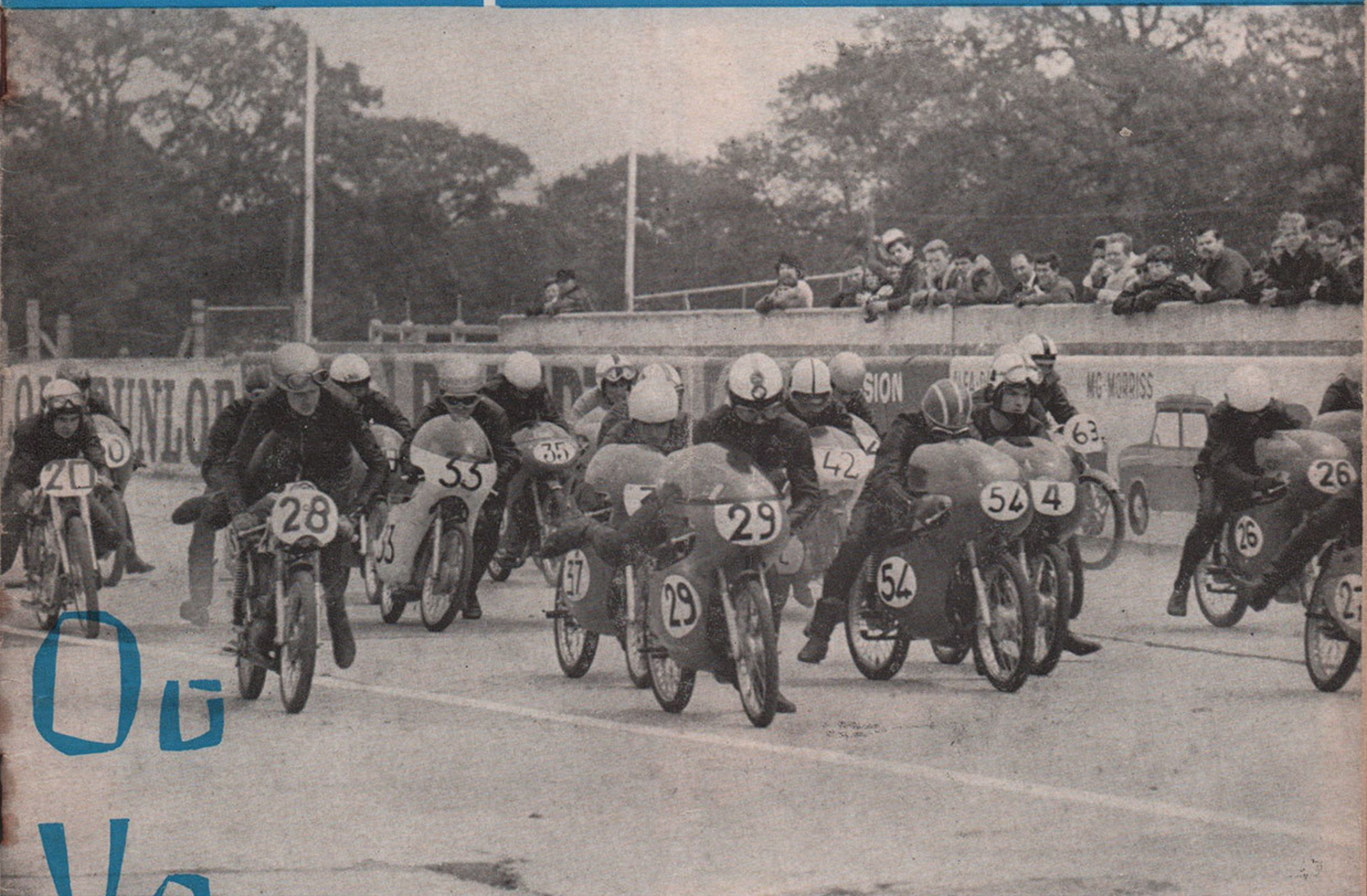


SCOOTER et CYCLOMOTO

DÉCEMBRE 1966 - 15^e ANNÉE - N° 174 - CE NUMÉRO 1,20 F



OU

VA

LA FORMULE SPART?

1^{er} 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

COURSE DE COTE DE LA CALIFORNIE

Mondial

1^{er} en catégorie sport
2^e temps de la
catégorie course



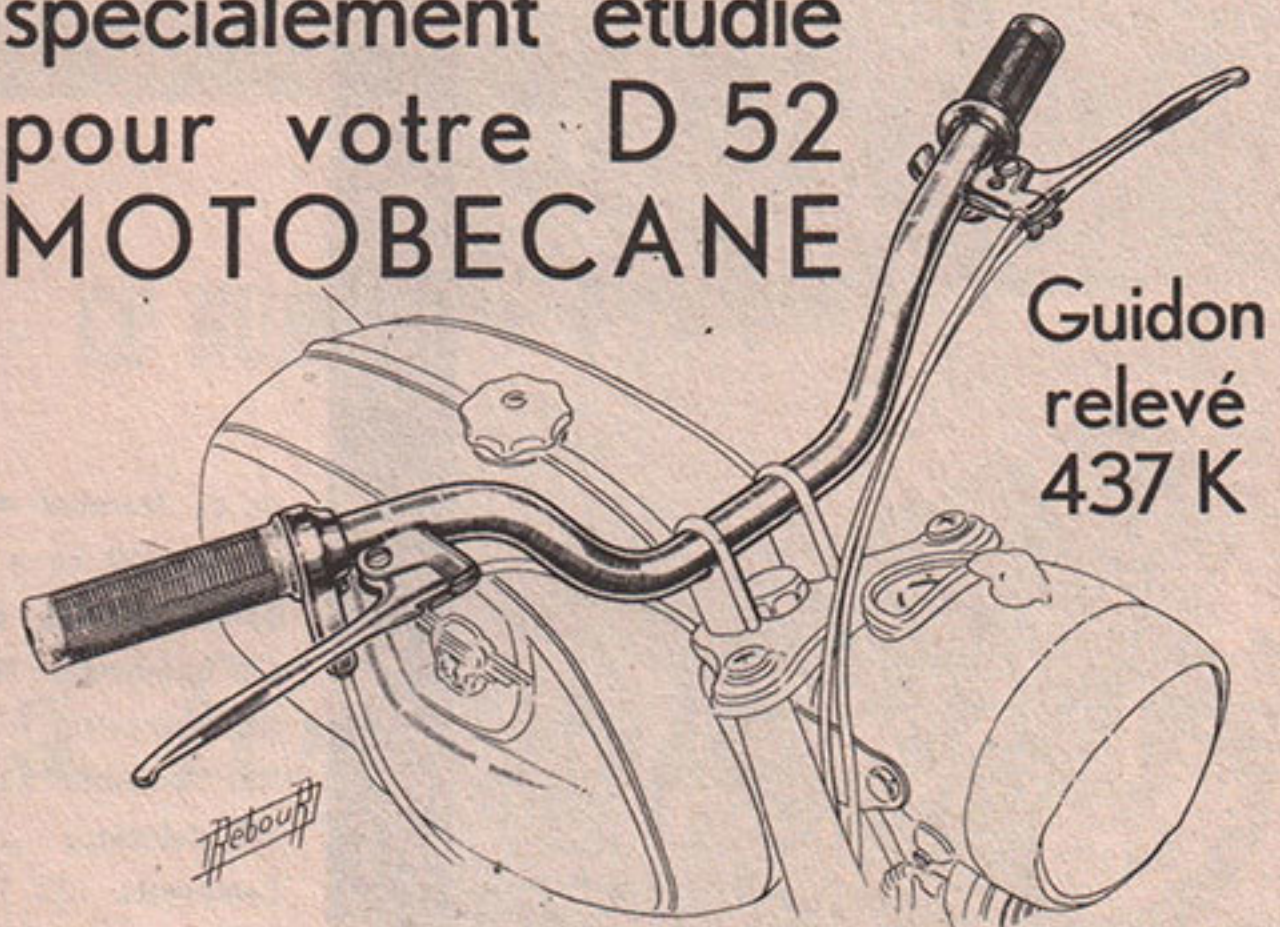
BOUGIES
MARCHAL

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

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

spécialement étudié
pour votre D 52
MOTOBECANE



Guidon
relevé
437 K

QUALITE - SECURITE
S A K E R

CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE



LA DEVEZE

170, avenue de Clichy — PARIS-17^e

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

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

GRATUITEMENT : PROJETS - CRÉATIONS

— PRÉSENTATION —

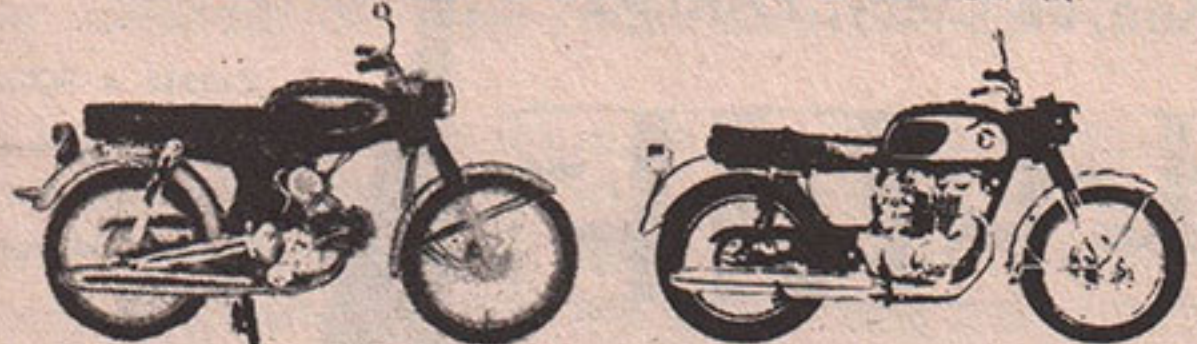
TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e - GUT. 73-32 AEC

HONDA du 49 cc à la 450 cc



CHOISISSEZ UN SPECIALISTE

J. MURIT

44, rue Paul-Barruel
PARIS-15^e

Tél. : LEC. 60-53

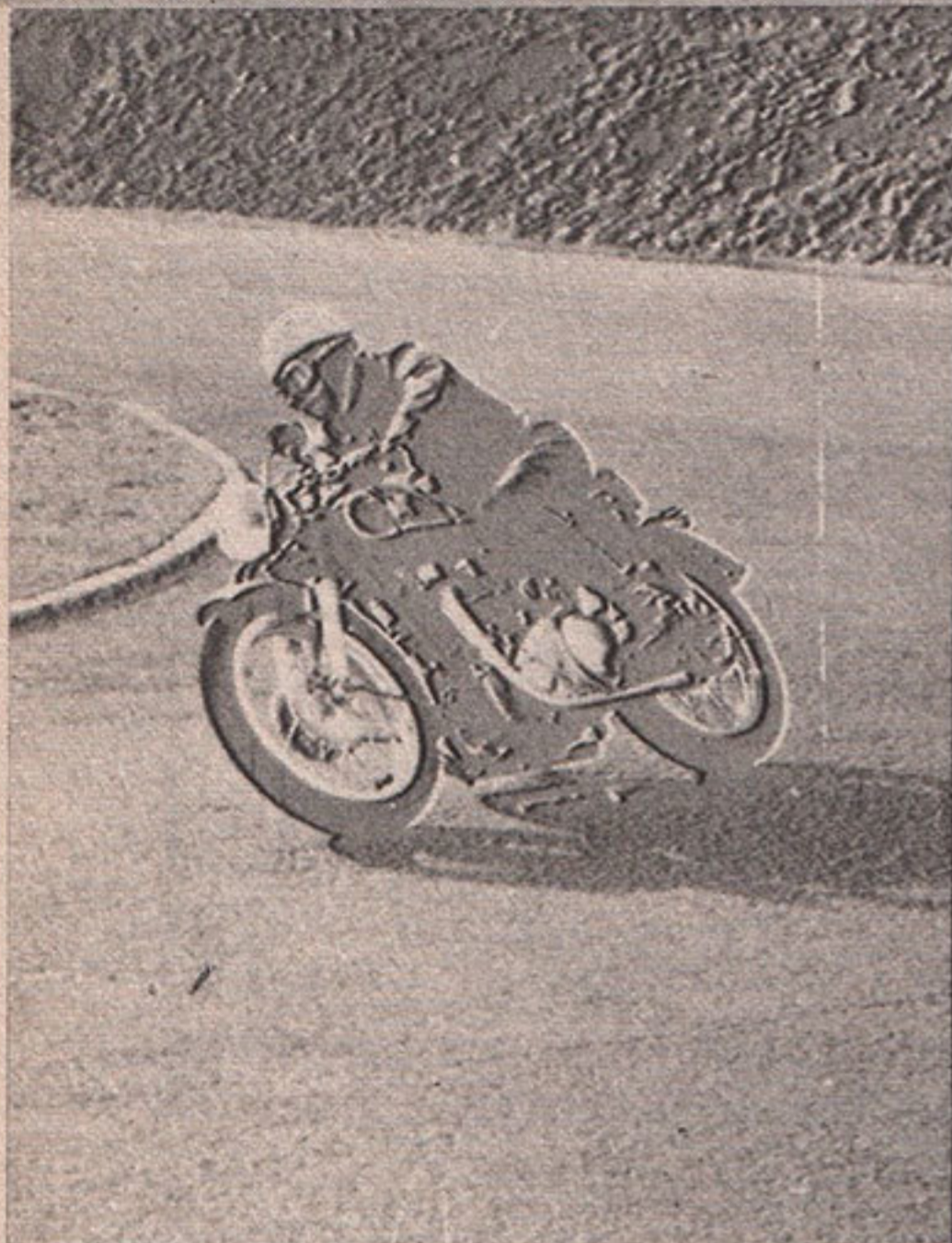
CREDIT rapide sans frais de dossier
REPRISE, OCCASIONS - Garantie totale



ACHETEZ...

EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE

ESSAIS MOTO REVUE



50 cc Mondial 4 vitesses	1697
Ratier 600 cc « Sport » C6	1459
BSA Lightning 650 cc	1758
125 Lambretta FLI (Tri)	1594
200 Velocette « Valiant »	1520
500 Velocette Clubman	1564
350 Velocette	1621
Lambretta 175 TV 2 ^e série	1539

Ariel 250 cc Super-Sport	1582
150 cc Corsaro Morini	1743
125 Bultaco TSS	1622
350 AJS 7 R 6 vitesses	1622
50 Vap Monneret Sachs 4	1622
650 cc Triumph T 120 Bonneville	1708
125 Morini Corsaro « Veloce »	1653
125 Vespa G.L.	1644
350 Jawa formule sport	1667
125 MZ	1671

50 Mondial	1650
450 Honda (essai sur 1 500 km)	1797
450 HONDA (essai à Montlhéry)	1807
Suzuki 250 cc T 20	1812

RESUMES D'ANCIENS ESSAIS

250 NSU Super-Max	1582
-------------------------	------

GONFLAGES

Gonflage 125-175 Jawa	1496
250 Jawa type 559/02	1689
Gonflage course 125 CZ	1700

PRISES DE CONTACT

250 Suzuki T. 20	1783
Mammuth	1784

CONDITIONS D'EXPEDITION

MOTO-REVUE : 1,50 F en timbres français, sauf nos 1459, (2 F), nos 1622, 1671, 1708 (3 F), nos 1720, 1758, 1807 (2,50 F).

SCOOTER ET CYCLOMOTO : 1,50 F en timbres français, sauf nos 124, 171 et 159 (2,50 F), nos 136, 147 (3 F).

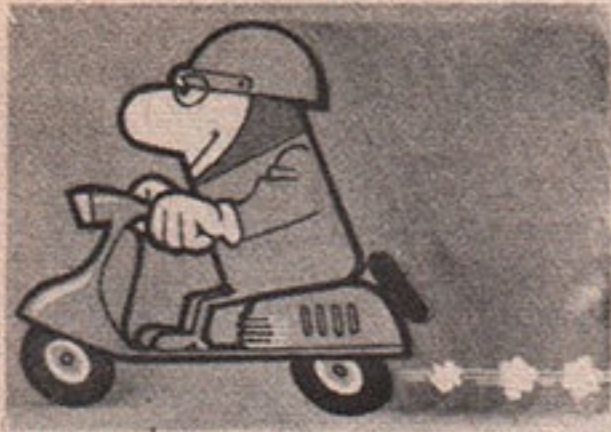
Ecrire à **Moto-Revue**
12, Rue de Cléry, PARIS-2^e

ESSAIS SCOOTER CYCLOMOTO

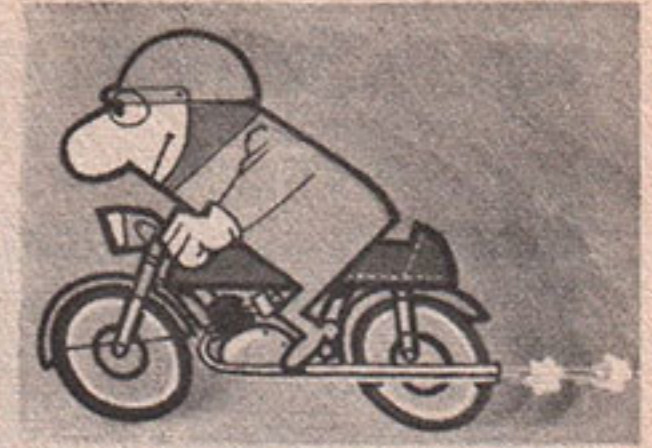
ESSAIS « SCOOTER ET CYCLOMOTO »

Velo-Flandria	92
Peripoli « Turismo »	92
Bimot « 4 temps »	97
Iso 150 cc	95
Aquila « Sprint »	120
Simson Star	151
Motobécane D. 52	152
50 cc Corsarino Morini	154
Cyclo 50 cc Vespa	155
Vespa 50 S	141
Derbi Sport	142

Paloma améliorée	144
Flandria Monomatic	131
Zündapp 50 trial	131
Honda C 110 4 vitesses	147
Mustang	157
Superia « gonflé »	159
Honda C 320	159
Cady Motobécane	160
Motobécane D 52 TT	161
Peugeot BB 3 SP gonflé	162
Flandria Floride	165
75 Derbi	169
100 Twin-Jet Yamaha	171



SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

DÉCEMBRE 1966 - 15^e ANNÉE - N° 174 - CE NUMÉRO : 1,20 F

Où va la formule sport ?

TOUT le monde est d'accord pour admettre que si le sport motocycliste de vitesse a connu un regain d'intérêt ces dernières années, si la relève en pilotes de valeur a pu être assurée brillamment, c'est à la Formule Sport que nous le devons.

Ceci admis, tout le monde (ou presque) est aussi d'accord pour constater que cette formule n'a cessé de dégénérer jusqu'à entraîner aujourd'hui une alarmante désaffection des pilotes et même jusqu'à inquiéter les organisateurs.

Face à cette situation, on pouvait penser que les organismes compétents de la Fédération se pencheraient avec sérieux sur ce problème pour tenter de le résoudre. On connaît la suite : la Commission Technique a reconduit purement et simplement le règlement de la Formule Sport pour 1967.

Pourquoi ? C'est ce que nous avons essayé de comprendre en nous entretenant avec l'un des membres de cette Commission et vous trouverez, dans ce même numéro l'essentiel de ses déclarations, suivi d'une lettre assez émouvante d'un de nos lecteurs.

Avouons que nous n'avons guère été satisfaits par les raisons invoquées qui se résument, en somme, au fait que la Commission n'a pas trouvé le temps nécessaire pour discuter de cette question. Certes, les membres de la C.T. sont des bénévoles, et leur bonne volonté pas plus que leurs capacités ne sont mises en doute. Mais, tout de même, lorsqu'un problème est aussi essentiel, vital, que celui-là, il n'est pas possible de l'ignorer délibérément !..

Importante pour toutes les catégories, la Formule Sport l'est encore plus pour les 50 cm³, car c'est cette cylindrée qui est particulièrement appelée à attirer les jeunes, à fournir les troupes parmi lesquelles se recruteront les véritables espoirs de demain. Or, cette année, les rangs des « nationaux » se sont singulièrement amenuisés et ce n'est pas par hasard ! Le prix d'une machine « compétitive » est beaucoup trop élevé. La très grande majorité des 50 cm³ vendus sur le marché à des prix abordables, ne peut prétendre avoir actuellement sa place sur les circuits de vitesse.

Voilà d'où vient le mal !.. Voilà ce à quoi il convient de remédier au plus vite, faute de voir la compétition vitesse se dévitaliser à nouveau !.. Il est impossible que les dirigeants de notre Fédération ne le comprennent pas et n'essayent pas de porter remède à cette périlleuse situation.

ESSAI DU HONDA P. 50

S'attaquer à Motobécane, à Peugeot ou à Velosolex sur leur propre terrain, comme dit l'autre « faut l'faire ».

Honda, est aujourd'hui de ceux qui ont osé avec son P. 50 et ne nous y trompons pas, Honda ne fait qu'une fois de plus tracer la voie à l'industrie niponne : autrement dit, le style P. 50 nous le verrons dans les prochains mois accomodé à la sauce Suzuki ou à la manière Yamaha. Mais le fait important demeure; l'industrie Japonaise s'attaque maintenant de front à l'industrie nationale du 2 roues.

Choc de géants, où la partie sera dure, car en voyant les choses avec un peu de recul, le succès de la moto Japonaise en moyenne et faible cylindrées, pour magnifique et spectaculaire qu'il soit, n'a jamais été acquis que sur des industriels assez souvent à bout de souffle aussi bien d'un point de vue créateur que financier. En outre, l'industrie Japonaise a fait payer ce qu'il fallait la qualité de ses produits et elle ne s'est pas trouvée tributaire d'une concurrence assez forte pour l'obliger à casser ses prix.

Dans le domaine du 50 utilitaire, il va en être tout autrement; d'une part nos industriels se portent bien, ils ont su mettre sur pied des réseaux commerciaux bien structurés, solides, et ils vendent à prix raisonnable un matériel très au point, apprécié dans le monde entier.

Tout ceci n'a donc pas fait peur à Honda. Au contraire, ce gros million de 49 cc produit annuellement par l'industrie française a aiguisé son appétit et, 14 ans après la parution d'un utilitaire, déjà à moteur sur le côté gauche de la roue arrière, Honda revient à la charge avec la P. 50, cyclomoteur qui allie une conception très simple, à un certain raffinement mais qui surtout, surtout est catalogué 599 F. ! ce qui laisse supposer un prix départ usine défiant toute concurrence (ou une certaine conception des marges bénéficiaires...).

Pour être équitable, signalons toutefois que dans le cas de l'acheteur parisien par exemple, le prix d'un P 50 se montera en fait à 646 F., se décomposant en prix d'achat 599 fr + 30 fr de frais de transports + T.L., mais de toutes façons, en regard des caractéristiques techniques du véhicule, de sa finition, c'est un prix qui fera la joie de l'acheteur.

Voyons donc comment se présente, comment se comporte ce P 50, en précisant à nos lecteurs que, grâce à l'obligeance de Honda-France nous avons pu disposer d'un tel 49 pendant plusieurs semaines.

un cyclomoteur utilitaire japonais qui s'attaque à l'industrie française

LE P. 50, vous le connaissez aujourd'hui. La silhouette est originale, bien que ses detracteurs fassent immédiatement remarquer que le moteur sur le côté de la roue arrière ne soit pas nouveau (et de rappeler la roue B.S.A., les premiers Vap ou Victoria etc...). Le moteur aurait été mis sur la roue avant, on aurait parlé de Velosolex, ou il aurait été placé en avant du pédalier et cette fois-ci Mobylette aurait été cité. Passons...

Toujours est-il qu'Honda se devait de faire un cyclo bon marché et personnel, et finalement nous pensons qu'il y est parvenu.

Maintenant, théoriquement et pratiquement, un moteur en porte-à-faux sur le côté du véhicule est-ce gênant?

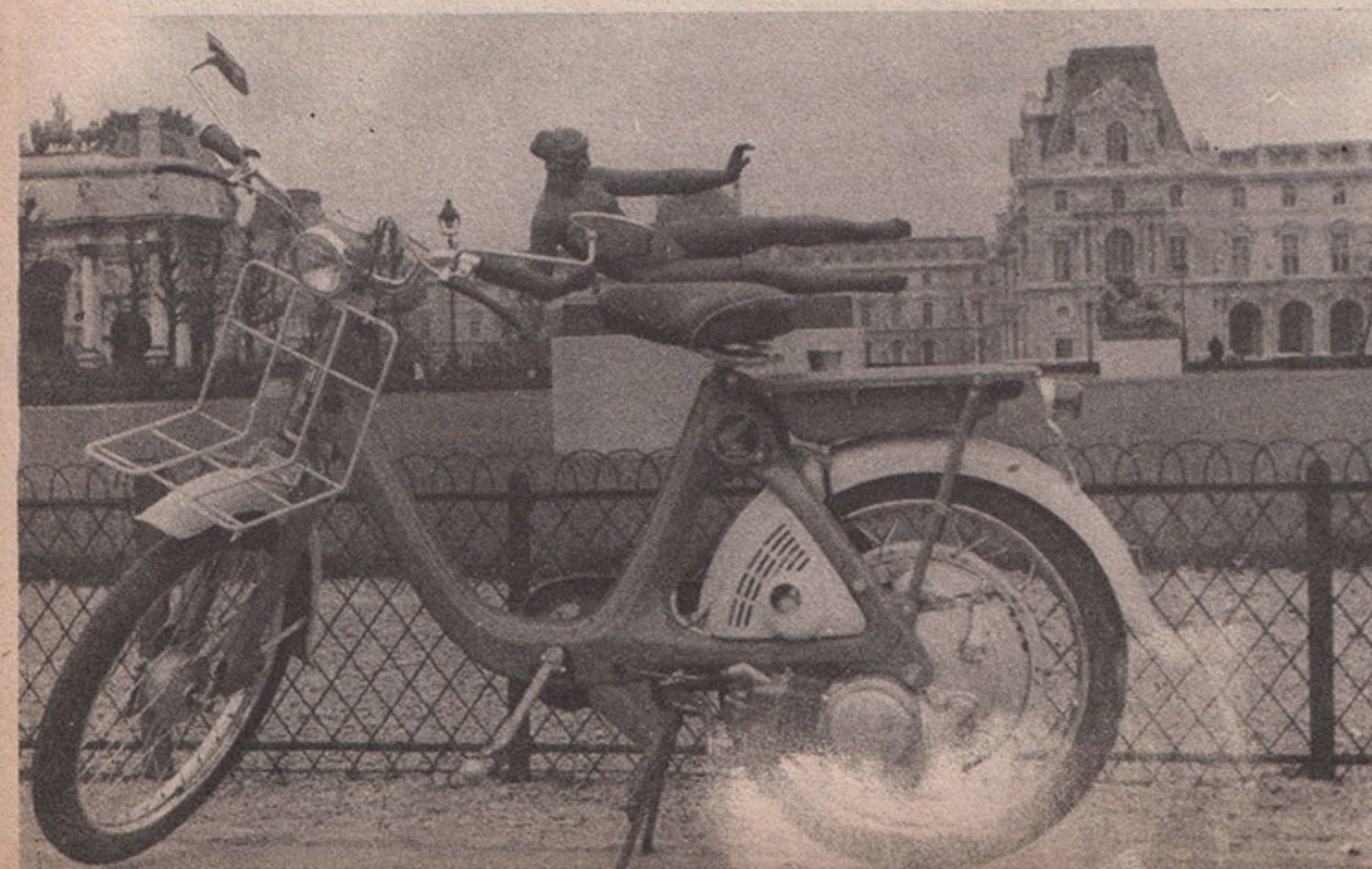
Non, et à chaque fois que nous avons essayé un scooter Vespa nous nous sommes attachés à le préciser, sans pour cela dire que c'est un avantage. Un moteur dans l'axe du véhicule est certes plus logique.

