SEPTEMBRE 1966 - 15e ANNÉE - N° 171 - CE NUMÉRO 2 F

scooter et cyclomoto

Annoncé en avant-première dans notre numéro de Juillet, le nouveau cyclomoteur HONDA P.50 est arrivé. Marchant à l'essence pure (moteur 4 temps, arbre à cames en tête), le P.50 est particulièrement économique (1 F aux 100km), propre, robuste et silencieux. Equipement très complet : compteur kilométrique, antivol, feux stop, avertisseur électrique. Un cyclomoteur promis à un bel avenir.

1er PRIX DE MÉCANIQUE

LE
VADE-MECUM
DU MOTOCYCLISTE

c'est une véritable

ENCYCLOPÉDIE

370 PAGES - PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS

GRACE A CE LIVRE, LA MOTO, LE SCOOTER, LE CYCLOMOTEUR, N'AURONT PLUS DE SECRET POUR VOUS.
C'EST LE MANUEL TECHNIQUE ET PRATIQUE INDISPENSABLE A L'USAGER ET AU REPARATEUR.

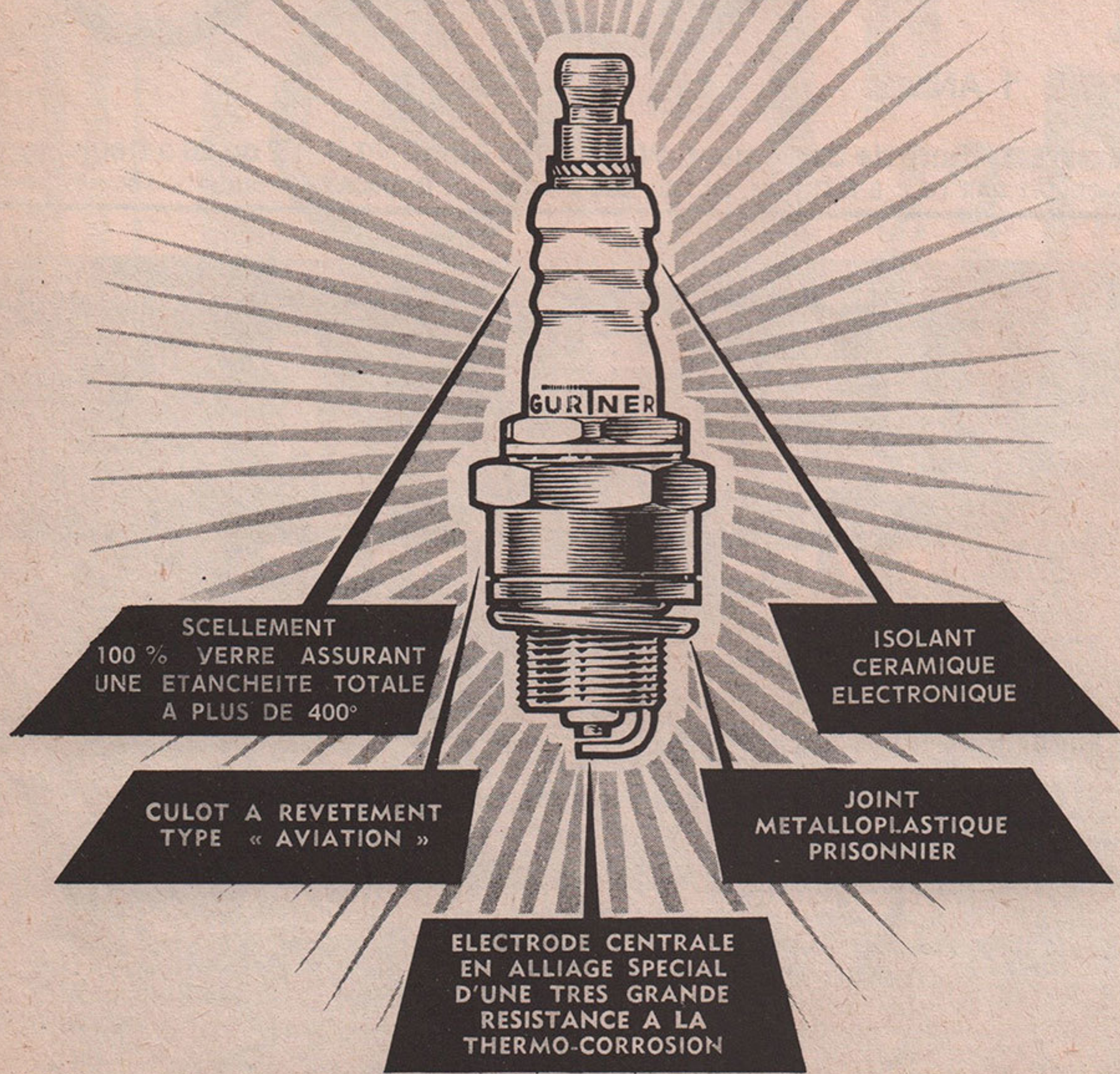
POUR REPONDRE A LA DEMANDE DE QUELQUES CONSTRUCTEURS ET AGENTS, ET A TITRE DE PROPAGANDE POUR AIDER TOUS NOS JEUNES LECTEURS NOUS CONSENTONS UN RABAIS DE 25 %
SOIT DONC **6,68** F. + PORT **2** .F.
PAIEMENT A NOTRE C.C.P. :
« MOTO-REVUE », 297-37 PARIS

GURTNER

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

BOUGIE X2B

spéciale 2 temps



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

flandria

STAND DE 200 m²
N° 66
HALL S

présente au Salon, entre autres, ce nouveau **RECORD** cyclomoteur

ligne futuriste
gros réservoir de 12 l.
selle extra-souple

UTILISEZ

GARANTIE 1 AN

FLANDRIA, route de Deulemont, WARNETON (Nord) - Tél.: 22 ou 26 à Deulemont
VENTE A CRÉDIT PAR LE C. E. S. O., 41, av. du Cdt-d'Aussy, LE BOUSCAT (Gironde) - Tél. : 52.56-36

149, rue Montmartre (2e)

Métro :
Bourse et Montmartre

Tél. : 488-19-30
488-02-98

FERME DIMANCHE
ET LUNDI MATIN
et de 12 h 45 à 14 h.

la maison la plus importante de Paris

DYNAMIC-SPORT

CREDIT IMBATTABLE
dans
TOUTE LA FRANCE

20 % comptant
le solde en 18 mois
MEME
SUR LES OCCASIONS

a sélectionné pour vous les principales marques françaises et étrangères, du 49 à la 750 cc.

SUZUKI - YAMAHA - HONDA - B.S.A. - TRIUMPH - MORINI - MZ - JAWA - FLANDRIA - ITOM - GIULIETTA - ITAL-JET - PALOMA - PEUGEOT - VESPA - VELOSOLEX

En supplément de la garantie du constructeur **DYNAMIC-SPORT vous offre : 3 mois de garantie totale pièces détachées et main d'œuvre** sur tous les organes mécaniques pour les marques suivantes : SUZUKI - MZ - GIULIETTA - ITOM - ITAL-JET - MOTO-MORINI

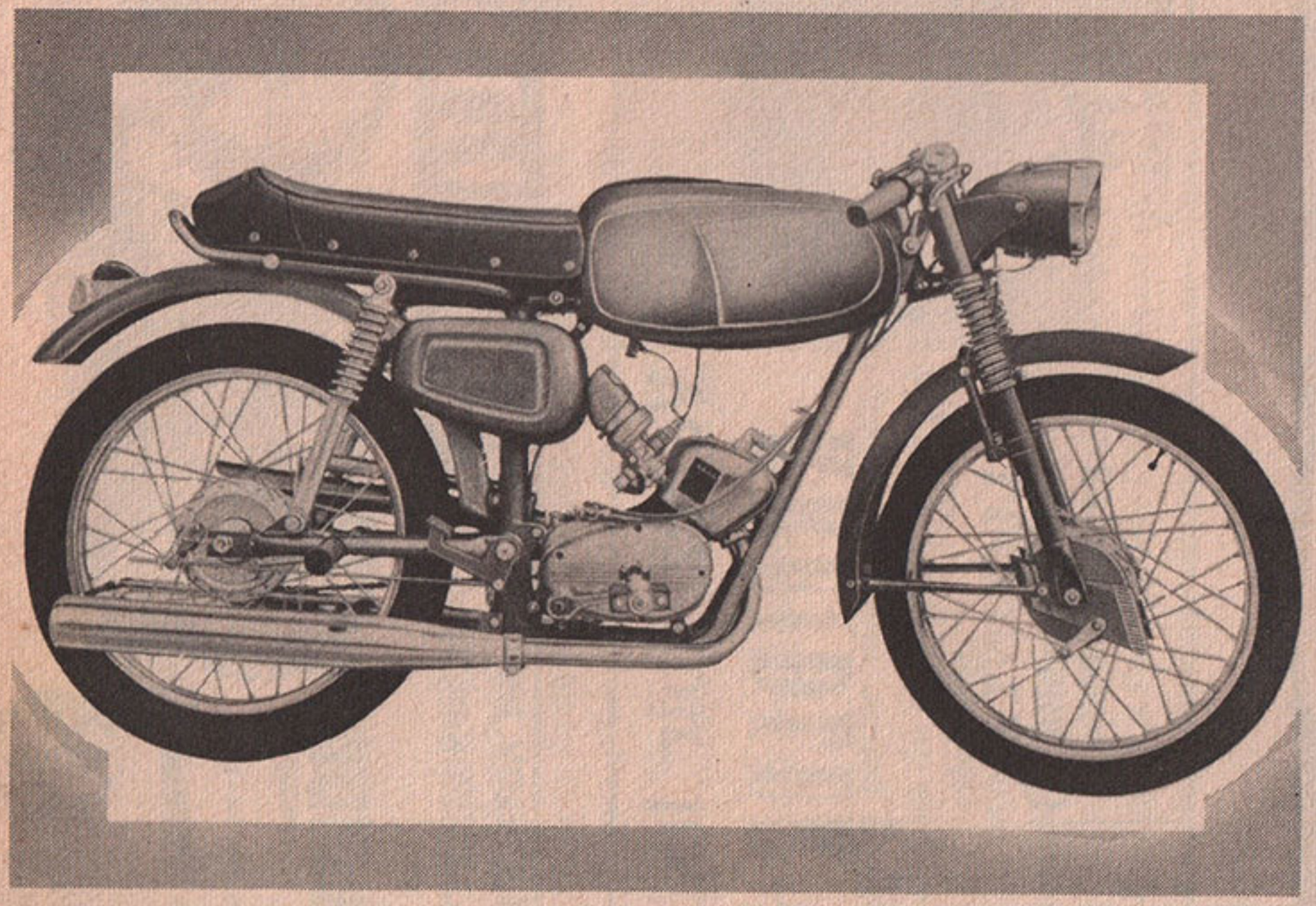
NOS OCCASIONS SONT SOUS GARANTIE TOTALE 3 MOIS

Reprise ferme de motos, scooters et cyclos ou échange contre voitures occasion ou neuves
Réparations - Service après-vente par spécialistes.
Accessoires et pièces détachées pour toutes marques en magasin.
Expédition - pièces détachées et accessoires dans toute la France contre remboursement
Remises aux Patentés de la Moto - Location VELOSOLEX - Liste occasions et catalogues contre 4 timbres.
A LETTRE LUE

PRODUCTION Cazenave

Paloma

CYCLOMOTEURS 49 CC "Série Sport"



VESUVIO 67 - Moteur FL - 2 cv. 2 vit. (à pédales)
AGENA - Moteur 3 M - 2,2 cv. 3 vit. (à pédales)
STRADA 220 - Moteur 3 MV - 2,2 cv. 3 vit. (à pédales)
FLASH 300 - Moteur MCL/SP - 3,75 cv. 3 vit. (à pédales)
S. 3. C. - Moteur SACHS - 4,3 cv. 3 vit.

Cyclomoteur sans permis et

SUPER-MAGGIORE 400

Moteur 4 CLS, 4 cv., 4 vit. (à Kick Starter)
Bloc moteur LAVALETTE-MORINI de 49 cc.

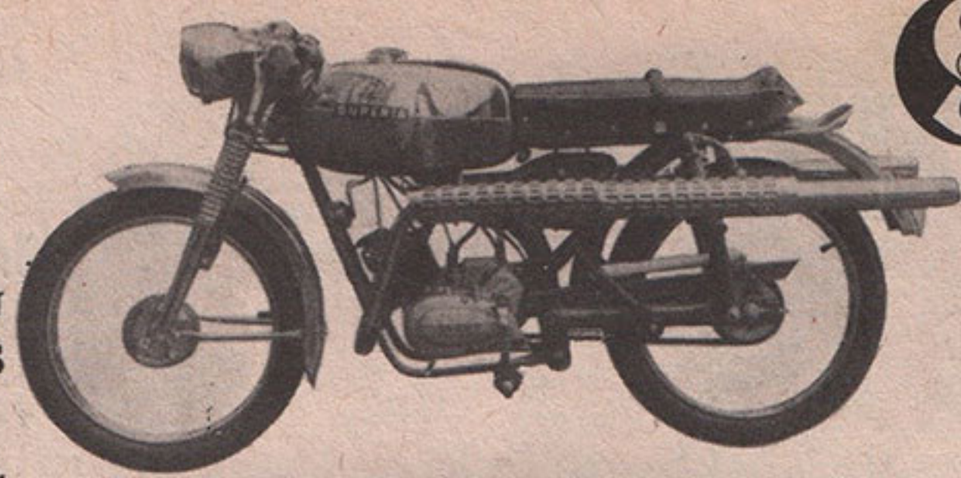
TOURISME - PAT - Moteur monovitesse Lavalette 1,8 cv.
Freins tambour - Fourche télescopique
INTERVILLES - PYLA 67 - Châssis monocoque surbaissé
Moteur Morini 2,2 cv. 2 vit.
LA BAULE - Moteur VAP 610
DEAUVILLE - Moteur 2 vit. Saxonette-Automatic
SÉRIE DIFFUSION - Moteurs VAP 610 = Modèles 671 - 672 - 673 - 674

Pub. H-RAPIN - S. 67

VENTE A CRÉDIT jusqu'à 12 mois par le COMPTOIR ÉCONOMIQUE DU SUD-OUEST, 41, Av. du Cdt d'Aussy, le BOUSCAT (Gde)

Cazenave à BELIN (Gironde) Tél. 93-94-95-96

- UNE CLASSE D'EXCEPTION
- UN BRIO SANS EGAL
- UN VRAI MOTEUR SPORT QUI A DETENU PLUSIEURS RECORDS MONDIAUX DONT CELUI DES 24 HEURES, A 94 km/h DE MOYENNE



MOTEUR SACHS 50 cm3

FULL - SPEED

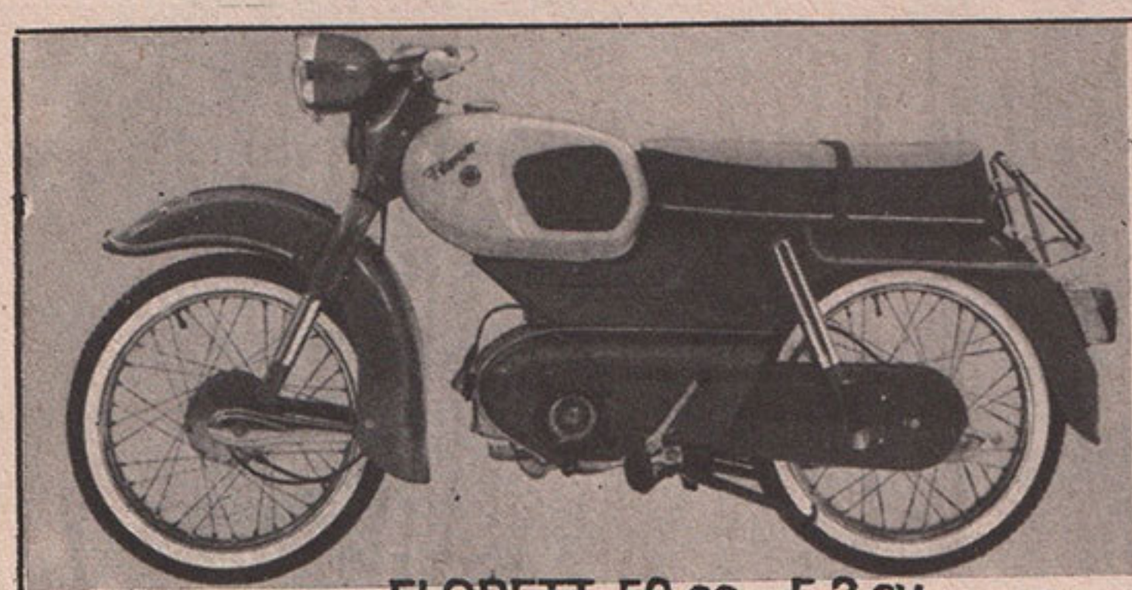
Avec ou sans permis depuis

1199 F

SUPERIA

ERQUINGHEM/LYS — NORD

2.000 AGENTS EN FRANCE



FLORETT 50 cc - 5,2 cv
4 vitesses ou luxe 5 vitesses

BP

Venez voir les

KREIDLER "67"

à 5 minutes du Salon !..

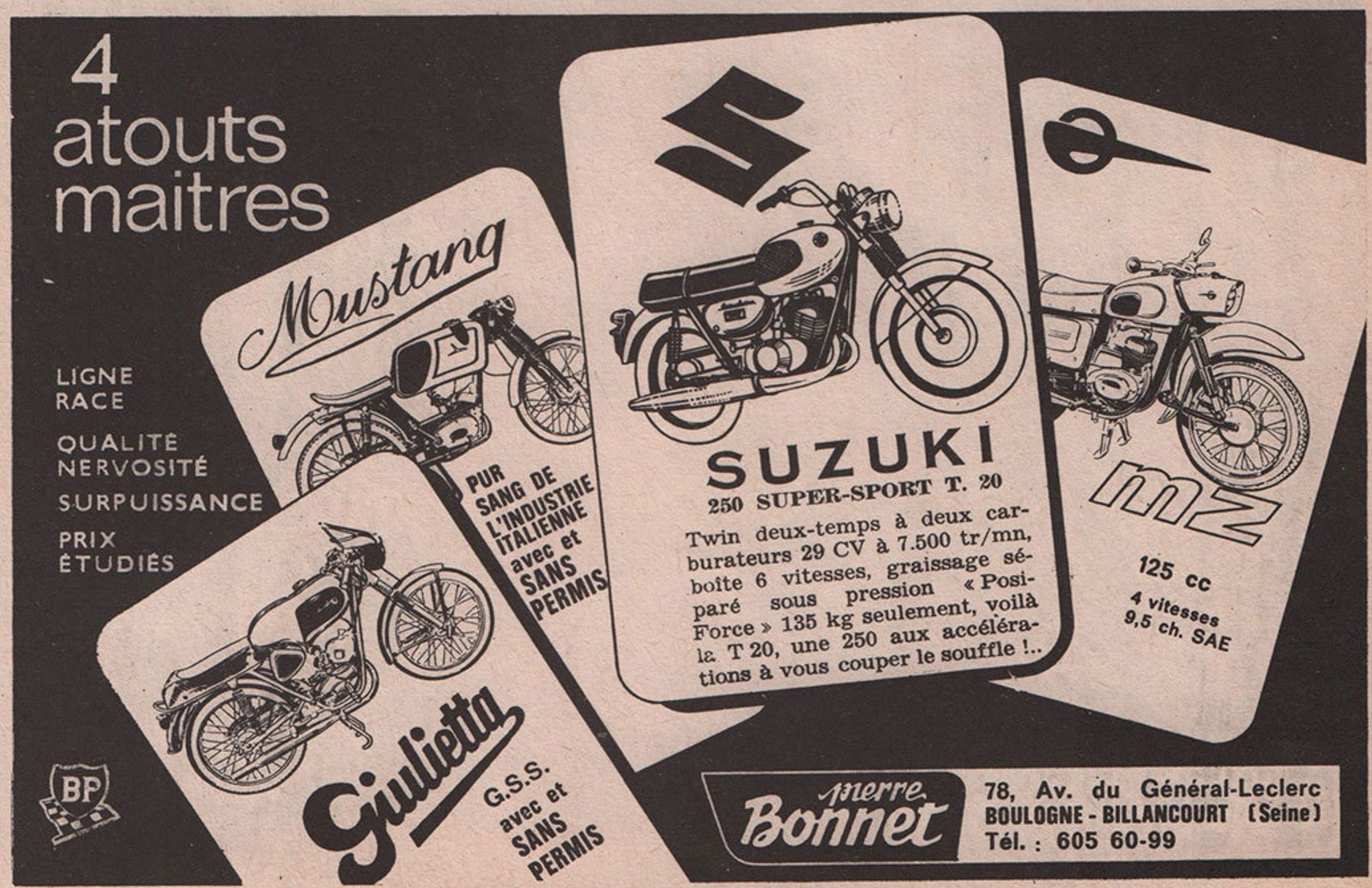
CHEZ

R. LECONTE

44, rue de Vouillé
Paris (15e) - VAU. 06-74

4 atouts maitres

LIGNE RACE
QUALITÉ NERVOSITÉ
SURPUISSANCE
PRIX ÉTUDIÉS



ET LA TOUTE NOUVELLE SUZUKI 118 cm3 B 100 P

Performances éblouissantes

avec les nouvelles bougies Champion pour cyclomoteurs, scooters et motos.

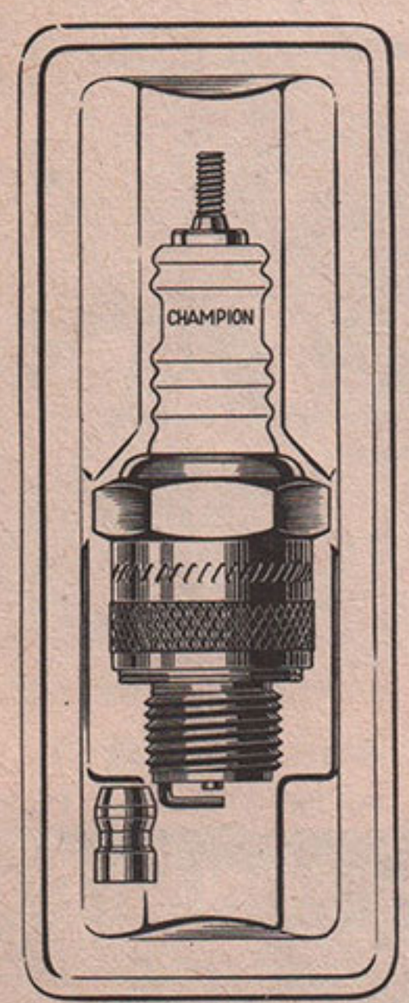
Les nouvelles bougies Champion réduisent les risques d'encrassement et d'usure prématurée des électrodes, responsables des ratés d'allumage et de perte de puissance. Champion maintient chaque «2 roues» en parfait état de marche.

Champion prévient l'encrassement

Son isolant spécial permet aux gaz chauds de brûler plus facilement les dépôts de carbone, d'huile et les déchets de combustion qui s'y déposent.

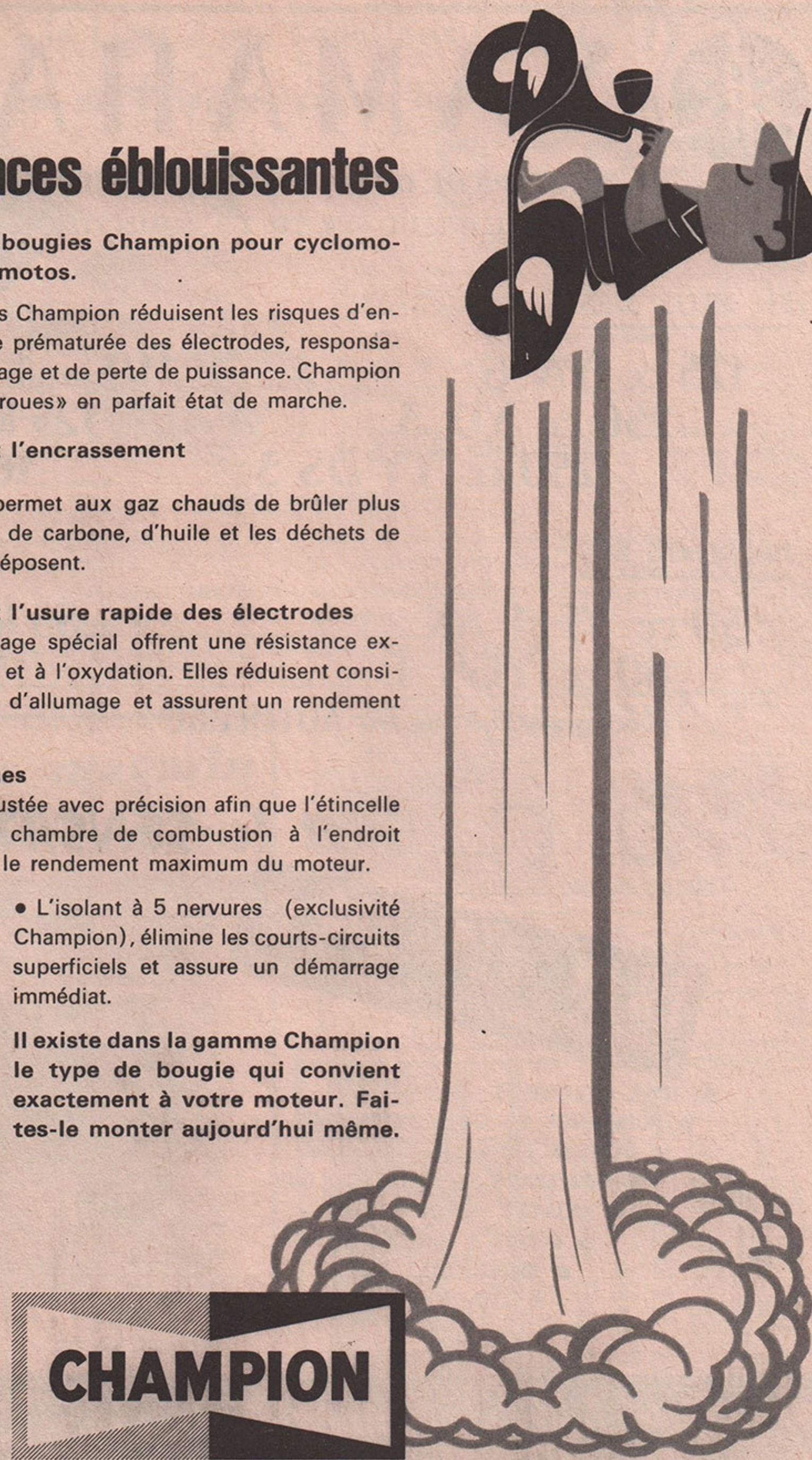
Champion prévient l'usure rapide des électrodes
Ses électrodes en alliage spécial offrent une résistance exceptionnelle à l'usure et à l'oxydation. Elles réduisent considérablement les ratés d'allumage et assurent un rendement régulier du moteur.

Ses autres avantages
- Longeur du filet ajustée avec précision afin que l'étincelle se produise dans la chambre de combustion à l'endroit même où elle assure le rendement maximum du moteur.



- L'isolant à 5 nervures (exclusivité Champion), élimine les courts-circuits superficiels et assure un démarrage immédiat.

Il existe dans la gamme Champion le type de bougie qui convient exactement à votre moteur. Faites-le monter aujourd'hui même.



CHAMPION

LA BOUGIE PRÉFÉRÉE DANS LE MONDE ENTIER : SUR TERRE, SUR MER ET DANS LES AIRS

YAMAHA

CHAMPION DE FRANCE CAT. INTER 66

AVEC DANIEL LHERAUD SUR TD. 1 B COMPÉTITION-CLIENT

EN PLUS DES

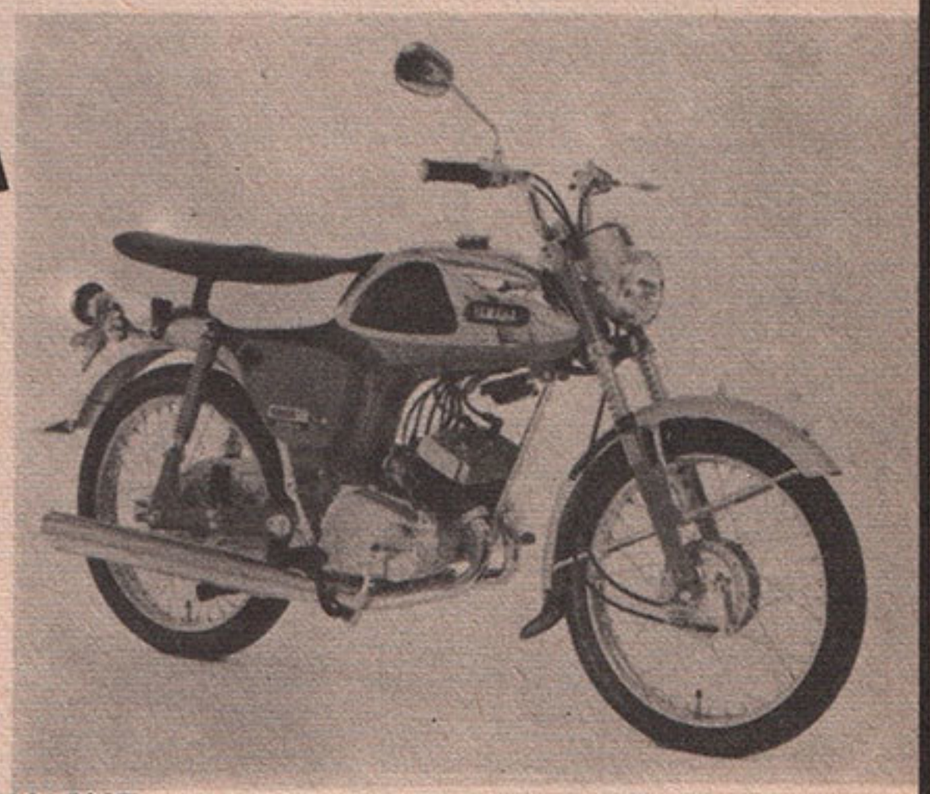
125 cc YA 6 — 110 km/h
250 cc YD 3 — 125 km/h
250 cc YY DS 3 — 160 km/h

PRÉSENTE SES

50 cc YF 1 AK — 85 km/h
80 cc YGS 1 — 95 km/h
avec graissage séparé AUTOLUBE

et le SENSATIONNEL

TWIN JET 100 cc
AUTOLUBE — TYPE YL 1



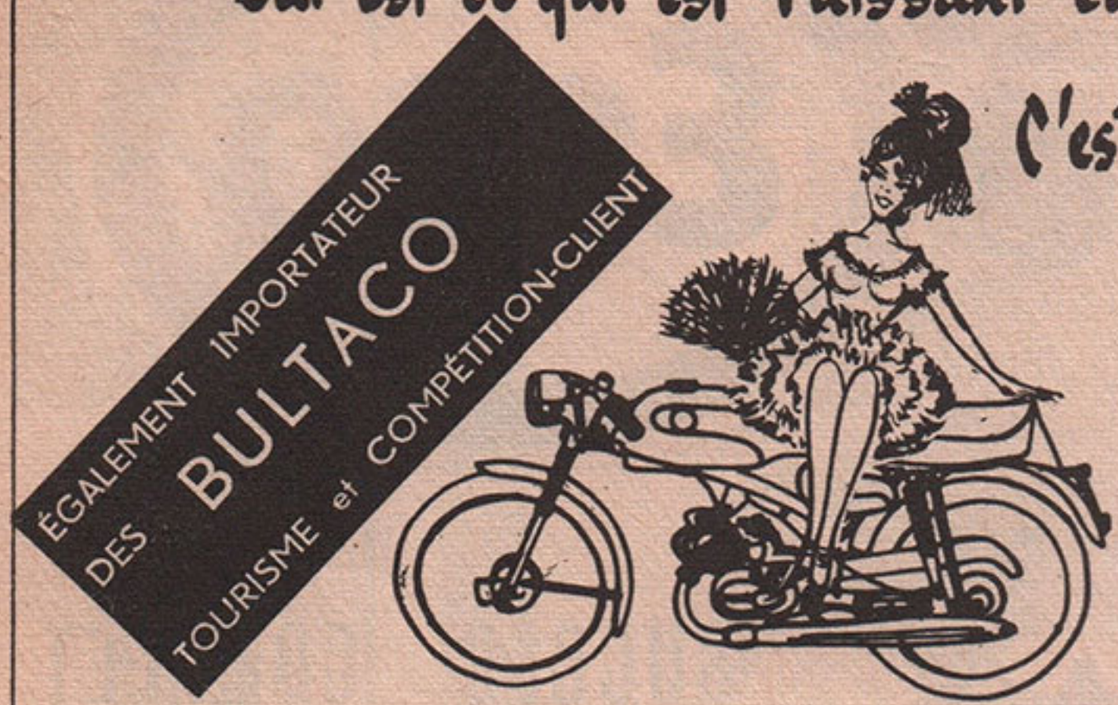
- DEUX CYLINDRES
- PUISSANCE 9,5 CV A 8 500 t/m
- VITESSE 110 km/h
- GRAISSAGE SEPARE AUTOLUBE
- QUATRE VITESSES
- ROUES A BROCHE
- MOYEUX ETANCHES
- CHAINE SOUS CARTER ETANCHE

STAND 58
HALL S

IMPORTATEUR : Éts SONAUTO
23, AVENUE DE LA PORTE-DES-TERNES — PARIS-17e
Tél. 380-72-57

Qui est ce qui est Racé comme un Hidalgo ?
Qui est ce qui à la Ligne d'une Castillane ?
Qui est ce qui est Puissant comme un Toro de Séville ?

C'est le **DERBI !!!**



SPORT 3 VITESSES

SPORT COMMERCIAL	6,5 ch
SPORT COMPETITION NATIONAL	10 ch
COMPETITION CLIENT	11,5 ch

Tous avec 5 vitesses

74 cm3 SS 4 ET 5 VITESSES :

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE :

J. ROCA (Moto-Sport)

34, rue de la Barre
NEVERS (Nièvre)
Tél. 61-39-08

AGENTS PARISIENS :

SOUPER, 14, rue du Cardinal Lemoine, PARIS
LALA, 146, avenue du Maine, PARIS-14e
Sté LENINGER, 198, avenue G.-Clémenceau, NANTERRE
Ets LAGER, 46, boulevard de Stalingrad, PARIS
MONNERET, 7 et 9, boulevard de Beaumarchais, PARIS
ROBO, 4, avenue de la Division-Leclerc, ANTONY
Ets LADEVEZE, 170, avenue de Clichy, PARIS-17e
Ets VESINET SPORT, 67, route de Montesson, LE VESINET
Ets TRUEBA, 105, rue Pierre de Montreuil, MONTREUIL
Garage Central M. BERNET, 4, rue Thiers, CHOISY-LE-ROY

Dans son magasin

28, rue Davoust — PANTIN — VIL. 17-38

A. CHARRIER

CHAMPION DE FRANCE DE VITESSE 1936

vous présente un

SALON 1967

TOUTES LES GROSSES MACHINES

B.S.A. — HONDA — TRIUMPH
MATCHLESS — JAWA — DUCATI

SES BELLES OCCASIONS GARANTIES

REPRISES - CREDIT

LES **CYCLOS** HONDA SUZUKI - GIULIETTA FLANDRIA - MONDIAL ITAL-JET - MORINI - MOTOBI.

SON ATELIER DE REPARATION

PIECES DETACHEES CONTRE-REMBOURSEMENT

STOCK :
BSA — LUCAS — ARIEL

HONDA du 49 cc à la 450 cc

CHOISISSEZ UN SPECIALISTE

J. MURIT

44, rue Paul-Barruel
PARIS-15e
Tél. : LEC. 60-53

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

normandie motos

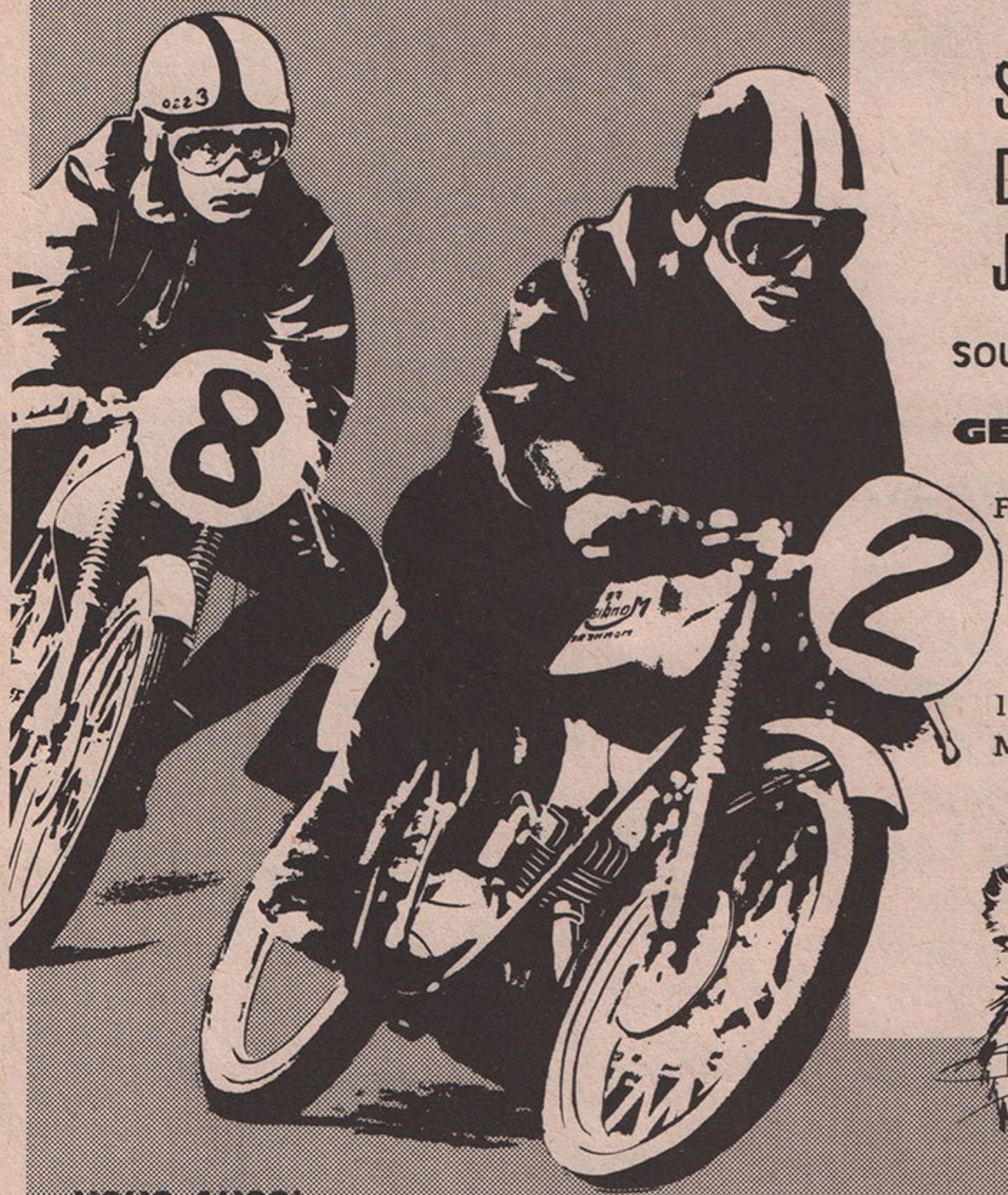
DU 49cc A LA 750cc

M.Z. B.S.A. PUCH. JAWA.
HONDA - SUZUKI - GIULIETTA.
ROYAL ENFIELD - FLANDRIA.
PALOMA. PEUGEOT - VELOSOLEX
MORINI - NORTON - MATCHLESS
Nouveautés 66 49 et 125cc NEGRINI
PRIX INBATTABLES

Grand choix d'occasions garanties
EXPEDITION PROVINCE

164, rue d'Alésia - 14e - Mo Plaisance
Tél. : VAU. 36-22

victoires Esso



SUCCÈS COMPLET DE L'OPÉRATION JEUNES TIGRES - ESSO

sous la direction technique
de
GEORGES MONNERET

FINALE A MONTLHERY

1er Gérard CHEVALIER
2e André DOUDEAU
3e Jean-Yves LE MIGNOT

16 classés, tous sur MONDIAL-TYPE MONNERET

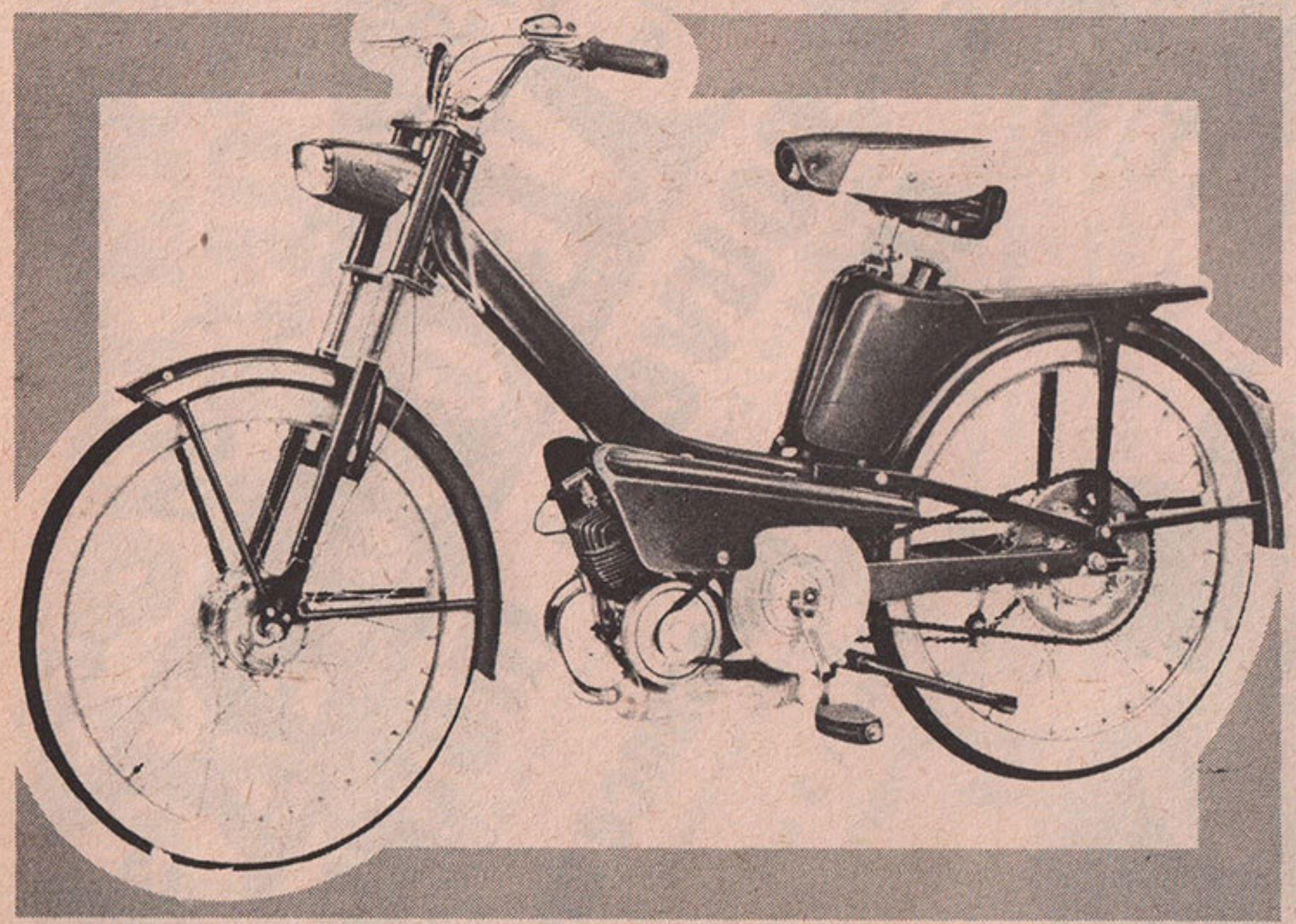
VOUS AUSSI

METTEZ UN TIGRE DANS VOTRE MOTEUR
UTILISEZ ESSO EXTRA SUPERCARBURANT

PRODUCTION Cazenave

VAP

VELOVAP - Moteur 1 cv. 2, embrayage automatique
Transmission par galet.



SÉRIE DIFFUSION

- Moteur VAP 610 R à embrayage automatique

671 - Forme très moderne - Réservoir AR - Moyeu frein tambour AR
Fourche AV rigide emboutie

672 - Tube elliptique - Réservoir AR - Fourche télescopique
Moyeux AV et AR monoblocs ondulés

673 - Même modèle que 672 mais réservoir AV joues chromées

674 - Même modèle que 673 mais suspension AR oscillante

PAT - Moteur Lavalette 1,8 cv. monovitesse.

SÉRIE INTERVILLES

LA BAULE Châssis monocoque surbaissé embouti. Moteur VAP 610
1,8 cv. - Embrayage automatique
Suspension AR - Avertisseur électrique

DEAUVILLE - Moteur 2 vitesses Saxonette-Automatic 47 cm³
Pédalier incorporé

PYLA 67 - Moteur Morini 2,2 cv. - 2 vitesses

SPORTS

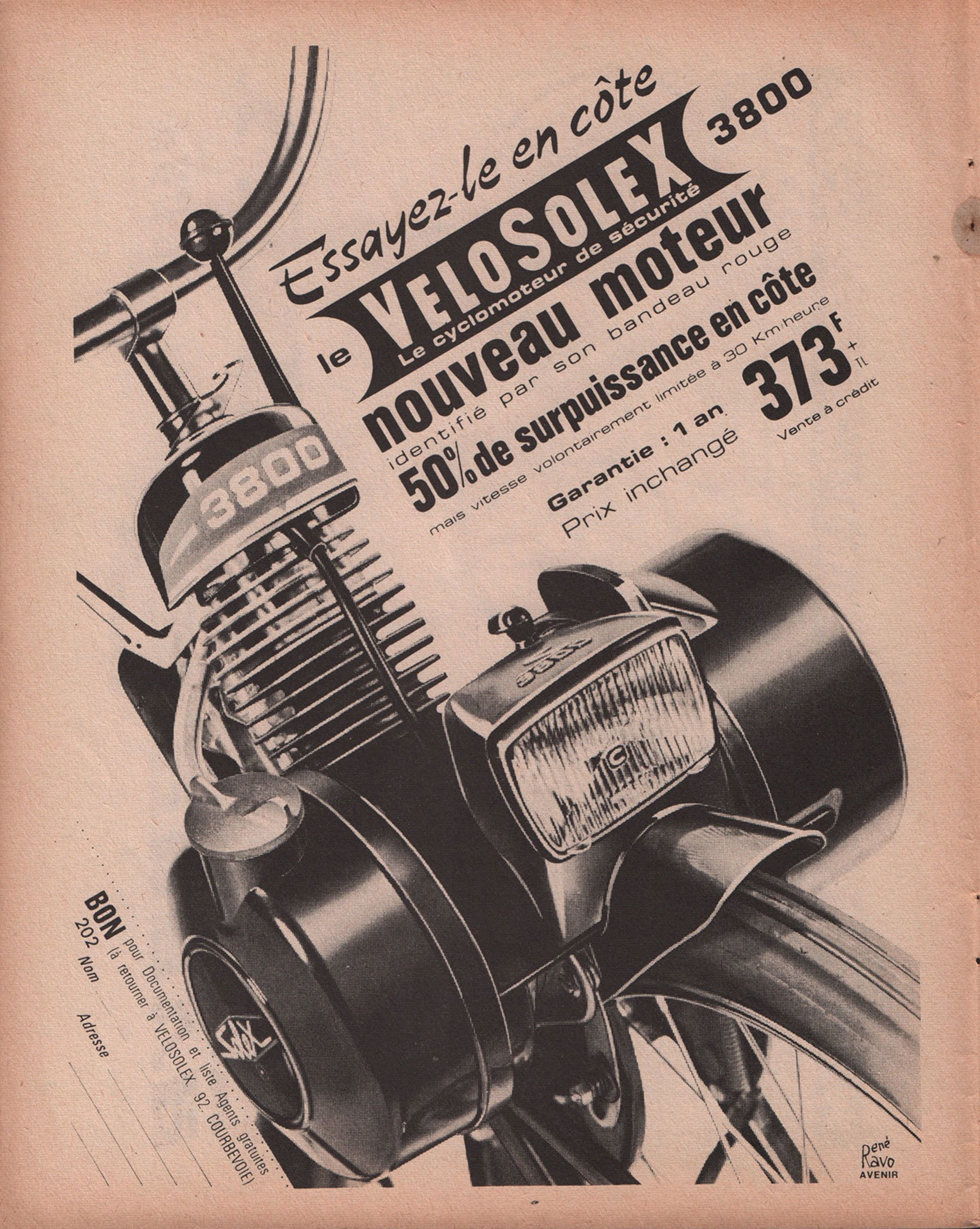
S. 3. C. - Cadre berceau, moteur SACHS 50/3 MX
4,3 cv., 3 vitesses

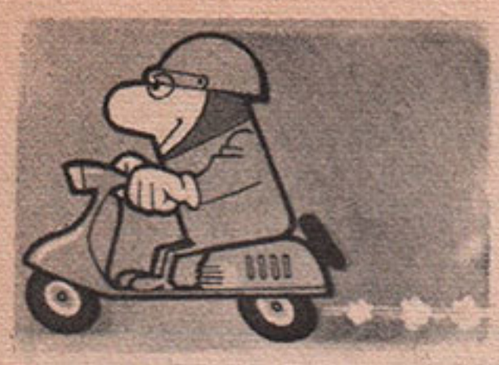
SPORT - Moteurs Morini = VESUVIO 67 - AGENA
STRADA 220 - FLASH 300 - SUPER MAGGIORE 400

Pub. H-RAPIN - S. 67

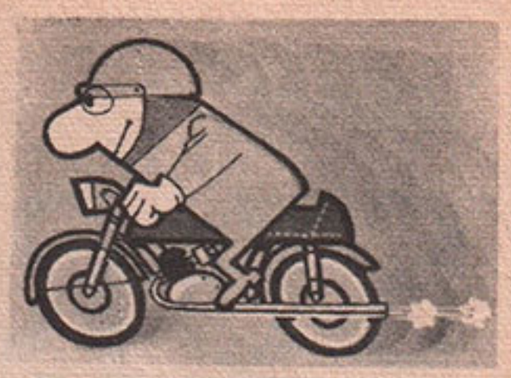
VENTE A CRÉDIT jusqu'à 12 mois par le COMPTOIR ÉCONOMIQUE DU SUD-OUEST, 41, Av. du Cdt d'Aussy, le BOUSCAT (Gde)

Cazenave à BELIN (Gironde) Tél. 93-94-95 96


Essayez-le en côte
le VELOSOLEX 3800
Le cyclomoteur de sécurité
nouveau moteur
identifié par son bandeau rouge
50% de surpuissance en côte
mais vitesse volontairement limitée à 30 Km/heure
373F + TL
Vente à crédit
Garantie : 1 an.
Prix inchangé
BON pour Documentation et liste Agents gratuites
(à retourner à VELOSOLEX 92 COURBEVOIE)
202 Nom
Adresse
René Ravo
AVENIR



SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

SEPTEMBRE 1966 - 15e ANNEE - No 171 - CE NUMÉRO : 2 F

SPECIAL SALON

NOUS voici donc arrivés à la veille de notre Salon de la Moto. Nous allons, dans quelques jours, retrouver le Hall de la Porte de Versailles, son animation, son atmosphère si particulière créée par l'apport de deux courants différents. D'une part, les particuliers, les jeunes qui viennent voir et, aussi, toucher les modèles exposés sur les stands, qui collectionnent prospectus et documentation. D'autre part, les professionnels, agents, concessionnaires, motoristes qui sont là pour travailler, prendre des contacts commerciaux, renouveler les anciens contrats ou en signer de nouveaux.

Et tout cela, plus évidemment les exposants constructeurs ou importateurs, constitue notre petit monde de la moto auquel nous sommes tous tellement attachés.

