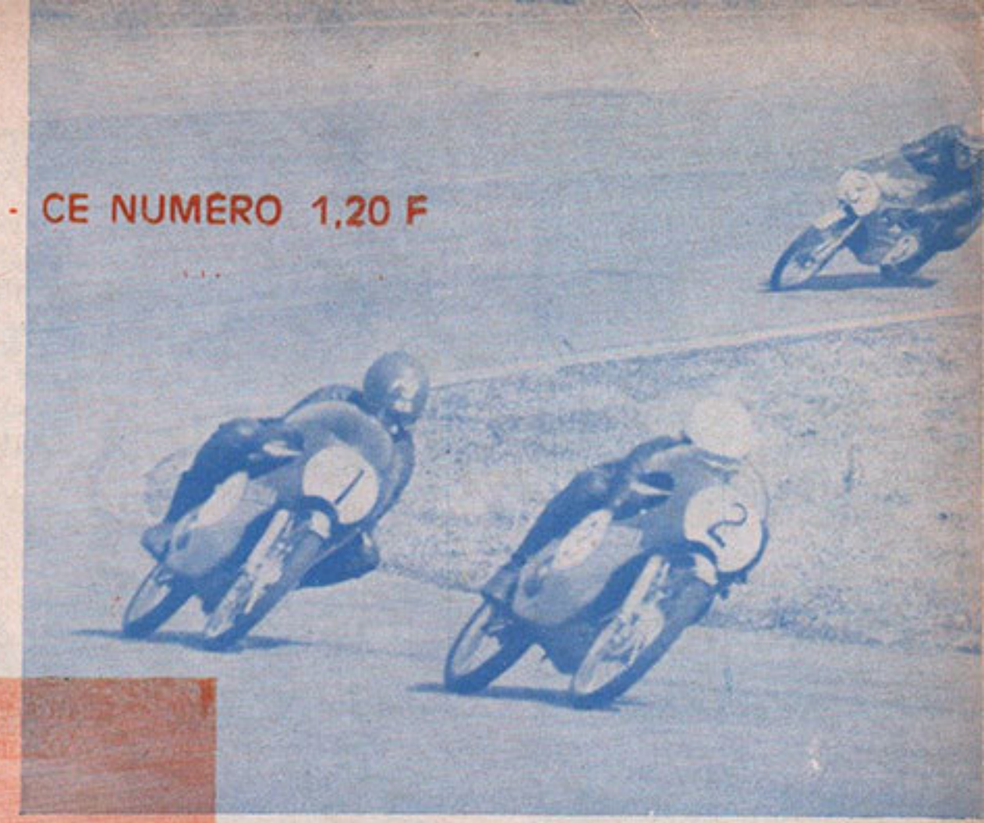
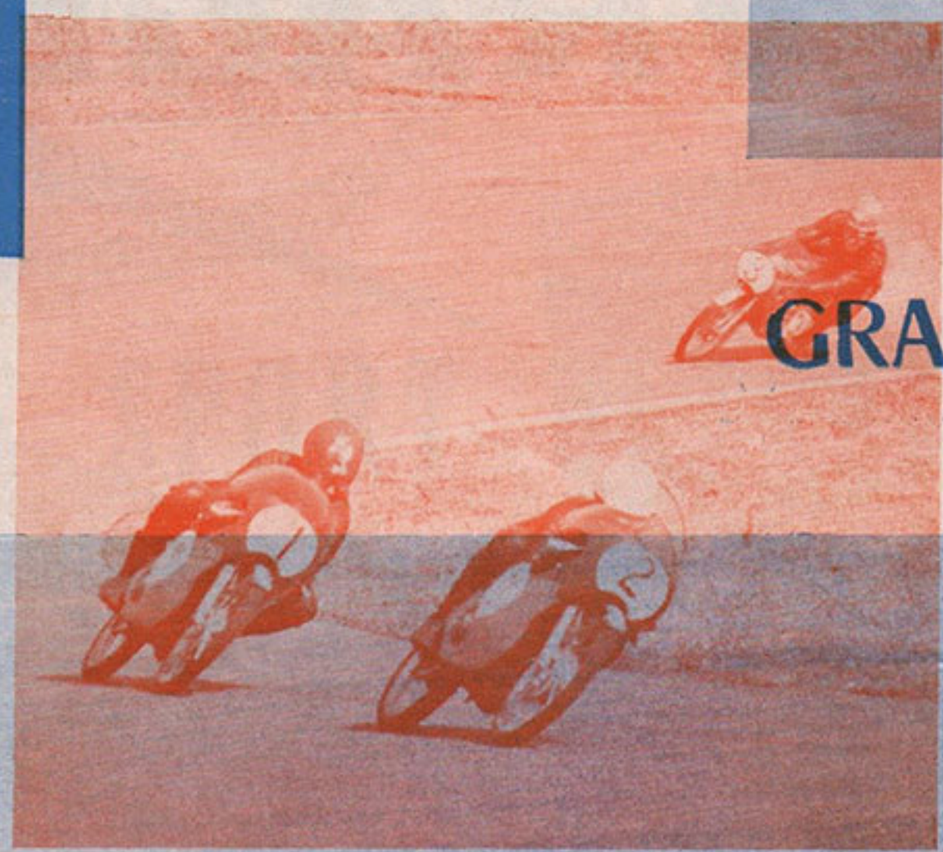
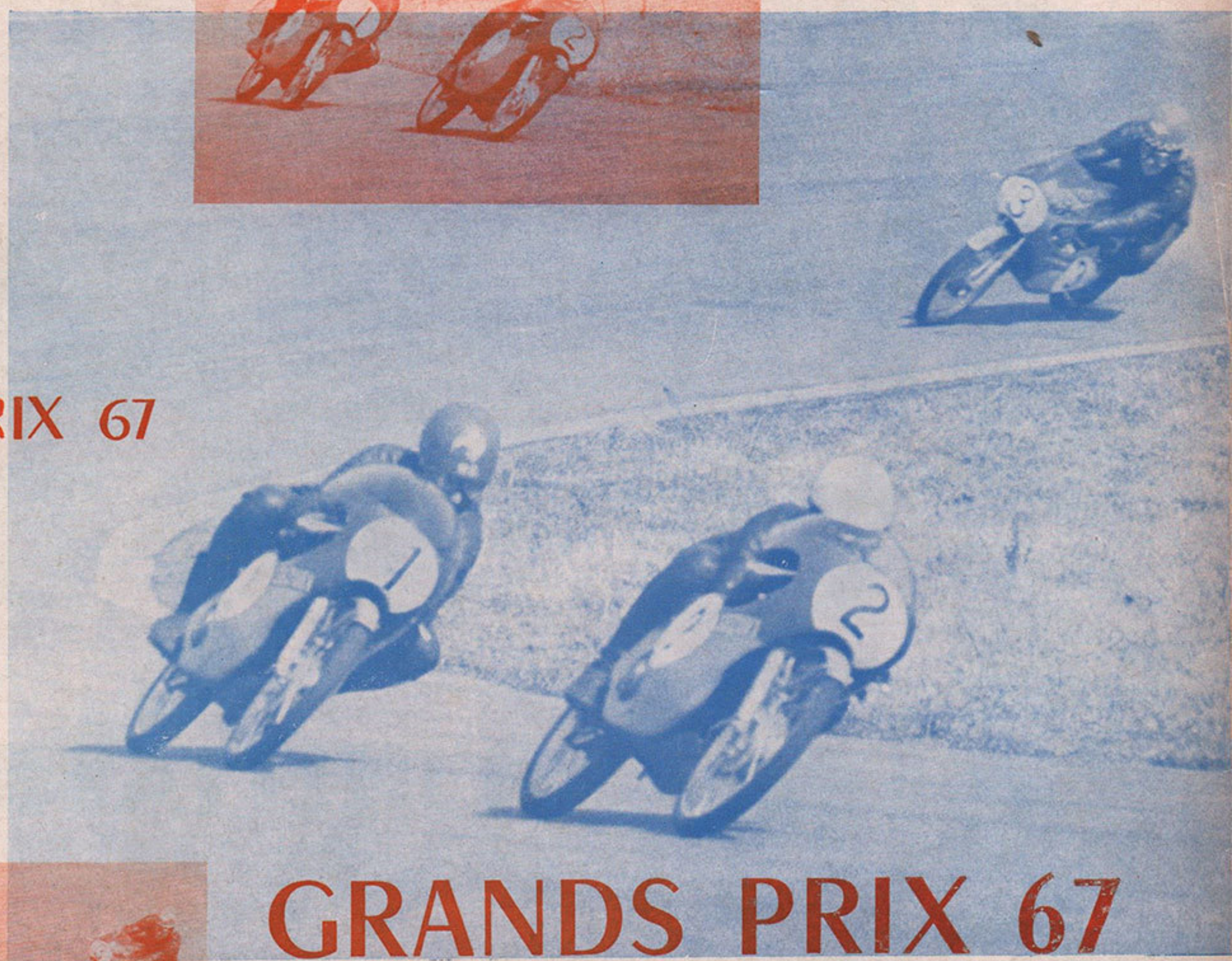
scooter et cyclomoto

MARS 1967 - 16e ANNÉE - N° 177 - CE NUMÉRO 1,20 F

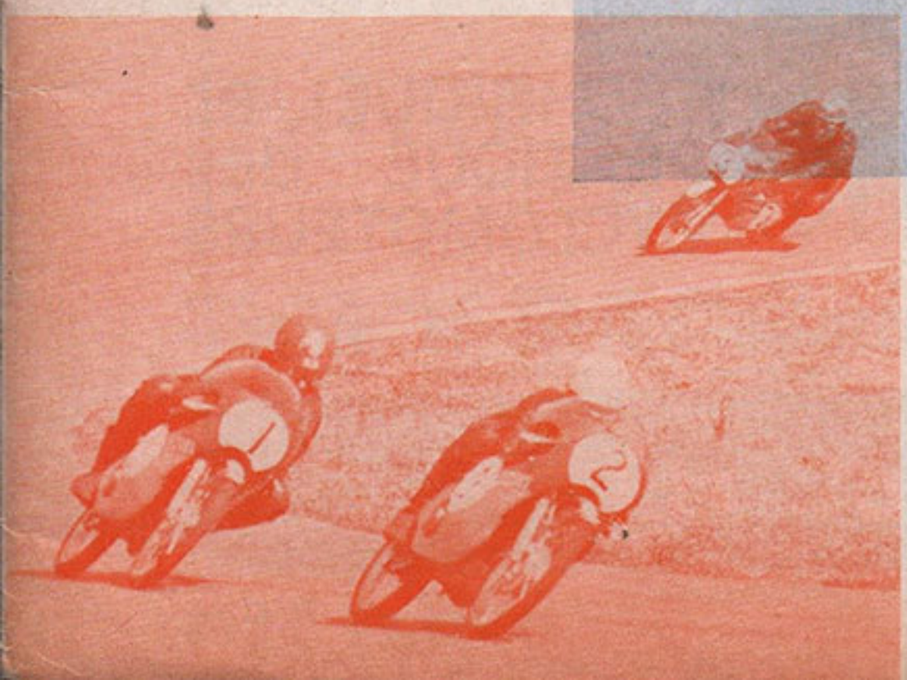




GRANDS PRIX 67



GRANDS PRIX 67



GRANDS PRIX 67

2 OUVRAGES INDISPENSABLES D'INITIATION..

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

Ouvrage de 160 pages, en deux couleurs sous forte couverture, reliure solide.

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

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

PRIX : 5,25 Frs

Franco poste : 6,25 F

TECHNIQUE et PRATIQUE des CYCLOMOTEURS

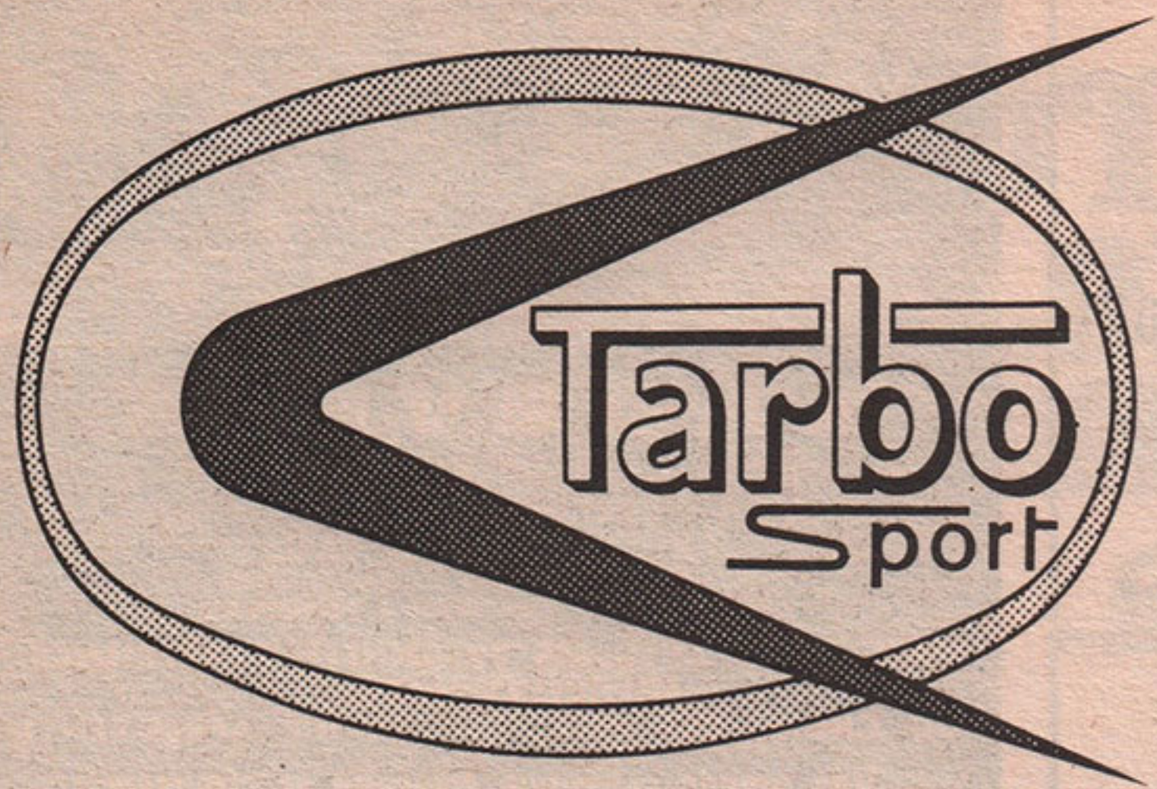
Ouvrage de 140 pages sous forte couverture, reliure solide. Tout ce qui concerne le cyclomoteur, depuis son historique jusqu'à son entretien, en passant par ses diverses conceptions, réalisations. L'ouvrage comporte un tableau synoptique des pannes permettant de déceler l'origine d'une panne et d'y porter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

PRIX : 5 Frs

Franco poste : 6,5

ET A DES PRIX DE VULGARISATION

Versement : C.C.P. 297-37 Paris.

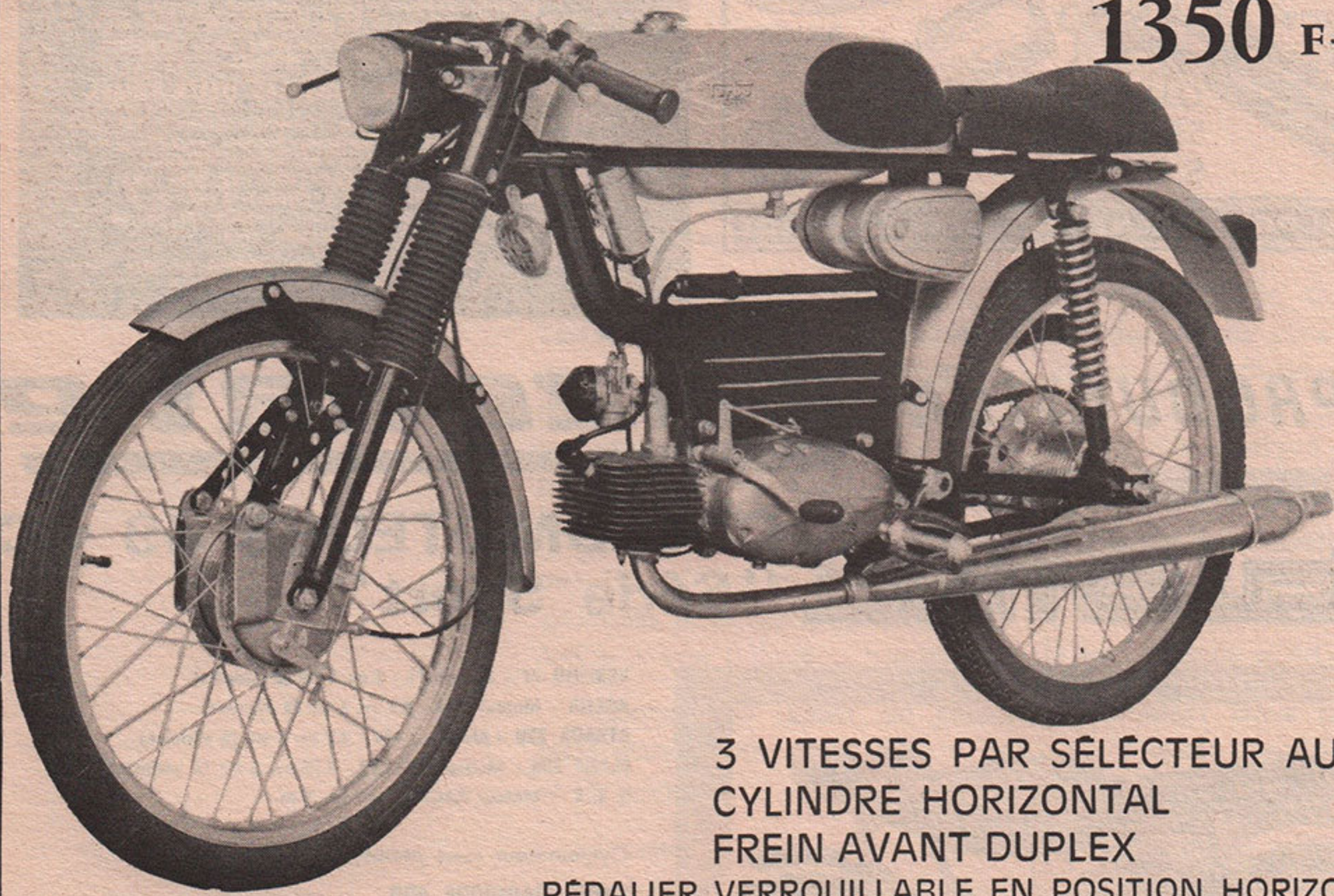


ELEGANCE ITALIENNE
qualité **JAWA-CZ**

VOICI LE PLUS NOUVEAU
LE PLUS RACÉ
des 50 cc

LIGNE TRÈS SPORT ULTRA-MODERNE

1350 F+T.L.



3 VITESSES PAR SÉLECTEUR AU PIED
CYLINDRE HORIZONTAL
FREIN AVANT DUPLEX
PÉDALIER VERROUILLABLE EN POSITION HORIZONTALE
GRANDE VITESSE D'ACCÉLÉRATION

FAITES CONFIANCE A LA MÉCANIQUE* JAWA-CZ *MONDIALEMENT REPUTÉE !...

vente et service assurés par le réseau de 250 concessionnaires JAWA C. Z.

