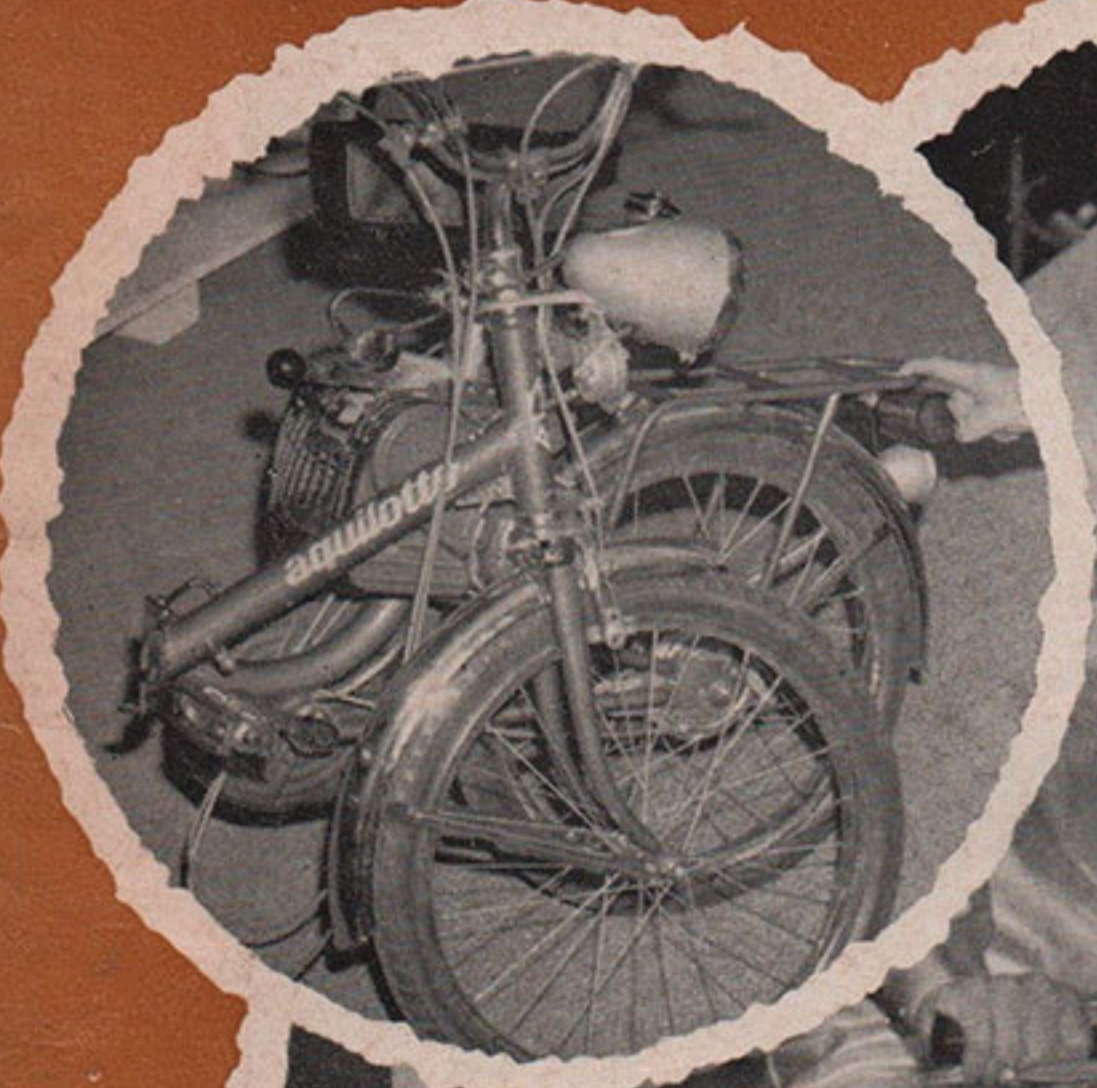
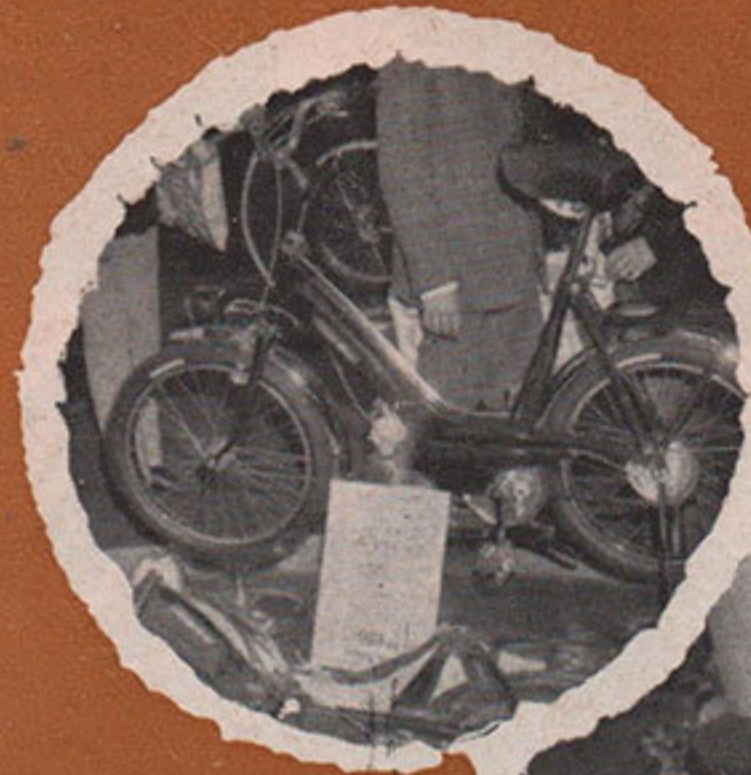
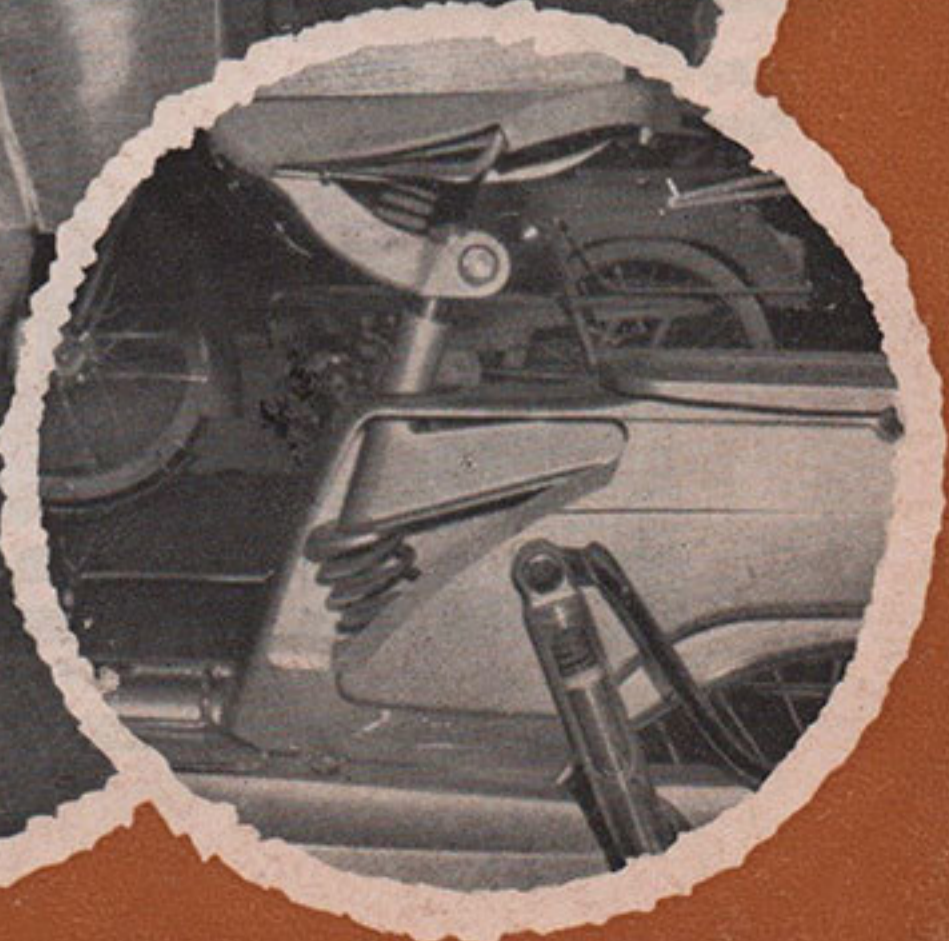
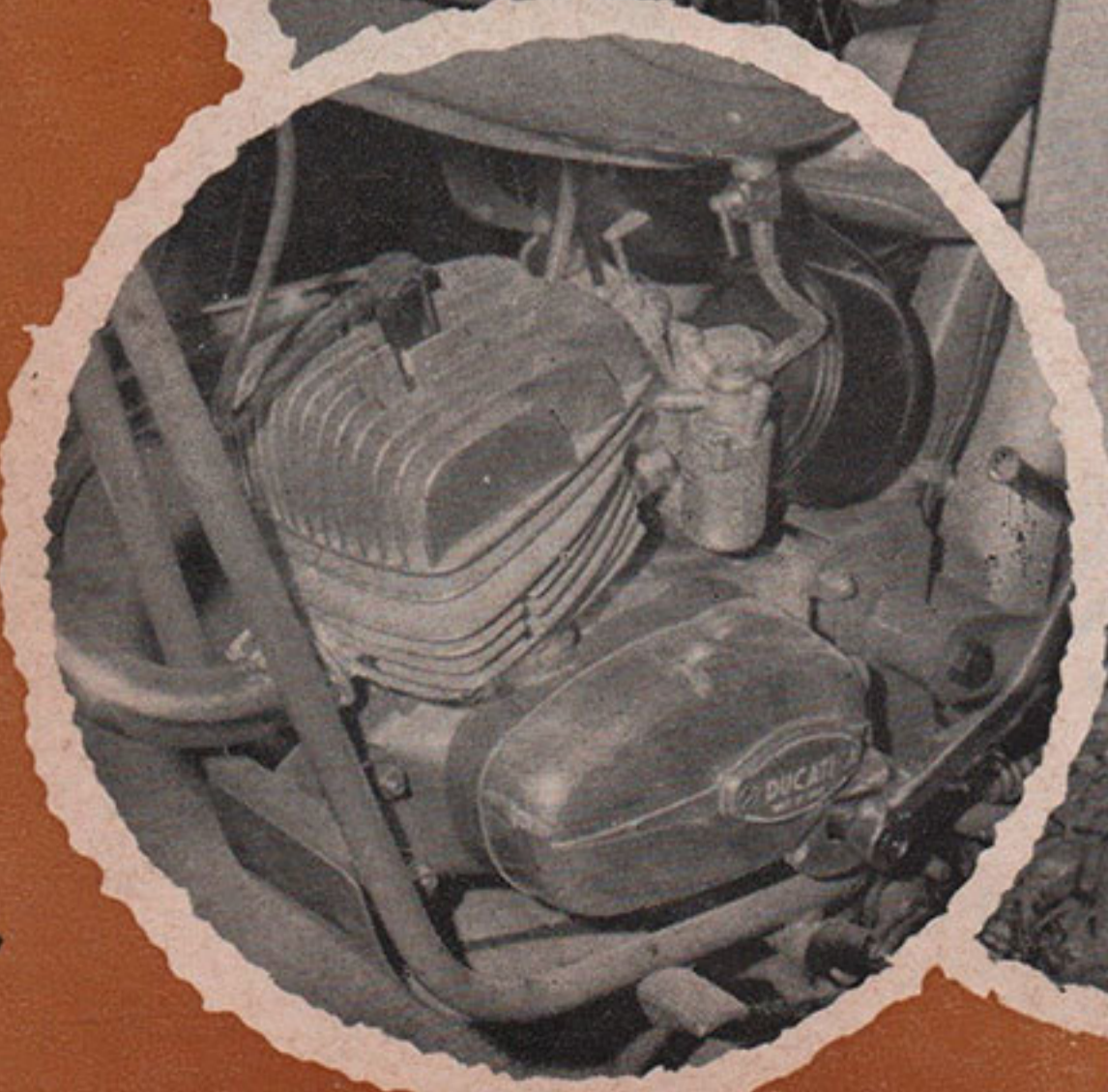


# SCOOTER et CYCLOMOTO



*Salons ...  
de Cologne ...  
à Paris.*



# 1<sup>er</sup> PRIX DE MÉCANIQUE



LE  
VADE-MECUM  
DU MOTOCYCLISTE

**c'est  
une  
véritable**

**ENCYCLOPÉDIE**

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



## LA DEVEZE

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

Métro : Brochant et Porte de Clichy

Tél. : 627-09-79 et 06-96

Fermé le dimanche - Ouvert le lundi

ILLUMINE LE SOIR JUSQU'À 24 HEURES

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

Une grande exposition française et étrangère

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

La plus grande exposition française et étrangère de France

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

Du plus petit cyclo à la plus grosse moto

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

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

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

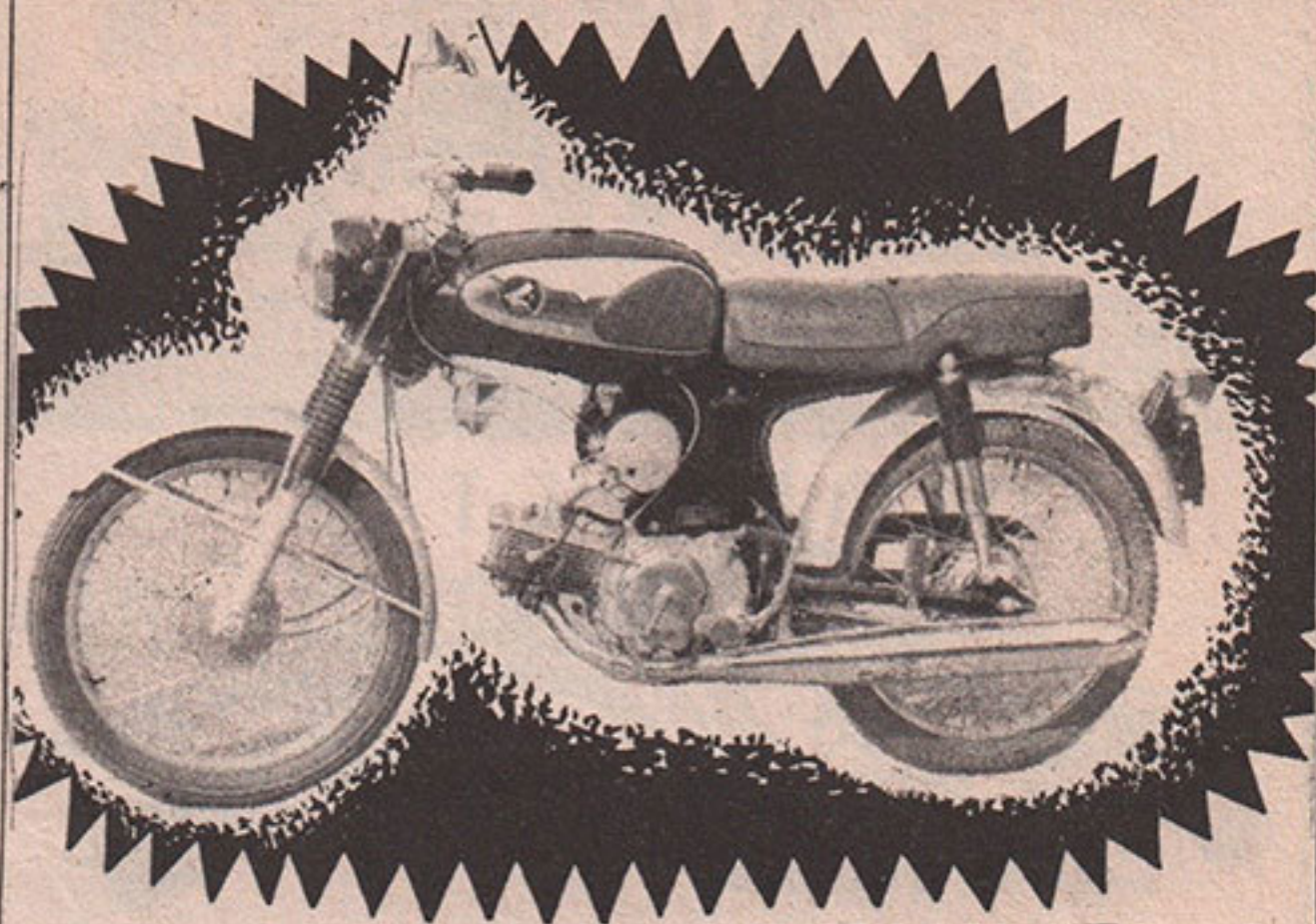
PIECES DETACHEES - REPARATIONS (2 ATELIERS)

ASSURANCE IMMEDIATE A CREDIT AVEC 20 F

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

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

50 cc AVEC ET SANS PERMIS



**HONDA S 90**

**CENTRE TECHNIQUE ET COMMERCIAL HONDA**

Ets Psalty — 80, avenue des Ternes — Paris-17<sup>e</sup>  
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

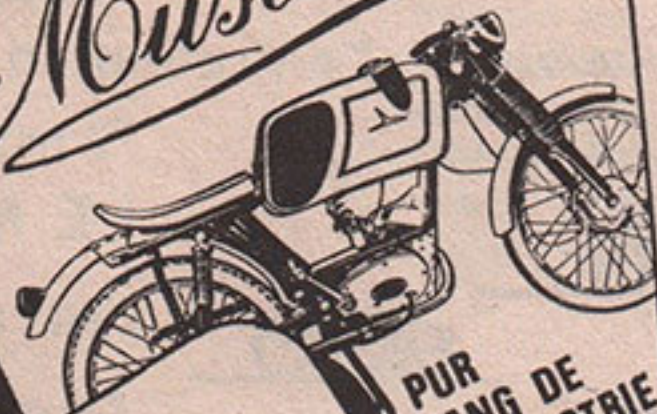
4  
atouts  
maîtres

LIGNE  
RACE

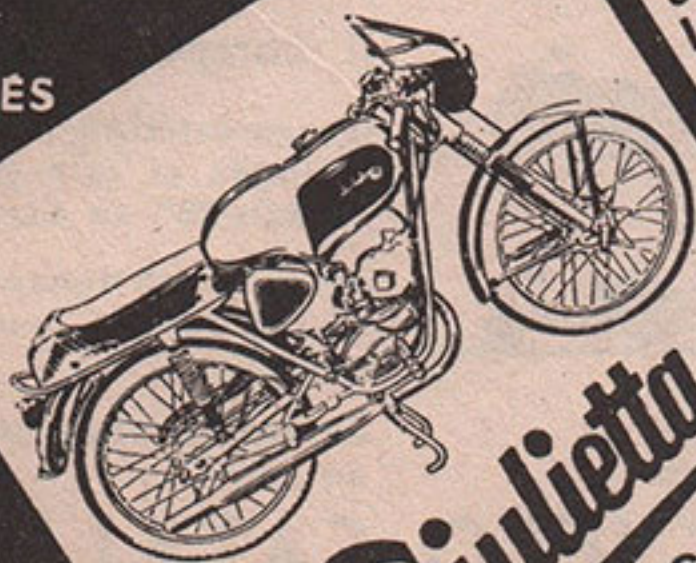
QUALITE  
NERVOSITE  
SURPUISSANCE

PRIX  
ETUDIES

*Mustang*

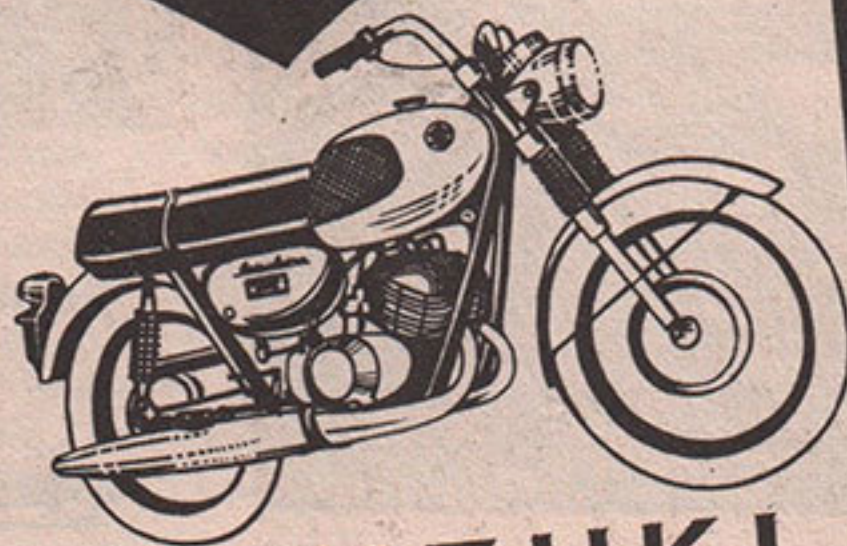


PUR  
SANG DE  
L'INDUSTRIE  
ITALIENNE  
avec et  
SANS  
PERMIS



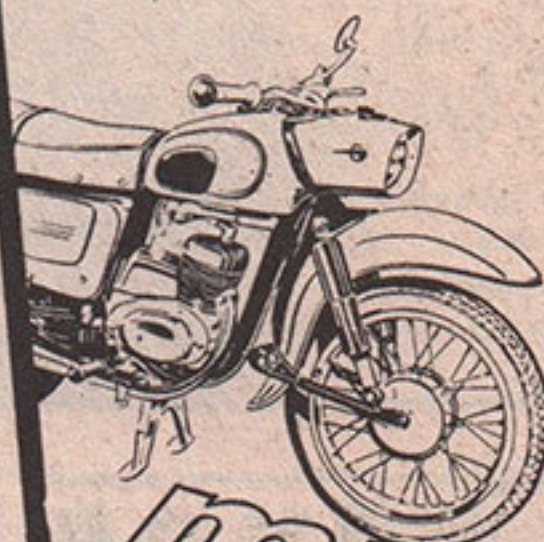
*Giulietta*

G.S.S.  
avec et  
SANS  
PERMIS



**SUZUKI**  
250 SUPER-SPORT T. 20

Twin deux-temps à deux carburateurs 29 CV à 7.500 tr/mn, boîte 6 vitesses, graissage séparé sous pression « Posi-Force » 135 kg seulement, voilà la T 20, une 250 aux accélérations à vous couper le souffle !..



*mz*

125 cc  
4 vitesses  
9,5 ch. SAE



*merre*  
**Bonnet**

78, Av. du Général-Leclerc  
BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine)  
Tél. : 605 60-99

ET LA TOUTE NOUVELLE SUZUKI 118 cm<sup>3</sup> B 100 P

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

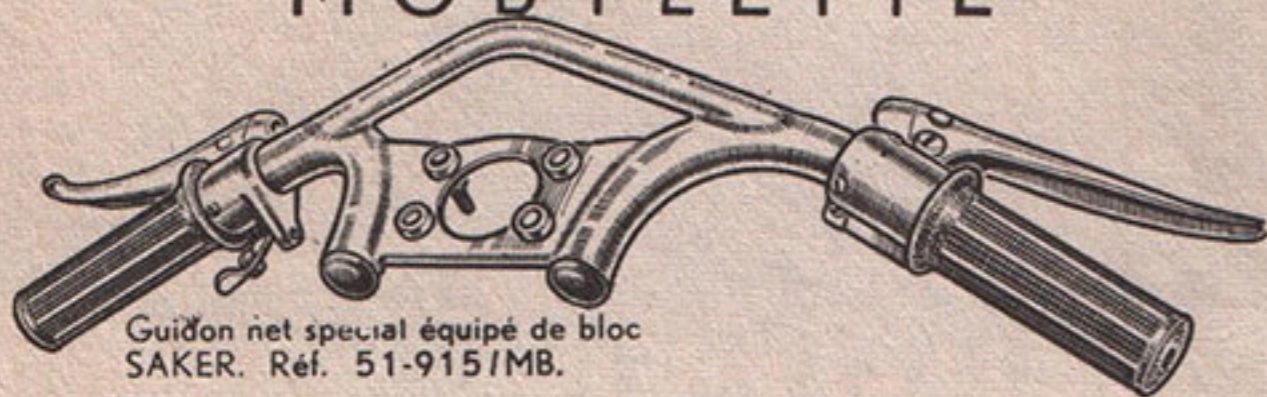
# SAKER

Etablissements André PORTERIE

43, Rue Voltaire - LEVALLOIS

Tél. : PEReire 16-06 (Seine)

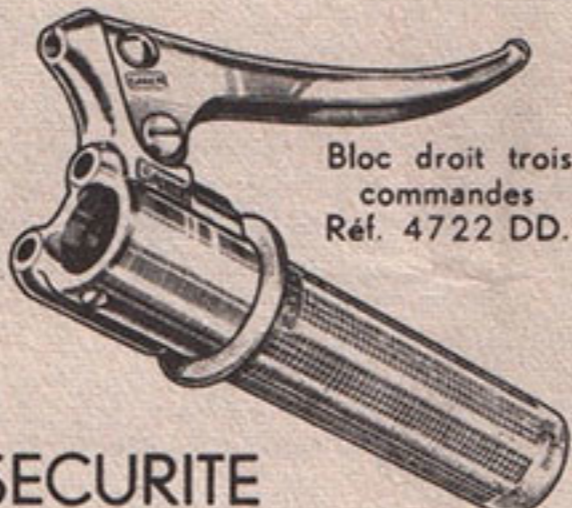
spécialités adaptables pour  
**MOBYLETTE**



Guidon net special équipé de bloc  
SAKER. Réf. 51-915/MB.



Bloc gauche deux  
commandes. Réf.  
A. 3790 SG.



Bloc droit trois  
commandes  
Réf. 4722 DD.

QUALITE-SECURITE  
**SAKER**

CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE

CONFIRMATION DE 13 CHAMPIONNATS  
DE FRANCE GAGNES SUR

# Mondial

COUPES DU SALON  
1966

**1<sup>er</sup>.**  
LHÉRAUD

x x x

ET VOUS AUSSI,  
COMME LES JEUNES TIGRES,  
CHOISISSEZ LE

**49 cc MONDIAL** Type Monneret



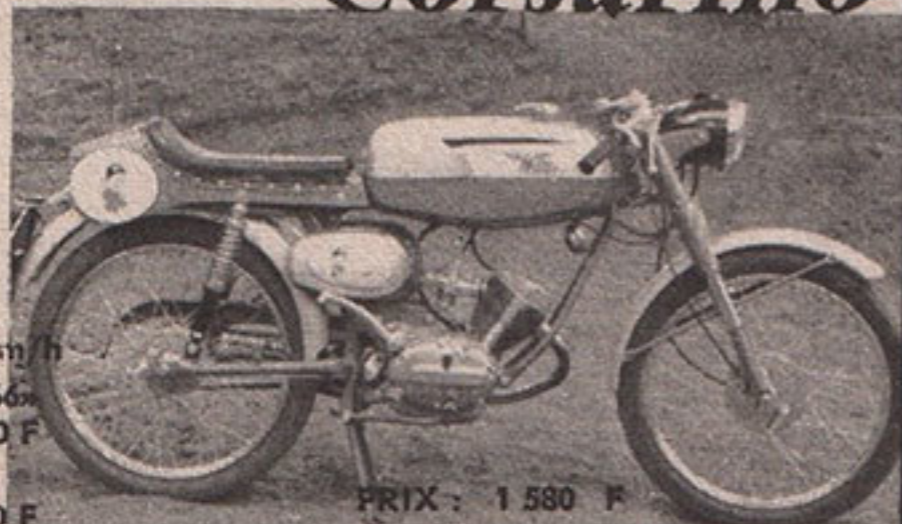
BOUGIES  
MARCHAL



... ET VOICI LE  
*Corsarino*

ET TOUJOURS  
TOUTE LA  
GAMME

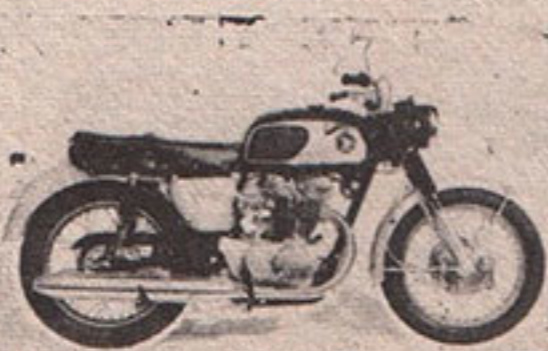
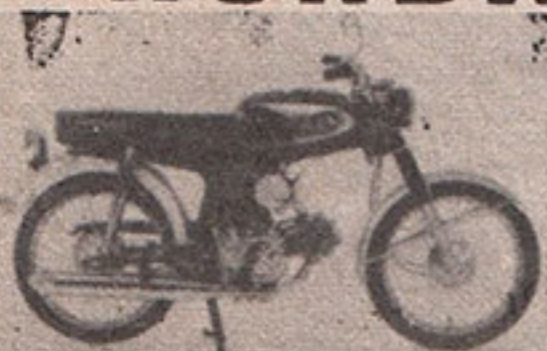
250 cc G.T.  
4 100 F — 150 km/h  
125 cc CORSARO «66»  
2.380 F  
125 cc CORSARO  
VELOCE 2.850 F  
49 cc MOTOBİ  
1.380 F



PRIX : 1 580 F

IMPORTATEUR : G. COUTURIER  
149, avenue de Neuilly — Neuilly-sur-Seine  
SABİons 98-39

**HONDA** du 49 cc à 125 cc



CHOISISSEZ UN SPECIALISTE

## J. MURIT

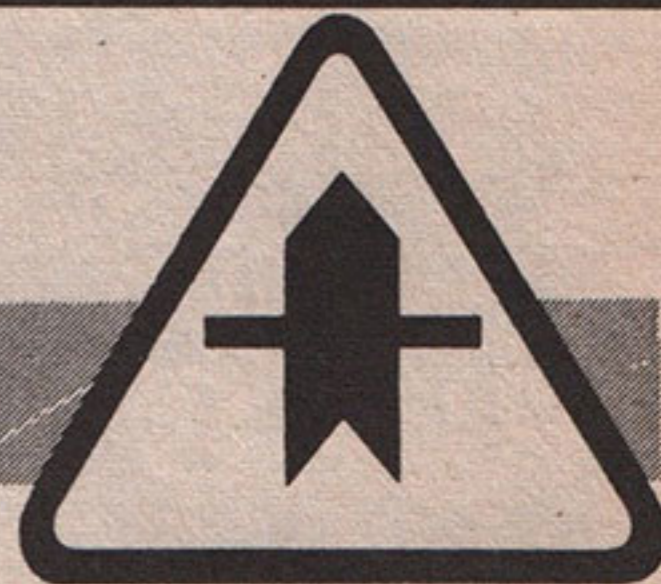
44, rue Paul-Barruel  
PARIS-15<sup>e</sup>  
Tél. : LEC. 60-53

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



MOTOCISTES  
VELOCISTES

VOUS AUREZ  
LA PRIORITÉ !



pour la vente, l'entretien, la réparation des

"2 roues" en vous procurant

**LE MOTOCYCLE**

c'est un outil de travail

**indispensable**

Il comporte notamment

les caractéristiques, cotes de  
réglages et prix de tous les  
"2 ROUES" en circulation.

des tableaux donnant les temps  
de réparations, pour vos factu-  
rations.

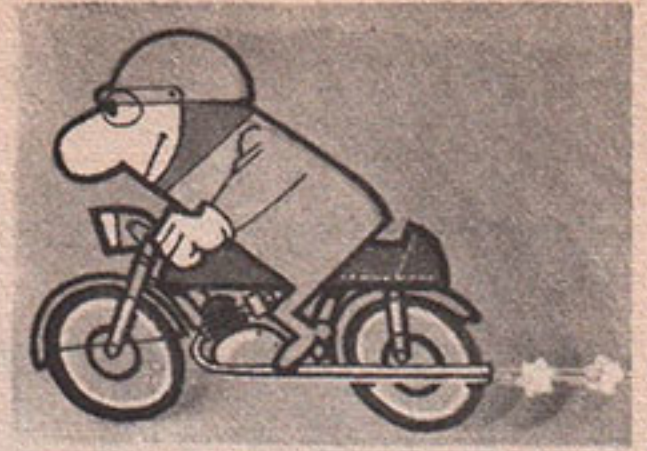
de nombreux dessins "d'éclatés"  
de moteurs.

## MOTOCYCLE CATALOGUE

en vente à nos bureaux MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry  
PARIS-2<sup>e</sup>, au prix de 18 F, ou franco, recommandé  
au prix de 22 F à verser à notre C.C.P. 297-37 PARIS.



# SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

OCTOBRE 1966 - 15<sup>e</sup> ANNÉE - N° 172 - CE NUMÉRO : 1,20 F

## SALON D'AFFAIRES

**L'**EVOLUTION du marché intérieur français n'a pas manqué d'avoir une influence déterminante sur le caractère du Salon 66. Tout laissait prévoir en effet que, les goûts et les besoins de la clientèle étant désormais bien connus, la concurrence entre les différents constructeurs, français ou étrangers, ne se situerait pas sur le plan des nouveautés proprement dites mais sur celui, beaucoup plus d'actualité, du maintien ou de la conquête d'un réseau d'agents efficace et rentable.

Mais si, à notre avis, l'on peut ainsi caractériser essentiellement ce Salon — et nous y reviendrons plus loin — nous pensons aussi qu'il convient de mettre l'accent sur un aspect qui, pour être plus superficiel, n'en a pas moins son importance. Nous voulons parler de l'ambiance qui y régnait. Animé, vivant, parcouru à longueur de semaine par des hordes de jeunes enthousiastes, il a confirmé que la clientèle du deux-roues était encore en parfaite santé. Cette affluence record, de l'avis même des exposants, n'était pas celle des curieux, des amateurs de prospectus en couleur, mais bien celle d'acheteurs futurs. Certes, sur certains stands, on a dû quelquefois déplorer l'exubérance des jeunes visiteurs qui, emportés par leur passion, ne ménageaient guère les machines. C'est là, en quelque sorte, la quasi-inévitable rançon du succès.

Les goûts de la clientèle, nous l'avons écrit, sont maintenant connus dans leurs grandes lignes et tous les constructeurs ont su s'y conformer pour leurs nouveautés. Cependant certaines tendances nouvelles se dessinent actuellement qui, sans bouleverser de fond en comble la physionomie du marché, n'en sont pas moins intéressantes. Il est certain, par exemple, que les vélomoteurs de 50 cc ne connaissent pas la vogue que l'on aurait pu prévoir. Quittes à passer le permis, les jeunes préfèrent se tourner vers les cylindrées supérieures, plus puissantes, souvent plus confortables. De là, la prolifération de cylindrées intermédiaires : 80, 90, 100, 118 cc dont le prix n'est, bien souvent, pas plus élevé que celui d'un bon vélomoteur de 50 cc. Il est même probable que nous assisterons, dans un avenir plus ou moins immédiat, au retour d'une cylindrée longtemps disparue : celle des 125 cc. Par contre, le cyclomoteur, le 50 cc à pédales, sous toutes ses formes, confirme son succès et conserve une clientèle bien fidèle.

Si bien que, sur le plan des nouveautés proprement dites, le Salon n'a pas été très riche. Entendons-nous bien : sur presque tous les stands l'on pouvait trouver de nouveaux modèles, mais bien souvent il s'agissait plus de remaniements, d'améliorations apportés à des modèles déjà connus, que de nouveautés proprement dites. Et ceci vient en confirmation de la stabilité dont nous parlions plus haut. Ces améliorations sont surtout orientées vers un plus grand confort ou vers une meilleure présentation des machines pour mettre celles-ci au goût du jour : dessins nouveaux pour les moteurs ou pour certaines pièces de la partie cycle. En général on peut noter une tendance sérieuse vers la sobriété, vers l'allure « petite moto » ; moins de tôles, moins de carénages encombrants, inutiles et souvent inesthétiques.

Et puis, pourquoi ne pas le signaler, la mode des cyclomoteurs pliants (après celle, très suivie, des bicyclettes pliantes) semble devoir intéresser les utilisateurs de voitures. D'autres modèles suivront sans doute ceux que nous avons vus au Salon cette année.

Pour les particuliers qui se sont rendus à la Porte de Versailles, il n'y a donc pas eu de surprises importantes. Mais, et c'est important, ils n'ont pas été déçus pour autant. L'explication tient sans doute dans le fait que le public d'aujourd'hui, pourtant composé de jeunes en très grande partie, est plus connaisseur que celui d'il y a quelques années et qu'il sait apprécier même les modifications les moins apparentes.

Donc, sur le plan de l'affluence, on peut dire que ce Salon 1966 a été excellent du double point de vue de la quantité et de la qualité.

Mais revenons-en à notre titre : Salon d'Affaires, et voyons comment il peut se justifier.

Eh bien ce titre se justifie sur deux plans. Sur le plan des prix d'abord, avec une baisse importante sur certains modèles Honda (et des prix très « ajustés » pour les nouveautés présentées par la marque japonaise). Cette offensive a été assez soudaine pour surprendre certains importateurs. Il est clair que pour faire face utilement à cette baisse, il va falloir réétudier certains prix et, pour cela, en discuter avec l'usine-mère. D'où une animation peu courante au Salon, car — en cette matière — nous n'avons pas eu une surprise comparable depuis des années. Et nous avons donc pu assister à ce phénomène assez inhabituel : certains importateurs présentaient leurs machines sans vouloir en indiquer les prix, dans l'attente d'une révision possible de ces derniers.

Où cela conduira-t-il ? Il est difficile de le prévoir, mais cette baisse fera de toutes façons bien l'affaire de la clientèle.

C'est encore à Honda que nous devons la seconde justification de notre titre. Sans vouloir entrer dans des détails qui n'intéressent que très indirectement les usagers (quoiqu'ils soient tout de même concernés), disons que Honda a quelque peu bouculé les conceptions habituelles qui régissent la distribution des machines. Il est évident qu'un tel bouleversement des traditions ne peut s'accomplir sans grincements de dents, sans refus même de certains concessionnaires de se plier à ces nouvelles exigences. Il est donc probable que bien des réseaux de distribution de machines étrangères ont dû se trouver remaniés.

Nous ne nous prononcerons pas sur la valeur de cette tentative : ce n'est pas l'objet de cet article. Mais il n'en reste pas moins que, pour les professionnels, les conversations au Salon tournaient bien souvent autour de ces deux initiatives Honda et que cela contribuait à créer une animation supplémentaire dans l'animation traditionnelle de la Porte de Versailles.

Nous avons donc vécu un Salon qui, sous tous les aspects, n'a pas été un Salon statique. Il a même été très dynamique dans le bon sens du terme. D'une manière générale, au moment de la clôture, c'est l'optimisme qui prévalait largement. Les affaires ont été bonnes.

La clientèle existe et même s'il peut y avoir des divergences sur la manière d'aborder cette clientèle, il est bien sympathique de constater que dans notre monde du deux-roues, « ça bouge » !..

Et maintenant, avec vous, nous allons visiter plus en détail le Salon 66 !.

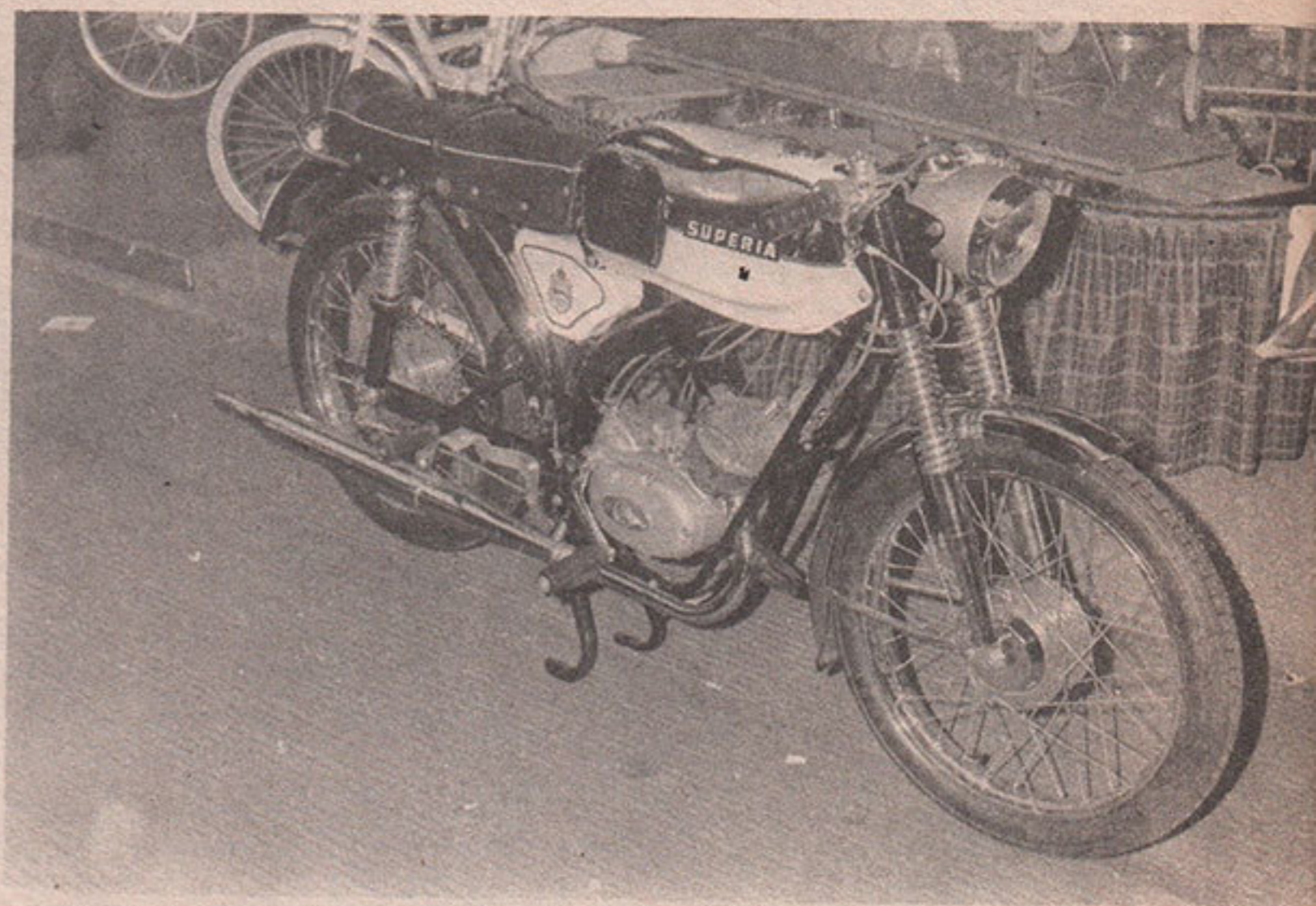
B. N.

# DU NOUVEAU SUR LES STANDS

## SUPERIA

Le visiteur était accueilli chez Superia par un grand bi miniature qui, bien qu'intéressant la jeune clientèle, n'était pas pour autant la nouveauté du Salon. En fait, deux nouveautés nous attendaient. Tout d'abord, le Full Speed GTB dont les double-pots sont maintenant placés en bas et qui est équipé du moteur Sachs développant 4,5 CV et disposant de trois vitesses. Modèle de cyclomoteur luxueux, avec de nombreux chromes et un réservoir plus fin et plus allongé. La Superette est équipée, elle, du moteur Saxonette de 2,4 CV. Cadre ouvert en tube, freins AV et AR, fourche télescopique, réservoir à flancs chromés. C'est un cyclomoteur robuste.

