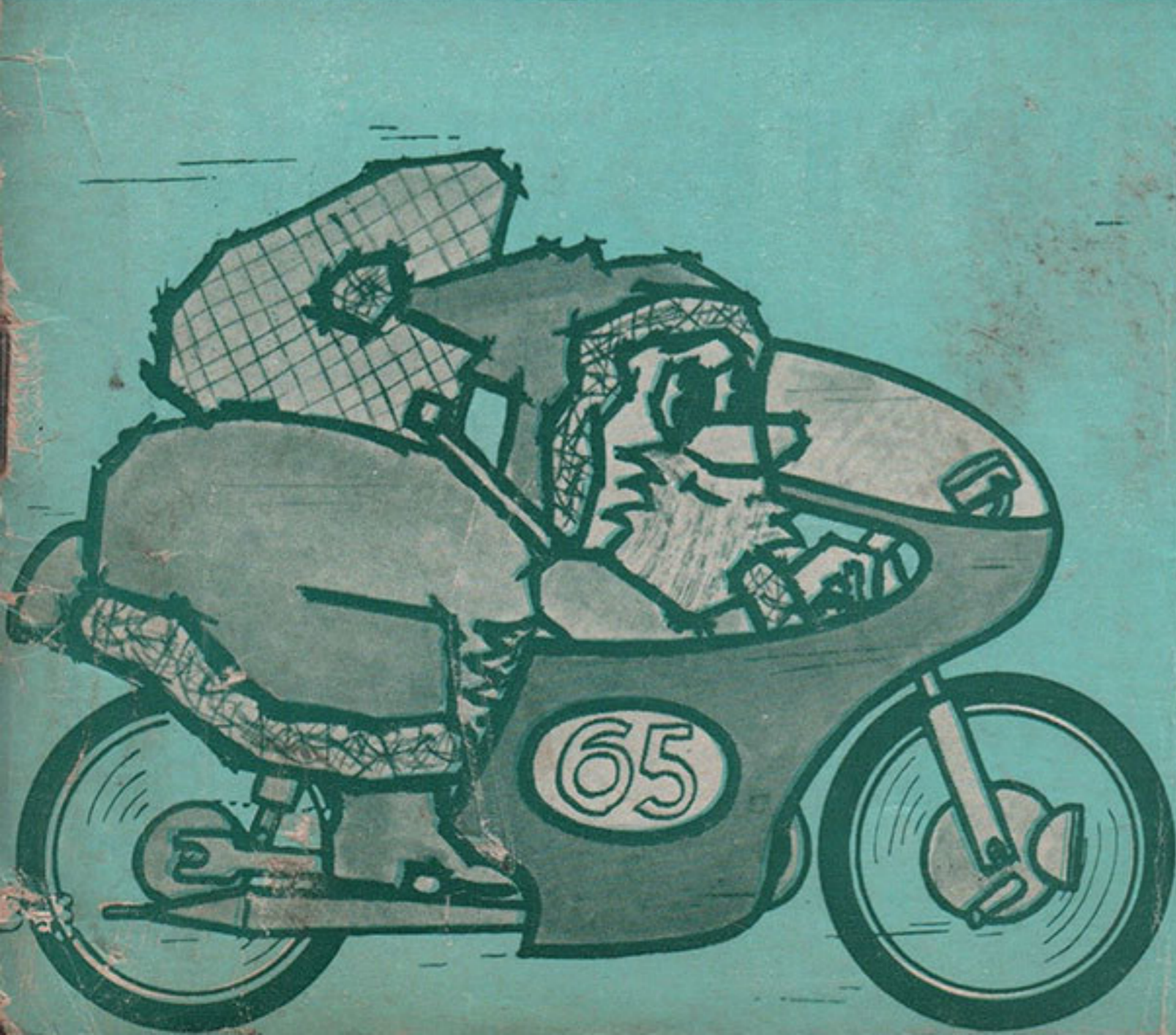
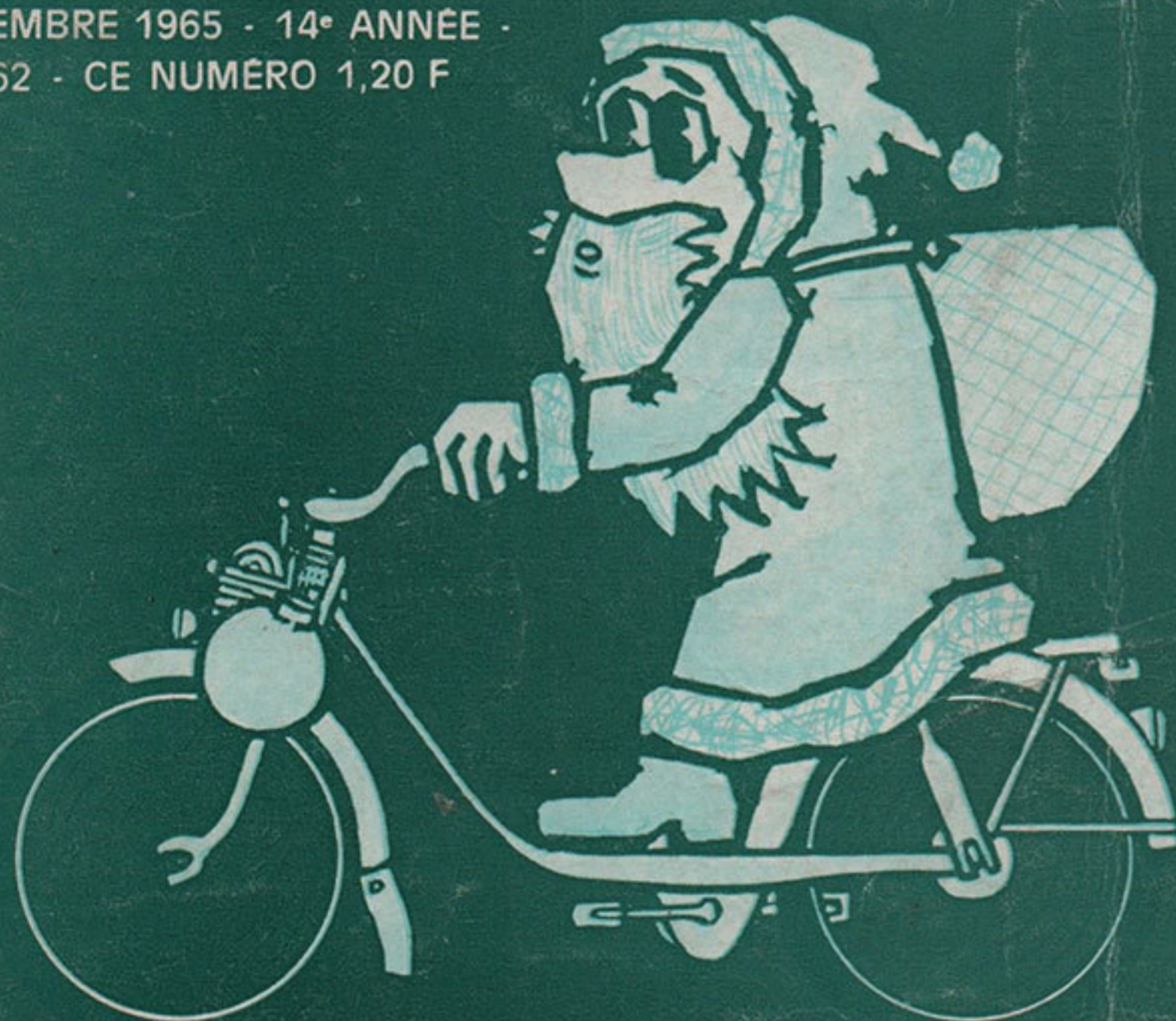


Calendrier  
Sportif 66

# SCOOTER et CYCLOMOTO



DECEMBRE 1965 - 14<sup>e</sup> ANNEE -  
N° 162 - CE NUMERO 1,20 F



# 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  
 Franco poste : 6,25 F.

# 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

versement : C.C.P. 297-37 Paris. Franco poste : 6 F.

ET A DES PRIX DE VULGARISATION

# YAMAHA



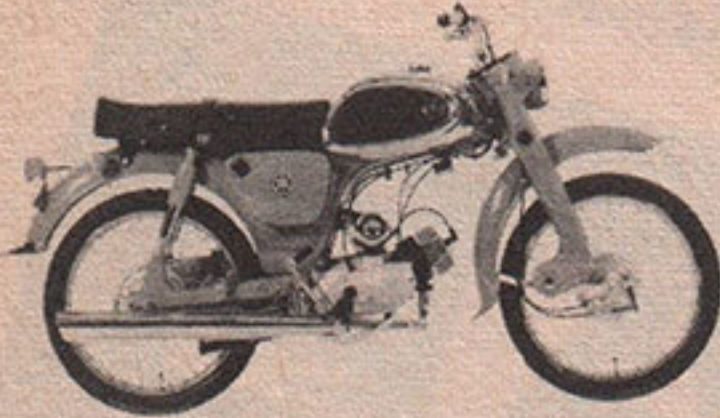
DEMANDEZ LA DOCUMENTATION  
SUR LES

50 cc

80 cc

250 cc "Tourisme"

250 cc "Sport"



les 2 temps  
les plus  
modernes !

50 cc - YF1

Que vous pourrez voir exposés  
à l'adresse ci-dessous

Agents régionaux demandés

Importateur Distributeur

## Sonauto

23, Av. de la Porte des Ternes  
PARIS 17<sup>e</sup> Tél. 380-72.57

PUBLIPRESS

exceptionnellement

LA MAISON LA PLUS IMPORTANTE DE PARIS

### DYNAMIC-SPORT

METRO :  
BOURSE et  
MONTMARTRE

149, rue Montmartre  
PARIS-2<sup>e</sup>

488-  
19-30  
02-98

### OFFRE

A L'OCCASION DES FETES DE FIN D'ANNEE

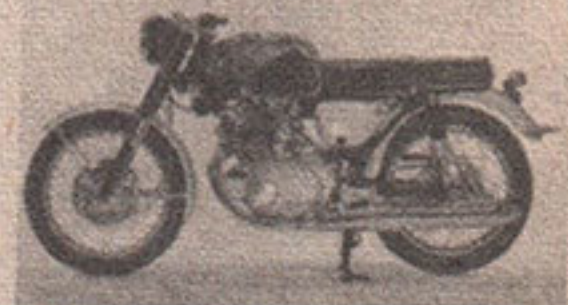
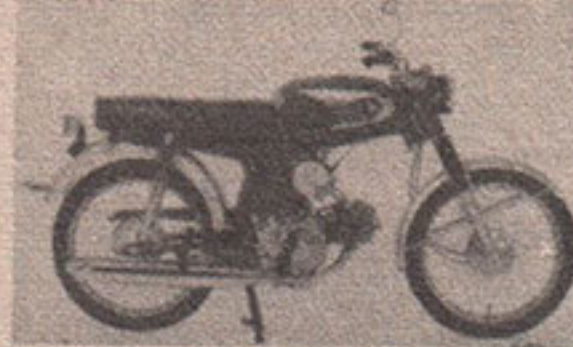
### UN CADEAU

A TOUT ACHETEUR D'UN DEUX-ROUES

DATE LIMITE : 31 DECEMBRE 1965

Fermé dimanche et lundi toute la journée

## HONDA

 du 49 cc à la 305

CHOISISSEZ UN SPECIALISTE

## J. MURIT

44, rue Paul-Barruel  
PARIS-15<sup>e</sup>  
Tél. : LEC. 60-53

CREDIT rapide sans frais de dossier  
REPRISE, OCCASIONS - Garantie totale



DEMANDONS REPRESENTANTS MULTICARTES  
POUR TOUTES REGIONS



## 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.)



## LA DEVEZE

170, avenue de Clichy — PARIS-17<sup>e</sup>  
 Métro : Brochant et Porte de Clichy  
 Tél. : 627-09-79 et 06-96  
 Fermé le dimanche - Ouvert le lundi  
 ILLUMINE LE SOIR JUSQU'À 24 HEURES

**VOUS OFFRE AVEC SES 30 ANNEES D'EXPERIENCE, DU CHOIX, DES PRIX, UN SERVICE APRES-VENTE**

Une grande exposition française et étrangère

1.000 cyclos - Vélomoteurs - Motos - Scooters - Tris - Carénages  
 VELOSOLEX — VELO

La plus grande exposition française et étrangère de France

Tous les nouveaux mod. de cyclos et 125 visibles sur place  
 France, Japon, Belgique, Italie, Allemagne, Angleterre, Tchécoslovaquie, Autriche, Espagne

Du plus petit cyclo à la plus grosse moto

Expédition et crédit en Province avec 20 % comptant  
 Le solde de 4 à 18 mois

**RACHAT FERME DE TOUS LES DEUX-ROUES**

Crédit sur place avec livraison immédiate jusqu'à 125 cc  
 Grand choix d'occasions revisées, vendues avec garantie à crédit. Prenons tous les carnets d'achat

PIECES DETACHEES - REPARATIONS (2 ATELIERS)  
 ASSURANCE IMMEDIATE A CREDIT AVEC 20 F

Ouvert sur rendez-vous, le soir jusqu'à 20 heures pour les demandes de crédit

Expédition — Livré sous carton gratuitement en gare Paris  
 Listes contre 0,70 en timbres

Pour 1.500.000 VAP en circulation,  
 Pour les VAP fabriqués par la  
 Société CAZENAVE de Belin (Gironde)  
 VOUS TROUVEREZ TOUTES LES PIECES  
 VAP ET SACHS D'ORIGINE :  
 - soit chez votre grossiste habituel  
 - soit chez le concessionnaire VAP  
 - ou, à défaut, adressez-vous à

# VAP SERVICE

BOITE POSTALE 28 -  
 HAZEBROUCK (Nord) Tél. 372  
 DISTRIBUTEUR EXCLUSIF  
 DES PIECES D'ORIGINE V A P

## CENTRE TECHNIQUE ET COMMERCIAL HONDA

80, Avenue des Ternes, Paris 17<sup>e</sup> - tél. 380-55-52

vous y trouverez  
 tout ce qu'il faut pour  
 choisir, équiper, entretenir

### VOTRE HONDA

Exposition et démonstration permanente des 15 modèles Honda - Atelier et service après-vente par spécialistes - Machines d'occasion sélectionnées et garanties - Accessoires - Carénages pour tous modèles - Casques "Honda" - Pièces détachées d'origine - Expédition France et Outre-Mer.

**FORMALITÉS RAPIDES DE CRÉDIT A LONG TERME.**  
 Documentation complète contre 1 F de timbres aux

 **ETS P. PSALTY**   
 80, Avenue des Ternes - Paris 17<sup>e</sup>  
 tél. 380-55-52

Tous les cyclomoteurs "BB 104"

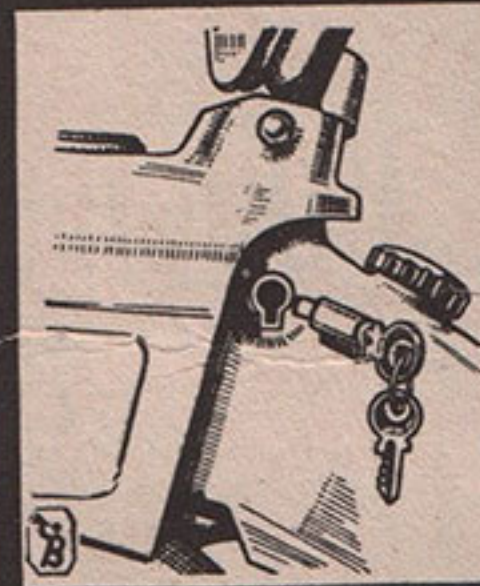
## PEUGEOT

sont équipés en série de la  
**SUSPENSION AV et AR**

et du logement de

**L'ANTIVOL**

## NEIMAN



LA MAISON LA PLUS IMPORTANTE DE PARIS

METRO : **DYNAMIC - SPORT** GUT.  
 BOURSE et 19-30  
 MONTMARTRE 149, rue Montmartre, PARIS-2<sup>e</sup> 02-98

Fermé dimanche et lundi toute la journée

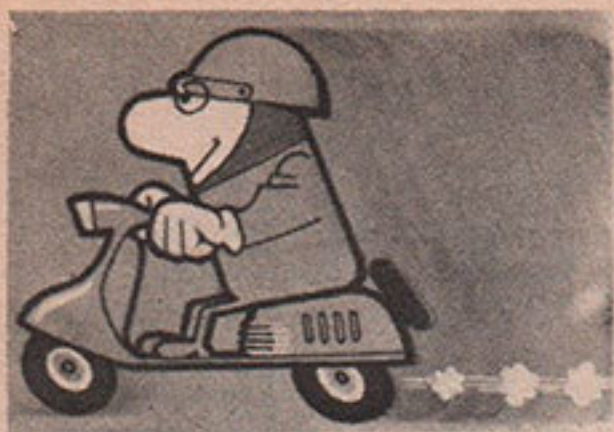
TOUTES LES MARQUES MONDIALES  
 EN NEUF ET OCCASION

CREDIT DE 4 A 18 MOIS DANS TOUTE LA FRANCE

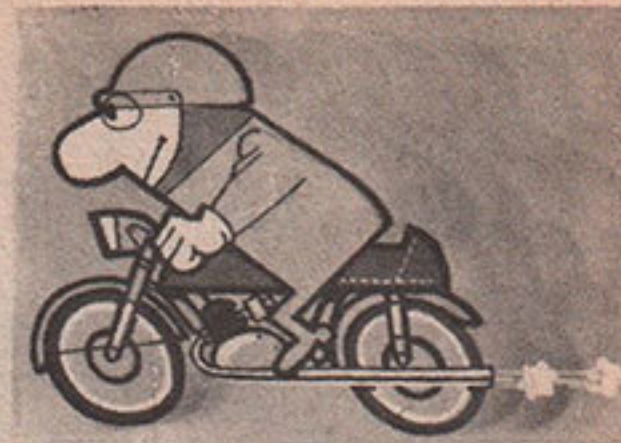
REPRISE FERME DE MOTOS ET SCOOTERS OU ECHANGE  
 CONTRE VOITURES OCCASIONS OU NEUVES

ASSURANCE A CREDIT

EXPEDITION PIECES DETACHEES CONTRE REMBOURSEMENT  
 LISTE OCCASION ET CATALOGUES CONTRE 4 TIMBRES



# SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

DÉCEMBRE 1965 - 14<sup>e</sup> ANNÉE - N° 162 - CE NUMÉRO : 1,20 F

## LE CALENDRIER

**V**OUS trouverez dans ce numéro le calendrier — international et national — des courses de vitesse pour 1966.

Quelques rapides commentaires s'imposent à son sujet.

— Tout d'abord, nous regretterons — encore une fois — que les organisateurs qui retiennent des dates pour leurs réunions, n'indiquent pas, le plus souvent, les cylindrées qui figureront au programme. C'est ainsi qu'il ne nous est pas possible de préciser le nombre d'épreuves réservées aux 50 cc.

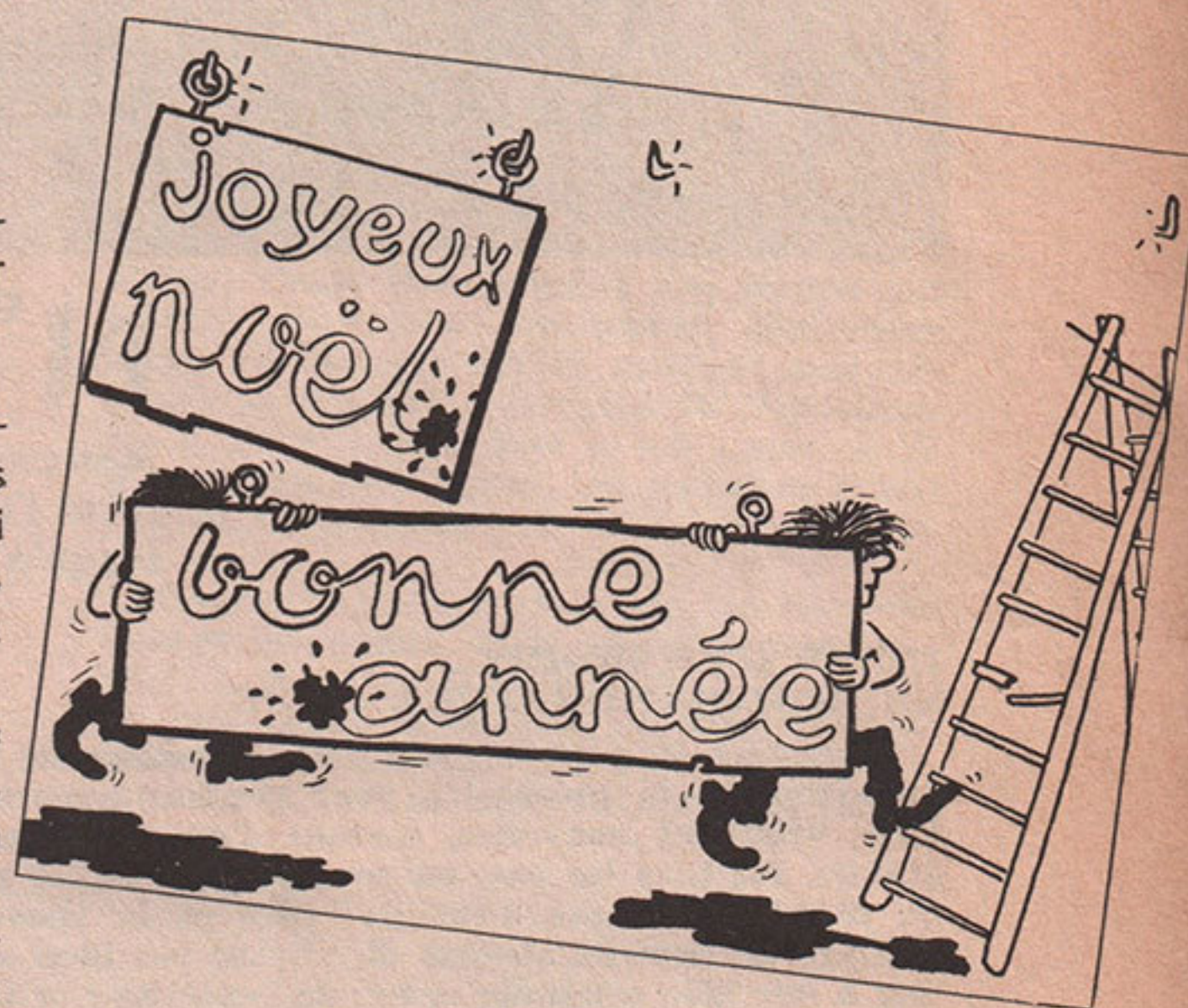
— Autre regret : les 50 cc, qui firent pourtant vivre de beaux moments de sport aux spectateurs de Clermont-Ferrand, ne sont pas prévus pour 1966 à l'affiche du Grand Prix de France. Pourquoi cette décision ?

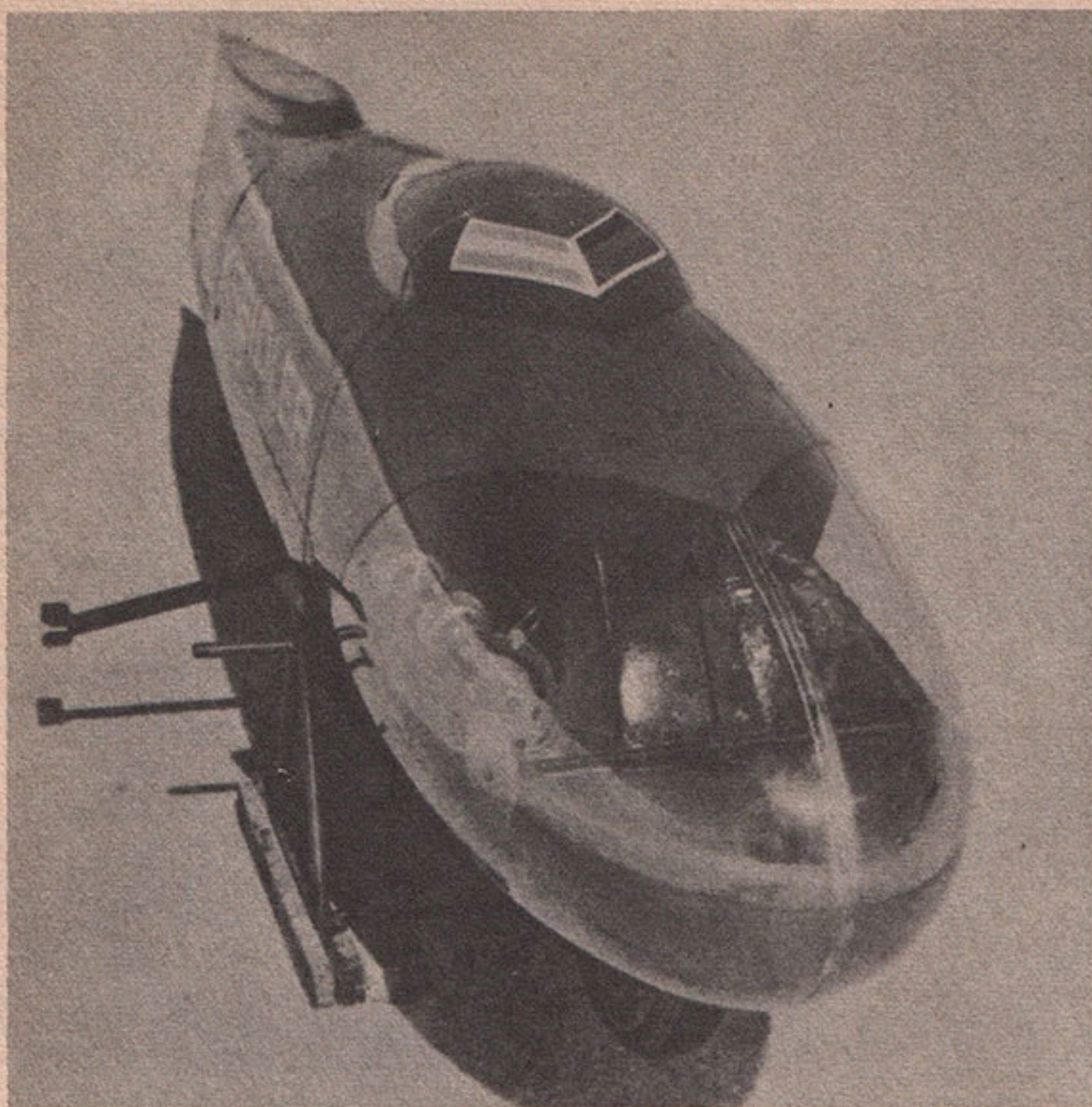
— En 1966, on compte 12 Grands Prix au titre du Championnat du Monde. En France, 7 épreuves Inter et 10 épreuves nationales sont prévues. Quelques « coïncidences » de dates sont encore à déplorer : le 5 juin (Circuit de Nogaro et Six Heures de la Petite Cylindrée) et le 25 septembre (Albi et Coupes de Paris).

— Enfin il est intéressant de noter que 11 courses de côtes « nationales » seront organisées en 1966 et que ces différentes épreuves se dérouleront un peu partout en France, donnant ainsi à de nombreux jeunes l'occasion de faire leurs premières armes. Il serait bon, d'ailleurs, que certaines de ces organisations soient ouvertes aux licenciés « cadet », lorsque — évidemment — le pourcentage de la grimpe n'est pas trop élevé.

Et pourquoi ne pas concrétiser le succès de cette formule en créant — sinon un championnat — tout au moins un Trophée de la Montagne, ainsi que cela se pratique assez couramment hors de nos frontières (Italie, Suisse, Allemagne, etc.) ?

Voilà qui ne manquerait pas de contribuer à donner de l'intérêt à ces confrontations !





## DANS LES COULISSES DES RECORDS KREIDLER

---

**N**OTRE excellent confrère V. RAUCH était à Bonneville, avec l'équipe Kreidler des records. Les notes que vous lirez ci-dessous sont extraites d'un article qu'il a publié dans « Das Motorrad ». Elles offrent l'avantage de faire revivre très concrètement l'ambiance des records, depuis leur préparation à Hockenheim, jusqu'à leur réalisation aux U.S.A.

### L'IDEE D'UN HOMME... LA REALISATION D'UNE USINE

Il semblerait, parfois, qu'il soit nécessaire de ne pas appartenir à la profession pour pouvoir apporter des idées vraiment nouvelles, sortant d'une tradition bien établie. En tous les cas, en ce qui concerne les records du monde, la chose n'est pas rare et la réussite en matière de records absolus de vitesse est bien souvent due à une idée originale venue de l'extérieur et mise en application concrète par une usine déterminée.

Pour nous limiter aux 50 cc, la « chaise-longue volante » fut imaginée d'abord par Gustav Baumm, et cette idée fut reprise, travaillée, exécutée ensuite par NSU. Résultat : un record à 196 km/h.

Records Kreidler. Cette fois, il ne s'agit plus d'une « chaise-longue », il ne s'agit pas non plus d'un type de fuselage tel que l'on a pu en voir ces dernières années. Il s'agit d'une véritable « torpille » imaginée non par Kreidler mais par Vaifro Méo. Et c'est à partir de cette idée que l'usine allemande a travaillé, effectué des essais en soufflerie, réalisé le petit bolide qui allait battre quelques records du monde aux U.S.A.

### NOUS AVIONS OUBLIE...

Nous n'ajouterons que quelques détails à la description parue dans notre dernier numéro.

— Le moteur, comme celui d'un « Renn-Florett » de circuit, disposait de deux disques distributeurs rotatifs.

— Mais, par contre, il n'y avait cette

fois qu'un seul carburateur, placé en amont du compresseur.

— Ce compresseur a été construit par Kreidler, car il n'avait pas été possible de trouver dans le commerce un compresseur convenant pour une cylindrée de 50 cc.

— La boîte de vitesses (8 rapports) avait une commande électrique assurée par un petit moteur d'essuie-glace.

### DES « GRANDE SALINAS » AUX « SALT FLATS »

Vaifro Méo aurait bien aimé que la tentative puisse se dérouler en Argentine puisque l'on trouve aussi en Amérique du Sud un Lac Salé (Grande Salinas). Mais il dut bien vite déchanter. Jochen Block qui s'était rendu sur place pour juger « de visu » des possibilités de ce lac, ne put que constater que l'état du « revêtement » rendait toute tentative impossible.

Il fallut donc en revenir aux « Salt Flats », au Lac Salé de Bonneville aux U.S.A., à l'endroit même où NSU avait déjà battu les records du monde en 1956.

### IL FAUT SAVOIR ATTENDRE POUR ALLER VITE

Lorsque tout fut prêt, au moment où l'équipe Kreidler se préparait à quitter l'Allemagne pour les U.S.A. et le Lac Salé, un télégramme de Wilhelm Herz (déjà sur place) devait tout remettre en question. De très fortes pluies avaient rendu la piste

inutilisable. Il fallut donc attendre, d'abord la fin des pluies, ensuite un relatif assèchement de la couche de sel. Cette attente se fit en Allemagne, jusqu'au 21 septembre, jour du départ en avion.

## DU SEL ET DE LA PLUIE

Si la piste du Lac Salé de Bonneville est actuellement celle qui permet d'atteindre les plus grandes vitesses, il faut bien dire qu'avec les vitesses toujours plus élevées d'une part et qu'avec les conditions météorologiques et son usure d'autre part, elle est de moins en moins adaptée aux tentatives de records absolus de vitesse. Ce n'est donc pas par hasard que l'on parle de plus en plus d'un certain lac salé australien.

Selon les experts — et en raison, en particulier, de certaines canalisations — la piste du Lac Salé se détériore de plus en plus et ne parvient même plus à s'assécher complètement durant les mois d'été. Dans les meilleures conditions, on se trouve en présence maintenant d'une couche de sel humide, à la surface rugueuse, ce qui entraîne une très importante résistance au roulement.

C'est ainsi que, pour les techniciens de chez Kreidler qui n'avaient aucune expérience du Lac Salé, l'état de la piste, sa rugosité, son manque de planitude, fut une désagréable surprise. La « torpille », qui à Hockenheim avait une bonne tenue de route, montra bien des insuffisances sur la piste de Bonneville. A tel point que Vairo Méo, qui devait la piloter pour les records, préféra renoncer après quelques cabrioles à basses vitesses. Il fut alors fait appel à Rudolf Kunz qui n'était prévu, au départ, que comme remplaçant. Kunz put pousser les choses un peu plus loin, aller un peu plus vite et, surtout, faire des critiques positives qui devaient permettre d'entreprendre rapidement les premières transformations. En particulier, la rigidité fut renforcée grâce à un fort tube central, grâce aussi à certains renforts en tôle ajoutés à la partie auto-porteuse du carénage. Il fallut aussi ajouter les béquilles latérales chargées de « recevoir » le véhicule lors du freinage, le pilote n'ayant pas le temps d'ouvrir le carénage et de sortir la jambe.

Mais, avant même que les essais à très hautes vitesses puissent être effectués, la pluie se remet de

la partie... Et une seule journée de pluie entraîne plusieurs journées d'arrêt, car il faut alors attendre que le sel sèche... un peu. En effet, même lorsque la piste semble praticable, elle réserve des surprises à hautes vitesses : le sel, encore humide, est projeté à l'intérieur du carénage, adhérant partout et sur tout. Il faut donc encore ajouter de vastes garde-boue, refaire tout le câblage électrique, bien l'isoler, car l'humidité... salée est bonne conductrice et entraîne des courts-circuits fréquents.

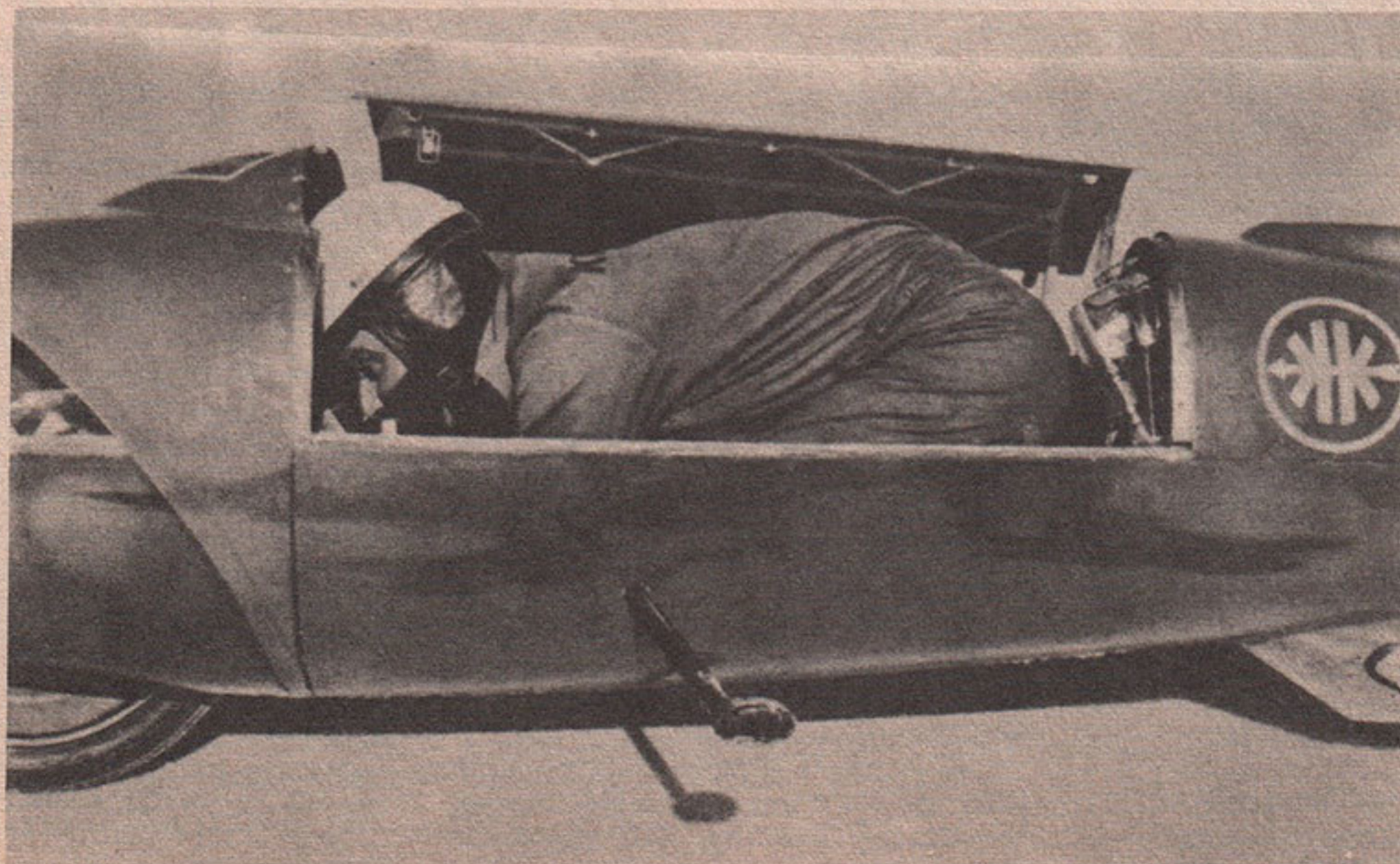
Deux jours de travail sont donc encore nécessaires. D'autant que d'autres petites améliorations doivent être effectuées : par exemple, rendre opaque le fond du carénage pour éviter que le pilote ne soit ébloui par la réverbération sur le sel.

