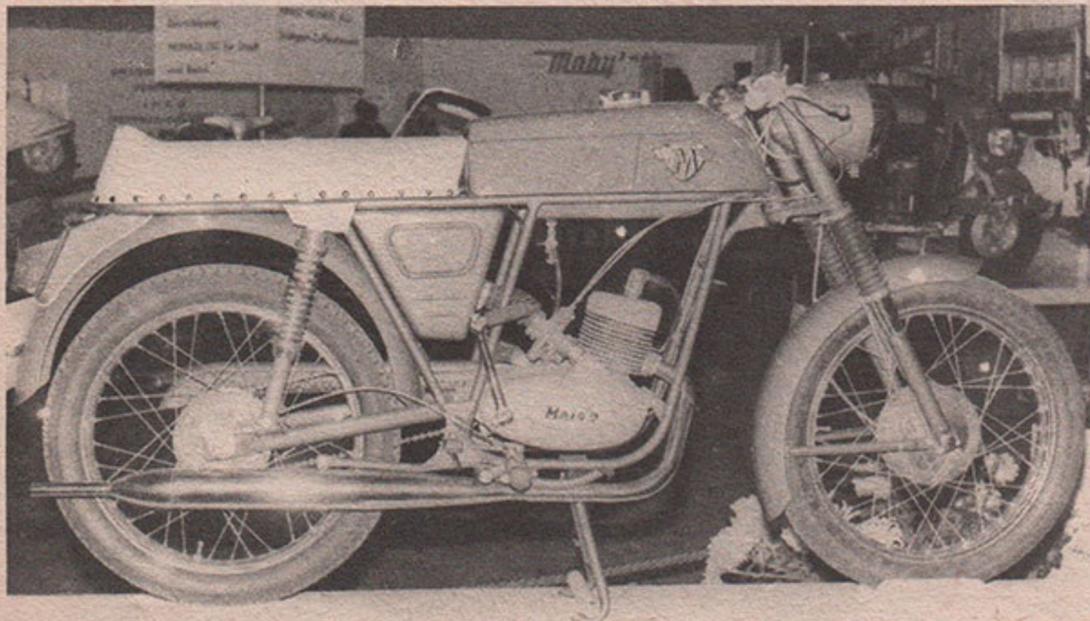
Cette machine est présentée en émail bleu-métallisé, avec réservoir à flancs chromés.

Ce vélomoteur ne constitue pas le seul modèle de ce genre présenté par Motobécane, car il existe, dérivés de ses modèles correspondants de Mobylette, les vélomo-



teurs des types D, 89 — C 89 — D 50 — C 50 — D 50 R — D 98 — C 98.

La conception de ces machines avec leurs divers automatismes (embayage automatique double, variateur) et leur structure générale (pédales) est celle des Mobylette classiques. Toutefois, ces modèles ne sont pas limités en vitesse et le transport d'un passager est autorisé.



## maïco

Nouveauté absolue sur le marché français, où il doit faire sensation, voici le Maïco. C'est un 49 cc (38/44) deux-temps, à alimentation par distributeur rotatif. La puissance annoncée est de 5,5 CV à 8.000 t/mn, et le taux de compression, de 10 à 1. Ajoutons encore que le MD 50 Sport (c'est son nom) dispose d'une boîte à 5 rapports commandés par sélecteur.

Les caractéristiques énoncées ci-dessus indiquent bien qu'il s'agit là d'une nouvelle vedette dans la catégorie des cyclomoteurs sportifs, et il est certain que les curieux seront nombreux sur le stand de l'importateur. Les curieux... et surtout les jeunes désireux de débiter en 1965 dans la compétition vitesse.

# Ets P. PSALTY

80, avenue des Ternes  
PARIS (17<sup>e</sup>) - ÉTO. 55-52

distributeurs **HONDA**

A partir du 1<sup>er</sup> Octobre 1964, les Ets PSALTY ajoutent à leur activité de grossiste...

