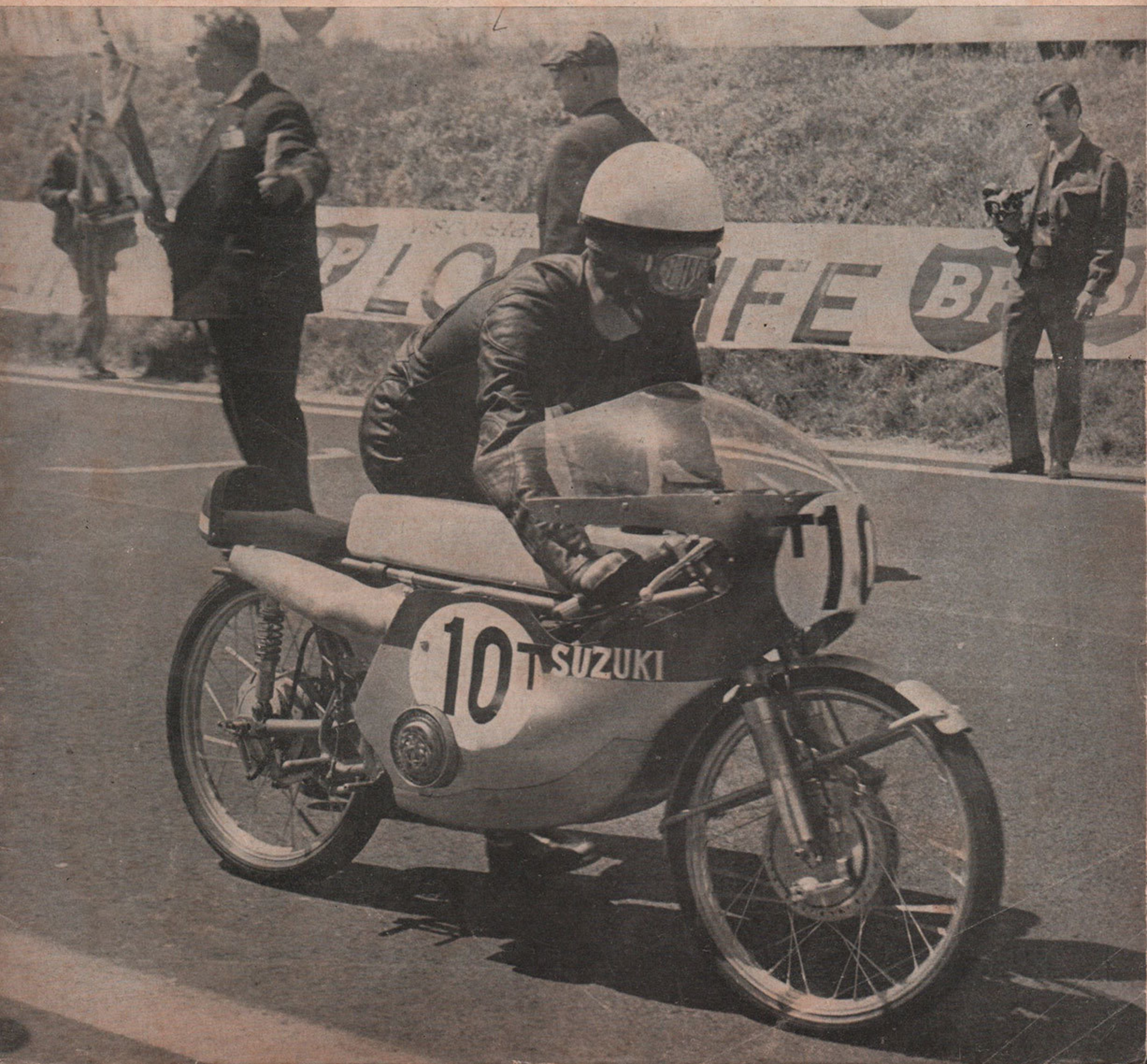


SCOOTER et CYCLOMOTO

NOVEMBRE 1967 - 16^e ANNÉE - N° 183 - CE NUMERO 1,20 F

CHAMPIONNAT DU MONDE
CHAMPIONNATS DE FRANCE **1967**



1^{er} PRIX DE MÉCANIQUE



LE
VADE-MECUM
DU MOTOCYCLISTE

**c'est
une
véritable**

ENCYCLOPÉDIE

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