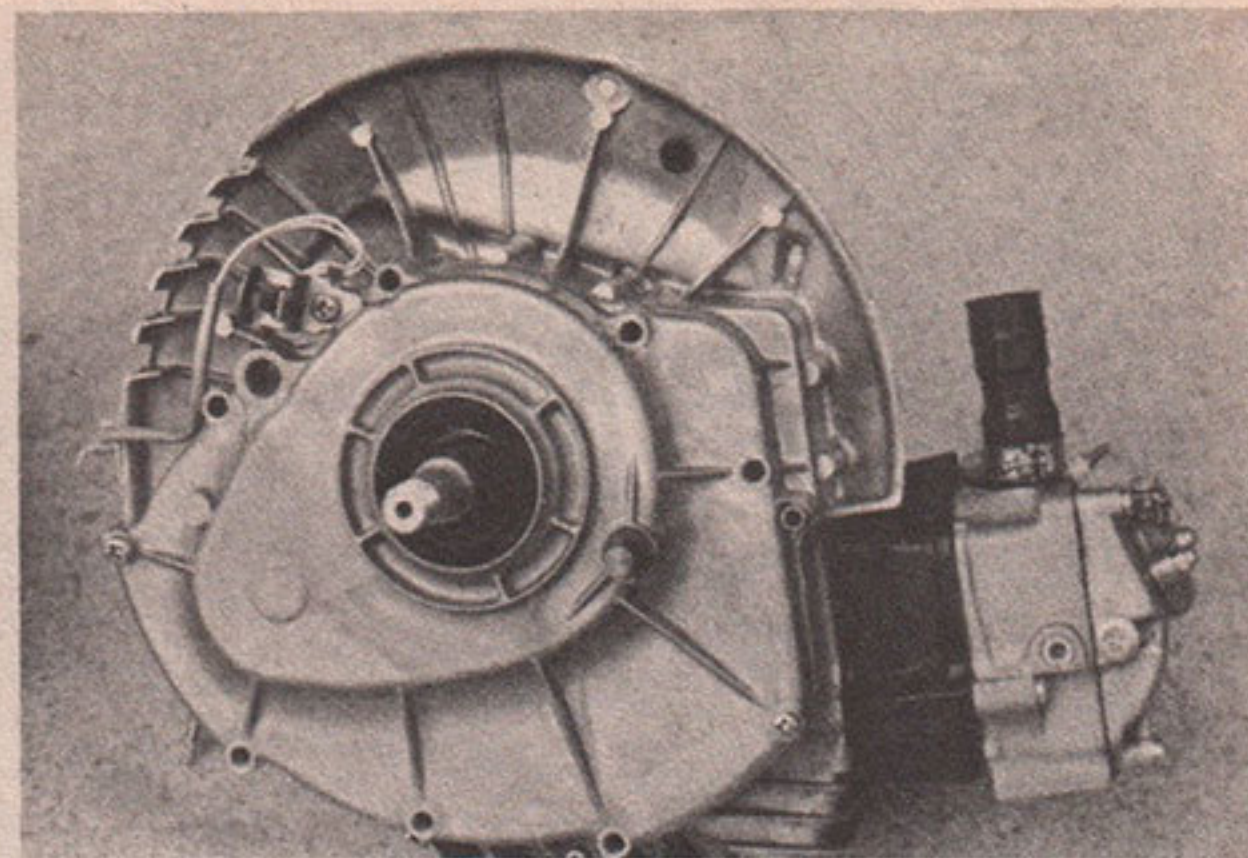
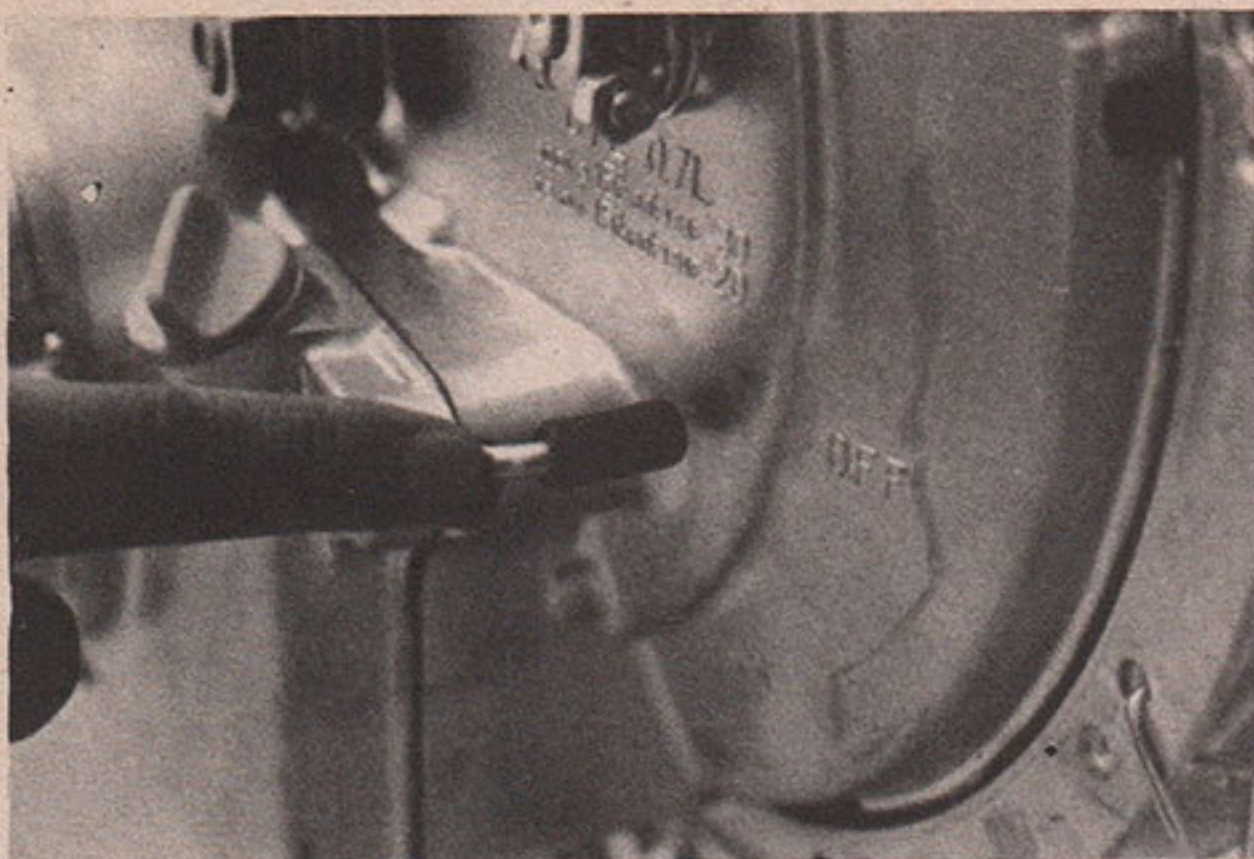
Quant au déséquilibre procuré n'exagérons rien d'ailleurs, lors du dernier Salon de Paris, Honda faisait tourner tout seul sur un home-trainer, un P. 50 et le simple effet gyroscopique des roues était bien suffisant pour maintenir ce 49 à la verticale.

A la conduite, au freinage, en virage, personne ne s'apercevra de la position tout à gauche du moteur et au contraire, le centre de gravité très bas du P. 50 lui confère une très agréable tenue de route.

Ceci dit, mettons-nous à la place d'un nouvel acquéreur de P. 50, et voyons comment se présente l'utilisation du véhicule.

Le démarrage est aisé et... propre, ce qu'appréciera la clientèle féminine par exemple. Ainsi, pour passer de la marche « vélo » à celle « moteur », il suffit d'abaisser un petit levier bien propre sur l'arrière du bloc, et ceci sans aucun effort. Le robinet d'essence est accessible, étant sous le porte-bagage-reservoir, et, si vous n'avez pas démarré votre moteur d'un coup de pédale (véhicule bequillé et roue arrière soulevée) vous pouvez vous mettre en selle, pédaler quelques mètres en décompressant du pouce gauche, lâcher le décompresseur et le mo-





À gauche, le levier de débrayage-position roue libre, position moteur. Légèrement à gauche, le bouchon jauge du carter d'huile; à droite, vue de la face interne du moteur sans le système de freinage.

teur part presque inévitablement. En outre, la commande de volet d'air située sous la potence du guidon, est très accessible et vous évite d'avoir à « trifouiller » au carburateur toujours plus ou moins suintant.

Première constatation, un silence de fonctionnement exceptionnel dû, avant tout, à un filtre à air d'admission et à une chambre de tranquillisation d'un volume exceptionnel, le tout caché par la majeure partie du cadre embouti qui relie la selle à la roue arrière.

A cela, il faut ajouter un silencieux d'échappement réellement efficace (enlevez-le, et votre P. 50 rend immédiatement un son de monocylindre compétition).

Avec très peu de gaz, l'embrayage

entraîne : ce qui est logique, puisque le couple maximum apparaît dès 2.000 t/m. Cet embrayage est d'une bonne progressivité car, au démarrage on ne sent pas un régime où il accroche brutalement, et même un utilisateur de 90 kg partira en souplesse, sans pédaler, et sans louvoiements exagérés.

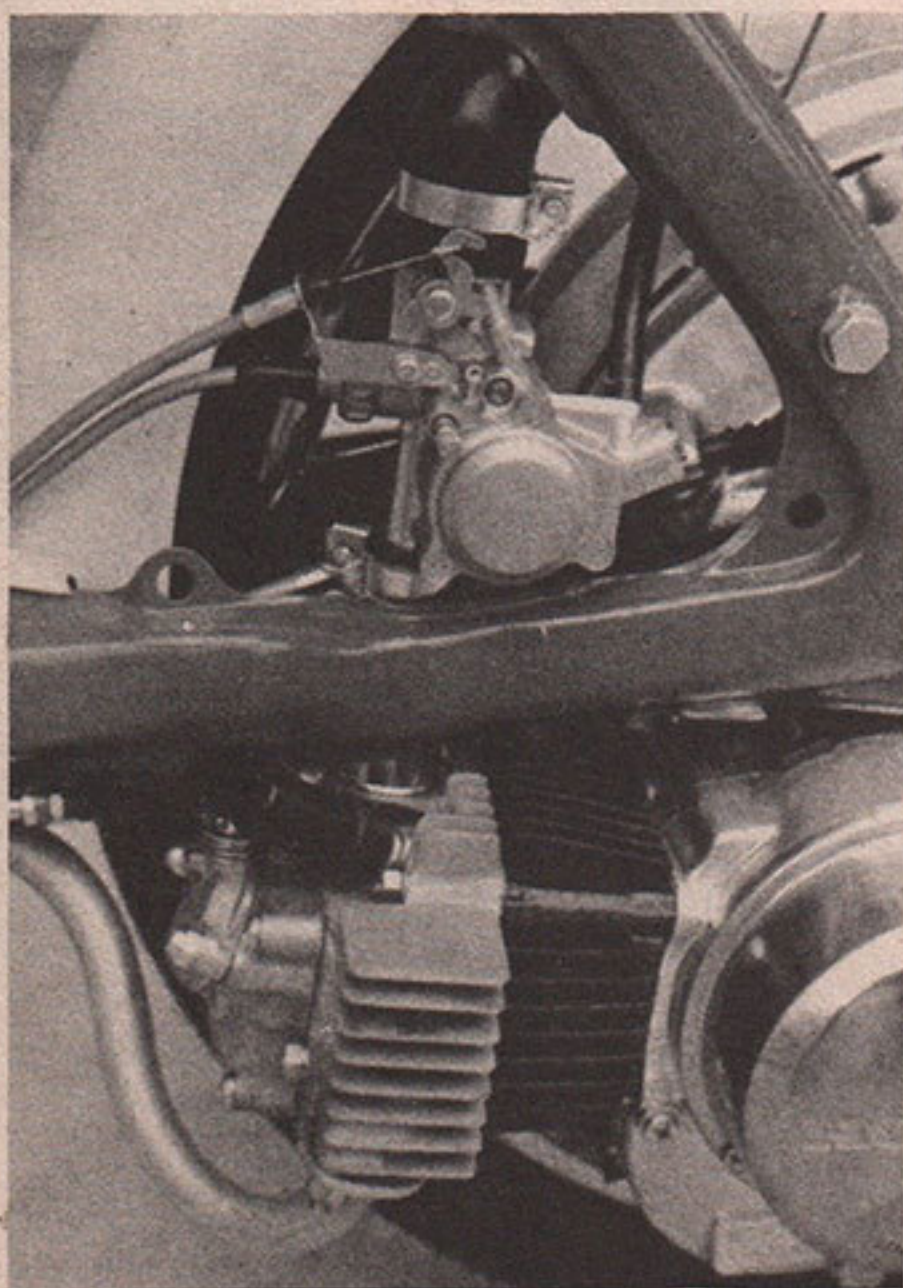
L'impression de conduite est très vélo, la roue avant est légère car il y a prédominance de tout le poids sur l'arrière, et il en résulte une très grande maniabilité.

La position de conduite est correcte, même pour un pilote de 1,75 m et l'on apprécie le confort réel du véhicule dû avant tout à une très confortable selle, suspendue, recouverte de mousse, mais aussi à une roue avant

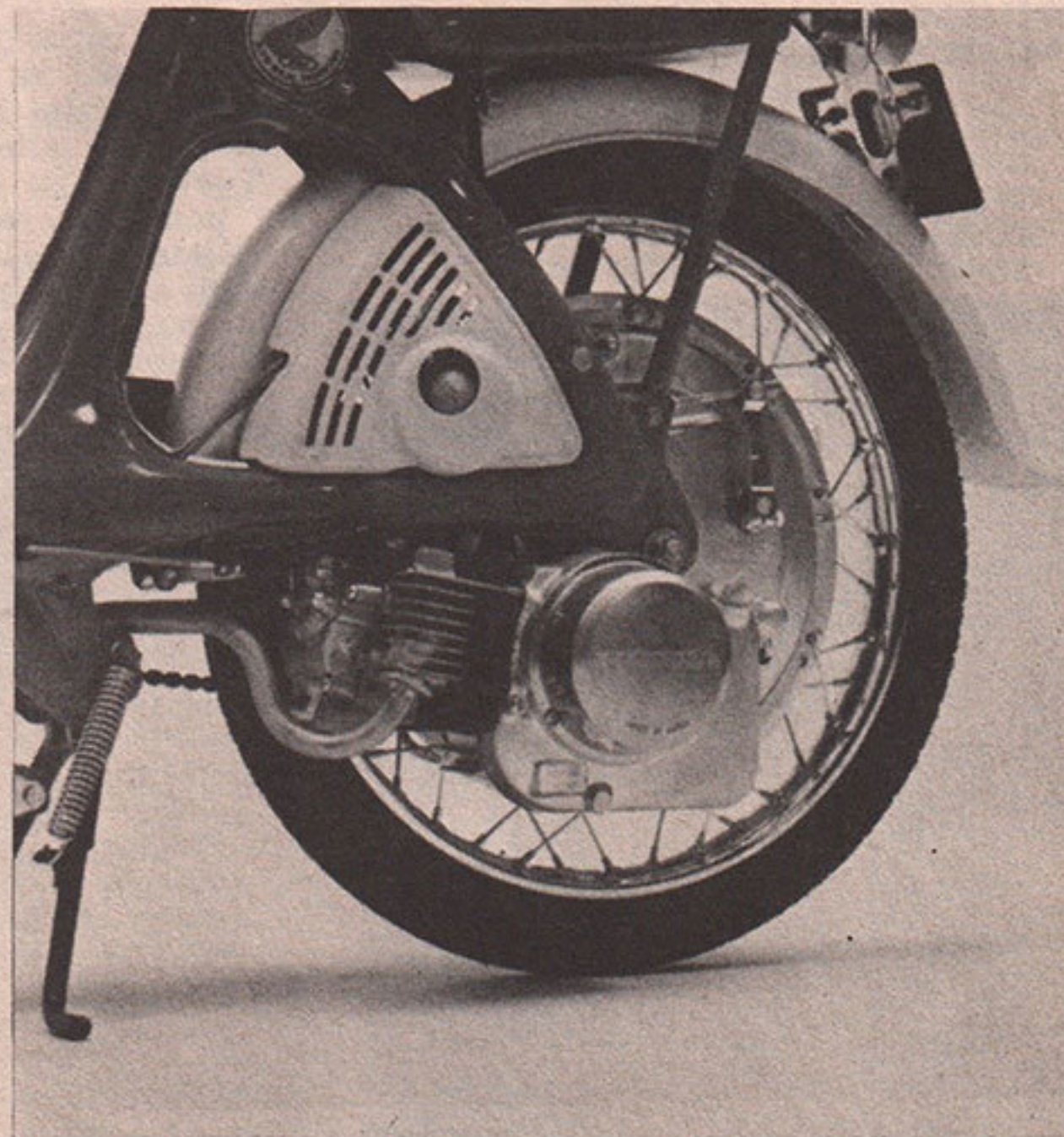
suspendue par deux courtes biellettes.

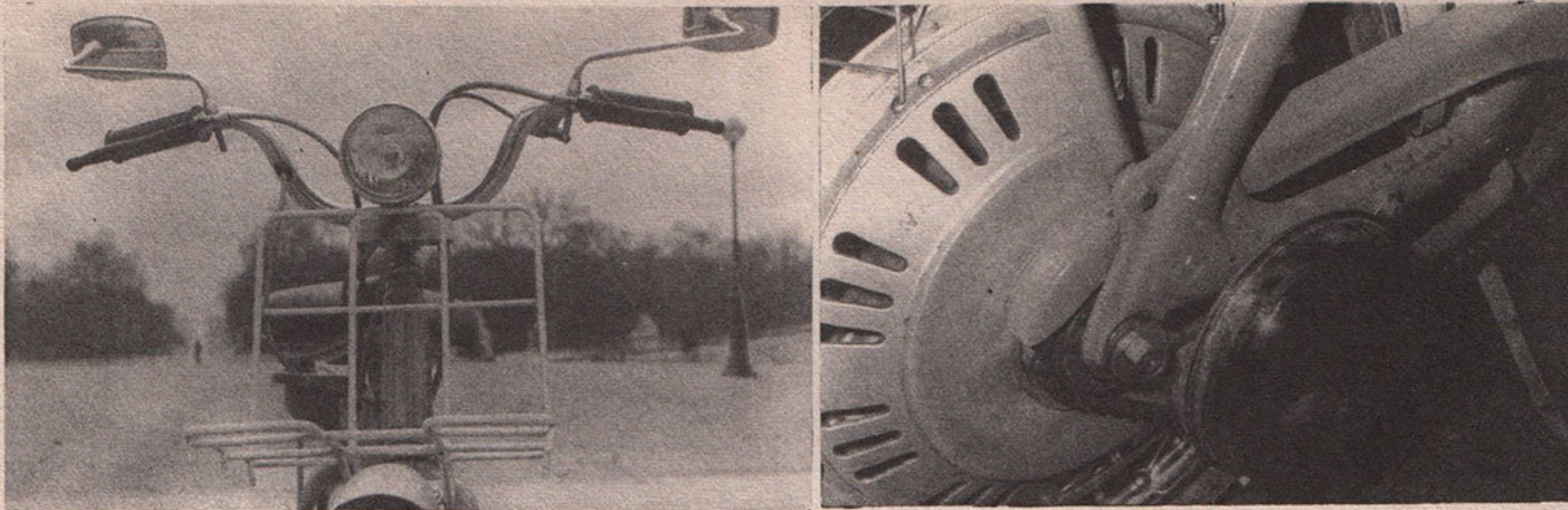
En ville, pour suivre le rythme de la circulation, lors de démarrages, il est préférable de donner quelques coups de pédale et bien vite l'aiguille du compteur est à 35 km/h, tandis que 2 très efficaces retroviseurs permettent de surveiller vos arrières. Ces mêmes retroviseurs handicaperont par contre les spécialistes du slalom entre les files de voitures arrêtées...

Côté bruit, tout est toujours silencieux, exceptionnellement silencieux... mais ceci se gâtera un peu à fond, vers les 45 km/h où apparaissent alors des vibrations, des bruits mécaniques, en soit très acceptables, mais qui prennent ici toute leur valeur, tant échappement et admission restent eux, en dessous de la normale. Nous pen-



À gauche : cache-carburateur enlevé, nous apercevons le carburateur qui est monté souple. À droite : vue d'ensemble de la partie arrière.





A gauche : la sécurité et l'agrément : deux immenses rétroviseurs et un porte-bagages confortable. A droite, partie arrière du cadre avec le curieux pot d'échappement.

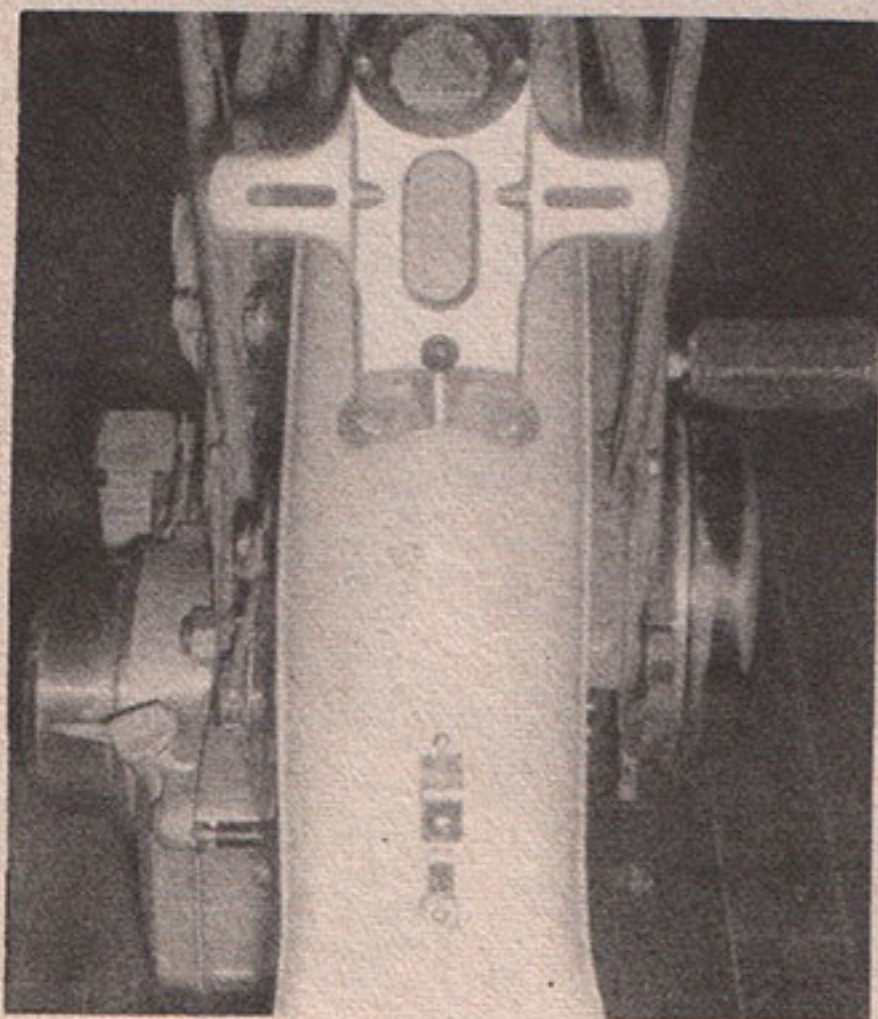
sons aussi que l'astucieux patin-pare-choc fixé entre deux ailettes de la culasse pour la protéger des bordures de trottoir, est générateur de bruit.

La protection contre les projections d'eau et de boue est efficace mais ces dernières atteignent trop facilement le moteur qui devient vite « un paquet de boue », peu facile à nettoyer. En outre, par temps de pluie, nous avons connu des ennuis passagers avec l'isolation du fil de bougie, soumis à un continuel arrosage.

De nuit, l'éclairage donné par le phare est très puissant pour un 49 cc mais ne compte qu'un seul faisceau.

Un mot encore pour signaler que le compteur de vitesse est éclairé la nuit, que le réservoir d'essence, qui sert aussi de porte-bagages arrière, est d'un dessin on ne peut plus fonction-

Vue postérieure de la machine. Notez la position bien en porte-à-faux du moteur.



nel. Les pompistes sont habitués depuis longtemps aux machines Honda et ne rechignent pas à verser 2 litres d'essence pure malgré l'annonce de la distribution minimale de 5 litres par les pompes. Le débit de la pompe est évidemment à modérer car le réservoir refoule facilement et le moteur avec le pot d'échappement brûlant est en-dessous (expérience vécue à plusieurs reprises, sans accident, heureusement).

Le moteur de notre machine, malgré cette période hivernale, manifestait une tendance à chauffer. Il est vrai que notre P. 50 n'avait que peu roulé, que chez Honda on monte « serré », ce qui nécessite un long rodage, et, que enfin, le cylindre est en fonte.

Notons aussi que, l'ensemble culasse-cylindre sur sa face la moins refroidie, soit contre la roue arrière, ne possède aucun ailetage.

Toutefois, si la chaleur s'irradiait au point de rendre brûlant le bras inférieur de fourche, ou le flasque du moyeu arrière, par contre le freinage n'en souffrait pas, un freinage réalisé d'une manière bien curieuse, puisqu'ici les garnitures sont sur les faces concaves des mâchoires et serrent un tambour sur sa périphérie.