## ...LA VENTE AU DÉTAIL

Toute la gamme HONDA des derniers modèles 1965 est exposée



PIÈCES DÉTACHÉES DISPONIBLES - ATELIER

*vente à crédit à long terme*

Ets PSALTY *premier spécialiste* **HONDA**

Pour tous vos achats  
de CYCLOMOTEURS  
de MOTOS...

CROSS  
GOLD STAR B. 32  
DBD 34  
HONDA-SPORT  
Neuves  
disponibles

Consultez nous

GRAND CHOIX  
D'OCCASIONS GARANTIES  
A CREDIT : 12 - 15 - 18 MOIS  
REPRISE AU PLUS HAUT COURS

Stock LUCAS  
PNEUS : AVON - CONTINENTAL  
PIRELLI  
Ttes pièces détachées  
Envoi contre remboursement  
toutes pièces Remise aux  
réparateurs

**BSA** **ARIEL**  
**HONDA** **SUNBEAM** *Ginlietta*  
**PERIPOLI**

ITOM - PEUGEOT - RUMI - JAWA - ITAL-JET  
FLANDRIA - MOTO-MORINI - PUCH - SUZUKI

**A. CHARRIER**

Champion de France Vitesse 1936  
28, rue Davoust - 41, avenue Ed. Vaillant  
PANTIN - VIL. 17-38

Atelier de réparation connu pour son sérieux



# JUDENNE

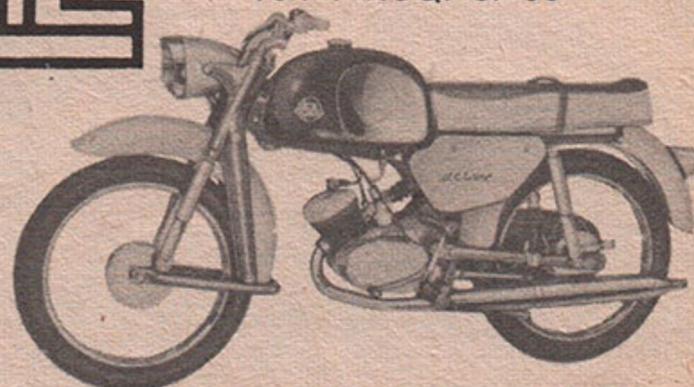
25, AVENUE PARMENTIER  
PARIS-XI<sup>e</sup>  
Tél. : ROQ. 07-60

IMPORTE — DISTRIBUE

ASSURE LE SERVICE APRES-VENTE

- ★ des fringants vélomoteurs légers PRIOR K. 50 à moteur Sachs 5 vitesses
- ★ des discrets cyclomoteurs PRIOR 220-220 C (70 décibels)
- ★ des fantastiques 100 cc HERCULES K 102 et K 103

Nous assurons toujours la vente, la réparation, l'entretien, la pièce détachée des productions CAZENAVE, FAVOR, FLANDRIA, N.S.U., PALOMA, VAP, etc.