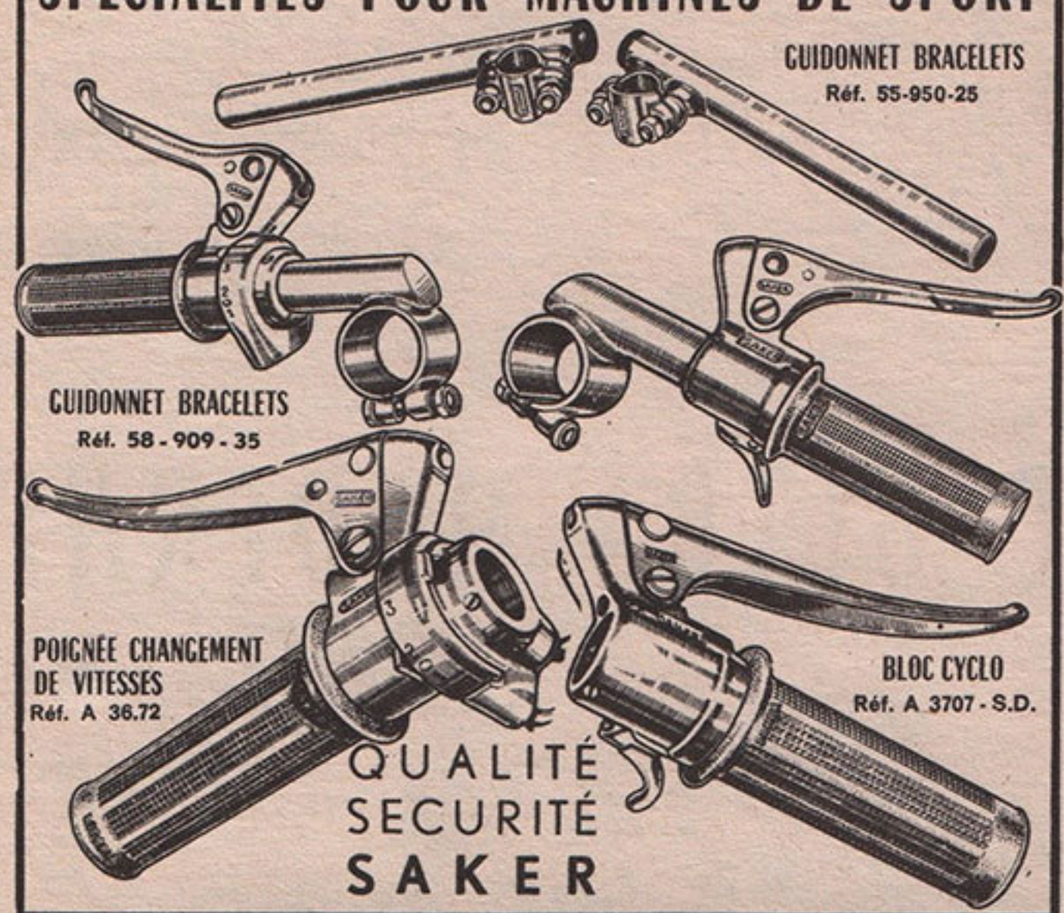
IMPORTATEUR pour la FRANCE **Ets Jacques POCH** 127, avenue de Neuilly 624-61-70
NEUILLY-SUR-SEINE 722-38-00

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

Société PORTERIE
43, r. Voltaire. 92- LEVALLOIS
Tél. PEReire 16-06

SPECIALITES POUR MACHINES DE SPORT



CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE

LADEVEZE

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

VOUS OFFRE AVEC SES 30 ANNEES D'EXPERIENCE,
AGENCE 41 MARQUES
DU CHOIX, DES PRIX, UN SERVICE APRES-VENTE

Une grande exposition française et étrangère
1.000 cyclos - Vélomoteurs - Motos - Scooters - Tris - Carénages
Grand choix de tondeuses à gazon — Vélos pliants — Velosolex
La plus grande exposition française et étrangère de France

Tous les nouveaux modèles 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

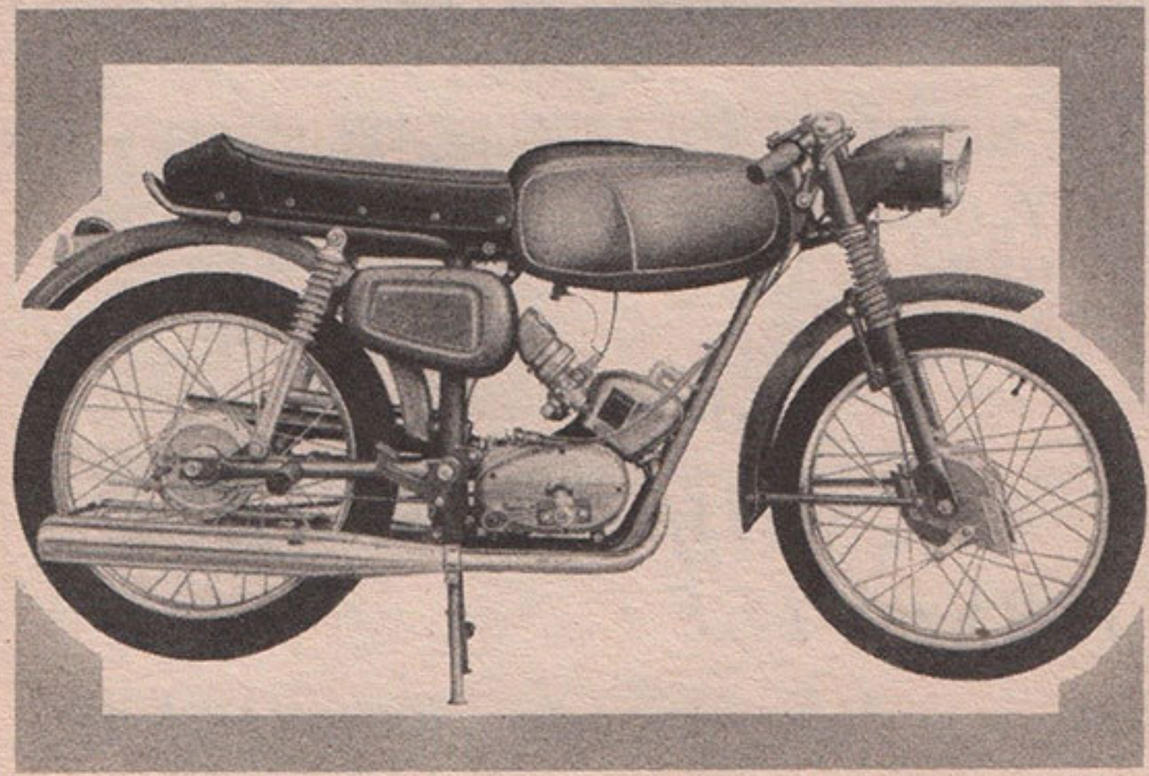
Crédit sur place avec livraison immédiate jusqu'à 125 cm3
Grand choix d'occasions revisées, vendues avec garantie
à crédit. Prenons tous les carnets d'achat
PIECES DETACHEES - REPARATIONS (2 ATELIERS)
ASSURANCE IMMEDIATE A CREDIT AVEC 20 F
Ouvert sur rendez-vous, le soir jusqu'à 20 heures
pour les demandes de crédit

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

PRODUCTION Cazenave

Paloma

CYCLOMOTEURS 49 CC
"Série Sport"



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

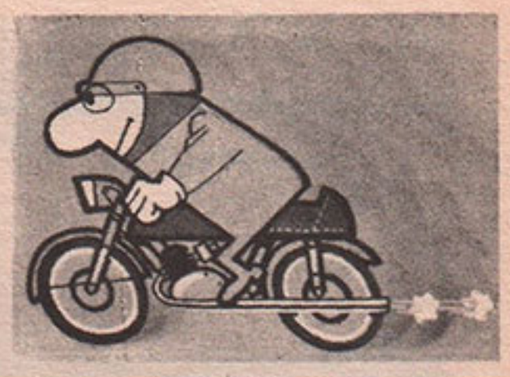
Cyclomoteur sans permis et
SUPER-MAGGIORE 400
Moteur 4 CLS, 4 cv., 4 vit. (à Kick Starter)
Bloc moteur LAVALETTE-MORINI de 49 cc.

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

Pub H-RAPIN - 1. 67

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

SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

MARS 1967 - 16e ANNÉE - No 177 - CE NUMÉRO : 1,20 F

POUR 1968 ?...

LA campagne que nous conduisons depuis plusieurs mois en faveur d'une révision de l'actuelle « formule sport » semble avoir porté ses fruits.

A l'heure actuelle, nous ne connaissons pas encore les définitions retenues et nous ne pouvons donc pas les commenter.

Ce que nous savons, par contre, c'est que la Commission Technique de la F.F.M. s'est réunie pour discuter de cette question, que la Ligue de l'Ile-de-France a fait des propositions pour la réadaptation du règlement, que des discussions, des controverses ont opposé certains de nos dirigeants, et que quelque chose de positif est né de toutes ces délibérations.

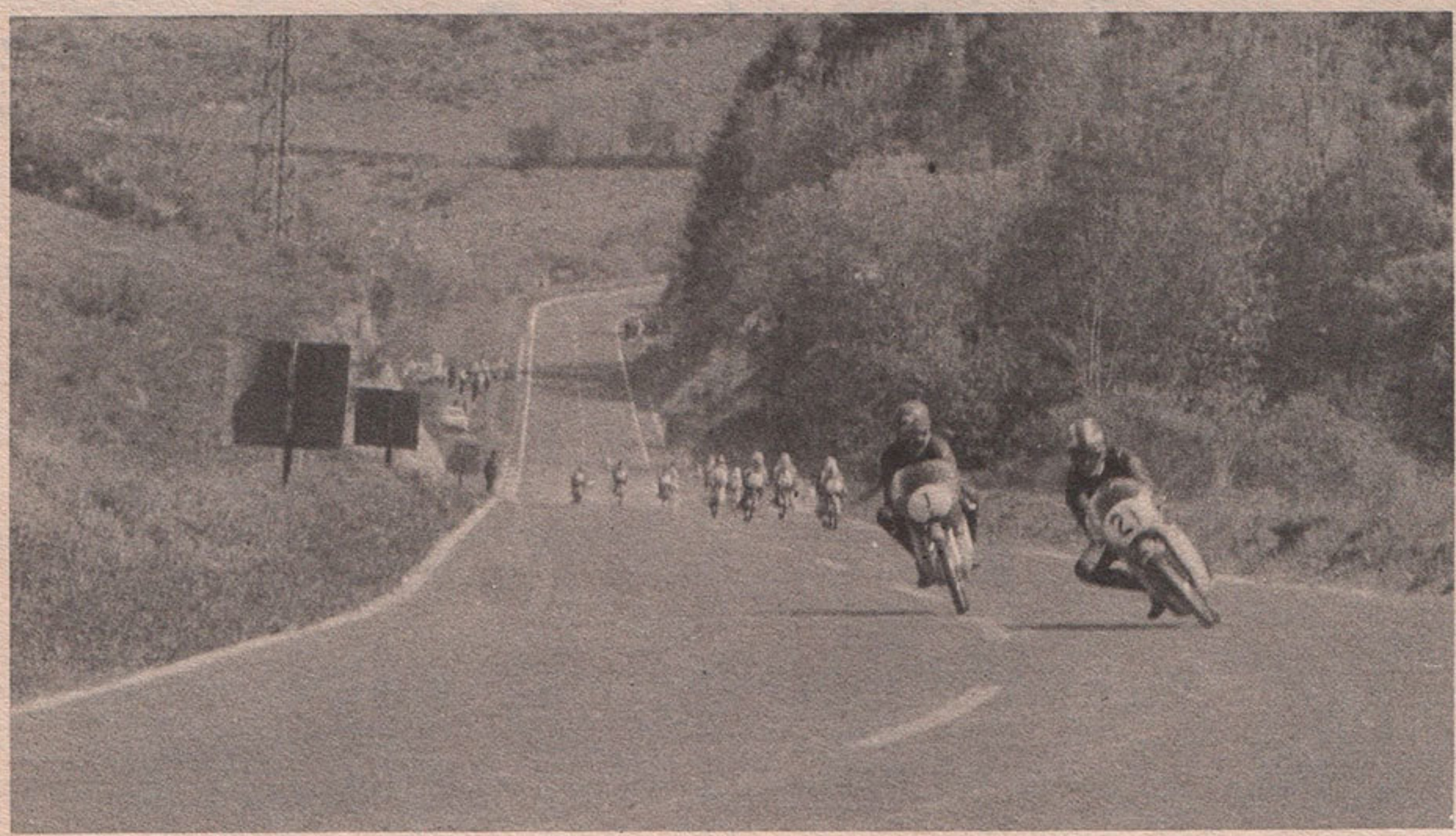
Certes il ne sera pas question d'appliquer la nouvelle formule dès 1967. Il est malheureusement trop tard pour cela. Mais l'an prochain nous devrions assister à un « retour aux sources », c'est-à-dire à une définition raisonnable de la « formule sport ».

Encore une année de perdue, direz-vous ! Nous partageons entièrement votre avis, mais il faut savoir aussi prendre son mal en patience.

L'essentiel n'est-il pas, en définitive, que nous ayions réussi, vous et nous, à mettre en mouvement cette pesante machine qu'est la Fédération Motocycliste ?

Vos lettres, nos articles, les protestations aussi de quelques dirigeants de clubs conscients des problèmes qui étaient posés, n'auront donc pas été inutiles.

Acceptons donc, tous ensemble, que cette année 1967 soit une année de transition. Et souhaitons, pour 1968, un redémarrage puissant de la « formule sport ». Nous sommes persuadés qu'il ne sera pas trop tard !



LES GRANDS PRIX 1967

DAVANTAGES D'ÉPREUVES - AUCUNE CERTITUDE POUR LES MARQUES

AVEC le printemps, la saison sportive de vitesse va bientôt redémarrer. En France, c'est — selon la tradition — la Côte Lapize qui donnera le signal, suivie une semaine plus tard par le circuit de Pau. Pour les Championnats du Monde, et toujours aussi traditionnellement, c'est Barcelone qui ouvrira les hostilités le 30 avril.

Il est encore difficile de savoir comment seront composés les « plateaux » pour cette année. Pendant l'inter-saison, beaucoup de bruits ont couru, mais — à un mois de la première épreuve — rien n'est encore officiel. Pour Suzuki, pas de problèmes : la marque continue. Certes, Anderson ne sera plus là, mais Anscheidt devrait — selon toutes probabilités — être épaulé par Stuart Graham. En ce qui concerne Honda, c'est le point d'interrogation et il faudra sans doute attendre le début de la saison pour savoir ce qu'il en est. Pilotes officiels ? Pilotes privés avec des machines officielles ? Pas de Honda au départ ? Rien n'est encore sûr au moment où nous écrivons ces lignes.

La dernière hypothèse serait, de toute évidence, déplorable car elle ôterait tout intérêt au Championnat du Monde. En effet, ni Kreidler, ni Derbi ne semblent disposés à faire mieux que l'an dernier pour les Grands Prix et les 50 cc Bridgestone, à moins de progrès sensibles pendant l'hiver, ne sont pas encore de taille à inquiéter les ténors de la cylindrée.

Pour l'heure, donc, il ne nous reste qu'à attendre Montjuich qui nous permettra sans doute d'avoir quelques informations supplémentaires.

En ce qui concerne les circuits, nous en savons — heureusement — un peu plus. La saison 1967 sera plus riche que la saison 1966 puisque nous trouvons 8 circuits pour les 50 cc au lieu de 6. En effet, aux épreuves de l'an dernier — Barcelone, Assen, Tourist Trophy, Hockenheim, Monza et Fisco — s'ajoutent cette fois deux nouvelles organisations : Spa et, ce qui nous intéresse directement, Clermont-Ferrand.

Le retour des 50 cc à Clermont sera apprécié par tous nos lecteurs à sa juste valeur, surtout lorsqu'ils sauront que c'est le public local lui-même qui a souhaité leur retour à l'affiche du Grand Prix de France.

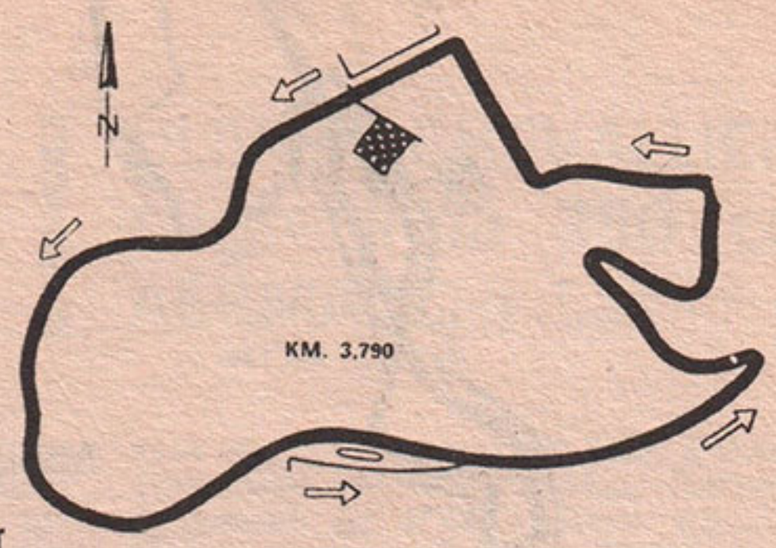
***

Pour que, au cours de la saison, vous puissiez mieux suivre les épreuves du Championnat du Monde, nous allons reprendre ces différents circuits, un par un, et vous en donner les caractéristiques et les records à battre.

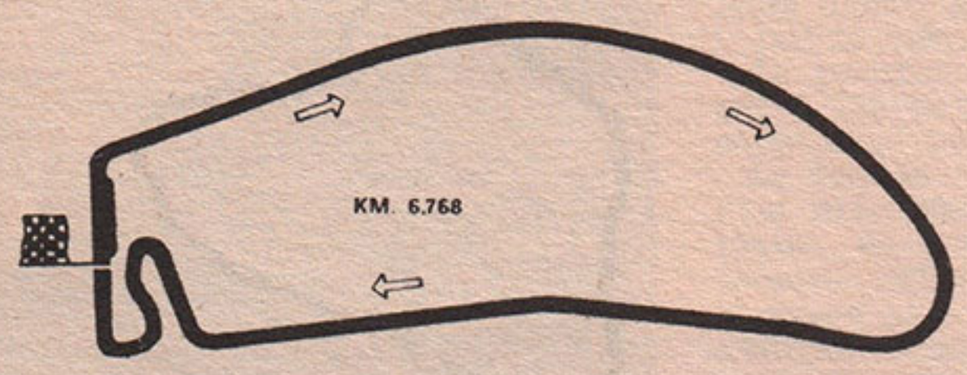
Espagne - 20 avril .

Le circuit est tracé dans le parc de Montjuich à Barcelone et, même pour les 50 cc, c'est un véritable circuit de pilotage comportant de nombreux virages à courts et moyens rayons. Son développement est de 3,79 km. Caractéristique essentielle : l'ambiance qui y règne, avec un public presque « au contact » des pilotes et « cernant » la course de toutes parts.

La moyenne record est la propriété de deux pilotes : Taveri (Honda) et Anscheidt (Suzuki) à 111,126 km/h. Le record du tour est détenu par Anscheidt (Suzuki) avec une moyenne à peine supérieure : 111,226 km/h. A titre de comparaison, nous dirons encore que le record du tour en 250 cc appartient à Hailwood (Honda) à 121,268 km/h. Nous l'avions écrit : c'est un circuit de pilotage !...



MONTJUICH



HOCKENHEIM

Allemagne de l'Ouest - 7 mai.

C'est encore sur le nouveau circuit d'Hockenheim que se déroulera le Grand Prix de l'Allemagne de l'Ouest. Bien que « tempéré » par une nouvelle série de courbes assez serrées, le circuit reste très rapide à cause de deux longues lignes droites qui sont décisives pour la moyenne. Entouré de vastes tribunes pouvant contenir 100.000 personnes, le circuit vaut aussi par le spectacle, qu'il offre : c'est une grande kermesse qui réunit des motocyclistes compétents et passionnés.

Anscheidt (Suzuki) détient les deux records : moyenne générale à 144,800 km/h et record du tour à 147,236 km/h.

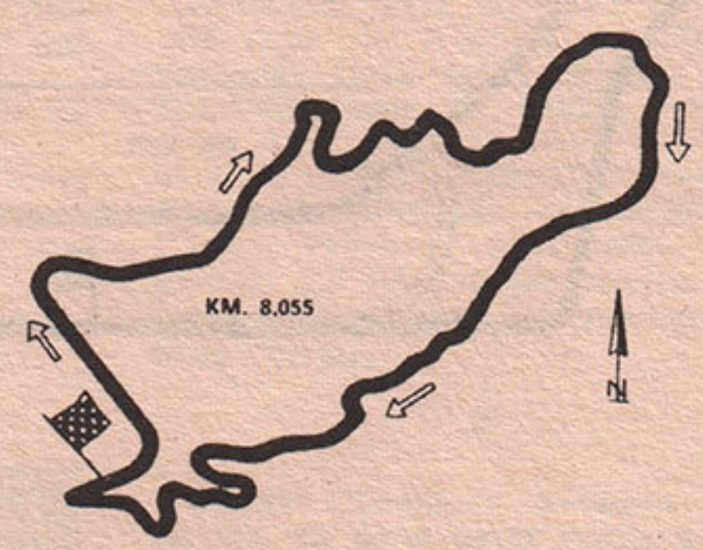
Avec 181,840 km/h sur le tour, c'est Redman (Honda) qui est le « propriétaire » de la plus grande vitesse à Hockenheim.

France - 21 mai.

Nous reverrons donc cette année les 50 cc sur le magnifique circuit de Montagne d'Auvergne et c'est justice, car ils ont toujours donné lieu à un spectacle hautement apprécié par le public. Ce très difficile circuit, long de 8,05 km, comporte de très nombreux virages, des montées, des descentes et est incontestablement un très beau tracé de pilotage.

La dernière course de 50 cc à Clermont-Ferrand remonte à 1964, et Anderson (Suzuki) avait, à cette occasion, battu les records précédents: 105,875 km/h pour la moyenne générale et 106,964 km/h pour le meilleur tour.

Enfin, l'an dernier, Hailwood (Honda 250 cc) établissait la meilleure moyenne toutes catégories sur le tour avec 130,386 km/h.



CLERMONT-FERRAND

T.T.

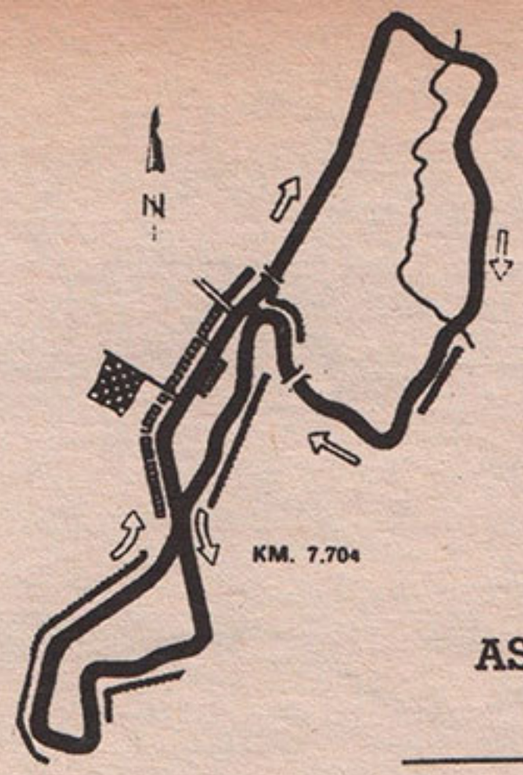
Angleterre - 12, 14 et 16 juin.

Même pour les 50 cc, c'est maintenant le « grand circuit » qui est utilisé à l'île de Man à l'occasion de la plus célèbre des courses motocyclistes : le Tourist Trophy. Les « petits cubes » font trois tours du circuit de 60,72 km, circuit difficile et éprouvant pour les machines et pour les pilotes.

Les records à battre ont été établis l'an dernier par l'Irlandais Bryans (Honda), avec 137,900 km/h pour la moyenne générale et 139,160 km/h pour le record du tour.

Hailwood (Honda 500) détient le record absolu sur le tour avec 172,275 km/h.

***



ASSEN

Hollande - 24 juin.

Assen est le circuit qui plaît à tout le monde par son tracé qui présente une grande variété de courbes en tous genres et est un régal pour les pilotes friands de pilotage. Un seul défaut : il est extrêmement plat, longueur : 7,7 km. Là encore, l'ambiance est excellente, le public (généralement important) trouve de nombreuses tribunes à sa disposition. Assen, c'est aussi une grande kermesse nationale avec tous les avantages que cela comporte.