Cette année, le public sera sans doute moins gâté que les professionnels dans ce sens que le Salon ne sera pas très riche en nouveautés et aussi que certaines marques ne seront, pour des raisons variables, pas représentées Porte de Versailles.

Le Salon 1966 sera donc, très vraisemblablement, un Salon de travail ce qui, en définitive, est aussi une bonne chose.

En France, le cyclomoteur ne voit pas son succès diminuer, bien au contraire. Pour les 8 premiers mois de 1966, la production s'est élevée à 762 340 machines, soit 34 075 de plus que pendant la période correspondante de 1965. Les cyclomoteurs limités à 50 km/h sont les « responsables » de cette progression, car les vélomoteurs de 50 cc ont enregistré une baisse sensible : 3 567 unités au lieu de 8 257.

Pour cette dernière catégorie de véhicules, c'est donc vers les importateurs qu'il faudra se tourner : constructeurs italiens, japonais, allemands, belges, espagnols seront à leur affaire dans ce domaine.

Pour faire le point, il nous faudra attendre la fin du Salon et notre numéro de compte rendu, car les constructeurs (à l'exception de peu d'entre-eux) ont été assez avares d'informations.

Souhaitons que, derrière cette discrétion, se cachent tout de même des nouveautés intéressantes.

Nous n'allons d'ailleurs pas tarder à le savoir.

SUR TOUS LES STANDS

CAZENAVE PALOMA-VAP

DEUX programmes de construction nous sont présentés par la marque de Belin. Le premier concerne les cyclomoteurs équipés d'un moteur VAP, avec en premier lieu le Velovap à embrayage automatique et transmission par galet. Il est déjà bien connu. Vient ensuite la série Diffusion dont tous les modèles sont équipés avec le moteur VAP 610 R à embrayage automatique. Nous trouvons le 671 qui est le plus simple, réservoir AR et sans suspension à l'avant ; le 672 dispose d'une fourche télescopique et d'un tube de cadre de forme elliptique ; le 673, voit le réservoir passer à l'avant ; le 674 a une suspension AR oscillante ; le PAT est équipé, lui, d'un moteur Lavalette développant 1,8 CV et monovitesse.

Dans la série Interville, nous avons trois modèles. Deauville : moteur Saxonette-Automatic, deux vitesses, pédalier incorporé, cadre monopoutre en embouti, suspension AR. La Baule : même modèle mais avec moteur Vap 610 de 1,8 CV et embrayage automatique. Pyla 67 : le moteur est, cette fois, un Franco Morini deux vitesses.

La gamme Cazenave-Paloma se compose du Vesuvio 67, moteur 2 CV et deux vitesses, du Agena avec moteur 2,2 CV et trois vitesses, du Strada 220 et du Flash 300 à moteur de 3,75 CV et trois vitesses. Une nouveauté : le S 3 C qui est équipé d'un moteur Sachs de 4,3 CV à trois vitesses et dont la ligne est très sportive. Toutes ces machines sont des cyclomoteurs sans permis.

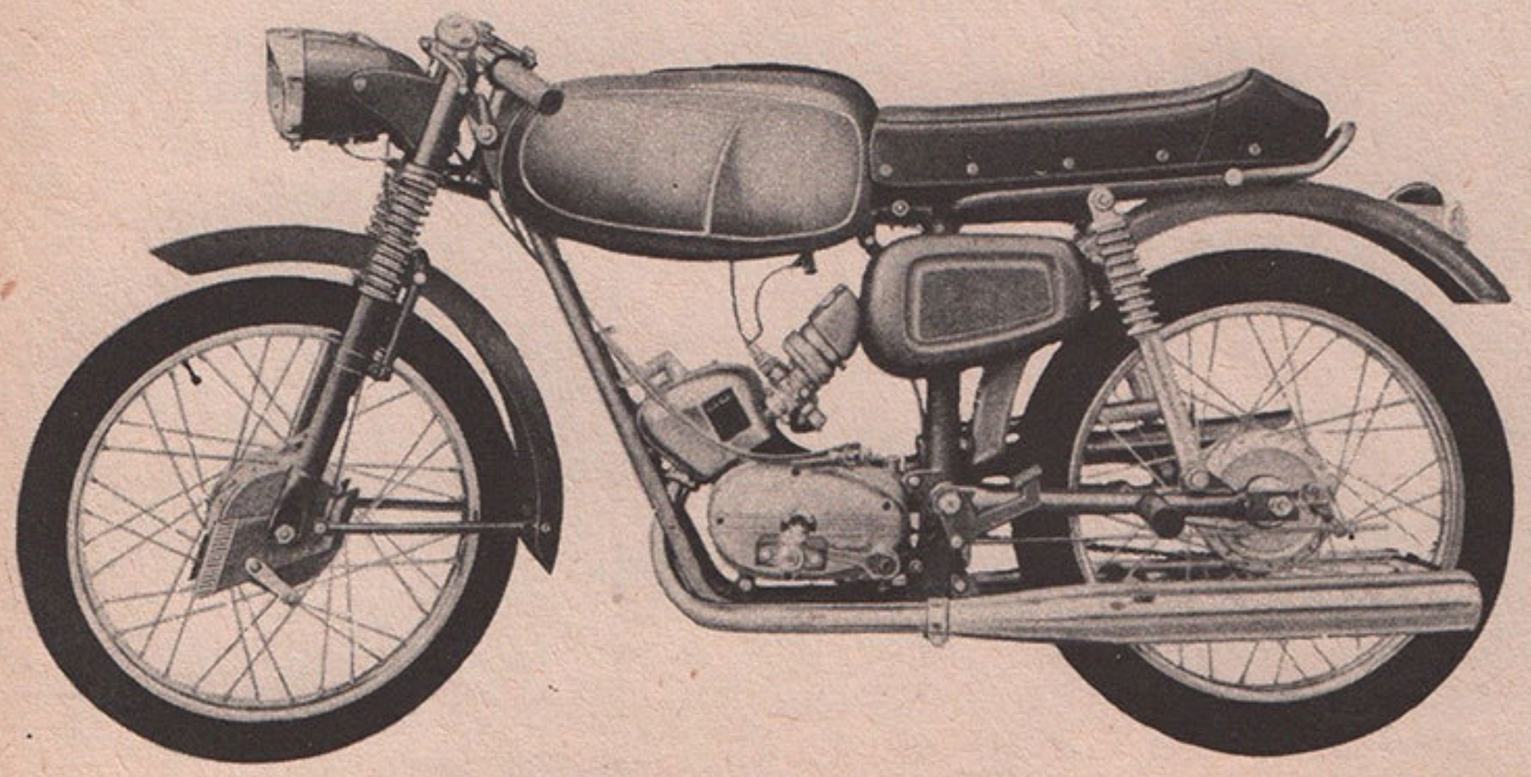
Par contre le Super-Maggiore 400 est un vélomoteur équipé du bloc-moteur Lavalette-Morini qui dispose d'une puissance de 4 CV et d'une boîte à quatre rapports commandée par sélecteur.

DERBI

SUR le plan de la compétition, personne n'ignore plus la valeur des 50 cc Derbi qui, cette année encore, ont remporté le titre de Champion de France en catégorie nationale. Mais sur la route, il est aussi fort possible d'utiliser les Derbi prévus à cet effet. En particulier le Sport 3 vitesses à pédales, qui dispose toutefois de repose-pieds et d'un sélecteur tout en gardant une allure très sportive.

Les autres modèles sont connus : le Sport Commercial dont le moteur développe 6,5 CV, le Sport Compétition National de 10 CV et, pour les amateurs de vitesse, le Compétition Client de 11,5 CV. Tous ces modèles sont équipés d'une boîte à 5 vitesses.

Signalons aussi les 74 cc de la marque à 4 ou 5 vitesses (ce dernier ayant été essayé par nous cette année).



LE NOUVEAU S. 3 C.

DUCATI

IMPORTES en France par les Ets DUCATI FRANCE, la gamme des 49 cc de la marque italienne s'est enrichie pour le Salon d'un 48 cc 4 vitesses à Kick. Les autres modèles sont ceux qui nous sont déjà connus : le Sport 48, trois vitesses au guidon, cadre double-berceau, fourche télescopique, suspension arrière oscillante, réservoir de 12 litres ; le PIUMA Sport 48 qui est équipé du même moteur, mais dont le cadre est en embouti ; le Brisk 48, cadre ouvert et guidon relevé avec moteur monovitesse.

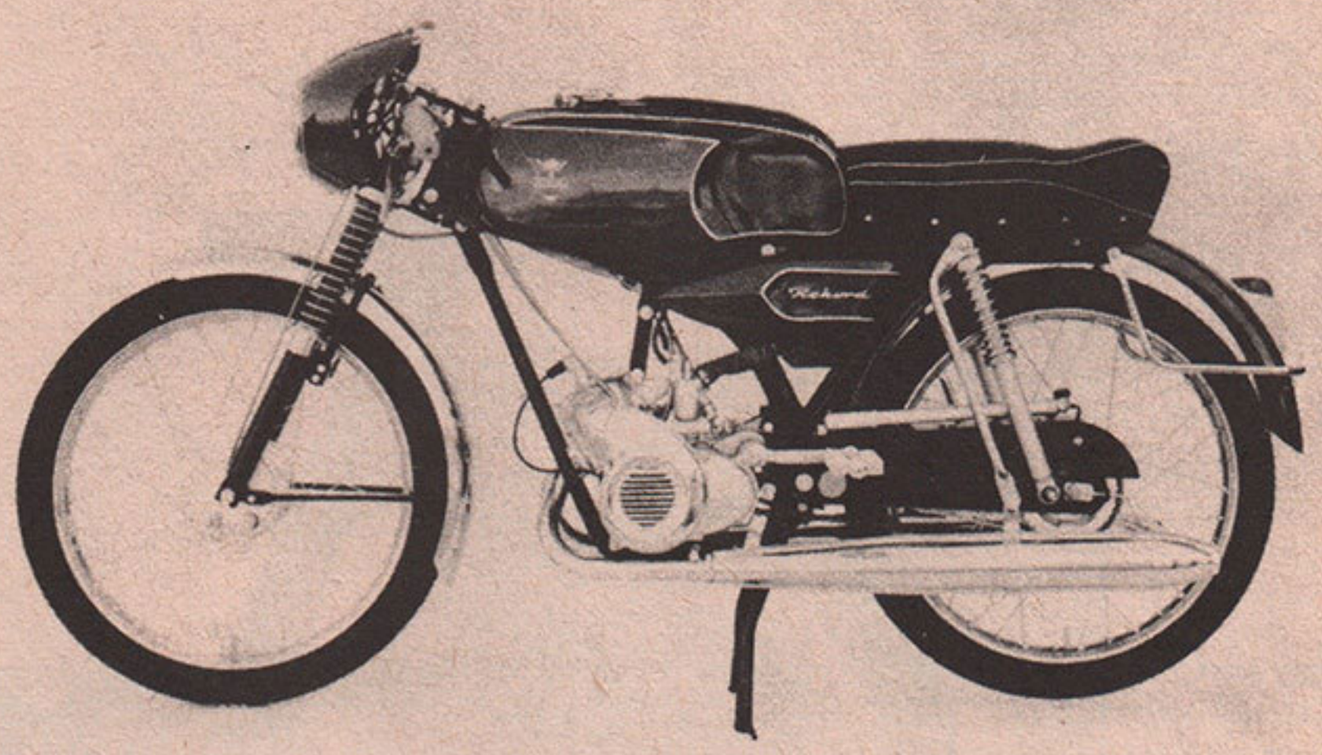
Un nouveau monovitesse à embrayage automatique, le Rolly, vient aussi s'ajouter à ces modèles. Son prix de vente doit être d'environ 629 F. Enfin, le Brio, est un scooter à pédales qui a été enregistré aux mines comme cyclomoteur et peut donc être piloté sans permis. Sa vitesse est limitée à 50 km/h.

Dans une cylindrée un peu plus élevée, signalons une autre nouveauté : le 100 cc Tous Terrains qui fait aussi son apparition au Salon.

FLANDRIA

CHEZ Flandria, la nouveauté consiste dans l'apparition sur le marché français des modèles à transmission par courroie. Nous avons d'ailleurs essayé l'un de ces modèles, le Floride, cette année. La gamme existante reste toujours aussi variée et nous nous contenterons de rappeler les différents modèles : le Mirage, 3 vitesses, à 866 F (tous les prix sont donnés hors taxes); le Comet III à 966 F; le Comet IV, 4 vitesses au guidon, à 999 F; la Parisienne, moteur de 4,3 CV à turbine, à 1 476 F; le Sportif 4, à 1 040 F; l'Ultra-Sport, moteur à turbine, à 1 240 F; le Camberra, modèle de luxe, à 1 346 F; le vélomoteur Concorde, moteur à turbine, 5 CV, réservoir de 12 litres, à 1 514 F.

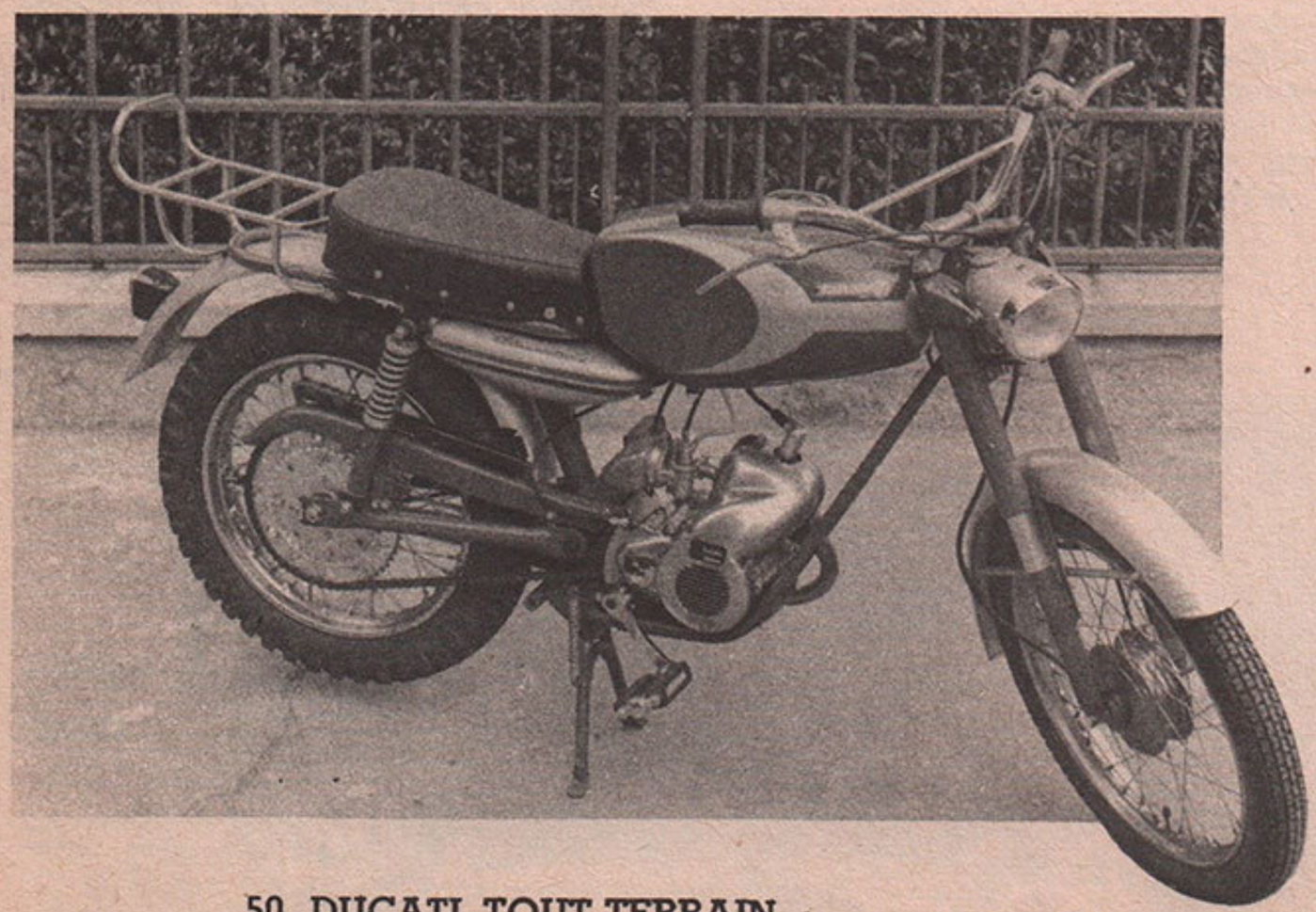
Gamme complète donc qui laisse une large possibilité de choix à la clientèle.



NOUVELLE LIGNE POUR LE FLANDRIA RECORD

GIULIETTA

GIULIETTA-PERIPOLI : l'une des marques italiennes les plus anciennes sur le marché français. Ses modèles ont contribué pour beaucoup à lancer les cyclomoteurs d'allure sportive. Trois types de Giulietta sont actuellement importés. Le GT Luxe, sans permis, dispose d'un moteur de 3,5 CV refroidi par turbine, boîte à trois vitesses, cadre double berceau. Le permis, est plus luxueux que le précédent, guidon relevé, fourche télescopique renforcée, suspension arrière réglable en deux positions ; etc. Le Sport est livrable en deux versions : soit avec le moteur trois vitesses (sans permis), soit avec le 4 vitesses commandées par sélecteur. Les prix de ces modèles sont les suivants : GT Luxe : 1 350 F ; Super Luxe America : 1 350 F ; Sport GSS 3 vitesses : 1 250 F ; Sport GSS 4 vitesses : 1 480 F (plus taxes locales).



50 DUCATI TOUT-TERRAIN

HERCULES PRIOR

TOUJOURS équipée des moteurs Sachs, la production Hercules-Prior présente les modèles suivants : Le 220 L, cyclomoteur luxueux et confortable, avec cadre en embouti, amortisseurs hydraulique pour les suspensions AV et AR, moteur 3 vitesses commandées au guidon, turbine de refroidissement, réservoir de 12 litres, porte-bagages. Son prix : 1 640 F + taxes.

Le K 50, qui est équipé maintenant d'une batterie, est un vélomoteur qui a déjà fait ses preuves avec son moteur Sachs 5 vitesses, son cadre poutre, ses suspensions oscillantes AV et AR avec amortisseurs hydrauliques. Il est vendu 2 040 F + taxes. Dans la même série, le K 50 S a maintenant des ressorts apparents, un guidon à bracelets, des poignées de frein à boules, un coffre à outils entièrement chromé. Prix : 2 140 F + taxes.

Enfin, dans une cylindrée supérieure, nous rappelerons le K 103 S, vendu 2 350 F + taxes, cadre monopoutre, moteur Sachs de 8,2 CV à 4 rapports.

HONDA

LA principale nouveauté de la grande marque japonaise est évidemment le P.50 ou Little Honda que nous avons eu l'occasion de vous présenter récemment. Rap-

HONDA
P. 50

pelons qu'il s'agit d'un utilitaire de conception très originale, dont le moteur est situé sur le côté gauche de la roue arrière et comporte une double transmission nécessitée par la présence d'un embrayage automatique. Ce moteur est évidemment un quatre temps.

Par ailleurs, le C.320 fait place au C.321 qui dispose d'un nouveau filtre à air, d'une nouvelle culasse, etc... Et le fameux Monkey apparaît aussi en une nouvelle version avec suspensions, un grand guidon, etc.

La gamme est complétée par des productions déjà connues comme le C.310 à pédales (3 CV, 3 vitesses) qui est vendu 1 390 F + taxes ; le vélomoteur de 49 cc C.100 (4,5 CV, 3 vitesses à sélecteur) vendu 1 390 F + taxes ; les C.110 et C.114 (5 CV, 4 vitesses à sélecteur) qui valent 1 590 F + taxes ; le C.200 (90 cc, 6,5 CV, 4 vitesses) un type tourisme vendu 2 050 F + taxes ; le S.90 type Sport (90 cc, 4 vitesses).

Un choix important pour tous les amateurs de petites cylindrées japonaises.

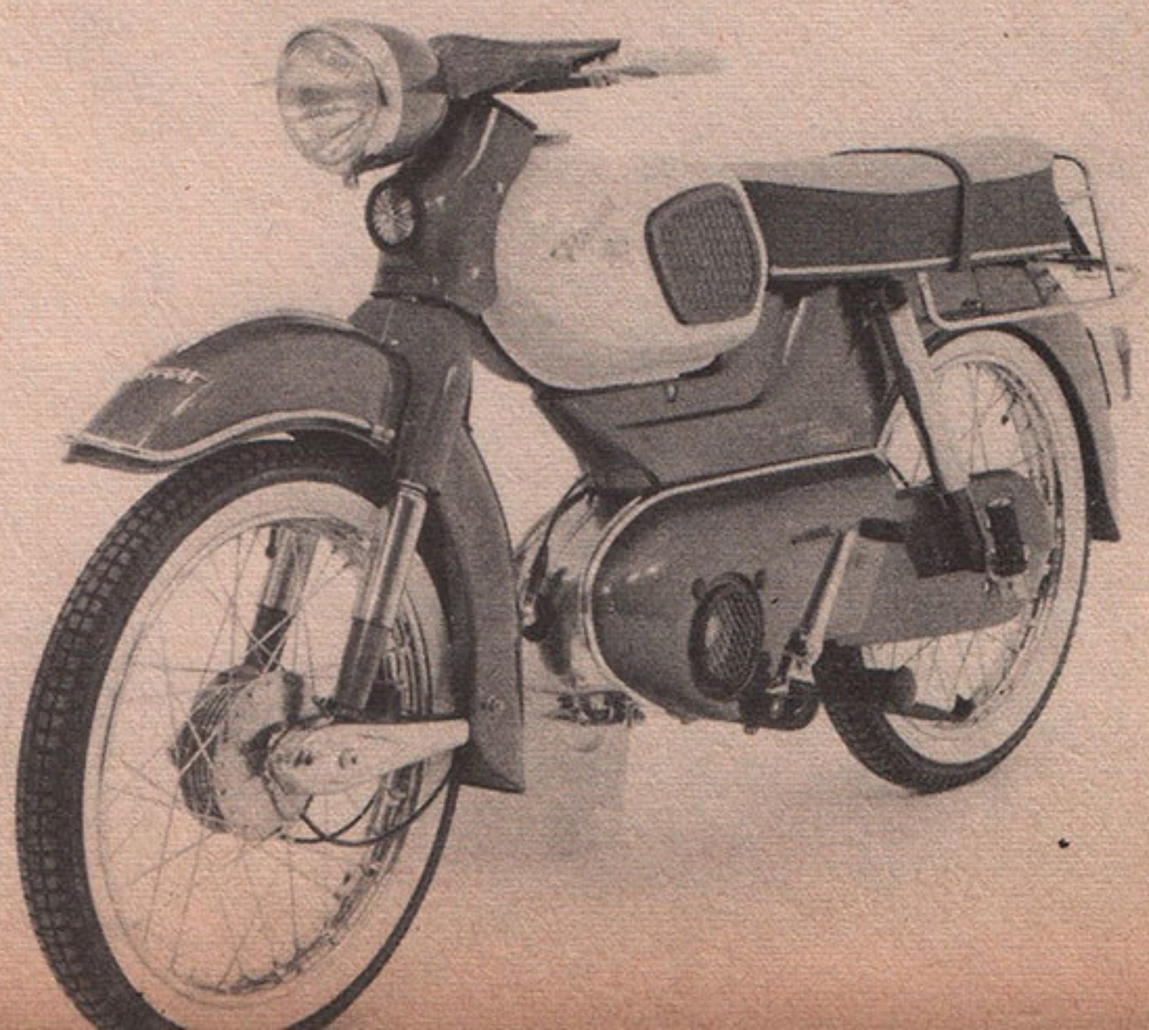
ITAL-JET

LES Mustang produits par Ital Jet firent sensation lors du dernier Salon de Paris, par leur ligne audacieuse et sportive. Deux modèles existent aujourd'hui. Le Mustang 4, cadre double berceau, réservoir caractéristique, 4 vitesses commandées par sélecteur. Son prix : 1 550 F + TL. Le Mustang 3 ne diffère du précédent que par son moteur trois vitesses au guidon. Il ne nécessite pas de permis et est vendu 1 480 F + TL.

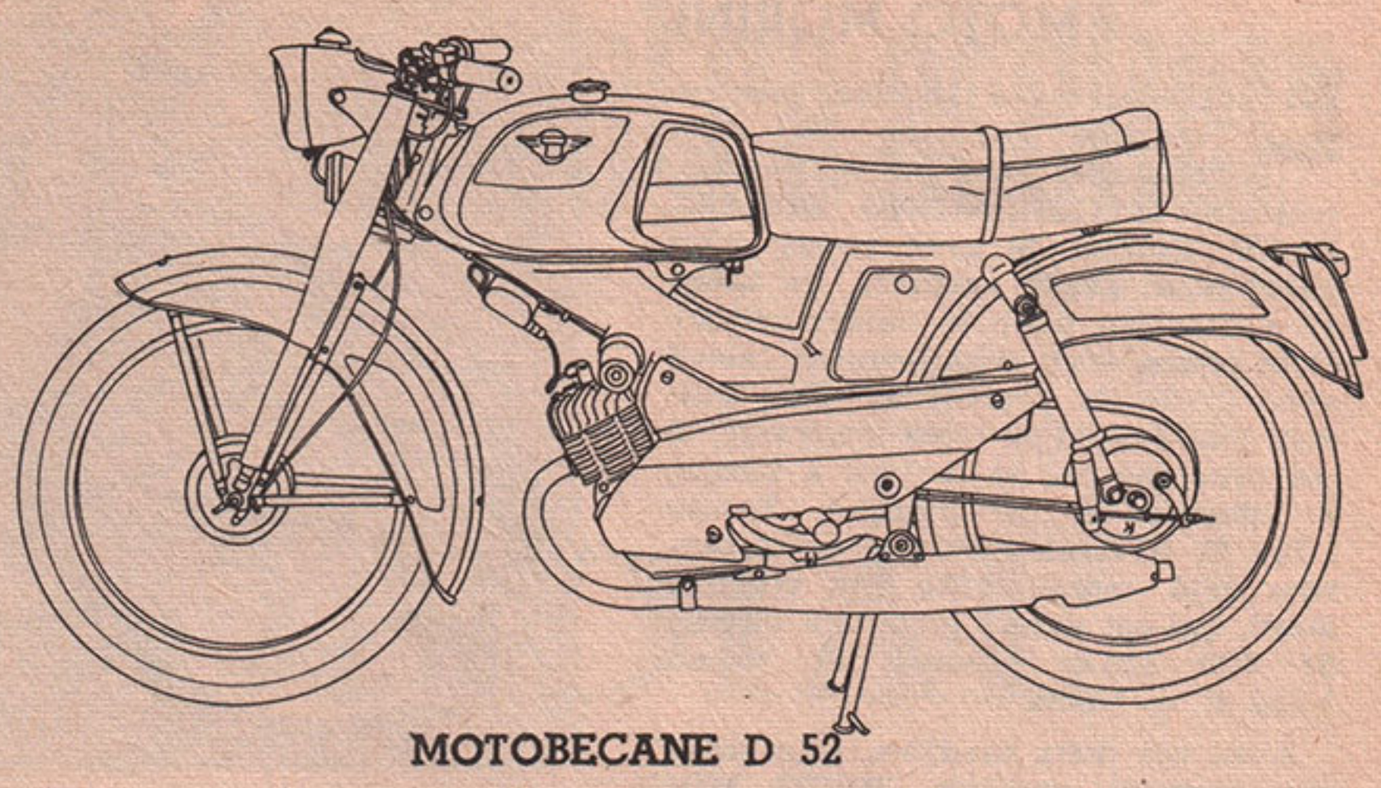
KREIDLER

LA marque allemande, bien connue pour ses succès sportifs et ses records du monde, est aussi en mesure de donner satisfaction à l'ensemble des usagers « touristes ». Deux modèles sont actuellement importés qui ont de nombreuses caractéristiques communes.

KREIDLER SUPER TS



Le moteur est en effet le même, développe 5,2 CV, est refroidi par turbine. Sur le premier modèle il dispose d'une boîte à 4 rapports alors que sur le second (le Super TS) on trouve 5 vitesses, dans les deux cas commandées par sélecteur. Suspensions hydrauliques à l'avant et à l'arrière, réservoir de 12,5 litres ; selle double, porte-bagages. Le Super TS possède un cadre légèrement différent, plus rigide et complètement fermé. Le prix du 4 vitesses est de 1 769 F TTC et celui du 5 vitesses de 2 021 F TTC.



MOTOBECANE D 52

LAMBRETTA

SI les scooters de la marque continuent leur carrière (de nouveaux modèles ont été présentés cette année en Italie), il semble que l'importateur axe surtout son activité sur les tris qui connaissent un bon succès auprès de certaines administrations ou de certaines entreprises qui ont à effectuer de nombreuses livraisons en ville. La charge utile de ces véritables camionnettes varie de 400 à 600 kg selon les modèles et les parties arrières peuvent être aménagées suivant le type d'utilisation. Le premier prix pour ces tris est de 3 965 F + taxes.

Pour les scooters, nous trouvons toujours le Cento de 100 cc et les 125 et 175 cc.

MOKULI

IMPORTES par les Ets Judenne, les Mokuli sont des triporteurs légers propulsés par un Sachs de 50 cc de cylindrée. Leur charge utile est de 200 kg et ils sont présentés en différentes versions selon l'aménagement de la partie arrière (plateau, galerie démontable, coffre, bac en forme de pyramide tronconique). Le poids à vide varie, selon les versions, de 100 à 120 kg. Enfin, détail qui intéressera tous les acheteurs éventuels, les Mokuli ont été acceptés par le Service des Mines comme des cyclomoteurs et n'exigent donc ni permis de conduire, ni carte grise.

MONDIAL

CONSACREE cette année par le succès des Jeunes Tigres, la production Mondial en petites cylindrées s'est affirmée sur le marché français. Deux modèles sont proposés à la jeune clientèle. Le premier est un cyclomoteur équipé d'un moteur à trois vitesses commandées du guidon et ne nécessitant pas de permis de conduire. Son prix de vente est de 1 190 F + taxes.

L'autre est le Spécial Monneret à frein à disque (celui justement qui équipe les Jeunes Tigres) et dont nous avons longuement parlé déjà. Rappelons cependant que le moteur développe 6,2 CV, que la boîte est à 4 rapports commandés par sélecteur et que son prix de vente est de 1 550 F + taxes.

MOTOBECANE

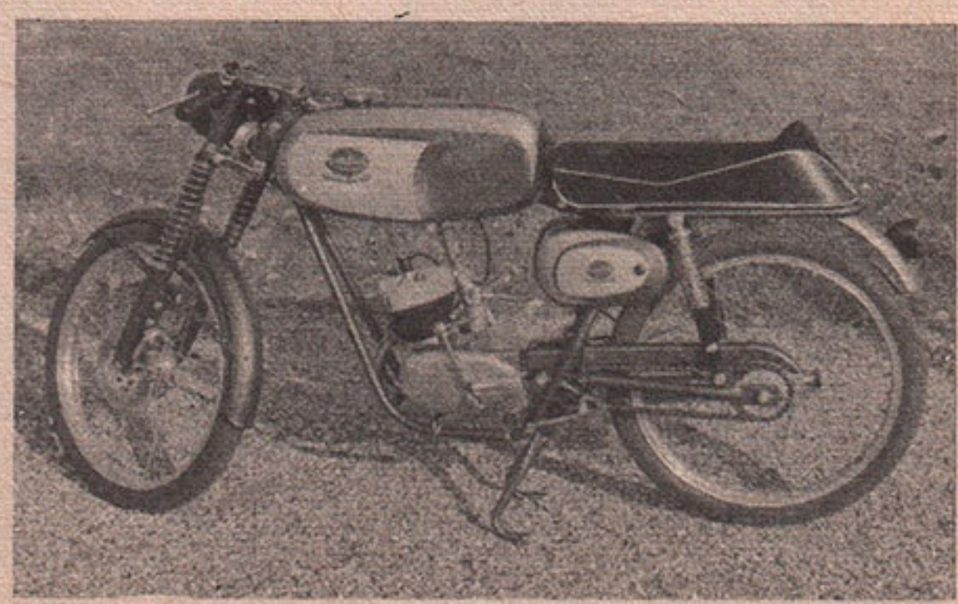
IL est encore difficile de savoir, à l'heure où nous écrivons ces lignes, si des nouveautés importantes seront présentées sur le Stand Motobécane au Salon. Le succès du dernier-né de la marque de Pantin, le Cady, prouve que l'on ne sort pas à la légère de nouveaux modèles dans cette usine. Il semble qu'une nouvelle version du Cady serait présentée pour satisfaire à l'engouement actuel envers les « machines démontables » : selle, guidon et fourche pourraient se détacher de l'ensemble, ce qui rendrait plus facile l'accès du Cady à... un coffre de voiture par exemple.

Par ailleurs nous retrouverons donc la vaste gamme habituelle qui va de la Mobylette M I à embrayage automatique aux derniers modèles D 52 et D 52 TT, en passant par toutes les Mobylettes plus ou moins perfectionnées déjà connues.

Sur certains modèles, le moteur a été réétudié pour permettre d'augmenter la souplesse aux bas régimes.

MOTOBI

DEUX modèles chez MOTOBI : un « sport » et un « compétition ». Tous deux sont équipés d'un moteur développant 4,5 CV et disposant d'une boîte à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Cadre double-berceau, fourche télescopique à l'avant, ressorts apparents à l'arrière. Le « compétition », qui est vendu 1 420 F + taxes, possède un réservoir plus long et un petit guidon sport. Le « sport » est vendu 1 380 F. Ces deux machines sont caractérisées par leur ligne fine, très agréable et leur aspect de petites motos

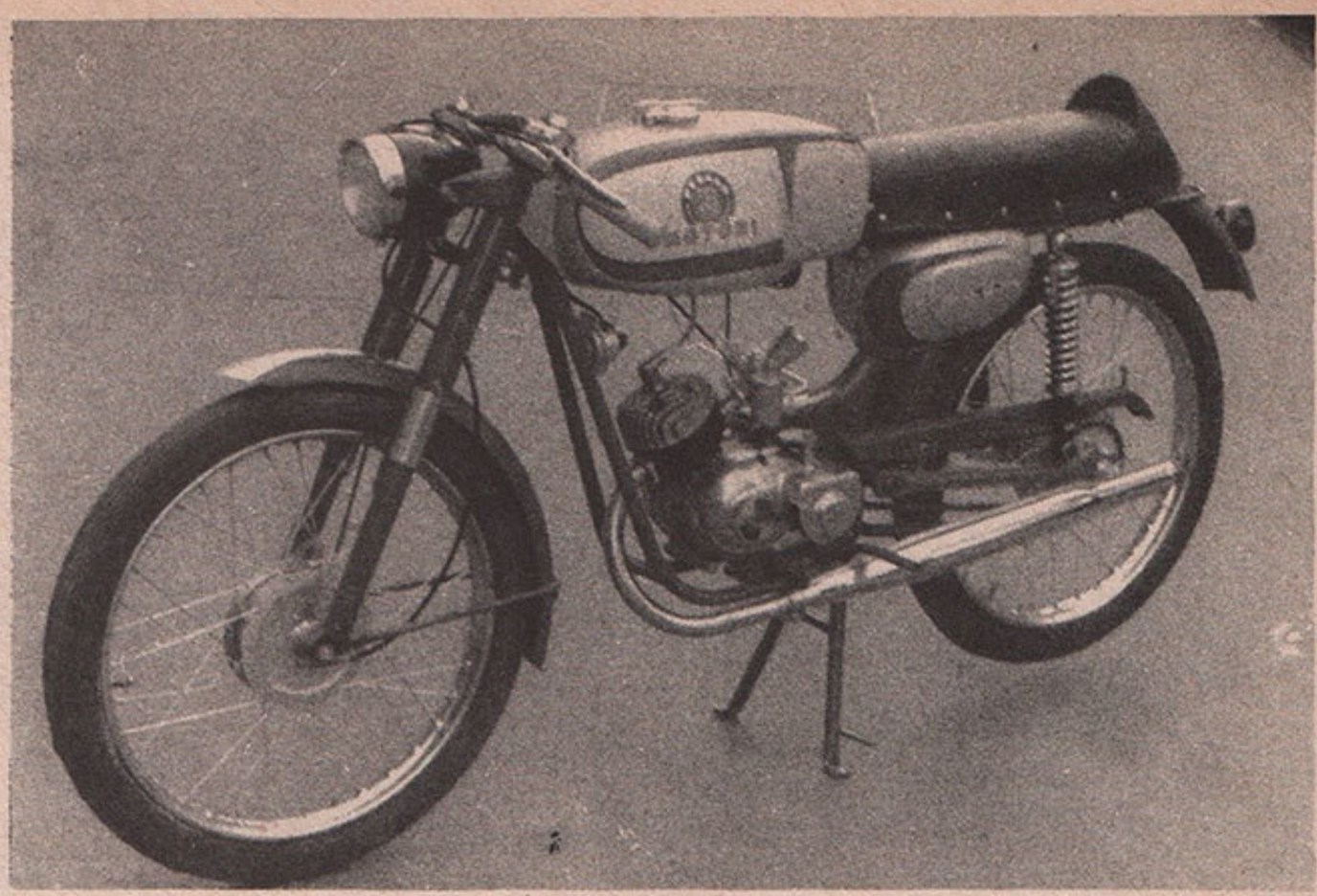


MONDIAL TYPE MONNERET

MOTO-MORINI

LA nouveauté absolue pour la marque italienne est sans conteste, pour les petites cylindrées, le CORSARINO SCRAMBLER. Equipé de gros pneus, d'un garde-boue avant surélevé, de tubes de protection pour le carter-moteur et le phare, d'un échappement relevé avec grille de protection, d'un guidon relevé et d'un gros réservoir, il est propulsé par le moteur 4 temps, 4 vitesses de la marque. Vendu 1 720 F, il vient s'ajouter au Corsarino déjà connu, boîte à 4 vitesses aussi, qui est donné pour une vitesse de 100 km/h environ et vendu 1 580 F + taxes.

Avec ces deux modèles, tous deux extrêmement sportifs, MOTO MORINI s'adresse surtout à une clientèle jeune aimant à la fois les performances et la belle finition de ses réalisations.

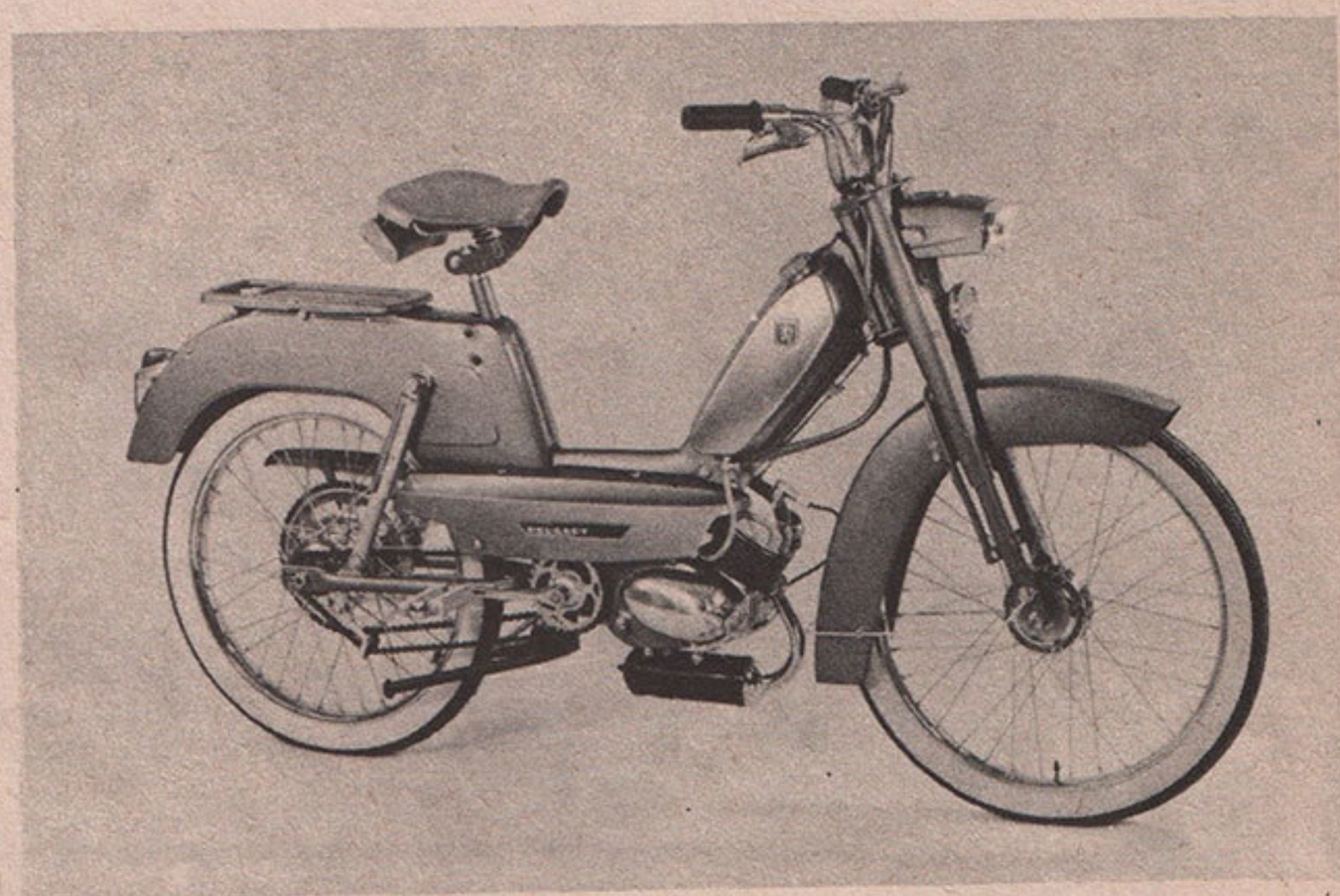


MOTOBI

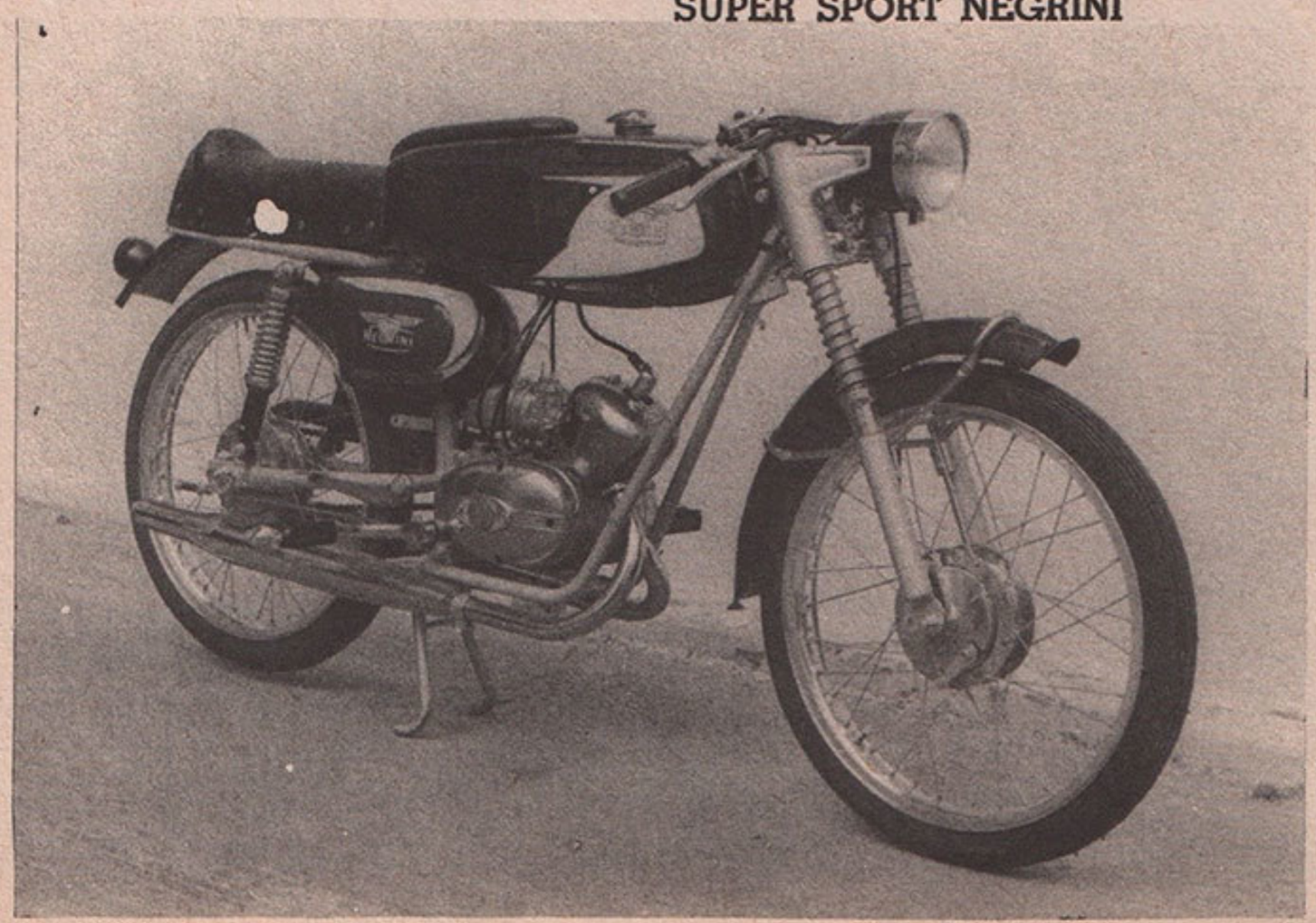
NEGRINI

C'EST une marque italienne, nouvelle venue sur le marché français. Elle propose deux types de 50 cc : le Sport et le Super Sport. Le premier est équipé d'un moteur Franco Morini de 2 CV, cadre double berceau, fourche télescopique à l'avant, oscillante à l'arrière, réservoir allongé, ligne sportive. Il est vendu 1 090 F + TL.

Le second, le Super Sport, est toujours équipé d'un Franco Morini qui développe cette fois 3,2 CV et est refroidi par turbine. Commande des vitesses par sélecteur, selle à dosseret, réservoir plus long. Prix de vente : 1 230 F + TL.



SUPER SPORT NEGRINI



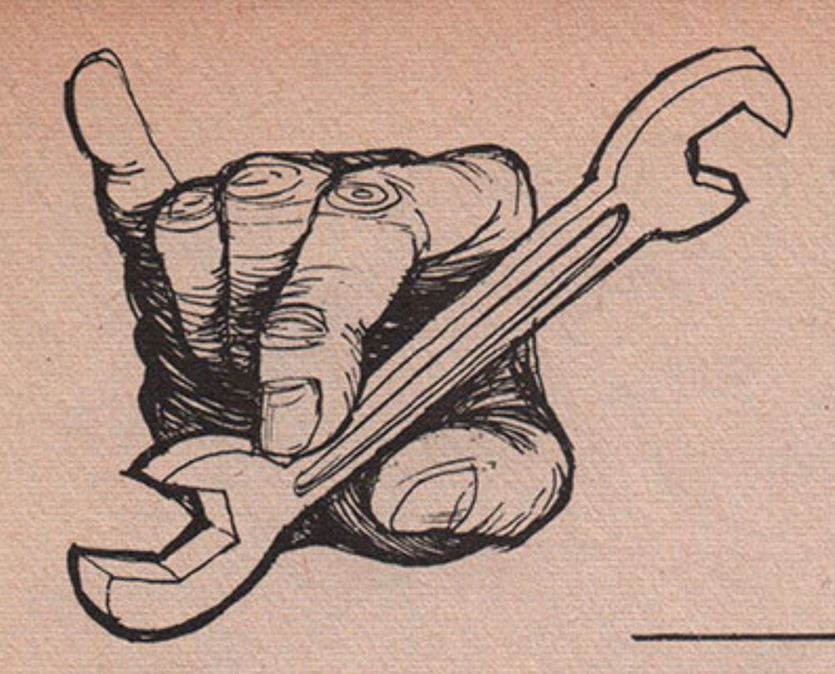
PEUGEOT R S

PEUGEOT

DES améliorations sensibles ont été apportées par Peugeot sur un certain nombre de ses modèles habituels. La plus importante est très certainement la suspension de la selle par un mécanisme qui est incorporé dans la coque arrière de certains cyclomoteurs, comme le RT, le VRT, le RS, etc. De plus, les lignes des carénages, des garde-boue, etc., ont été modernisées. Mais, essentiellement, la gamme des Peugeot reste celle que nous connaissons et se divise en un certain nombre de catégories.

Les cyclomoteurs les plus simples sont ceux à chaîne, équipés du moteur qui dispense une puissance de

(suite page 250).



dans votre atelier

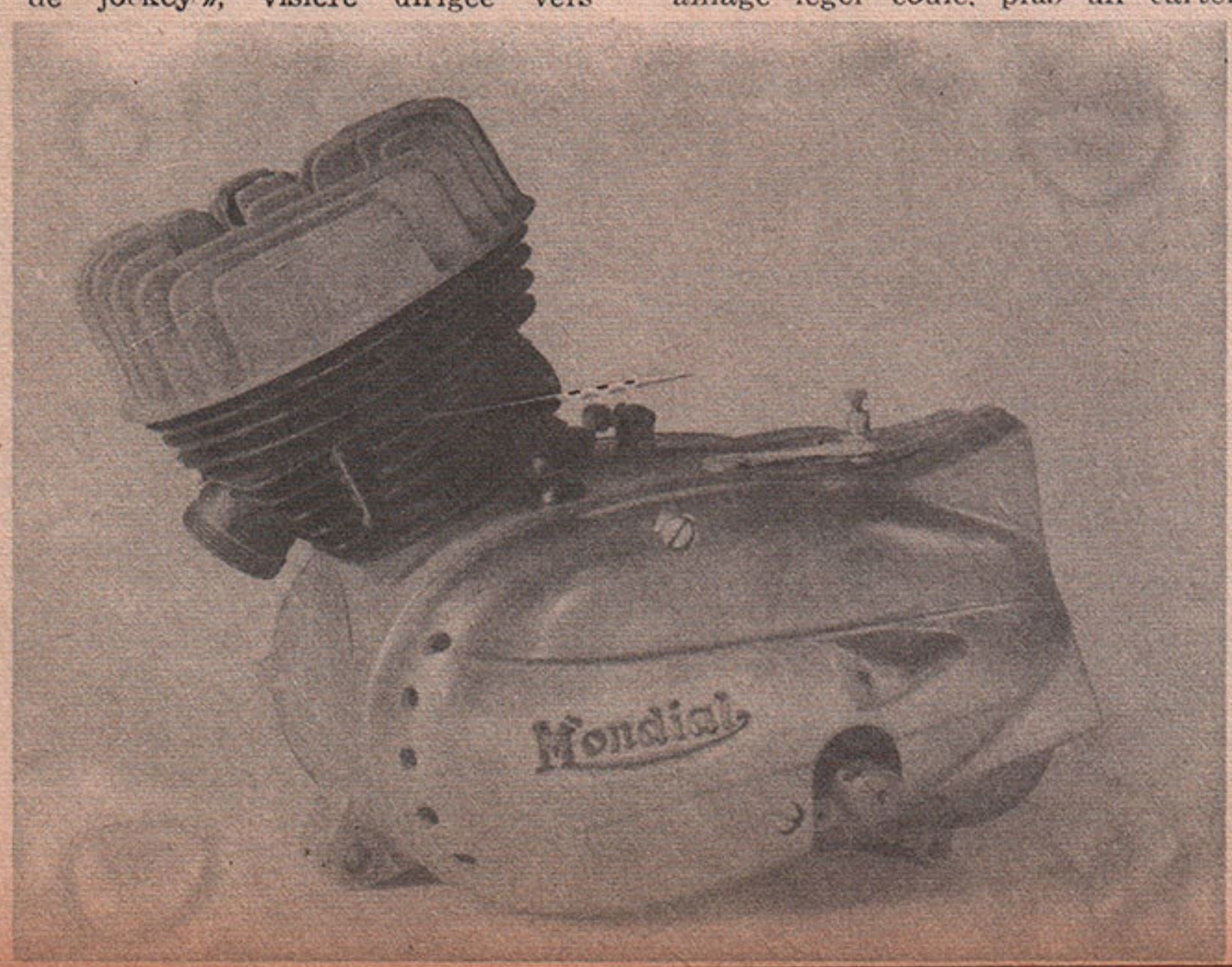
MONDIAL

4 VITESSES - TYPE MONNERET

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

MARQUE : Mondial Monneret.
TYPE : Monocylindre 2 temps.
BALAYAGE : Schnürle à double transfert.
ALESAGE : 38,8 cc.
COURSE : 42 cc.
CYLINDREE : 49,6 cc.
TAUX DE COMPRESSION : 9,8 à 1.
SENS DE ROTATION : Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en regardant la machine côté gauche.
REFROIDISSEMENT : Par air ambiant.
PUISSANCE : 6,2 CV.
REGIME MAXIMUM : 10.600 t/m.
REGIME DE PUISSANCE MAXIMUM : 9.800 t/m.
CULASSE : En alliage léger, fixée sur le cylindre par 4 écrous précédés de rondelles plates, la chambre de combustion est du type « casquette de jockey », visière dirigée vers l'avant. La bougie est sensiblement verticale.
CYLINDRE : En fonte spéciale, non chemisé et dont les ailettes, interrompues côté échappement, sont peintes en noir. Il est légèrement incliné sur l'avant et est fixé au bloc moteur par quatre goujons d'un diamètre de 6 mm.
JOINT D'EMBASE DE CYLINDRE : En papier cartonné d'une épaisseur de 6/10 de mm.
JOINT DE CULASSE : En cuivre, de 4/10 de mm d'épaisseur.
JOINT DE CARTER PRIMAIRE : En papier cartonné.
JOINT CENTRAL DES DEUX DEMI-CARTERS : En papier.
JOINTS D'ETANCHEITE : Joints SPI placés de chaque côté du vilebrequin, plus un joint SPI au pignon de sortie de boîte et un autre sur l'arbre de kick.
CARTERS : Deux demi-carters en alliage léger coulé, plus un carter poli extérieurement couvrant la transmission primaire et un autre poli également protégeant le volant magnétique et le pignon de sortie de boîte.
ROULEMENTS DE VILEBREQUIN : Deux roulements à billes (7) placés dans une cage d'acier. Référence SKF 6.302, un par demi-carter.
PISTON : De marque ASSO en alliage léger à teneur de silice. La calotte est légèrement bombée symétriquement.
SEGMENTS : Deux segments chromés à taille droite, ergotés tous deux côté échappement. Epaisseur : 1,5 mm.
AXE DE PISTON : Diamètre extérieur : 12 mm ; intérieur : 7,75 mm ; longueur : 31,25 mm. Monté libre dans la bielle et serré dans le piston.
BIELLE : En acier traité, profilée en I. La tête de bielle est montée sur un roulement à aiguilles encagées, graissées grâce à deux fentes semi-circulaires.
BAGUE DE PIED DE BIELLE : En bronze, nervurée, comportant trois trous pour le graissage.
VILEBREQUIN : A masses circulaires, légèrement dégagées intérieurement côté maneton, pour permettre un bon graissage de la tête de bielle et en même temps un bon équilibrage. La queue la plus longue entraîne le volant magnétique.



