

scooter et cyclomoto

AVRIL 1967 - 16^e ANNEE - N° 178 - CE NUMERO 1,20 F



ESSAI DU
YAMAHA
YF 1 AK

Voici PEUGEOT

1967

PEUGEOT, cela signifie :

● Un cyclomoteur toujours prêt à rouler, sans ennuis et sans frais d'entretien, d'un emploi aussi simple et aussi sûr qu'une bicyclette.

● Un moteur à la robustesse légendaire, de même puissance exactement sur les modèles les plus simples que sur ceux de confort et de luxe supérieurs.

● Une accélération nerveuse et une tenue en côte brillante.

● Une sécurité totale en ville et sur la route grâce à une stabilité et à un freinage exceptionnels.

● Un confort sans commune mesure avec ce qui se fait habituellement grâce à la nouvelle et extraordinaire suspension PEUGEOT à triple effet.

● Le fonctionnement le plus doux et le plus silencieux à puissance et allure équivalentes.

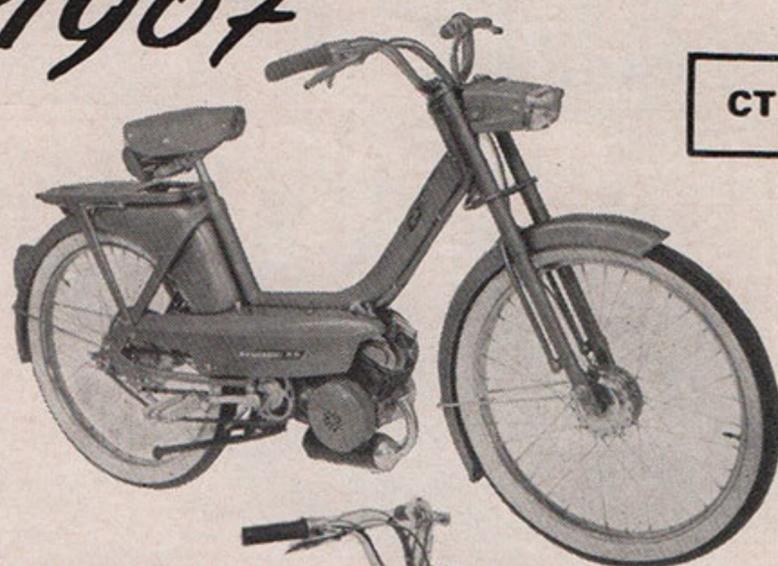
● Une propreté et une légèreté de conduite inégalées.

● Une ligne pure, jeune et moderne grâce :

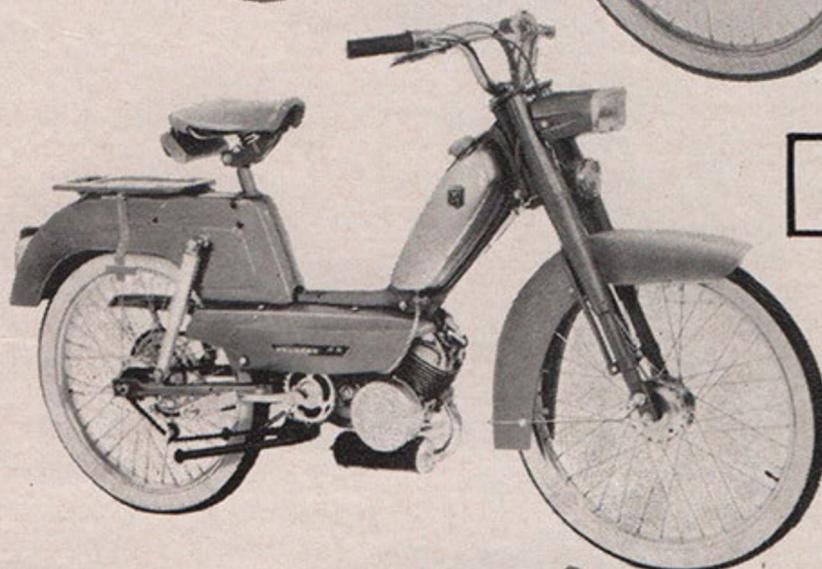
- à un cadre surbaissé, par ailleurs tellement plus agréable à l'usage,
- à un réservoir incorporé tellement plus harmonieux,
- à des carénages aux lignes nouvelles et tendues,
- à une gamme d'accessoires élégants et fonctionnels : pare-jambes, repose-pieds, pare-chocs, enjoliveur arrière.

● En bref, la beauté des formes alliée à la perfection technique.

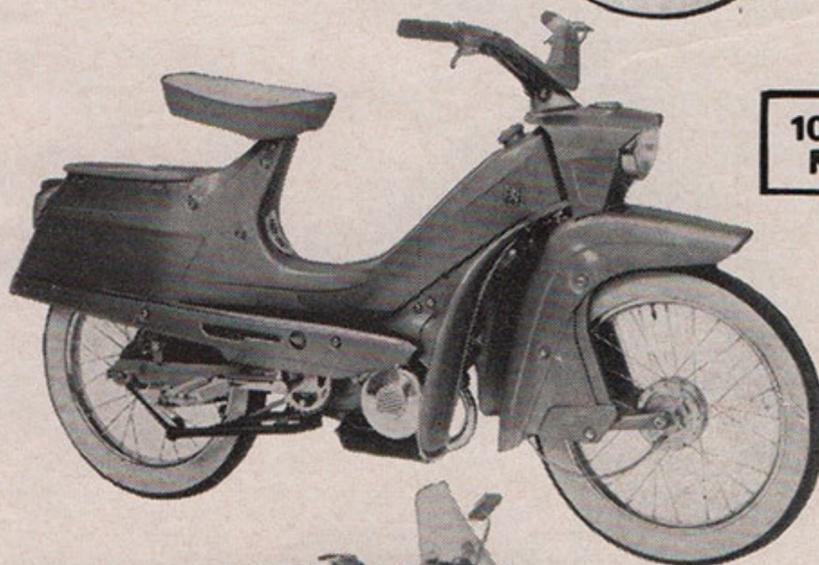
● Et, qui plus est, un prix imbattable à qualité donnée à la portée de chacun et, pour ceux qui le désirent, payable mois par mois, avec seulement 20 % comptant.



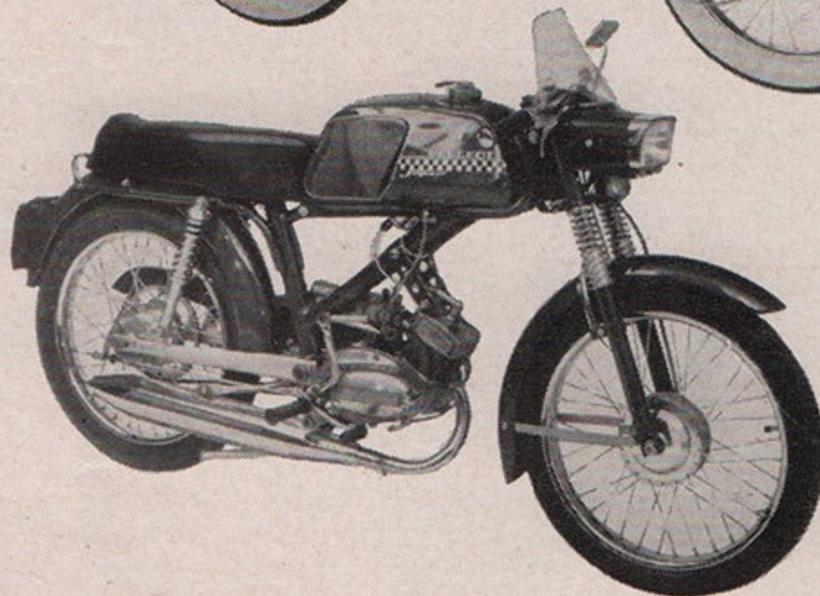
CT



RS



104
M



BB 3
K

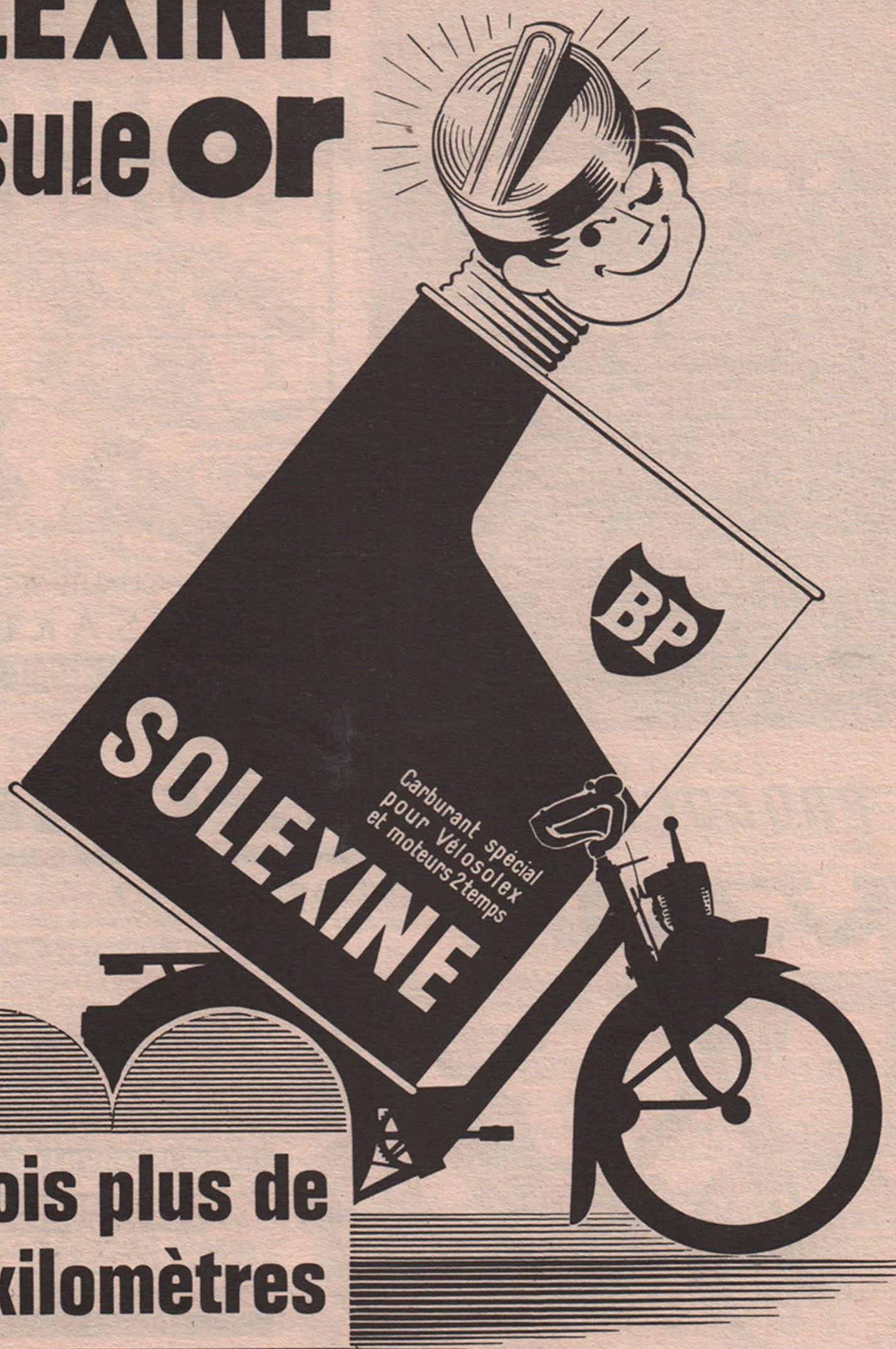
Oui vraiment, vous verrez

un PEUGEOT ... c'est autre chose!

● les modèles PEUGEOT sont en vente chez tous les agents des marques associées PEUGEOT et TERROT
Vente à crédit par la DICOMA aux conditions les plus libérales — Nous préconisons le mélange **BP-ZOOM**



SOLEXINE capsule OR



AVENIR
René
Ravo

**2 fois plus de
kilomètres**

sans décalaminage.

Exigez la nouvelle SOLEXINE capsule OR ! en vente : Postes B P. Stations VeloSoleX et Garages



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,
AGENCE 41 MARQUES
DU CHOIX, DES PRIX, UN SERVICE APRES-VENTE**

Une grande exposition française et étrangère

1.000 cycles - Vélocycleurs - 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 cycles et 125 visibles sur place
France, Japon, Belgique, Italie, Allemagne,
Angleterre, Tchécoslovaquie, Autriche, Espagne
Du plus petit cycle 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

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

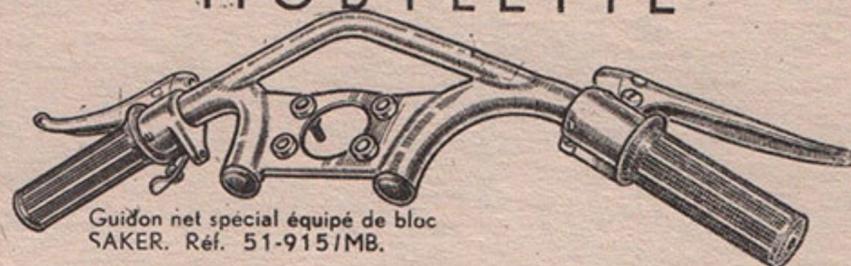
SAKER

Etablissements André PORTERIE

43, Rue Voltaire - LEVALLOIS

Tél. : PEReire 16-06 (Seine)

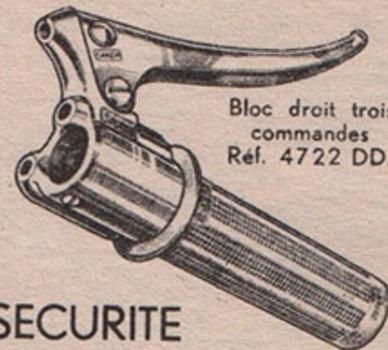
spécialités adaptables pour
MOBYLETTE



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



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



Bloc droit trois
commandes
Réf. 4722 DD.

QUALITE-SECURITE
SAKER

CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE

PRODUCTION

Cazenave

VAP

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

SÉRIE DIFFUSION

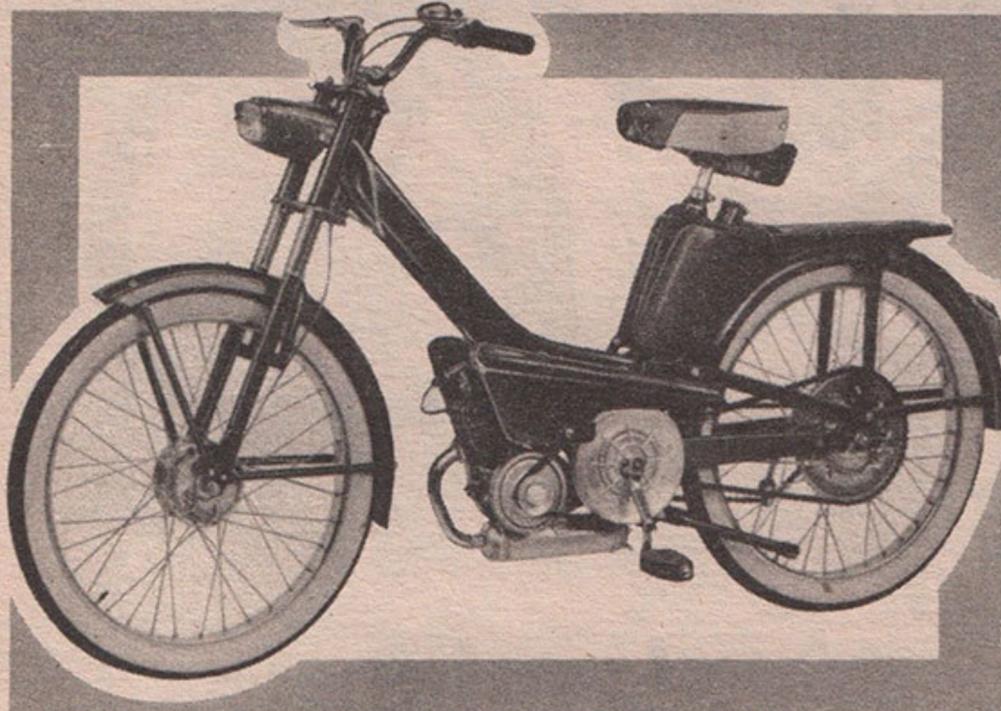
- Moteur VAP 610 R à embrayage automatique
- 671 - Forme très moderne - Réservoir AR - Moyeu frein tambour AR
Fourche AV rigide emboutie
- 672 - Tube elliptique - Réservoir AR - Fourche télescopique
Moyeux AV et AR monoblocs ondulés
- 673 - Même modèle que 672 mais réservoir AV joues chromées
- 674 - 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



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

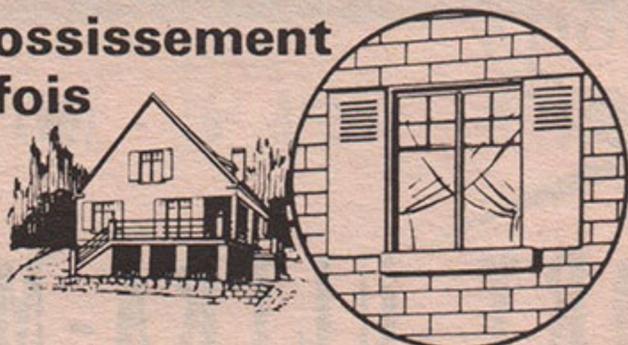


**EN DIRECT
DE TOKYO...**

UN APPAREIL SURPRENANT DE PRÉCISION :

LE STYLOSCOPE AUX TROIS USAGES

① LONGUE VUE
grossissement
8 fois



② MICROSCOPE
grossissement
30 fois

Vue de
l'extrémité
d'un cheveu



③ LOUPE
grossissement
4 fois



C'est réellement un appareil étonnant que ce "styloscope", remarquable mise au point de la science optique Japonaise. Présenté comme un stylo, qui s'accroche facilement à votre poche, il vous apportera de nombreuses satisfactions. C'est ainsi que vous l'utiliserez indifféremment comme :

LONGUE VUE; vous pourrez lire un journal à 10 mètres; il vous révélera à plusieurs centaines de mètres, les détails vestimentaires des promeneurs.

MICROSCOPE; vous pourrez analyser aisément le comportement d'un insecte ou la racine d'un cheveu avec sa glande sébacée qui sera grossie 30 fois.

LOUPE; un petit caractère d'imprimerie pour vous illisible, une signature difficile à déchiffrer, vous apparaîtront 4 fois plus gros.

AVEC LE STYLOSCOPE
TRIPLE ACTION
VOUS RÉALISEREZ DES
EXPÉRIENCES
PASSIONNANTES

Le styloscope suscitera votre enthousiasme et étonnera vos parents et amis par sa précision extraordinaire. Chaque jour il vous apportera de nombreuses satisfactions quels que soient votre âge, votre activité et votre profession (écolier, étudiant, chercheur, technicien ou simple particulier désireux de s'instruire tout en se distrayant).

SA PRÉSENTATION TRÈS SOIGNÉE EN FAIT LE CADEAU IDEAL

Il vous sera livré, avec une notice d'utilisation très détaillée, illustrée de nombreux dessins, dans un luxueux coffret guilloché or, intérieur soyeux. Un bon de garantie TOTALE est joint à chaque appareil.

GARANTIE TOTALE

Le STYLOSCOPE est garanti monté avec des pièces en verre taillé et surfacé rigoureusement conformes aux normes internationales. Toute pièce reconnue défectueuse est immédiatement échangée, gratuitement et à nos frais.

SEULEMENT
25,00^F
FRANCO
OFFRE SPÉCIALE
Si vous désirez en offrir un, les 2 ne vous coûteront que 45,00 F

BON DE COMMANDE AVEC GARANTIE TOTALE

(A DÉCOUPER OU A RECOPIER ET A RETOURNER DÈS AUJOURD'HUI AU C.A.E. 47, RUE RICHER, PARIS 9^e CCP PARIS 20-309-45.)