Cette fois, c'est Taveri (Honda) qui est possesseur des deux records depuis l'an dernier : 124,782 km/h sur l'ensemble de la course et 127,345 km/h sur le tour.

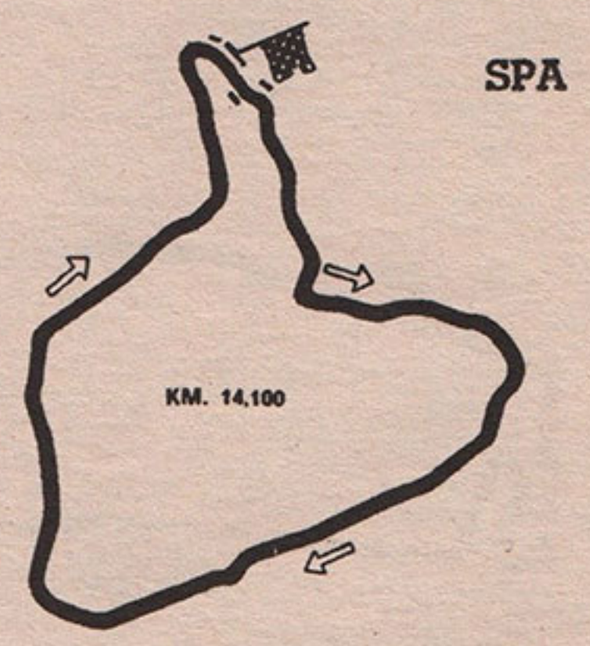
Meilleure performance sur ce circuit : les 148,559 km/h sur le tour réalisés par Hailwood (500 Honda) en 1966.

Belgique - 2 juillet.

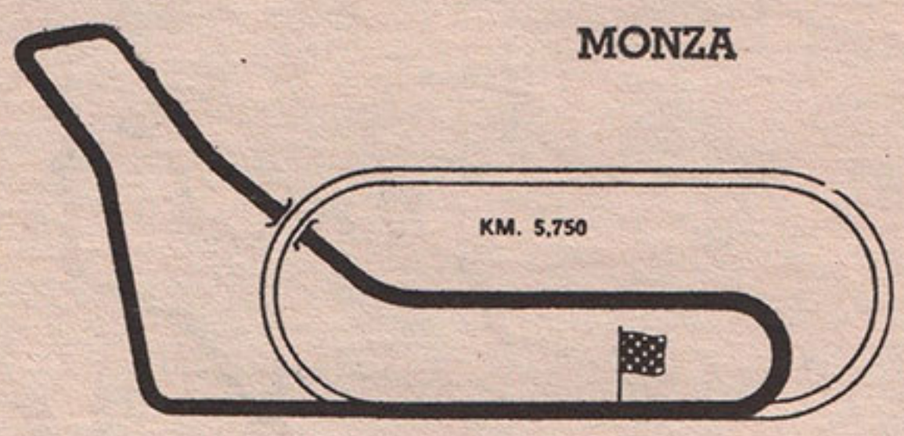
Retour aussi des 50 cc sur le très rapide circuit de Spa-Francorchamps (14,1 km) où on ne les avait pas vus ces dernières années. La difficulté de ce parcours vient des grandes courbes que l'on doit prendre à fond et qui sont assez dangereuses. Parfaitement aménagé, situé dans un cadre admirable, disposant de nombreuses tribunes, c'est un circuit qui attire toujours de nombreux spectateurs.

C'est Degner (Suzuki) qui détient la meilleure moyenne sur la totalité de la course, avec 151,251 km/h, alors que le record du tour appartient à Taveri (Honda) avec 153,864 hm/h.

La meilleure performance « toutes catégories » a été réalisée par Hailwood (MV) en 1963 avec un record du tour stupéfiant : 202,150 km/h !



SPA



MONZA

Italie - 3 septembre.

Autre circuit très rapide, celui de Monza (à 16 km de Milan) où se dispute le traditionnel Grand Prix des Nations. Les Italiens, après avoir longtemps boudé les 50 cc, les ont à nouveau inclus dans leur organisation l'an dernier et ils persévèrent cette année. Long de 5,75 km, le tracé emprunte une partie de l'anneau de vitesse de l'autodrome et une partie du « routier ».

Les records sont, évidemment, ceux établis en 1966 : moyenne générale à 152,175 km/h et record du tour à 155,990 km/h, tous deux détenus par Anscheidt sur Suzuki.

La moyenne la plus élevée sur le tour, a été réalisée par Hailwood (500 Honda) à 199,038 km/h.

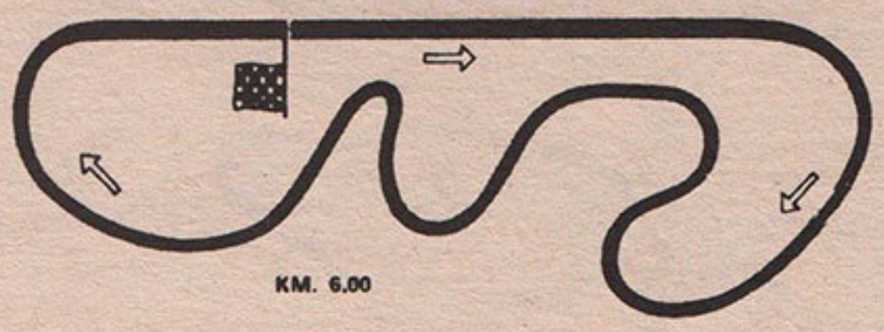
Japon - 14 octobre.

C'est à nouveau sur le circuit de Fisco que se déroulera le Grand Prix du Japon qui clôturera la série des épreuves comptant pour le Championnat du Monde. Situé à une centaine de kilomètres de Tokyo, ce circuit est long de 6 km et compte une ligne droite de 1,600 km suivie par une série de courbes aux angles variés qui le rendent assez dur.

Les records à battre sont les suivants : moyenne générale à 144,898 km/h et record du tour à 147,440 km/h, tous deux détenus par le Japonais Katayama (Suzuki).

C'est Read, avec une Yamaha 250 cc, qui détient la plus grande vitesse sur le tour : 171,610 km/h.

FISCO



Voici donc comment se présentent, pour les 50 cc, les Grands Prix 1967. Il nous reste à souhaiter que les participants soient nombreux et la lutte sévère, pour le plus grand plaisir de tous les amateurs de petites cylindrées.

B. N.

APOTHEOSE (SOUS LA PLUIE) POUR LES "JEUNES TIGRES"

OLIVIER CHEVALLIER pilotera la 250 cc AERMACCHI !...

Le meilleur a gagné, et nul ne viendra mettre en doute la victoire d'Olivier Chevallier dans cette ultime « finale » de l'opération Jeunes Tigres qui décidait de l'attribution d'une 250 Aermacchi compétition.

Trois concurrents avaient été sélectionnés à la suite de leurs résultats en 66 : Doudeau - Olivier Chevallier et Gérard Chevalier qui n'ont d'ailleurs aucun lien de parenté, ni tout à fait la même orthographe.

Le premier cité ne répondit même pas à l'invitation, et le duel eut lieu entre deux protagonistes seulement.

Le terrain choisi fut Montlhéry, et plus précisément le fond du circuit routier avec virage à la Bretelle de Couard. Cette confrontation eut lieu le même jour que la première séance d'entraînement du M.C.F., mais entre midi et deux heures... alors que la pluie tombait à seaux.

Heureusement, G. Monneret avait pris soin d'entraîner nos deux jeunes auparavant, car leur expérience de la conduite d'une machine aussi rapide était inexistante, et plusieurs séances à Montlhéry donnaient déjà un léger avantage à Olivier Chevallier, plus rapide sur l'anneau, plus rapide sur le routier également.

Mais sous la pluie, qu'allait-il se passer ?

Chaque concurrent fit deux tours de reconnaissance, puis avait à accomplir cinq tours chronométrés devant un jury composé de MM. Bouvet (président de la F.F.M.), Renaud (président du M.C.F.), Borie (importateur Aermacchi) Jean-Pierre Beltoise, Georges Monneret, et votre serviteur C. Rey.

Incontestablement, nos deux pilotes abordèrent cette épreuve avec quelques appréhensions : peur de casser la machine, et, surtout de chuter sur cette piste glissante.

L'un et l'autre jouèrent d'abord la sécurité pendant leurs tours de reconnaissance, puis le sort désigna Olivier comme étant le premier à partir.

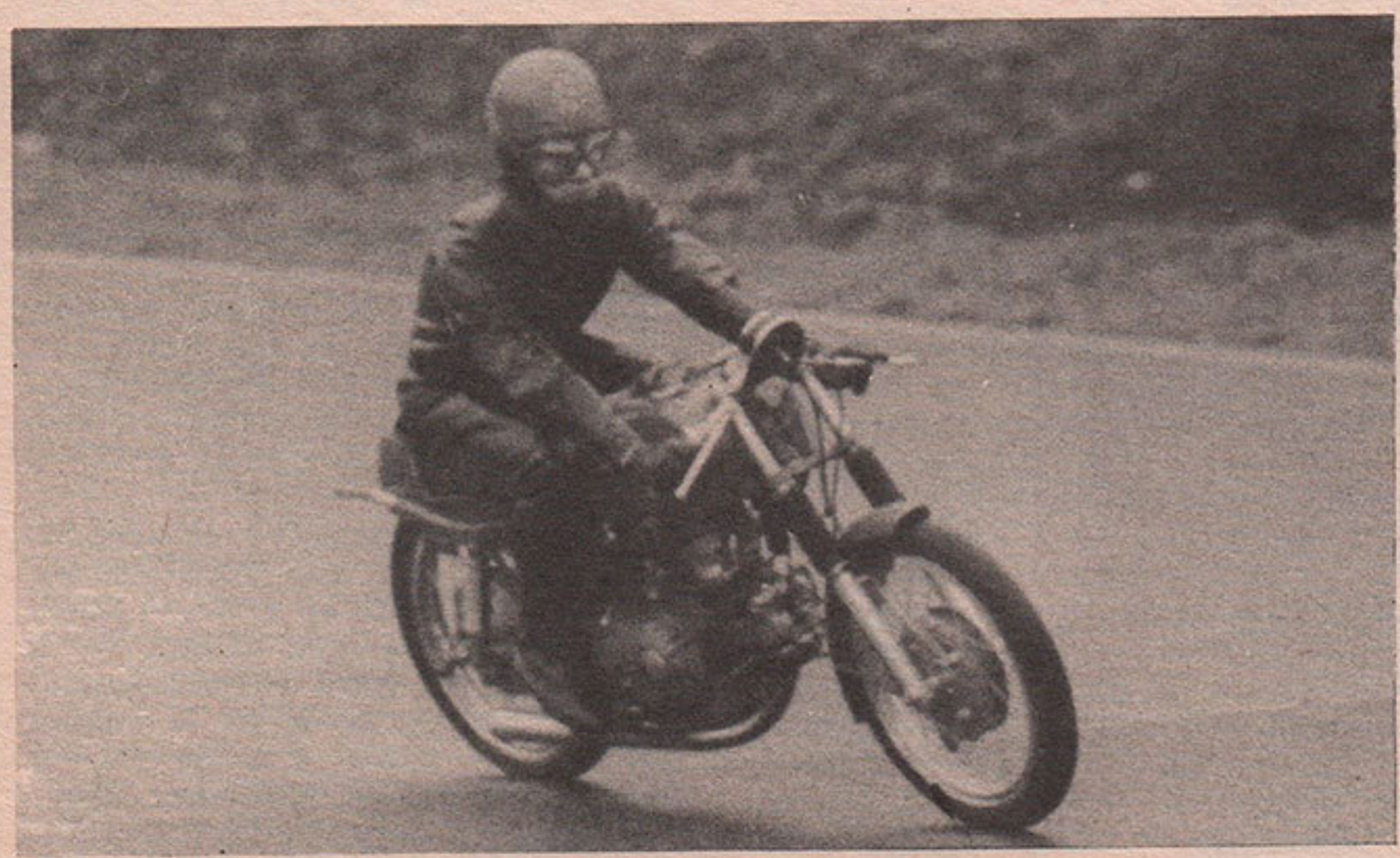
Cela commença mal, Olivier eut quelques difficultés lors de sa « poussette » et il fallut attendre 4' 26" avant de le voir repasser la ligne de départ.

Mais la confiance, l'aisance venaient, et, régulièrement, Olivier allaient abaisser ses temps à chaque passage : 4' 13,9" - 4' 10.7" - 4' 8" avec un dernier tour en 4' 4,8".

Ce fut alors au tour de Gérard, qui réussit un très bon départ, et un premier tour en 4' 15,9" !...

Deuxième tour en 4'15", mais avec une zone de freinage complètement manquée juste après, si bien que le troisième tour se solda à 4' 34". Avec deux derniers tours en 4' 17,1" et 4' 15. Gérard Chevalier témoignait d'une incontestable régularité, mais d'une vélocité nettement moins grande qui ne pouvait laisser planer le plus petit doute : le meilleur était bien Olivier.

❋



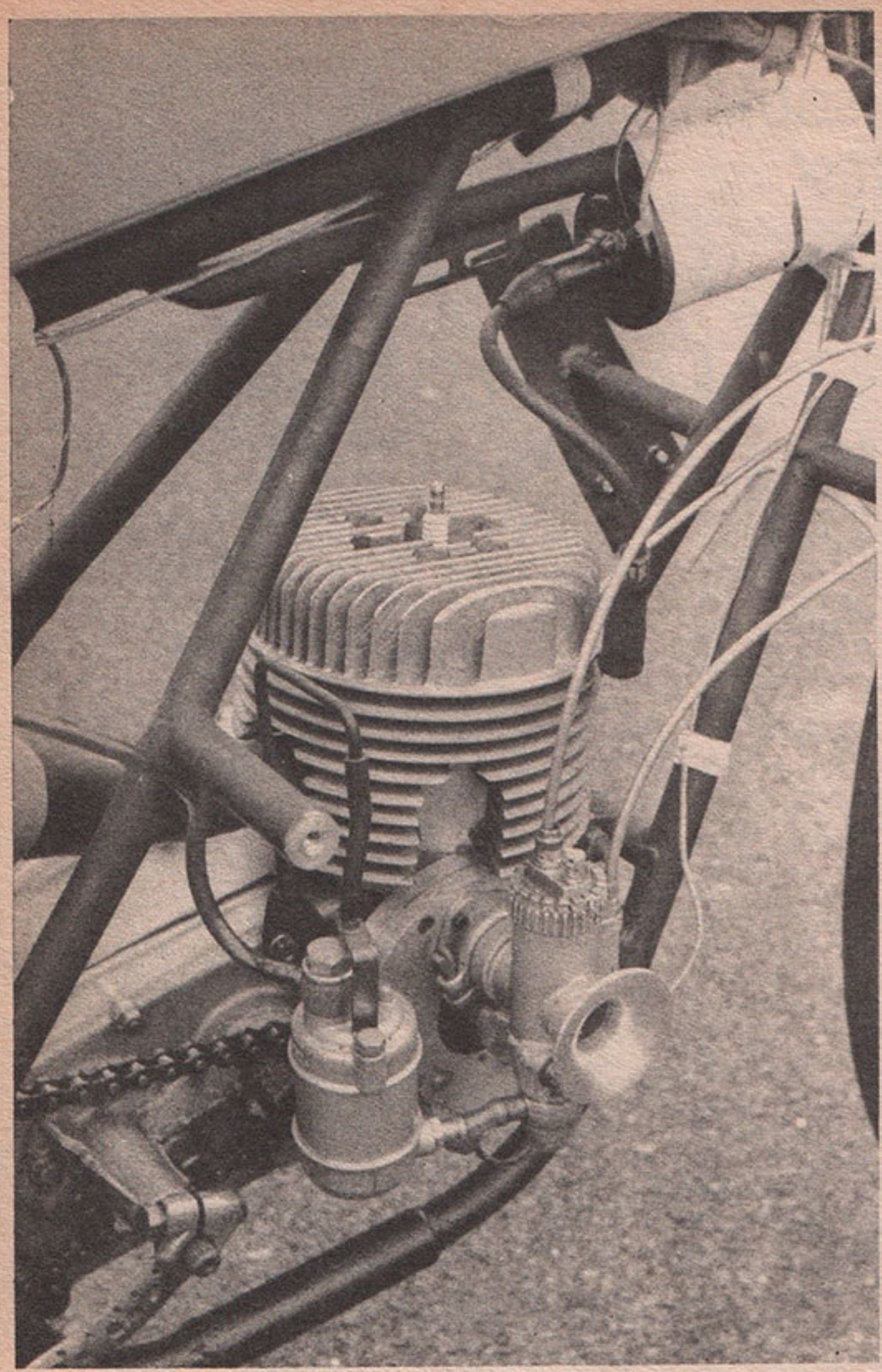
Olivier Chevallier, inconnu il y a un an, va donc avoir grâce à l'Opération Jeunes Tigres mise sur pied par G. Monneret et patronnée par ESSO la chance de disputer toute la saison 1967 au guidon d'une 250 Aermacchi, avec l'assistance de l'importateur.

Olivier, 18 ans, élève en première, fait partie d'une famille de huit enfants dont le père voit la compétition motocycliste d'un bon œil (voyez-vous, il y en a comme cela aussi...).

Juger objectivement de ses qualités sous une pluie pareille est assez délicat : ce qui est certain, c'est que le jeune Olivier n'est pas un « timide », qu'il a du caractère et que lors des épreuves « Jeunes Tigres » il avait déjà su se faire remarquer.

Pourquoi n'en ferait-il pas autant en 250 ? Réponse dans les mois à venir.

C. R.



Gros plan du moteur, côté disque rotatif. Le carburateur Dell'Orto SSI de 23 mm, muni d'un pavillon très court et évasé Le réglage de richesse, à droite du corps du carburateur est utilisé. On remarquera encore sur cette vue le cylindre aux vastes ailettes et à transfert rapportés. En dernier lieu, il faut noter les robustes fixations du carénage.

NOUVELLE ETAPE POUR LE 50 cc A DISTRIBUTEUR ROTATIF DE M BIDALOT

NOUS avions présenté dans notre n° 167 du mois de mai 1966, le moteur réalisé par M. Bidalot. Nous vous en reparlons aujourd'hui, car nous avons eu l'occasion de revoir M. Bidalot à Montlhéry, au cours d'une séance d'entraînement organisée par le M.C.F.

Notre jeune étudiant continue donc patiemment à mettre au point sa machine. Le moteur est maintenant monté dans un cadre et les essais au banc sont satisfaisants, comme nous le verrons plus loin.

Rappelons, en quelques mots, les origines de cette réalisation.

Ce 50 cc à distributeur rotatif a été conçu à partir d'un 125 cc Peugeot quatre vitesses. Le cylindre comporte trois transferts. Il est en alliage léger chemisé, mais, solution inhabituelle, la chemise est elle aussi en alliage léger, chromée dur. Le carburateur a un passage des gaz de 23 mm et l'allumage est assuré par batterie et bobine, le rupteur étant placé à l'air libre, derrière le carburateur. Le pot de détente qui est actuellement monté, semble être celui que nous avions vu en mai ; il a cependant été « torturé » pour être monté dans la partie cycle. Depuis cette date, le disque rotatif a été fixé d'une manière plus sûre.

Ce moteur a été testé au banc.

Les résultats sont fort encourageants. A 9 500 trs/mn, la puissance en sortie de boîte est de 6,5 CV mais elle croît jusqu'à 11 500 trs/mn où elle atteint 9,5 CV. Cette puissance fort honorable devrait permettre de tenir tête aux meilleurs compétition-client dans la catégorie. Mais il est à craindre que la machine ne soit handicapée par la boîte à quatre rapports seulement, dotée de plus d'un étagement tourisme.