ALLUMAGE

Par volant magnétique de marque C.E.U., modèle 6803 ; le rotor est riveté à la came par 8 rivets en acier.
AVANCE A L'ALLUMAGE : 23° avant F.M.H.
REGLAGE DU RUPTEUR : De 0,4 à 0,5 mm d'écartement, le rotor n'est pas repéré étant claveté sur le vilebrequin.
BOUGIE : Marchal 34 S de 240 d'indice thermique.

ECARTEMENT DES ELECTRODES : 0,4 mm.

TRANSMISSIONS

EMBRAYAGE : En bout d'arbre intermédiaire, travaillant dans l'huile. Il est composé de deux disques en acier et de deux disques garnis. Six ressorts à boudin en assurent la progressivité et le fonctionnement. ∅ des ressorts : 7,5 mm, longueur détendu : 23 mm ; ∅ des spires : 2 mm.

BOITE DE VITESSES : Conçue en bloc-moteur, type à prise directe. Les pignons sont à taille droite. Elle comporte quatre rapports commandés au pied par un sélecteur.

TRANSMISSION PRIMAIRE : Par pignons à taille oblique, le pignon de sortie de boîte a 14 dents. Rapport de transmission primaire : 4,615 à 1.

CARBURATEUR

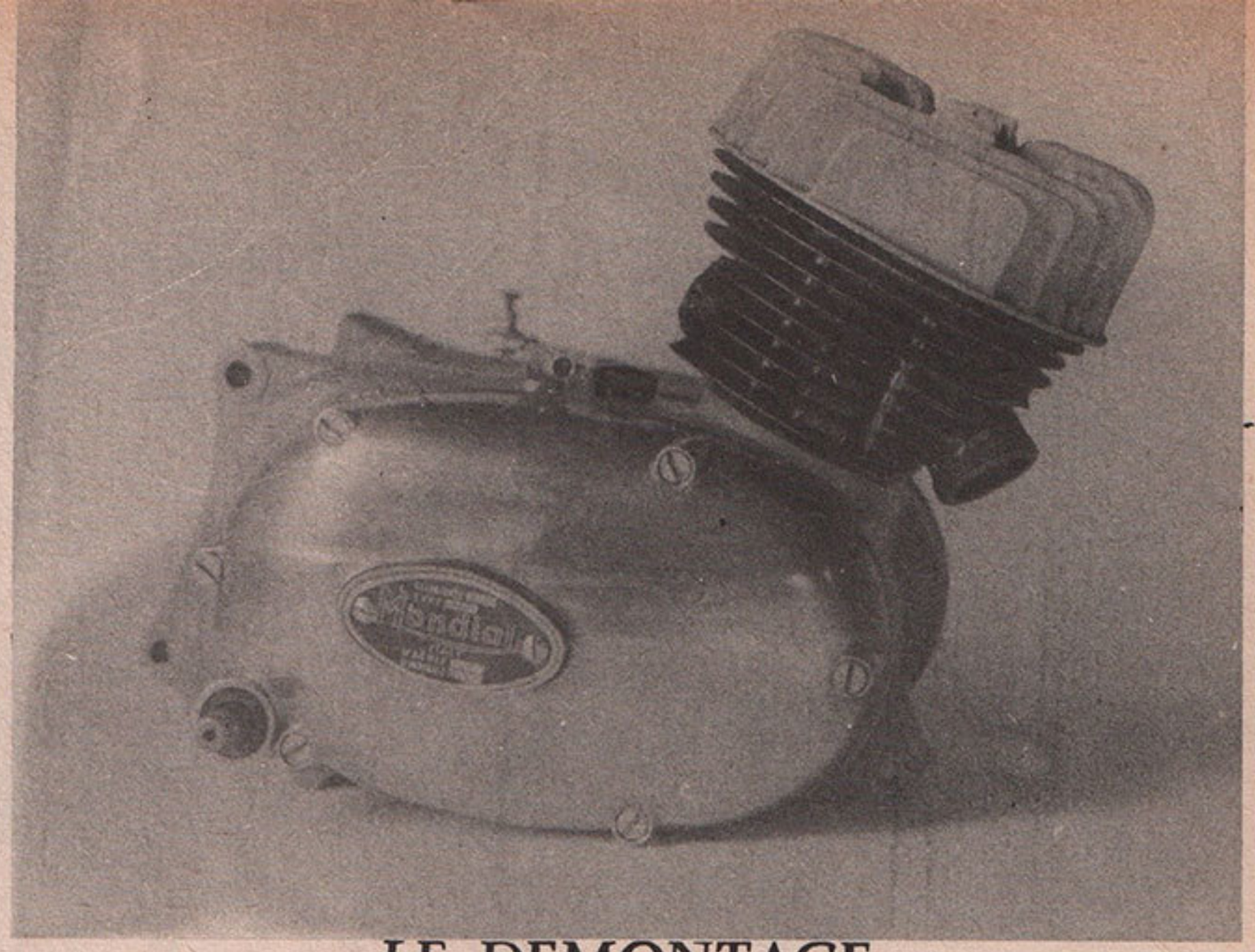
TYPE DU CARBURATEUR : Dell' Orto, type UA 18 S.
DIAMETRE DE PASSAGE DES GAZ : 18 mm.
GICLEUR D'AIGUILLE : 1/210.
GICLEUR : Principal : 90.
AIGUILLE : n° A 3.
RALENTI : 45.

GRAISSAGE

Par mélange d'huile dans l'essence.
POURCENTAGE : 8 % pendant rodage, 7 % après.
Le mélange, de préférence, devrait être composé d'essence Super et d'huile moteur d'une viscosité de : SAE 40.
Vérifiez le niveau dans la boîte de vitesses tous les 2.000 km, vidange tous les 5.000 km.

L'OUTILLAGE

1 clé à tube de 10 mm.
1 clé à tube de 14 mm.
1 clé à tube de 17 mm.
1 clé à tube de 19 mm.
1 gros tournevis.
1 tournevis moyen.
1 clé à bougie.
1 pince à becs fins.
1 pince universelle.
1 arrache-pignons.
1 serre-volant.
1 marteau - 1 maillet.
1 jet de bronze de ∅ 10 environ.
1 arrache-volant (outillage spécial Mondial).
1 outil pour démontage de l'embrayage (outillage spécial Mondial).



LE DEMONTAGE

APRES avoir retiré le système d'échappement, débranché le carburateur ou le câble des gaz, ainsi que le câble d'embrayage, le sélecteur et la pédale de kick, nous commencerons par nettoyer à l'essence le moteur avant de le mettre propre sur l'établi pour procéder à son démontage. De préférence, fixer le moteur dans un étau en prenant la précaution d'interposer entre celui-ci et les mors de l'étau des cales en bois. Nous pouvons ainsi commencer le démontage dans de bonnes conditions.

Sage précaution si vous « ouvrez » ce moteur pour la première fois ou même pour la « nième » fois, placez à proximité un grand chiffon blanc, bien propre, ou papier de la même teinte pour placer dans leur ordre de démontage les différentes pièces, et placer les organes du moteur séparément (allumage, embrayage, boîte, etc.).

Encore une opération avant le démontage : vidangez la boîte de vitesses, le travail sera plus propre par la suite. Clé de 14 à tube, le bouchon de vidange est placé à l'arrière du moteur à gauche. Pour faciliter l'écoulement de l'huile, ouvrez le bouchon noir en matière synthétique servant au remplissage et situé à l'arrière droit du cylindre. La vidange terminée, revissons-les définitivement.

DEMONTAGE DU HAUT MOTEUR

Retirons la bougie qui nous permettra de dévisser plus aisément les quatre écrous qui fixent la culasse au cylindre. Cette opération se fera progressivement en quinconce, cela évitera une déformation éventuelle du plan de joint. Sous les écrous se trouvent quatre rondelles plates ordinaires. La culasse a ses ailettes de refroidissement placées plus hautes vers l'avant, donc pas d'erreur possible ; de plus, la chambre de combustion a la visière de la « casquette de jockey » dirigée vers l'avant.

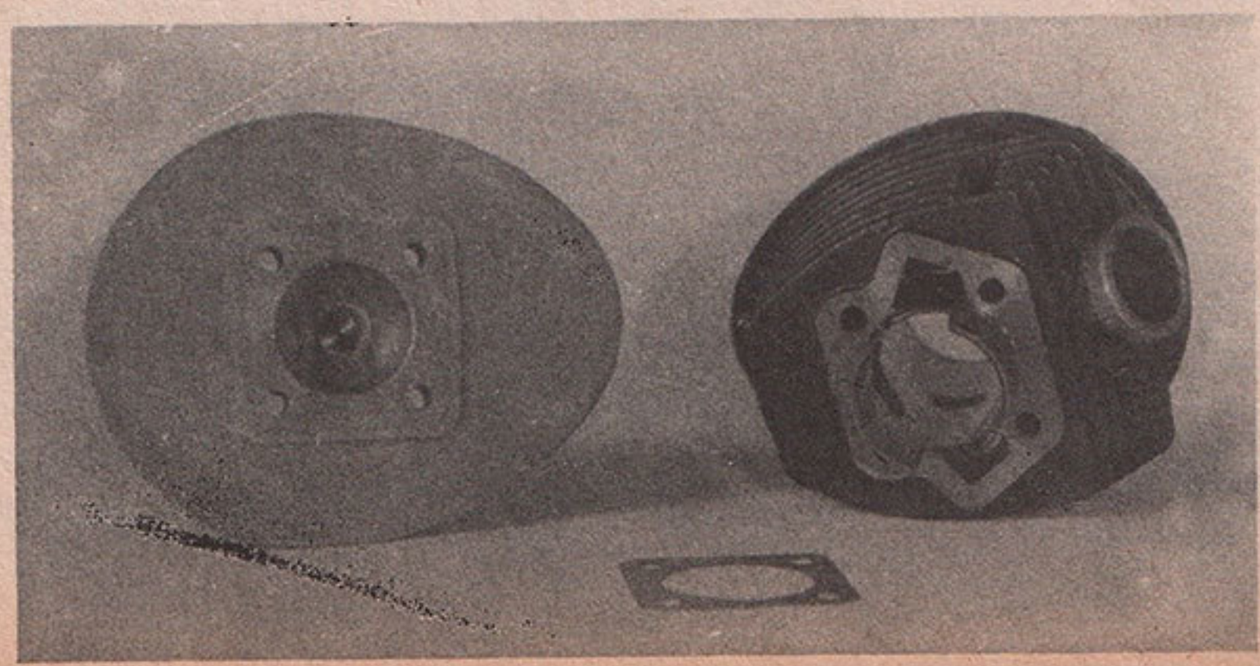
Le joint en cuivre est symétrique et n'a pas de sens particulier de montage.

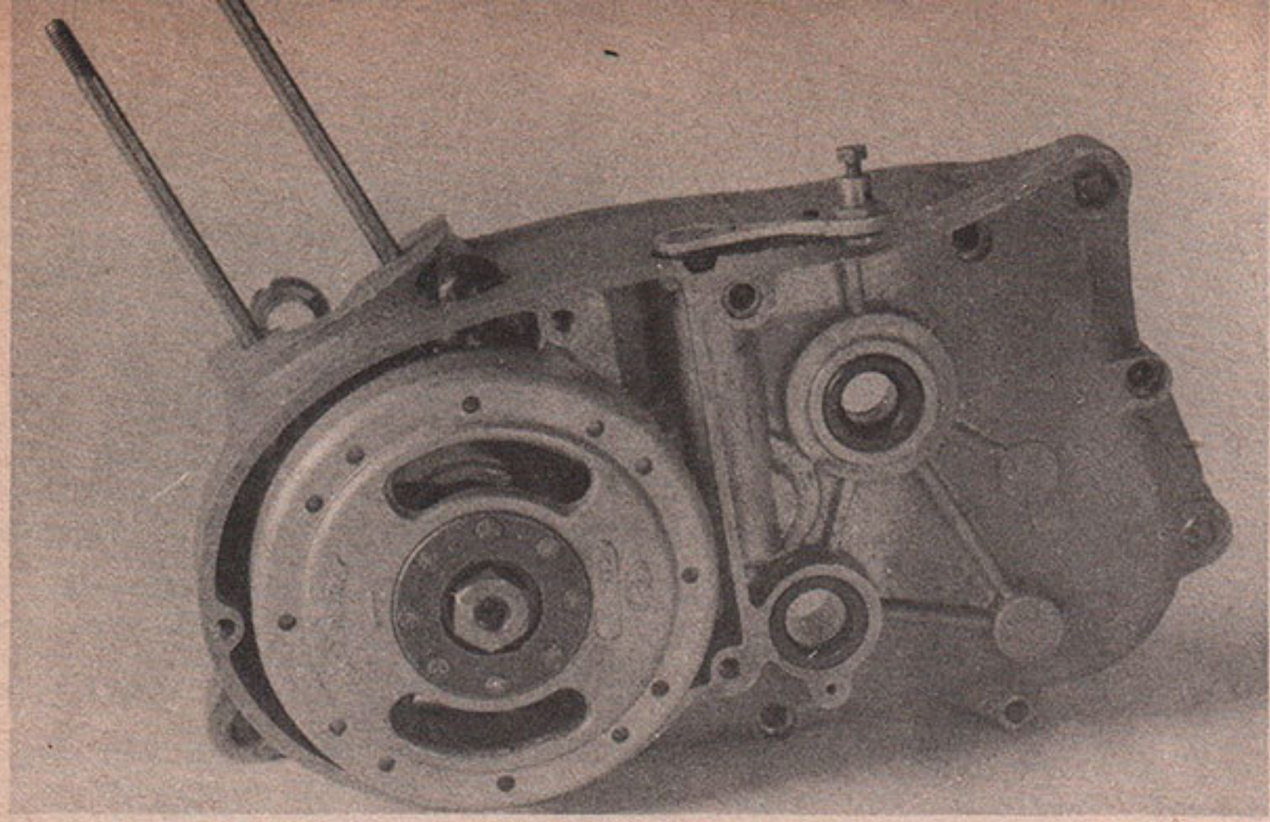
Avant de retirer le cylindre, il sera préférable de placer le piston au point mort bas, ce qui facilitera le démontage. Avec un maillet, tapoter alors légèrement sur les ailettes tout autour du cylindre pour décoller son embase du plan de joint du carter. Dès que celui-ci est décollé, le faire sortir en tirant d'une manière équilibrée pour ne pas forcer sur un ou deux goujons et mettre le cylindre en travers, ce qui peut briser un segment et rend l'opération, de toute façon, plus difficile. Le cylindre en fonte ne comporte aucune barette de guidage des segments, les lumières assez hautes n'étant pas très larges. Le joint d'embase sera retiré avec précaution, à moins que son changement soit prévu, ce qui n'est pas forcément préférable s'il est en bon état. Pour retirer le piston : deux solutions :

a) La plus mécanique et la plus rare (malheureusement) consiste à employer un extracteur d'axe de piston après avoir auparavant retiré les segments et les circlips (pince d'électricien).

b) La plus répandue, elle consiste à maintenir la bielle ou le piston et de frapper avec un marteau sur un jet en bronze ou en aluminium placé en bout de l'axe ; si cette méthode est plus pratique, il est préférable de ne l'employer qu'en dépannage.

Avant de démonter les segments pour décalaminage des gorges par exemple, bien les repérer et vérifier leur jeu à la coupe ; s'il est trop im-





portant, les changer sans hésiter après s'être assuré d'un jeu correct (se renseigner auprès d'un concessionnaire compétent).

N.B. — La jupe du piston côté admission est échancrée.

DEMONTAGE DU VOLANT

Le protège-volant ayant été retiré (il tient par deux vis), nous avons directement accès au volant magnétique. A noter que ce protège-volant est perforé de cinq trous d'environ 7 mm à l'avant, ceci pour refroidir le rotor, ce qui est bien, pour aussi recevoir la poussière et la pluie, ce qui est moins bien.

Le réglage des vis en utilisation normale est très aisé, le rotor étant ajouré largement en deux endroits ; par contre, pour dévisser l'écrou de fixation central, il est assez difficile de le maintenir immobile, car la jante de celui-ci ne sort pas beaucoup du plan de carter. Clé de 17 à tube, un petit effort, le pas est classique ; 10 × 100 à droite. Sous l'écrou, il n'y a aucune rondelle. Le rotor est emmanché sur cône, un arrache-volant spécial est donc nécessaire pour cette opération qui ne demande pas de soins particuliers.

NOTA. — Pour desserrer le rotor, ne jamais placer un tournevis pour le bloquer par la fenêtre de visite et contre une bobine ou le condensateur, une fois sur deux, l'un de ces éléments sera détérioré.

Si vous n'avez pas de serre-volant, achetez-en un... ou allez voir un motoriste qui vous fera cette opération à moindres frais.

Bien serrer l'arrache à fond dans le rotor pour tourner la vis de poussée et, maintenant le corps de l'arrache immobile, serrer la vis de poussée moyennement et tapoter légèrement dessus puis serrer plus franchement et le volant doit venir sans difficultés.

Le rotor étant claveté sur la queue de vilebrequin, retirer immédiatement cette clavette pour éviter de l'égarer.

Le stator est fixé au carter par trois vis ; si vous n'êtes pas « ferré » en mécanique, repérez avec une pointe à tracer très fine la position de celui-ci sur le carter, comme cela au remontage vous aurez un réglage tout fait et correct, à moins que votre avance ne soit décalée précédemment.

Placez le stator dans le rotor avec la clavette qui ne risquera pas ainsi de s'égarer, cela évitera, de plus, au rotor de se désaimanter.

Sur le stator sont fixés :

a) La bobine d'allumage.
b) La bobine d'éclairage.
c) Le condensateur.
d) Les vis platinées.

Deux fils partent du stator et du carter où un passe-fil est intermédiaire, l'un va à la bobine d'allumage et l'autre au contacteur d'éclairage. Pour faciliter le démontage, ils sont raccordés sous le moteur par un Domino.

DEMONTAGE DU PIGNON DE SORTIE DE BOITE

Le pignon de sortie de boîte est également monté sur cône et claveté de plus comme, d'ailleurs, le volant que nous venons de voir, le pignon moteur et la noix d'embrayage.

Pour le démonter, deux solutions :

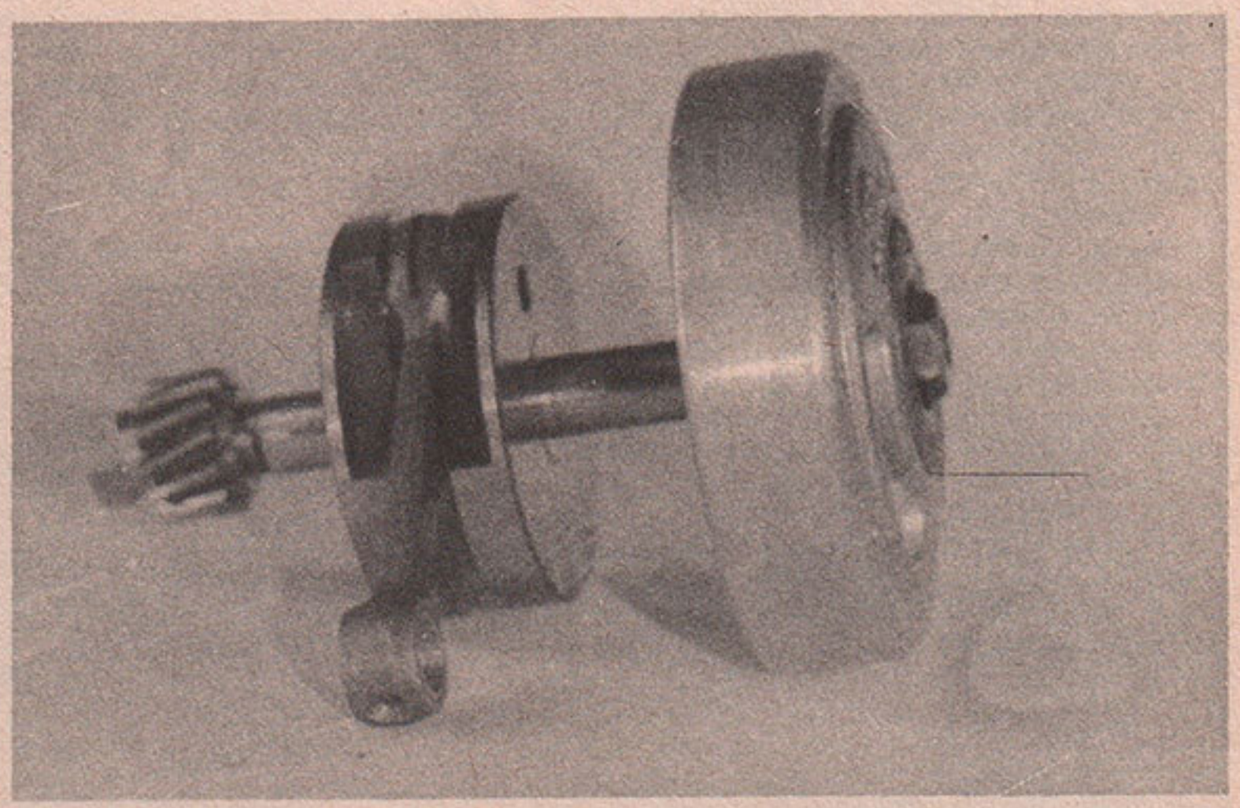
a) *Celle de fortune :* Trouver un morceau de chaîne du même pas que le pignon, entourer avec celui-ci, et passer entre deux maillons une vis de manière qu'en serrant celle-ci la chaîne n'ait plus de jeu sur le pignon. Avec le bout qui reste, maintenir la chaîne dans un étau et, avec la clé de 19 à tube, dévisser l'écrou sous lequel il n'y a pas de rondelle.

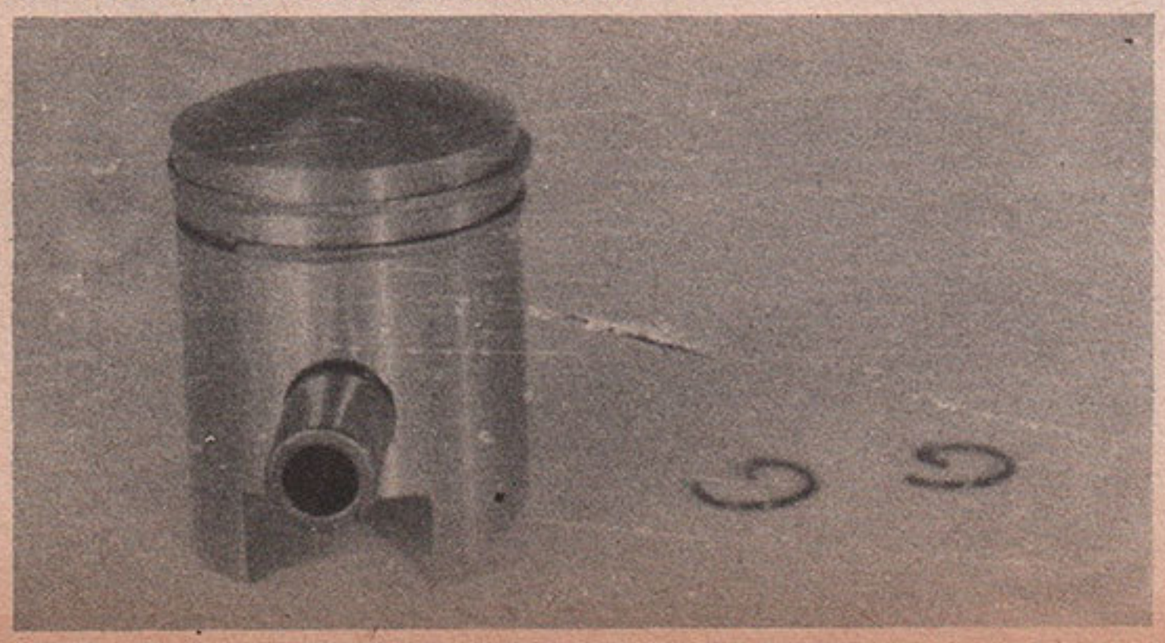
b) *Solution classique.* Avec un outil comprenant deux ergots diamétralement opposés et correspondant à la grandeur du pignon, il suffit de placer ces ergots entre deux dents pour maintenir le pignon immobile en maintenant avec une main le manche de l'outil spécial et en dévissant de l'autre.

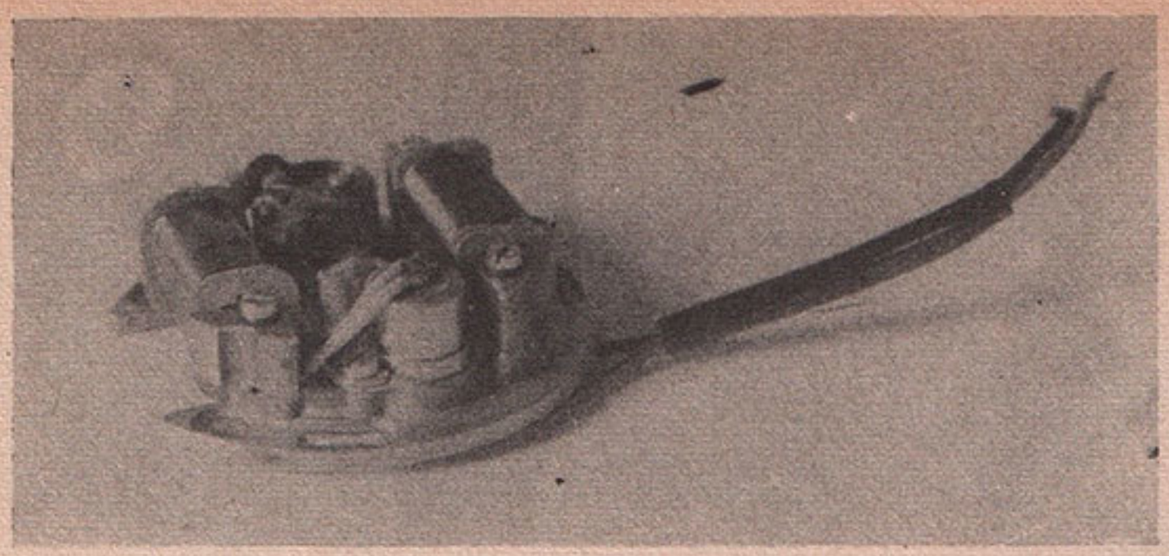
Ensuite un arrache-classique fera l'affaire pour débloquer le pignon du cône, retirez à nouveau la clavette et mettez-la de côté.

DEMONTAGE DE LA TRANSMISSION PRIMAIRE

Le carter primaire en alu poli est fixé au moteur par six vis de ∅ 6 mm. Toutefois, si vous avez uniquement un réglage de l'embrayage à faire, il n'est pas nécessaire de le démonter, car à cet effet une fenêtre de visite bien pratique est prévue, elle est fixée par deux vis à tête fraisée sur le carter de transmission primaire.







Sur le couvercle d'embrayage se trouve la vis de réglage (tournevis moyen) bloquée par un contre-écrou (clé à tube de 14 mm). Pour retendre l'embrayage, débloquer l'écrou, serrer la vis et rebloquer l'écrou ; pour détendre, opération inverse.

L'étanchéité entre le moteur et le carter primaire est assurée par un joint en papier cartonné auquel on fera attention en enlevant le carter, l'emploi de tournevis comme bras de levier est notamment déconseillé.

Nous commençons alors par le pignon moteur emmanché et claveté sur le cône de l'arbre de vilebrequin ; pour le desserrer, il suffit, soit de maintenir l'embrayage fixe avec un serre-volant et alors de desserrer l'écrou de fixation avec une clé à tube de 17. Ou bien, mais cette solution ne peut être utilisée qu'en cas de dépannage : vous mettez dans le pied de bielle un jet en alu venant reposer sur les deux demi-carters sur lesquels seront placées deux cales en bois pour éviter de les marquer. Dans cette condition, l'embiellage sera « bloqué » et vous pourrez alors desserrer l'écrou.

Ensuite un arrache-pignon classique fera l'affaire et le pignon moteur devra « venir » sans forcer outre mesure. Attention, ne pas égarer la clavette.

Pour démonter l'embrayage, à moins d'avoir l'outillage spécialisé, il est préférable d'être à deux personnes pour travailler rapidement et éviter aux ressorts de s'envoler...

Commencer avec une clé de 14 à tube à dévisser le contre-écrou de réglage, puis avec un tournevis la vis en détendant au maximum l'embrayage. Ensuite avec deux grandes pinces multiprises, une personne comprimera l'embrayage, tandis que la seconde avec une pince universelle, ou s'il est dur, avec un jet en alu et un petit marteau, fera dégager le jonc circulaire maintenant le tout. Relâcher alors lentement les pinces pour décomprimer les ressorts, puis retirer le couvercle supportant les six ressorts et les six douilles, le disque acier avec le réglage, un disque garni, un disque acier et un autre disque garni. Reste la noix pour laquelle est nécessaire soit un outil spécial, soit une chaîne « vélo » avec laquelle nous pourrons répéter la même opération que pour le démontage du pignon de sortie de boîte.

L'écrou non précédé de rondelle nécessite une clé de 17 à tube.

Un extracteur à bec assez fin est alors nécessaire ou bien, à défaut, après avoir fixé le moteur dans l'étau, deux gros tournevis dont les becs seront placés sous la noix et en appui sur le carter ; il suffira de taper un coup sec avec un marteau, en ayant pris soin d'avoir intercalé un jet en alu sur le bout de cet arbre intermédiaire. La noix doit venir sans problèmes. Faire alors très attention pour ne pas égarer une des 19 billes de ∅ 4 sur lesquelles la noix vient tourner, une gorge étant prévue spécialement sur celle-ci. Ces billes tournent également sur une rondelle traitée de 2,75 mm d'épaisseur située entre la noix et la cloche qui vient très facilement et derrière laquelle se trouve une fine rondelle de calage dont l'épaisseur varie selon les moteurs.

OUVERTURE DU BLOC MOTEUR

Onze vis assurent l'assemblage des deux demi-carters, celles-ci sont assez fortement serrées et il est préférable plutôt que de détériorer leurs têtes, de frapper avec un marteau sur le manche du tournevis avant chaque dévissage, pour « décoller » les filets.

Ces onze vis retirées, un bon maillet, en caoutchouc si possible (ceux de bois laissent des éclats), fera l'affaire. Taper modérément et successivement sur l'arbre de sélecteur, l'arbre intermédiaire et la queue de vilebrequin, donc côté droit, la boîte restant, une fois le moteur ouvert, sur le carter de gauche. Les deux demi-carters doivent se décoller facilement et la seule précaution pendant l'ouverture du moteur consiste à ne pas égarer la bille de verrouillage ainsi que les rondelles traitées qui peuvent glisser de leur arbre ou de la paroi du carter. Le joint central d'étanchéité est très fin et très fragile, il conviendra par mesure de sécurité de le changer à chaque démontage.

Pour dégager complètement le vilebrequin du carter gauche, mettre d'abord l'écrou de fixation du volant, en bout, pour éviter de détériorer le filetage. Après quelques légers coups, l'embiellage se libérera du carter.

DEMONTAGE DE LA BOITE

A moins qu'une réparation soit nécessaire, il est inutile et même préférable pour un « novice » de ne pas démonter la boîte de vitesses.

Toutefois, voici comment procéder :

a) Retirer les deux axes avec les deux fourchettes de sélection.

b) Retirer, en le tirant, l'arbre primaire.

c) Après avoir mis de côté la rondelle traitée, enlever le circlips (pas obligatoire) et sortir l'arbre de kick.

d) Sortir l'arbre intermédiaire.

e) Sortir simultanément l'arbre de sélecteur et le barillet de sélection : sur chacune de ces pièces (en bout) se trouve une rondelle traitée.

f) Veiller à ne pas égarer le ressort de sélection qui est certainement resté dans son logement dans le demi-carter droit.

QUELQUES CONSTATATIONS

— Exception faite de la boîte de vitesses, ce moteur ne comporte que très peu de rondelles. Aucune rondelle éventail ou « grover », seulement quatre rondelles plates à la culasse.

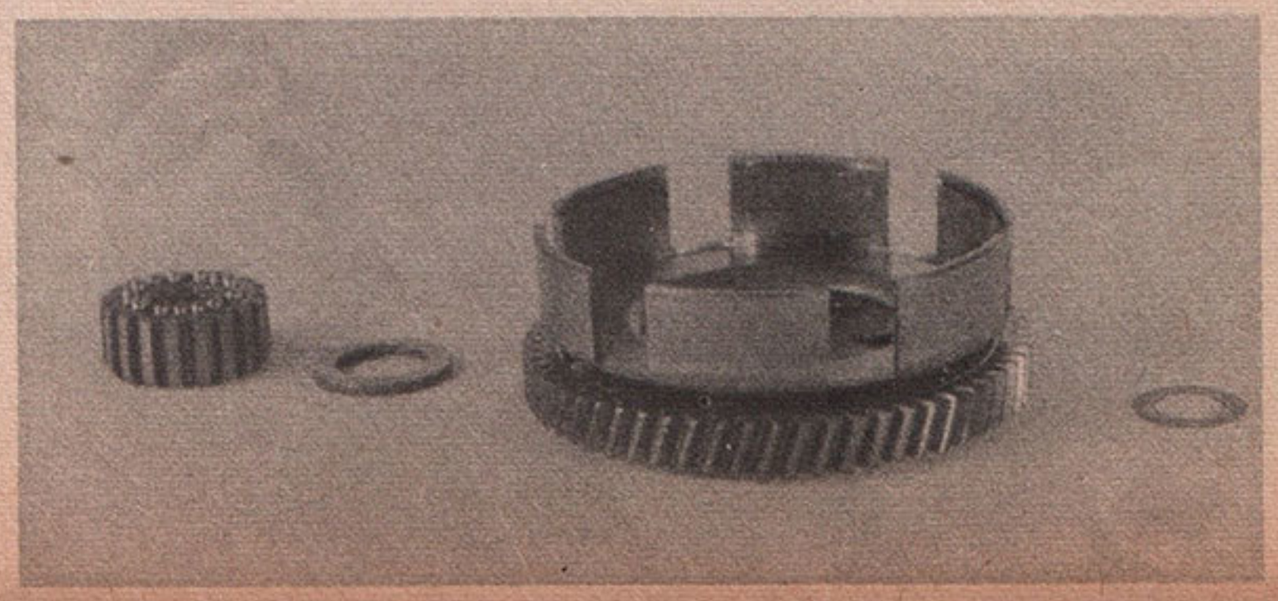
— Pignon moteur, pignon de sortie de boîte volant magnétique et noix d'embrayage sont montés d'une façon absolument identique, c'est-à-dire coniquement avec une clavette de sécurité.

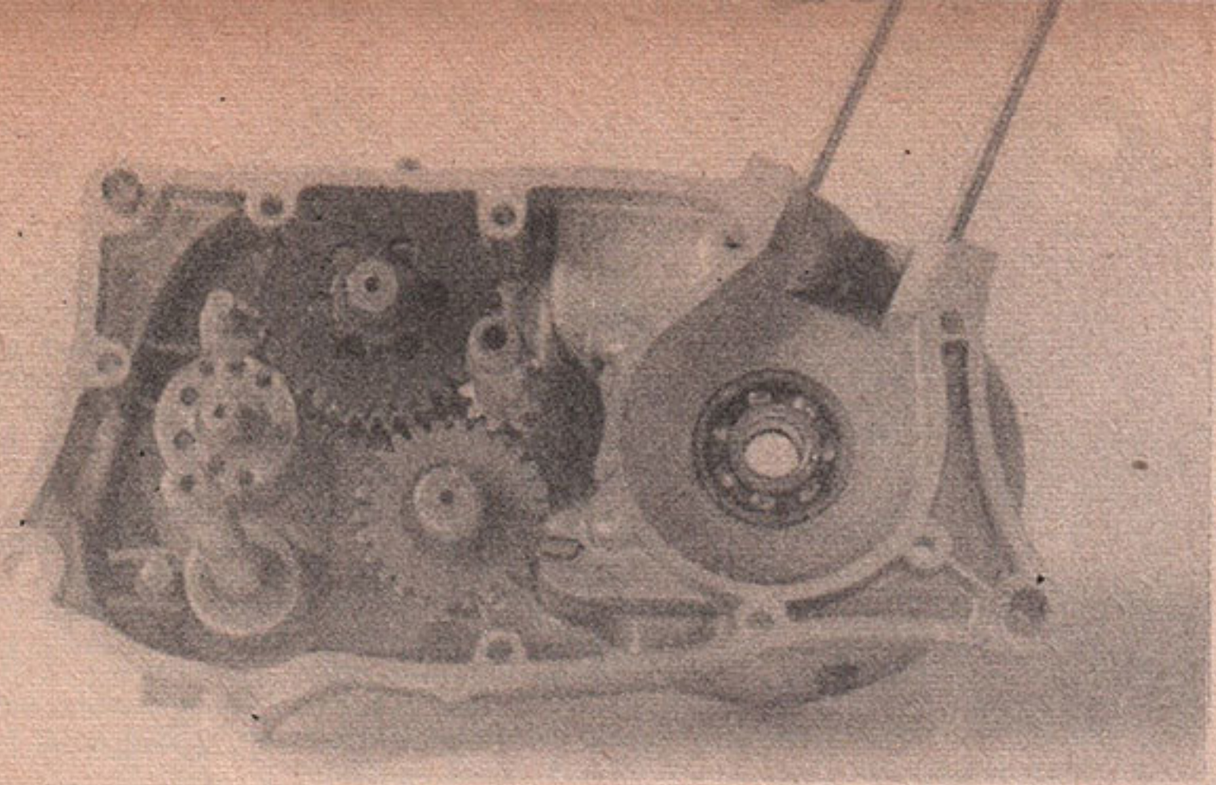
— La transmission primaire est à pignons à taille oblique, d'où sécurité et silence de fonctionnement.

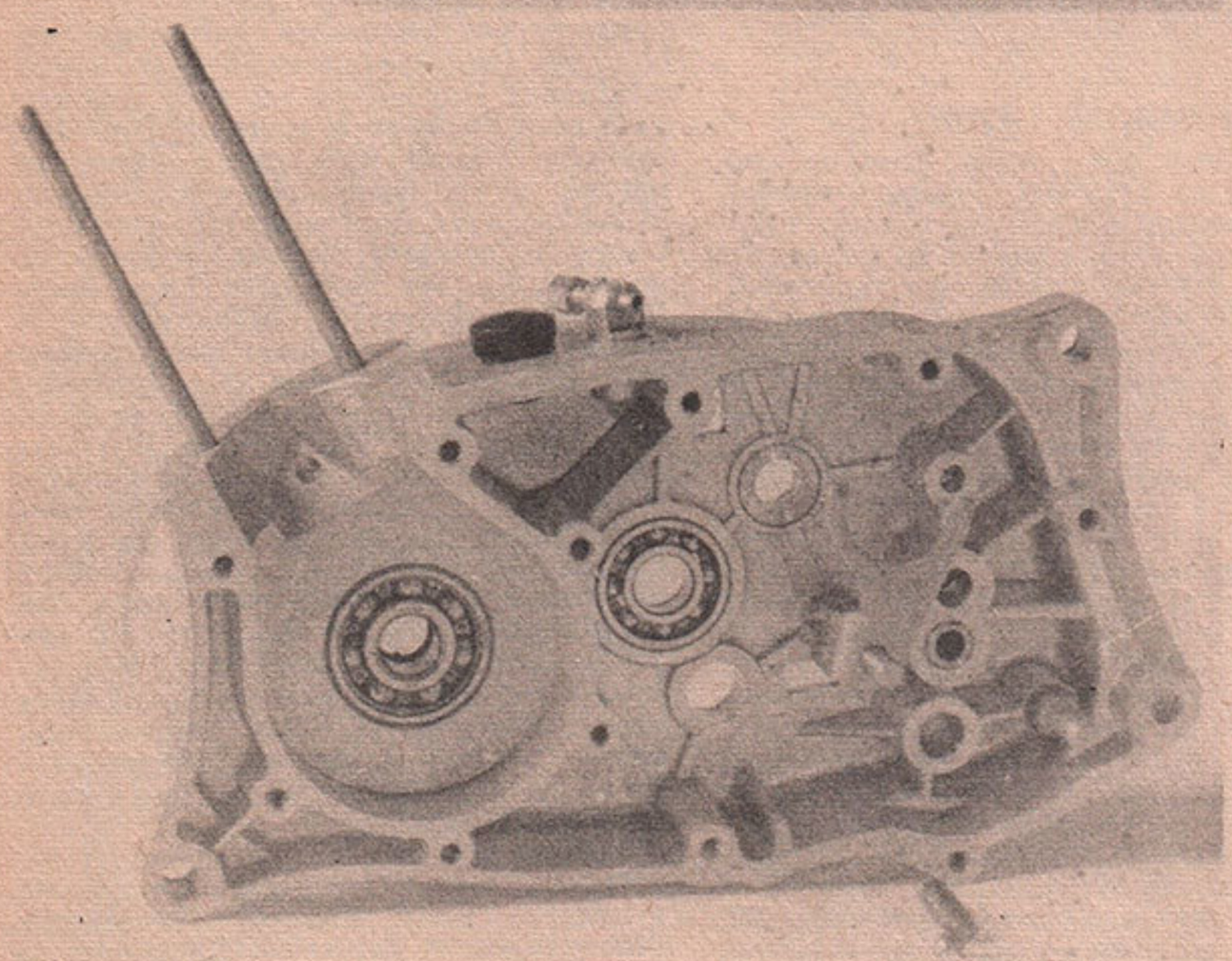
— Le pied de bielle est resté sur bague bronze, contredisant la tendance actuelle en petits cubes sport ; mais, croyez-moi, une bague bronze « ça » tient très bien.

— L'usinage est très soigné : les emmanchements coniques « tiennent », et les alésages de demi-carters dans lesquels passent les arbres de boîte sont parfaitement perpendiculaires.

— Trois points noirs :







a) Le montage de l'embrayage pas très pratique.
b) La bille de sélection lors de la fermeture du bas a la fâcheuse tendance de tomber hors de son trou.
c) Le montage du pignon de sortie de boîte sur cône n'est pas très pratique, particulièrement en usage sportif, car un extracteur est nécessaire.

LE REMONTAGE

AVANT de remonter, il conviendra d'avoir remplacé les pièces défectueuses par des neuves et d'avoir nettoyé le tout à l'essence propre et pure, puis essuyé ou soufflé à l'air comprimé pour que les pièces soient bien propres.

Préparons à proximité les joints neufs, du plastex par exemple (seulement si le moteur a subi de nombreux démontages), une burette d'huile moteur et quelques chiffons propres. L'établi ne devra présenter, ainsi que les outils nécessaires au remontage, aucune trace grasse.

LA BOITE DE VITESSES

Avant de replacer les arbres et pignons à leurs places respectives, huiler avec de l'huile moteur les roulements, bagues et toutes les pièces travaillant en usure.

Placer ensuite l'arbre de sélecteur et le barillet de sélection à leur position originelle, puis l'arbre primaire en même temps que l'arbre intermédiaire. L'arbre de kick se place sans difficultés (ne pas oublier la rondelle de calage). Bien emboîter à fond le tout en tapant légèrement en bout avec un maillet pour s'assurer du bon montage.

Placer alors la fourchette qui commande les troisième et quatrième vitesses et emmancher son axe bien à fond de son logement. Pour faciliter le montage, ce demi-carter gauche sera placé sur un étau avec des cales en bois intermédiaires.

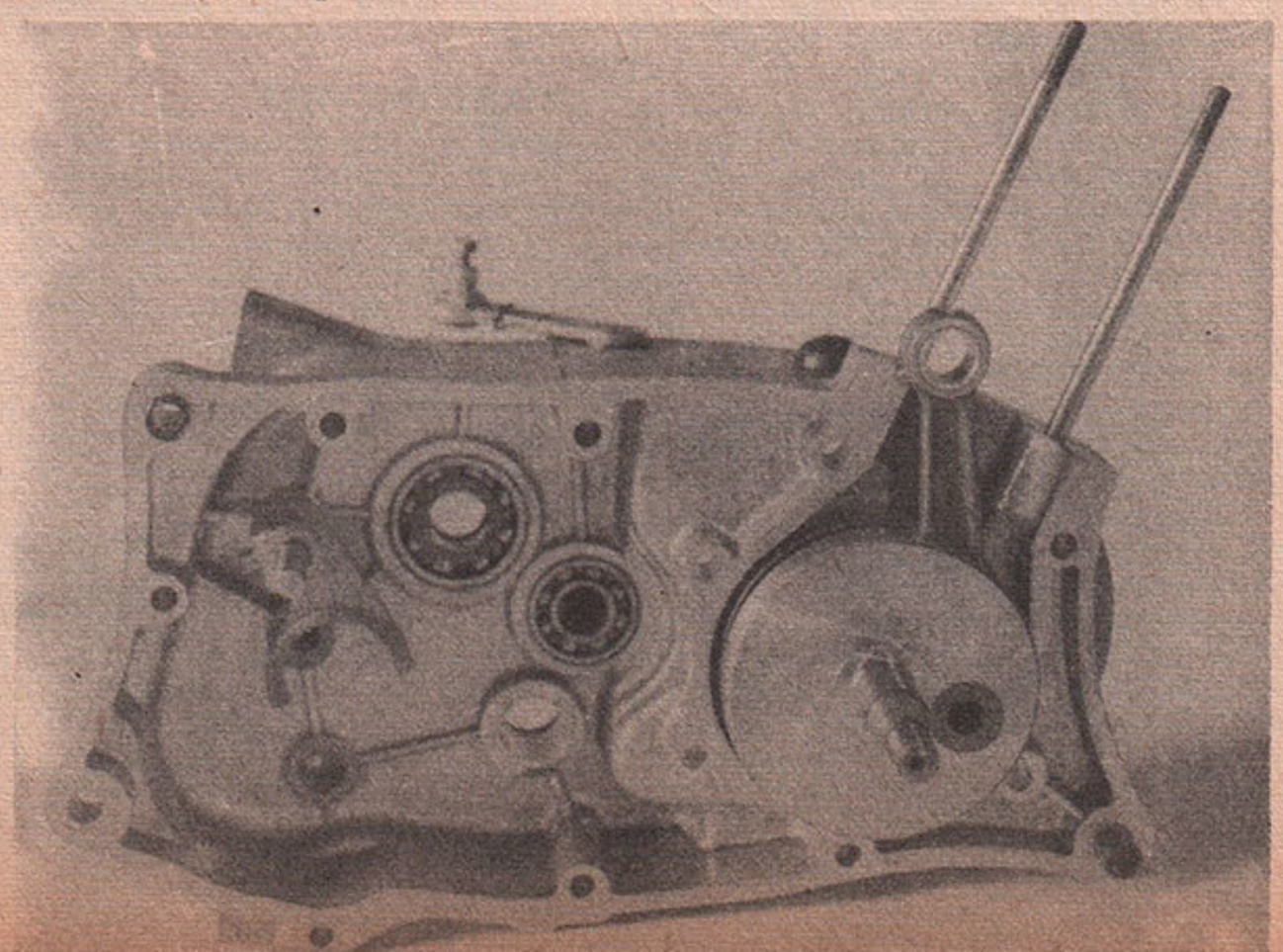
Les arbres doivent évidemment ne pas rencontrer d'obstacles côté extérieur, ce qui les ferait ressortir et déplacerait les pignons. Placer alors l'embiellage, la queue la plus longue étant celle côté volant, c'est celle-ci que nous emboîterons dans le roulement. Lors de cette opération, éviter de taper fort sur la soie de vilebrequin ou bien intercaler une cale en alu entre les deux joues. Une fois l'embielllage placé définitivement, nous n'oublierons pas de mettre sur le barillet de sélection la rondelle de calage traitée ainsi que celle venant sur l'arbre de sélecteur. Placer un joint de carter neuf en ayant eu soin de bien essuyer le plan. Ce joint sera monté à sec, à moins que le moteur ait déjà souffert et ai tendance à perdre de l'huile.