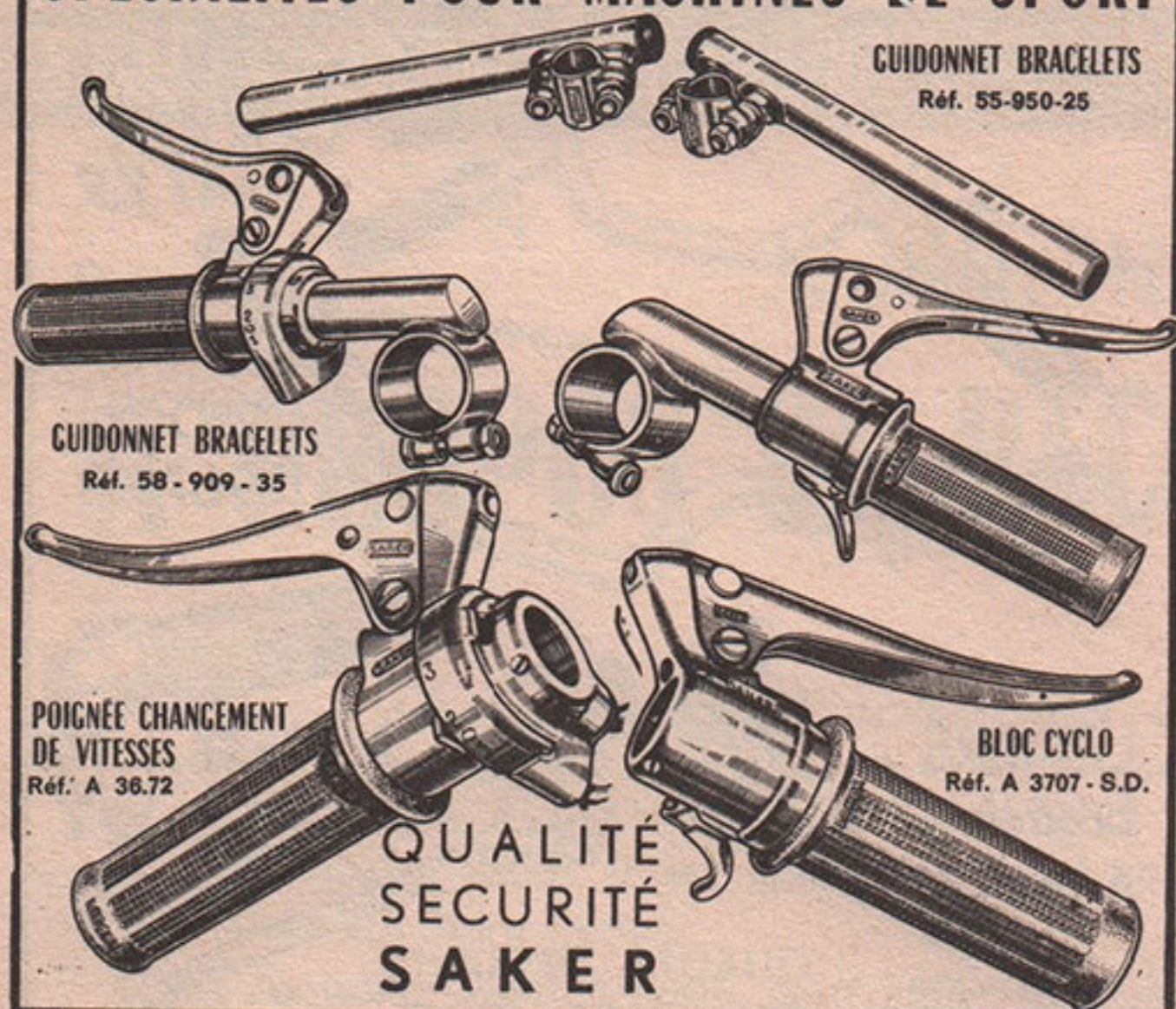
POUR REpondre A LA DEMANDE DE QUELQUES CONSTRUCTEURS ET AGENTS, ET A TITRE DE PROPAGANDE POUR AIDER TOUS NOS JEUNES LECTEURS. NOUS CONSENTONS UN RABAIS DE 25 % SOIT DONC 6,68 F. + PORT 2 F. PAIEMENT A NOTRE C.C.P. : « MOTO-REVUE », 297-37 PARIS