Le Prior K. 50 construit par Hercules

SALON DU MOTOCYCLE — HALL 5 — STAND 88

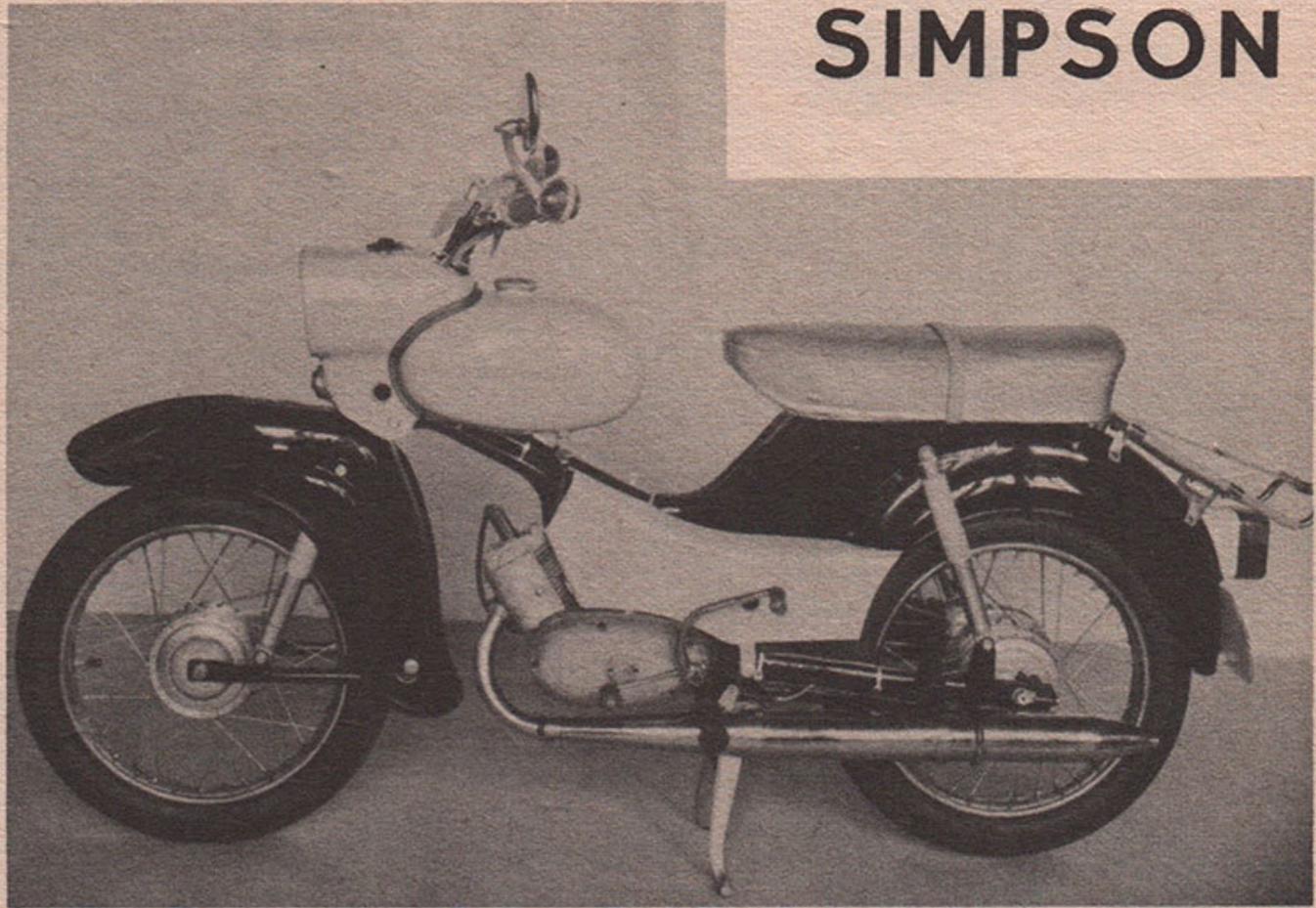
# STANDO PAR STANDO...

## SIMPSON

Dans notre numéro 140, nous avons longuement présenté la production des usines d'Allemagne Orientale SIMPSON, depuis les 50 tout-terrain jusqu'aux machines de tourisme. Aujourd'hui ces 50 cc vont faire leur apparition en France, tout au moins en ce qui concerne les « tourisme ». Rappelons-en les caractéristiques essentielles.