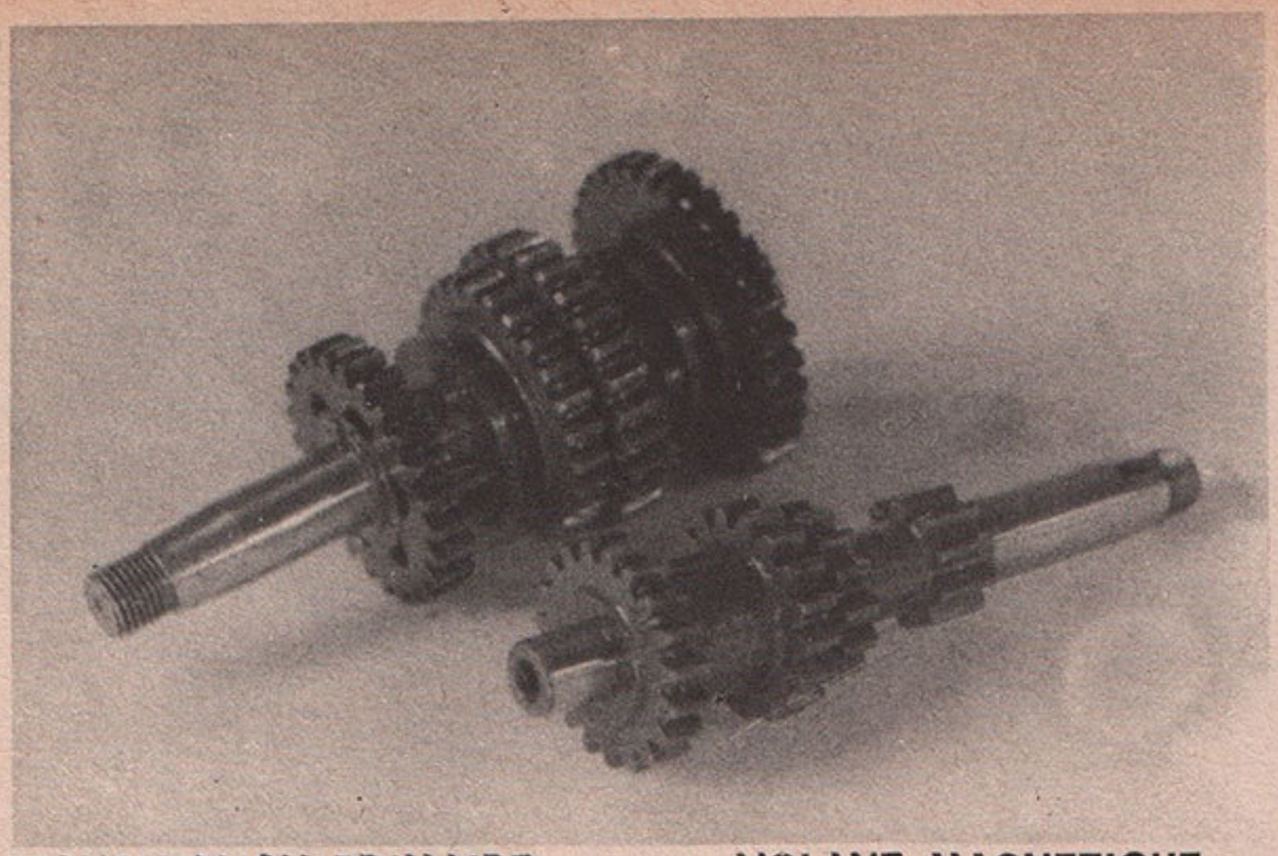
Intervient alors le moment le plus critique, car la bille de sélection a la facheuse tendance à sortir d'un des trous ménagés dans le barillet de sélection et, d'autre part, la fourche de sélection de première et deuxième vitesses glisse aussi très facilement.

Donc, une seule solution : enduire la bille de graisse pour qu'elle tienne plus facilement, ainsi que la partie de la fourchette venant s'emboîter dans la gorge du baladeur.

Sur l'autre demi-carter (le droit) restent donc uniquement le ressort de verrouillage, maintenu également par un peu de graisse dans son logement et l'arbre de la fourchette de première et deuxième. Emboîter alors avec précaution le carter droit sur l'autre placé d'une manière stable et fixe si possible. En agissant avec prudence, vous ne réussirez peut-être pas cela du premier coup, mais trois essais doivent être le maximum. Surtout pas d'énervement, cela est incompatible avec la mécanique (bien faite, du moins).

Après avoir vérifié le bon positionnement du joint, placer les onze vis de fixation et serrer progressivement en tapotant sur les différents arbres et les queues de vilebrequin. Une fois le tout bloqué, s'assurer que l'embiellage et la boîte tournent librement.





TRANSMISSION PRIMAIRE

Emboîter, avant de commencer le travail, la tige de commande dont l'embout arrondi sera placé en tête, puis la bille de ∅ 4,90 mm et l'autre tige dont la tête est élargie. Placer ensuite la cloche précédée d'une rondelle traitée, puis une autre rondelle traitée épaisse venant s'intercaler entre la cloche et la noix, sur cette rondelle viennent tourillonner les billes sur lesquelles la noix vient tourner librement. Le moteur étant toujours placé horizontalement, mettre avec de la graisse dans le logement de la noix les billes et emboîtons le tout en butée contre la rondelle traitée et en ayant soin d'être bien emmanché sur la clavette.

Vérifier si le tout tourne librement et serrer l'écrou en bloquant la noix soit avec l'outil spécial ou une chaîne comme au démontage. Un disque garni, un disque acier, un disque garni et le disque acier comportant le réglage à son centre et commandé par la butée. Ensuite l'opération est assez délicate, à moins d'avoir l'outillage spécial. Personnellement, nous avons travaillé sans. Placer sur ce disque acier les ressorts couverts par les douilles (six au total) tous les 60° et couvrir le tout par le couvercle d'embrayage qui vient s'emboîter sur les douilles et guide le tout. Avec deux grosses pinces Becro, comprimer l'embrayage (c'est très dur et une aide est nécessaire) pendant que l'aide placera dans son logement le circlips en faisant attention que la partie interrompue soit bien dans la rainure du logement. Régler alors la garde et rebloquer le contre-écrou avec une clé plate en maintenant la vis centrale avec un tournevis.

Pour le pignon moteur pas de difficultés, remettre la clavette, l'emboîter dessus, serrer la vis en utilisant une des deux solutions employées lors du démontage. Mettre de préférence un joint neuf, serrer les vis de fixation progressivement et vérifier également le serrage des deux vis de la fenêtre de visite.

Retourner le moteur maintenant pour monter le pignon de sortie de boîte et le volant magnétique.

Pour le pignon de sortie de boîte en le maintenant également d'une des deux manières qui ont pu servir au démontage et après avoir mis la clavette et bien avoir emboîté le pignon dessus, serrer l'écrou de 19 assez fortement, il n'y a pas de rondelle.

VOLANT MAGNETIQUE

A moins que votre moteur ne souffre d'un mauvais calage d'avance (ce qui nécessite alors un réglage dont nous avons déjà expliqué le processus dans un de nos précédents numéros), il vous suffira simplement de replacer le stator dans la position originelle grâce au repère marqué pendant le démontage, vérifier que ces repères soient bien en face et serrer avec un tournevis moyen les trois vis de fixation après avoir fait passer par le passe-fil situé sous le moteur les deux fils d'alimentation. Si les bornes des bobines sont oxydées, donner un petit coup de toile émeri fine en ayant soin de bien souffler la poussière par la suite ; pour les vis platinées, si celles-ci ont déjà pas mal servi, un petit coup de lime spéciale ne leur fera pas de mal ou, à défaut, du papier 400. Bien les essuyer après avec un petit tournevis ou une lame de couteau entourée d'un chiffon propre.

Une fois la clavette en position, emboîter le rotor et, en le maintenant avec le serre-volant, bloquer l'écrou de fixation, puis régler par une des fenêtres de visite l'écartement des vis (de 0,4 à 0,5 mm). Dès le réglage terminé, rebloquer le porte-rupteur et revérifier l'écartement qui peut bouger quelquefois en resserrant.

Avant de fixer le carter protège-volant qui tient par deux vis, nous allons procéder au montage du haut moteur, celui-ci nécessitant de faire monter la bielle pour introduire le piston avec ses segments, dans le cylindre par exemple, et il est donc indispensable à cet effet de pouvoir faire tourner le moteur à la main, le volant fera donc parfaitement l'affaire.

HAUT MOTEUR

Si le joint d'embase n'est pas détérioré, il n'est pas nécessaire de le changer, car ce type de joint est toujours relativement épais et en cas de changement, il est alors préférable de resserrer cylindre et culasse, car ce joint se « tasse ».

Le monter à sec ou l'enduire très légèrement de pâte genre « plastex ». Pour le piston, l'axe étant monté assez dur à l'intérieur de celui-ci, il est préférable, particulièrement en usage sportif, que l'axe rentre au pouce dans le piston ; du papier abrasif 400, enroulé autour d'un axe plus petit pouvant rentrer dans le piston avec le papier, agrandira l'alésage rapidement. Il ne faut pas non plus que l'axe passe au travers.

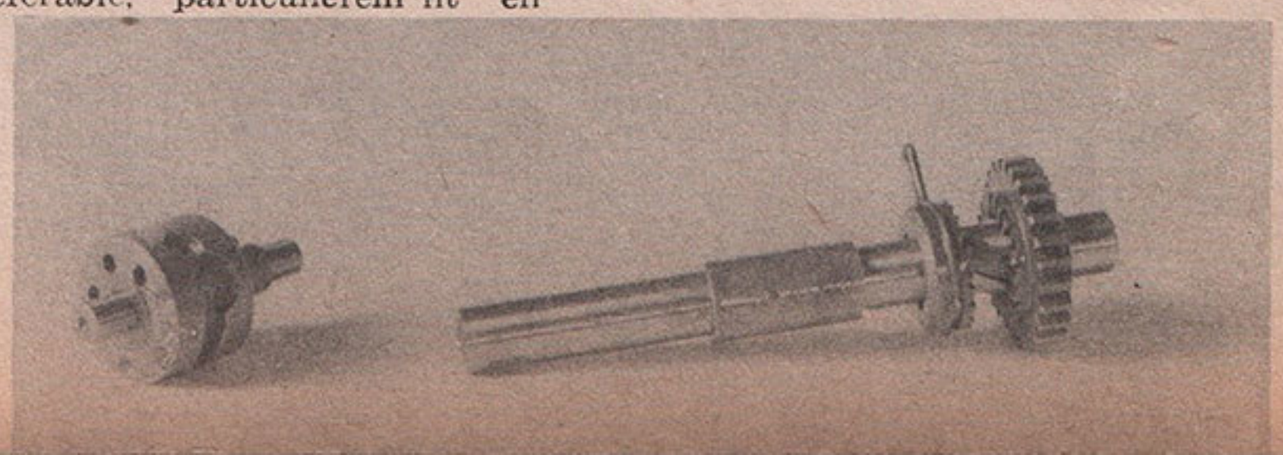
Nettoyer le tout à l'essence propre puis essuyer. Le piston côté admission a sa jupe échancrée, donc pas d'erreur possible, après avoir fait coulisser au pouce l'axe désormais plus libre, plaçons avec une pince d'électricien les circlips et assurons-nous, en les faisant tourner, qu'ils sont bien dans leurs gorges.

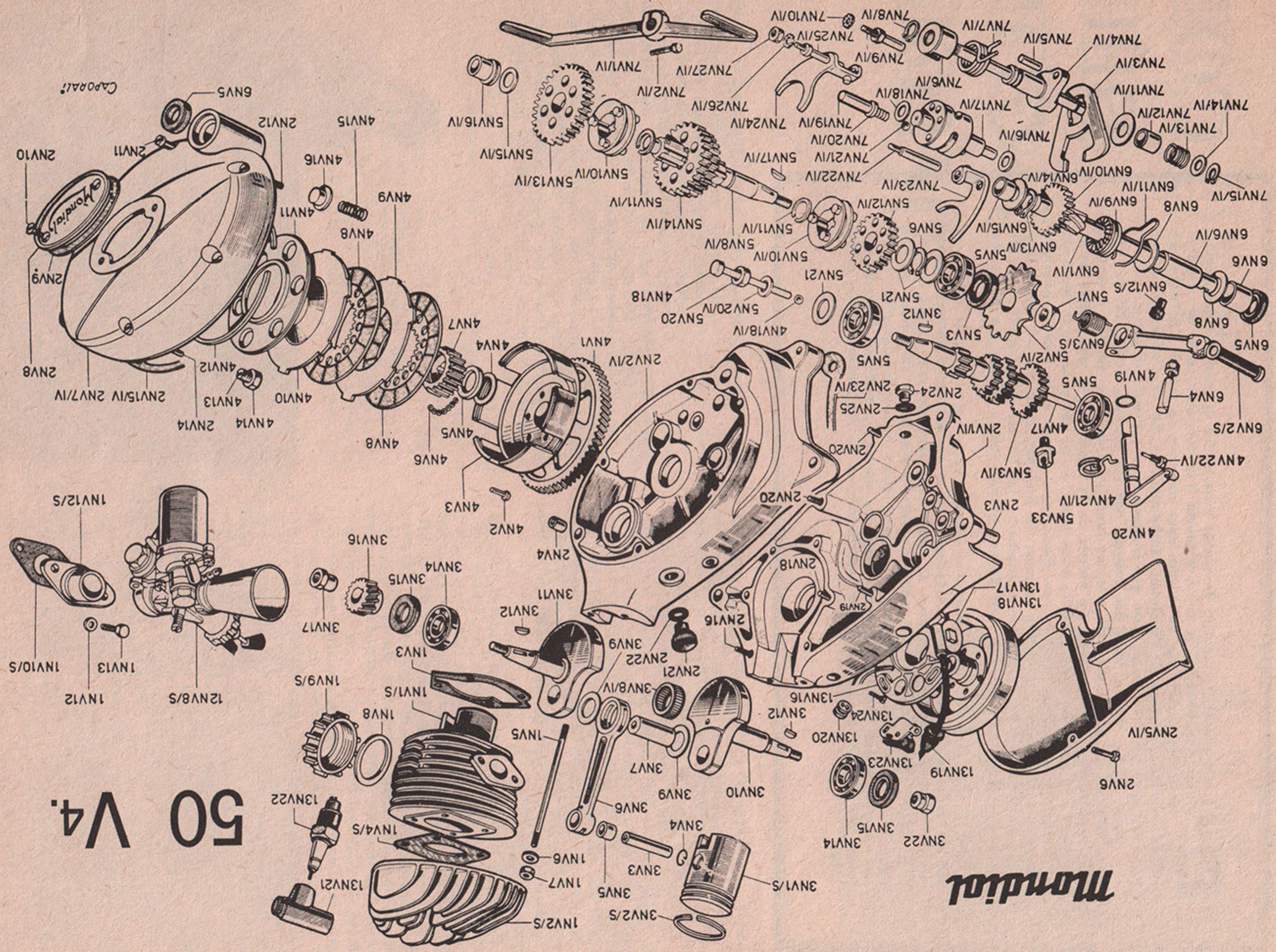
Placer les segments en ayant eu soin de les repérer dans leur gorge et mettre leur coupe en face des ergots pour faciliter le montage : mettre un peu d'huile très fluide dans les gorges et graisser superficiellement le piston avec de l'huile moteur. Emboîter le cylindre sur les goujons et en pinçant les segments bien positionnés auparavant, introduisons le piston dans le cylindre en prenant soin de ne pas casser de segments. Faire tourner ensuite le volant à la main pour voir si tout est bien en place et graisser par là même toute la paroi du cylindre, modérément toutefois. Bien essuyer le plan de joint du cylindre, celui de la culasse dont la chambre de combustion aura été décalaminée. Placer le joint en arrière, puis la culasse dont les ailettes les plus hautes sont dirigées vers l'avant. Mettre les quatre rondelles plates et serrer progressivement et en « quinconce » les quatre écrous de fixation.

Mettre la bougie dont on aura légèrement enduit le filetage de graisse graphitée pour faciliter d'éventuels démontages et éviter de détériorer le filetage.

Il ne reste plus qu'à mettre de l'huile dans la boîte, remonter le moteur dans le cadre, brancher le carburateur, le sélecteur, le kick et le câble d'embrayage. Sur ce, bonne route...

ECLATE DU MOTEUR DU MONDIAL
Type MONNERET
4 VITESSES




Monaco!
6NV5
2NV12
2NV11
2NV10
4NV15
4NV16
4NV11
4NV8
4NV9
2NV9
2NV8
2NV7/IV
2NV15/IV
2NV14
4NV12
4NV13
4NV14
4NV10
4NV8
4NV7
4NV6
4NV5
4NV4
4NV3
4NV2
4NV1
2NV2/IV
2NV4
2NV20
2NV18
2NV19
2NV16
2NV21
2NV22
2NV23/IV
2NV24
2NV25
2NV/IV
2NV3
5NV16/IV
5NV15/IV
5NV13/IV
5NV10/IV
5NV17/IV
5NV11/IV
5NV14/IV
5NV8/IV
5NV10/IV
5NV11/IV
5NV12/IV
5NV6
5NV5
5NV21
5NV21
5NV20
5NV20/IV
4NV18
4NV18/IV
5NV5
3NV12
5NV3
5NV2/IV
5NV5
5NV33
5NV3/IV
4NV17
4NV21/IV
4NV19
4NV22/IV
4NV20
7NV1/IV
7NV2/IV
7NV27/IV
7NV25/IV
7NV26/IV
7NV24/IV
7NV19/IV
7NV20/IV
7NV21/IV
7NV22/IV
7NV23/IV
7NV18/IV
7NV17/IV
7NV16/IV
7NV9/IV
7NV6/IV
7NV8/IV
7NV10/IV
7NV7/IV
7NV5/IV
7NV4/IV
7NV3/IV
7NV11/IV
7NV12/IV
7NV13/IV
7NV14/IV
7NV15/IV
6NV14/IV
6NV10/IV
6NV15/IV
6NV13/IV
6NV9/IV
6NV11/IV
6NV8
6NV6/IV
6NV6
6NV1/IV
6NV12/S
5NV1
6NV8
6NV3/S
6NV5
6NV2/S
6NV4
13NV18
13NV17
13NV19
13NV23
13NV24
13NV20
13NV16
3NV12
2NV5/IV
2NV6
3NV10
3NV9
3NV7
3NV6
3NV4
3NV3
3NV5
3NV2/S
3NV1/S
3NV22
3NV15
3NV14
3NV8/IV
3NV9
3NV11
3NV12
3NV14
3NV15
3NV16
3NV17
1NV3
1NV5
1NV8
1NV1/S
1NV9/S
1NV6
1NV7
1NV4/S
1NV2/S
13NV21
13NV22
12NV8/S
1NV12
1NV13
1NV10/S
1NV12/S
Monaco!
50 V4.

COMMENT ONT DÉBUTÉ LES COMPÉTITIONS POUR LES 50 cc

EN peu d'années, les courses de vitesse pour les 50 cc. sont devenues chose courante, habituelle. En si peu d'années d'ailleurs qu'il suffit de se reporter moins de dix ans en arrière pour retrouver la période où, dans ces mêmes colonnes, et face à l'évolution technique des 50 cc., nous réclamions justement que soit levé l'ostracisme qui frappait cette cylindrée mineure.

Depuis cette époque, bien des progrès ont été réalisés, et les 50 cc. ont incontestablement acquis droit de cité sur tous les circuits de vitesse, y compris ceux réservés aux Championnats du Monde de la spécialité. Ils ont prouvé qu'ils n'avaient rien à envier aux cylindrées supérieures en ce qui concerne le spectacle qu'ils étaient en mesure d'offrir aux spectateurs. Quant à la valeur technique des machines alignées, elle étonne toujours les profanes, ceux qui — spectateurs occasionnels — ont trop tendance à confondre les 50 cc. de compétition et les utilitaires qui roulent dans les rues de nos grandes villes ou sur nos routes de campagne.

Mais tout ceci n'a été possible que grâce à ceux qui — dès le début — ont cru dans les possibilités de ces « cyclomoteurs », qui ont eu le courage, contre vents et marées, d'imposer les courses de vitesse. Ces pionniers sont un peu tombés dans l'oubli aujourd'hui et c'est pourquoi nous avons pensé bien faire en les rappelant au souvenir de nos jeunes lecteurs. Nous n'entendons pas écrire ici une page d'histoire, mais faire revivre quelques souvenirs, quelques dates importantes et, surtout, quelques chiffres caractéristiques de l'évolution de nos petits cubes.

1957 : ce n'est pas tellement loin. Et pourtant, en France, les initiatives du C.V.C.C. (devenu depuis le Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris) semblent bien audacieuses en proposant — et organisant — des courses sur cendrée, sur gazon, sur piste, pour des cyclomoteurs, malgré les multiples obstacles que rencontre son président, M. Lacoste. A l'étranger, cependant, le mouvement est plus rapide. C'est ainsi que dans le n° 60 de « Cyclomoto Magazine » nous voyons que des cyclos ont pris le départ des 24 heures de Warsage. Les vainqueurs, qui pilotaient un Itom, ont réalisé une moyenne de 64 km/h !...

A l'étranger, le mouvement ne va pas tarder à s'étendre à l'Allemagne, à l'Angleterre, au Maroc. En France aussi, « ça » bouge. La Fédération Française de Motocyclisme crée en 1958 une Sous-Commission des petites cylindrées dont la tâche est d'organiser, du double point de vue touristique et sportif, l'activité des 50 cc. En ce qui concerne la vitesse, deux obstacles doivent être surmontés : l'opposition du Ministère de l'Intérieur et celle de la Chambre Syndicale des Constructeurs.

Cette Sous-Commission va d'ailleurs se distinguer en donnant naissance à un enfant mort-né : un championnat de France des 50 cc comportant des épreuves de régularité, de cross, de trial, de grass-track et — tout de même — de vitesse. Le caractère hétéroclite de ce championnat ne semble troubler personne en haut lieu. Bien entendu, il ne sortira rien de cette audacieuse initiative... et surtout pas un Champion de France. En fait, son seul mérite sera de marquer un tournant sérieux dans la politique de la Fédération qui, dès lors, s'intéressera de plus près aux 50 cc.

Pendant ce temps, en 1958, au Maroc de nombreuses courses ont lieu dans lesquelles se distingue Bertorello au guidon d'un Alpino « arrangé » qui développe 4 CV à 9.000 t/m et qui réalise des moyennes de 70 km/h environ sur un circuit proche de Casablanca, à Aïn Seba. On trouve aussi là-bas des Demm, des Mondial, etc. En Belgique, des machines de série et de « série améliorée » s'affrontent dans des épreuves de vitesse et l'on commence à parler de Pierrot Vervroegen et de son rapide Itom : 73 km/h de moyenne à Zwevezele devant un Benelli.

Mais c'est en Allemagne que les courses de vitesse vont conquérir leurs premières lettres de noblesse, en 1959, et avec l'organisation de la Moto-Cup à Hockenheim. Dès la première épreuve, des équipes officielles sont au départ. Si l'une d'elle disparaîtra bientôt (Gritzner), l'autre fera parler d'elle pendant de longues années (Kreidler). A vrai dire, les machines présentées, même les officielles, sont dérivées de la série : les Kreidler conservent leur silencieux et leur refroidissement par turbine. La moyenne du Kreidler vainqueur est de 90 km/h et l'on estime que sa puissance doit se situer entre 5 et 6 CV, ce qui ne le rend pas inaccessible pour les nombreux « bricolages » plus ou moins savants présents aussi à Hockenheim.

Bertorello et son Alpino en 1958, au Maroc.

En France, rien de nouveau pendant ce temps-là sur le plan officiel. Cependant, on s'agite dans l'Est, et un motocyclist de Mézières, M. Pihet, se signale à notre attention en préparant un 50 cc à moteur Lavalette monté dans un cadre Follis. Piloté par Marquis, cette machine couvrait 76,751 km dans l'heure sur la piste de Charleville, dépassant les 89 km/h pour son tour le plus rapide.

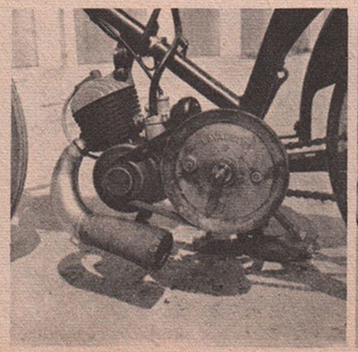
La deuxième épreuve de la Moto-Cup à Hockenheim confirme la suprématie des Kreidler et confirme aussi les progrès extrêmement rapides réalisés par les machines : 100,7 km/h au tour et 107 km/h en ligne droite. Mais Gedlich, sur un Kreidler « privé », se permet le luxe de terminer à 5 mètres des deux officiels : Kunz et Dittrich : les « bricoleurs de génie » sont donc encore dans la course !... D'ailleurs, sur 35 partants, on trouve 8 officiels (Kreidler et Gritzner), 13 pilotes de machines italiennes préparées par les importateurs (Franco Morini, Motom, etc...) et 14 pilotes de « réalisations personnelles».

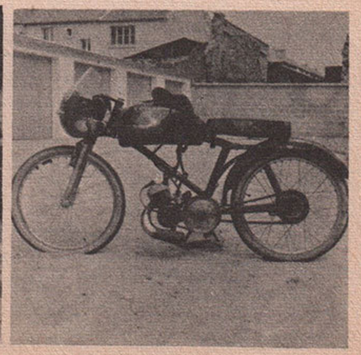
Les jeunes Français, privés de courses en France, se tournent vers l'étranger et leurs noms commencent à figurer au palmarès des courses en Belgique. Il s'agit surtout de Marquis, qui dispose d'un Itom, et de Chauderlot qui pilote un Follis-Lavalette. En Belgique, à ce moment, les Itom d'usine dominent la situation et les « vedettes » se nomment Vervroegen, Dellelio, Wiertz, etc...

Revenons en Allemagne où Kunz, sur Kreidler remporte, à la suite de la dernière épreuve, la MOTO CUP 1959. Quelques précisions sur les Kreidler qui, en fin de saison, développent 7 CV à 8.800 t/m. Ils sont toujours dérivés de la série et l'écurie se compose de deux trois vitesses à commande au guidon et de deux quatre vitesses à commande par sélecteur. Le refroidissement par turbine a été conservé, mais l'allumage par volant magnétique a été remplacé par un allumage batterie-bobine. Le taux de compression est de 13 à 1 pour le trois vitesses et de 9,5 à 1 pour le quatre vitesses. Au cours de cette même épreuve, on a pu voir un Peripoli à moteur Franco Morini, simple ACT entraîné par chaîne, ressorts de soupape en épingle, développant 6,5 CV à 10.500 t/m, quatre vitesses commandées par sélecteur au pied. Un Motom « culbuté » développe, lui, 7 CV à 10.000 t/m.

Cette année 1959 aura donc été vraiment celle du démarrage pour les courses de vitesse pour les 50 cc, d'une part parce que les organisations ont été plus nombreuses, d'autre part parce que quelques usines ont commencé à s'y intéresser très sérieusement.

En haut de page, à droite, Pierrot Vervroegen qui domine avec son Itom en Belgique en 1959. Ci-contre, à droite, deux vues du Follis-Lavalette préparé par M. Pihet et qui couvrait 76,751 km dans l'heure sur la piste de Charleville, toujours en 1959.





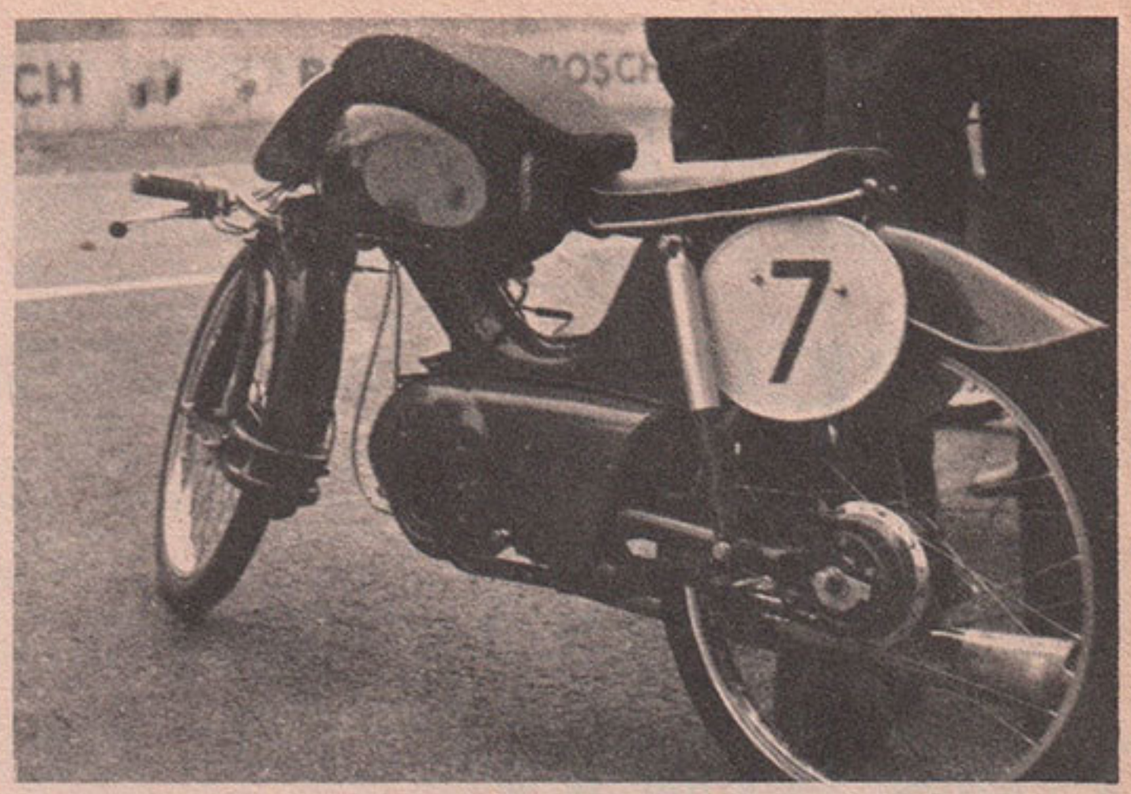
Et en France ? Eh bien ! il y a un changement sérieux en fin d'année. En effet, un arrêté gouvernemental autorise enfin les épreuves de vitesse pour les 50 cc, sous certaines conditions, bien sûr, mais c'est un grand pas de fait grâce, il faut le dire, aux efforts des dirigeants de la Fédération Française. Mais tous les obstacles ne sont pas encore surmontés : il reste en effet à convaincre la Chambre Syndicale des Constructeurs et l'on va s'apercevoir bien vite que la chose n'est pas aisée.

C'est ainsi qu'à l'occasion de la Côte Lapize, les 50 cc. resteront sur la touche, la Chambre Syndicale s'étant opposée à leur participation aux épreuves se déroulant à Montlhéry. Et c'est dommage, car de nombreux jeunes avaient soigneusement « affûté » leurs machines pendant l'hiver. Ce n'est sans doute que partie remise, mais c'est aussi une déception de plus.

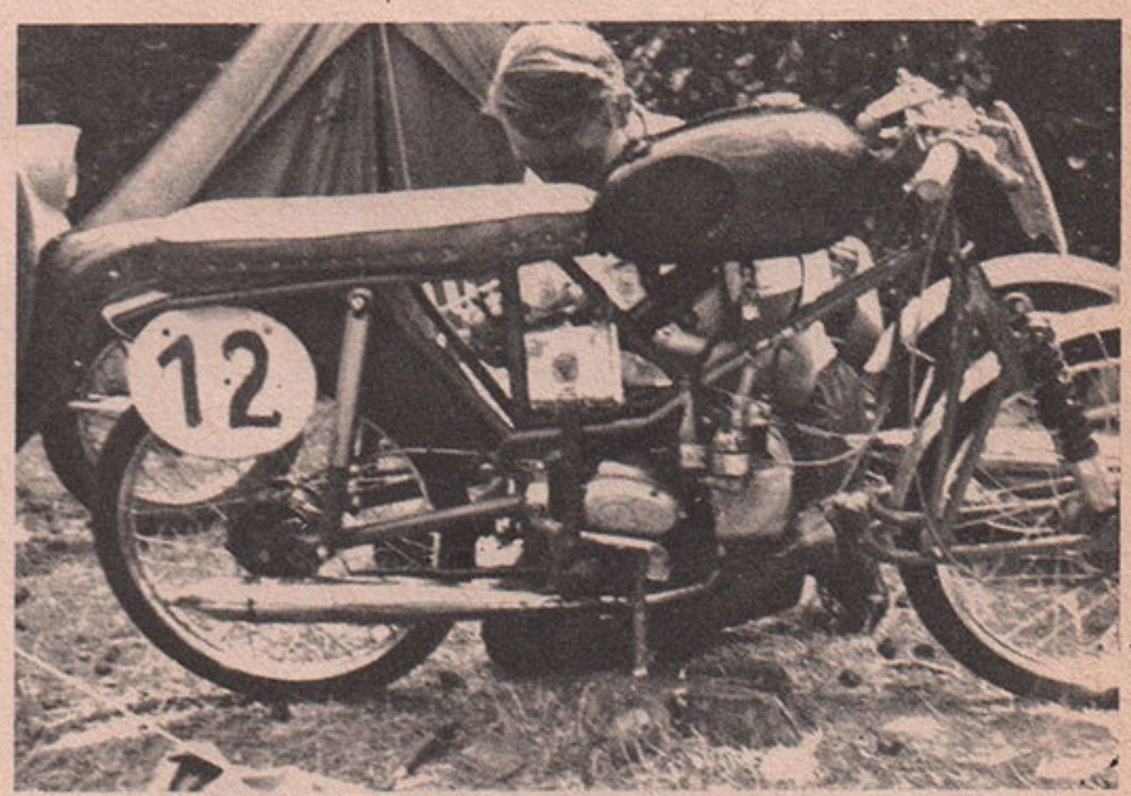
La saison 1960 débute par contre en Belgique avec Mouscron, où l'on peut constater que les cyclos tendent de plus en plus à devenir de petites motos : pédales supprimées, mise en place de sélecteurs, de guidons à bracelets. Les carénages se font aussi de plus en plus nombreux. Les Itom confirment leur suprématie de l'an passé, sur les Demm, Benelli et autres marques italiennes ou allemandes. Il faut dire que, jusqu'à présent, les Kreidler ne sont pas sortis de leurs frontières. Notons encore que deux catégories ont été constituées en Belgique : celle des Juniors et celle des Seniors. Les vedettes sont toujours les mêmes, mais la « colonie » française est maintenant plus nombreuse : à Marquis et Chauderlot se joignent maintenant Couvreur père et fils, Millard, etc..., tous en provenance de l'Est de la France où M. Pihet continue à faire des adeptes de valeur.

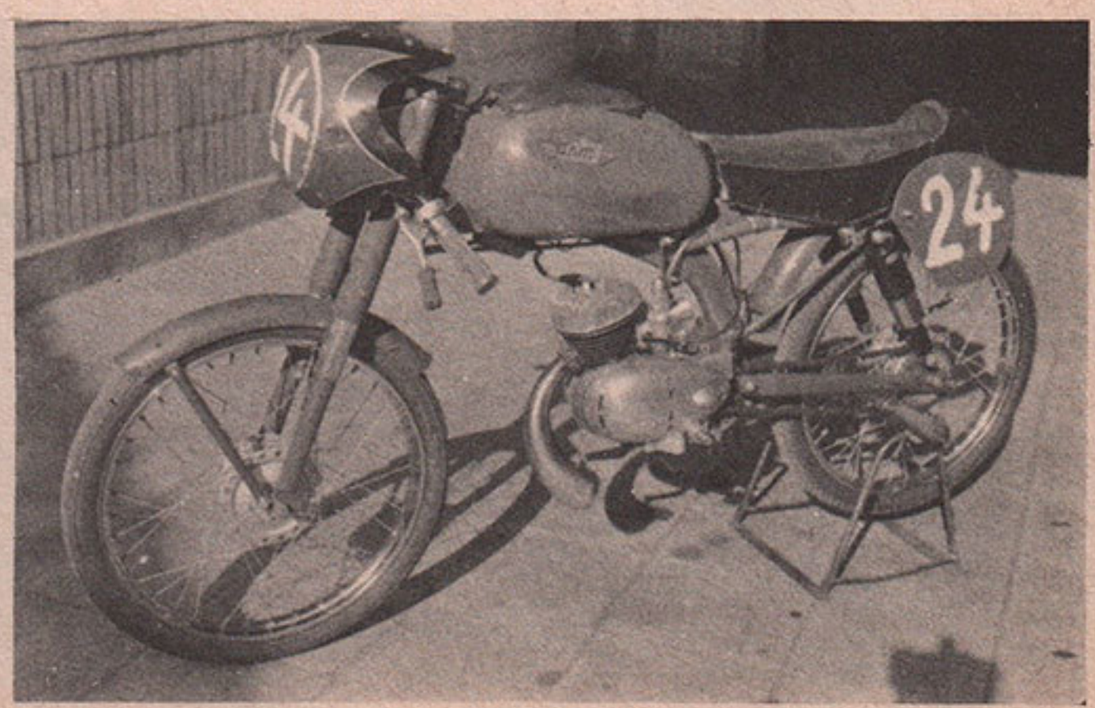
D'autres jeunes Français s'intéressent à la compétition et, faute de pouvoir courir, ils donnent libre cours à leur amour de la vitesse en « gonflant » leurs machines. L'un des gonflages qui a fait date est celui d'un Peugeot BB 2 S réalisé par Robin. Avec cette machine, notre essayeur devait atteindre (en mégaphone ouvert mais sans carénage), 93 kilomètres-heure, ce qui constituait notre record pour l'époque.

Dans le Nord, Schoon réalise un 50 cc. à distributeur rotatif à partir d'un bas-moteur de Jonghi, d'un cylindre de Mobylette et d'une culasse de 125 cc. Peugeot. A l'autre extrémité de la France, dans les Pyrénées-Orientales, Georges Chappelle — dont on devait entendre parler

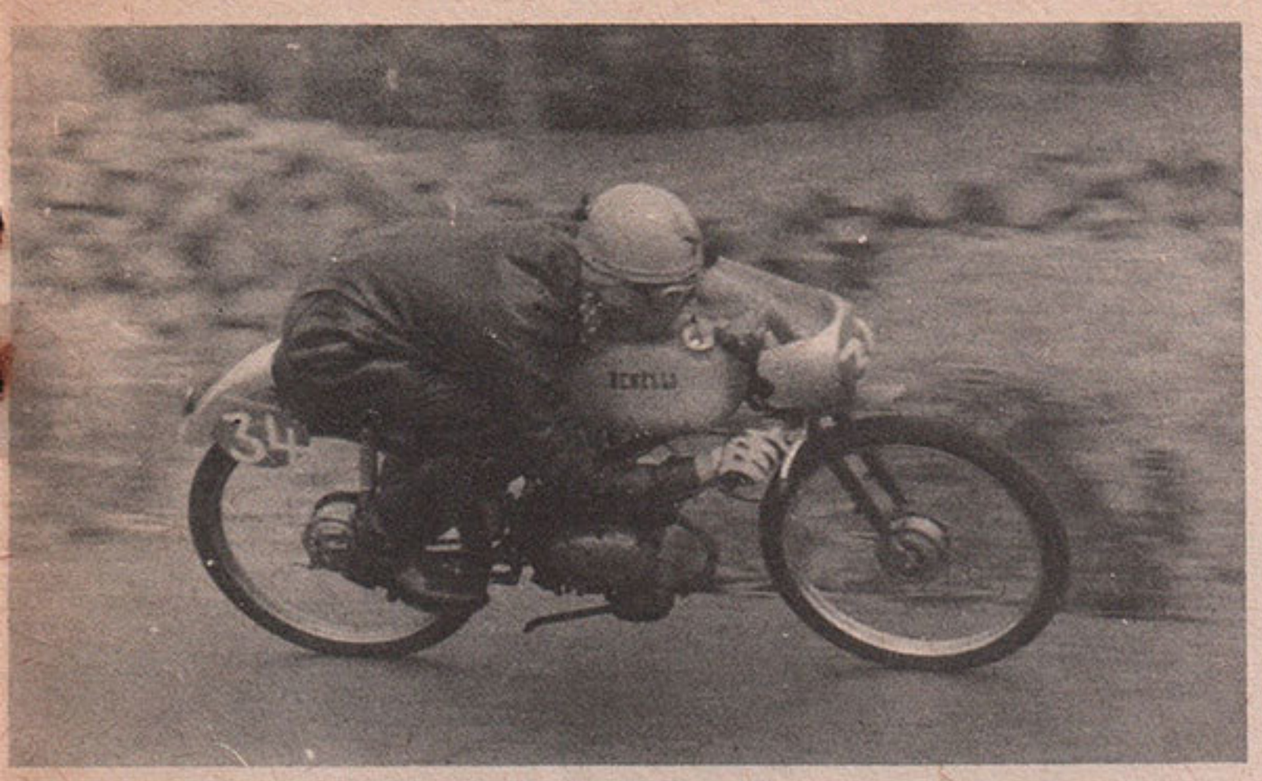


Deux machines de la Moto-Cup 1959. Ci-dessus le Kreidler « Florett » préparé par l'usine. Ci-dessous: une réalisation personnelle à partir aussi d'un « Florett », celle de Gedlich.

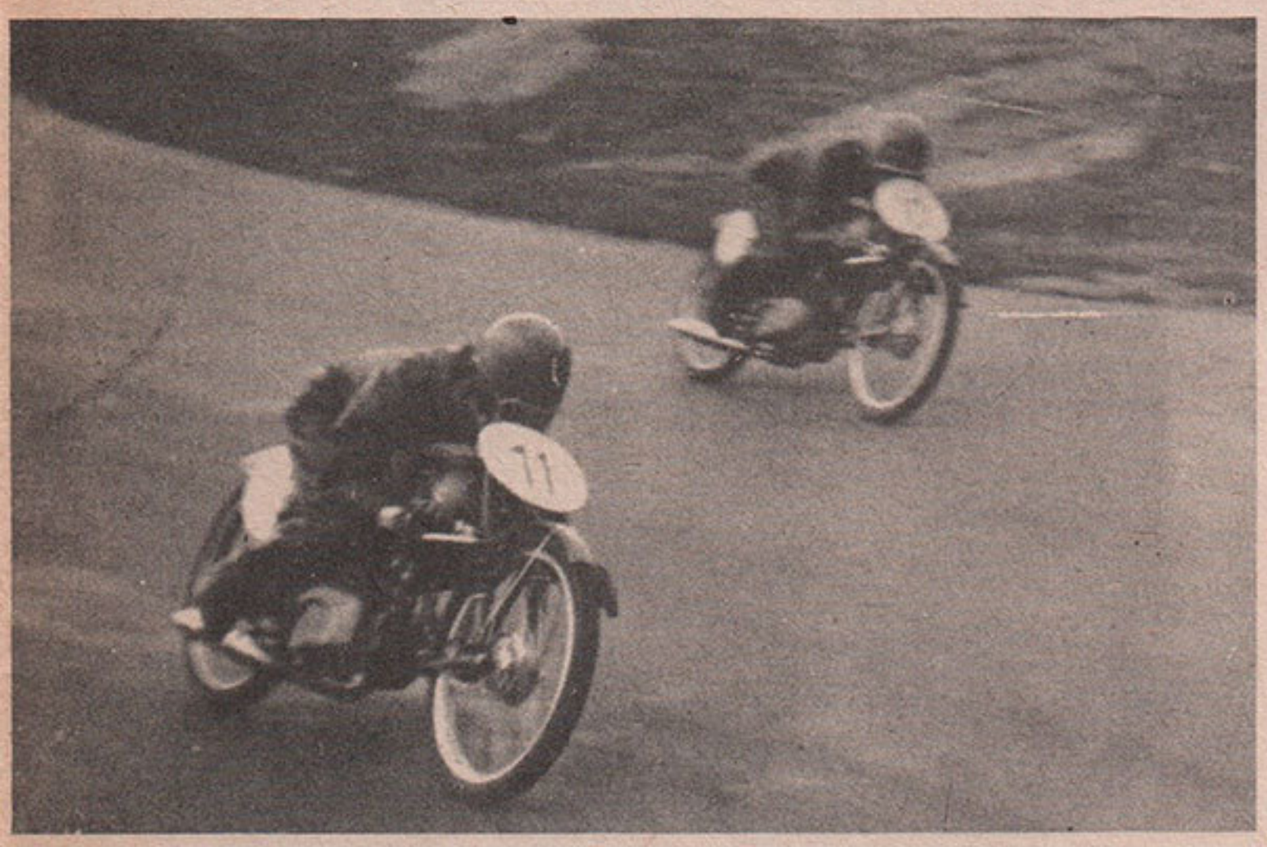




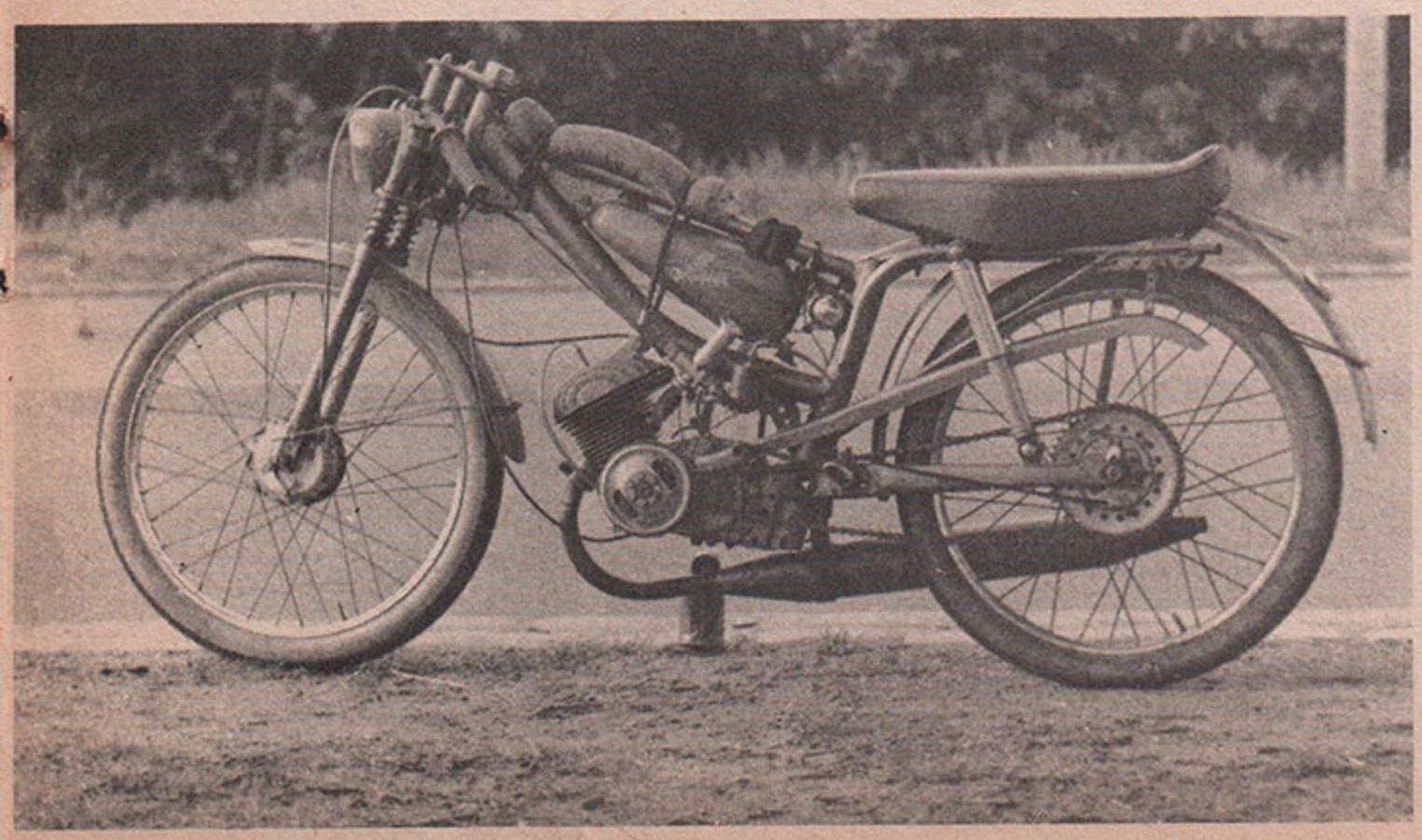
A gauche : un jeune belge avec un Itom « Semi-officiel » : Delellio. Au centre : l'Itom de Greuze (1959) était déjà équipé d'un carénage. A droite : encore un Itom de la même époque, celui de Pierrot Vervroegen.



En 1960, à Mouscron, voici Greuze avec un Benelli (ci-dessus).



Ci-dessus : Auscheidt (N° 11) est ici aux prises avec Dittrich à Hockenheim, toujours en 1960. Ci-dessous : le Peugeot « préparé » par Robin et essayé par notre rédaction.



pendant quelque temps par la suite — construisait un Gitane-Sachs trois vitesses avec lequel il allait disputer des épreuves en Espagne, contre des machines d'usine capables — paraît-il — de dépasser le 100 chrono : les Ducson.

En Allemagne, la Moto-Cup prend un nouveau départ et Kreidler continue à truster les victoires et les places d'honneur. Un nouveau pilote remporte la première épreuve de l'année : il s'agit d'Anscheidt qui devait, inutile de le préciser, faire une fort belle carrière. Pas de nouveauté technique... apparemment, mais la moyenne du Kreidler d'Anscheidt est supérieure à 100 km/h et le tour le plus rapide est couvert à plus de 107 de moyenne !... L'opposition vient toujours des Motom et des Gritzner, mais l'écart commence à se creuser entre les machines officielles et celles des privés.

En Belgique, les épreuves se succèdent : Ciplet, Prix des Flandres, etc... Marquis est toujours notre meilleur représentant (il termine souvent troisième) avec Chauderlot.

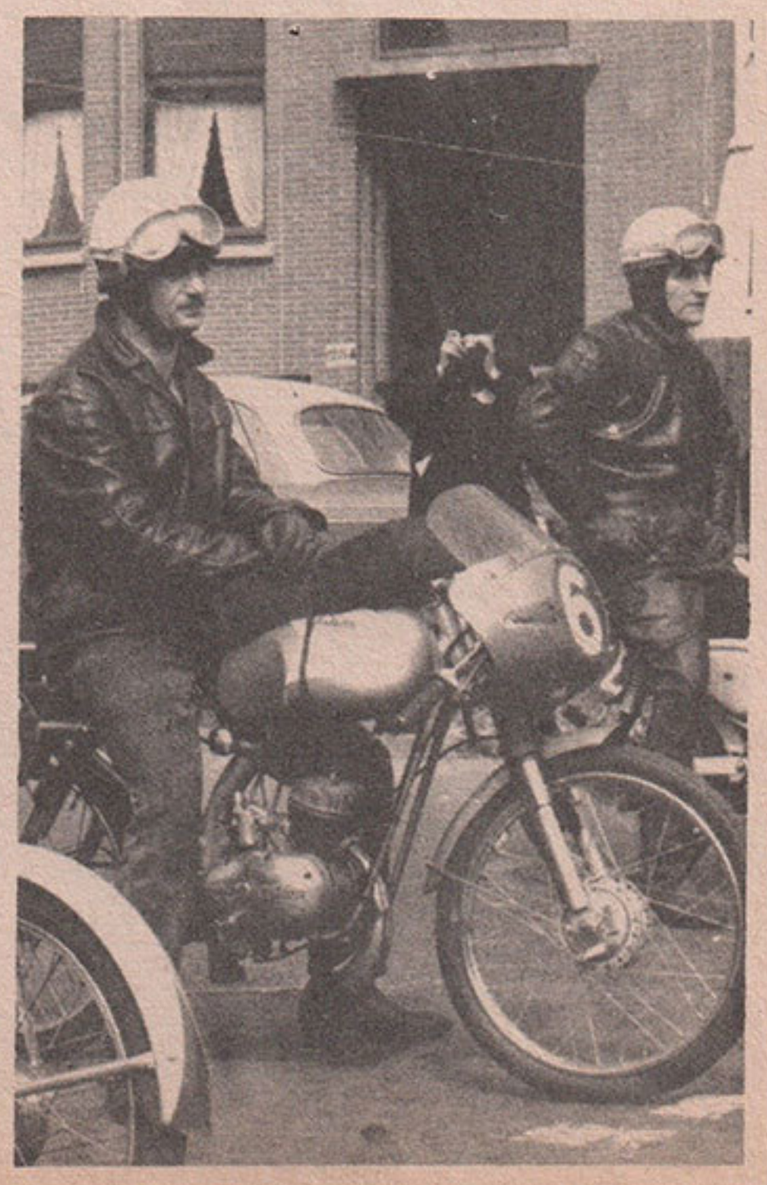
Dittrich et Anscheidt, tous deux sur Kreidler d'usine, remportent les deuxième et troisième épreuve de la Moto Cup où les moyennes ne cessent d'augmenter : 107 km/h pour Dittrich (meilleur tour par un... Motom à 108,8) et 109,2 km/h pour Anscheidt. Les Motom d'usine sont cette fois des interlocuteurs tout à fait valables.