Et lorsque tout semble enfin prêt, il faut à nouveau attendre car, décidément, le sel n'est pas encore suffisamment sec et la résistance au roulement est telle que Kunz ne peut utiliser que les cinq premiers rapports de sa boîte 8 vitesses, ceci sur la piste « Hot Rod » parallèle à la piste des records et sur laquelle s'effectuent les entraînements.

## ENCORE DES AVATARS, ENCORE DU RETARD !..

Mais les avatars de l'équipe Kreidler à Bonneville ne sont pas encore terminés. En raison des pluies, tous les programmes sont, évidemment, perturbés. C'est ainsi que, la piste commençant à sécher, d'autres amateurs de records se présentèrent. Entre autres, Craig Breedlove et son équipe qui prirent possession des pistes. Heureusement, l'Américain sut se montrer compréhensif en laissant à Kreidler la disposition de la piste « Hot Rod » les jours où il n'en aurait pas besoin, les jours où il aurait de la mécanique à faire sur son propre engin.

Kreidler aurait pu, bien sûr, se réserver l'usage des pistes. Mais connaissez-vous le prix de location à Bonneville ? En 1956, ce prix était d'environ un demi-million d'anciens francs pour une semaine, lors des records N.S.U. Aujourd'hui, pour le même



espace de temps, il faut compter 3.600 dollars, soit un million huit cent mille francs légers. Ce n'est déjà pas mal, mais — de plus — on ne peut pas louer la piste, sans louer aussi les... chronométreurs qui valent, eux aussi, 1,8 million léger hebdomadaire. Ceci nous conduit donc à une somme globale de 3,6 millions par semaine pour la seule location de la piste. Il est donc bien normal que l'on réfléchisse à deux fois avant de s'engager.

Maintenant, l'attente est donc « double » : d'une part, attendre que la piste soit sèche, d'autre part, attendre que la piste soit libre (tout en souhaitant qu'il ne pleuve pas entre-temps !...)

Et c'est ainsi que le samedi 23 octobre, après un mois de séjour à Bonneville, après toute une série d'essais et de retouches, après une longue et énervante attente, Kunz peut finalement se mettre officiellement en piste et obtenir les magnifiques résultats dont nous vous avons parlé. Un passage à 225 km/h, des records sur le kilomètre et sur le mile départ lancé portés à 210,634 et 209,215 km/h !..

Deux jours plus tard, le lundi 25, le record sur les 10 km était porté à 180,785 km/h.

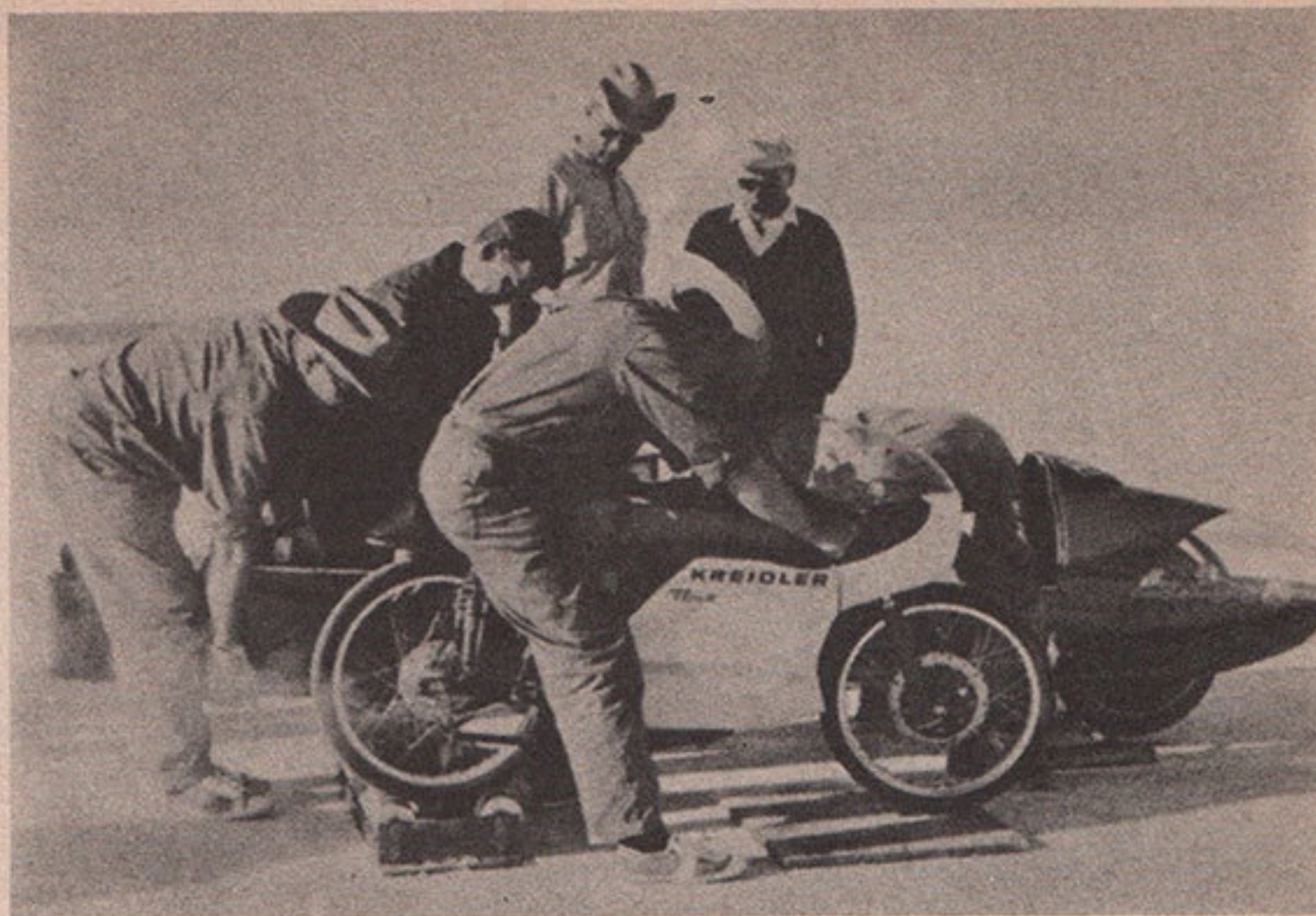
#### POUR TROMPER L'ATTENTE, DEUX RECORDS « EN PASSANT »

En attendant la réalisation des modifications à apporter à la « torpille », en attendant aussi les conditions favorables, l'équipe Kreidler décida de tenter de battre deux records d'accélération sur l'aérodrome de Wendover, distant de 15 km du fameux Lac Salé. Il s'agit-là des deux records dont nous avons fait mention en précisant qu'il ne s'agissait pas de performances sur lesquelles il convenait de s'extasier.

Encore fallait-il savoir dans quelles conditions ils avaient été battus ou établis.

En plus de la « torpille », les techniciens de chez Kreidler avaient amené à Bonneville un « Renn-Florett » classique qui pouvait recevoir le petit 50 cc à compresseur. C'est ce « Renn-Florett » de circuit, mais avec le moteur à compresseur, qui fut amené sur l'aérodrome de Wendover pour effectuer quelques essais de carburation avec l'alcool et, par la même occasion, s'attaquer à ces records d'accélération.

Mais, encore une fois, la réalité s'avéra plus complexe que les prévisions. Oui, il était possible de



Voici comment le « Renn Florett », grâce à des rouleaux de « Home Trainer », lance la « torpille » Kreidler.

louer la piste, mais... pour une heure au maximum, sans aucune garantie. De plus, si un avion était annoncé, civil ou militaire, il fallait lui laisser la place !..

Une heure (dans la meilleure des hypothèses) c'était bien court pour pouvoir procéder aux réglages et effectuer une tentative valable.

Les premiers essais sont effectués à l'essence, des temps sont pris. Puis on passe à l'alcool. Une première modification du réglage de carburation, Kunz se met en selle... et c'est le serrage, au moment où un avion est annoncé et où il faut donc quitter l'aérodrome.

Malgré tout, deux records figurent au palmarès... mais on ne peut vraiment pas dire qu'il s'agisse de performances sérieuses. Record sur le 1/4 de mile à 73,95 km/h de moyenne; record sur le mile départ arrêté à 108,28 km/h (au lieu de 83,90 km/h pour Pasolini sur Aermacchi).

Rien de sensationnel, bien sûr, mais étant donné les conditions...

#### TOUJOURS KREIDLER :

Claude Vigreux, de retour de l'usine Kreidler, nous a confirmé son intention de s'attaquer, bien armé maintenant, au « monopole » de Jacques Roca ces dernières années : le titre de Champion de France inter en 50 cm<sup>3</sup>.

Pour cela, Vigreux disposera d'un nouveau Kreidler, qui devrait être très sensiblement aussi rapide que le Derbi de Roca. L'usine est en train de lui préparer une machine « à sa mesure », équipée d'un moteur plus puissant.

Claude a choisi de conserver la boîte de vitesses « trois fois quatre » (trois positions au guidon, quatre au

#### CLAUDE VIGREUX, SÉRIEUX CONCURRENT POUR LE TITRE 1966 EN 50 cc l..

pied) et le double-frein avant qu'il utilisait cette année.

Par contre, le réservoir sera beaucoup plus étroit, le carénage, jusqu'alors en alu, sera remplacé par un carénage en polyester plus léger.

La position sera améliorée par la présence d'un guidon plus étroit et d'une selle plus courte.

La fourche sera maintenant à épaules, ce qui devrait alléger et rendre la machine plus maniable, tout en permettant de gagner sur la largeur de guidon.

Les anciennes roues de Ø 19 équipées de Continental racing seront remplacées par des 18" chaussées d'Avon racing.

Outre cet habillage sur mesures et un moteur plus puissant, Claude disposera de deux moteurs de rechange, de pièces, de pneus, etc. Ainsi bien outillé, il participera assidûment au championnat de France et, dans la mesure où ses activités automobiles lui laisseront du temps, il disputera également quelques Grands Prix (Spa, Assen, Hockenheim) et quelques courses en Angleterre et en Allemagne.

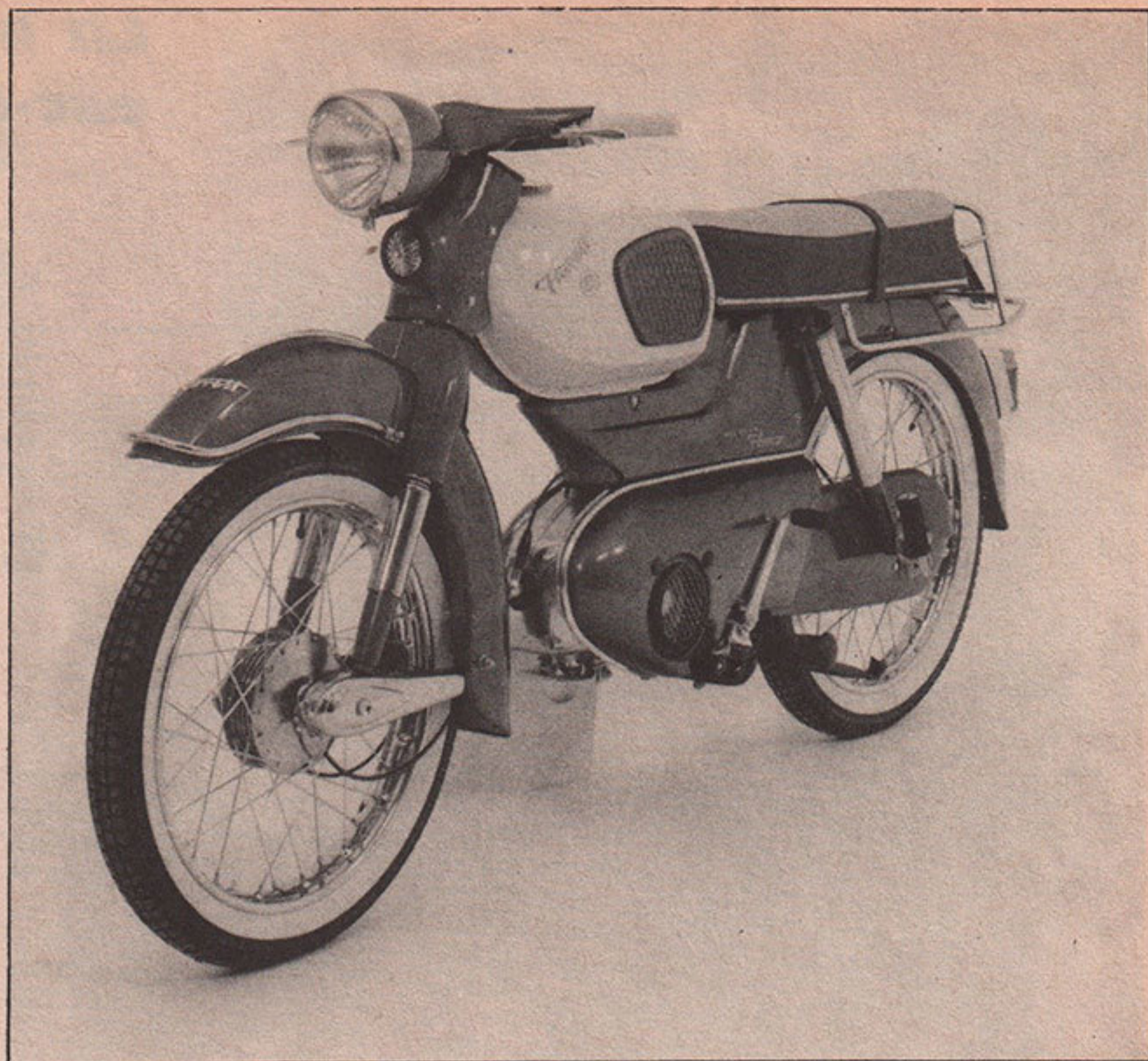
Et, nous a confié Claude Vigreux avant de prendre congé, « je crois que cette année, Jacques Roca n'aura pas la partie si belle ».

Nous l'espérons, pour l'attrait du championnat.



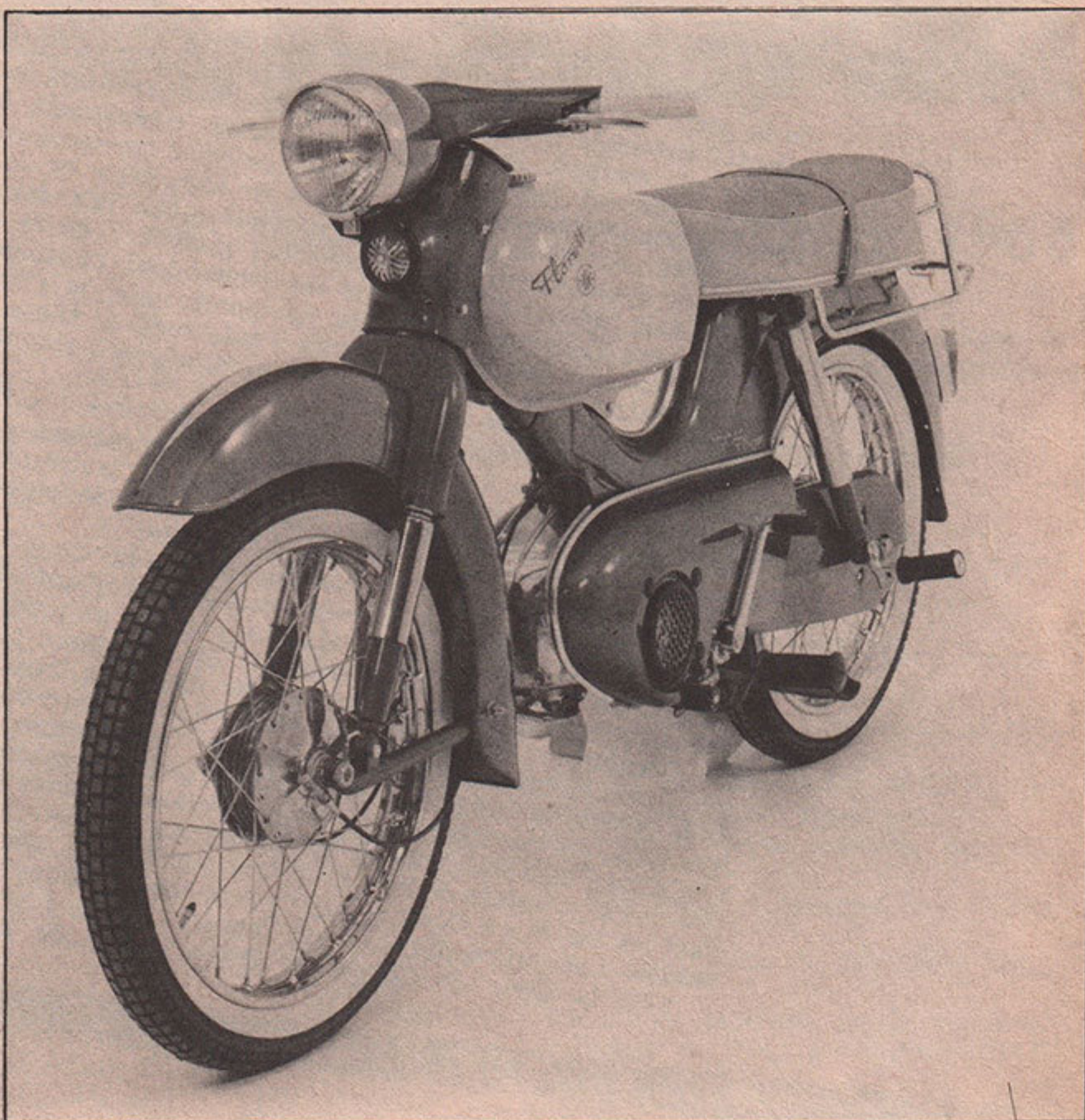
... et  
voici  
le  
**KREIDLER**  
**SUPER 5**

---



**K**REIDLER change de ligne, timidement, sur son dernier modèle. L'allure traditionnelle de ce 49 cm<sup>3</sup> est conservée, mais un nouveau réservoir disposé horizontalement cadre beaucoup mieux avec l'allure « petite moto » de ce modèle. De nouveaux panneaux masquent même complètement l'espace laissé libre entre le réservoir et le moteur, c'est d'ailleurs là une des manières de distinguer le 5 vitesses du 4 qui, lui, conserve l'ancien habillage.

Ces 2 modèles, sans changement de prix, sont d'ores et déjà disponibles chez les agents de la marque en France, et signalons que leurs moteurs développent toujours l'exceptionnelle puissance de 5,2 CV.





## LA PISTE CYCLABLE est-elle UNE "VOIE"

*Nous publions ci-dessous une décision de la Cour de Cassation (relevée dans la revue « Sécurité Routière ») qui ne manquera pas d'intéresser les très nombreux cyclomoteuristes qui utilisent les pistes cyclables. La définition légale de ces pistes était très controversée. Il semble que, maintenant, la décision rapportée dans cette page puisse faire jurisprudence en la matière.*

LA DÉCISION DE LA COUR DE CASSATION  
DU 9 FEVRIER 1965 (R 7 9 95)

### CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le long de la Nationale 20 qui est une route à grande circulation, se trouve une piste cyclable. Or, une route départementale coupe à un endroit cette voie à grande circulation. Une collision se produit à cette intersection entre une voiture circulant sur la route départementale et un cycliste circulant sur la piste cyclable de la Nationale 20.

La Cour d'appel a partagé la responsabilité de cet accident en laissant à la charge du deux roues les 2/3 de la responsabilité. Ce dernier interjette donc un pourvoi.

### DÉCISION DE LA COUR DE CASSATION

La Cour d'Appel avait basé sa décision de la façon suivante : « l'usager de la piste cyclable de la route à grande circulation ne bénéficiait pas de la priorité attachée à celle-ci vis-à-vis de l'usager de la route départementale n° 59 qui coupait ladite route à grande circulation, aux motifs que les intersections où joue une semblable priorité ne concernent que des chaussées ; qu'une piste cyclable n'a pas ce caractère en sorte qu'elle doit être considérée comme n'existant ni en droit ni en fait dans le carrefour »... le pilote du cyclomoteur est responsable pour 2/3 de la collision, « au motif qu'il aurait méconnu la priorité de droite dont l'automobiliste bénéficiait ».

D'après l'argumentation du cyclomoteur, la Cour d'appel se contredit. Car elle ne peut à la fois nier l'existence de toute intersection de route et d'un autre côté accorder à l'automobiliste qui roulait sur la route départementale la priorité de droite.

La Cour de Cassation rend donc sa décision : « l'art. R 26 du Code de la Route prévoit : « en dehors des agglomérations... tout conducteur abordant une route à grande circulation et ne se trouvant pas lui-même sur une route de cette catégorie, est tenu de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la route à grande circulation. »

Or, pour partager la responsabilité, la Cour d'Appel a énoncé que l'automobiliste avait commis une faute en ne restant pas maître de son véhicule et de son côté, le cyclomoteur ne pouvait se prévaloir des dispositions de l'art. R 26 du fait qu'il se trouvait sur une piste cyclable et il devait donc respecter les règles de la priorité de droite et laisser passer l'automobiliste qui circulait sur la route départementale et survenait à sa droite.

Or la Cour de Cassation affirme : aux termes de l'art. R. 190 du Code de la Route, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs doivent emprunter, lorsqu'il en existe, les pistes spéciales aménagées pour leur circulation ; ces pistes entrent dans la définition donnée par l'art. R. 1 du même Code des voies ouvertes à la circulation publique : dès lors, les prescriptions de l'art. R 26 de ce Code relatives aux intersections de routes leur sont applicables. Les juges d'Appel ont donc violé les textes visés ».

Et la Cour de Cassation casse l'arrêt de la Cour d'Appel de Paris.

# NOUVELLES SPORTIVES

## TITRES, PRIX ET RECOMPENSES A LA F.F.M.

**C'**EST le samedi 27 novembre que la Fédération Française de Motocyclisme a récompensé, dans ses locaux de la Place de la Concorde, les lauréats de la saison 1965. On sait qu'en ce qui concerne les 50 cc, les Champions de France sont Roca pour les Inters et Pasquier pour les Nationaux, tous deux pilotant des Derbi.

Si Roca, retardé par les fort mauvaises conditions atmosphériques, n'arriva que fort tard, Pasquier (notre photo) était présent pour recevoir sa récompense des mains de M. Cornet, vice-Président de la Fédération.



## le calendrier sportif 1966

### CHAMPIONNATS DU MONDE

- 8 MAI. — Barcelone : Grand Prix d'Espagne — 50, 125, 250 et sides.
- 22 MAI. — Hockenheim : Grand Prix d'Allemagne de l'Ouest.
- 29 MAI — Clermont-Ferrand : Grand Prix de France — 250, 350 et sides.
- 13-15-17 JUIN. — Ile de Man : Tourist Trophy — Toutes catégories.
- 25 JUIN. — Assen : Grand Prix de Hollande.
- 3 JUILLET. — Spa : Grand Prix de Belgique.
- 17 JUILLET. — Sachsenring : Grand Prix d'Allemagne de l'Est — 125, 250, 350 et 500.
- 24 JUILLET — Brno : Grand Prix de Tchécoslovaquie.
- 7 AOUT. — Grand Prix de Finlande — 125, 250, 350 et 500.
- 20 AOUT. — Dunrod : Grand Prix de l'Ulster.
- 11 SEPTEMBRE. — Monza : Grand Prix des Nations.
- 16 OCTOBRE. — Grand Prix du Japon.

### CALENDRIER INTER VITESSE

- 3 AVRIL. — Circuit du Mans (S.M.A.C. Ouest).
- 11 AVRIL. — Circuit de Pau (M.C. Béarn).
- 1<sup>er</sup> MAI. — Circuit de Bourg-en-Bresse (U.M. Ain).
- 29 MAI. — Grand Prix de France à Clermont-Ferrand (M. C. Auvergne).
- 11 JUILLET. — Circuit de Rouen : 350, 500 (M.C. Normandie).

- 11 SEPTEMBRE. — Circuit d'Avignon (C.V.C. Avignonnais).
- 25 SEPTEMBRE. — Circuit d'Albi (A.M.C.C. Albigeois).

### CALENDRIER INTER COURSES DE COTE

- 26 JUIN. — Mont-Ventoux (M. C. Avignon).
- 17-18 SEPTEMBRE. — Limonest/Mont-Verdun (M.C. Lyon).

### CALENDRIER NATIONAL VITESSE

- ✕ 24 AVRIL. — Coupes Eugène Mauve à Montlhéry (A.M.C. France).
- ✕ 8 MAI. — Trophées de vitesse à Montlhéry (M.C. France).
- 5 JUIN. — Circuit de Nogaro (A.M. Armagnac).
- ✕ 5 JUIN. — Six Heures de la Petite Cylindrée (M.C.C.S. Paris).
- 19 JUIN. — Circuit Jean Behra à Magny-Cours (A.S.M. Centre).
- ✕ 26 JUIN. — Critérium de vitesse à Montlhéry (M.C. France).
- 4 SEPTEMBRE. — Circuit de Marseille (M.C. Marseille).
- ✕ 25 SEPTEMBRE. — Coupes de Paris à Montlhéry (M.C. France).
- ✕ 2 OCTOBRE. — Journée des records à Montlhéry (M.C. France).
- ✕ 9 OCTOBRE. — Coupes du Salon à Montlhéry (A.M.C. France).

### CALENDRIER NATIONAL COURSES DE COTE

- x 13 MARS. — Côte Lapize (A.M.C. France).
- 27 MARS. — Méru (M. C. Méruvien).
- 17 AVRIL. — Hebecrevon (A.C. Ouest).
- 19 MAI. — Falicon (M.C. Nice).
- 12 JUIN. — Sucy (M.C. Sucy-en-Brie).

- 12 JUIN. — Belleau (M.S. Nancéen).
- 3 JUILLET. — Mont-Chauve (M.C. Nice).
- 24 JUILLET. — Les Andelys (A.C. Ouest).
- 7 AOUT. — Mouxy (M.C. Aix-les-Bains).
- 14 AOUT. — Peillon (M.C. Nice).
- 25 SEPTEMBRE. — Grasse (A.M.C. Grasse).

## TOUJOURS LA FORMULE SPORT !..

...ou les suggestions d'un jeune lecteur

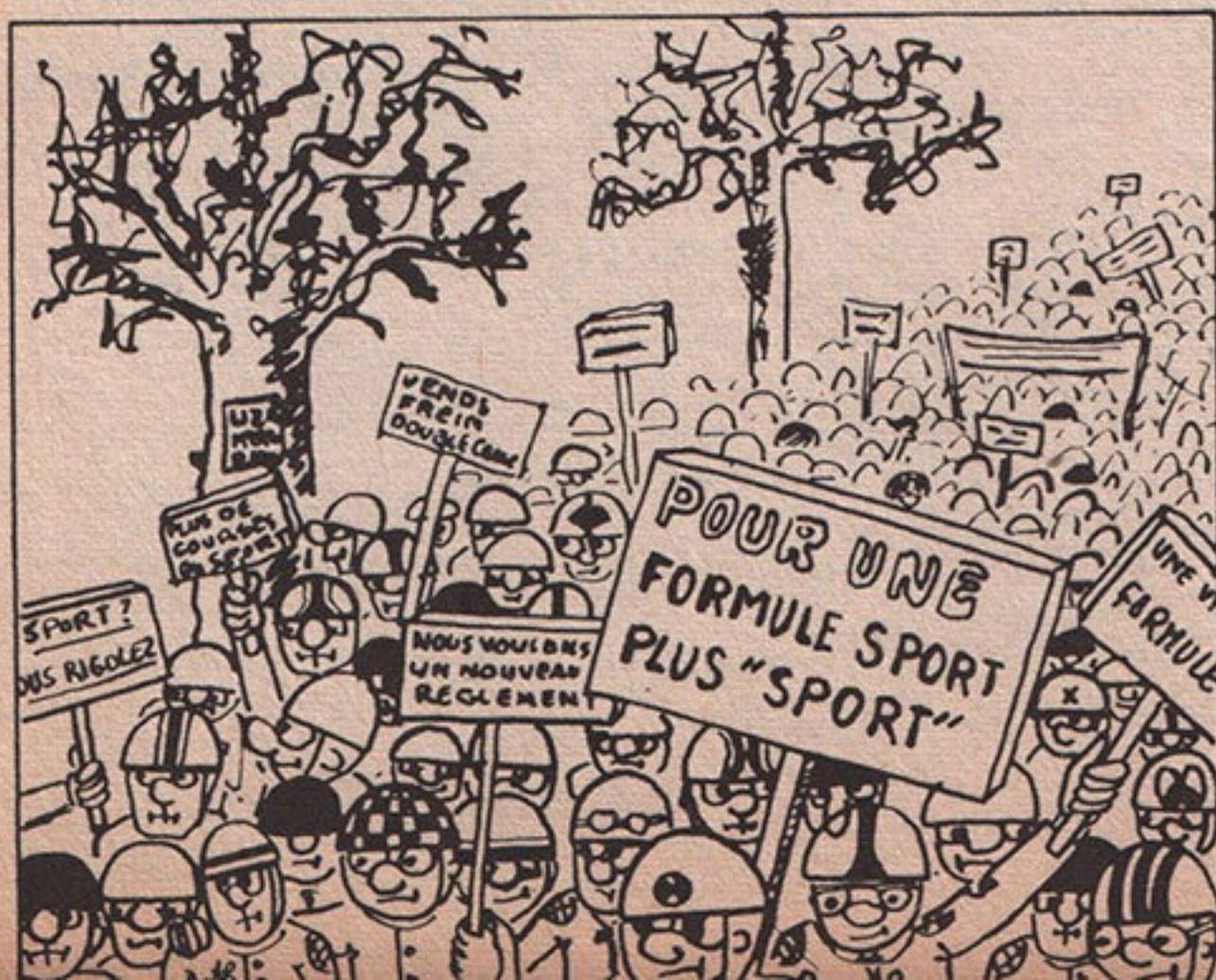
La publication du nouveau règlement de la formule Sport a provoqué des réactions parmi nos lecteurs sportifs. Voici, ci-dessous, l'opinion d'un jeune étudiant amateur de vitesse mais démuné d'argent... comme beaucoup d'autres hélas !... Naturellement, nous reviendrons sur cette question dans nos prochains numéros.

**A** PRES avoir vainement cherché une amélioration notable dans la nouvelle réglementation de la Formule sport que vient de publier la F.F.M., je me décide à vous écrire, quoique je n'ai ni les références ni même les compétences, qui justifieraient une telle prétention.

En effet, fidèle lecteur de vos revues et passionné de moto, je n'ai que dix-sept ans et mon expérience est, bien sûr, assez limitée (Spéciale 50, Peugeot 175 et Mondial-Monneret). Enfin, je suis membre du M.C.F. et j'ai l'intention de courir l'année prochaine en 50 sport sur un Mondial que je viens d'acquérir.

Je me permets cependant de vous soumettre mes idées à propos d'un règlement de formule sport 50 cc, ou mieux encore, à mon avis, d'une sorte de Trophée. Ce trophée serait réservé aux participants des courses de 50 sport actuelles (à moins que l'on organise des courses qui leur soient réservées), courant sur des machines répondant, en plus du règlement de la F.F.M., à un règlement particulier du genre de celui que je vous soumetts. Il est bien évident que n'ayant aucune compétence en matière de réglementation, il ne s'agit là que d'une suggestion — peut-être utopique — qui pose sûrement de nombreux problèmes techniques et autres.

Pour en venir à ce règlement, je pense que le seul critère vraiment valable est celui qui fait intervenir le prix d'achat, comme cela se pratique déjà pour le karting et en Italie pour une formule de monoplaces de course économiques, la formule 875 (pour 875 000 lire). Cela à l'avantage de ne pas entraver le progrès technique. Donc :



— Motorcycle 50 cc sport pouvant être acquis par n'importe quel particulier dans le commerce pour un prix de vente officiel ne dépassant pas 2 000 F hors taxe (ou même seulement 1 800 F).

— Moteur : cylindre, culasse, piston, segments embielage, etc., entièrement d'origine. En particulier côtes des lumières d'origine sur les deux-temps. Pot de détente autorisé. Carburateur du diamètre d'origine (à la rigueur, tolérance de 1 mm) mais aucune restriction quant au type ou à la marque, ni pour ce qui est de la pipe d'admission. Boîte de vitesses d'origine, seule la démultiplication finale pouvant être changée.

— Partie cycle : cadre, suspensions avant et arrière, roues, freins, appareillage électrique, entièrement d'origine. Changement de pneus autorisé, ainsi que la suppression de tous les chromes, carters, capotages de fourche et l'adaptation de la position de conduite à la course : changement de la selle, du guidon, mais non du réservoir, commandes au pied inversées. Garde-boue sports autorisés.

Enfin, le carénage serait autorisé à condition que le prix de celui-ci dans le commerce, ajouté au prix de la machine, ne dépasse pas au total la valeur indiquée plus haut.

On voit qu'un tel règlement élimine tous les Derbi (à cause de leur prix élevé) et beaucoup d'autres machines « spéciales » comme le Mondial de Dubois (cylindre d'usine !) ou le Superia (très transformé) de Thomas. La formule du Trophée me semble intéressante car elle ne gêne en rien les pilotes qui ont la chance de disposer de « Sports-Courses » comme ceux que je viens de citer, tout en donnant enfin leur chance aux autres, moins avantagés. Enfin, il serait souhaitable que le vainqueur du Trophée pour la saison gagne une somme d'argent qui ne soit pas symbolique ou même, mieux, une machine (« Sport-course » ou course) pour la saison suivante (comme dans les écoles de pilotage automobile).

Voilà. J'espère que mon bavardage sur la Formule Sport ne vous a pas trop ennuyé. Je dois avouer qu'il a été en grande partie dicté par mes problèmes personnels d'étudiant passionné de compétition et plutôt désargenté. Mais, je ne suis pas le seul intéressé, loin de là, et il y a là moyen d'amener bien des jeunes à la compétition motocycliste.