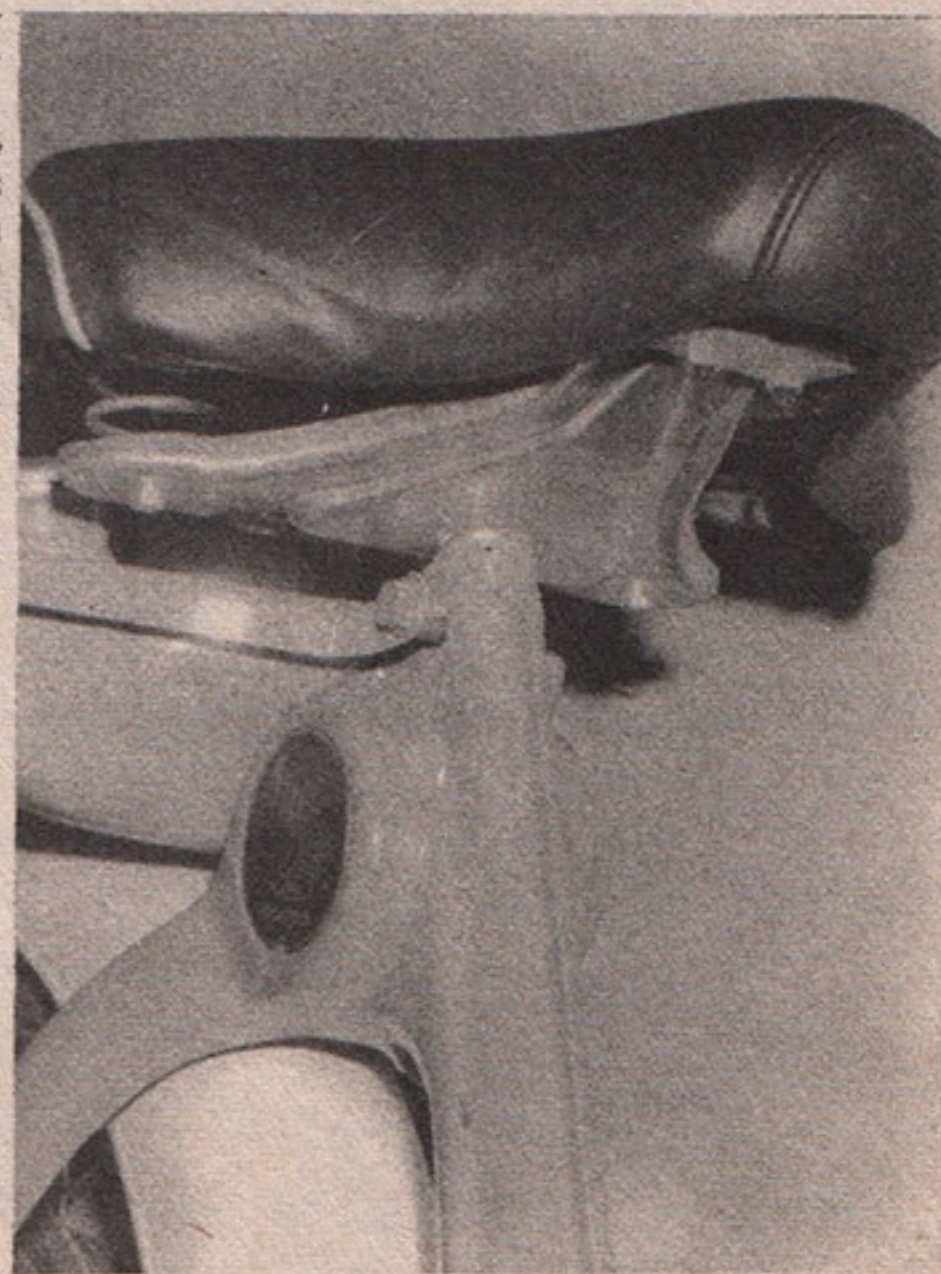
Enfin, avant de passer à la partie chiffrée de nos essais, nous aimerions énumérer les petits riens qui font l'agrément d'un véhicule et qui ici prennent encore plus de valeur puisque nous nous trouvons en présence d'un 49 cc très bon marché :

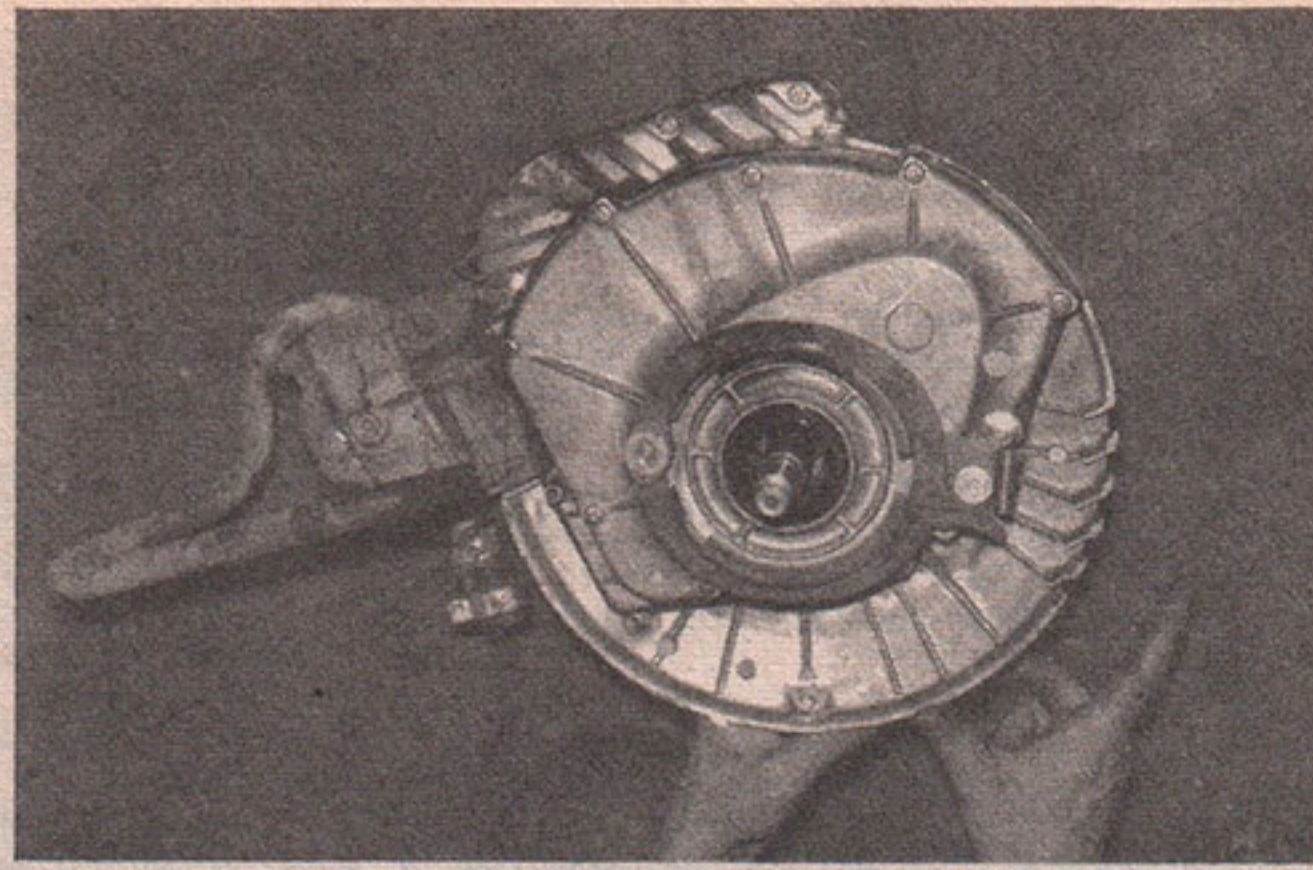
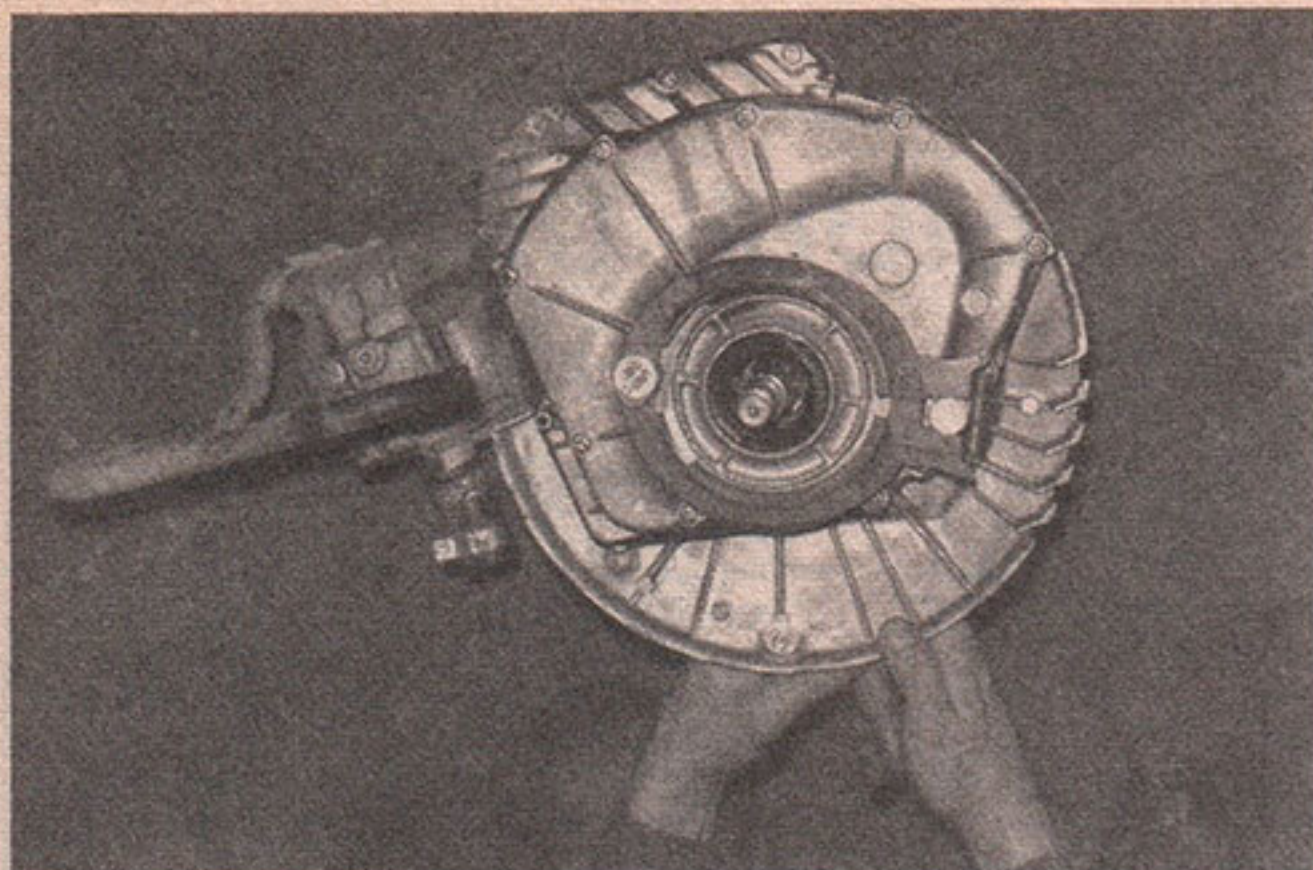
- porte-bagages avant et arrière;
- compteur livré de série;
- 2 rétroviseurs;
- avertisseur électrique;
- antivol de direction à 2 clés;
- feu arrière de stop;
- une gamme de 4 coloris au choix, vert, rouge, bleu, gris foncé, mariés avec des éléments plastiques (garde boue, cache carburateur etc...) couleur sable.

EN ROULANT A 30 km/h

Honda donne pour ce modèle une vitesse de croisière de 30 km/h. Il est un fait certain qu'à cette vitesse la machine possède des qualités indéniables qu'une vitesse accrue atténuée. La consommation se maintient dans des normes acceptables (1,2 l); le freinage est exceptionnel; la stabilité parfaite; le plaisir de conduire est immense. Le moteur tourne calmement, sans vibra-

La selle épaisse et confortable supplée au manque de suspension arrière. Le filtre à air est situé dans le logement cylindrique derrière le sigle Honda.





Deux vues de la face interne du bloc-moteur. A gauche, les mâchoires de freins sont serrées ; à droite : desserrées.

tions et sans bruit. Il faudrait donc se limiter à cette vitesse ou à un peu plus, plutôt que de rouler la poignée des gaz au taquet. Il aurait même mieux valu comme sur le Cady ou le VéloSolex, brider un peu plus la vitesse de ce modèle de manière à ne pas tomber dans les régimes où apparaissent certaines vibrations et certains bruits mécaniques, ainsi qu'une gourmandise subite du moteur qui demande alors bien plus de 2 litres aux 100 kilomètres.

LA COTE : Avouons-le, notre P. 50 qui nous avait semblé jusqu'ici terriblement dans le coup, nous a quelque peu déçu face à notre côte. Bien qu'il ait été possible de démarrer sans l'ai-

de des pédales, dans une portion à 7 %, la machine s'obstina toujours à s'arrêter avant l'arrivée, n'arrivant pas à récupérer après le passage à 11 %. En s'aidant au départ avec les pédales, l'arrêt se situa plus loin, mais fut tout aussi... net. En se lançant de très loin le résultat resta le même. Précisons que le pilote, lors de ces essais, pesait 73 kg. Il est possible évidemment d'achever cette montée, en pédalant, mais avouons que le Cady de Motobécane, par exemple, avait gravi cette côte sans l'aide des pédales. Cette paresse en côte se ressent également sur la route où toute légère dénivellation abaisse immédiatement la vitesse.

Passons maintenant à nos autres essais chiffrés :

Accélération (sans pédales, bien sûr) :

0 — 100 m = 18"

en pédalant, 15".

0 — 200 m = 27"

0 — 300 m = 35"

0 — 400 m = 42"

Vitesse maxi : assis normalement : 46 km/h.

Freinage : de 30 km/h à l'arrêt 4 m ; de 45 km/h à l'arrêt 10 m 50.

C'est là un freinage réellement très bon, et obtenu, par ailleurs, d'une manière très douce, très progressive.

Consommation : 30 km/h : 1,2 l ;
40 km/h : 1,4 l ;
45 km/h : 2,3 l.

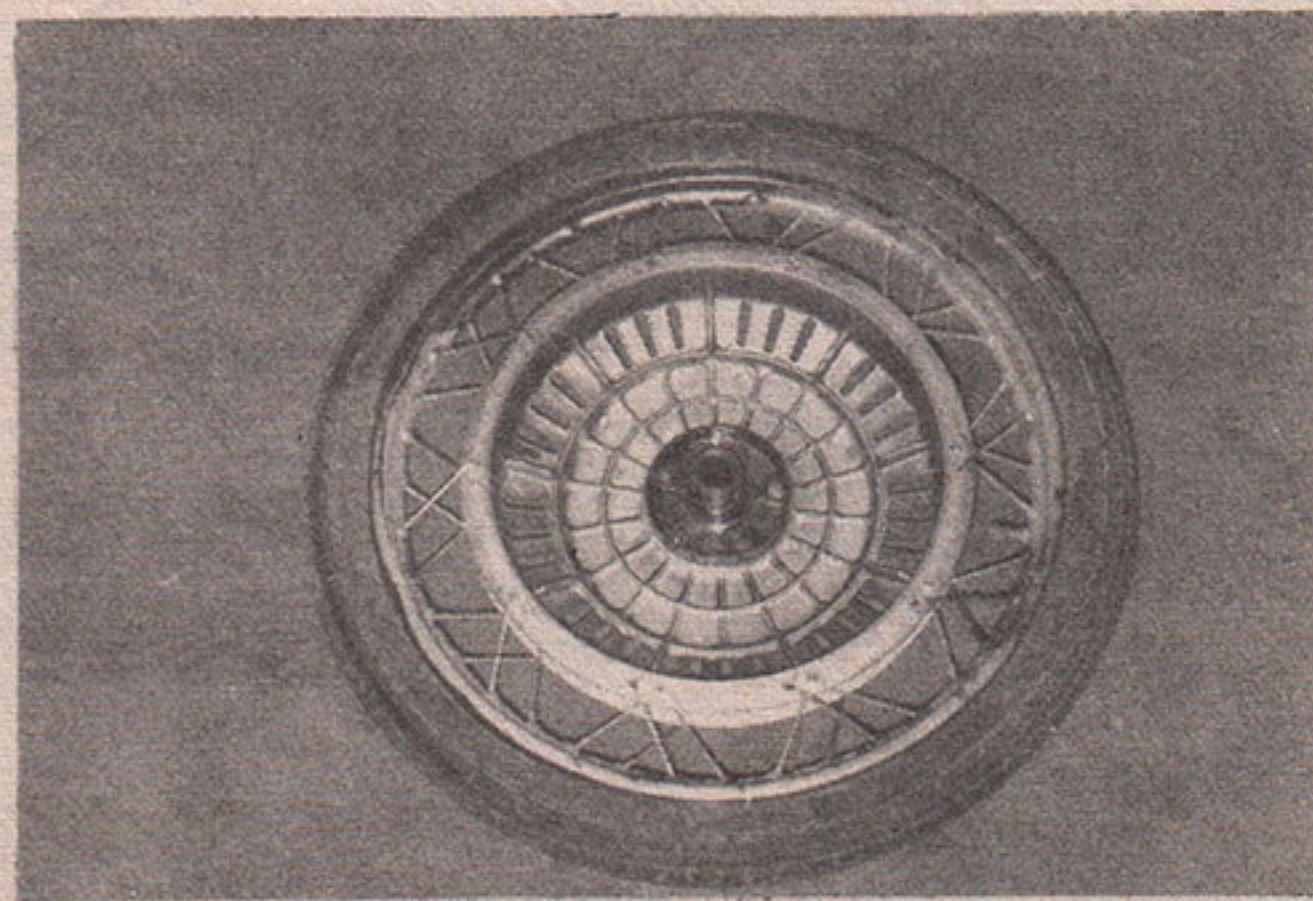
Il y a enfin un essai auquel nous ne nous livrons jamais, mais que nous avons voulu effectuer avec le Honda, car il répondait à une question que l'on pouvait se poser avec ce modèle précisément : il s'agit du démontage de la roue arrière, dans le cas d'une crevaillon qui ne pourrait être simplement réparée en sortant sur quelques centimètres seulement la chambre du pneu et ceci sans démonter la roue arrière.

Précisons d'abord que l'outillage nécessaire ne se trouve pas dans le coffre à outils et qu'il faut s'armer de beaucoup de patience pour espérer repartir. Il faut se battre avec le tube d'échappement, les divers cables (freins, décompresseur). Le carburateur reste en place, la pipe d'admission étant verticale, il suffit de desserrer le collier de serrage.

La roue vient enfin, mais une fois réparation faite, le remontage est aussi laborieux, et deux essais de démontage-remontage donnent des temps oscillant autour de 45 minutes, temps bien sûr qu'un mécano Honda entrainé abaisserait.



A gauche : démontage du moteur et de la roue arrière ; à droite : vue interne de la roue arrière, les mâchoires de freins viennent serrer le tambour intérieur en foncé).



Toujours est-il qu'il vaut mieux ne pas crever de la roue arrière, si l'on manque de patience, ou essayez de réparer en sortant du pneu la seule partie de la chambre qui semble suspecte.

Mais que ce malencontreux démontage de roue arrière n'ait que l'importance qu'il mérite : le P. 50 c'est quand même autre chose.

C'est avant tout, pour l'utilisateur à petit budget une très intéressante nouveauté et dans cette catégorie de cyclomoteur cela n'arrive pas tous les jours.

Le petit moteur à l'irremplaçable « onctuosité » du 4 temps, et son silence de fonctionnement vers 30-35 km/h sera apprécié comme il se doit par toutes les oreilles saturées de bruit.

Techniquement, le P. 50 semble commercialisé bien au point et sa consommation en fait un véhicule économique, dès que l'on évite d'ouvrir les gaz à fond.

Présentation et finition soignées, bien dans la tradition Honda, prix de vente abordable, conception générale du véhicule et équipement propre à satisfaire également la clientèle féminine. Le P. 50 Honda devrait faire carrière en France et démocratiser encore plus le nom du premier constructeur mondial de motocycles.

C. R. et B. C.

FICHE TECHNIQUE DU P. 50 HONDA

- Moteur situé sur le côté gauche de la roue arrière, de cycle à 4 temps, cylindre pratiquement horizontal puisque relevé de 10° par rapport à l'horizontal;
- le cylindre fonte a les côtes suivantes 42x35,6 m;
- culasse en alliage léger à arbre à cames en tête;
- puissance de 1,2 cv à 4.200 t/m;
- couple maximum compris entre 2.000 et 3.200 t/m;
- allumage par volant magnétique;
- carburateur Keihin relié à un filtre à air incorporé au cadre.
- transmission primaire (triple chaîne) et secondaire, par chaîne, entièrement enclose;
- embrayage automatique;
- graissage à barbotage;
- le carter d'huile contient 0,7 l;
- pour le démarrage, décompression au moyen d'un lève-souape d'échappement commandé du guidon;
- partie cycle du type cadre ouvert entièrement réalisé en tôle emboutie par demi-coquilles;
- fourche avant à épaules terminée par deux petits balanciers;
- pneus de 2,00 à l'avant et 2,25 à l'arrière. Les jantes ayant un Ø de 17 pouces;
- réservoir formant porte-bagages d'une capacité de 2,5 l.
- utilisation massive du plastique: garde-boue avant et arrière, cache-carburateur, levier de freins etc.;
- porte-bagages avant revêtu de plastique;
- avertisseur électrique;
- phare avec compteur;
- rétroviseur d'origine;
- béquille centrale;
- starter à tirette sur le cadre.

CINQ RECORDS DU MONDE POUR UN 75 CC F. B. MINARELLI

C'est avec un 75 cm³ directement dérivé du 60 cm³ competizione, que F.-B. Minarelli a battu ou établi 5 records du monde. Ces records ne sont pas, en valeur absolue, extraordinaires puisque inférieurs à ceux existant en catégorie 50 cm³. Mais la machine n'était pas à proprement parler une machine de record (carénage habituel, carburant du commerce, pneus normaux, etc.) et c'est ce qui fait la valeur de cette tentative victorieuse.

Quart de mile départ arrêté : 17,74", soit 81,577 km/h (record à établir).

Kilomètre, départ arrêté : 34,65", soit 103,893 km/h (record précédent : Ghio-Ceccato à 92,844 km/h).

Dix kilomètres, départ arrêté : 4' 32,40", soit 131,964 km/h (record précédent : Ghio-Ceccato à 117,882 km/h).

Cent kilomètres : 44' 05,4" soit 136,064 km/h (record précédent : Ghio-Ceccato à 134,528 km/h).

Une heure : 135,769 km (record précédent : Ruffo-Guzzi : 113,860 km/h).

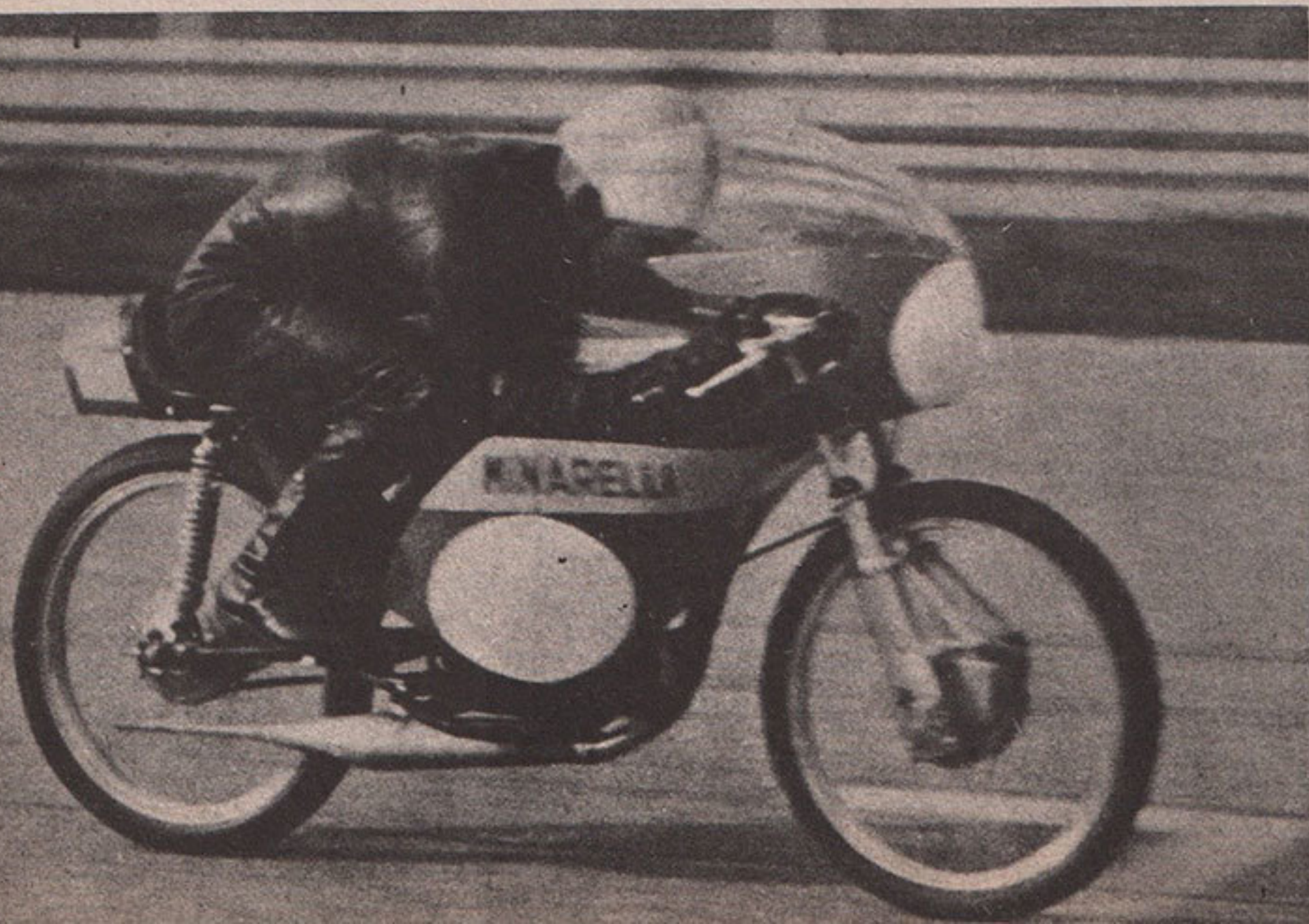
COURSE DE COTE DE LA CALIFORNIE : DINI (Mondial) REMPORTE LA CATEGORIE 50 cm³ SPORT

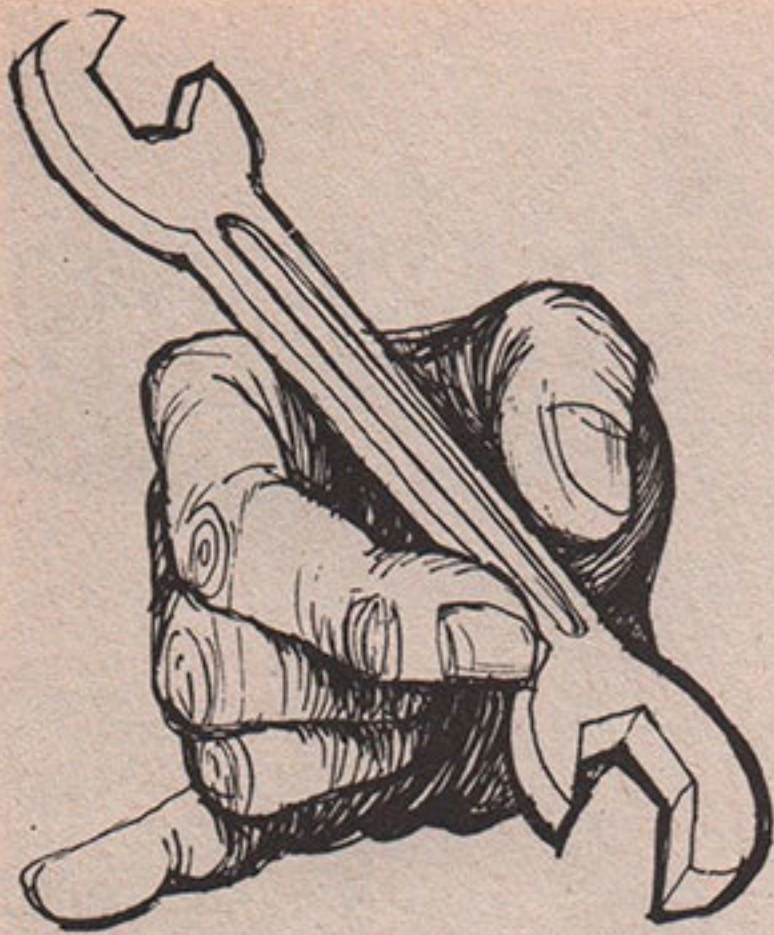
Catégorie sport :

50 cm³. — 1. Dini (Mondial) 1' 11,8"; 2. Pasquetti G. (Derbi) 1' 12,4"; 3. Albertini J. (Derbi) 1' 16,8"; 4. Cohen (Itom) 1' 17"; 5. Lanteri (Itom) 1' 21,1"; 6. Mignon (Itom) 1' 31".