Veillez m'adresser avec toutes les garanties énumérées ci-dessus:

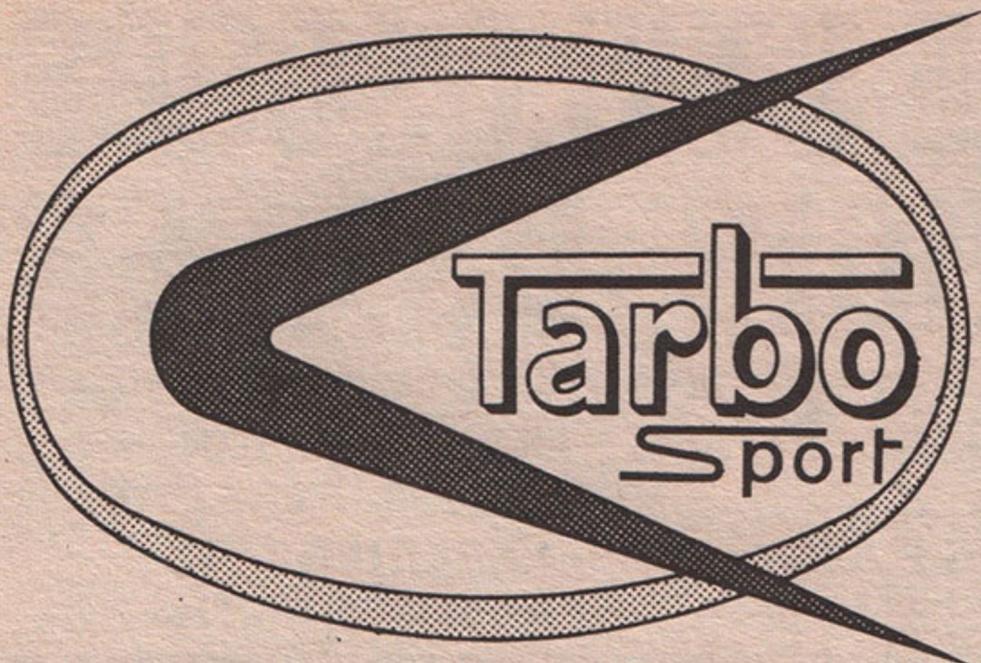
Mon STYLOSCOPE 3 USAGES au prix de 25,00 F franco

Deux exemplaires au prix de 45,00 F franco

Je joins à ce bon (mettre une croix devant la formule choisie) un chèque postal un chèque bancaire un mandat-lettre Je paierai 2,50 F en sus au facteur qui me l'apportera (cette dernière formule n'est pas valable pour l'étranger)

NOM

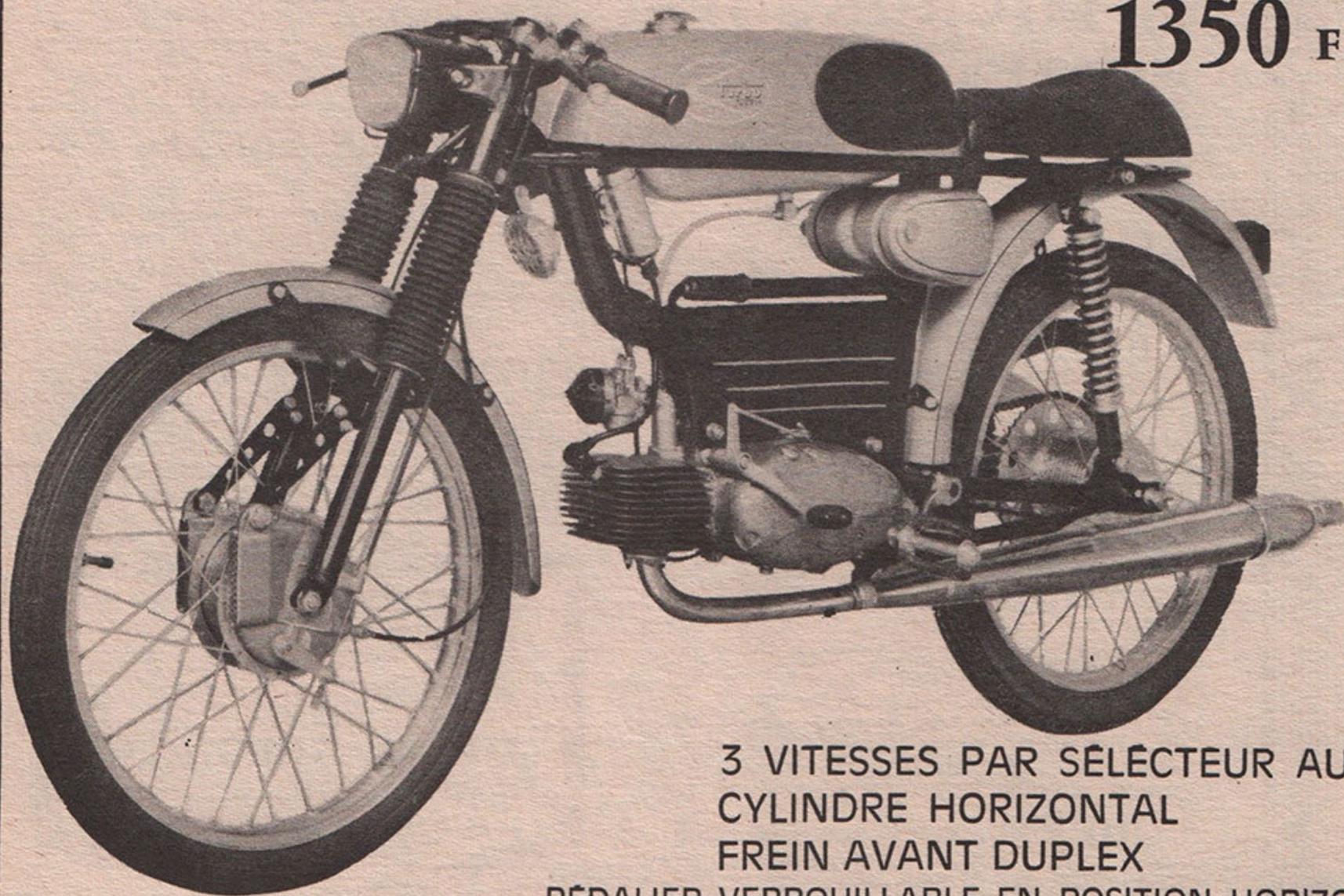
ADRESSE



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.

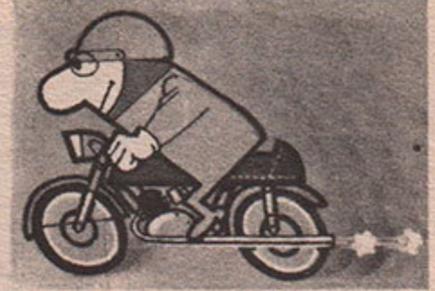
IMPORTATEUR
pour la
FRANCE

Ets Jacques POCH

127, avenue de Neuilly 624-61-70
NEUILLY SUR-SEINE 722-38-00



SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

AVRIL 1967 - 16^e ANNÉE - N° 178 - CE NUMÉRO : 1,20 F

ABONDANCE DE BIEN... PEUT NUIRE

POUS connaissons trop bien les problèmes difficiles que doivent résoudre les organisateurs pour qu'il soit dans nos intentions de les accabler. D'autant plus qu'aux questions matérielles, très lourdes, s'ajoutent bien souvent les carences d'un règlement fédéral incomplet, carences auxquelles chaque organisateur cherche de porter remède selon son tempérament, ses possibilités, ses compétences.

Aujourd'hui, et qui songerait à s'en plaindre, les difficultés viennent du fait que les listes d'engagés sont trop bien garnies. Dans ce cas il faut, de toute évidence, opérer une sélection. Mais comment faire? La Fédération, sur ce sujet, est aussi muette que la fille de M. Jourdain, laissant à chaque club le soin de se... débrouiller au mieux!...

Il est certain que la solution la plus équitable, lorsqu'elle est possible (ce qui n'est pas toujours le cas), consiste à opérer une sélection sur la base d'essais chronométrés qualificatifs.

Oui, mais..., car il y a forcément un... mais, les essais chronométrés ne peuvent durer que peu de temps. Une « casse » correspond donc à une effective élimination si le malchanceux n'a pas loisir de réparer en temps voulu.

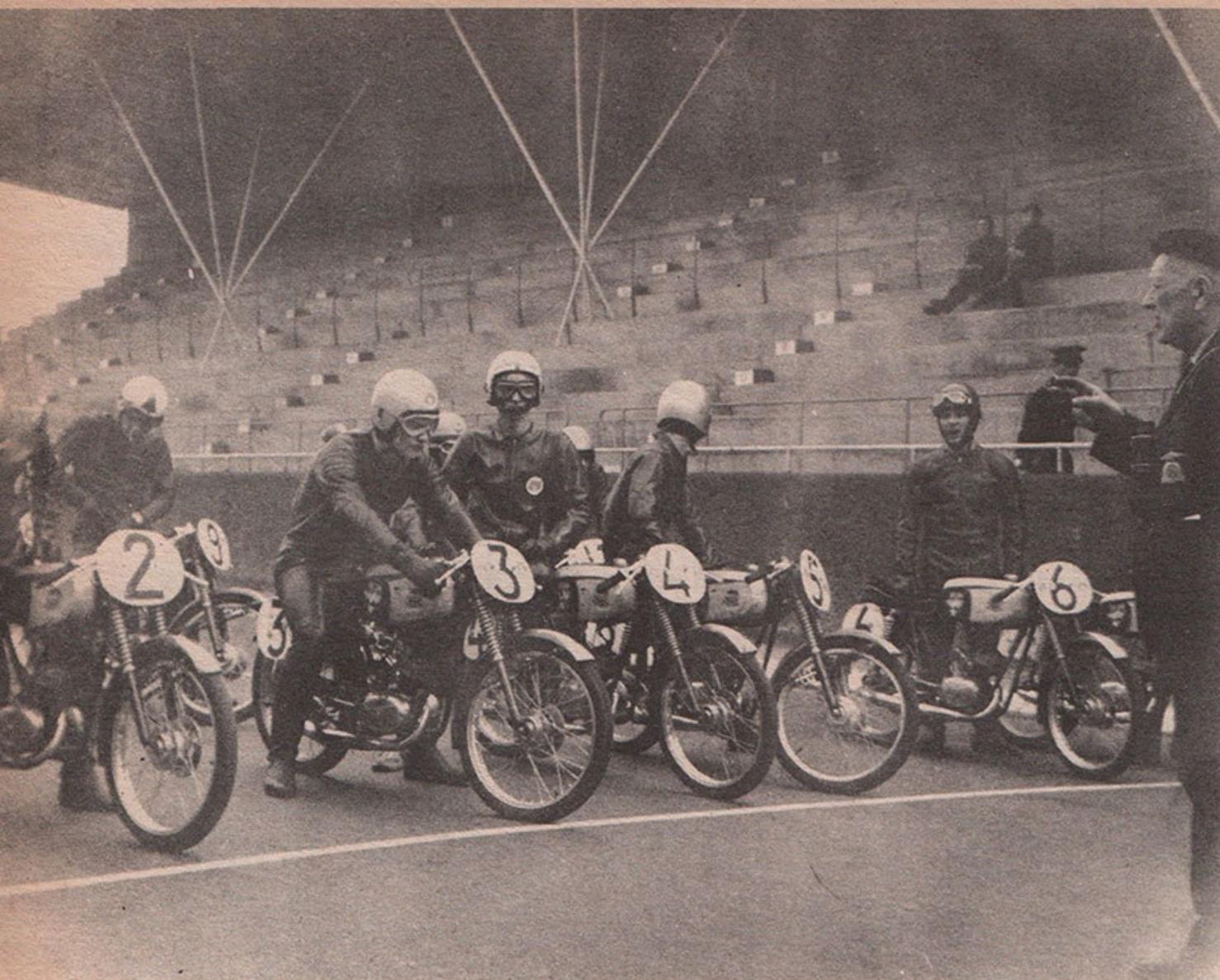
Et si cette mésaventure arrive à un pilote qui est bien placé pour disputer un titre de champion de France, voilà des points qu'il perd, avant même d'avoir disputé réellement sa chance.

Cela paraît injuste et c'est pourtant ce qui est arrivé au jeune Charly Dubois à Montlhéry, à l'occasion des Trophées de vitesse. Dubois, avec sa victoire aux Coupes du Salon, avait déjà marqué 8 points et se trouvait donc en tête du classement provisoire du Championnat national des 50 cc. Une panne stupide au moment des essais l'a empêché de défendre normalement ses chances le dimanche.

Loin de nous l'idée de rejeter la responsabilité sur M. Renault et son équipe. Mais, encore une fois (et ce n'est sans doute pas la dernière), nous nous tournons vers la Fédération : n'est-il pas possible de décider que les 3 ou 4 premiers pilotes du classement provisoire du Championnat de France soient **automatique-ment** (avec ou sans essais chronométrés) admis au départ des épreuves comptant pour ce même Championnat de France?

Il ne s'agit pas de faire du favoritisme, mais simplement d'essayer d'éliminer des injustices trop flagrantes, d'éviter de fausser les résultats d'un championnat.

Ce sont là, direz-vous, des points de détail. Certes! Mais le rôle des dirigeants n'est-il pas de tout prévoir, même les détails, pour éliminer autant que possible les points de friction entre coureurs et organisateurs, pour rendre plus régulier, plus logique, le déroulement d'un championnat dont, après tout, ils portent l'entière responsabilité?



Premier départ pour les « Jeunes Tigres » à Pau, sous la direction du représentant de la F.F.M., M. Fragnaud. En bas de page, le grand vainqueur de la journée : Fougeray, négociant le virage de la Gare.

BON
DÉPART
A PAU
POUR LES

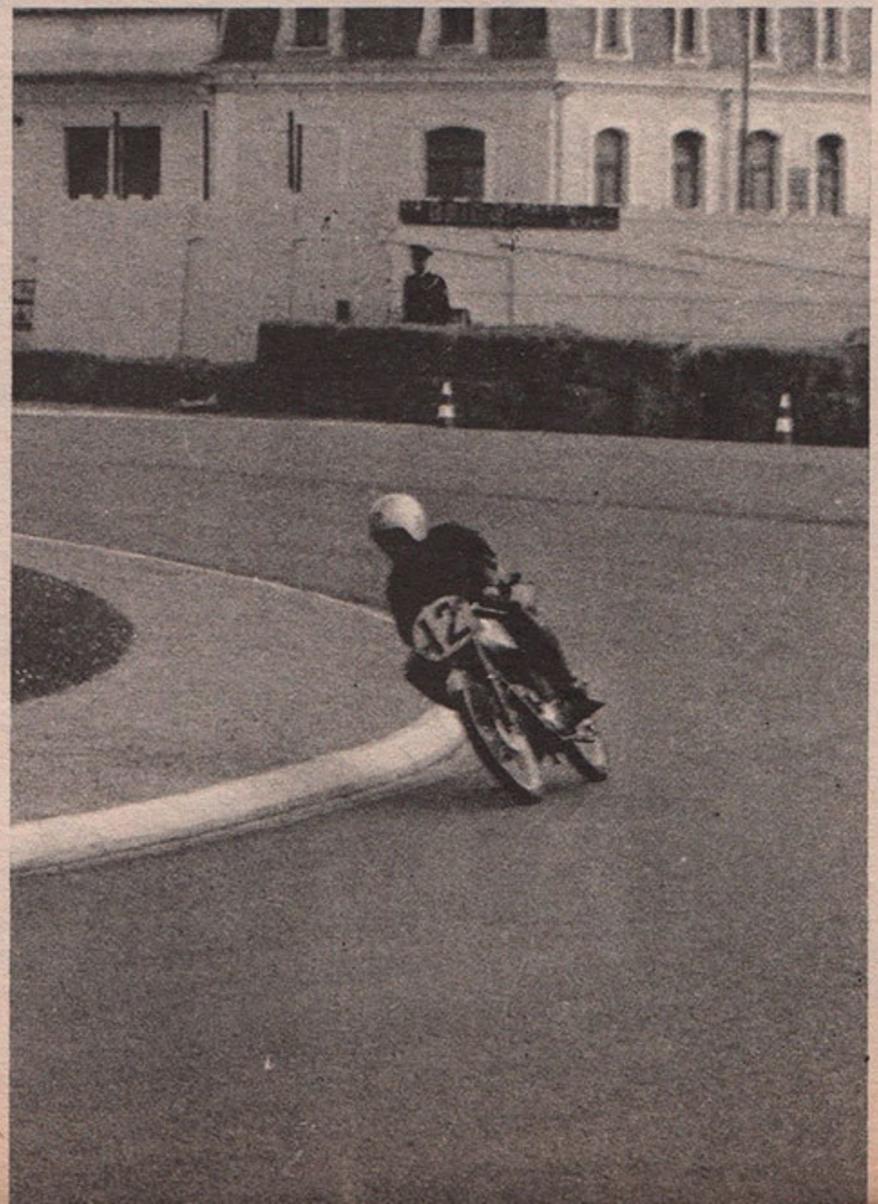
JEUNES TIGRES

LES organisateurs du G.P. de Pau avaient, cette année, réservé une place assez importante aux Jeunes Tigres, qui purent s'affronter en deux manches sur le très difficile circuit local, bien apte à mettre en valeur les réelles capacités de pilotes de ces jeunes amoureux de la compétition moto, qui profitent de la chance qui leur est offerte par Esso.

Au parc des coureurs, les Mondial-Type Monneret, bien alignés et remarquablement préparés par le dévoué metteur au point M. Tardieu, faisaient l'admiration des jeunes Palois. Des pilotes locaux figuraient d'ailleurs dans la liste des Jeunes Tigres qui, à 14 h, s'alignaient sur la piste pour prendre le départ de la première manche, et ces membres du M.C.-Béarn faisaient un peu figure de favoris à cause de leur parfaite connaissance du circuit. D'autant plus qu'au stage de Nogaro, le dimanche précédent, Bochet et Levy s'étaient particulièrement distingués. Mais les Parisiens, venus en force avec Michel et Alain Chevalier, Ravel, Le Mignot, etc., comptaient bien défendre vaillamment leurs chances.

Finalement, pourtant, c'est un troisième larron qui mit tout le monde d'accord, un sociétaire du M.C.-Caen, Fougeray qui se permit le luxe de remporter les deux manches (succès qu'il devait confirmer le dimanche suivant à Nogaro).