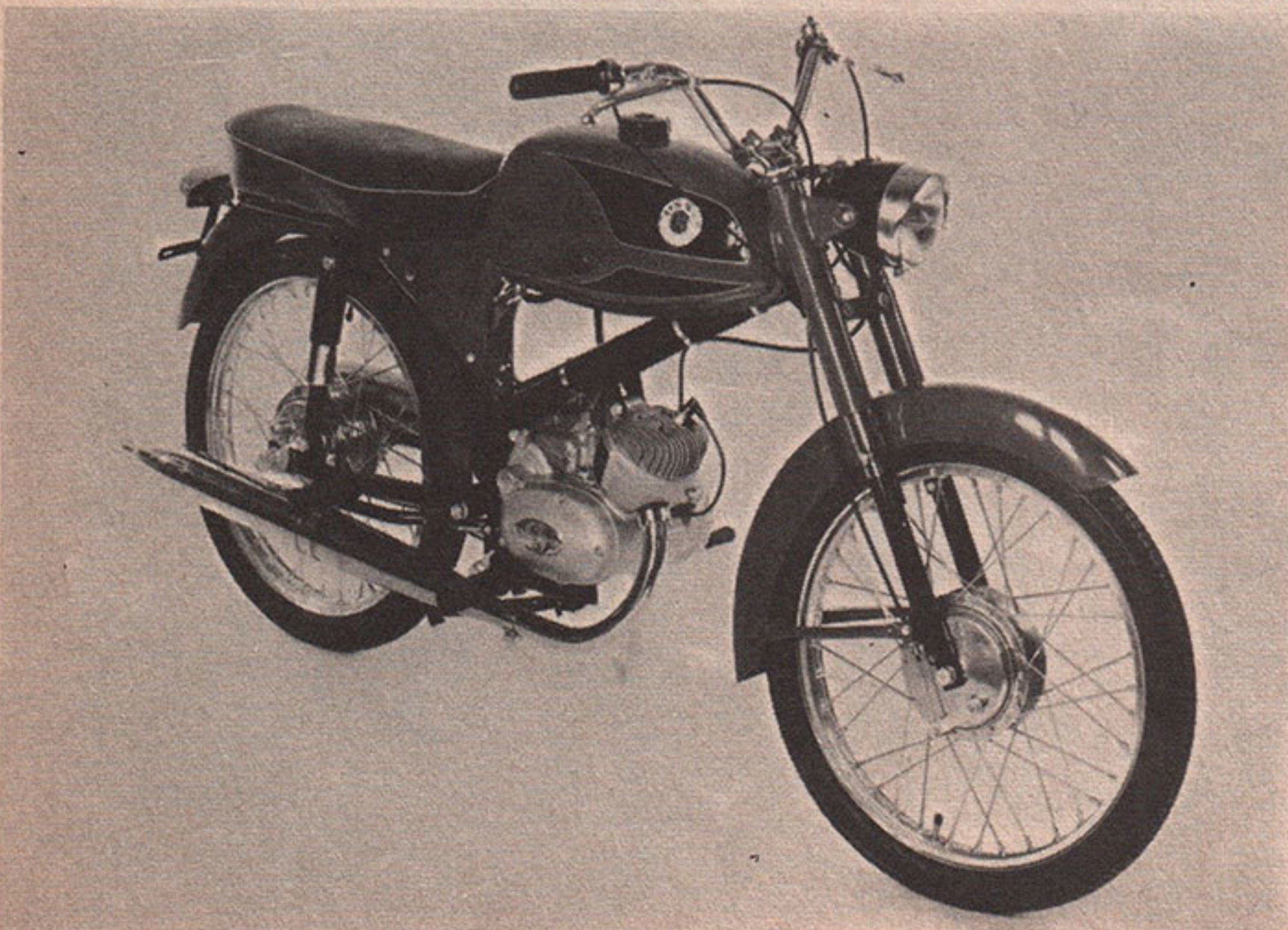
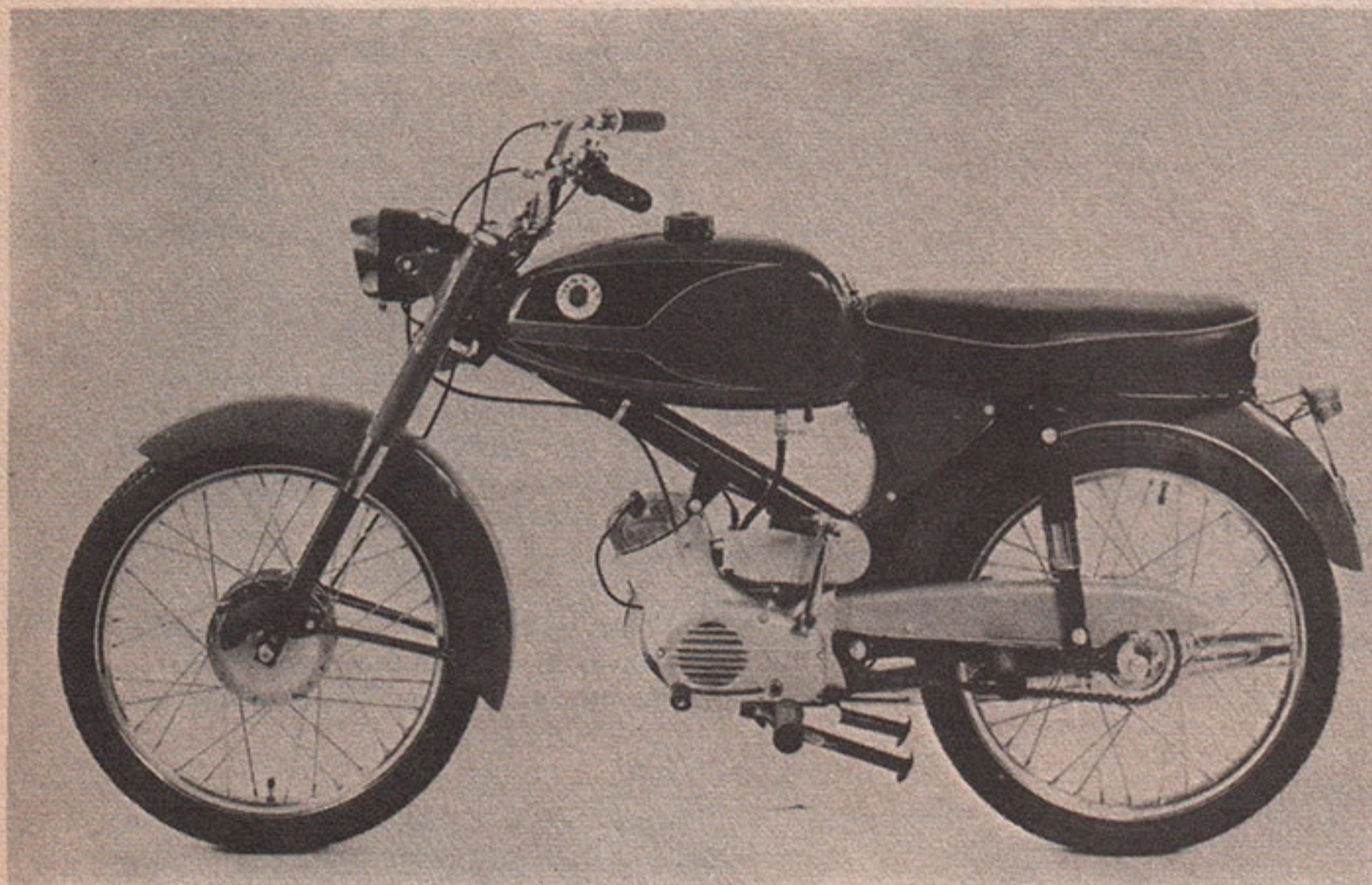
P.S. : Mon rêve serait-il réalisé ? Juste avant de poster cette lettre, je viens de lire dans *Moto-Revue* n° 1764 d'aujourd'hui que Georges Monneret (chez qui j'ai acheté ma machine) et Esso viennent de lancer l'opération « jeunes tigres ». Voilà enfin un sérieux espoir !

H. MULLER, La Celle Saint-Cloud (S.-et-O.).

# 50 cc HORS-FRONTIÈRES

Il est fort probable que le Salon de Milan réservera de bonnes surprises aux amateurs de 50 cc. En effet, avant même de faire le compte rendu de ce dernier Salon de l'année 1965, nous pouvons vous présenter des modèles inédits très séduisants et qui intéressent deux usines italiennes très dissemblables. La Moto Guzzi est en effet depuis fort longtemps l'un des bastions du motocyclisme italien ; par contre, Italemmezeta est une marque toute récente, très jeune ce qui n'ôte rien à la maturité de sa production.

Mais avant de vous parler des 50 cc MOTO-GUZZI et ITALEMMEZETA, nous nous présentons ci-dessous le 50 cc de la marque espagnole OSSA qui sera, elle aussi, présente au Salon de Milan.



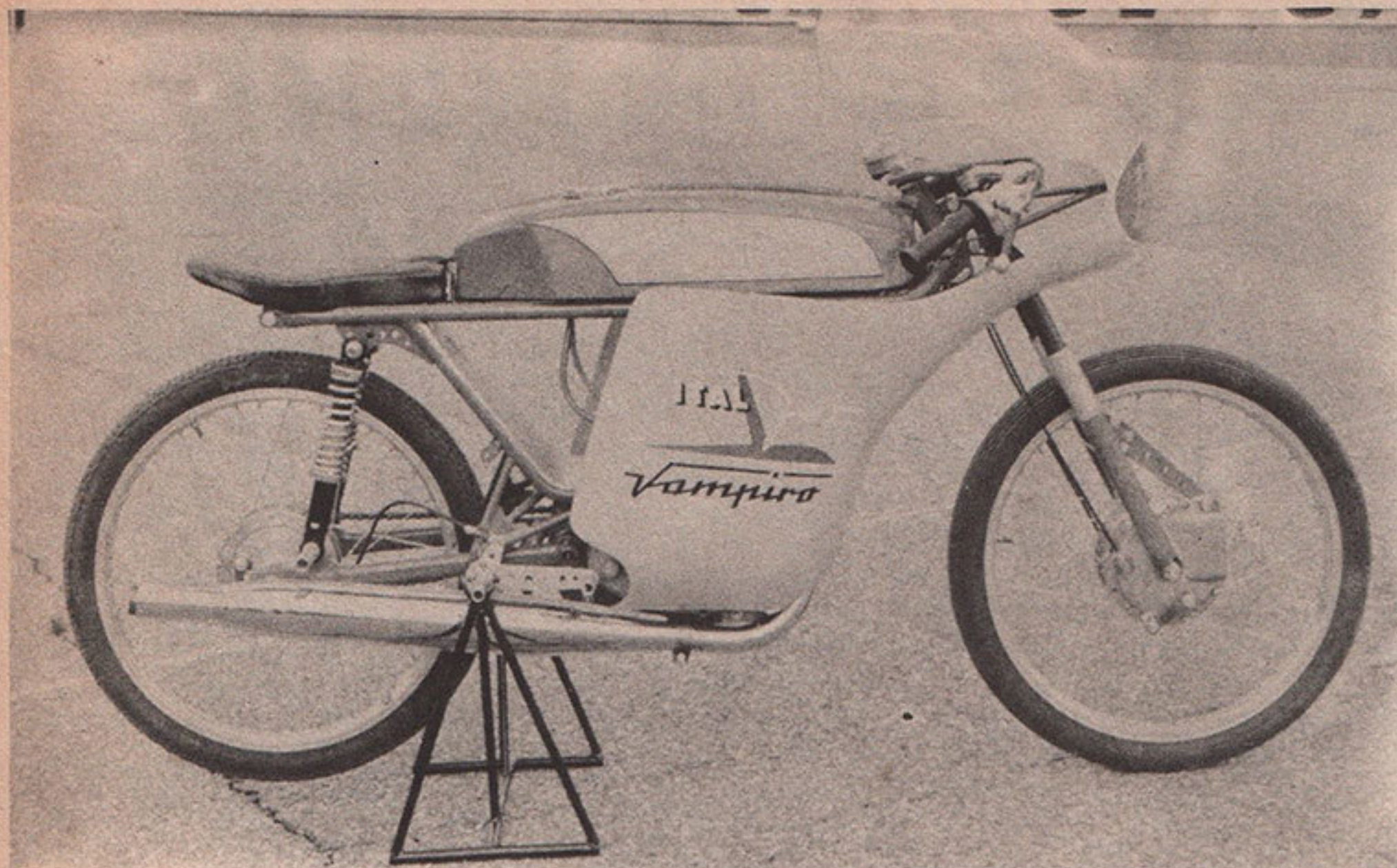
## EN ESPAGNE OSSA

L'INDUSTRIE espagnole est en pleine évolution et les plus importants de ses constructeurs sont déjà bien connus à l'étranger. D'autres, cependant, rêvent aussi de se créer une place au soleil et n'hésitent pas pour cela à faire les efforts nécessaires.

C'est ainsi que Ossa, une usine dont nous avons déjà eu l'occasion de vous entretenir, sera représentée au Salon de Milan et exposera des modèles nouveaux en moyennes cylindrées.

Les 50 cc, eux, ne sont pas nouveaux. Ils sont toujours équipés de moteurs Sachs, avec ou sans turbine, développant 4,3 CV. Boîte à 4 rapports commandés par sélecteur au pied.

Cadre triangulaire en tubes et tôle emboutie. Fourche télescopique à l'avant, oscillante à l'arrière avec amortisseurs hydrauliques. Roues chaussées de pneus de 18" X 2 1/4. Réservoir de 11 litres. Guidon relevé et coussin-selle complètent ce 50 cc, qui est assez classique dans sa conception.



**M**r TARTARINI, l'entrepreneur animateur d'Italemmezeta, à qui nous devons déjà de nombreux modèles de 50 cc fort attrayants (les Ital-Jet) vient de présenter le 16 novembre sur l'autodrome de Monza un 50 cc destiné à la compétition et baptisé le « Vampire ».

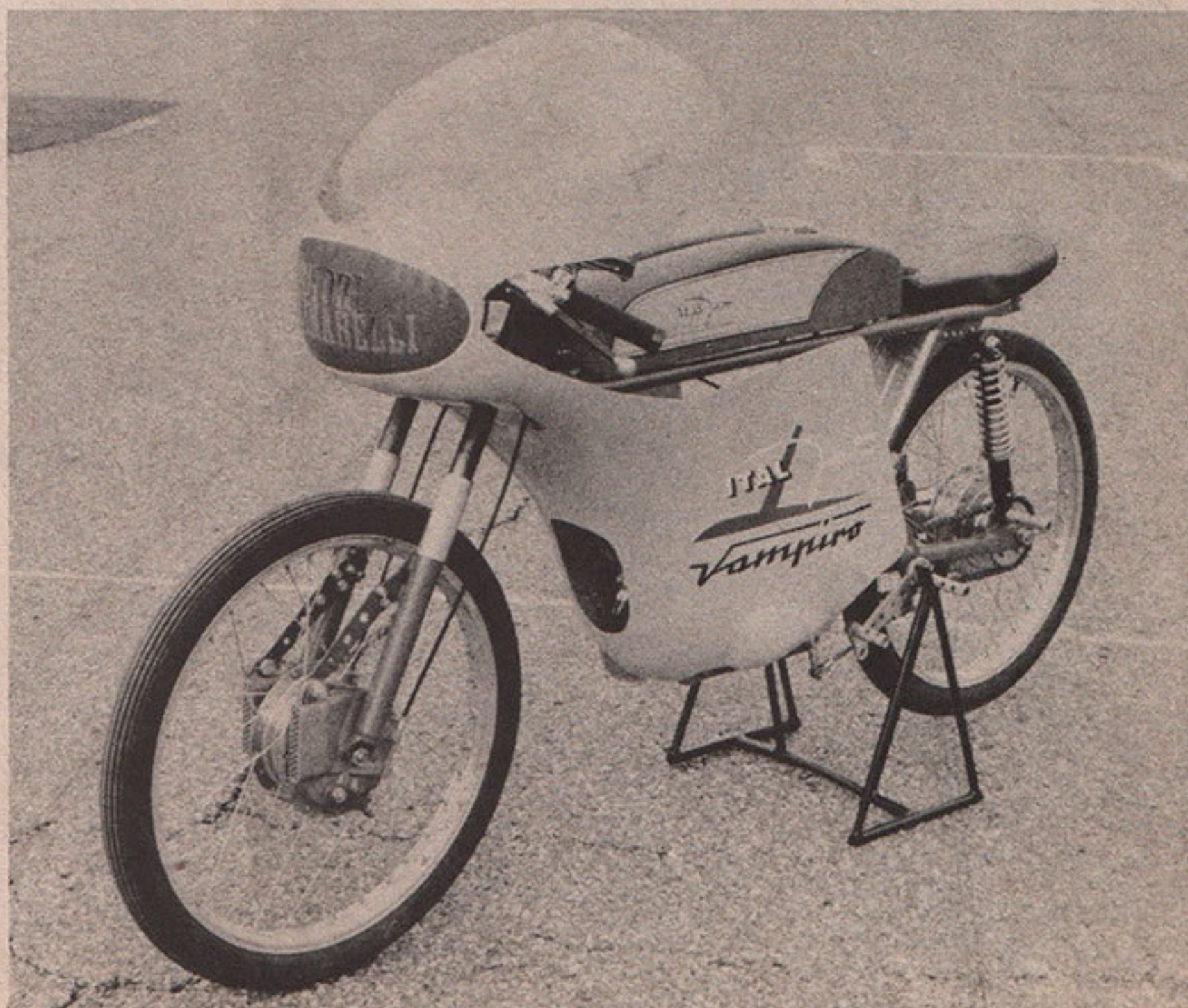
Le moteur qui équipe cette machine est un F.B. Minarelli deux-temps « travaillé », d'une cylindrée de 49,6 cc (38,8 X 42) et qui développe 7 CV à la roue arrière à 10.000 tr/mn. Taux de compression : 13 à 1. Allumage par volant magnétique avec bobine HT extérieure. Carburateur Dell'Orto de 20 mm de passage. Lubrification par mélange à 4 %.

La boîte de vitesses comporte 4 rapports commandés par un sélecteur au pied placé sur la gauche. Embayage à disques multiples en bain d'huile.

Le cadre est un double-berceau relevé, le moteur étant suspendu au-dessous des tubes. Ces derniers sont

# LE VAMPIRE

Un  
50  
compétition  
italien  
donné  
pour  
130/km h



en acier au chrome-molybdène.  
Poids du cadre : 4,800 kg.

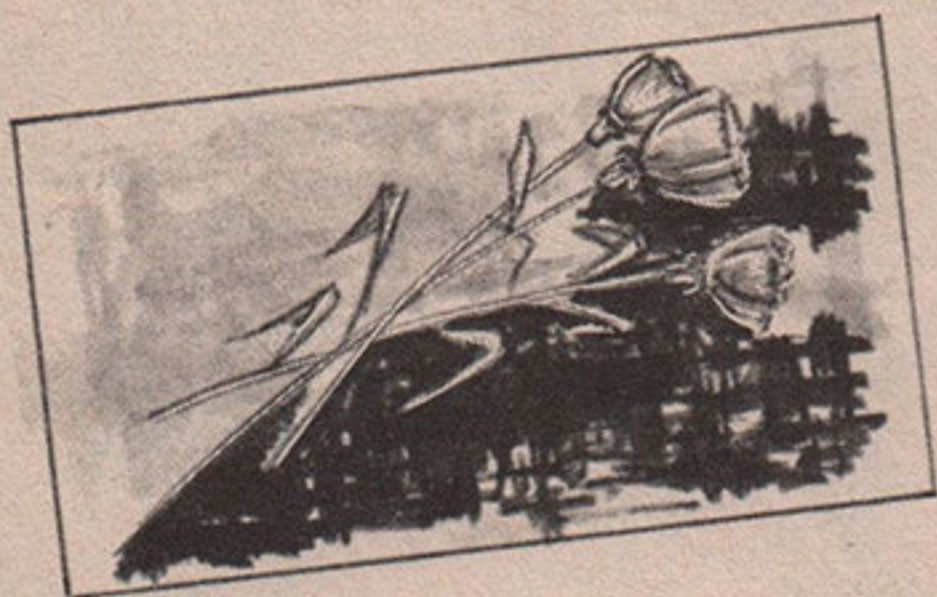
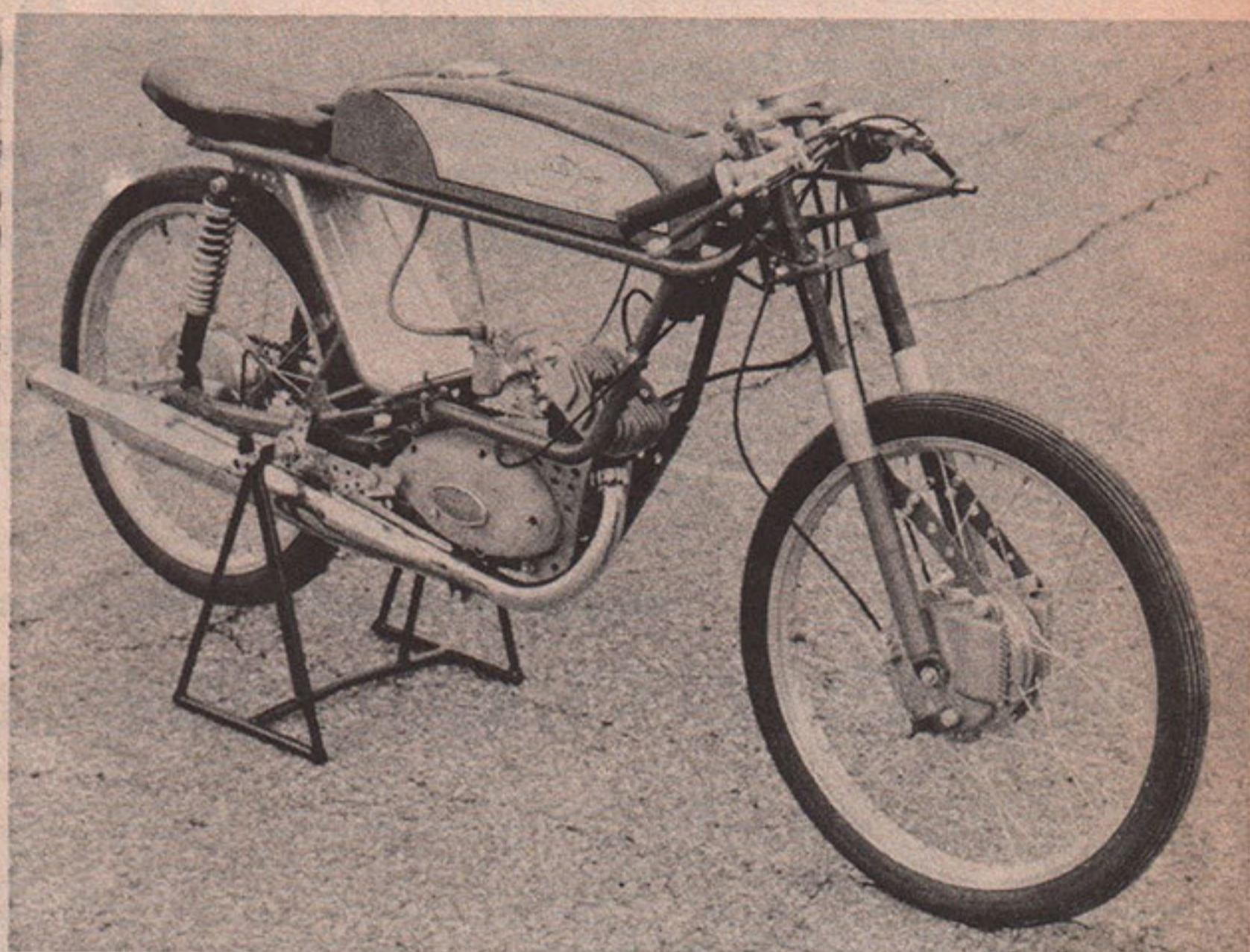
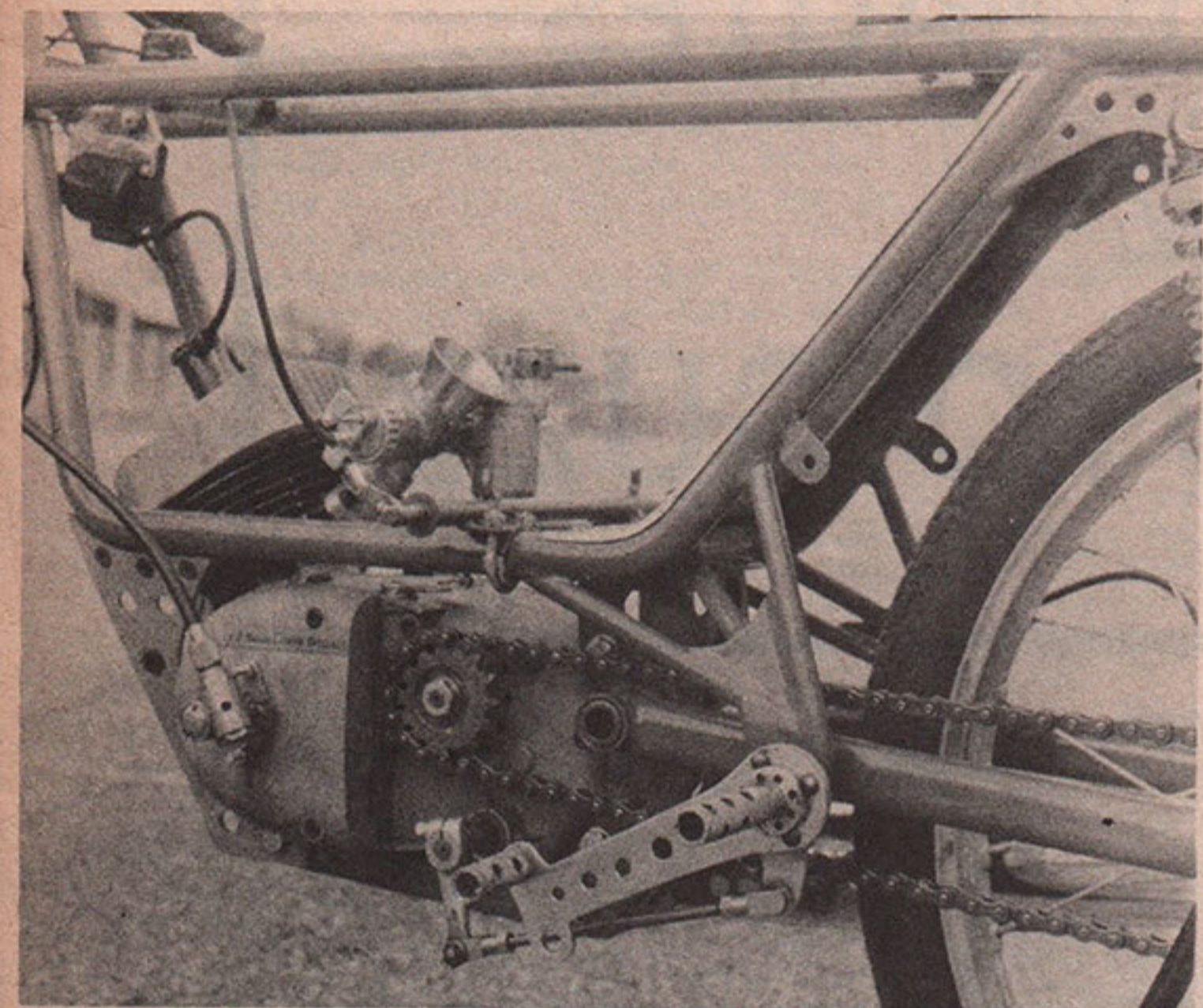
Suspensions télé-hydrauliques.  
Frein avant à 4 mâchoires avec double prise d'air. Roues équipées de pneus de 2.00-18.

Carénage, réservoir et selle sont

en matière plastique, et le poids total de la machine ne dépasse pas 55 kg.

Naturellement, cette dernière création Italemmezeta porte la « griffe » de M. Tartarini : c'est dire qu'elle a une allure à la fois originale et élégante.

Nous ne savons pas encore si le « Vampire » sera importé en France, mais les constructeurs annoncent sa très prochaine commercialisation en Italie au prix de... 180.000 lire (soit environ 1.500 F), carénage compris. Et c'est là, n'en doutons pas, un argument supplémentaire en faveur de ce 50 cc compétition.



### LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS BIEN PLACES EN HOLLANDE

Au cours du premier semestre de cette année, la Hollande a presque doublé ses importations de cyclomoteurs par rapport à la même période de 1964 : 73.079 unités contre 39.055, soit 87 % de plus.

Mais plus typique encore est la première place prise, maintenant, par les cyclomoteurs français : 5641 furent importés au cours du premier semestre 1964, mais 28.375 (oui, 5 fois plus) au cours du premier semestre 1965. Et, ainsi, la France est devenue le premier fournisseur étranger du marché hollandais, prenant le pas sur l'Allemagne qui suit avec 21473 machines. Pourtant, nos voisins d'Outre-Rhin avaient eux-mêmes accru de 33 % leurs exportations vers la Hollande.

### LE CYCLOMOTEUR N'EST PAS DANGEREUX

Les chiffres que nous donnons ici sont relatifs à la Hollande, pays où le parc cyclomotoriste est très important (1,5 million de cyclos), surtout compte tenu de la population du pays.

D'après une enquête effectuée là-bas, il y a par an, 200.000 voitures impliquées dans un accident, alors que les cyclomoteurs ne sont qu'au nombre de 50 à 60.000.

Mais, dirons les détracteurs, le parc voitures et le parc cyclos ne sont pas les mêmes, et, surtout, les kilomètres parcourus annuellement diffèrent très fortement. Qu'à cela ne tienne : les staciens hollandais ont tenu compte de ces facteurs et, dans ces conditions, ont trouvé que pour 13,8 accidents de voitures, on n'en compte que 7,1 en cyclomoteurs... le rapport est de 1 à 2 en notre faveur.

### LE CYCLOMOTEUR, IMPORTANT FACTEUR SOCIAL EN HOLLANDE EGALEMENT

La Hollande est un des rares pays où le nombre de cyclomoteurs par millier d'habitants est aussi élevé — sinon plus élevé — qu'en France, puisque l'on y dénombre 1,5 million de 50 cc non passibles du permis.

60 % de ces cyclomoteurs ont une destination strictement utilitaire, servant quotidiennement à se rendre à son lieu de travail. Et ce pourcentage est en voie de constante progression avec la décentralisation citadine, avec la création de cités d'habitation de plus en plus éloignées des centres industriels.

Signalons encore que 42 % des cyclomoteurs sont propriété des paysans et ouvriers agricoles, alors que 38 % appartiennent aux ouvriers d'usine.

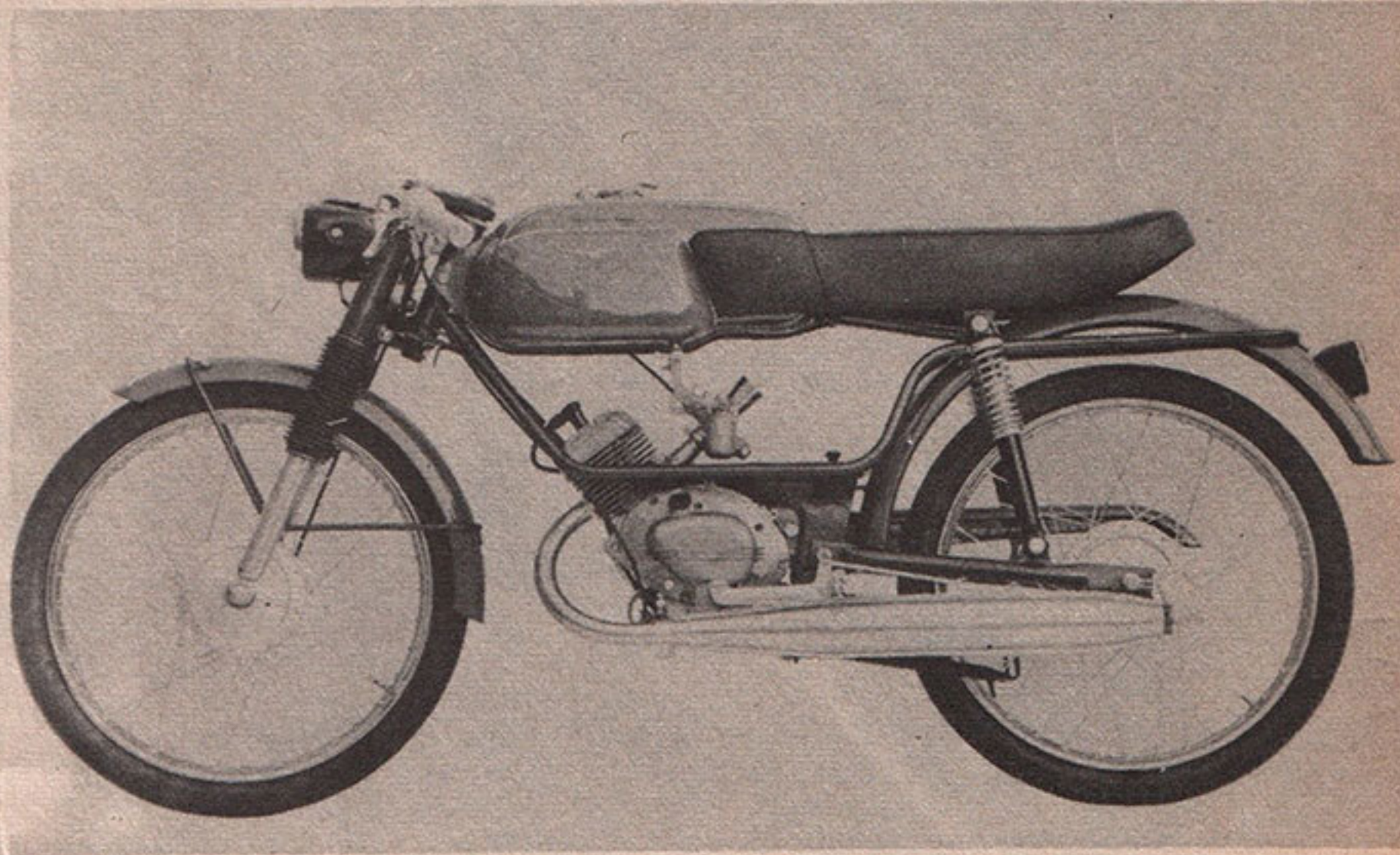
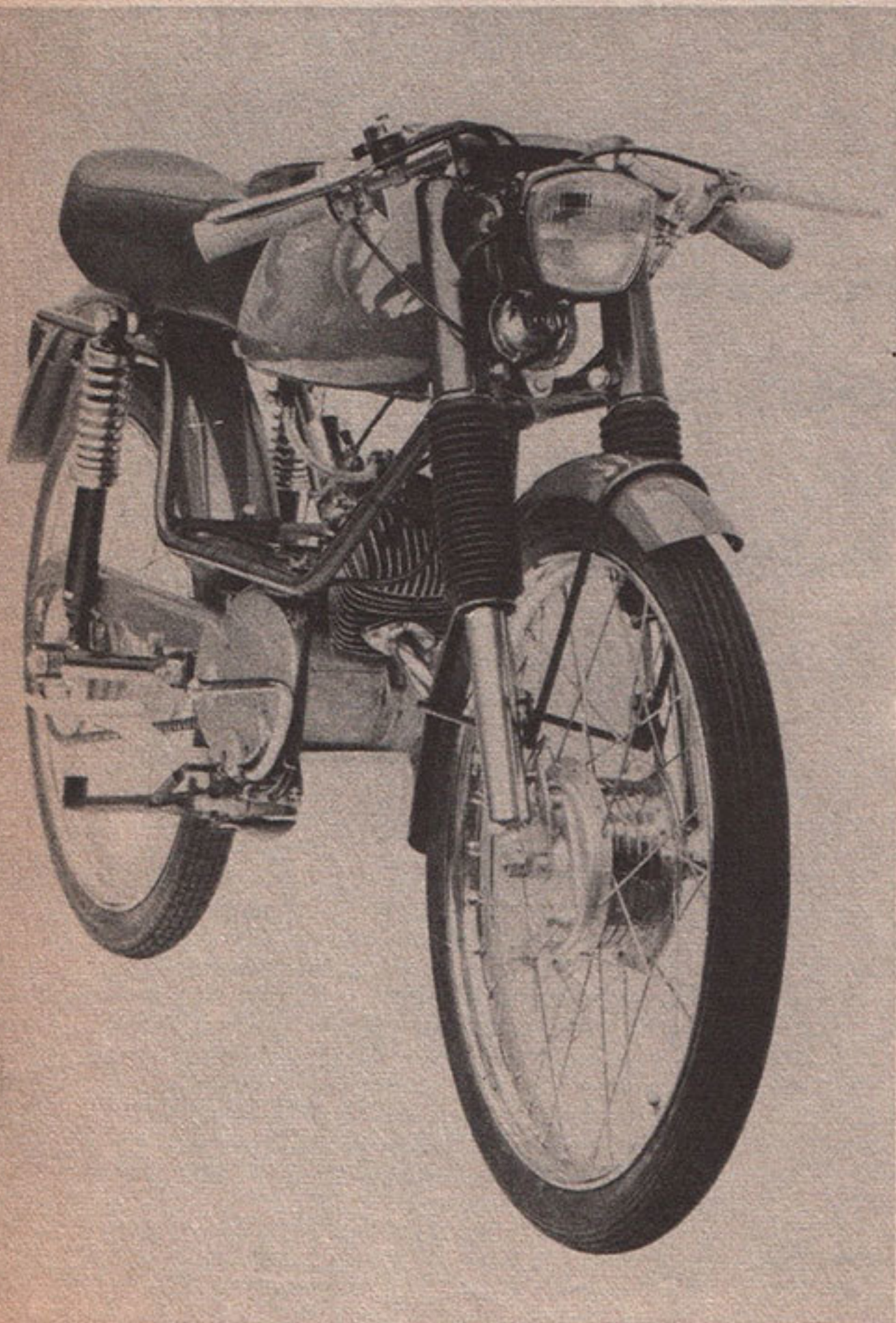
**M**OTO GUZZI » : marque glorieuse entre toutes et dont le nom ne peut être séparé de l'histoire du sport motocycliste même si, depuis 1957, elle s'abstient volontairement de participer aux courses de vitesse qui lui ont pourtant rapporté 14 titres de Champion du Monde, 102 titres sur le plan national, 11 victoires au Tourist Trophy, sans compter un nombre assez impressionnant de records du monde.

« Moto Guzzi » c'est aussi, après l'abandon des courses de vitesse, la marque qui a su s'imposer dans les épreuves de régularité, de tout-terrain et qui a remporté, en 3 ans, 19 médailles d'Or aux Six Jours Internationaux.

« Moto Guzzi », c'est enfin le symbole d'une production de série extrêmement diversifiée allant des petites aux grosses cylindrées, des modèles « tourisme » les plus originaux (voir le « galletto ») aux trois-roues utilitaires.

# NOUVEAUTÉS CHEZ MOTO-GUZZI

les 50 cc dingo super et cross



*Très belle allure,  
ligne sportive, mais  
vitesse limitée  
pour l'Italie.*

**C**ETTE année, à l'occasion du Salon de Milan, Guzzi présente des nouveautés très intéressantes allant du 50 cc... à la 700 cc. Nous ne nous occuperons ici, naturellement, que des 50 cc.

Leur nom de famille est le même : Dingo, mais leur prénom diffère selon l'usage auquel ils sont destinés : Super ou Cross. Tous deux ont en commun de nombreux éléments que nous allons énumérer ci-dessous.



Commençons par le moteur. Il s'agit d'un monocylindre deux-temps de 38,5 mm d'alésage pour 42 mm de course, soit donc une cylindrée de 49 cm<sup>3</sup>. Le cylindre est en alliage léger chromé dur, la culasse en alliage léger. Taux de compression : 8 à 1. La puissance n'est pas donnée, mais on sait qu'en Italie, la vitesse limite pour les cyclomoteurs est de 40 km/h. Lubrification par mélange à 2 % d'huile. Les constructeurs annoncent une consommation de 1,4 l aux 100 km.

Dans les deux cas, la boîte de vitesses est à trois rapports commandés par poignée tournante. Allumage par volant magnétique. Mise en route par kick. Si le carburateur comporte un pavillon d'entrée d'air sur le Super, il est par contre muni d'un filtre à air sur la version cross.

Le cadre est d'un type dont la vogue commence à s'affirmer en Italie : c'est un double-berceau « relevé » dont les tubes se prolongent loin vers l'arrière et au-dessous duquel est accroché le moteur. La suspension avant est du type télescopique avec ressorts travaillant à la compression et recouverts d'un soufflet en caoutchouc. Suspension arrière

oscillante avec amortisseurs télescopiques à ressorts apparents.

A l'avant et à l'arrière, on trouve des freins à tambour, le premier étant commandé du guidon, le second par pédale.

La capacité du réservoir est de 8,5 l environ dont 1 l de réserve. La longue selle relevée vers l'arrière se prolonge latéralement sur les flancs de ce réservoir.