Catégorie course :

50 cm³. — 1. Delamarre (Derbi) 1' 10,7"; 2. Albertini (Derbi) 1' 12,5"; 3. Pasquier (Derbi) 1' 13".





dans votre atelier

MOTEUR PEUGEOT

3 vitesses

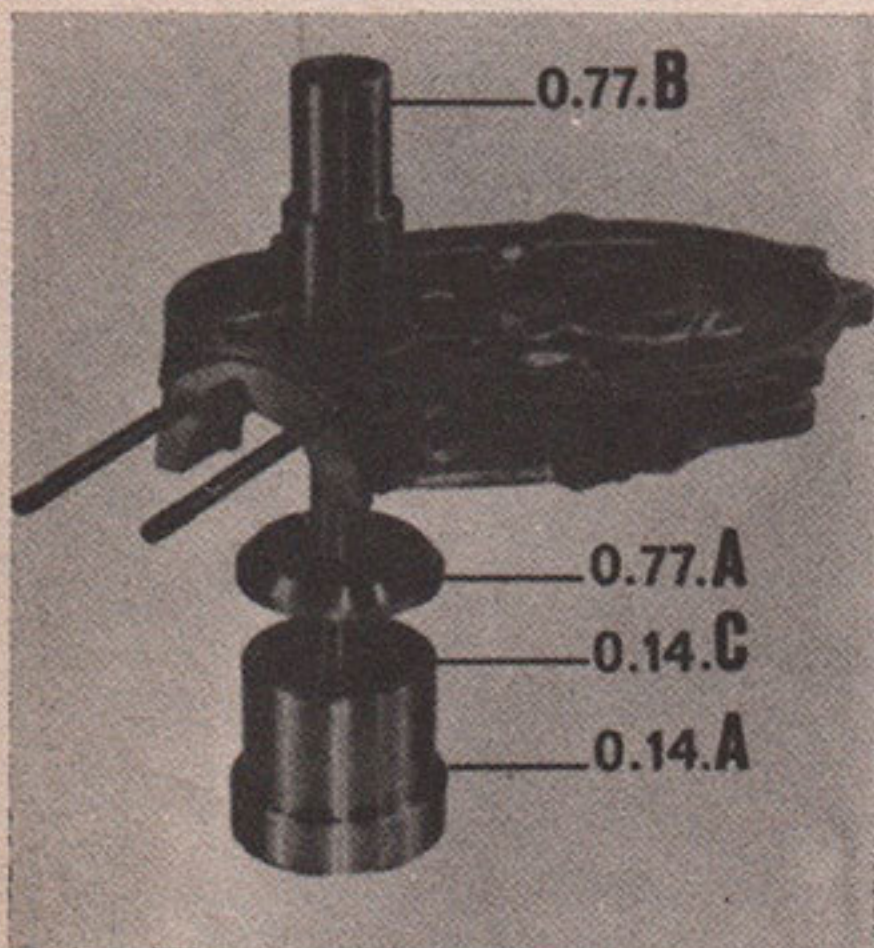
pour modèles Sport - BB 3L - RS 3
Super-Sport

MONTAGE DES ROULEMENTS ET JOINTS DANS LE CARTER DROIT

- Comme pour le carter gauche, utiliser l'outil 0,14 A muni du centrage 0,77 A et du guide 0,14 C.
- Chauffer le carter (80 à 100°), le placer sur l'outil, la chambre des volants tournée vers le bas.
- Placer le guide de joint 0,77 D sur le carter.
- Suiffer le joint, le mettre dans le guide 0,77 D, le ressort du joint étant dirigé vers l'intérieur du carter, et le chasser à l'aide de l'outil 0,77 B.
- Retirer le guide 0,77 D, placer le roulement graissé et le chasser comme le joint.

Montage du roulement d'arbre primaire

- Placer le carter chauffé, la chambre des volants tournée vers le haut, sur l'outil 0,14 A équipé du



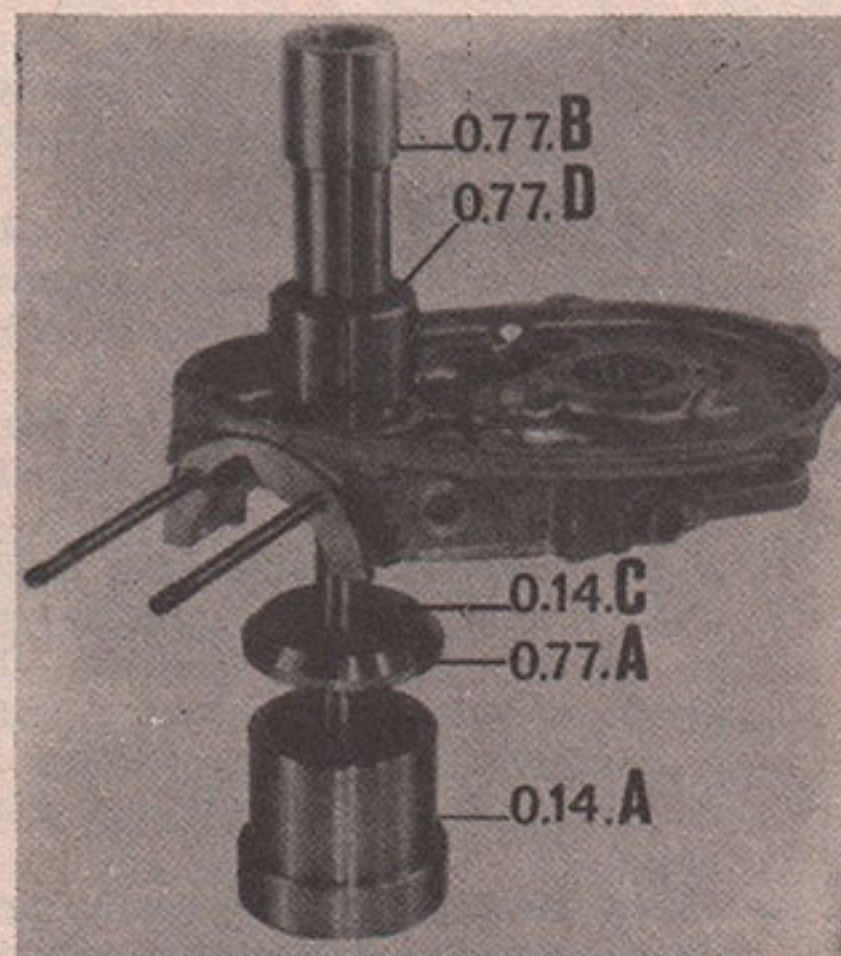
centrage 0,77 A et du guide 0,14 C.

- Placer le roulement et le chasser à l'aide de l'outil 0,77 B.

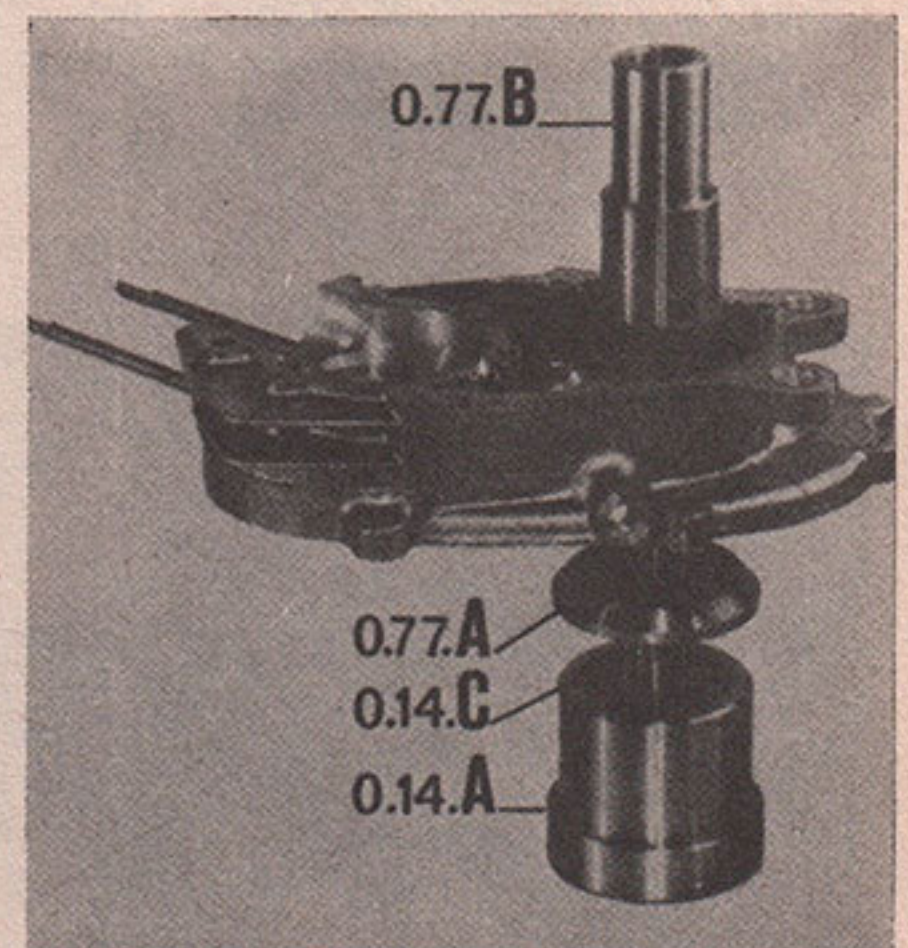
PREPARATION DU CARTER DROIT

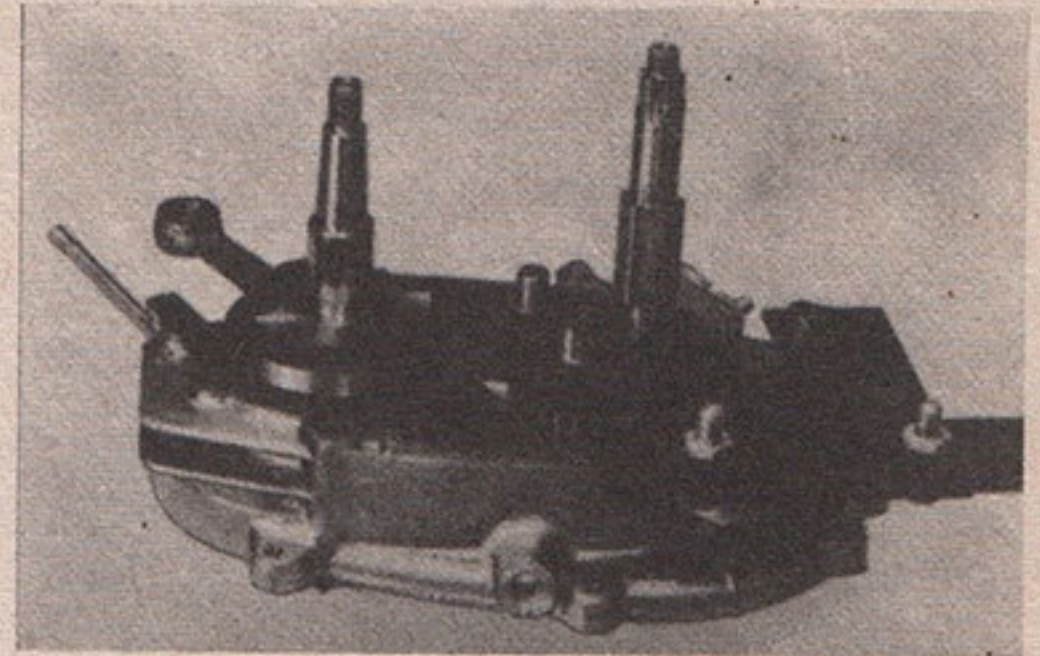
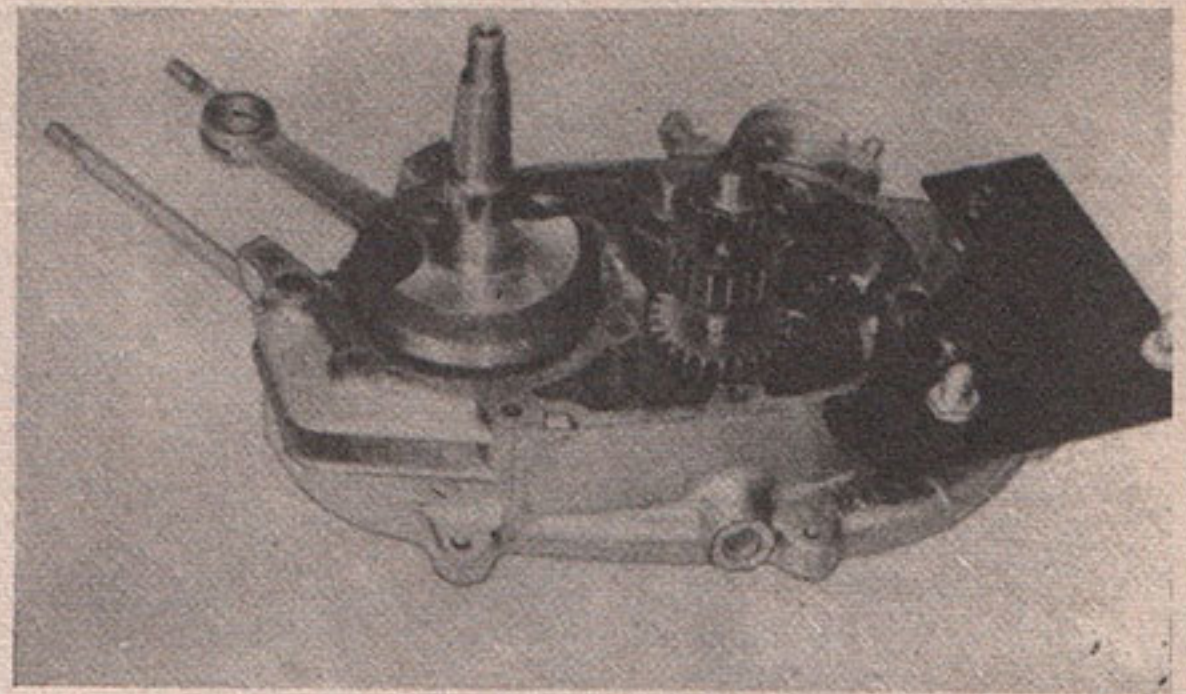
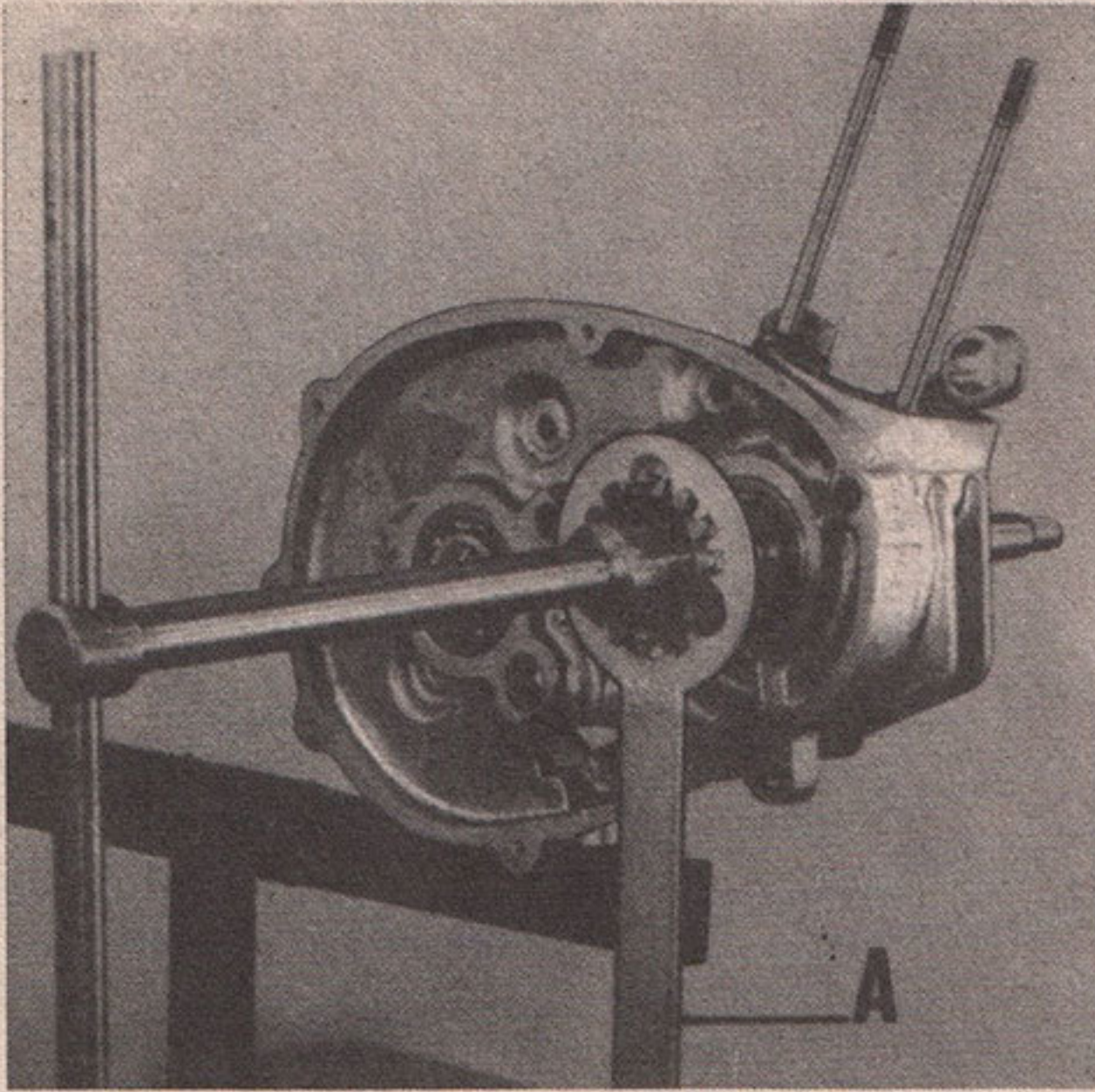
- Mettre en place le vilebrequin en engageant le côté cannelé dans le roulement.
- Monter provisoirement côté embrayage : la rondelle d'appui, et le support d'embrayage; visser et bloquer la vis fixation du support en immobilisant ce dernier à l'aide de l'outil spécial A. Laisser ce dispositif en place jusqu'à l'accouplement des carters.

(Suite du numéro précédent)



- Mettre dans leur logement le ressort et le doigt de verrouillage du secteur des vitesses.
- Mettre en place le levier de commande de la fourchette.
- Pour Sport et BB 3. L seulement : monter et fixer dans l'ordre, l'arrêt de gaine, le secteur de verrouillage, rondelle plate et rondelle éventail sous l'écrou (clé de 10).
- Engager la fourchette sur son levier de commande, ensuite introduire dans cette dernière l'axe par l'extrémité où se trouve l'encoche de maintien.
- Monter la plaque d'appui du roulement d'arbre primaire de manière à ce qu'elle s'engage dans l'encoche de l'axe de fourchette.





- Mettre les freins des vis, les vis, bloquer et rabattre les freins.
- Mettre en place l'arbre primaire dans son roulement.
- Prendre en main le train de pignons intermédiaires, diriger le petit pignon vers le haut. Ne pas omettre de placer la rondelle mince, côté grand pignon.
- Mettre l'ensemble des pignons intermédiaires en place (le baladeur dans la fourchette).
- Engager le baladeur 29 dents sur la fourchette, les crabots orientés vers le haut (côté pignon de lère).
- Mettre en place l'arbre de boîte dans le pignon baladeur, en l'engageant par le côté lisse, et y placer dans l'ordre :
 - la petite rondelle d'appui,
 - la bague de centrage du pignon de première,
 - le pignon de première,
 - la grande rondelle d'appui.
- Mettre la rondelle d'appui épaisse, sur l'axe des pignons intermédiaires, en orientant le chanfrein contre la denture.

ACCOUPLLEMENT DES CARTERS

- Nettoyer soigneusement les plans de joint des deux demi-carters.
- Mettre le joint sur le carter gauche.
- Monter l'outil 0.95, sur le vilebrequin, pour éviter la détérioration des joints d'étanchéité côté volant.
- Accoupler partiellement à la main les carters, vérifier le parallélisme.
- A l'aide de l'ensemble des outils 0.47, 0.78 A, 0.78 B, montés sur le carter gauche, amener les plans de joint en contact. Veiller à ce qu'ils restent parallèles au moment où les silentblochs s'engagent.
- Visser les 5 écrous, les serrer progressivement en commençant par l'écrou central.
- Retirer l'outil 0.95.

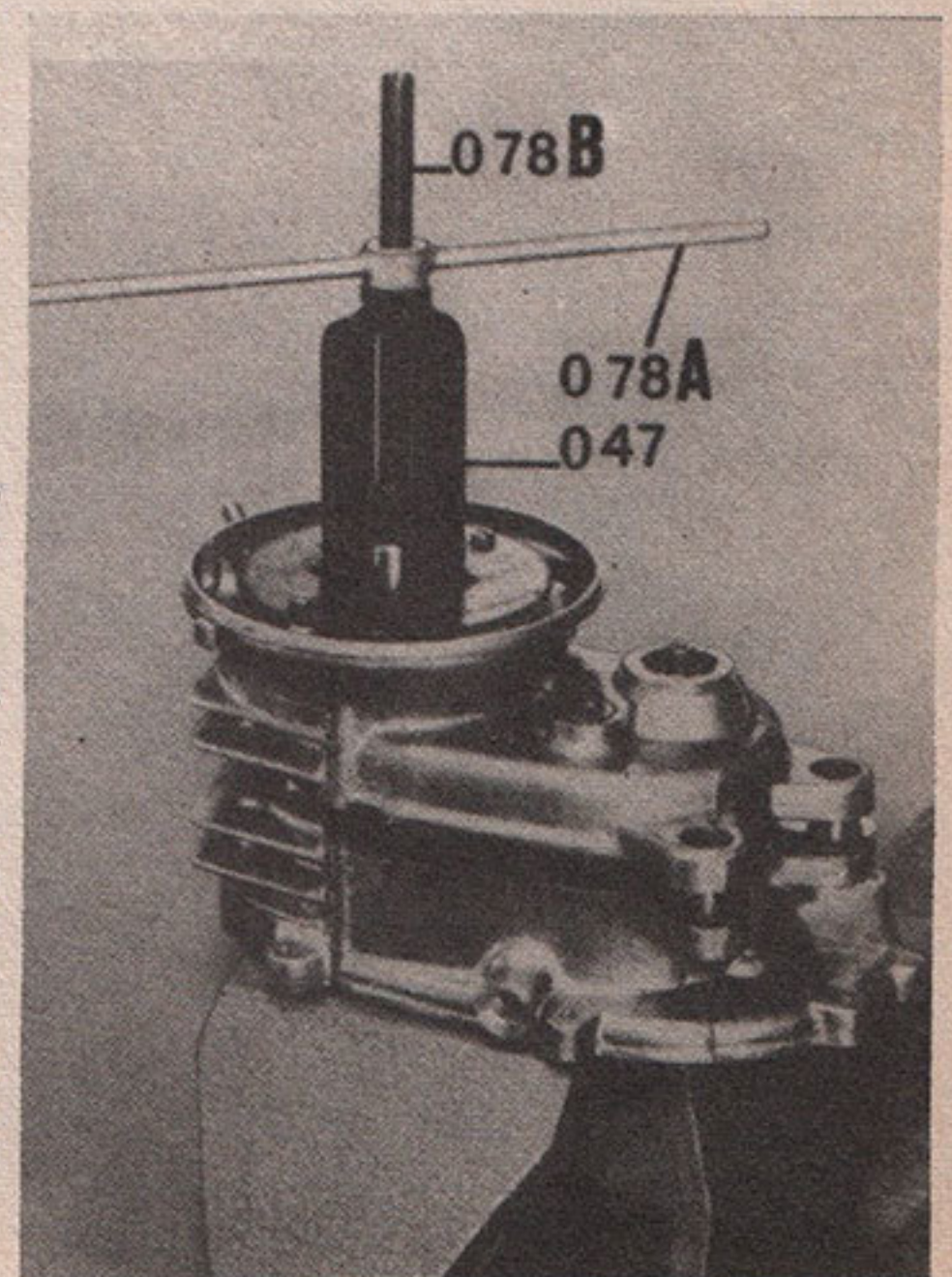
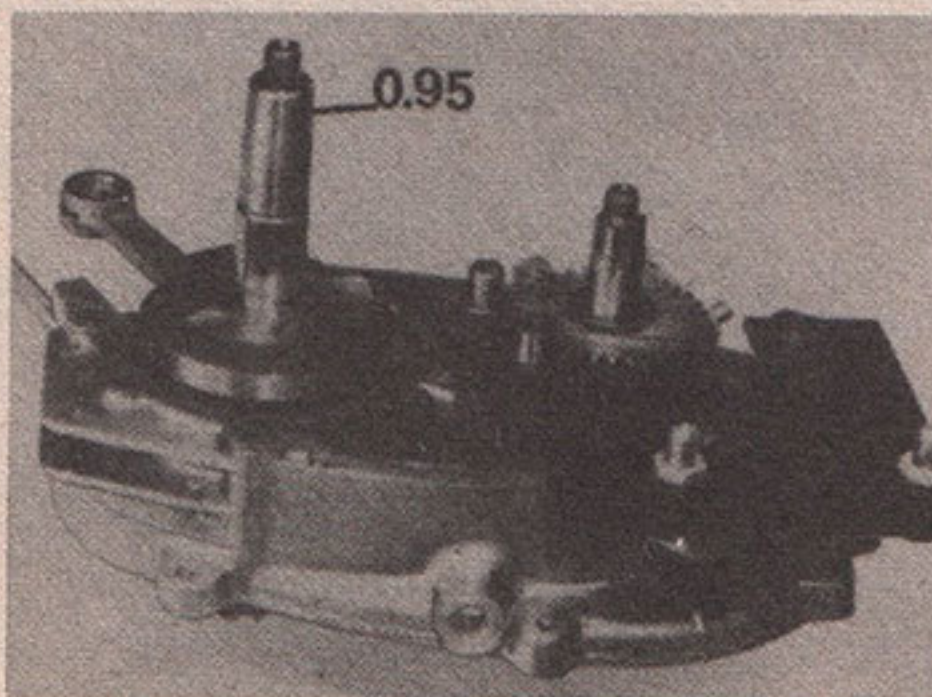
REMONTAGE DE L'ENSEMBLE EMBRAYAGE PIGNON RECEPTEUR

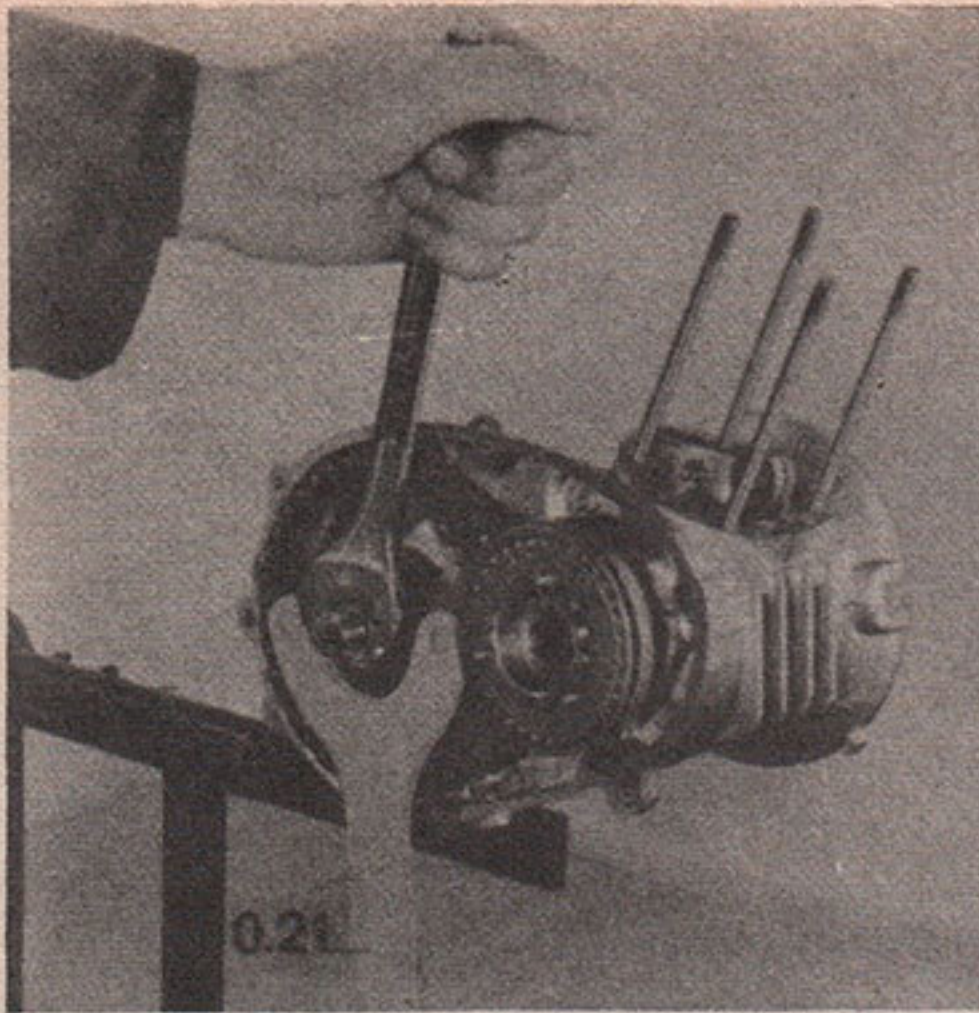
- Démontez le support d'embrayage et la rondelle d'appui montés provisoirement.
- Mettre la plaque d'appui du roulement, les freins d'écrou, les écrous, et les bloquer. Rabattre les freins, puis remettre la rondelle d'appui de l'embrayage.
- Monter l'ensemble embrayage et pignon récepteur sur la chaîne, placer l'ensemble sur l'arbre de vilebrequin et arbre primaire.