Revenons-en à Pau, pour la première manche : seize partants, et excellent envol de tous les concurrents, Au premier passage : Fougeray, Marielle, puis à 4", Le Mignot, M. Chevalier et plus loin, Ravel, Hourcade, etc. Bochet, l'un des



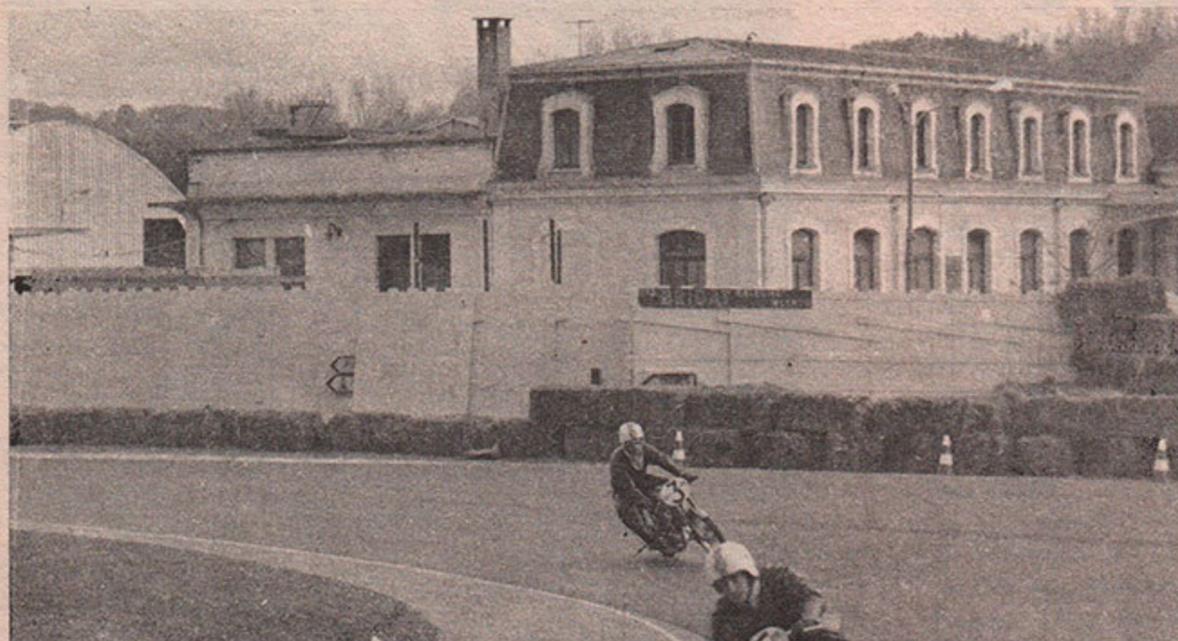
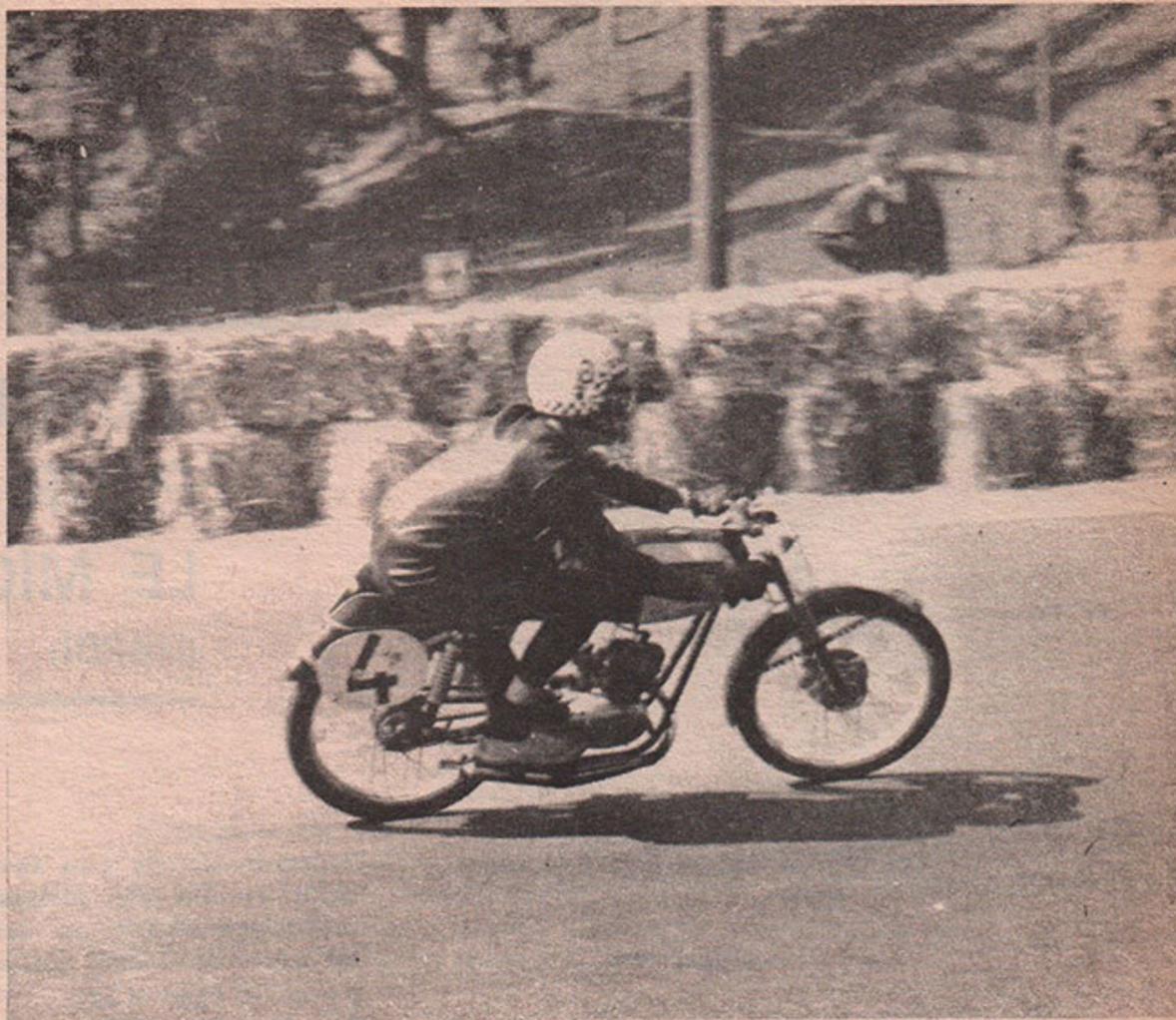
favoris, tombe sans gravité alors qu'il était en quatrième position. Levy passe Marielle au quatrième tour, alors que Fougeray réalise le meilleur tour en 1'21", Levy revient sur le leader, Michel Chevalier passe Marielle, qui sera aussi victime de la belle remontée de Hourcade, qui passera aussi Chevalier, pour tomber au cours du dernier tour et rétrograder à la cinquième place. Levy, qui sera battu d'extrême justesse par Fougeray, bat le record du tour en 1'20,4", à la moyenne de 70,769 km/h.

La deuxième manche voit dix-huit Jeunes Tigres sur la ligne de départ, mais Bochet (décidément malchanceux) et Fontang partent très mal. Fougeray est de nouveau en tête, mais cette fois, c'est Ravel qui s'installe en seconde position, devant Le Mignot, Marielle, Filliard, Levy, etc. Ce dernier va cependant effectuer une belle remontée qui le conduira à la troisième place. Bochet (un « Jeune Tigre » de 78 kg, s'il vous plaît !...) va se déchaîner, battre le record du tour (1'19,1", soit 71,424 km/h), mais son retard initial était trop important.

Sur les deux manches, Fougeray — bien entendu — enlève la première place devant Levy, Ravel et M. Chevalier.

Fougeray, un élément à suivre !...

B.N.



FOUGERAY CONFIRME A NOGARO

Après avoir remporté les deux manches de la course des Jeunes Tigres disputée à Pau le dimanche de Pâques, le jeune Fougeray (20 ans) a confirmé ses possibilités en gagnant le lendemain l'épreuve disputée à Nogaro, malgré une belle résistance du Parisien Olivier Chevalier.

Classement

1^{er} Fougeray à la moyenne de 73,548 km/h ; 2^e O. Chevalier à 0,1" ; 3^e Pujas à 3,2" ; 4^e M. Chevalier à 3,8" ; 5^e Zambax à 8,3".

Meilleur tour : Pujas, à 75,850 km/h.

Ci-dessus, M. Chevalier qui, avec Ravel, a bien défendu l'honneur des « Jeunes Tigres » de l'Île-de-France. Ci-contre, le « local » Levy, qui a bien résisté au héros du jour et a enlevé la seconde place au « Général ».

Opération Jeunes Tigres

1^{re} Manche :

1^{er} : Fougeray (M.C. Caen), à la moyenne de 69,428 km/h ; 2^e : Levy (M.C. Bearn), à 1,2" ; 3^e : M. Chevalier (M.C.F.), à 21,7" ; 4^e : Marielle (M.C. Oise), à 31,2" ; 5^e : Hourcade (M.C. Bearn), à 38" ; 6^e : A. Chevalier (M.C.F.), à 40,5", etc.

2^e Manche :

1^{er} : Fougeray, à la moyenne de 69,853 km/h ; 2^e : Ravel (M.C.F.), à 11,3" ; 3^e : Levy, à 30" ; 4^e : Zambaux (M.C.F.), à 32,4" ; 5^e : Le Mignot (M.C.F.), à 32,4" ; 6^e : Marielle, à 33,5", etc.

Classement général Jeunes Tigres

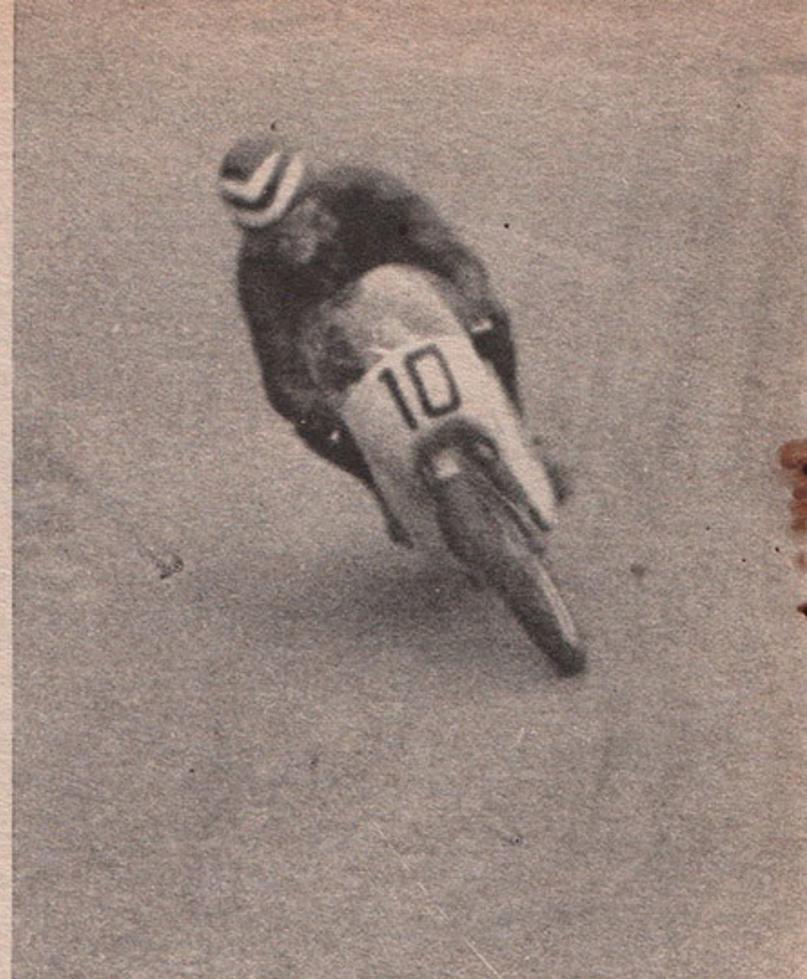
1^{er} : Fougeray ; 2^e : Levy ; 3^e : Ravel ; 4^e : M. Chevalier ; 5^e : Marielle ; 6^e : Le Mignot ; 7^e : A. Chevalier ; 8^e : Tujas (Marmande) ; 9^e : Ramier (M.C. Bearn) ; 10^e : Zambaux ; 11^e : Fillard (M.C. Montauban) ; 12^e : Cleichevitch (M.C.F.) ; 13^e : Robin (M.C.F.) ; 14^e : Expert (M.C. Carcassonne) ; 18^e : Fontang (M.C. Bearn).

Meilleur tour : Levy, à 70,769 km/h.



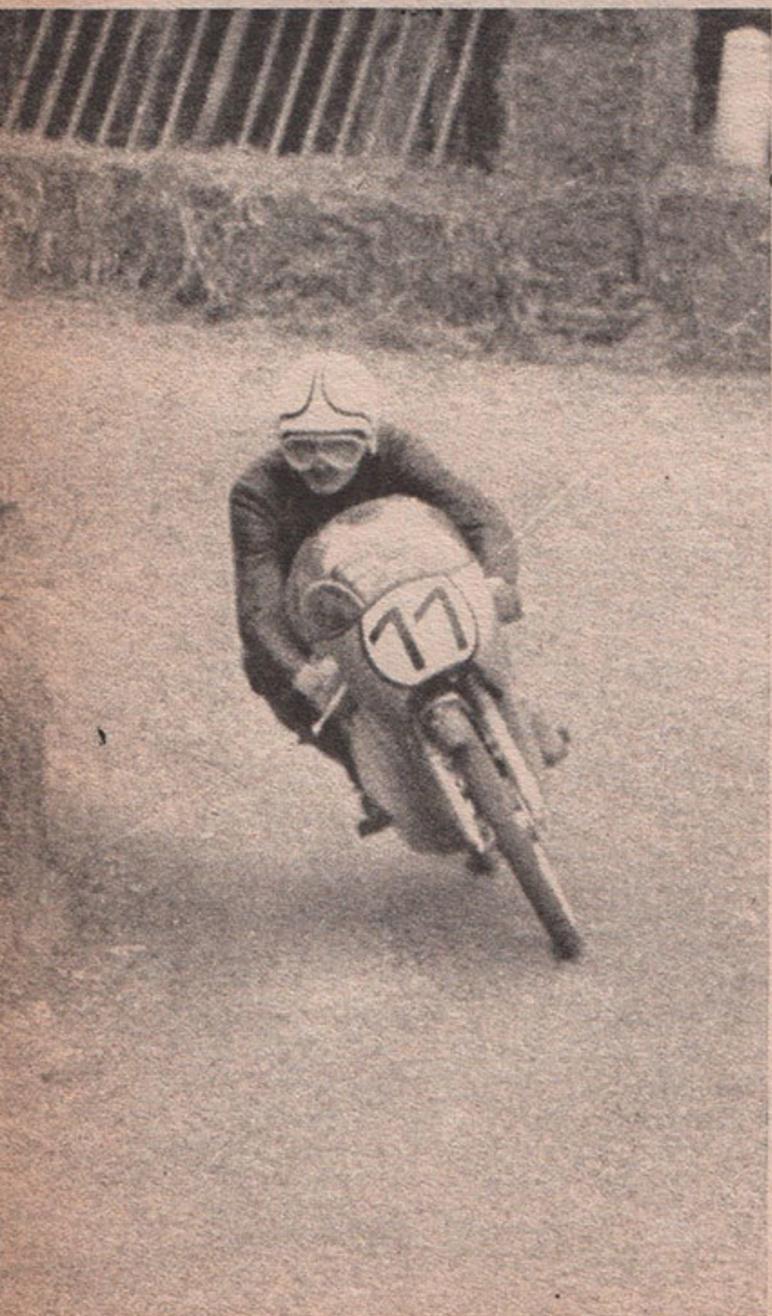
COURSE DE COTE DE MÉRU

VICTOIRE POUR LE MIGNOT (DERBI)



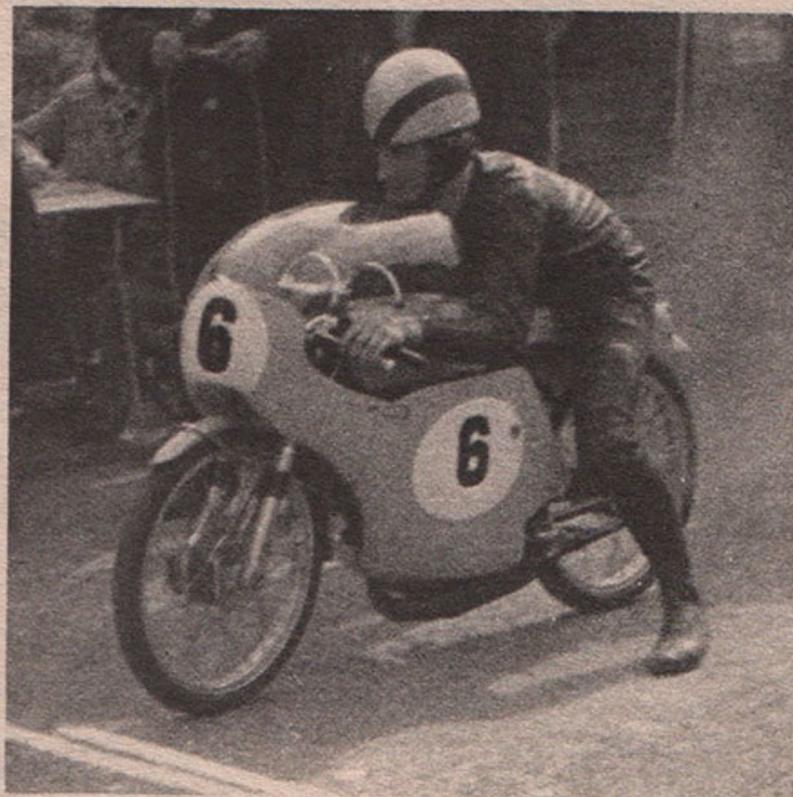
CLASSEMENTS

50 cm³ : 1. Le Mignot (Derbi) 44,29";
2. Vigreux (Kreidler) 44,51"; 3. Du-
bois (Derbi) 44,74"; 4. Moreau (Mon-
dial) 50,46"; 5. Lapeyre (Derbi) 52,10";
6. Ben Saada (Kreidler) 52,73".



Grâce au temps plus favorable et, sans doute aussi, à la qualité des pilotes, trois pilotes ont battu le précédent record, en catégorie 50 cc, à la course de côte de Méru. La surprise a été créée par le jeune Le Mignot (n° 4), favorisé probablement par son poids, ce qui n'enlève d'ailleurs rien à sa valeur. Il précède Claude Vigreux (n° 10), et Charly Dubois (n° 6), deux pilotes plus confirmés. Le classement vous montrera que les écarts séparant ces trois hommes sont extrêmement réduits. Le quatrième, Moreau (n° 11), est moins connu et la place à laquelle il a conduit son Mondial est très honorable.

Bonne organisation, chronométrage électrique, service d'ordre bon enfant, mais efficace : M. Florence, président du M.C. Méruvien, avait bien fait les choses !...



TROIS ANNEES DE 50 CC A MÉRU

	1965 <i>sur sol sec</i>	1966 <i>sous la pluie</i>	1967 <i>sur sol sec</i>
Catégorie 50 cm ³	TEBEC (Kreidler) 50' 4"	(Derbi) 48' 9" DE ARA	LE MIGNOT (Derbi) 44' 29" <i>record</i>

COMMENT RÉGLER VOTRE

CARBURATEUR

DANS notre dernier numéro, nous avons procédé à une description schématique du fonctionnement d'un carburateur. Aujourd'hui, nous allons voir comment il faut procéder pour le régler convenablement.

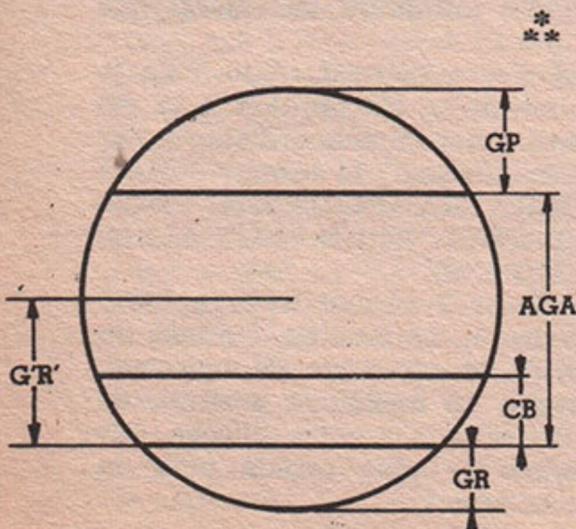
POUR donner au moteur le meilleur réglage de carburation, il faut procéder par ordre. C'est ainsi que nous parlerons tout d'abord des conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les essais.

CONSTANCE DES CONDITIONS D'ESSAIS

Comme les essais peuvent durer quelques heures, il sera bon de vérifier si la pression des pneus est toujours la même car une variation de pression entraînerait une modification du diamètre de la bande de roulement, et ainsi, pour un même régime du moteur, la vitesse de la machine ne serait plus la même. De même, durant ces essais, il faut garder toujours les mêmes vêtements et la même position en selle, afin d'offrir toujours la même résistance au vent (ou plutôt conserver toujours le même maître-couple et le même coefficient de pénétration).

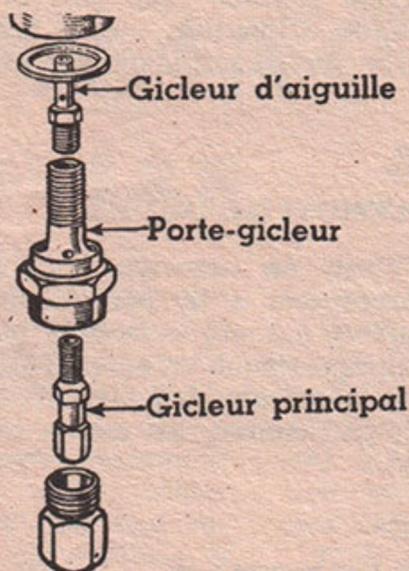
Ce réglage ne peut être entrepris que sur une bonne chaussée, suffisamment longue pour permettre au véhicule d'atteindre sa vitesse maximum, et ce dans les deux sens.

De plus, pour ces essais, il faut choisir un jour sans vent. En effet, l'influence du vent, même d'une brise très légère peut être parfois d'importance, surtout dans le cas de moteurs 2 temps (à cause de leur sensibilité à un changement de carburation). Prenons un exemple : tel 2 temps avec un certain gicleur, donnera une vitesse de pointe de 90 km/h. Avec un autre gicleur (plus gros ou plus petit), cette vitesse passera à 95 km/h. Mais une très légère brise peut donner le même écart de vitesse.



Suivant la levée du boisseau on peut délimiter graphiquement de la façon suivante les zones où travaillent : GP, le gicleur principal seul ; AGA, l'aiguille et son gicleur ; GR, le gicleur de ralenti ; et les zones CB, où interviennent : la coupe du boisseau ou du mélangeur et G'R', où intervient encore le gicleur de ralenti.