Naturellement, les autres modèles de la marque continuent leur carrière.



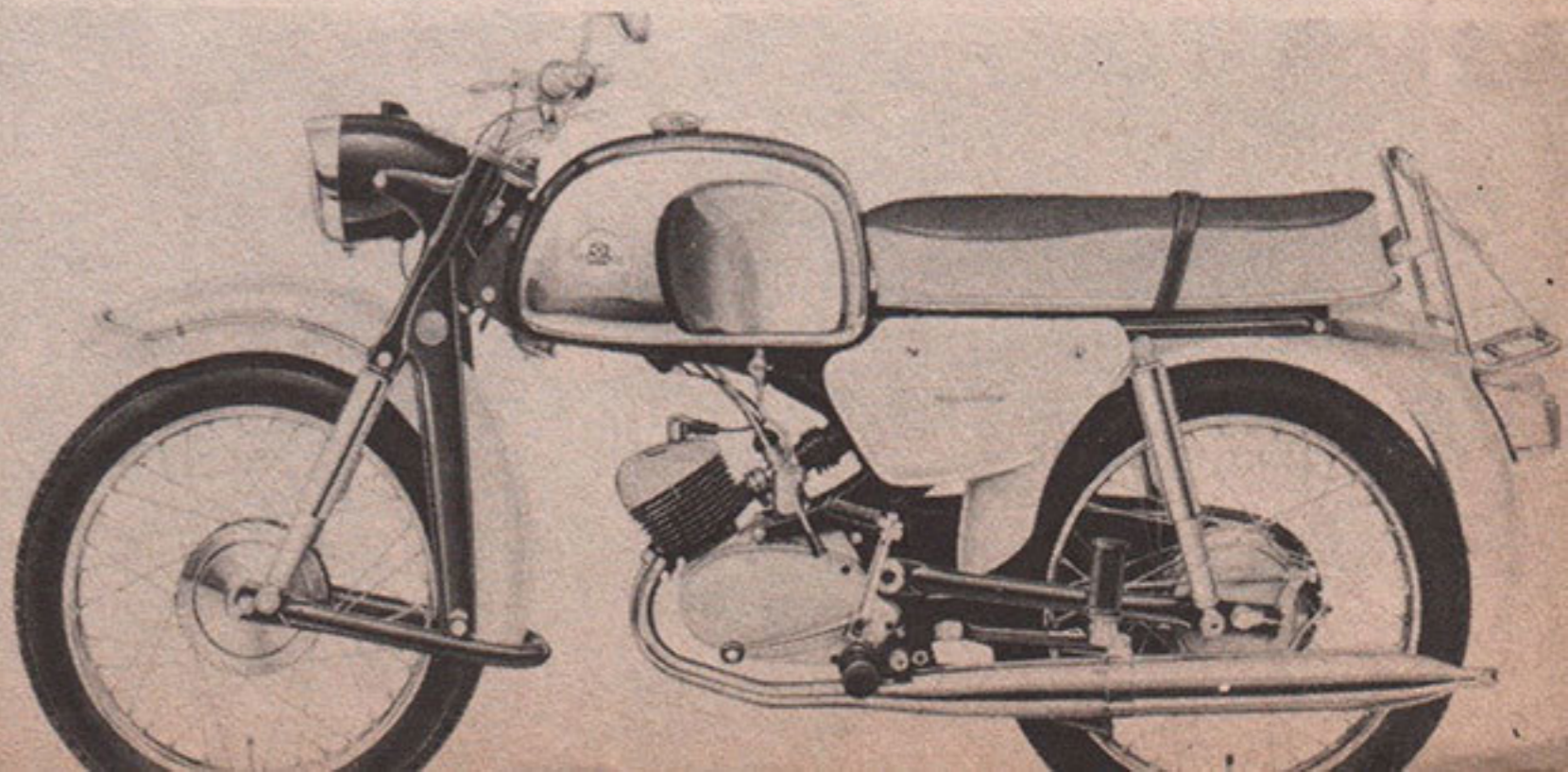
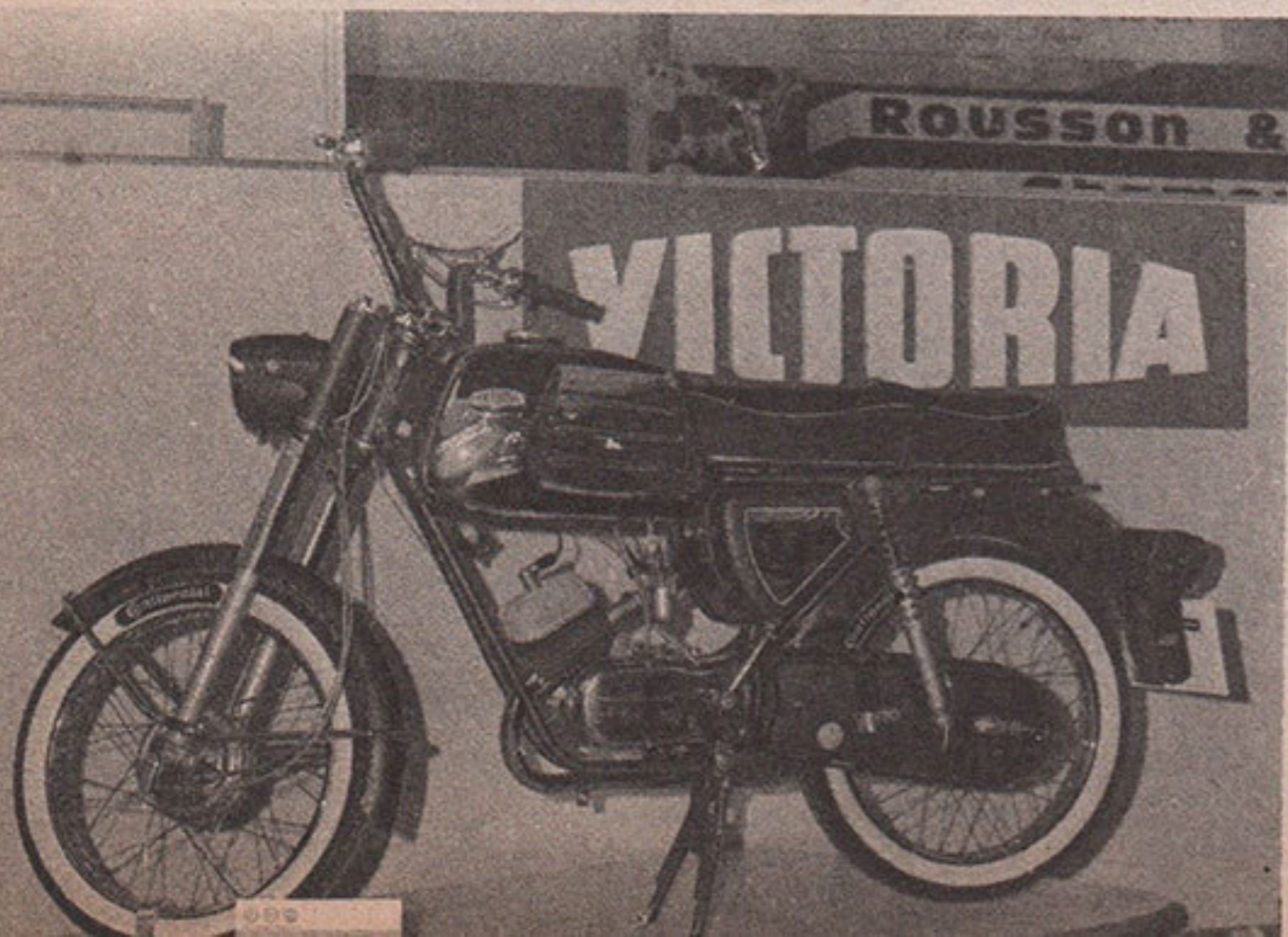
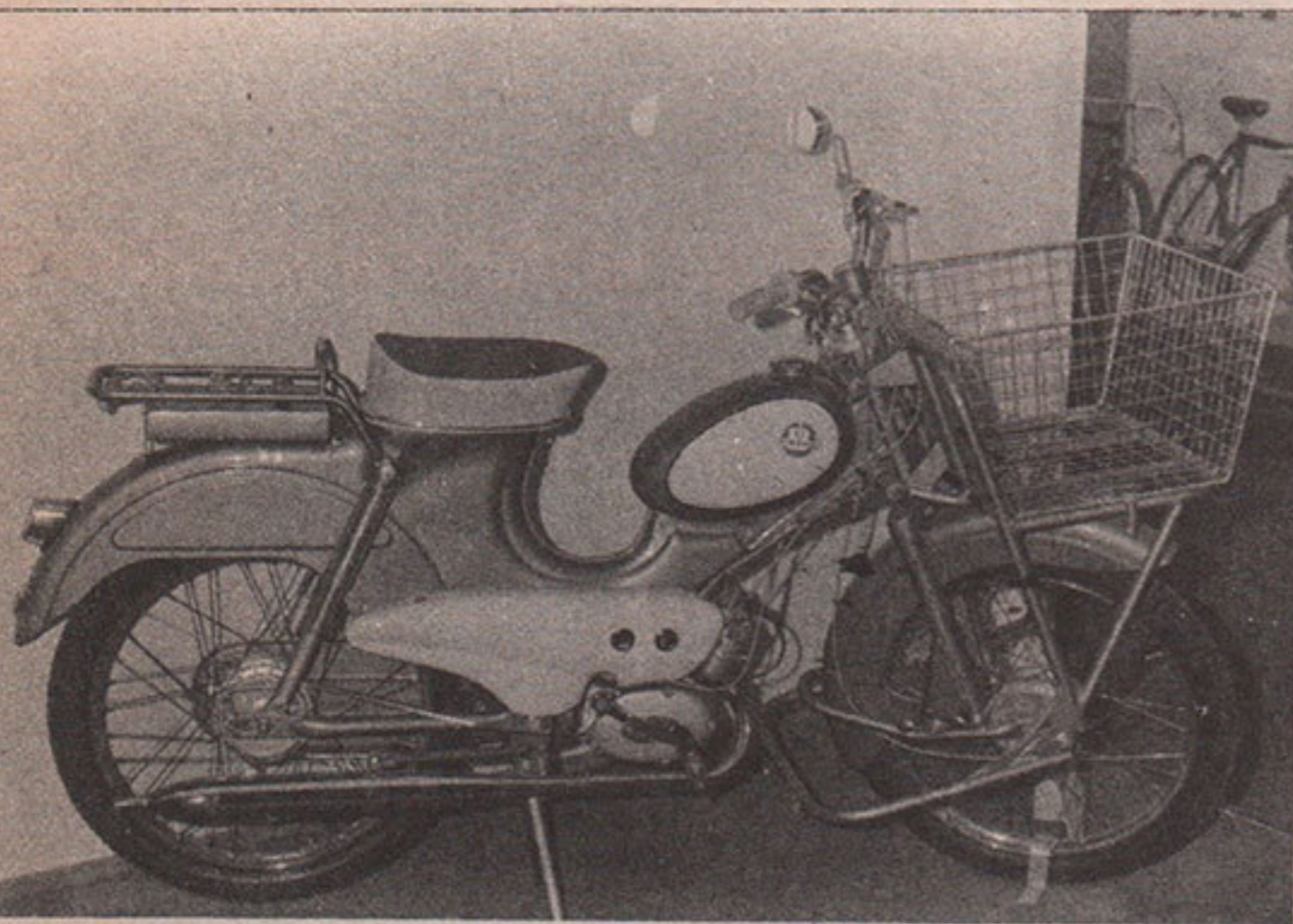
*Le Full Speed GTB Superia.*

## HERCULES-PRIOR

*Le cyclo-porteur exposé sur le stand Herculès.*

Un nouveau modèle sport agrémentait le stand Herculès-Prior. Une partie cycle beaucoup plus fine, avec — à l'avant — une fourche semi-earles (dérivée de celle qui équipe les machines de trial de la marque), doit recevoir bientôt le nouveau moteur Sachs 5 vitesses. Nous avons remarqué aussi, un cyclo-porteur (avec un moteur Sachs 3 vitesses) qui est une variante du modèle 320. Il compte un vaste porte-bagages à l'avant et une grosse béquille qui se place sous la roue avant. Il peut supporter au moins une charge de 80 kg. C'est une machine bien étudiée pour les petites livraisons en ville.

*Deux nouveaux modèles : ci-dessous l'Herculès K 50 et ci-contre un Victoria*

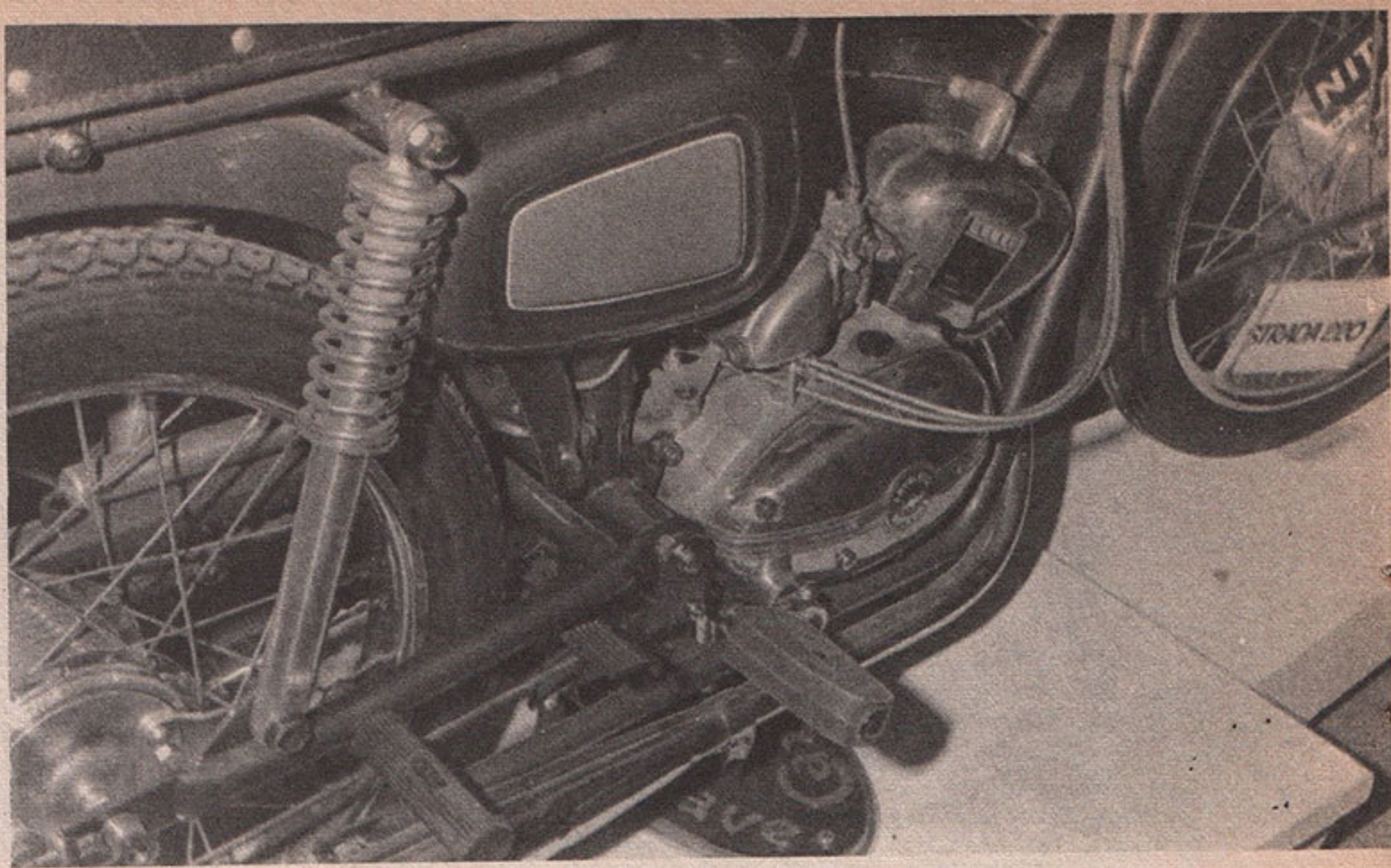


## CAZENAVE

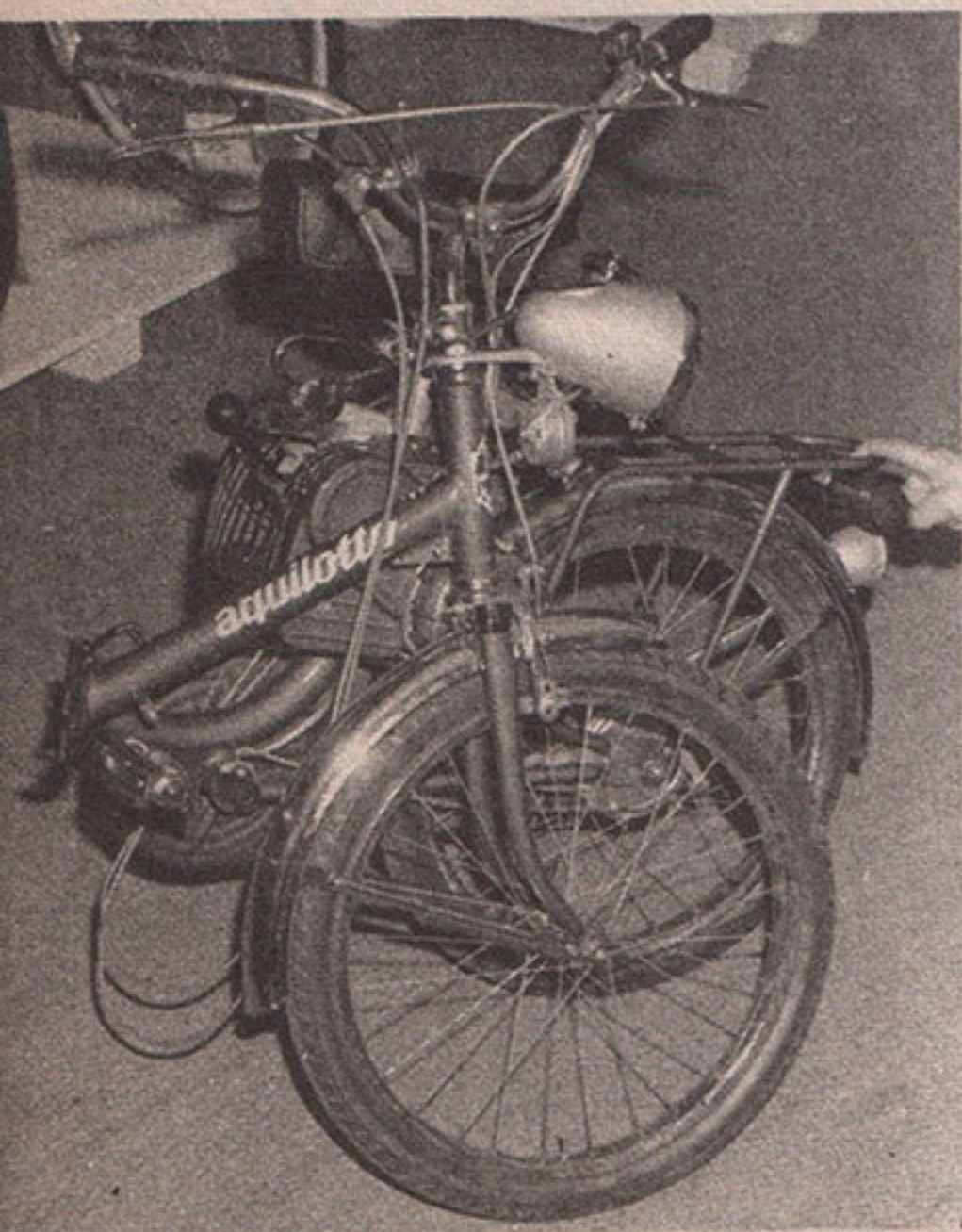
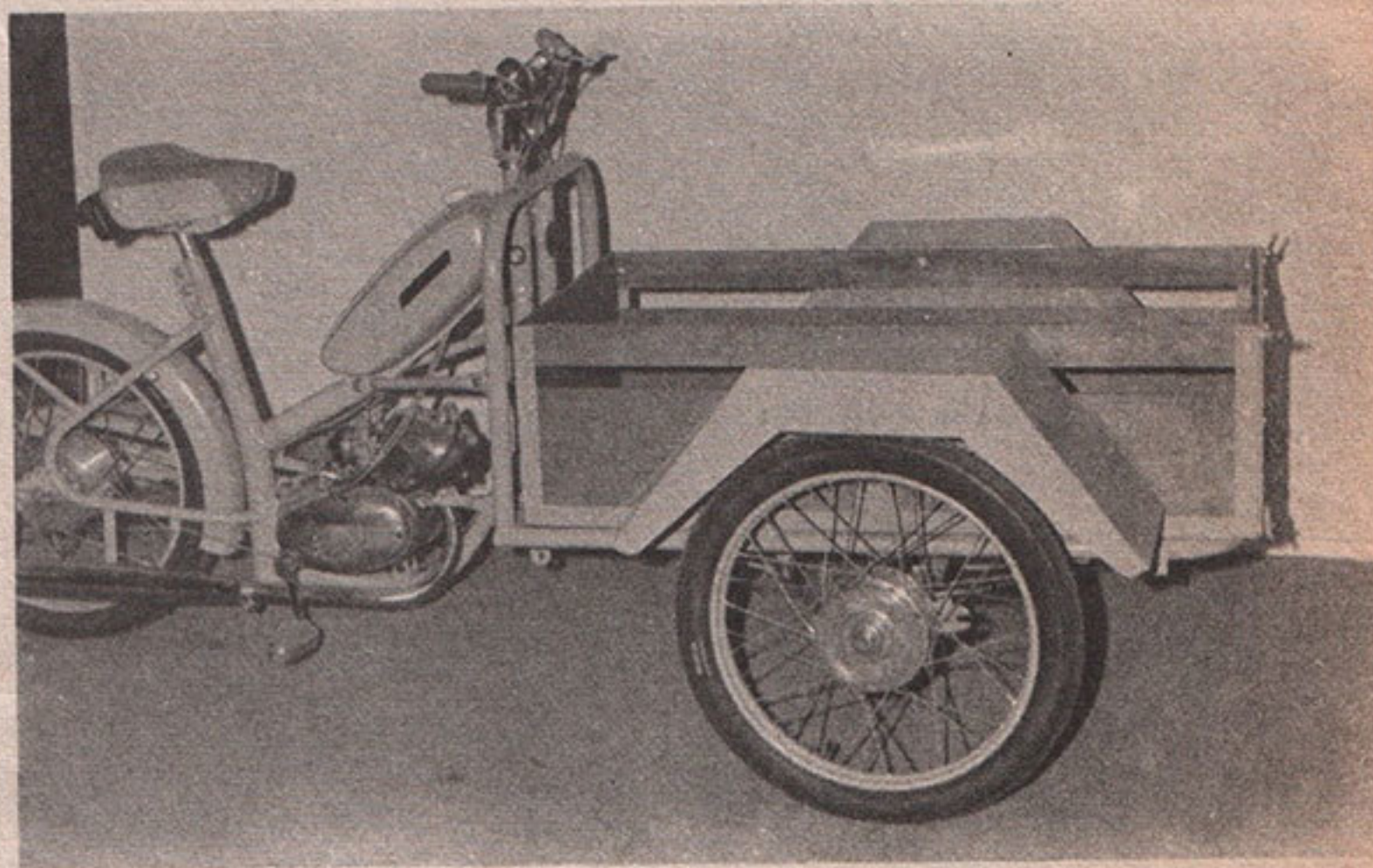
Sur un vaste stand, tous les modèles de la marque étaient fort bien présentés. Nous pouvions y voir en particulier un Velovap en version noir (5.000 de ces machines ont été commandées pour le Danemark). Parmi les nouveautés, rien de particulièrement frappant, mais des modifications avaient été apportées sur différents modèles. Le Flash 300 dispose de deux tubes d'échappement et d'un double-frein à l'avant. Le Flash Confort est équipé d'une selle monoplace plus large que l'ancienne et d'un grand guidon relevé. Sur le Strada 220, le moteur est maintenant ventilé. Quant au vélomoteur de la marque, le Super-Maggiore, il est propulsé par un moteur de 4,75 CV, 4 vitesses commandées par sélecteur. Selle et réservoir sont plus étroits, ce qui affine beaucoup la ligne de la machine.

Tous les autres modèles de la série Diffusion et de la Série Intervalle continuant évidemment leur carrière.

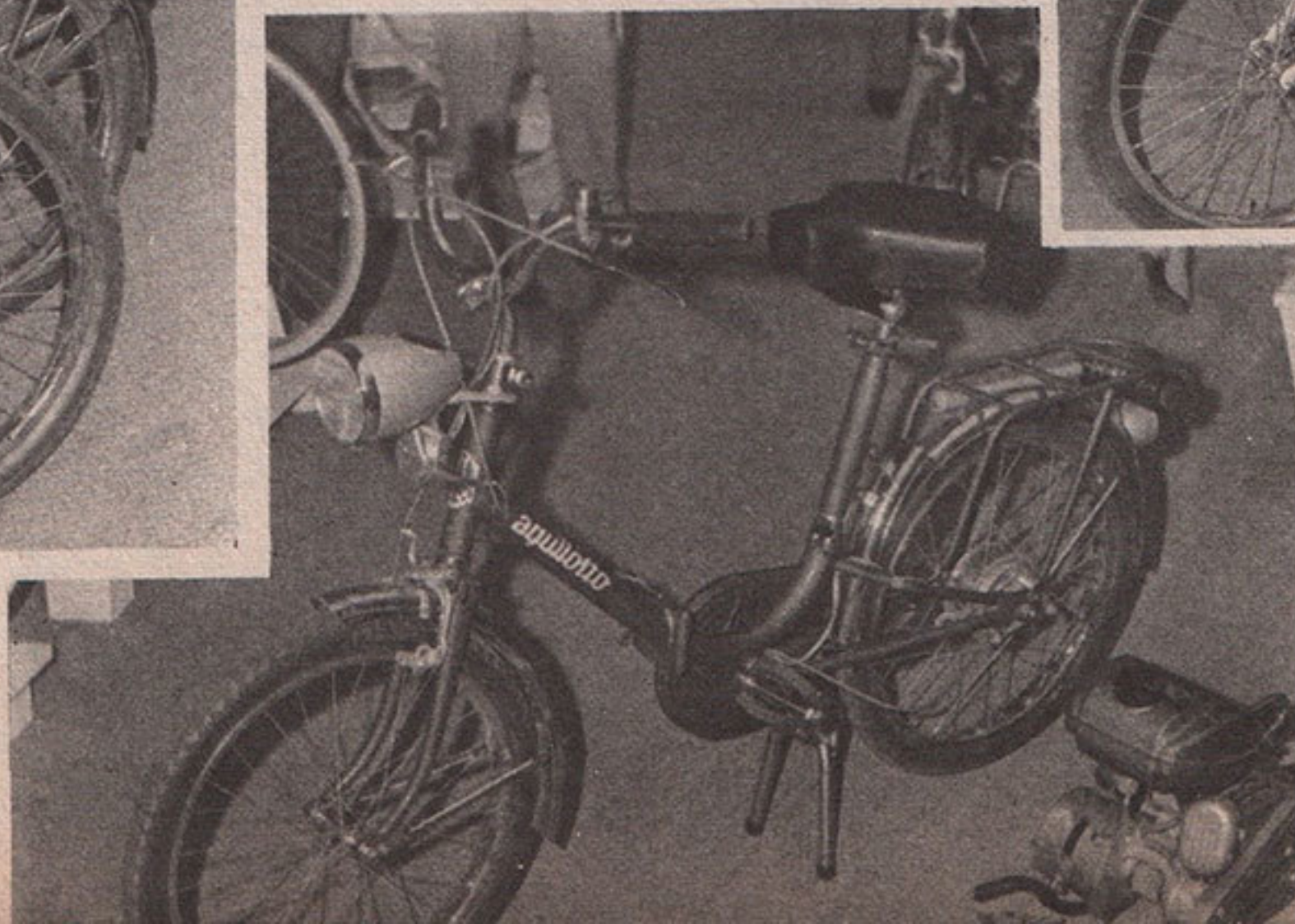
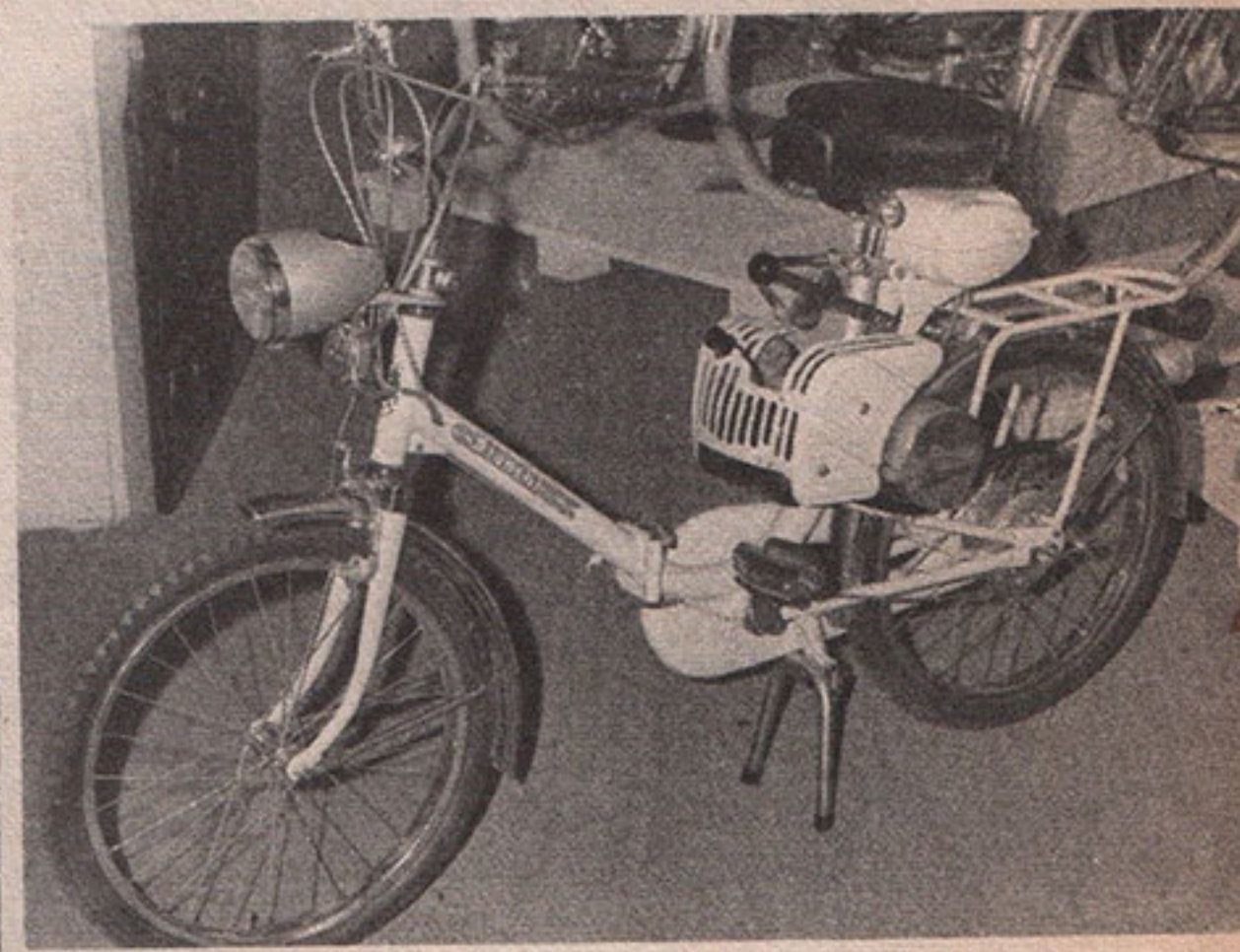
Nous avons aussi noté sur le stand Cazenave un remarquable cyclomoteur pliant construit par la marque italienne Bianchi. On enlève le guidon et il suffit de débloquer deux écrous au centre du cadre pour faire pivoter ce dernier sur une charnière et le plier. On peut aussi enlever la selle. Le bloc-moteur peut être très rapidement séparé du cadre, et l'Aquilotto Bianchi peut alors être utilisé comme un simple vélo. Le moteur développe 1,3 CV et permet d'atteindre une vitesse de 45 km/h. Les premières livraisons sont prévues pour novembre.



*Ci-dessus, vue de l'arrière du Strada 220. Ci-contre : un tri de la série des Vap.*



*Trois vues de l'Aquilotto Bianchi : à droite, la version complète ; à gauche, le cyclomoteur plié ; ci-dessous, le moteur disposé, on peut utiliser l'Aquilotto comme un vélo.*



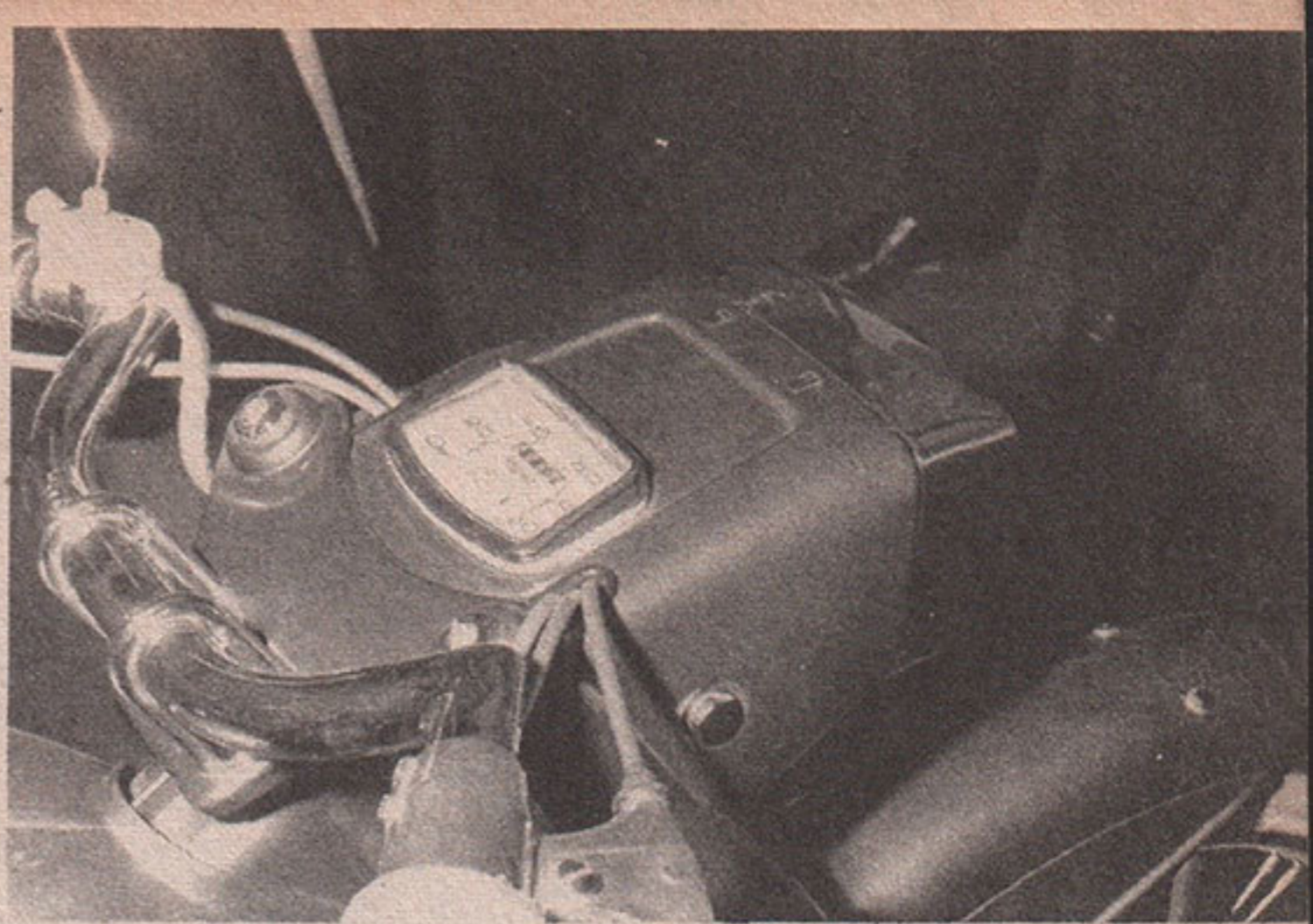


## MOTOBECANE

L'attraction sur le stand Motobécane était constituée par la nouvelle version démontable, du Cady. Le dernier se décompose en un certain nombre d'éléments qui, démontés, peuvent être placés dans deux housses. Cette nouvelle mode du cyclo démontable a donc trouvé un champion sérieux avec Motobécane. Sur les autres modèles, seules de petites modifications ont été apportées concernant les emboutis de la partie cycle (adoption de la ligne carrée) et aussi le dessin de la culasse et du cylindre.

Par ailleurs, tous les modèles déjà connus sont toujours en fabrication.

*Parmi les améliorations chez Motobécane, ce nouveau compteur. Ci-dessous : le Cady pliant.*

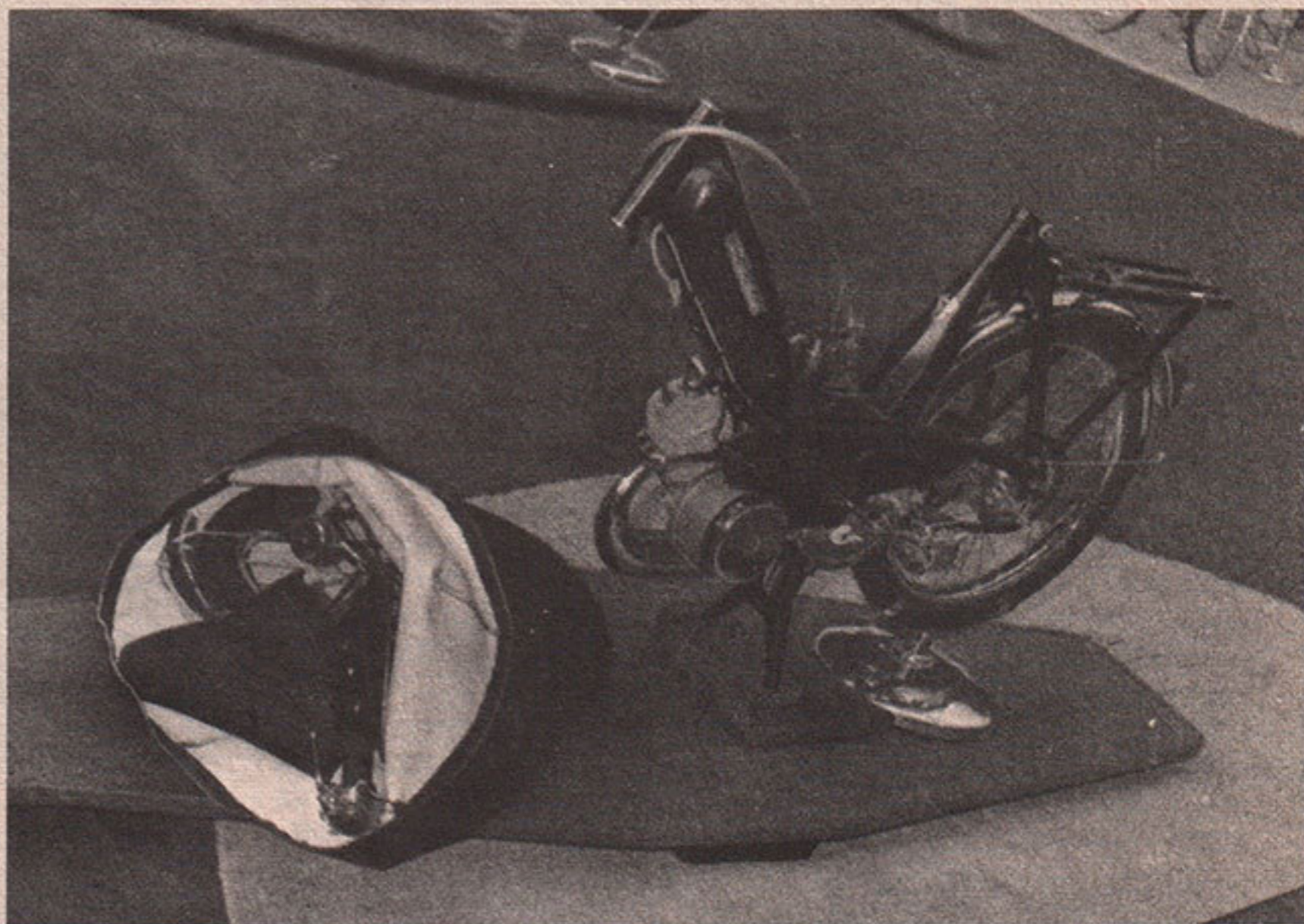


## VESPA

Avouons-le, les gens de la partie attendaient du nouveau chez Vespa du nouveau que nous verrons peut-être d'ici quelque temps... Pour calmer notre soif, Vespa nous présentait sur un des plus agréables stands du Salon, un nouveau scooter 125, qui utilise comme coque, celle du 50 vélomoteur.

Prix inchangé, et toujours aussi compétitif, puisque fixé à 1.795 F + T.L.