- Attention : s'assurer que la rondelle d'appui du roulement est bien en place sur l'arbre de vilebrequin, derrière le support d'embrayage.
- Sur le support d'embrayage, placer le frein de vis, la vis et bloquer (clé tube de 17) en immobilisant l'embrayage à l'aide de l'outil spécial.
 - Rabattre le frein de vis.

Sur Sport, BB 3. L et RS 3

- Sur le pignon récepteur, mettre



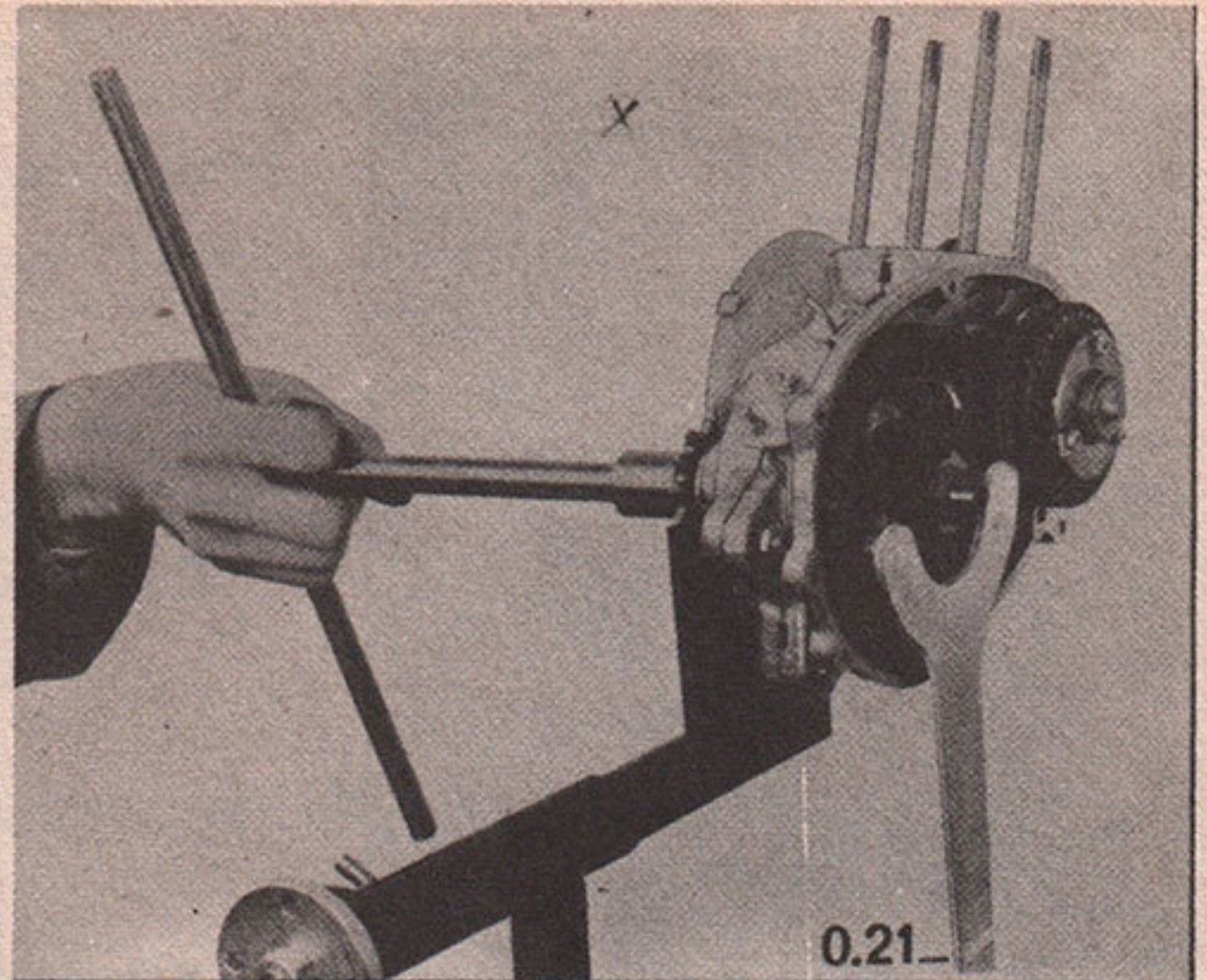
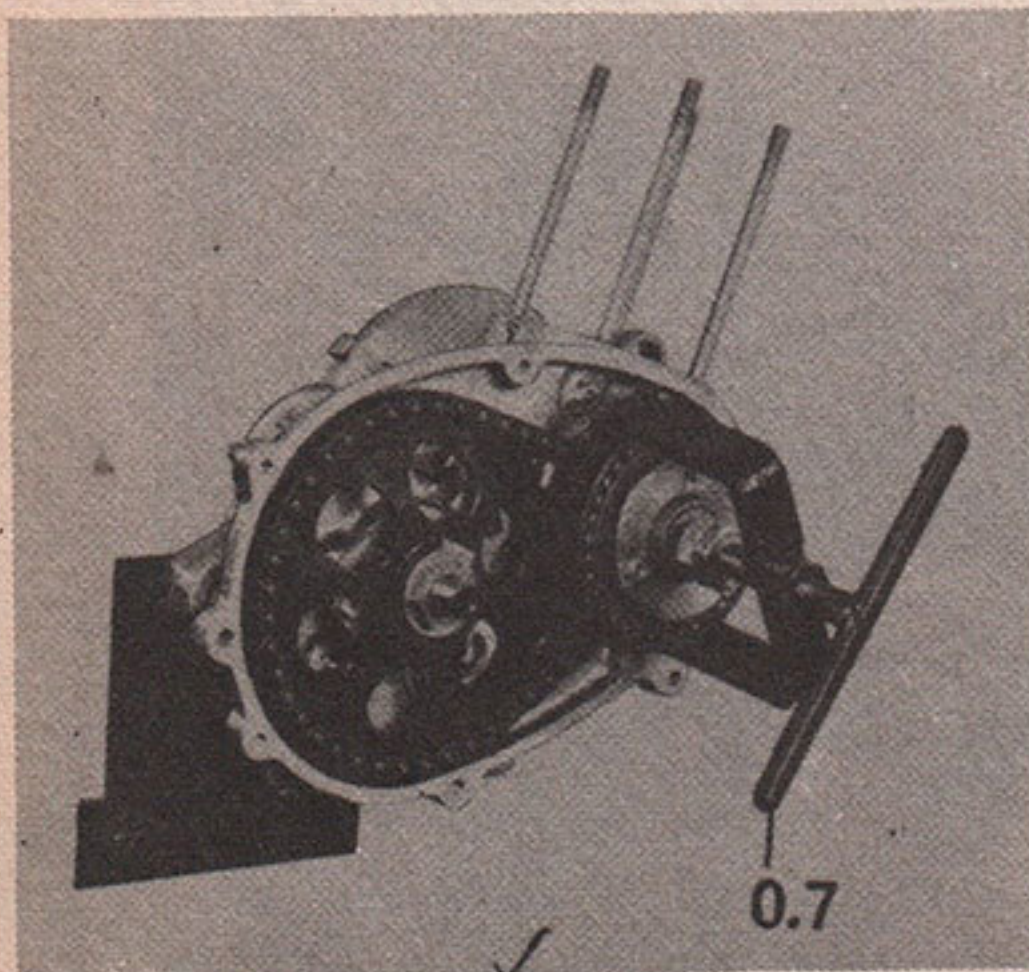


le frein d'écrou et l'écrou. Immobiliser le pignon à l'aide de la griffe 0.21, bloquer l'écrou (clé de 21). Rabattre le frein d'écrou.

- Sur le support d'embrayage, placer le ressort, le plateau, comprimer l'ensemble à l'aide de la presse 0.7.
- Mettre les 3 freins d'écrou, les 3 écrous, les bloquer (clé de 7). Retirer l'outil 0.7, et rabattre les freins d'écrou.

Sur Super Sport

- Sur le pignon récepteur, mettre la douille du pignon libre, le pignon libre et son ressort.
- Bloquer l'écrou, la collerette orientée vers l'extérieur du moteur, ceci afin de permettre l'immobilisation de l'écrou par un coup de pointeau donné sur la collerette à l'endroit de la rainure de l'arbre primaire.
- Sur le support d'embrayage, placer le ressort, le plateau, comprimer l'ensemble à l'aide de la presse 0.7.
- Mettre les 3 freins d'écrou, les 3 écrous, les bloquer (clé de 7).



Retirer l'outil 0.7, et rabattre les freins d'écrou.

REMONTAGE DU PIGNON DE SORTIE

- Sur l'axe du pignon de sortie, introduire l'entretoise, placer le pignon de sortie, canon à l'extérieur, le frein d'écrou et l'écrou, visser et bloquer (clé de 17), en immobilisant l'ensemble avec la griffe 0.21 placée sur le pignon récepteur. Rabattre le frein d'écrou.

MONTAGE DU SELECTEUR SUR CARTER DROIT (Super Sport)

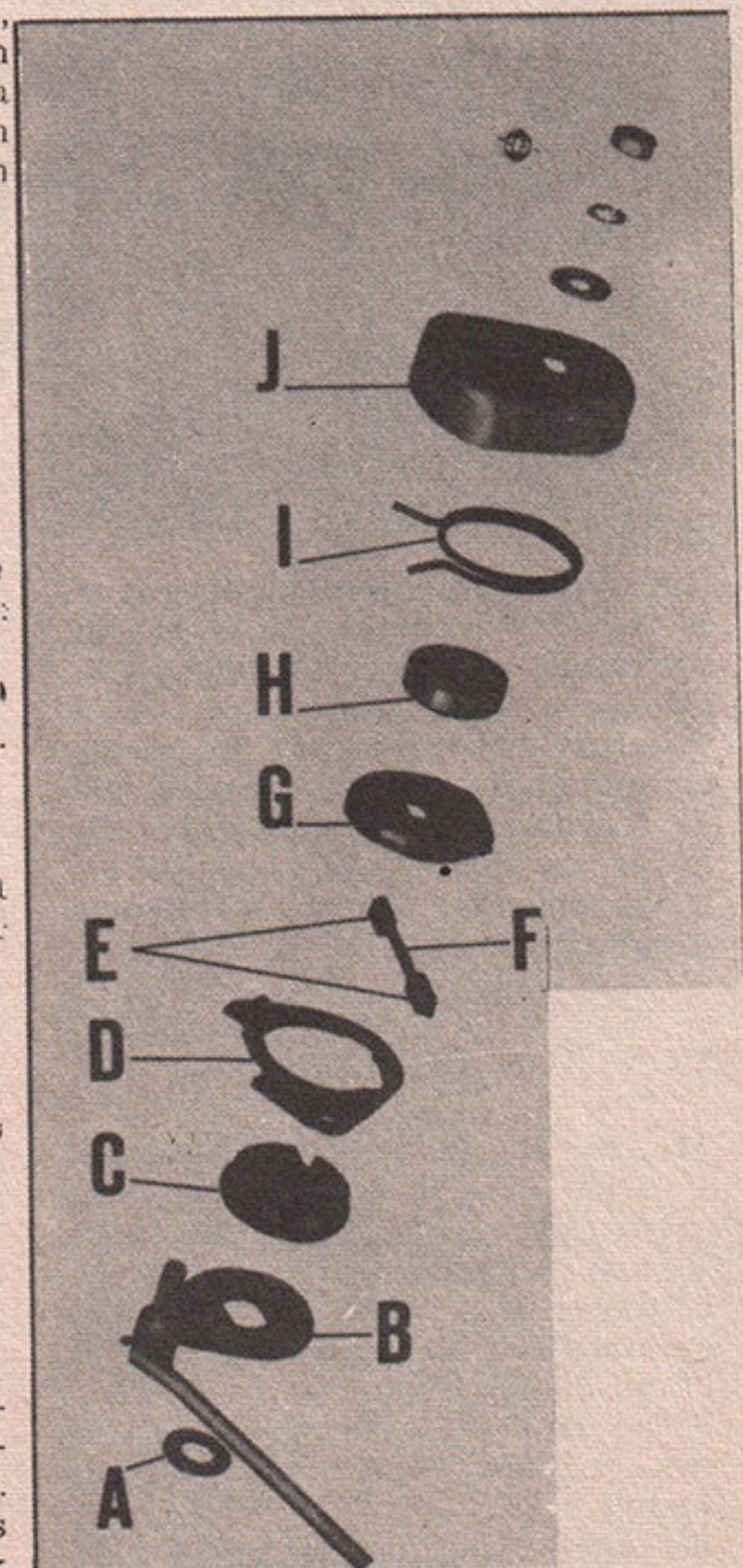
- Placer dans l'ordre sur le levier de commande de la fourchette :
 - la rondelle plate (A),
 - l'ensemble axe et levier (B) équipé de la tige,
 - le moyeu (C),
 - la plaque fixe (D),
 - cliquets et ressort (E. F),
 - la coupelle (G) en comprimant légèrement les cliquets avec un tournevis,
 - l'entretoise (H),
 - le ressort (I),
 - le cache (J),
 - les rondelles (plate et éventail) et l'écrou.

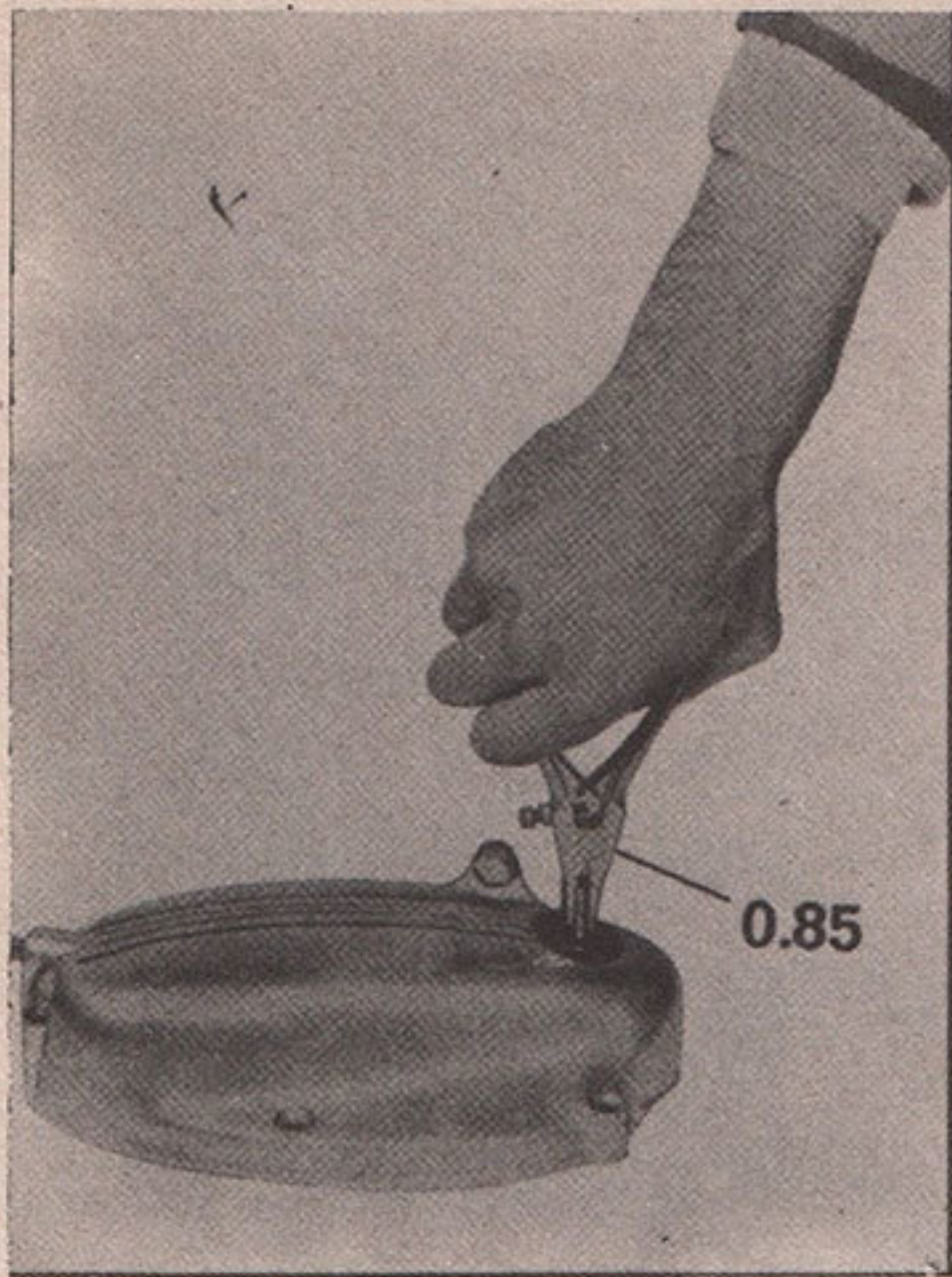
REMONTAGE DU LANCEUR SUR LE COUVERCLE DROIT (Super Sport)

- Mettre en place la bague d'étanchéité dans son logement à l'intérieur de la douille de lanceur.
- Placer le joint papier, après avoir enduit d'hermétique les deux faces du plan de joint.

Positionner la douille de lanceur de manière à ce que le téton d'arrêt du secteur se trouve à l'arrière du couvercle.

- Visser très énergiquement les 3 vis de fixation, et les immobiliser par trois coups de burin donnés sur la douille, en regard





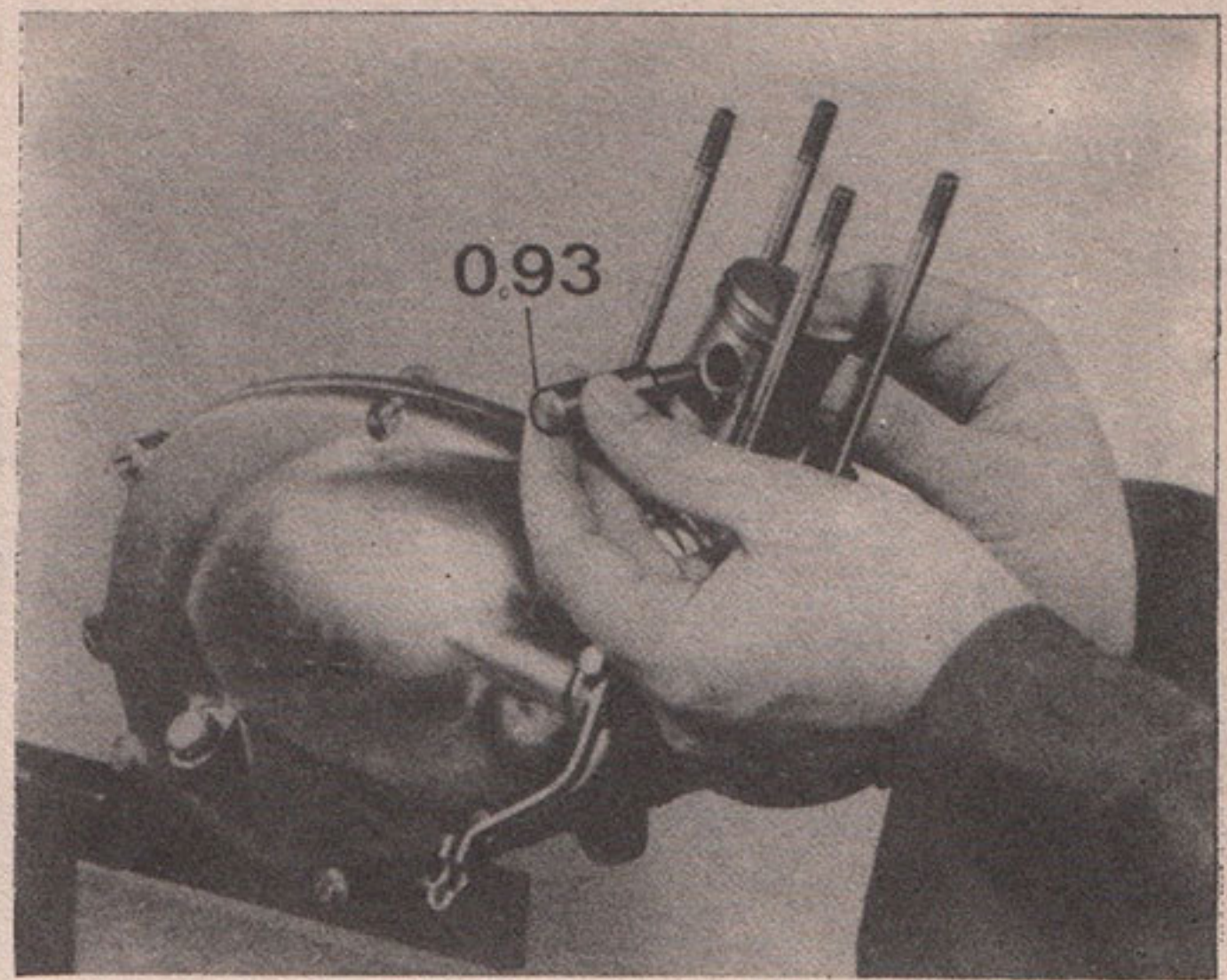
- des fentes de tournevis.
- Introduire le secteur de lanceur.
- Placer le circlips à l'aide de la pince 0.85.
- Introduire le ressort de lanceur, branche courte à l'intérieur du couvercle.
- Placer le cache-ressort.
- Mettre en place la manivelle et la claveter.

MONTAGE DU COUVERCLE DROIT SUR LE CARTER DROIT

- Vérifier que la cheminée de centrage est en place à l'arrière du carter.
- Nettoyer soigneusement les plans de joint du carter droit et du couvercle. Mettre en place le joint.
- Poser le couvercle sur le carter et introduire les 2 grandes vis de fixation de part et d'autre du levier de débrayage, ensuite les 4 vis courtes. Visser et bloquer progressivement les 6 vis.

REMONTAGE DU PISTON

- Mettre en place les segments. Vérifier le jeu à la coupe des segments qui doit être de 3/10 de mm maximum. Pour cela introduire les segments dans le cylindre et contrôler le jeu à l'aide d'une jauge.
- Nettoyer si nécessaire, les gorges des circlips d'arrêt de l'axe du piston.
- Engager l'axe de piston sur le piston jusqu'à ce qu'il affleure le bossage intérieur.



- Tremper la cage à aiguilles dans l'huile légère puis la placer dans la bielle.
- Présenter le piston sur la bielle, la lettre repère dirigée vers l'avant du moteur (côté échappement). Engager le centrage spécial 0.93 pour qu'il traverse la cage à aiguilles et vienne se centrer sur l'axe de piston partiellement monté.

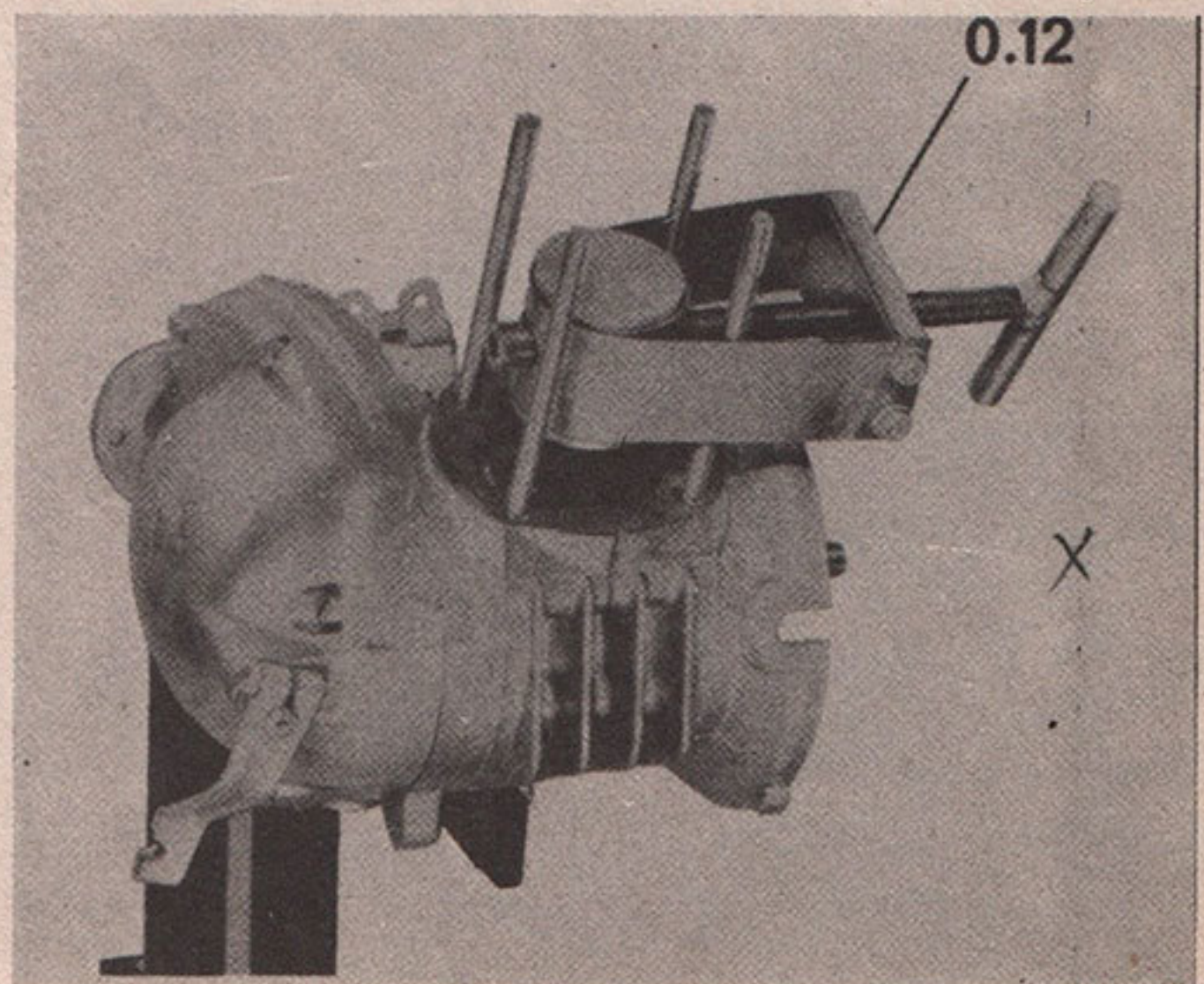
IMPORTANT

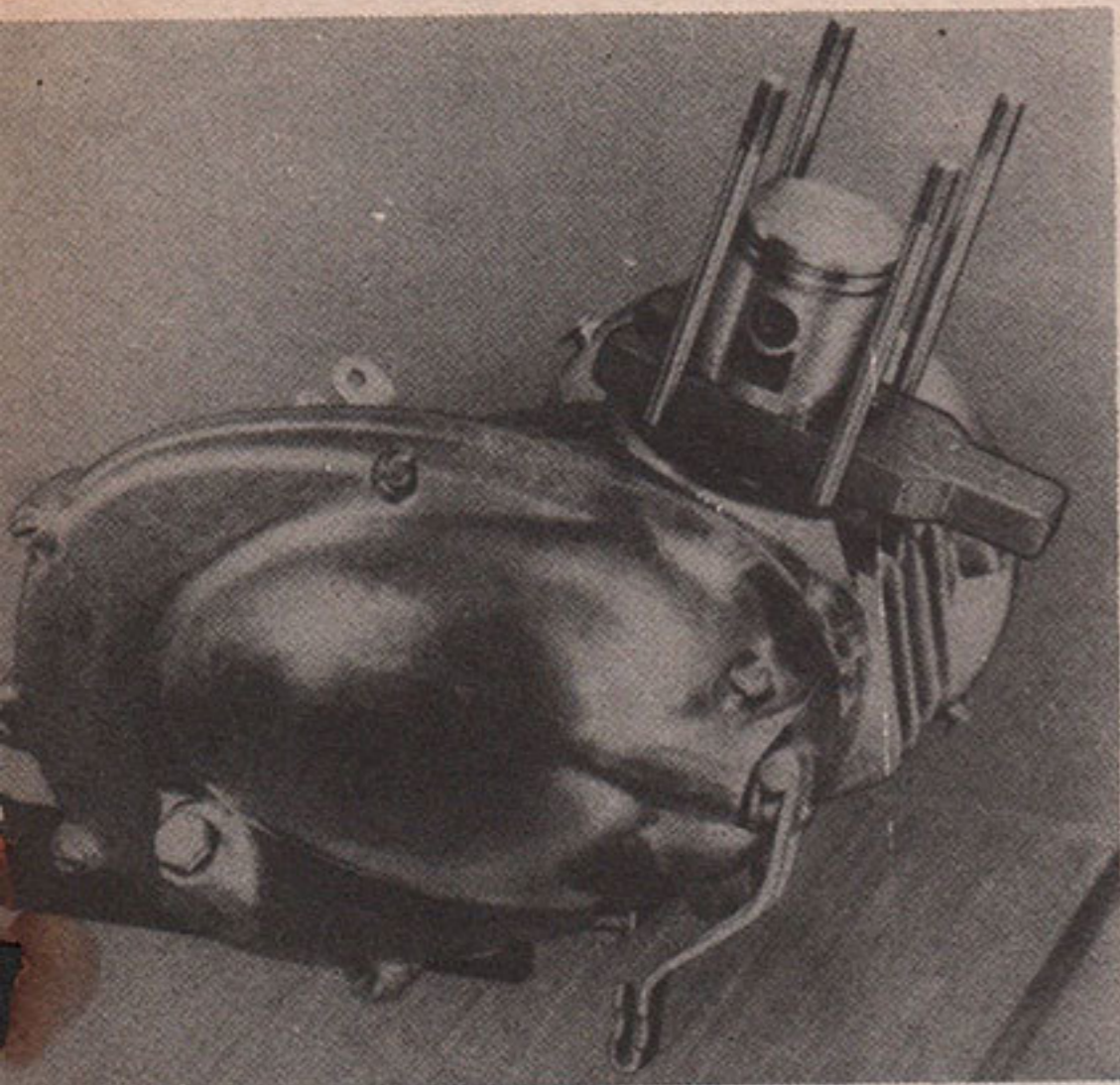
- Ce centrage spécial 0.93 est indispensable pour effectuer correctement cette opération.
- Orienter les segments, les fentes en face des ergots.
- Mettre en place l'outil 0.12, et visser pour engager l'axe aux 3/4 de sa longueur.
- Ensuite retirer le centrage 0.93 et mettre en place un des circlips (pince 0.4).