Evidemment, pour tout essai de réglage sérieux de carburation, il faut que le moteur ait atteint sa température normale et constante de fonctionnement : il faut donc, avant de procéder à quelque réglage que ce soit, rouler de 15 à 20 minutes pleins gaz.



Vue détaillée du système d'alimentation principal avec l'emplacement des pièces essentielles : les deux gicleurs se vissent dans le porte-gicleur qui vient lui-même se visser dans le corps du carburateur, dont on voit ici l'extrémité inférieure. Le bouchon du bas se visse à son tour dans le porte-gicleur et coiffe le gicleur principal.

CHOIX DU GICLEUR

Lorsque ce « réchauffement » préalable est réalisé, et après s'être lancé sur au moins un kilomètre, on mesure la vitesse maximum sur une distance de 200 mètres au minimum, mesure effectuée soit au chronomètre, soit tout simplement à la lecture du compteur, à condition que celui-ci ne soit pas affligé d'un tremblement fébrile (que le compteur triche n'a ici aucune importance, car il ne s'agit que de mesures comparatives).

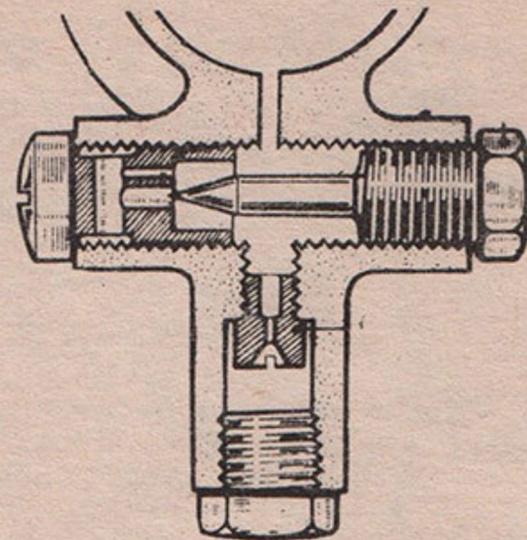
On effectue alors immédiatement après les mêmes essais, dans les MEMES conditions, avec d'autres gicleurs (plus gros ou plus petits), et l'on compare les résultats numériques (chronométrage ou lecture du compteur) : il ne faut absolument pas se fier à l'impression !

GICLEUR PLUS GROS OU PLUS PETIT ?

Le gicleur principal à choisir et conserver est celui qui donne la plus grande vitesse de pointe.



A gauche : Le montage de l'aiguille dans son boisseau. La fixation peut s'opérer sur les différents crans du haut de l'aiguille à l'aide de la pince. Lorsque l'aiguille est au premier cran (celui du haut), pour une même position du boisseau, l'aiguille descend plus profondément dans son gicleur et l'émulsion est plus pauvre (le débit d'essence est limité). A droite : le système de ralenti. Il n'y a pas lieu en général de changer de gicleur de ralenti (quelques carbus n'ont même pas de gicleur, celui-ci étant remplacé par un orifice calibré). En serrant la vis de réglage d'air, on limite le passage d'air du ralenti et l'on enrichit l'émulsion (et inversement).



Il ne faut pas penser par ailleurs qu'un gicleur plus petit serait un facteur d'économie puisque le gicleur principal n'intervient qu'entre les trois quarts et les pleins gaz.

Qu'un gicleur plus important donne de meilleures accélérations n'est pas exact non plus : les accélérations dépendent de la position d'aiguille.

**

L'utilisation du gicleur principal de la dimension immédiatement supérieure à celui ayant donné les meilleurs résultats ne peut se justifier que dans deux cas :

- en cas d'utilisation d'une essence trop pauvre ;
- si, à la suite d'une longue utilisation pleins gaz, le moteur se met à cliqueter en raison d'un échauffement exagéré.

**

LES CONDITIONS ATMOSPHERIQUES

Le gicleur ainsi choisi n'est, en principe, valable que pour la saison qui correspond à la période des essais. Si, par exemple, ceux-ci ont été effectués par une chaude après-midi, le réglage risque en effet d'être un peu pauvre pour un matin très frais ou pour l'hiver. Le contraire se produira si, par contre, les essais ont été faits par un temps froid.

**

POSITION DE L'AIGUILLE

Il est déjà plus difficile de déterminer la position exacte de l'aiguille, bien qu'elle n'influe pas sur la puissance optimum du moteur.

**

Une première méthode de détermination se rapproche de celle utilisée pour le gicleur principal.

On place, tout d'abord, une butée sur le câble, afin de limiter l'ouverture du boisseau des gaz en une position intermédiaire entre la moitié et les trois-quarts des gaz. Ensuite, le moteur chaud évidemment, il suffit de voir quelle position d'aiguille, les gaz ouverts, jusqu'à la butée, donne les **MEILLEURS RESULTATS**, c'est-à-dire la plus grande vitesse.

Cette méthode est un peu compliquée, car elle nécessite une position du boisseau bien précise en ce sens qu'elle doit être **EXACTEMENT** la même pour les essais avec les différentes positions d'aiguille. Mais, par contre, elle donne d'excellents résultats.

**

Une deuxième méthode consiste à choisir une côte faisant sensiblement 1 km de long, mais d'une pente assez légère (2 à 3 %), que la machine puisse gravir

sans peine et que l'on grimpe avec les deux-tiers des gaz. La position très précise du boisseau n'a plus une grande importance et il suffit donc, à l'aide d'un crayon gras, de noter la position à donner à la poignée tournante lors des essais successifs. La côte sera attaquée moteur chaud et sans prendre d'élan sur le plat. Avec cette position des gaz, une certaine vitesse sera atteinte, certainement légèrement supérieure à la moitié de la vitesse maximum. Si l'on change la position de l'aiguille, en la descendant, on atteindra à un certain moment une position pour laquelle le moteur tirera encore bien, mais commencera à cliqueter. On relèvera alors l'aiguille d'un cran et on gardera la dernière position pour laquelle le moteur ne cliquette plus. De cette manière, on arrive à une position d'aiguille basse, mais il s'est avéré, lors de nombreux essais, qu'à cette limite du cliquetis, le moteur tirait et accélérât bien.

REGLAGE DU RALENTI

C'est là un réglage fondamental, bien trop souvent négligé, et qui pourtant, peut avoir une influence jusqu'à la moitié de l'ouverture des gaz.

Avant tout travail, il faudra encore une fois que le moteur soit à la température normale de fonctionnement.

Comme le réglage ne peut se faire que la machine sur béquille, bien vérifier si elle est verticale. De même d'ailleurs, le carburateur lui-même devra être bien vertical, ce qui signifie qu'il faudra peut-être soulever une des deux roues, car un certain angle d'inclinaison de la machine, dans son sens longitudinal, peut notablement influencer sur la marche du ralenti.

Le ralenti provisoirement et approximativement réglé, on vissera ou dévissera tout d'abord la vis de butée du boisseau (si elle existe), jusqu'à ce que, boisseau en butée, on obtienne le régime minimum de ralenti que l'on désire.

Une fois le ralenti ainsi grossièrement réglé à l'aide de la vis de butée du boisseau, on s'attaquera à la vis de réglage d'air du ralenti. On commence d'abord par la serrer à fond, puis on la dévisse : le ralenti devient plus rapide. **ON GARDERA LA POSITION POUR LAQUELLE LE MOTEUR TOURNE LE PLUS ALLEGREMENT : C'EST LA BONNE.**

Peut-être alors le ralenti est-il devenu trop rapide ?

On recommencera alors les opérations en donnant un ralenti plus lent à l'aide de la vis-butée de boisseau, puis on choisira de nouveau la meilleure position de la vis de réglage d'air du ralenti : celle, encore une fois, qui donnera le régime le plus rapide pour la position-butée choisie du boisseau.

Notons que si un moteur ne réagit pas bien nettement à une modification du réglage de ralenti, cela signifie qu'il existe quelque part une prise d'air additionnelle et parasite (une pièce du carburateur mal serrée), à moins qu'il ne s'agisse de certains carburateurs à corps incliné.

Si l'on n'est pas bien sûr de la meilleure position à donner à la vis de ralenti, il vaut mieux qu'elle soit un peu desserrée que trop vissée. Une position trop serrée donnera une émulsion trop riche, non seulement au ralenti lui-même, mais même jusqu'à la moitié des gaz, et il s'ensuivra bien souvent une très forte consommation.

RALENTI LENT OU RAPIDE

Un ralenti extrêmement lent présente de sérieux avantages : possibilité de détecter immédiatement, si ce ralenti n'est plus bon, que quelque chose ne va plus bien dans le moteur (soupape, joint, allumage, etc.).

Mais un tel ralenti demande d'une part une certaine habitude, d'autre part, avec le moteur froid, la machine calera. Aussi peut-on donner un ralenti un peu plus rapide, qui fera que, même à froid, le moteur ne calera pas les gaz fermés. De plus, le passage des vitesses sera meilleur, surtout pour un débutant qui a pour habitude de fermer complètement les gaz lorsqu'il change de rapport.

CONDITIONS ATMOSPHERIQUES

Ce que nous avons dit à ce sujet dans le chapitre relatif au gicleur principal demeure encore vrai ici, et a une importance encore plus grande, puisque le ralenti influe jusqu'à la moitié de l'ouverture du boisseau.

EXAMEN DE LA BOUGIE

C'est une méthode très classique pour l'examen de la carburation, mais disons tout de suite qu'elle ne peut donner que des résultats approximatifs.

L'isolant de la bougie, lorsque l'émulsion est correcte, doit être sensiblement brun chocolat. S'il est trop clair, gris, blanc, l'émulsion est trop pauvre. S'il est noir, l'émulsion est trop riche.

Mais n'oubliez pas que si c'est par l'examen de votre bougie que vous voulez vous rendre compte si votre gicleur principal est le bon, il faut couper brusquement lors de la marche pleins gaz (en coupant le contact si possible), afin de ne pas tourner sur l'aiguille ou le ralenti.

Mais, encore une fois, l'examen de la bougie ne peut donner qu'un résultat approximatif, et il faut, pour un résultat précis, utiliser les méthodes exposées dans cet article.

EN TOUTE FRANCHISE

VESPA 125

LECTEUR de votre revue depuis plusieurs années, je me permets aujourd'hui de vous envoyer mes impressions et mes constatations sur un scooter, catégorie de deux-roues, dont vos lecteurs ne parlent pas très souvent.

Je vous écrit dans un but précis, beaucoup plus sur le scooter en général que sur le Vespa en particulier.

Les scooters disparaissent petit à petit et, ce qui est grave, les réparateurs aussi.

C'est aux lecteurs que je voudrais m'adresser, car la perte de prestige que subit en ce moment le scooter ne me semble pas justifiée.

J'ai acheté mon Vespa d'occasion l'année dernière. C'est un 125 cc 3 vitesses, qui a maintenant 13 ans (1954). Je pense que c'est déjà une belle preuve de longévité car ses précédents possesseurs ne l'ont pas toujours ménagé.

Je m'étonne qu'il n'y ait pas plus de fervents du scooter. Ses avantages sur la moto sont multiples : Il est entièrement caréné ce qui lui confère, outre son aspect particulièrement élégant, une protection efficace du pilote contre l'eau et la boue, les chutes (j'ai eu plusieurs fois l'occasion de m'en rendre compte), la crasse du moteur et les projections d'huile, qui permet aussi de se dégourdir les pieds sans descendre

de machine, car la place ne manque pas sur le plancher, et enfin qui assure au moteur une protection contre les intempéries et offre une boîte à outils digne de ce nom.

La suspension est merveilleusement douce ce qui, allié au moteur silencieux, est très agréable (Un seul reproche : le système à roue « tirée » à l'avant, lors du freinage).

Et puis, bien sûr, le principal : la crevaison devient un vrai plaisir : 4 boulons pour sortir la roue avant ou arrière, un ou deux pour la roue de secours et une fois au garage, 6 boulons pour séparer les deux flasques de la jante, libérant ainsi le pneu et la chambre à air.

Au point de vue mécanique, le moteur est robuste et nerveux. La suppression des chaînes est bien agréable.

L'accessibilité au moteur n'est pas un problème dominant. Bien sûr, pour démonter la boîte de vitesses (ce qui n'arrive pas tous les jours) le moteur doit être entièrement sorti de la carcasse. Mais, moi-même, qui ne connaissais presque rien à la mécanique, j'ai eu l'occasion de tout démonter (mais alors, vraiment tout) et je n'ai pas rencontré de véritables difficultés (si ce n'est pour les gaines de gaz et d'embrayage, qu'il vaut mieux ne jamais sortir sans attacher solidement la neuve

au bout...).

Quant à la tenue de route, je dois avouer que mon Vespa n'est pas très stable (des petites roues, une suspension extra douce et 80 kg dessus, plus mes 60 kg, un tablier extra large...). Une certaine prudence et l'habitude sont nécessaires.

Mais néanmoins, je ne le considère absolument pas comme dangereux, et des améliorations notables ont été faites sur les nouveaux 125 (tablier moins large) et surtout sur le 50 cc en ce qui concerne la tenue de route.

En résumé, un engin d'aspect fort agréable, entièrement caréné, pratique et confortable, aux performances « satisfaisantes ».

Alors pourquoi disparaît-il ?

A mon avis, il est surtout victime des préjugés.

Je comprends qu'un puriste préfère la moto, plus sportive et plus rapide, mais le scooter me semblerait tout de même satisfaire aux besoins d'une nombreuse clientèle, ne seraient-ce que les dames (surtout le 50 cc) et les messieurs qui ne peuvent garer leur voiture en ville mais qui ne se voient pas très bien à califourchon sur une moto (ni à pédaler sur un cyclo).

Michel Bottreau,
91 - Champlan.

YAMAHA 50 CC YF 1 AK

LA "BELLE AMÉRICAINE" DU VÉLOMOTEUR



Or, ce petit Yamaha, sur le papier, comme une fois en selle, est une véritable moto miniature, que ses créateurs ont traité en « grand routier », plus qu'en modèle sport.

Ceci nous a d'ailleurs incité à essayer ce 49 cc avec des essayeurs « poids lourd », pensant que ce Yamaha YF 1AK s'adresse à une clientèle plutôt adulte, cherchant une petite moto luxueuse, agréable, aussi bien pour son utilisation journalière, que pour une petite randonnée dominicale dans soucis, c'est-à-dire sans ces exaspérantes sorties et rentrées à la queue leu-leu et à 5 km/h de moyenne.

Par ailleurs, la position en selle très touriste, la démultiplication finale très courte, bien appropriée à la position de conduite et aussi le prix de vente respectable (1 860 F), destinent ce 49 cc à une clientèle aisée qui cherche davantage l'agrément de conduite, le véhicule sérieux, que les derniers km/h pos-

sibles, bien que ce modèle puisse, semble-t-il, parfaitement se doubler d'un modèle sport qui, pour l'instant, n'est pas au catalogue.

LE MOTEUR

Bien que ce moteur n'ait pas de prétentions sportives au départ, il est au nombre des très rares 49 cc alimentés par distributeur rotatif, technique que l'on trouve presque à chaque fois sur les 2 temps compétition.

Rappelons-en les principaux avantages : diagramme de distribution asymétrique qui permet d'avoir une plus grande avance à l'ouverture admission, sans avoir en contre-partie un grand retard à la fermeture, générateur de refoulements au carburateur à bas régime. Par ailleurs, comme ce retard à la fermeture admission peut avoir lieu plus rapidement, la précompression des gaz dans le carter moteur peut avoir une valeur plus élevée. Notons encore que les gaz auront moins de par-



cours à effectuer, ce qui ne peut être que bénéfique, et que le graissage de l'embellage ne peut être qu'amélioré, puisque l'alimentation en gaz frais (mélange essence-huile) débouche directement dessus.

D'ailleurs, au point de vue graissage, ce petit 49 cc bénéficie également de la technique Autolube (graisage par pompe débitant proportionnellement à l'ouverture des gaz), technique de qualité, onéreuse certes, mais dont nous avons pu apprécier immédiatement la valeur. En effet, ce Yamaha nous fut obligeamment prêté par les établissements Sonauto — importateur Yamaha — avec très peu de kilomètres au compteur. Nous avons effectué à son guidon environ 1 000 km, sans la moindre amorce de serrage, ce qui est rarement le cas avec un 2 temps à graissage traditionnel, soumis à un rodage accéléré.

Ce moteur carré (40 x 40), est donné pour 4,5 CV environ à 7 200 t/mn, puissance correcte, au niveau des bons 49 cc actuels, avec un couple maximum situé à 6 200 t/mn environ ! Pour pallier l'inévitable côté

pointu ou, plus exactement la faible cavalerie à bas régime de ce petit moteur, les techniciens Yamaha, confiants dans les vertus du graissage Autolube, ont préféré adopter une démultiplication finale courte, puisqu'en quatrième, à 1 000 t/mn, on parcourt 9,58 km.

Or, ce moteur développe plus de 4 CV entre 6 et 8 000 t/mn, vitesse à laquelle vous l'utiliserez sur route et correspondant à 60-77 km/h environ. Cette conception est à signaler car bien souvent, les constructeurs optent pour une démultiplication longue, atteinte seulement en position effacée.

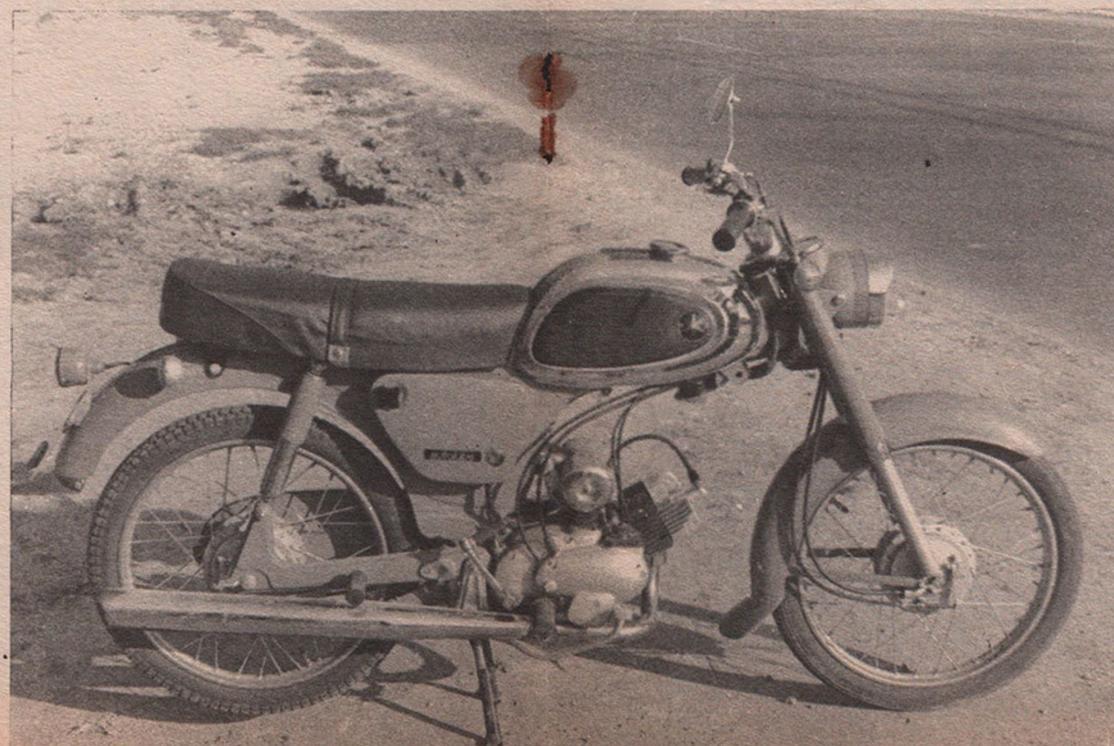
Nous ne reviendrons pas sur les autres caractéristiques du bloc-moteur, énumérées dans notre précédent numéro, nous bornant à analyser celui-ci sous l'angle de l'utilisateur, cette fois :