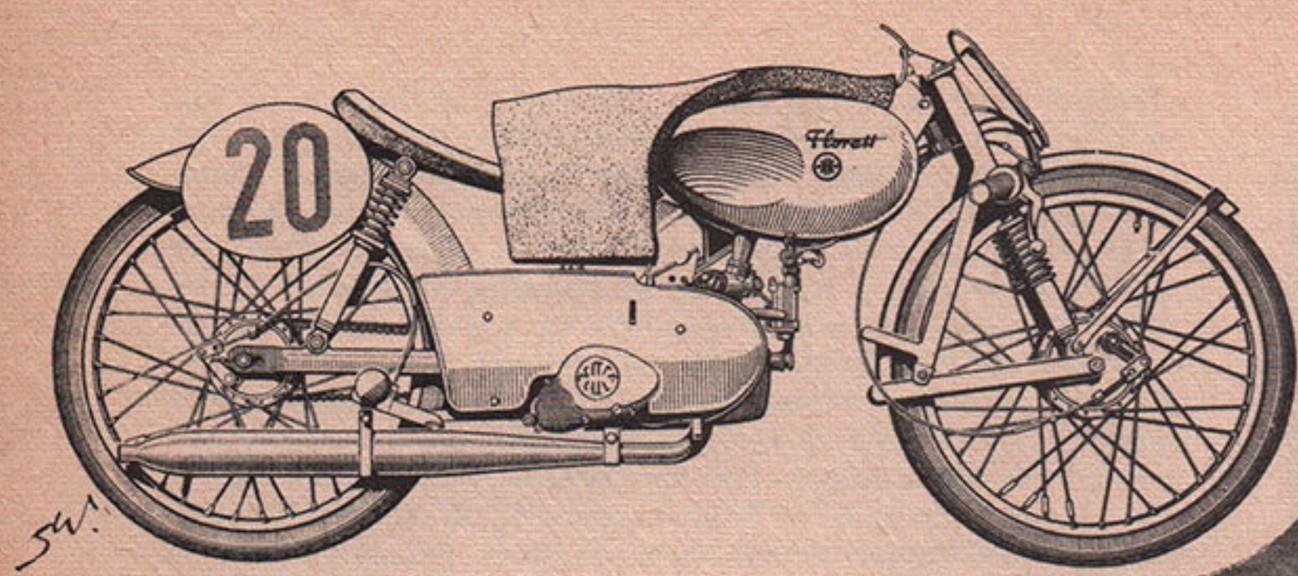
En Angleterre, les Itom s'imposent aussi avec, comme en Belgique, les Demm pour adversaires. Les 250 miles de Snetterton sont remportés par Ivy-Thomas sur Itom à la moyenne de 76,94 km/h, le tour le plus rapide ayant été couvert à plus de 90 de moyenne.

Revenons en France où plusieurs épreuves sont annoncées pour les 50 cc.: Avignon, Montlhéry. Condition essentielle : ne pas parler de cyclomoteurs mais de motocyclettes de 50 cc. de cylindrée. En attendant, voici la première course de côte au Cran d'Escalles : les « franco-belges » Chauderlot et Marquis, tous deux sur Itom, prennent les deux premières places.

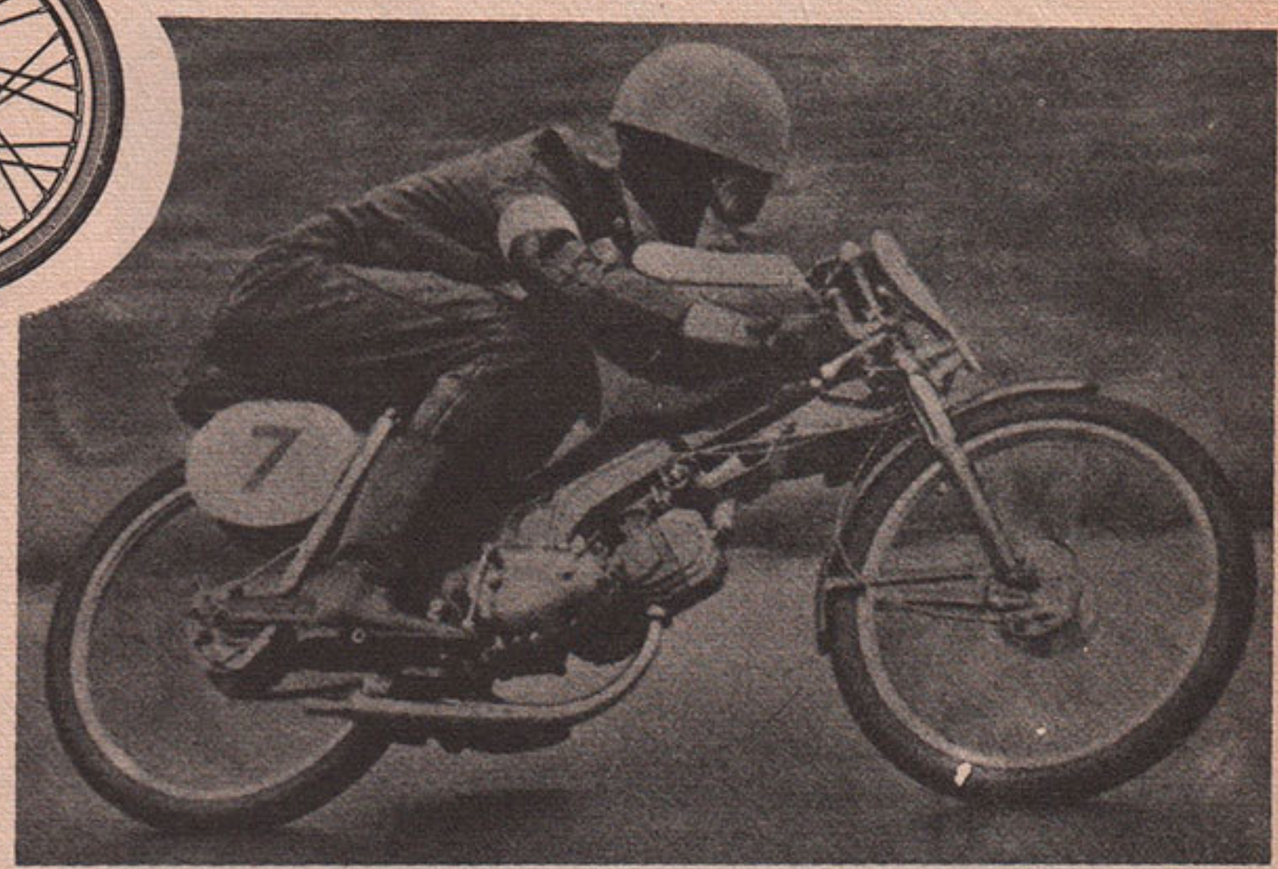
A Warsage, pour les classiques 24 Heures de Belgique, c'est un Itom qui l'emporte à plus de 72 de moyenne,

Deux français qui se distinguaient en Belgique : Marquis (N° 6) et Chauderlot.





Encore en 1960, le Kreidler de compétition d'Anscheidt et le Tomos qui causa une grande surprise à Hockenheim en triomphant du Kreidler.



mais il est suivi (voilà qui est nouveau) par trois Royal Nord. Au Maroc, à El Jadida, c'est un Alpino piloté par Bertorello qui l'emporte de peu devant un Morini et un Zundapp.

Et c'est à Montlhéry, le 11 septembre, qu'aura finalement lieu la première course de vitesse pour... 60 cc. (il faut sauver les apparences !...). C'est Chauderlot qui l'emporte avec son Itom à 74,555 km/h. Derrière lui, sur le Peugeot gonflé par Robin et dont nous avons déjà parlé, arrive Serre, un jeune ingénieur qui va marquer de sa personnalité le début des courses de 50 en France. Avignon, où Serre ne court pas, voit une nette domination des Itom qui prennent les quatre premières places, Chauderlot renouvelant sa victoire de Montlhéry devant Marquis, Ciffreo et R. Couvreur. Viennent ensuite un Alpino, une Paloma, un Peripoli, un Benelli.

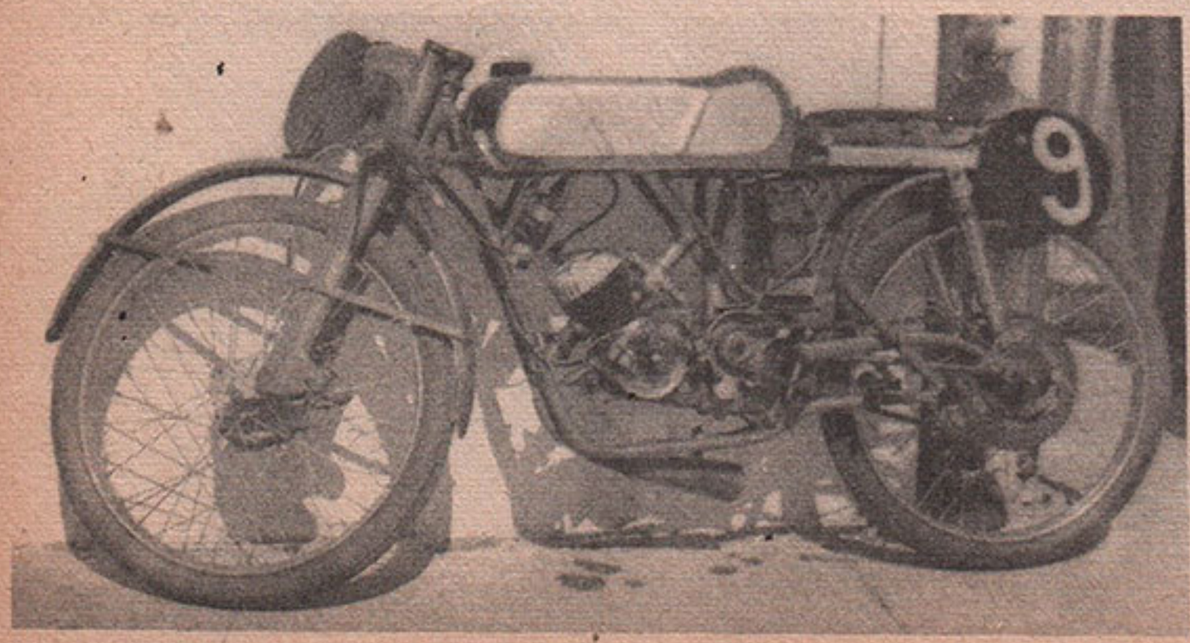
La saison (étant donné le nombre des épreuves, on peut déjà parler de saison) va se terminer, en Allemagne, par une surprise de taille : un nouveau venu parmi les 50 cc. de compétition, d'origine yougoslave par surcroît : le Tomos, va battre les Kreidler, sur leur terrain, à Hockenheim. Piloté par l'Allemand Rosenbusch, il devance le Kreidler d'Anscheidt de 5'' et réalise la moyenne de 109,8 km/h avec un meilleur tour à 113,1 km/h. Ces Tomos (il y en avait quatre au départ) ont une partie cycle de Puch, mais un moteur de conception yougoslave : le cylindre, fortement incliné sur l'horizontale, a toutes ses ailettes dans un plan vertical et parallèle à l'axe longitudinal de la machine, de même que la culasse ; refroidissement par l'air ambiant ; carbu de 20 ; puissance estimée à plus de 7 CV pour un régime de 9.500 t/m ; boîte 5 vitesses à verrouillage à billes.

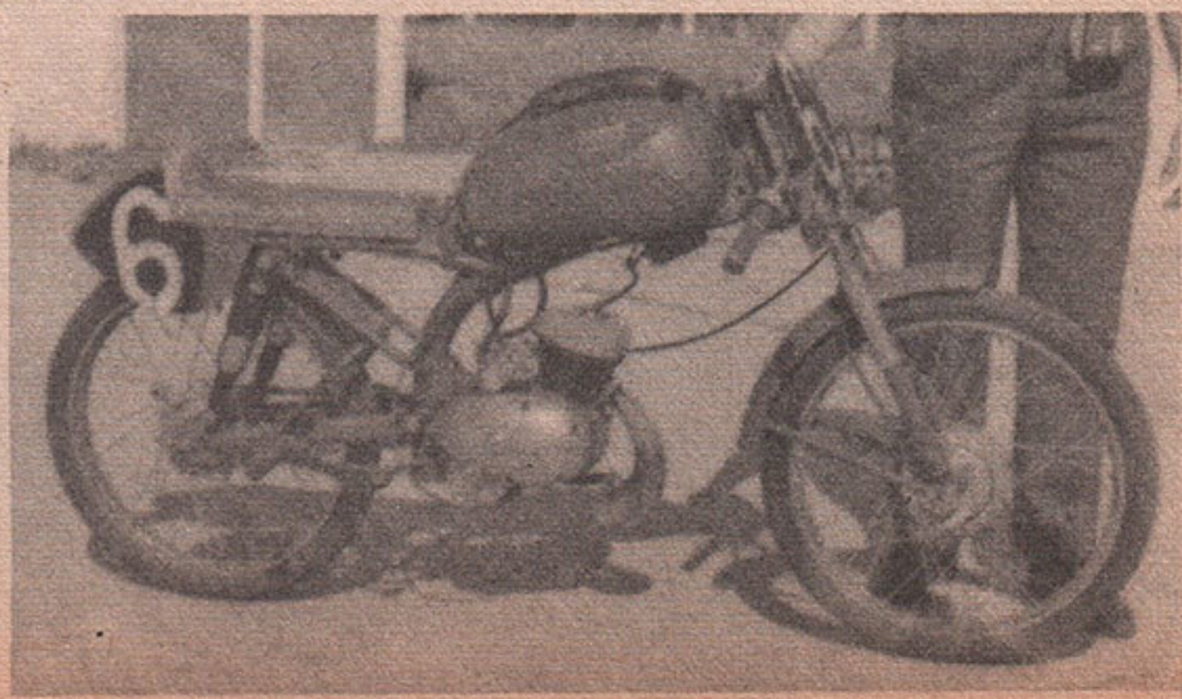
En France, autre course de vitesse à Cannes, où les Motom d'usine (Pessina, Domenicali, Pernigotti) dominent les autres concurrents dont le premier est Chauderlot, toujours sur Itom.

C'est en fin d'année que la Fédération Française prend la décision tant attendue : elle organisera, en 1961, un championnat de France de vitesse des 50 cc. C'est la consécration pour nos petites machines !... Certes, les règlements, hâtivement préparés, vont être modifiés en cours de saison : mais il reste néanmoins que les 50 cc. ont acquis droit de cité, qu'ils participent à part entière à l'activité sportive motocycliste.

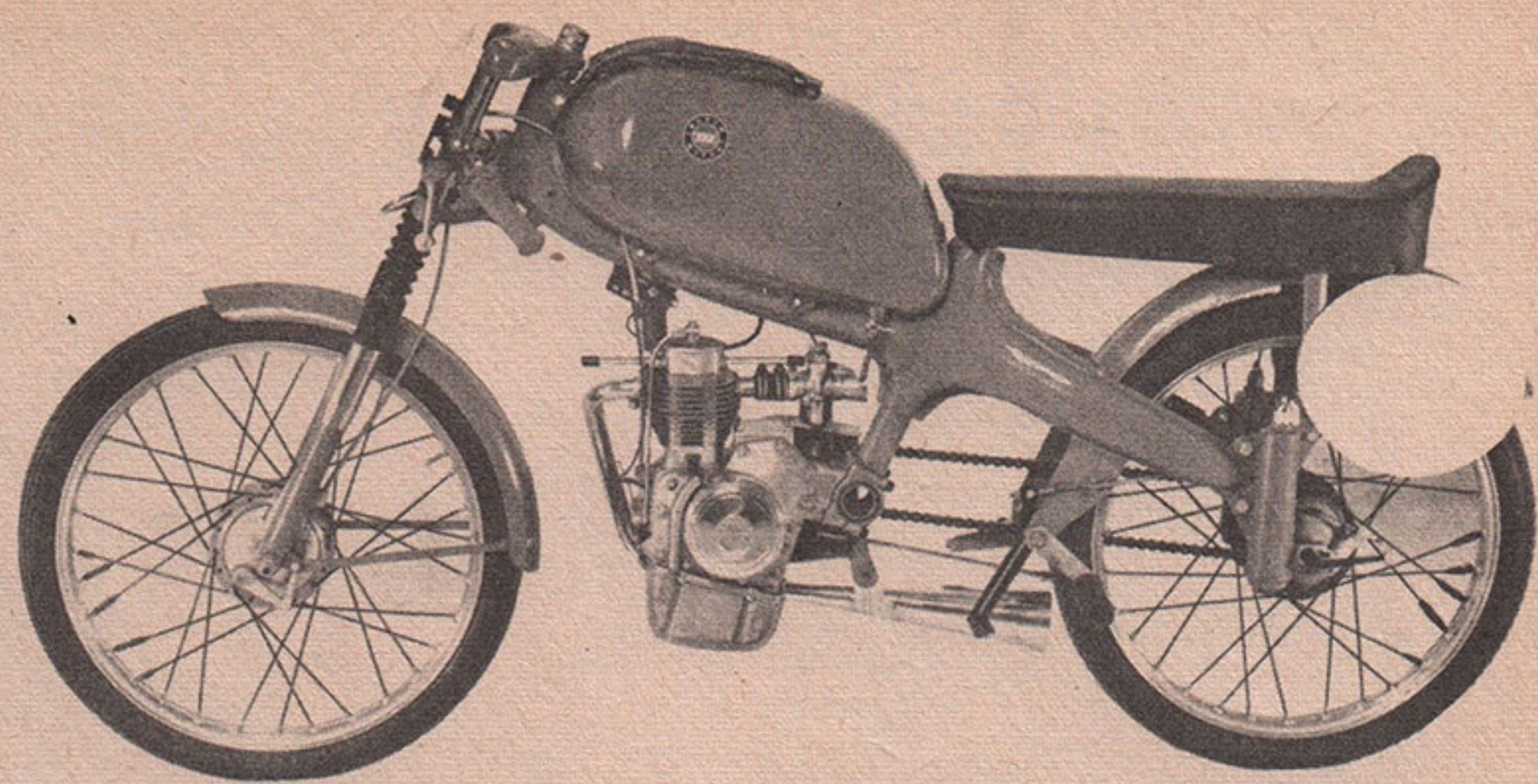
Au départ, il était prévu que ce championnat se disputerait sur une seule épreuve. Mais le grand nombre de courses organisées en 1961 devait permettre à la Fédération de revoir ce point et de décerner le titre, en définitive, en totalisant les points obtenus sur les trois meilleurs résultats. Par ailleurs, pour cette première année, aucune distinction ne serait faite entre inters et nationaux,

Première course pour « 60 cc. » à Montlhéry en 1960. Voici à gauche, la « spéciale » réalisée par Jacques Roca, et, à droite, l'Itom de Chauderlot.





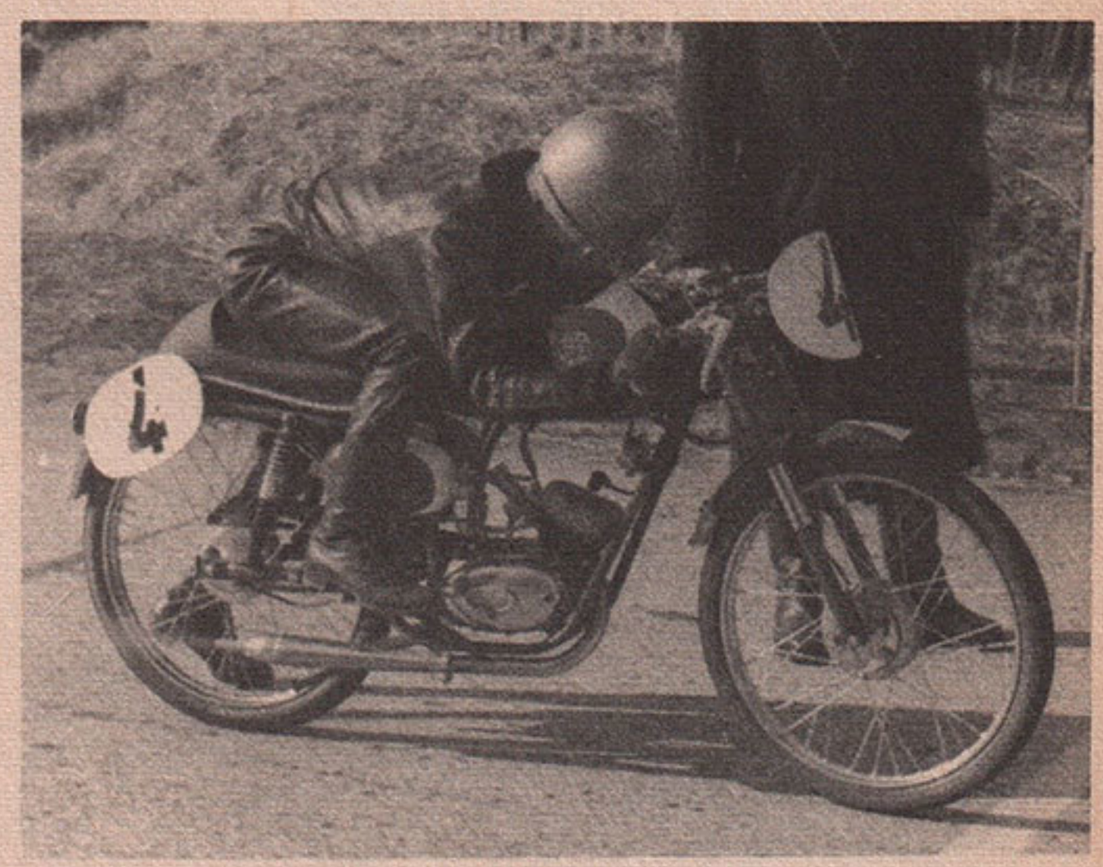
Dans cette page : le Motom « Competizione » en 1961 (ci-contre); Au-dessous: Herranz qui pilotait un B.M. à la Côte Lapize; En bas de page à gauche: départ à Bourg-en-Bresse, le 17 c'est le vainqueur Auradell sur Ducson; à droite: Fenoglio vainqueur à Marseille avec un Motom.

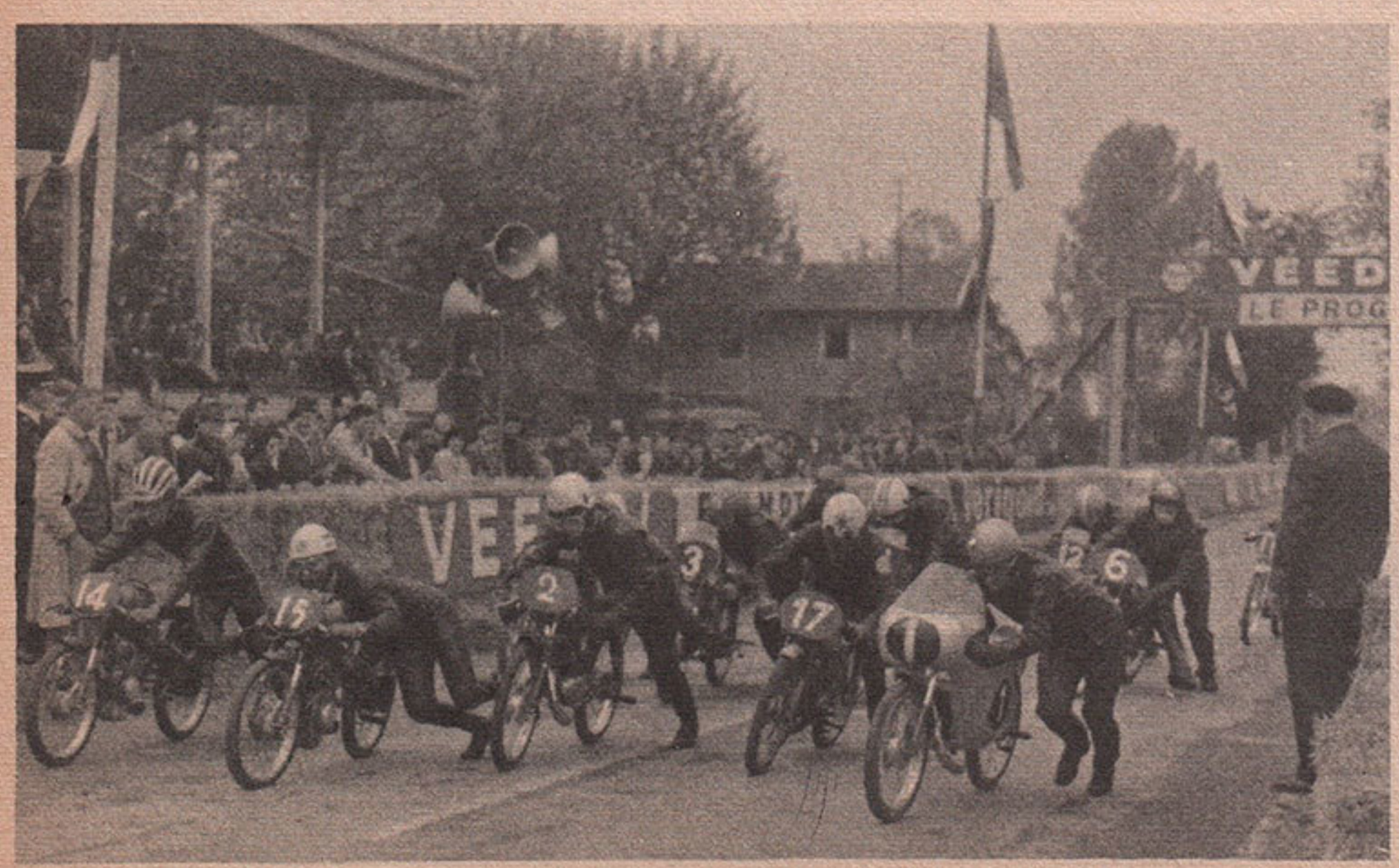


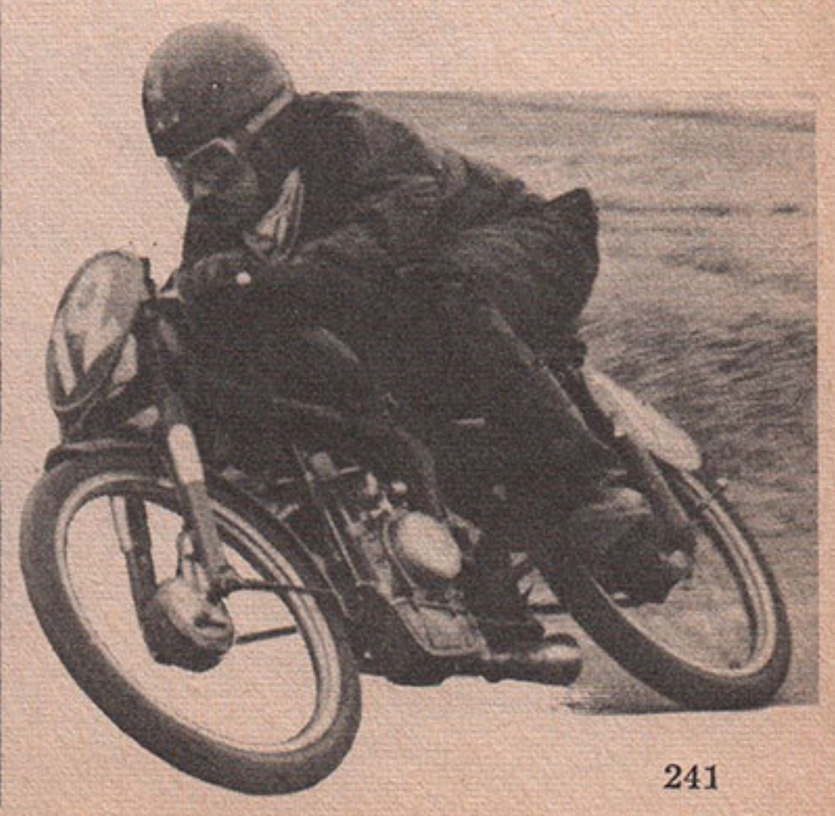
entre machines compétition et mochines sport. Tout cela ne s'est pas fait en un jour, mais il faut reconnaître qu'en cette occasion les dirigeants de notre Fédération ont su faire preuve de beaucoup de souplesse, ce qui était indispensable pour une toute nouvelle catégorie sportive.

Sur le plan international, la F.I.M. décide de créer la Coupe d'Europe des 50 cc. Cette décision, bien que venant un peu tard pour la saison, n'en est pas moins un nouveau pas de fait vers la reconnaissance de la valeur des compétitions de 50 cc. Elle ne fait que confirmer le succès grandissant de ces épreuves dans tous les pays européens : Allemagne, Belgique, Angleterre, Espagne, Yougoslavie, France (sans oublier le Maroc).

Nous voici en 1961. L'année sera placée sous le signe de J.-C. Serre qui a cependant troqué son Peugeot-Robin contre un Itom d'usine prêté par les importateurs français, les Etablissements Bonnet. Si c'est encore Chauderlot et son Itom qui s'imposent à la Côte Lapize devant trois Paloma, s'il vous plaît !...), Serre n'ayant pas reçu son Itom 4 vitesses, les choses vont changer dès Bourg-en-Bresse. Là, en effet, Serre battra les habituels leaders : Marquis, Chauderlot, mais il sera lui-même battu par une machine d'usine espagnole, Ducson, pilotée par Auradelle. Course malchanceuse des Motom qui faisaient figure de grands favoris.







Consécration en France : les 50 cc. sont admis à Clermont-Ferrand, en « ouverture » du Grand Prix de France, le samedi. Grosse surprise : Serre et son Itom battent « à la régulière » les Motom d'usine qui avaient appelé en renfort le jeune Landereau. Les concurrents de l'Est de la France commencent à perdre pied et une nouvelle ère se prépare pour les 50 cc.

Pour en être parfaitement convaincus, il suffit de se tourner vers l'Allemagne. A Saint-Wendel se dispute la première épreuve de la toute nouvelle Coupe d'Europe. Chez Kreidler la défaite de fin de saison 1960 devant les Tomos n'a pas été prise à la légère : les machines alignées en Sarre n'ont plus aucun rapport avec les Florett de série : cadre treillis, double berceau, machines très basses et très légères, carénage, moteur très modifié et sans turbine de refroidissement, deux carburateurs et double distributeur rotatif, boîte à 4 rapports avec relais deux positions. Anscheidt dispose facilement de Rosenbusch (les Tomos sont toujours ceux de l'an passé) qui est battu de 1'30'' environ. Notons ici la belle cinquième place de notre compatriote Marquis, toujours sur Itom.

Une semaine plus tard, splendide revanche des Tomos (carénés cette fois) à Hockenheim : Zelnik, un Yougoslave, bat Anscheidt au sprint (0,6'' d'écart) et nous trouvons trois Tomos dans les cinq premiers. La moyenne est montée à 113,4 km/h et le meilleur tour a été bouclé à 116,6 km/h par le Tomos de Rosenbusch. Vervroegen, le héros des courses en Belgique, termine à la huitième place et Chauderlot à la douzième.

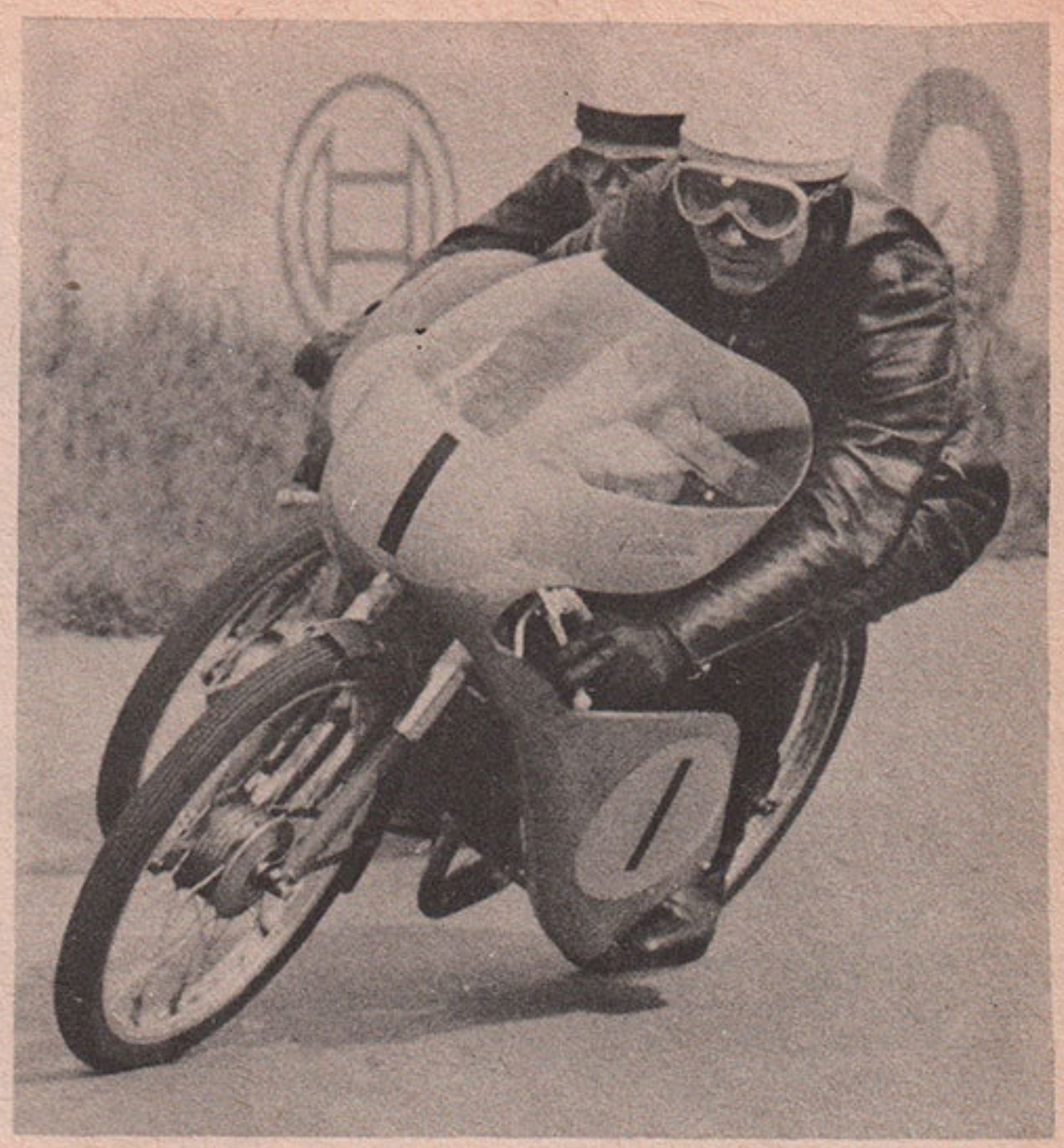
Revenons en France, où les Motom prennent une belle revanche à Marseille en enlevant les trois premières places devant Chappelle (Ducson). Suivent les Itom et les Paloma. A noter que le premier Motom est piloté par le Français Fenoglio qui devait disparaître tragiquement par la suite.

Vervroegen continue, lui, à dominer les épreuves qui se disputent en Belgique, restant toujours fidèle à son Itom. Il gagne à Mouscron en améliorant de 5 km/h le record de l'an dernier.

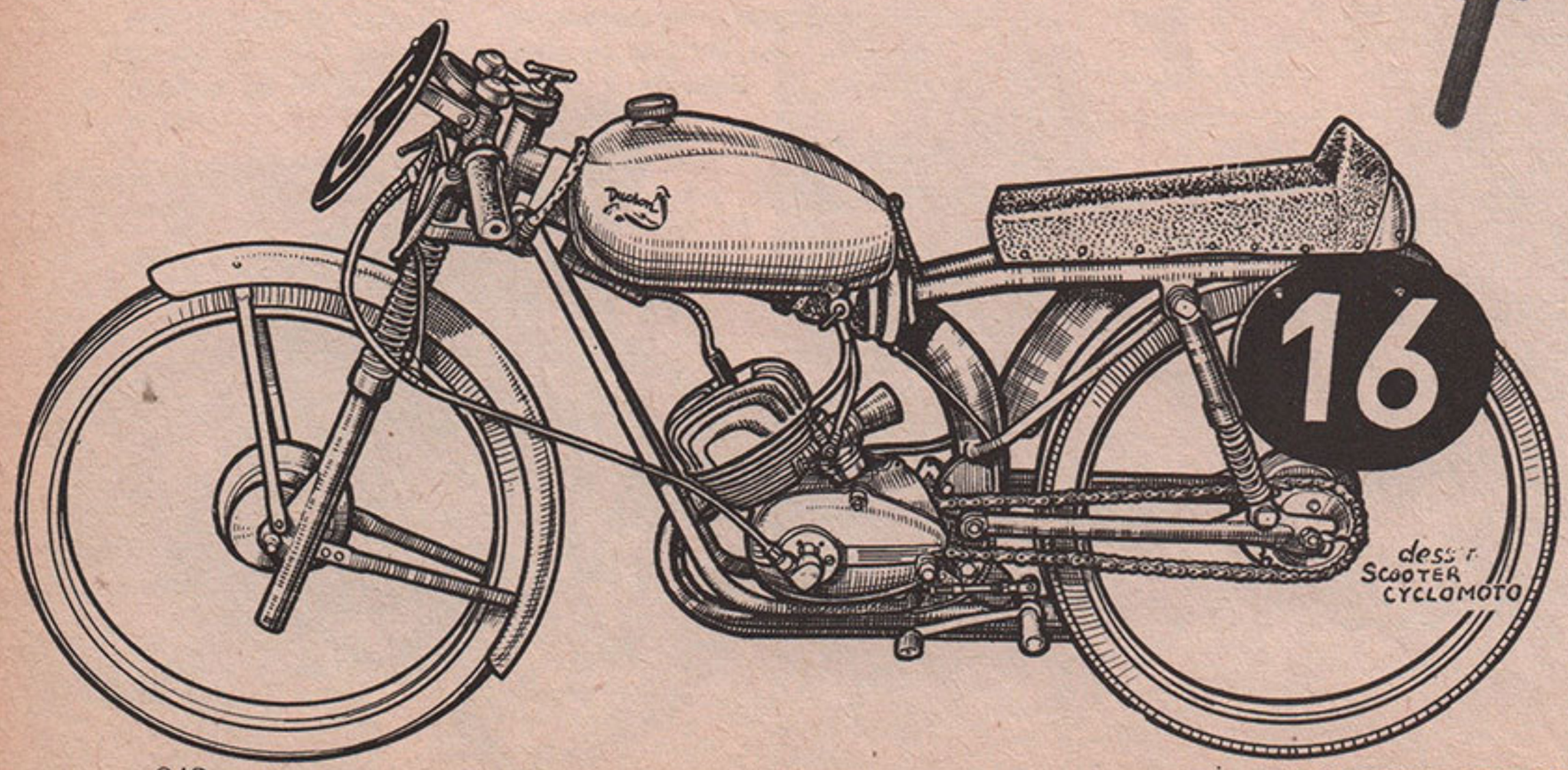
Nous revoici à Montlhéry (déjà 4 épreuves pour 1961 !... c'est un excellent départ). Serre, sur son terrain, confirme ses précédents résultats et laisse le second (Ciffreo sur Itom) à plus de deux minutes. Et n'oublions pas de signaler que nous trouvions 19 pilotes au départ du Premier Pas (enlevé par Marquis sur Itom) et 15 pilotes au départ du Trophée. Les jeunes commencent à s'intéresser aux épreuves de vitesse et de nouveaux noms apparaissent : Dayan, Brulbault, Cassegrain, Billard, etc...

L'Itom de Serre est chronométré à 108,6 km/h sur l'anneau de Montlhéry, ce qui semble extraordinaire.

En remportant, à Zolder, la troisième épreuve de la Coupe d'Europe, Anscheidt (dont c'est la première « sortie »



Toujours à Hockenheim, et toujours en 1961, Zelnik (Tomos) est devant Anscheidt (Kreidler) qui sera battu par le Yougoslave.



Serre (ci-dessus) tenait à disposer d'un 50 cc. plus léger... que lui. Ci-contre, le Ducson de Chappelle.

à l'étranger) prend la tête du classement de cette coupe devant son compatriote Gedlich (également sur Kreidler) et le Yougoslave Zelnik sur Tomos.

Serre remporte encore les Coupes Eugène Mauve devant Brulbault (Itom) et Dayan, premier de la catégorie sport avec un Peripoli préparé par lui-même. On remarque au cours de cette épreuve le « spécial » de Roca (un pilote dont on n'a pas fini d'entendre parler) à base d'Ydral et de Franco Morini, éliminé sur serrage. Bien entendu, Serre est largement en tête du Championnat de France, d'autant plus que trois résultats seulement seront retenus en fin de saison (ce qui est, bien malheureusement, encore vrai aujourd'hui !...)

Pendant ce temps, Anscheidt cumule les victoires : il remporte les épreuves disputées à Opatija (en Yougoslavie, dans le fief des Tomos dont le meilleur représentant ne peut terminer que troisième) et à Zandvort en Hollande où il devance Rosenbusch sur Tomos. Les pilotes « privés » sont de plus en plus nettement battus, et les machines d'usine progressent à pas de géant.

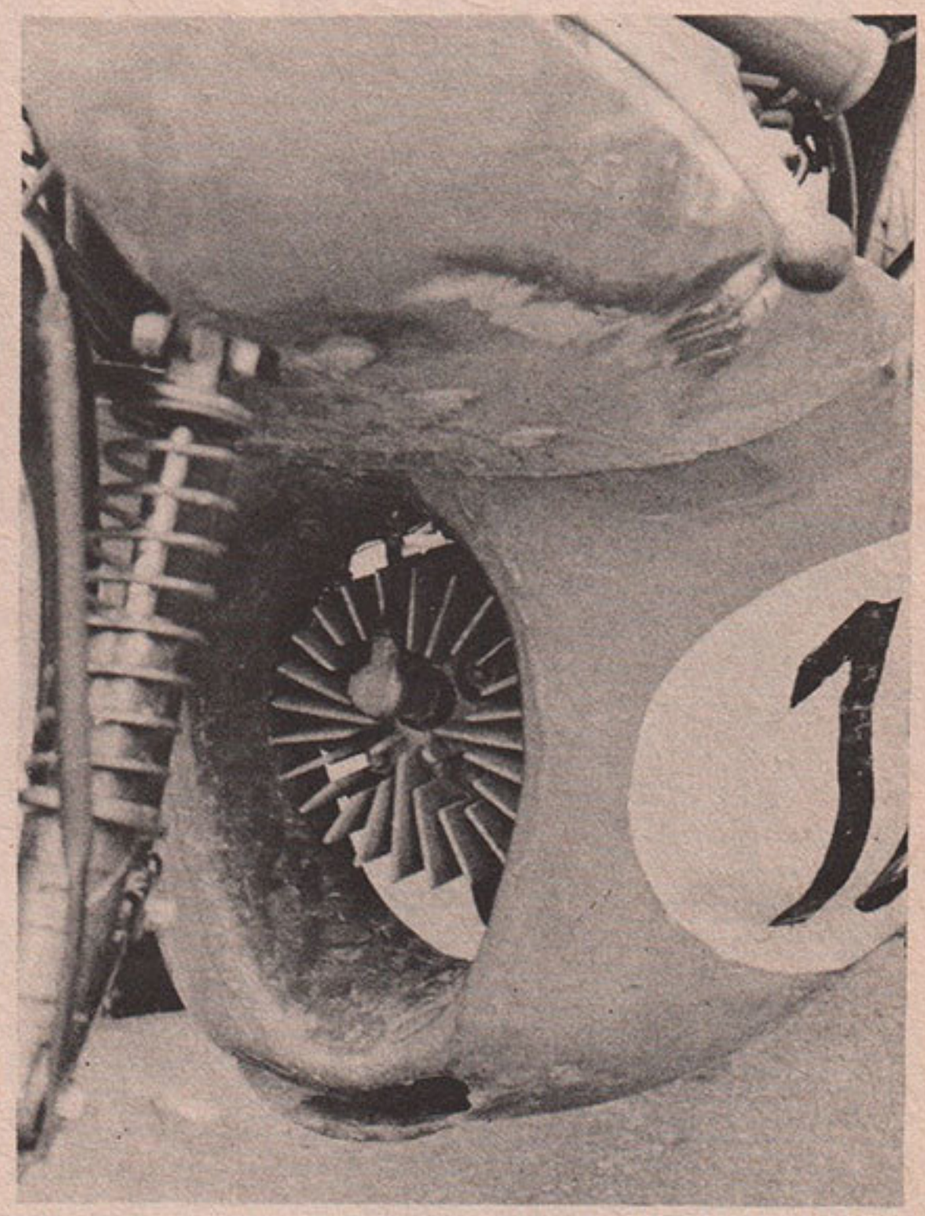
En Avignon, Serre (le poids, voilà l'ennemi !...) domine tout le monde... mais casse alors qu'il avait 30'' d'avance, et la victoire revient une nouvelle fois à Auradelle devant Chappelle, tous deux sur Ducson. Suivent quatre Itom pilotés par Marquis, Bustin, Ciffreo et Brulbault. Huit points donc pour Chappelle qui en prendra huit autres à Montlhéry, en battant Serre et en causant une belle surprise, et huit encore à Magny-Cours où il bat Chauderlot et Brulbault. Ce n'est cependant pas suffisant pour ôter à Serre le premier titre de Champion de France de la catégorie, et Chappelle ne terminera que second devant Marquis, Chauderlot, Ciffreo, Brulbault, etc...

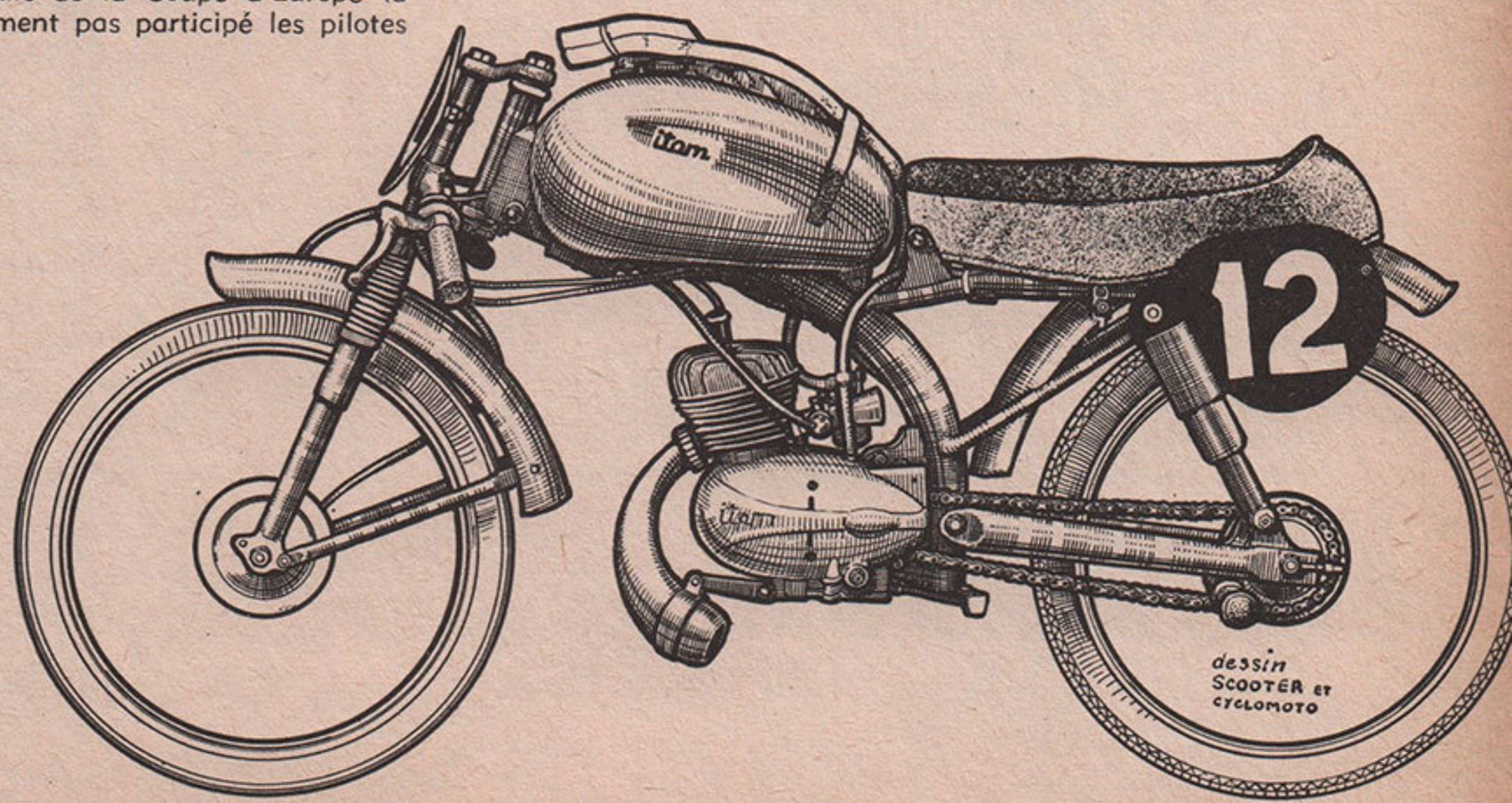
Pour ce premier Championnat des 50 cc., seize pilotes sont classés en fin de saison (sport et course confondus, rappelons-le), ce qui est beaucoup plus que satisfaisant. En fait, c'est un succès qui dépasse les prévisions les plus optimistes et qui consacre définitivement l'avènement du 50 cc.

Faisant le bilan en fin de saison, pour la France, on constate que si les marques les plus souvent en vedette sur nos circuits ont été Itom, Ducson et Motom, d'autres marques ont également figuré honorablement : Paloma, Benelli, Peugeot, Flandria, Peripoli et même, quelle surprise, Motobécane.

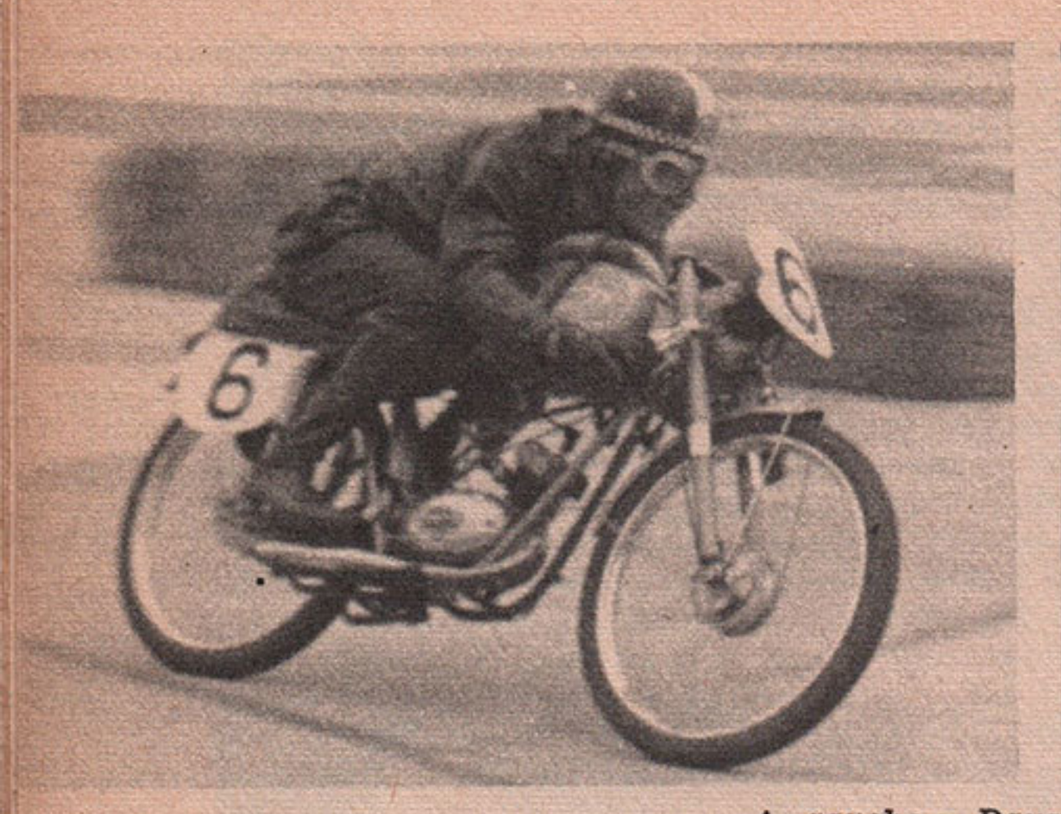
Reprenant maintenant le cours de la Coupe d'Europe (à laquelle n'ont en fait pratiquement pas participé les pilotes français, Chauderlot mis à part), nous assistons à Bruxelles à la défaite d'Anscheidt par son compatriote (et coéquipier) Gedlich, le meilleur Belge, Vervroegen terminant troisième en l'absence des Tomos. Les Allemands, assurés de la victoire, ne font pas le déplacement de Saragosse où se disputait la dernière manche de la Coupe d'Europe. Si c'est un Ducson, avec Gracia, qui gagne, on voit apparaître à la seconde place une nouvelle marque espagnole qui devait par la suite se distinguer sur tous les circuits : Derbi.