Le modèle « Super » est équipé de pneus de 2 X 18, ribbed à l'avant et pavé à l'arrière, d'un guidon à bracelets, de garde-boue enveloppants.

Le modèle « Cross » dispose de pneus de 2,50 X 17, type tout-terrain, d'un large guidon très relevé avec barre de renfort transversale, d'un échappement relevé avec grille de protection, d'un écran grillagé protégeant le phare, d'un sabot sous le moteur (existant aussi, d'ailleurs, sur le « Super »).

★

Ces deux nouveautés Guzzi en 50 cc sont fort séduisantes. Elles sont livrées en noir « rugueux » avec garde-boue et protège-chaîne chromés.

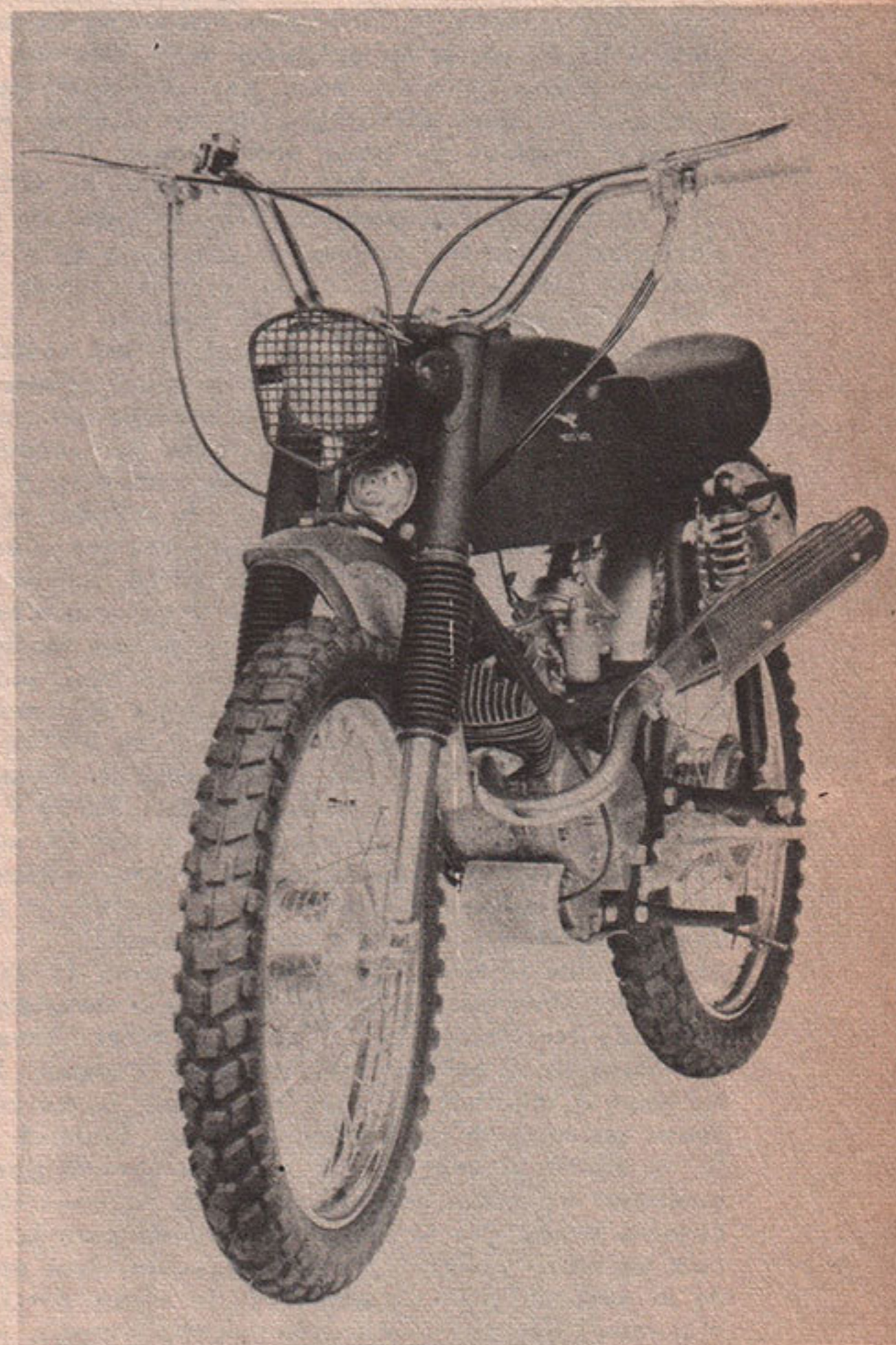
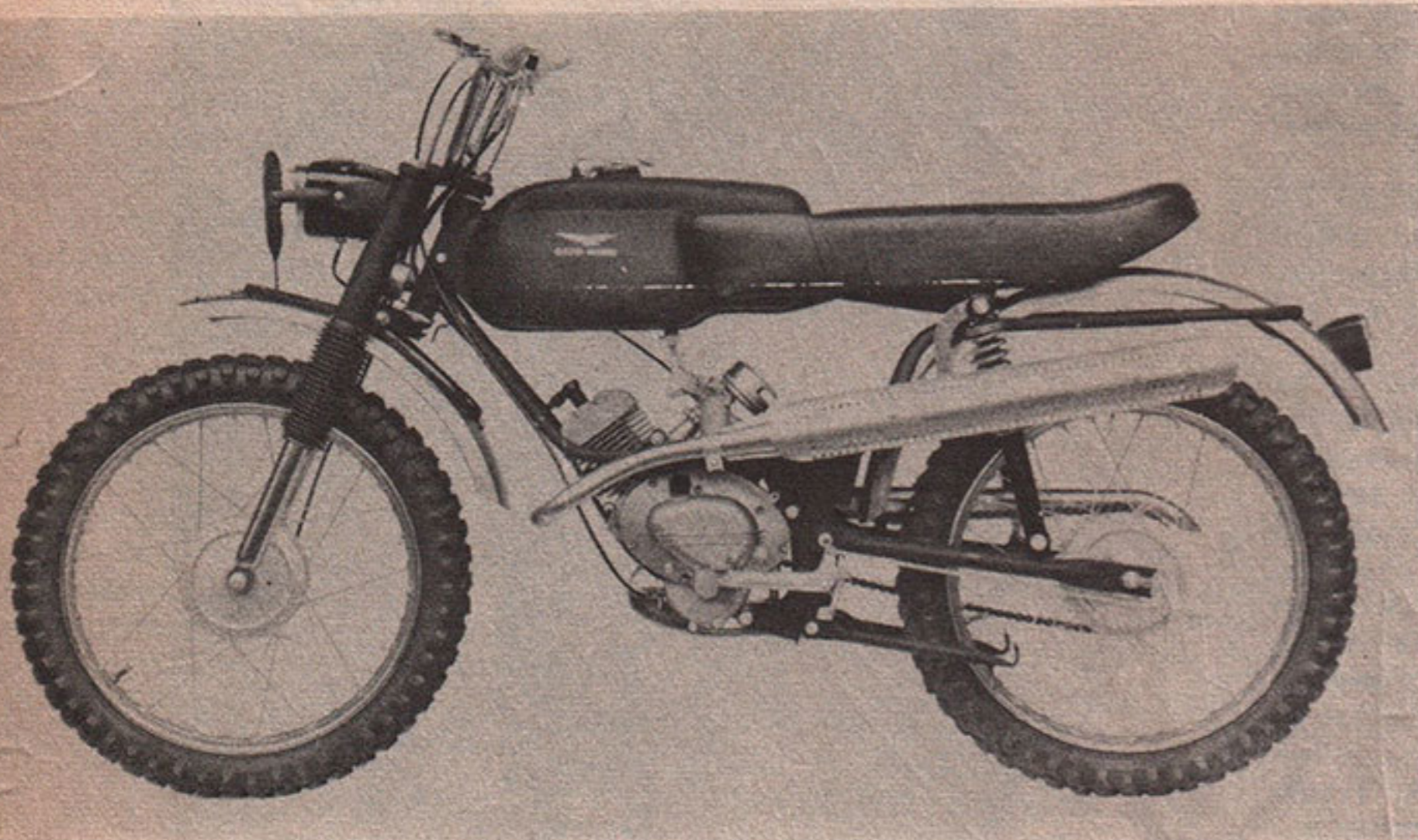
Reste, évidemment, le problème des

performances. Étudiées pour répondre aux exigences du Code de la Route italien (vitesse limitée à 40 km/h, mais pédales non obligatoires), ces machines ne pourraient éventuellement s'imposer en France que si elles étaient capables de performances nettement supérieures.

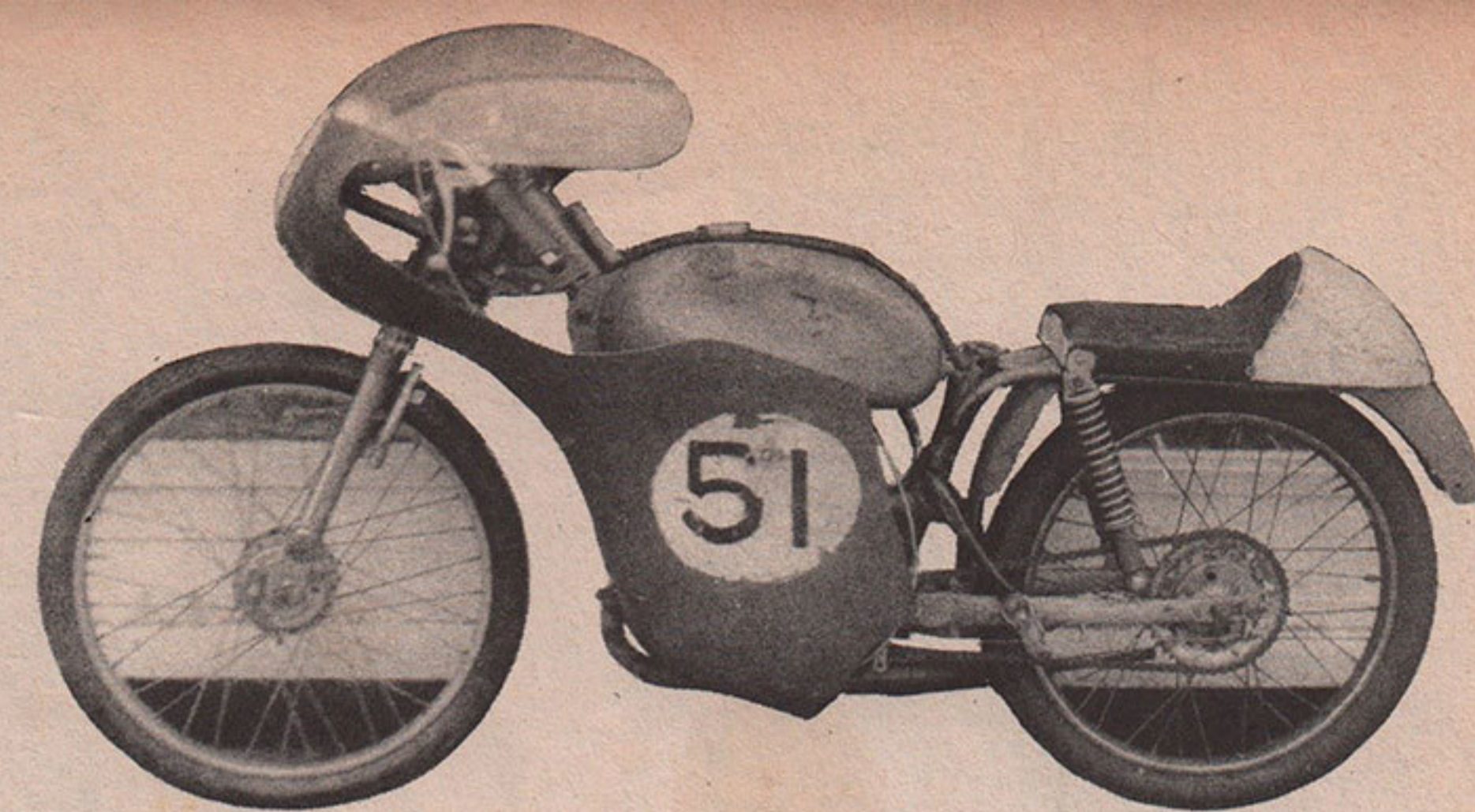
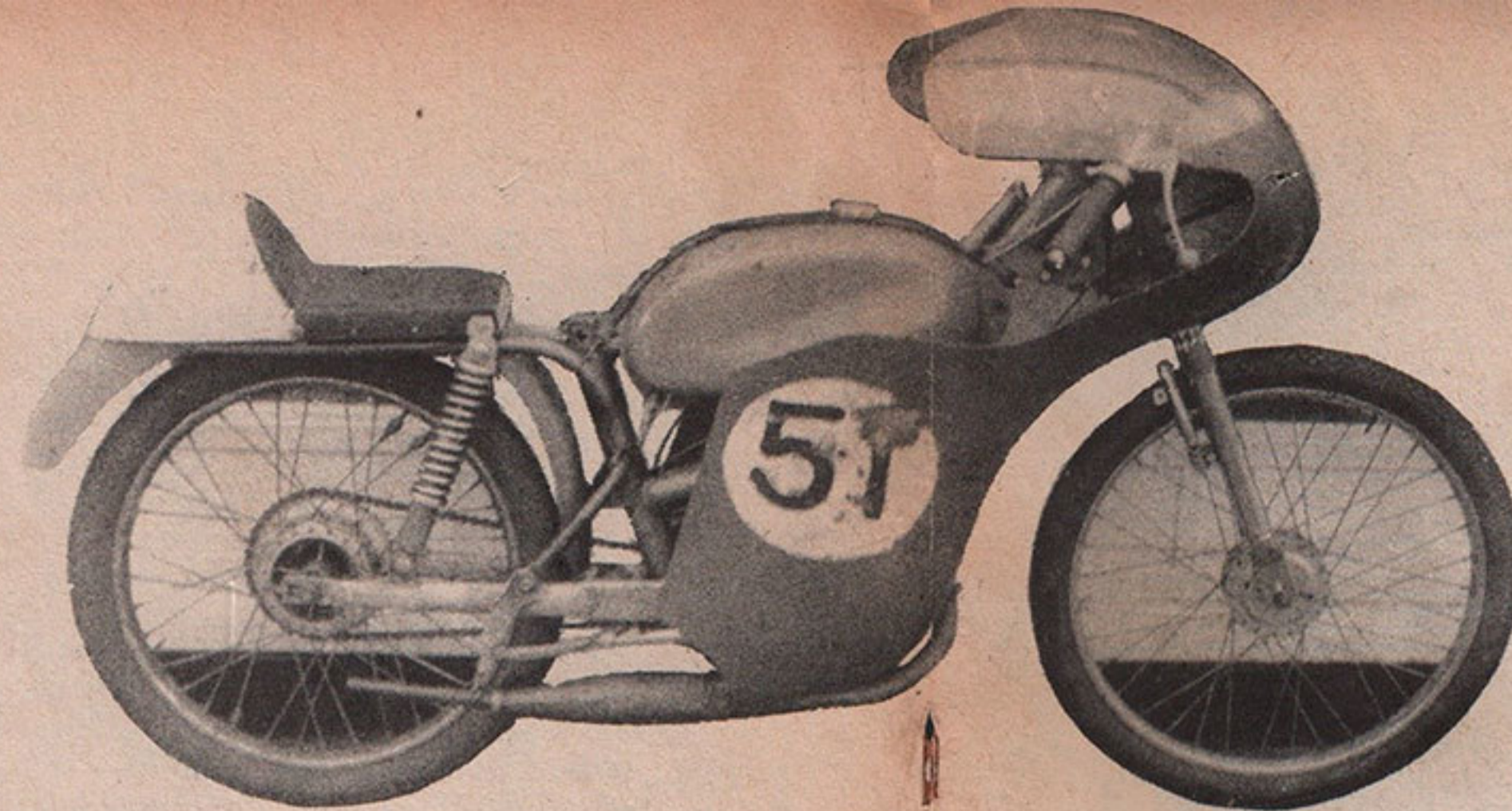
Il est évident que la « Moto Guzzi » ne serait guère embarrassée pour « gonfler » très sérieusement ses moteurs, ce que l'usine sera amenée à faire si elle veut exporter ses « DINGO ». Ceci est d'autant plus probable que les courses pour 50 cc seront sans doute autorisées l'an prochain en Italie et que ce serait là, pour Guzzi, une excellente occasion de faire sa réapparition sur les circuits... par la petite porte. Mais ce ne sont là, bien sûr, que suppositions gratuites.

B. N.

*Le modèle cross vu de profil et de trois-quart avant. Un 50 cm<sup>3</sup> bien séduisant !...*



# un B. B. prodige



106/km h AVEC UN PEUGEOT B. B. 3 SP ...

... après gonflage, bien entendu!..

**V**OUS avez peut-être remarqué, au cours du mois de juin, l'apparition à Montlhéry d'un Peugeot dans une course de catégorie Sport. Cette machine permit à son pilote d'accéder à la 10<sup>e</sup> place. Sur un circuit comme le 3,333 km avec chicanes au goulet Nord et devant les tribunes, mais avec également de très longues lignes droites entre les différents virages et chicanes, cette place reflétait plutôt les aptitudes de la machine que celles de son pilote. Il n'est donc pas étonnant que nombre d'entre vous aient été surpris de ce résultat. Moi-même, pilote et metteur au point étais étonné !

A la suite de ce résultat, la rédaction de SCOOTER ET CYCLOMOTO me proposa de faire un essai de cet engin. J'acceptai volontiers, curieux de savoir ce qu'il valait. Cet essai fut réalisé presque immédiatement. Mais je ne me décide que maintenant à vous en parler...

Pourquoi ? Parce que si ce 50 cc est conforme à la lettre du règlement « Formule Sport » en vigueur en 1965, (en tenant compte de certaines tolérances qui sont presque devenues des lois d'usage, concernant par exemple le diamètre des roues), il ne l'est pas, à mon avis, à l'esprit de ce même règlement. Je m'explique : le cylindre par exemple, n'est pas celui d'origine, mais il provient d'un Kreidler Florett ; or si, d'une part, cette pièce est de la même matière que le cylindre d'origine (le règlement n'en demande pas plus sur ce point-là), d'autre part, ma machine est la seule à être ainsi équipée. Et c'est en ceci que je pense qu'elle n'est pas conforme à l'esprit du règlement. Transposez ce genre de transformation sur une 500 cc par exemple : adaptez sur une R 50 des culasses de Rennsport (une telle modification vous coûtera peut-être 2.000 F sinon plus alors que la mienne ne m'a coûté que 150 F), et, à condition que dans la pratique une telle transformation se révèle possible et payante, j'estime que le concurrent qui posera une réclamation sera dans son bon droit.

Ainsi, les libertés que j'ai prises avec la formule me semblent abusives. C'est pourquoi j'ai longtemps hésité avant de mettre sur le papier les résultats d'essais et les transformations qui concernent ce BB Peugeot. Si je vous les expose maintenant, c'est parce que je ne compte pas courir au cours de la prochaine saison. D'abord, parce que je ne trouverai sans doute, ni le temps, ni l'argent pour améliorer ce cyclo dans le cadre de la nouvelle formule. Ensuite, parce que cette nouvelle réglementation rendra de plus en plus insolubles les problèmes qui sont apparus lors de la mise au point et que, vous le verrez par la suite, je n'ai résolu que de façon extrêmement provisoire. Mais, déjà, pour ne pas vous laisser sur votre faim, je vais aborder le chapitre des performances.



## LES CHIFFRES

C'est à regret que ce paragraphe va être fort bref. La condition dans laquelle se trouvait ce petit 50 cc lors de nos essais était en effet assez mauvaise. L'état mécanique des principales pièces en mouvement était suffisant pour permettre de juger de la vitesse de pointe, mais le sélecteur et l'embrayage refusant de se prêter aux services que l'on est en droit d'attendre de ces organes, tout essai d'accélération se révélait impossible. Quant au freinage, s'il m'avait donné satisfaction lors de la course du 27 juin, il se révéla par la suite déficient au point que les chiffres mis en évidence par un tel test, n'eussent pas présenté d'intérêt. Enfin, pour ce qui est des essais en côte, la situation de notre base d'essai (proximité d'une agglomération de la proche banlieue — silencieux obligatoire —) ajoutée aux considérations sur l'embrayage et le sélecteur, empêchaient toute tentative de ce genre.

Voici donc les chiffres, obtenus sur l'autodrome de Montlhéry (anneau de vitesse), avec deux démultiplications différentes. Avec la démultiplication la plus courte (44/12), il a été obtenu :

en position assise :  
le tour en .. 1'37,4" soit 92,5 km/h

en position couchée :  
le tour en .. 1'28,0" soit 102,5 km/h

Avec la démultiplication longue (44/13)

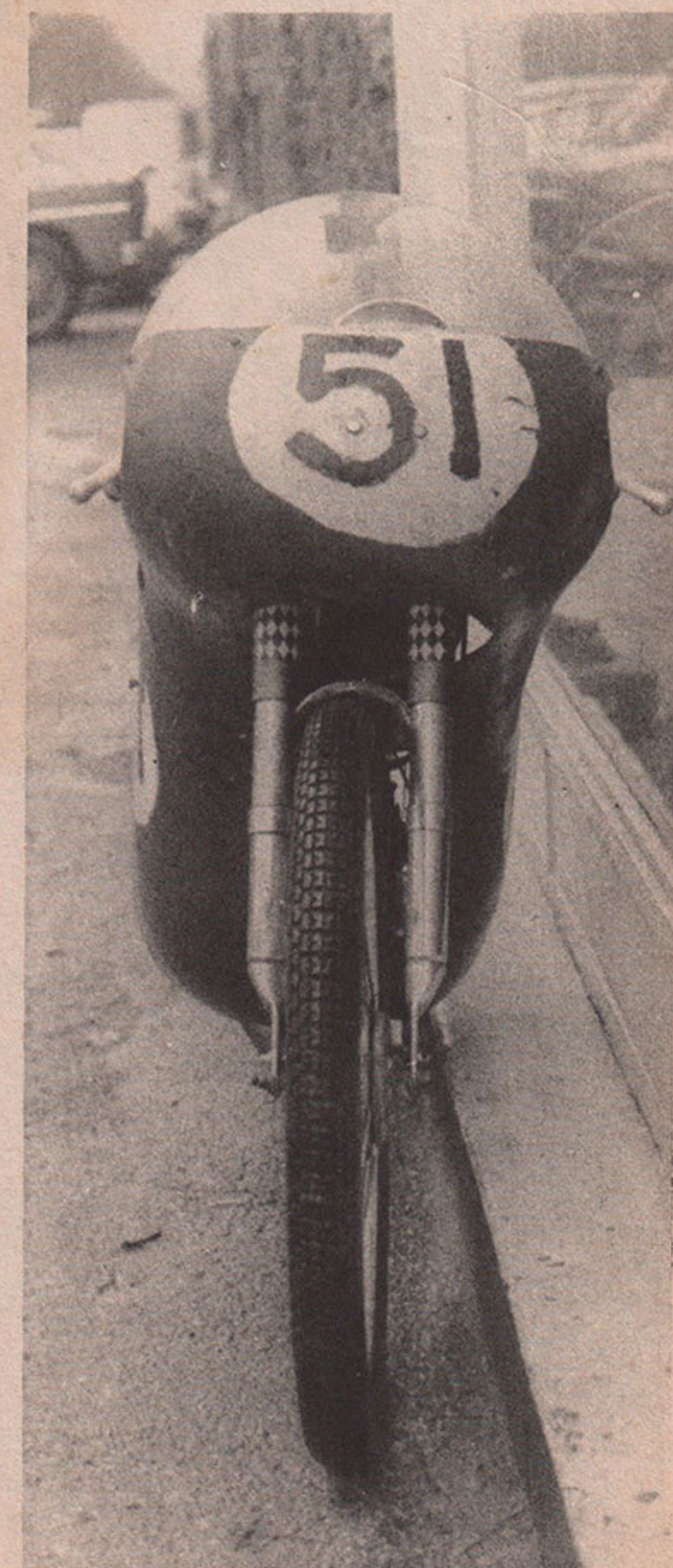
en position assise :  
le tour en .. 1'38,8" soit 91 km/h

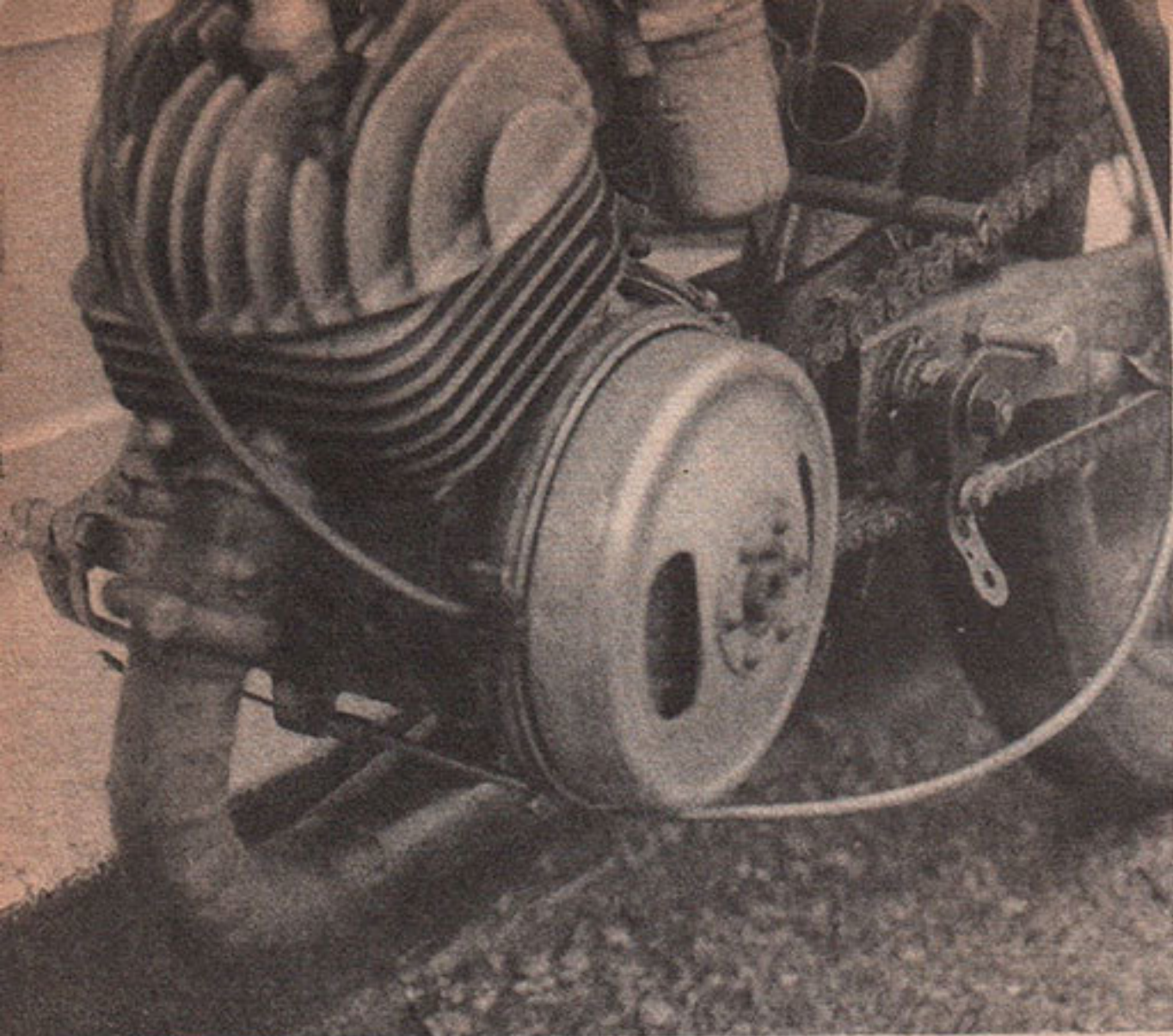
en position couchée :  
le tour en .. 1'25,0" soit 106 km/h

Le régime moyen s'établit à 11.300 tr/mn avec la démultiplication courte et à 10.700 tr/mn avec la démultiplication longue. (Mais le régime s'élevait beaucoup plus haut lorsque j'arrivais sur les tribunes avec vent en poupe).

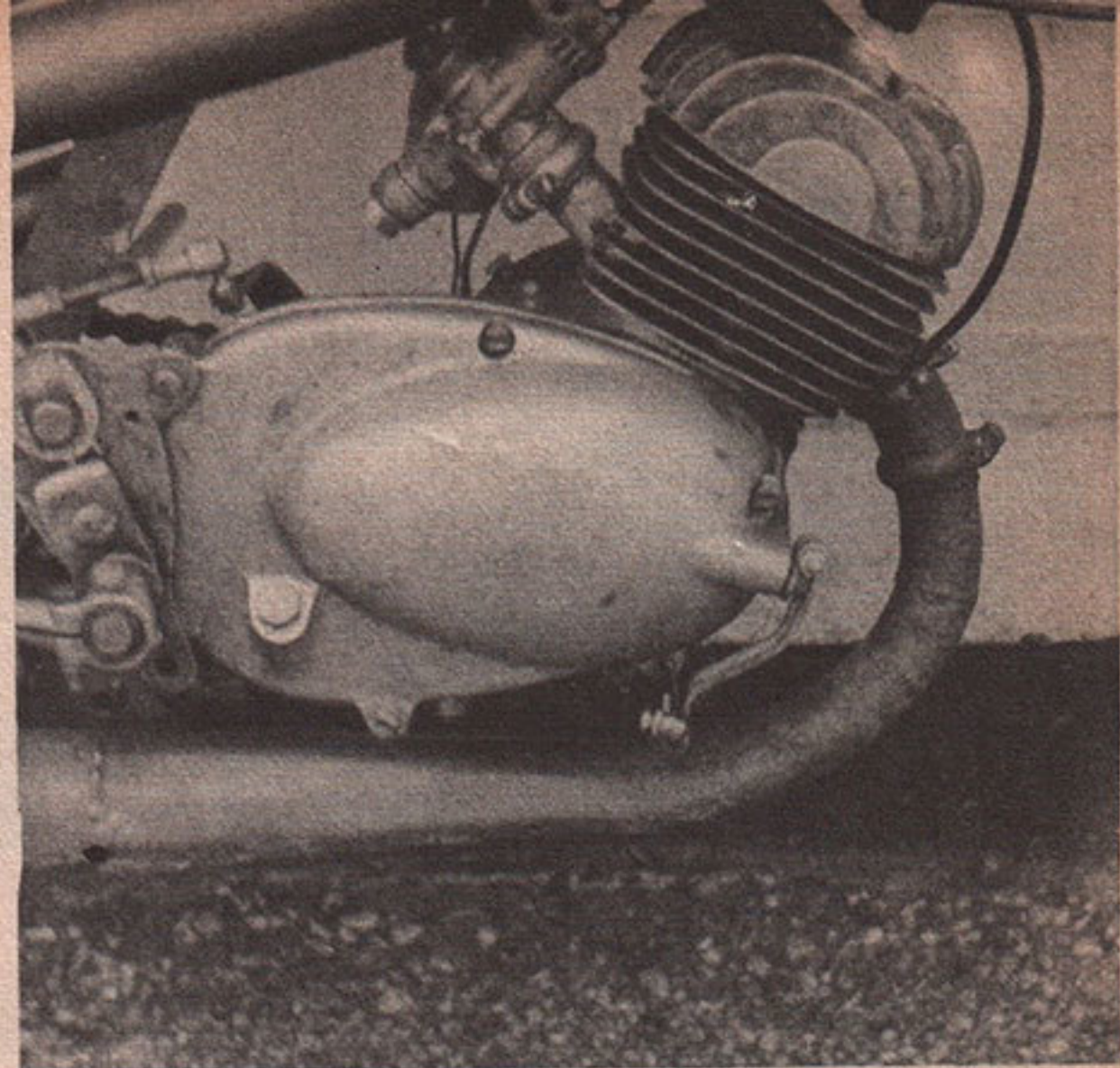
Ces chiffres sont à considérer comme un minimum. Parce qu'il soufflait ce jour-là un vent violent, 8 m/s sur les hauteurs de Linas. D'abord, il est bon de rappeler que la vitesse possible, sans vent, sur une base parfaitement horizontale est toujours supérieure à la moyenne des vitesses réalisées dans un sens, puis dans l'autre, avec vent arrière et vent debout ou dans le faux plat montant puis descendant. De plus, cette perte de vitesse est légèrement aggravée sur l'anneau, du fait que le vent latéral n'est pas non plus sans influence sur la vitesse de pointe. Enfin, ce vent soufflant en rafales m'obligeait le jour de notre essai, à me tenir relativement éloigné de la ligne basse (« ligne Motobécane »), pour des raisons de sécurité, alors que le calcul de la vitesse sur un tour lancé a été fait en considérant la distance parcourue sur cette ligne. Dans un autre ordre d'idée, le carénage que vous voyez sur nos photos n'est sans doute pas un modèle de finesse aérodynamique. Et l'on peut espérer que le montage d'un carénage plus étroit et mieux étudié permettra de gagner quelques km/h, sans grosses difficultés. Le pilote, d'autre part, mesure 1,76 m, ce qui n'est pas la taille adéquate pour un pilote de 50 cc.

Pour conclure ce chapitre, je peux dire que mon Peugeot a bien passé l'épreuve de la vitesse de pointe malgré le handicap qu'il avait. A titre de comparaison, Dubois réalisa le même jour 112 km/h sur son Mondial-Monneret.





A gauche, vue du moteur, côté volant magnétique. Celui-ci a une fâcheuse tendance à se découper autour de la came qui est rivée. A droite, vue côté embrayage. Notez que le carbu, sans pavillon, approche beaucoup trop du cadre pour que l'arrivée de l'air soit parfaitement libre.



## LES TRANSFORMATIONS

Je commencerai, si vous le voulez bien, par vous décrire le moteur. C'est lui qui a reçu le plus de soins, le plus de modifications successives, la partie cycle ayant été quelque peu oubliée, voire même bâclée. Je ne m'attarderai pas sur tous les essais qui ont été faits, parce que pour vous décrire tous mes bricolages de BB Peugeot, il me faudrait toutes les pages de cette revue. Je vous parlerai seulement de deux versions différentes : celle du 27 juin, et celle de Magny-Cours (non qualifié) et de nos essais. Les modifications de l'une à l'autre sont d'ailleurs minimes, portant uniquement sur la segmentation et les rapports de boîte.

### LE MOTEUR

Tout le **bas moteur** est fort proche de la série. D'un type un peu ancien (sans ailettes sur le devant des carters et à pignons de boîte étroits, (sans kick) il a reçu après maints brûlages de la tête

de bielle, l'embiellage des nouveaux modèles où elle repose sur des galets encagés. Ce nouveau type est fort robuste et encaisse de très hauts régimes pendant très longtemps.

De quel ordre de grandeur peuvent être ces surrégimes ? Sans doute de plus 1.200 tr/mn et prolongés pendant fort longtemps, non seulement avant le passage de 2e en 3e avec la boîte étalée, passage qui ne pouvait se faire qu'après avoir poussé « à mort » la 2e, mais aussi en bout de ligne droite et en bout d'anneau, où, avec la démultiplication utilisée le 27 juin (44/12), le moteur était nettement en surrégime.

★

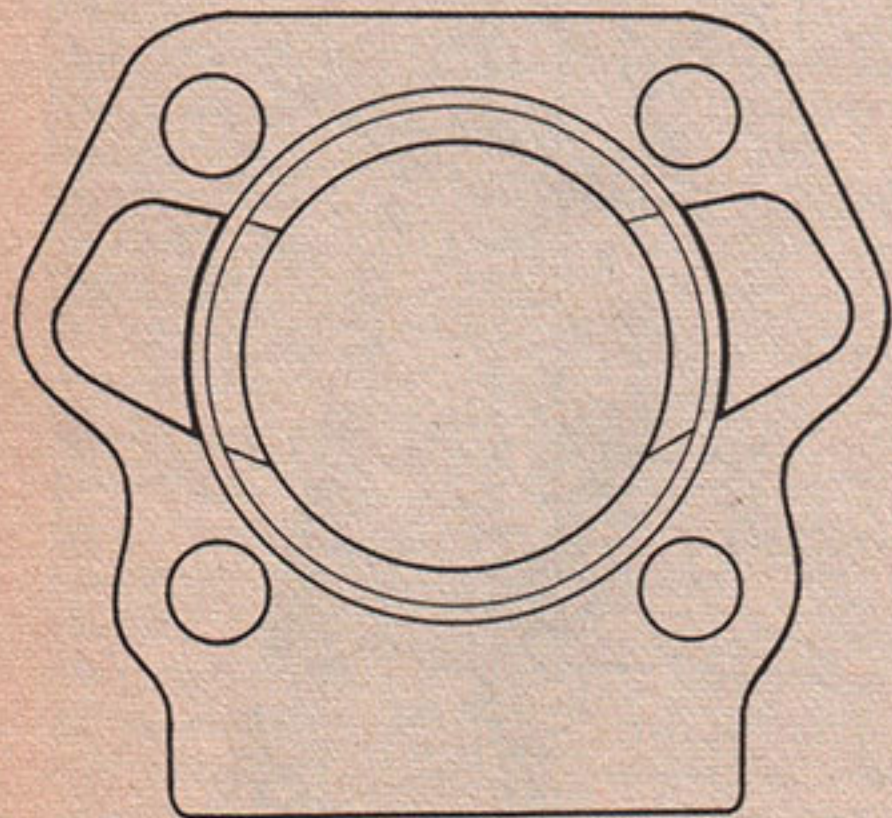
Côté embiellage, j'en ai également essayé un à masses pleines. Il ne donnait aucune amélioration sensible, provoquait, du fait de son mauvais équilibrage, des vibrations intolérables et, la tête de bielle étant montée sur rouleaux jointifs, il rendit l'âme rapidement.