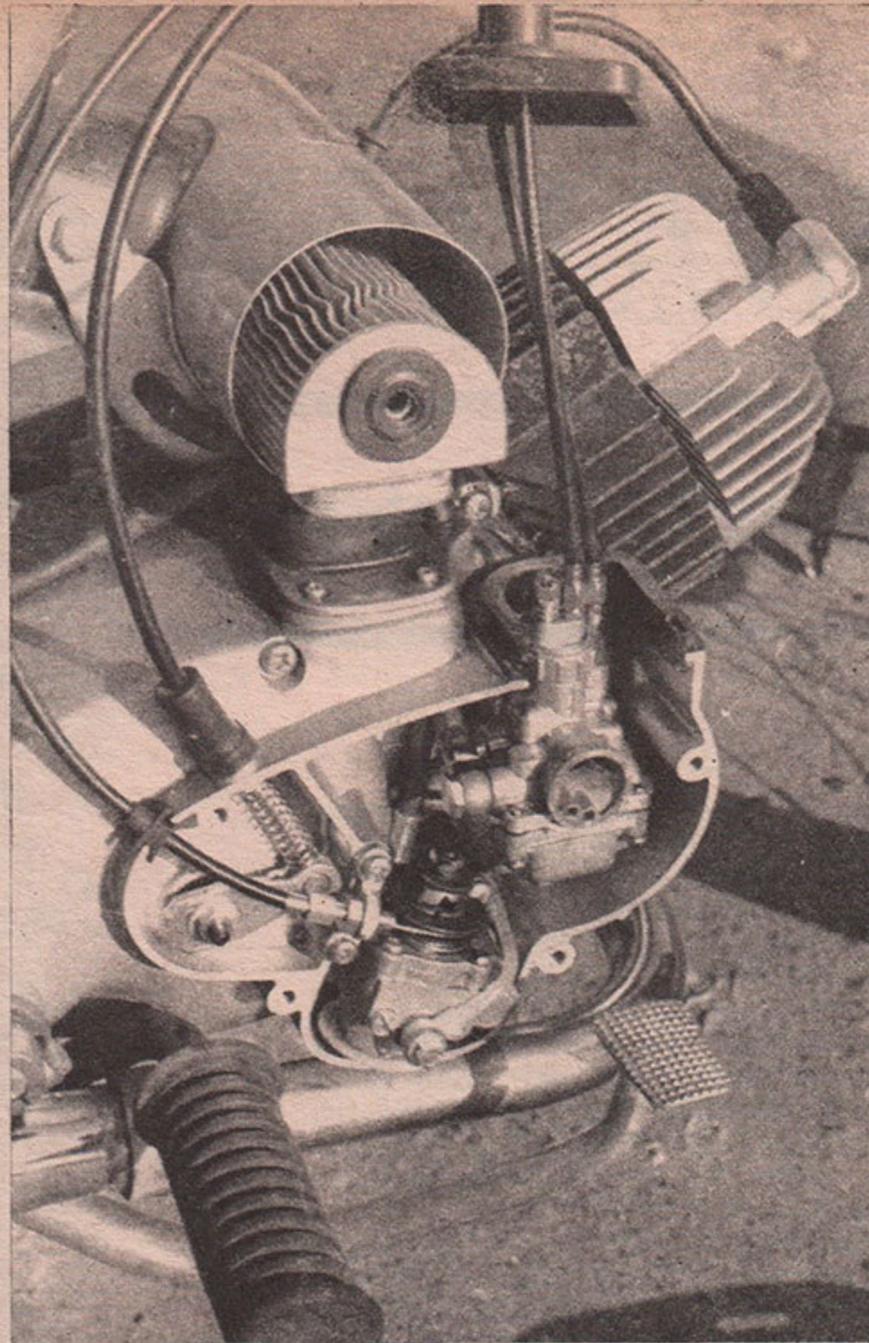
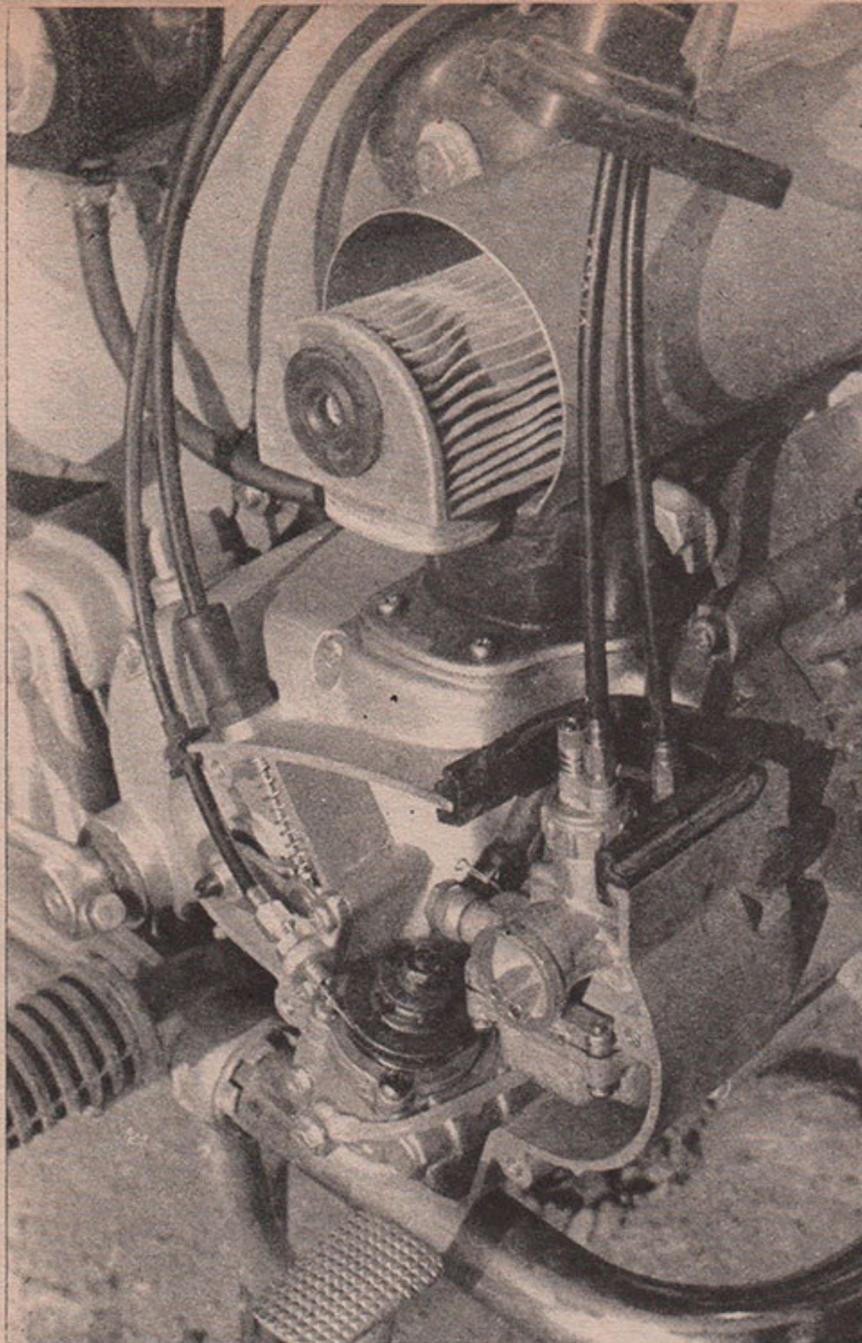
- démarrage aisé ;
- bruit d'échappement très feu-tré ;
- aucun refoulement du carburateur, avantage du distributeur rotatif, mais aussi dû au fait que l'air

Le Yamaha est un peu la Cadillac du 50 cc : il ne lui manque qu'un démarreur électrique pour que le super-luxe soit atteint. Le luxe mécanique est abondant sur ce modèle : distributeur rotatif, trois transferts, graissage séparé automatique « Autolube », carburateur relié à un filtre à air sec, clignotants, tout est là pour flatter le connaisseur qui n'a qu'à s'extasier devant tant de trouvailles techniques.

Il faut d'ailleurs considérer cette machine comme un vélomoteur dont les perfectionnements ne se retrouvent pas toujours sur des cylindrées supérieures. Mais la production japonaise nous habitue à des perfectionnements qu'elle destine à tous ses modèles sans souci de cylindrées. Le prix de revient s'en ressent évidemment.

Le Yamaha est une moto réduite, non dans ses qualités, mais dans ses dimensions. Il existe une autre conception pour construire un vélomoteur à partir d'un cylomoteur utilitaire que l'on gonfle progressivement jusqu'à en faire un engin puissant et luxueux. Mais, dans ce cas, reste toujours le « fantôme » du cyclo utilitaire qui ne peut se faire oublier.





Carter droit démonté, nous découvrons le carburateur et la pompe à huile du système Auto-lube. Le carter est étanche et l'air provenant du filtre est obligé de le traverser pour parvenir au carburateur.

est d'abord filtré par un large élément sec (papier), et que le carburateur est entièrement dissimulé sous un carter, qui est monté avec un joint d'étanchéité !... ;

— le moteur tient parfaitement le ralenti ;

— embrayage au-dessus de tout éloge, progressif et endurant. Nous en avons fait l'expérience dans notre côte d'essai, où plusieurs démarrages furent effectués dans une portion à 7 %, avec 165 kg d'essayers sur ce pauvre 49 cc. L'embrayage n'a jamais brouté, patiné, a toujours décollé parfaitement ;

— boîte de vitesses bonne. Mais l'étagement actuel (32,43 - 53,13 et 75 % par rapport à la quatrième) gagnerait à avoir une troisième plus longue.

La sélection des vitesses s'opère sans surprises, tant que l'on conduit normalement. En montant les intermédiaires, la sélection de la seconde n'est pas toujours rigoureuse.

La position en selle, alliée à un guidon « tourisme », confère à la machine une bonne maniabilité. Pour

un pilote de grande taille (1.80 m), on s'accommode très bien d'être assis sur la partie arrière de la selle sans pour autant avoir l'air de prendre la position limande. De toute façon, la machine se manie aisément, sans réactions vicieuses : on l'em-mène toujours où l'on veut. Le Trial de Clamart nous avait donné l'occasion de sillonner divers chemins en sous-bois. L'agrément de conduite est surprenant, et si ce n'était la garde au sol trop réduite pour un tel usage, mais normale sur une machine tourisme, nous n'aurions pas hésité à nous lancer dans des « simili-zones ». Un 50 cc de cette puissance, de cette maniabilité, aménagé pour des épreuves de tout-terrain, serait certainement à son aise dans les non-stop..

TENUE DE ROUTE

Quittons les sous-bois pour la route et la ville, domaines pour lesquels cet engin est conçu. Là, pas de tracas : on ouvre à fond, mais hélas les suspensions n'égalisent pas toujours les tourments de la route,

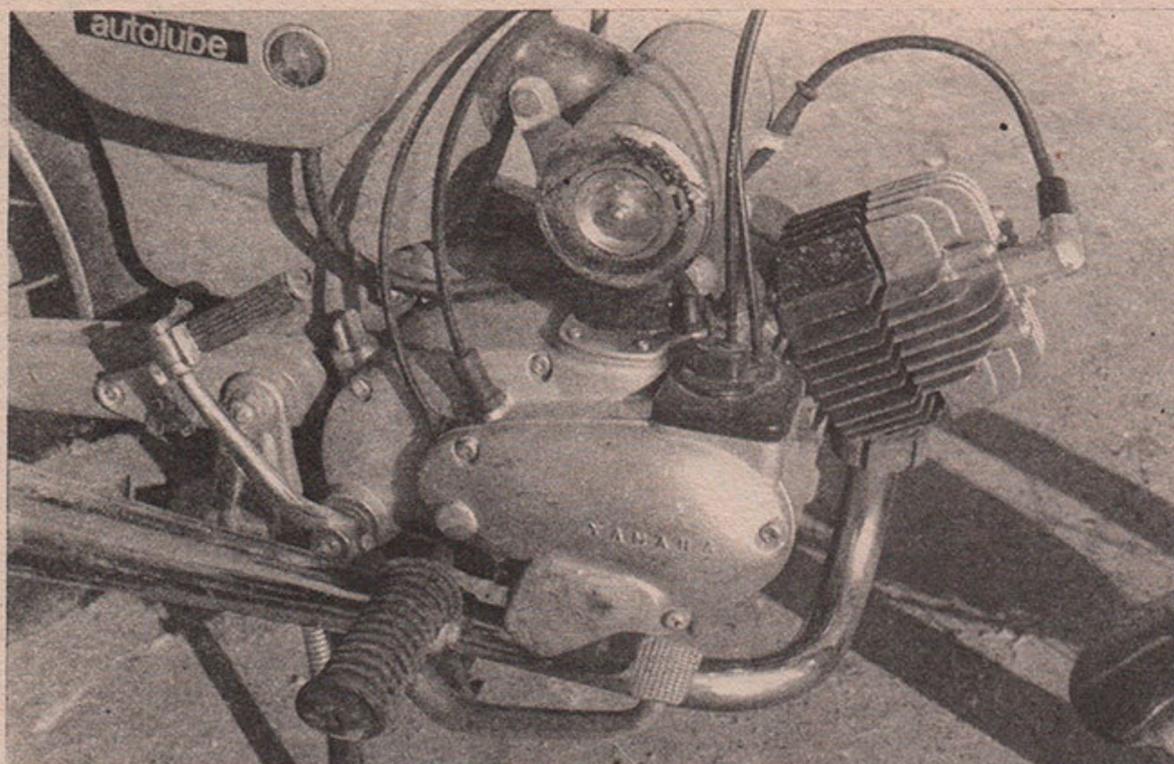
et si sur une très bonne chaussée, la tenue de route est irréprochable, une route accidentée amènera des coups de raquette à l'arrière et un talonnage de la fourche à l'avant. Talonnage qui se produit lors des freinages violents (possibilité qu'offrent les freins). La chasse, assez importante, de la fourche avant, explique que la fourche n'ait jamais tendance à guider, même dans les passages où l'on prend l'angle.

Les repose-pieds et le pot d'échappement sont placés assez haut et ne râclent pas facilement le sol.

Sous l'angle de la maniabilité et de la tenue de route, ce Yamaha est très moto.

ECLAIRAGE

Le montage d'origine ne répond par aux normes d'éclairage françaises, et le phare a dû être modifié. La veilleuse est branchée sur la batterie et peut donc être allumée à l'arrêt par un bouton-poussoir sur le capot de phare. L'inverseur phare-code est incorporé à la poignée gau-



Côté droit du moteur, où l'on remarque surtout l'absence du carburateur qui est masqué sous le carter.

che du guidon, mais n'est utilisable que moteur en route. Le phare est très puissant, bien que d'un faisceau étroit. La nuit, sur route sinueuse, la conduite peut devenir fatigante, mais là nous jugeons en « motocycliste », car, comparé à la majorité des 49 cc, il est très supérieur.

On peut inclure dans ce chapitre des félicitations pour les clignotants montés d'origine, très bien placés, deux à l'avant et deux à l'arrière, solides et robustes, ne craignant ni les chocs, ni les chutes bénignes.

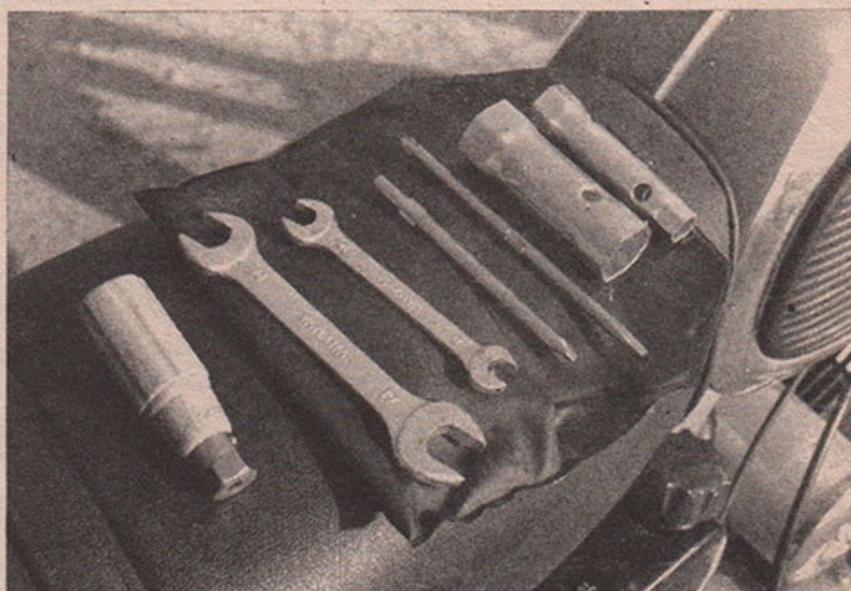
FREINS

A tambours sur les 2 roues, ils ne peuvent être pris en défaut, leur progressivité n'a d'égale que leur puissance. Ils contribuent fortement à cette mise en confiance qui est nécessaire pour la conduite de toute machine, et que l'on ressent immédiatement à la conduite de cette Yamaha.

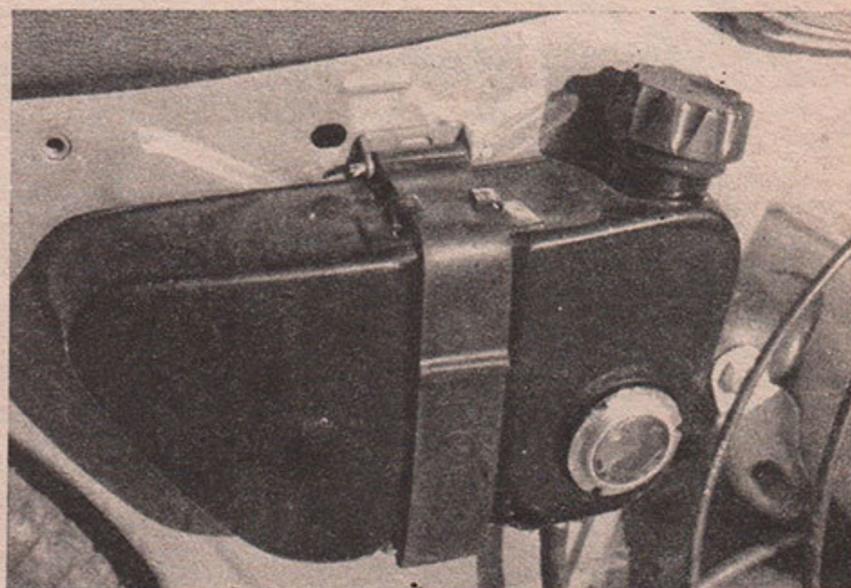
NOS ESSAIS

Ils débutèrent par notre côte d'essai où tant de mécaniques ont souffert. Les temps atteints ne sont pas des records, mais là, les essayeurs en sont responsables par leur poids et leur tenue peu adaptée à des performances maxima, mais nous avons expliqué ce choix précédemment. Nous reviendrons sur ce sujet, lors de notre analyse des autres performances. Retournons à notre côte, où nous avons enregistré avec B.C. (75 kg), 34,6", en utilisant les trois premiers rapports, mais rétrogradage en seconde, dans la

La trousse d'outillage livrée d'origine est très complète et permet tous les démontages courants.



Voici le réservoir d'huile du système Auto-lube. Remarquez la sangle de caoutchouc qui permet un montage souple évitant les vibrations destructrices. A droite de cette sangle, le niveau d'huile très visible, et en haut, le bouchon de remplissage très étonnant.



portion la plus accentuée, soit 1, 2, 3, 2; en n'utilisant que les deux premiers rapports : 33,8", soit 1, 2. L'utilisation de la troisième s'avéra donc inutile.