- Pousser l'axe jusqu'à ce qu'il bute sur le premier circlips.
- Retirer l'outil 0.12, et mettre le deuxième circlips (pince 0.4).
- S'assurer que les circlips sont bien dans les gorges.

REMONTAGE DU CYLINDRE

- Afin de faciliter cette opération, nous vous conseillons la réalisation d'une cale en bois conforme à celle de la figure.
- Nettoyer le plan de joint (joint de carter qui déborde).
- Placer le joint à sec.
- Mettre le piston à l'appui sur la cale en bois mentionnée plus haut.
- Orienter les fentes des segments bien en face des ergots placés dans les gorges.
- Engager le cylindre bien droit. Inutile de frapper, le cylindre





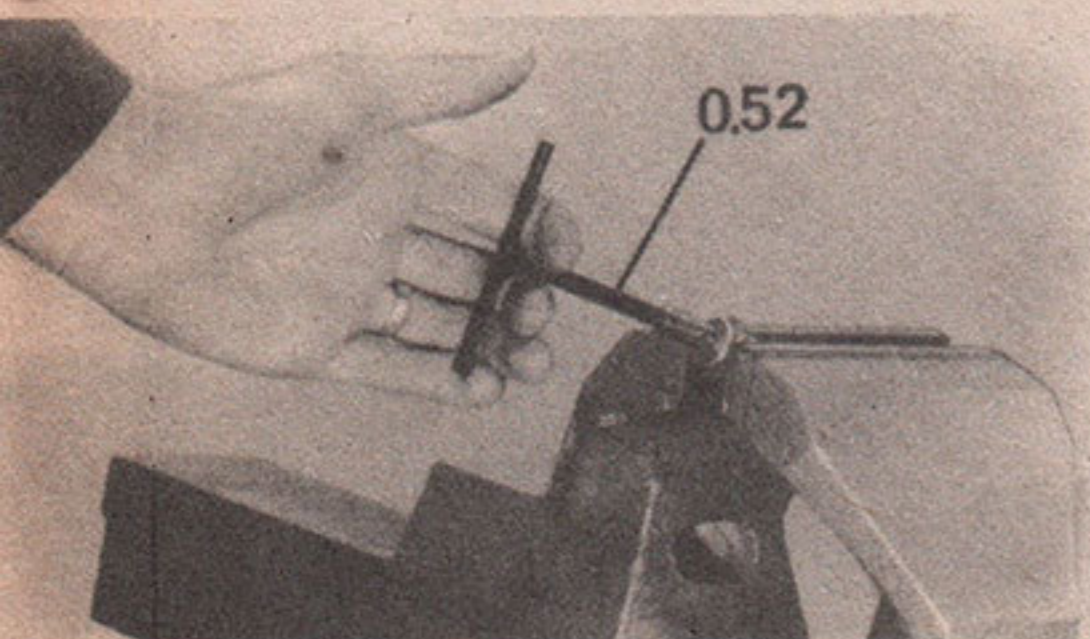
doit descendre à la main car le chanfrein situé à la base du cylindre referme les segments.

- Retirer la cale en bois et pousser le cylindre à fond.

REMONTAGE DU DECOMPRESSEUR (Sport-BB 3.L et RS 3)

Attention : l'étanchéité de la soupape a une grande influence sur le fonctionnement du moteur. Examiner le siège et la soupape avant le remontage. Au besoin, roder la soupape sur son siège avec de la potée d'émeri très fine, à l'aide de l'outil 0.52. Après rodage, si la soupape présente un défaut quelconque, ne pas hésiter à la changer.

- S'assurer que le joint en cuivre est resté en place.
- Visser et bloquer énergiquement le corps du décompresseur sur la culasse (clé tube de 19).
- Engager la soupape, munie de son joint, dans le corps du décompresseur.
- Mettre en place le ressort.
- Mettre la goupille et écraser soigneusement l'extrémité (en cas de perte de la goupille, la soupape tomberait dans le cy-



lindre, d'où risque d'accident et de détérioration du moteur).

REMONTAGE DE LA CULASSE

- Placer le joint à sec (pour Sport BB 3.L et RS 3), attention à l'orientation, le trou prévu sur le cylindre pour l'évacuation de gaz du décompresseur doit correspondre à celui du joint.
- Placer la culasse orientée avec les mêmes précautions que le joint.

- Dans le cas du BB 3.L et RS 3, placer les pattes support moteur en les orientant vers l'arrière et mettre les rondelles Grower et les écrous qui seront vissés et bloqués en quinconce, clé à pipe de 11.
- Pour Sport et Super Sport, mettre les rondelles plates et les écrous qui seront vissés et bloqués en quinconce, clé à pipe de 10. (Le couple de serrage des écrous de la culasse est de 1 m/kg.)

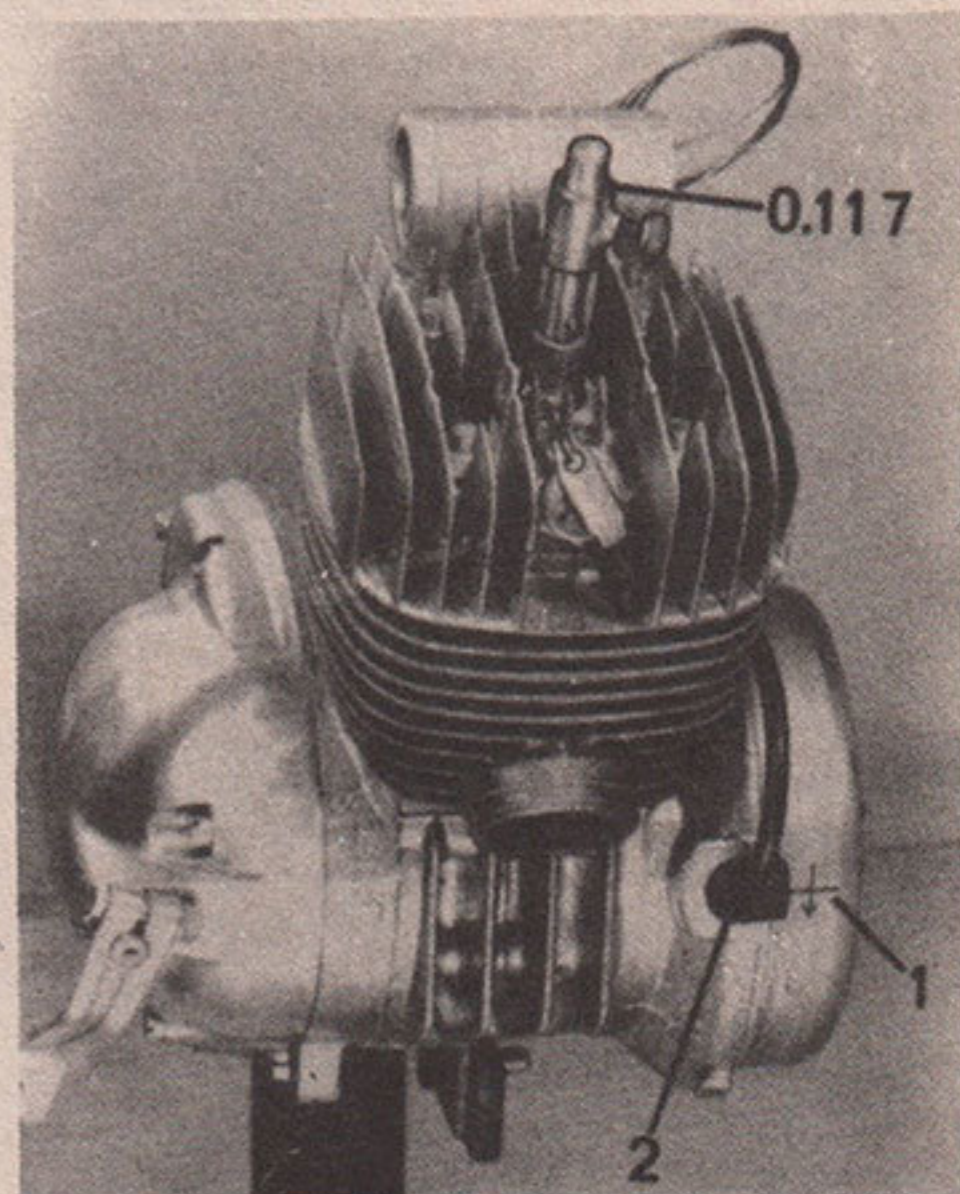
REMONTAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

- Nettoyer soigneusement le cône du vilebrequin.
- Présenter le stator et replacer sur le carter les passe-fil caoutchouc assurant l'étanchéité du volant.
- Visser les 2 vis de fixation du stator, une rondelle Blocfor et une rondelle plate sous la tête (attention, ne pas pincer le fil d'éclairage).
- Remonter le rotor, visser sans bloquer l'écrou en vue du calage.

Calage et réglage du volant magnétique

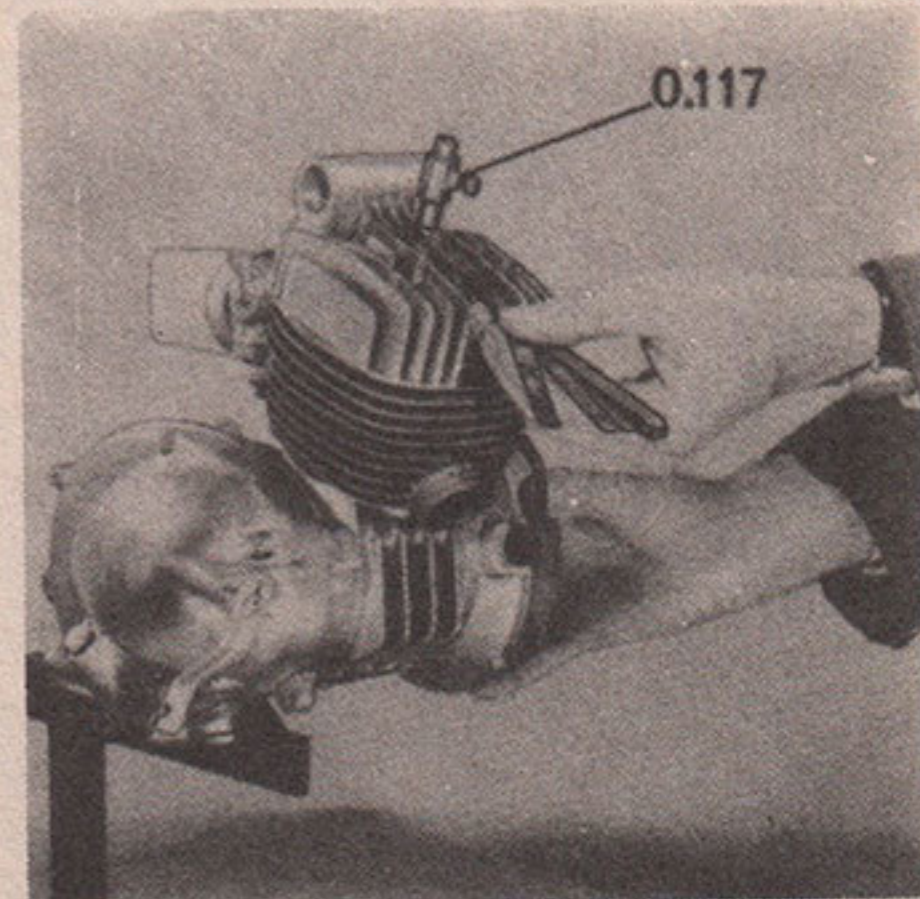
- Visser l'outil 0.117 en lieu et place de la bougie.
- Agir sur la vis de serrage de la tige coulissante supérieure, sans toutefois la bloquer.
- Chercher le point mort haut du piston en faisant tourner le volant.
- Serrer fortement la vis, pour bloquer la tige coulissante supérieure.
- Tourner le volant dans le sens de la marche pour que la tige coulissante inférieure descende.
- Introduire entre les deux tiges coulissantes une cale d'épaisseur correspondant à l'avance désirée (2,5 mm pour Sport-BB 3.L et RS 3; et 1,3 mm pour Super Sport). Continuer à faire tourner le rotor dans le sens de la marche, jusqu'au pincement de la cale.
- Sans déplacer le piston, désolidariser le rotor du cône de vilebrequin, et le faire tourner pour amener les repères du rotor et du stator en regard.
- Bloquer le rotor dans cette position à l'aide de la griffe 0.21 et de l'outil 0.92.

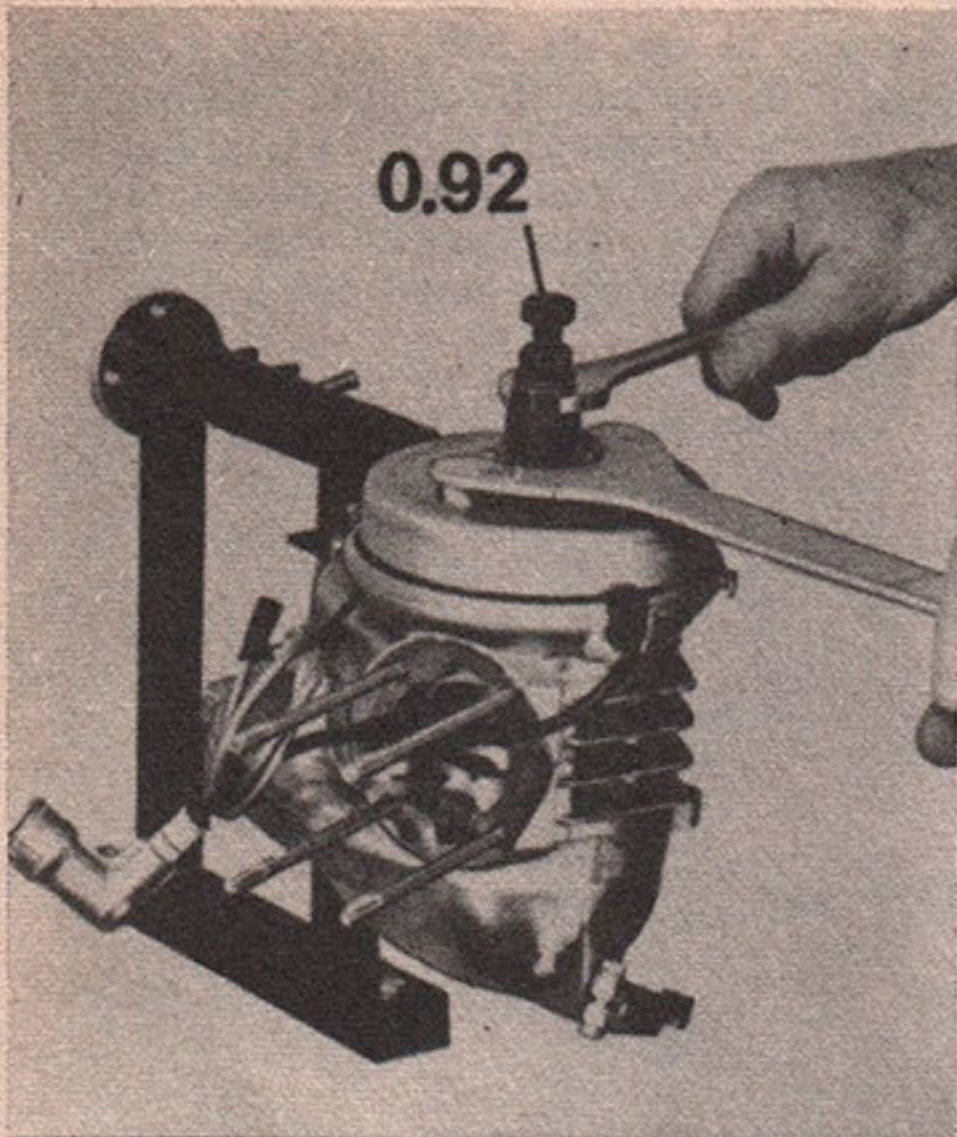
Attention : Pour bloquer le rotor avec l'outil 0.92, prendre la précaution suivante : visser à fond le boulon et le desser-



rer d'un demi-tour avant de serrer le contre-écrou.

- Régler le rupteur : Mettre les repères 1 et 2 du rotor en regard, débloquer le rupteur. Agir à l'aide d'un tournevis introduit dans les crans de réglage pour que





les contacts du rupteur commencent à décoller dans cette position (pour vérifier cette opération, utiliser le « Précis point » n° 0.98). Ensuite re-bloquer la vis du support des contacts.

TRÈS IMPORTANT :

Lorsque le calage est correct l'ouverture maximum des grains de contact est d'environ 4/10.

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à 5/10. Ne jamais régler l'écartement des contacts du rupteur à une cote déterminée, la bonne marche du volant ne dépendant pas de cet écartement, mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des repères du rotor et du stator.

REGLAGE DE LA COMMANDE DE CHANGEMENT DE VITESSE (Sport et BB 3. L)

- Mettre le cyclo sur la béquille.
- Revisser entièrement les 2 tendeurs.
- Mettre le repère de la poignée de changement de vitesses en face du chiffre 0 (point mort).
- S'assurer que le secteur de verrouillage est bien au point mort.
- Débloquer les 2 écrous serre-câbles.
- Tirer sur un des câbles avec une pince pour que la gaine soit bien appuyée sur l'arrêt de gaine; rebloquer l'écrou serre-câble.
- Effectuer la même opération sur l'autre câble.
- Manœuvrer la poignée du guidon, en faisant tourner la roue arrière, pour verrouiller successivement les vitesses et le point mort.

- Si c'est nécessaire, retendre les gaines à l'aide des tendeurs.

CARBURATEUR

Réglage

Le carburateur est réglé au départ d'usine, seul peut être modifié le réglage du ralenti.

Ce réglage est important, il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule.

Le réglage se fait sur moteur chaud, volet d'air ouvert, à l'aide de la vis située sur le côté gauche du carburateur (cette vis est accessible par un trou ménagé dans le capotage gauche, en BB 3. L et RS 3).

- 1°) Visser à fond la vis de réglage.
- 2°) Mettre en marche le moteur (véhicule sur béquille) puis mettre la boîte de vitesses au point mort.
- 3°) Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur, le moteur ne doit pas caler.

Si le moteur cale le régime est trop bas.

DEMONTAGE DE LA FOURCHE AVANT

Ce démontage n'est nécessaire qu'en cas de vérification, la fourche ne nécessitant aucun entretien autre que le graissage.

BB 3. L — RS 3

- Débrancher les commandes de frein et de compteur.
- Retirer la roue avant.
- Dégrafer les gaines de compteur et frein avant.
- Dévisser les écrous à calottes situés sur le palier supérieur de la fourche (clé de 11), et retirer l'ensemble.

Pour sortir le ressort de l'ensemble tube et ressort, démonter le garde-boue, retirer la vis de fixation de la tringle sur le tube.

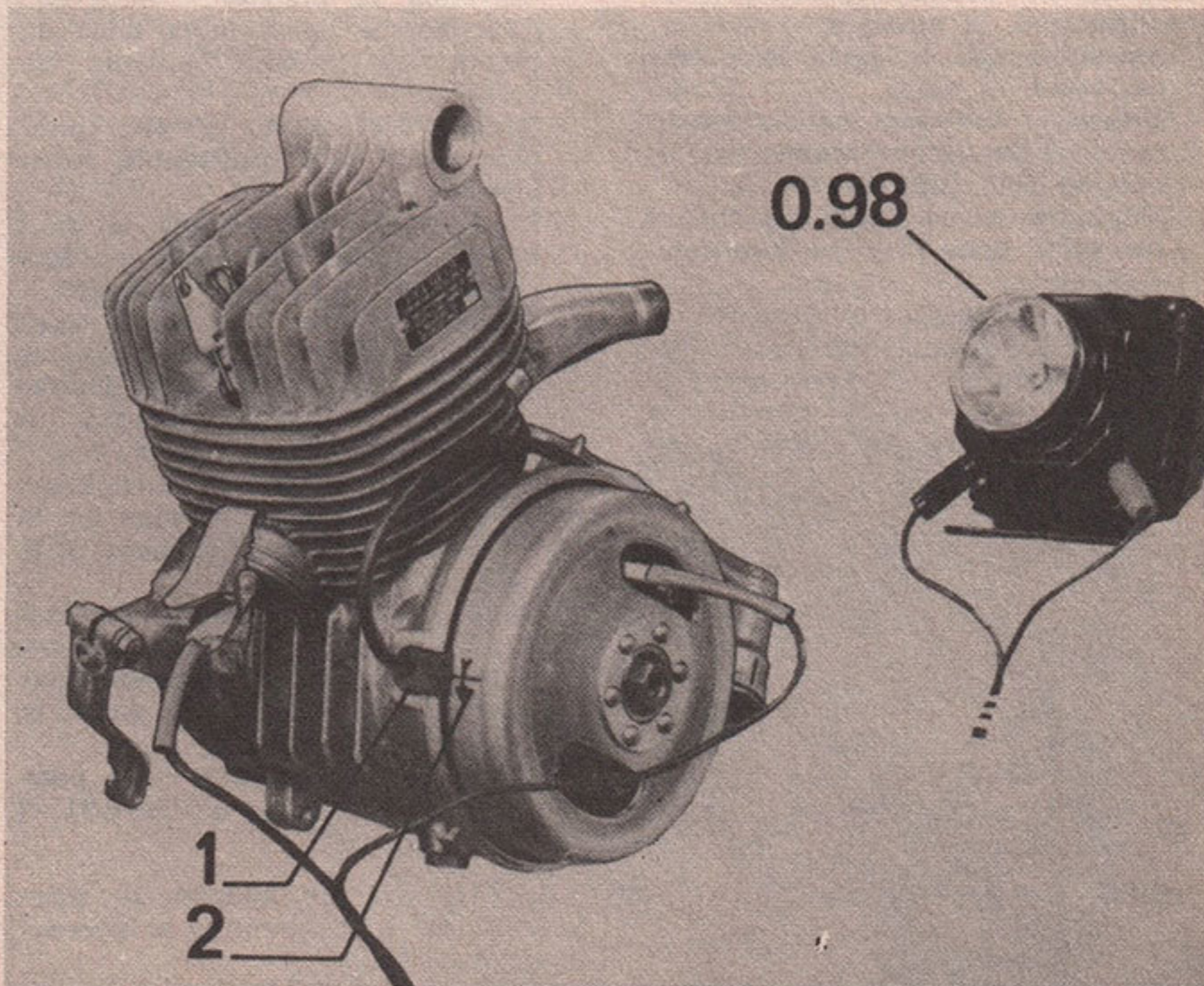
Le tube étant en position verticale, son extrémité cylindrique en appui sur les mordaches d'un étau, à l'aide d'un fer plat de dimensions 3×24×120 mm, chasser à l'intérieur du tube la patte de fixation inférieure du ressort.

Pour retirer le ressort des pattes d'attaches il y a lieu de redresser les extrémités du ressort pour permettre à ce dernier de se dévisser.

Pour faciliter le remontage de l'ensemble ressort et pattes à l'intérieur du tube, ébavurer la patte inférieure.

Sport et Super Sport

- Extraire les deux bouchons en matière plastique situés sur le palier supérieur.
- Introduire la clé 0.111, dans les tubes de fourche pour dévisser les tiges filetées se trouvant à l'intérieur.