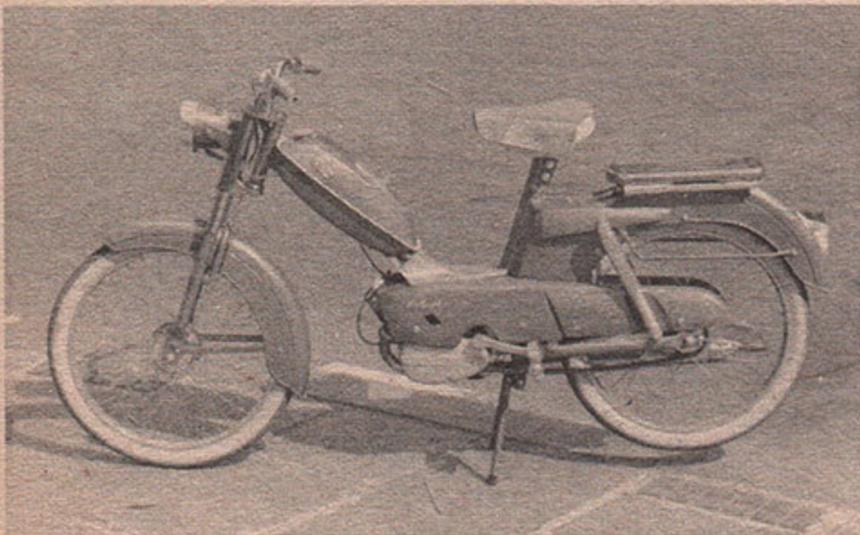
Le moteur est un deux-temps à refroidissement par turbine. Taux de compression 9,5 à 1. Puissance 3,4 CV à 6.500 t/m avec couple maxi de 0,38 mkg à 6.000 t/m. Embayage à 4 disques fonctionnant dans l'huile. Boîte de vitesses à 3 rapports du type en cascade. Sélecteur au pied.

Cadre en tube-poutre central et tôle emboutie. Suspension avant du type Earles. Suspension arrière oscillante. Jantes en alliage léger (pneus de 20 x 2,75). Moyeux-freins de 125 mm. Réservoir de 8,5 litres.



Ces modèles de l'Allemagne de l'Est sont très personnels d'allure et retiendront l'attention de tous les amateurs « d'insolite ». Ils sont destinés avant tout au tourisme, et sont donc prévus pour offrir au pilote un maximum de confort.

## VAP



Si la marque d'Hazebrouck a fait beaucoup parler d'elle par ses tentatives de records et ses raids et les modèles qu'elle a su réaliser pour la jeunesse sportive, elle n'en a pas moins conçu et mis au point une gamme imposante de cyclos utilitaires destinés avant tout à donner satisfaction aux usagers « tranquilles » pour lesquels le 50 cc est surtout, sinon exclusivement, un moyen de transport.

Parfaite illustration de cette politique, on voit ci-contre le Vap Saxonette, d'allure très dépouillée mais parfaitement indiqué pour les parcours en ville ou les trajets domicile-lieu de travail ; vitesse suffisante, consommation réduite, bonnes accélérations, etc.

Vap, qui est associé maintenant à Cazenave dans le cadre du regroupement important qui s'est effectué cette année, possède des atouts très valables pour une clientèle aussi vaste que variée.

**PREMIER PRODUCTEUR  
ITALIEN DE CYCLOS**



**recordman du monde**  
*les 6 heures à 122,311 km/h de moyenne*

**MODÈLES VISIBLES  
AU SALON DU MOTOCYCLE**

STAND 45-46



**BOUGIES  
MARCHAL**

**ANDERSON (50 SUZUKI)  
CHAMPION DU MONDE 1964**

**ROCA (DERBI) CHAMPION DE FRANCE INTER**

Faute de place dans le présent numéro, nous ne pouvons publier les classements définitifs des Championnats du Monde et de France en 50 cc. Nous reviendrons, évidemment, sur cet argument dans notre prochain numéro.

Cependant, rappelons que sa victoire, dans le Grand Prix de Finlande (de très peu devant Anschmidt), a définitivement donné le titre de Champion du Monde à Anderson, le pilote n° 1 de Suzuki.

Quant à Roca, malgré sa défaite en Avignon, il ne pouvait être inquiet. Il se retrouve donc, comme en 1963 déjà, Champion de France 50 cc avec son Derbi. Albertini a remporté l'épreuve d'Avignon devant Cassegrain et Metge, tous trois sur Derbi.