★

Sur les carters, des transformations minimes ont été effectuées.

1° — Ajustage de la forme des transferts en fonction de la forme de ceux du nouveau cylindre.

2° — Déplacement des trous filetés des colonnettes de fixation du cylindre. A cette fin, les anciens taraudages ont été rebouchés avec une tige de dural fileté, vissée à force, coupée et arasée au burin. De nouveaux trous borgnes ont été percés en fonction du nouveau cylindre et taraudés.



L'embase du cylindre. Les transferts ont été agrandis vers l'avant (façon Franco-Morini).

3° — Des trous d'aération ont été percés sur le devant des carters, de façon à améliorer le refroidissement du carter-pompe et, par là, son remplissage. Ces ouvertures mettent en communication avec l'air extérieur deux petites chambres qui, de série, sont absolument fermées.

★

Pour que l'embrayage puisse s'accommoder de la puissance accrue, un ressort légèrement plus dur que les autres a été choisi. De plus, une rondelle de 1,5 mm d'épaisseur a été placée sous ce ressort. Dans ces conditions, l'embrayage n'a plus qu'une garde très faible, et il lui arrive même de ne plus en avoir du tout après un remontage avec des disques neufs (c'était le cas pour les essais). Ce traitement de cheval ne l'empêche pas de patiner éventuellement et, après une petite minute de ce glissement intempestif, les disques en ferodo se brisent ou même se transforment en bouillie.

Les rapports de boîte ont été changés, après les Trophées, pour des rapports mieux adaptés à la compétition et surtout d'un étagement correct.

*Ils ont été resserrés en changeant les deux pignons de la boîte dont le rapport de démultiplication joue sur les deux vitesses inférieures. Dans le bloc Peugeot, ce sont les 2 pignons les plus proches de la grande couronne qui jouent ce rôle. De cette façon, première et deuxième sont allongées.*

Ainsi, le trou disparaît entre 2° et 3°. Toutefois, ces rapports ne sont, même dans la deuxième version, ni assez serrés, ni assez nombreux, pour tirer pleinement parti du moteur.

Enfin, un dernier mot concernant le volant magnétique. Son rotor, de grand diamètre, en alliage léger embouti, ne supporte pas les régimes imposés.

Il se cisaille autour de la came et son remplacement s'est avéré par deux fois nécessaire. Imaginez les dangers que courraient le pilote et les autres concurrents si d'aventure, ce volant se découpait complètement et était projeté alors qu'il tourne à 12.000 tr/mn.

★

Evidemment sur un deux-temps, ce sont le **cylindre et la culasse** qui déterminent pour une grande part les caractéristiques de puissance du moteur.

Le cylindre, je l'ai déjà dit, est destiné normalement aux « Kreidler Florett ». Construit par Mahle, il est en alliage léger chromé dur intérieurement, un léger moletage de cette surface assurant une meilleure retenue du film d'huile.

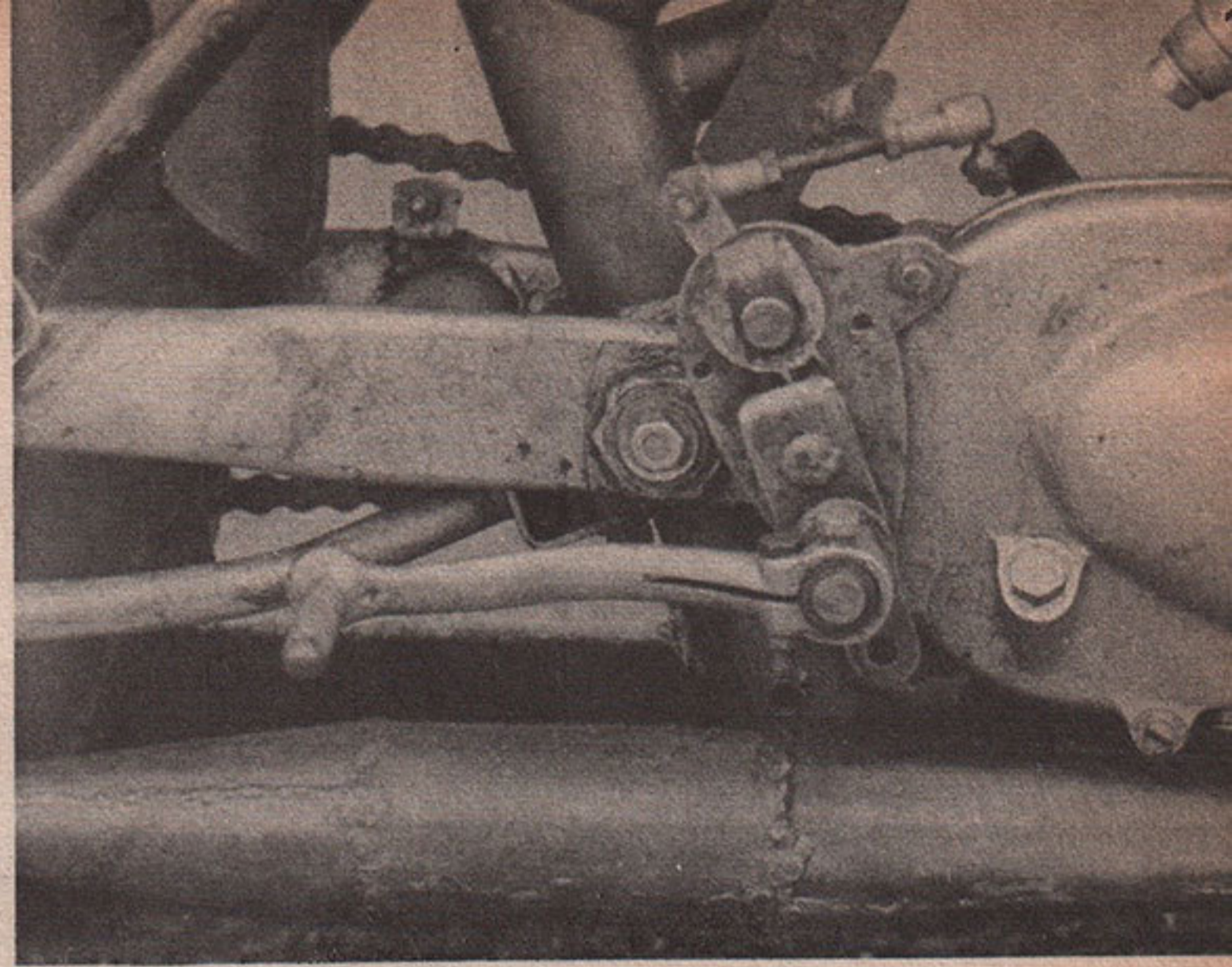
Les lumières ont été agrandies selon les cotes données par les croquis.

La culasse est une vieille pièce dont je ne connais pas la provenance, qui a été modifiée, abaissée, etc. de façon à former une casquette de jockey; la chambre de combustion hémisphérique, est déportée sur l'arrière.

★

Le piston était pour les Trophées un piston Mahle espagnol destiné aux Ducson, muni de 2 segments en L.

A droite, le système de sélecteur dont nous avons signalé les caprices. Les plus grosses difficultés de réglages viennent du fait que le bras de levier du sélecteur et celui de la commande des vitesses ne travaillent pas dans le même plan.



Après avoir eu, au cours de l'épreuve, l'impression d'une amorce de serrage, je notai une légère baisse de puissance.

Après démontage, la raison de cette défaillance apparut : le segment inférieur était brisé, l'ergotage étant trop proche d'une des lumières de transfert.

Le piston utilisé pour les essais était similaire au premier mais muni d'un seul segment en L ergoté sur l'arrière, de façon à n'approcher aucune lumière.

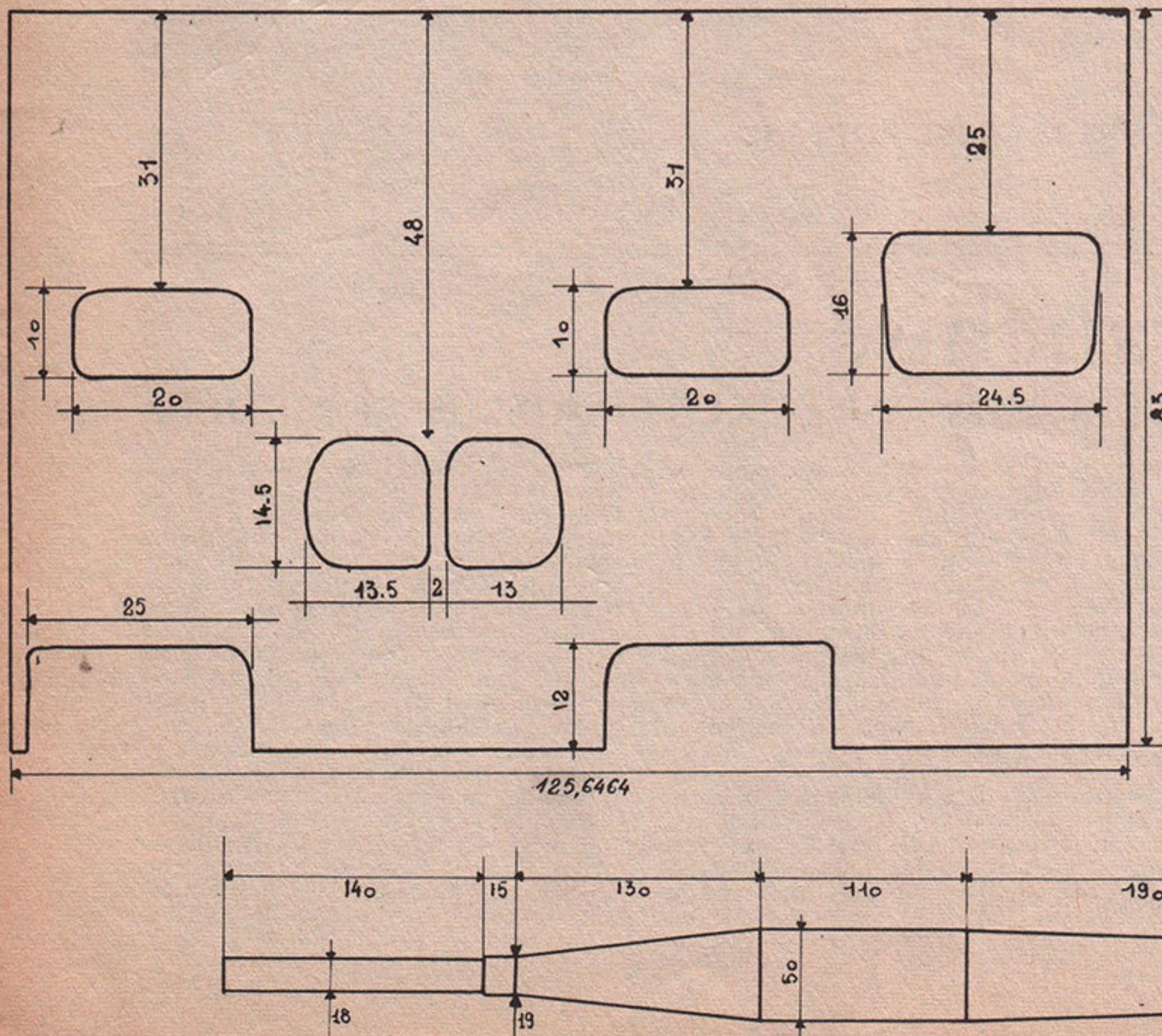
La **pipe d'admission** est une pièce Derbi qui s'adapte extrêmement facilement sur les cylindres Kreidler. Le **carburateur** de  $\varnothing 18$  mm est un Dell'Orto classique. Approchant de fort près le cadre, il a dû être monté sans pavillon; le montage d'un pavillon, même très court, amène un fort enrichissement de la carburation et, même après un nouveau réglage, une notable baisse de puissance. Il est probable que même sans pavillon, la présence de ce cadre gêne considérablement l'admission. Le gicleur principal est un 90.

★

Pour ce qui est du **pot de détente** qui a une importance primordiale sur le rendement d'un deux-temps, quelques essais ont été effectués, essais sans doute trop peu nombreux et pas assez systématiques pour trouver le nec plus ultra. Le pot utilisé présente, fortuitement, des similitudes avec les pots de Derbi, au point de vue longueur totale et conicité du diffuseur et du contre-cône.

Croquis coté du pot de détente. Bien que beaucoup plus étroit que les pots de Derbi, sa longueur totale en est proche.

Développé du cylindre. Les lumières sont notablement agrandies par rapport à la pièce livrée par Kreidler. Le piston qui décrit une course de 39 mm n'arrive qu'à 2 mm du haut.



L'essai d'un pot de Derbi ne montra d'ailleurs aucune différence flagrante de rendement.

La bougie utilisée en course est une RR 32 à long culot.

L'avance est calée à un petit peu plus de 2 mm avant le point mort haut (1 ou 2 dixièmes en plus).

## LA PARTIE CYCLE ET LA CONDUITE

Je ne m'étendrai pas sur ce sujet. En effet, cette partie cycle a été préparée avec un minimum de frais et sans grand soin.

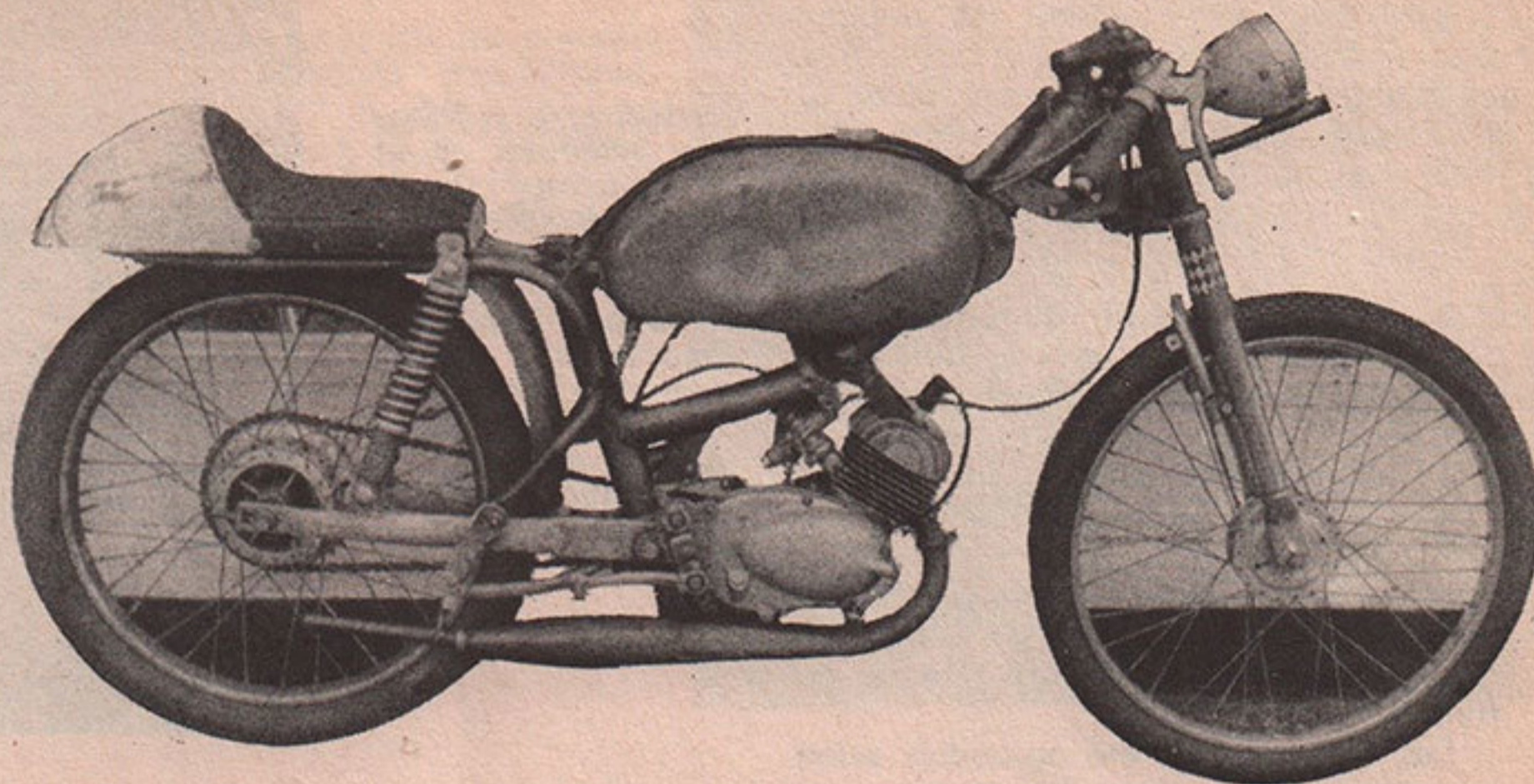
1° Pour augmenter l'angle de chasse, l'arrière a été abaissé par le montage d'éléments de suspension amortis, plus courts, et en remplaçant la roue arrière de 19" par une de 18".

Toutefois, même après ces modifications, l'angle et la chasse sont insuffisants. A pleine vitesse, la conduite devient délicate, la moindre inattention était suivie d'un large écart.

Le **frein avant** est d'origine, un Le-leu de 80 mm de diamètre seulement, mais, au début du moins, remarquablement efficace eu égard à ses dimensions. Ce frein faisait d'ailleurs vriller tant et plus la fourche télescopique, elle aussi d'origine. Le **frein arrière** fait 100 mm de diamètre.

Les **pneus C.E.A.T.** de 2.00 x 19" à l'avant et de 2,25 x 18" à l'arrière, tous deux à pavés, m'ont donné toute satisfaction, au point de vue adhérence, en prévenant aimablement avant de décrocher.

La **selle et le carénage** sont l'œuvre d'un ami, expérimenté dans la fabrication d'objets en polyester armé.



On voit ci-dessus la machine *déshabillée*. Notez la position très basse du réservoir.

Le **réservoir** a été placé plus bas que d'origine, reposant sur du caoutchouc.

Les **repose-pieds** sont suspendus, pas assez rigides toutefois. On ne peut pas peser sur ceux-ci, ce qui, je pense, ne facilite pas le pilotage.

Le **sélecteur** est du même type que ceux utilisés sur les Mondial 3 vitesses. Son manque de précision fait que la seconde ne se trouve pas à l'appel, dans bien des cas. Il fonctionna correctement lors de la course du 27 juin, mais par la suite, sans raison apparente, il refusa tout service efficace.

## UNE MACHINE AMUSANTE

La machine est extrêmement légère, ce qui compense en partie les défauts de

la boîte de vitesses lors des accélérations. Ses performances, sans atteindre le niveau des ténors de la catégorie, sont suffisamment élevées pour permettre de s'amuser correctement. Ce 50 cc serait, bien sûr, beaucoup plus agréable à conduire si la partie cycle, notamment la fourche avant et les freins, étaient plus à la hauteur. Mais de telles transformations demanderaient beaucoup de travail. En outre, la machine serait de plus en plus non-conforme au règlement.

Enfin, elle deviendrait d'un coût excessif, alors qu'elle n'a grevé ma bourse, jusqu'ici, que de quelque 500 F tout compris.

Je pense que c'est une dépense très raisonnable en regard des joies qu'elle m'a procurées.

D. B.

# en toute franchise

## MOBYLETTE A.V. 89 - SUZUKI TOURISME - KREIDLER

**F**ERVENT lecteur de votre revue depuis l'âge de treize ans, je vous envoie « en toute franchise » mes impressions de conduite sur mes trois dernières machines : Mobylette AV. 89, Suzuki 50 tourisme et, enfin, Kreidler S 4.

La Mobylette est une bonne machine, robuste dans sa conception mais à revoir dans les détails (courroies qui sautent, pédaaliers qui prennent du jeu, pot d'échappement qui se dévisse, par exemple). Les reprises et performances sont très honorables et permettent une utilisation aussi bien en ville que sur route. La tenue de route est irréprochable mais les pneus s'accommodent mal de la pluie. Enfin, le confort est bon, sans plus.

Le Suzuki, par contre, a une partie cycle étonnante. Toutes les comman-

des sont douces, jamais un câble ne casse. Confort exceptionnel, tenue de route sans défaut, freinage correct. Mais le moteur, c'est là le « hic ». Dès que l'on cherche à passer 50 km à l'heure, le piston serre.

C'est aux Ets Réault que ma machine allait enfin trouver un chirurgien capable de lui enlever ce défaut de jeunesse. Un réalésage et une mise au point et ça marche enfin comme tous les Suzuki, avec une nervosité supérieure.

★

Et c'est sur ces meilleures impressions que je m'en séparaï au profit d'un Kreidler S 4 Spécial Leconte. Mis à part quatre pneus, quelques bougies et... du mélange, jamais le moindre câble ou accessoire ne m'a lâché en 1.900 km. Le moteur est une vraie

bombe. La seconde roule à la vitesse d'une AV 89 en position assise, et la troisième fait 80 chrono. Je n'ai jamais chronométré la quatrième mais, couché, la vitesse est certainement très supérieure à 90 chrono. Tenue de route exemplaire, confort de voiture américaine. Les seuls défauts sont peut-être une consommation assez élevée (jamais moins de 3 l aux 100) et un pavillon de carburateur qui recrache sur les pantalons.

Un décalaminage est nécessaire tous les 1.000 km, si l'on veut constamment un rendement maximum.

Pour terminer, un chiffre. Un matin j'ai pris mon Kreidler, et sans préparation méticuleuse (carburation ou allumage), j'ai réalisé 8 secondes 5/10<sup>e</sup> aux 100 m départ arrêté.

Guy MENET - Paris-16<sup>e</sup>

**F**IDELE lecteur de votre revue depuis un an, je vous envoie mes impressions sur la Motobécane D 89 version vélomoteur de l'AV 89 bien connue. Machine achetée neuve en juillet 1965, elle totalise 6 000 km.

*Partie cycle :*

Couleur chaudron agréable à l'œil et... résistante ; ligne très esthétique ; la fourche est bonne mais talonne lors de grands chocs ; suspension AR insuffisante : en duo à fond, on décroche ; guidon pratique mais dangereux en conduite urbaine : j'ai déjà éraflé maintes portières de voitures ; garde-boue AR insuffisant (personne derrière moi les jours de pluie) ; réservoir de 4,870 l plus qu'insuffisant, autonomie : 100 à 130 km ; tenue de route acceptable mais sans plus ; éclairage puissant (volant 25 W) ; avertisseur audible à fond après un patient réglage ; freins suffisants mais, les jours de pluie, ils sont aussi étanches qu'une passoire ! ; les pneus montés d'origine sont des super-savonnettes ; remplacés par des Ceat adéquats (ligné à l'Avant, et semi-cross à l'arrière) ; poignées glissantes et se fendillant rapidement ; remplacés par des poignées « racing » noires.

*Partie moteur :*

J'ai le nouveau cylindre et la nouvelle culasse qui sont plus étoffés que ceux de l'ancien moteur ; la compression a été légèrement accrue, le piston est plat et, le segment en L mis à part, il ressemble comme un frère à celui du Derbi. Le pot d'échappement fuit, ainsi que le carburateur. N'étant

pas satisfait des performances de ma machine qui, bien que non bridée, arrivait péniblement à 55-60 km/h, j'ai décidé de la gonfler. J'ai agrandi la lumière d'échappement (14,5 mm), celle d'admission (16,5 mm). Ces 2 lumières ont été polies. Agrandissement de la pipe (16 mm environ), puis polissage. Pose d'un Dell'Orto de Ø 18 mm de Lambretta, suppression de la double cuve, remplacée par 1 cuve de Record avec flotteur en plastique. Sur ce Dell'Orto vient s'adapter un « Venturi » court. Pose d'une poignée de gaz Flandria pour tirer à fond le Dell'Orto. Le joint de culasse est composé de 10 feuilles d'aluminium comprimées, je n'en ai laissé que 3. Pour augmenter encore la compression, j'utilise une bougie « Champion » à double culot, prévue pour Panhard. Les démarrages étant pénibles, j'ai supprimé 2 billes au variateur, maintenant, je bats les « Sommet » au démarrage. Sur le piston, au niveau de la lumière d'admission, j'ai fait une encoche de 2 mm de hauteur et ayant pour largeur celle de la lumière d'admission. J'ai remplacé la partie chromée du pot d'échappement qui avait une forme tubulaire par une partie chromée en forme de mégaphone. La bobine extérieure HT a été remplacée par un delco 6 V. Je n'ai pas encore fait d'essai chronométré mais ma vitesse n'est pas très éloignée de 90 km/h. Consommation 5 à 6 l. Je suis content de ce vélomoteur mais le manque d'une boîte de vitesses se fait cruellement sentir.

M. Richard Emberger,  
VILLEMOMBLE (Seine).

VESPA 150 cc

**J**E vais essayer de vous décrire, car je ne connais rien à la mécanique, le Vespa 150 cc que je possède depuis juillet 63 (acheté d'occasion) il totalise 21.000 km.

Extérieurement, il n'est pas besoin de rappeler la forme particulière Vespa.

En fait c'est un engin confortable que j'utilise surtout pour le grand tourisme. (Voyages en Italie, en France, je fais environ 200 km par jour pendant les vacances). Ce n'est qu'au bout de 100 km et même plus qu'il faut s'arrêter. Mais, l'habitude prise, on peut tenir un après-midi entier sans stopper.

Cet engin ne chauffe pas, il faut dire qu'il ne tourne pas très vite. Son autonomie est grande : près de 400 km. Notons la présence d'une réserve de 1,5 l.

Le tablier avant permet à l'utilisateur de rouler tout en conservant la moitié inférieure du corps presque au sec par temps de pluie. La roue de secours est encore un atout pour cette machine.

Avant d'en venir aux performances, je voudrais néanmoins essayer d'effacer un préjugé contre Vespa. Moi aussi, je ne voulais pas de Vespa ; pourquoi ? Parce que le moteur est sur le côté, parce qu'il y a de petites roues, parce que... ça ne tient pas la route. Eh bien, en toute honnêteté, j'ai changé d'avis. Au début, on est gêné par cet équilibre incliné puis on s'y habitue et maintenant je lâche le guidon comme je veux. Quant à la tenue de route, il me semble qu'elle est suffisante pour peu que l'on ait des réflexes normaux et que l'on n'écrase pas le frein arrière à pied. En fait, je ne suis jamais tombé.

L'engin démarre au premier coup de kick s'il couche dans un endroit chaud. Par contre, s'il couche dehors, et que l'huile de la boîte gèle, alors le démarrage demandera une dizaine de coups de kick.

La boîte comporte 3 vitesses. Le moteur est très souple et reprend facilement en 3e à 20 km/h pour monter à 90 km/h, compteur, en position

assise. Position couchée, plus de 110 km/h compteur. Notons les très bonnes accélérations qui permettent de lâcher aux feux rouges de très nombreuses voitures et de prendre bien 30 mètres... jusqu'à ce que l'on passe en 3e car alors le moteur, bien qu'il ne peine pas, met du temps pour atteindre le 80.

Le coffre à outils permet de mettre un bidon — une grande trousse à outils et nombreuses petites choses.

Le moteur consomme du mélange à 2 %.

Pour moi qui ne cherche pas à soigner, ni à bichonner cet engin, c'est tout ce qu'il me faut. Pour peu que l'on change l'huile tous les 8.000 km et que l'on mette du carburant dans le réservoir, il roule. C'est vraiment très appréciable.

Engin robuste donc, d'un entretien des plus aisés, une grande routière (un pneu coûte 22 F, une chambre à air 5 F). Un seul défaut : l'assurance et voilà ce qui a tué le scooter. Bien que possédant un régime favorisé car

mes parents sont dans l'enseignement, le prix annuel est voisin de 15.000 AF par an pour 2 personnes. Mais je plains le pauvre ouvrier qui pourrait s'acheter une Vespa d'occasion mais qui ne peut s'assurer.

Je vais avoir 18 ans, mais j'aime le deux-roues, j'envisage d'acheter le C 110 Honda.

J.-M. PICHE,  
Val-d'Oise.

## MOBYLETTE A. U. 33 TRANSFORMÉE

**L**ECTEUR de votre très intéressante revue depuis environ 2 ans, je me permets à mon tour de vous donner mes impressions sur mon 50 cc — une Mobylette de 1957 AU 33, sans suspension et à embrayage semi-automatique qui totalise à ce jour environ 20.000 km après deux ans de bons et loyaux services.

Bien entendu, mon engin n'est resté que très peu de temps d'origine. En effet, lui trouvant une ligne un peu démodée, j'ai commencé par modifier quelque peu la partie cycle :

★

### TRANSFORMATIONS PARTIE CYCLE :

1° La roue avant et son système de freinage par freins à patins ont été avantageusement remplacés par une autre roue avec un moyeu-frein tambour. Le système d'ancrage a posé quelques problèmes, puisque sa fixation au milieu de la fourche a, à la suite de freinages énergiques, littéralement coupé celle-ci ; inconvénient majeur s'il en est. Depuis, le système actuel avec la fourche neuve, ne me pose plus aucun problème.

2° Le garde-boue avant a été taillé et ne couvre plus que le quart de la roue avant. Ce système, d'une esthétique certaine (à mon humble avis, tout au moins) a un inconvénient aussi important qu'imprévu : en effet, après 2 km effectués à plus de 40 km/h sous la pluie, je me retrouve complètement maculé de boue, des cheveux à la ceinture, ce qui est fort désagréable !

3° Le guidon d'origine a fait place à un guidon modèle italien plus approprié, très pratique pour se faufiler en ville.

4° Le petit phare d'origine a été remplacé par celui de l'AV 76, ce qui me procure un éclairage très correct.

5° La selle a été changée pour une bi-place assez large et très confortable.

6° Enfin, le garde-boue arrière a été notablement raccourci et j'ai ajouté un porte-bagages à rallonge, qui me donne toute satisfaction.

Je crois que c'est tout en ce qui concerne la partie cycle.

★

### TRANSFORMATIONS PARTIE MOTEUR

Pour commencer, mon cyclo était équipé d'un minuscule carburateur

Gurtner de 10 mm de passage de gaz, et muni d'un gicleur de 21. La vitesse était honnête — 50 km/h — et la consommation également. Toutefois, je ne m'en suis contenté que très peu de temps ! J'ai fait l'acquisition d'un carburateur Gurtner de 15 mm et provenant d'une vieille AV 67.

Nous avons, mon frère et moi, entrepris un gonflage qui devait s'avérer, par la suite, très payant.

1° La lumière d'admission a été retaillée dans tous les sens jusqu'à avoir les dimensions de celles de la pipe d'admission provenant d'un SP 50.

2° La lumière d'échappement a été limée dans les mêmes proportions.

3° Les transferts sont restés d'origine.

4° Le joint de culasse composé d'une dizaine de feuilles agglomérées a été réduit au 1/10<sup>e</sup> de ce qu'il était, ce qui a augmenté le taux de compression.

5° La course de la poignée de gaz a été augmentée par la suppression du système de décompresseur. Celui-ci a été reporté sur la partie gauche du guidon au moyen d'un petit levier qui est d'ailleurs infiniment plus pratique que l'ancien système.

Les résultats se sont avérés excellents. La carburation un peu faible avec le gicleur de 23, favorisait la vitesse de pointe qui était à peu près égale à celle d'une SP 50. Je dois ajouter que j'ai roulé 10.000 km comme ça, sans aucun ennui important. Question bougie, j'ai fait pas mal d'essais, ce qui m'a permis de penser que la meilleure était la Marchal 34 S. En effet, celle-ci convient à merveille pour mon moteur. Je dois ajouter que ce moteur monovitesse était demeuré assez souple pour se comporter à peu près comme une SP 50, en un peu moins nerveux, toutefois. Le carburateur à admission libre me donnait un bruit bizarre, comme un sifflement aigu, assez agréable, tout compte fait.

Puis, voici environ un mois, j'ai trouvé à la ferraille, pour la modique somme de 5 F, un superbe carburateur Dell'Orto de Lambretta 125 LI, de référence MA 18 B 5 de 18 mm de diamètre de passage des gaz. Ce carburateur était équipé d'un filtre à air rond, analogue à celui monté en série sur les Flandria Record, ce qui m'a permis de penser que le tromblon était très certainement adaptable sur le filetage déjà existant. Je me suis donc procuré ce tromblon et suis passé au montage.

Pour commencer, je me suis heurté au manque de place dans le cadre à cause des dimensions généreuses de l'ensemble. Voici donc le bizarre bricolage que j'ai imaginé pour remédier à cet état de chose. J'ai commencé par réaliser la pipe de 15 à 18, ce qui était nécessaire avant toute chose. Comme ce carburateur nécessitait une pipe coudée, je me suis procuré chez un serrurier un tuyau d'acier qui m'a semblé répondre aux conditions nécessaires. Ce tuyau mesurait 26 mm intérieurement et 29 mm extérieurement. Je l'ai scié afin qu'il fasse 6 centimètres de longueur maximum. Par un hasard extraordinaire, la pipe s'emboîtait parfaitement d'un côté et le carburateur coiffait exactement l'autre extrémité. Je dois dire que je ne m'attendais pas à un succès aussi aisé. Toutefois, j'ai prévu un petit joint d'étanchéité en caoutchouc pour éviter toute prise d'air additionnelle. Maintenant, le moteur a un fonctionnement idéal et fait un très joli bruit d'admission, comparable à celui d'un BB 3 SP auquel on aurait ajouté un carburateur Dell'Orto UA 19 S. Pour ma part, voici les réglages de carburation que j'ai effectués : gicleur principal 92, aiguille au 3e cran en partant du haut.

Je ne citerai pas de performances, ne m'étant jamais fait chronométrer. Toutefois, toute médaille ayant son revers, voici les inconvénients de ce gonflage :

- Consommation importante : 4,5 l en ville, 3,5 l sur route.
  - Freins nécessitant une attention constante.
  - Tenue de route ; rien de spécial à dire en ce qui la concerne, si ce n'est qu'il est difficile de faire pire !..
  - Engorgement effroyable à bas régimes nécessitant une grande vélocité dans les jambes.
- Toutefois, il faut tout de même reconnaître des qualités à ce cyclo :
- Bonne nervosité au-dessus de 50 km/h.
  - Grande légèreté de l'ensemble : pilote : 45 kg ; machine : 45 kg.
  - Vitesse de pointe très correcte !
  - Confort acceptable (je ne suis pas difficile à ce point de vue là !)
  - Solidité exceptionnelle du moteur.

Albert BIENVENU,  
ANGERS (49).

SI VOTRE MOTEUR REFUSE DE PARTIR...

NE LE MALTRAITEZ PAS !  
ESSAYEZ DE LE COMPRENDRE !

Il arrive bien souvent qu'un cyclomotoriste, lorsque le moteur de sa machine fait preuve de mauvaise volonté et refuse de démarrer, ne sache trop à quel saint se vouer. Il ne doit pas alors se fâcher tout rouge. Il doit, au contraire, se montrer raisonnable et essayer méthodiquement, calmement, de comprendre pourquoi le moteur se montre si rétif.

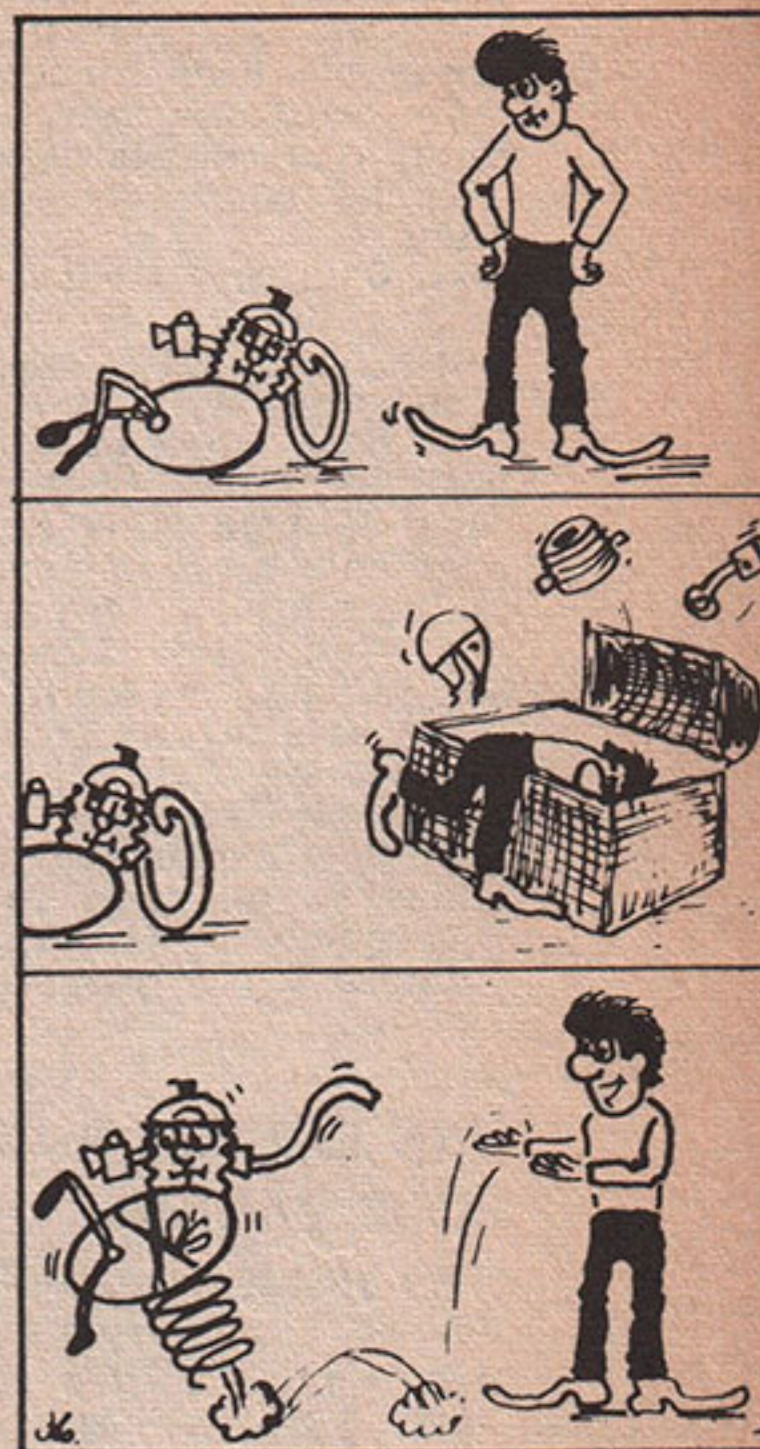
Le moteur deux temps possède des avantages qui le rendent parfois fort précieux. En particulier, la facilité avec laquelle il peut être mis en route, quel que soit le temps, est des plus intéressantes pour l'utilisateur. De plus, il est tout de suite possible de « tirer » sur le moteur, lorsqu'il est démarré, sans avoir à le faire « chauffer » au préalable.