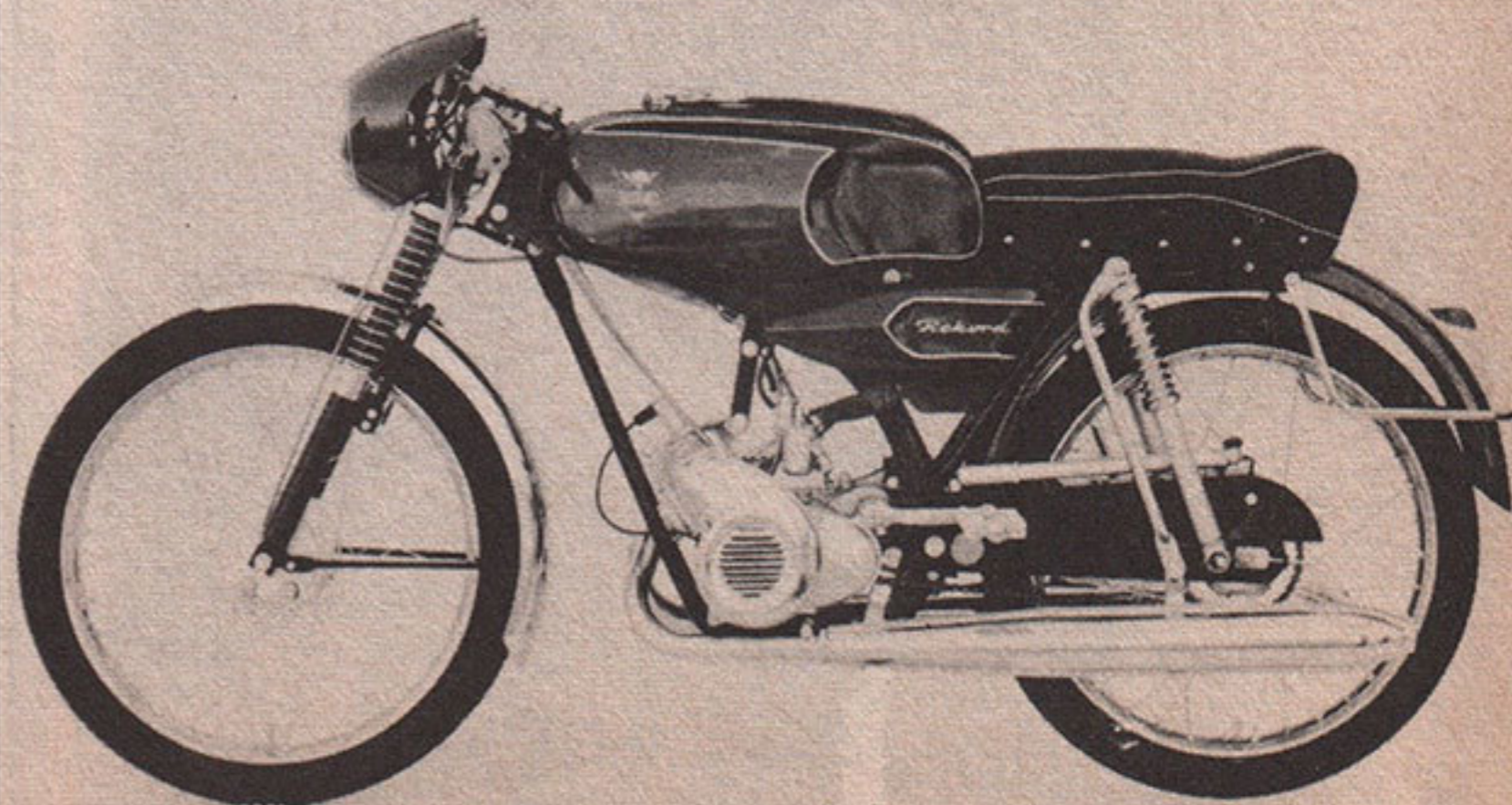
Bien entendu, toute la gamme Vespa traditionnelle était présente, et la place réservée aux tris utilitaires plus importante que jamais.

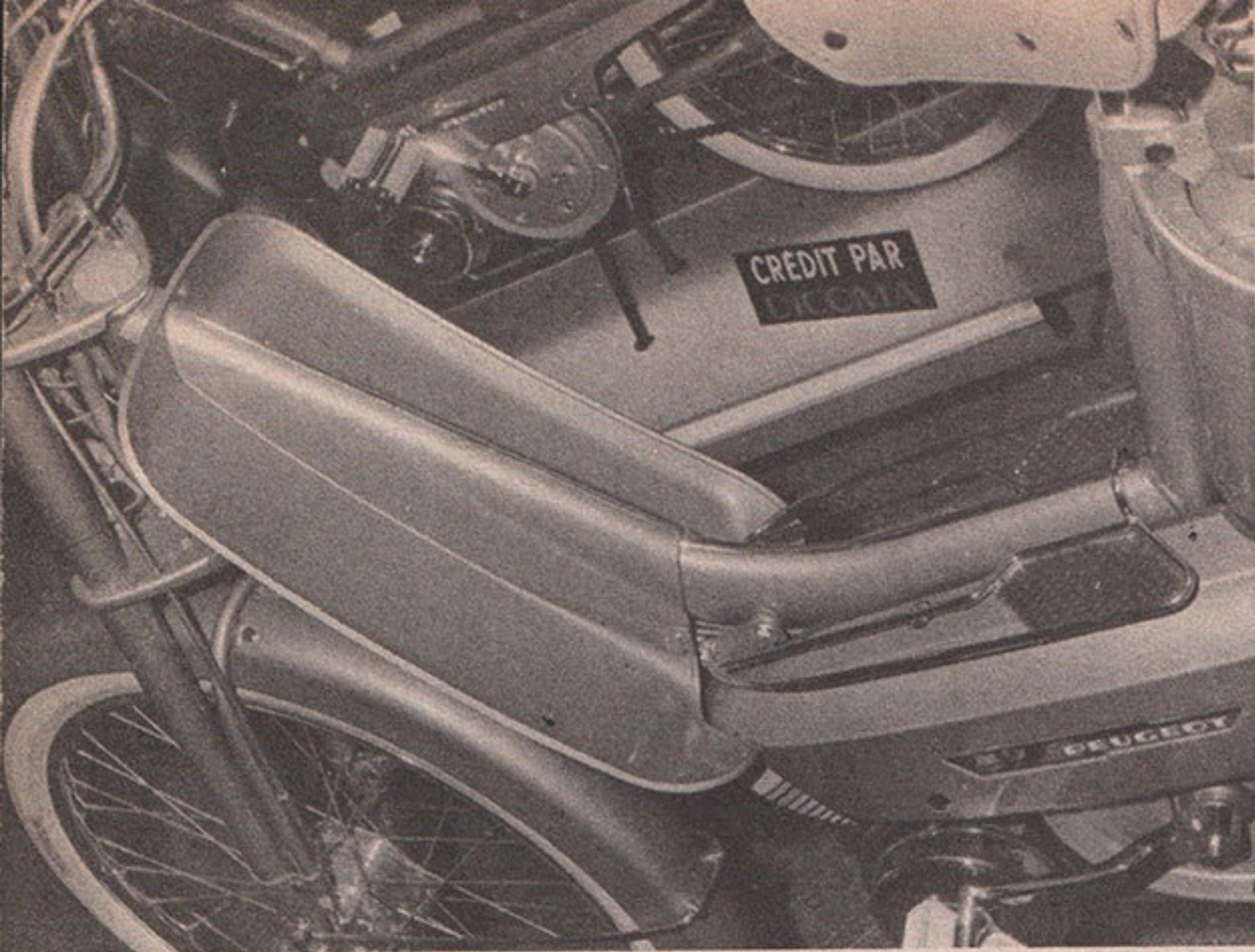


## FLANDRIA

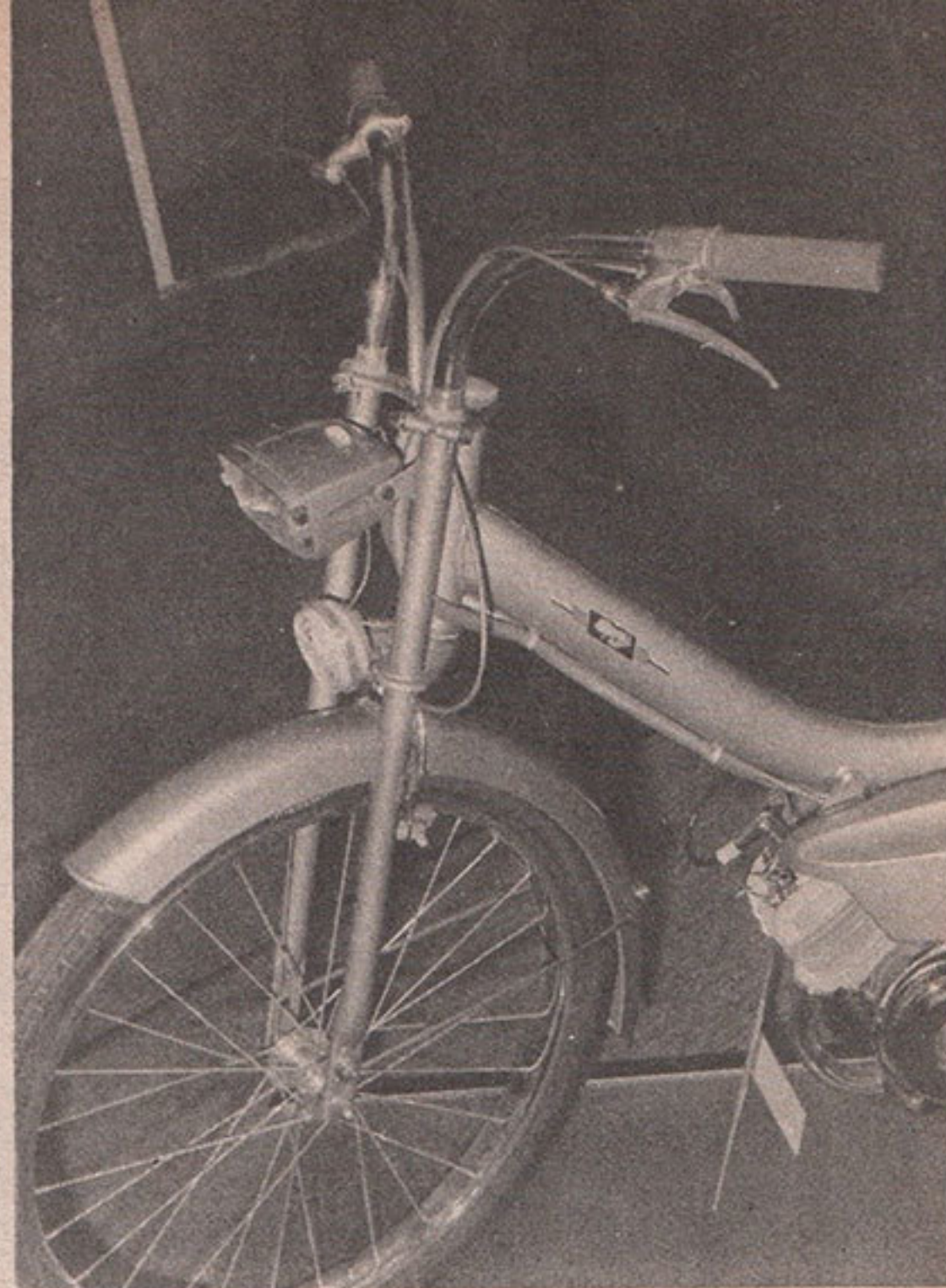
Le succès des productions Flandria continue à s'étendre dans le monde entier. C'est ainsi que de nouvelles usines d'assemblage sont maintenant ouvertes en Hollande et au Portugal. La gamme

est bien connue et très stable et aucune véritable nouveauté n'était présentée sur le stand sauf le Primus, un utilitaire avec un nouvel habillage et un compteur. Le Record « nouveau style » était aussi exposé sur le stand. Il bénéficie surtout d'une nouvelle ligne plus sobre tout en étant plus éléante.





Ci-dessus, les mini pare-jambes qui équipent certains modèles Peugeot. Ci-contre, la fourche avant rigide typique des modèles de la marque.



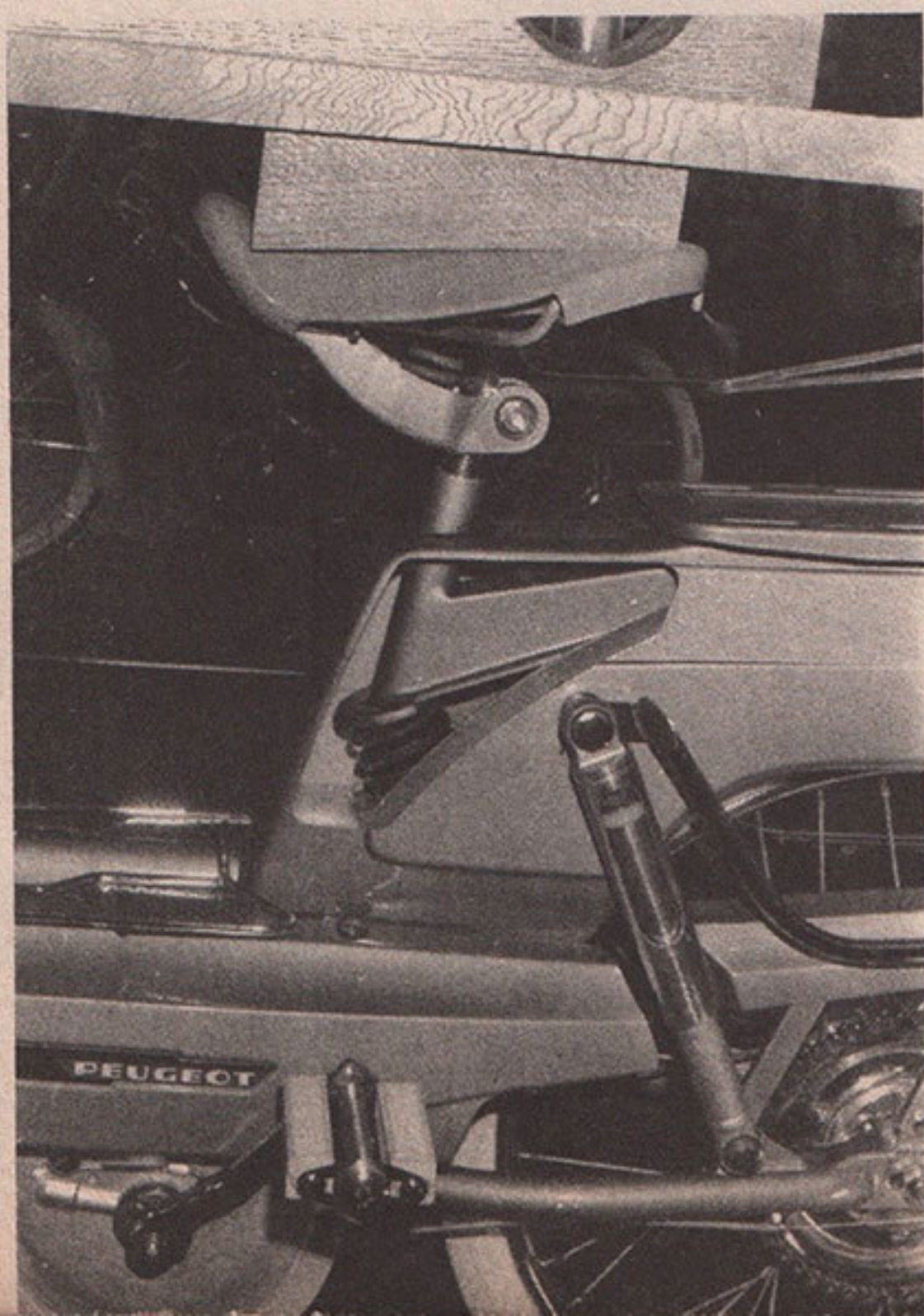
## PEUGEOT

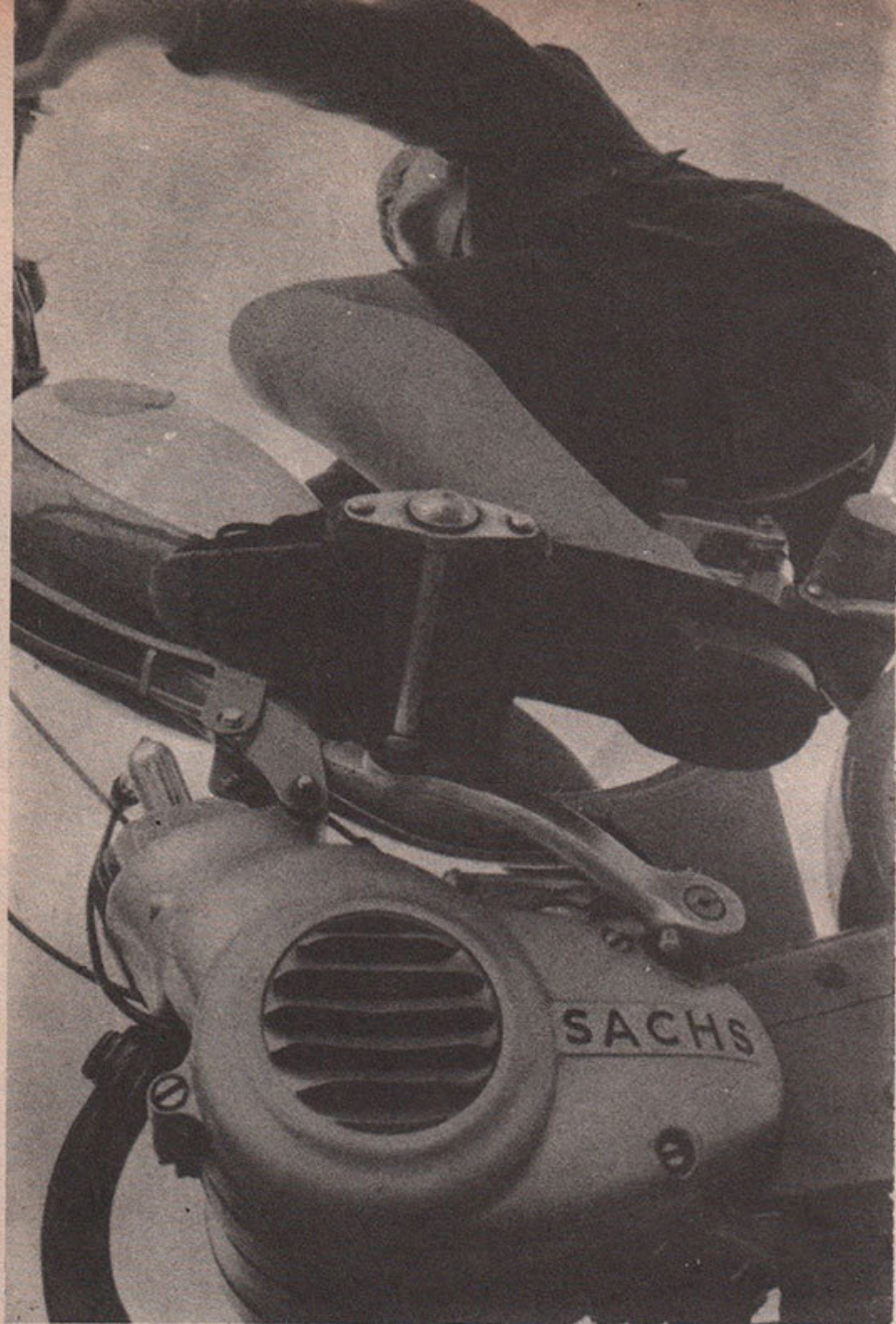
Présent à Cologne avec ses vélos principalement, Peugeot avait, comme chaque année, un des plus grands stands du Salon parisien. En vedette, la suspension arrière auto-compensée, dite encore à triple effet, dont on pouvait découvrir le fonctionnement grâce à un cyclomoteur partiellement « écorché ».

Le premier effet de cette suspension, se trouve dans les éléments de suspension arrière télescopique, le second, et c'est là la nouveauté, dans la suspension de la tige de selle, qui est fixée à l'extrémité d'un long bras en tôle emboutie, articulé sur silent-blocs. Ce bras comprime un ressort hélicoïdal. Enfin, la selle, en nappes de caoutchouc synthétique, est elle-même suspendue, d'où trois étages de suspension. A côté de cette nouveauté, qui a

été commercialisée dès le milieu de cette année, simplement des améliorations de détail. Sur les moteurs, figeage des transferts, du diagramme de distribution, afin d'avoir le plus de puissance en bas, recherche sur la meilleure étanchéité possible, etc. Côté partie cycle, apparition sur certains modèles d'un mini-pare-jambe en matière moulée, d'un dessin harmonieux, et sur les cyclos les plus populaires, la fourche rigide à épaules, a fait place à une fourche tubulaire toujours rigide, ayant l'apparence d'une fourche télescopique.

La vedette était incontestablement donnée aux séries RS et RT (pourvue de la suspension auto-compensée) tandis que la série très carénée des 104 par exemple, était beaucoup plus discrètement présentée. (suite page 285).





# SÉRIEUX ET PROMETTEUR

## COLOGNE 66

**T**OUT comme il y a deux ans, le Salon Allemand du Cycle et de la Moto, l'I.F.M.A., s'est tenu à Cologne, une dizaine de jours avant notre Salon de Paris.

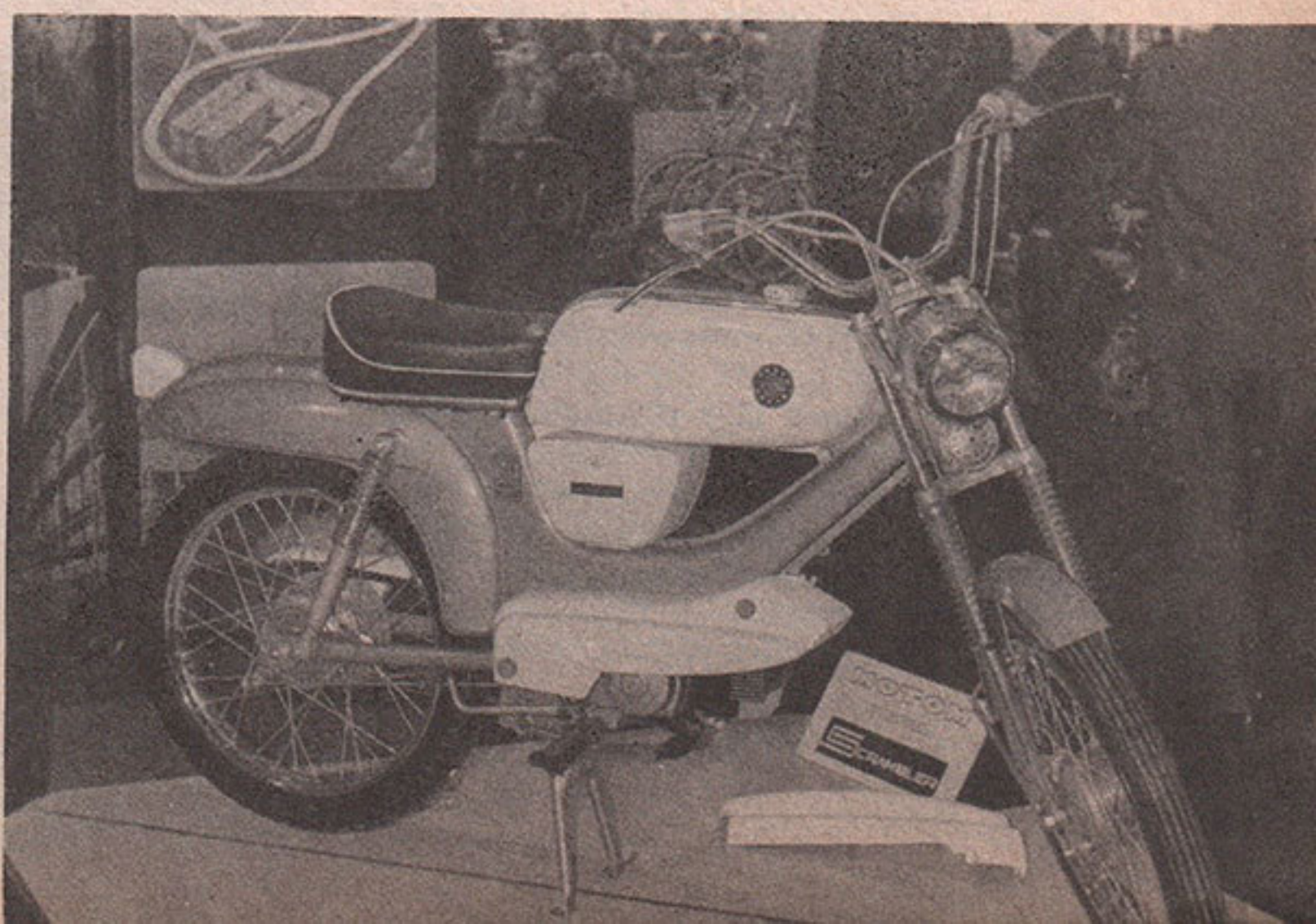
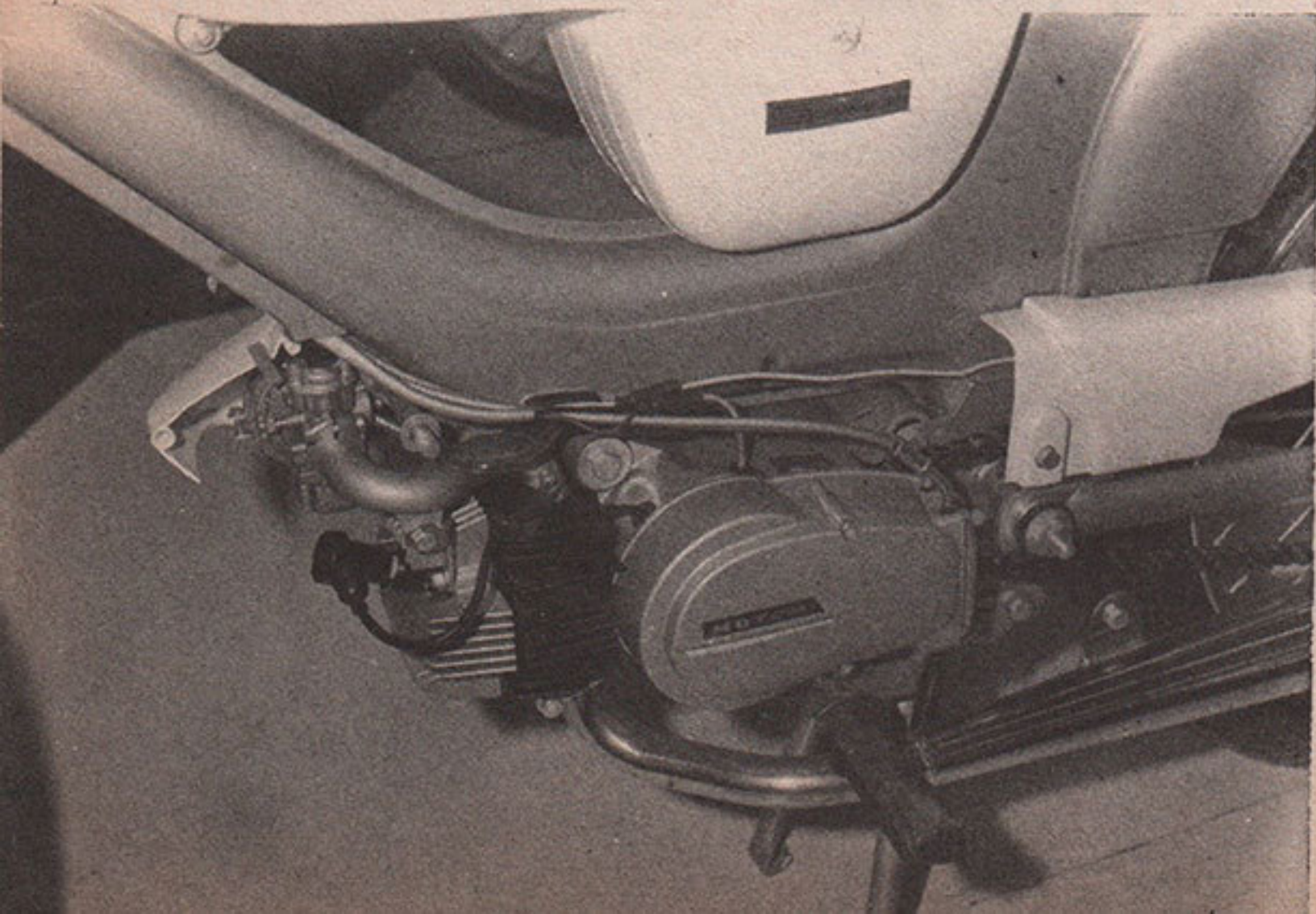
Entre ce Cologne 1964, et ce Cologne 1966, peu de différences : nous

avons retrouvé la même exposition sérieuse, très internationale avec 16 pays étrangers représentés par 65 exposants, tandis que le nombre des exposants allemands s'élevait à 130 environ. Nous avons retrouvé la piste d'essai pour cyclomoteurs (toujours absente à Paris), le service de presse qui peut être cité en exemple, et puis ce caractère moto-

cycliste né du fait que pendant 4 jours (seulement) une exposition importante (30 000 m<sup>2</sup>) est uniquement réservée aux motocycles et aux motocyclistes.

A la fin de ce Salon, les exposants étaient généralement satisfaits : près de 36 000 visiteurs étaient venus, et l'on peut dire que ce chiffre ne comprend certainement qu'un faible

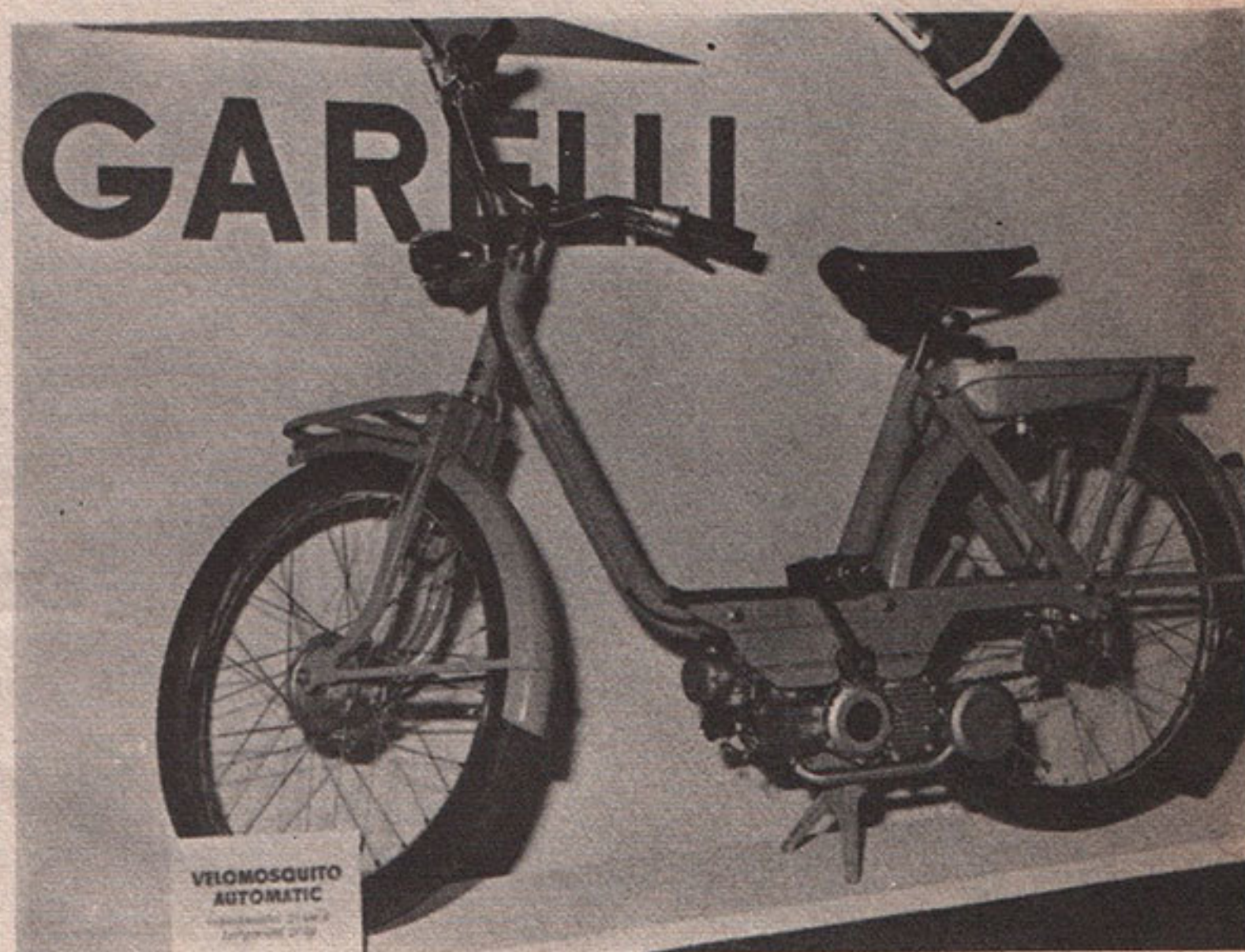
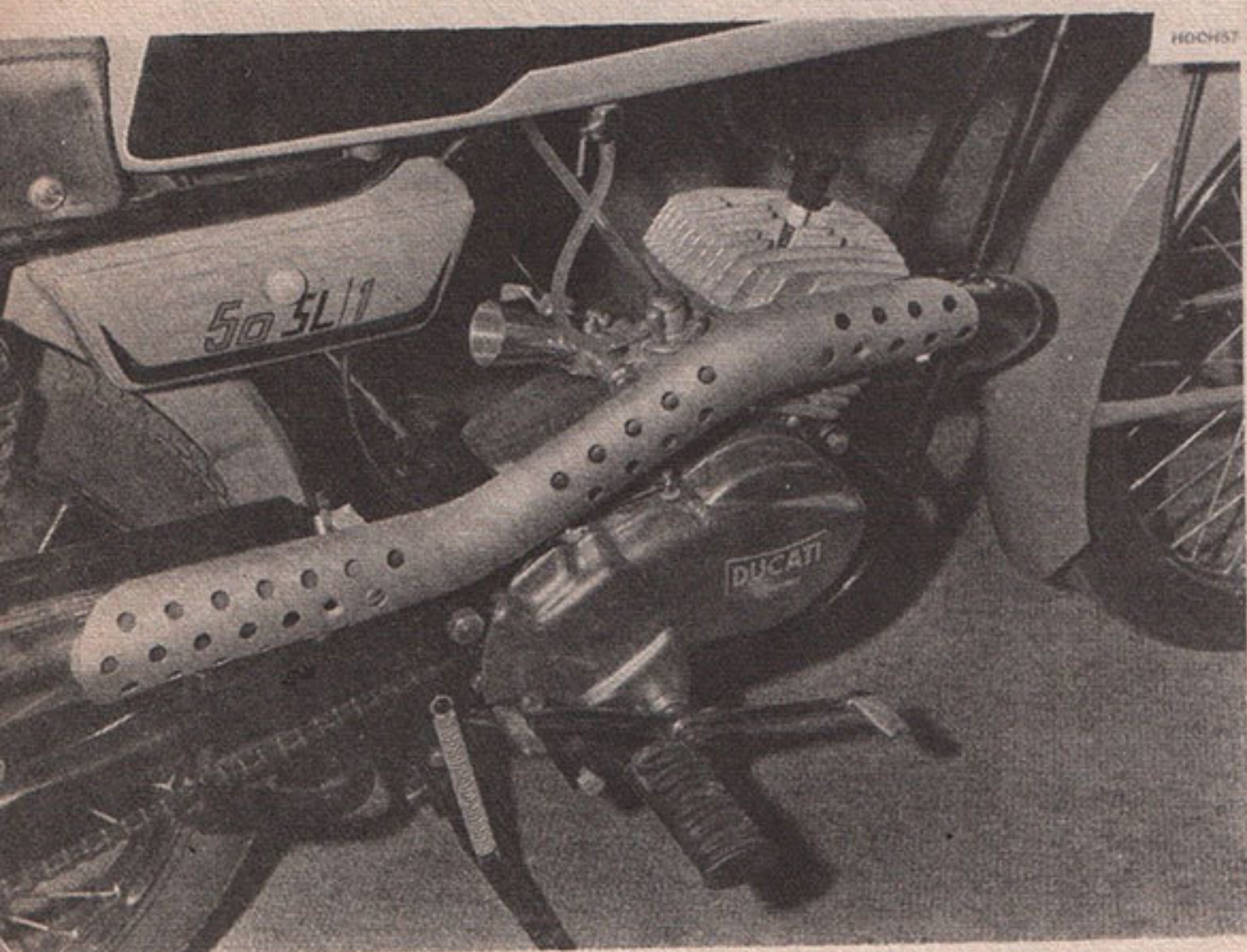
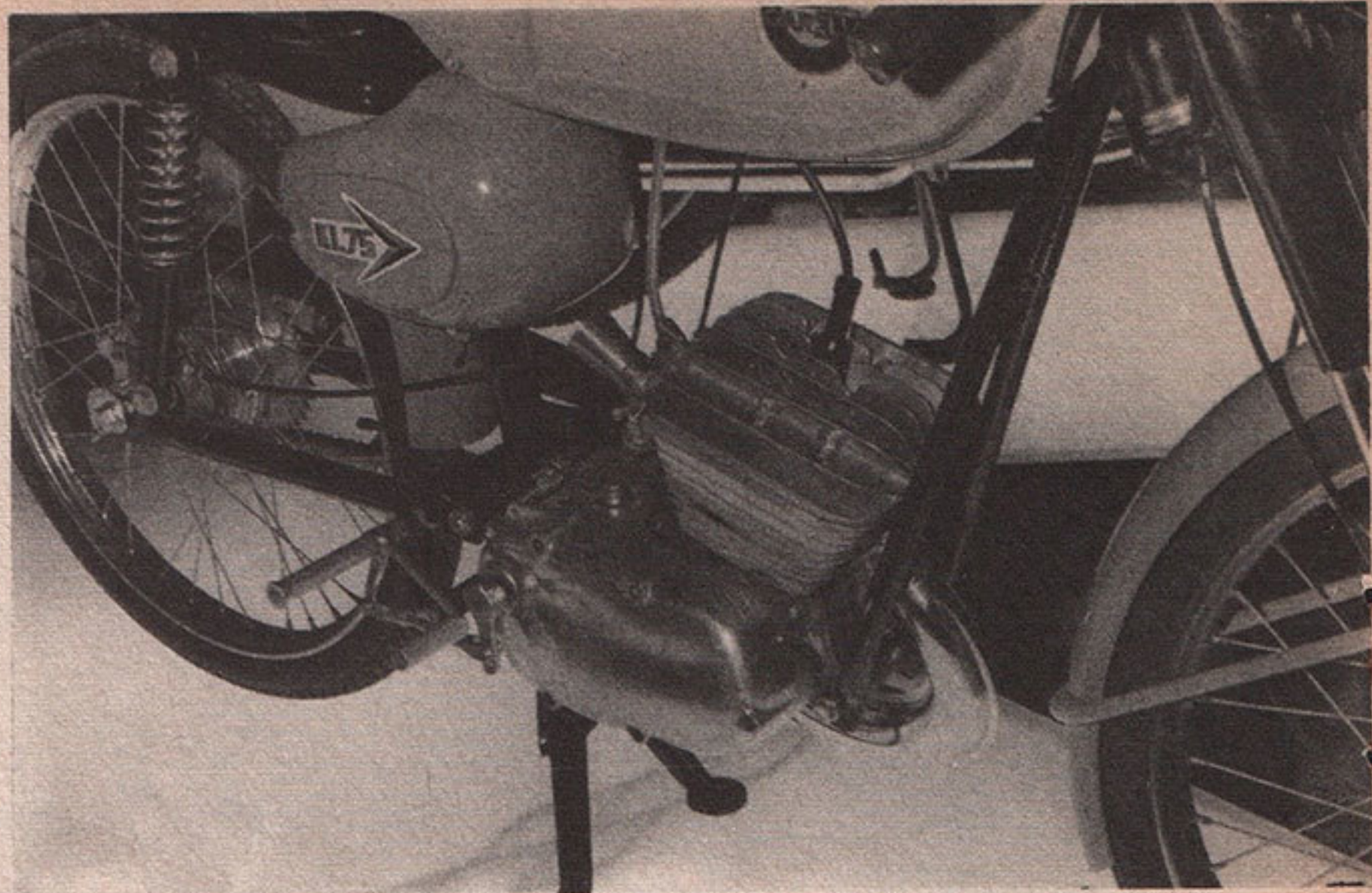
Sur le stand Motom, le Nova était présenté dans de nouvelles versions, dont une tout-terrain à droite. A gauche, carter de protection enlevé, nous apercevons le moteur de ce modèle.



Quelques modèles sport transalpins : à droite, le 75 Garelli avec sa large culasse à ailettes radiales et ci-dessous, le nouveau sport Ducati à cylindre chromé dur. Mais aussi des utilitaires, avec le Garelli VéloMosquito, et le Ducati Pioma, en bas de page.

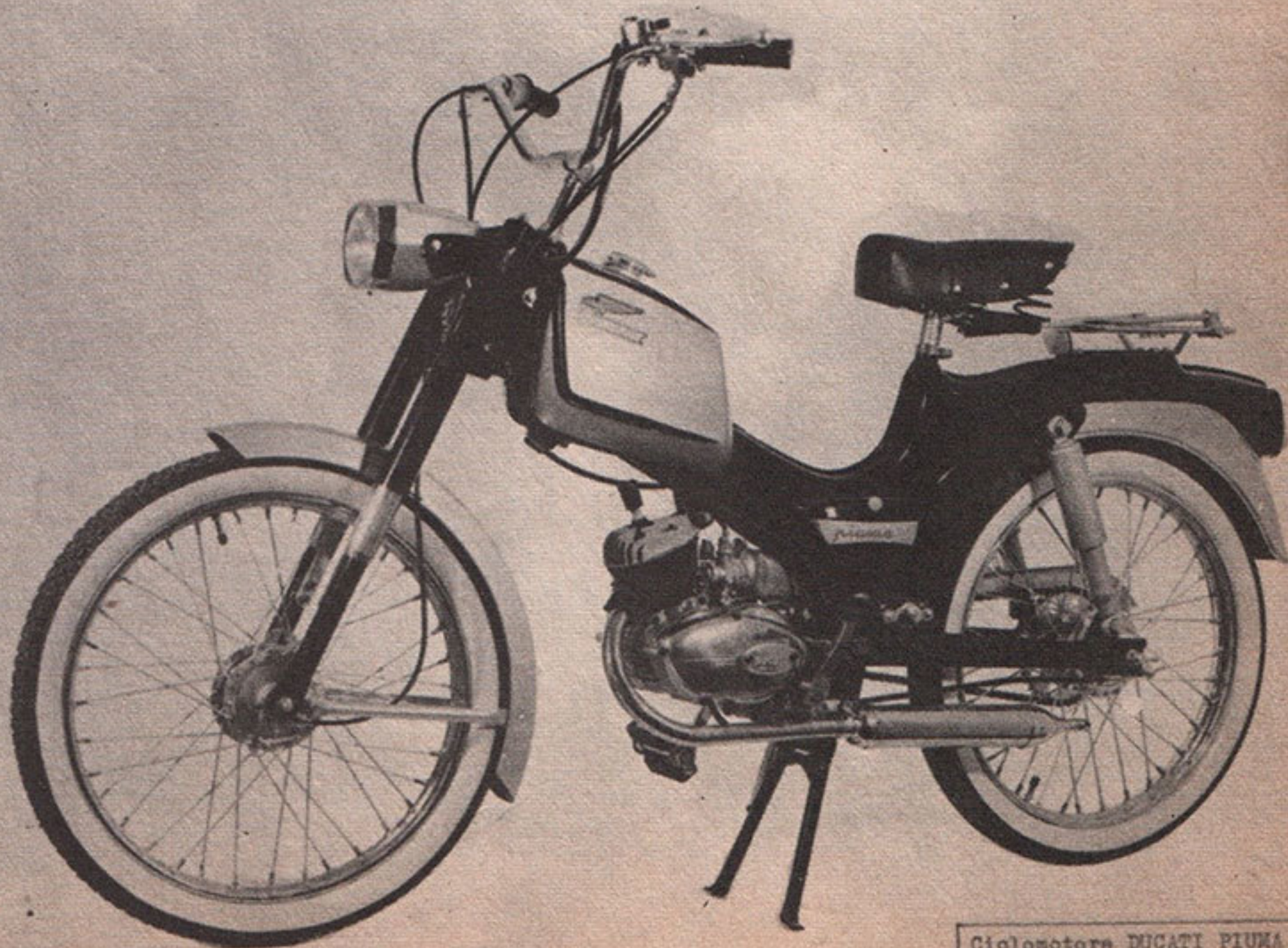
pourcentage de curieux : il suffit d'ailleurs de voir les parkings remplis de motos pour constater que nous étions assez loin de la clientèle juvénile que l'on rencontre en grand nombre à Paris par exemple.