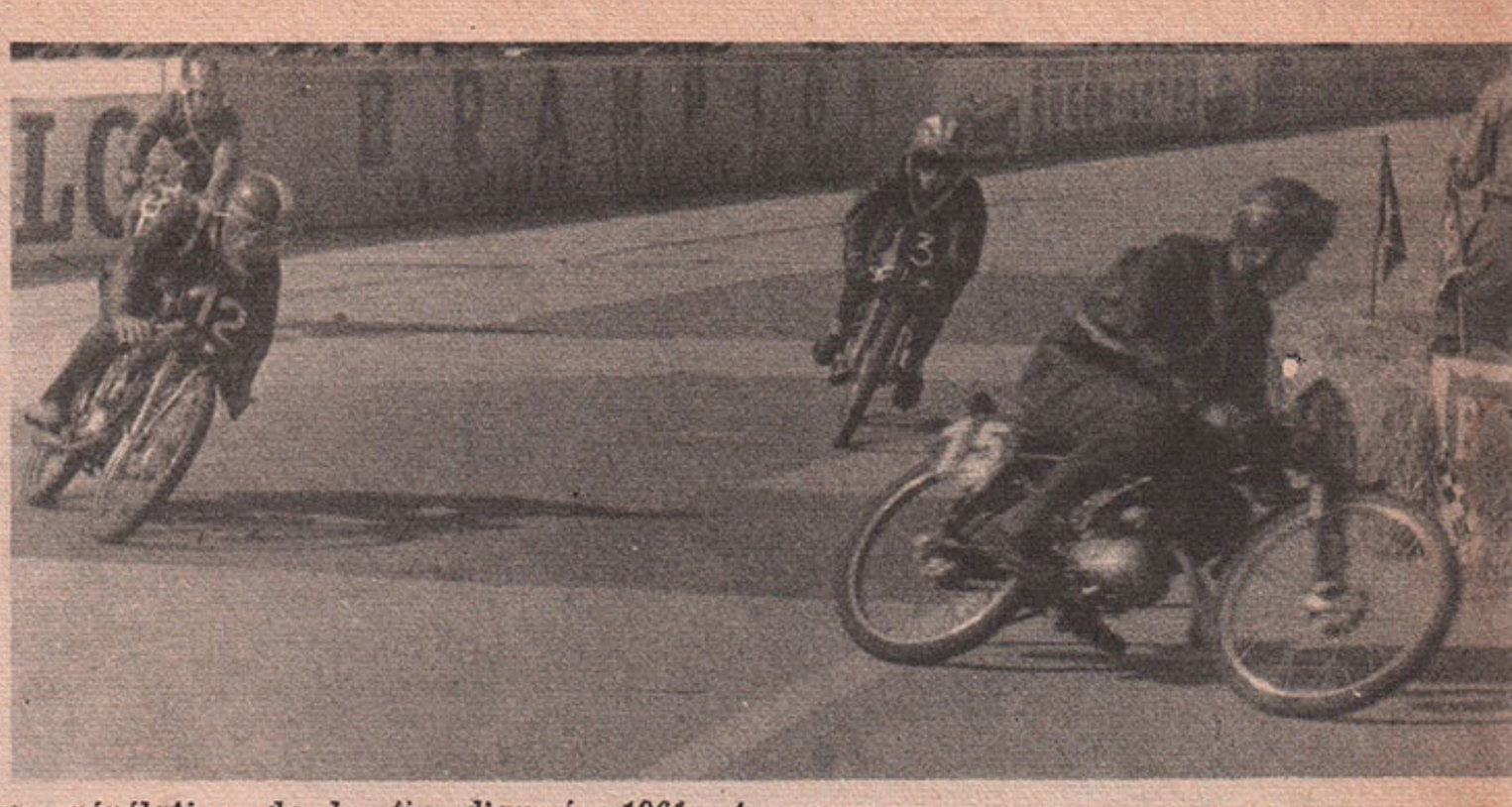
Ainsi se termine donc cette première saison officielle pour les épreuves de 50 cc. Pourtant, grâce à une nouvelle règlementation de la Fédération Française, la saison 1962 allait débuter dès octobre 1961 à Montlhéry, aux Coupes du Salon. En effet, pour des raisons de caractère commercial (et fort justes), le championnat 1962 allait débuter avec les Coupes du Salon.





En haut, à droite, le Kreidler d'Anscheidt en 1961: la turbine a fait place à une « canalisation d'air ». Ci-contre : l'Itom de Chauderlot.





A gauche : Dayan, révélation de la fin d'année 1961. A droite : Millard (15), Dayan (12) et... Claude Vigreux dont on commence à parler.

Les concurrents, suivant la nouvelle règlementation, sont répartis en « Sport » et « Course », mais la question des licences n'est pas entièrement résolue. Pour les « Course », Chappelle et son Ducson confirment les derniers résultats de la saison en triomphant de Marquis, Brulbault, Cachou (un nouveau) sur Itom. Roca et son « spécial » viennent ensuite, alors que Serre a été très malheureux avec son Itom. En catégorie « Sport », c'est J.-P. Beltoise (mais oui, c'est bien celui que vous connaissez !...) qui gagne, devançant Millard, Cassegrain, Dayan, etc...

L'année ne se terminera pas sans une autre victoire sympathique concernant, cette fois, l'ensemble des 50 cc : la Fédération Internationale Motocycliste organise, pour 1962, un Championnat du Monde de la catégorie. C'est une consécration, naturellement, pour ces petites cylindrées si longtemps décriées. Nous espérions cette décision sans trop y croire, mais en définitive le succès (et le nombre) des réunions organisées en 1961 ont emporté la décision et — sur les deux plans que nous avons suivis jusqu'à présent : national et international — la partie a été définitivement gagnée.

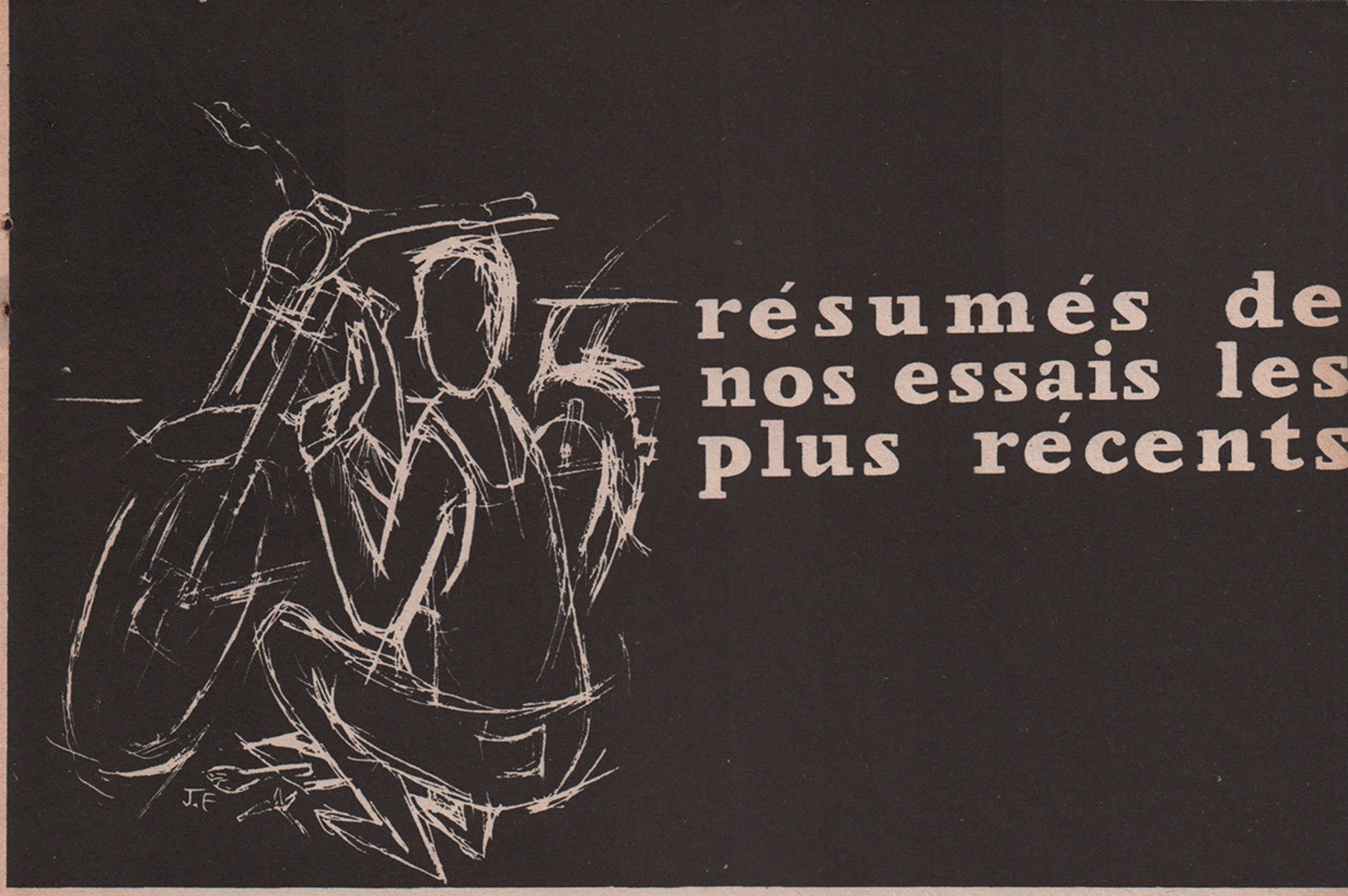
Les usines japonaises — alléchées sans doute par le titre de Champion du Monde — vont entrer dans la danse et, dès la première année, Suzuki (avec un pilote allemand : Degner) va priver, de justesse, Kreidler et Anscheidt d'un titre que ces derniers méritaient pour avoir été des pionniers dans le domaine de la petite cylindrée. Mais c'est là la dure loi du sport !... Plus tard Honda va descendre dans l'arène et rendre plus indécis encore les résultats. Kreidler va perdre du terrain peu à peu devant l'énorme puissance industrielle et financière que représentent les usines japonaises. Des marques européennes — à part Kreidler — seul Derbi va tenter, parfois avec bonheur, de résister. Ducson, Motom, Itom vont rapidement disparaître, du moins en ce qui concerne la lutte pour la suprématie mondiale, fournissant encore des machines pour les « privés », ce que les Japonais ne seront pas en mesure de faire avant quelques années.

En France, l'année 1962 consacrera la supériorité de Roca qui, depuis le Grand-Prix de France, pilote des Derbi d'usine. Il trouvera en face de lui le Ducson de Chappelle et l'Itom de J.-P. Beltoise qui a repris le flambeau que Serre a laissé tomber pour s'intéresser à sa carrière d'ingénieur. Les « spécialistes » de l'Est de la France sont maintenant dépassés. Une époque nouvelle est ouverte et si Roca est champion « Inter », nous avons aussi un champion « National » qui est Combron sur Honda devant Millard (Itom), Bertheau (Paloma), Prigent (Zundapp), etc...

Les temps héroïques sont maintenant terminés. D'autres problèmes vont se poser, dont le plus important (et qui n'est malheureusement toujours pas résolu aujourd'hui) est de trouver pour les « privés » des machines capables d'affronter les machines d'usine. L'ère des « bricolages » est terminée. Elle avait son charme et on peut la regretter, mais c'est la loi du progrès. Pour gagner, de nos jours, et nous nous plaçons sur le plan national, strictement, il faut avoir des « compétition-clients », c'est-à-dire avoir la possibilité d'investir au départ une somme assez forte. Mais c'est là un autre problème qu'il n'est pas dans notre intention d'affronter dans cet article.

B. N.

L'un des premiers bouquets de J.-P. Beltoise. C'est le premier d'une longue série !...



résumés de nos essais les plus récents

CADY MOTOBECANE

LA France, berceau du cyclomoteur utilitaire, voyait cette catégorie de véhicules vieillir lentement, se contentant d'une clientèle fidèle et peu exigeante. Ceci pour les « bon marché ». D'un autre côté, on trouvait des utilitaires s'embourgeoisant, se perfectionnant, bénéficiant de techniques ultra-modernes: tout ceci, hélas, au détriment d'un prix de moins en moins démocratique. Motobécane, avec son Cady, est venu combler la brèche, en empruntant aux deux écoles. De la première il a conservé un prix très bas, quelques solutions typiquement « utilitaires » et une vitesse réduite. De la seconde, il a emprunté la technique moderne, la ligne sobre et affinée. Il ne s'agit cependant pas d'un « hybride ». Le Cady a été conçu d'un bloc, il bénéficie de nombreuses solutions personnelles qui en font réellement le véhicule utilitaire moderne et bon marché qu'attendait la clientèle.

PERFORMANCES

Vitesse maxi de 34 km/h (4 335 tr/mn) en position assise.

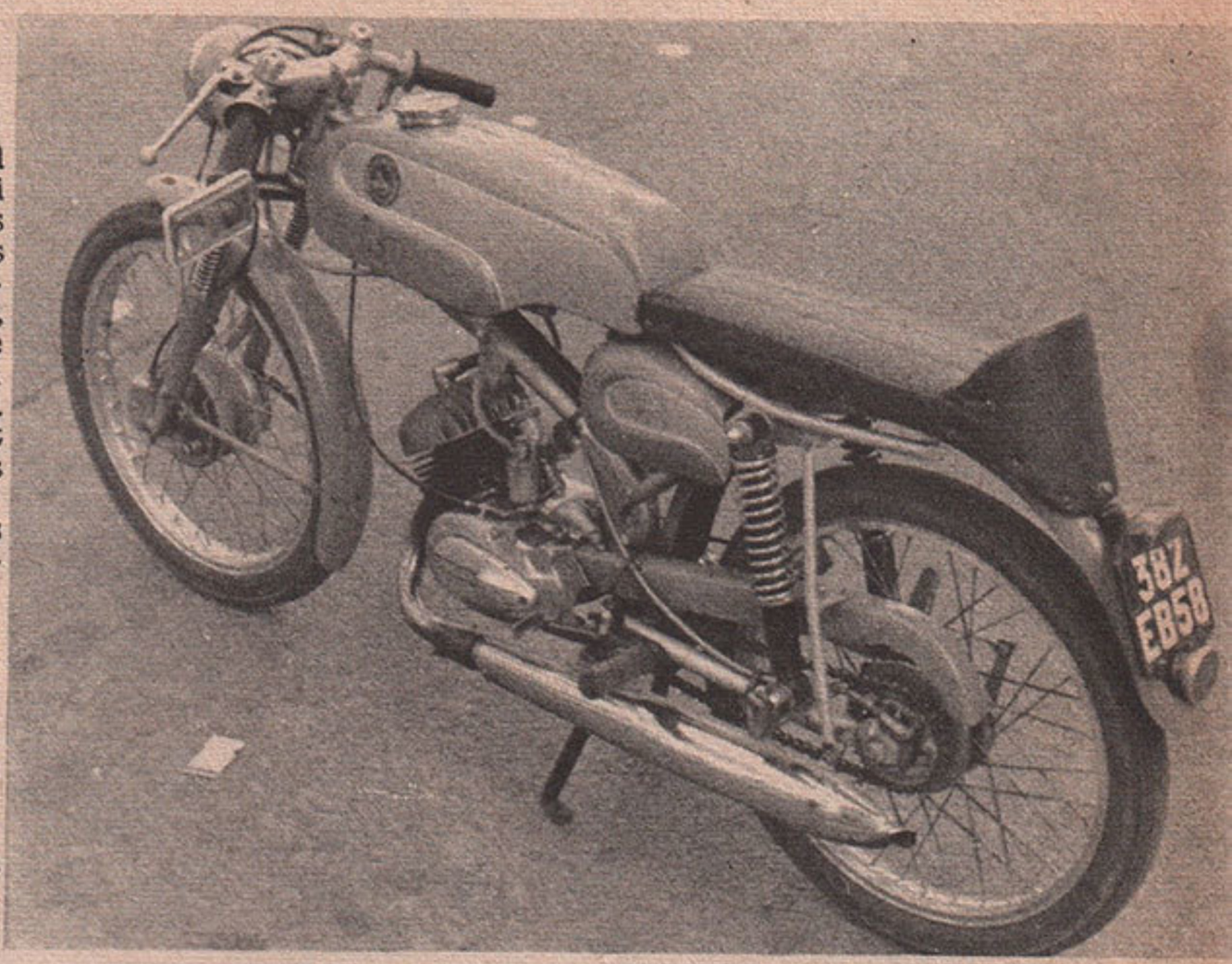
Accélérations (chiffres obtenus en laissant au moteur et à l'embrayage Dimoby le soin de se débrouiller seuls): 0-100 m en 16,3" ; 0-200 m en 27" ; 0-300 m en 37,6" ; 0,400 m en 48,2"; 0,500 m en 58,8" (moyenne: 30,6 km/h).

Très bonne aptitude en côte. Pilote de 45 kg sans pédaler: 51,8"; avec quelques coups de pédales au démarrage: 48,6". Pilote de 65 kg sans pédaler: 62,6"; en pédalant au départ: 58".

De 30 km/h à l'arrêt complet: Frein AV seul: 9,40 m; Frein AR seul: 9,55 m; Les deux freins: 7,80 m.

En ce qui concerne la consommation, nous avons relevé 1,2 l/100 km à 30 km/h et, plein gaz, 1,4 l/100 km.

DERBI 75 cc



LE 75 cc Derbi ne nous a pas déçus. A l'usage il s'est révélé avoir un caractère fort sportif et ceci aussi bien dans le sens positif du terme que dans le sens négatif. Dans ce dernier sens nous citerons: bas de pantalons aspergés par le carburateur, baisse des performances sensible en cas de vêtements un peu amples, peu d'aptitudes pour les grandes randonnées (manque de confort, peu de possibilités d'emporter des bagages), etc.

Mais ce n'est pas un véhicule prévu pour cet usage. C'est une machine sportive et, de ce point de vue, c'est une réussite complète surtout par le niveau élevé des performances qu'elle permet de réaliser.

Vu sous cet angle, le Derbi mérite bien des éloges malgré quelques défauts mineurs (difficultés de démarrage à froid, par exemple).

LES PERFORMANCES

Vitesse de pointe excellente, digne d'une très bonne 125 cc: 104 km/h assis et 113 km/h couché (pilote en cuir) avec une démultiplication non appropriée puisque le régime atteint est de 7 235 t/mn au lieu des 9 000 indiqués au catalogue. Accélérations très brillantes : 100 m en 7,8" soit à 46 km/h de moyenne; 200 m en 12" soit à 60 km/h de moyenne; 400 m en 22,4" soit à 64,2 km/h de moyenne.

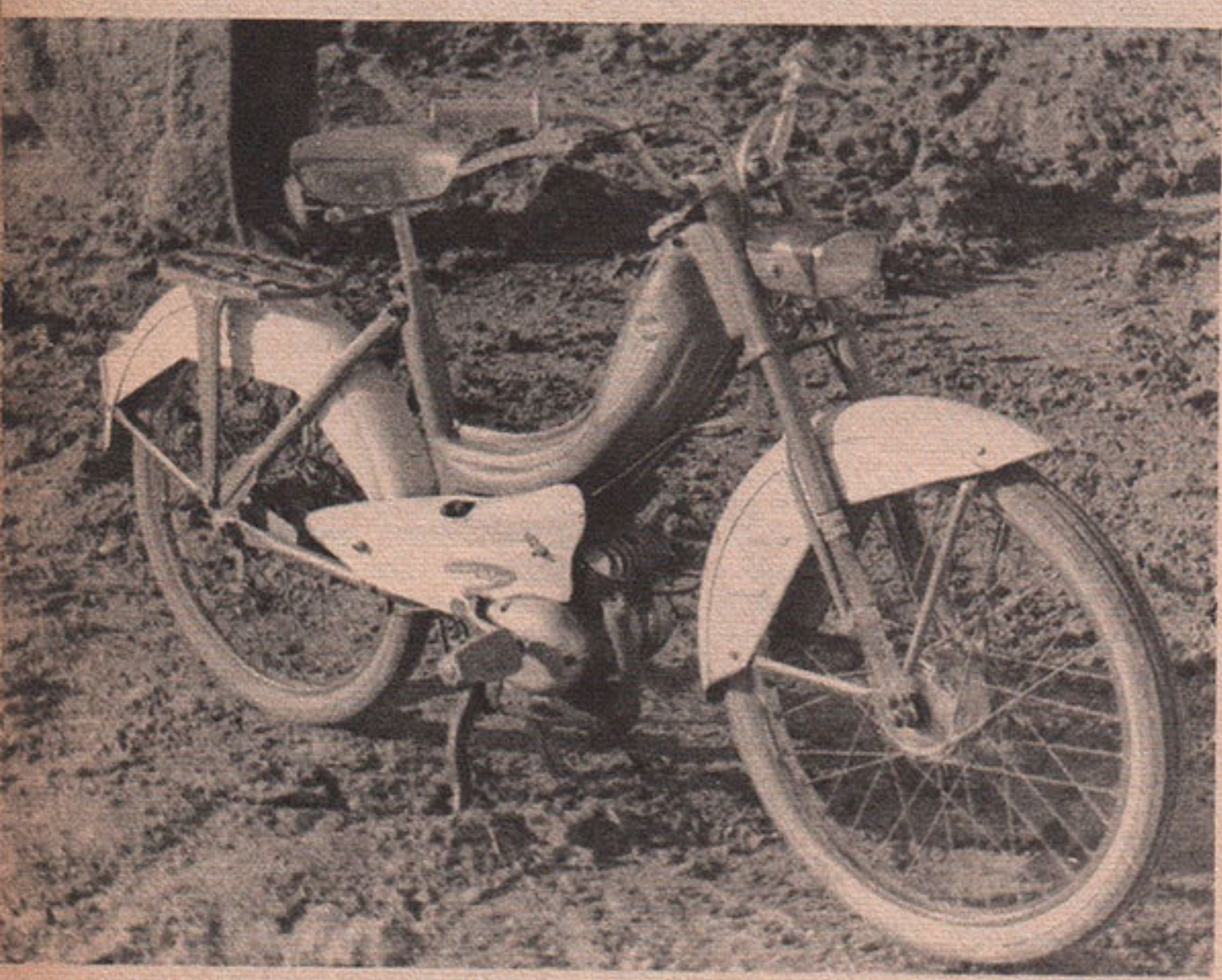
Le tour d'anneau à Montlhéry a été effectué en 1' 30,8" soit à une moyenne de 99,1 km/h. Précisons que l'essai sur les 400 m a été fait en de mauvaises conditions.

Toujours à Montlhéry, le tour du « routier » a été réalisé en 5' 49" ce qui représente une moyenne de 94,701 km/h ce qui est excellent et dû à sa très bonne tenue de route autant qu'à ses accélérations.

Les essais en côte ont été faits avec un embrayage défaillant. Pilote de 65 kg: 21" (1-2-3). Pilote de 90 kg: 22,4" (1-2). Duo (150 kg): 34".

Freinage, de 50 km/h à l'arrêt complet: Frein AV seul: 16,35 m; Frein AR seul: 23 m; Les deux freins: 14 m.

La consommation, à 48 comme à 67 km/h s'élève à 2,5 l/100 km. En usage routier nous avons noté une consommation de 5 l/100 km environ.



FLORIDE FLANDRIA

LE Floride allie à de nombreuses qualités et à des solutions techniques modernes et inédites, quelques inconvénients, notamment, malgré sa grande simplicité de conduite due à l'automaticité, cette même conduite n'offre pas tous les agréments que l'on pourrait en attendre. Mais il s'agit là plus d'une question d'accoutumance que d'un défaut technique et, en somme, le Floride peut être considéré comme une saine conception du cyclomoteur utilitaire moderne. C'est-à-dire un véhicule simple, robuste et bon marché.

PERFORMANCES

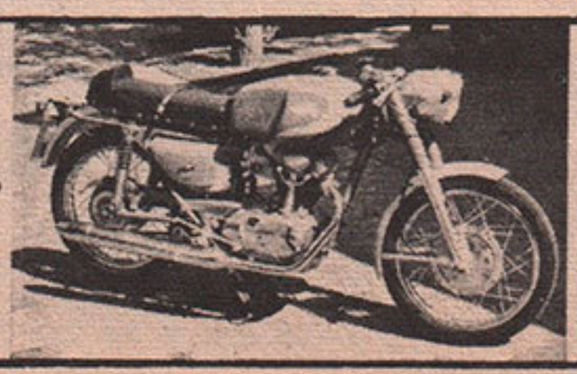
Ce monovitesse « façon code » a une vitesse de pointe de 50/52 km/h, position assise ou couchée.

Les accélérations sont en rapport avec cette vitesse : 100 m en 14", 200 m en 21,4" et 400 m en 28,6". En côte, avec un pilote de 65 kg, on réalise 44" en retenant au frein (départ plus franc, l'embrayage collant plus tôt) et 45,3" en montée normale. Le pilote de 90 kg a réalisé 1' 23" mais a pu monter sans l'aide des pédales.

En ce qui concerne le freinage nous avons obtenu les chiffres suivants, de 50 km/h à l'arrêt complet: Frein AV seul: 14,5 m ; Frein AR seul: 17,6 m ; Les deux freins: 11,1 m.

La consommation normalisée est de 2,15 l/100 km à 43 km/h et il faut envisager comme un maximum le chiffre de 2,40 l/100 km.

DUCATI
CYCLOMOTEURS SPORT, VILLE
VELOMOTEURS 125 cc, MOTOS
250 MACH-1, GT, SCRAMBLER,
350 SEBRING.
MODELES TOUS TERRAINS
50 cc et TRIPORTEURS 50.



CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE
OU VOTRE DISTRIBUTEUR POUR
LA SEINE

JUDENNE

MOTUL CENTURY

à qualité égale...
prix imbattables !...

25, avenue Parmentier
Paris-11e
Tél. : ROQ 07-60

MOTOBÉCANE D. 52 T. T.

SI l'on veut bien se souvenir que la D-52 TT n'est pas une machine de compétition, nous nous trouvons en présence d'un deux-roues qui, pour un prix des plus modiques, offre des possibilités nouvelles en élargissant le cadre classique des évolutions d'un 50 cc. Les routes cessent d'être des frontières, la T.T. permet de quitter les « droits chemins » pour rouler dans les sous-bois et goûter au plaisir de voyager en toute liberté au gré de sa fantaisie.

Les amoureux des grands espaces y trouveront leur compte, comme les jeunes amateurs de tout-terrain qui pourront avec cette D 52 T.T. s'amuser a relativement peu de frais.

Ce modèle, qui est dérivé de la D 52 classique, n'en diffère donc pas seulement par sa présentation « trial » mais aussi par le fait qu'elle s'adresse à une nouvelle clientèle allant de jeunes à de moins jeunes unis par un même amour de la nature.

PERFORMANCES

Vitesses maxi : 19 km/h (8 620 t/m) en première ; 30 km/h (8 385 t/m) en seconde ; 43 km/h (8 305 t/m) en troisième ; 56 km/h (8 155 t/m) en quatrième ; 63 km/h (7 765 t/m) en cinquième assis et 65 km/h (8 010 t/m) « couché ».

Accélérations : 0-100 m en 10" ; 0-200 m en 16,4" ; 0-300 m en 22,3" ; 0-400 m en 28" ; 0-500 m en 33,7" (53,4 km/h de moyenne).

Montées en vitesse : 0-30 km/h en 3" ; 0-50 km/h en 8,8" ; 0-56 km/h en 12,4" ; 0-61 km/h en 18,6".

En côte, le pilote de 45 kg réalise sur les quatre premiers rapports, 29,2" et 32,2" sur les trois premiers. Le pilote de 65 kg réalise 32,6" sur les quatre premiers rapports et 32,8" sur les trois premiers.

De 50 km/h à l'arrêt complet, les distances de freinage sont les suivantes: Frein AV seul: 18,45 m; Frein AR seul: 22,10 m; Les deux freins: 12,60 m.

HONDA C. 320

MANIABLE, sûr, esthétique, fort agréable à conduire, économique, le C 320 Honda possède un éventail de qualités propres à un cyclomoteur moderne de luxe.

Il est à même de contenter une clientèle, la jeune clientèle sportive, aussi bien que le monsieur qui, pour ses déplacements urbains désire un engin propre et élégant.

Mais le moteur, malgré des qualités indéniables, ne procure pas toutes les satisfactions que l'on serait en droit d'en attendre en ce qui concerne la nervosité, même lorsque l'on sait qu'il ne s'agit ici que d'un cyclomoteur dont la vitesse est volontairement limitée à 50 km/h.

PERFORMANCES

Vitesses maxi : 24 km/h en première; 40 km/h en seconde; 47 km/h en troisième assis et 53 km/h couche (7 395 tr/mn).

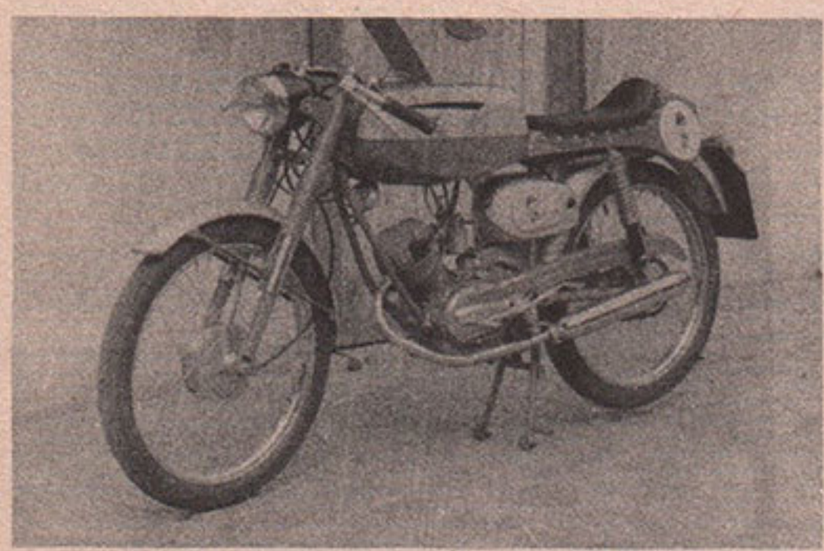
Accélérations : les 100 m en 16"; les 200 m en 24,9"; les 300 m en 32,9"; les 400 m en 40,6"; les 500 m en 48,3".

Deux essais en côte : l'un en utilisant l'embrayage automatique, l'autre en utilisant l'embrayage manuel. Embrayage automatique: Pilote de 65 kg - 51,8"; Pilote de 45 kg - 45,2". Embrayage manuel: Pilote de 65 kg - 49,6"; Pilote de 45 kg - 45". Montées effectuées en utilisant les deux premiers rapports.

Freinage de 40 km/h à l'arrêt complet : Frein AV seul - 24,80 m ; Frein AR seul - 19,85 m ; Les deux freins - 14,60 m.

Sobriété exemplaire en ce qui concerne la consommation : 1,05 l/100 à 30 km/h ; 1,50 l/100 à 45 km/h et 1,55 l/100 à 47 km/h assis.

MOTO-MORINI
CORSARINO



VITESSES DE POINTE

1°	38 Km/k	(10.305 T/M)
2°	63 Km/h	(9.310 T/M)
3° ASSIS	74 Km/h	(7.745 T/M)
3° COUCHÉ	79 Km/h	(8.270 T/M)

ACCELERATIONS

0-100 M EN 10,9"	(MOY. 33,05 Km/h)
0-200 M EN 16,6"	(MOY. 43,35 Km/h)
0-300 M EN 21,7"	(MOY. 49,75 Km/h)
0-400 M EN 26,5"	(MOY. 54,35 Km/h)
0-500 M EN 31,2"	(MOY. 57,70 Km/h)
0-1000M EN 54,1"	(MOY. 66,55 Km/h)

MONTEES EN VITESSE

0-36 Km/h EN	5,5"
0-53 Km/h EN	9,6"
0-70 Km/h EN	18,4"
0-77 Km/h EN	24,0"

COTE

PILOTE 48 Kg (2 RAPPORTS)	24,0"	(MOY. 52, 5 Km/h)
PILOTE 65 Kg (2 RAPPORTS)	26,0"	(MOY. 48,45 Km/h)
DUO 113 Kg (2 RAPPORTS)	36,0"	(MOY. 35,0 Km/h)

FREINAGE DE 50 KM/H A L'ARRET COMPLET

FREIN AR SEUL	: 17,0M	(DEC. MOY. : 5,65M/SEC2)
FREIN AV SEUL	: 14,30 M	(DEC. MOY. : 6,75M/SEC2)
LES DEUX FREINS	: 11,80 M	(DEC. MOY. : 8,15M/SEC2)

CONSOMMATION

40 Km/H	0,5 L/100 Kms
60 Km/h	1,0 L/100 Kms
70 Km/h	1,75L/100 Kms
74 Km/h	2,20L/100 Kms

CYCLOMOTEUR
VESPA 50

VITESSES DE POINTE

1°	23 Km/h	(7.565 T/M)
2°	37 Km/h	(6.845 T/M)
3°	50 Km/h	(5.855 T/M)

ACCELERATIONS

0-100 M EN 12,4"	(MOY. 29,05 Km/h)
0-200 M EN 20,2"	(MOY. 35,65 Km/h)
0-300 M EN 27,6"	(MOY. 39,15 Km/h)
0-400 M EN 34,9"	(MOY. 41,25 Km/h)
0-500 M EN 42,1"	(MOY. 42,75 Km/h)

MONTEES EN VITESSE

0-19 Km/h EN	2,5"
0-33 Km/h EN	6,4"
0-40 Km/h EN	10"

COTE

PILOTE 50 Kg (2 RAPPORTS)	40,8"	(MOY. 30,9 Km/h)
PILOTE 50 Kg (3 RAPPORTS)	44,0"	(MOY. 28,65 Km/h)
PILOTE 65 Kg (2 RAPPORTS)	44,0"	(MOY. 28,65 Km/h)

FREINAGE DE 40 KM/H A L'ARRET COMPLET

FREIN AR SEUL	16,0 M	(DEC. MOY. 3,85 M/SEC2)
FREIN AV SEUL	12,1 M	(DEC. MOY. 5,1 M/SEC2)
LES DEUX FREINS	9,0 M	(DEC. MOY. 6,85 M/SEC2)

HONDA C. 110

4 vitesses

VITESSES DE POINTE

1°	30 Km/h	(10.015 T/M)
2°	51 Km/h	(9.885 T/M)
3°	68 Km/h	(9.755 T/M)
4° ASSIS	74 Km/h	(8.565 T/M)
4° COUCHÉ	83 Km/h	(9.605 T/M)

ACCELERATIONS (POSITION COUCHÉE)

0-100 M EN 11,4"	(MOY.: 31, 6 Km/h)
0-200 M EN 17,3"	(MOY.: 41,6 Km/h)
0-300 M EN 22,6"	(MOY.: 47,8 Km/h)
0-400 M EN 27,5"	(MOY.: 52,35 Km/h)
0-500 M EN 32,2"	(MOY.: 55,90 Km/h)

MONTEES EN VITESSE

0-27 Km/h EN	4,2"
0-46 Km/h EN	9,8"
0-66 Km/h EN	20,2"
0-73 Km/h EN	32,8"

COTE

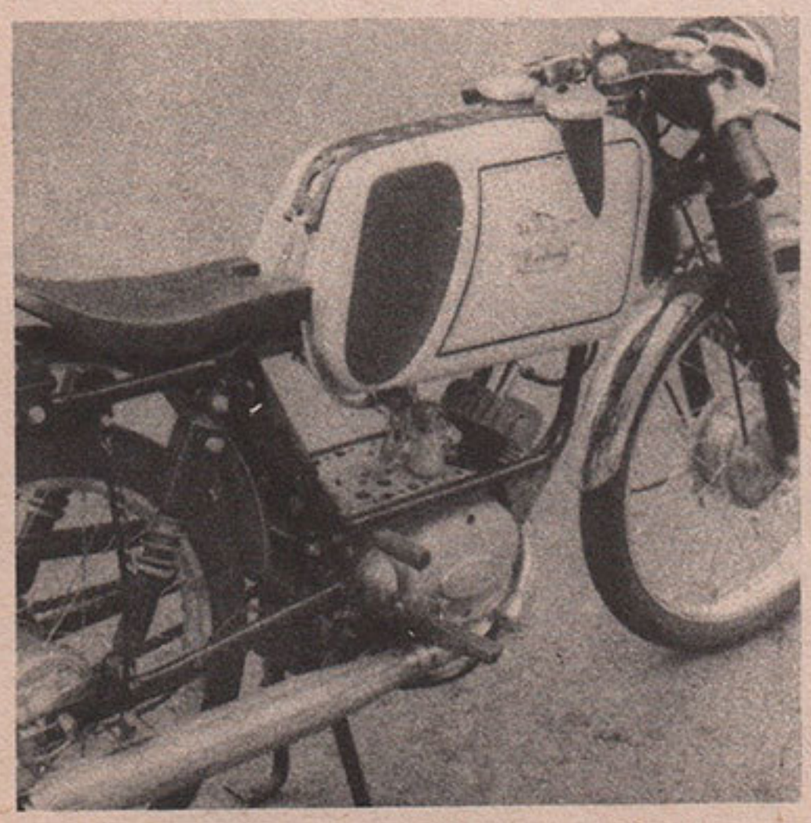
PILOTE 48 Kg (1-2-3)	: 27,2"	(MOY. 46,3 Km/h)
PILOTE 60 Kg (1-2)	: 29,4"	(MOY. 42,85 Km/h)
DUO 108 Kg (1-2)	: 39,2"	(MOY. 32,15 Km/h)

FREINAGE DE 50 KM/H A L'ARRET COMPLET

FREIN AR SEUL	: 29,25 M	(DEC.MOY. 3,3 M/SEC2)
FREIN AV SEUL	: 26,10 M	(DEC.MOY. 3,7 M/SEC2)
LES DEUX FREINS	: 17,90 M	(DEC.MOY. 5,40 M/SEC2)

MUSTANG

ITAL-JET



VITESSES DE POINTE

1°	30 Km/h
2°	47 Km/h
3°	67 Km/h
4° ASSIS	75 Km/h
4° COUCHÉ	86 Km/h

ACCELERATIONS

POSITION COUCHEE

0-100 M EN 10,5"	34,3 Km/h
0-200 M EN 16,5"	43,6 Km/h
0-300 M EN 21,8"	49,55 Km/h
0-400 M EN 26,8"	53,75 Km/h
0-500 M EN 31,7"	56,80 Km/h

MONTEES EN VITESSE

0-26 Km/h EN	4,9"
0-52 Km/h EN	9,3"
0-62 Km/h EN	14,1"
0-72 Km/h EN	25"

COTE

PILOTE 48 Kg (3 RAPPORTS)	25,6"	(MOY. 49,2 Km/h)
PILOTE 65 Kg (3 RAPPORTS)	27,6"	(MOY. 45,65 Km/h)

PAS D'ESSAI EN DUO

FREINAGE DE 50 KM/H A L'ARRET COMPLET

FREIN AR SEUL	25,6 M	(DEC.MOY. 3,75 M/SEC2)
FREIN AV SEUL	12,8 M	(DEC.MOY. 7,55 M/SEC2)
LES DEUX FREINS	11,4 M	(DEC.MOY. 8,45 M/SEC2)

SUR TOUS LES STANDS

PEUGEOT

(suite de la page 228).

1,8 CV à 5 300 t/m et qui est monovitesse. Ils diffèrent entre eux par leur partie cycle. Le C n'est pas suspendu ; le CT dispose d'une fourche télescopique ; le LT a des garde-boue plus enveloppants et un réservoir flancs chromés à l'avant ; le RT a une coque en embouti à l'arrière et la nouvelle suspension de selle, une nouvelle ligne pour le garde-boue AV ; le RS est entièrement suspendu. Freins à tambour sur tous les modèles, sauf le C qui a un frein sur jante à l'avant.

Nous trouvons ensuite les modèles à variateur, les VCT, VLT, VRT et VRS dont les caractéristiques de la partie cycle sont les mêmes que celles de leurs homologues de la série précédente.

Puis viennent les cyclomoteurs à chassis-coque. Deux modèles semblables du point de vue extérieur et qui ne diffèrent que par le moteur : le 104 M dispose du monovitesse et le 104 MV du moteur à variateur. Notons ici des améliorations dans la présentation.

Avec le RS 3 et le Sport nous entrons dans le domaine des cyclomoteurs qui disposent d'une boîte de vitesse à 3 rapports. Le RS 3 a les mêmes caractéristiques de partie cycle que le RS et le VRS, alors que le Sport a un cadre en tube et un réservoir en selle.

Spécifions que tous les modèles dont nous venons de parler sont des cyclomoteurs (avec pédales et vitesse limitée à 50 km/h).

Enfin le Super-Sport est un vélomoteur dont le moteur développe 3,5 CV à 7 000 t/m et dispose aussi de trois vitesses. Il est donné pour une vitesse de pointe de 75 km/h.

SUPERIA

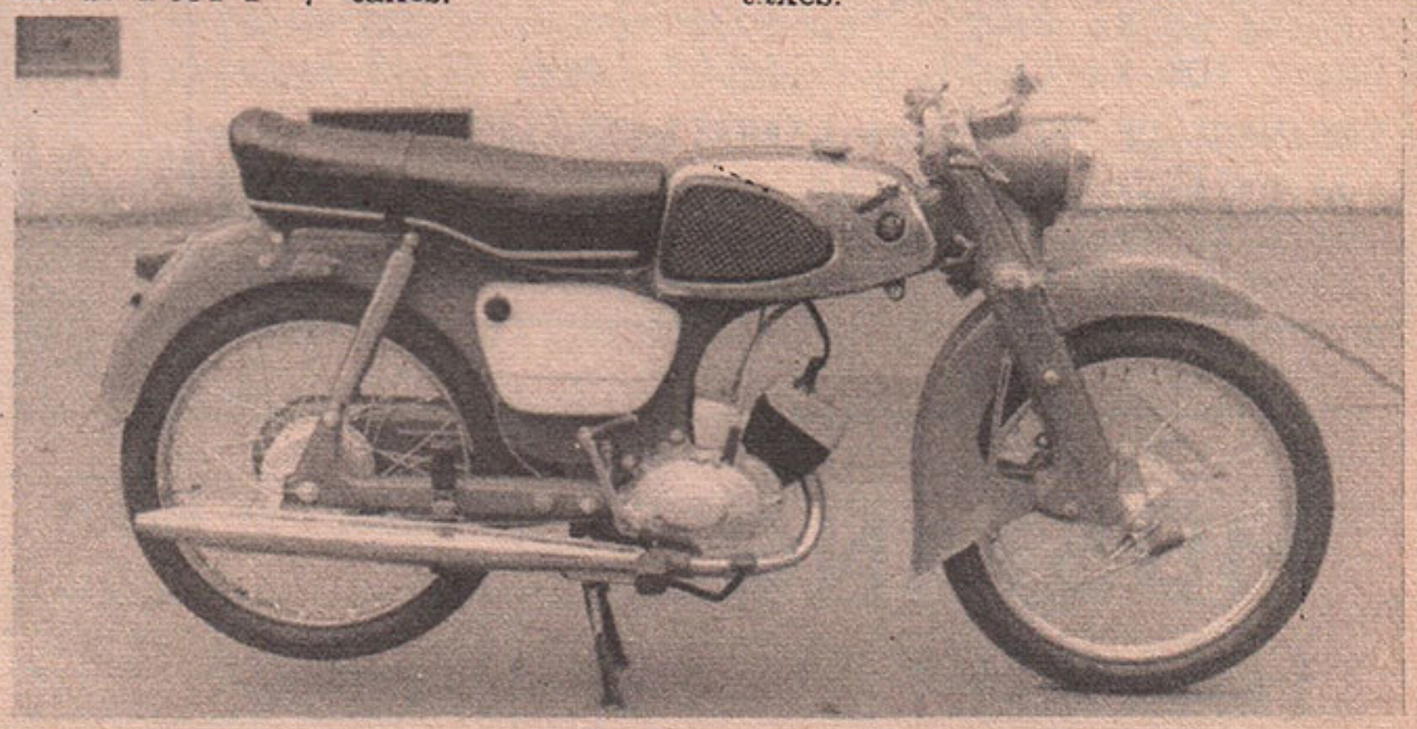
CE sont les différents moteurs Sachs qui équipent les différents modèles présentés par la marque belge Supéria, marque qui comporte de nombreux modèles. Dans la série des Cyclomoteurs Tourisme, nous citerons entre autres, le Monomatic qui est vendu 640 F + taxes ; le Telstar Monomatic dont le moteur est plus puissant et qui vaut 899 F + taxes et le Telstar 3 vitesses dont le moteur développe 3,6 CV. Son prix : 998 F + taxes. Il s'agit là de trois modèles à pédales n'exigeant donc pas d'immatriculation et pouvant être conduits à partir de 14 ans.

Trois autres cyclomoteurs ont des caractéristiques plus « sport » bien que disposant toujours de pédales. Il s'agit du Full Speed 3 vitesses, le modèle à simple échappement valant 1 190 F + taxes, celui à double échappement 1 349 F + taxes, et le Futuramic avec un réservoir plus important, guidon large et double échappement relevé qui est vendu 1 265 F + taxes.

Deux vélomoteurs de 50 cc enfin : le Full Speed 4 vitesses avec Kick vendu 1 399 F + taxes et le Full Speed 5 vitesses, moteur de 5,5 CV, réservoir de 10 litres, dont le prix est de 1 634 F + taxes.

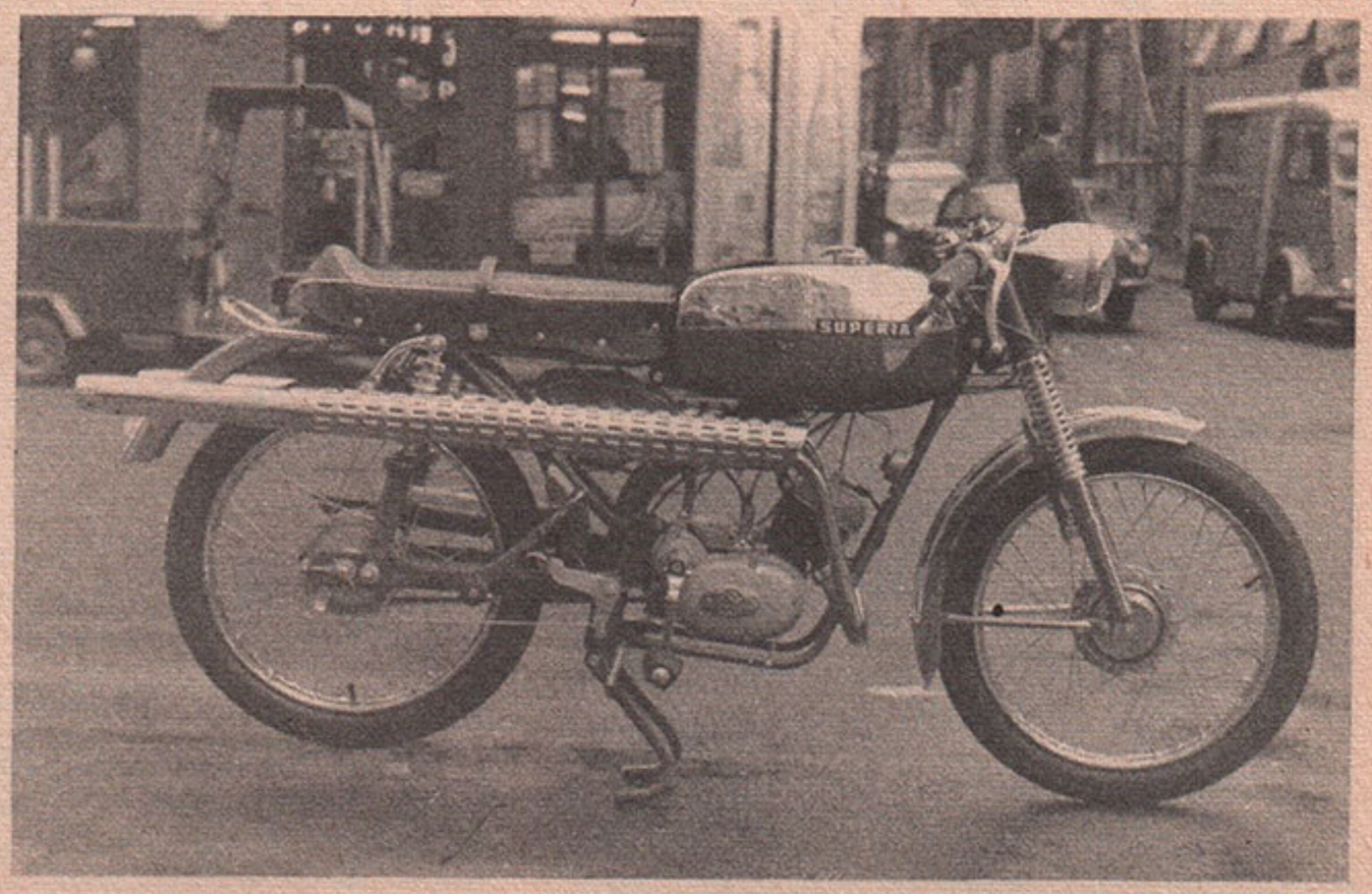
SUZUKI

TROIS modèles de 50 cc figurent au programme de la marque japonaise en France. Le M 15, moteur deux temps de 4,8 CV à 8 000 t/m, cadre en embouti, 4 vitesses, chaîne sous carter étanche. Il est livré avec guidon plat ou relevé, et son prix est de 1 540 F + taxes. Le M 15 D a les mêmes caractéristiques que le précédent, mais il est en outre muni d'un démarreur électrique. Prix : 1 595 F + taxes. Enfin le Grand Sport M 12 possède un guidon sport, des garde-boue réduits, un échappement relevé, des ressorts de suspension apparents. Prix : 1 730 F + taxes.



SUZUKI M. 15

SUPERIA FULL SPEED



Suzuki présente aussi un 80 cc Sport dont le moteur, toujours deux temps, développe 7,3 CV à 7 000 t/m. Il est très proche d'allure du M 12 et il est donné pour une vitesse de 100 km/h. Il est vendu 1 990 F + taxes.

VELOSOLEX

DU nouveau chez Velosolex avec la présentation du modèle 3 800. L'utilisation d'un nouveau moteur permet une amélioration très sensible des performances en côte ce que tous les usagers ne manqueront pas d'apprécier. Par contre, et fidèle à sa politique, la marque de Courbevoie n'a pas voulu augmenter la vitesse de pointe de son modèle : celle-ci reste donc volontairement limitée à 30 km/h comme par le passé. Il est aussi intéressant de remarquer que le prix de vente n'a pas été modifié (373 F + TL) et que la garantie d'un an est maintenue.

VESPA

LES nouveautés pour Vespa, on en parle beaucoup mais seront-elles prêtes pour le Salon, voilà qui est une autre histoire. Quoi qu'il en soit il semble que la marque italienne s'intéresse de plus en plus aux cyclomoteurs.

Pour le reste, nous retrouverons les deux modèles déjà connus de Vespa 50, le cyclomoteur à pédales qui vaut 1 360 F + taxes et le vélomoteur qui est vendu 1 429,33 F TTC.