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

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

SPECIALITES POUR MACHINES DE SPORT



GUIDONNET BRACELETS
Réf. 55-950-25

GUIDONNET BRACELETS
Réf. 58-909-35

POIGNÉE CHANGEMENT
DE VITESSES
Réf. A 36.72

BLOC CYCLO
Réf. A 3707-S.D.

QUALITÉ
SECURITÉ
SAKER

CATALOGUE GÉNÉRAL SUR DEMANDE



LADEVÈZE

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

AGEN 41 MARQUES

DU CHOIX, DES PRIX, UN SERVICE APRES-VENTE

Une grande exposition française et étrangère

1 000 cyclos - Vélocoteurs - Motos - Scooters - Tris - Carénages

Vélos pliants tous modèles

Tous les nouveaux modèles de cyclos et 125 visibles sur place

Et livrables de suite en neuf

HONDA sans permis P 50 et CF 50 - MONKEY - SS 50 - S 90

450 CB - HONDA - Le nouveau modèle 125 CDA à 2.490 F

SUZUKI 50 cc - 118 cc B 100 P - 250 cc T 20

125 et 250 cc MORINI 5 modèles - 125 et 250 MZ - CZ 1, 2, 3, 4 CV

MV - TARBO visible et livrable de suite

YAMAHA 350 YR - 250 YDS - 125 YA6 - 100 YL1 - 50 caréné

démarréur