Ces avantages ne sont pas des slogans publicitaires et tout cyclomotoriste a eu l'occasion de les apprécier dans la réalité.

#### LES AVANTAGES DU DEUX TEMPS

Il existe évidemment une explication concrète de ce phénomène propre aux moteurs deux temps. Il y a tout d'abord la précompression, dans le carter moteur, de l'émulsion air-essence préparée dans le carburateur. Cette précompression améliore la qualité de l'émulsion. Il y a ensuite le court trajet des gaz entre le gicleur et la chambre de précompression (carter moteur) : les possibilités de condensation de l'essence sont réduites au minimum (la condensation est due au fait qu'au contact des parois froides du système d'admission, des gouttelettes d'essence se reconstituent, nuisant à la qualité de l'émulsion). Il y a enfin les avantages de la lubrification par mélange — ce système qui est si souvent qualifié de « primitif » et de « peu économique » — qui font qu'avec la première goutte de carburant arrivant au moteur arrive aussi la première goutte d'huile fraîche. Et cette huile n'est pas visqueuse — parce que froide — mais arrive au contraire en suspension dans le carter moteur, se sépare facilement de l'émulsion et vient lubrifier directement les roulements d'embellage et la paroi du cylindre.

Il est certain que la lubrification par mélange coûte plus cher en huile que les autres systèmes de graissage. Mais cette dépense supplémentaire minime permet d'obtenir des démarrages plus aisés, ne nécessite pas de soins particuliers et un entretien poussé, prolonge la durée du moteur — ce qui n'est certes pas à négliger — grâce à une lubrification toujours assurée par de l'huile fraîche.



#### LE PILOTE ET LE MOTEUR

Indiscutablement donc, nos petits moteurs démarrent facilement... mais il faut toutefois que deux conditions soient remplies : d'une part que le pilote manœuvre correctement et, d'autre part, que tous les organes du moteur soient en état. Conclusion : si le moteur a du mal à démarrer — ou refuse de démarrer — c'est que le pilote ne se sert pas correctement de sa machine ou bien que quelque chose fonctionne mal dans le moteur.

Ce sont presque toujours des petits détails insignifiants — ou qui paraissent tels — qui provoquent des difficultés au démarrage aussi bien en ce qui concerne les manœuvres à effectuer qu'en ce qui concerne le fonctionnement du moteur.

Aussi est-il nécessaire, lorsque le moteur ne veut pas partir, d'agir avec méthode pour trouver ce qui ne va pas. En touchant à tout, et au hasard, il se peut que l'on réussisse à faire partir le moteur mais alors on ne saura jamais pourquoi il refusait de le faire quelques instants auparavant et l'on se trouvera de nouveau embarrassé lorsque le cas se présentera une nouvelle fois.

Procédons donc avec méthode. Que faut-il au moteur pour qu'il démarre? Trois choses : une émulsion inflammable, une compression suffisante, une étincelle se produisant au moment voulu. Lorsque ces conditions sont remplies, le moteur doit partir. S'il ne le fait pas, c'est que l'une ou l'autre de ces trois conditions n'est pas remplie et — en cas de malchance noire — peut-être deux de ces conditions. □

Les manuels d'entretien fournis pour chaque machine comprennent toujours des recommandations qui



prévoient le cas où le moteur est froid et celui où il est déjà à sa température de fonctionnement.

On sait que tout carburateur est muni d'un dispositif chargé de faciliter les démarrages à froid. Il peut s'agir :

— d'un titillateur grâce auquel on peut « noyer » le carburateur, c'est-à-dire permettre au carburant de « déborder » ;

— d'un boisseau d'air qui, dans sa position fermée, « étrangle » le passage de l'air dans le carburateur et augmente ainsi la dépression au droit du gicleur ;

— d'un volet placé dans le filtre à air et qui, lorsqu'il est fermé, ne laisse plus qu'une petite fente pour le passage de l'air. Il agit en somme comme le boisseau.

Tous ces dispositifs, chargés de faciliter la mise en route du moteur, provoquent un enrichissement de l'émulsion air-essence fournie au moteur.

□

## UNE EMULSION PLUS RICHE POUR PARTIR

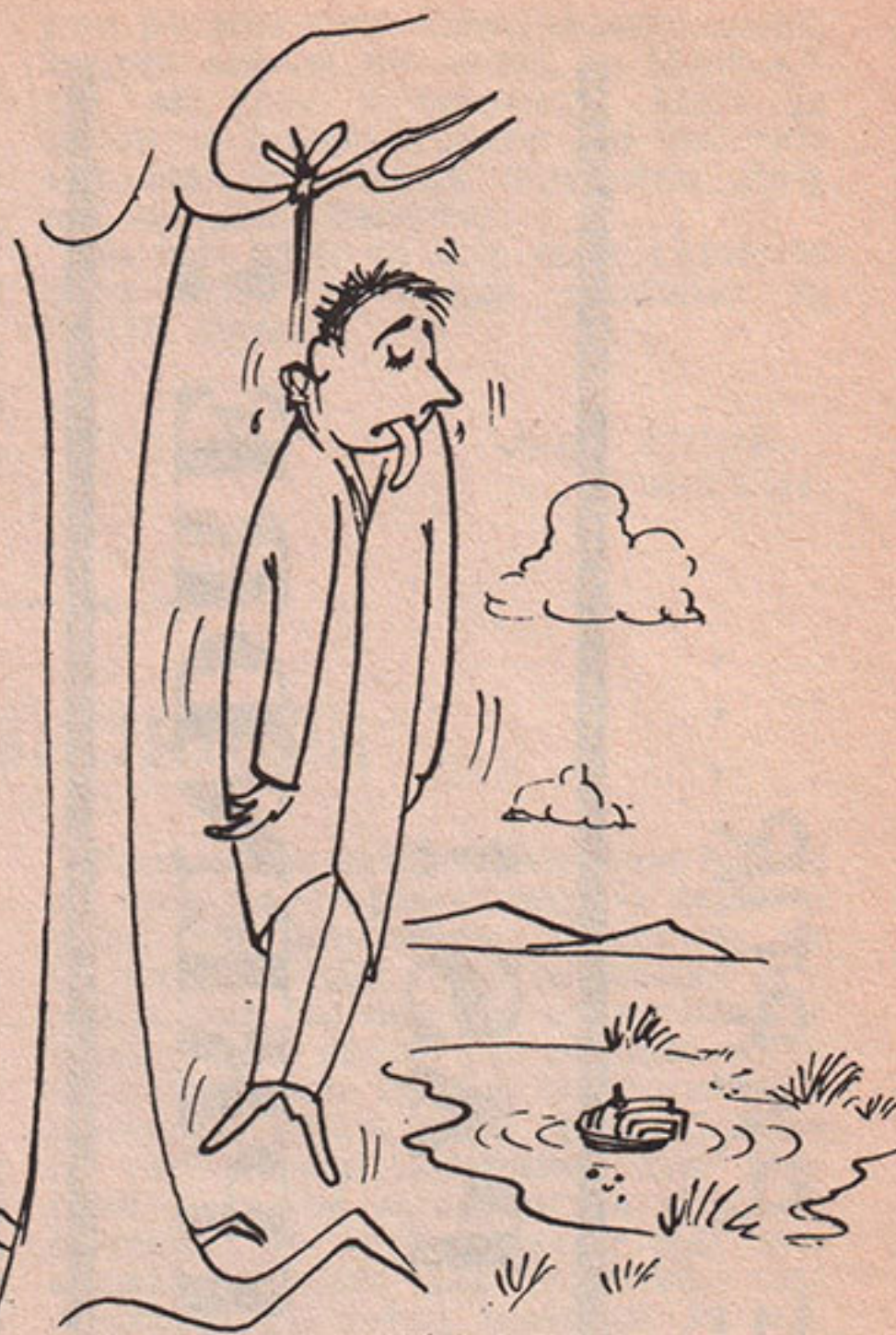
En réalité pourquoi, pour partir, le moteur a-t-il besoin alors d'une émulsion riche ? Il n'a aucunement besoin d'un tel enrichissement ! La composition de l'émulsion gazeuse, qui est comprimée par le piston dans la culasse et enflammée par l'étincelle, doit comprendre autant que possible environ 16 parties d'air pour une partie de carburant (rapport de poids) ; cette composition fournit

l'émulsion la plus facilement inflammable et la plus avantageuse en ce qui concerne le compromis nécessaire entre la puissance désirée et la consommation. Et ceci reste vrai pour le lancement du moteur comme pour la marche à charge partielle ou à pleine charge, en été comme en hiver, par le froid comme par la chaleur, que le moteur soit froid ou chaud.

Pourquoi, dans ces conditions, cette recherche d'un enrichissement de l'émulsion pour les départs à froid ? Pourquoi, sans cet enrichissement, le moteur refuse-t-il de démarrer ou, s'il démarre, le fait-il avec difficulté ? Il semble donc bien qu'un moteur froid ait besoin d'une émulsion plus riche !

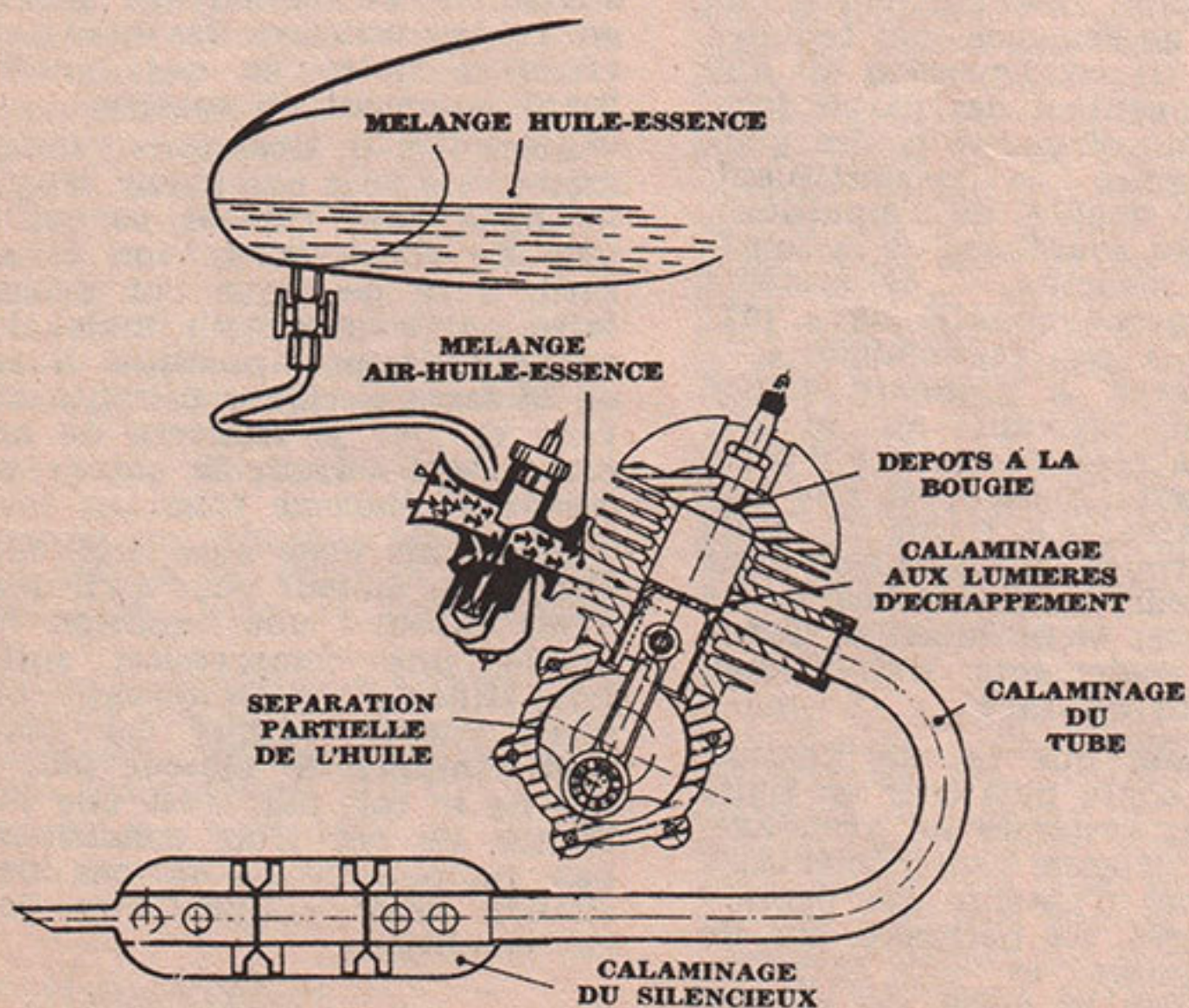
En fait, ce n'est pas le moteur qui l'exige mais le chemin parcouru par les gaz entre le gicleur et la bougie !

Nous avons déjà dit au début de cet article que le très court chemin parcouru par les gaz limite considérablement les risques de condensation du carburant contenu dans l'émulsion, mais il ne peut toutefois éviter complètement cette condensation. Dans un moteur encore froid, la colonne gazeuse frappe les parois de la tubulure d'admission et du carter, un peu d'essence se dépose sur ces parois et, au-dessus du piston, dans le cylindre, arrive alors une émulsion trop pauvre qui ne peut s'enflammer rapidement. C'est uniquement pour cette raison que l'on doit préalablement enrichir l'émulsion. De la sorte, on compense la perte de carburant qui se produit entre le carburateur et la bougie.



*Si votre moteur est « noyé »,  
il n'y a pas lieu de vous  
désespérer...*

*Voici le processus — schématisé — de la lubrification par mélange sur un moteur deux temps. On note aussi sur ce schéma les points où se forment les dépôts de calamine.*



Dès que le moteur est chaud, les gouttes d'essence engendrées par la condensation se vaporisent petit à petit et viennent enrichir un peu l'émulsion fraîche qui arrive du carburateur. Mais cela n'entraîne aucune conséquence sérieuse car cette vaporisation n'a lieu que graduellement et l'enrichissement qui en résulte est faible.

## PAS D'ENRICHISSEMENT SI LE MOTEUR EST CHAUD

En conséquence : pour le départ des moteurs encore froids, utiliser les dispositifs d'enrichissement prévus à cet effet sur les carburateurs. Mais en aucune façon il ne faut le faire lorsque le moteur vient de tourner et qu'il est encore chaud !

Dans des conditions normales, lorsque le moteur est à sa température de fonctionnement, il ne peut absolument pas tolérer un enrichissement, même momentané : il « s'étouffe », ainsi que l'on dit couramment. Par ailleurs, il tend encore à « s'étouffer » si, après le démarrage du moteur froid, le volet (ou le boisseau) d'air reste trop longtemps fermé.

Tout d'abord, l'enrichissement prolongé et le « malaise » qui en résulte se traduisent par une marche sur quatre temps. Si l'on ne prend pas garde à ce signal d'alarme, alors le

moteur s'arrête car l'émulsion, trop riche, n'est plus inflammable.

Les deux premières questions que l'on doit donc se poser, lorsqu'un petit deux temps ne veut pas démarrer, sont les suivantes :

— Si le moteur était froid, avon-nous, suivant les instructions, fermé le volet (ou boisseau) d'air, ou noyé le carburateur ?

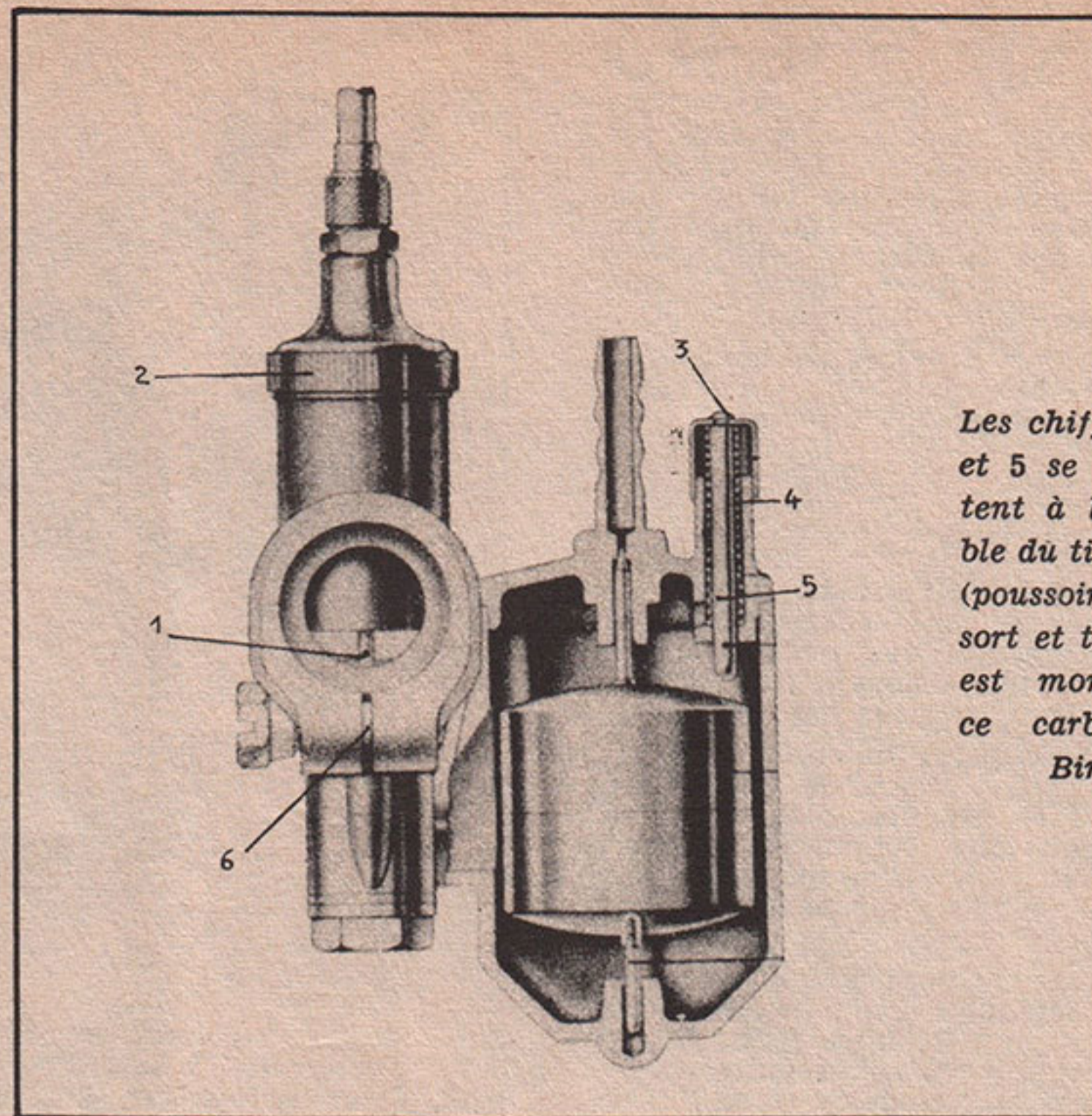
— Si le moteur était chaud, avon-nous — à tort — utilisé le dispositif d'enrichissement ?

## QUE FAIRE SI LE MOTEUR EST « NOYÉ » ?

Mais que faire lorsque, à la suite d'une fausse manœuvre, nous avons noyé le moteur ? Cela peut arriver à tout le monde et cela n'a rien de grave ni de catastrophique si l'on sait ce qu'il faut faire pour y remédier.

○

Tout d'abord il faut empêcher qu'au nouveau temps d'admission il y ait encore un nouvel apport de carburant dans le moteur déjà sursaturé d'essence. Pour cela, il faut, en premier lieu, fermer le robinet d'essence. Il est vrai que le moteur aspire encore, en un premier moment, de l'essence : celle qui se trouve dans le corps du carburateur ; mais le robinet étant fermé, le niveau d'essence n'est plus complété et le carburateur se vide très rapidement. Dès les rotations suivantes nous n'aspirons donc plus de carburant dans le moteur. Deuxièmement, nous devons « aérer » le moteur (ou, pour mieux dire, nous devons faire pénétrer de l'air qui se mélangera au carburant restant jusqu'à ce que l'émulsion soit correctement dosée). Nos moteurs deux temps n'ayant malheureusement plus de robinet de purge au carter-moteur, on procédera comme suit : ouvrir entièrement le



Les chiffres 3, 4 et 5 se rapportent à l'ensemble du titillateur (poussoir, ressort et tige) qui est monté sur ce carburateur Bing.

boisseau des gaz (donner les « pleins gaz ») et lancer le moteur, le faire tourner, soit « à la poussette », soit à l'aide du dispositif de lancement (pédales ou kick). Le pilote qui dispose d'un décompresseur sur son moteur est vite sorti d'affaire car il peut accélérer l'aération du moteur et, en outre, il entend aussitôt lorsque le premier allumage a lieu. On n'a pas besoin de démonter et de nettoyer la bougie : elle est humide il est vrai mais l'étincelle se produit malgré tout.

Lorsque les premières étincelles se produisent, il faut continuer à faire tourner le moteur jusqu'à ce que les étincelles deviennent plus abondantes. Lâcher alors le décompresseur et le moteur accélérera. C'est seulement à ce moment qu'il faut ouvrir le robinet d'essence (et pas plus tôt, surtout !).

Nous venons donc de voir ce qu'il faut faire dans le cas d'un moteur froid ou dans le cas d'un moteur chaud mais « noyé ».

## L'ÉMULSION EST-ELLE CORRECTEMENT FORMÉE ?

Mais il peut encore y avoir, naturellement, bien d'autres causes pour expliquer la réticence du moteur à démarrer. Et pour rechercher ces autres causes il faut à nouveau procéder systématiquement.

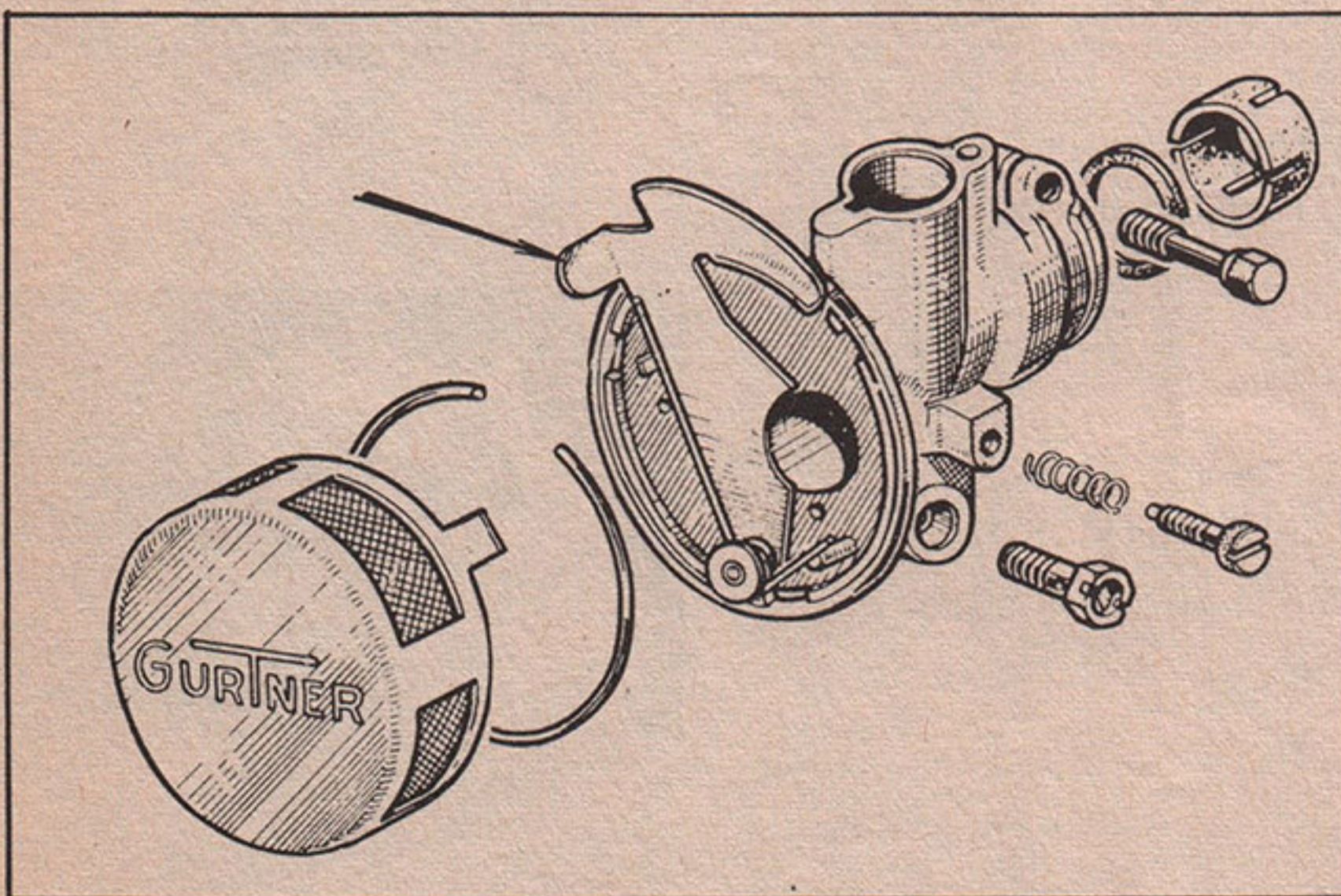
De quels éléments a donc encore besoin le moteur pour démarrer ? L'émulsion, la compression et l'allumage.

○

Première recherche : l'émulsion est-elle correctement formée ? Dans tous les cas l'air ne manque pas, mais le carburant est-il là lui aussi ? Vérifiez donc si le robinet d'essence est bien ouvert ! (Ne riez pas : bien des pilotes ont perdu des Grands Prix pour ne pas avoir ouvert à temps leur robinet d'essence !). Vérifiez aussi si les canalisations ne sont pas bouchées, si le filtre à essence n'est pas encrassé, si le gicleur n'est pas obstrué.

Le pilote qui peut utiliser un titillateur sera vite sorti d'affaire car il peut faire toutes ces vérifications sans rien démonter.

Dire que le moteur tournait encore il y a peu de temps et qu'un quel-



Le volet d'air, sur ce carburateur Gurtner, est articulé à l'une de ses extrémités. En poussant vers la droite, il obstrue presque complètement le passage.

conque bouchon n'a pu se former pendant le court quart d'heure où il est resté arrêté est une argumentation sans valeur aucune. Il arrive souvent, en effet, qu'aussi longtemps que la machine roule on ne remarque rien. Un petit arrêt... et on ne peut plus repartir. C'est que, quelque part, n'importe où, le dernier petit orifice libre a pu se trouver obturé par une quelconque particule flottante.

Il est donc essentiel de ne pas se laisser orienter dans une voie fautive par un raisonnement injustifié.

## CONTROLE DE LA BOUGIE

Si un premier et rapide contrôle ne permet pas de déceler l'origine de la mauvaise volonté du moteur, il faut alors démonter la bougie. Ceci se justifie d'ailleurs de deux façons :

— D'abord parce qu'après les multiples et vains essais de démarrage, sans qu'il se produise d'allumage, la bougie doit être totalement noyée... si, toutefois, l'émulsion pénètre dans le moteur, si le carburant arrive normalement.

— Par contre, si la bougie est sèche, on peut affirmer avec beaucoup de certitude que rien n'est sorti du gicleur, ce qui peut se produire même si l'essence arrive lorsqu'on utilise le titillateur : le « bouchon » peut en effet se trouver directement devant le gicleur ou même dans ce dernier.

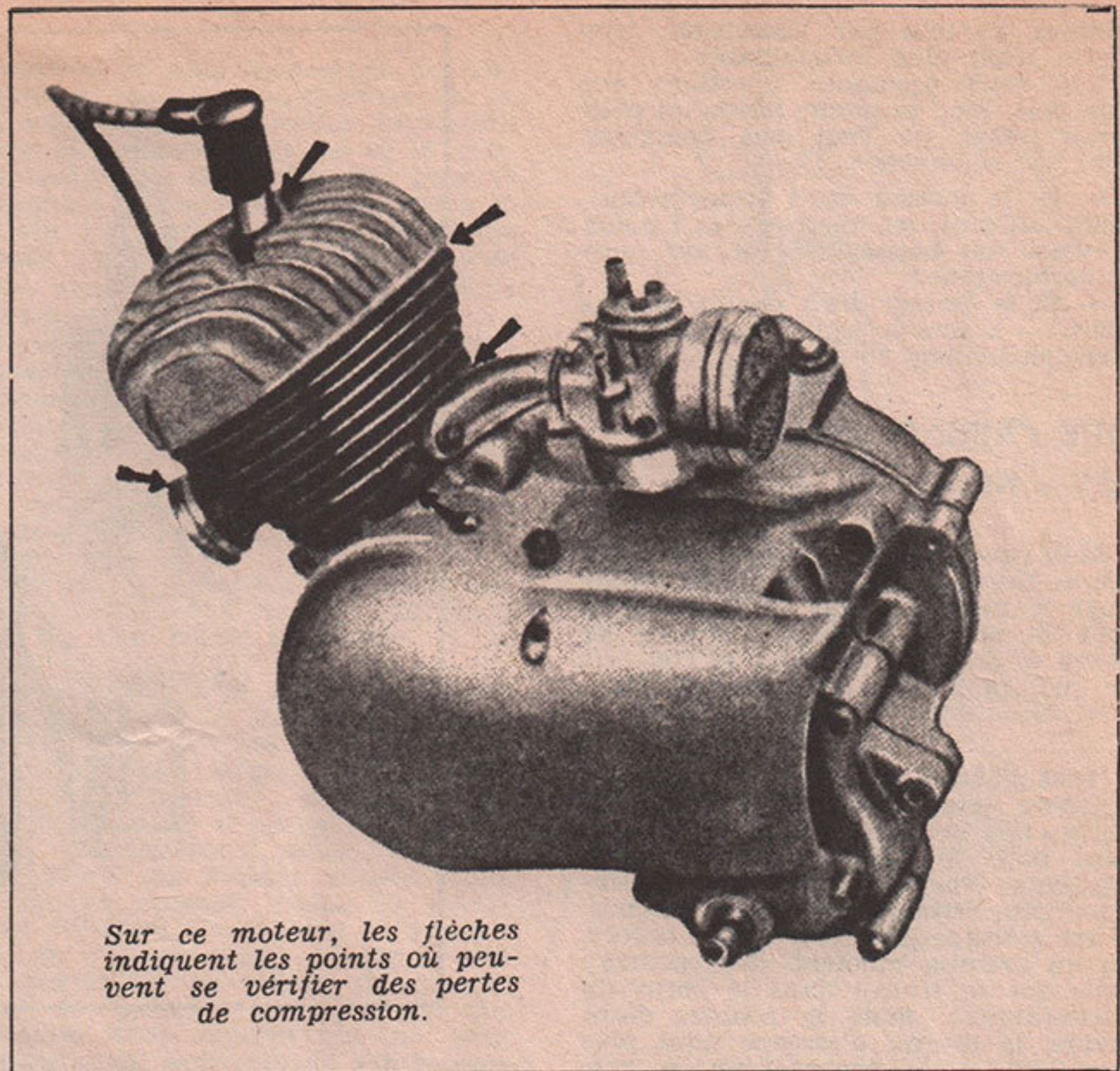
On voit donc que l'examen de la bougie peut donner des indications fort importantes pour la solution du problème qui nous occupe.

## CONTROLE DE L'ÉTINCELLE

Ceci fait, et en second lieu, nous profiterons de ce que la bougie est démontée pour appliquer son culot à la masse et vérifier s'il se produit bien une étincelle entre les électrodes et si cette étincelle a la puissance voulue. Après élimination de la « perle » éventuelle, l'étincelle doit être bleue.

Si l'étincelle est faible ou bien si elle n'a pas lieu, il nous faut savoir d'où cela provient. Naturellement, la première réaction sera de changer de bougie, d'en monter une neuve... si l'on a une bougie de rechange. Sinon, on séparera la bougie de son câble, on approchera celui-ci de la masse et l'on examinera l'étincelle. Si elle est bonne c'est alors la bougie qu'il faut incriminer ; sinon il faut chercher plus loin.

Commençons par le rupteur, dont la levée est peut-être insuffisante (le toucheau de fibre a pu s'user) : il faut 3 à 4/10° d'écartement des vis « platinées » (au tungstène, en réalité) à pleine ouverture. Un décalage de l'avance à l'allumage ne semble pas devoir être considéré, car nous l'aurions remarqué bien avant : il aurait provoqué en effet une baisse de rendement du moteur. Que le condensateur ou la bobine haute tension soient « claqués » (même une bielle peut se rompre !), voilà qui n'arrive pour ainsi dire plus avec notre équi-



Sur ce moteur, les flèches indiquent les points où peuvent se vérifier des pertes de compression.

pement électrique moderne. Ne pensons donc pas toujours au pire !

○

Evidemment, une absence d'entretien peut aussi être cause de mises en marche pénibles et laborieuses. Le coupe-circuit peut être resté bloqué, un câble peut être « à la masse », le filtre à air peut être totalement encrassé, le carburateur mal fixé peut permettre une entrée d'air supplémentaire appauvrissant l'émulsion ; même le cylindre ou la culasse peuvent être desserrés, empêchant toute précompression dans le carter-moteur ou toute compression dans le cylindre. Est-ce impossible ? Pour vous, oui, qui maintenez toujours votre cyclo-moteur en bon état de marche et qui procédez de temps à autre à un contrôle général. Mais pour d'autres !...

## LA COMPRESSION EST-ELLE SUFFISANTE ?

Enfin, passons au troisième point. à la troisième condition à remplir pour un bon démarrage du moteur : la compression.

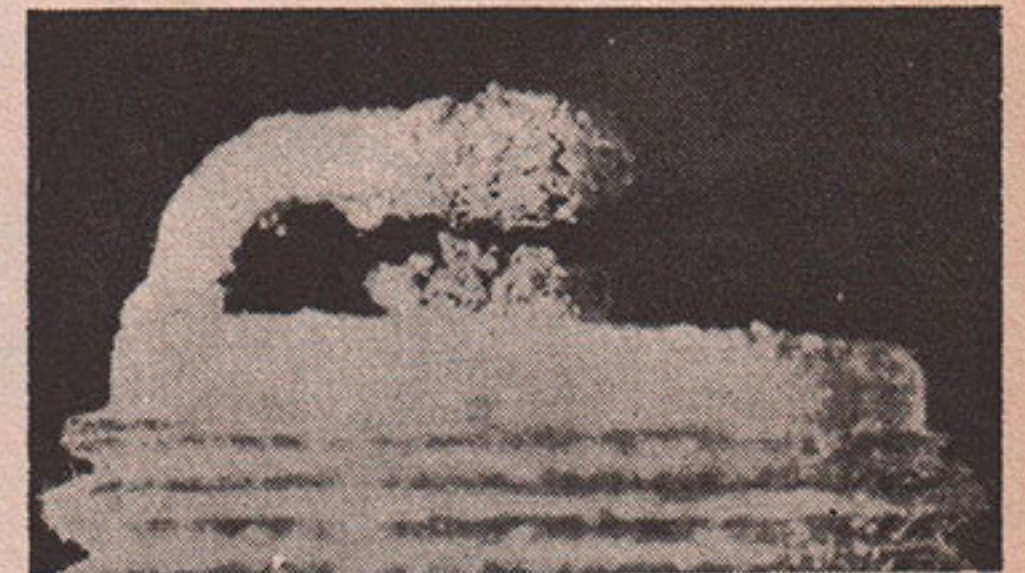
Si, en raison d'un calaminage, les segments sont coincés dans leurs gorges, s'ils sont trop usés ou si le cylindre est ovalisé, ce qui permet une fuite des gaz entre haut et bas du cylindre, si, donc, la compression est trop faible, le moteur ne partira pas. Hier « ça » marchait, mais aujourd'hui « ça » ne marche plus.

S'il y a une fuite au joint de la culasse, si les boulons de fixation de

la culasse, du cylindre ou du carburateur sont mal serrés, si la bougie est mal fixée, si le décompresseur fuit ou est brûlé, on s'en rend compte en écoutant attentivement lorsque l'on fait tourner le moteur : le suintement est audible.