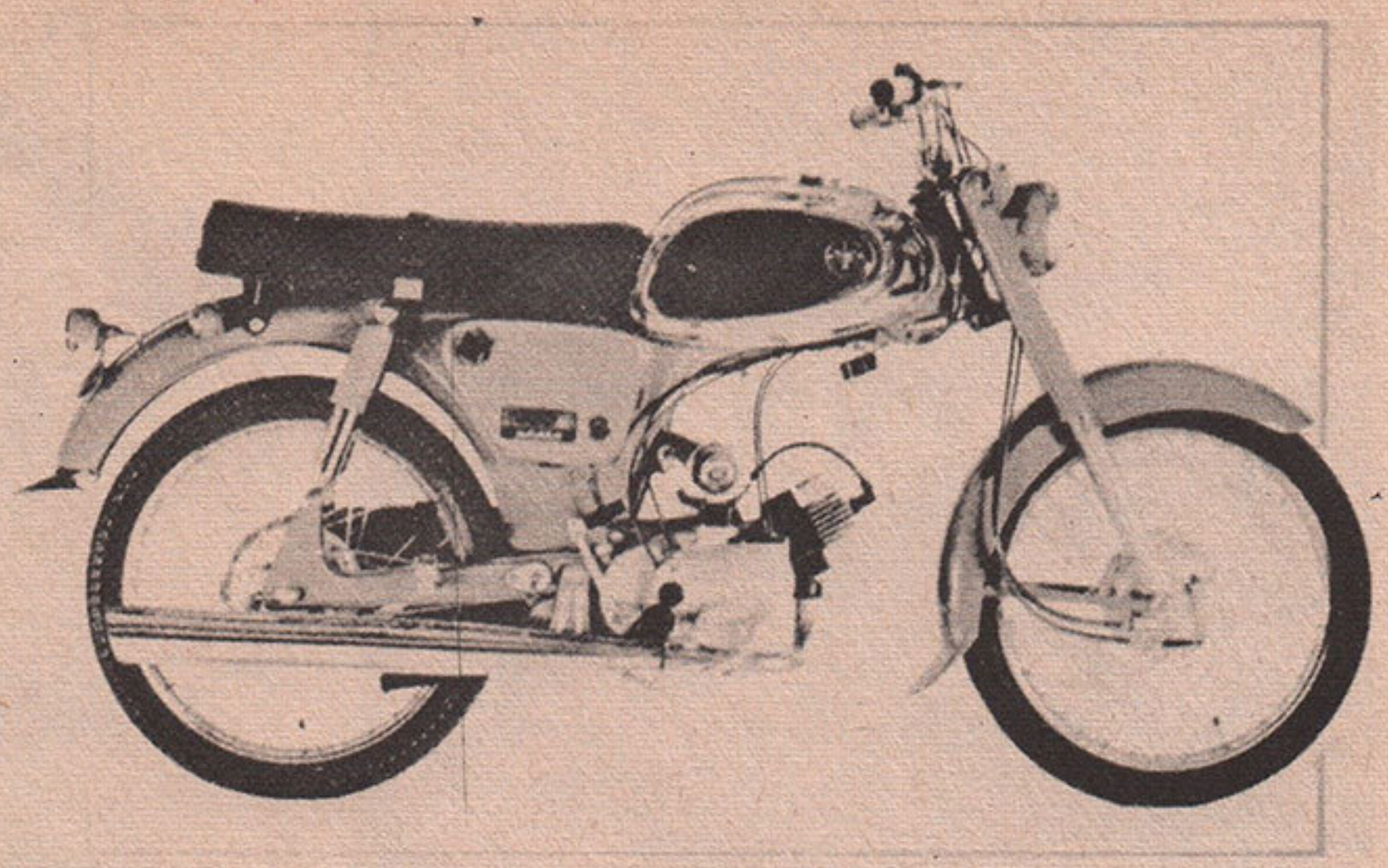
Naturellement les cylindrées plus élevées figurent toujours au programme : les 125 cc GT et GT Sprint, et le 180 cc SS.

Les tris ne sont pas non plus oubliés. Une nouveauté dans ce domaine : un tri avec remorque détachable qui serait vendu 7 000 F environ.

YAMAHA

TROIS petites cylindrées chez YAMAHA dont deux nous sont déjà connues. Le 50 cc YF I AK, qui dispose d'un moteur développant 4,5 CV à 8 000 t/m, d'une boîte de vitesses à 4 rapports, est vendu 1 850 F + taxes et est donné pour une vitesse de 85 km/h. Le 80 cc YGS I a subi quelques modifications concernant la fixation du garde-boue avant sport, l'échappement qui est maintenant relevé, et l'adjonction du graissage Autolube. Son moteur développe 6,8 CV à 7 000 t/m, boîte à 4 rapports, réservoir de 6,5 litres. Son prix est de 2 110 F et il est donné pour 95 km/h.

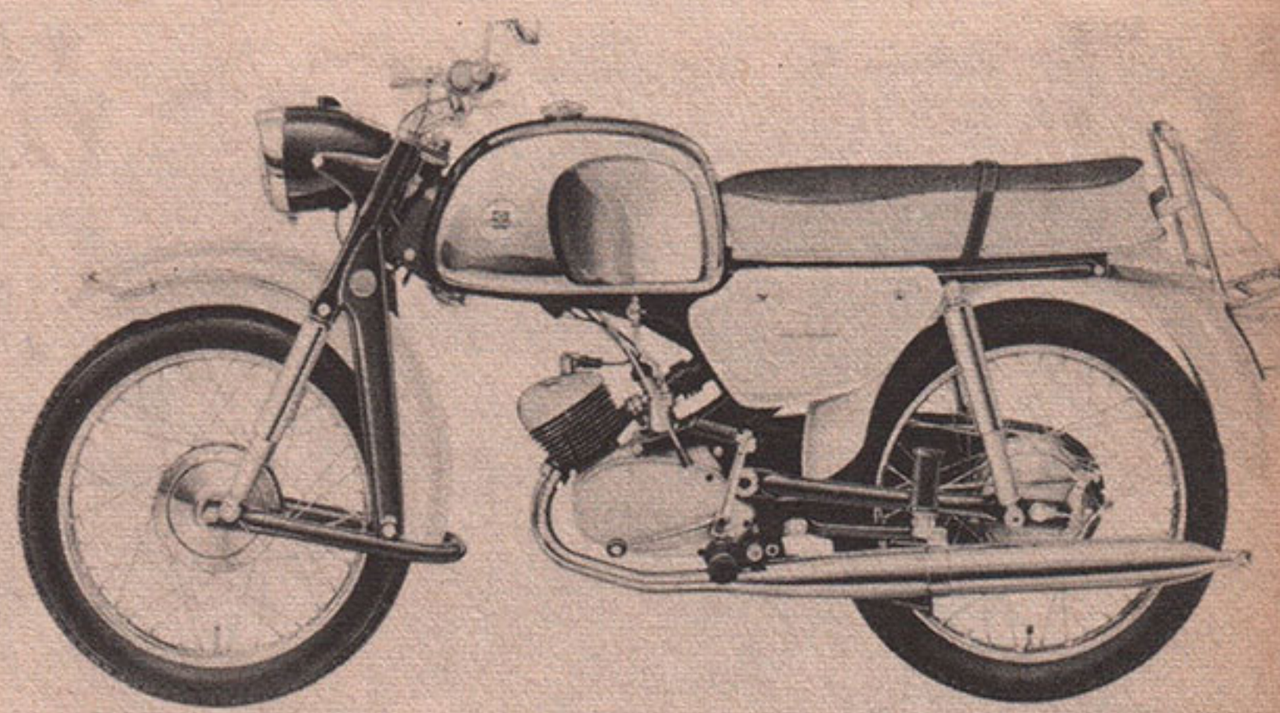
La nouveauté est constituée par le 100 cc Twin Jet, graissage autolube, dont vous trouverez d'ailleurs l'essai complet dans ce même numéro. Nous n'en dirons donc pas plus ici et rappelerons seulement son prix de vente : 2 485 F + taxes.



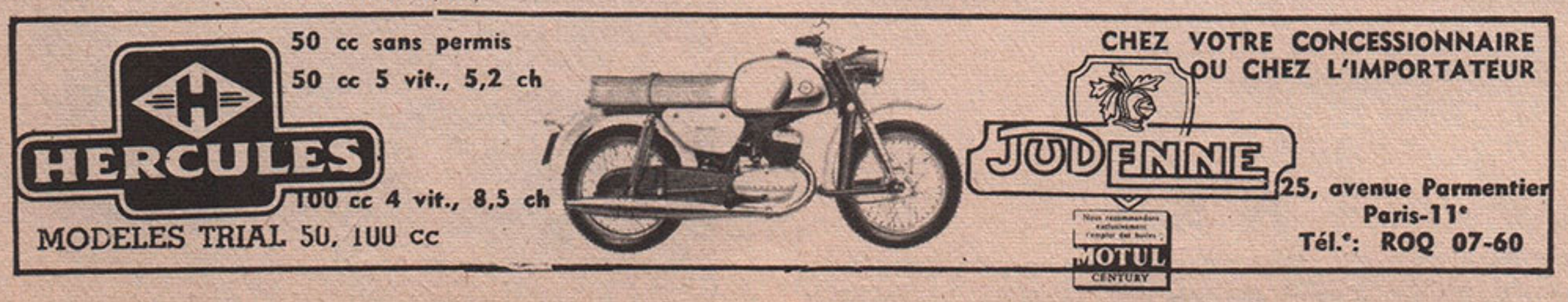
YAMAHA 50 cm3 YF 1 AK

ZUNDAPP

LES modèles Zündapp ont été améliorés au cours de ces derniers mois, mais les modèles restent essentiellement ceux que nous connaissons et qui ont fait la réputation de la marque. Il s'agit de deux machines, l'une à 4 vitesses, moteur développant 4,8 CV et refroidi par turbine. Cadre coque. Suspension télescopique AV et suspension télescopique AR avec amortisseurs hydrauliques. Prix : 1 900 F + taxes. L'autre est le KS 50 Super SL. Son moteur est plus puissant (5,2 CV) et dispose d'une boîte à 5 rapports. Il est vendu 2 020 F + taxes.



HERCULES K 50



LADEVEZE

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

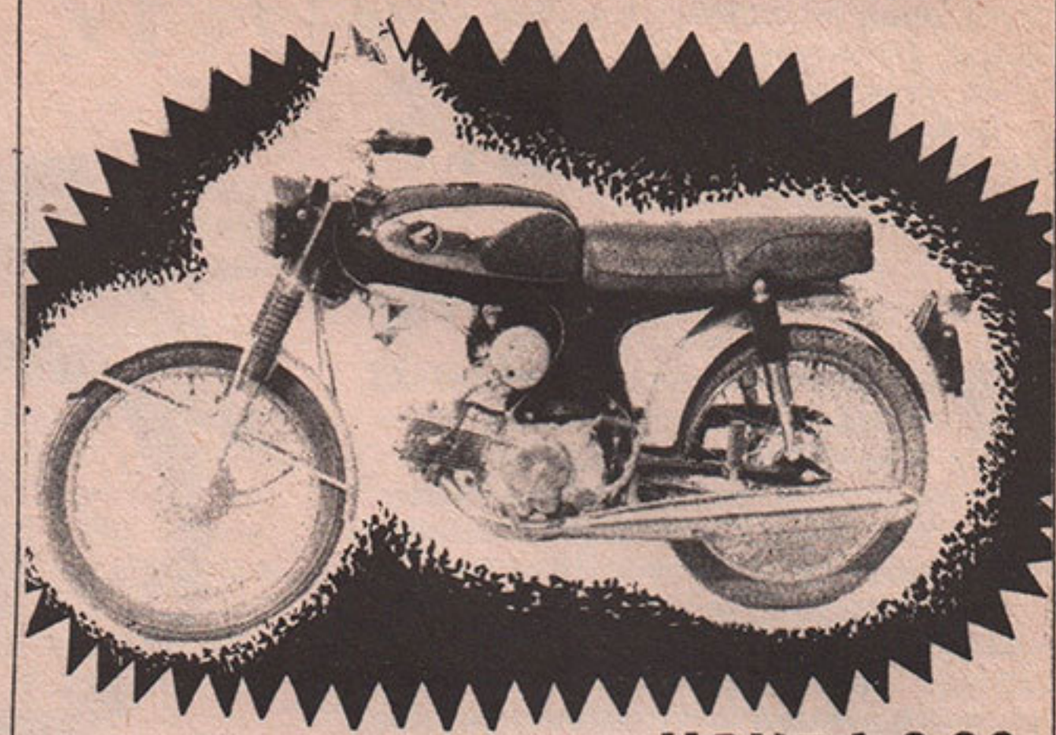
Du plus petit cyclo à la plus grosse moto
Expédition et crédit en Province avec 20 % comptant
Le solde de 4 à 18 mois

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 DÉTACHEES - 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

50 cc AVEC ET SANS PERMIS



HONDA S 90

CENTRE TECHNIQUE ET COMMERCIAL HONDA

Ets Psalty — 80, avenue des Ternes — Paris-17e
ETO. 55-52

EXPOSITION ET DEMONSTRATION PERMANENTE DES MODELES 1966

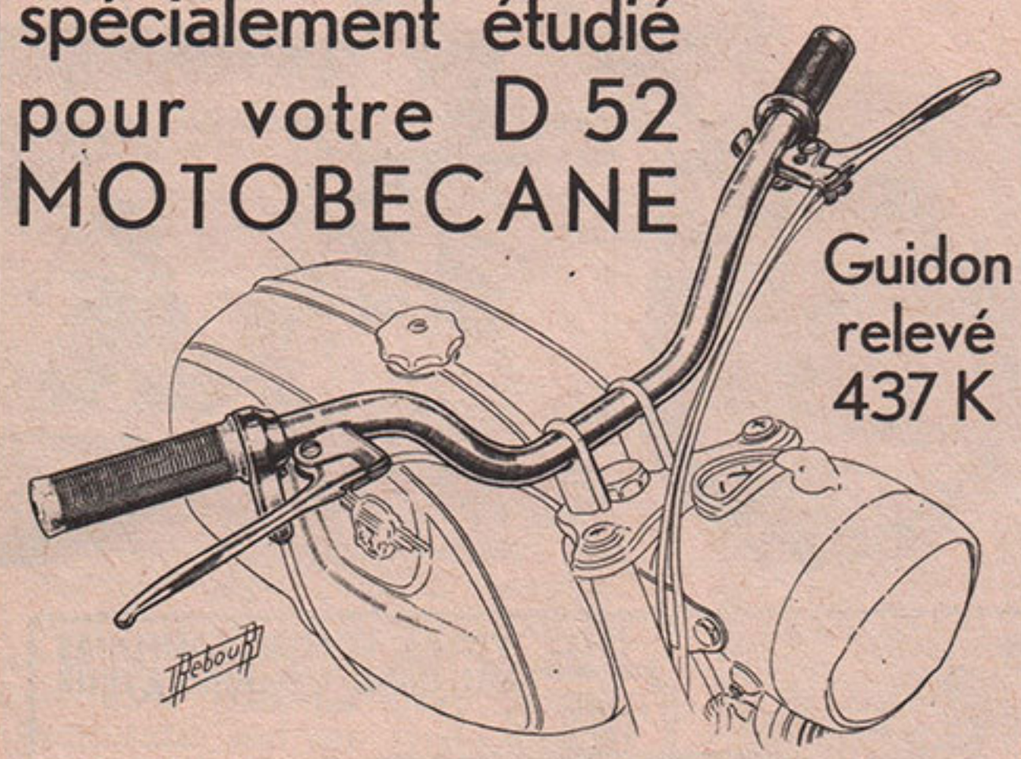
Atelier et service après-vente par spécialistes
Crédit sur neuf et occasion sur 18 mois. Formalités rapides
Quelques machines d'occasion sélectionnées et garanties
Tous accessoires — Pièces détachées
Expédition France et Outre-Mer
Documentation contre 1,20 F en timbres

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

Ets. André PORTERIE
43, r. Voltaire, LEVALLOIS
Tél. PEReire 16-06 (Seine)

spécialement étudié pour votre D 52 MOTOBECANE



QUALITE - SECURITE
SAKER

CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE
Salon Automobile, HALL X, Travée I, Stand 3

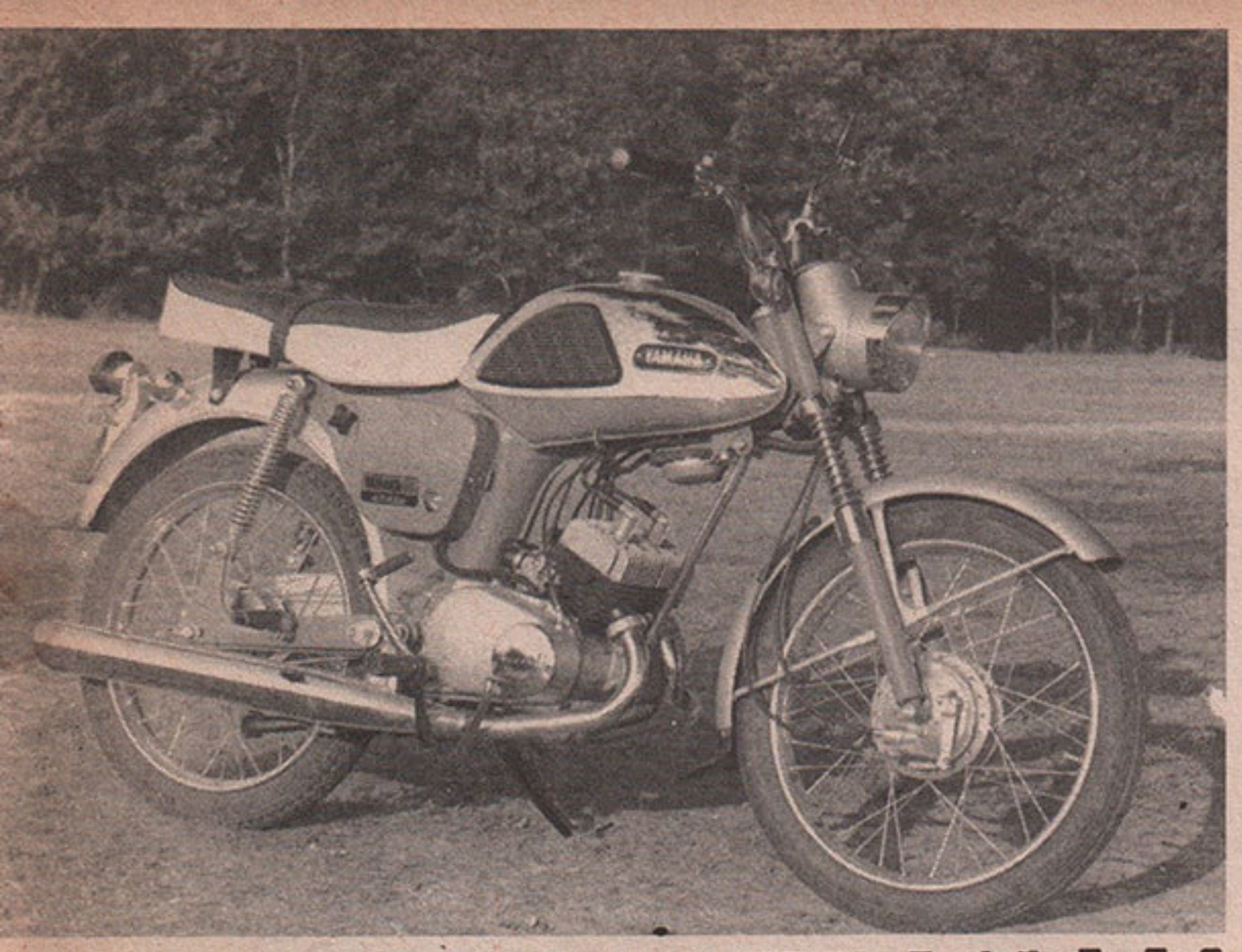
SOYEZ DANS LE VENT!..

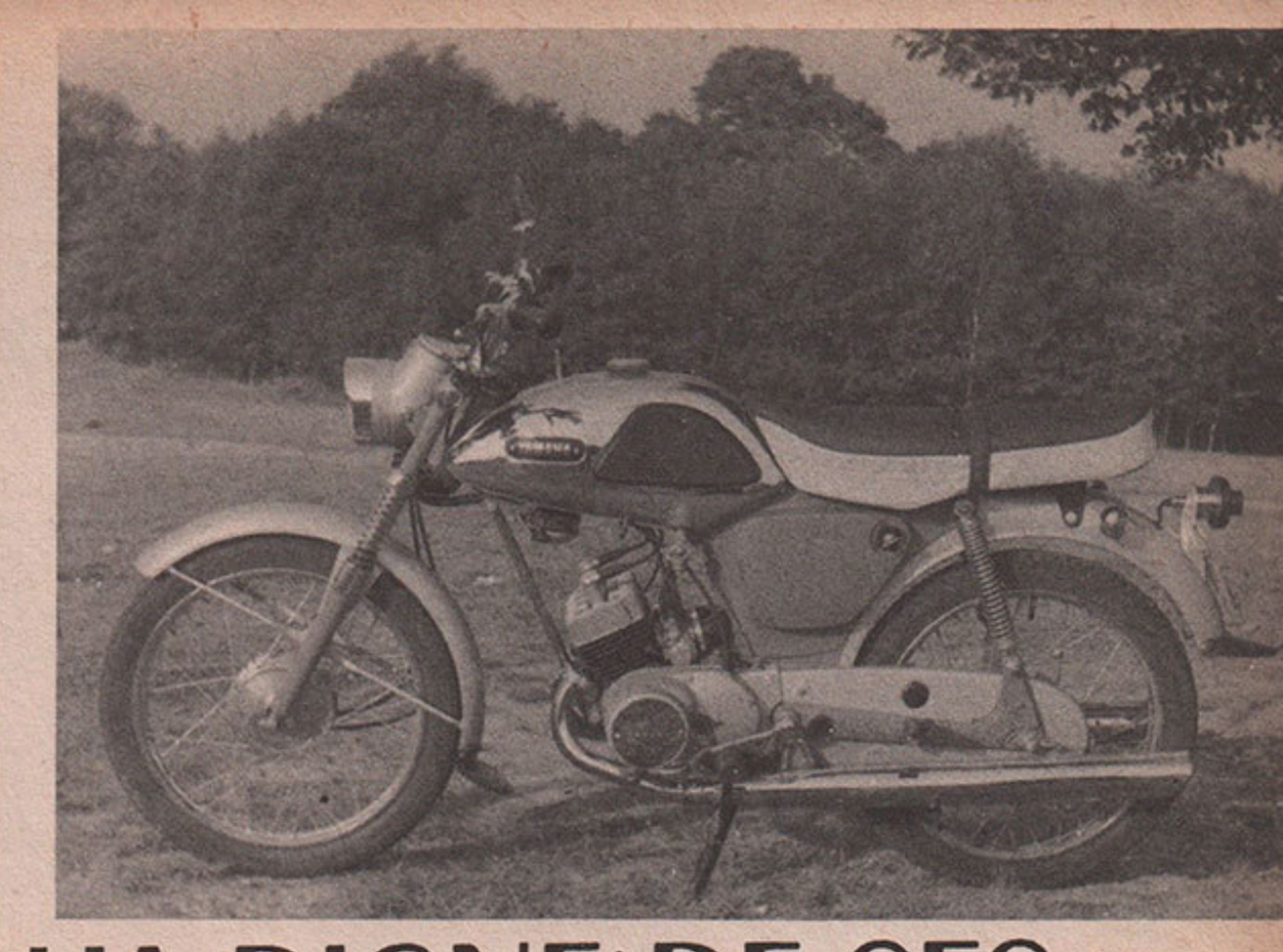
MONTEZ SUR VOTRE CYCLO LE

FREIN A DISQUE

"CAMPAGNOLO"

importateur exclusif
B SAVOYE 60, RUE ROBERT
LYON-6e





UNE PETITE YAMAHA DIGNE DE SES "GRANDES SŒURS"

LA TWIN JET 100 YL 1

NOTRE première réaction après avoir essayé, ne serait-ce que quelques centaines de mètres, la « Twin Jet 100 YL 1 » fut de la comparer immédiatement aux célèbres YDS 2 et S 3 qui firent sportivement et commercialement la renommée de la maison.

Avec la Twin Jet nous avons retrouvé ce rare plaisir de conduite que nous apprécions particulièrement dans la construction japonaise. Qu'est-ce à dire exactement ? Simplement d'être à l'aise tout de suite en montant sur la machine, de ne pas chercher les pédales et d'être surpris par la docilité, la souplesse et la précision des leviers de commande. J'ai constaté cela à plusieurs reprises après avoir confié cette japonaise à plusieurs pilotes inexpérimentés. A chaque fois j'ai été surpris, ainsi que le conducteur, par la facilité d'adaptation de chacun. En effet, tout contribue à vous mettre en confiance : la position de conduite, la souplesse de suspension et la commande du sélecteur dont le point mort est situé en haut. Seul l'embrayage placé en bout de vilebrequin souffre d'un manque de progressivité auquel on se fait très vite.

L'esthétique général de l'ensemble est très réussi : élancé, agréable et jeune. Je trouve que l'appellation « Jet » lui convient très bien, car si cette Yamaha ne ressemble, bien sûr, pas à un avion, le dessin du réservoir, avec grippe-genoux, du phare à visière et des pots d'échappement contribue à lui donner plus que jamais l'aspect d'une petite moto de tourisme à... l'allure sportive !

Le terme petite moto, nous le verrons plus loin, n'est pas usurpé car véritablement avec ce 100 nous entrons dans le domaine prestigieux de la moto : de la vraie ! Avec tous les plaisirs et les agréments que cela comporte.

En utilisation normale, et plus particulièrement par ces belles journées de fin de saison, je n'ai connu que des satisfactions avec ce Yamaha. Dans la circulation urbaine, le petit twin deux-temps tourne à merveille, son bruit est rageur et les accélérations sont dignes et du... bruit et de motos de cylindrées bien supérieures !

La partie cycle se fait totalement oublier... c'est-à-dire qu'aucune attention spéciale n'est nécessaire pour la conduite, tant le tout est docile et fonctionnellement placé.

Autre avantage : pas de corvée de mélange, grâce au graissage Auto-Lube. Avec 7,1 à 1 de taux de compression et la faible cylindrée unitaire, l'emploi du super est superflu et l'ordinaire conviendra très bien.

EN VILLE ET EN SECURITE

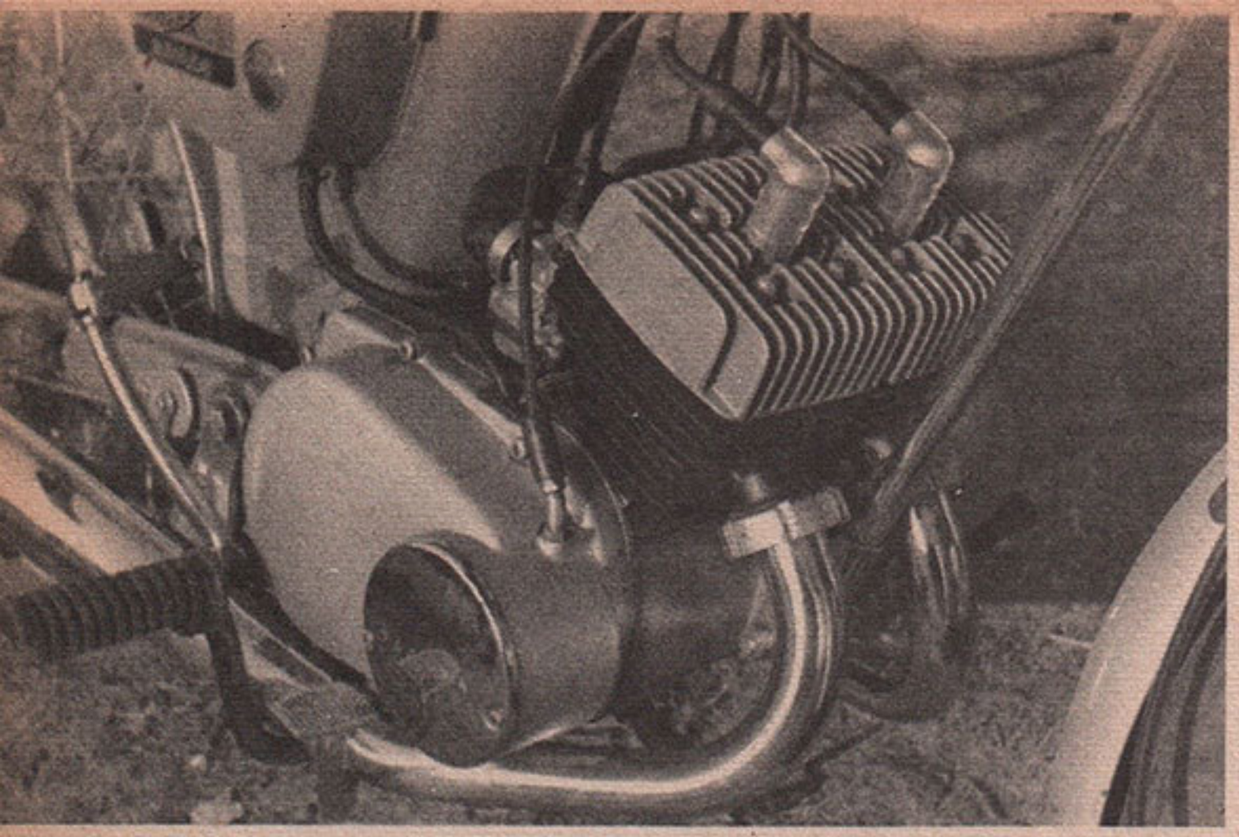
IL est incontestable, vu la densité de la circulation en ville et les possibilités de conduite assez restreintes... de la majorité des automobilistes, que l'emploi de clignotants est un élément de sécurité non négligeable, permettant de concentrer toute son attention sur ce qui se passe devant sans pour autant lâcher le guidon, ne serait-ce que d'une main. A qui n'est-il pas arrivé, au moment de tendre le bras pour tourner, d'être obligé de freiner en catastrophe pour éviter un automobiliste au pied subitement lourd sur la pédale de... frein ? D'autre part, sur notre machine d'essai, le guidon était équipé d'un rétroviseur très bien placé permettant (c'est assez rare) de voir parfaitement les véhicules suivant sans avoir à tourner la tête ou à les chercher dans le miroir. D'ailleurs, le montage de deux rétroviseurs est très facile puisque la fixation de poignée tournante comporte un taraudage spécialement prévu à cet effet, montage que nous vous conseillons car il ne nuit en rien à l'esthétique générale, au contraire, ces rétroviseurs étant discrets et élégants.

Le gros stop cylindrique servant également de feu AR est très visible grâce à son diamètre et l'intensité de l'ampoule satisfaisante.

La commande de l'éclairage s'effectue par la clé de contact, à fond à droite, puis par un inverseur situé à côté de la poignée tournante et commandé par le pouce, dont les positions sont les suivantes : A gauche : code. Au milieu : lanterne. A droite : phare. Cet inverseur est très bien placé et précis. Il a de plus, l'avantage de pouvoir faire code-phare ou lanterne-phare ou lanterne-code en un seul geste.

Autre élément de sécurité la commande du sélecteur de vitesses, comme nous l'avons vu précédemment, comporte le point mort en haut et les autres vitesses en appuyant en bas. Ce principe a le gros avantage de permettre de ne pas avoir à chercher le point mort quelquefois peu pratique à trouver à l'arrêt et obligeant de temps en temps de rester à un feu la butée d'embrayage en frottement.

Dans ce domaine le « Twin Jet » ne



Le bloc-moteur, de très petites dimensions, a pu prendre place dans le cadre du 80. Toutefois, on a renforcé la partie avant par un tube auquel est fixé le bloc-moteur.

Outre la très bonne position de conduite, la selle confortable et les garde-boue enveloppants, nous citerons également la présence d'une béquille latérale, d'une autre centrale des 2 petits bavolets en plastique sur les garde-boue protégeant à l'avant : le moteur et les bas de pantalon du pilote, à l'arrière : le dos du ou de la passagère. A noter que sur le garde-boue avant, à l'endroit où frottent les câbles de compteur et de frein avant, est placée une petite bande en caoutchouc protectrice.

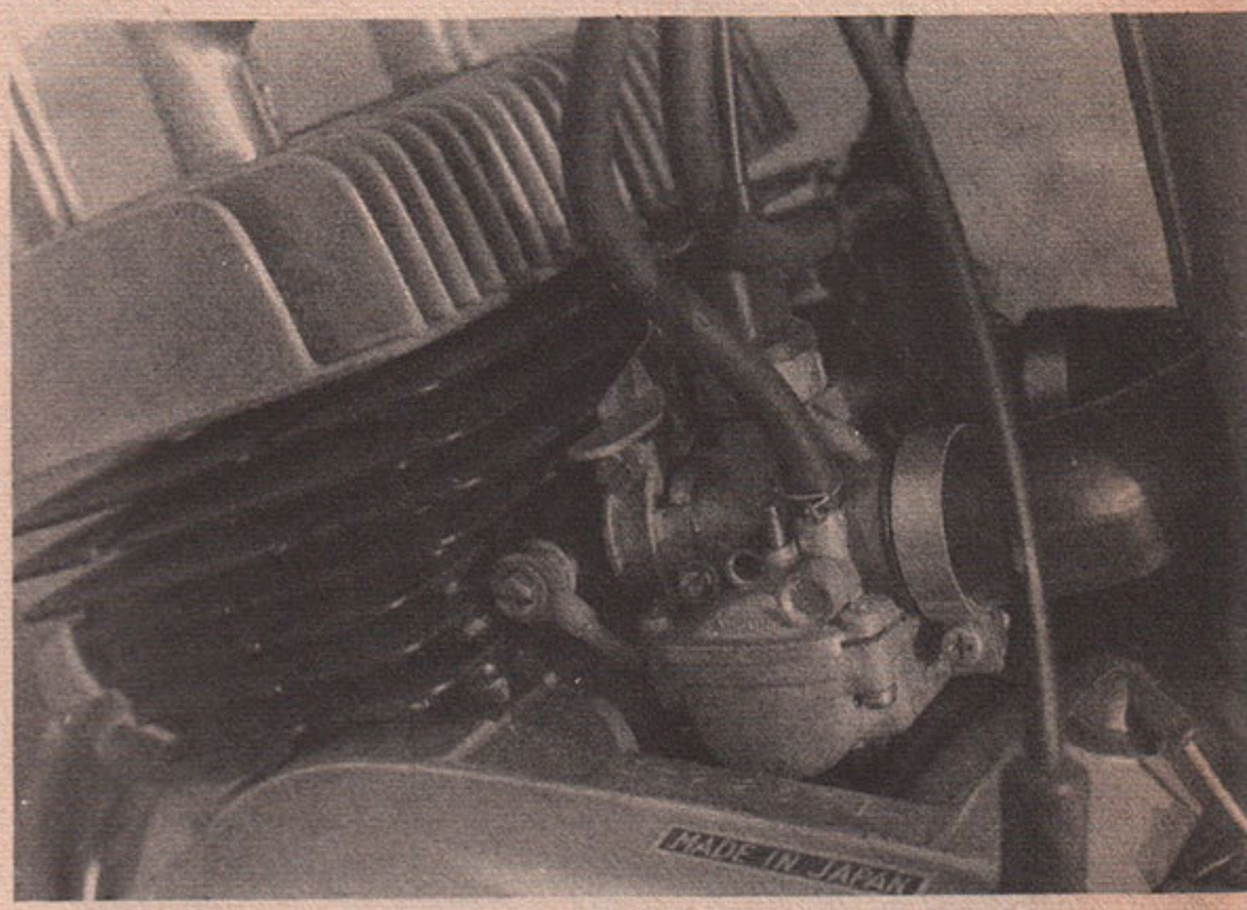
LA PARTIE CYCLE

pêche que par deux défauts dont l'un est certainement dû à notre machine d'essai, celle-ci ayant déjà servi à divers essais et totalisant 1.200 km pleins pots; avec un usage intensif des freins, dont justement l'avant était rendu mou par un usage sortant de l'ordinaire. Nous le verrons plus loin la décélération obtenue avec celui-ci est néanmoins très correcte, mais il nous a semblé pouvoir faire mieux, et nous tenons à le signaler.

Côté frein arrière pas de problème.

Le second défaut, bien que minime, concerne les éléments de suspension arrière qui souffrent d'un très net manque d'amortissement; et sur une chaussée pavée, l'ensemble rebondit allègrement ainsi que dans des virages assez rapides, genre Biscorne à Montlhéry, où ce défaut est apparu à nouveau.

La fourche avant, très souple, me semble un modèle du genre, la rigidité est parfaite, l'amortissement impeccable. Même sur une mauvaise route, je ne l'ai pas prise en défaut, elle ne talonne pas, ne vrille pas au freinage. Le rappel se fait rapidement mais reste toutefois très souple. Dernier jugement : son esthétique est réussie et l'étanchéité excellente.



Sur la courte pipe d'admission, on voit déboucher la canalisation de graissage, entre carburateur et cylindre.

UNE VRAIE MOTO

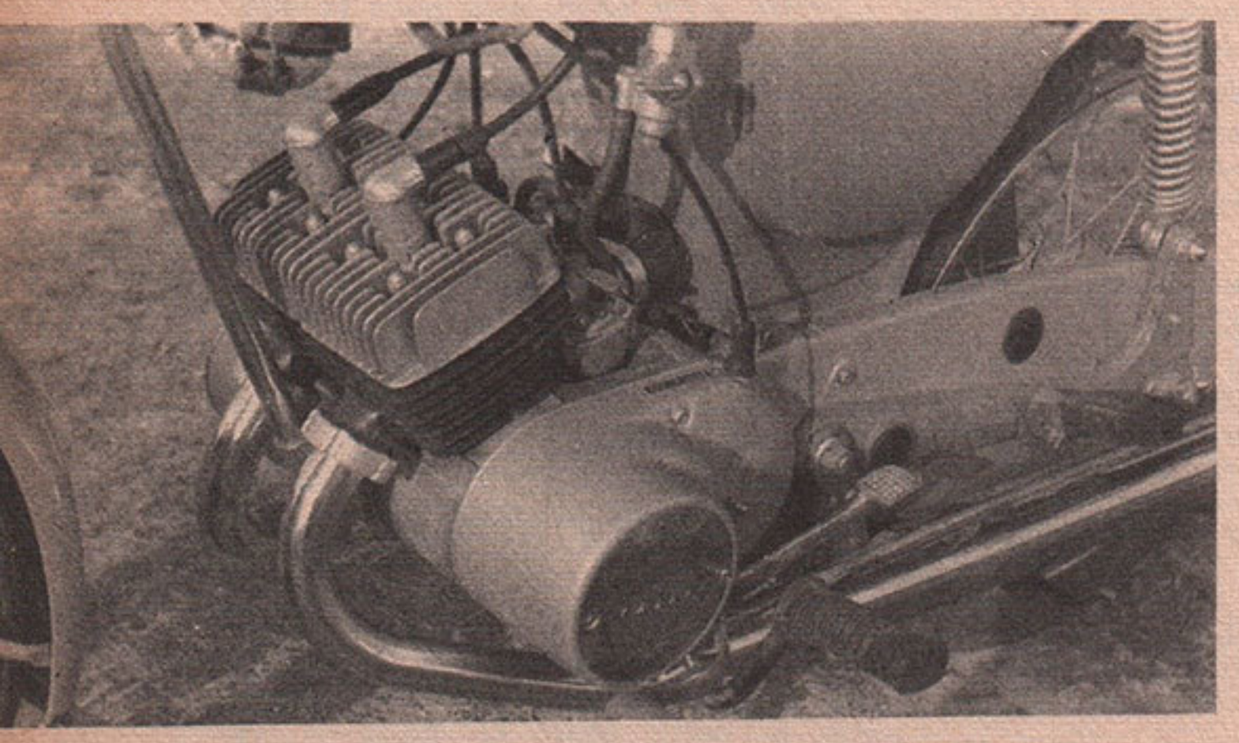
Après avoir successivement passé en revue les détails suivants qui ont une importance incontestable :

— Les 2 béquilles ;
— Les Clignotants avant et arrière.
— Le Stop et la pratique commande de l'éclairage.
— Les bavolets de protection,

nous passerons à d'autres détails dont la plupart sont très rares et même inexistants sur de nombreuses machines de cette cylindrée.

a) *Le graissage Auto-Lube.* — Comme nous l'avons vu, il permet d'éviter d'employer du mélange, souvent négligé dans de nombreux garages où l'huile employée provient de fonds de bidon (expérience personnelle). De plus, toutes les stations n'ont pas de mélange. Autre avantage : vous êtes sûr de la qualité de l'huile employée. Pour le remplissage, il s'effectue dans un petit réservoir côté droit situé derrière le couvercle de la boîte à outils.

Un voyant peut être lu de l'extérieur : ne jamais descendre en des-



Bloc-moteur très net d'aspect. Notez les ailettes interrompues du cylindre en fonte, afin de prévenir les distorsions.

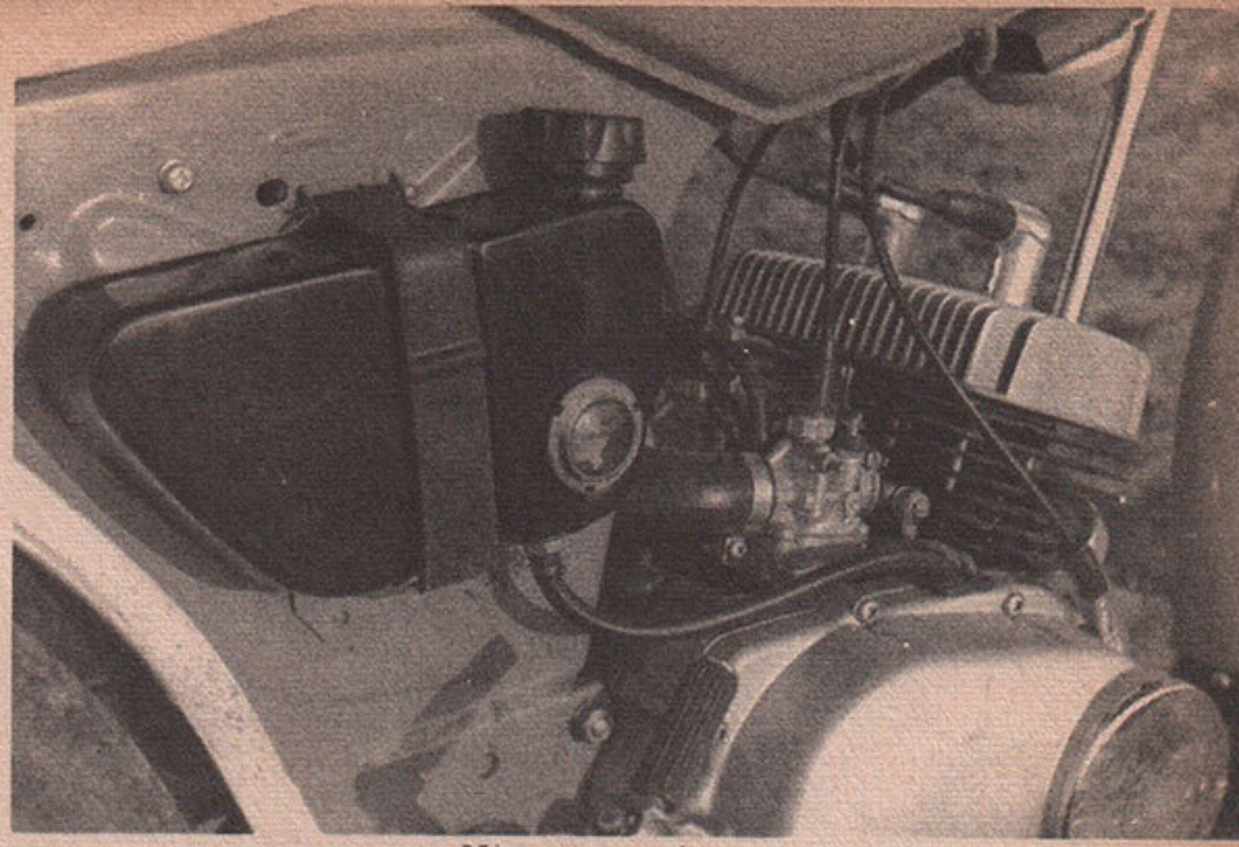
CLUB DUCA
33, BD SEBASTOPOL
PARIS-1e
Téléphone : 488-65-24
METRO : CHATELET

SALON PERMANENT DU 2 ROUES
La plus Grande Exposition de Paris
OUVERT TOUS LES MERCREDIS JUSQU'A 22 H
PENDANT LA DUREE DU SALON UN CADEAU
A TOUT ACHETEUR D'UN MOTOCYCLE
PNEUS ET BOYAUX HUTCHINSON

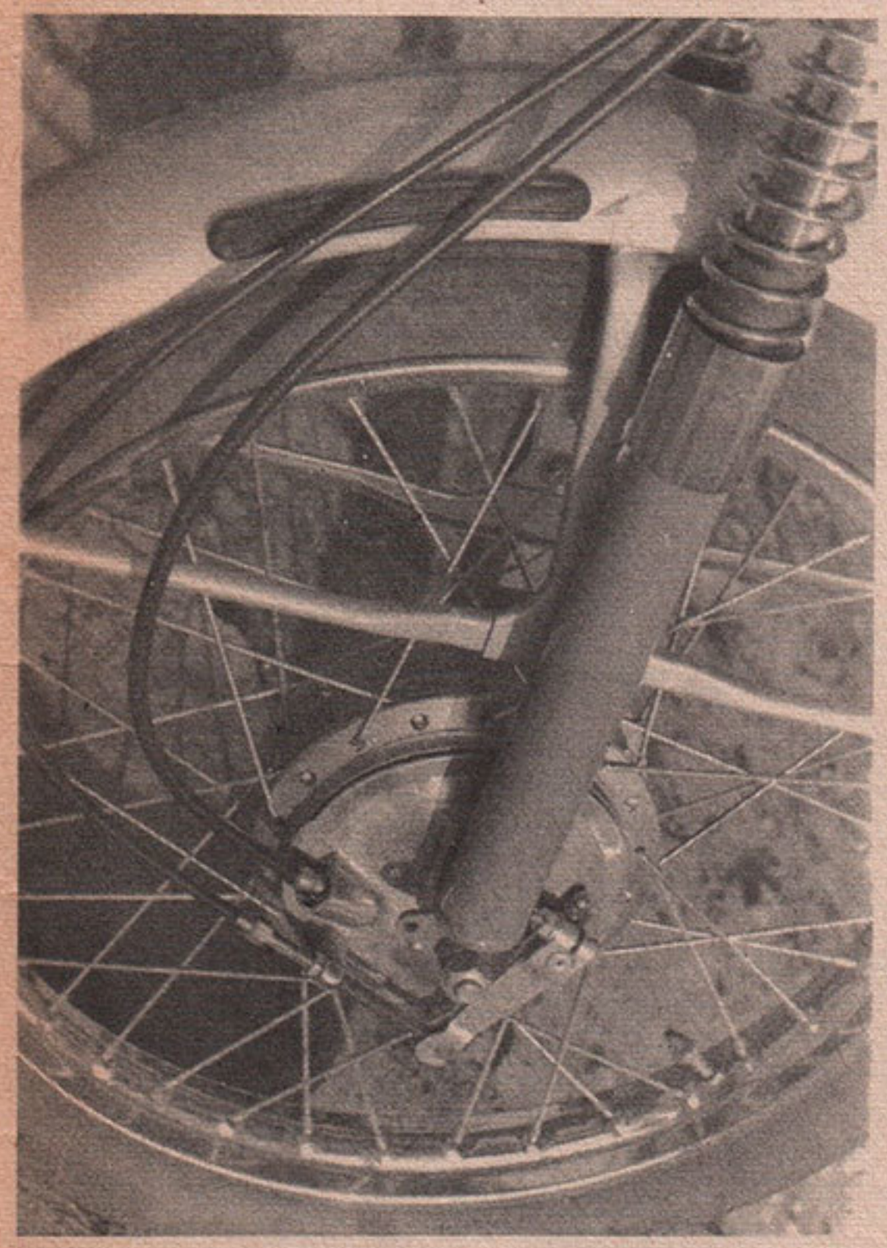
sous du niveau minimum. Bien que ce graissage ait déjà été étudié dans (M. R. 1801) rappelons-en brièvement son principe.

Du réservoir part une durite qui alimente une petite pompe à piston qui a la particularité d'avoir un débit variable. Cette variation est fonction de l'ouverture des gaz, un câble, solidaire de la poignée de gaz, augmentant le débit de la pompe proportionnellement à l'ouverture des gaz.

Autrement dit, plus votre moteur tourne vite, plus la pompe débite, vous avez donc un graissage proportionné à l'effort que vous demandez à votre moteur. L'huile, débitée par la pompe est pulsée dans la pipe d'admission, en aval du carburateur et se trouve ainsi volatilisée au contact des gaz frais d'admission.



Le réservoir d'hcile, maintenu par une sangle en caoutchouc, avec son voyant de niveau.



Sur le garde-boue, une petite barette de caoutchouc empêche les câbles de frein avant et de compteur de détériorer la peinture.

b) *Réservoir :* Avec un réservoir classique, il arrive toujours, en cas de panne d'essence, de s'apercevoir que dans la paroi opposée au robinet il reste un peu de carburant, suffisamment quelquefois pour rallier la prochaine pompe.

Dans ce cas, une seule solution : coucher la machine pour faire passer le carburant de l'autre côté.

Avec le Yamaha, les deux parois sont rendues communicantes par une durite qui les relient et permet d'user la dernière goutte et de vous rendre à la pompe à... pied. Non ! car le robinet est à 3 positions et dans ces conditions, une panne sèche est inexcusable.

c) *Carter étanche :* Pour une machine comme la Twin Jet, un carter de chaine étanche est indispensable, car je pense que cette moto est le type même du véhicule d'agrément pour les grands et de l'engin sportif, civilisé et propre, pour les moins grands. Dans ces deux cas, la Yamaha vous permettra de rouler en tenue de ville en toute tranquillité pour vos vêtements, sauf s'il pleut bien sûr !.. Après 200 km d'utilisation, je n'ai pas aperçu la moindre goutte d'huile ou même le moindre suintement gras à quelque endroit que ce soit, même sur le moteur.

Le bouchon du réservoir d'essence est étanche ainsi que le carter de chaine qui mérite bien son nom ; ce n'est pas le cas de tous.

Dernier avantage pour ce dernier : son montage et démontage sont très aisés et le réglage de la chaîne s'effectue grâce à une fenêtre de visite fermée par un couvercle en caoutchouc.

d) *Broches avant et arrière :*

La roue à broche n'est pas universellement employée dans les motocycles et c'est en cas de crevaison que l'on regrette particulièrement son absence, surtout pour la roue AR où à chaque fois, il est nécessaire de retirer la chaîne, puis de retendre travail fastidieux et sale... au bord de la route !

Rassurez-vous : pas de cela avec la 100 YL 1. Vous desserrez l'écrou de roue, le pignon de chaîne reste en place, la chaîne aussi et vous n'avez aucun contact à avoir avec celle-ci ni avec son réglage pendant une crevaison. Les échappements identiques à ceux de la 250 cm3 se prolongent jusqu'à l'extrémité de la roue AR évitant des projections grasses sur celle-ci.

e) *Mise en route :*

Après avoir ouvert l'essence, une légère pression sur le kick suffira pour faire tourner le moteur alors que la poignée des gaz sera ouverte très peu. A froid, il est nécessaire de mettre le starter uniquement pour faire démarrer ; la manette qui commande les 2 carburateurs est à gauche du moteur ; dès qu'il tourne la remettre dans sa position d'origine.

A propos du kick, la cylindrée unitaire étant faible et le moteur peu comprimé, il est très possible de le baisser à la main peut-être encore plus facilement que sur les Kreidler S4 dont la facilité de mise en route « à la main » nous avait étonné.