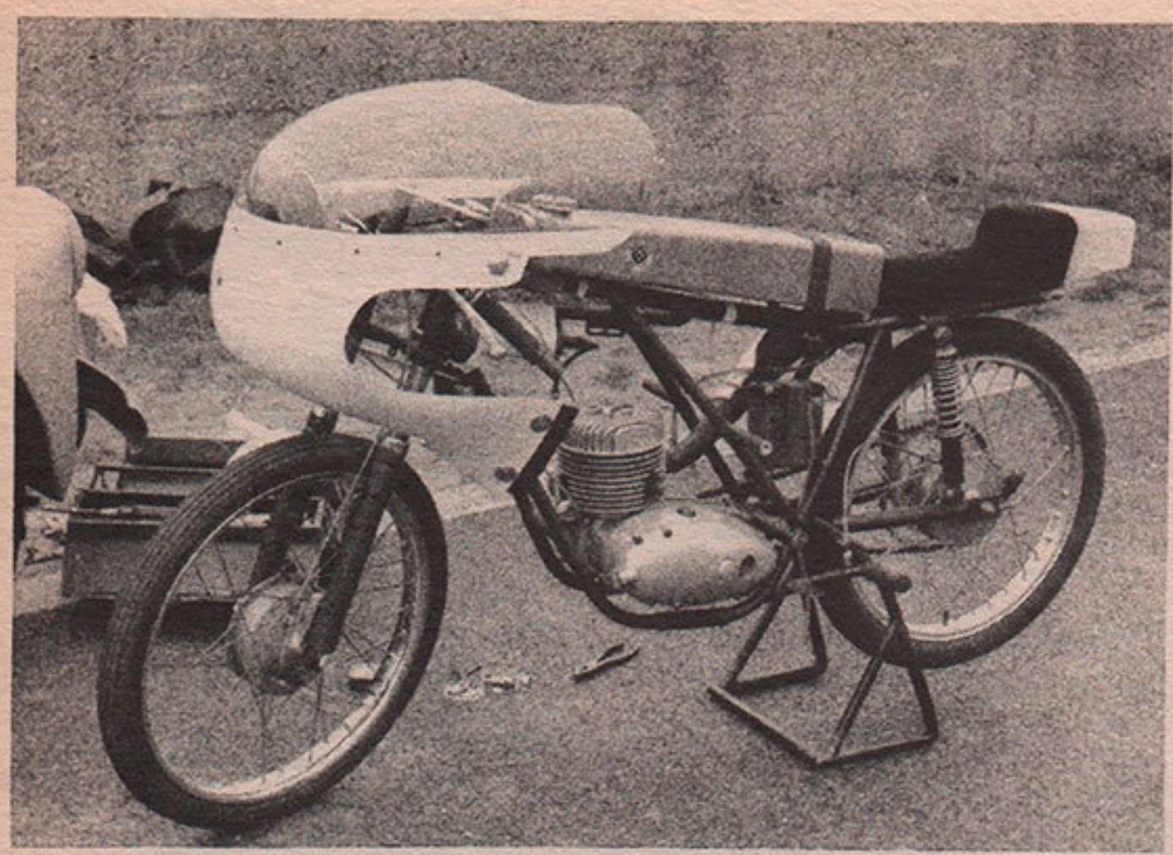
Les boîtes Peugeot ont été construites, suivant les modèles, avec différents étagements. Imaginons ce qui se produira lorsque l'on passera de 3e en 4e. :

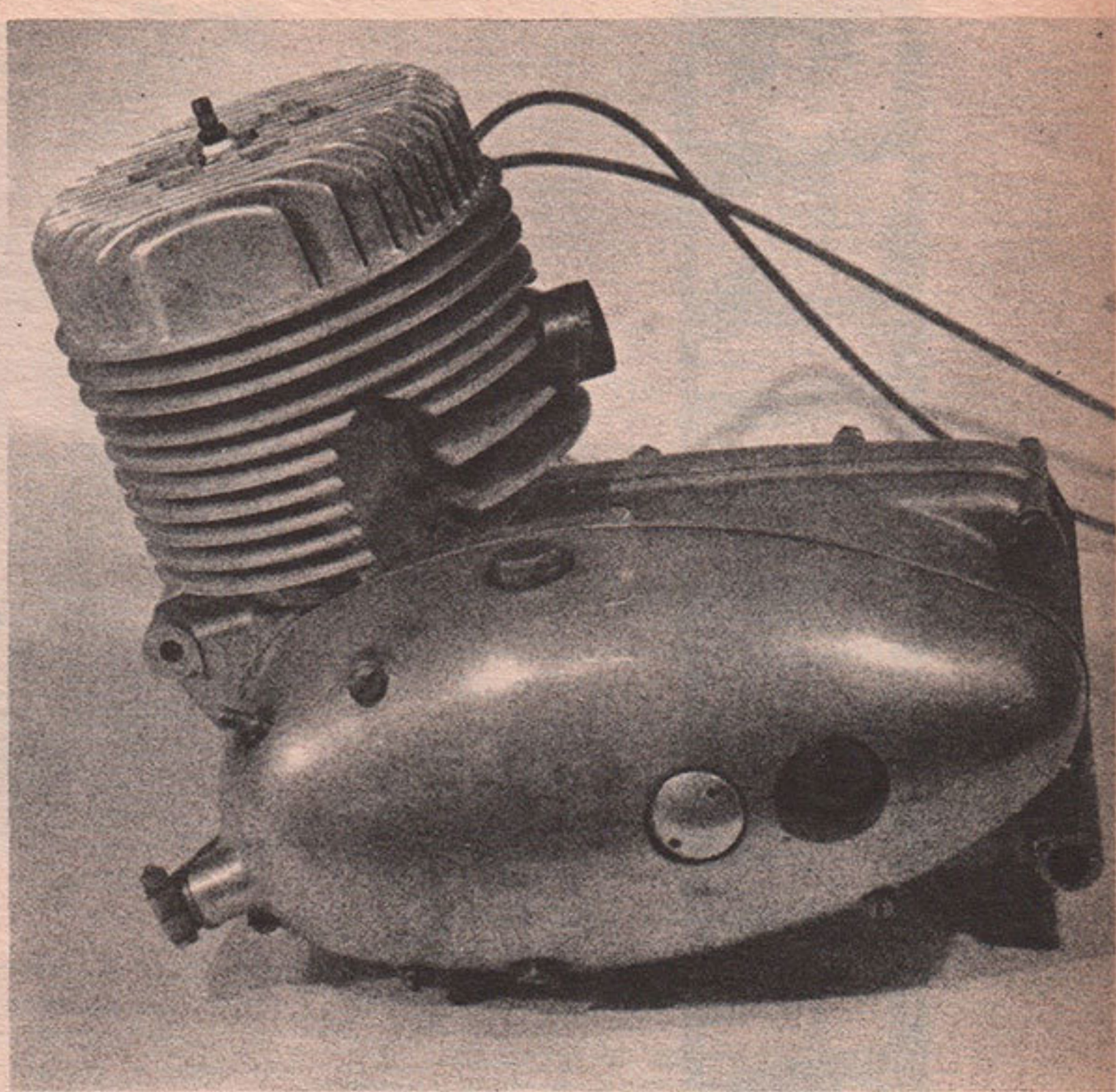
Supposons que la vitesse possible avec 9,5 CV soit de 140 km/h.

Supposons que la boîte de vitesse soit du modèle tourisme le plus serré, donc que la 3e soit à 82,7 % de la 4e.

Avec cet étagement, si la démultiplication est telle que les 11.500 trs/mn soient atteints en 4e à 140 km/h, le même régime sera atteint en 3e à 116 km/h. A cette vitesse, lorsque l'on passera de 3e à 4e, le régime tombera de 11.500 à 9.500 trs/mn. C'est-à-dire que la puissance disponible chutera de 9,5 à 6,5 CV.

Or, si les 9,5 CV permettent encore une franche accélération à cette vi-





Vue au côté gauche la machine nous montre son volumineux carter d'embrayage. Les freins sont d'un modèle courant sur les machines italiennes, d'un diamètre relativement faible et à simple came. On voit également la batterie fixée devant le pneu arrière Ci-contre, le moteur tel qu'il était lorsque nous l'avons présenté pour la première fois.

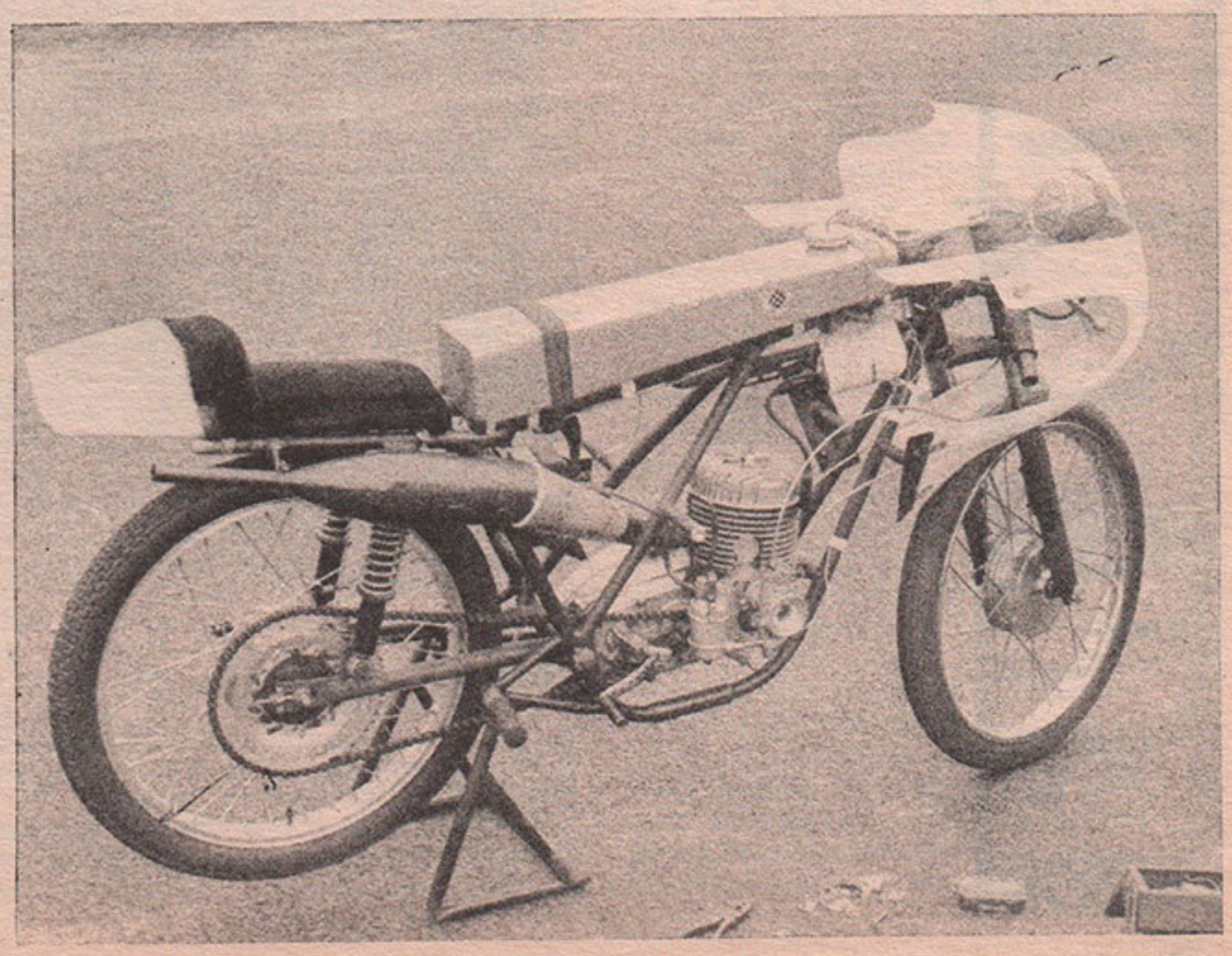
tesse, il est probable que les 6,5 CV seront tout juste suffisants pour la maintenir. On voit donc que malgré sa courbe de puissance relativement plate, le moteur ne s'accomodera que difficilement d'une boîte tourisme A plus forte raison si la boîte est du modèle dont la 3e fait 72,8 % de la 4e. Dans la pratique, avec la boîte « 82 % », le moteur ne serait cependant pas impossible à conduire. La 3e devrait être poussée au-delà de 11.500 trs/mn et la reprise pourrait être augmentée d'un petit patinage qui sauverait la situation. Les accélérations et la robustesse en souffriraient et la véritable solution consisterait en l'utilisation d'une boîte course avec un étagement très serré.

LA PARTIE CYCLE

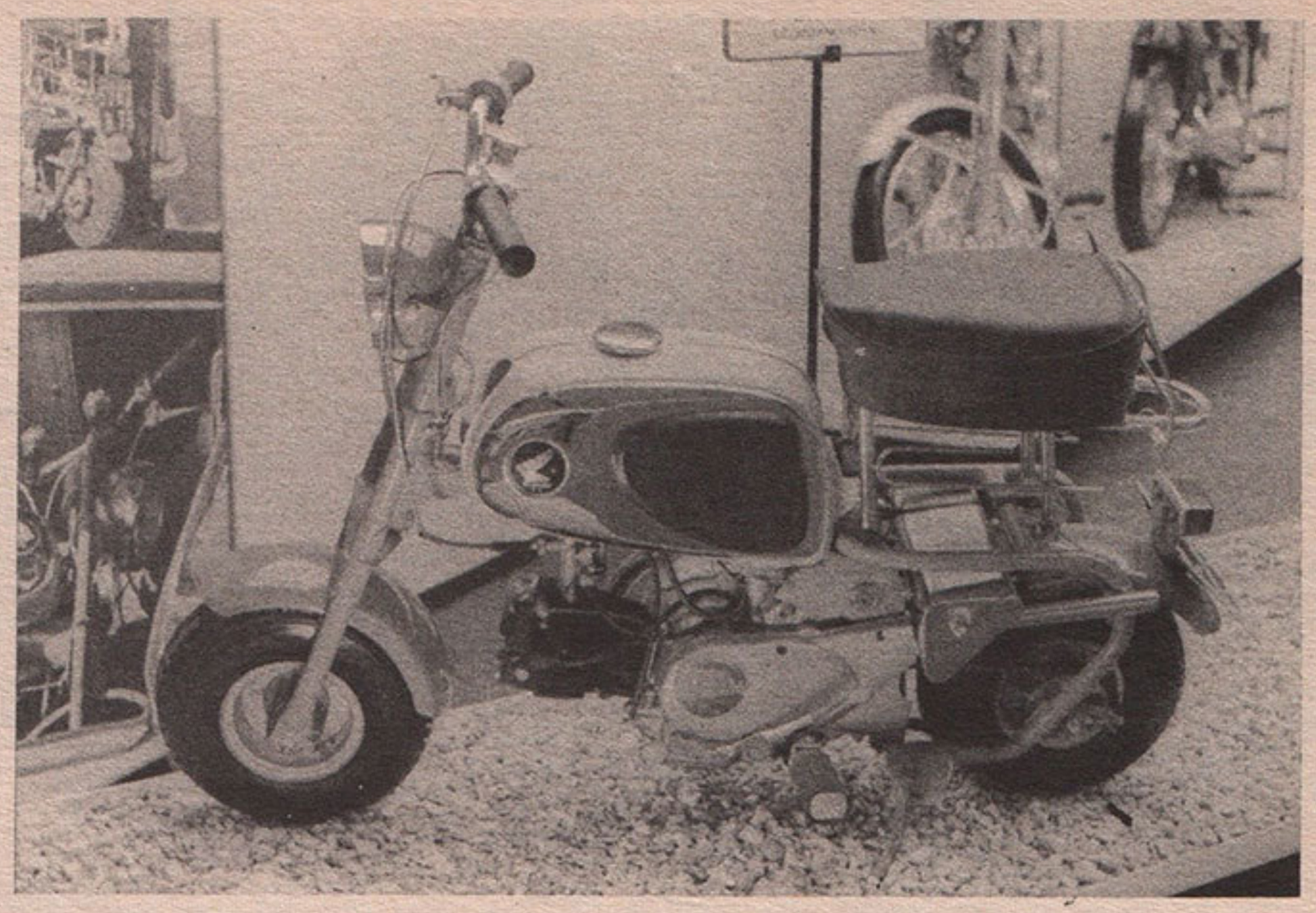
Passons à la description de la partie cycle. Le cadre est un double berceau d'origine « Giulietta » un peu modifié. Deux tubes de triangulation ont été ajoutés qui joignent l'articulation du bras oscillant au tube supérieur du cadre. Les deux boucles inférieures ont été, semble-t-il, allongées pour faire entrer le long bloc moteur. La fourche avant est une fourche de 125 cc Puch modifiée. Le réservoir « maison » rappelle un peu ceux des Kreidler Renn-Florett. La selle est, elle aussi, de fabrication personnelle. Le carénage se sépare en trois parties, les deux flancs se démontant facilement pour les réglages.

Souhaitons voir bientôt cette machine sur les circuits pour juger concrètement de ses performances.

Vue du côté droit de la machine. C'est le côté où se trouvent : la transmission secondaire, d'un rapport élevé en raison de la faible démultiplication primaire et de la boite à prise directe ; le court sélecteur allégé, le carburateur et sa cuve séparée, le volumineux pot de détente ; enfin, sous la bulle, on aperçoit le compte-tours.



EN TOUTE TERRAINCHISE



MONKEY HONDA
(PREMIÈRE VERSION)

JE me permets de vous transmettre mes impressions sur mon Monkey Honda acheté en octobre 1966 et totalisant à ce jour plus de 3.000 km. Je tiens à souligner que c'est l'ancien modèle : je le préférais nettement au nouveau.

I — **Partie cycle:**

— La ligne est bien équilibrée et agréable. Quant à la présentation, elle est tout simplement sensationnelle : émail rouge vif, beaucoup de chromes, couleurs bien équilibrées font que ce 50 c.c. attire les regards.

— La machine est équipée en série d'un porte-bagages très pratique mais ne permettant pas de transporter beaucoup de choses.

— Pourtant le Monkey ne comporte pas de suspensions. A mon avis c'est un défaut minime qui influe seulement sur la tenue de route (qui toutefois est assez bonne) car le confort est excellent avec les gros pneus et la selle très épaisse.

— La machine est assez légère : 48 kg en ordre de marche, mais quand il s'agit de la mettre dans un coffre de voiture, c'est une autre histoire.

— Il n'y a pas non plus de carter de chaîne, ce qui est regrettable et gênant.

— La capacité du réservoir est suffisante (6 l) vue la consommation du moteur (2 l aux 100 km).

— Le compteur est très précis et ne vibre pas. Quand je suis à 25 km/h à mon compteur, celui d'une Peugeot BB 3 sport marque 31 km/h !

— La machine n'a pas de pédales, ce qui est très pratique. En outre, elle possède un kick très agréable et très pratique pour les démarrages. Mais il gêne un peu le pied droit et surtout, pour l'actionner, il faut pencher un peu la machine sinon il touche le sol

— Les freins sont absolument progressifs et surpuissants. Je ne connais pas de 50 cc de tourisme possédant d'aussi bons freins (ils font 110 mm de diamètre). La force à déployer est minime et la progressivité et l'efficacité à froid sont excellentes.

— L'éclairage est très bon (phare code) pour la vitesse de la machine. On voit très loin et en largeur. Malheureusement l'interrupteur est mal situé au milieu du guidon.

— La tenue de route est très bonne, sur sol mouillé ou sec.

— Les pneus ne s'usent presque pas.

— L'avertisseur est lui aussi très bon, que l'on soit en phare, en code ou l'éclairage éteint.

— Malheureusement le moteur est situé trop bas : 7 cm au-dessus du sol. Gare aux bordures de trottoir !

II — **Moteur:**

C'est le moteur monté sur le C-100 tourisme divulgué à plusieurs milliers d'exemplaires et auquel Honda doit sa renommée commerciale. C'est un moteur sérieux, robuste, et d'une grande qualité de fabrication (extrêmement propre).

— Description :

Moteur à 4 temps, légèrement super carré. Soupapes en tête, commandées par culbuteurs. Cylindrée totale : 49 cm3. Refroidissement par air. Taux de compression 8,5 à 1.

Puissance : 4,5 cv SAE (3,65 cv DIN).

Régime de rotation du moteur : 8.500 t/mn.

Le couple maximum se situe à 7.000 t/mn.

La puissance maximum à 8.500 t/mn.

Carburateur à niveau constant et inversé : Keihin DP 13 Hov.

Allumage : par volant magnétique.

— Transmissions :

Embrayage automatique à disques multiples travaillant dans l'huile. Il est excellent.

— Boite de vitesses :

Elle comporte 3 rapports, commandés au pied gauche par un sélecteur de faible course. Elle est parfaite : bien étagée, silencieuse, précise et d'une résistance incroyable.

— Performances :

Quoique ce ne soit pas une machine faite pour les performances, je vais quand même vous les communiquer.

Avec des pneumatiques bien gonflés, on obtient en :

1re : 15 km/h.
2e : 30 km/h.
3e : 70 km/h.

La 1re peut paraître un peu courte, mais je ne m'en sers jamais, vu qu'avec l'embrayage automatique, on démarre très facilement en seconde.

Par contre, la 1re grimpe formidablement n'importe quelle côte très raide (pour les sous-bois, allées, etc...).

— Par ailleurs, le moteur a des qualités très importantes.

— Le démarrage à chaud, comme à froid, s'effectue du premier coup de kick.

— Il n'y a aucune vibration.

— La souplesse du moteur est excellente (grâce à l'embrayage automatique). On roule aisément en 3e à 5 km/h.

— Le moteur ne chauffe pas.

— Il est puissant et pointu : les 4,5 cv sont bien là. Il monte facilement très haut en régime tout en gardant son ron-ron habituel si agréable et caractéristique des moteurs Honda.

— La nervosité est bonne.

— Le moteur est très propre (comme tous les Honda).

— La bougie ne perle pas.

III — **Usages multiples :**

La machine a été créée pour rentrer facilement dans le coffre d'une voiture.

A mon avis, ce problème n'est pas résolu, car il faut vraiment un coffre de voiture disproportionné avec les voitures européennes pour rentrer la Monkey avec d'autres affaires. Ceci dit, en considérant la petite Honda comme une moto de vacances, elle remplit absolument son rôle.

Outre cela, sans être une vraie moto tous-terrains, on peut vraiment beaucoup s'amuser avec, en faisant des figures spectaculaires sans risques pour le pilote (on est assis très près du sol) et sans dommages pour la mécanique. Avec une extraordinaire facilité, on peut la faire se retourner entièrement.

Je ne peux encore parler de robustesse pour le moteur, mais la qualité Honda est légendaire ; les moteurs tournent très vite sans casser. L'usine indique 26 km/h en seconde alors que je pousse ma machine bien souvent à plus de 30 km/h en deuxième. Pour l'instant je n'ai aucun ennui.

J'ajoute que la machine vaut 1.350 F ce qui ne me semble pas exagéré en comparaison des performances et de la grande qualité de fabrication.

Personnellement, j'ai eu le loisir d'essayer nombre de machines et c'est la Monkey (ou tout au moins les motos japonaises) qui m'ont procuré le plus grand plaisir de conduite.

Je ne sais quelle sera ma prochaine machine, mais ce sera à coup sûr une japonaise. Peut-être une Twin Jet Yamaha ou une C-200 Honda.

Je concluerai en disant que je suis enchanté de ma machine.

Francis COUPEY
95 - Montmorency

LES 6 HEURES DE LA PETITE CYLINDRÉE

M. Lacoste, durement touché par la maladie, va maintenant beaucoup mieux. La meilleure preuve en est qu'il vient de nous écrire pour nous donner quelques nouvelles de l'édition 1967 des Six Heures de la Petite Cylindrée, épreuve qui lui tient particulièrement à cœur et dont il a réussi à faire, en peu d'années, l'une des plus importantes compétitions nationales pour les 50 cc.

Momentanément éloigné de l'organisation directe des Six Heures, M. Lacoste a passé le flambeau à un comité du MCCSP qui travaille sous la direction de M. Judenne père. C'est pourquoi toutes les demandes de renseignements doivent être adressées chez M. Judenne, 25, avenue Parmentier, Paris-XIe, qui enverra renseignements et feuilles d'engagement contre 0,30 F en timbres. Les engagements seront acceptés à partir du 1er mai et la clôture aura lieu le 28 du même mois.