Et tous les gaz qui fuient sont des gaz qui ne seront pas comprimés... et le moteur ne démarrera pas.

Même si ces causes-là sont peu fréquentes, il était bon quand même de les signaler.

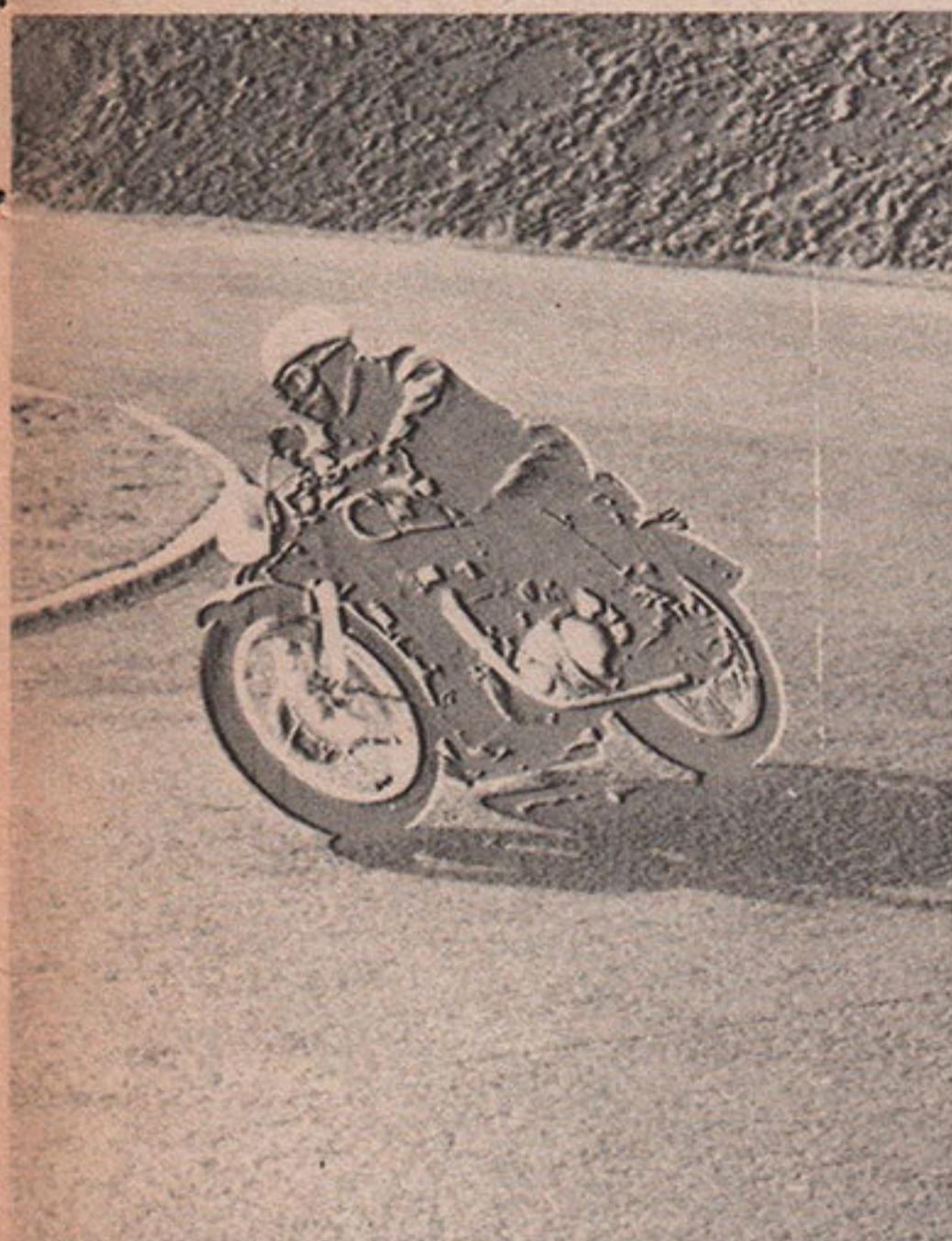


Evidemment, si la bougie de votre moteur est dans cet état, vous aurez beaucoup de peine à démarrer !...

# ACHETEZ...

EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE

# ESSAIS MOTO REVUE



## CONDITIONS D'EXPEDITION

**MOTO-REVUE :** 1,50 F en timbres français, sauf n° 1459, 1693, 1695 (2 F), n° 1622, 1671, 1708 (3 F), n° 1720, 1758 (2,50 F).

**SCOOTER ET CYCLOMOTO :** 1,50 F en timbres français, sauf n° 124 et 159 (2,50 F), n° 136, 147 (3 F).

Ecrire à **Moto-Revue**  
12, Rue de Cléry, PARIS-2°

# ESSAIS SCOOTER CYCLOMOTO

BMW R 60 .....	1693	125 cc Honda Tourisme C 92 .....	1720
BMW R 60 (suite) .....	1695	125 Morini Corsaro « Veloce » .....	1653
50 cc Mondial 4 vitesses .....	1697	125 Vespa G.L. ....	1644
Ratier 600 cc « Sport » C6 .....	1459	650 Matchless side-car, formule sport ....	1665
LE. Velocette .....	1579	350 Jawa formule sport .....	1667
Honda S.90 .....	1747	125 MZ .....	1671
BSA Lightning 650 cc .....	1758	50 Mondial .....	1650
125 Lambretta FLI (Tri) .....	1594		
Hercules K 101 .....	1493	<b>RESUMES D'ANCIENS ESSAIS</b> .....	<b>N°</b>
200 Velocette « Valiant » .....	1520	250 NSU Super-Max .....	1582
« Super-Strada » Paloma de Paris-Londres .....	1519	350 Peugeot .....	1596
500 Velocette Clubman .....	1564		
350 Velocette .....	1621	<b>GONFLAGES</b> .....	
125 Morini Sport .....	1570	Gonflage 250-350 Jawa .....	1498
Lambretta 175 TV 2 <sup>e</sup> série .....	1539	Gonflage 125-175 Jawa .....	1496
125 cc CZ .....	1734	250 Jawa type 559/02 .....	1689
Ariel 250 cc Super-Sport .....	1582	125/175/250 CZ .....	1692
150 cc Corsaro Morini .....	1743	Gonflage course 125 CZ .....	1700
125 Bultaco TSS .....	1622	125 Jawa CZ .....	1606
350 AJS 7 R 6 vitesses .....	1622	250 Jawa .....	1602
50 Vap Monneret Sachs 4 .....	1622	350 Jawa .....	1604
650 cc Triumph T 120 Bonneville .....	1708		

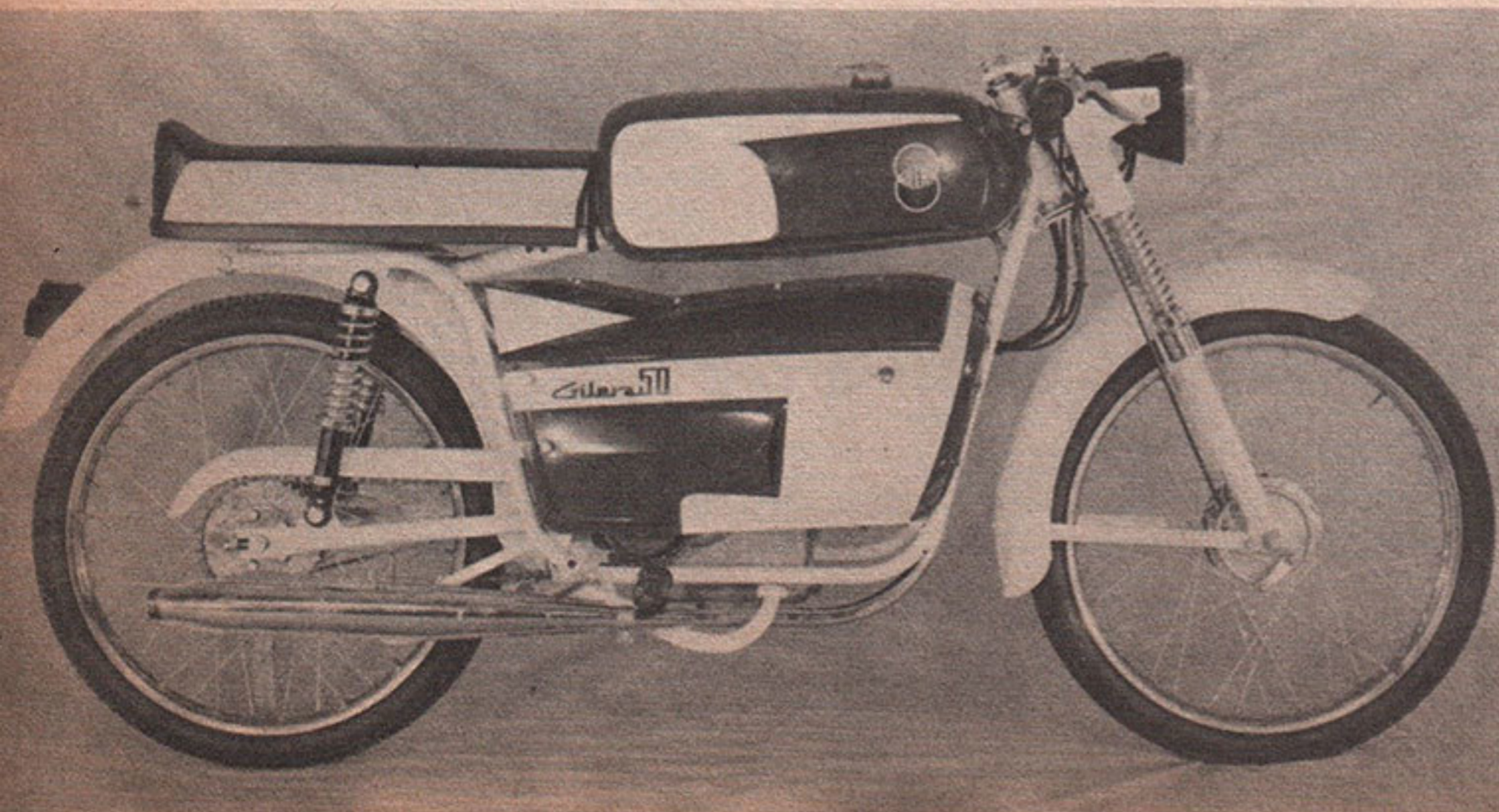
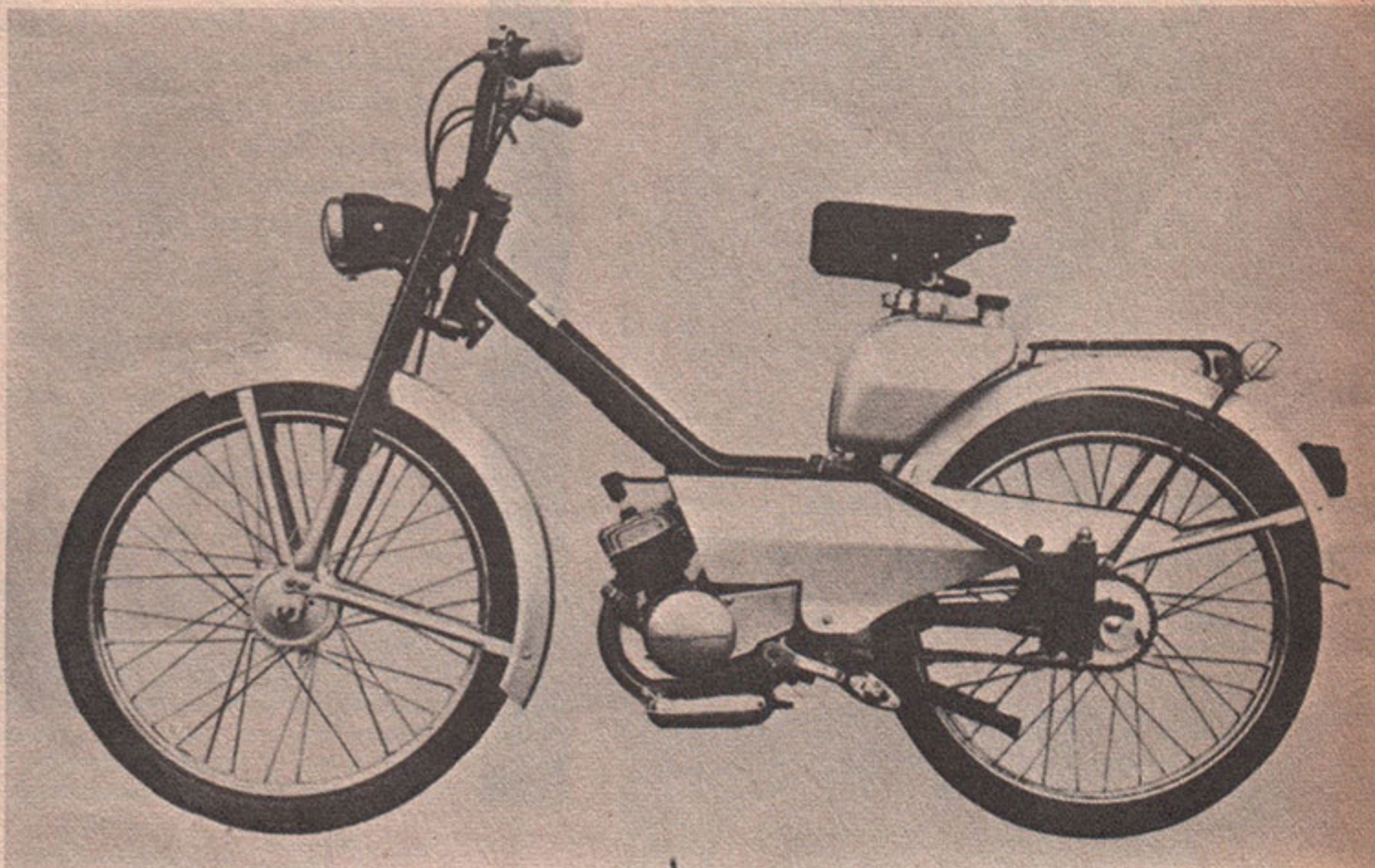
## ESSAIS « SCOOTER ET CYCLOMOTO »

Vivi « Turismo » .....	91	Cyclo 50 cc Vespa .....	155
Velo-Flandria .....	92	Mondial 4 vitesses .....	146
Peripoli « Turismo » .....	92	Vespa 50 S .....	141
Bimot « 4 temps » .....	97	Derbi Sport .....	142
Peripoli 75 cc .....	94	Paloma améliorée .....	144
Parilla Slughi .....	98	Flandria Monomatic .....	131
Hercules K 101 .....	98	Zündapp 50 trial .....	131
Vespa 125 (1960) .....	91	Honda C 110 4 vitesses .....	147
Iso 150 cc .....	95	Flandria Rally Cyclomoteur .....	150
Aquila « Sprint » .....	120	Yamaha 50 .....	139
Garelli 50 .....	121	Mustang .....	157
Simson Star .....	151	Superia « gonflé » .....	159
Motobécane D.52 .....	152	Honda C 320 .....	159
50 cc Corsarino Morini .....	154	Cady Motobécane .....	160
		Motobécane D 52 TT .....	161

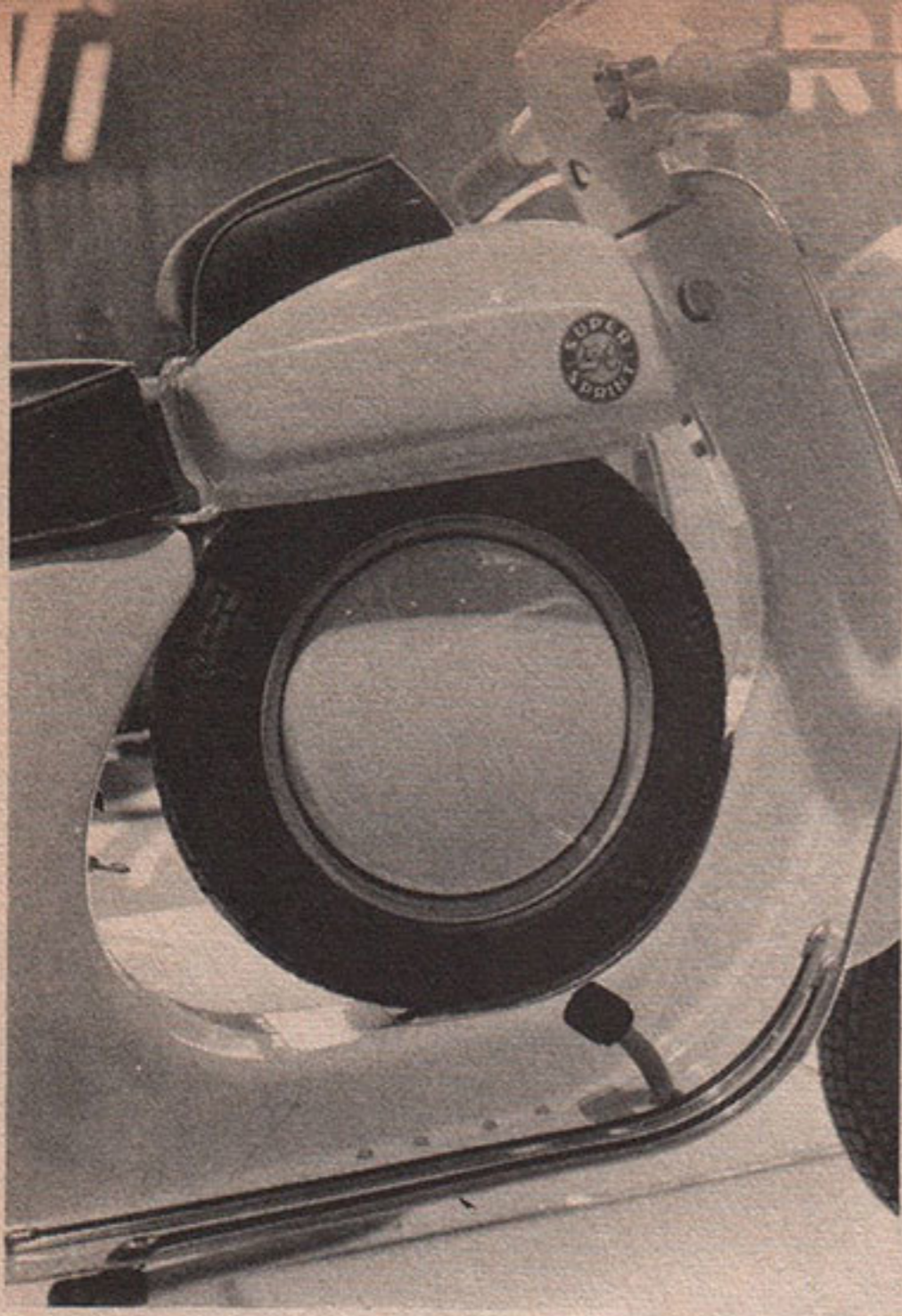
# PREMIÈRES IMAGES DU SALON DE MILAN

Nous reviendrons, dans notre prochain numéro, sur le très important Salon de Milan qui a clôturé en beauté l'année motocycliste 1965. Mais dès maintenant, nous vous présentons quelques-unes des nouveautés qui ont marqué cette exposition et qui indiquent bien les tendances actuelles de la production transalpine : cyclomoteurs utilitaires pour le marché intérieur ; cyclomoteurs ou vélomoteurs traités en version tout-terrain pour les marchés extérieurs. Le scooter, pour sa part, est toujours à l'honneur.

Voici un Giulietta bien différent de ceux que nous connaissons en France, mais bien caractéristique d'une tendance de la construction italienne : les utilitaires. Ce modèle peut être équipé d'un moteur automatique ou d'un moteur à 2 vitesses. Notons la suspension arrière coulissante assez particulière.

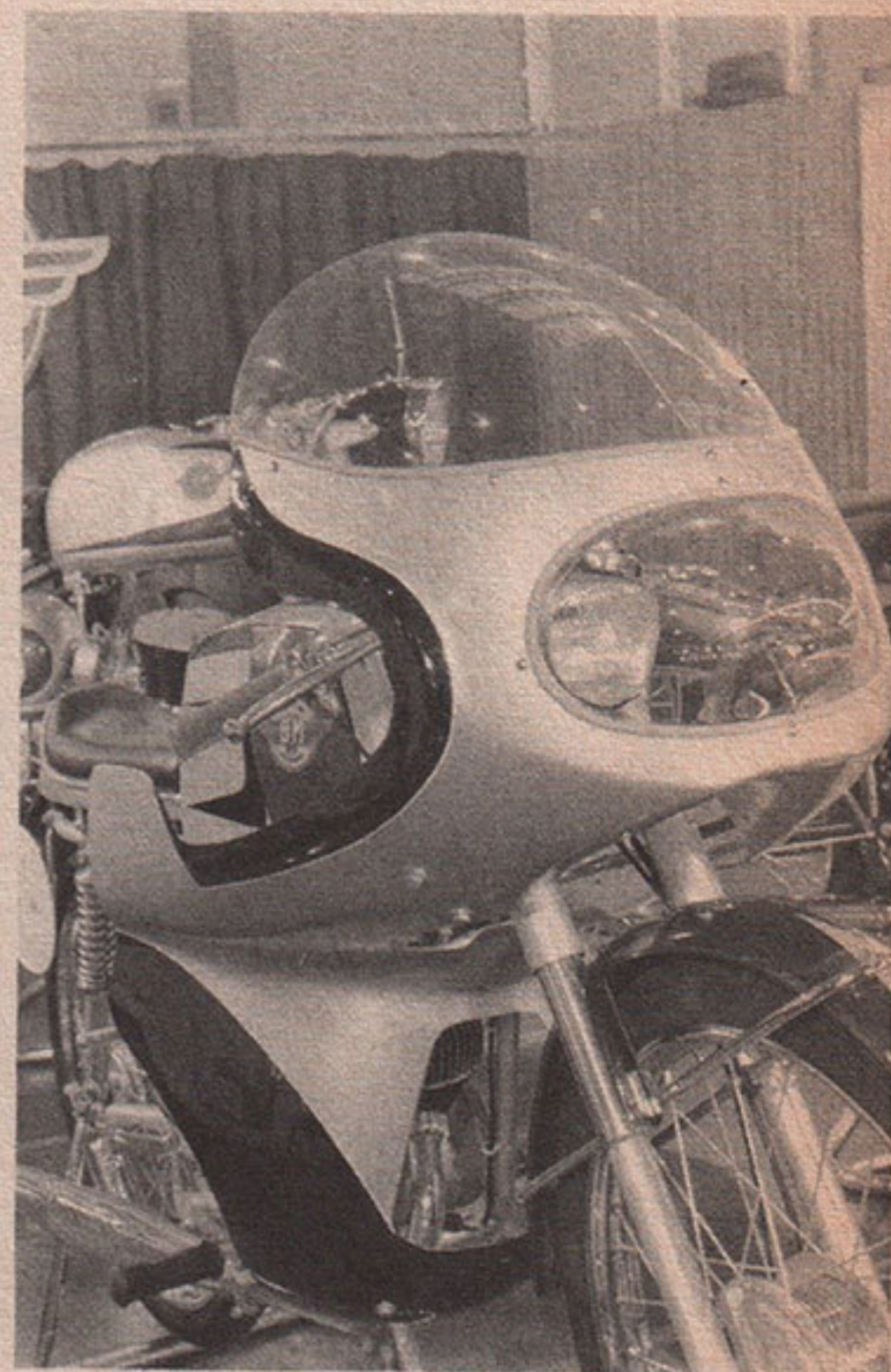
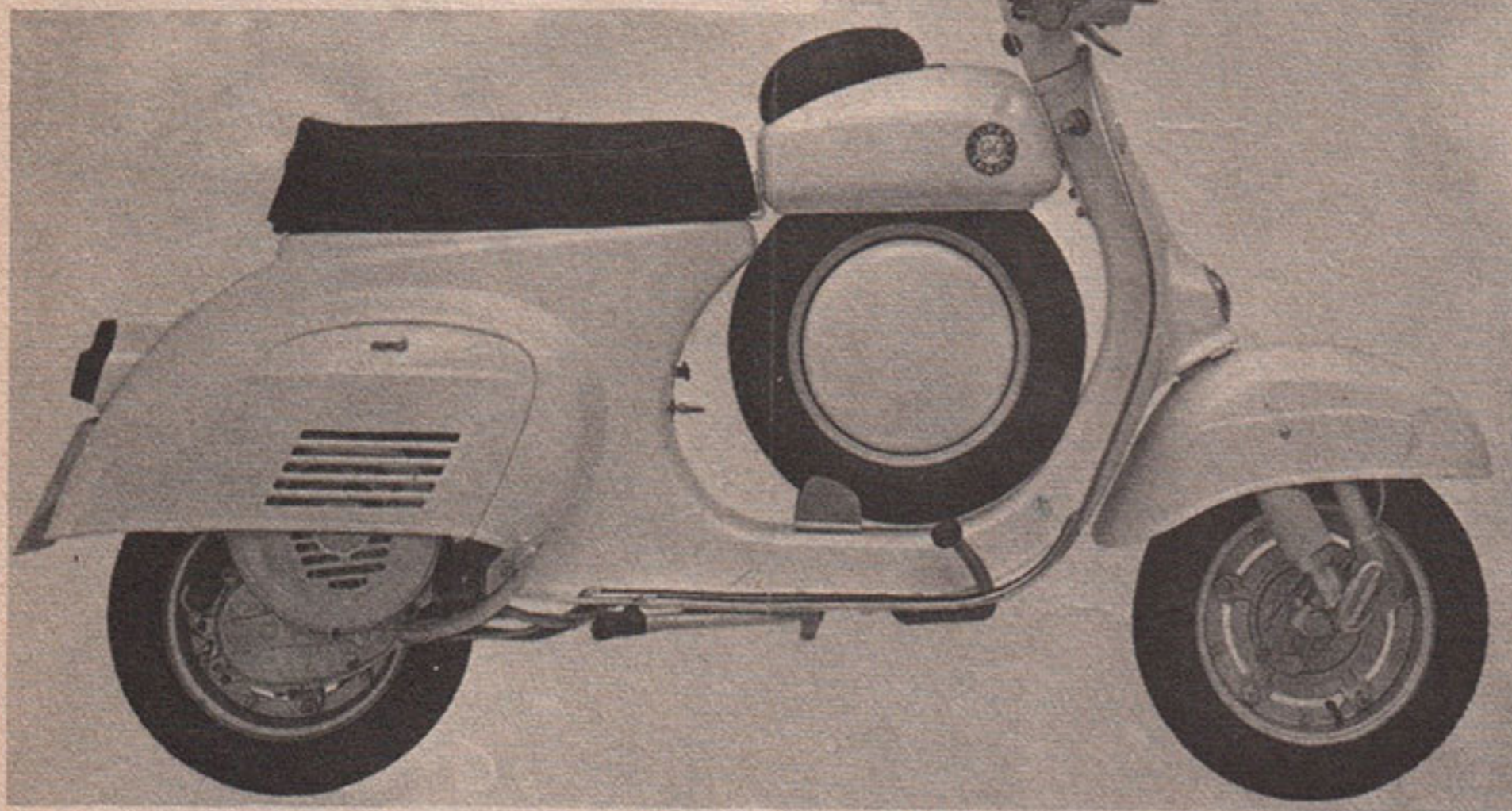


Ce Cadet 50 « Spécial » est présenté par Gilera. Le moteur monocylindre 4 temps développe... 1,5 CV et est protégé par un carénage qui ne passe pas inaperçu !.. Il est vrai que le coffre à outils y est incorporé. Boîte de vitesses à 3 rapports. Suspension télescopique à l'avant, oscillante à l'arrière avec ressorts apparents. Cadre double-berceau. Poids : 60 kg et vitesse limitée à 40 km/h.

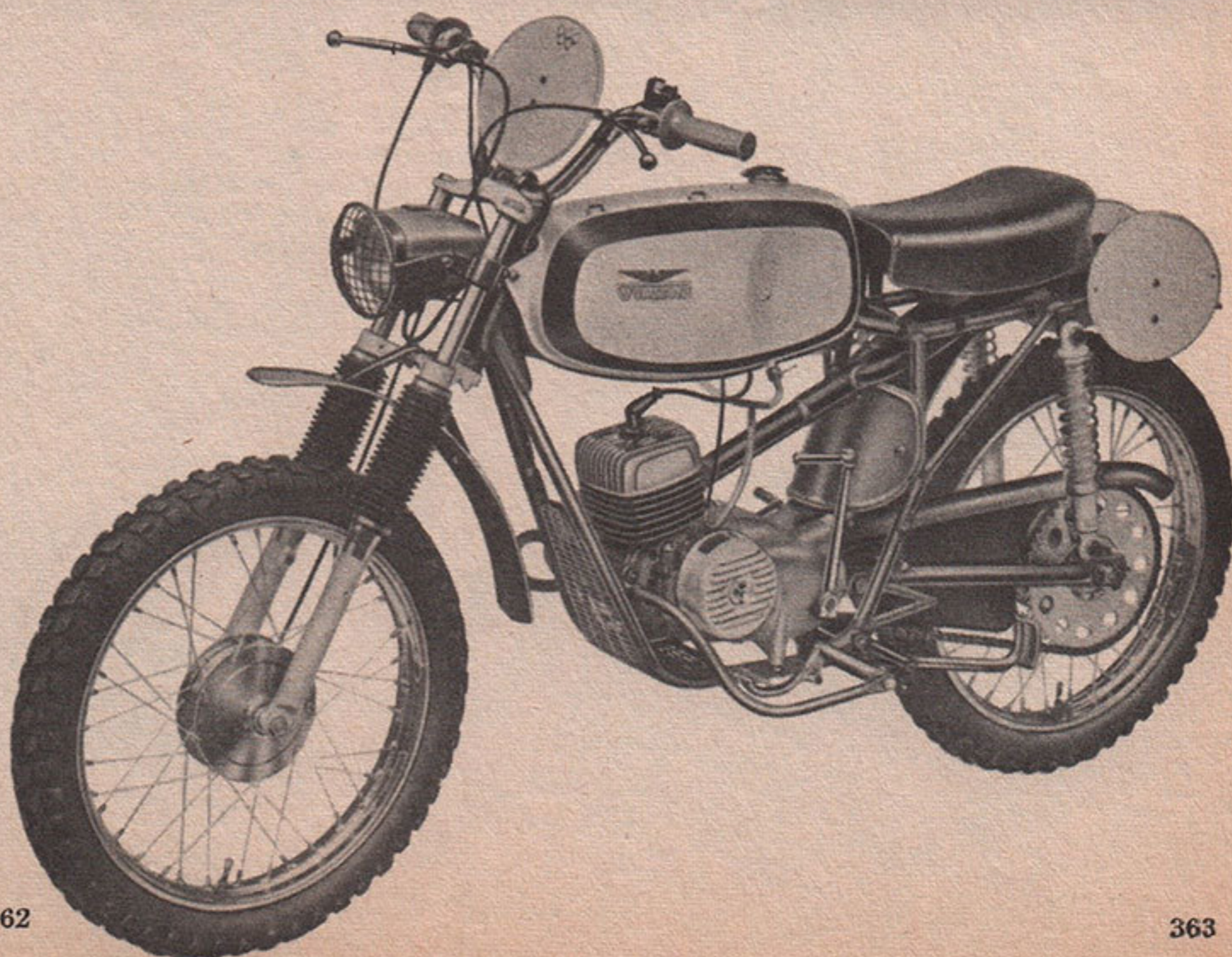


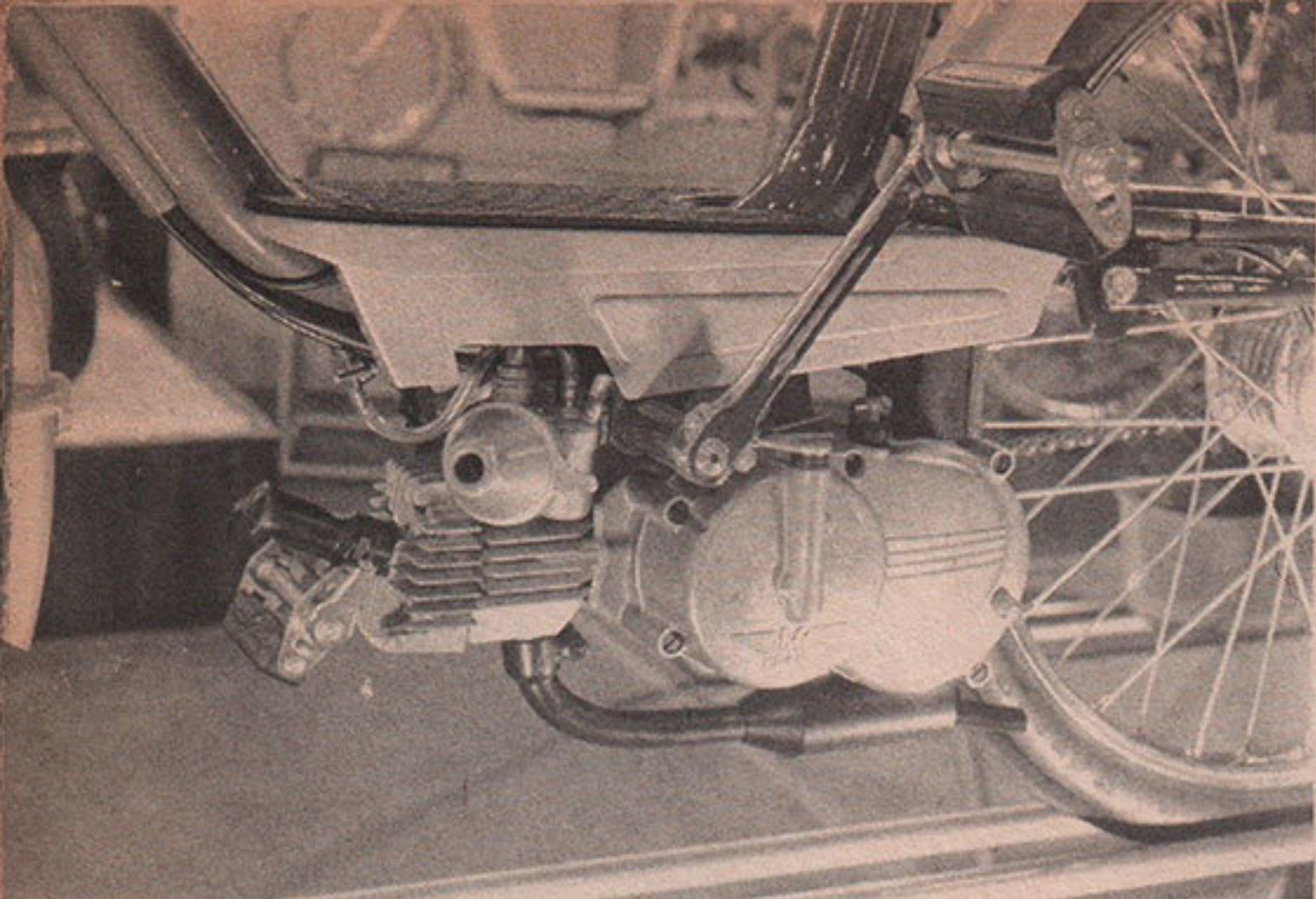
Le Vespa 90 Super-Sprint est tout nouveau. Il est surtout caractérisé par le nouvel emplacement de la roue de secours qui supporte un faux-réservoir. Boîte à 4 rapports. Vitesse annoncée : 93 km/h. Lubrification par mélange à 2 %. Ce scooter reste bien dans la tradition Vespa, par sa ligne générale et sa conception.

Les carénages sont aussi à la mode au-delà des Alpes. Celui que vous voyez ci-dessous est adapté sur un cyclomoteur sport de marque B.M.