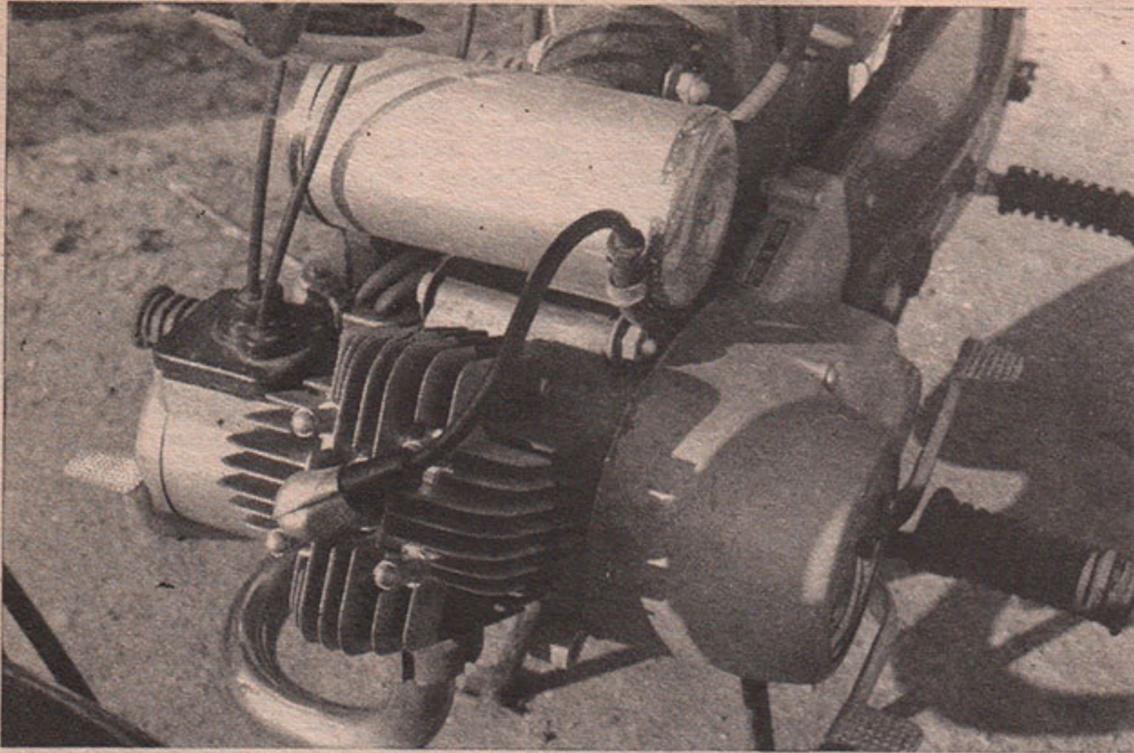
Avec C.R. (90 kg), encore deux rapports : 34,8". En duo, C.R. et B.C. (75 + 90 = 165 kg), poids très respectable que les amortisseurs acceptèrent : 51,1" en deux rapports, mais obligation du rétrogradage en première, car la seconde s'essouffait, soit 1, 2, 1, 2.

Il est à noter que l'embrayage s'est montré particulièrement à la hauteur de sa tâche, et n'a pas protesté lors des essais qui furent nombreux.

Passons maintenant aux vitesses enregistrées sur le plat, en précisant que ces performances chronométrées sont à considérer comme des minima pour les raisons suivantes :

- rodage incomplet du moteur (600 km);
- taille de l'essayeur (1,80 m), habillé d'un barbour;
- vent soufflant par rafales.

En position normale, la moyenne dans les deux sens donne une vitesse soutenue de 69 km/h, soit environ un régime de 7 200 t/mn, qui correspond à la puissance maximum du moteur.



Vue frontale du moteur qui paraît très large avec, à gauche, le carter du carburateur.

Effacé, dans la mesure où le large guidon, la taille et l'équipement de l'essayeur le permettaient, 75 km/h, soit 7 800 t/mn. Nous sommes assez loin des 85 km/h annoncés par le constructeur, qui semblent possibles, mais avec une démultiplication plus longue semble-t-il, ce qui, à notre avis, ne correspond pas au caractère de la machine qui se veut plus grand tourisme que sport.

A deux — la selle est suffisamment longue et confortable pour un tel usage — nous avons encore obtenu 65 km/h en quatrième, mais un peu mieux en troisième (67 km/h), ce qui nous était déjà arrivé avec d'autres 49 cc. En effet, à 65 km/h, correspondent un peu plus de 6 750 t/mn et, à ce régime, nous n'avons que 4 CV, alors que la pleine puissance du moteur peut être accrochée avec la troisième, par ailleurs moins sensible aux rafales de vent que nous subissions le jour de nos essais.

On peut donc noter la très petite différence de performances entre la vitesse maximum assis et couché. La courte démultiplication finale explique ceci, comme elle explique également la vitesse de pointe très intéressante en duo. Cette démultiplication courte a permis, par contre, dans nos essais d'accélération, d'excellents temps puisque nous avons mis de :

0 à 100 m 10,4"
0 à 200 m 17"
0 à 400 m 27,8"

en utilisant une vitesse maximum sur les intermédiaires de :

30 km/h en 1^{re}
55 km/h en 2^e
70 km/h en 3^e

Par simple curiosité, nous avons roulé en quatrième à 15 km/h (1 550 t/mn environ). Au-dessous de cette vitesse la reprise est impossible et le moteur marche par à-coups.

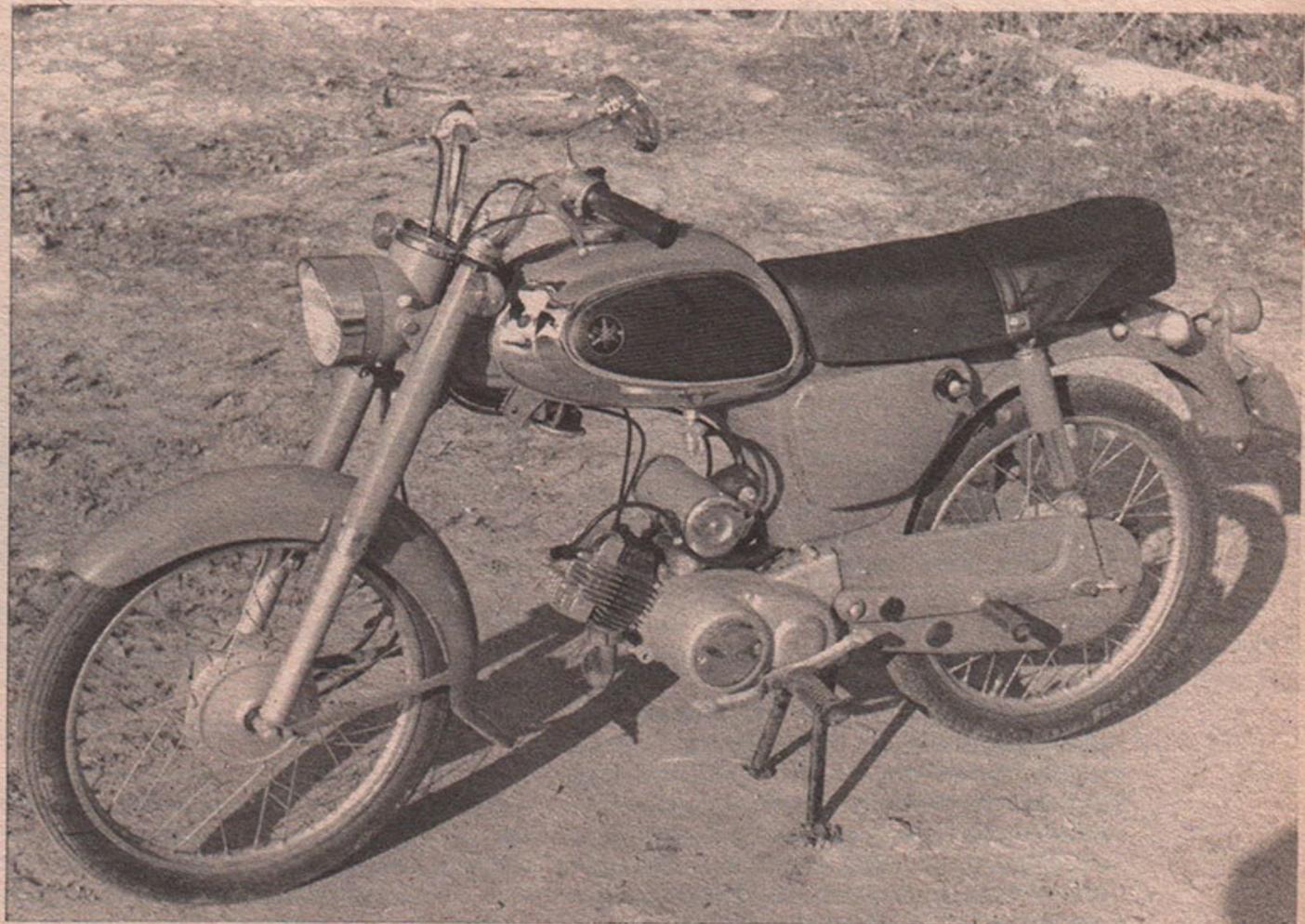
Les essais d'accélération eurent lieu dans les mêmes conditions que nos essais de vitesse ; il faut donc considérer ces temps comme des minima, le poids de notre essayeur (75 kg), constituant un handicap certain.

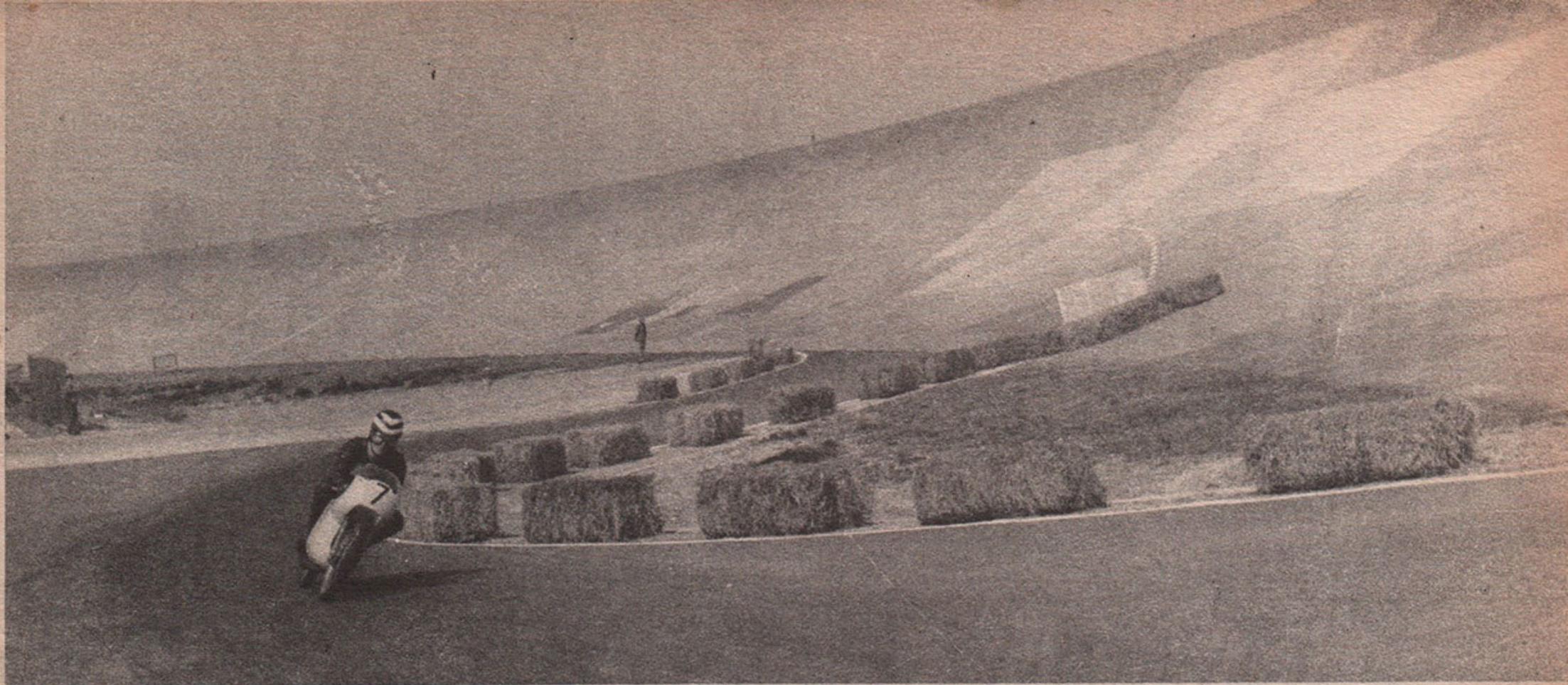
EN CONCLUSION

On peut trouver plus rapide que le Yamaha, mais moins facilement (pour ne pas dire impossible), plus luxueux, plus confortable, plus sûr dans son utilisation. Nous avons effectué, en effet, un peu moins de 1 000 km en toute sérénité. Pas d'amorce de serrage, pas de boulons desserrés, d'accessoires envolés : c'est un véhicule sérieux, d'usage, sur lequel il n'y a pas de défauts majeurs. Une troisième plus longue, une sélection de la deuxième plus sûre lorsqu'on monte les régimes, sont, certes, à noter, mais ne constituent pas un passif bien lourd, d'autant plus que le Yamaha YF 1 AK n'est pas un 49 cc à tendance sportive sur lequel ces remarques prendraient une toute autre valeur.

Par un certain côté, cette Japonaise ressemble à ce qu'il y a de mieux outre-Rhin : pas de côté taping-à-l'œil (exception faite de l'émaillage rouge vif), mais un véhicule soigné, très complet, livré à un prix légèrement inférieur à ce que nous proposent les constructeurs allemands, avec quelques arguments techniques supplémentaires, dont le prix de revient n'a pas grèvé exagérément le prix de vente, car, remarquons bien que, cylindrée mise à part, ce 49 cc est traité comme un 80 ou un 100 cc.

C.R. et B.C.





AU PALMARÈS DES TROPHÉES DU M. C. F. • VIGREUX • LE MIGNOT

TUJAS ET BAUCHY EN VEDETTE CHEZ LES "JEUNES TIGRES"

POUR cette première épreuve des 50 cc de cette année, nous étions allés nous poster dans un endroit nouveau (ça arrive à Montlhéry), c'est-à-dire à cette fameuse déviation tracée à flanc de virage est qui oblige donc les pilotes à une zone de freinage supplémentaire, puis à une accélération où les chevaux « hennissent ».

Le tracé de cette déviation n'est facile qu'à première vue, car elle oblige d'abord à prendre une courbe à droite et en descente, puis à basculer à gauche pour négocier une courbe qui se resserre !... Et, avouons qu'en cet endroit, beaucoup de pilotes ont dû regretter qu'il y ait tant de spectateurs pour juger de leur trajectoire et de leur angle d'inclinaison, pas toujours à leur avantage.

Le M.C.F., club organisateur, avait réuni 28 pilotes au départ, dont cinq inters.

Pour Claude Vigreux (Kreidler 12 vitesses), ce fut une simple formalité. La course fut on ne peut plus claire : parti en tête, Vigreux augmenta son avance au fil des tours et doubla tout le monde. Il avait presque 2' d'avance sur le second, Nicolas, lorsque le petit avignonnais rentra au parc, ayant « descendu » l'embellage. Le second devint alors un autre petit format, le jeune Le Mignot, qui plaçait ainsi le premier Derbi Sport à une enviable place, après être remonté de la 8^e position au premier tour. Un autre pilote, aussi, allait effectuer un beau retour : Ruysen (Derbi Course) prenait un mauvais départ, et était classé 18^e au premier passage ; peu à peu, il comblait son retard, pour finir quatrième, derrière son camarade de club, le Lyonnais Garcia, qui resta toujours dans les hommes de tête.

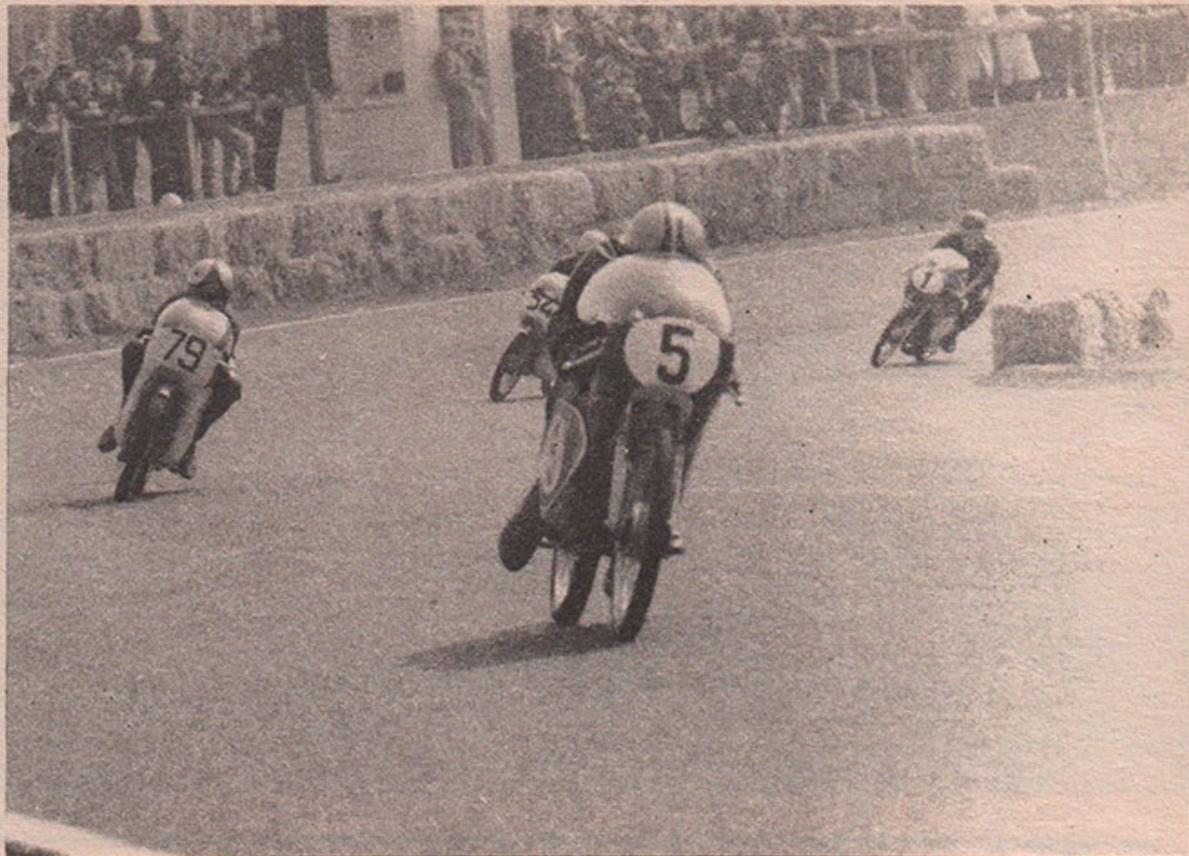
D'une manière générale, on peut conclure après cette première épreuve 67, que le Kreidler et Claude Vigreux constituent un ensemble « détonant » ! On ne voit pas qui pourrait inquiéter le champion de France en titre, à moins que Roca ne puisse disposer d'un autre Derbi d'usine,

Inauguration motocycliste de la nouvelle déviation tracée au bas du virage est de l'anneau de Montlhéry. Dans le titre, Vigreux négocie cette difficile « chicane ». Ci-contre, Le Mignot — révélation de ce début de saison — prend la seconde place au « général » et la première des « nationaux ».



Par la faute d'un commissaire sans doute trop zélé, et certainement incompétent, le jeune Coupas (pourtant qualifié régulièrement aux essais), n'a pu se rendre sur la ligne de départ. Or, M. François avait prêté à Coupas le Kreidler qu'il a si amoureusement préparé, et tous deux avaient parcouru 650 km pour venir disputer les Trophées à Montlhéry. Résultat navrant : M. François, qui est pourtant un passionné de la compétition, qui a préparé et mis au point pour les jeunes (Vigreux, Dubois, Semal, Barraud, De Lespinay, entre autres) nombre de machines, a décidé de « laisser ça là » et de raccrocher. Dommage !...

Ci-contre, un groupe emmené par Billard (5) et qui comprend Renaud (79), Latouche (54) et Ruysen (1). En bas de page, Garcia qui termine second des nationaux, mais n'est pas classé en « Sport ».



ou que ces Suzuki compétition-client, dont on parle avec insistance, n'arrivent effectivement en France.

Côté national, cette épreuve, bien qu'étoffée, n'a pas donné lieu à beaucoup de bagarres, mais ne jugeons pas sur une seule épreuve, qui a vu la juste victoire de Le Mignot. Techniquement, les Derbi règnent encore en maître avec toujours quelques exceptions signées Kreidler.

*
* *

Sur le même circuit, et toujours sous un ciel bleu où les quelques nuages filaient rapidement (vent de 5 m/s environ), deux épreuves « Jeunes Tigres » eurent lieu, toujours sur des Mondial tirés au sort, qui ont toujours permis aux meilleurs de se mettre en évidence.

Dans la première manche, le « Jeune Tigre 67 » le plus en évidence, Fougeray, a d'abord trouvé Bauchy sur sa route.

Ils firent les premiers tours au coude-à-coude, avec un troisième larron, Tujas, qui leur ravit le commandement pour peu de temps, car il chuta en négociant la nouvelle déviation. Il repartit courageusement, en huitième position, se tenant la jambe gauche avec la main, car, dans l'aventure, il avait cassé un repose-pieds.

Il fit une très courageuse remontée jusqu'à la troisième place, alors qu'en tête, Bauchy passait la ligne d'arrivée très nettement détaché devant Fougeray.

Signalons enfin qu'Enguerrand, classé quatrième à la fin du premier tour, fit deux chutes et abandonna.

La seconde manche allait permettre à ce pilote de prendre, dans une certaine mesure, une revanche.