Par ailleurs, les professionnels, c'est-à-dire les fabricants, les agents, les importateurs, les journalistes spécialisés, etc., sont venus en grand nombre, et le service de presse de l'I.F.M.A., toujours précis, nous a appris par exemple que 3 350 pro-

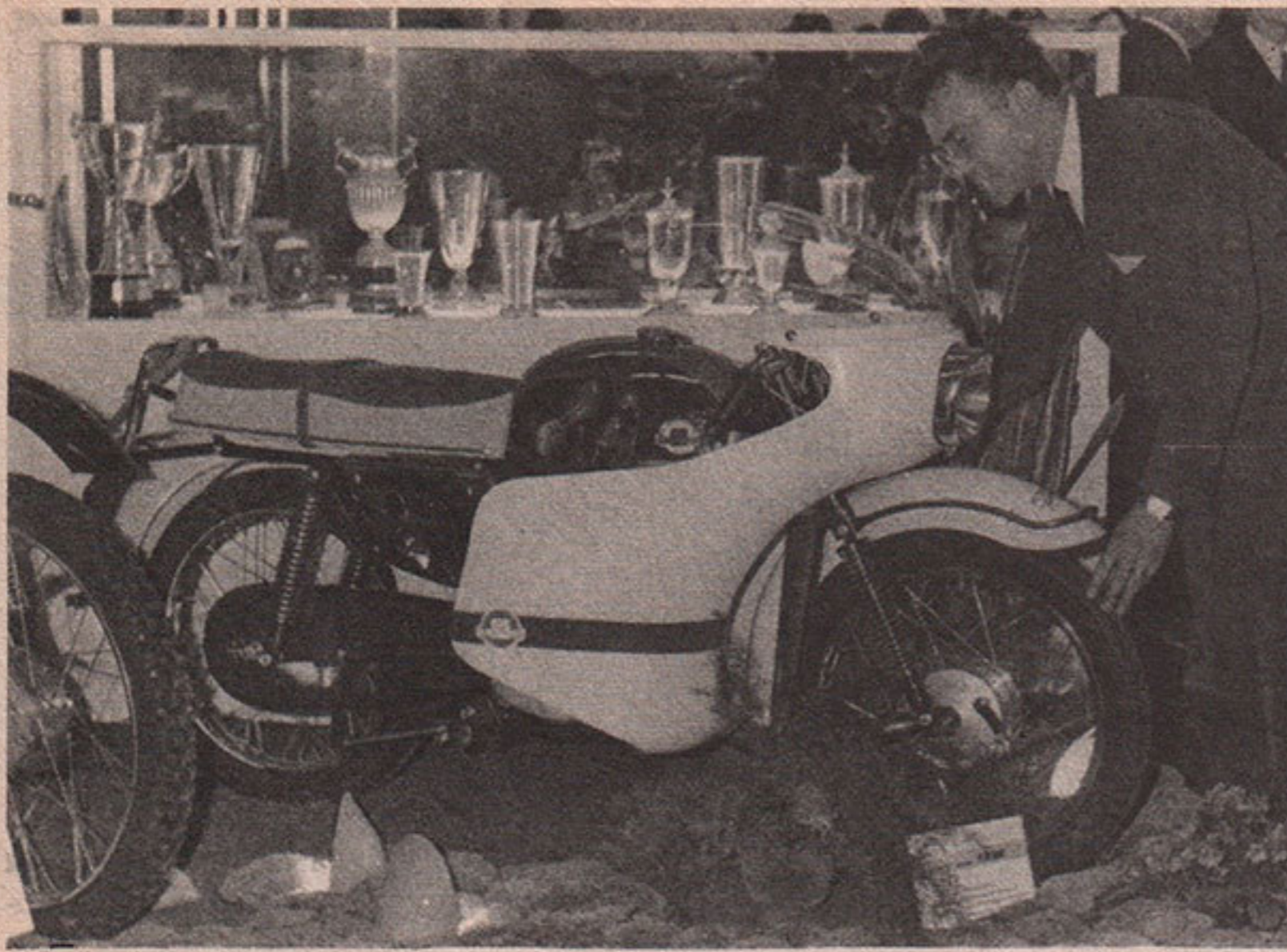


professionnels sont venus de l'étranger pour voir le Salon de Cologne et pendant notre séjour nous avons été surpris par le nombre de nos compatriotes rencontrés. Renseignements pris, les visiteurs français ont été les troisièmes par le nombre, derrière les Hollandais et les Belges, alors qu'en 1964 ils se classaient 7<sup>e</sup> !... Cet engagement est, à nos yeux, symptomatique d'une certaine reprise.

Reprise, c'est aussi un des mots qui revenait souvent dans les conversations. L'industrie allemande voit sa production croître plus sérieusement cette année qu'elle ne l'avait fait l'an passé. Il y a même des secteurs en hausse de manière très spectaculaire, par exemple les 49 cc dont la production passe de 73 723 (premier semestre 65) à 98 223 (premier semestre 66) et l'ensemble de la production motocycliste passe pen-



Ciclomotore DUCATI PIOMA 50

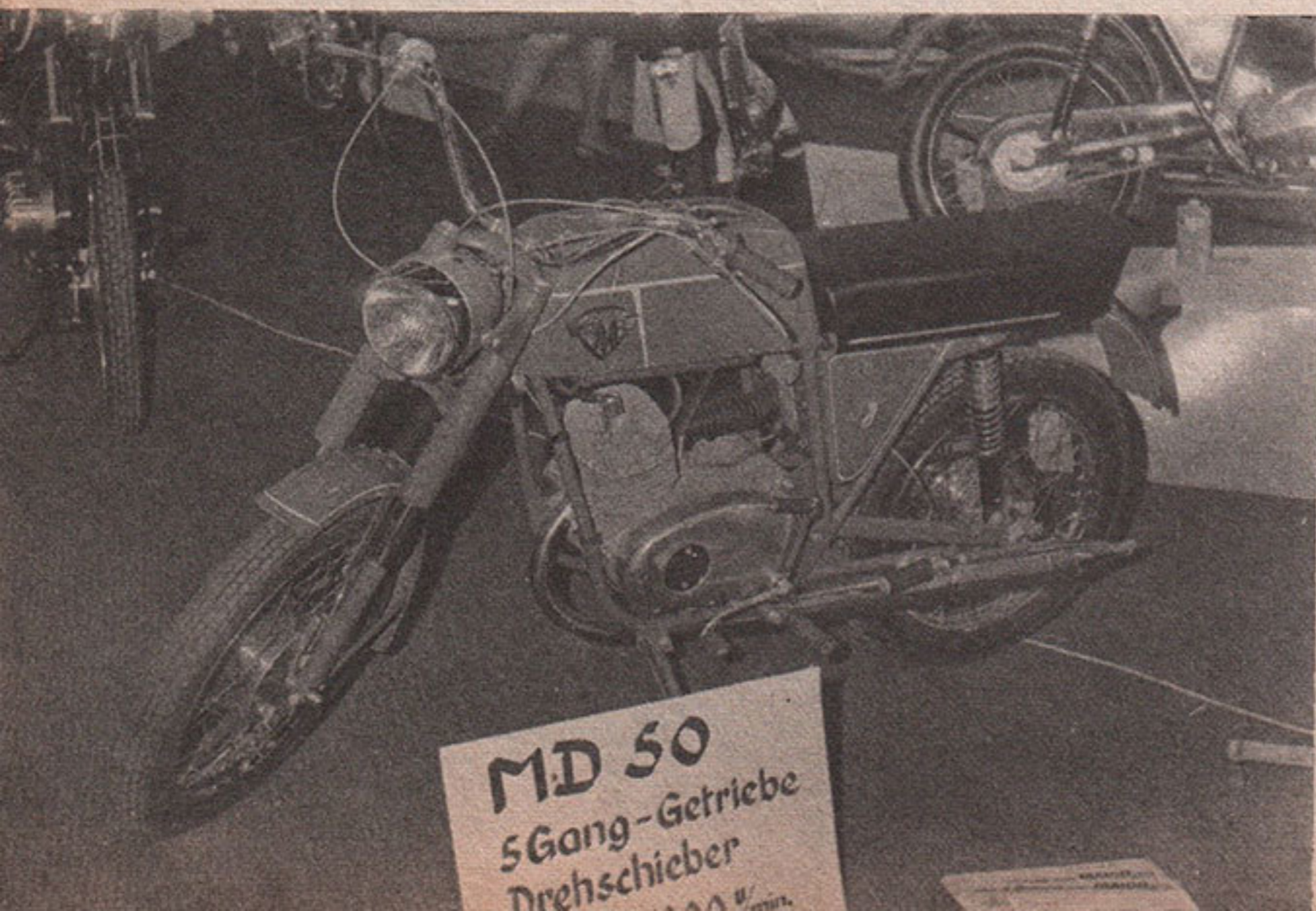
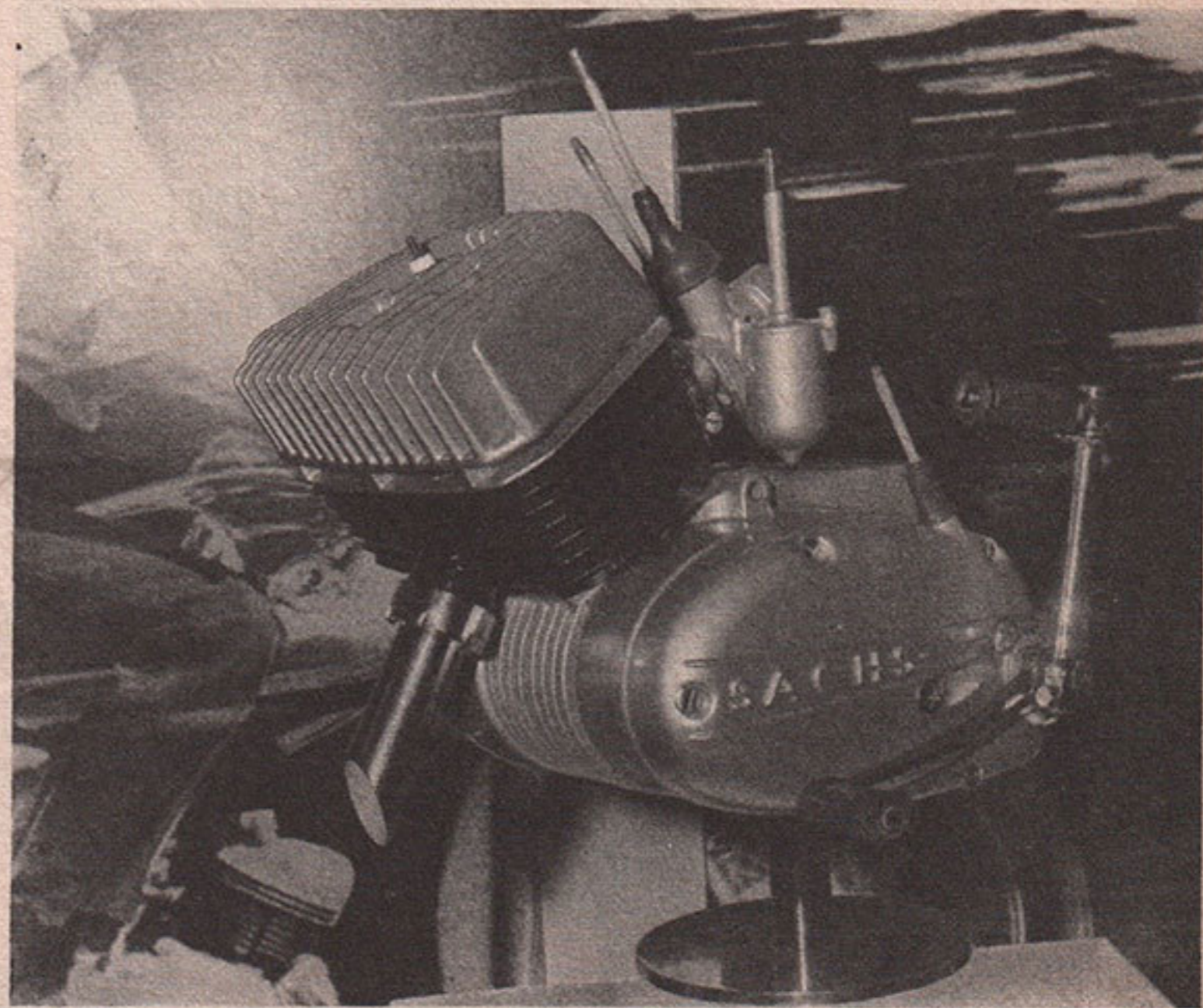
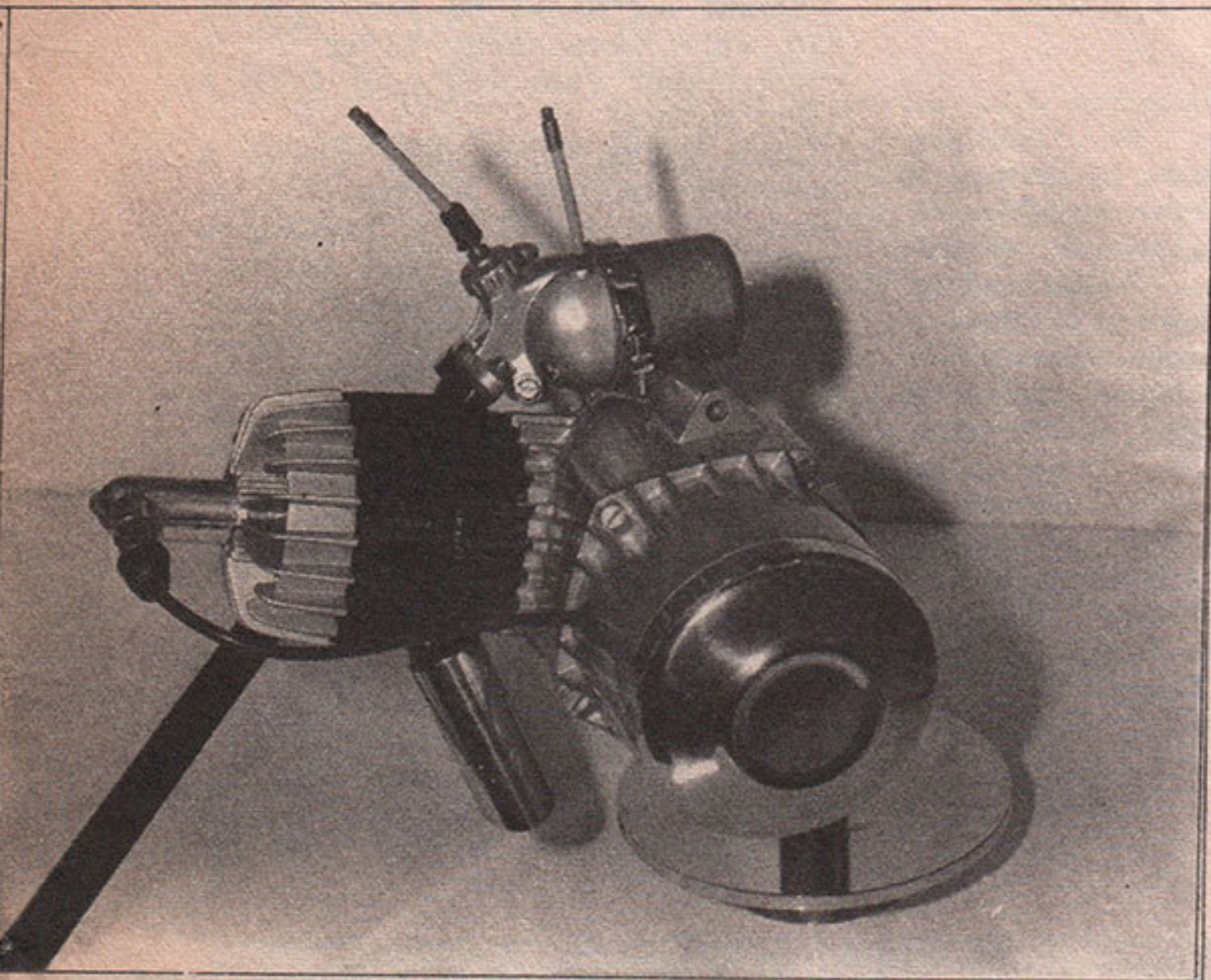


M. Judenne, importateur français Hercules, s'intéresse aux dernières nouveautés de la marque. Au centre, deux nouveautés chez Sachs : le 50 utilitaire horizontal, et le 50 sport 5 vitesses à cylindre et culasse panoramiques. En bas, le Maico à distributeur rotatif.

dant le même laps de temps, de 117 723 à 136 293 machines.

Or cette hausse n'est pas le fait, par exemple, d'un protectionnisme douanier : les importations de cycles passent de 1 176 à 9 112, celles de motos et de scooters de 3 265 à 4 397, toujours en prenant comme période de référence les six premiers mois des années 1965 et 1966.

Il y avait donc de ce fait un climat plutôt porté à l'optimisme, et comme cette reprise nous l'avons déjà constatée en 1964, les industriels allemands affichent plus de



confiance dans leur avenir et ont présenté des nouveautés que nous allons voir maintenant.

#### LES NOUVEAUTES

Si le plus grand stand, et de loin, était celui de Zündapp, par contre les membres du tout nouveau Sachs Gruppe occupaient à eux tous une surface sensiblement semblable.

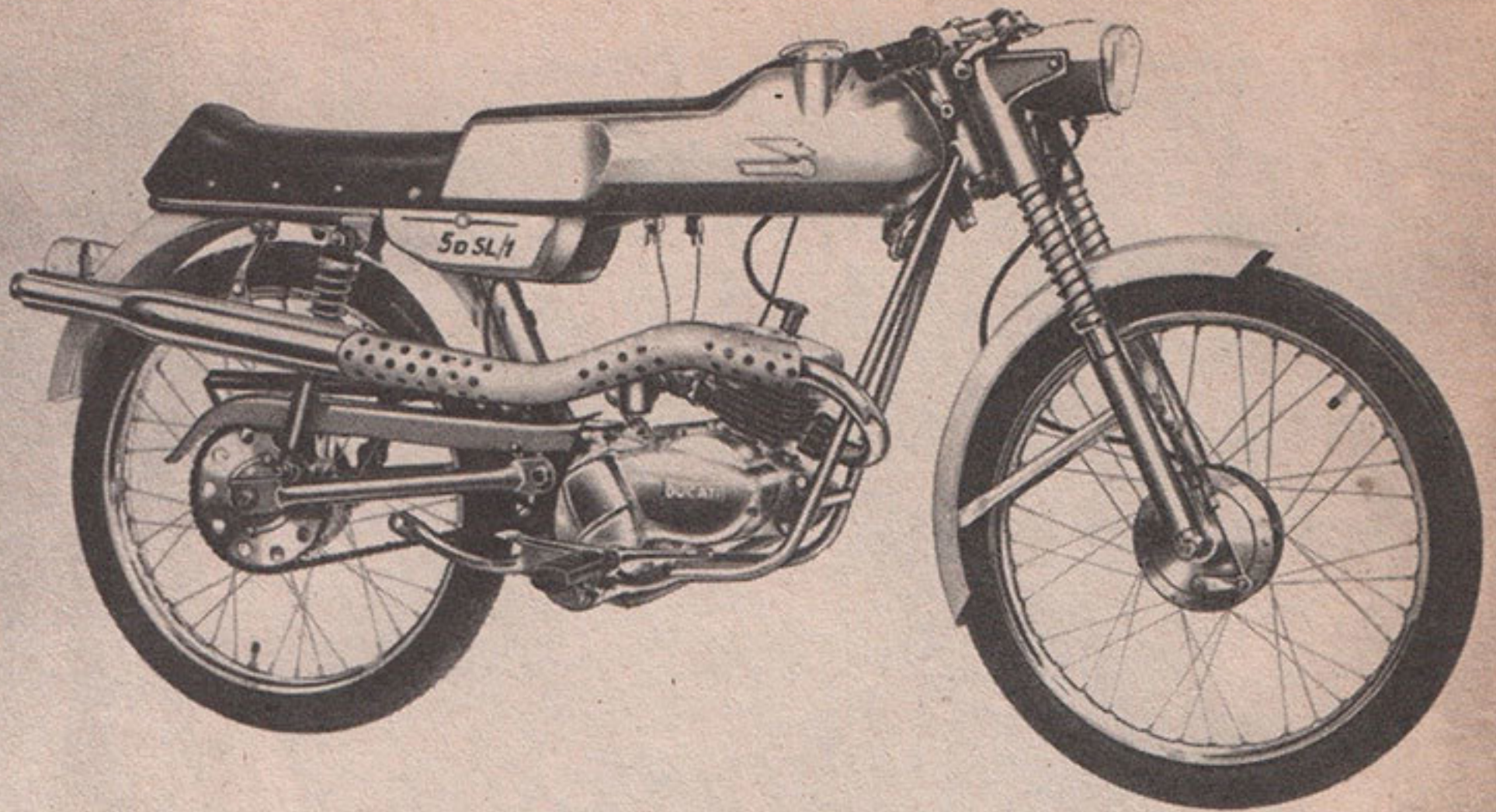
Les membres ?

Tout d'abord la Zweirad-Union qui réunit depuis plusieurs années déjà en son sein D.K.W., Victoria et Express. Puis l'on compte encore

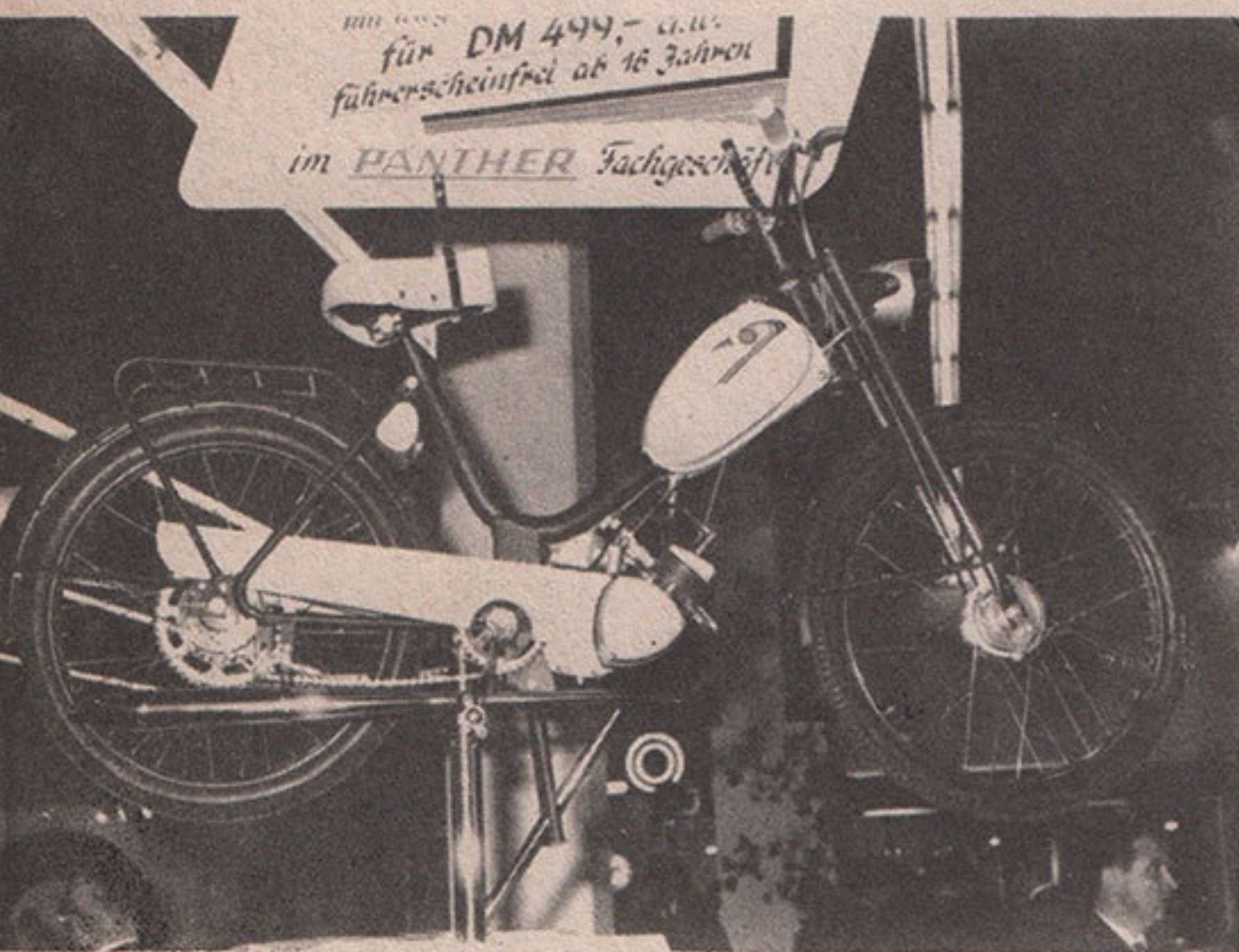
Hercules et, enfin, bien sûr, chapeautant le tout : Sachs.

C'est évidemment un nouveau « grand » qui se trouve ainsi créé en Allemagne et, là-bas comme ici, on assiste à un long regroupement de l'industrie du deux-roues qui maintenant ne compte plus que : BMW, Zündapp, Maico, Goricke, Panther, Rixc, Goebel, Kreidler (qui, cette année encore n'exposait pas) et ce tout nouveau Sachs Gruppe.

En vedette, le Hercules K 50 Super Sport, avec une partie cycle émaillée rouge, d'une ligne très légère avouons-le pour une production germanique. Mieux, la fourche semi-Earles, semblable à celle des modèles tout-terrain de la marque n'alourdit pas trop l'ensemble, et les ressorts de suspension appa-



Ciclomotore Ducati 50 SL/1



Voici, ci-dessus, le nouveau 50 sport Ducati 4 vitesses par sélecteur au pied qui a connu un grand succès à Cologne comme à Paris. Ci-contre, le moins cher des cyclos allemands : le Goricke à moteur J.L.O. et en bas, le nouveau Honda sport A.C.T. à 5 vitesses.

Quant au Sachs 80 S — qui en fait cube exactement 73 cc — le constructeur l'annonce pour 7 ch à 7 500 tr/mn.

Mais Sachs, en dernière minute, a présenté une autre nouveauté : un petit 50 cc à cylindre horizontal, monovitesse et embrayage automatique, moteur à transmission finale par chaîne et destiné à être monté au niveau du pédalier. On voit donc que le célèbre constructeur allemand de moteurs adaptables n'a pas chômé, et on lui prête même des intentions en plus fortes cylindrées qui devraient se matérialiser sous peu.

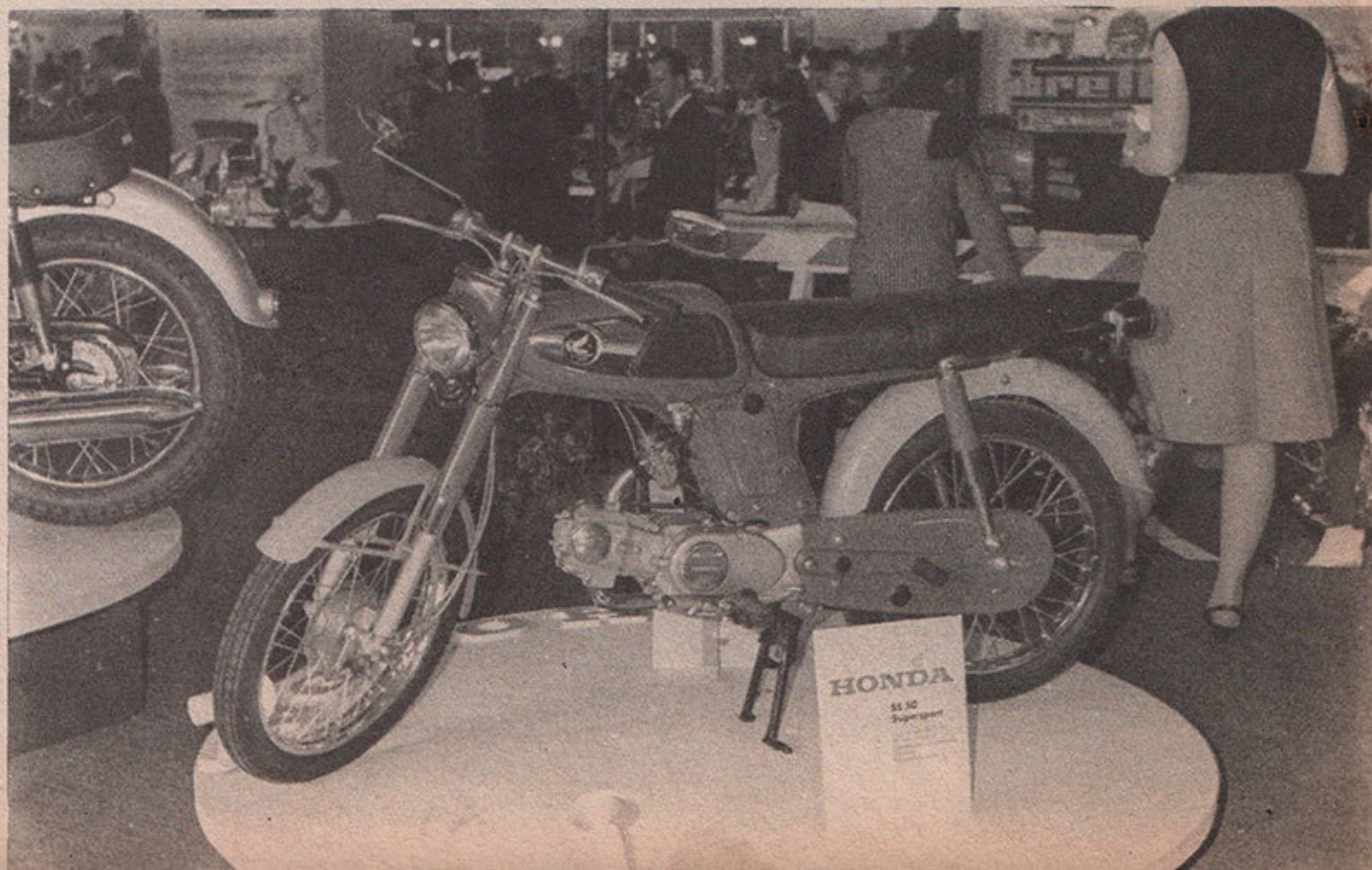
Toujours est-il que face à cette attaque en « 50 Sport » Zündapp réplique avec un KS 50 Sport, qui ressemble dans ses grandes lignes aux précédents modèles de la marque mais avec un cadre plus bas toutefois, une nouvelle selle double, des garde-boue allégés et, bien sûr,

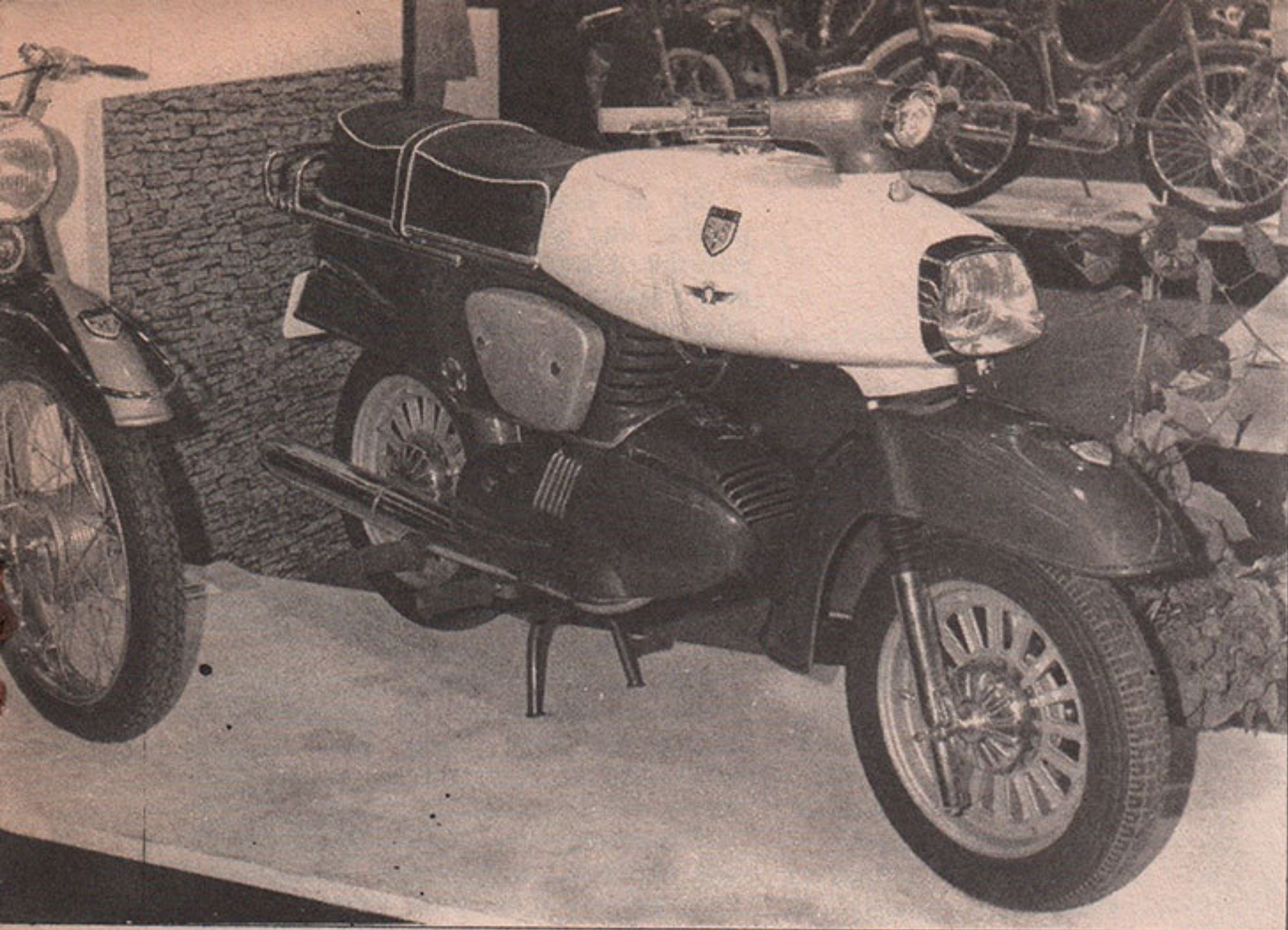
rents et chromés, le petit guidon plat, donnent la note sportive recherchée.

Reste le moteur, qui est un nouveau Sachs 5 vitesses avec cylindre et culasse panoramiques, moteur qui a profité des enseignements que Sachs a retiré de ses records du monde faits avec Vap.

Ce moteur offre en fait la particularité d'avoir d'abord été créé en 80 cc (il y a, en effet, un nouveau Sachs 80 cc Sport), puis d'avoir été ramené à 49 cc en faisant passer l'alésage de 46 à 38 mm, la course de 44 mm restant identique dans les deux cas.

Comprimé à 9 à 1, ce classique deux-temps à cylindre fonte donne sa puissance maximum de 5,2 ch à 7 000 tr/mn et est accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports.





## DU COTE ETRANGER ...POUR LES ALLEMANDS

Reste que dans le domaine utilitaire, les producteurs allemands n'arrivent toujours pas à faire « du cyclo français » ce qui pourrait peut-être bien arrivé toutefois avec ce nouveau petit moteur Sachs horizontal. Mais nous n'en sommes pas encore là.

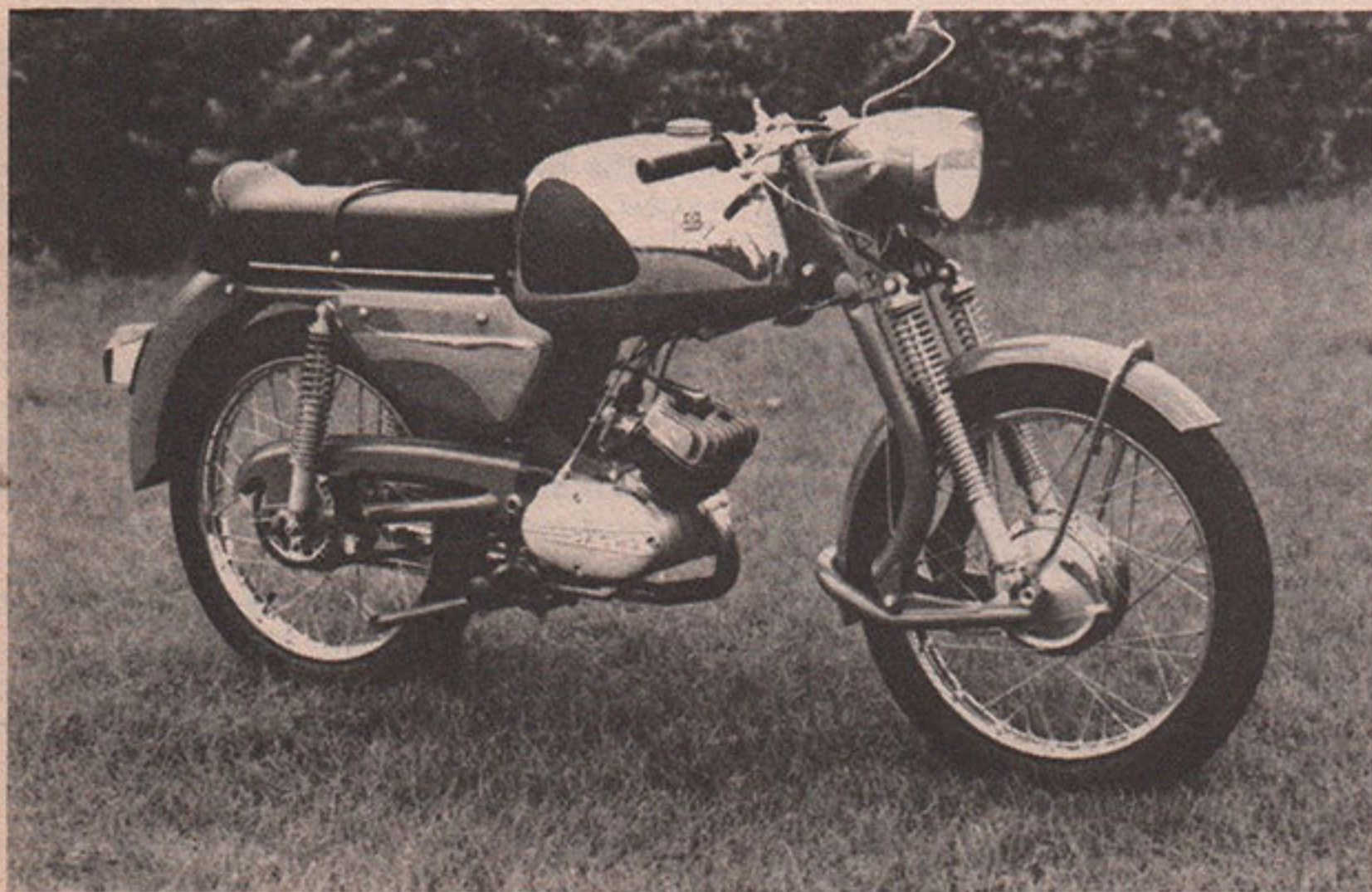
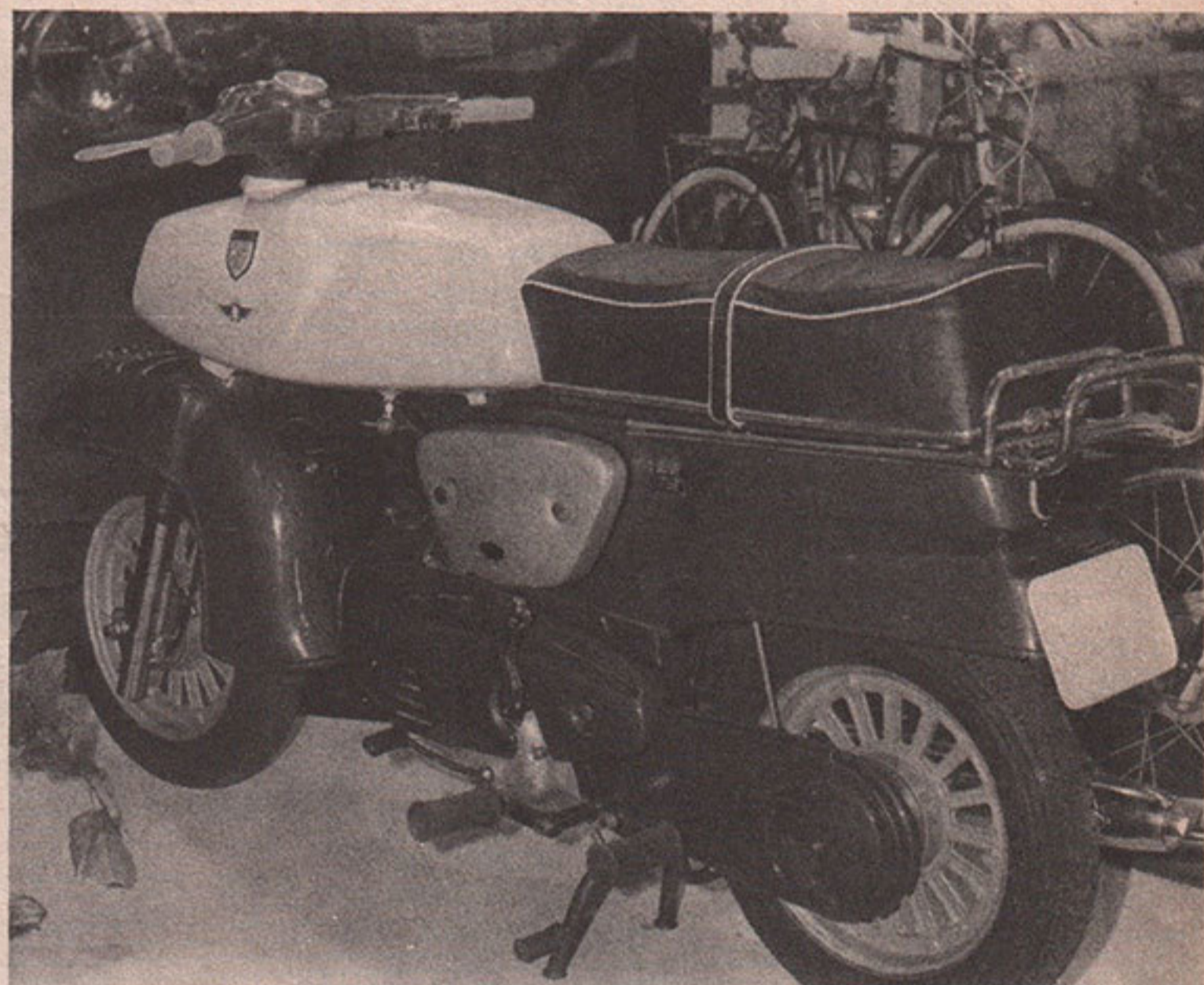
Panther exposait bien un cyclo avec moteur J.L.O. pour 499 DM, soit sensiblement 625 F ce qui est cher et ce qui explique par exemple le succès de nos mobylettes cataloguées à partir de 475 DM, ou encore du Velosolex proposé à 395 DM.

un nouveau moteur sans refroidissement à air forcé, mais où l'on trouve par contre une culasse abondamment ailetée, et ce, d'une manière radicale. Notons encore un carburateur monté souple, relié à un filtre à air micronic.