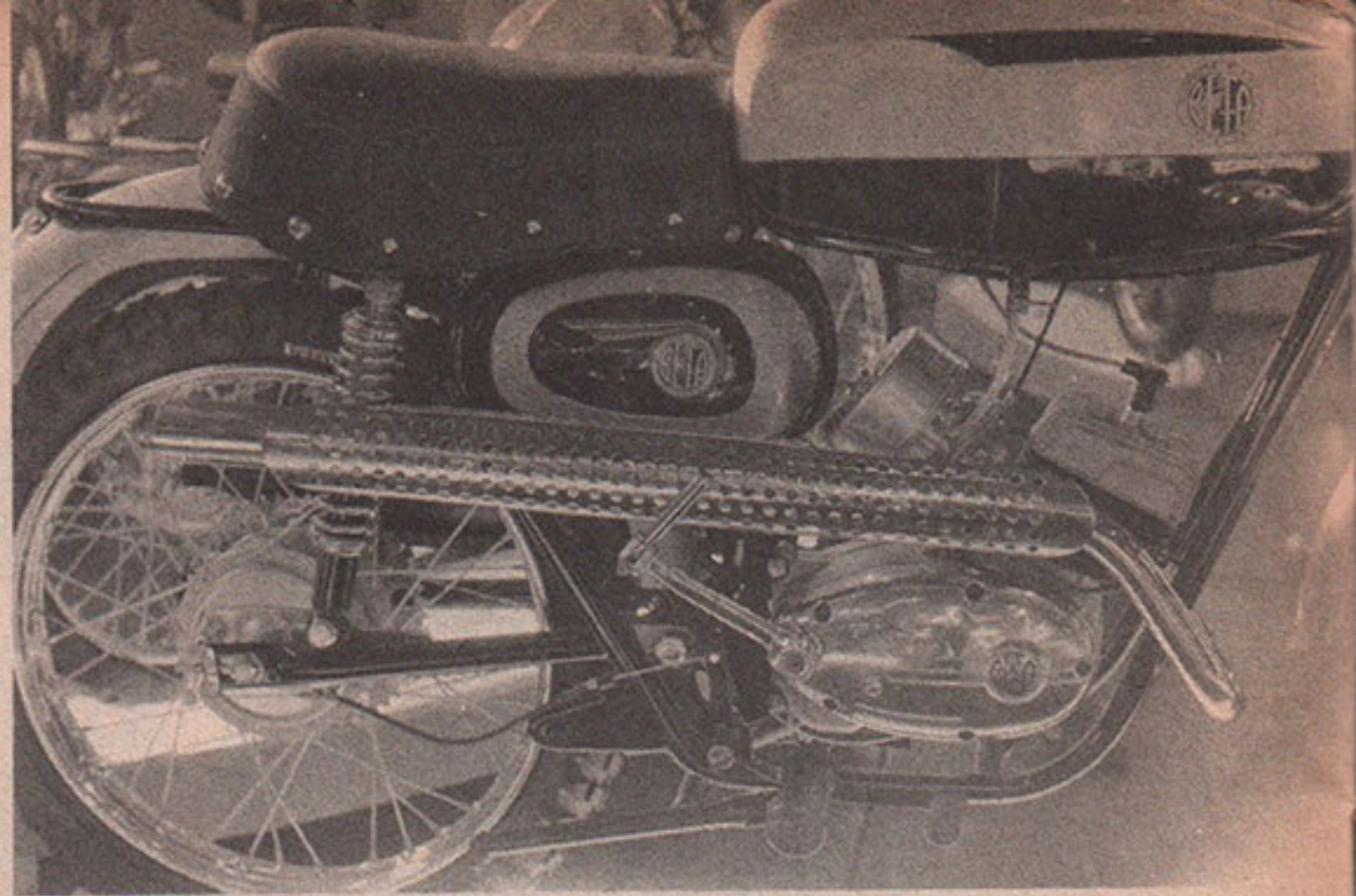


Version cross du Guazzoni à moteur à distributeur rotatif. Il s'agit du matacross 50. Boîte à 4 rapports commandés par sélecteur au pied. Embrayage à disques multiples en bain d'huile. Suspension par fourche télé-hydraulique à l'avant, fourche oscillante et amortisseurs hydrauliques à l'arrière. Pneus cross de :  
 $2,25/2,75 \times 17$ .  
 Notons l'échappement relevé aboutissant sous la selle.

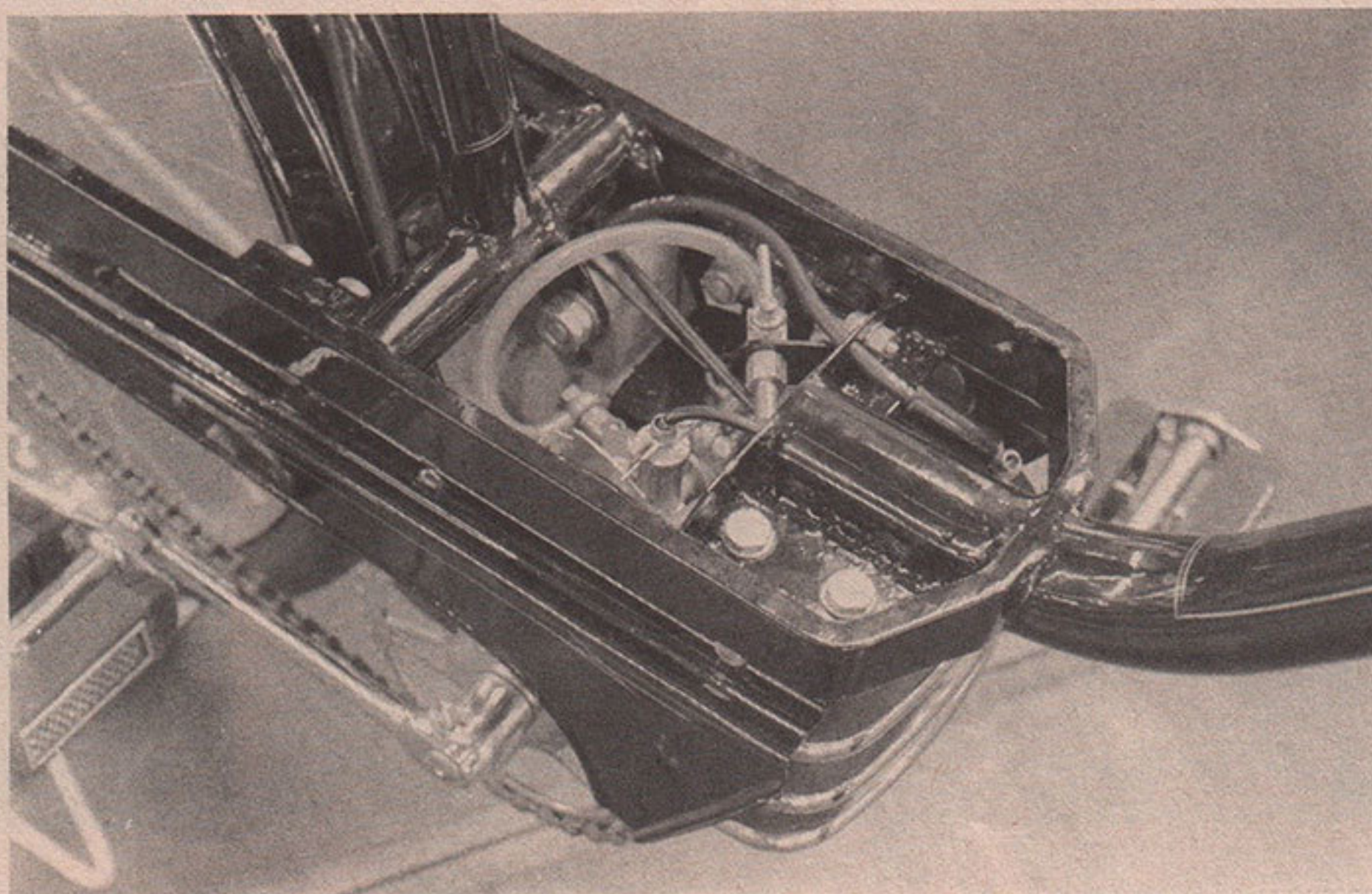




Chez Malanca, on pouvait voir ce nouveau moteur horizontal prévu pour équiper les cyclomoteurs de la marque.

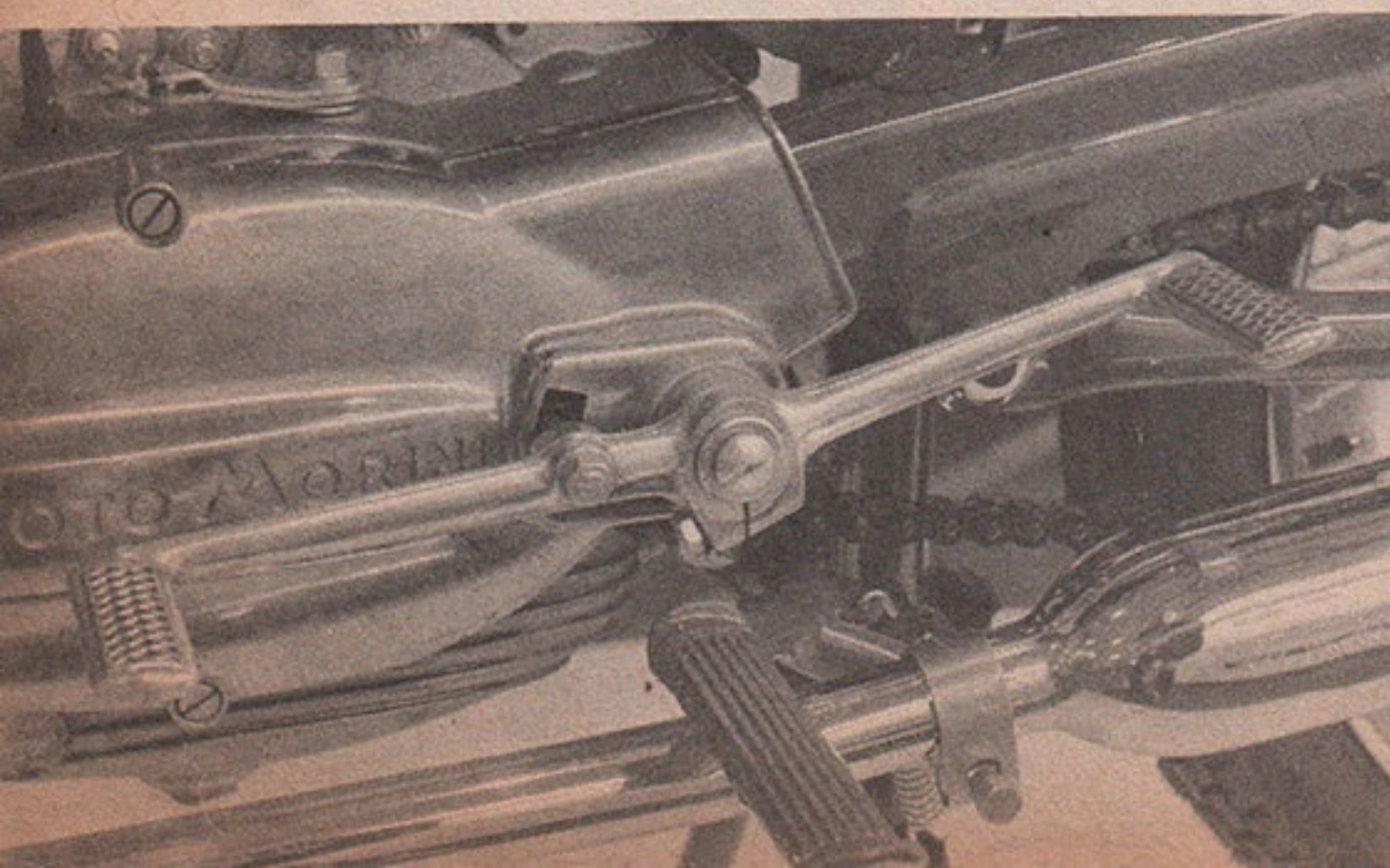


Une autre machine « cross » exposée chez Beta. Moteur deux-temps, 4 vitesses, sélecteur. Cadre double-berceau. Suspension arrière oscillante avec amortisseurs télescopiques.

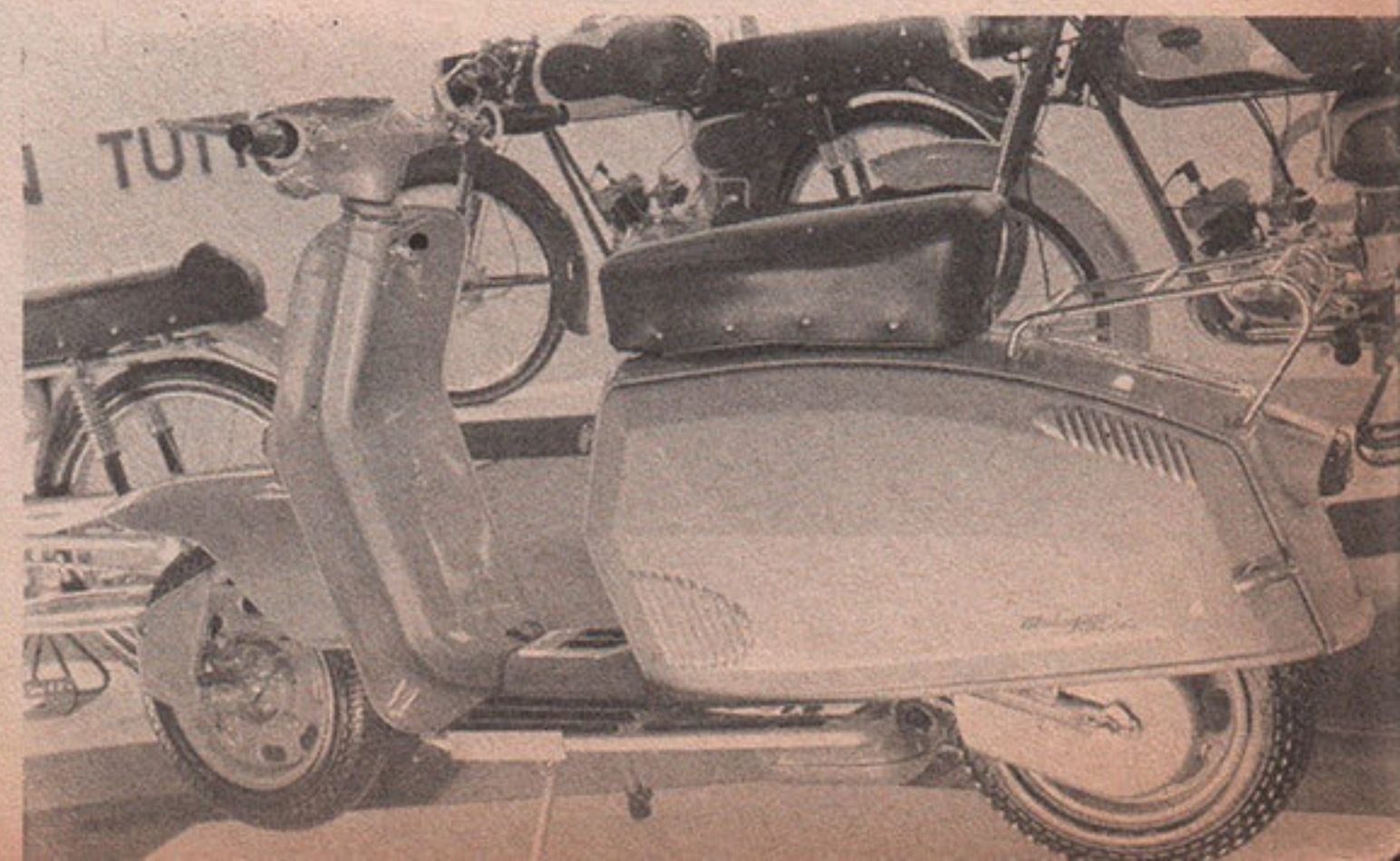


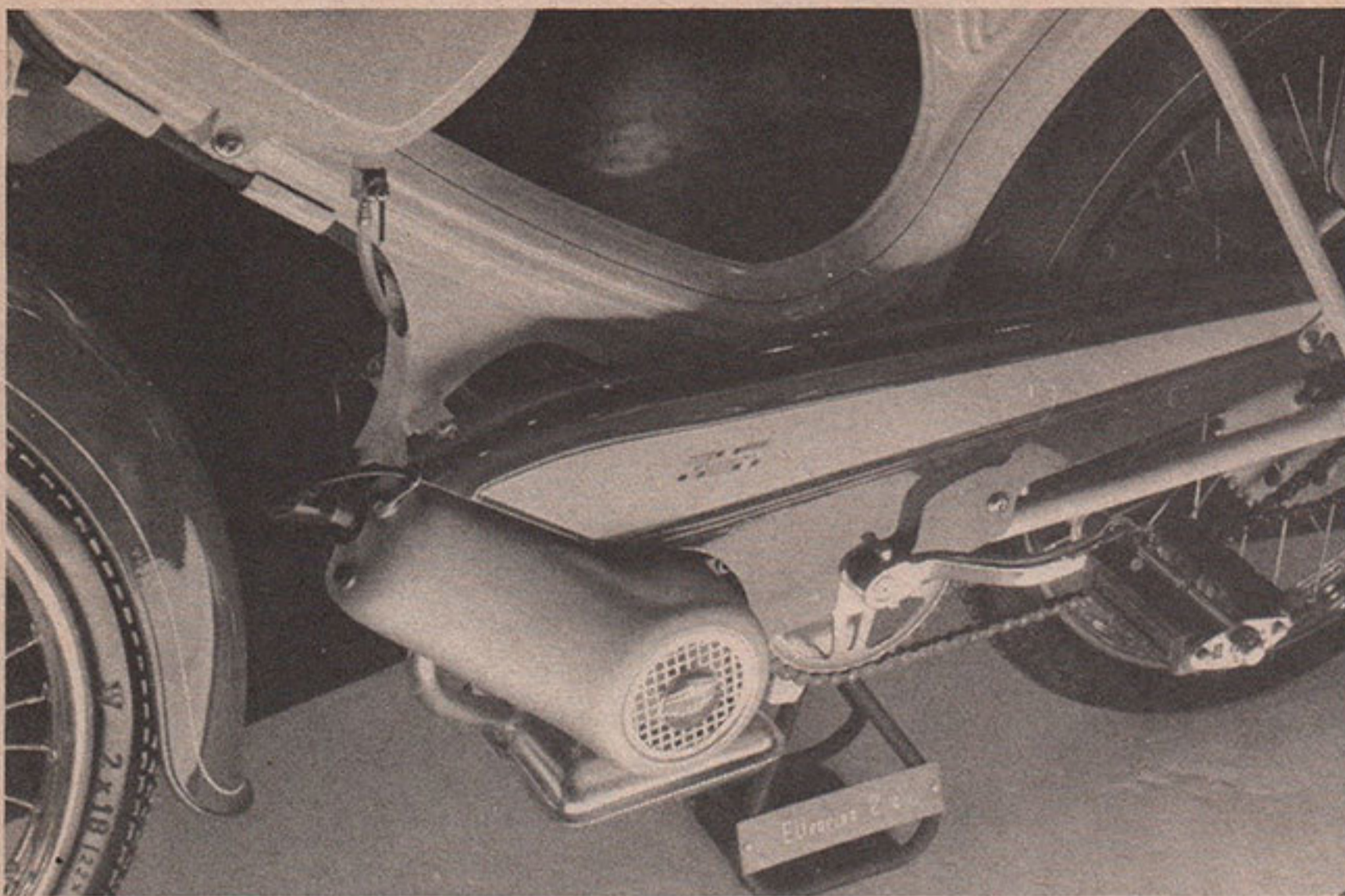
Franco Morini n'hésite pas à rechercher l'originalité pour sa production. C'est ainsi qu'on trouvait sur son stand, un prototype de cyclomoteur dont le moteur était incorporé dans la boîte du pédalier !..

Vue de détail du Corsarino Moto-Morini. On voit ici le sélecteur de ce 50 cc.



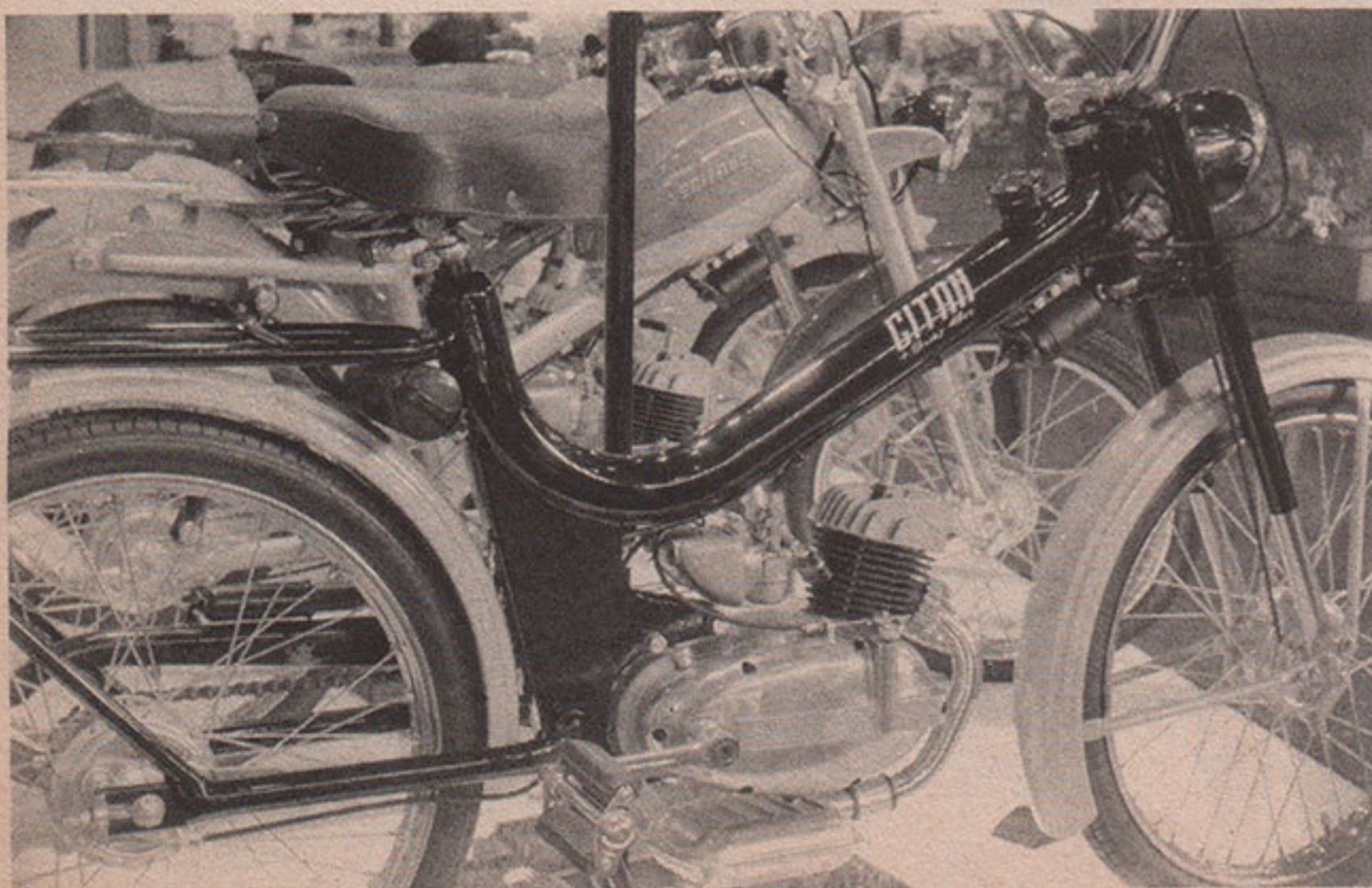
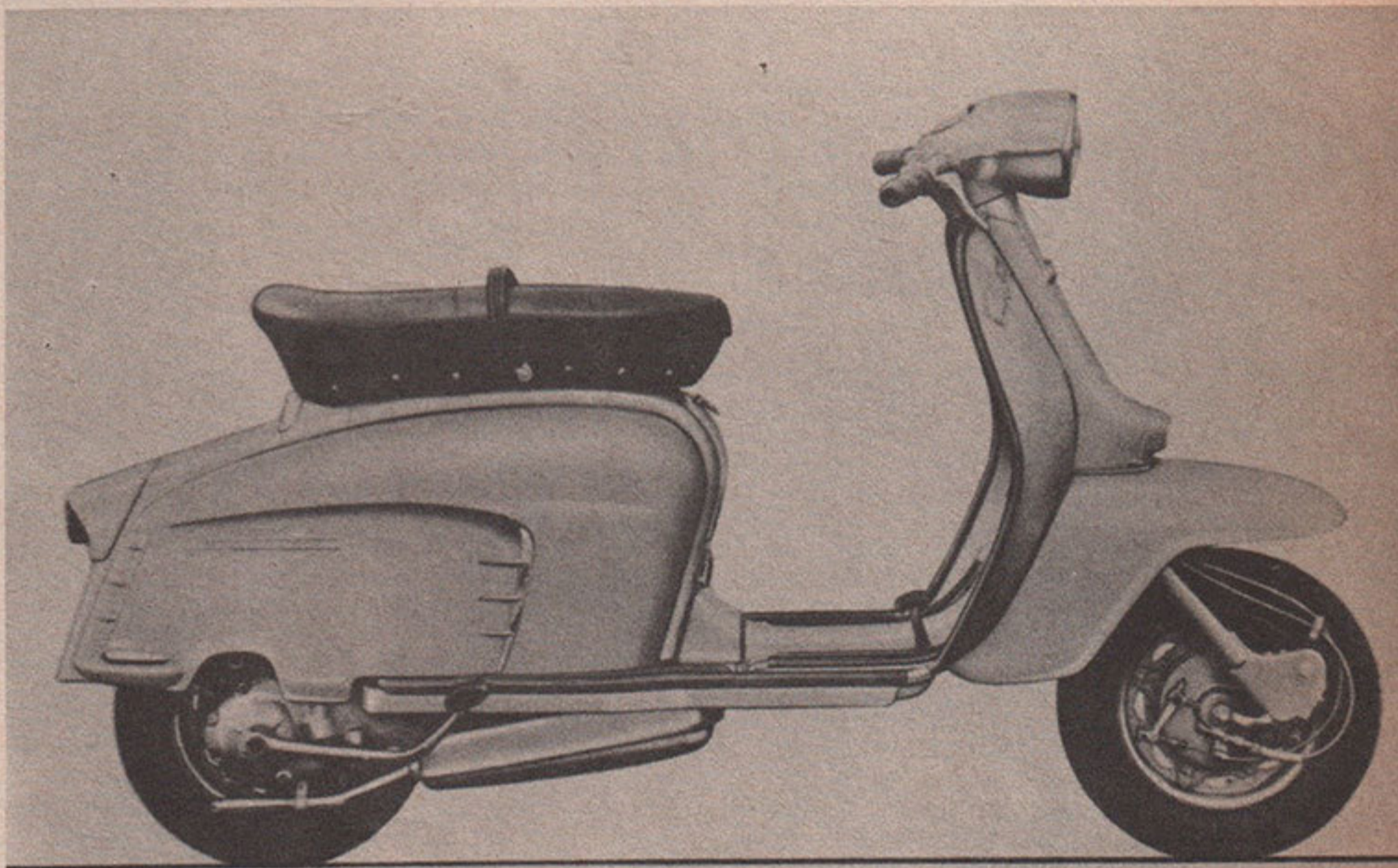
Les scooters de 50 cc ont toujours la cote. Ici, le Malaguti Export équipé du moteur Sachs.





Détail du nouveau cyclo-  
moteur « Europino », cons-  
truit par Malaguti. Son  
moteur est équipé d'une  
boîte automatique.

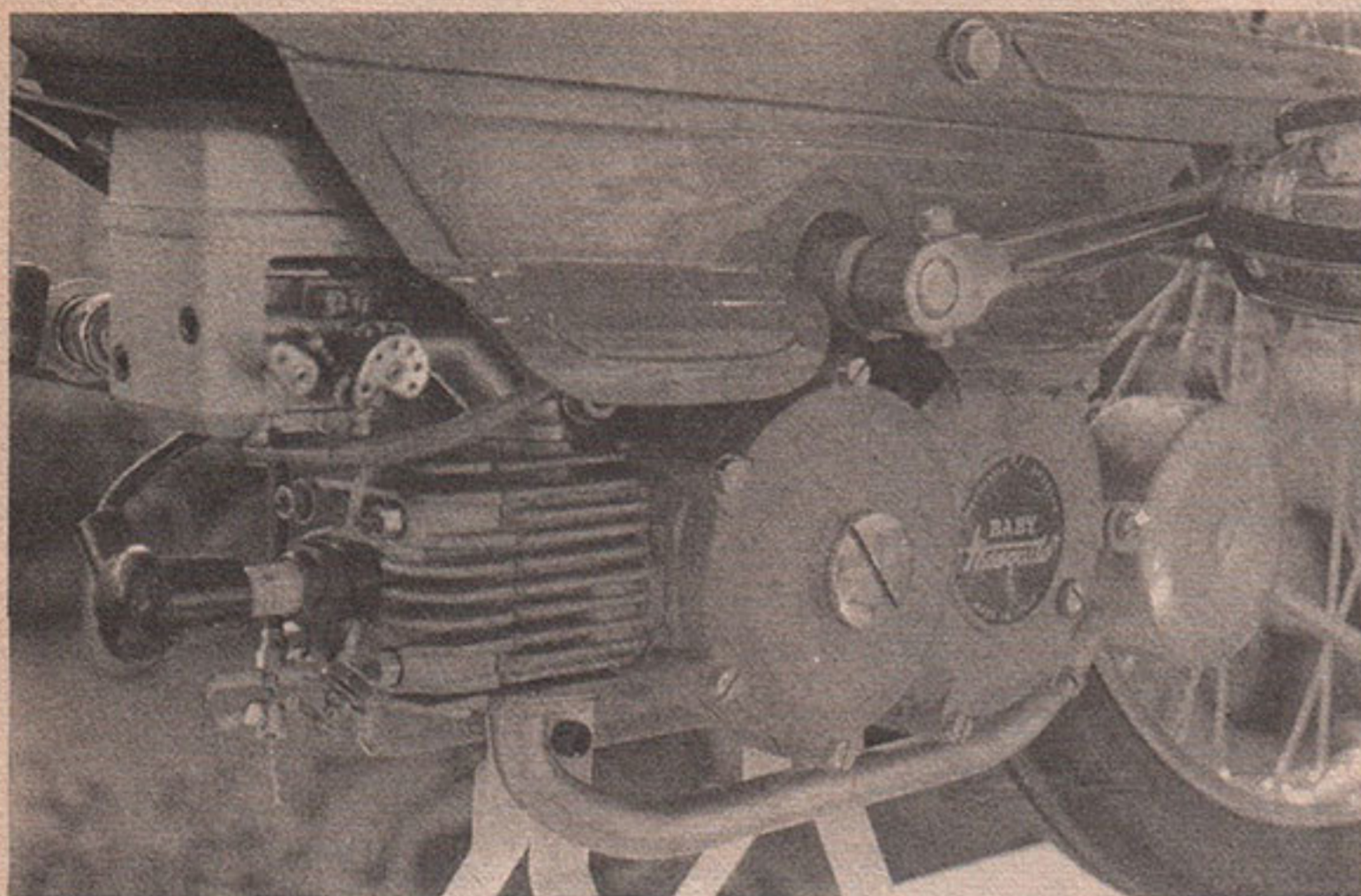
Le Lambretta 125 Spécial  
est la dernière création de  
l'usine Innocenti. Les mo-  
difications concernent  
aussi bien la carrosserie  
que le moteur, et ce mo-  
dèle est, en fait, la « pe-  
tite sœur » du 150 cc dé-  
jà connu. Puissance : 7,12  
CV à 5.500 tr/mn. Vitesse  
maxi : 86 km/h. Boîte à  
4 rapports. Poids : 118 kg.



Encore un utilitaire : le cy-  
clomoteur Gitan qui est  
propulsé par un moteur  
monovitesse.



## TOUJOURS A MILAN: LE VELO-MOSQUITO



Autre « utilitaire » au Salon de Milan, le Velo-Mosquito est une nouveauté extrêmement intéressante. Il est propulsé par un moteur de 35 cm<sup>3</sup> et est donné pour une vitesse de 35 km/h. Deux freins-tambours, embrayage automatique, réservoir avec réserve, deux porte-bagages, commande des gaz couplée avec le frein, cadre tubulaire rigide.

### UNE ASSURANCE BON MARCHÉ

Ne vous réjouissez pas trop vite : ce n'est pas en France mais en Autriche où les tarifs viennent d'être réajustés. Là-bas, il vous en coûte, annuellement 24 F pour les cyclo-moteurs, 48-49 F pour les moins de 125 cc, 73-74 F pour les motos de 126 à 200 cc, 97 F pour celles dont la cylindrée est comprise entre 201 et 500 cc et, enfin, 110-111 F pour le plus de 500 cc.

Alors ? Les étroites (et, parfois, bien abruptes) routes de montagne seraient-elles moins dangereuses que les nôtres ou bien les conducteurs autrichiens piloteraient-ils notablement mieux que leurs homologues français ?

★

### A PROPOS DU FUTUR PEUGEOT « SPORT »

Il y a quelque temps déjà, nous signalions à nos lecteurs qu'un constructeur français entendait répondre à la sortie

du D 52 de chez Motobécane, par un modèle de même esprit.

Plusieurs prototypes de ce futur Peugeot — car c'est de ce constructeur dont il s'agit — sont actuellement aux essais, le constructeur voulant soigneusement vérifier si la partie cycle de ses modèles sport actuels convient bien également au bloc-moteur... Sachs 5 vitesses.

On reste surpris devant ce choix car les usines Peugeot possèdent des services d'études techniques assez étoffés pour créer leur propre moteur.

Restent, bien sûr, les considérations d'ordre commercial, et il est un fait qu'il faudrait partir sur d'énormes séries pour amortir frais d'étude et de réalisation d'un tout nouveau bloc-moteur. Et les services commerciaux voudraient commercialiser ce sport aux environs de 1.650 F.

Reste aussi le fait que rien n'empêche Peugeot de se livrer simplement à des essais avec le moteur allemand...

Réponse à tout ceci en... 1966.



## 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). Écrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir au plus tard le 20 pour parution le mois prochain. (Minimum 2 lignes).

Zündapp Super Combinette 3 V. avec garantie. Crédit. Écrire : François, 17, rue de Colombes, Courbevoie (Hauts-de-Seine - 92).

Honda C 110 650 F Shell, 26, rue des Mèches à Créteil (Val de Marne - 94)

# SCOOTER ET CYCLOMOTO

### ABONNEMENTS

France (un an) ..... 12 F  
Étranger (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<sup>e</sup>) — Tél. GUT. 73-34

Imprimé en France par Imprimerie Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry.

162 - 1965 — Le Directeur de la publication : C. LACOME — Dépôt légal 4<sup>ème</sup> trimestre : N<sup>os</sup> 202 et 203

**VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE**

Prix : 8,90 F.  
Par poste : 11,35 F.

**MOBYLETTE**

Prix : 4,80 F.  
Par poste : 6,20 F.

**TECHNIQUE ET PRATIQUE  
DES CYCLOMOTEURS**

Prix : 5,70 F.  
Par poste : 7,15 F.

**L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE**

Prix : 5,75 F.  
Par poste : 7,20 F.

**LE MANUEL DU DEUX TEMPS**

Prix : 5,60 F.  
Par poste : 7,05 F.

**LA DAUPHINE**

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

**TRACTION AVANT CITROËN**

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

**L'ARONDE**

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

**2 CV CITROËN**

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

**LA DYNA PANHARD**

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

**MOTOBECANE 125 lat.**

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

**MOTOBECANE 125-175 culb.**

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

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

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

**GNOME-RHONE**

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

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

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

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

**CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE**  
0,60 F. Franco : 1,35 F.

**TABLEAUX MURAUX**

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

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

Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 F.

Moteur Terrot 500 R GST : 5 F.

Moteur 4 CV Renault : 3 F.

Moteur 125 Terrot ETD : 5 F.

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

Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 F.

**RELIURES**

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

**LA BIBLIOTHÈQUE DU "MOTORISÉ"**

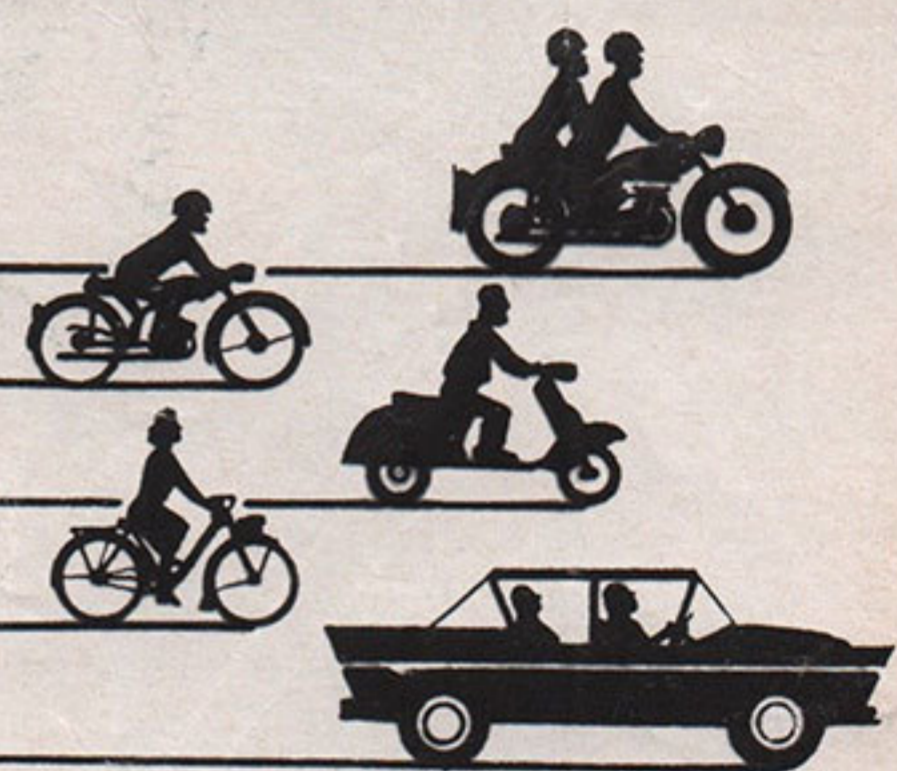
AUTOS  
CYCLOMOTEURS  
MOTOS  
SCOOTERS  
VELOMOTEURS

MOTEURS

**TOUT SUR :**  
LA 203 PEUGEOT  
LA DAUPHINE  
LA 4 CV RENAULT  
LA TRA. AV. CITROËN  
L'ARONDE  
LA 2 CV CITROËN  
LA DYNA PANHARD  
LES MOTOBECANE  
LES PEUGEOT  
LES GNOME-RHONE  
LES VAP

LA MOBYLETTE  
etc...

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



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

**EDITIONS C. LACOME**

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

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

# CONSEILS



**& astuces**

**POUR VOTRE DEUX ROUES MOTORISÉ**