Pointé quatrième, puis même cinquième dans la première partie de la course, il laisse les hommes de tête se livrer bataille.

Zambaux, leader pendant deux tours, se fit passer au fil des tours par Tujas, Fougeray et enfin Michel Chevalier.

Zambaux chercha à maintenir le contact, mais chuta à la Bretelle.

Tujas fut alors un leader indiscuté, tandis que Enguerrand finissait par revenir à la deuxième place, devant Fougeray et M. Chevalier.

Ces deux manches furent agréables à suivre, car, une nouvelle fois, les machines très proches les unes des autres au point de vue puissance, ont permis des explications que la présence d'une nouvelle chicane a rendues encore plus vives.

C.R.

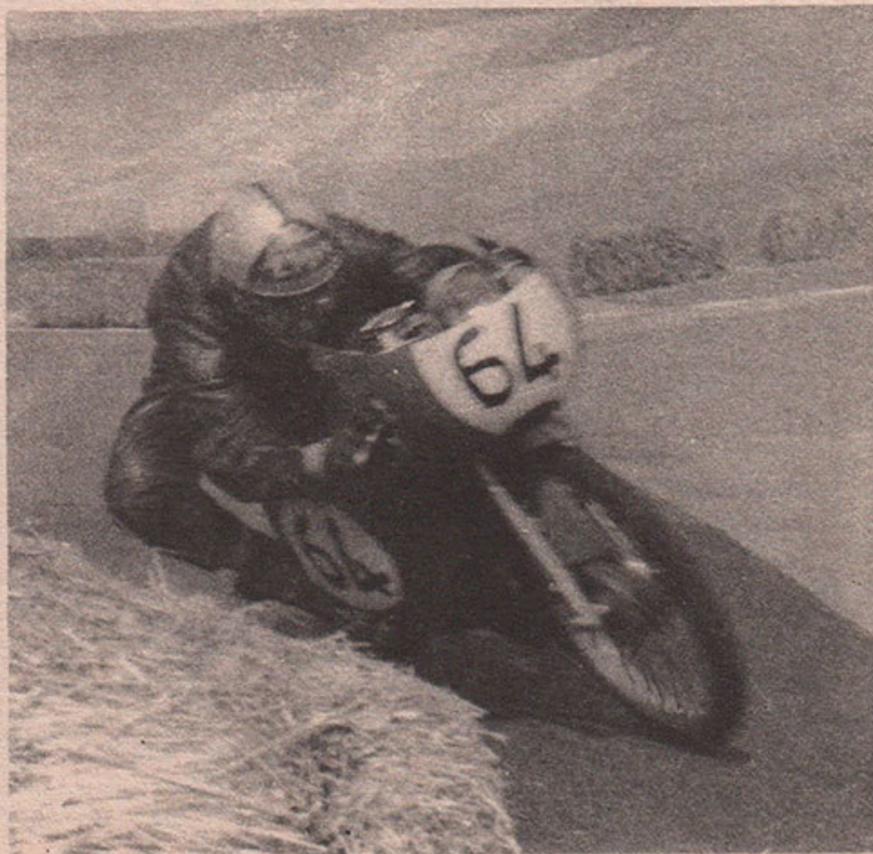
CLASSEMENT DU TROPHEE

Inters : 1. Vigreux (Kreidler) à 99,825 km/h ; 2. Ruysen (Derbi) à un tour ; 3. Billard (Derbi) ; 4. Nicolas (Derbi) à deux tours ; 5. Cognet (Derbi).

Nationaux : 1. Le Mignot (Derbi) ; 2. Garcia (Derbi) ; 3. J.-P. Trigoulet (Derbi) ; 4. Renaud (Kreidler) ; 5. Latouche (Kreidler) ; 6. Chevalier G. (Mondial) ; 7. Demeilliers (Iton) ; 8. Huguet (Flandria) ; 9. Bensard (Kreidler) ; 10. Aufrère (Paloma) ; 11. Berthier (Kreidler) ; 12. Bannet (Flandria).

Catégorie Sport : 1. Le Mignot (Derbi) ; 2. Renaud (Kreidler) ; 3. Huguet (Flandria) ; 4. Bannet (Flandria).

N.B. — Ne sont classés en « Sport », et ne marquent donc des points pour le Championnat de France National, que les pilotes qui ont demandé, au pesage, que leur machine soit effectivement reconnue comme machine « Sport » par les commissaires.



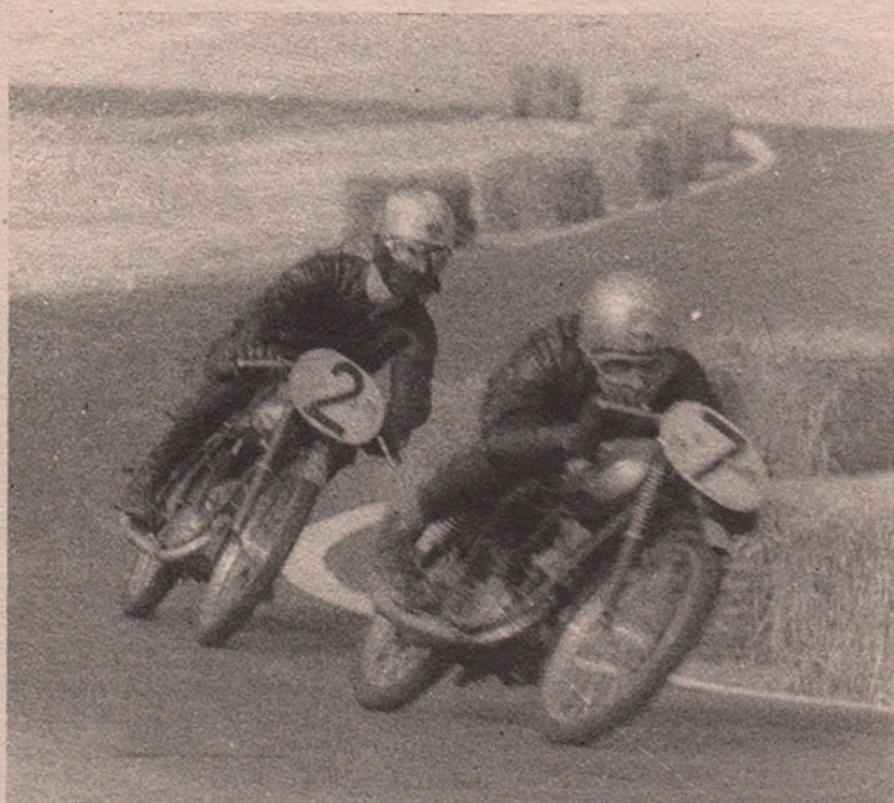
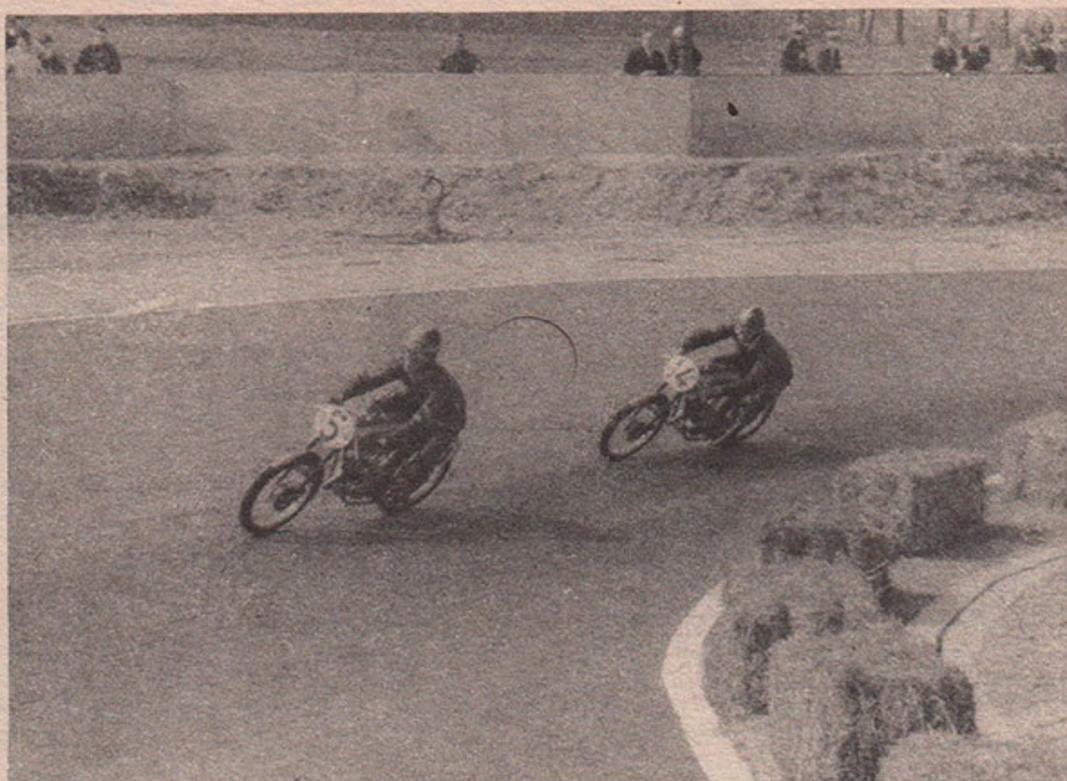
CLASSEMENT « JEUNES TIGRES »

1^{re} COURSE

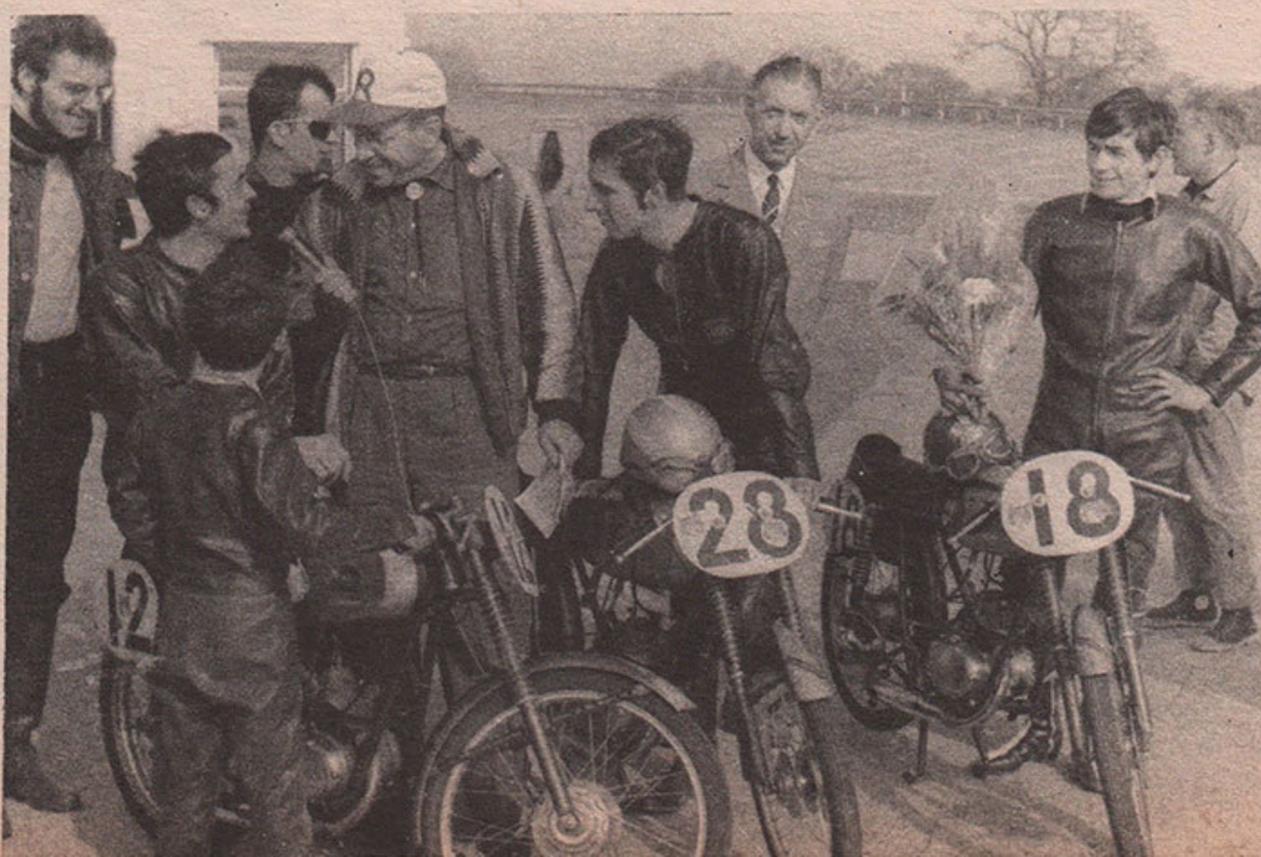
1. Bauchy, M.C.C. ; 2. Fougeray, Caen M.C. ; 3. Tujas, M.C. Marmande ; 4. Bar, Caen M.C. ; 5. Weysman, M.C. France ; 6. Zambaux, M.C. France ; 7. Robin ; 8. Minart, M.C. Rouen... ; 10. à 2 tours, Chevallier, M.C. France.

2^e COURSE

1. Tujas, M.C. Marmande ; 2. Enguerrand, Caen M.C. ; 3. Fougeray, Caen M.C. ; 4. Chevallier, M.C. France ; 5. Marielle, U.M. Doloise ; 6. Mado, M.C. France ; 7. Waysman, M.C. France ; 8. Haan, M.C. France ; 9. Poncet, M.C. France ; 10. Buisson, M.C. France ; 11. à 1 tour, Cevert, M.C. France ; 12. Rouille, M.C. France ; 13. Gleichcevitich, M.C. France ; 14. Minart, M.C. Rouen ; 15. Guiot, M.C. France ; 16. Rimvy, M.C. France ; 17. à 2 tours, Roy, M.C. Bourgogne.

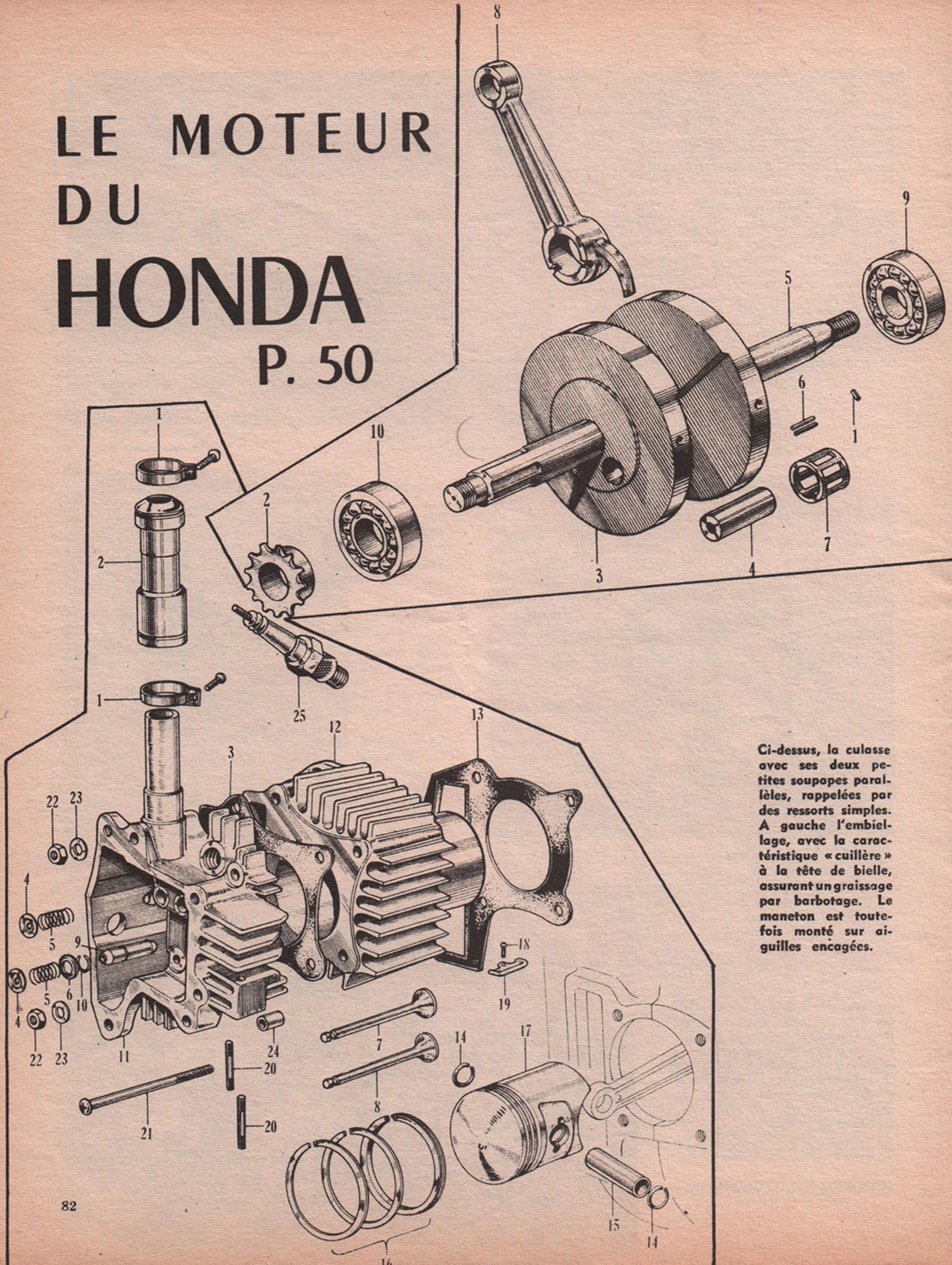


En haut de la page : Tujas (14) est à la poursuite de Bauchy (5) dans la première manche. Ci-dessus, à gauche : Enguerrand (2) et Minart (7) ; à droite : Fougeray (12). Ci-contre : les trois meilleurs Jeunes Tigres de la journée (de gauche à droite) : Fougeray, Enguerrand et Tujas.