Ainsi avec ce Zündapp, avec le nouveau Florett GT de chez Kreidler immédiatement identifiable avec sa fourche télescopique à épaules, et dont le moteur développe 5,2 ch à 7 500 tr/mn, avec les modèles sports de la Zweirad Union donnés pour 5,3 ch à 7 400 tr/mn, avec le Maïco à distributeur rotatif de 5,5 ch à 7 000 tr/mn, tous ces modèles étant par ailleurs à boîte de vitesses à 5 rapports, hé bien, l'industrie allemande nous donne un très bel échantillonnage de 49 cc à performances élevées, avec des moteurs dont les rendements oscillent autour des 110 ch/l.

**La S.I.S. portugaise présentait un 49 intégralement caréné, que, personnellement, nous jugeons réussi. Le moteur est un Sachs. Remarquez les petites roues en métal coulé.**

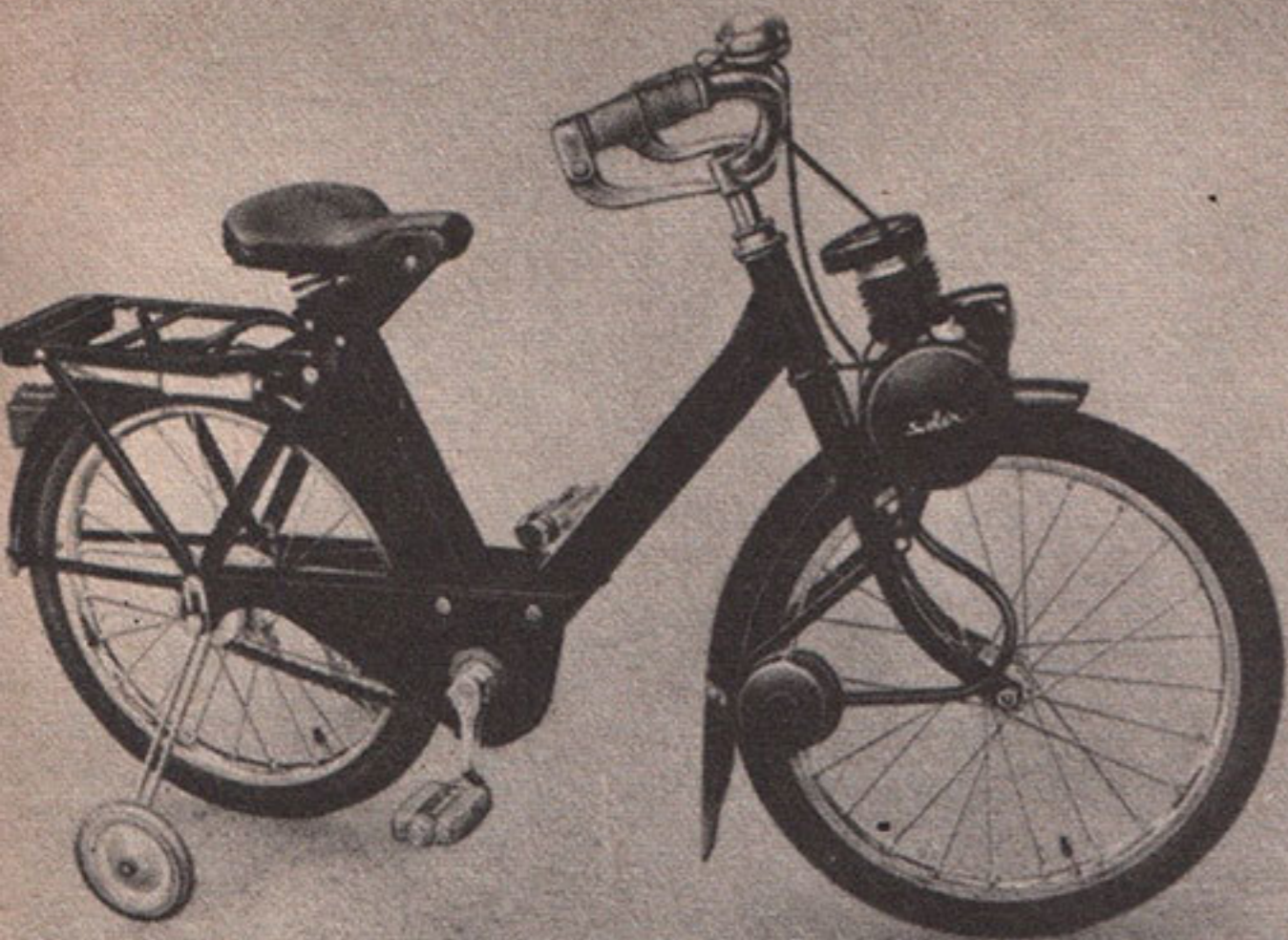
Ci-dessous, le nouveau 50 sport de chez Hercùles.



Aussi trouvons-nous plusieurs constructeurs italiens pour attaquer dans cette direction, tels Guzzi, Ital-Jet, Velo Mosquito, Ducati, etc., soit autant de modèles déjà connus mais nouveaux pour le marché allemand.

Par contre, il y avait les premières mondiales: c'est ainsi que Honda avait choisi Cologne pour dévoiler son P.50, et proposer sa nouvelle version d'un 49 cc A.C.T. 5 vitesses qui, en fait, était apparu en 1964, lors de ce même salon.

Chez Velosolex, nous avons la surprise de faire connaissance du Solex F 4, première bicyclette pour enfant qui soit la réplique exacte, à échelle réduite, d'un véritable cyclomoteur.



Le dernier-né de chez Solex, le F 4, est, en réalité, un vélo pour enfant avec un moteur factice. Au centre, un autre exemple d'utilitaire italien, celui dû à Tartarini. Et en bas, finissons comme nous avons commencé, avec une photo du Motom Nova, ici dans sa forme sport.

Et si cette moto peut ne pas plaire, car s'éloignant par trop des canons traditionnels, à notre avis son auteur a un coup de crayon très sûr, et l'équilibre général qui se dégageait de ce prototype vu sous n'importe quel angle, était remarquable.

Cologne nouveau point de départ ? Telle était la question que nous nous posions à la fin de notre compte rendu de 1964.

Aujourd'hui on peut y répondre par l'affirmative, mais d'une manière nuancée toutefois.

Oui, effectivement, le redressement constaté sur le marché allemand en 1964 s'est bel et bien poursuivi et les années noires semblent du domaine du passé.

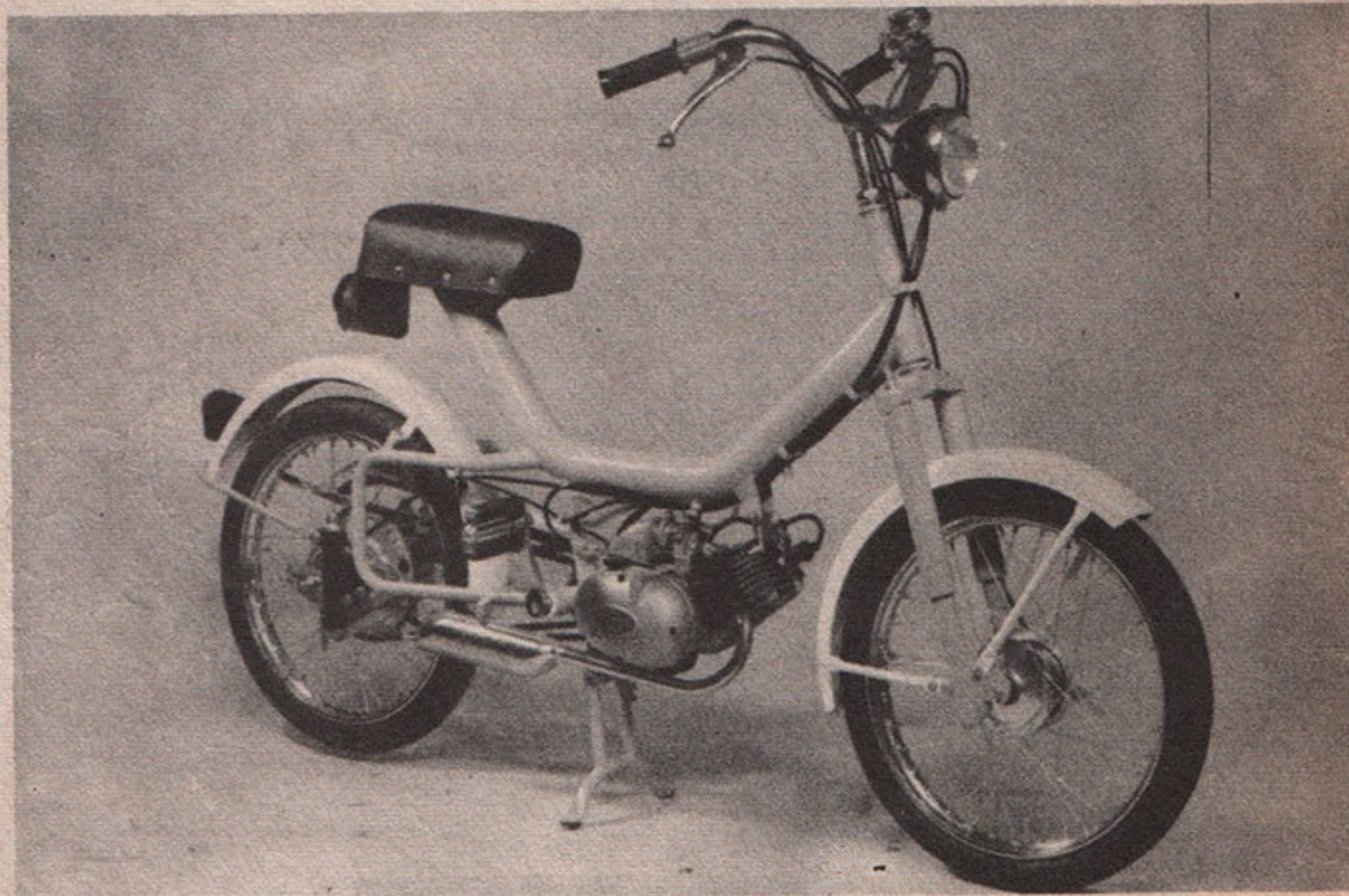
Toutefois, en conséquence de ce qui précède, on pouvait s'attendre à l'apparition d'un plus grand nombre de nouveautés. Mais était-ce bien raisonnable de notre part ?

Chez Ducati, présentateur de toute la nouvelle série des S.L. que nous aurons l'occasion de détailler lors de notre compte rendu du Salon de Paris.

Nous trouvons encore, au stand Motom, des versions sport et trial du nouveau 49 Nova, et, une fois de plus, nous avons admiré le savoir-faire de cette marque qui aura beaucoup fait, depuis l'après-guerre, pour la rénovation de l'esthétique motocycliste.

Une autre firme a également beaucoup travaillé dans ce sens, c'est la S.I.S. portugaise, dont nous avons précisément découvert l'existence il y a deux ans à l'I.F.M.A.

A côté de ses modèles commercialisés (moteurs Sachs) dont certains modèles, tel le V 4, sont déjà très habillés, la S.I.S. présentait le prototype très réussi esthétiquement d'un 49 cc intégralement carrossé, et où, pour une fois, nous échappions aux classiques roues à rayons, pour trouver des roues en métal coulé, se séparant en deux flasques.



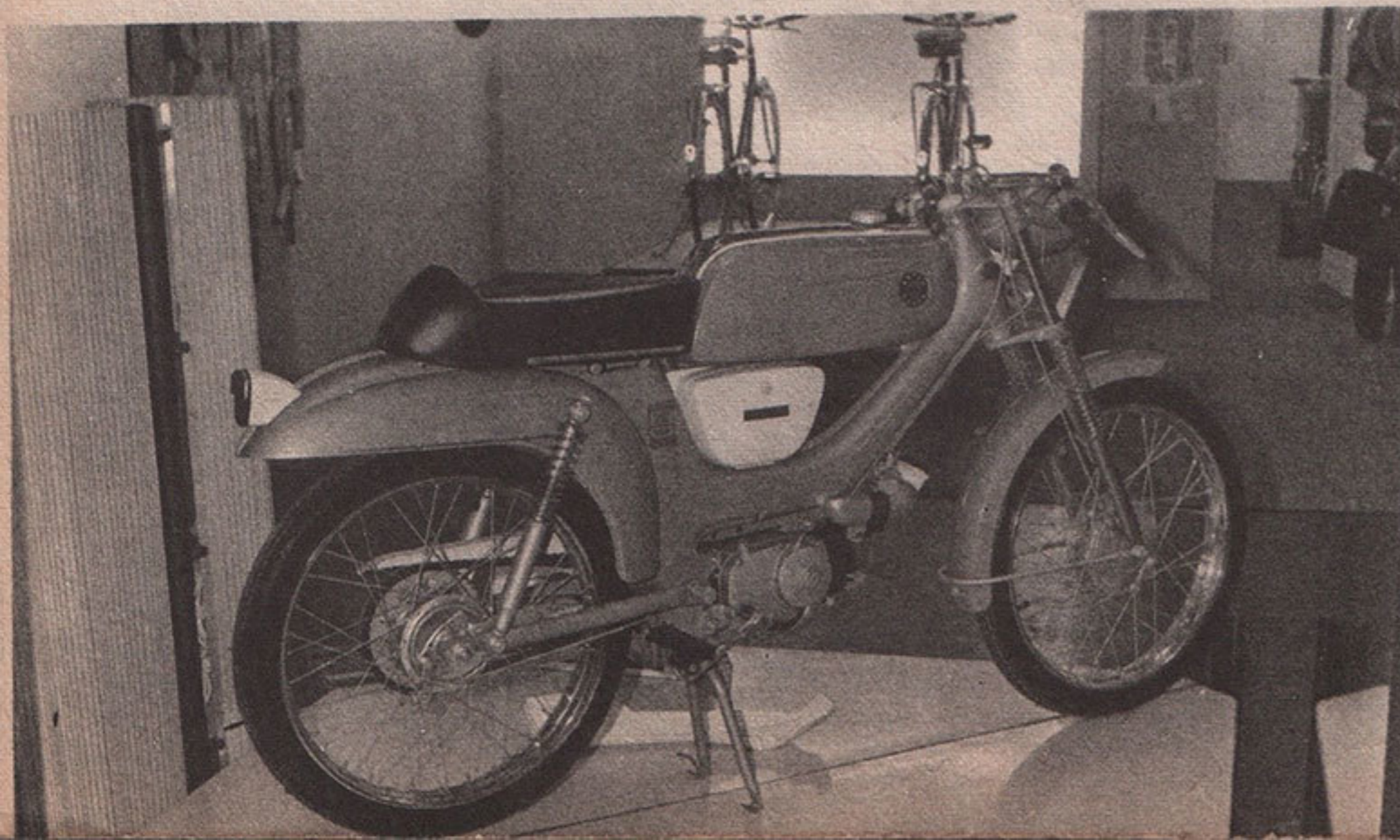
Des nouveautés il y en a eu, vous venez de le voir et il va y en avoir vraisemblablement dans les prochains mois avec l'apparition de nouveaux modèles Sachs, en cylindrées plus fortes.

Et puis, il faut bien penser qu'aujourd'hui, avec la taille prise par les entreprises, on ne lance plus une nouveauté à la légère, et que, surtout, l'époque des prototypes sans lendemain est terminée, car très préjudiciable commercialement.

Le principal est d'avoir pu constater que le marché allemand de la moto est plus ferme. Il relancera automatiquement une industrie qui ne manque ni de moyens ni d'un corps d'ingénieurs qui sait ce qu'est un moteur, une partie cycle.

L'avenir devrait nous donner raison.

C. R.





## PEUGEOT V.L.T.

**L**ECTEUR assidu de « Scooter et Cyclomoto » depuis quelques temps et fort intéressé par votre rubrique « En toute franchise », je me décide à vous envoyer mes impressions sur mon cyclomoteur Peugeot V.L.T.

Ce cyclomoteur fut acheté neuf le 5-7-65.

### Caractéristiques :

- Moteur 3 vitesses automatiques.
- Suspension AV.
- 2 freins à tambours.
- Moteur freiné à 50 km/h.

Cyclomotoriste calme et faisant du 2 roues pour le plaisir, j'ai tout d'abord voulu bien roder ma machine, roulant à 20-25 km/h durant les 500 premiers kilomètres, à environ 35 km/h jusqu'à 1 000 km, et parfois à 45 avant d'arriver aux 1 500 km.

Je dois dire que ces vitesses, que je faisais aussi bien en ville que sur route, étonnèrent aussi bien mes amis que ma famille par cette bonne volonté mise à vouloir bien roder mon engin. Car rares sont les jeunes qui possèdent des cyclos et qui les rodent à des vitesses semblables.

Enfin, je laissais dire et continuait résolument mes « vitesses », en écoutant avec un petit sourire les plaisanteries que l'on faisait à mon sujet.

D'ailleurs, par la suite, je ne devais pas regretter d'avoir fait ce rodage.

Je dois dire que si je n'ai pas battu des records de vitesses, j'ai essayé d'améliorer mon cyclomoteur au maximum en y ajoutant de nombreux accessoires.

Dès le premier jour je faisais placer : compteur, avertisseur électrique et selle biplace.

J'ajoutais par la suite :

- 1 paire de poignées plastique.
- 1 petit porte-bagages de réservoir.
- Repose-pieds Peugeot.
- Cale-pieds arrière.
- Porte-bagage.
- Paire de sacoches.
- Porte-bagages.

J'ai changé par la suite de selle pour en adapter une autre plus confortable.

J'ai placé aussi un double tuyau d'échappement en sciant le petit tube de la sortie et en y faisant percer 2 trous où viennent s'encastrier les raccords de chaque tuyau que l'on soude par la suite. Ceci m'a permis de garder le silencieux d'origine. Ce fut assez complexe à placer.

Enfin, j'ai fait installer un frein à pied de Peugeot sport et quelques babioles.

Cette modeste machine me revient à 1 030 F avec tous ces accessoires destinés à rendre mon engin plus agréable.

Je dois souligner que j'ai très peu roulé, ce n'était qu'une machine d'agrément.

Cependant, je n'y vois pas de défaut.

### Partie cycle :

- Freinage doux et progressif ;
- Pneus d'origine ;
- Boîte à outils très bien conçue et très ample (capacité du réservoir d'un CT ou VCT) ;
- Bonne position de conduite ;
- Tenue de route très correcte ;

### Moteur :

- Démarrage progressif ;
- Mise en marche au quart de tour ;
- Je n'ai jamais effectué de changement ni de réparation ;
- J'estime que ce petit moteur avec son volant tournant à 4 000 tr/mn et roulant à son régime doit bien tenir le coup ;
- J'ai seulement eu des difficultés d'allumage ces derniers temps (ma bougie commence à être fatiguée).

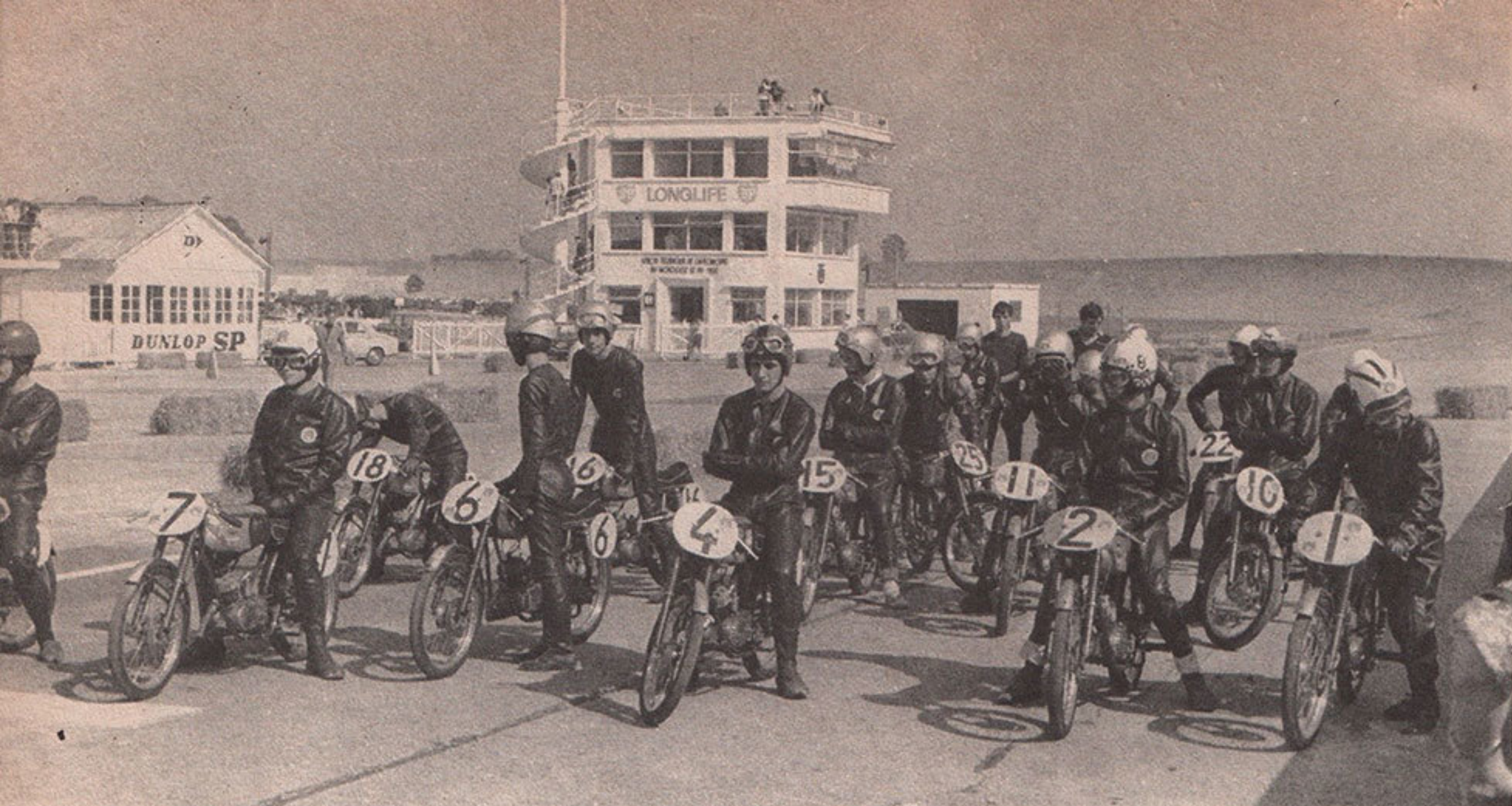
Mes seules réparations ont consisté à changer les deux pédales, à cause de heurts sur la bordure des trottoirs,

Comme entretien du moteur proprement dit, je n'avais qu'à le nettoyer et retendre ma chaîne de transmission de temps en temps.

En bref toutes les qualités que l'on peut espérer d'un moteur, je les ai trouvés dans ce Peugeot vraiment robuste.

L'aspect général de la machine est plaisant à l'œil, attirant le regard.

J.P. Alton, Millau (Aveyron).



Pour sa première année d'existence, l'Opération « Jeunes Tigres » patronnée par Esso et organisée sous la direction du « vétéran » Georges Monneret a remporté un succès « franc et massif ». Cinq épreuves ont eu lieu à Montlhéry (Trophées, Criterium et Coupes de Paris) à Magny-Cours (deux fois deux manches) et au Mans. Pour l'an prochain, car cette intéressante initiative va évidemment poursuivre sa carrière, il est probable que d'autres organisations, en d'autres régions de France, vont élargir le champ d'action de l'Opération « Jeunes Tigres ».

Pour 1966, elle aura permis à une cinquantaine de jeunes pilotes de faire leurs premières armes, de « tester » leurs possibilités face à des adversaires placés exactement dans les mêmes conditions qu'eux-mêmes puisque tous les concurrents disposaient de Mondial - Type Monneret tirés au sort avant les épreuves. La formule même de cette compétition sera sans doute revue pour l'an prochain et le classement en fin de saison pourrait alors se faire par addition des points obtenus lors des différentes épreuves ce qui donnerait aux « Jeunes Tigres » un peu l'allure d'un championnat des novices. Mais de tout cela nous aurons l'occasion de reparler en temps utile. Aujourd'hui nous vous présentons quelques images de la grande finale qui a eu lieu à Montlhéry, lors des Coupes de Paris.

# FINALE POUR LES " JEUNES TIGRES "

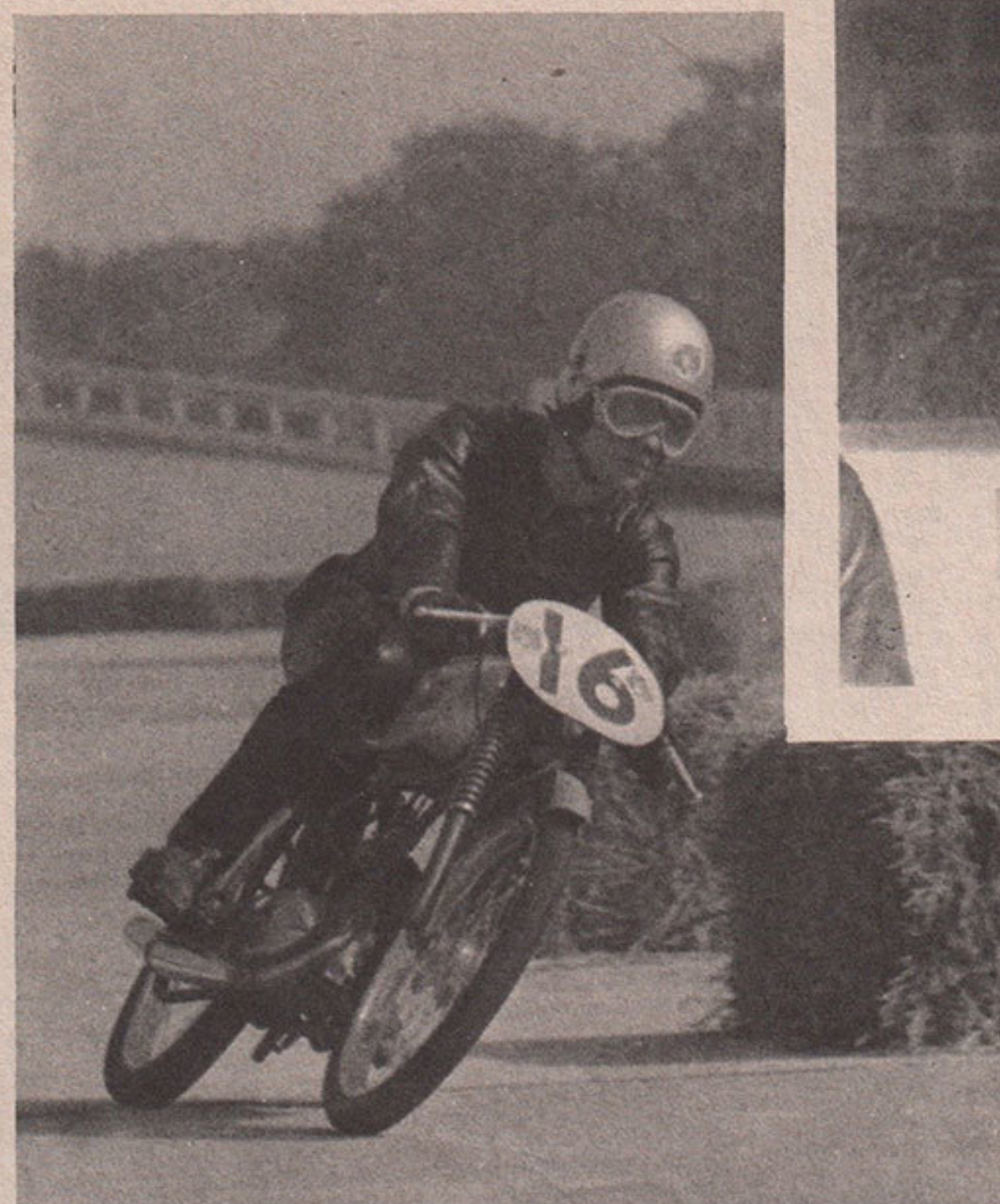
ON ATTENDAIT DOUDEAU...

... CE FUT CHEVALIER GERARD!..

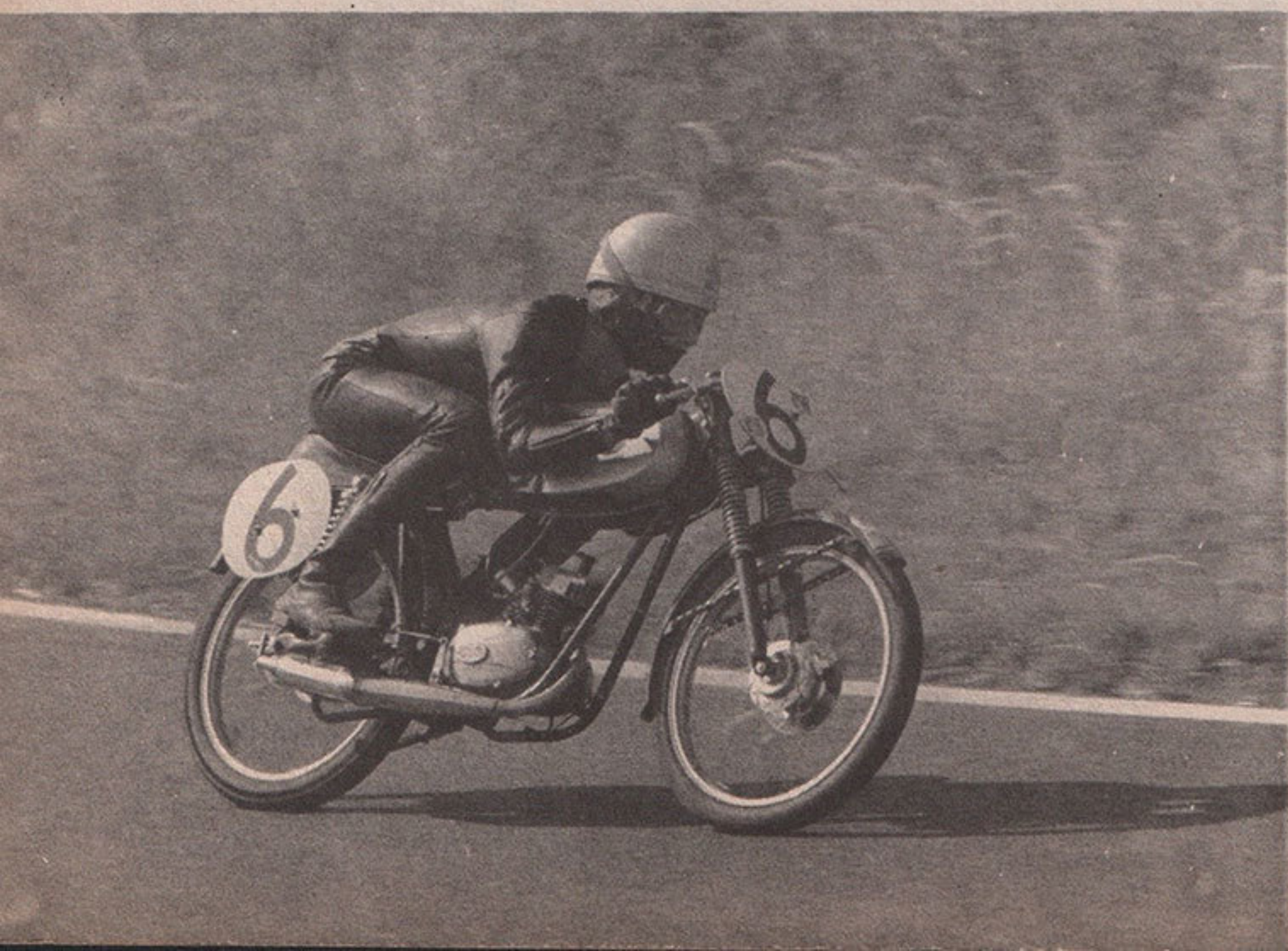
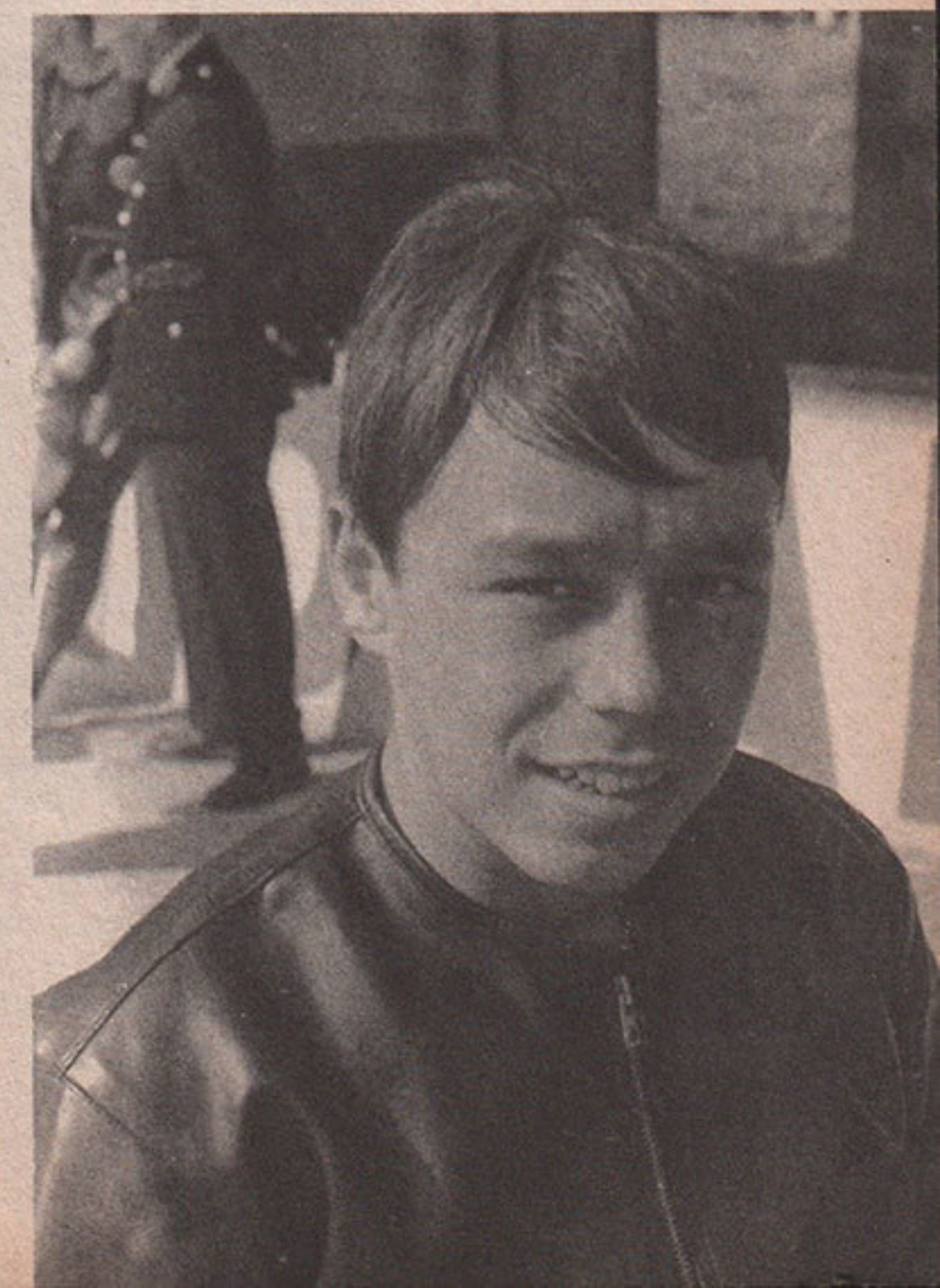
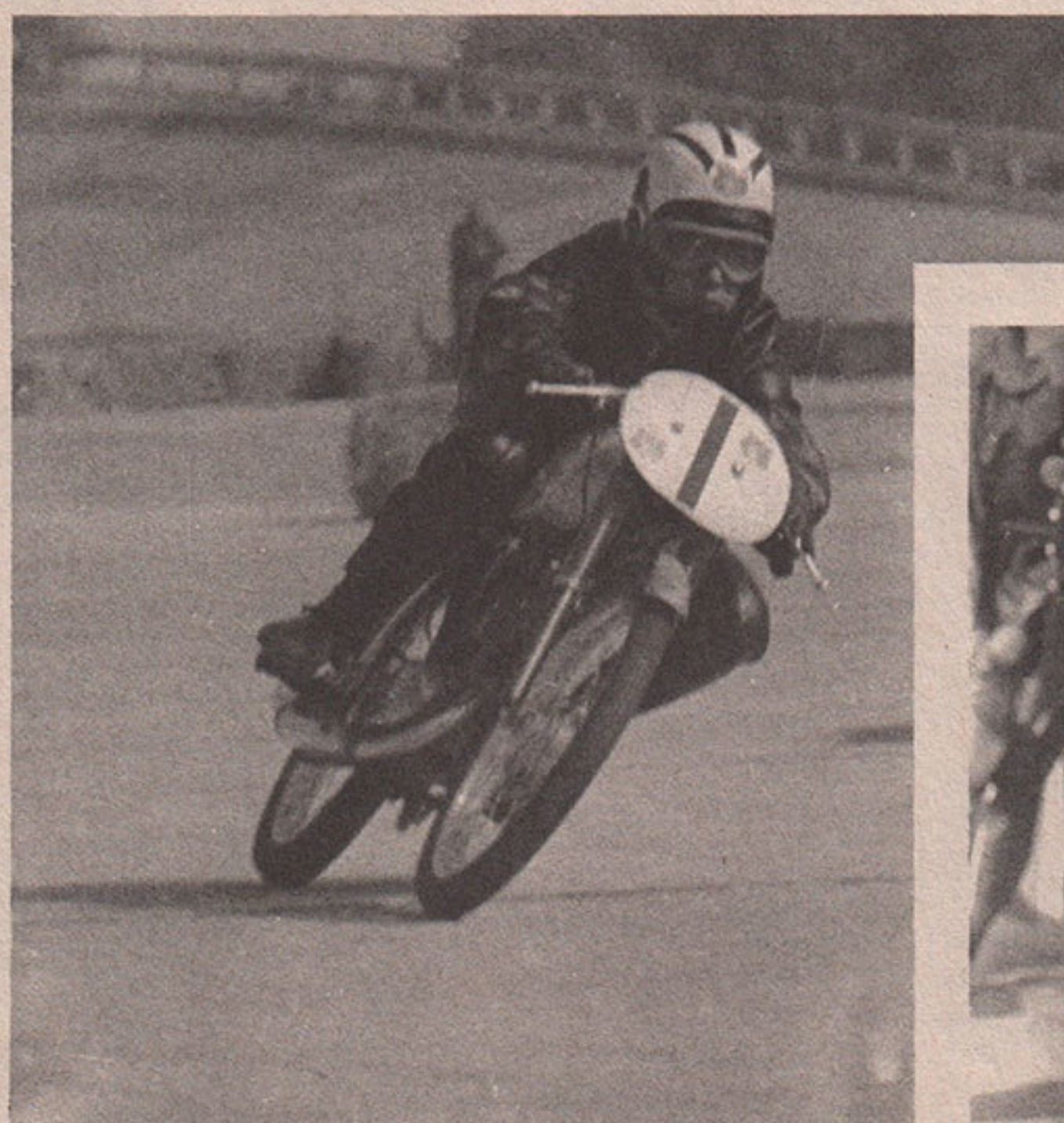


Eh oui, le grand favori de cette finale était le jeune Doudeau qui s'était illustré brillamment lors des épreuves préliminaires. Mais cette fois il devait trouver son maître en la personne de Gérard Chevalier qui, d'ailleurs, lui avait déjà tenu tête à plusieurs reprises cette saison. Derrière ces deux pilotes on a remarqué d'autres bons espoirs parmi lesquels nous citerons Maillouchon qui, avant de tomber, avait réussi à soufler la seconde place à Doudeau ; Jean-Yves Le Mignot auteur d'une belle remontée (N° 6, ci-contre) qui le conduira à la troisième place du classement final.

Mais ce qu'il convient surtout de remarquer c'est la belle tenue mécanique de l'ensemble des machines, deux seuls abandons étant à enregistrer et 15 des 16 pilotes classés terminant dans le même tour. C'est là un résultat tout à l'honneur des Mondial. Rappelons aussi, car c'est important, qu'aucun accident sérieux ne s'est produit au cours de la saison même si plusieurs chutes bénignes ont pu être déplorées.



Et voici les deux « Jeunes Tigres » aux griffes les plus affûtées. En haut le vainqueur du jour, Gérard Chevalier, dont le large sourire exprime toute la satisfaction (N° 16, en course). En bas, Doudeau a aussi le sourire... mais un froncement de sourcils qui laisse présager de futures revanches (N° 1 en course).



Trois concurrents en action. De haut en bas : Coupat, Schimpff et Chevallier Olivier.