Le nombre des concurrents est limité à 30 pour les « Sport » et 10 pour les « Course ». Il y aura, grâce à BP, encore une fois des primes à l'arrivée et différents classements sanctionneront les résultats : Course, Sport, Inter, Nationaux, Junior et une coupe récompensera la première machine française.

Nous souhaitons à M. Lacoste une guérison rapide, et nous espérons bien le voir cette année encore à Chatillon-la-Borde, diriger les opérations au cours des Six Heures de la Petite Cylindrée.

UN ORGANE COMPLEXE ET SOUVENT MAL CONNU :

LE CARBURATEUR

Le rôle du carburateur sur nos machines est de toute évidence un rôle essentiel, puisque c'est lui qui doit alimenter le moteur avec de l'émulsion, mélange gazeux indispensable à son fonctionnement. Mieux encore, c'est le carburateur qui doit « fabriquer » cette émulsion à partir de l'essence qui vient du réservoir et de l'air tiré de l'atmosphère. Pour cela, et nous verrons plus loin comment, le carburateur pulvérise le carburant dans un certain volume d'air admis et l'émulsion est justement ce carburant pulvérisé mélangé à l'air. Mais encore faut-il, pour que le moteur fonctionne correctement, que le dosage soit correct entre la quantité de carburant émulsionnée et le volume d'air admis. En un mot, il faut assurer une « richesse » correcte du mélange.

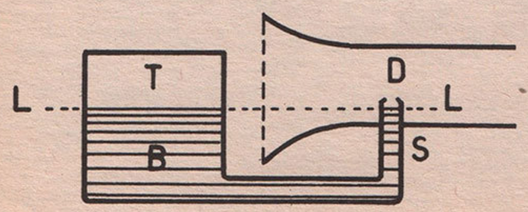
On voit donc que le rôle du carburateur est complexe. A l'aide de quelques dessins très schématiques, nous allons voir comment il fonctionne.

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Il utilise, en fait, le principe des vases communicants qui fait qu'un liquide versé dans l'un d'eux arrive au même niveau dans les autres. On trouve, en effet, dans le carburateur un grand récipient qui communique avec un autre beaucoup plus petit, lequel débouche dans un tube qui communique à son tour avec le cylindre du moteur, où le carter pompe dans un deux-temps.

Dans la figure 1, T est le grand récipient, appelé cuve, qui communique constamment avec le récipient plus petit S, le gicleur, lequel débouche dans le tube D qui est le diffuseur qui conduit au cylindre. La partie hachurée représente l'essence qui arrive au même niveau L dans les deux récipients en communication. Au repos, le niveau de l'essence dans le gicleur doit être toujours situé un peu plus bas que l'orifice du diffuseur (un ou deux millimètres).

Fig. 1.



Lorsque le piston du moteur est dans sa course descendante (4 temps), ou dans sa course ascendante (deux-temps), l'air se précipite à travers le canal d'admission pour remplir la place laissée libre par le déplacement du piston, c'est ce qu'illustre la figure 2. Le fait que l'air acquiere une grande vitesse, fait

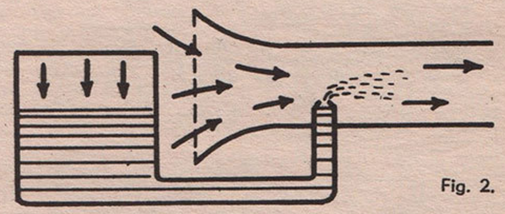


Fig. 2.

diminuer la pression statique dans le canal d'admission. Cette dépression est d'autant plus forte autour du gicleur puisque, par construction, c'est la partie la plus étroite. En la matière, il ne faut pas se laisser aller à des impressions ! Le néophyte, en effet, pourrait croire que lorsque le passage se resserre, la pression augmente, « les molécules d'air étant pressées les unes sur les autres ». En réalité, c'est tout le contraire qui se produit. Le resserrement du passage contraint les gaz à augmenter leur vitesse et ils accélèrent même plus que ce qui serait nécessaire pour maintenir la même pression. Ainsi, la pression dans la cuve restant égale à la pression atmosphérique, (nous verrons plus loin qu'il ne faut pas que cette cuve soit fermée hermétiquement), et la pression dans le passage où débouche le gicleur diminuant, l'essence poussée par la pression plus forte dans la cuve, déborde du gicleur. Là, l'air en mouvement l'entraîne sous forme de gouttelettes, provoquant la formation du mélange.

Mais pour que ce mélange puisse être enflammé par l'étincelle de la bougie, il faut que certaines proportions soient respectées : en poids, une part d'essence pour 16 à 18 parts d'air. La figure 3 montre de façon très schématique, mais assez claire, la disposition de l'air (ronds blancs) et de l'essence (ronds noirs) dans le diffuseur derrière le gicleur, là où se forme le mélange. En gros, on peut dire que dans la surface où se trouvent 16 ou 18 ronds blancs, on doit trouver un seul rond noir.

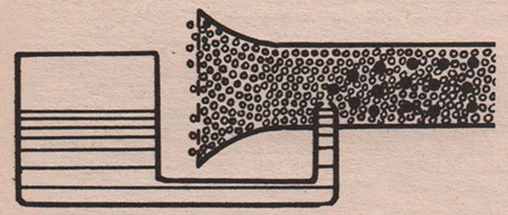


Fig 3.

Pour que cette proportion se maintienne, il est évident qu'il faut tenir compte aussi bien du volume de l'air qui passe dans le diffuseur (dimensions de ce diffuseur) que du poids, c'est-à-dire de la quantité, d'essence qui jaillit du gicleur (dimensions du gicleur).

Avec un carburateur tel que celui que nous venons de définir, un moteur tournerait à vitesse constante et pour très peu de temps car il n'est pas possible de faire varier la quantité de mélange fournie par ce carburateur, et aussi parce que l'essence ne tarderait pas à manquer dans la cuve.

C'est pourquoi on a placé dans la cuve un système G avec un flotteur (fig. 4) qui est en mesure d'ouvrir ou de fermer une ouverture par laquelle passe l'essence qui provient du réservoir. Il se produit ceci : lorsque

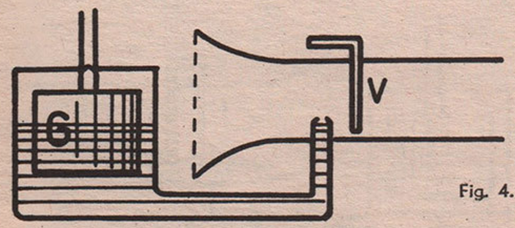


Fig. 4.

le niveau baisse dans la cuve, le flotteur descend à son tour en laissant ainsi pénétrer l'essence qui s'écoule du réservoir. Lorsque le niveau s'élève, le flotteur obture l'arrivée d'essence.

De cette façon, on pourrait assurer un fonctionnement continu du moteur... mais à régime constant. Pour utiliser convenablement le moteur, il faut aussi pouvoir faire varier à volonté la puissance au moyen d'un dispositif commandé à la main. Ceci a été réalisé au moyen d'un papillon ou d'un boisseau, placé dans le diffuseur derrière le gicleur (fig. 4), qui fait varier la section de passage des gaz.

Sur nos moteurs, les carburateurs sont le plus souvent du type à boisseau rond ou plat plus rarement, tandis que les moteurs de voitures sont généralement dotés de carburateurs à papillon, mais les choses tendent à ne plus être aussi tranchées. Ne voyons toutefois que les carburateurs à boisseau.

On peut contrôler le volume d'air qui pénètre dans le cylindre, l'augmenter en relevant le boisseau, le diminuer en l'abaissant.

On modifie dans le même temps aussi bien la vitesse de l'air que la dépression qui se créée dans le diffuseur. Le rôle de ce volet, ou boisseau, est donc, dans le fond, de faire varier sinon vraiment le diamètre du diffuseur, tout au moins le volume disponible dans celui-ci.

En d'autres termes, lorsque le volume et la vitesse de la colonne d'air passant dans le diffuseur augmentent, la dépression autour du gicleur augmente aussi. Après ce que nous avons déjà dit concernant l'équilibre des liquides dans les vases communicants, il est facile de comprendre qu'au même moment augmente la quantité d'essence qui sort du gicleur.

Notons que les boisseaux cylindriques étant creux, il se forme à l'intérieur de ceux-ci des turbulences, de telle sorte que la dépression n'augmente pas exagérément aux petites ouvertures, ce qui ferait augmenter la richesse de l'émulsion dans des proportions intolérables. L'aiguille remplit également ce rôle. Dans les carburateurs à boisseau plat (Gurtner), différents ajutages sont découverts successivement, ce qui est un autre moyen d'assurer d'automaticité.

LES PROBLEMES DE LA CARBURATION

Il ne sera pas mauvais maintenant de s'attarder sur quelques questions de grande importance pour comprendre certains phénomènes de la carburation.

L'essence est un liquide et l'air est un gaz ; l'essence est lourde, l'air est léger. Il est évident que ces caractéristiques différentes suffisent pour faire que les mêmes actions aient des effets assez différents sur l'air et sur l'essence. En effet, alors que l'air est très sensible aux sollicitations du mouvement, parce qu'il n'a pas, ou presque pas, d'inertie, l'essence l'est beaucoup moins justement parce qu'elle est beaucoup plus lourde que l'air, qu'elle est « esclave » de sa propre inertie. En conséquence du comportement différent de l'essence et de l'air devant le même phénomène, il arrive que lorsque l'aspiration est faible,

la dépression devient insuffisante pour faire sortir l'essence du gicleur. De sorte que, alors que passe dans le diffuseur un faible courant d'air, il ne sort du gicleur pas la moindre goutte d'essence. Elle ne commencera à sortir que lorsque la colonne d'air qui passe dans le diffuseur à chaque aspiration aura atteint une certaine valeur, mais — en principe — le volume d'air sera toujours en excédent par rapport au poids de l'essence, car l'essence a beaucoup plus de mal que l'air pour se mettre en mouvement. Pendant cette période, nous aurons un mélange pauvre. Le moteur tournant de plus en plus vite, à un certain moment volume d'air et poids d'essence seront équilibrés donnant un mélange régulier et homogène. Mais pour peu de temps car, le nombre de tours du moteur augmentant encore, nous retrouvons à nouveau la nature différente du comburant et du carburant qui entraîne un phénomène semblable mais inversé par rapport à celui qui se vérifie aux bas régimes. Il arrive en effet que, pour un régime supérieur à la moyenne, la colonne d'air ressente encore l'alternance des phases d'aspiration alors que l'essence les ressent beaucoup moins. Si bien que la colonne d'air qui passe dans le diffuseur pendant la phase d'aspiration s'arrête, ou presque, pendant les autres phases alors que l'essence, qui avait jailli en grande quantité pendant l'aspiration à cause de la forte dépression, continue à jaillir, bien qu'un peu moins, même pendant les autres phases. En conséquence, aux régimes élevés on obtient toujours un mélange riche car l'essence vaporisée qui reste en suspension dans le diffuseur s'ajoute à l'essence provenant de la phase d'aspiration qui succède.

Ceci sur un deux temps est valable à un régime moitié moindre ; au contraire à très hauts régimes la colonne des gaz tend à avoir un mouvement uniforme, d'où un appauvrissement. Ainsi s'explique la grande différence de réglage entre des carburateurs destinés à l'un ou l'autre type de moteur.

Les symptômes qui permettent de diagnostiquer un mélange « trop riche » (plus d'essence pour un même volume d'air, que la quantité indiquée) sont les suivants : fumées noires à l'échappement, encrassement à la culasse, bougie noire (ces phénomènes étant dus à des molécules de carburant qui n'ont pas trouvé assez d'air pour brûler), forte consommation et léger échauffement. Le rendement aussi est influencé : pour une « richesse » croissante, on commencera par avoir une baisse de la vitesse de pointe, sans que les accélérations ne soient affectées ; puis ces dernières baissent à leur tour ; enfin le moteur « meurt » étouffé.

Pour un mélange trop pauvre (quantité insuffisante de carburant), la consommation est un peu moindre mais, par contre, le moteur chauffe exagérément, devient vite« mou », ne tire plus et cogne. La bougie est claire, presque blanche.

× × ×

Mais revenons-en à notre carburateur « théorique ».

Les études et les expériences réalisées ont permis de réduire les inconvénients constatés plus haut dans des proportions acceptables. Aujourd'hui, en utilisation normale, personne ne les remarque plus. Par contre, en ce qui concerne la compétition, la carburation reste un problème sérieux.

Mais ce qui peut par contre intéresser un usager « moyen », c'est le dispositif du ralenti et celui utilisé pour les régimes moyens car ils ont une influence certaine sur le comportement pratique des moteurs, qu'ils soient de tourisme ou de sport.

Pour le ralenti, on a ajouté au carburateur normal, un tout petit carburateur dans lequel le faible volume d'air nécessaire pour faire tourner le moteur à bas régimes, passe à travers un diffuseur tellement étroit qu'il peut provoquer un fort courant d'air autour d'un gicleur, lui-même très petit.

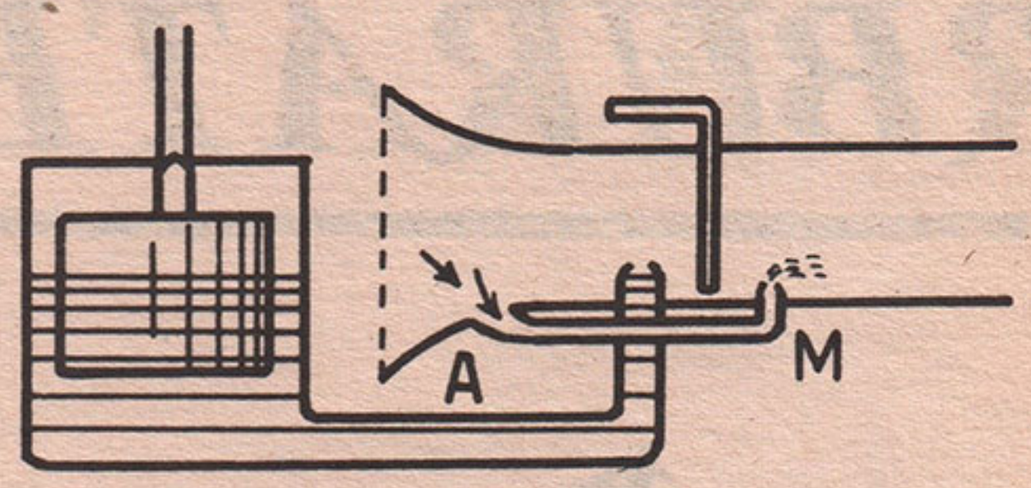


Fig. 5.

La figure 5 montre un diffuseur normal, boisseau fermé, dans lequel l'air aux bas régimes passe par un conduit spécial A dans lequel est placé un gicleur de ralenti M qui est approvisionné lui aussi par la cuve T du carburateur. Lorsque l'on soulève le boisseau V, lorsque le régime augmente, ce dispositif est largement surpassé par le dispositif principal, car l'air s'engouffre alors dans le diffuseur normal. Cependant, un bon réglage du ralenti a une influence bénéfique sur le comportement du moteur aux bas régimes et aux faibles ouvertures.

Pour améliorer la carburation aux moyens régimes, qui sont en définitive ceux qui sont le plus souvent utilisés, on a ajouté au volet V une aiguille conique P, très fine, qui peut coulisser dans le corps du gicleur et a pour rôle de stabiliser aussi exactement que possible la richesse du mélange.

Les carburateurs automatiques, qui résultent d'études approfondies et de longues recherches, sont des appareils de précision construits avec soin et capables de fonctionner convenablement pendant longtemps. Mais, dans la pratique, ils doivent être réglés de temps en temps de façon à les adapter aux exigences de chaque moteur : exigences qui varient avec le type du moteur, les conditions d'utilisation et l'état d'usure du moteur. Mais d'autres facteurs influent sur le bon rendement d'un moteur. Il est certain que le problème de la carburation est fonction du choix du gicleur de ralenti

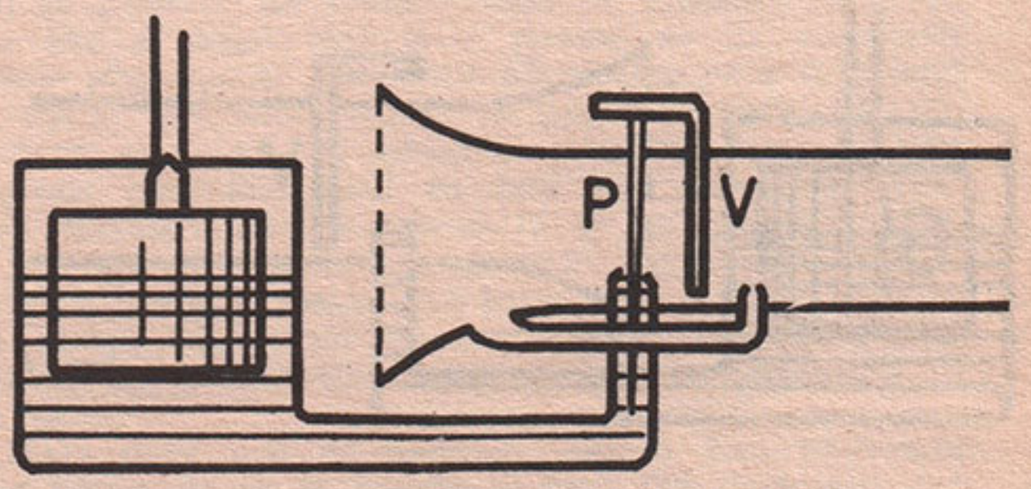
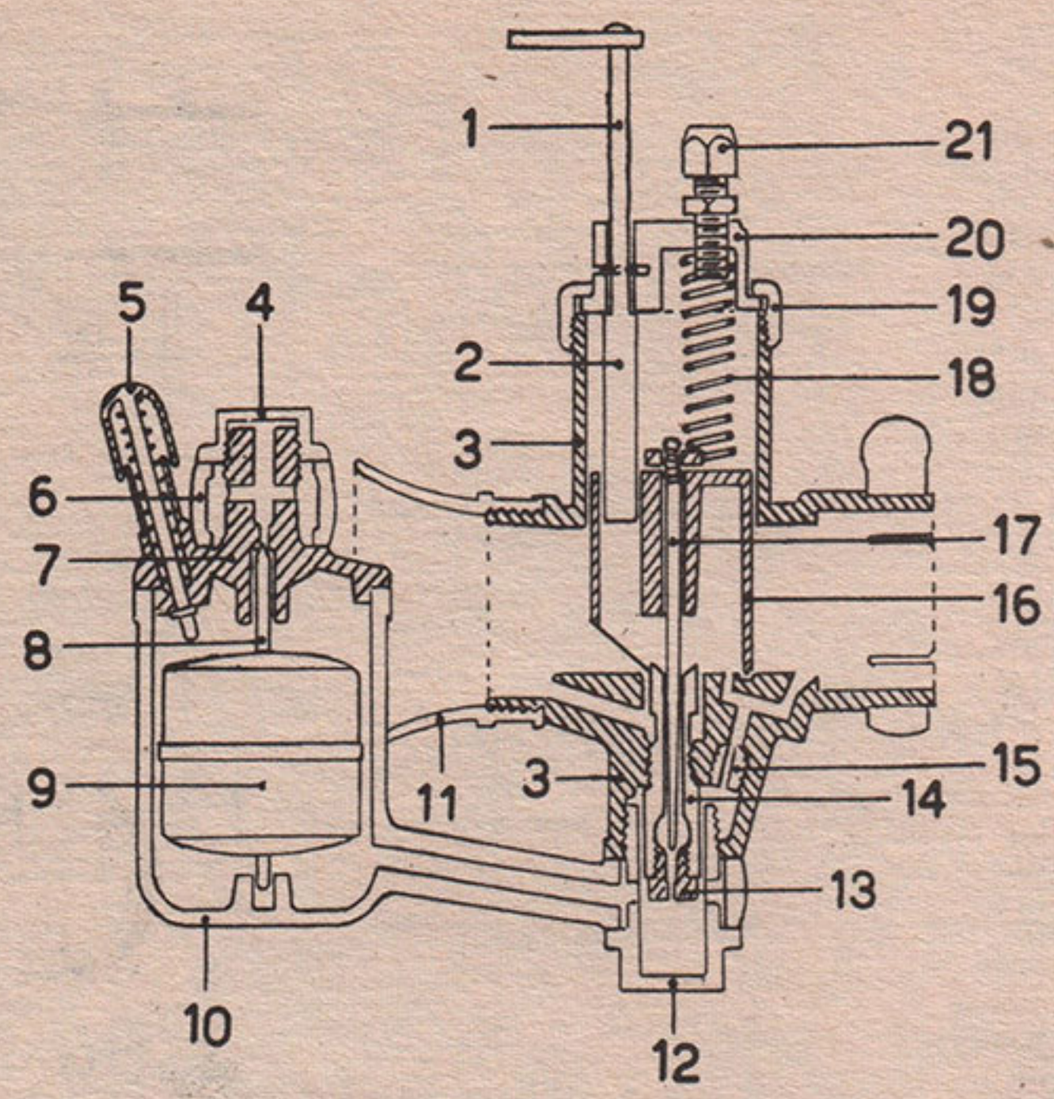


Fig. 6.

Schéma complet du carburateur, avec l'aiguille conique P, dont le rôle est de stabiliser — autant que faire se peut — la richesse du mélange.