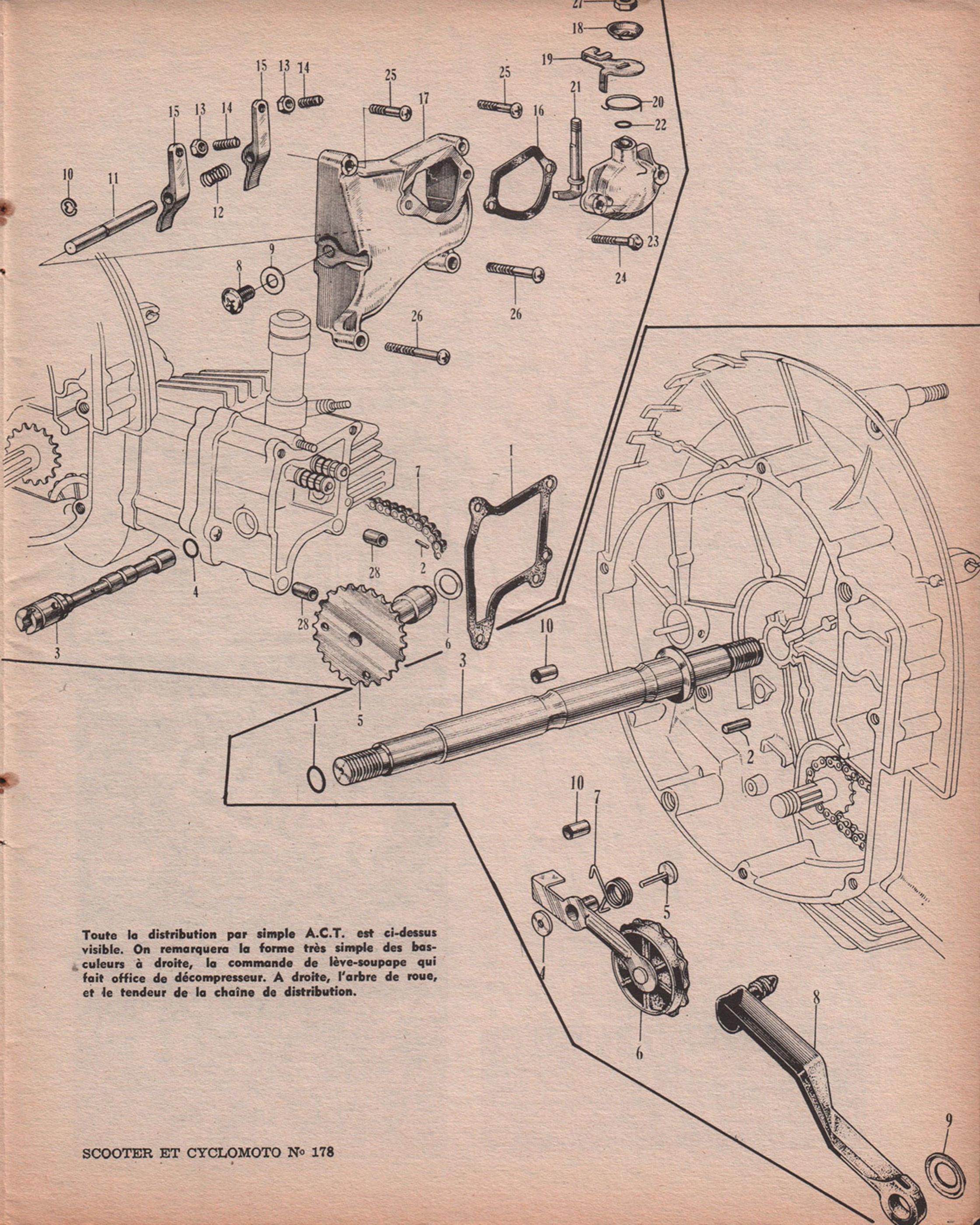


LE MOTEUR DU HONDA

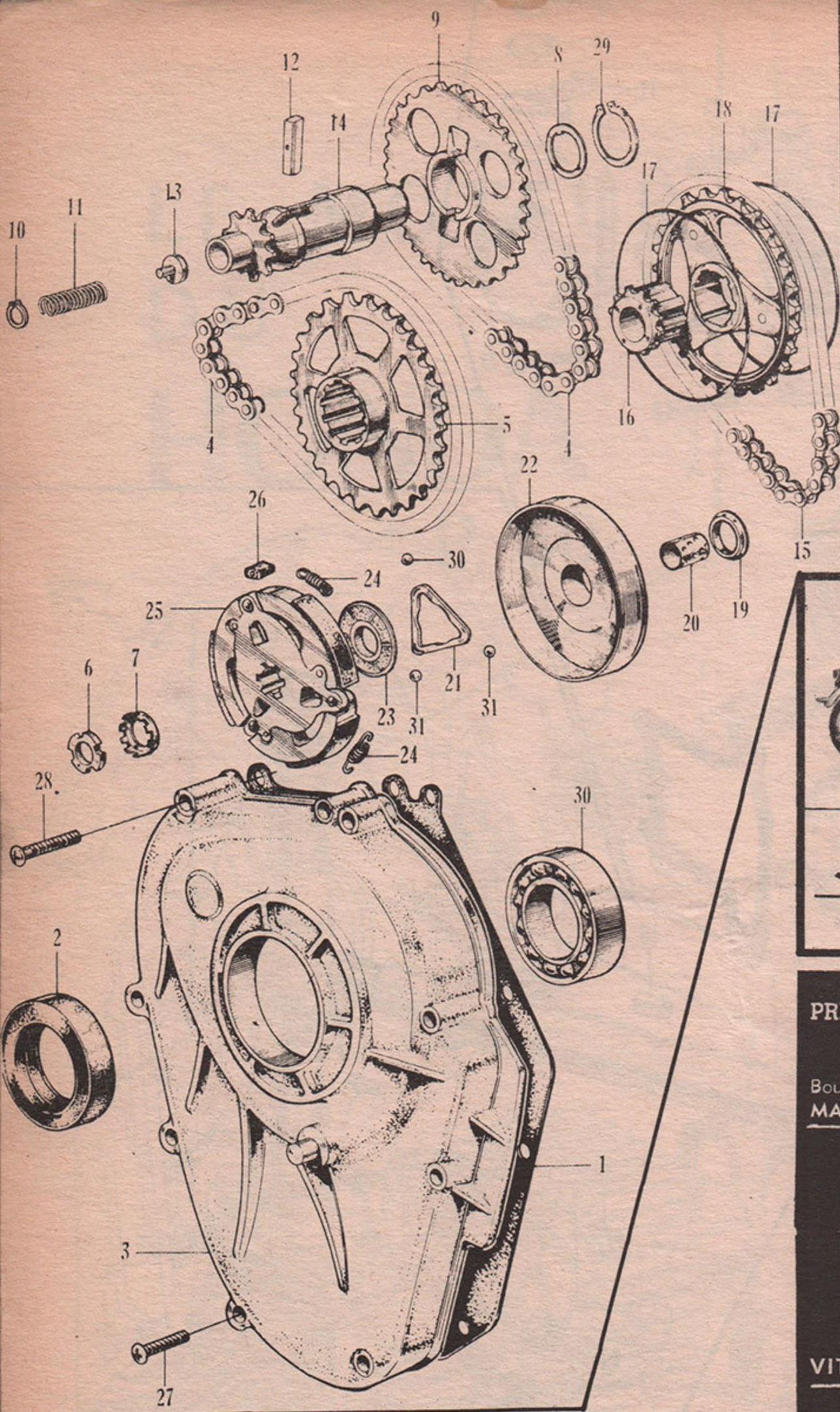
P. 50



Ci-dessus, la culasse avec ses deux petites soupapes parallèles, rappelées par des ressorts simples. A gauche l'embellage, avec la caractéristique « cuillère » à la tête de bielle, assurant un graissage par barbotage. Le maneton est toutefois monté sur aiguilles encagées.

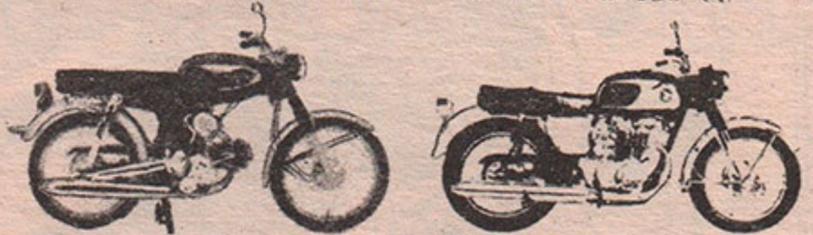


Toute la distribution par simple A.C.T. est ci-dessus visible. On remarquera la forme très simple des basculeurs à droite, la commande de lève-soupape qui fait office de décompresseur. A droite, l'arbre de roue, et le tendeur de la chaîne de distribution.



L'ensemble de la transmission primaire est assuré par une triple démultiplication par chaîne. Au centre, vous voyez l'embrayage automatique agissant par force centrifuge.

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



PREMIERES COURSES 1967

PREMIERES VICTOIRES !...

Bougies
MARCHAL

Mondial



VITESSE : CIRCUIT DE MODENE
CATEGORIE 125 cc
1^{er} W. VILLA
2^e F. VILLA

REGULARITE : CIRCUIT INTER DE L'AIN
1^{er} GUILLEMOZ - Cat. 50 cc
avec sa machine personnelle
type Monneret

EXCL.

B. SAVOYE - LYON

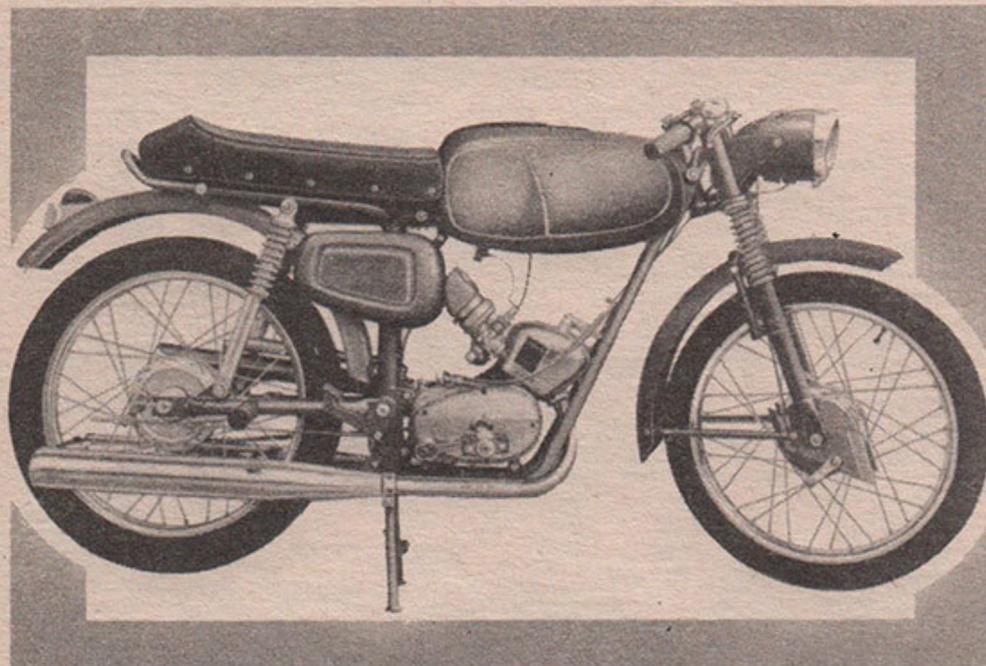
TOUS VOS IMPRIMÉS
CATALOGUES · DÉPLIANTS · PROSPECTUS
TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS · PHOTOS · RETOUCHES · DESSINS
AUTO-IMPRESSIIONS PUBLICITAIRES
12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e · GUT. 73-32 A 35

PRODUCTION

Lazenave

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-SAPIN - 1. 67

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



YAMAHA



CHAMPION DE FRANCE CATÉGORIE INTER 1966
AVEC DANIEL LHERAUD SUR TD 1 B
COMPÉTITION-CLIENT

50^{cc} YFIAK

DISTRIBUTEUR ROTATIF

80^{cc} YGS 1

TRIPLE TRANSFERT - GRAISSAGE
SÉPARÉ AUTOLUBE - CLIGNOTANTS

PETITES MOTOS SOUPLES, NERVEUSES, PRATIQUES
ET ROBUSTES

Autres Machines de la gamme YAMAHA :

80 cc - 100 cc - 125 cc - 180 cc - 250 cc - 350 cc

DOCUMENTATION ET LISTE DES 70 AGENTS SUR DEMANDE AUX :

ETS **SONAUTO**

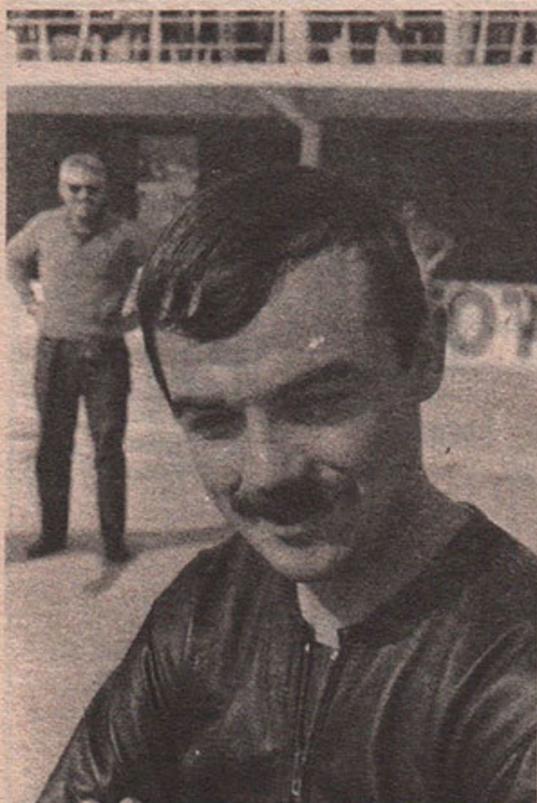
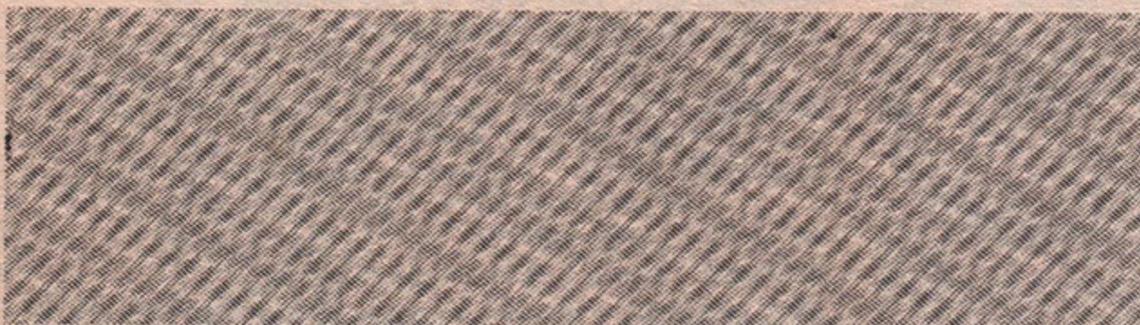
22, Avenue de la Grande Armée
Tél. 380-31-91 - Paris-17^e

Urgent
On demande pour nos Éditions

Rédacteur en chef adjoint

AYANT IDEES NOUVELLES POUR DONNER A NOS EDITIONS UNE BONNE ASCENSION. AYANT DES CONNAISSANCES APPROFONDIES DE LA MOTO ET DU CYCLOMOTEUR.

LIBRE RAPIDEMENT DEBUTANT S'ABSTENIR
ECRIRE AVEC C.V. : M. LACOME, DIRECTEUR, 12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2^e).



**AUREAL : RECORD
DE FRANCE 50 cc
SUR 10 Km. D. A.**

Organisées par le M.C.F., les tentatives de records de France ont permis, le samedi 15 avril, à Auréal d'établir le record 50 cc sur les 10 km départ arrêté. La tentative a eu lieu sur l'anneau de Monthéry et les conditions atmosphériques étaient très mauvaise (pluie et vent). Avec le Derbi du jeune Le Mignot, Auréal réalisa la moyenne appréciable, pour une machine sport, de 112,219 km-h sur les 10 km. Il se permit même d'accomplir un tour à 119,340 km-h.

Et maintenant, souhaitons qu'Auréal ait donné à d'autres pilotes l'ambition de mieux faire.

CLASSEMENTS DES COUPES

EUGENE MAUVE

50 cc : 1. Vigreux (Kreidler), à la moyenne de 93,945 km-h ; 2. Cognet (Derbi) ; 3. Laporte (Derbi) ; 4. Chevalier G. (Mondial) ; 5. De Lespinay (Derbi) ; 6. Ruysen (Derbi) ; 7. Billard (Derbi).

50 cc Sport : 1. Dubois (Kreidler), 2^e au classement général ; 2. Trigoulet (Derbi) ; 3. Moreau (Mondial) ; 4. Berthier (Kreidler) ; 5. Bonnet (Flandria) ; 6. Constantin (Sachs) ; 7. Deneux (Derbi) ; 8. Pataček (Derbi) ; 9. Varlet (Derbi) ; 10. Garcia (Derbi) ; 11. Foures ; 12. Huguet (Flandria) ; 13. Charton (Vap) ; 14. Le Mignot (Derbi) ; 15. Belkechout (Itom).

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

Vds FLANDRIA Record 65, 4 vit. pied. Etat neuf 850 F. B TOQUET, 86, boulevard J.-Jaurès, 92 - CLICHY.

Vds vel. FLANDRIA Record, état neuf. Téléphone : 968-28-58, après 18 h.

FLANDRIA Record-Select 1965, 7 000 km. 750 F. M. BACON, 963-50-97.

AV 89, état neuf, 11 000 km, non bridé, avec accessoires. BAG 93-97.

VESPA 125 S, 4 vit., exc. état., 750 F. GOULLE, St-Sébastien, 27 - EVREUX.

ITOM Competizione, très bon état, mot. neuf, 550 F. Tél. 950-62-95, Versailles.

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 G S T : 5 F.

Moteur 4 CV Renault : 3 F.

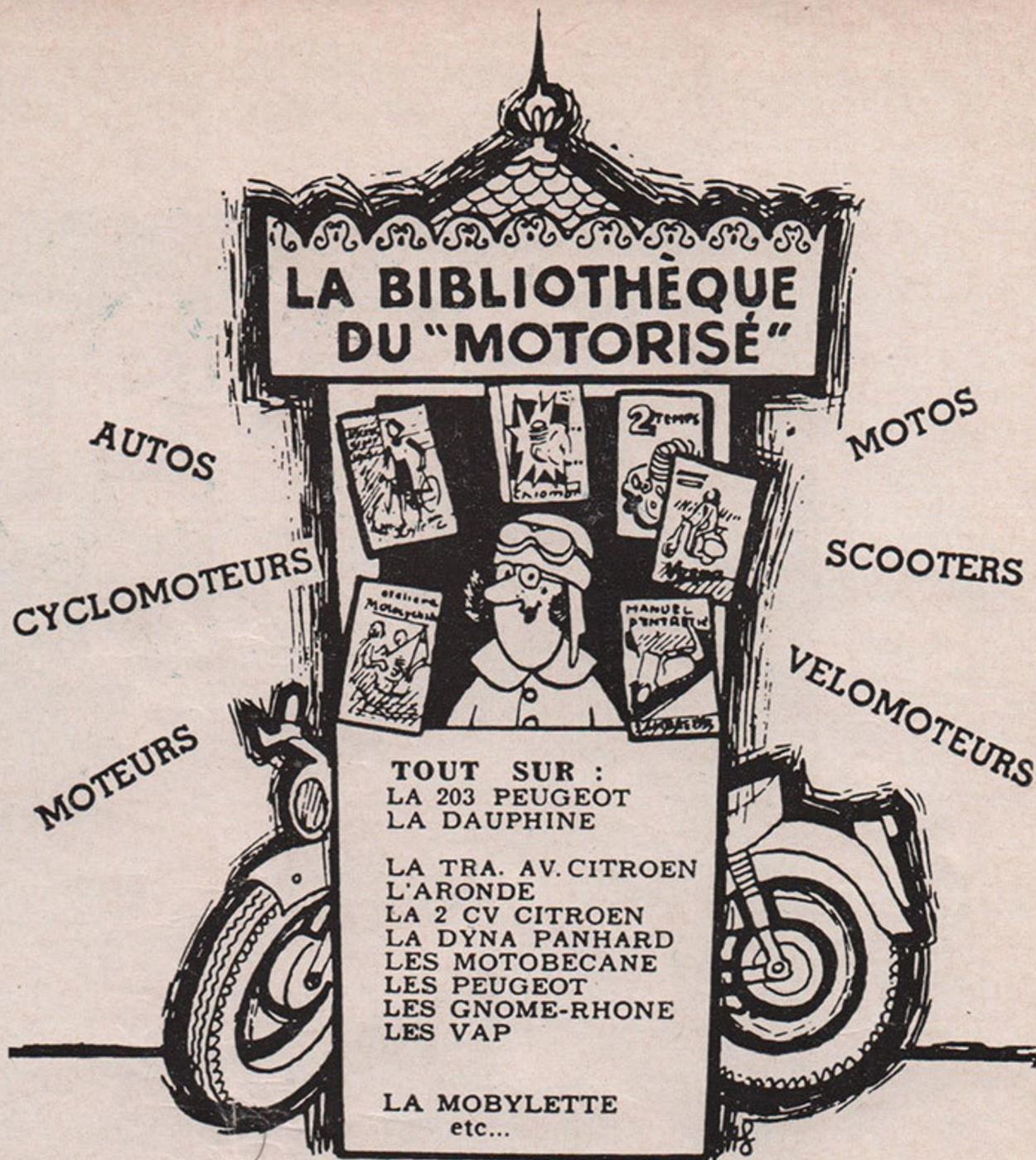
Moteur 125 Terrot ETD : 5 F.

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

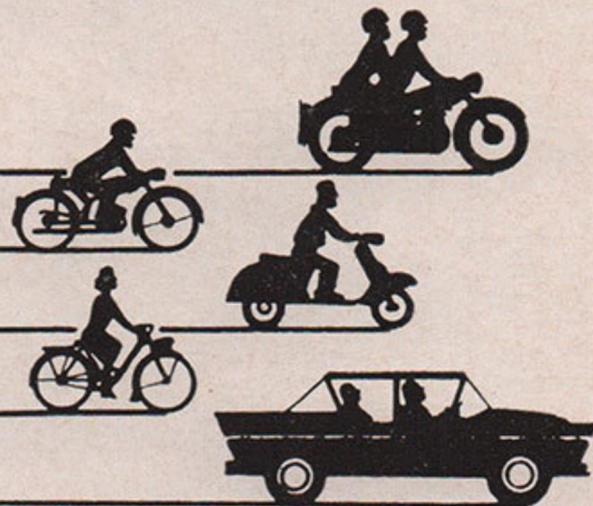
Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 F.

RELIURES

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



Franco sur demande : Catalogue complet de tous nos ouvrages



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

EDITIONS 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