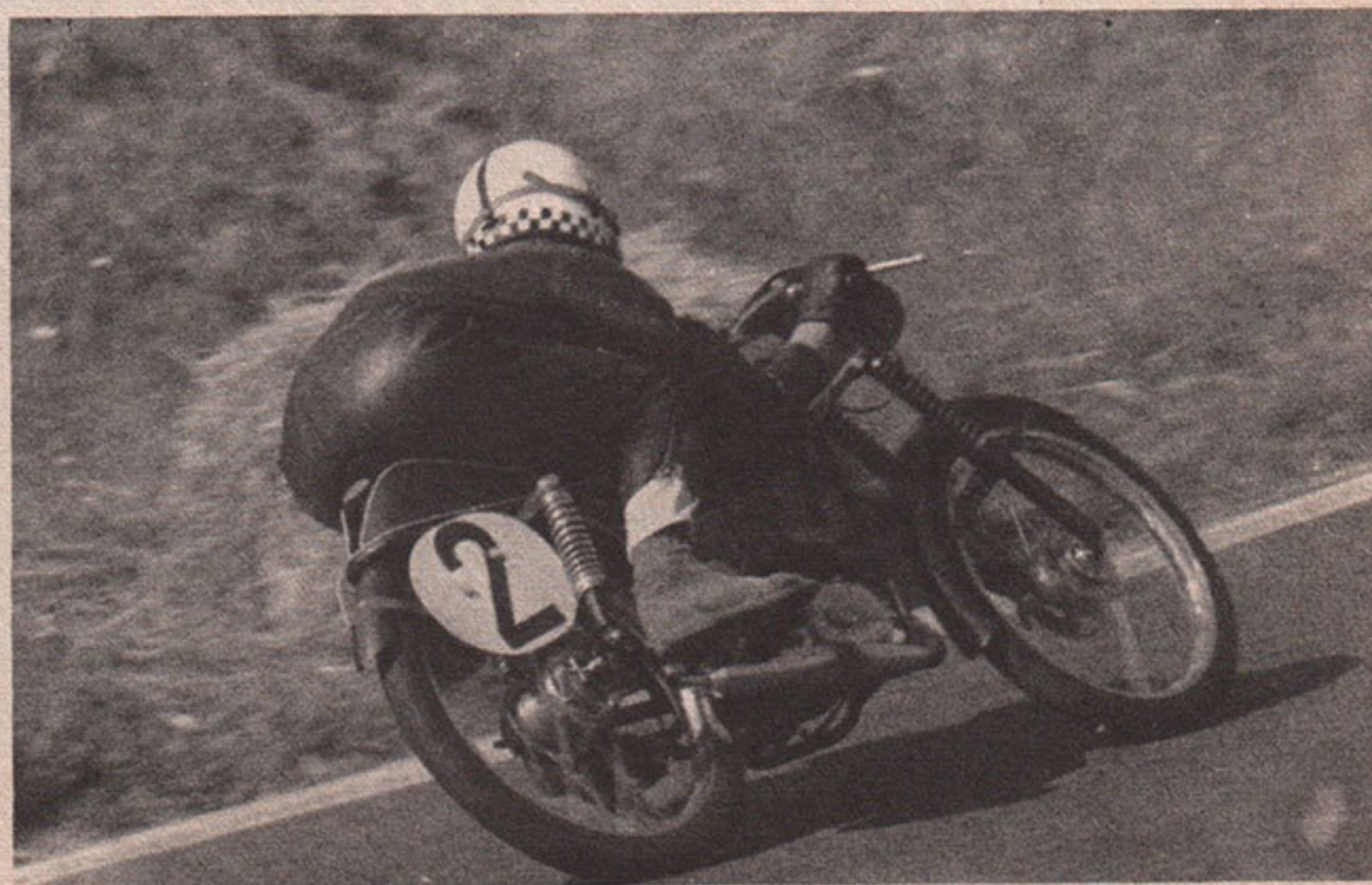
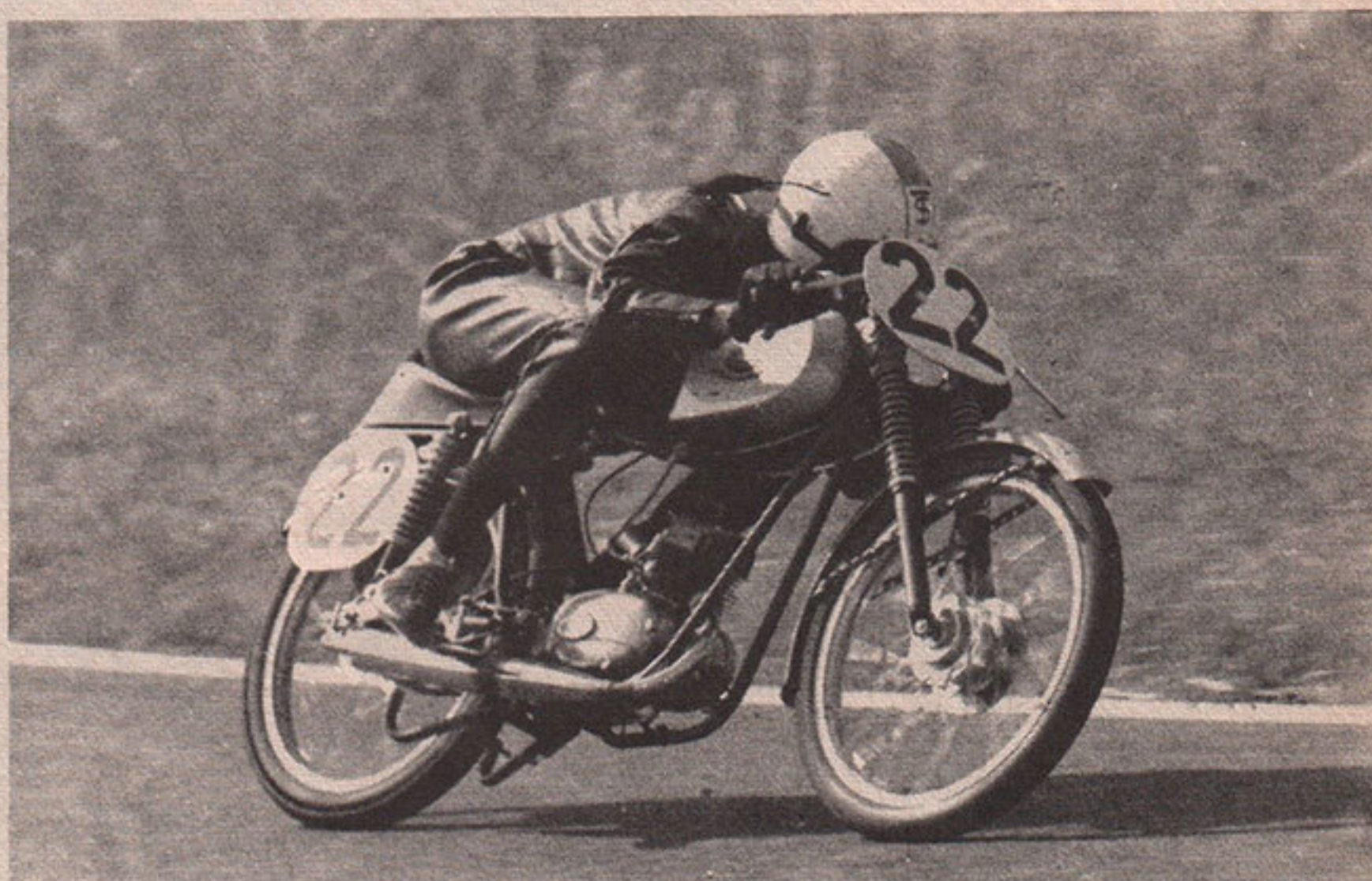
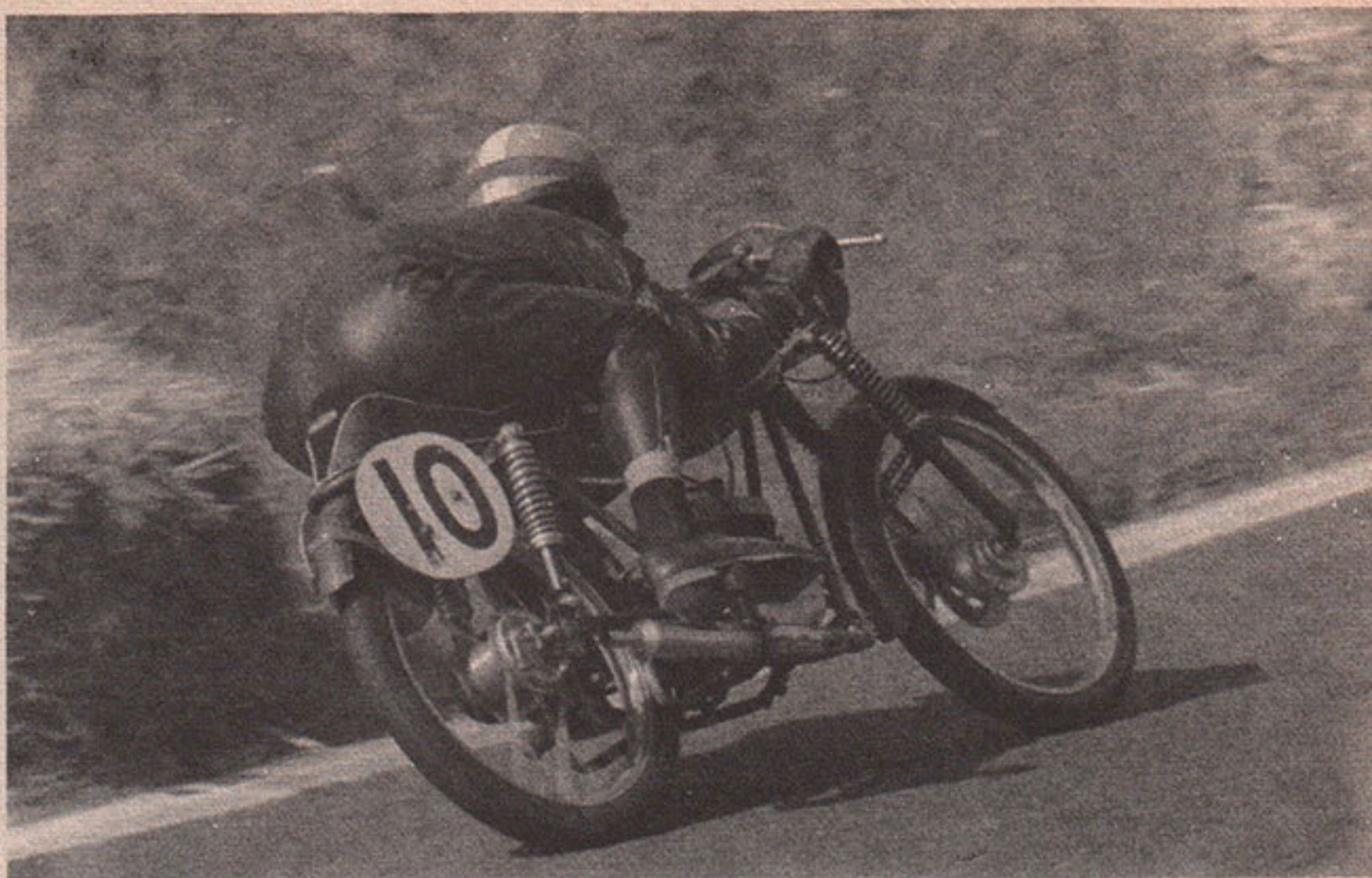
## LA COURSE

Cette finale était placée évidemment sous le signe de Georges Monneret, bien remis de son accident du Critérium. Il donnait les derniers conseils, inspectait les pilotes, les machines, une revue militaire quoi !.. et c'est au bord de la piste qu'il se rendit pour assister au départ accompagné de son fils. Bon départ de tous les concurrents dans le miaulement des pots de détente, et surprise au 1<sup>er</sup> passage, le favori n° 1, Doudeau n'est que 2<sup>e</sup>, derrière Chevallier, non pas Olivier, mais Gérard cette fois-ci. Le spectacle est de qualité, les pilotes, ne freinant qu'à la dernière limite à 30 m de la chicane proprement dite où nous nous trouvons. Ils n'hésitent pas à se doubler à l'intérieur ou à l'extérieur dans la chicane, les performances des machines étant sensiblement identiques ce n'est vraiment que le pilotage en courbe, les distances de freinage et évidemment la perfection du plat-ventre qui peuvent départager les pilotes. Le second passage voit toujours en tête Chevallier que talonne Doudeau ; on enregistre le premier abandon : celui d'Alain Enguerrand sur bris du câble d'accélérateur. Les passages se suivent et, Chevallier ne lâche pas la tête, Doudeau suit à quelques secondes. Au troisième tour, Maillouchon arrive même à passer Doudeau, mais cet effort se soldera par une chute, câble de frein cassé, c'est l'abandon.

Guyomard, quant à lui, est le seul à avoir des ennuis avec sa mécanique il ratatouille à qui mieux mieux, allumage déréglé (mais n'est-ce pas dû au surrégime ?) et c'est seulement au neuvième tour qu'il abandonnera. Après l'abandon de Maillouchon, c'est Schimpff qui prendra la troisième place, mais Le Mignot pointé septième au premier passage, effectue une splendide remontée et au sixième passage, il est troisième devant Schimpff, place qu'il conservera jusqu'à l'arrivée. Arrivée qui voit Gérard Chevallier vainqueur de Doudeau qui ne put jamais refaire le terrain perdu dès le départ.

### OPERATION JEUNES TIGRES : tous sur Mondial-Monneret

1. Chevallier Gérard, moy. : 78,636 km/h ; 2. DOUDEAU André ; 3. Le Mignot Jean-Yves ; 4. Schimpff ; 5. Coupat Jean ; 6. Chevallier Olivier ; 7. Bertrand Levesque ; 8. Deleuze Bernard ; 9. Rossignol Jean-Pierre ; 10. Dal-Toé Michel ; 11. Chevallier Alain ; 12. Haan Bernard ; 13. Jirou Hugues ; 14. Lacolety Christian ; 15. Fougeray Georges ; 16. Guyomard Jean-François, à 1 tour.





# VIGREUX

(KREIDLER - INTER)

# DE ARA

(DERBI NATIONAL)

## CHAMPIONS DE FRANCE 1966



PAS DE SUSPENSE CHEZ LES INTERS:

VIGREUX AU-DESSUS DU LOT!...

**S**I, pour les nationaux, il a fallu attendre la dernière course pour connaître le nom du champion, chez les Inters, par contre, les jeux ont été rapidement faits. Vigreux, et son Kreidler d'usine, ont dominé le lot autant qu'il était possible de le faire, c'est-à-dire en enlevant les 6 épreuves auxquelles ils ont participé. Malheureux dans les autres cylindrées (et aussi avec sa Matra), Claude Vigreux a pu ainsi trouver une compensation dans la plus petite des cylindrées.

Le plus étonnant, dans tout ceci, ce n'est pas tellement cette victoire du jeune Parisien, victoire qui était quelque peu escomptée en début de saison, mais c'est surtout le fait que le champion sortant, Jacques Roca, n'ait marqué aucun point pendant toute l'année. Au contraire de Vigreux, Roca a pu se consoler avec un titre en 175 cc et (sans doute) un autre en 350 cc, mais, tout de même, « casser » aussi régulièrement, voilà qui est vraiment le comble de la malchance, d'autant plus que le Nivernais est connu pour savoir préparer convenablement (et soigneusement) une machine!...

Derbi s'en sort toutefois avec les honneurs grâce à la belle saison du jeune Nicolas qui est un dauphin de valeur pour Vigreux. N'a-t-il pas remporté la seule épreuve (Avignon) où Claude ne figurait pas, après avoir fait preuve d'une belle régularité en cours de saison ?

CLASSEMENT	INTERS	MARQUES	COUPE DU SALON	COUPE E. MAUVE	BOURG EN BRESSE	TROPHÉES	MAGNY COURS	CRITERIUM	AVIGNON	TOTAL	3 MEILLEURS RESULTATS
1	VIGREUX	KREIDLER	8	8	8	8	8	8	—	48	24
2	NICOLAS	DERBI	—	6	—	4	6	6	8	30	20
3	PASQUIER	—	2	—	4	—	4	1	—	11	10
4	LE TOUMELIN	—	—	3	—	2	3	4	—	12	10
5	CRIVELLO	—	3	—	—	6	—	—	—	9	9
6	VIURA	NOUGIER DERBI	1	—	6	—	—	—	—	7	7
7	CACHOU	DERBI	—	4	—	3	—	—	—	7	7
8	ALBERTINI	—	6	—	—	—	—	—	—	6	6
9	MILLARD	—	—	—	—	—	—	—	6	6	6
10	DELAMARE	—	—	—	—	—	2	—	4	6	6
11	BILLARD	—	—	—	—	1	1	3	—	5	5
12	B. MAINGRET	—	4	—	—	—	—	—	—	4	4
13	COGNET	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2

Et derrière, c'est le véritable festival des Derbi, aucune autre marque ne figurant au classement (si l'on excepte le Nougier de Viura qui lui a valu un point aux Coupes du Salon). Il faut vraiment espérer qu'une autre usine puisse fournir à nos inters des machines capables de s'opposer valablement à la marque espagnole, si l'on ne veut pas aboutir à une trop grande monotonie sur nos circuits.

Mais revenons-en aux pilotes. Le Champion National 1965, Pasquier, termine troisième, ce qui peut-être considéré comme une bonne performance compte tenu de la blessure subie à Montlhéry. De toutes façons, c'est un jeune élément qui, s'il persévère sérieusement, peut encore progresser. Vient ensuite Le Toumelin. Sans jamais inquiéter les vainqueurs, il a toujours figuré honorablement malgré son poids nettement défavorable pour la cylindrée. Pourquoi ne tente-t-il pas sa chance dans une cylindrée supérieure? Crivello, Viura, Cachou n'ont fait que des apparitions trop partielles.

Tous ces pilotes sont déjà connus et la saison a été plutôt avare en révélations. Il est vrai qu'à cet échelon, le problème de la machine est essentiel.

De toutes façons, avec Vigreux, nous tenons un Champion de France de grand talent et il faut souhaiter, pour lui et pour nous, que la marque allemande, qui a tout lieu d'être satisfaite de ses performances, lui prête encore pour l'an prochain une machine

VIURA



d'usine. A Derbi de savoir trouver la botte secrète capable de tenir en échec le redoutable binôme constitué par Vigreux et Kreidler.

## IL A FALLU ATTENDRE LA DERNIÈRE COURSE POUR CONNAITRE LE CHAMPION DE FRANCE NATIONAL!...



*La blessure de Pasquier ne semble pas l'inquiéter... et elle amuse par contre De Ara et Crivello !..*

**A**U moment de dresser le bilan du Championnat de France National, la première constatation à faire est la suivante : six épreuves seulement disputées dont quatre à Montlhéry, soit deux de moins qu'en 1965 et 1964. Tout en comprenant les difficultés que rencontrent les organisateurs en province, nous regrettons tout de même qu'il ne soit pas possible de décentraliser davantage le championnat afin de donner à tous les jeunes pilotes des chances de s'affirmer. Ce qui est le plus préoccupant dans tout ceci, c'est que la situation loin de s'améliorer, se détériore chaque année. C'est ainsi que ne sont plus mis sur pied des circuits comme Rouen, Cognac, Annemasse, Nancy, Lyon, Marseille qui contribuaient à donner au championnat plus d'allure, plus de souffle aussi. Regrettons-le bien sûr, et regrettons aussi que rien ne soit fait à l'échelon de la Fédération pour tenter d'aider des organisateurs dévoués mais rebutés par les difficultés d'ordre administratif et financier qu'ils rencontrent.

Cette diminution du nombre des épreuves, et leur localisation trop accentuée, ne favorisent certes pas le recrutement de nouveaux pilotes. Si, en plus de l'achat de la machine, il faut aussi prévoir dans le budget les frais de déplacement, on comprend aisément que de nombreux jeunes renoncent à la compétition avant même d'avoir essayé d'en faire. C'est un obstacle supplémentaire qui vient s'ajouter à celui, déjà essentiel, de pouvoir disposer d'une machine permettant de figurer honorablement. Il y a décidément beaucoup de choses à revoir pour ce Championnat, à commencer sans doute par la réglementation des machines sport. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en reparler au cours de l'hiver.

Pour en revenir au Championnat 1966, il est tout de même réconfortant de savoir que le titre a été attribué à un jeune très méritant, qui a fait ses classes depuis quelques

## C. MAINGRET



CLASSEMENT	NATIONAUX	MARQUES	COUPE DU SALON	COUPE E. MAUVE	TROPHÉES	SIX HEURES	MAGNY-COURS	CRITERIUM	TOTAL	5 MEILLEURS RESULTATS
1	DE ARA	DERBI	8	3	—	—	8	8	27	24
2	C. MAINGRET	—	—	4	8	—	—	6	18	18
3	DUBOIS	MONDIAL KREIDLER	6	—	—	8	2	2	18	16
4	FOURES	DERBI	—	8	—	—	6	—	14	14
5	DE LESPINAY	KREIDLER	—	—	—	6	4	4	14	14
6	LAPORTE	DERBI	3	—	6	—	—	—	9	9
6	RUYSSEN	—	—	6	—	—	3	—	9	9
8	PATACHEK	KREIDLER	—	2	4	—	—	—	6	6
9	HECKMANN	DERBI	—	—	2	—	1	3	6	6
10	PASQUETTI	—	4	—	—	—	—	—	4	4
10	VARLET	KREIDLER	—	—	—	4	—	—	4	4
12	SAFFERS	PALOMA	—	—	3	—	—	—	3	3
12	DREXLER	VAP	—	—	—	3	—	—	3	3
14	BERTHIER	KREIDLER	—	1	—	2	—	—	3	3
15	SEMAL	—	2	—	—	—	—	—	2	2
16	LAINÉ	DERBI	1	—	—	—	—	—	1	1
16	GAZEL	PALOMA	—	—	1	—	—	—	1	1
16	LEQUINT	KREIDLER	—	—	—	1	—	—	1	1
16	TRIGOULET J.P.	DERBI	—	—	—	—	—	1	1	1

années et qui trouve là une juste récompense. De Ara, qui pilotait alors un Kreidler, avait terminé 10<sup>e</sup> — avec 4 points — du Championnat 1965, et 15<sup>e</sup> de celui de 1964 avec 3 pts (une place de 4<sup>e</sup> au Critérium derrière Pasquier, Vigreux et Rosemon-Popp).

Après avoir commencé l'année (fédérale) de fort brillante façon en gagnant les Coupes du Salon devant Dubois, Pasquetti, etc..., De Ara devait connaître quelques ennuis. Il était battu par un provincial nouveau venu, Fourès, aux Coupes E. Mauve ; il était éliminé sur ennuis mécaniques aux Trophées remportés par Ruysen ; il « cassait » encore aux Six Heures dont le vainqueur était Dubois.

A ce moment de la saison, la lutte était encore très ouverte et six ou sept pilotes pouvaient nourrir l'espoir de remporter le titre tant envié. Il s'agissait, dans l'ordre du classement provisoire, de Dubois (14 pts) qui avait troqué son Mondial pour un Kreidler préparé par François ; de C. Maingret (12 pts) souvent malchanceux mais plein de qualités ; de De Ara (11 pts) ; de Laporte (9 pts) un petit gabarit qui donnait beaucoup de promesses ; de Fourès (8 pts) qui ne parvenait pas à confirmer concrètement sa victoire aux Coupes E. Mauve. Suivaient encore De Lespinay, toujours à la recherche d'un coup d'éclat... et d'une machine, Ruysen, très entreprenant mais peu heureux, et Patashchek, la révélation de l'année, vainqueur du Premier Pas.

Les deux dernières courses de la saison devaient permettre à De Ara de s'imposer sans discussion. Magny-Cours et le Critérium étaient pour lui l'occasion de remporter deux belles victoires... et le titre de Champion de France, titre qui consolera sans doute Roca des déboires qu'il a personnellement connus dans la catégorie Inters. C'est encore un Derbi, celui de Maingret, qui termine second alors que les points attribués à Dubois, troisième, sont dus à Mondial et Kreidler.

Ce Championnat National aura donc été très disputé puisqu'il aura fallu attendre la dernière épreuve pour en connaître l'heureux vainqueur. En fait, tous les pilotes que nous retrouvons aux premières places sont très près les uns des autres en valeur, et — dans ces conditions — la préparation des machines et, aussi, la chance ont joué un rôle prépondérant dans le classement final.

19 pilotes classés, c'est un bon chiffre. Le bilan, du point de vue des machines est moins réconfortant : Derbi et Kreidler ont, en effet, monopolisé les premières places tout au long de la saison et les quelques Paloma ou Vap ne pouvaient rien contre eux.

Et maintenant, rendez-vous aux Coupes du Salon, première épreuve de la saison 1967 que nous voulons espérer plus fournie en épreuves que celle que nous venons de vivre.

FOURES



## PAS DE HONDA AU GRAND PRIX DU JAPON :

### ANSCHIEDT (Suzuki) Champion du Monde !..

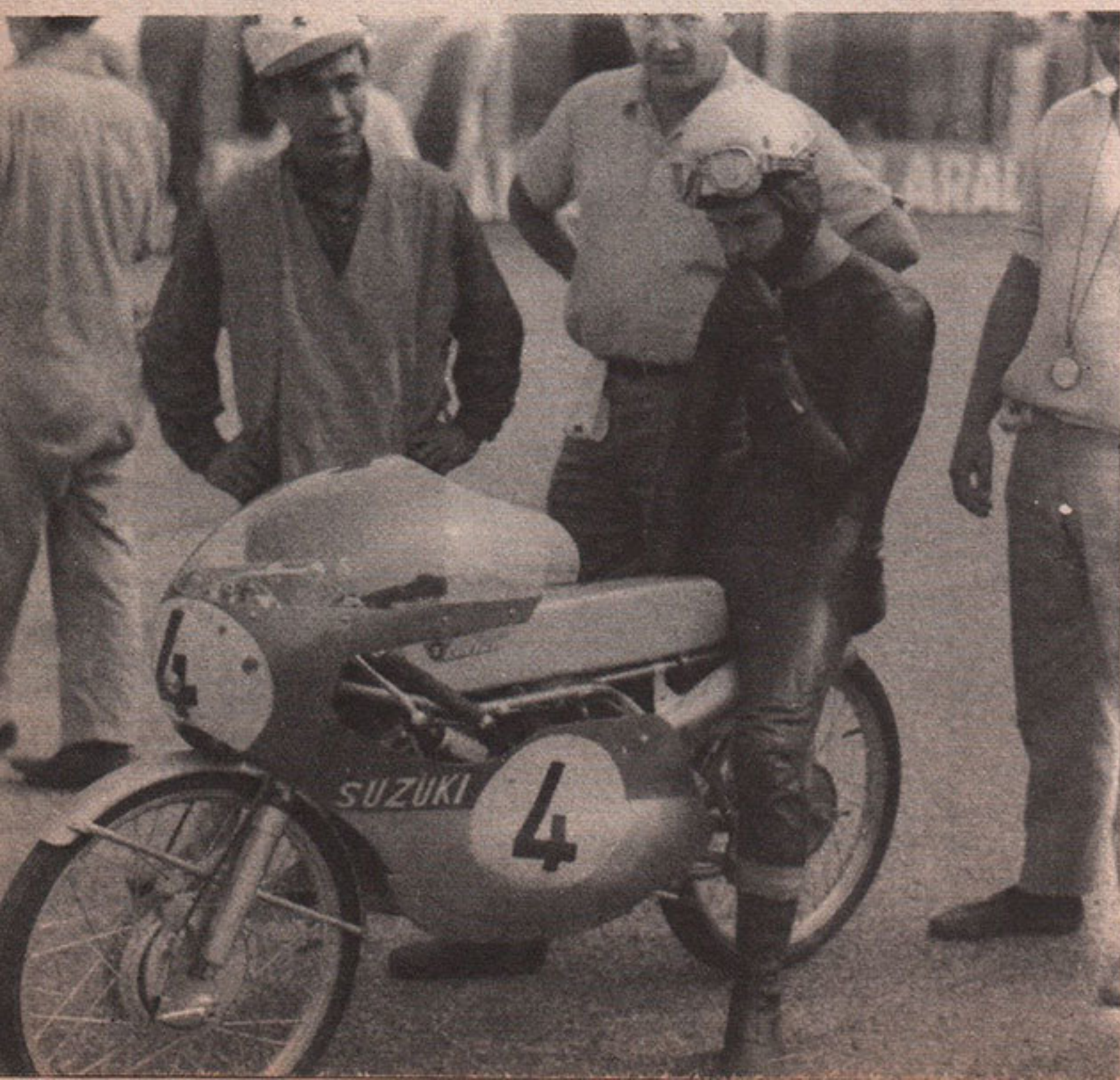
**A**u moment où nous écrivons ces lignes une seule épreuve reste à courir pour le Championnat du Monde des 50 cc : le Grand Prix du Japon qui sera disputé sur le nouveau circuit de Fisco. Mais cette épreuve sera décisive pour l'attribution du titre. En effet, en gagnant — et de fort belle manière — à Monza, Anschiedt a retrouvé toutes ses chances compromises pendant quelques mois par des résultats peu heureux.

Sa saison avait, par contre, fort bien débuté et le jeune Allemand s'imposait comme le pilote n° 1 de ses nouveaux « patrons » japonais. En Espagne, il était battu par Taveri (Honda) mais il était l'auteur d'une remontée spectaculaire après un départ complètement raté. Il se contentait de la seconde place, mais il laissait tout de même derrière lui Bryans (Honda) et son coéquipier de chez Suzuki : Anderson. Ces quatre hommes devaient d'ailleurs se retrouver aux quatre premières places pendant toute la saison, dominant de loin le championnat.

Le G.P. d'Allemagne devait être pour Anschiedt l'occasion d'une superbe revanche. Parti en tête, il ne se laissera plus approcher alors que Bryans prend le meilleur sur Anderson pour la seconde. Quant à Taveri, il a eu des ennuis au départ et il ne peut terminer que quatrième, loin derrière les leaders.

A l'issue de ce second Grand Prix, Anschiedt compte 14 pts, Taveri 11 pts, Bryans 10 pts et Anderson 7 pts. La lutte, on le voit, est très ouverte.

Le T.T. anglais étant reporté à plus tard à cause de la grève des marins, c'est à Assen que nous retrouvons nos trois mousquetaires (qui sont, naturellement, quatre). Cette fois, les twins Honda se débarrassent aisément des twins Suzuki et Taveri remporte sa seconde victoire devant Bryans. Quant à Anschiedt, il laisse même la troisième place à Anderson. A ce moment, Taveri avec 19 pts est en tête du Championnat, devant Anschiedt 17 pts, Bryans 16 pts et Anderson (qui commence à décrocher) 11 pts.



## AU TOURIST TROPHY, ANSCHEIDT CASSE, ET BRYANS L'EMPORTE DEVANT TAVERI...

**R**EFORTE fin août à cause de la grève des marins anglais, le T.T. était très important — ainsi que nous venons de le voir plus haut — pour le championnat du monde en 50 cc. Tous les favoris étaient présents : les deux Honda de Bryans et Taveri auxquelles étaient opposées quatre Suzuki : Ansheidt, Anderson, Katayama et Degner. Tommy Rob et Barry Smith disposaient des anciens monocylindres de la marque. A noter que les Bridgestone n'étaient pas présents et que la plupart des « privés » couraient sur des Honda.

Dix-sept coureurs seulement prirent le départ de cette course. Contrairement aux autres épreuves, vu le faible nombre des machines, le départ fut donné en ligne sur le grand circuit du T.T., dont les pilotes devaient parcourir trois tours.

Les Honda filent déjà en tête, avec Taveri et Bryans, suivis d'Anderson, Katayama, Ansheidt et Degner sur Suzuki. Anderson à Ballacrairie vire avec Taveri mais celui-ci s'échappe de nouveau à Parliament Square, Katayama et Ansheidt ont 20 secondes de retard sur les Honda ; Anderson re-

tardé suit à 10 secondes. Durant le deuxième et troisième tour Bryans, lentement, se détachera de Taveri. Hélas pour Suzuki, deux abandons de taille, Katayama et Ansheidt, l'un à cause d'un piston percé, l'autre par une sortie de route sur serrage, allaient réduire ses chances de vaincre. Degner lui aussi est en difficulté, son mélange trop riche encrassant les bougies. Bryans a 59 secondes d'avance sur Taveri à Creg ny Baa, lorsque sa machine ne tourne plus que sur un seul cylindre, mais il ne perdra que 8 secondes pour remettre en place son fil de bougie. Bryans passe la ligne d'arrivée en vainqueur. Taveri le suit, puis Anderson et Degner les rescapés Suzuki. En fait, ces 50 Suzuki ne sont pas surclassés en puissance, mais plutôt par la très faible élasticité de leur moteur, qui fait qu'il n'y a guère que 300 tr/mn utilisables. Voyez pilotage !...

Quant à la valeur des résultats obtenus par les 50 cm<sup>3</sup>, il nous suffira de dire que le premier tour (donc, départ arrêté) a été couvert par Bryans à 136,24 km/h de moyenne et par Taveri à 135,2 km/h. Or, ces deux moyennes sont supérieures au record du tour établi en 1947, par Daniell sur un 500 cm<sup>3</sup> Norton d'usine !.. Voilà qui se passe de commentaires !..

Le record de la moyenne est largement battu par Bryans et passe de 129,777 km/h (Anderson - Suzuki en 1964) à 137,900. Même progrès pour le record du tour qui est fixé, toujours par Bryans, à 139,240 km/h au lieu de 130,566 (Anderson-Suzuki 1964).

Après cette course, les chances des pilotes Honda, pour l'attribution du titre de Champion du Monde sont excellentes. Mais deux épreuves restent encore à disputer, Monza et Fisco, qui peuvent tout remettre en question.

1. Bryans (Honda) les 182,160 km en 1 h 19' 7" moy. record 137,83 km/h (ancien record : Anderson (Suzuki) en 1964, 129,78 km/h) ; 2. Taveri (Honda) 1 h 20' 8" ; 3. Anderson (Suzuki) 1 h 21' 41" ; 4. Degner (Suzuki) 1 h 22' 52" ; 5. Gleed (Honda) 1 h 39' 31" ; 6. Simmonds (Honda) 1 h 41' 50", etc. 13 classés.

Record du tour: Bryans (Honda) 139,16 km/h nouveau record (ancien record : Anderson (Suzuki) en 1964, 130,53 km/h.

## ... MAIS A MONZA, ANSCHEIDT DOMINE LES PILOTES DES HONDA ET RELANCE L'INTÉRÊT DU CHAMPIONNAT

**D**ERNIERE épreuve européenne des championnats du monde, le Grand Prix des Nations à Monza avait une importance primordiale pour l'attribution du titre individuel en 500 cc et en... 50 cc. Les deux extrêmes !..

Le plateau, pour les 50 cc, était extrêmement réduit puisque dix pilotes seulement étaient au départ : les deux officiels Honda (Taveri et Bryans), les deux officiels Suzuki (Ansheidt et Anderson), puis six privés dont nos deux compatriotes Albertini et Pasquier. Fait remarquable : aucun Italien ne figurait sur la ligne de départ !..

Les chances de Suzuki semblent bien maigres, car les 2 Honda de Taveri et Bryans les distancent dès le départ,

A la fin du premier tour (sur les 11 que comporte la course) Taveri et Bryans ont 10,6" d'avance sur Ansheidt qui précède Anderson, Albertini, Smith, etc.

Une simple répétition de la course du T.T. pourrait-on croire. Mais non, Ansheidt soudain regagne 4 secondes au tour, celui qui court depuis 4 ans après un titre de Champion du Monde en 50 cm<sup>3</sup>, se déchaîne, retrouve les

BRYANS





chevaux de la Suzuki, sur la très maigre plage des 300 tr/mn utilisables et au cinquième tour, il rejoint les Honda et les passe sans remission, Bryans essaie bien de se faire aspirer, mais sans résultat, ayant même 10" de retard à l'arrivée. Taveri est troisième la deuxième Suzuki, avec Anderson, quatrième.

Anscheidt, qui jouait là une partie importante puisqu'en cas de défaite, il perdait toute chance d'être Champion du Monde, a su réagir de façon magistrale après un départ malheureux et s'est imposé en pulvérisant les

records (il est vrai que la dernière course de 50 cm3 à Monza s'était déroulée en 1962 et qu'en 4 ans, bien des progrès ont été réalisés !..)

Nos deux compatriotes ont connu des fortunes diverses : Albertini a dû abandonner alors que Pasquier terminait honorablement à la huitième place.

**Classe 50 cm3. — 11 tours — 63,250 km :**

1. Anscheidt Hans G., (D - Suzuki) 24' 56,2" moyenne 152,175 (nouveau record — ancien record Anscheidt —

Suzuki 1962 — 134,606 km/h ; 2. Bryans Ralph (Eir-Honda) 25' 06,5" ; 3. Taveri Luigi (SH - Honda) 25' 15,5" ; 4. Anderson Hugh (NZ - Suzuki) 25' 47", à 1 tour ; 5. Smith Barry (Aus-Derbi) 27' 22,2" ; 6. Roth André (CH - Kreidler) 27' 24" ; 7. Seidl (Honda) à 2 tours ; 8. Pasquier (Derbi).

**Tour le plus rapide :** Anscheidt - Suzuki - 2' 12,8" - 155,873 nouveau record — ancien record Anscheidt - Suzuki - 1962 - 2' 30,8" - 137,628.

## KATAYAMA (SUZUKI) GAGNE A FISCO, MAIS ANSCHIEDT EST CHAMPION DU MONDE

### FORFAIT DES HONDA!...

**L**ES Honda ayant confirmé leurs intentions et ne s'étant pas présentées sur le circuit de Fisco, le G.P. du Japon a été l'apanage des Suzuki malgré la présence des Bridgestone. Mais, individuellement, le vainqueur n'a pas été Anscheidt mais le « local » Katayama. Quoiqu'il en soit, sa seconde place suffit au jeune Allemand pour lui rapporter son premier titre de Champion du Monde.

50 cm3 :

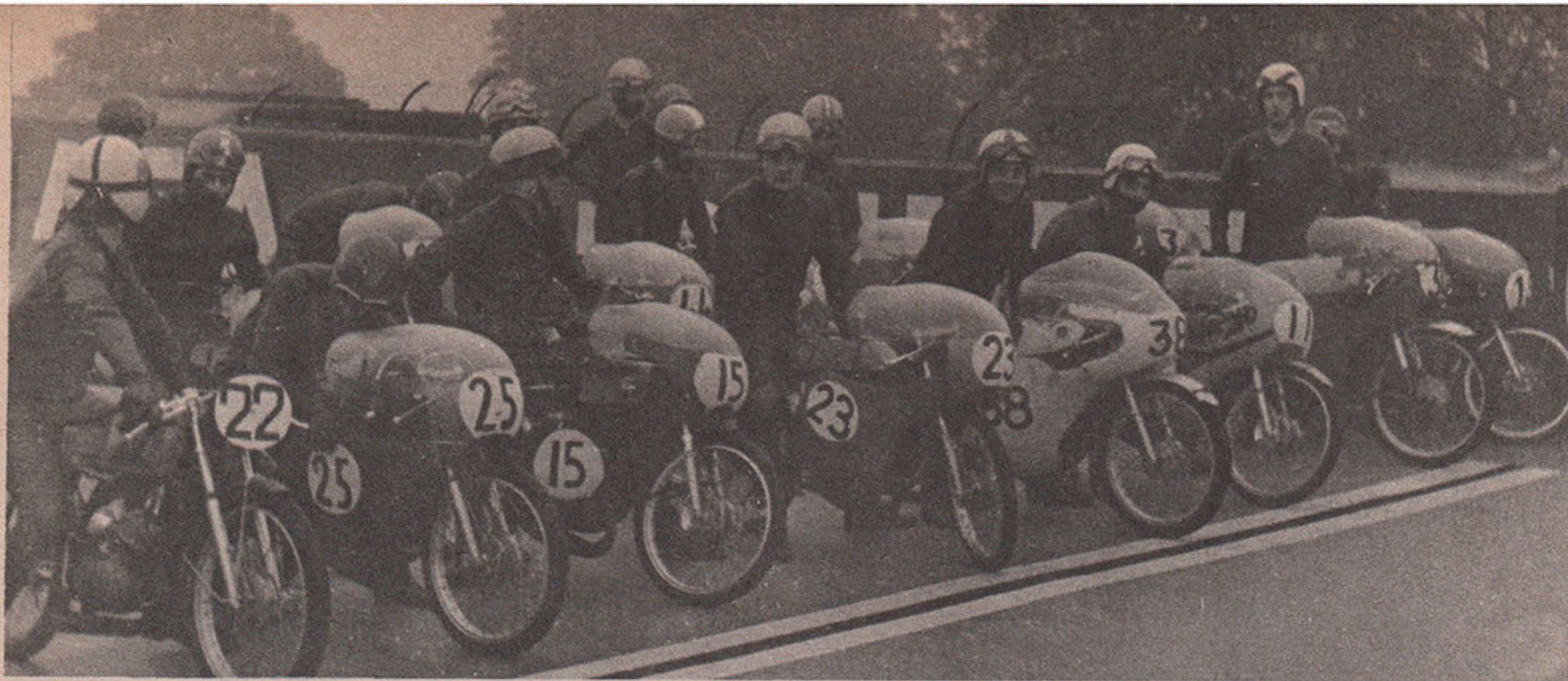
1. Katayama (Suzuki), les 84 km en 34' 46" 98 (moy. 144,898 km/h) ; 2. Anscheidt (Suzuki), à 14" ; 3. Anderson (Suzuki), à 15" ; 4. Ito (Suzuki) ; 5. Robb (Bridgestone) ; 6. Findlay (Bridgestone) ; 7. Pagani (Suzuki).



PLACE	NOMS	Nationalité.	MARQUES	ESPAGNE	ALLEMAGNE Ouest	TOURIST TROPHY	HOLLANDE	ITALIE	JAPON	TOTAL	4 Meilleurs Résultat
1	Anscheidt	D	Suzuki	6	8	—	3	8	6	31	28
2	Bryans	Eir	Honda	4	6	8	6	6	—	30	26
3	Taveri	Ch	Honda	8	3	6	8	4	—	29	26
4	Anderson	Nz	Suzuki	3	4	4	4	3	4	22	16
5	Katayama	Jap	Suzuki	—	—	—	2	—	8	10	10
6	Smith	GB	Derbi	1	—	—	—	2	—	3	3
7	Degner	D	Suzuki	—	—	3	—	—	—	3	3
	Ito	Jap	Suzuki	—	—	—	—	—	3	3	3
9	Dittrich	D	Kreidler	—	2	—	—	—	—	2	2
	Nieto	E	Derbi	2	—	—	—	—	—	2	2
	Gleed	GB	Honda	—	—	2	—	—	—	2	2
	Robb	Eir	Bridgeston	—	—	—	—	—	2	2	2
13	Van Dongen	NL	Kreidler	—	1	—	—	—	—	1	1
	Morishita	Jap	Bridgeston	—	—	—	1	—	—	1	1
	Simmonds	GB	Honda	—	—	1	—	—	—	1	1
	Roth	Ch	Kreidler	—	—	—	—	1	—	1	1
	Findlay	Aus	Bridgestone	—	—	—	—	—	1	1	1

### Championnat par marques

1	Honda	Jap	/	8	6	8	8	6	—	36	30
2	Suzuki	Jap	/	6	8	4	4	8	8	38	30
3	Derbi	E	/	2	—	—	—	2	—	4	4
4	Kreidler	D	/	—	2	—	—	1	—	3	3
	Bridgestone	Jap	/	—	—	1	—	—	2	3	3



*Huit heures du matin à Montlhéry : les pilotes de 50 cm<sup>3</sup> sont à leur poste malgré le froid et la brume. Le public, lui, viendra plus tard !..*

PREMIÈRE VICTOIRE POUR LE TOUMELIN (DERBI-INTER)  
 DUBOIS (KREIDLER-SPORT) PREND UNE OPTION SUR LE  
 TITRE NATIONAL: CECI SE PASSAIT AUX

# COUPES DU SALON

**L**ES Championnats de France 1967 de vitesse et les Coupes du Salon organisées par l'A.M.C.F. débutèrent par les 50 cc qui auraient bien volontiers laissé cet honneur à d'autres, ce qui leur aurait permis de se lever de moins bonne heure. Dernière course de l'année « légale », aucune nouveauté technique, comme d'habitude, n'était attendue, les Coupes Eugène Mauve en ayant généralement la faveur.

Le Critérium de vitesse organisé par le M.C.F. avait clos le Championnat de France 1966 pour les 50 cc. De Ara en était sorti champion de France ; nous espérons qu'il pourrait ce dimanche défendre ses chances en Inter, mais l'attente fut vaine, faute probablement d'une véritable machine « course ». Cette catégorie Inter a ses deux vedettes : Roca et Vigreux. Chacun avait des objectifs différents. Pour le nivernais, il s'agissait de vaincre la malchance qui l'a accablé toute cette saison ; pour le parisien, une simple question de prestige, une confirmation de son titre de champion de France 66 et une option sur celui de 67. Derrière eux, la meute des privés qui montent généralement des Derbi compétition-client. En sport, 20 pilotes s'alignent au départ, tous candidats à la succession de De Ara. Dubois, les frères Maingret, etc., sont ceux le plus en vue. La majorité des machines est composée de Derbi, mais le nombre ne fait pas la force, vous le verrez plus loin.