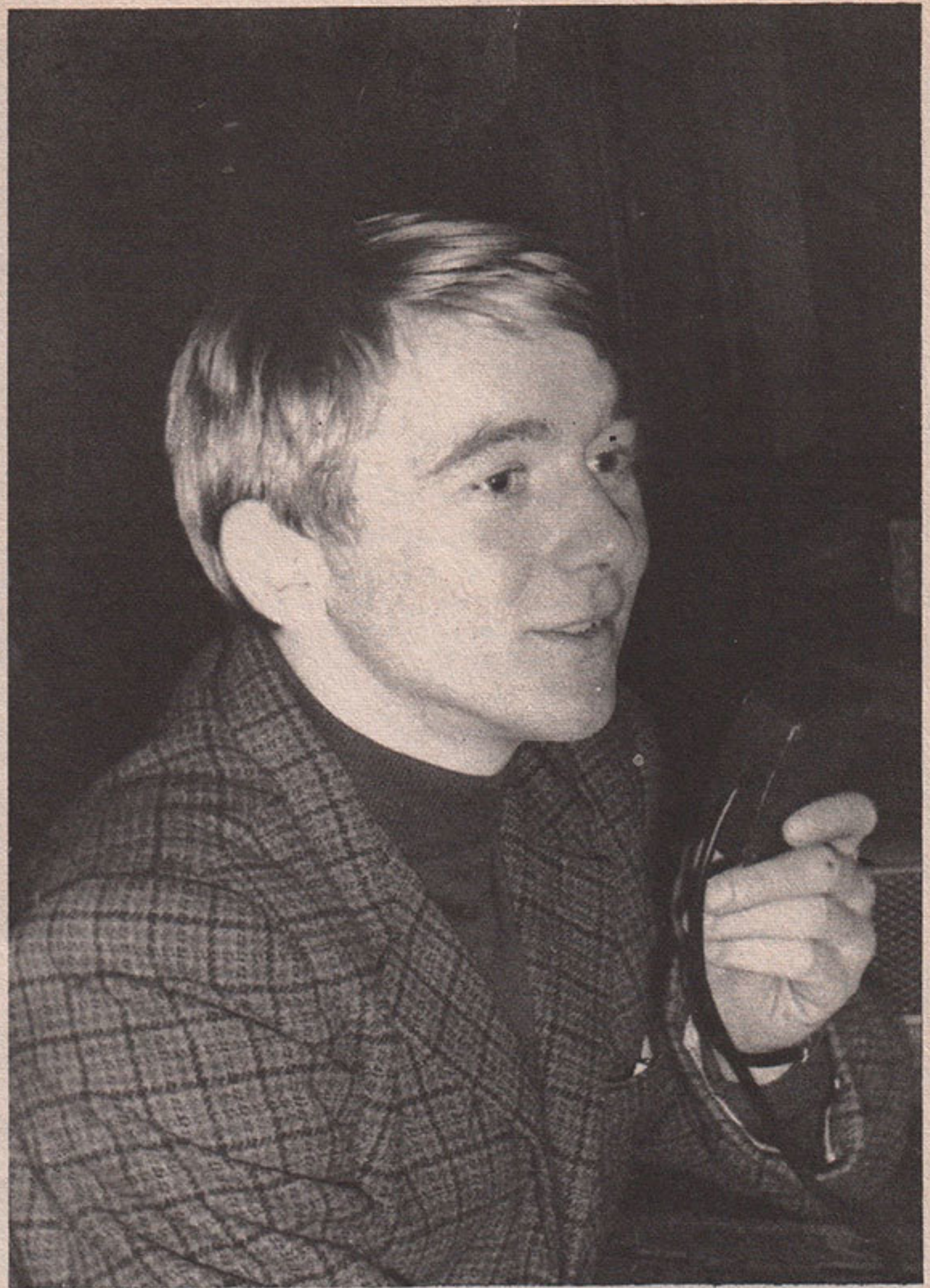
Jacques De Ara c'est le Champion de France National 50 cc pour 1966. C'est aussi un garçon qui a bien mérité ce titre, car il « fait ses classes », depuis trois ans déjà, et ne s'est pas laissé rebuter par les premiers échecs qu'il a connus. D'ailleurs, en le voyant, on comprend que, derrière son franc sourire, se cachent une hargne et une volonté qui ne sont certainement pas étrangères à son succès.

De Ara est un « petit format » et semble construit exprès pour les cylindrées réduites. Robuste, râblé, il avoue 1,60 m et pèse 54 kg. Il ne doit pas manquer de force dans les bras, puisqu'il est, de son métier, chauffeur de poids lourds. Pas très bavard, il dit cependant fort bien ce qu'il doit dire, avec un accent parisien affirmé quoi qu'il ait passé sa première enfance à Bordeaux.

Mais ce qui caractérise, sans doute, le plus notre néo-champion, et que nous avons déjà pu remarquer sur les circuits, c'est sa bonne humeur. Il est constamment souriant, il rit très volontiers d'un rire communicatif qui témoigne de sa bonne santé morale.

Bien que n'ayant pas encore fêté ses 21 ans, il sait exactement ce qu'il veut faire et ce qu'il vaut. C'est ce qui ressort, nous semble-t-il, des réponses qu'il a faites à nos questions.

JACQUES DE ARA



... UN TITRE BIEN MÉRITÉ !..

— Depuis quand participez-vous à des compétitions de vitesse ? Avec quelles machines avez-vous débuté ?

— J'ai commencé à courir il y a trois ans.. A l'époque je n'avais que des moyens très réduits. Au départ je disposais d'un B.B. Peugeot, qui n'a jamais marché d'ailleurs. Ensuite, j'ai eu un Peripoli, ce qui était encore bien faible. Et je suis passé au Kreidler. Alors là, il y a deux ans, j'ai remporté une place de premier au Premier Pas et je me suis placé assez souvent, dans les sept premiers. Et puis, j'ai acheté un Derbi et, alors cela a très bien marché pour moi.

— Comment êtes-vous venu aux courses de vitesse ?

— Un ami m'a emmené un jour à Montlhéry, cela m'a plu et cet ami m'a demandé si je voulais préparer une machine pour courir. J'ai donné mon accord et c'est comme cela que tout a commencé. J'avais alors 16 ans et, depuis, j'ai été pris dans l'engrenage.

— Utilisiez-vous déjà des motocyclettes à la ville ?

— Oui, naturellement. J'ai eu un B.B. Peugeot, un Peripoli, une 250 cc Jawa et une 350 cc Jawa.

— Continuez-vous à faire de la moto en ville ?

— Très peu. Quelquefois je roule sur des motos que l'on me prête, mais je n'ai plus de moto personnelle pour rouler dans la rue.

— Qu'est-ce qui vous plaît dans la vitesse ? N'avez-vous jamais été tenté par d'autres formes de sport motocycliste ?

— J'ai choisi la vitesse un peu parce qu'on m'y a poussé. Le trial, le cross je ne sais pas ce que c'est, car je n'en ai jamais fait. Si au début on m'avait placé sur une moto de cross ou de trial, sans doute aurais-je continué dans cette voie.

— En fait, vous aimez plus la moto que la vitesse proprement dite ?

— Oui, sans doute.

— Quel plaisir éprouvez-vous à disputer des épreuves de vitesse ?

— Je suis assez hargneux, cela se voit sur les photos d'ailleurs !... J'aime bien la bagarre et, par contre, je n'aime pas me trouver tout seul sur la piste. L'impression de vitesse, aller vite, ne me fait absolument rien.

— Qu'est ce qui vous paraît le plus difficile dans votre « métier » de coureur de vitesse ?

— Je crois que le plus difficile, c'est la préparation de la machine. Quand on est sur le circuit, ça va. Mais avant le départ, il y a toujours quelque chose à faire, à mettre au point.

— Chaque pilote a pourtant son point faible. Quel est le vôtre ?

— J'aime bien piloter, et je préfère donc un circuit sinueux à un circuit rapide, je préfère Magny-Cours à Montlhery, par exemple.

— En ce qui concerne le pilotage, vous n'avez pas de problèmes avec les grandes courbes, les épingles, etc. ?

— Cela dépend des jours. Un jour cela va aller très bien, et un autre cela n'ira pas. C'est-à-dire que si avant le départ on vient me dire : « attention, on glisse à tel endroit », alors cela ne va pas. Si on ne me dit rien, tout va très bien.

— Aimez-vous courir sous la pluie ?



— Non, pas du tout !... Je préfère un bon circuit sec avec un revêtement qui accroche.

— Avez-vous peur lorsque vous courez ?

— Vraiment peur, non. Avant le départ, j'ai toujours un peu d'appréhension, mais lorsque je suis sur le circuit, c'est fini. Sous la pluie, par contre, je suis très méfiant, toujours très méfiant.

— Etes-vous déjà tombé en course ?

— Pas cette saison, mais la saison précédente je suis tombé sur tous les circuits : Magny-Cours, Cognac, Montlhery, Rouen. Heureusement, je ne me suis jamais fait mal, vraiment mal, seulement des égratignures, aux mains et aux coudes.

— Pour la préparation des machines, vous en occupez-vous seul ou vous faites-vous aider ? Etes-vous bon mécanicien ?

— J'aime faire de la mécanique, mais j'aime bien être aidé aussi... C'est-à-dire que je m'occupe plus spécialement de la partie cycle, avec un ou deux camarades qui m'aident. Mais je ne touche absolument pas au moteur ; pour cela je fait absolument confiance à Roca.

— C'est vrai pour le Derbi. Mais lorsque vous aviez d'autres machines ?

— Personnellement je n'ai jamais touché au moteur. C'est mon ami « Nounours » qui s'en occupait et qui était le véritable metteur au point. Moi, je me suis toujours occupé de la partie cycle.

— Pourquoi ne voulez-vous pas toucher au moteur ? Est-ce parce que vous ne savez pas comment il est fait, ou parce que vous pensez que c'est trop délicat ?

— Je trouve que c'est trop délicat. Il faut avoir beaucoup de patience pour préparer un moteur. Ce n'est pas que je n'aie pas de notions de mécanique. Au contraire, c'est même quelque-chose qui me plaît.

— Est-ce que les articles techniques, par exemple, vous intéressent ?

— Je les lis volontiers, car j'y trouve toujours des choses très intéressantes.

— Pour en revenir au Derbi, c'est donc Roca qui s'occupe du moteur. Cela signifie qu'après chaque course vous renvoyez le moteur à Nevers ?



— Non. En fait je n'ai jamais eu personnellement d'embêtements avec mon Derbi, sauf aux Six Heures où j'ai cassé au début de la troisième heure. Roca met au point le moteur au début de la saison, et il se contente ensuite de le régler sur les circuits. Je ne touche pas du tout au moteur; je le laisse tel qu'il est. Roca part du principe qu'il ne faut démonter le moteur que lorsqu'il casse, ou que l'on « sent » qu'il va casser.

— **Pensez-vous que le Derbi soit difficile à piloter ? Quelle différence y a-t-il avec le Kreidler ?**

— Le Kreidler est nettement plus difficile à piloter. Naturellement, je parle du 4 vitesses dont je disposais, et dont la boîte était très mal étagée, ce qui obligeait à être toujours sur l'embrayage, alors que sur le Derbi on n'est sur l'embrayage qu'en première. Je pense que le Derbi est assez délicat à piloter mais qu'il est plus simple que le Kreidler.

— **Pourquoi le Derbi est-il délicat à piloter ?**

— Parce qu'il est tout de même assez fragile. Pour la tenue de route, bien sûr c'est mon opinion personnelle, le Derbi tient mieux que le Kreidler.

— **Que pensez-vous des concurrents qui vous ont été opposés cette année ? Quel est celui qui vous a fait le plus peur dans la lutte pour le titre ?**

— C'est Maingret que je craignais le plus, car il va très fort, il est très régulier. Il est aussi bien sous la pluie que par temps sec. Malheureusement, pour lui, il a cassé assez souvent, sans doute à cause de la préparation insuffisante de sa machine. Dubois aussi m'a fait très peur, surtout après sa victoire aux Six Heures.

— **Vous voilà donc Inter pour 1967. Comment comptez-vous résoudre les problèmes que cela va vous poser ?**

— Le problème pour moi, c'est d'avoir au moins une machine, une nouvelle machine. Au début je ne savais vraiment pas quoi faire et j'hésitais beaucoup. Et puis, j'ai trouvé un ami qui va me prêter deux machines : un 50 cc Derbi Competition-Client et une 125 cc Buface. Cet ami avait acheté ces machines pour lui, pour courir cette année et il n'a pas pu le faire à cause de son travail. Grâce à lui, je vais donc pouvoir continuer à courir en catégorie Inter. Naturellement, je pense que la première année va surtout me servir comme apprentissage.

— **En définitive, vous faites surtout de la compétition pour vous amuser. Vous n'espérez pas devenir un jour pilote professionnel ? Ou gagner de l'argent avec ce sport ?**

— Non, je ne pense pas que l'on puisse gagner de l'argent avec ce sport. Certains ont réussi, mais ils sont très peu nombreux. Il ne faut pas compter là-dessus. Il faut considérer cela comme un loisir à moins d'être vraiment un super-champion, s'appeler Monsieur Vigreux, par exemple.

— **Justement, chez les Inters et dans les autres cylindrées, quels sont les coureurs que vous appréciez le plus ?**

— Celui que j'apprécie le plus, c'est Vigreux parce qu'il va bien sur toutes les machines et c'est aussi vrai pour Roca-Lhéraud, évidemment, et encore Barbaroux qu'il ne faut pas oublier.

— **En quoi pensez-vous que les champions que vous venez de citer vous sont supérieurs ?**

— Il y a bien sûr une question de pilotage, mais je pense aussi qu'un garçon comme Vigreux prend beaucoup de risques. Et, pour arriver, il faut savoir prendre des risques.

— **Quels circuits connaissez-vous en France ?**

— Montlhéry naturellement. Mais aussi Magny-Cours, Cognac, Rouen. Je ne suis allé à Clermont-Ferrand qu'en spectateur.

— **Les jours où vous ne courez pas, vous rendez vous quand même sur les circuits en spectateur ?**

— Ah, oui : j'éprouve autant de plaisir à assister à une course qu'à courir moi-même. Je crois qu'il est normal qu'un pilote aime voir courir d'autres pilotes. Il doit aimer son sport des deux côtés de la barrière.

— **Pensez-vous que courir coûte cher ?**

— Non, car je pense que lorsqu'on a choisi une forme de loisir qui vous plaît, il faut savoir se priver sur autre chose. Un jeune qui sort tous les soirs pour se distraire ou un autre qui court en moto le samedi et le dimanche, doivent dépenser à peu près la même chose. Certes, au départ, il y a l'achat de la machine mais, encore une fois, il faut considérer que toute forme de loisir doit se payer.

— **Quelles autres distractions avez-vous dans la vie ?**

— Tout d'abord, j'adore la danse, je suis un amoureux de la danse. En général, je préfère le moderne : le Jerck, le bop, le slow. J'aime bien, comme disent les jeunes, « aller en boîte » le soir. Pour le cinéma, j'aime bien, voir un beau film mais je n'irais pas trois ou quatre fois par semaine au cinéma. Par beau film, je veux dire un film qui ait un sens. Je ne lis pas énormément, mais je préfère les romans policiers. Au point de vue musique, j'adore la musique anglaise, les chan-

teurs anglais. Pour les Français, je trouve que Hallyday est vraiment le meilleur mais j'aime aussi Jacques Brel.

— Lorsque vous devez courir le lendemain, est-ce que vous vous couchez plus tôt la veille ?

— Oui, dès que la saison commence, les petites sorties nocturnes c'est fini. Je ne me couche pas à des heures régulières, mais j'évite de rentrer trop tard, sauf quelques fois le samedi quand il n'y a pas de courses le lendemain.

— Depuis vos débuts en compétition, avez-vous eu l'occasion de vous faire des amis dans le milieu motocycliste ?

— Très certainement !... Celui qui a été le plus sympathique pour moi et que je peux vraiment appeler un ami, c'est Rosemon-Popp. Malheureusement, je n'ai plus de ses nouvelles depuis quelque temps.

— Lorsque vous avez décidé de courir, quelle a été la réaction de vos parents ?

— J'ai d'abord couru sans que ma mère le sache. Mon père le savait mais évitait d'en parler. Il était d'accord, mais ne voulait pas effrayer ma mère. Maintenant, cela va mieux et ma mère s'est habituée.

— Viennent-ils vous voir courir à Montlhéry ?

— Non, ils ne veulent pas venir et moi je ne veux pas qu'ils viennent. Je pense que ma mère surtout se ferait trop de soucis. Elle s'en fait déjà beaucoup trop.

— Avez-vous l'intention d'aller courir à l'étranger l'an prochain ?

— Si mes moyens me le permettent, sans aucun doute. Et le temps aussi, car il en faut pour se déplacer. J'aimerais beaucoup courir en Belgique et en Angleterre. Surtout en Angleterre pour parfaire mon apprentissage, car je crois que c'est le pays où les pilotes « vont » le plus fort. J'ai accompagné Vigreux en Angleterre et j'ai été impressionné. Les Anglais sont d'ailleurs très sympathiques sur les circuits.

— Quels moyens avez-vous pour vous déplacer ?



— Pour partir à l'étranger, nous nous arrangerons pour être plusieurs, trois ou quatre au moins. C'est possible avec Le Toumelin, Billard, toute la « bande » du Chatillonnais, qui s'est déjà déplacée en Belgique cette année, et qui m'avait déjà proposé de l'accompagner.

Recueilli par B.N.

EN TOUTE FRANCHISE

FIDELE lecteur de vos revues, je vous envoie mes impressions sur mon cyclo : « Ital-Jet Mustang 3 vitesses » acheté neuf en octobre 65 et qui totalise actuellement 6.500 km.

Voyons tout d'abord les défauts : Moteur très enclin au serrage, même après 3.000 km ;

Bouchon de réservoir peu étanche ;

Selle trop dure ;

Frein arrière insuffisant à l'origine ; éclairage AV insuffisant ;

Suspension AR fort souple mais pas amortie (revient trop vite sur mauvaise route). La roue AR décolle. L'avertisseur peu audible ; jante en alu peu solide ; mauvaise fixation du réservoir (vibrations constantes). Très mauvaise tenue de route sur mauvaise route.

Qualités : moteur nerveux, mais pas encore assez en comparaison des Flandria.

Bon étagement des vitesses ; réservoir très important ; suspensions AV irréprochables ; frein AV très puissant (merveilleux). La commande de phares, très accessible, regrette ne pas avoir trois positions.

Partie cycle : Très bon double-berceau avec moteur suspendu.

Esthétique irréprochable.

Couleur émaillée noire. Réservoir très haut, couleur gris métallisé.

En conclusion, je suis très content de mon cyclo. Je pense à le gonfler pour faire de la compétition en amateur.

Piétry J. - Hamoir (Belgique).

FORMULE SPORT

IL FAUT LA MODIFIER POUR SAUVER LA
COMPÉTITION VITESSE !

INTERVIEW DE Mr DELAHERCHE, MEMBRE DE LA COMMISSION TECHNIQUE ET PRESIDENT DE L'A.M.C.F.

— Avant d'aborder le sujet qui nous intéresse, voulez-vous, M. Delaherche, vous présenter, en quelques mots, à nos jeunes lecteurs ?

— Je pratique le sport motocycliste depuis 1935. Après la guerre, qui nous avait tous dispersés, nous nous sommes retrouvés en 1947 à l'occasion de la première épreuve disputée à Montlhéry, les Coupes d'Argent je crois, et j'ai gagné dans la

La Formule Sport étant à l'origine d'un mécontentement généralisé, touchant aussi bien les pilotes que les organisateurs, nous avons pensé qu'il serait bon de connaître l'opinion d'un des responsables de sa définition, c'est-à-dire d'un membre de la Commission Technique de la F.F.M. M. Delaherche, ancien pilote de vitesse et actuellement membre de cette Commission, a bien voulu répondre à nos questions, ce dont nous le remercions vivement au nom de tous nos lecteurs.

catégorie 175 cc, catégorie dans laquelle j'avais pratiquement toujours couru avant la guerre. Ensuite j'ai couru un peu dans toutes les cylindrées, en 350 cc j'ai gagné un Bol d'Or en catégorie série avec, si mes souvenirs sont bons, une Horex. J'ai eu aussi une Matchless 350 cc, toujours en catégorie série. J'ai fait un peu de « trois-roues », très peu d'ailleurs. Ma dernière épreuve a été le Bol d'Or 1958 avec une 500 BMW, une R 51. Nous nous sommes accrochés pendant la nuit, Nebout et moi, et je suis tombé sans gravité mais perdant ainsi toute chance de gagner. Et pourtant, j'aurais vraiment voulu gagner ce Bol d'Or puisque j'étais décidé à « raccrocher »

après cette saison. Je faisais équipe avec le luxembourgeois Nenning qui s'est tué depuis sur la route. Et puis, j'ai laissé la place aux jeunes, ce qui était logique et raisonnable.

Je suis entré à la Fédération en 1955, je crois, époque à laquelle M. Violet était président de la Commission technique. Je suis membre donc de cette commission depuis 11 ans déjà, et depuis 11 ans nous nous penchons sur ce problème de la catégorie Sport. Et aujourd'hui il faudrait que la commission technique travaille sérieusement encore pour revoir ce règlement, qui ne sera jamais parfait bien sûr, mais de façon à la rendre plus strict tout en lui laissant une certaine souplesse.

— M. Delaherche, vous êtes ici en qualité d'organisateur, puisque Président de l'A.M.C.F., et aussi en qualité de membre de la commission technique de la F.F.M. Le problème qui nous occupe aujourd'hui est celui de la formule Sport. Nous recevons à ce sujet de nombreuses lettres de jeunes lecteurs qui sont mécontents du règlement qui régit cette formule Sport, qui aimeraient faire leurs débuts en compétition mais qui en sont empêchés par le fait que la formule Sport fait la part trop belle aux « course » déguisées en « sport ». Participer aux épreuves Nationales avec une véritable machine de série, c'est aller au devant de résultats plus que décevants. Nous aimerions connaître votre opinion sur ce sujet.

— Je suis tout à fait d'accord avec vous : les machines Sport actuelles, non



pas toutes mais certaines, sont un peu des machines de course déguisées. Lors des vérifications techniques, si nous voulons avoir quelques concurrents au départ, nous sommes obligés de « passer la main » sur certaines modifications. Pour moi personnellement, il y a cependant quelque chose qui ne va pas : c'est le prix atteint par certaines machines « modifiées ». Si nous considérons une Morini sortie de chez l'importateur, donc bien affûtée, passages de gaz polis, etc... : elle ne nécessite que du temps pour la préparer, ce qui est minime compte-tenu en plus que de nombreux pilotes sont capables eux-mêmes de faire ce travail. Mais ce qu'il ne faut pas, c'est changer ou modifier certaines pièces essentielles, car alors le prix de la machine se trouve considérablement augmenté. C'est pour cela que de nombreux jeunes ne peuvent pas accéder à la compétition normalement, ne peuvent prétendre, sinon à des places de premiers, tout au moins à des places honorables. Il est évident que ces jeunes n'obtenant que des résultats décevants sont alors rapidement écœurés. Ce qu'il faudrait à mon avis, c'est que la machine sport, soit une machine sortant du magasin et n'ayant subi que des modifications prévues qui ne devraient pas aller au-delà du changement de gicleur, de bougie et aussi de guidon et de selle pour avoir une position meilleure et plus sûre. Ceci permettrait d'avoir au départ un nombre élevé de concurrents, d'organiser des éliminatoires et des finales, et ainsi d'offrir aux jeunes mordus du deux-roues la possibilité d'obtenir des places d'honneur. En ce qui concerne un problème particulier, celui des carénages : sur les 50 cc ils ne sont pour ainsi dire jamais livrés par le constructeur, ce sont des carénages d'adaptation. C'est pourquoi je suis plutôt réticent quant à leur autorisation, d'autant que le prix des carénages est souvent élevé et vient ainsi s'ajouter au prix de la machine.

Je crois que c'est justement parce que la somme à investir pour courir est trop élevée que l'on voit dans les rues, à Paris comme en province, des jeunes qui s'amuse à faire du bruit et gênent la population. Or, nous pouvons proposer des pistes, des circuits ou ces jeunes pourraient venir s'amuser sans gêner personne. Le grand obstacle, encore une fois, c'est la question du prix de la machine et, pourquoi ne pas le dire, aussi du prix des engagements, qui est malheureusement lié aux frais qui incombent aux organisateurs : assurance, location du circuit, service d'ordre, etc. Mais ceci est une autre histoire.

Moi personnellement, j'aimerais amener le plus possible de ces jeunes à Montlhéry, leur indiquer ce que doit être une machine Sport, en accord avec la Commission Technique, c'est-à-dire une machine dérivée de la série. Nous avons

dit qu'une série de 200 machines devrait être fabriquée par l'usine. Ce chiffre pourrait paraître élevé et nous fermons les yeux maintenant sur le problème. Il y a cependant, des choses inadmissibles comme par exemple un 50 cc avec un malheureux phare de vélo. Ce n'est pas valable : il faut que la machine soit conforme au Code de la Route et conforme à celles livrées de série par le constructeur, avec un phare homologué, un feu arrière. Evidemment nous comprenons fort bien que des accessoires comme la béquille, le retroviseur, soient enlevés parce que dangereux. Mais il faut que la machine reste aussi près que possible de la production courante. D'ailleurs, le spectacle à Montlhéry y gagnerait en beauté... et en équilibre.

— **D'une manière générale, l'actuel règlement Sport est extrêmement critiqué, même par les organisateurs. Il pose, au départ, un problème de contrôle qui est très difficile à effectuer. Nous aimerions savoir si vous êtes d'accord avec le règlement actuel. Dans le cas contraire, quelles sont vos critiques et comment pensez-vous qu'il puisse être amélioré ?**

— Je ne critique pas le règlement dans son ensemble. Je pense que la machine sport devrait être réservée aux pilotes nationaux de sorte que ces derniers puissent nous montrer ce qu'ils savent faire. Un autre point doit être critiqué : le fait qu'un pilote national qui remporte le titre de Champion de France dans sa catégorie, soit obligé, l'année suivante, de passer dans la catégorie Inter. Mais si ce pilote ne dispose pas d'une machine adéquate pour lutter avec les pilotes inters, il va se retrouver dans les derniers et nous risquons ainsi de perdre rapidement un élément de valeur. Les exemples sont nombreux.

— **Vous préférez donc qu'un Champion de France National puisse défendre son titre au cours de l'année suivante et qu'il ne passe Inter que s'il remporte deux fois de suite le titre ?**

— Quand on gagne un titre, il est normal qu'on le défende. Or, avec le règlement actuel, il ne peut pas être défendu puisque le pilote passe automatiquement dans la catégorie supérieure. Et, de plus, je crois que seuls les nationaux devraient pouvoir courir sur machine Sport. Autrement, ils risquent d'être dominés par des coureurs plus expérimentés et de se décourager.

— **Mais ceci ne se produit plus aujourd'hui. Et de toutes façons, les Inters ne marqueraient pas de points en catégorie nationale. La période où cela se produisait est déjà bien lointaine et tous nos Inters ne courent que sur machines « course ». Nous ne**

pensons donc pas qu'il s'agisse là d'un point essentiel dans les modifications à envisager. Ce qui compte, c'est la définition de la machine Sport elle-même. Après avoir connu un essor prometteur, la catégorie Sport est maintenant de plus en plus désertée. Et pas seulement par les pilotes, mais aussi par les gens qui font vivre la course, c'est-à-dire les importateurs, les gros marchands de motos qui ont encore un esprit compétition. Or ces gens là s'en désintéressent complètement. Pourquoi ? On l'a dit, on le sait : une machine sport aujourd'hui revient finalement aussi cher qu'une machine course, car elle est très spéciale. Il faut donc en revenir à la machine de série avec un minimum de modifications. Voilà, dans ce domaine, ce que nous proposons : prendre une machine qui soit effectivement commercialisée sans parler du nombre d'exemplaires, car il s'est avéré que c'était absolument impossible à contrôler; il faut simplement s'assurer qu'il est possible d'acheter normalement cette machine en s'adressant à un concessionnaire de la marque. Sur cette machine, les modifications pourront porter exclusivement sur la position, d'où possibilité de changer le guidon, la selle, l'emplacement des repose-pieds, des commandes de selecteur, de frein, etc. D'un point de vue strictement technique, nous pensons à la suppression du silencieux d'admission et aux réglages différents pour le carburateur, sans changer ni le carburateur lui-même ni son diamètre de passage des gaz; on



pourrait aussi supprimer le silencieux, adopter une démultiplication finale en fonction de la vitesse à laquelle on va pouvoir rouler, changer les pneus. On restera ainsi très près de la série et il sera possible de vérifier les machines plus rapidement pour les commissaires techniques. Les jeunes pourront finalement courir avec des machines qui sont en vente normalement. Sur un autre plan, il ne faut plus faire d'exclusive et écarter, par exemple, les double arbre à came en tête puisque la 450 cc Honda est livrée de série dans cette version et qu'on ne voit pas pourquoi on l'empêcherait de courir. De même pour les distributeurs rotatifs puisque les Bridgestone ou les Yamaha en disposent de série. Et ce sont là des machines de grande série. Par contre, il ne faut pas accepter toutes les transformations qui sont commercialisées, car ce serait alors ouvrir à nouveau la porte à toutes les modifications. Il est vrai que l'on fabrique, par exemple, des freins double-came que l'on peut monter sur n'importe quelle machine mais qui ne sont pas commercialisés par le constructeur de la machine elle-même. Voilà, dans les grandes lignes ce que nous pensons et nous aimerions savoir si, personnellement, vous êtes d'accord avec nous ?