*la marque qui s'impose ! vous propose...*

**CEAT**

**FREMAZ s. a.**

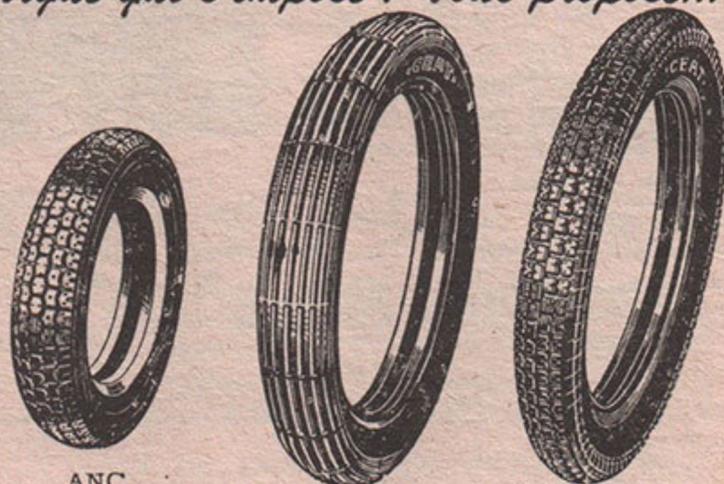
Importateur exclusif

9 et 11, rue Brézin

PARIS-14<sup>e</sup>

Tél. : 783-91-80

*est à votre service pour tous renseignements*



ANC  
Scooter

Rigato

M 544

**SALON KREIDLER et VELOCETTE**

**chez R. LECONTE, 44, RUE DE VOUILLÉ - PARIS-15<sup>e</sup> - VAU. 06-74**

**venez admirer la gamme Kreidler à 5 minutes du Salon!...**



**et le 50 CHAMPION DE FRANCE 64**

**mis au point par R. LECONTE**



# ÉCHOS DU SALON

## GURTNER : UNE USINE QUI VA DE L'AVANT !...

L'usine de Pontarlier de Gurtner S.A. dont le siège social est à Paris, Villa Aublet, couvre environ 10 000 mètres carrés et occupe trois cents personnes.

Elle est spécialisée déjà depuis longtemps dans des fabrications mécaniques de qualité, et en particulier de carburateurs pour motocycles, bougies d'allumage, équipements accessoires et aussi, depuis trois ans, de détendeurs pour utilisation domestique des gaz de pétrole liquéfiés.

Son équipement industriel est important et comprend :

- une fonderie pour le moulage sous pression d'alliages à base de zinc ou aluminium ;

- une section décolletage (tours automatiques) ;

- une section emboutissage et découpage ;

- une section usinage en ligne pour les grandes séries (machines transfert) ;

- une section état de surface (polissage, peinture, dépôts électrolytiques) ;

- une section outillage ;
- plusieurs ateliers de montage équipés pour les productions de grandes séries.

Les services annexes de fabrication sont très importants eu égard à la dimension de l'entreprise et comprennent, en plus de l'outillage et du traitement thermique, un département contrôle très bien équipé et plusieurs bancs d'essais. Enfin, les services de fabrication disposent d'un « Bureau d'Etudes Production » avec bureaux de dessin d'outillages, de préparation technique, d'études des temps, d'étude de matériels nouveaux, etc.

Quant aux services d'études proprement dits, c'est-à-dire étude des produits, ils disposent à Pontarlier, en dehors du bureau de dessin, d'un laboratoire de recherches appliquées et de cabines insonorisées pour bancs d'essais et d'un important atelier de prototypes.

Enfin, le service après-vente dispose lui aussi, mais à Paris, d'un bureau d'études « clients », et d'un laboratoire d'essais sur piste à Montlhéry.

C'est en grande partie parce qu'elle s'est équipée pour faire de la qualité

d'une manière constante que la Société a pu développer considérablement son activité au détriment d'une concurrence qui fut souvent difficile. Elle couvre actuellement 98 % du marché français pour les carburateurs de motocycles et a confirmé l'excellent développement du département d'appareillage pour butane et propane dont les ventes ont encore progressé de plus de 30 % au cours de l'année 1963.