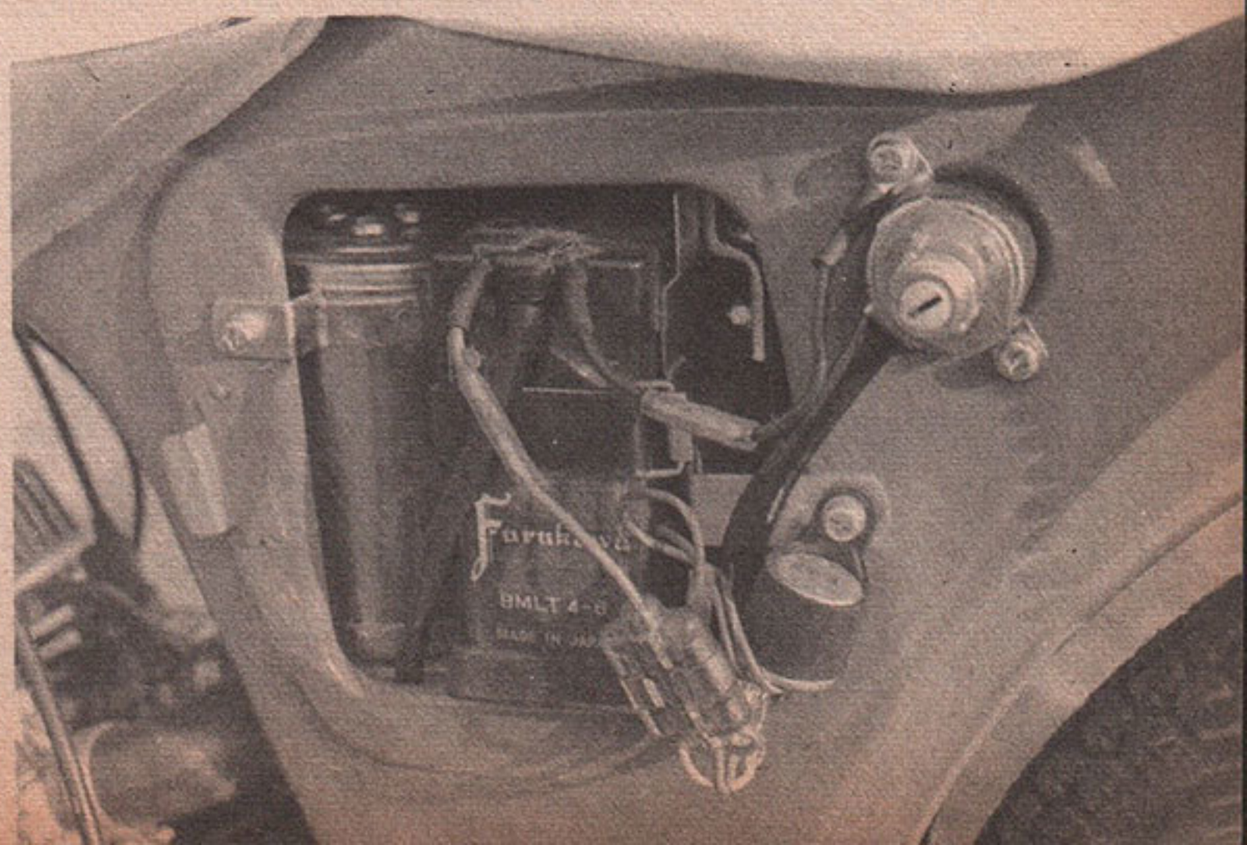
Il est également possible, si vous calez, que ce soit en première, deuxième, troisième ou quatrième vitesse, de redémarrer aussitôt en débrayant simplement et en donnant un coup de kick sans avoir à rechercher le point mort. La commande du kick agissant directement sur le moteur sans la boite comme intermédiaire. Cela est un gage de sécurité utile et très pratique particulièrement en usage urbain.

f) *Avertisseur :*

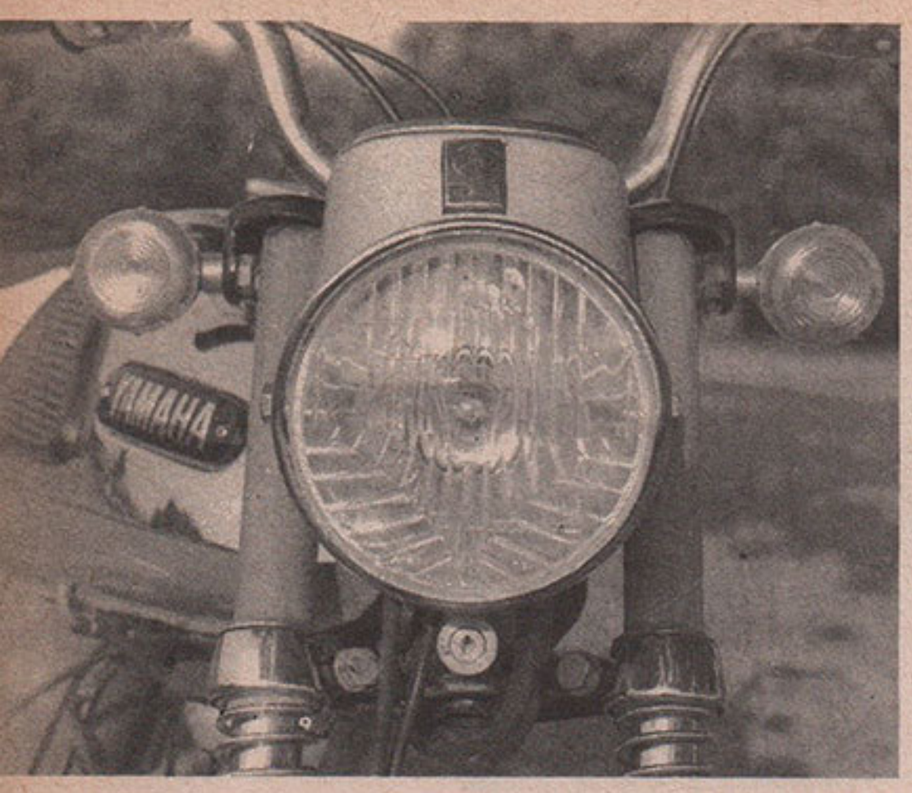
L'avertisseur commandé au guidon par le pouce gauche est du style automobile, très audible et d'un son assez grave qui fait beaucoup plus sérieux que la plupart des avertisseurs auxquels nous sommes habitués. En roulant vite, il manque toutefois un peu de puissance.

g) *Témoins :*

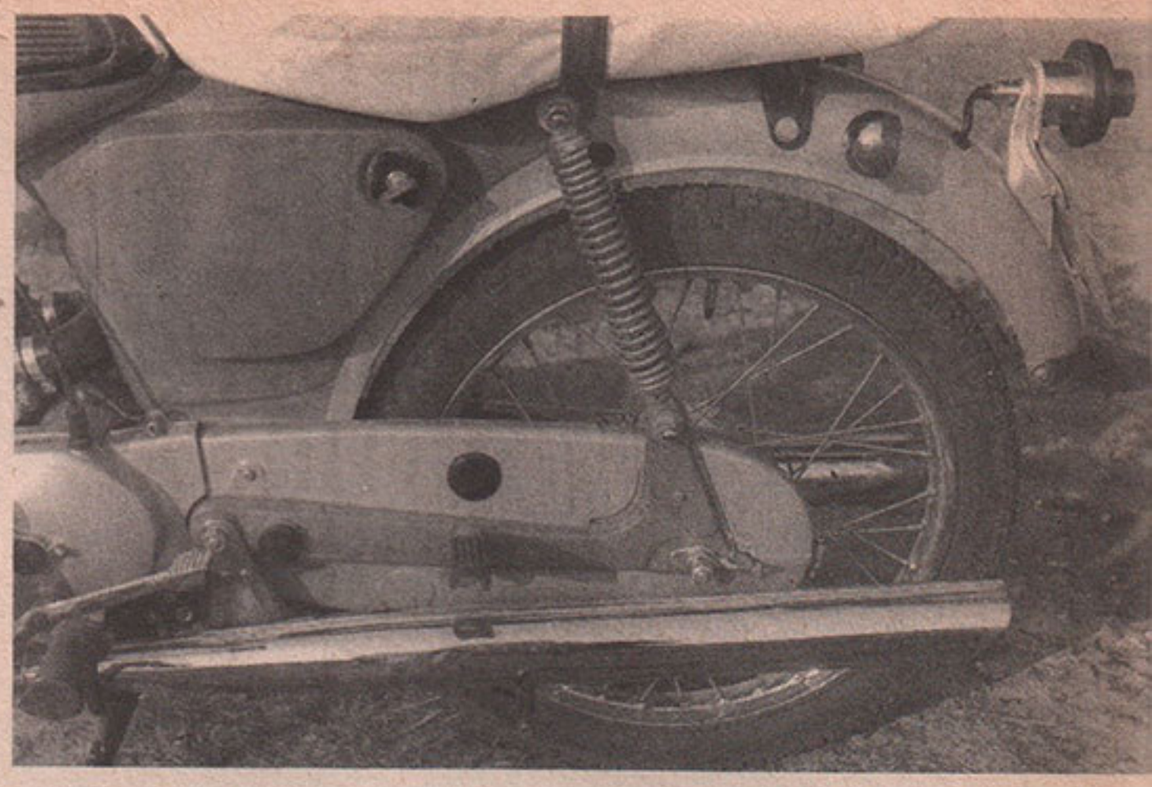
Le point mort est doublé au phare d'un voyant vert très visible ainsi que les clignotants dont le voyant lui est orange et qui s'allume en même temps que ceux-ci.



A côté du gros filtre à air, la batterie et le boîtier étanche des fusibles.



Carter de chaine secondaire étanche, petit bavolet à l'extrémité du garde-boue, tout cela contribue à la propreté de la machine et des utilisateurs. A droite : l'antivol de direction sous le phare.



h) *Twin :*

Le twin, en petites cylindrées de tourisme, est assez inusité, le Rumi en est le plus récent exemple. Si ce type de moteur a l'inconvénient d'une mécanique plus complexe, et peut-être d'un entretien plus coûteux (surtout en cas de casse), il offre par contre des avantages intéressants :

a) Une plus grande souplesse alliée à un meilleur équilibrage de l'embiellage.

b) Une plus grande nervosité.

c) Un plaisir de conduite accru.

d) Des démarrages plus aisés.

Tout cela se chiffrant par une consommation un peu plus élevée, mais je suis persuadé que la consommation reste secondaire sur ce type de véhicule comme sur la majorité des autres ; le point le plus important étant je pense : la robustesse.

LES DEFAUTS

Ce paragraphe ne sera pas étendu, car en fait, la twin Jet ne demande que très peu et très bénignes critiques.

a) *Le manque d'amortissement de la suspension arrière :*

Il peut être revu ou corrigé rapidement par le constructeur soit en l'améliorant soit en changeant les éléments de suspension.

b) *Le frein avant légèrement mou :* Cela n'est pas un défaut ni une critique, mais plutôt une constatation, vu que notre véhicule d'essai avait été tiré pendant 1.200 km. Néanmoins, nous tenons à le répéter : malgré cette « mollesse » les résultats de nos essais de freinage ont été très satisfaisants, du niveau des meilleurs.

c) *Repose-pieds passagers :*

Ils sont repliables, mais fixés sur le bras oscillant arrière, ce qui ne contribue pas au confort du passager dont le bas des jambes suit les débattements de la suspension. Malgré tout, cette machine n'étant pas une 500 cm3, cela a moins d'importance mais étonne tout de même.

LES ESSAIS

ILS se firent à Montlhéry dans des conditions idéales, c'est-à-dire par un beau temps, une température moyenne, un vent de 0 m/sec. et un pilote de 63 kg en cuir de compétition.

Absolument aucun réglage particulier ne fut effectué sur la machine, nous n'avons pas regardé, ni la bougie, ni les gicleurs et la démultiplication, d'ailleurs trop courte en quatrième en position allongée.

VITESSE MAXIMUM

Nous n'avons effectué que 2 tours lancés, le premier en position assise, en bas de l'anneau qui donna : 1'32" soit 99,713 km ou plus exactement, avec la correction, car nous avons tourné en bas de l'anneau ; 98,950 km/h.

En position couchée, nous avons obtenu :

1'23" soit 110,525 km — corrigé : 110 km/h, soit exactement les chiffres annoncés par le constructeur.

SUR LE ROUTIER

Comme pour les essais de vitesse de pointe nous n'avons fait qu'un seul tour, de plus la démultiplication finale étant trop courte (110 km/h est donc un minimum), nous étions en surrégime dans les grandes lignes droites, dans la descente Lapize et la descente de la Forêt. Le résultat obtenu est donc vraiment un minimum. Il fut de : 6'5"4/5 soit 90,357 km/h ce qui est plus vite qu'un compétition client Derbi caréné de 1964 piloté par J.-C. Bargetzi. Réalisé donc dans de mauvaises conditions, ou du moins pas dans les conditions idéales, ce temps est très satisfaisant et met en particulier l'accent sur les accélérations qui, vous le verrez, sont d'un niveau exceptionnel pour cette cylindrée, ainsi que sur le freinage et la tenue de route que nous avons seulement pris en défaut dans la 2e biscorne qui passe à fond « tangent » à cause de la roue arrière qui rebondit ou plutôt vibre (mauvais amortissement arrière).

ACCELERATIONS : UNE PETITE YDS 2 !

En réalité la Twin Jet l'est dans tous les domaines mais c'est particulièrement dans celui des accélérations, qu'elle se montre sous son vrai jour à l'égal, vu la cylindrée, de ses grandes sœurs !

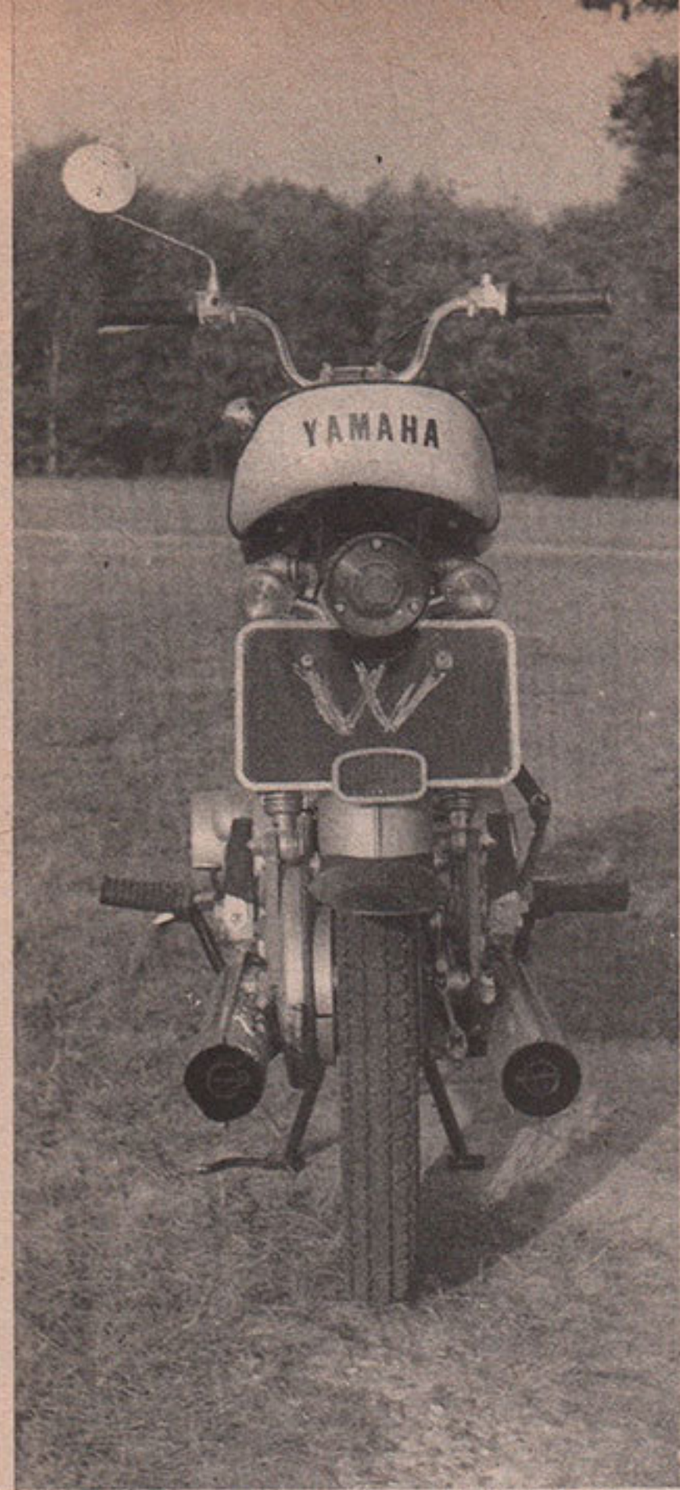
Nous l'avons chronométrée uniquement sur les 100 - 200 et 400 mètres étant pris de temps (et la fermeture de l'autodrome) :

100 m en 7" 4/5
200 m en 12" 1/5
400 m en 19" 3/5.

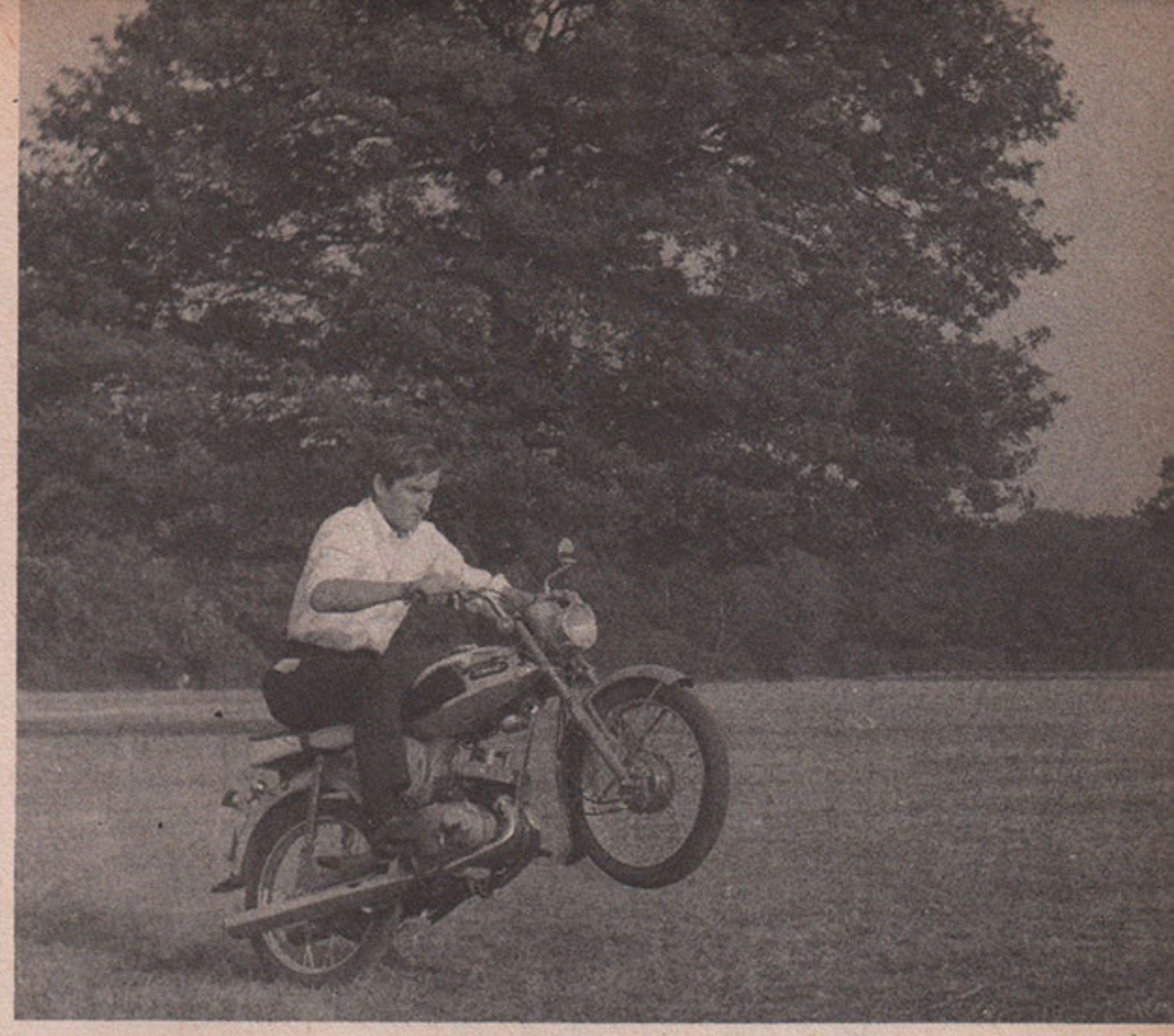
Nous comparerons ces chiffres avec ceux du 75 Derbi « Grand Sport » légèrement amélioré. Sur 100 m ces deux machines sont égales, sur 200 m avantage de 2/10 de sec. pour le Derbi qui se fait prendre aux 400 m près de... 3 sec. !

CLUB DUCA
33, BD SEBASTOPOL
PARIS-1er
Téléphone : 488-65-24
METRO : CHATELET

SALON PERMANENT DU 2 ROUES
La plus Grande Exposition de Paris
OUVERT TOUS LES MERCREDIS JUSQU'A 22 H
PENDANT LA DUREE DU SALON UN CADEAU
A TOUT ACHETEUR D'UN MOTOCYCLE
TOUTES LES MEILLEURES MARQUES DU MONDE



L'embrayage de la Yamaha accroche sèchement et les démarrages sur la roue arrière s'effectuent aisément. A gauche, vue arrière : sous cet angle également, la twin Jet est très caractéristique.



Il est vrai que cette dernière épreuve n'avait pas été réalisée dans de bonnes conditions (4e loupée), mais quand même.

A noter que sur cette distance la 100 Yamaha fait jeu égal avec la Bultaco Tralla 101 essayée dans le Numéro 1516 de « Moto Revue ».

A quoi sont dues ces accélérations si brillantes ?

Certainement au fait que cette Yamaha tire court, que l'étagement de la boîte est très bien pour ce genre d'essais (léger trou entre première et seconde), mais qui est effacé quand on tire à fond), que le moteur est un twin deux temps et que l'ensemble est léger.

La boîte de vitesses de plus est très précise et il est possible de les monter et descendre très rapidement. La poignée des gaz est, elle aussi, très douce.

LA COTE

Dans ce domaine, la Yamaha est aussi la reine puisqu'elle bat ce même 74 Derbi de 2" (pilote CV 63 kg).

19" contre 21" au Derbi et la Bultaco Tralla 101 de 2/10e (pilote 65 kg).

En duo (63 kg + 58 kg) le temps est de 24" 3/5 soit 1" 4/10 de plus seulement que la Bultaco (pilotes mêmes poids) mais près de **10 secondes** de moins que le Derbi (handicapé il est vrai par un embrayage patinant et une première très longue).

Là encore, la première courte, le moteur twin et la démultiplication finale un peu courte montrent leur net avantage.

FREINAGE

Nos essais de freinage ont été réalisés à 50 km/h au compteur, compteur qui étalonné par la suite indiqua qu'à cette vitesse nous étions en réalité à 45 chrono.

Ces essais ne sont pas donc le reflet exact des possibilités du freinage et sont donc positifs, mais d'autre part comme nous vous l'avons dit précédemment, le frein avant étant affaibli par un usage intensif précédent nous pensons, pour celui-ci, tomber dans des valeurs à peu près identiques.

AV seul : 11,75 m
AR seul : 19,10 m (légèrement positif)
Les deux : 9,30 m.

Ces chiffres bien que réalisés, je le répète, à 45 chrono mais avec un frein avant pas au mieux de sa forme sont en réalité assez près d'un résultat final réalisé à 50 km/h dans de bonnes conditions. Ces distances sont dans les meilleures réalisées, même par des motos de plus fortes cylindrées.

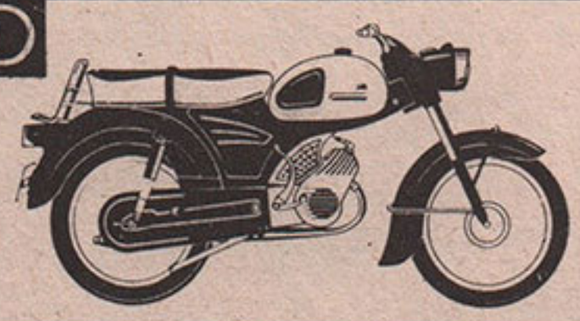
UNE TOURISME SPORTIVE

Tourisme par son aspect, sportive par ses performances, jeune par sa destination, voici les trois points particuliers de cette « nouvelle japonaise ». Son esthétique réussie, l'agrément de sa conduite et ses nombreux attraits techniques et fonctionnels, la placent d'emblée au niveau des meilleures de sa catégorie. La Twin Jet est une moto moderne, digne des techniques contemporaines, qui fera le bonheur de ses futurs propriétaires pour la somme de 2 485 F.

C. V.

ZÜNDAPP

50 cc 4 vitesses - 5,1 ch
50 cc 5 vitesses - 5,6 ch
100 cc 4 vitesses - 8,5 ch



Nous recommandons exclusivement l'emploi des huiles MOTUL CENTURY

CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE OU CHEZ L'IMPORTATEUR

JODENNE
25, avenue Parmentier
Paris-11e
Tél.: ROQ 07-60

ECHOS DU SALON

GURTNER S. A. UN PLAN D'EXPANSION RAPIDE

L'USINE de Pontarlier de GURTNER S.A. — dont le Siège social est à Paris, rue Laugier — couvre environ 10 000 mètres carrés, et occupe quatre cents personnes.

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

Le plan d'expansion de la Société se poursuit rapidement. L'année 1966 voit la mise en place de deux nouvelles fabrications tout à fait importantes :

— Un chauffage de voiture réalisé spécialement pour CITROEN, et dont les caractéristiques très particulières sont une efficacité, une indépendance, une automaticité et une souplesse, encore inconnues à ce jour, qui en font un équipement exceptionnel de confort.

— Une fabrication d'équipements complets pour citernes propane 500 et 1 000 kg (PETIT VRAC), pour lesquels les utilisateurs étaient jusqu'alors tributaires de l'Etranger.

Cette nouvelle fabrication s'ajoute aux fabrications anciennes de détendeurs et équipements pour butane-propane, dont la progression est satisfaisante.

Quant à l'activité traditionnelle des carburateurs pour motocycles, l'année 1966 est une année record qui a vu aussi le démarrage des appareils pour moteurs agricoles et industriels. Mentionnons aussi un carburateur très spécial à pompe pour tronçonneuse.

Enfin, il ne faut pas oublier les bougies d'allumage dont la gamme s'est améliorée par la sortie d'un nouveau type de bougie, la « X 2 B », homologuée par un grand constructeur.

Mais l'usine mère s'étant avérée beaucoup trop petite pour suivre le programme d'expansion envisagé, il a été édifié, en 1964, sur un terrain de 40 000 mètres carrés, la première tranche d'une nouvelle usine de 12 000 mètres carrés qui, mise en route en 1965, abrite toute la partie « transformation des métaux », c'est-à-dire : la fonderie, l'emboutissage, le découpage et le décolletage.

Parallèlement, les emplacements ainsi libérés dans l'usine mère ont été utilisés pour tripler les installations affectées aux services techniques, études et laboratoires d'essais.

SUCCES CROISSANT DE LA PRODUCTION PEUGEOT

DANS une situation économique générale assez irrégulière et spécialement maussade à la fin du printemps et au début de l'été, les gammes de bicyclettes et de cyclomoteurs des marques associées PEUGEOT et TERROT ont connu cette année un succès toujours croissant.

A leur présentation élégante s'ajoute une qualité dont la réputation n'est plus à faire et qui reste la carte maîtresse de ces deux marques.

Durant l'année 1966, PEUGEOT a continué à améliorer et moderniser ses modèles de cyclomoteurs notamment par la sortie de la remarquable suspension AR auto-compensée PEUGEOT dont le succès s'affirme chaque jour davantage.

Il s'agit d'une suspension incorporée dont le mécanisme, carrossé dans le garde-boue AR formant coque, assure un large débattement du support de selle.

Elle offre un confort comparable à celui que donnent les suspensions à coulisseaux du type courant mais confère de surcroit aux modèles RT et VRT qui en sont équipés une protection exceptionelle alliée à une esthétique des plus modernes.

Sur les modèles de grand luxe, RS, VRS et RS 3, elle vient s'ajouter à la suspension du châssis par coulisseaux AR, leur assurant ainsi un confort inconnu jusqu'ici dans le domaine du cyclomoteur.

Les travaux de recherche en vue de nouveaux progrès ne s'arrêtent cependant pas pour autant chez PEUGEOT et il n'est pas douteux que l'on assiste, depuis quelques années chez ce constructeur, à une évolution du cyclomoteur comparable à celle qui a amené ses bicyclettes au tout premier rang sur le marché.

ETABLISSEMENTS JUDENNE

Contrairement à son habitude, la Société JUDENNE PERE et FILS, importatrice des marques DUCATI (pour les départements 75, 92, 93, 94), FMR (triporteurs MOKULI), HERCULES PRIOR et ZUNDAPP, n'exposera pas personnellement cette année au Salon.

Vous êtes invités à venir admirer et commander tous les modèles en son magasin sis 25, avenue Parmentier, Paris-11e, tél. : 700-07-60.

Messieurs Judenne ou un de leur collaborateur se tiendront malgré tout à votre disposition pour tous renseignements et commandes, tous les jours d'ouverture du Salon aux stands communs HERCULES RABENEICK et SACHS n°s 18, 19, 28, 29 hall S, tél. : 533-27-55 et 27-57, et le dimanche et lundi au stand DUCATI n°s 95 et 96 hall S.

Nous serons honorés par votre visite.

SALON M.V. AUX Ets PSALTY

Les Ets P. Psalty sont heureux de présenter cette année, dans leurs locaux de l'avenue des Ternes, toute la gamme de la production MV, marque dont ils sont maintenant importateurs pour la France. Les 125 et 150 Sport et Tourisme sont de la même facture : monocylindre quatre temps à culbuteurs. Avec la 250 nous trouvons un bi-cylindre quatre temps à culbuteurs, fort compétitif face à la coalition japonaise. Et enfin la machine tant attendue depuis de nombreuses années, la 650 quatre cylindres à double A.C.T. dérivée de l'ancienne MV 4 500. Le moteur est évidemment plus civilisé

CLUB DUCA
33, BD SEBASTOPOL
PARIS-1er
Téléphone : 488-65-24
METRO : CHATELET

SALON PERMANENT DU 2 ROUES
La plus Grande Exposition de Paris
OUVERT TOUS LES MERCREDIS JUSQU'A 22 H
PENDANT LA DUREE DU SALON UN CADEAU
A TOUT ACHETEUR D'UN MOTOCYCLE
TOUTES LES MEILLEURES MARQUES DU MONDE

du JAPON à PARIS

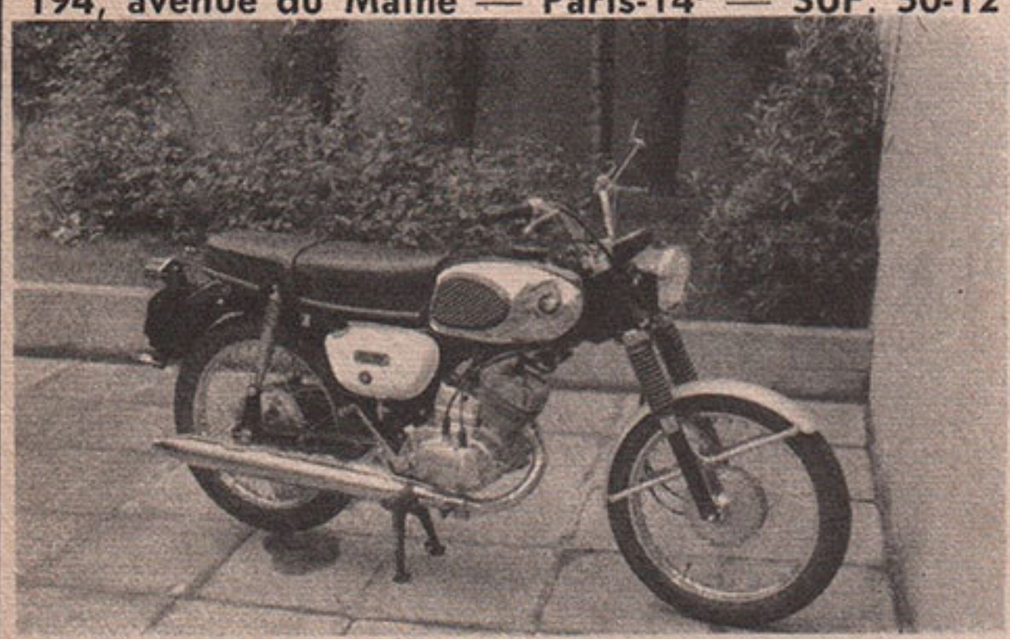
TOUTES LES

HONDA
SUZUKI
YAMAHA

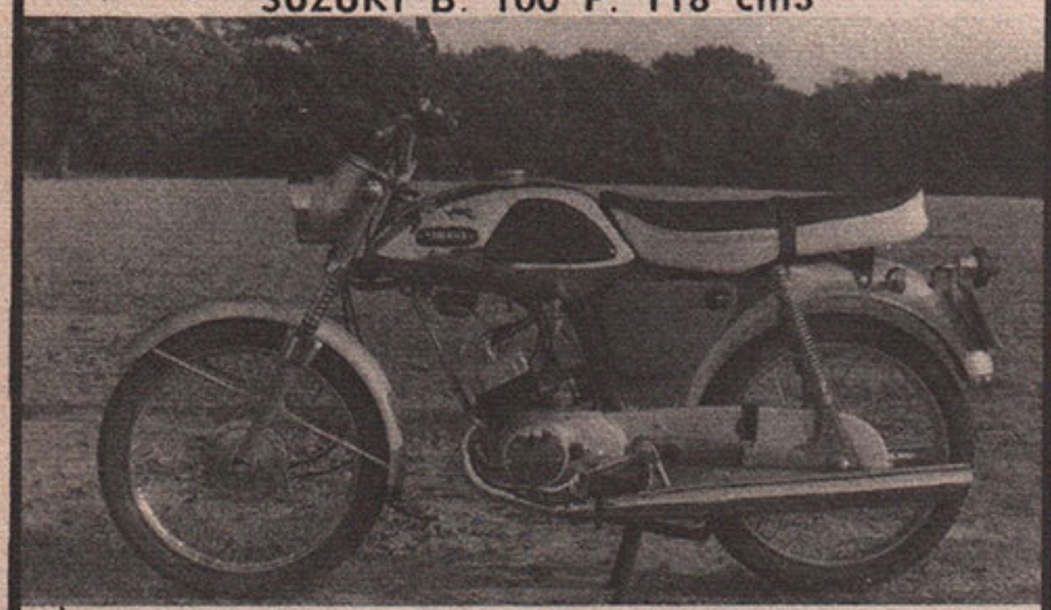
CHEZ

R. LALA & Fils

194, avenue du Maine — Paris-14e — SUF. 50-12



SUZUKI B. 100 P. 118 cm3



YAMAHA 100 TWIN

...et comme toujours chez LALA, en stock toutes les pièces détachées japonaises

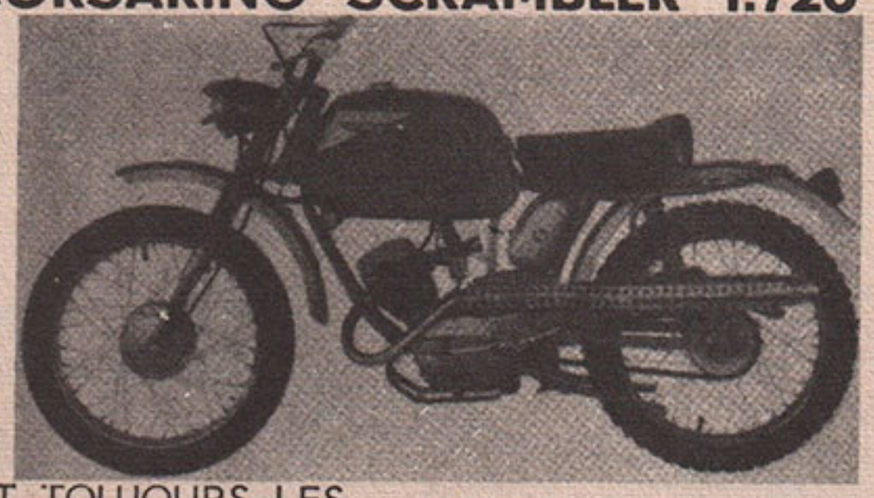
AGENT OFFICIEL : PEUGEOT, PALOMA, JAWA, MORINI, MZ, GIULIETTA, FLANDRIA, ITAL-JET, KREIDLER, VELOSOLEX.

ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES

27 FOIS CHAMPION DE FRANCE

présente le

CORSARINO SCRAMBLER 1.720 F



ET TOUJOURS LES

48 cc. CORSARINO - 4 vit. - 100 km/h env. - **1 580 F**
48 cc. MOTOBI - 4,5 CV - 4 vit. - **1 380 F**
48 cc. MOTOBI - Modèle Compétition - **1 420 F**

(Tous ces prix s'entendent + taxe locale)

ET LES MOTOS

250 cc. GT et SPORT - CORSARO 66 - CORSARO G.T. CORSARO VELOCE - 125 cc. CORSARO COMPETITION Formule SPORT

IMPORTATEUR :

C. COUTURIER, 149, Av. de Neuilly - Neuilly-sur-Seine
SAB. 98-39

SOYEZ

DANS LE VENT!..

MONTEZ SUR VOTRE CYCLO LE

FREIN A DISQUE

"CAMPAGNOLO"

Importateur exclusif :

B. SAVOYE - 60, RUE ROBERT
LYON-6e

mais un double frein à disque à l'avant témoigne du souci de ses promoteurs, la sécurité dans les performances.

Toutes ces machines seront visibles pendant la durée du Salon, même dimanche, samedi et lundi, le magasin ne fermant pas du 6 au 17 octobre.

LES Ets LADEVEZE ILLUMINES

Les Ets Ladevèze seront illuminés toute la nuit pendant toute la durée du Salon. Ainsi les habitants des environs de l'Avenue de Clichy pourront admirer cette grande exposition de motos, dans Paris. Elle vient d'ailleurs de s'enrichir de toute la gamme Ducati dont tous les modèles sont visibles et disponibles.

VOUS QUI DESIREZ ACHETER UN VELOSOLEX...

... Essayez-le une journée en location !... En cas d'achat, cette dernière vous sera remboursée. Voilà les conditions qui vous sont faites par Dynamic-Sport, la maison la plus importante de Paris. Vous y trouverez aussi des conditions de crédit imbattables et la possibilité d'inclure les accessoires dans le crédit. De plus des conditions spéciales pour l'asurance sont consenties à tous les acheteurs.

Enfin, Dynamic-Sport sort des sentiers battus en vous proposant une nouvelle formule de vente : une garantie totale de trois mois, pièces et main-d'œuvre, sur les organes mécaniques des marques suivantes : Suzuki, MZ, Giulietta, Ital-Jet, Itom et Moto-Morini.

Naturellement, comme par le passé, Dynamic-Sport accepte de reprendre des motos en cas d'achat de voiture.

Avant, pendant et après le Salon une visite s'impose chez Dynamic-Sport où sont exposés tous les modèles des plus importantes marques françaises et étrangères.

RALLYE-CONCENTRATION DU SALON

Le Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris fêtera son quinzième anniversaire à l'occasion du Rallye-Concentration du Salon, le dimanche 16 octobre 1966 à Créteil Mont-Mesly (R.N. 19 — Paris-Troyes).

Le rendez-vous est fixé de 10 h à 11 h 30, à la Maison de la Jeunesse à Créteil, 100, rue Juliette-Savar.

Chaque participant aura droit à un porte-clé spécialement édité à cette occasion et à un bidon d'huile BP. Une réception officielle sera offerte dans la grande salle de la Maison de la Jeunesse à 12 h 30. Elle sera suivie d'un repas amical dans le nouveau cadre du Foyer des Jeunes travailleurs.

De nombreuses récompenses (prix, challenges, coupes) seront distribuées à l'issue de la Concentration et du gymkhana.

Un parking est prévu pour les machines.

Une sortie « Randonneurs motocyclistes » sera organisée dans le cadre de la concentration. Les engagements (et les itinéraires) doivent parvenir au plus tard (en double exemplaire) à l'adresse du M.C.C.S.P., 10, rue de la Plumerette 94 - Créteil.

C'est également à cette adresse qu'il faut s'adresser pour obtenir les réglements détaillés du Rallye, du Gymkhana et des « Randonneurs » (joindre un timbre de 0,30 F).

PETITES ANNONCES

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

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

VENTES

Mot. Sachs 4 vit. Selec impec. 350 F Lamy, 84, rue Petit, 19e.

Vds Peugeot BB 3 SP état neuf 5.000 km 700 F tél. 702-69-02.

DIVERS

Vds collection complète SC et C Ns 89 à 166 + 86 Faire offres Gaye, 4, rue Navarre, Paris-5e.

Faute de place, les résultats sportifs de fin de saison seront tous présentés dans notre prochain numéro.

SCOOTER ET CYCLOMOTO

ABONNEMENTS

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

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

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

CLUB DUCA
33, BD SEBASTOPOL
PARIS-1er
Téléphone : 488-65-24
METRO : CHATELET

SALON PERMANENT DU 2 ROUES
La plus Grande Exposition de Paris
OUVERT TOUS LES MERCREDIS JUSQU'A 22 H
PENDANT LA DUREE DU SALON UN CADEAU A TOUT ACHETEUR D'UN MOTOCYCLE
TOUTES LES MEILLEURES MARQUES DU MONDE

Imprimé en France par Imprimerie Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris-2e
N° 171 — 1966. — *Le Directeur de la Publication : C. LACOME - Dépôt légal 3e trimestre : N°s 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.**

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.**

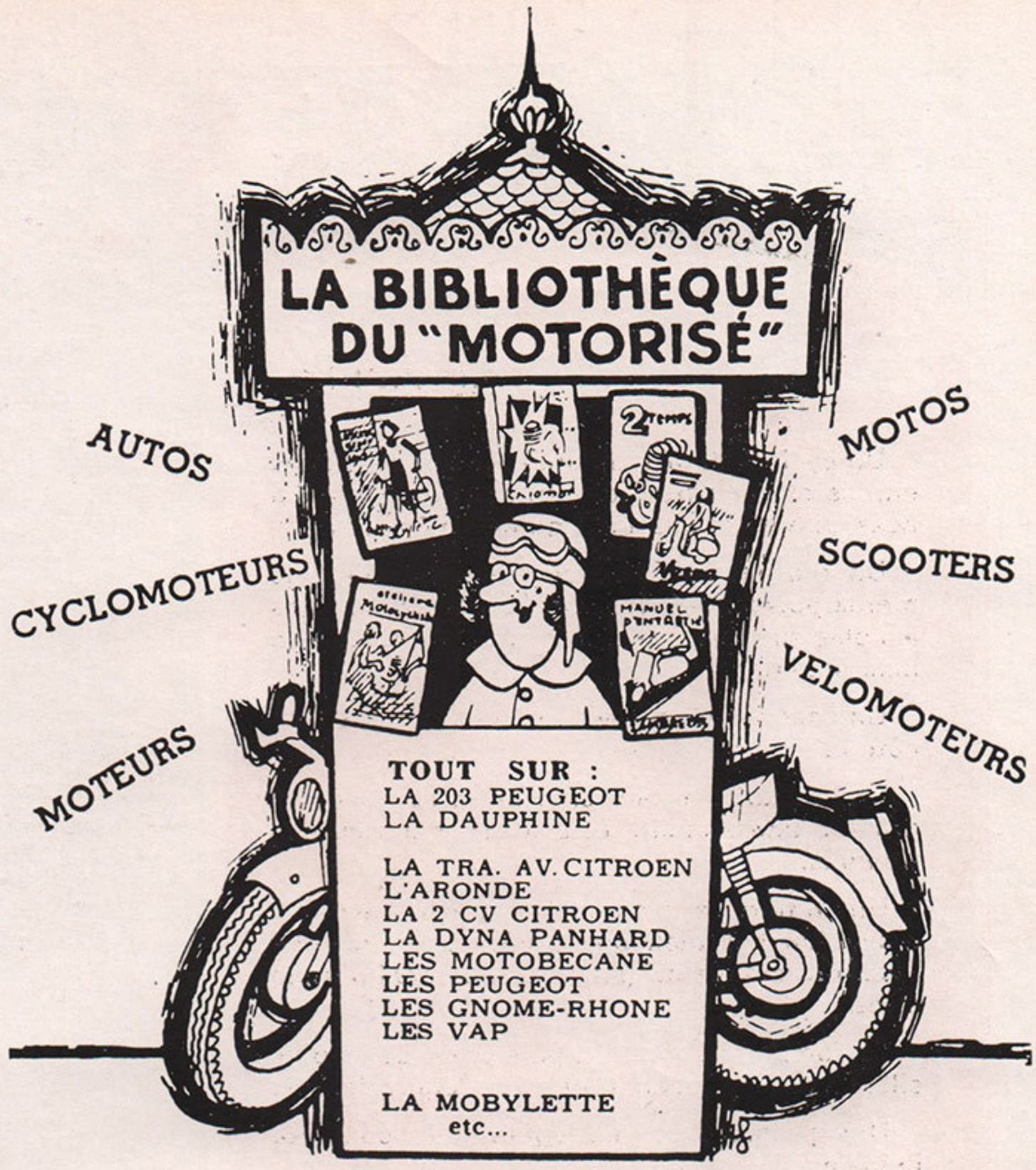
VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : **5,20 F.** Par poste : **6,60 F.**

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

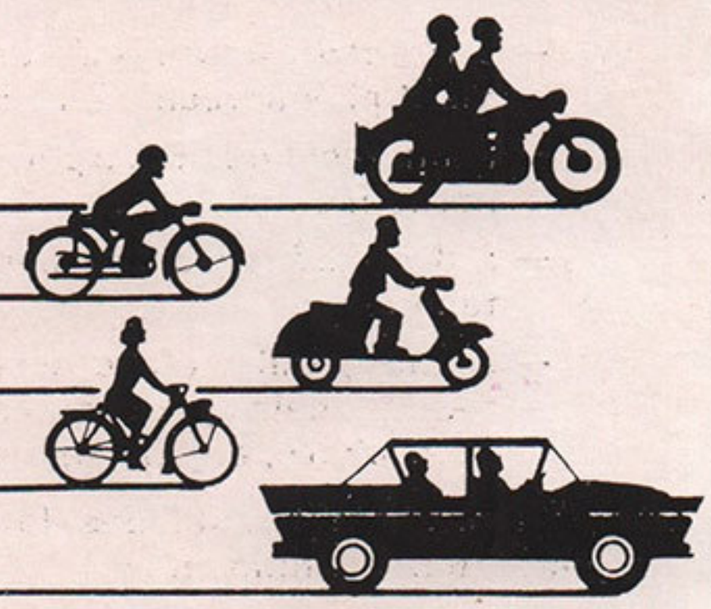
TABLEAUX MURAUX

Planches murales 60 × 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 G S T** : 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.



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 - 2e

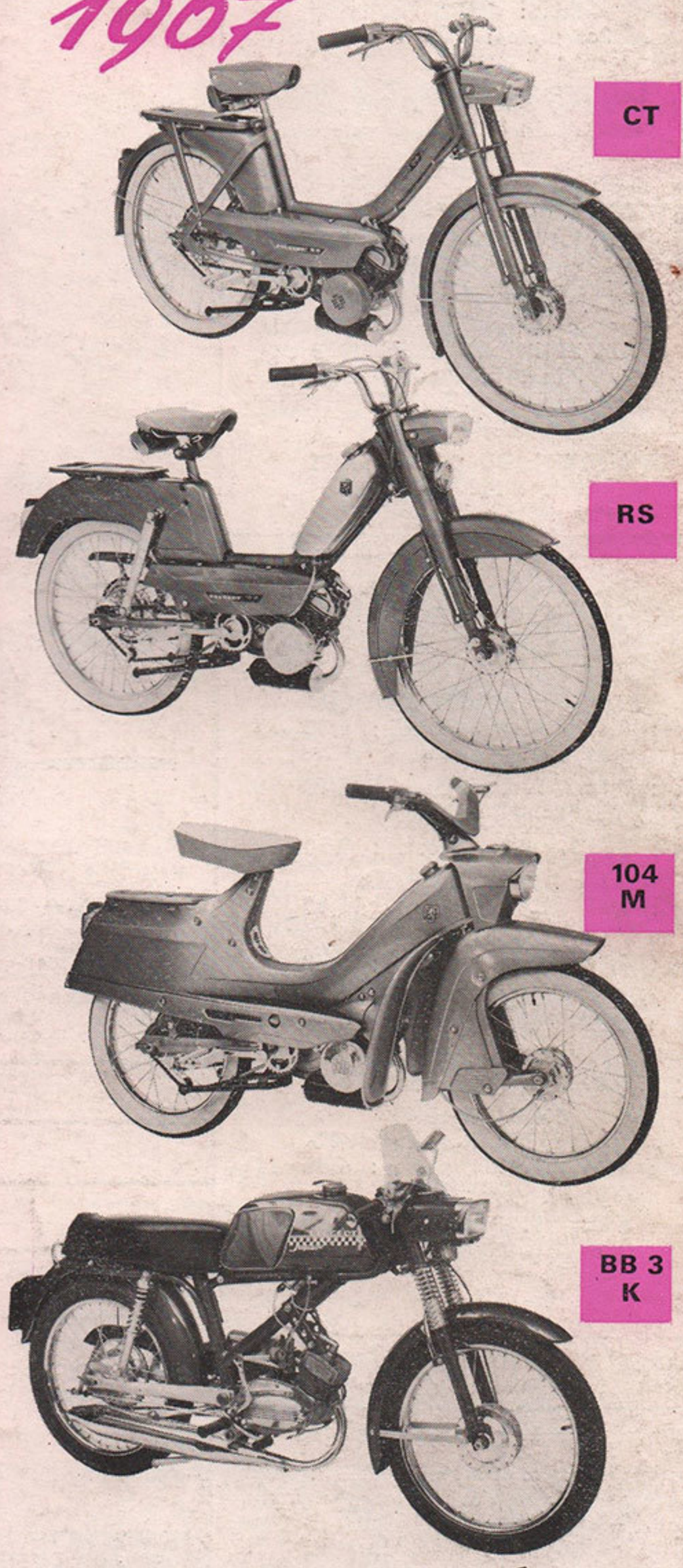
GUT. 73 - 32 - C.C.P. 297 - 37 Paris

Voici PEUGEOT 1967

PEUGEOT, cela signifie :

- Un cyclomoteur toujours prêt à rouler, sans ennuis et sans frais d'entretien, d'un emploi aussi simple et aussi sûr qu'une bicyclette.
- Un moteur à la robustesse légendaire, de même puissance exactement sur les modèles les plus simples que sur ceux de confort et de luxe supérieurs.
- Une accélération nerveuse et une tenue en côte brillante.
- Une sécurité totale en ville et sur la route grâce à une stabilité et à un freinage exceptionnels.
- Un confort sans commune mesure avec ce qui se fait habituellement grâce à la nouvelle et extraordinaire suspension PEUGEOT à triple effet.
- Le fonctionnement le plus doux et le plus silencieux à puissance et allure équivalentes.
- Une propreté et une légèreté de conduite inégalées.
- Une ligne pure, jeune et moderne grâce :
  - à un cadre surbaissé, par ailleurs tellement plus agréable à l'usage,
  - à un réservoir incorporé tellement plus harmonieux,
  - à des carénages aux lignes nouvelles et tendues,
  - à une gamme d'accessoires élégants et fonctionnels : pare-jambes, repose-pieds, pare-chocs, enjoliveur arrière.
- En bref, la beauté des formes alliée à la perfection technique.
- Et, qui plus est, un prix imbattable à qualité donnée à la portée de chacun et, pour ceux qui le désirent, payable mois par mois, avec seulement 20 % comptant.

Oui vraiment, vous verrez



un PEUGEOT ... c'est autre chose !

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

Vente à crédit par la DICOMA aux conditions les plus libérales — Nous préconisons le mélange **BP-ZOOM**