— Je suis tout à fait d'accord avec vous, car si cela était réalisé nous verrions certainement beaucoup plus de pilotes venir à Montlhéry. Certaines modifications étant interdites, le prix des machines en serait diminué. Comme dans l'automobile, les constructeurs



pourraient nous fournir une fiche d'homologation. Cela faciliterait, tout d'abord, la tâche des commissaires techniques qui sont obligés de vérifier énormément de machines avant le départ et, il faut bien le dire, les pilotes ne sont pas toujours à l'heure. Les modifications que vous venez de proposer, je les trouve très justes et il faut ajouter qu'il ne faudrait plus toucher à l'intérieur du moteur. Je vais d'ailleurs en parler au Président de la Commission technique, M. Couturier, et lui demander de réunir cette commission pour discuter de ce problème et essayer de parvenir, dans des délais aussi brefs que possible, à modifier le règlement en vigueur.

— La Commission Technique, en fait a reconduit purement et simplement l'ancien règlement. Or ce dernier ne donnait satisfaction à personne pas plus aux organisateurs, qu'aux coureurs, qu'aux gens qui subventionnent, en quelque sorte, la compétition. Plutôt que de rechercher un règlement qui soit logique, on a l'impression que l'on adopte la politique suivante : si l'année 1967 n'est pas plus brillante que l'année 1966, on arrêtera la formule Sport, pour ne plus organiser que deux championnats basés sur les licences. C'est vraiment, à notre avis, une solution de facilité. Vous nous parlez d'une réunion de la Commission Technique : cette commission se réunit-elle souvent ?

— Selon moi, elle ne se réunit pas assez souvent, ce qui ne permet pas de confronter les idées que les membres peuvent avoir, en cours d'année, sur tel ou tel problème. C'est ainsi que cette année je crois que nous nous sommes réunis deux ou trois fois, ce qui est insuffisant. J'estime que la Commission devrait se réunir au moins tous les deux mois. Evidemment ce n'est pas facile pour tous le monde, car chacun est pris par ses occupations personnelles, sans parler des membres qui vivent en province. Mais il devrait être possible, de toutes façons, de préparer les discussions par l'envoi de textes, de lettres, par un échange de correspondance.

— Dans ces quelques réunions de la Commission, le problème de la formule Sport a-t-il été abordé ? ou bien a-t-on siégé simplement pour reconduire purement et simplement l'ancienne formule ? D'autre part, la Fédération fait-elle un effort pour créer de nouveaux commissaires techniques ? Car le problème du contrôle sur les circuits est aussi très important et il demande des commissaires très compétents, se tenant au courant des constructions nouvelles, de l'évolution de la technique, etc...

— Il avait été prévu que les commis-

saires techniques actuels se déplaceraient sur tous les circuits français ou se déroulent des épreuves pour formule Sport, pour contrôler les machines en compagnie de dirigeants locaux destinés à devenir, par la suite, eux-mêmes des commissaires techniques. Mais, ceci n'a jamais été réalisé, et je ne sais pas pourquoi, d'autant que le Président de la Fédération, M. Bouvet, est parfaitement d'accord avec cette initiative.

— Pour en revenir aux motos : ne pensez-vous pas que la Fédération pourrait indiquer une limite supérieure pour les prix d'une machine Sport, cylindrée par cylindrée bien entendu. D'autre part, en ce qui concerne les fiches d'homologation dont vous nous parliez tout à l'heure, est-ce que la Fédération ne pourrait pas prendre l'initiative de les réclamer aux constructeurs ou aux importateurs ce qui lui permettrait en début d'année de pouvoir reconnaître comme machines Sport un certain nombre de modèles bien définis, de porter à la connaissance des pilotes la liste de ces machines. Ceci faciliterait la tâche des pilotes et aussi celle des commissaires sur les circuits.

— Pour le prix, nous en avons discuté avec mon ami M. Couturier, et nous nous étions trouvés d'accord sur le principe. Malheureusement son application pose des problèmes épineux. La plupart des machines de circuits sont importées de pays très différents et il est difficile de pouvoir établir un prix plafond qui ne lèse personne. Je ne vois pas de quelle façon nous pourrions pratiquement résoudre ce problème. Pour les homologations, la Commission Technique y a déjà pensé, et je crois qu'il faudrait revenir sur cet argument, bien discuter à fond la question. Je ne pense pas que les importateurs refuseraient de nous faire parvenir ces fiches détaillées. Nous pourrions peut-être réussir à faire quelque chose de bien, sinon de parfait, dans ce sens. Evidemment ceci ne peut être réalisable en deux ou trois mois seulement. Mais si on s'y prend dès maintenant, si la Commission Technique se réunit rapidement pour discuter de mesures concrètes, je suis persuadé qu'il est possible d'arriver à une définition valable de la machine de Sport.

— Il y a tout de même quelque chose qui nous échappe. Comment expliquez-vous que, l'actuelle formule Sport ayant fait l'unanimité contre elle, étant vous même convaincu de ses insuffisances, la Commission Technique se soit contentée de reconduire purement et simplement, sans en discuter, cette formule pour 1967 ? Ou alors la Commission Technique se croit-elle obligée de suivre le règlement international de la F.I.M., qui ne

convient absolument pas sur le plan national et qui - de plus - n'est pratiquement appliqué dans aucun pays ?

— Pour ma part, je ne suis pas d'accord avec le règlement de la F.I.M. D'autre part, je tiens à rappeler que ce sont les français qui, les premiers, ont élaboré un règlement Sport valable à l'époque où M. Maillard-Brune représentait la France à la Commission Technique Internationale. Actuellement, j'estime que le règlement international admet en catégorie Sport des machines de course « déguisées ». Je répète que, pour moi, la machine Sport doit être issue de la série.

— Existe-t-il plusieurs tendances différentes dans la Fédération au sujet des machines Sport ? Y a-t-il des personnes qui défendent

la formule actuelle ou bien fait-elle l'unanimité contre elle ? Voilà ce qu'il serait intéressant de savoir !... Des propositions concrètes ont-elles été faites à la Commission Technique ? Et puis, vous n'avez pas répondu à l'une de nos questions : pourquoi la Commission a-t-elle reconduit purement et simplement un règlement qui n'est pas valable ?

— La Commission Technique ne s'était pas réunie depuis un bon moment. Le règlement a été reconduit sans discussion. Je vais me mettre en contact avec son Président pour que la Commission soit convoquée rapidement, pas dans six mois. Comme je vous le disais tout à l'heure, la Commission Technique ne se réunit pas assez souvent et

si nous avons cinq ou six questions à discuter, il est impossible qu'entre 17 heures et 19 h 30, nous puissions discuter sérieusement de ces cinq ou six questions. Il faut qu'une seule question figure à l'ordre du jour, qu'on en discute pendant le temps nécessaire pour aboutir à un résultat positif. Il est clair que si ce règlement ne convient pas, il faut le changer et le changer d'une façon valable.

— Pouvez-vous nous dire si cette question de la formule Sport a été discutée, ou tout au moins évoquée, en Assemblée Générale de la F.F.M. ?

— Je ne suis pas délégué à l'Assemblée Générale car je ne suis que membre de la Commission Technique.

Recueilli par B. N.

M. Delaherche nous ayant ainsi aimablement donné son point de vue sur cette question, nous espérons maintenant qu'il pourra donner rapidement une suite favorable à ses intentions. En attendant, nous donnons ci-dessous, une fois de plus, la parole à l'un de nos jeunes lecteurs, toujours en ce qui concerne la Formule Sport. Souhaitons que ses justes doléances parviennent jusqu'aux oreilles de tous les membres de la Commission Technique.

L'OPINION D'UN JEUNE LECTEUR

Il y a déjà longtemps que je voulais vous écrire cette lettre, j'aurais dit ce cri de désespoir... J'attendais de savoir si la formule sport allait changer pour 1967, Je sais maintenant qu'il n'en sera rien et je me décide à écrire cette lettre, ce cri de désespoir.

On assassine la course de vitesse en moto, on l'assassine délibérément en rendant les débuts en course financièrement impossibles pour la grande majorité des jeunes.

L'an dernier votre revue avait publié l'une de mes lettres où je racontais les déboires de ma première saison mais dans laquelle je concluais en disant que je n'étais pas découragé et que je continuerais... Or, je n'ai pas couru cette année parce que financièrement cela devenait impossible. Certains me diront; et je leur réponds tout de suite, que j'aurais pu faire l'Opération Jeunes Tigres. J'y avais pensé et avais demandé tous les papiers pour m'inscrire et profiter de cette très louable initiative. Seulement, après avoir vu la première course à Montlhéry, je me suis rendu compte qu'avec mes 1,74 m et mes 72 kg (largeur d'épaules en rapport) je n'avais rien à y faire. Certains, qui devaient bien faire 10 cm et 10 kg de moins (avec la largeur toujours en rapport) s'estimaient (à juste titre) désavantagés face à un Doudeau... A supposer que je sorte en tête du Faye, je me serais retrouvé dixième à l'entrée de l'anneau !...

Pour en revenir à nos moutons, pardon nos motos, les machines utilisées en Sport n'ont plus de Sport que le nom à cause d'un règlement stupide: De plus, elles sont hors de prix. Il faut

vraiment être un spécialiste pour trouver quelque ressemblance entre les 50 Derbi ou autres 125 Bultaco visibles sur le plateau de Saint-Eutrope, et ceux que l'on peut voir dans les rues de Paris ou sur la Nationale 7. Le résultat et il ne s'est pas fait attendre, est que la catégorie Sport qui devait être une pépinière de coureurs, est sans cesse plus désertée. Si nous prenons les 50 cc par exemple et que nous comparons les saisons 1965 et 1966, le phénomène est frappant. Que sont donc devenus les 30 ou 40 garçons qui couraient régulièrement dans cette catégorie et qui, à plusieurs reprises, avaient imposé des éliminatoires ? Cette année ce ne fut à aucun moment nécessaire.

Pour l'épreuve-phare de la saison, les Six Heures, il restait cette année des places au départ alors que l'an dernier des engagements furent refusés !... Et ceci n'est pas uniquement réservé aux 50 cc : où sont les belles luttes d'antan en 500 Sport ? et en 175, en 250, en 350 ? Combien y a-t-il de partants en 125 Sport, en 175, en 250, en 350 ? Et, surtout, combien de ces partants ont-ils une machine susceptible de gagner face à ce que j'appelle les « courses déguisées » ?

Or, tout cela vient du règlement, un règlement dont l'application amène les organisateurs à envisager la suppression des épreuves de sport !... Qu'on ne vienne pas me dire qu'il n'est pas possible de faire et d'appliquer un règlement juste : regardez ce qui a été fait en automobile, souvenez-vous des retentissantes disqualifications du Rallye de Monte-Carlo, du Rallye des Fleurs, de la Coupe des Gordini. Cela a été dur, mais la Fédération Automobile et

les organisateurs **voulaient** aboutir. Je ne veux pas dire que tout est parfait en automobile et que la course y est bon marché, mais je veux dire qu'un Monsieur peut s'aligner avec sa voiture de tous les jours sans être ridicule (voir Dayan qui a fait 60.000 km avec sa R-8 Gordini), ce qui n'est pas le cas en moto. Je veux dire qu'en automobile on a essayé, on a fait quelque chose. Or, en moto, non seulement on ne fait rien, mais on va dans le sens contraire !... Avec le règlement actuel un Roca vous dira qu'il pourrait faire courir en Sport des Derbi Client ; un Barbaroux vous dira qu'une 88 Sport **ad hoc** est plus chère à l'achat et à l'entretien qu'une Manx ; le père de Charly Dubois me disait, lors de la dernière réunion de Montlhéry, que la saison de son fils ne lui a certainement pas coûté beaucoup moins cher qu'une saison avec une R-8 Gordini. Et encore, je ne parle pas du fait que le règlement actuel empêche à d'authentiques machines de série comme la 175 Bridgestone (distributeur rotatif) ou la 450 Honda (double arbre-à-came) de courir en Sport.

Alors il faudrait remédier à cet état de chose et changer ce règlement stupide. Ou bien, l'on fait un véritable règlement Sport, très strictement appliqué (j'insiste sur ce dernier point), et, en début de saison on homologue un certain nombre de machines en se basant sur la production et en autorisant un minimum de modifications (il faut s'amuser à Montlhéry sans être ridicule). Ou bien alors, tant qu'à faire, on fait cesser l'hypocrisie habituelle et on fait disputer le Championnat National par des machines de course comme

autrefois : un bon vieux Manx coûtera moins cher à l'achat et à l'entretien qu'une Sport dernier cri.

Mais cette solution de facilité, bien que préférable à la situation actuelle, ne serait pas l'idéal. Le débutant sera toujours à la merci de « l'argenté » qui pourra s'offrir la 125 Bultaco liquide la 250 Yamaha ou la 500 Colin Seeley dernier cri. Et puis, surtout cela l'obligera à acheter la voiture assez grande ou la remorque pour transporter sa moto. Avec l'assurance, la vignette, la carte grise, cela représente une belle somme.

C'est une question de vie ou de mort que de réformer ce règlement. La moto est en reprise en ce moment. Beaucoup de revues en parlent. C'est maintenant qu'il faut profiter de ce mouvement,

pas quand il sera passé.

Ces dernières années une vague de pilotes de valeur s'est affirmée, arrivant de la formule Sport. Or, ce renouveau semble déjà s'arrêter, il n'y a pas de jeune vague qui suit. Les champions de cette année ne m'en voudront pas de les placer au-dessous des Barbaroux, Lhéraud, Vigreux. Il serait plus juste de dire, d'ailleurs, que cette nouvelle vague existe mais qu'elle ne peut pas s'exprimer. Je le répète toujours : l'élite ne peut sortir que du nombre. Si les américains ont tant de bons pilotes automobiles comme les anglais, c'est qu'ils ont des milliers de coureurs; si les anglais ont toujours eu les meilleurs pilotes en moto, la cause en est la même. Pour avoir de bons pilotes internationaux, il faut que derrière eux se

trouve une pépinière de pilotes et c'est au règlement de la formule nationale de faire en sorte que cette catégorie soit une pépinière, que dans toutes les catégories il y ait un nombre suffisant d'engagés pour que des courses leur soient réservées. C'est cela qu'il faut comprendre et qu'il faut résoudre. C'est une question de vie ou de mort pour le sport motocycliste et c'est ce qui me fait dire que cette lettre est un cri d'alarme, de désespoir !...

Voilà ce que je voulais vous dire. Et ma voix, soyez-en persuadés, est celle de tous les mordus de la course, de la moto.

Hugues MALLET
Paris-15^e

1966 TABLE DES MATIÈRES 1966

EDITOS

La marche en avant	163	1
Production 1965	164	31
Export-Import	165	61
Nouvelle Saison	166	91
Journée des records	167	119
Un succès... Un échec	168	147
Grand Tourisme	169	179
Place au Salon	170	199
Spécial Salon	171	223
Salon d'Affaires	172	261
Des Salons sans surprise	173	291
Où va la Formule Sport ?	174	313

ESSAIS

Floride Flandria	165	62
Kreidler Compétition Usine	168	157
Derbi 75 cc	169	191
Resumés d'essais (Cady-Derbi 75 - Floride Flandria-Motobécane D 52 TT - Honda C 320 - Corsarino-Morini - Vespa 50 cc Mustang Ital-Jet)	171	245
Twin Jet Yamaha	171	253
P. 50 Honda	174	314

IMPRESSIONS DE CONDUITE

Quelques kilomètres avec le Derbi 75 cc ..	166	114
--	-----	-----

ARTICLES TECHNIQUES

La soudure	166	96
Comment calculer une démultiplication	166	109
Un 50 cc à distributeur rotatif	167	130
Technique du soudo-brasage (1)	167	140
Puissance et couple-moteur	168	168
Température de fonctionnement d'un moteur	170	200
Technique du soudo-brasage (2)	170	204
L'embrayage	170	215
Conduite plus économique	173	296

DANS VOTRE ATELIER

Suzuki M 15 et M 15 D	163	12
Honda C 110	164	41
Mondial Type Monneret	171	229
Peugeot 3 vitesses	173	303
Peugeot 3 vitesses (2)	174	319

NOUVELLES MACHINES

Micro-scooter Lambretta	163	22
Le Mulet	163	26
Mi-Val 50 competizione	166	92
Lambretta 200 X Spécial	166	95
Trotter Guzzi	168	148
Production Negrini	168	151
49 utilitaire Honda	168	153
Little Honda	169	180
F.B. Minarelli 60 cc compétition	170	208

EQUIPEMENTS

Des vêtements pour tous les goûts	164	55
Shopping du mois	165	81
Le « Go-Matic »	170	209

SALONS

Salon de Milan	163	2
Salon de Hollande	165	74
Salon de Paris (présentation)	171	224
Salon de Paris (compte-rendu)	172	263
Salon de Cologne	172	267
Retour sur le Salon de Paris	173	311

RESULTATS SPORTIFS

Côte Lapize	165	83
Côte de Meru	166	94
Grand Prix d'Espagne	167	122
Jeunes Tigres	167	122
Coupes Eugène Mauve	167	123
Trophées de Vitesse	167	126
Bourg-en-Bresse	167	135
Magny-Cours	168	150
Grand Prix d'Allemagne	168	154
Six Heures de la Petite Cylindrée	168	163
Mettet	168	171
Mcuscron	168	171
Criterium de vitesse	169	184
Jeunes Tigres	169	187
Grand Prix de Hollande	169	189
Finale pour les Jeunes Tigres	172	274
Tourist Trophy et Monza	172	281
Coupes du Salon	172	283
Grand Prix du Japon	173	300

INFORMATIONS SPORTIVES

Nouveau circuit au Japon	163	11
Compétitions pour 60 cc en Italie	163	27
Records du Monde début 1966	163	28
Retour sur le Championnat du Monde 1965	164	37
Du nouveau pour les Jeunes Tigres	164	54
Section Cyclomoteurs au M C C	164	59
Les Jeunes Tigres vont sortir de leur cage ..	166	101
Un 90 cc Yamaha vainqueur à Fisco	166	113
Moto-Cross à Saint-Quentin	166	117
Championnats de France 1966	172	277
Rallye Concentration du Salon	173	292
Trial de Saint-Cucufa	173	310

DIVERS SPORT

Psychologie du champion motocycliste	167	120
Les diagonales de France	170	210
Comment ont débuté les compétitions 50 cc ..	171	236
Le Suzuki 50 cc Compétition	173	300

INTERVIEW

Philippe Berthuel : vitesse ou trial?	163	7
M. Renauld : les jeunes et le motocyclisme ..	164	32
M. Billard : la section cyclomoteur du M C C ..	166	102
Jacques De Ara, champion national 1966 ..	174	325
M. Delaherche et la formule Sport	174	329

RAIDS ET VOYAGES

Vacances au Maroc	165	70
A propos du Maroc et du camping	166	93

EN TOUTE FRANCHISE

FLANDRIA		
Ultra Sport	163	24
Record	164	59
Record	165	80
Concorde	165	89
Ultra Sport	168	172
Ultra Sport	169	190
GARELLI Junior	165	79
GIULIETTA Sport G SS 3	165	88
HONDA		
S. 90	173	293
C. 114	173	294
ITAL-JET MUSTANG	174	324
MALAGUTI M. 965	163	24
MONDIAL Spécial Monneret	164	59
MOTOBECANE		
C. 52	163	23
Sommet	164	36
A. V. 89	165	88
« Gonflée »	166	106
A. V. 89	166	107

A. V. 76	166	107
A. V. 88	166	108
A. V. 85	166	113
A. V. 44 améliorée	167	137
A. V. 76	167	139
SP, 50	167	139
SP, 50	167	143
A. V. 44 particulière	168	173
A. V. 89	168	173
D. 52	170	213
D. 98 Sommet	173	294

PALOMA

Super Strada	163	25
Mini-Flash	166	107
Flash	166	108
Flash	167	138

PEUGEOT

B. B. 3	163	25
B. B. Sport	163	26
B. B. 3 Sport	164	60
B. B. 104 Transformé	166	106
V. L. T.	172	273
B. B. 3 Sport	173	293
SUPERIA Full Speed	169	190

SUZUKI

M. 12	164	60
M. 15	167	137
TOMOS D. 5	163	25
VAP	165	80
VELOSOLEX	165	80

VESPA

125 cc	165	80
125 cc	167	138
125 cc	170	211

Reflexions sur le cyclo-motocyclisme	165	79
A propos de la formule Sport	166	113
De nouveau la formule Sport	168	174
50 cc Cross Spéciale	170	213
Encore la formule Sport	174	332

DIVERS

Un 50 cc Peugeot de trial	165	67
Activités du M.C.C.S.P.	165	85
Pour circuler dans Paris, le cyclomoteur! ..	165	86
Présentation Honda au M.C.C.S.P.	166	118
Licence et casque pour les cyclomotoristes ..	168	149
Les prix au Salon de Paris	172	289
Table des matières 1966	174	333

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^e) — 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.

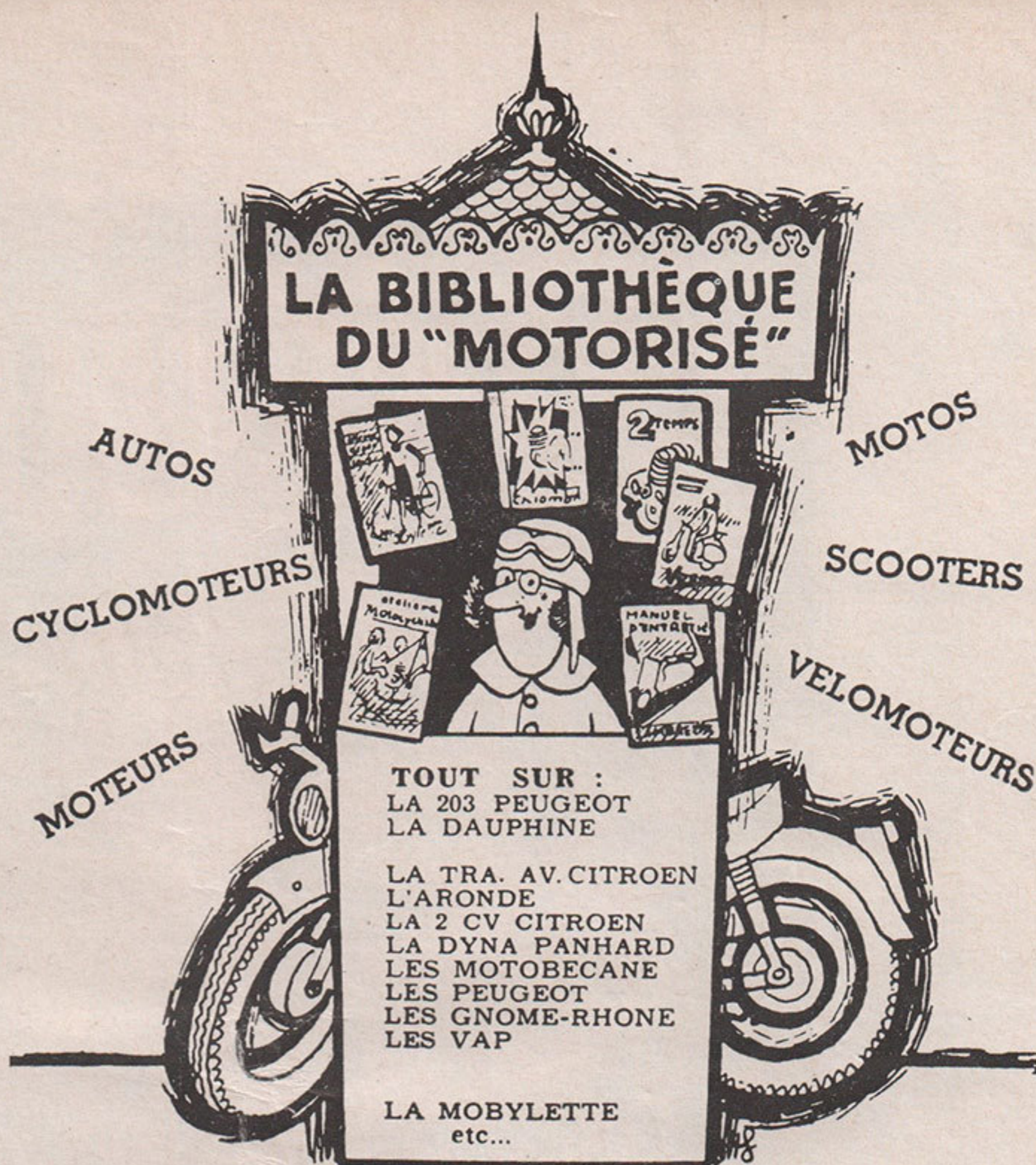
Moteur 125 Terrot ETD : 5 F.

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

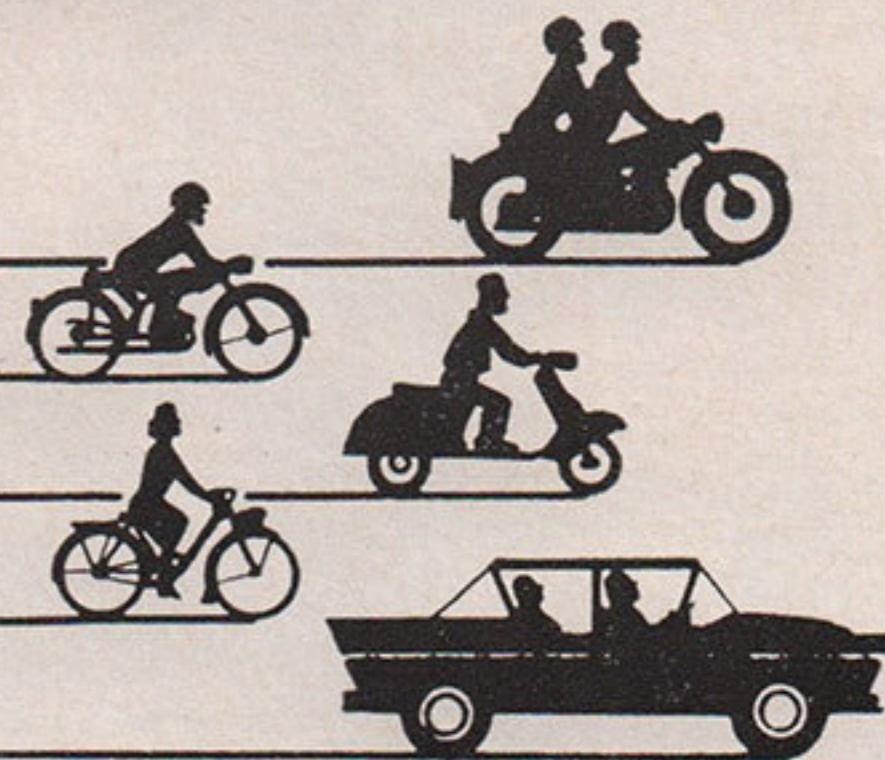
Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 F.

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 MOTO-REVUE

12, rue de Cléry, Paris - 2^e

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

CONSEILS



& astuces

POUR VOTRE DEUX ROUES MOTORISÉ