Mais l'usine se trouvait beaucoup trop à l'étroit dans son implantation.

Et c'est sur un terrain de 40 000 mètres carrés, tout proche de l'emplacement actuel, que vient de s'édifier la première tranche d'une nouvelle usine dont la mise en route se fera dans le courant du quatrième trimestre.

★

## TOUJOURS AU PREMIER PLAN : LES CASQUES BAYARD

Plus de 100.000 casques BAYARD équipent et protègent la Gendarmerie, la Préfecture de Police de Paris, les Armées des différentes armes, la Garde Républicaine, les C.R.S., etc.

A chaque défilé militaire, chaque déplacement de personnalité française ou étrangère, chaque convoi exceptionnel, il y a des motocyclistes équipés de casques BAYARD ; à tous les week-ends et départs de vacances, les usagers sont protégés et surveillés par des motards équipés de casques BAYARD.

Toutes ces Administrations ont fait confiance au Casque BAYARD ainsi que plusieurs centaines de milliers de Français et Françaises qui utilisent les casques BAYARD pour leurs déplacements de travail et de loisir en cyclomoteurs, scooters ou motos.

Les calottes des casques BAYARD sont fabriquées en deux matériaux distincts et complémentaires : une calotte plastique résistante et lisse et une calotte de liège moulée ou contreplaquée ; la réunion de ces deux calottes assure une résistance maximale et surtout un amortissement remarquable de l'énergie cinétique consécutive aux chocs.

Les BAYARD 1000 et Aéropneumatiques (casques enveloppants) sont en plus équipés du système Aéropneumatique (breveté S.G.D.G.) qui utilise les possibilités de compression de l'air pour donner un amortissement supplémentaire.

5 modèles enveloppants, 6 modèles classiques sont présentés sur le stand du Casque BAYARD au Salon du Cycle et de la Moto à la Porte de Versailles.

★

## UNE VISITE S'IMPOSE AU STAND FREMAZ

Tous les visiteurs du Salon ne manqueront pas de se rendre sur le stand Fremoz où sont exposés les pneus italiens C.E.A.T. Une gamme étendue de pneumatiques pour vélomoteurs, cyclo-

moteurs et scooters, dont les qualités sont déjà appréciées par de nombreux usagers français, retiendront l'attention.

Nous avons noté plus particulièrement :

- **Le profil « Rigato »** pour roue avant : Ce dessin ligné comporte des nervures descendant très bas sur le flanc, assurant par là un accrochage excellent lors de la prise de virages couchés et une conduite stable, facile et sûre aux vitesses les plus grandes ;

- **Le profil M 544** : Fruit d'une longue expérience, ses blocs de petites dimensions, très rapprochés, comportant de nombreuses arêtes et pointes saillantes, ce pneumatique pour motocycles assure une tenue de route et une capacité de freinage exceptionnelles ;

- **Profils CRA - CRP** : Spécialement étudiés pour les compétitions de moto-cross : le CRA, destiné aux roues avant, a une très bonne capacité de freinage sur boue à laquelle il associe d'excellentes qualités de tenue de route dans les virages ; le CRP, destiné aux roues arrières, avec ses ailettes latérales offre une capacité exceptionnelle d'adhérence sur boue ;

- **Profil M 53** : Son dessin classique à pavés confère à ce pneu une excellente tenue de route dans les virages et une capacité de freinage brillante sur terrain sec et mouillé. Son entoilage et le mélange de caoutchoucs employés pour sa fabrication assurent un maximum de sécurité aux grandes vitesses et un long kilométrage.

★

## TOUR DU MONDE POUR LES HERCULES

Nous recevons d'Allemagne :

« D 41 NUERNBERG TELEX  
« 97/96 4 0953.