Le temps n'est guère engageant. Les moteurs chauffent dans le parc, on se parle peu, on se réchauffe, on se retrouve. Les miaulements des pots de détente s'amplifient, l'heure du départ approche, les machines se rendent vers la tour de contrôle et la ligne de départ. Un dernier coup d'œil sur la mécanique, on essuie les

bulles de plexiglas, les lunettes, la visibilité est très limitée. Les coureurs se rangent sur l'aire de départ. Un spectacle désolant s'offre à eux, ce ciment humide, ce ciel bouché, cette piste qui s'efface dans la brume, et puis le vent, le froid !..

Et les tribunes ? Elles sont vides, ce n'est vraiment pas pour des applaudissements qu'ils sont venus. Et c'est là qu'est toute la beauté d'une telle course : ils sont venus malgré les conditions atmosphériques, mal-

*C'est la première victoire de sa carrière pour Le Toumelin. Avouons qu'il la méritait bien !..*





*Très bon départ de Dubois pour le Championnat 1967. Souhaitons-lui de confirmer cette première place.*

gré le manque à gagner, malgré l'indifférence publique pour courir. Et cette foi qui les anime, personne n'a le droit de la contester. Les panneaux se lèvent : 1 minute, 30 secondes, 10 secondes, puis c'est la fuite vers les Deux-Ponts. Au premier passage tout le monde (si peu de monde) se demande qui de Vigneux ou de Roca sera en tête ; une machine blanche surgit sur l'anneau : c'est le Kreidler. Roca n'est que septième

*Ils sont partis !.. Et avec leur départ, débutent les Championnats de France de vitesse.*



me (aux entraînements, la veille, il a dû changer son réglage de carburation et le moteur n'a plus toute sa puissance) et il devait du reste abandonner peu après. En seconde position vient déjà Le Toumelin (Derbi) qui devance Dubois (Kreidler) 1<sup>er</sup> des sports et Nicolas (Derbi) victime d'un mauvais départ. Epineuze rentre déjà au parc. Le cavalier seul de Vigneux hélas n'aura duré qu'un tour puisqu'il rentre au parc au second passage. Cette surprise de taille, l'abandon de Vigneux, est gratuite : il avait déjà tant collectionné de victoires cette saison ! Le Toumelin (Derbi) est donc installé en tête suivi à quelques secondes par Nicolas (Derbi) et par Dubois (Kreidler) 1<sup>er</sup> des sports. Ces trois hommes resteront dans cet ordre jusqu'à l'arrivée, suivis d'abord de Trigoulet et de Delamare qui fut éliminé au septième tour. Trigoulet finissant 4<sup>e</sup> au général et second des sports. Maingret, Pasquetti, Laporte, Patachek, durent rentrer au parc. Signalons que les nombreuses rentrées au parc étaient curieusement signalées par une petite trompe à air comprimé qui prévenait les commissaires de piste aux abords des tribunes.

Nicolas doit regretter de ne pas avoir disposé d'un service de signalisation car, en franchissant la ligne, il croyait fermement avoir remporté la première place. En voyant Le Toumelin devant lui, il pensait qu'il s'agissait d'un concurrent attardé, ce qui explique, dit-il, qu'il n'ait pas cherché à le rattraper. Le Toumelin signe ainsi sa première victoire et cette victoire n'en est que plus sympathique, le pilote n'étant pas du tout du gabarit des pilotes de 50 cm<sup>3</sup>. Dubois entame fort bien la saison 1967 : pilote très propre qui bénéficie maintenant d'une certaine expérience, machine sûre et rapide, ce sont là des atouts importants. Le Championnat 66 est mort, vive le Championnat 67, et vivement la côte Lapize qui marquera la réouverture de la saison de vitesse en France. Et puissent les candidats aux deux titres se montrer assez nombreux pour animer les championnats.

## RESULTATS

50 cm<sup>3</sup> :

1. Le Toumelin (Derbi) 22' 20,9" moy. 89,697 km/h ; 2. Nicolas (Derbi) ; 3. (1<sup>er</sup> sport) Dubois (Kreidler) 23'49,8" moy. 84,120 km/h ; 4. (2<sup>e</sup> sport) Trigoulet J.-P. (Derbi) ; 5. (3<sup>e</sup> sport) Renaud ; 6. (4<sup>e</sup> sport) Heckmann (Derbi), à 1 tour ; 7. (5<sup>e</sup> sport) Maingret Ch. (Derbi) ; 8. (6<sup>e</sup> sport) Papin ; 9. Bernet (Paloma) ; 10. (7<sup>e</sup> sport) San Filippo (Derbi) ; 11. (8<sup>e</sup> sport) Berthier (Kreidler) à 2 tours ; 12. (9<sup>e</sup> sport) Varlet (Derbi) ; 13. (10<sup>e</sup> sport) Latouche, à 3 tours ; 14. (11<sup>e</sup> sport) Hubert (Kreidler).

## YAMAHA

La machine vraiment nouvelle pour Yamaha, c'est le Twin Jet 100 cm<sup>3</sup> dont vous avez pu lire l'essai dans notre numéro de Salon et qu'il est donc inutile de présenter plus longuement ici. Avec ce modèle, nous trouvons toujours le 50 cm<sup>3</sup> YFIAK dont le moteur développe 4,5 CV à 8.000 tr/mn. Le 80 cm<sup>3</sup> de la marque a bénéficié de quelques modifications dont la plus importante est sans doute l'adjonction du graissage Autolube. Son moteur développe 6,8 CV à 7.000 tr/mn et dispose d'une boîte à 4 rapports.

Le stand Yamaha a connu un beau succès au Salon et a été au pôle d'attraction pour de nombreux visiteurs.

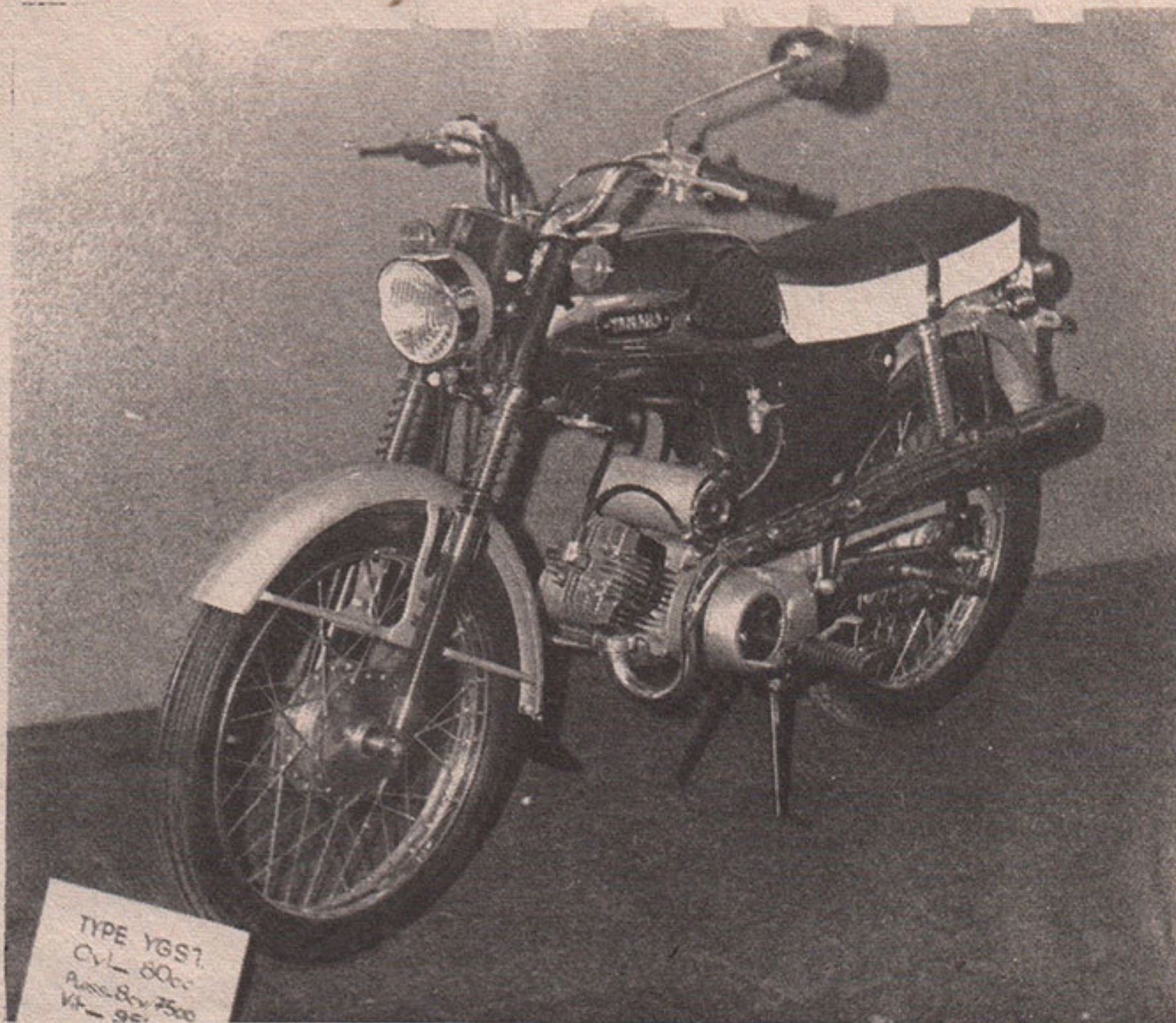
## VELOSOLEX

Le nouveau 3.800 était à l'honneur. On sait que, pour un prix de vente inchangé, les usagers du Velosolex disposeront maintenant d'une machine plus apte à escalader les côtes ce qui est un progrès indéniable. D'ailleurs, le slogan de la marque a été modifié en conséquence et l'on ne parle plus de « la bicyclette qui roule toute seule » mais de « la bicyclette qui monte toute seule » !.. Un modèle pour enfant, à moteur factice mais bruyant, figurait aussi sur le stand de la marque de Courbevoie.

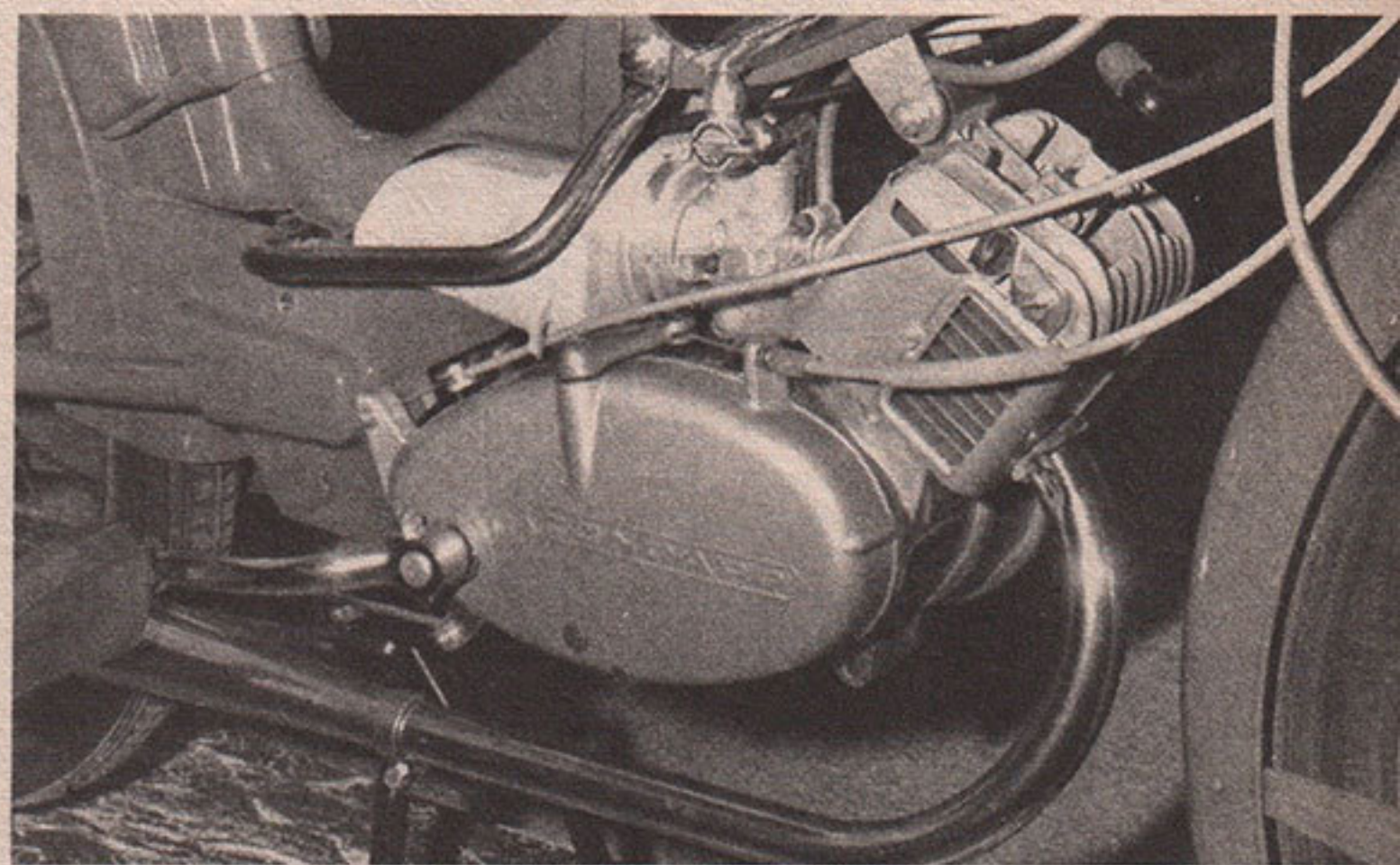
## ZUNDAPP

Deux nouveautés intéressantes pour la marque allemande qui sont surtout caractérisées par des améliorations apportées sur les KS 50 à 4 ou 5 vitesses : modification de la forme des pédales de frein et de kick, le dessin des carters de carburateurs, chaîne secondaire, dessin des garde-boue (d'allure plus sportive). Enfin, la selle double est aussi toute nouvelle.

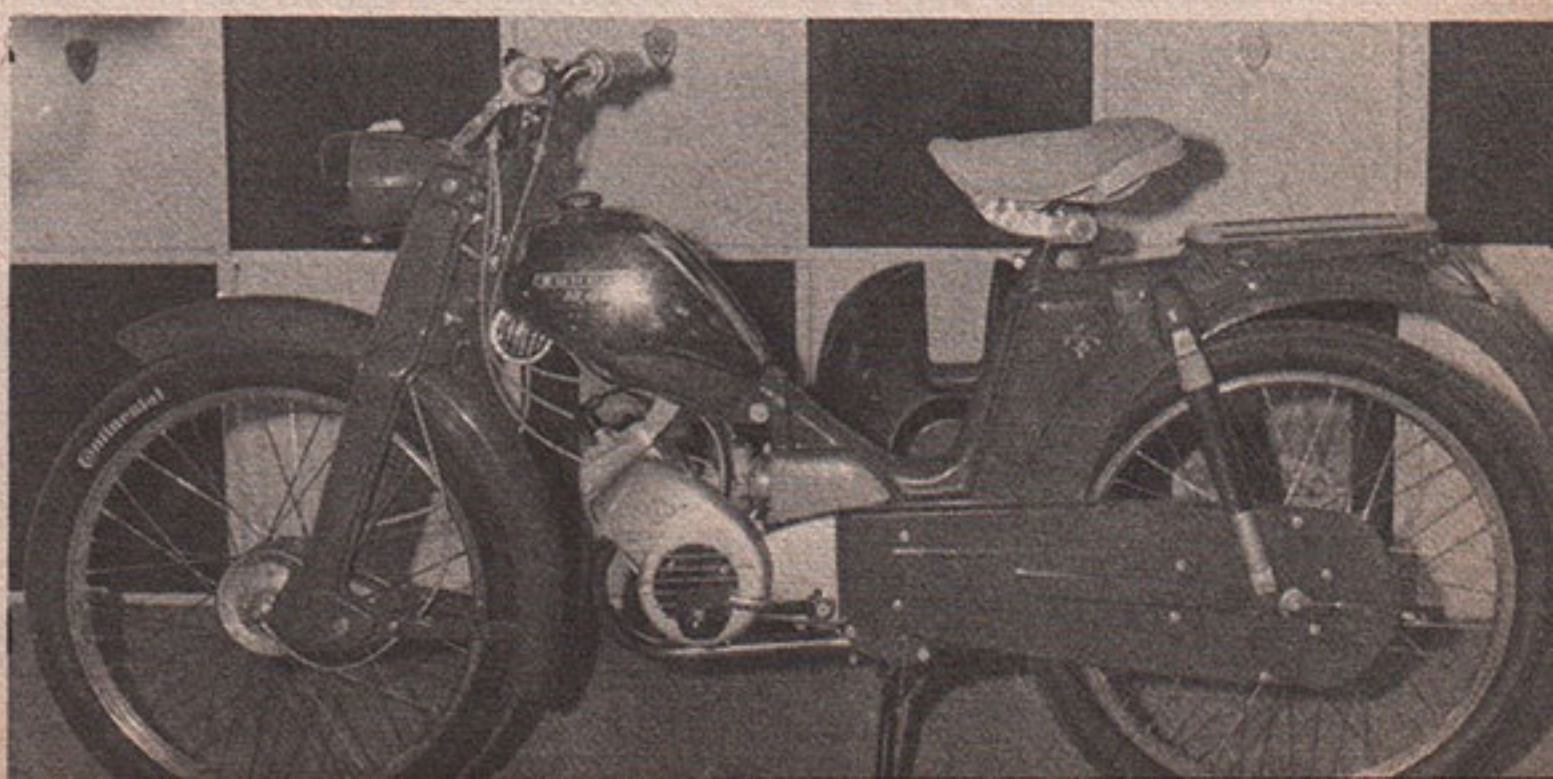
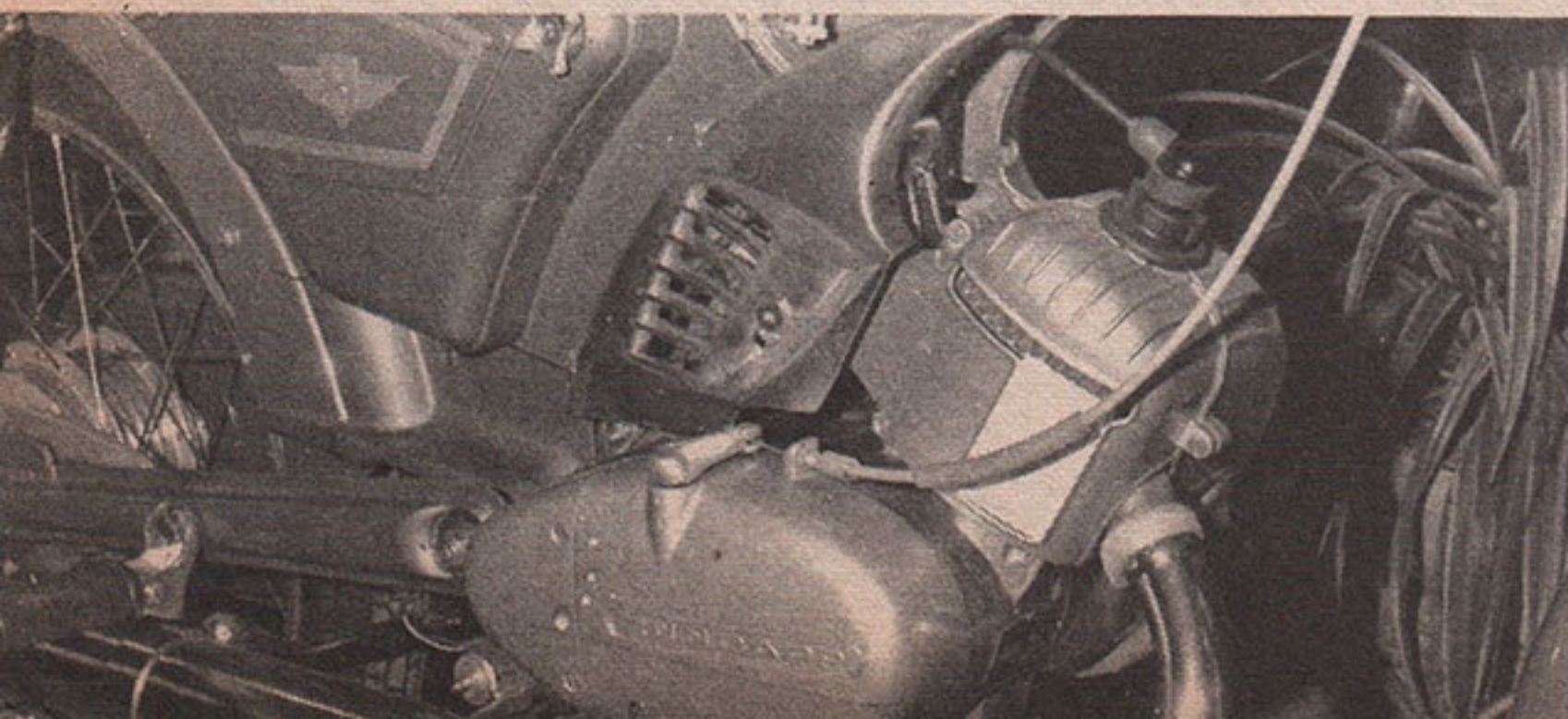
Sur le même stand, on remarquait un 49 cm<sup>3</sup> utilitaire fort bien présenté.



*Le 80 cm<sup>3</sup> Yamaha a été modifié à différents points.*



*Ci-contre : le moteur à pédales qui est monté sur le cyclomoteur utilitaire présenté ci-dessous. A gauche : le moteur du modèle à 5 vitesses.*



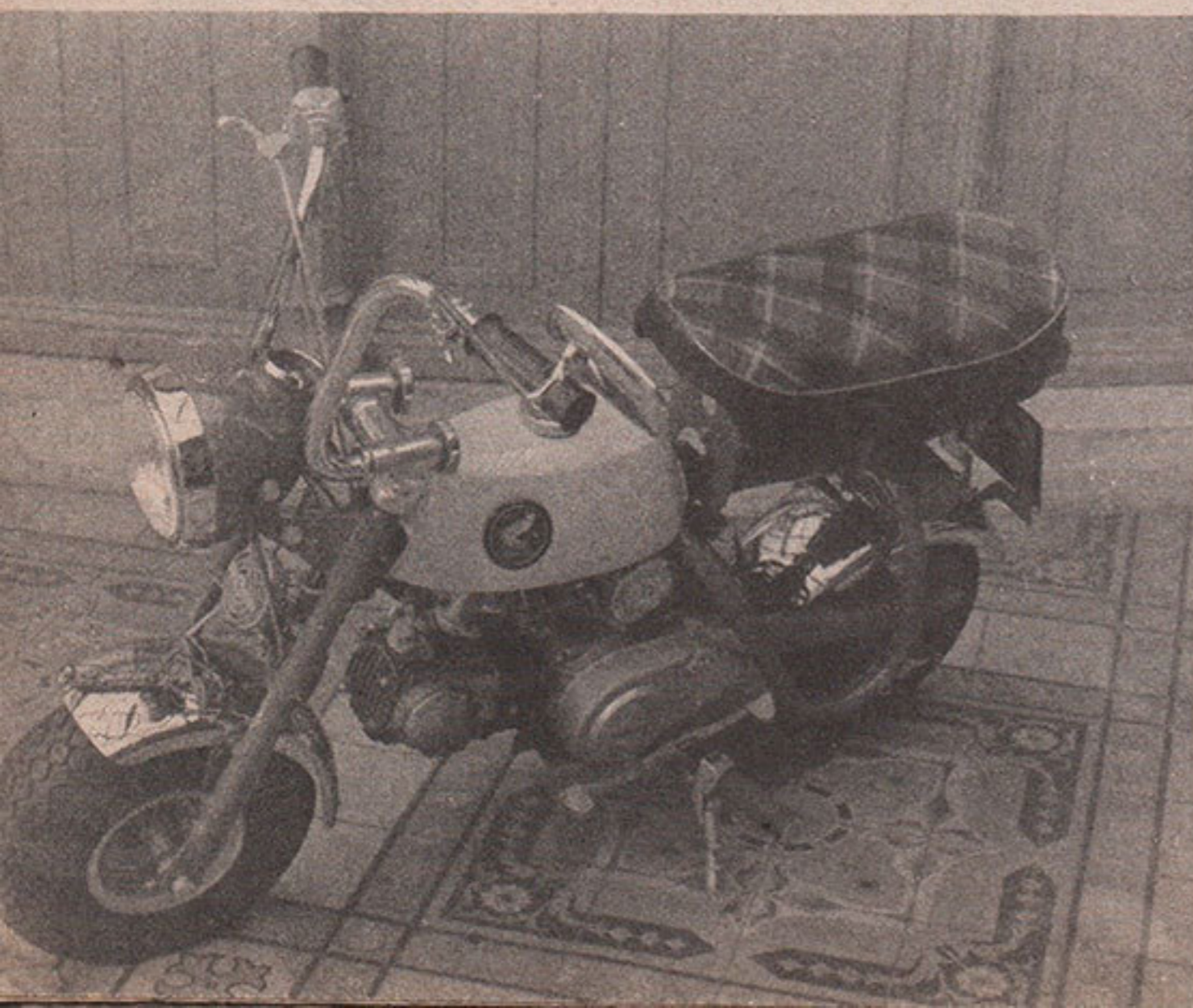
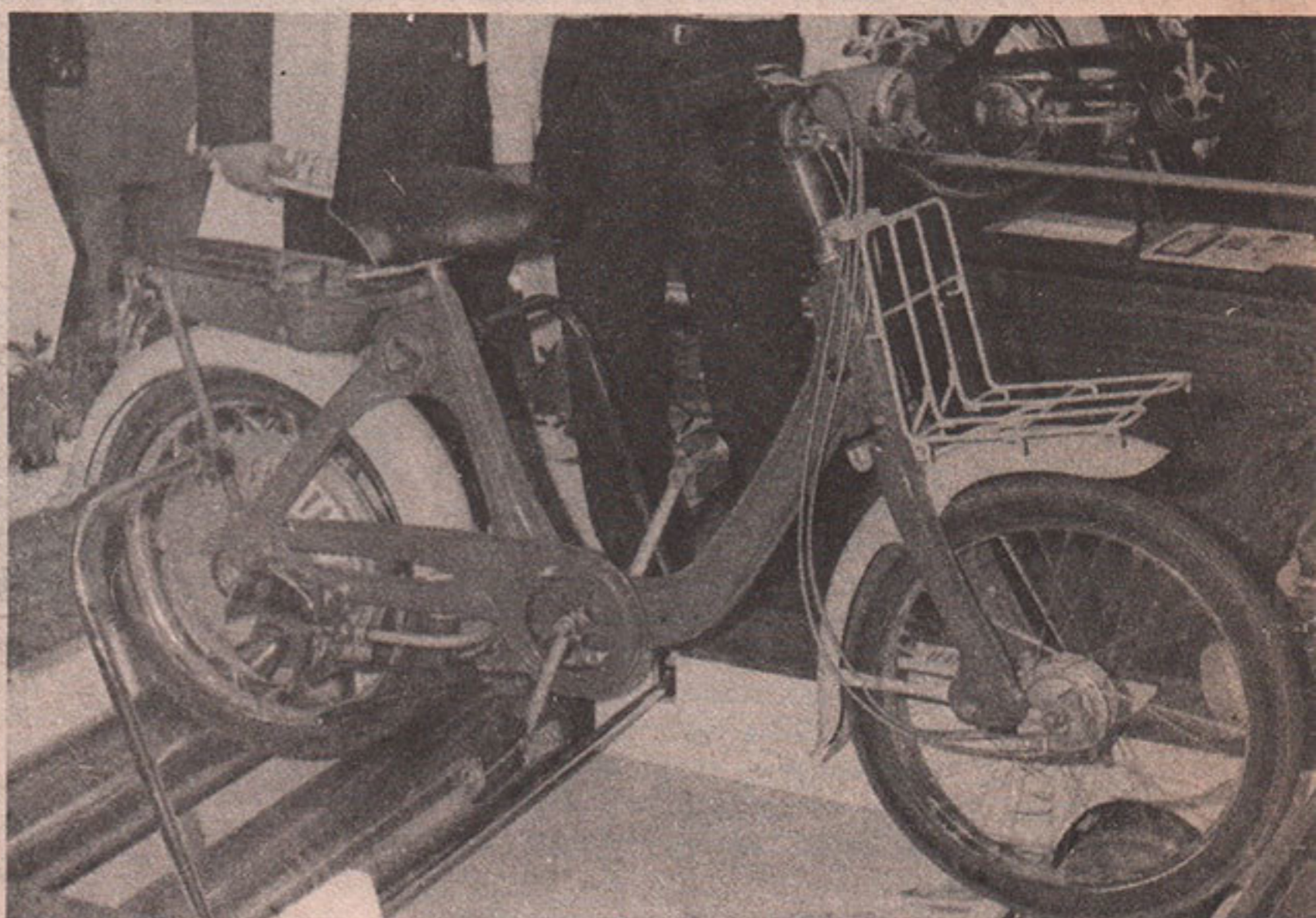
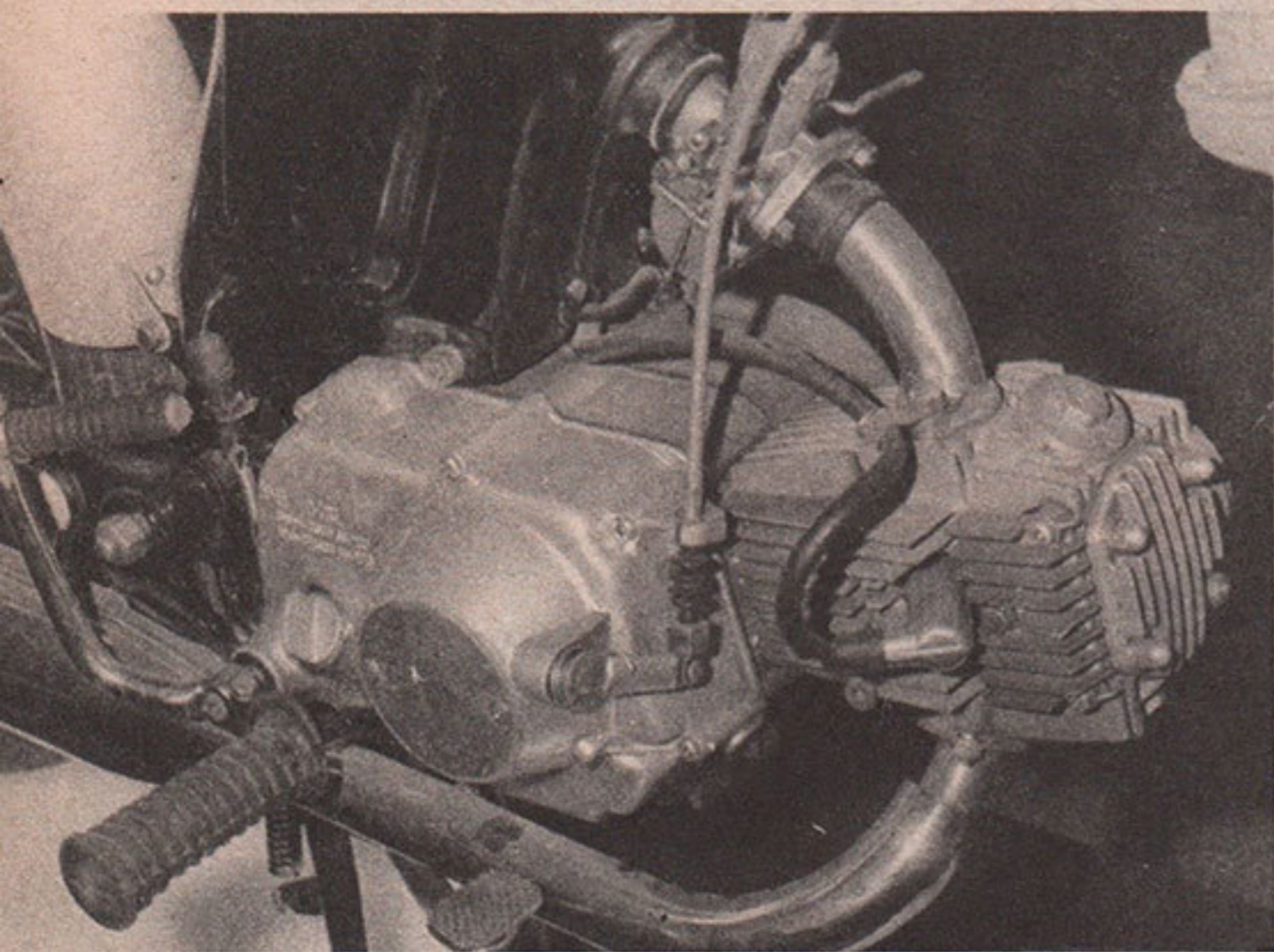
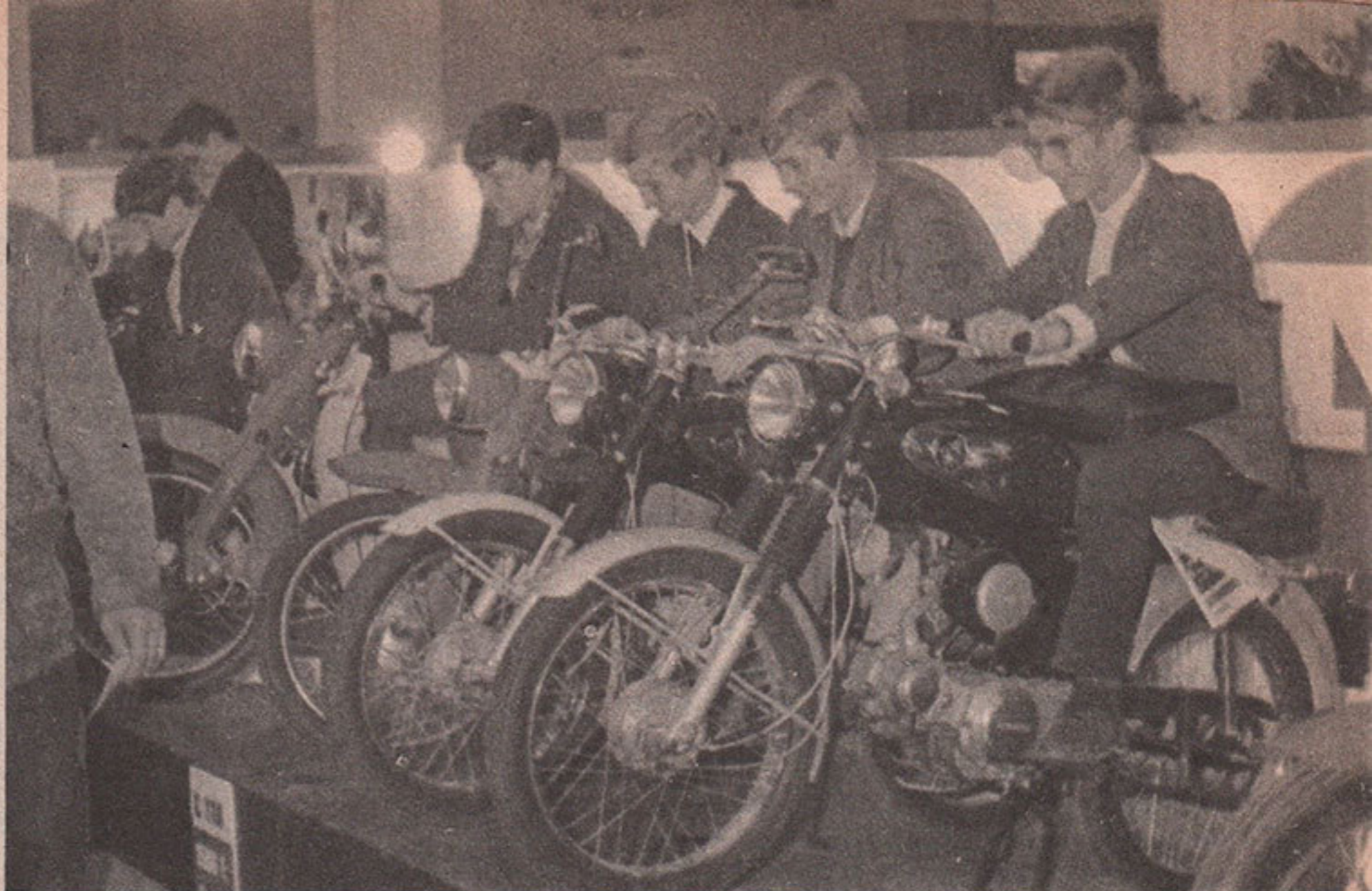
## HONDA

Nous avons déjà longuement parlé de Honda dans notre éditorial. Mais nous allons maintenant voir plus en détail les nouveautés qui étaient présentées sur son stand.

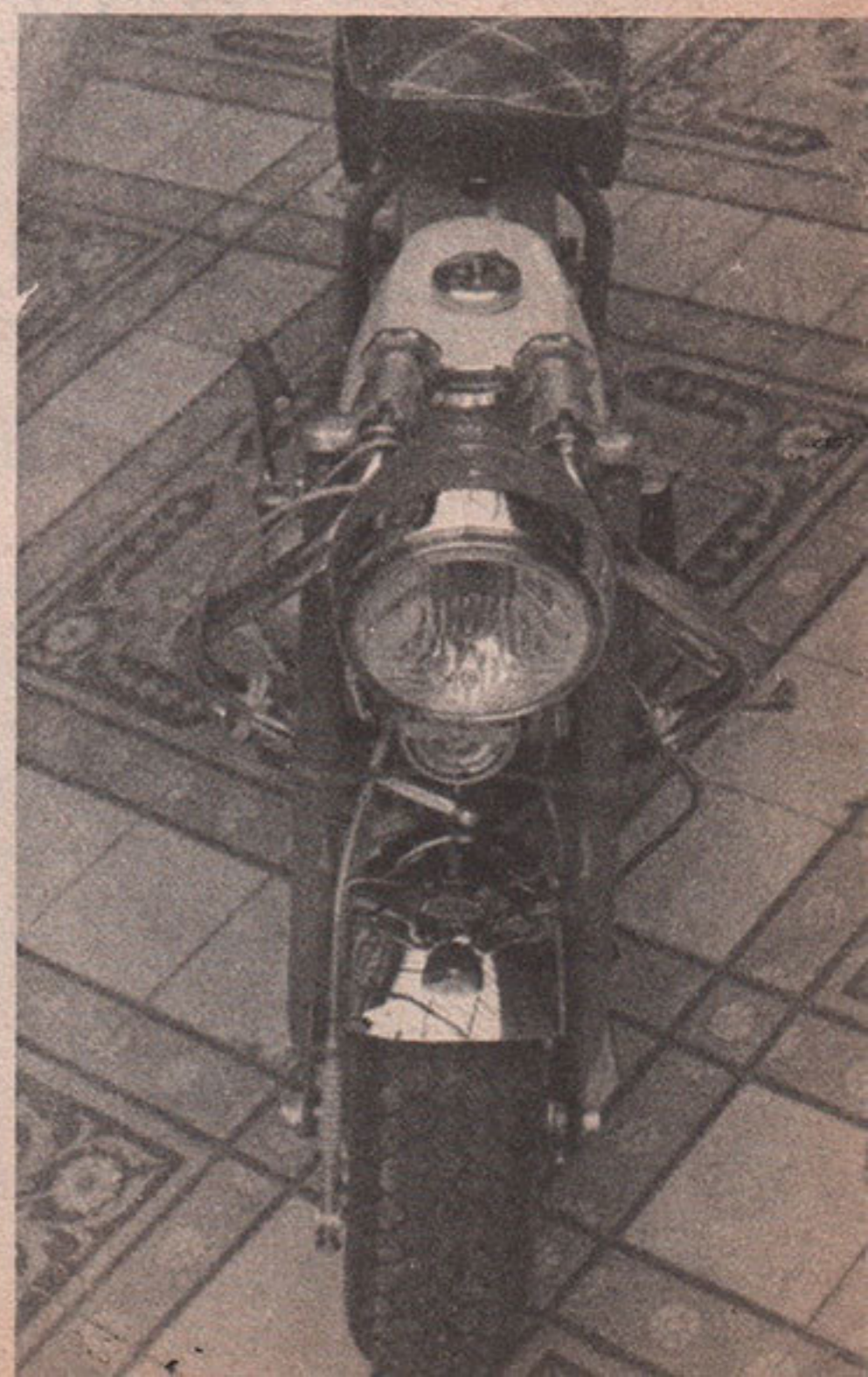
Il y avait tout d'abord l'ultra-utilitaire de la marque, le P. 50 que nous avons déjà longuement décrit et dont le prix n'atteint pas 600 F, ce qui est une performance !

Mais trois autres modèles sont aussi nouveaux. Le C. 321 nouvelle version du 49 cm<sup>3</sup> sans permis C. 320, dont le moteur est maintenant plus puissant. C'est surtout cependant le SS 50 qui retient l'attention. Il s'agit d'un 50 cm<sup>3</sup> dont le moteur est un simple A.C.T. qui dispose d'une boîte à 5 vitesses.

Enfin le Monkey, dont le succès en France a été étonnant, a été aussi profondément modifié (sans changement de prix !) : pneus plus larges, moteur ACT, guidon repliable (donc plus facilement logeable).

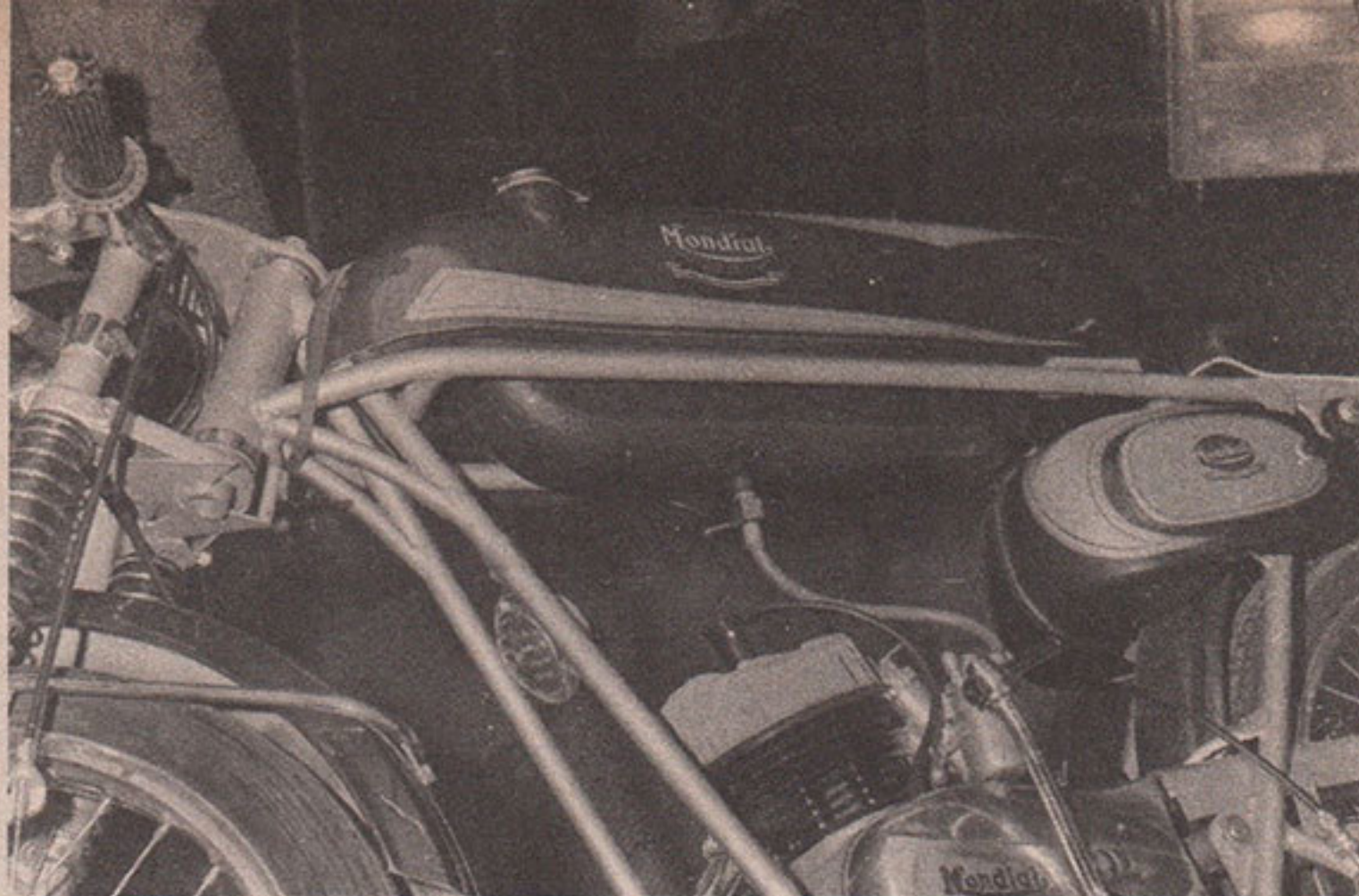


En haut de page : les jeunes se pressaient nombreux sur le stand Honda. Au-dessous, à droite : le P. 50 placé sur home-trainer prouvait ainsi sa stabilité. A gauche : le nouveau moteur du SS 50. Ci-contre, à gauche, la nouvelle version du Monkey et, à droite, le même Monkey avec son guidon replié.