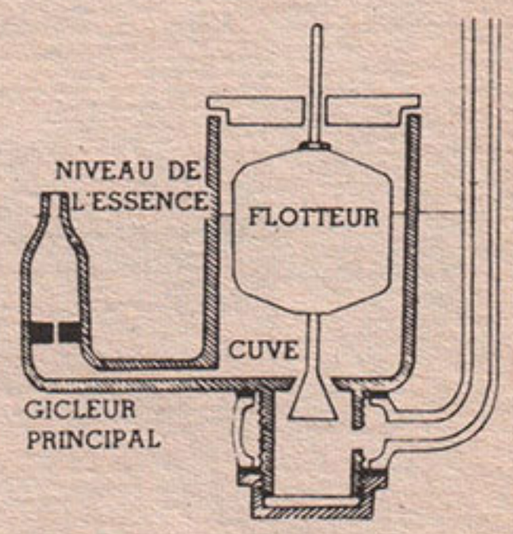


NOMENCLATURE DES PIÈCES ESSENTIELLES D'UN CARBURATEUR

Voici un dessin schématique, d'un carburateur classique, dans lequel nous retrouvons les pièces essentielles d'un carburateur : 1. Tirette du volet d'air ; 2. volet d'air en position ouverte ; 3. corps du carburateur ; 4. boulon de fixation du « banjo » d'arrivée d'essence; 5. titillateur; 6. «banjo» d'arrivée d'essence ; 7. couvercle de la cuve ; 8. pointeau conique du flotteur ; 9. flotteur ; 10. cuve ; 11. pavillon d'air ; 12. boulon de fixation de la cuve au corps du carburateur ; 13. gicleur principal ; 14. puits d'aiguille-diffuseur ; 15. gicleur de ralenti ; 16. boisseau d'air ; 17. aiguille ; 18. ressort du boisseau ; 19-20. couvercle du carburateur ; 21. butée réglable du carburateur.

et du gicleur principal, lesquels ont des fonctions opposées. Il faut faire en sorte d'obtenir une grande efficacité du gicleur de ralenti aux bas régimes, et une efficacité réduite du gicleur principal aux régimes élevés, sans compromettre ni l'économie de fonctionnement ni les performances du véhicule.

Pour que le carburateur fonctionne correctement, et à condition que le moteur soit parfaitement au point aussi bien côté mécanique qu'électrique, il faut s'assurer que le cable coulisse librement dans la gaine et que le carburant arrive régulièrement au carburateur. La cuve doit être toujours fermée mais pas de façon hermétique. Le petit trou, qui est généralement percé sur le couvercle de la cuve, doit être vérifié en cas d'alimentation irrégulière. Le gicleur, au contraire, doit être toujours ouvert, libre et propre pour que l'essence puisse passer en quantité suffisante. L'essence jaillit du gicleur parce qu'elle y est poussée par la pression atmosphérique s'exerçant au-dessus du niveau de l'essence dans la cuve. Si la cuve était fermée hermétiquement, l'aspiration ne suffirait pas, à elle seule, pour faire sortir l'essence du gicleur. Ce n'est donc pas la dépression, mais plutôt la pression de l'air, qui entraîne le bon fonctionnement du carburateur.

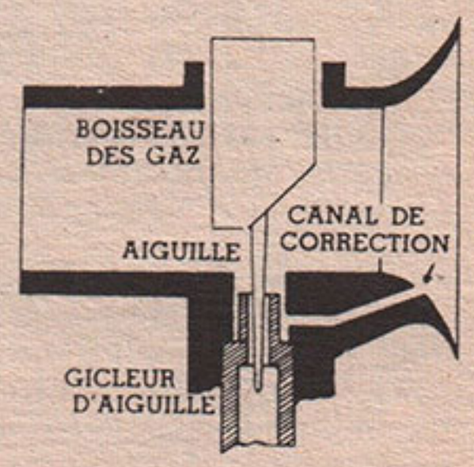


Principe du niveau constant et du gicleur noyé.

DE LA THÉORIE A LA PRATIQUE

Nous avons donc vu, très schématiquement, quels sont les principes de fonctionnement d'un carburateur et à quelles nécessités ils correspondent. Voyons maintenant, dans la construction pratique, quels sont les éléments essentiels que nous retrouvons sur tous les types de carburateurs.

Nous avons tout d'abord la cuve dans laquelle coulisse le flotteur sur lequel est montée une aiguille



L'aiguille et le gicleur d'aiguille.

(ou pointeau) dont le rôle est d'obstruer l'arrivée d'essence quand le niveau voulu est atteint dans la cuve.

Le bas de la cuve est relié au corps du carburateur, dans lequel se trouve une cheminée débouchant dans le « venturi »,qui est la partie la plus étroite du diffuseur.

Dans le bas du corps du carburateur est placé le « gicleur principal » dont nous avons vu le rôle plus haut. Il est surmonté d'un gicleur d'aiguille dont le diamètre est supérieur à celui du gicleur principal. Une aiguille conique, fixée au boisseau, plonge dans ce gicleur. Plus le boisseau sera bas, plus l'aiguille sera enfoncée dans le gicleur, plus le passage annulaire entre le gicleur et son aiguille sera limité, plus le débit d'essence sera diminué.

Bien souvent, pour aider au bon réglage, on trouve un canal d'air de correction qui amène un débit d'air supplémentaire dans le corps du carburateur et est chargé de diminuer la richesse de l'émulsion pour les petites ouvertures du boisseau.

Autre correctif pour la richesse de l'émulsion : la coupe donnée au boisseau. Une coupe plus petite donnera un mélange plus riche ; une coupe plus ouverte, un mélange plus pauvre.

Nous avons vu que pour le ralenti, on faisait appel à un petit carburateur rudimentaire incorporé au carburateur lui-même. Un gicleur de ralenti, ou plus simplement un orifice calibré, règle le débit d'essence tirée en un endroit quelconque du circuit principal. Une vis (appelée « vis de ralenti ») règle le débit d'air. Le système de ralenti débouche derrière le boisseau des gaz.

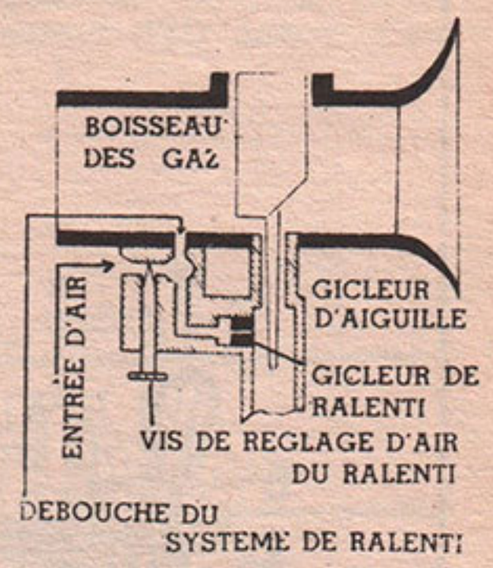


Schéma du système de ralenti.

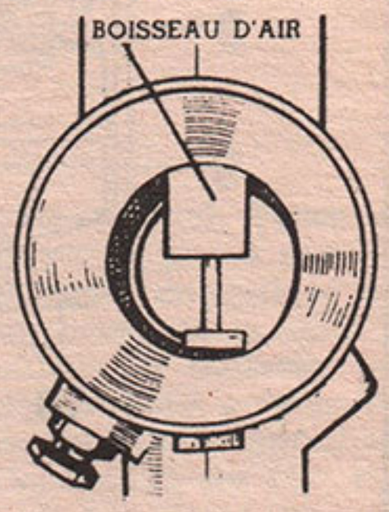
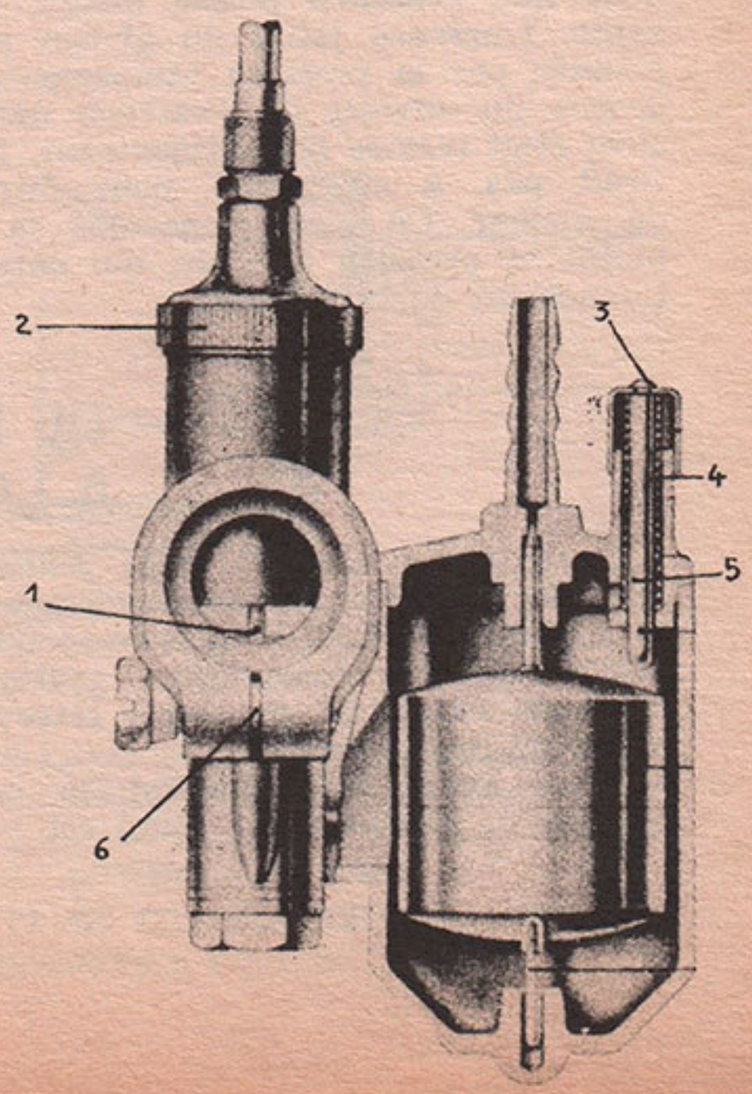


Schéma du boisseau d'air.

Différentes coupes de boisseau donnant des richesses d'émulsion différentes lors de la marche avec le boisseau soulevé de moins d'un quart de son déplacement total.

Enfin, certains carburateurs possèdent aussi un étroit boisseau d'air, qui passe au travers du boisseau des gaz ,dans sa partie antérieure. Chargé, théoriquement, d'enrichir à volonté la richesse du mélange, il ne sert en fait qu'aux départs à froid et tend de plus en plus à disparaître. Il est souvent avantageusement remplacé par un circuit analogue au circuit de ralenti, véritable carburateur annexe fournissant pour le démarrage un mélange plus riche et pouvant être mis manuellement hors circuit.

Et après toutes ces considérations sur le rôle, le fonctionnement et la structure des carburateurs, il reste encore à envisager un problème très important : celui des réglages à effectuer. Pour cela. il est absolument indispensable de procéder à des essais et nous en parlerons dans notre prochain numéro.



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

EN TOUTE FRANCHISE

FLANDRIA RECORD

LECTEUR de votre revue depuis près d'un an, je me décide à vous envoyer mes impressions sur mon cyclo Flandria Record 50 cm3.

Cette machine a été achetée neuve et bridée à 50 km/h. Elle doit allègrement approcher maintenant de 20 à 22.000 km (compteur cassé à 10.000).

Ce cyclo était l'un des mieux présentés sur le marché à ce moment (modèle rouge à réservoir lignes carrées).

Comme toutes les machines, elle a ses défauts :

— moteur bruyant (Dell'Orto UA 19-S) ;

— pots d'échappement fuyant aux raccords arrière et à la sortie du cylindre ;

— selle pas très solide ;

— avertisseur ridicule et muet lorsque le phare fonctionne.

Passons maintenant aux qualités :

— fourche avant téléscopique fameuse ;

— amortisseurs arrière parfaits, en duo ;

— éclairage puissant (phare de 130 mm de diamètre) ;

— moteur très puissant, solide et incroyablement nerveux ;

— accélérations très satisfaisantes ;

— excellent freinage à condition de régler la tringle et le câble grâce aux molettes très pratiques ;

— moteur facile à débrider. Après le débridage, j'obtenais la vitesse de 84 km/h chrono, en position couchée ;

Les performances de ma machine n'étant pas à la hauteur de mes espérances, je me décidai à lui apporter quelques améliorations bénéfiques. Après quelques P.V. pour excès de vitesse, je me suis décidé à faire immatriculer mon cyclo et à passer mon permis A 1.

Améliorations partie cycle :

— pose d'un réservoir long de Record 67 accouplé à une selle italienne Jolly ;

— garde-boue avant de Honda C 320 très fin et très beau ;

— pneu avant Pirelli ligné et Ceat pavé à l'arrière ;

— une pédale de frein remplace le système par rétropédalage peu pratique ;

— et surtout, pose d'un carénage Altus type « Charade » avec bulle sport.

Voici maintenant pour le moteur :

— cornet d'air Dell'Orto, en remplacement du filtre à air ;

— pipe d'admission alésée à 19 mm et gicleur de 87 ;

— suppression des chicanes des pots ;

— cylindre repris au tour et donnant une cylindrée exacte de 58,30 cm3 ;

— culasse limée de 2 mm ;

— encoche à la jupe du piston de 3 mm face à l'admission ;

— lumières agrandies de 3 mm à l'échappement ;

— bougie Bosch W 280 TI ;

— renforcement du ressort du rupteur.

Mes espérances étaient comblées. J'y ai gagné en nervosité, accélération et vitesse de pointe.

Voici quelques performances que j'ai réalisées et vérifiées par mon frère qui possède un chronomètre. Elles furent faites sur route dégagée, « planqué » dans la bulle avec vent quasiment nul.

Aux 100 m, dép. arrêté .. 9,3"

Aux 400 m dép. arrêté .... 25,7"

Au kilomètre départ lancé (distance prise avec une chaîne d'arpenteur) la moyenne relevée est de 104 km/h dans un sens et de 100 juste dans l'autre. Une crevaison vint arrêter là l'exhibition, mais je compte prochainement vous faire d'autres essais avec cette fois une machine gonflée « à mort ».

Les seuls défauts de ce gonflage sont les vibrations dans le carénage (j'ai dû remplacer la bulle qui se fendillait par endroits) et une consommation plus forte (5 à 6 litres aux 100 km).

Cette petite merveille m'a donné et me donne encore beaucoup de joie et je crois que je ne m'en séparerai que lorsqu'elle sera vraiment à bout de souffle.

En résumé, ce Record est une machine populaire, mais quand même au-dessus de la moyenne.

Je termine en disant qu'après ce Record, ma prochaine monture sera la Yamaka 250, que papa va quitter pour une BMW R 50.

R. Rousseau - Hockenheim.

MOTOBÉCANE C 52
PEUGEOT BB 3 SP

JE lis dans votre rubrique « en toute franchise » un essai de la C 52 Motobécane.

Son possesseur déclare faire des moyennes de 45 - 50 kmh et s'en contenter, tout en roulant à 60 - 70 kmh. Ceci est étonnant pour le moins, et voici pourquoi :

Il y a deux ans, j'ai fait l'acquisition d'une Mobymatic bleue neuve, vendue pour rouler à 50 kmh maximum.

Je fis donc un rodage de 500 km en roulant à 30 kmh, comme il était conseillé. Cependant, je la poussai à fond sur une courte distance, après 250 km de rodage

Elle avait 750 km au compteur quand je partis en vacance ; un mois après j'avais fait 1.000 km de plus, ce qui représente plus de 30 km par jour. Elle était alors en pleine forme. Depuis ce temps, j'ai accompli 11.000 km avec cette machine. Le moteur n'a jamais été décalaminé, l'échappement le fut deux fois. Mais voilà où je veux en venir. Pour me rendre sur la côte Atlantique, j'avais un peu plus de 80 km à faire. Je les ai toujours accomplis à plus de 50 kmh de moyenne, et, très souvent, à 53 kmh de moyenne, chronométré et contrôlé sur la carte Michelin.

Il m'est arrivé une fois, entre Nantes et Saint-Nazaire (55 km de distance entre ces deux villes), de faire une moyenne de 55 km, c'est-à-dire une heure exactement. Vous avouerez que c'est quand-même bien quand vous saurez que ma Mobymatic ne dépassait pas le 60 kmh, et ceci je l'ai contrôlé plusieurs dizaines de fois.

Il est vrai que je ne suis pas lourd : 65 kg, mais ceci influe peu sur une route peu accidentée.

Vous allez me répondre que mon engin était trafiqué. Navré de vous décevoir, mais il était strictement de série, sauf la bougie, que j'avais changée pour une plus froide, capable de supporter de longs parcours à haut régime sans perles :

Je crois que ceci est dû au fait que j'ai toujours roulé à fond avec ma mobylette, et que ceci a fait le plus grand bien à mon moteur. Ceux qui roulent doucement croient assurer une longévité accrue à leur moteur : en fait, ils se trompent ; le moteur s'en crasse et ne se débride jamais correctement.

Depuis je l'ai mise de côté et j'ai acheté un BB 3 SP d'occasion.

Cela fait bientôt 6 mois et je ne sais toujours pas si j'ai bien ou mal fait de l'acheter.

Voici pourquoi brièvement :

Pour :

- Bonne tenue de route générale.
- Bonne boîte de vitesses, passant facilement.
- Nerveux : en fait il est plus nerveux que les BB 3 SP d'origine, car j'ai monté un carburateur de Peugeot « Kick » dernier modèle.
- Rapide : de plus un petit plateau à l'arrière (44 dents pur 52) augmente la vitesse sans diminuer beaucoup la nervosité et augmente très agréablement les plages d'utilisation des 3 vitesses.
- Bon embrayage, ne patinant pas, ou très peu. Pour mon compte, j'embraye très sec, sur 2 m - 2,50 m, et j'arrive même à faire démarrer mon engin en embrayant exclusivement sur le ralenti, bien réglé, sans le faire caler.
  On peut économiser l'embrayage d'une façon intéressante dans les rétrogradages, en accélérant pour ajuster la vitesse de l'engin au régime de la 2e pour cette même vitesse.
- Très bonne suspension avant et arrière.

Contre :

Il y a malheureusement beaucoup de mauvais points pour cet engin :

- Les freins :
  Frein avant pour ainsi dire inefficace : ce n'est qu'un ralentisseur. Frein arrière subissant tout l'effort pour arrêter le cyclo (en faisant frein-moteur on l'arrête cependant assez facilement).
- Boîte de vitesses, ou plutôt réglage des câbles de vitesse. Par les vibrations, le réglage se détruit rapidement et les vitesses sautent fréquemment, surtout la seconde quand on la pousse assez haut.
- Disposition des commandes à la main gauche :
  On trouve en effet sur la même poignée : le sélecteur de vitesses à main et un levier de frein. Il est impossible de se servir des deux à la fois. Essayez donc de rétrograder et de freiner, c'est-à-dire de manœuvrer deux leviers complètement différents quand au résultat de leur action sur la marche de l'engin, avec une seule main !...
  J'ai monté un frein à pied sur la roue arrière, mais ceci est très gênant, pour ne pas dire dangereux, en virage très prononcé car il déséquilibre l'engin.

Ceci dit, je suis très heureux d'avoir fait la connaissance de votre revue et il me plaît beaucoup d'y trouver une rubrique où les lecteurs peuvent discuter entre eux.

Rémy Papin,
Nantes - 44.

HERCULES K 103 S

JE vous écris pour vous parler « En Toute Franchise » de mon Hercules K 103 S, acheté en mars 1966 et totalisant ce jour 21.000 kilomètres.

Description : même cadre que celui du K 50 S, mais avec pneus de 16 × 3,00. Moteur : cylindrée 98 cm3. 4 vitesses.

Qualités : Machine très robuste. Après 21.000 km, un seul câble à changer, celui de débrayage. Les pneus sont en très bon état.

Le sélecteur, à une branche, est très précis, mais il faut cependant une certaine habitude pour trouver le point mort à l'arrêt, celui-ci se trouvant entre la 1re et la 2e, et il vaut mieux ramener au point mort avant l'arrêt complet. La 1re est courte : elle ne sert que pour les démarrages. On peut d'ailleurs démarrer avec la 2e, en palier, mais, bien sûr, le départ sera plus lent. La 2e est aussi assez courte. La 3e est très souple, 30 km/h à 70 km/h. La 4e est longue ; il faut atteindre 60-65 km/h en 3e pour la passer, autrement nous avons un régime de reprise trop bas, bien que le moteur soit assez souple. Les chevaux, aux bas régimes, sont plus nombreux que sur un 50 cm3.

Défauts : un seul d'importance : l'éclairage qui serait très bien (lampe bi-filament 25-25 watts - clignotants-stop). L'ennui c'est que rien n'a fonctionné correctement ; il faut rester en code, autrement, en passant en phare, ou l'inverse, la lampe claque. La maison Judenne doit remédier à cela prochainement.

Impressions générales : je roule tous les jours avec ma machine dans Paris et la banlieue, 50 kilomètres par jour, pour me rendre à mon travail. Il me faut de 1 h 15 à 1 h 45 selon les ennuis de circulation. En bus et métro, je mets 3 heures et en voiture, je compte 2 h 30, car le soir je prends le boulevard périphérique. Du pont d'Issy-à la Porte d'Italie, je passe entre deux files de voitures roulant à 30-45 au maximum. Par temps de pluie, je ne me permets pas cela, par mesure de prudence. En septembre 1966, je suis parti de Paris à 14 h 30. Le lendemain j'étais à 15 heures à Oviedo, en Espagne, soit 1.200 km, les 400 km à faire en Espagne étant les plus durs. Au retour, de la frontière Irun à Paris, j'ai mis 12 heures, arrêts compris, sans aucun ennui. Il faut rouler à 80 km/h (compteur). Au-delà, le refroidissement du moteur est moins bon ; au-dessous de 65 km/h, la puissance moindre fatigue le moteur

sur les pentes de 5 à 8 %. Un dernier mot sur le freinage : il est correct, à condition de savoir que le frein avant est fait pour servir, et lorsque l'on freine brutalement, l'adhérence est nulle sur la roue arrière, mais très forte sur l'avant. Beaucoup de jeunes l'oublient ; il ne faut pas trop serrer les mâchoires des tambours, l'échauffement joue parfois des tours désagréables, surtout si la route est humide, le blocage venant sans crier gare. Un freinage par petits coups bien dosés, mais rapides, donne de très bons résultats.

Conclusion : le K 103 S est une machine remarquable, très robuste, répondant aussi bien à une utilisation urbaine intensive que pour des longues randonnées. L'allure générale est un peu lourde (105 kg) mais est-ce vraiment un défaut ?