« Notre HERCULES K 50 fait le  
« tour du Monde stop. Sur une  
« piste de l'autoroute fédérale, 2  
« HERCULES K 50 en exécution  
« standard sont partis pour subir  
« un examen de permanence stop.  
« Ils ont fait 40.138 km sans ar-  
« rêt durant 22 jours, 7 heures,  
« 29 minutes, ce qui correspond à  
« une vitesse moyenne de 75  
« km/h stop. Voilà un record  
« mondial extraordinaire stop.  
« Une vraie sensation prouvant le  
« pouvoir de notre HERCULES  
« K 50 stop. Nous sommes heu-  
« reux avec vous de ce succès  
« unique ».

signé HERCULES.



**LE PLUS GRAND CHOIX DES MEILLEURES MARQUES DE DEUX-ROUES SE TROUVE A « DYNAMIC-SPORT »**

Toutes les plus grandes marques de cyclomoteurs, motos et scooters, sont réunies à Dynamic-Sport. Dans le vaste hall de la rue Montmartre, tous les modèles sont exposés, depuis les Velosolex, jusqu'aux 750 cc Norton, en passant par les 49 cc Honda, Suzuki, Flandria, Giulietta, Itom, Superia, Ital-Jet, Paloma, Peugeot; les scooters 49, 125 et 160 Vespa Flandria, Honda et Lambretta; et les motos 125 à 650 cc Honda, Suzuki, Jawa, MZ, Triumph, BSA, NSU, Peuh, Moto Morini, Yamaha.

Tous les modèles de ces nombreuses marques sont exposés, ce qui fait un nombre considérable de « Deux Roues », neuf d'environ 300 machines. De plus, toutes ces marques sont également exposées en machines d'occasion récentes, révisées, aussi bien en 49 cc, qu'en scooters et en motos toutes cylindrées, ce qui fait un total de 500 machines environ. Les machines d'occasion sont vendues avec garantie totale de 3 mois (pièces et main-d'œuvre gratuites).

Un tel choix garantit l'impartialité des vendeurs de DYNAMIC-SPORT. En effet, les vendeurs ne « poussent pas » une marque plutôt qu'une autre, puisqu'ils les vendent toutes... Le client peut donc choisir en toute tranquillité et demander des conseils. Comme l'entrée est libre, on peut se promener dans les vastes halls sans être importuné par des vendeurs. Par ailleurs, toutes les machines d'occasion ont une étiquette comportant leur prix de vente; donc, pas d'inquiétude à ce sujet. Les machines neuves ont des pancartes indiquant le prix et les principaux renseignements techniques. Contre 3 timbres, DYNAMIC-SPORT envoie un catalogue comportant des renseignements très détaillés sur les marques qui vous intéressent, avec les conditions de crédit, prix d'assurance, renseignements techniques et photos. De toute façon, ces catalogues sont remis gratuitement à tout client qui se présente dans le magasin.

La maison DYNAMIC-SPORT reprend tous les « Deux-Roues » usagés, de n'importe quelle marque/ et la reprise sert de premier versement en cas d'achat à

crédit. D'ailleurs, en ce qui concerne le crédit, DYNAMIC-SPORT offre des conditions vraiment intéressantes, avec un premier versement minimum de 20 %, et surtout un taux d'intérêt très faible. Que ce soit pour du neuf ou de l'occasion, le solde est payable de 4 à 18 mois (au choix). C'est le crédit le moins cher de France !!! Ce très intéressant crédit est également applicable à la province.

La maison DYNAMIC-SPORT se charge également des expéditions de machines neuves ou d'occasion en province, ainsi que des pièces détachées d'origine. Dans le magasin des pièces détachées, il y a un stock absolument considérable de pièces détachées et accessoires de toutes les marques décrites plus haut. Ainsi, les clients sont certains d'être dépannés rapidement, car DYNAMIC-SPORT ne se contente pas de vendre, mais aussi de réparer et d'entretenir le matériel vendu. Pour cela, deux ateliers sont dotés d'un outillage moderne et 10 mécaniciens sont au service de la clientèle.