## MONDIAL

Confirmant sa vocation sportive (voir l'Opération Jeunes Tigres), Mondial a exposé pour le Salon un nouveau modèle : le Record. Le nouveau cadre double-berceau est construit en tubes d'acier de faible diamètre et l'on remarque le très long et très étroit réservoir qui contribue à donner au Record une bien jolie ligne. La puissance du moteur a été augmentée : elle est maintenant de 6,6 CV. Enfin il faut encore remarquer les éléments de suspension amortis hydrauliquement et les moyeux en aluminium.



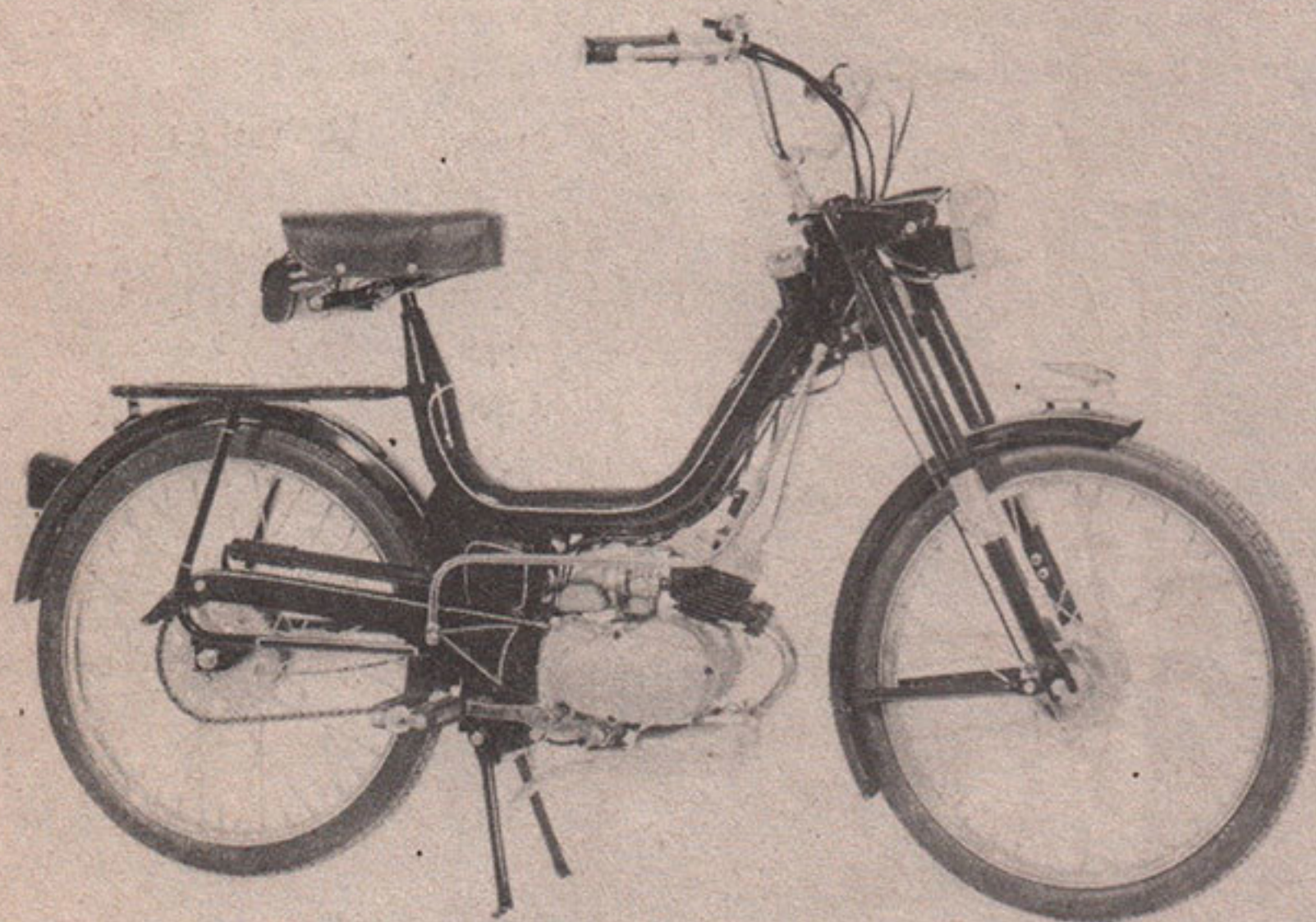
*Le très joli réservoir du Mondial-Record.*

## DUCATI

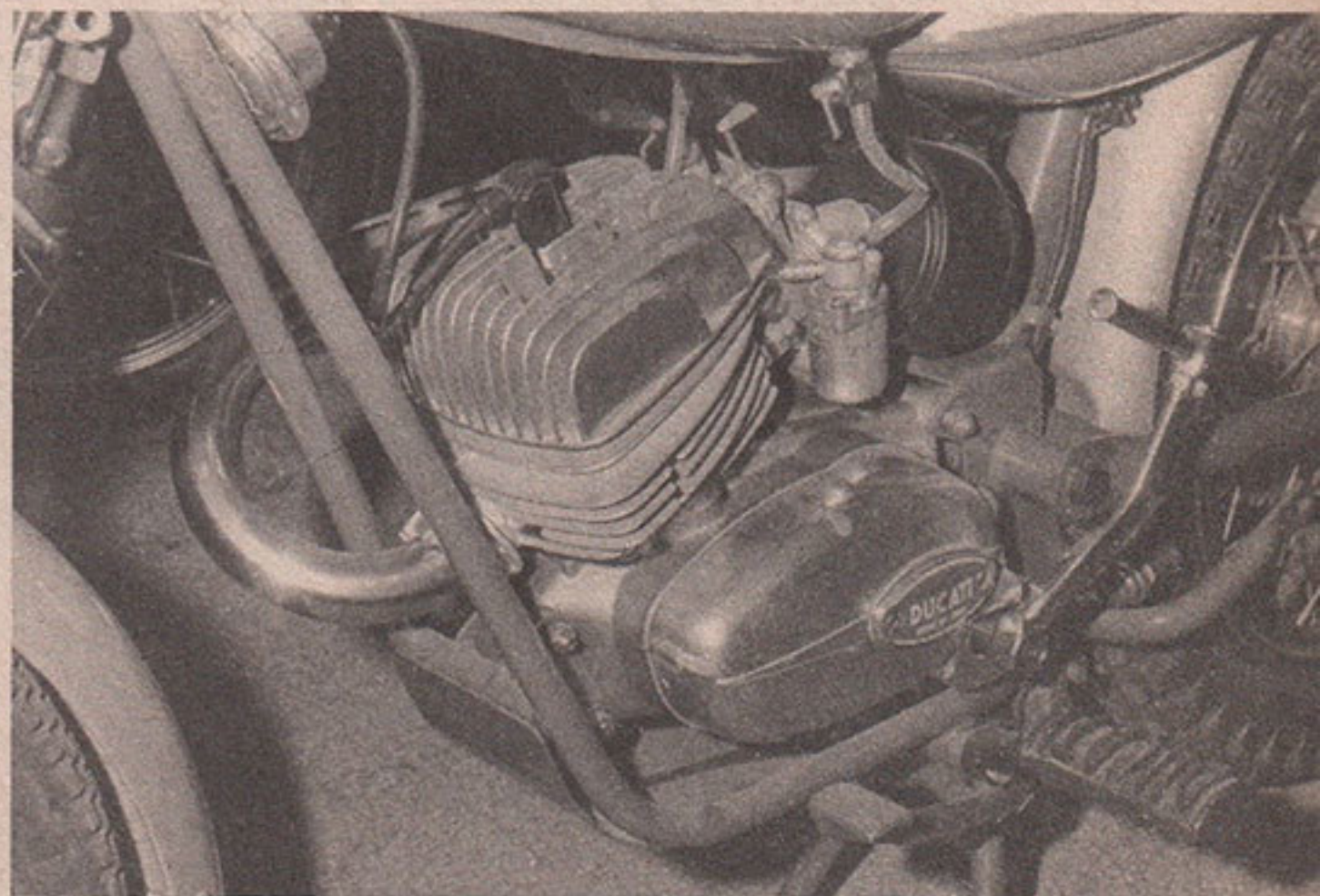
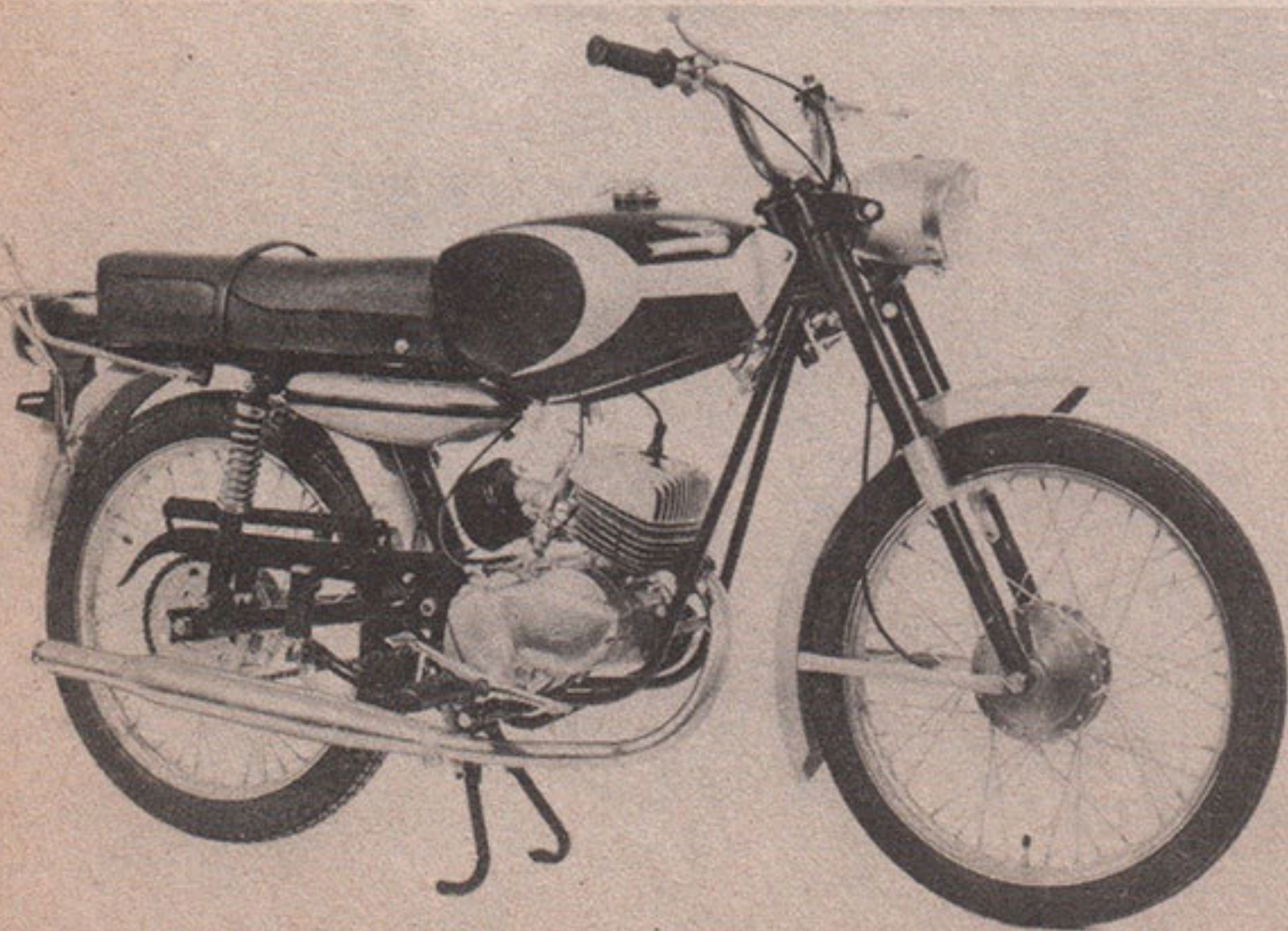
Nombreuses nouveautés chez Ducati-France qui viennent enrichir une gamme déjà importante. Pour les petites cylindrées, nous noterons le Rolly, un utilitaire monovitesse à embrayage automatique. Le Brisk, plus confortable, qui devient le Piuma avec un moteur à 3 vitesses.

Mais, pour les jeunes sportifs, le modèle le plus attrayant est sans doute le 48 SL/1. Il est caractérisé par un réservoir d'un très joli style, son échappement relevé. Ce modèle est un cyclo-moteur sans permis. Par contre, dans cette même partie cycle, on peut placer un nouveau moteur Ducati qui développe 5,3 CV à un régime fort peu élevé : 5.500 tr/mn. Les 4 vitesses de la boîte sont commandées par sélecteur au pied.

Avec un autre cylindre, ce moteur devient un 100 cm<sup>3</sup> qui, placé dans une autre partie cycle, donne naissance à une très jolie machine baptisée Cadet.

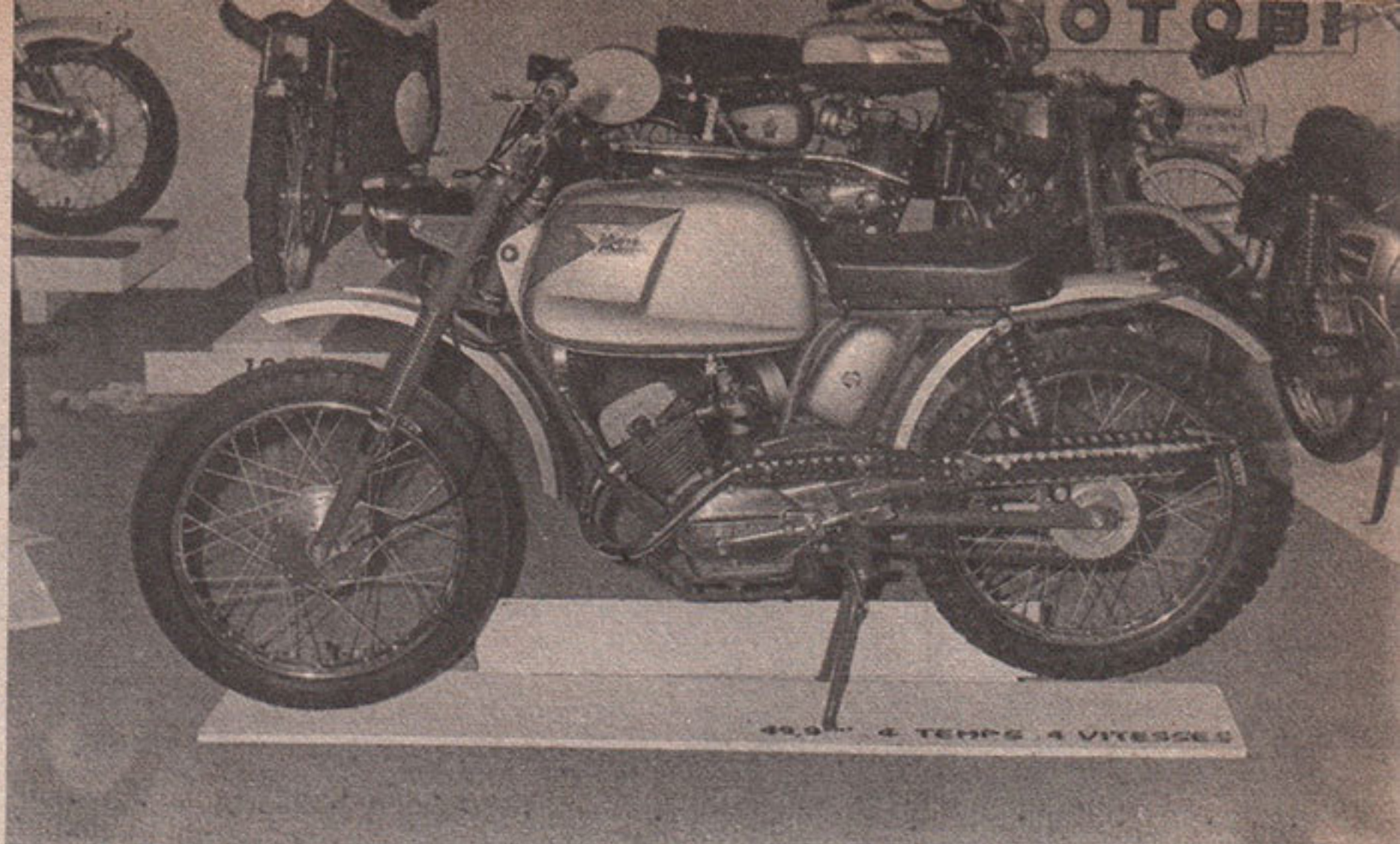


*Ci-dessus, le Rolly, un utilitaire Ducati. Ci-dessous, le Cadet est un 100 cm<sup>3</sup> et ci-contre, le moteur du modèle Sport qui développerait 5,3 CV.*



## MOTO-MORINI

Sur le stand Morini, où nous retrouvons les 50 cm<sup>3</sup> bien connus de la marque, les jeunes voyaient avec plaisir cette version « scrambler » (à droite) du Corsarino. Garde-boue avant surélevé, tubes de protection, guidon relevé, gros réservoir et le moteur quatre-temps, quatre vitesses de la marque. Naturellement, l'échappement est lui aussi relevé.



*Le nouveau Suzuki M 15/2 est équipé maintenant d'une fourche télescopique.*

## SUZUKI

Des hôtes bien agréables à contempler, ne nous ont tout de même pas empêchés de remarquer sur le stand des Ets Bonnet, les nouveaux modèles de Suzuki. Citons le M 30 à 3 vitesses et embrayage automatique ; le M 15/2 qui est maintenant équipé d'une fourche télescopique, de roues à broche et qui est amélioré dans sa finition ; les K 10 P (tourisme) et K 11 P (sport) qui sont des 80 cm<sup>3</sup> avec un nouveau bloc-moteur à cylindre alu chemisé et le graissage sous pression propre à la marque et baptisé « posi-force ».

Sur le même stand des Ets Bonnet on pouvait voir aussi la gamme habituelle des Giulietta dont le succès reste constant sur le marché français.

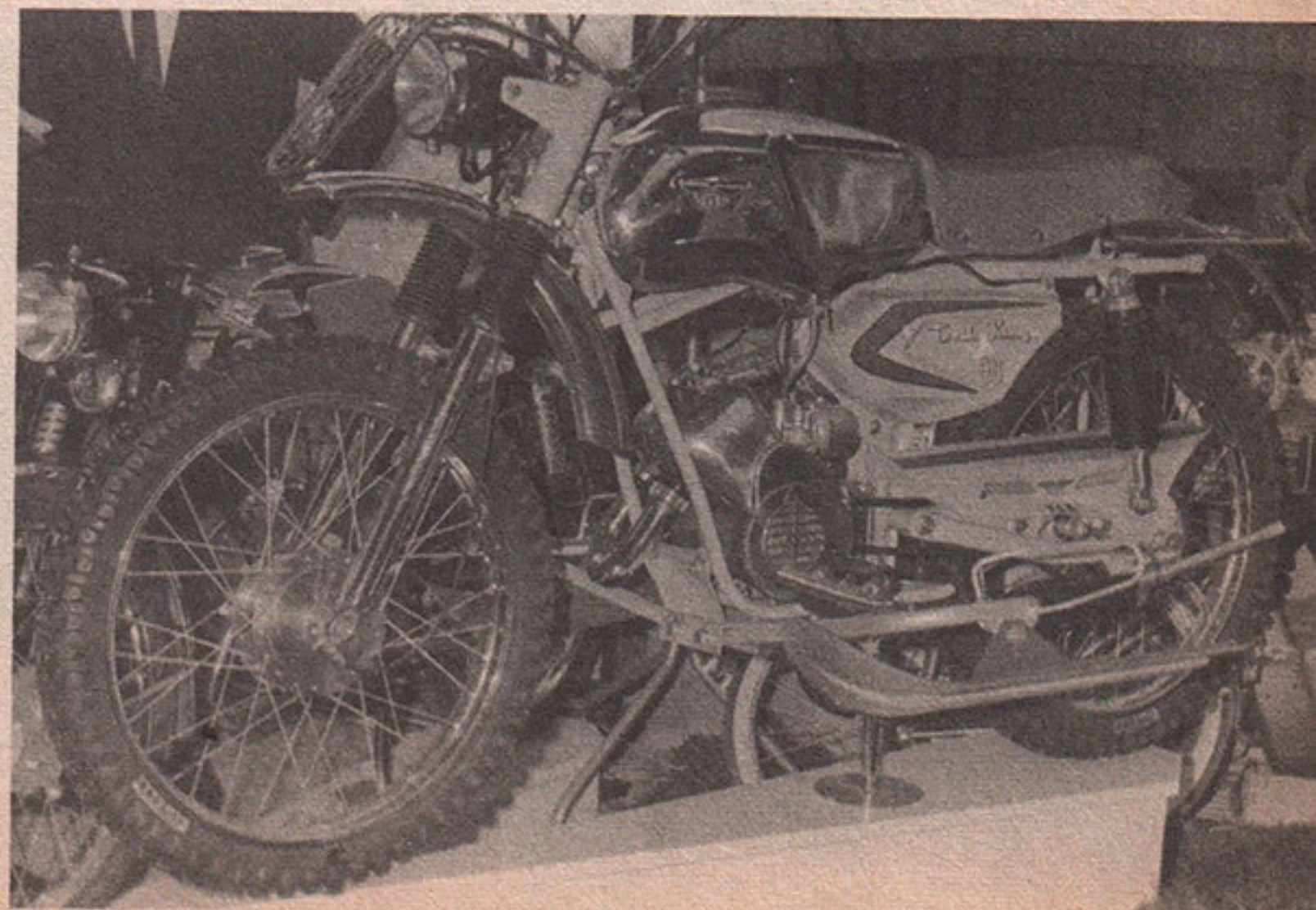
## ITAL-MOTOR-JAWA

Nouvelle marque née des accords passés entre Jawa et la marque italienne dirigée par Tartarini, Ital-Motor-Jawa offrait à la curiosité des visiteurs un fort joli 50 cm<sup>3</sup>... qui sera sans doute importé mais dans une version différente, à pédalier incorporé afin d'en faire une machine utilisable sans permis. Esthétiquement aussi ce modèle sera transformé et le grand vide actuel entre moteur et réservoir ne devrait pas subsister.

*Voici le Trail-King Testi (ci-dessous) équipé de skis.*

## TESTI

Si le stand Testi n'était pas très grand, il se faisait toutefois remarquer par un splendide Trail-King, équipé de skis (livrés en supplément) permettant de rouler sur la neige. Un relais à deux positions permet d'obtenir six vitesses. Le Grand Prix de la même marque dispose maintenant d'une culasse carrée, d'un nouveau carter de refroidissement, d'un nouveau filtre à air et d'un phare plus moderne. Bien placé au point de vue prix, Testi devrait réussir à creuser sa place dans le marché français.



# QUEL EST LEUR PRIX ?

Ces prix s'entendent sans la taxe locale, sauf indication contraire.

PRIX en F

## DERBI

50 cm <sup>3</sup> à pédales	1.450
74 cm <sup>3</sup> SS	2.400

## DUCATI

CYCLOMOTEURS 48 cm <sup>3</sup> à pédales	
ROLLY	629
BRISK mono	699
PIUMA	929
ITALIA	1.090
ITALIA	1.120
EXPORT	1.100
EXPORT	1.130
S. L.	1.220
S. L./1	1.328
S. L./2	1.308
BRIO	1.350

## FLANDRIA

Primus	961
Record	1.436
Camberra	1.399
Velomatic	599
Floride	695
Princesse	810
Mirage	799
Comet III	999
Comet IV	1.051
Sportif III	972
Sportif IV	1.068
Ultra-Sport	1.220
Concorde	1.519

## GIULIETTA

G.T. Luxe (sans permis)	1.350
America (super luxe)	1.350
Sport G SS 3	1.250
Sport G SS 4 (avec permis)	1.480

## HERCULES-PRIOR

221 T/221 TS	1.150
220 PL	1.640
Last Boy	1.800
K-50	2.040
K-50 S	2.140
K-103 S	2.350

## HONDA

P. 50 (sans permis)	599
C. 321 (sans permis)	1.290
SS 50 A.C.T.	1.490
S. 90 A.C.T.	1.990
« Monkey »	1.350
C. 310	1.390
C. 100	1.390
C. 110	1.590

## KREIDLER

50 cm <sup>3</sup> 4 vitesses	1.769
50 cm <sup>3</sup> 5 vitesses	2.021

## LAMBRETTA

100 Cento	1.650
125 LT	1.899
175 TV	2.350

## MALAGUTI

Europino	758
Turismo 3 vitesses	898
Olympique 66 3 vitesses	1.328
Mistero 66 3 vitesses	1.138
Sportivo 66 3 vitesses	968
Sportivo (guidon relevé Salon 1966)	998
Mistero (guidon relevé Salon 1966)	1.168
Olympique (guidon relevé Salon 1966)	1.358
Stelvio 4 vitesses	1.462
49 cm <sup>3</sup> 4 vitesses	1.420

## MONDIAL-GARELLI

49 Mondial « Cross »	1.690
49 Mondial « Record »	1.690
49 SS type Monneret	1.560
49 SS « 50 Sport »	1.440
49 cm <sup>3</sup> 3 vitesses au guidon	1.195
Super Sportiva 49 cm <sup>3</sup>	1.250
Scugnizzo 75 cm <sup>3</sup>	1.350
49 cm <sup>3</sup> Junior Garelli	1.250
49 cm <sup>3</sup> junior (à sélecteur) Garelli	1.295

## MORINI

49 Corsarino SS	1.580
49 Tout-Terrain	1.720

## MOTOBI

50 cm <sup>3</sup> 4 vitesses	1.380
50 cm <sup>3</sup> 4 vitesses SS	1.420

## MOTOBECANE

(Ces prix comprennent la taxe locale) :

Type A.V. 42 S « utilitaire Dimoby »	471,50
Type B.G. 43 « Courroie-Galet »	477
Type A.V. 44 « Standard télescopique »	546,50
Type A.V. 48 « Mobymatic standard »	595
Type A.V. 76 « Mono-standard »	616,50
Type A.V. 79 « Mobymatic-super »	666
Type A.V. 65 « Mono-luxe »	665
Type A.V. 68 « Mobymatic luxe »	725,70
Type A.V. 85 « Mono grand luxe »	752
Type A.V. 88 « Mobymatic grand luxe »	802
Type A.V. 89 « Grand tourisme »	928,05
Type A.V. 89 « Grand tourisme » avec selle biplace	975,55
Type SP 50 « spéciale 50 »	935,25
Type SPR « Spéciale route »	1.002,10
Type S.P.R. avec allumage électronique	1.084,35
Type A.V. 98 Mobylette « sommet »	1.246,50
Type A.V. 98 avec allumage électronique	1.328,50
Type spéciale 98	1.325,50
Type spéciale 98 avec allumage électronique	1.407,75
Type « spéciale TT » (tous terrains)	1.017

Type « spéciale TT » avec allumage électronique	1.099,25
Type M 1 « Cady »	409,30
Type M 1 P « Cady démontable »	563,50

## VELOMOTEURS de 50 cm<sup>3</sup>

Type D 89 - Vélocoteur « grand tourisme »	1.009
Type D 50 - Vélocoteur « spécial 50 »	970
Type D 50 R - Vélocoteur « spécial route »	1.029,50
Type D 50 R avec allumage électronique	1.111,60
Type D 98 - Vélocoteur « sommet »	1.296
Type D 98 avec allumage électronique	1.378
Type D 98 spéciale	1.374,85
Type D 98 spéciale avec allumage électronique	1.457,10
Type D 52	1.441,68
Type D 52 avec allumage électronique	1.523,95
Type D 52 TT - Vélocoteur (tous terrains)	1.424,20
Type D 52 TT avec allumage électronique	1.506,45

## MUSTANG

3 vitesses	1.480
4 vitesses	1.550

## PEUGEOT

(Ces prix comprennent la taxe locale) :

### MODELES « TOURISME »

C	494
CT	575
VCT	642
LT	648
VLT	719
RT	690
VRT	762
RS	755
VRS	827
R.S. 3	925

### MODELES « SPORT »

Ces 2 modèles peuvent être livrés, soit avec guidon réversible « sport et route » à bracelets, soit avec guidon « relevé ».

BB. 3 SP	1.130
BB. 3 K	1.330

### BB. 104

104 M	833
104 MV	897

## SUPERIA

A. — Série Tourisme :	
S 10 Monomatic (cyclo)	640
Avec moteur Sachs :	
512703 Superette monomatic (cyclo)	765
512603 Telstar monomatic (cyclo)	925
512623 Telstar 2 vit. (cyclo)	991
512673 Telstar Fullomatic (cyclo)	1.065
512633 Telstar 3 vit. (cyclo)	1.039
B. — Série Tourisme Grand luxe	



<b>moteur Sachs :</b>	
510131 Jet 3 Vit. (cyclo) .....	1.276
550131 Jet 3 Vit. 98 cm3 ....	1.490
<b>C. — Série Sport 1 avec moteur Sachs :</b>	
512523 Full Speed 2 vit. (cyclo) .....	1.099
512533 Full Speed 3 Vit. (cyclo) .....	1.199
512513 Full Speed 3 vit. 4,5 (cyclo) avec double échappement .....	1.365
512514 Full Speed 3 vit. 4,5 (cyclo) .....	1.295
512553 Full Star 3 vit. 4,3 ...	1.295
512543 Full Speed 4 vit. 4,3 ventilé avec kickstarter et sélecteur au pied .....	1.415
512583 Full Speed 4 vit. 4,3 ventilé avec kick starter et sélecteur au pied avec double échappement .....	1.515
512593 Full Speed 5 vit. avec kickstarter et sélecteur au pied .....	1.490
512935 Full Speed Futuramic 3 V (cyclo) .....	1.280
512975 Full Speed Futuramic 3 V 4,5 (cyclo) .....	1.390
512945 Full Speed Futuramic 4 V avec kickstarter et sélecteur au pied .....	1.490
512955 Full Speed Futuramic 5 V avec kickstarter et sélecteur au pied .....	1.634
<b>2 avec moteur Victoria :</b>	
516523 Full Speed 2 Vit. (cyclo) .....	999
516543 Full Speed 3 Vit 2 CV (cyclo) .....	1.090
512954 Futuramic (cyclo) ....	1.160

#### SUZUKI

50 M 15 .....	1.540
50 M 15 D (démarreur électrique) .....	1.595
50 M 12 Grand Sport .....	1.730
80 sport .....	1.990

#### VAP — PALOMA

Velovap .....	499
N° 671 .....	510
N° 672 .....	589
N° 673 .....	659
N° 674 .....	709
PAT .....	579
Deauville .....	1.100
La Baule .....	735
PYLA 67 .....	840
Vesuvio .....	995
Agena .....	1.070
Strada 220 .....	1.200
Flash 300 .....	1.330
S. 3. C. ....	1.400
Super-Maggiore 400 .....	1.460
Option pour Strada — Flash et Super	

Maggiore pour seile grand confort et guidon relevé : sans supplément.  
 Triporteur ..... 1.780  
 Cyclomoteur pliant ..... 799

#### TESTI

Telstar .....	1.430
Week-End .....	1.460
Grand Prix .....	1.250
Testina .....	910
Trail King .....	1.550
Testi Trail .....	1.550
Testi Porter (tri) .....	2.250 à 3.000

#### VELOSOLEX

F 4 .....	149
3 800 .....	373

<b>VESPA</b>	
125 .....	1.785
125 Sprint .....	1.956
181 Super Sprint .....	2.410
50 cyclomoteur .....	1.295

#### YAMAHA

50 cm3 YF 1 AK .....	1.860
80 cm3 YGS 1 .....	2.110
100 cm3 YL 1 .....	2.485

#### ZUNDAPP

KS 50 4 vit. 5,1 ch .....	1.900
KS 50 super 5 vitesses 5,5 ch. ....	2.200
M 50 - 2 vit. 2,7 ch .....	1.250

### XII<sup>e</sup> RALLYE-CONCENTRATION DU SALON : UN SUCCES POUR LE M.C.C.S.P. :

**N**OUS nous contenterons de donner ci-dessous les résultats du 15<sup>e</sup> Rallye Concentration du Salon organisé à Créteil Mont-Mesly par le Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris. Son succès a dépassé les espérances mêmes des organisateurs et les motocyclistes étaient venus des quatre coins de France. Pour leur première année d'existence « Les Randonneurs Motocyclistes » ont fort bien débuté. Mais nous reviendrons sur tout ceci dans notre prochain numéro.

#### RESULTATS

##### DES « RANDONNEURS » :

1. Drexler J.-P. 1.443 km sur Matchless 650 (M.C.C.S.P.) ; 2. Gaillard R. 1.200 km sur BMW (M.C.P.) ; 3. Slobodjanski 1.100 km sur BMW (M.C.P.) ; 4. Braud Ch. 960 km sur BMW (M.C. Paris) ; 5. Marie J. 791 km sur BMW (A.S. Caen) ; 6. Trolong Ch. 791 km sur BMW (A.S. Caen) ; 7. Foatelli J. 714 km sur BMW (M.C.P.) ; 8. le groupe du M.C.C. 432 km sur grosses cylindrées : 13 participants.

#### PETITES CYLINDREES

Coupe M.C.C.S.P. : 50 cm3 :

1. Bridoux J.-C. : 916 km sur Motobécane TT D 52 (U.M. Vigneux).

#### RESULTATS DU RALLYE

A. M. Caennaise 27.600 pts ; U.M. Savoie 18.600 ; M.C. Nord de la France 18.216 ; M.C. Deux-Sèvres 15.750 ; U.M.

Marne 14.522 ; C.O. Pontlieue 9.890 ; M.C. Berry 6510 ; M.C. Porte Océane 5727 ; M.C. Aix-fes-Bains 4.200 ; M.C. Sens 3.900 ; M.C. Châtillon 2340 ; U.M. Vigneux 1.200 ; M.C. Paris 962 ; M.C. Noisy 600 ; M.C. Epernay 600 ; M.S.C. Colombes 200.

## PETITES

## ANNONCES

La ligne de 32 lettres, signes ou espaces . 3E

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

#### OFFRE D'EMPLOI

Cherche bon mécanicien complet grosses motos BMW-Triumph et autres. Début s'abst. MOTO-BASTILLE, 6, Bd Richard-Lenoir, Paris. ROQ. 29-28

# SCOOTER — ET — CYCLOMOTO

#### ABONNEMENTS

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

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

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

**VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE**

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

**MOBYLETTE**

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

**TECHNIQUE ET PRATIQUE  
DES CYCLOMOTEURS**

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

**L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE**

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

**LE MANUEL DU DEUX TEMPS**

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

**LA DAUPHINE**

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

**TRACTION AVANT CITROËN**

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

**L'ARONDE**

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

**2 CV CITROËN**

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

**LA DYNA PANHARD**

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

**MOTOBECANE 125 lat.**

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

**MOTOBECANE 125-175 culb.**

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

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

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

**GNOME-RHONE**

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

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

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

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

**CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE**

0,60 F. Franco : 1,35 F.

**TABLEAUX MURAUX**

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

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

Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 F.

Moteur Terrot 500 R GST : 5 F.

Moteur 4 CV Renault : 3 F.

Moteur 125 Terrot ETD : 5 F.

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

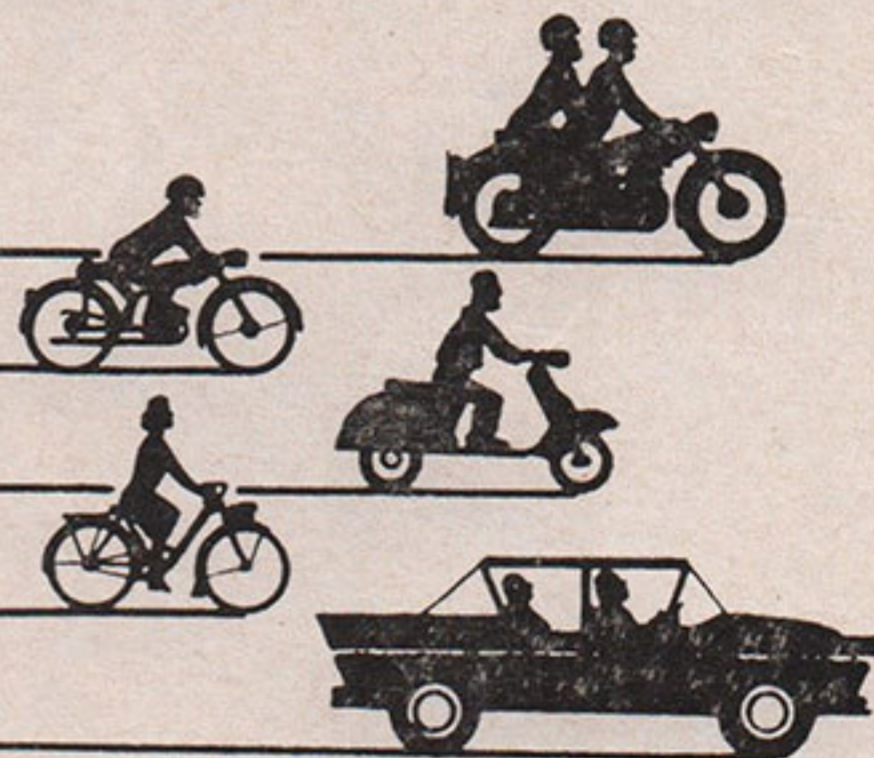
Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 F.

**RELIURES**

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



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



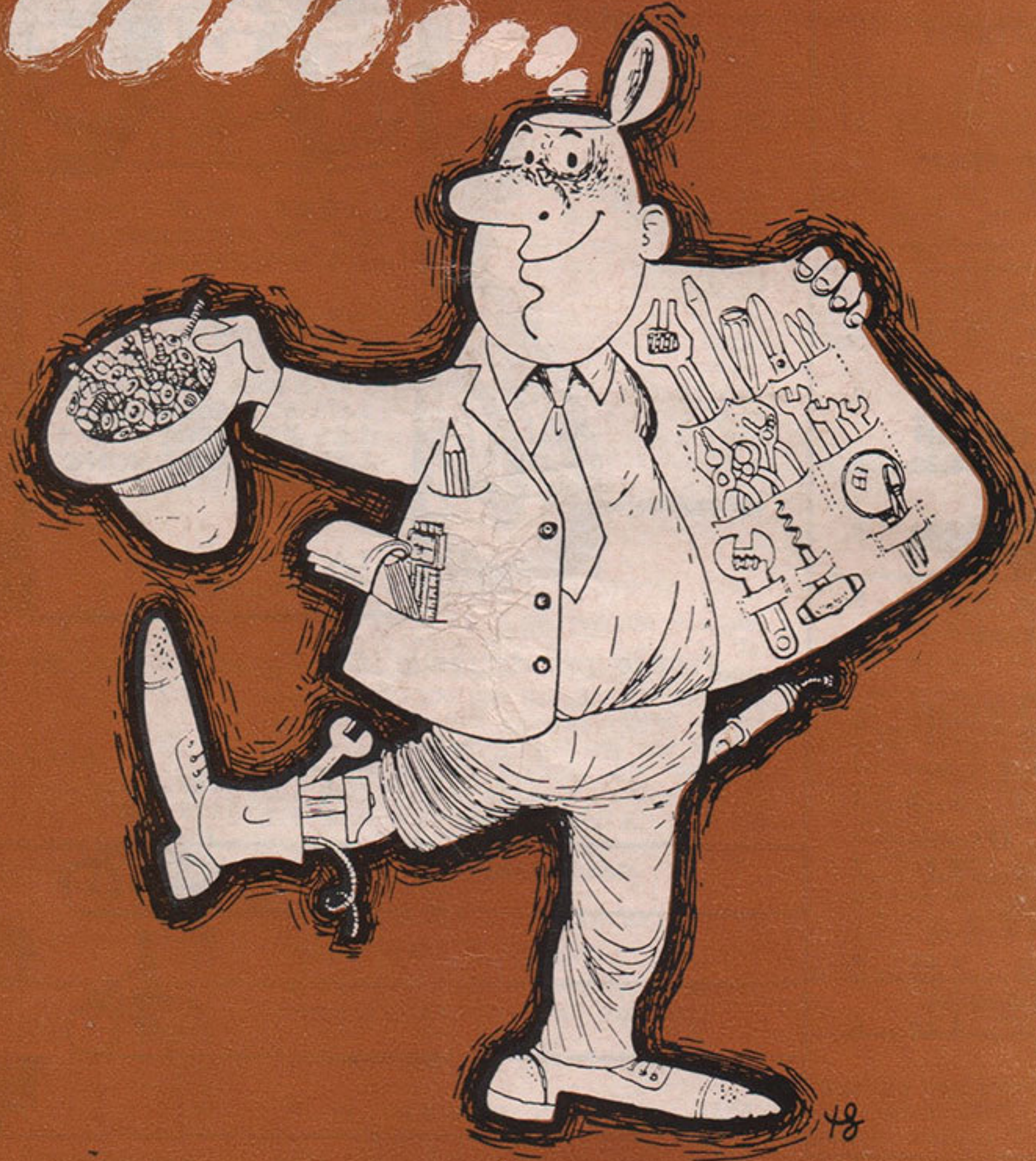
Pas d'envoi contre remboursement.  
Envoi contre mandat, ou mieux :  
versement (ou virement) compte  
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

**EDITIONS C. LACOME**

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

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

# CONSEILS



**& astuces**

**POUR VOTRE DEUX ROUES MOTORISÉ**