Claude Dordonnat.
94 - Saint-Maur.

ECHOS

RECTIFICATIF

Le concessionnaire de la marque Mondial, à Bagneux, n'est pas M. Mardieu — ainsi que nous l'avions indiqué dans notre dernier numéro — mais M. Tardieux, qui est bien connu de toute la jeune clientèle de la banlieue sud de Paris. C'est donc chez M. Tardieu que l'on peut voir le nouveau 49 cm3 Mondial « Record », dont le moteur développe 6.5 CV.

DISTINCTION

M. Roland Roussel, président de l'Union Motocycliste de Pau, et grand animateur du Circuit International motocyliste de Régularité des Pyrénées, vient de se voir attribuer la médaille de la Jeunesse et des Sports par décret de M. Missoffe. Pour tous ceux qui connaissent, et apprécient, le dévouement à la cause motocycliste de M. Roussel, cette distinction est amplement méritée et nous nous joignons à tous ses amis pour féliciter comme il convient le nouveau « médaillé ».

DES 50 CC SPORT A CLERMONT-FERRAND

Deleuze, nous a communiqué la lettre qu'il a envoyé à M Cornet, Président du Moto-Club d'Auvergne, pour lui demander d'organiser, à l'occasion du Grand Prix de France, une épreuve réservée aux 50 cc Sport. Dans sa réponse, M. Cornet se déclare d'accord pour le faire, mais sous deux conditions :

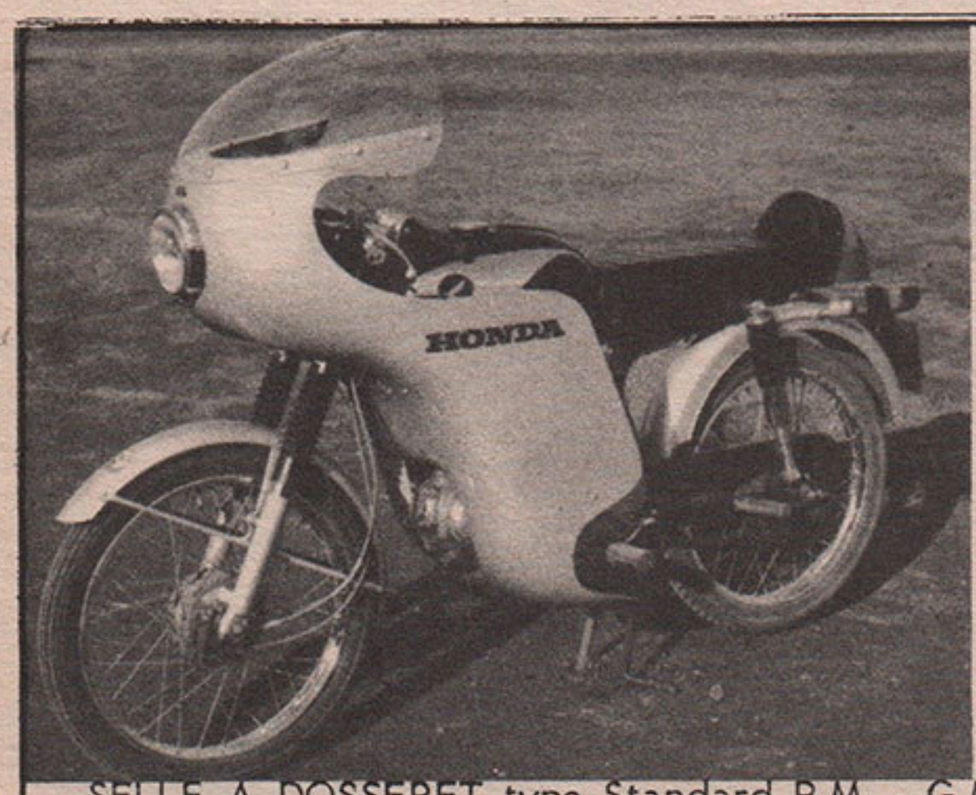
1° la course se déroulerait le samedi 20, soit la veille du Grand Prix ;

2° il faut réunir un plateau comprenant au moins 20 pilotes (et au plus 32), ce que nous comprenons fort bien étant donnée la longueur du circuit.

Nous pensons que tous les pilotes de 50 cc Sport seront intéressés par cette initiative et qu'ils ne laisseront pas échapper cette possibilité qui leur est offerte de connaître, en concurrents, le magnifique circuit de Charade.

Mais ils doivent absolument écrire, au plus vite, à M. le Président du Moto-Club d'Auvergne,, 77, bd Gergovia, Clermont-Ferrand, afin que le quota des 20 pilotes soit assuré au plus vite.

Nous sommes certains que la perspective de piloter, ailleurs qu'à Montlhéry, va inciter beaucoup plus de 20 pilotes à faire ce déplacement !



CARÉNAGE **ALTUS**

CARÉNAGES SPÉCIAUX POUR **HONDA** 50 C 110 - S 90 - CB 125 - 250 CB 72 - 300 CB 77 **SUZUKI** 50 M15 - **PEUGEOT** BB 3 SP BB 3 K - **MOTOBÉCANE** S P 50 - C 98 SP SPR - C 52.

CARÉNAGES TROIS PIÈCES **B. M. W.** - TÊTE DE FOURCHE A IODE.

SELLE A DOSSERET type Standard P.M. - G.M.
SELLE SPECIALE POUR **PEUGEOT BB 3K - BB 3 SP**
SELLE SPECIALE POUR **HONDA 90**

CASQUES ENVELOPPANTS

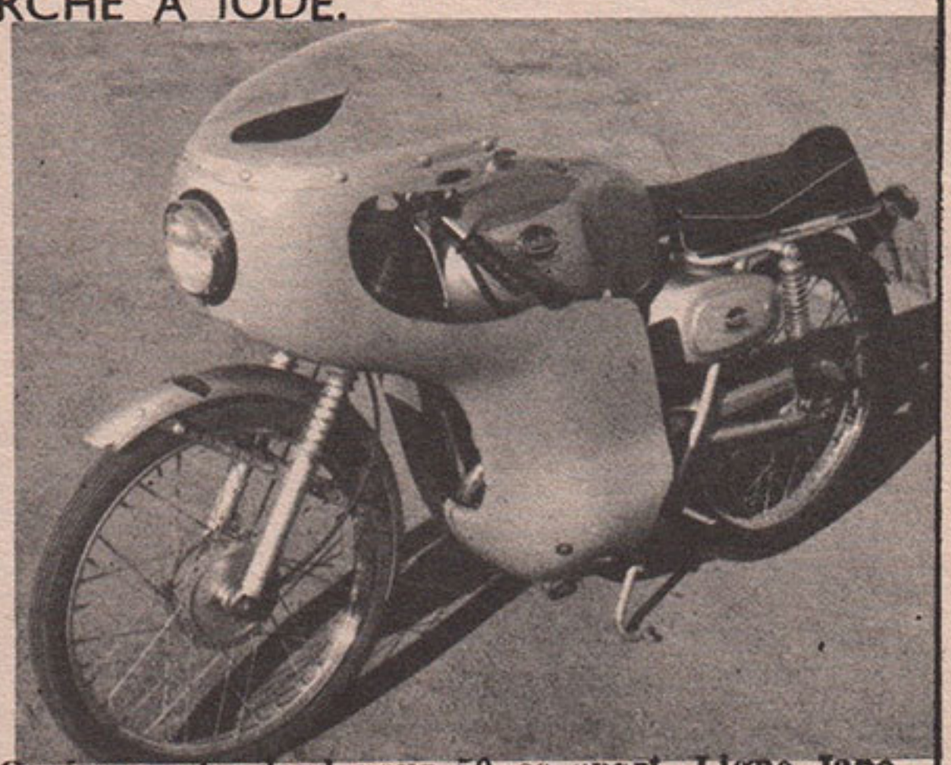
GARDE-BOUE courts 18 et 19 pouces

BULLES MOTO touriste et compétition

VENTE EXCLUSIVE PAR LES AGENTS MOTORISTES

Catalogue complet contre 3 F en timbres

ETS. **ALTUS** **35, rue Sainte-Claire** 63 - CLERMONT-FERRAND **Tél.: (73) 92-92-15**



Carénage standard pour 50 cc sport, Ligne Japonaise. Existe en surbaissé pour 50 cc compétition.

COTE LAPIZE

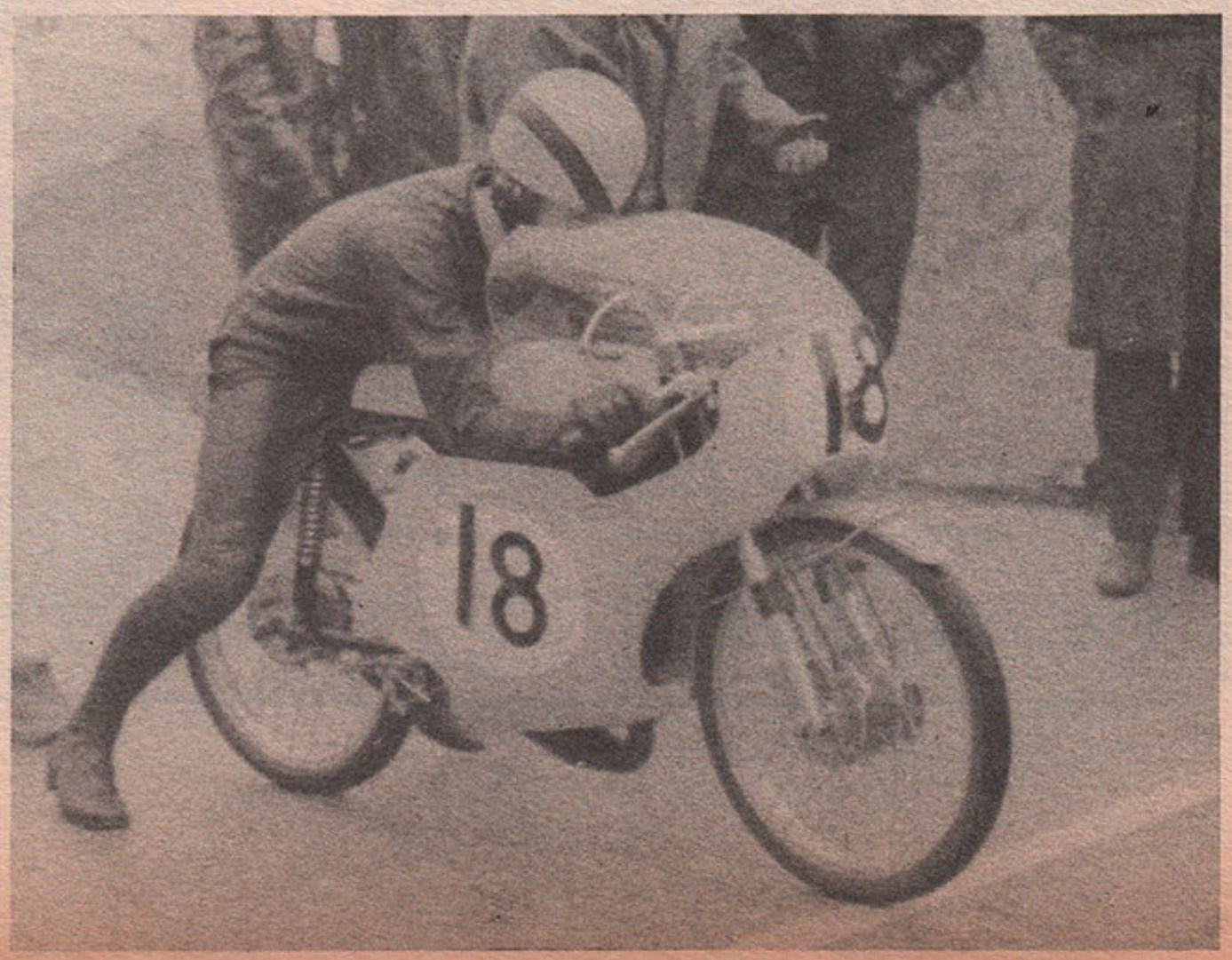
VIGREUX (KREIDLER)

EN SPORT ET COURSE

Vigreux a retrouvé, en « course », son Kreidler usine. Ci-dessous : Dubois, second en « Sport ».

BIEN que restant l'une des catégories les plus fournies de la journée, les 50 cc n'étaient pas très nombreux à la Côte Lapize à cause de nombreuses défections qui ont clairsemé sérieusement les rangs des partants. Vingt engagés en « Sport » et seulement treize pilotes au bas de la Côte, c'est encore honorable. Mais trois pilotes seulement en « Course », c'est vraiment plus que « maigre » !...

De plus, le temps, couvert le matin, pluvieux en fin de matinée,



Le Mignot (ci-dessus) et Angélini (ci-dessous), deux révélations de la Côte Lapize.

et à nouveau couvert l'après- midi, n'a guère favorisé les performances.

Il faut donc rendre hommage à Claude Vigreux d'avoir, dans ces conditions, réussi à égaler le record en catégorie « Sport » avec un Kreidler parfaitement mis au point par M. François. Il devance assez nettement le Derbi de Dubois (qui devait prendre sa revanche en 125 cc Sport), et quelques-uns de ces nouveaux venus que la Côte Lapize à pour habitude de nous présenter chaque année : Le Mignot, Engelini, Renaud, Bensaada, etc.

En « course », Vigreux, qui avait récupéré dans la semaine son Kreidler « usine », faisait évidemment cavalier seul, faute d'opposition valable, restant cependant à environ 2'' au-dessus de son record. Demessa, avec une seule montée, réussit un temps honorable.

x x x

Dans les « couloirs » de Lapize, on rencontrait cependant d'autres pilotes connus, venus en spectateurs et non en concurrents

De Ara, nouvel inter, n'avait pas de... cylindre. Roca, d'ailleurs, était le grand absent de cette réunion : ses voyages Nevers-Espagne-Italie prennent beaucoup de temps !...

Le Toumelin, lui, n'est guère un enthousiaste des courses de côte, De Lespinay, qui a pris une licence inter pour 1967, était en panne de machine.

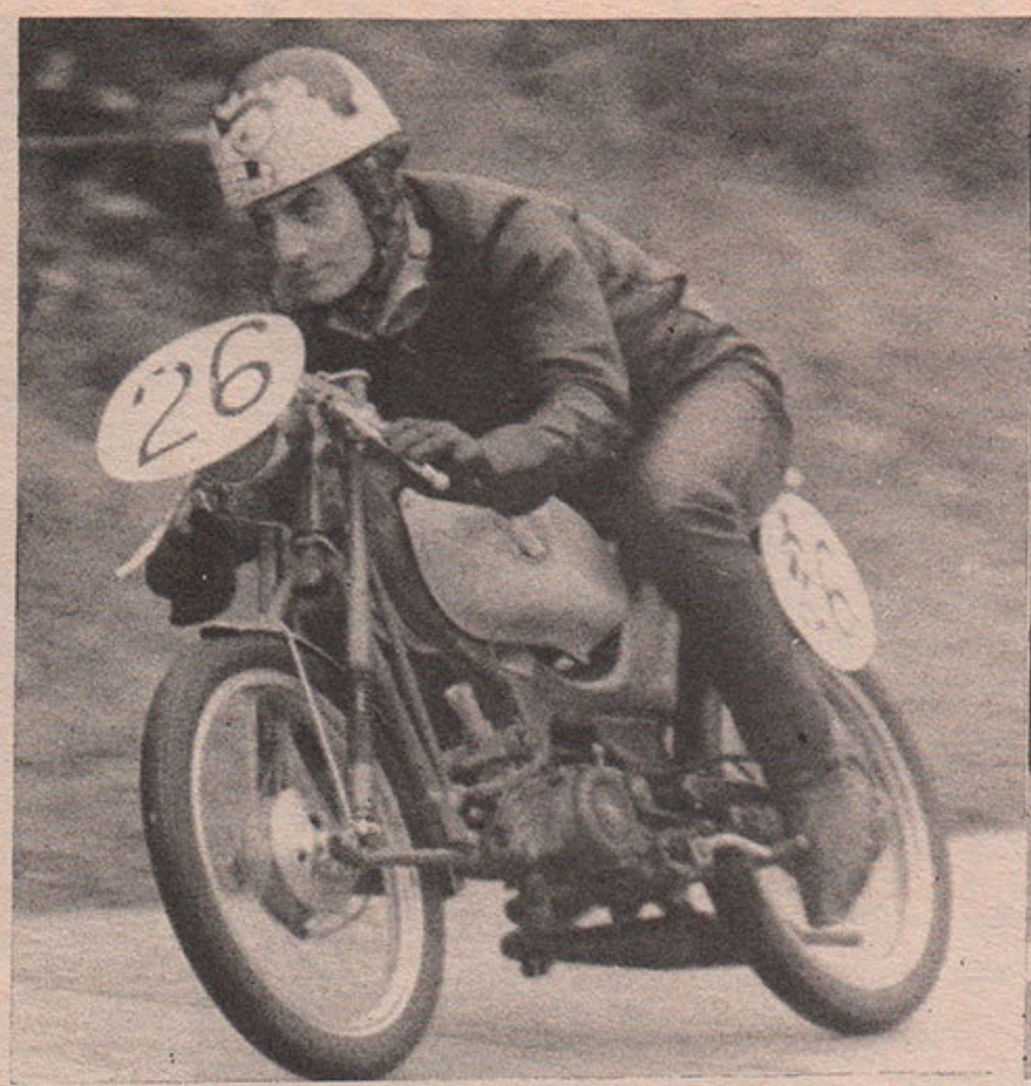
x x x

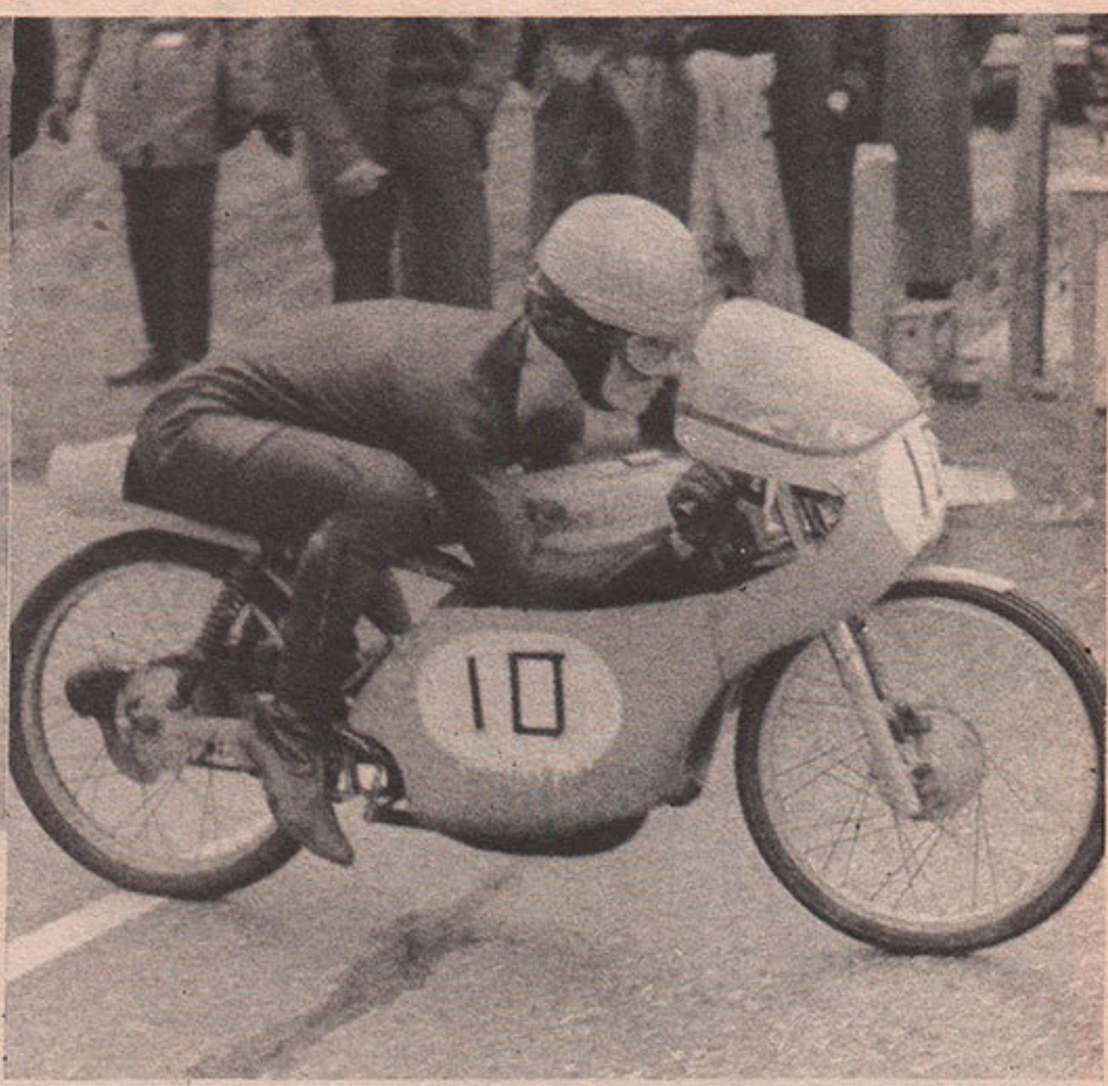
Début de saison un peu « mou » donc, sans que les organisateurs puissent en être tenus pour responsables, car tout s'est fort bien passé, les départs se faisaient correctement, le chronométrage électrique a fort bien fonctionné, les temps étaient annoncés par haut-parleurs, etc.

Enfin, il faut aussi noter, et c'est encourageant pour les organisations futures, que — malgré le mauvais temps — de nombreux spectateurs avaient fait le déplacement.

B.N.

Demessa, second en « course » (ci-dessus) et Renaud (ci-dessous), qui pilotait un Kreidler.