DYNAMIC-SPORT s'occupe aussi d'assurer ses clients à des tarifs défiant toute concurrence, que ce soit pour des Velosolex, des 49 cc Tourisme ou Sport, immatriculés ou non, ou bien des scooters ou motos toutes cylindrées. Le tarif d'assurance de DYNAMIC-SPORT est inférieur d'environ 30 % à celui de la concurrence et, de plus, on peut payer l'assurance à crédit, sans supplément, avec un versement comptant de seulement 20 F, le solde étant payable à votre convenance. Par contre, DYNAMIC-SPORT n'oblige absolument pas ses clients à s'assurer à la maison, ils peuvent s'assurer où ils le désirent. Naturellement, ce tarif exceptionnel et ces conditions intéressantes sont réservés aux clients qui achètent un « Deux-Roues » à DYNAMIC-SPORT.



Clients de province, profitez de votre passage à Paris, pour visiter l'exposition

**PETITES ANNONCES**

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

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

Mobyl. AV 98. Sommet immatr. ét. nf. juin 64. Pte-bag. Ecr. DORDONNAT, 15 bis, place Gambetta, Saint-Maur. Tél. BUF. 68-55.

175 Rallye 61 impec. 800 F. Ch. COURVOISIER, Vesoul (Hte-Saône).

MOBYLETTE AV 89 6.000 km très bon état, selle biplace, stop, clignotants, non immatriculée double emploi 600 F MALLET, 77, avenue Simon-Bolivar - Paris-19°.

Double emploi RALLYE moteur neuf, chaîne Renold, partie cycle sport : 1.400 F. MALLET, 77, avenue Simon-Bolivar - Paris-19°.

Part. vend Cyclo. ITOM 49 cc. 3 vit. 7.000 km. ENT. 11-69.

permanente de DYNAMIC-SPORT en machines neuves et d'occasion toutes marques.

En un mot, DYNAMIC-SPORT est la plus importante maison de « Deux-Roues » de la région parisienne. Son stock considérable et les nombreux services que la maison rend à la clientèle prouvent que c'est là qu'il faut aller si l'on est intéressé par un « Deux-Roues », neuf ou d'occasion, et vous pouvez même y aller le soir, puisque dernière innovation de la maison, le magasin reste ouvert jusqu'à 21 heures, le vendredi.

**SCOOTER ET CYCLOMOTO**

**ABONNEMENTS**

France (un an) ..... 12 F  
Etranger (un an) ..... 18 F

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

SCOOTER ET CYCLOMOTO  
12, rue de Cléry - PARIS (2°) — Tél. GUT. 73-34

# 1<sup>er</sup> 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 % SOIT DONC 6,68 F. + PORT 2 F. PAIEMENT A NOTRE C.C.P. : « MOTO-REVUE », 297-37 PARIS

## L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

Ouvrage de 160 pages, en deux couleurs sous forte couverture, reliure solide. Tout ce qui concerne la réparation et l'entretien depuis la construction d'un petit atelier, l'utilisation des divers outils, astuces, tours de main, comment peindre au pistolet, etc., cet ouvrage se terminant par une table de conversion des mesures anglaises en mesures métriques.

Un livre indispensable pour le bricoleur, pour celui qui fait sa mécanique lui-même.

PRIX : 5,25 Frs

# E

# OUVRAGES

# INDISPENSABLES



## D'INITIATION ..



### TECHNIQUE et PRATIQUE des CYCLOMOTEURS

Ouvrage de 140 pages sous forte couverture, reliure solide. Tout ce qui concerne le cyclomoteur, depuis son historique jusqu'à son entretien, en passant par ses diverses conceptions, réalisations. L'ouvrage comporte un tableau synoptique des pannes permettant de déceler l'origine d'une panne et d'y porter remède.

PRIX : 5 Frs

### ET A DES PRIX DE VULGARISATION

Franco poste : 6 F (T. et P. des Cyclomoteurs), 6,25 F (Atelier du Motocycliste) — Versement : C.C.P. 297-37 Paris.