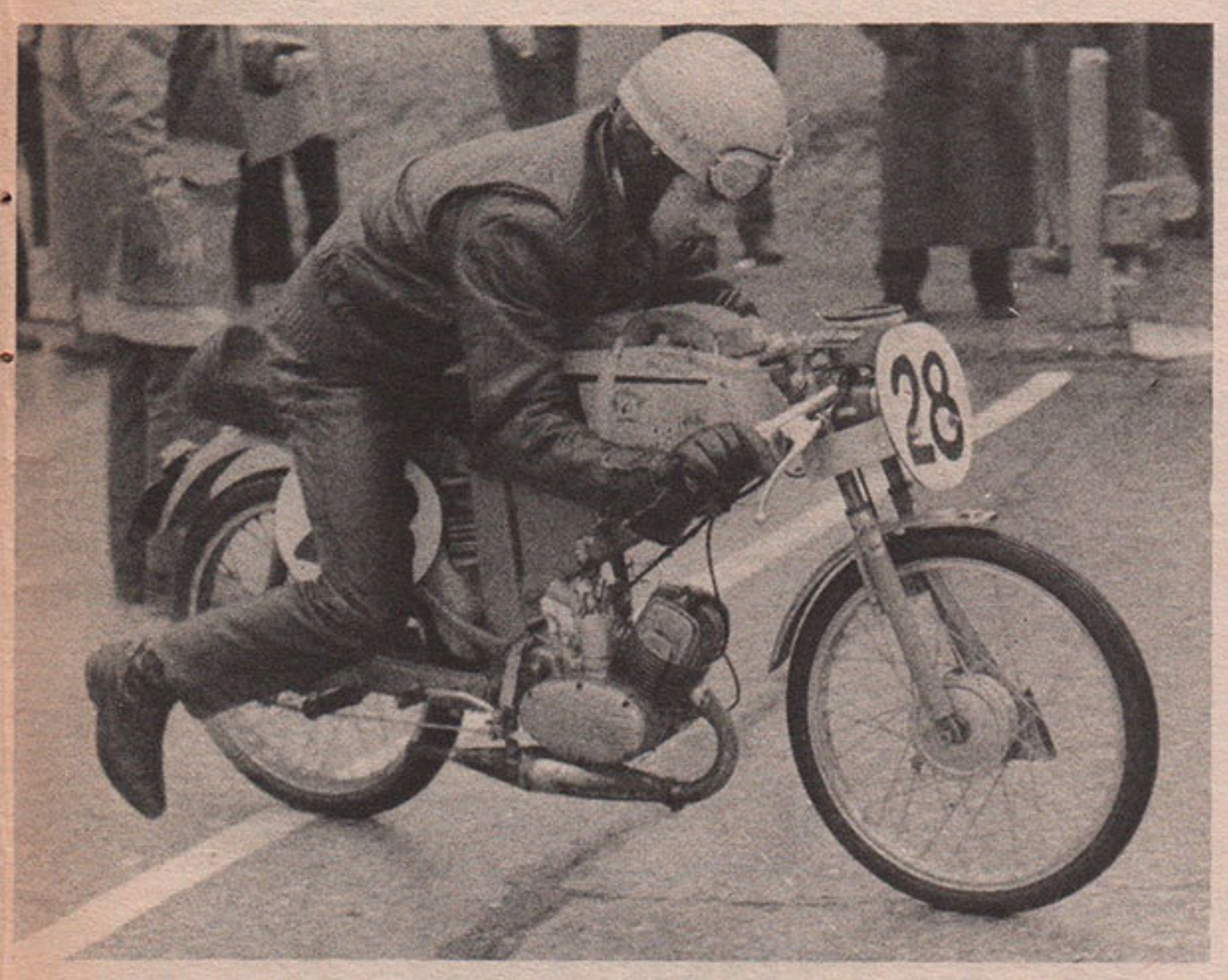




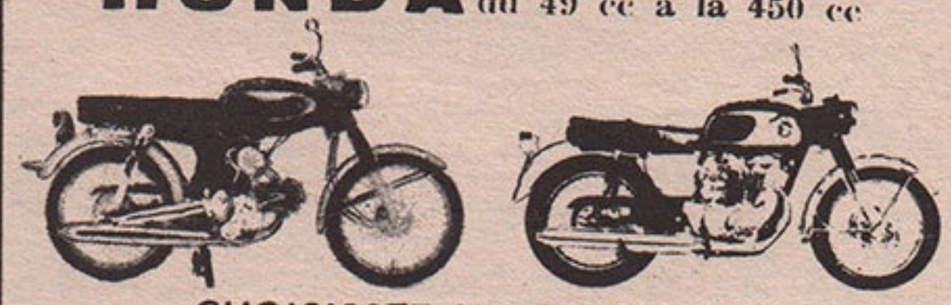
En haut : Bensaada (N° 26) sur Kreidler « sport » ; Belkechout (N° 10) sur Itom (il y en a encore !...). Ci-dessous : Vigreux en catégorie « Sport ».

	SPORT / NOMS	marque	1	2	3	Meilleur Temps	
1°	Vigreux	Kreidler	36,9	38,4		36,9"	77,837 km/h
2°	Dubois	Derbi	40,4	38,6	39,2	38,6"	
3°	Le Mignot	Derbi	40,1"	41"	41"	40,1"	
4°	Engelini	Mondial	48,1"	45,7	45,4	45,4"	
5°	Renaud	Kreidler		45,4		45,4"	
6°	Bensaada	Kreidler		48,9	46,6	46,6"	
7°	Berthier	Kreidler	49,9	47	50,7	47,0"	
8°	Belkechout	Itom	48,9		47,5	47,5"	
9°	Lapeyre	Derbi	49,3	47,6	47,8	47,6"	
10°	Huguet	Flandria		50,9		50,9"	
11°	Levesque	Itom	57,6	53,7	53,2	53,2"	
12°	Allain	Peripoli	57,2	56,5	59,7	56,5"	
	COURSE						
1°	Vigreux	Kreidler	35,8	35,4	34,4	34,4"	83,721 km/h
2°	Demessa	Derbi			38,4	38,4"	
3°	Guillot	Itom.		49,5		49,5"	

Deux concurrents encore. Ci-dessous : Huguet, qui pilotait un Flandria et, ci-contre, Levesque, qui était au guidon d'un autre Itom.



HONDA du 49 cc à la 450 cc



CHOISISSEZ UN SPECIALISTE

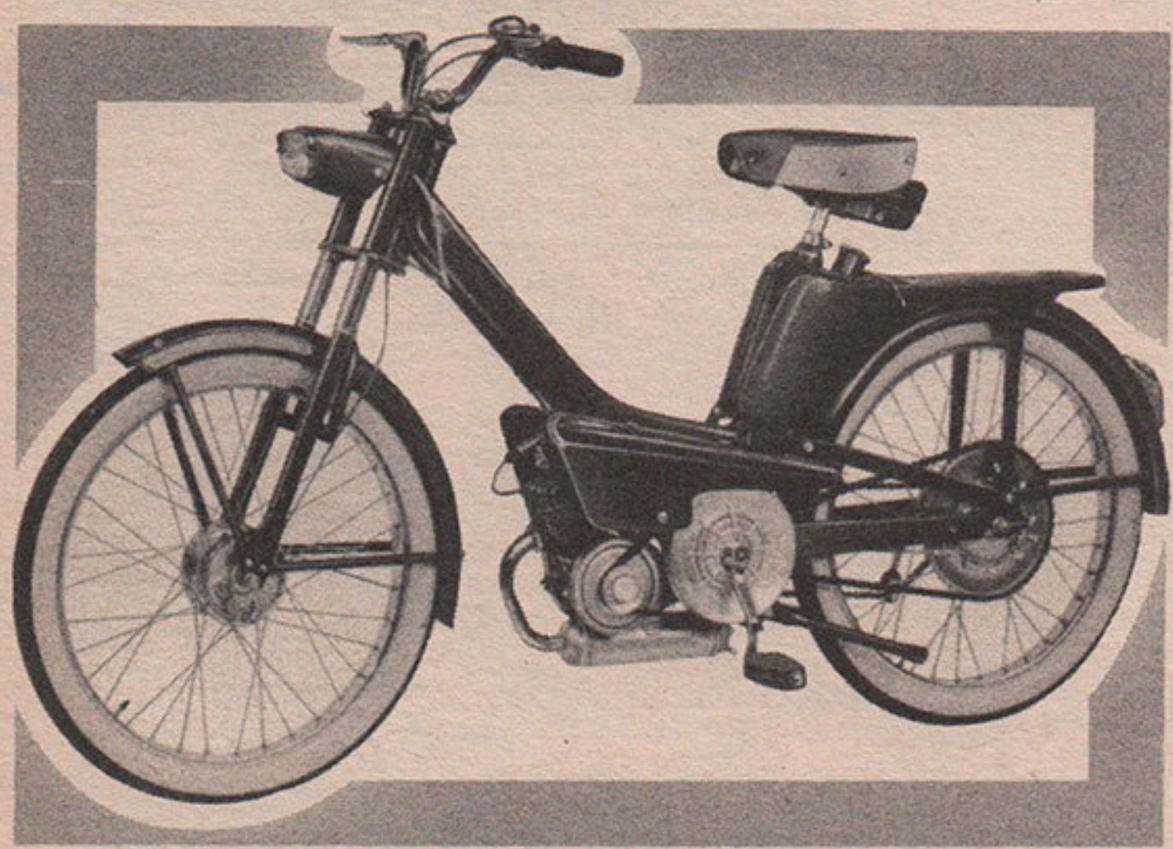
J. MURIT

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

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

PRODUCTION **Cazenave**

VAP



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

SÉRIE DIFFUSION

- Moteur VAP 610 R à embrayage automatique

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

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

673 - Même modèle que 672 mais réservoir AV joues chromées

674 - Même modèle que 673 mais suspension AR oscillante

PAT - Moteur Lavalette 1,8 cv. monovitesse.

SÉRIE INTERVILLES

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

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

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

SPORTS

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

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

Pub. H-RAPIN - 1. 67

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

TOURISME CYCLOMOTORISTE

FIDELE lecteur de votre revue depuis près de deux ans, je vous envoie un récit des vacances 1966 passées avec huit copains tout au long de la Corniche Algérienne.

Nous avons démarré d'Alger le 20 juillet sur neuf machines : 4 Honda C 110, 2 Yamaha 50, 2 Suzuki 50 et 1 D.52. Age moyen : 16 à 19 ans. Pour ma part, j'avais en tout et pour tout : ma Honda, un maillot de bain, un blue-jeans, un pull à col fermé, une veste militaire bien fermée, des bottes fourrées, des nus-pieds, une couverture, un duvet, un magnétophone portatif, un transistor. Les autres avaient à peu près les mêmes choses que moi avec en plus des tourne-disques, fusils-harpons et tout un matériel pour la pêche sous-marine.

Nous sommes partis d'Alger vers 9 heures. Dans les lignes droites nous zigzaguions entre les bandes jaunes ce qui n'était pas du goût des gendarmes qui nous ont retenu près d'une heure pour « rien ». Bons débuts !... Arrivés à Tipaza vers 11 heures, nous sommes allés nous baigner. La plage est immense, le sable doré, le soleil de plomb. Nous avons déjeuné avec des sandwiches préparés le matin. Re-baignade l'après-midi. Ensuite nous avons roulé sur les « départementales » jusqu'au soir. Le lendemain, après avoir soupé et dormi à l'Auberge de la Jeunesse, nous sommes partis en passant par Chenoua. Nous nous sommes baignés. Sur les « départementales » il y a rarement des gendarmes ; c'est pourquoi nous sommes repartis en maillot de bain. Nous nous sommes habillés avant d'arriver à Cherchell où nous avons mangé.

Puis nous avons continué. Après avoir fait une vingtaine de kilomètres, je me suis rappelé que nous n'avions presque plus d'essence et qu'il n'y avait pas de station entre Cherchell et Ténès. Retour. Nous en avons profité pour nous rafraichir. Ensuite, nous nous en sommes donnés à cœur joie sur la route. Il n'y a jamais plus de deux kilomètres de ligne droite : des épingles à cheveux, des côtes, des descentes, virages à droite, virages à gauche. Nous nous sommes baignés à Boucheral, à 20 km de Ténès. Arrivés à Ténès vers 4 heures, nous avons un peu roulé en ville et sur le port. C'est une petite ville dont les remparts sont encore bons. Elle est située sur une colline. En bas, la plage et le port. Souper et coucher à l'Auberge de la Jeunesse. Le lendemain matin, nous nous sommes approvisionnés et avons continué le long du littoral. La route est assez mauvaise. Nous sommes arrivés au Guelta, à 40 km de Ténès. Une vraiment belle plage. Baignade, repas, promenade à pieds, souper. On écoutait des disques, on discutait autour d'un feu de camp. Le matin on se réveillait vers 6 heures : pêche sous-marine. Nous y sommes restés cinq jours. Le matin du 27, demi-tour. A 20 km environ de Ténès, je suis tombé en panne d'essence. On a dû me remorquer et peu après nous étions tous en train de pousser nos motos : panne d'essence. Arrivés vers midi, nous avons déjeuné dans une gargotte près du port. Provisions, plein d'essence et on continue. Malheureusement, encore des bûches : on faisait la « course » et un copain a essayé de négocier une épingle à cheveux à plus de 60 km/h. Complètement penché, il n'a pas pu éviter un gros nid de poule au milieu de la route. Il a été éjecté, a roulé et a terminé sa course le casque contre une borne. La moto a continué sur le côté : amortisseur cassé, roue voilée et crevée, cache de phare et garde-boue avant déchiquetés, réservoir bien rayé et... c'est tout. Le copain s'est remis debout : il n'avait que quelques écorchures. Après avoir rafisotlé la moto, nous sommes repartis. Arrêt à Boucheral Très jolie plage, genre de petite baie bien protégée, entourée de rochers noirs. Nous y avons passé une semaine. Elle était pleine de campeurs. Même emploi du temps qu'au Guelta, sauf qu'il fallait aller à Ténès pour le pain, la boisson, etc. car il n'y a rien au village. Il y a bien une sorte de bar qui fait de tout, mais les prix sont doublés. Puis trois jours à Francis-Garnier, trois jours à Dupleix. En repartant de Dupleix, une Yamaha a cassé ses segments. Nous sommes allés à quatre à Cherchell où nous avons trouvé un piston et des segments. Le cylindre n'était pas rayé. Nous avons changé le piston. On a ensuite continué jusqu'à Gouraya. Trois jours d'arrêt, puis deux jours à Cherchell (ruines romaines), trois jours au Chenoua, trois jours à Tipaza. Ensuite retour sur Alger. De très belles vacances que je renouvellerais volontiers.

M. H. (Alger).

PETITES ANNONCES

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

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

Honda C 200 F.64, mot. nf + car. imp., 8.400 km, 3 vit. 1.200 F. - Niel, 22, rue des 3-Bornes - Paris-11e.

Vds Mobylette neuve TT route non bridée 900 F. CHA. 92-74.

SCOOTER ET CYCLOMOTO

ABONNEMENTS

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

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

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

Imprimé en France par Imprimerie Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e)
No 177 — Le Directeur de la Publication : C. LACOME · Dépôt légal 1er trimestre Nos 202 et 203

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE
Prix : 8,90 F.
Par poste : 11,35 F.

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

TECHNIQUE ET PRATIQUE DES CYCLOMOTEURS
Prix : 5,70 F.
Par poste : 7,15 F.

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE
Prix : 5,75 F.
Par poste : 7,20 F.

LE MANUEL DU DEUX TEMPS
Prix : 5,60 F.
Par poste : 7,05 F.

LA DAUPHINE
Prix : **9,95 F.** Par poste : **11,30 F.**

TRACTION AVANT CITROËN
Prix : **6,85 F.** Par poste : **8,30 F.**

L'ARONDE
Prix : **7,20 F.** Par poste : **8,60 F.**

2 CV CITROËN
Prix : **7 F.** Par poste : **8,50 F.**

LA DYNA PANHARD
Prix : **8,75 F.** Par poste : **10,10 F.**

MOTOBECANE 125 lat.
Prix : **4,10 F.** Par poste : **5,50 F.**

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : **5,30 F.** Par poste : **6,70 F.**

PEUGEOT P. 55, 56, 155, 156 et 176
Prix : **5,50 F.** Par poste : **6,90 F.**

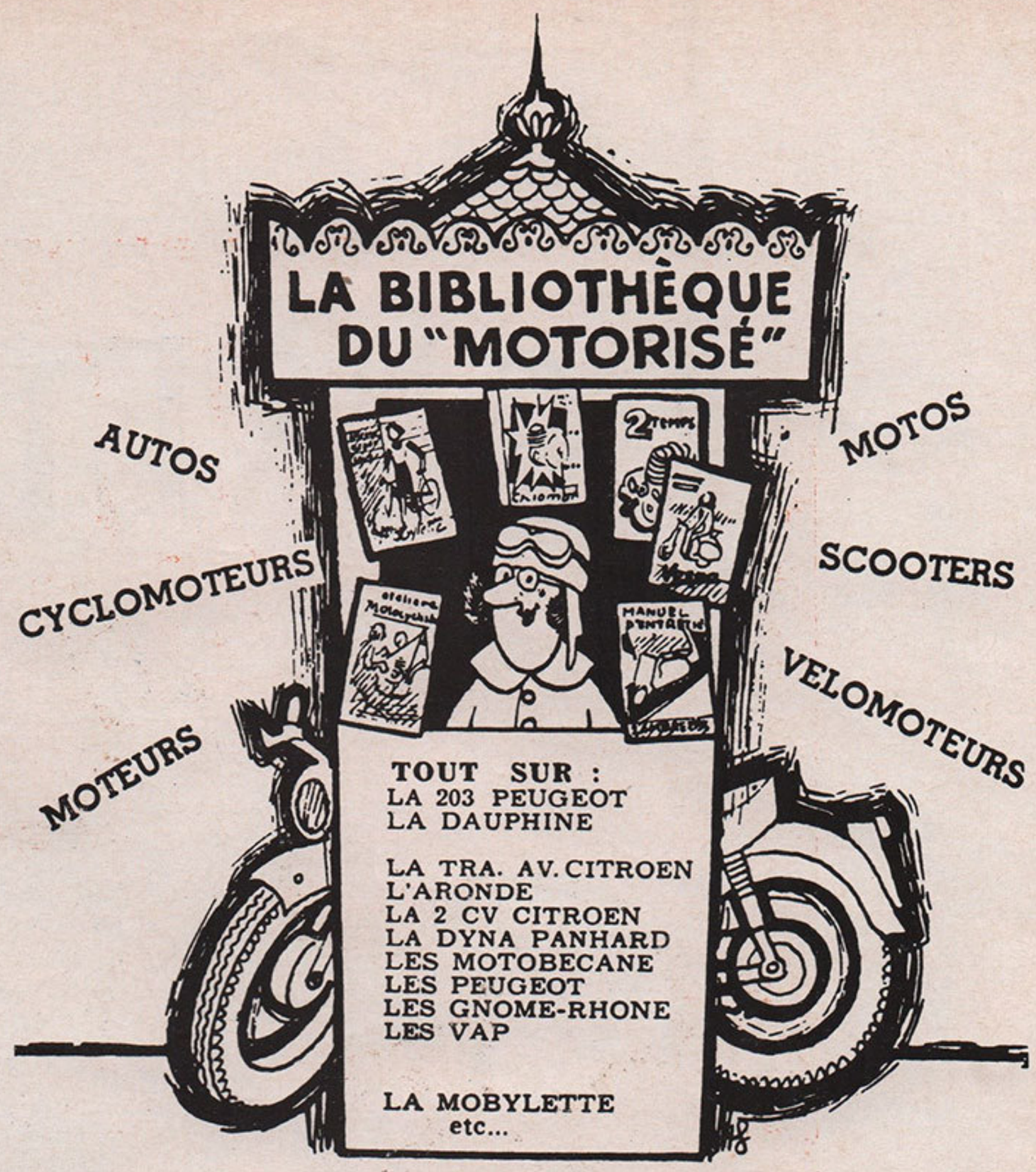
GNOME-RHONE
Type R 1, R 2, R 3, R 4, R 4C
Prix : **5,35 F.** Par poste : **6,85 F.**

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

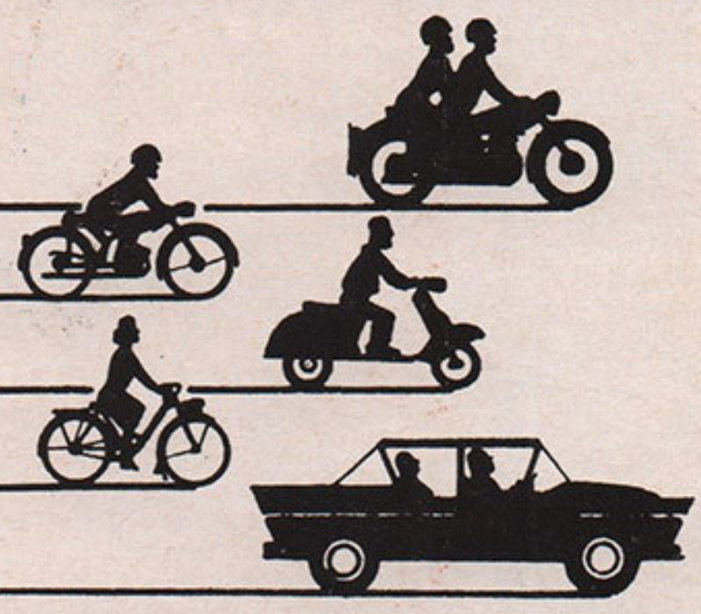
CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE
0,60 F. Franco : 1,35 F.

TABLEAUX MURAUX

Planches murales 60 × 100 cm : pour envoi par poste des tableaux muraux, ajouter **1 F.**
Pour deux tableaux : **1,20 F** et **0,30 F** par tableau supplémentaire.
Moteur **Peugeot P. 55** : 4,50 F.
Moteur **Terrot 500 R G S T** : 5 F.
Moteur **4 CV Renault** : 3 F.
Moteur **125 Terrot ETD** : 5 F.
Bloc-moteur **A.M.C. 125 et 150** : 5 F.
Bloc-moteur **YDRAL 125** : 4,50 F.



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 - 2e

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

CONSEILS

& astuces

POUR VOTRE DEUX ROUES MOTORISÉ