TRIUMPH 650 cc Bonneville MONDIAL RECORD 100 km/h avec et

sans permis

et 200 Cyclos neufs - Vélocoteurs avec et sans permis

RACHAT FERME DE TOUS LES DEUX-ROUES

GRAND CHOIX D'OCCASIONS REVISEES, VENDUES

AVEC GARANTIE

DU PLUS PETIT CYCLO A LA PLUS GROSSE MOTO

CREDIT EN PROVINCE AVEC 20 % COMPTANT

Le soie de 6 à 18 mois

Expédition — Livré sous carton gratuitement en gare Paris

Listes contre 3 timbres, prenons les carnets d'achat

PRODUCTION

VAP

Cazenave

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

SÉRIE DIFFUSION

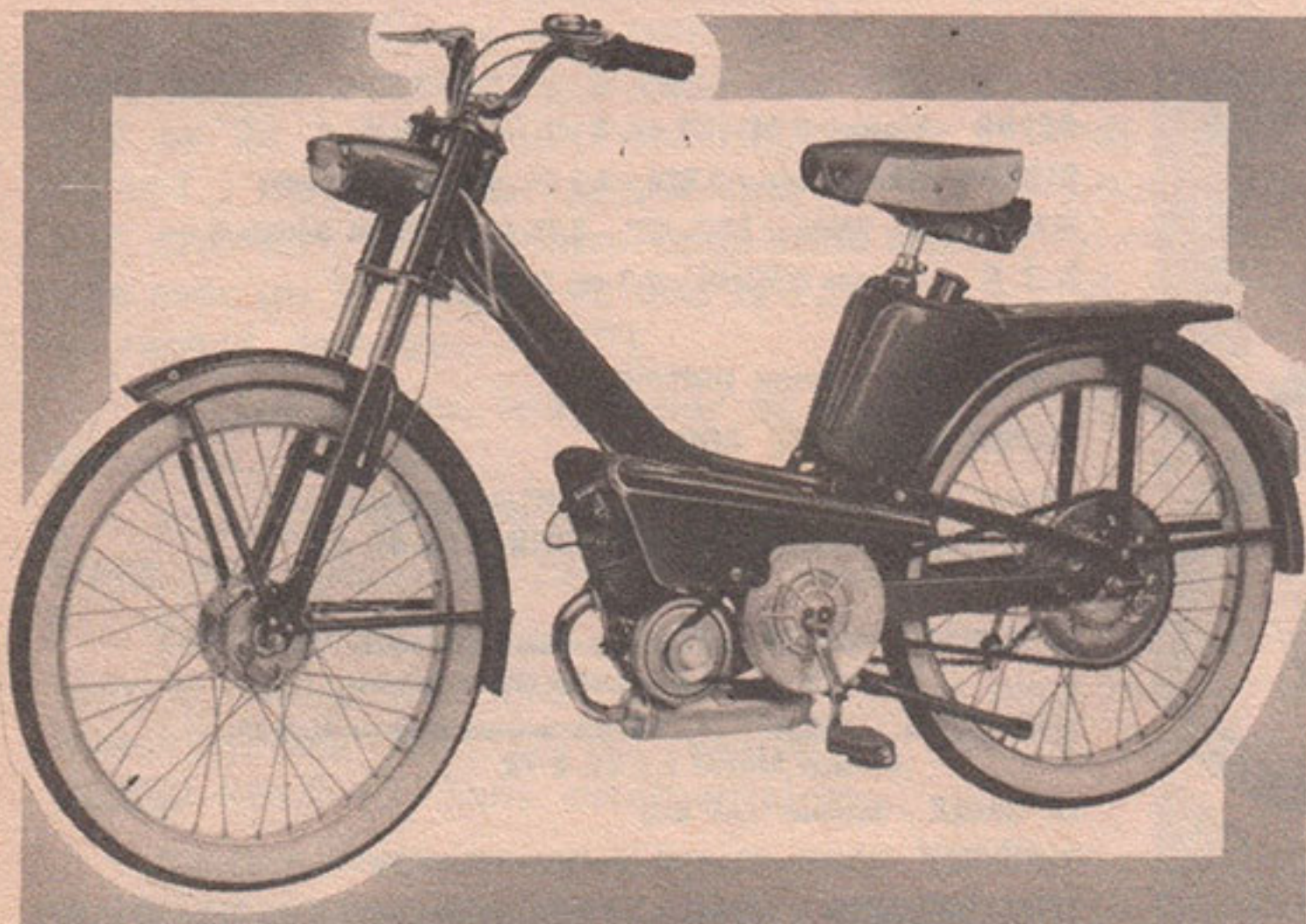
- Moteur VAP 610 R à embrayage automatique
- 671 - Forme très moderne - Réservoir AR - Moyeu frein tambour AR
Fourche AV rigide emboutie
- 672 - Tube elliptique - Réservoir AR - Fourche télescopique
Moyeux AV et AR monoblocs ondulés
- 673 - Même modèle que 672 mais réservoir AV joues chromées
- 674 -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

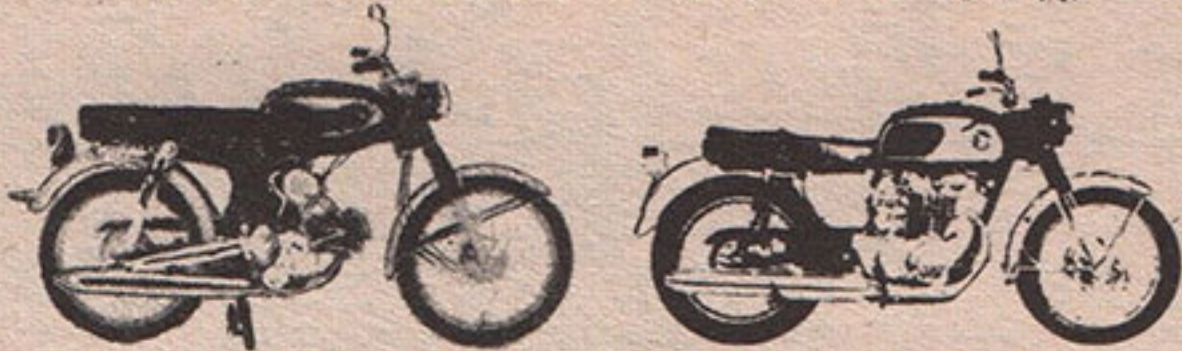
SPORTS

- S. 3. C. - Cadre berceau, moteur SACHS 50/3 MX
4,3 cv., 3 vitesses
- SPORT - Moteurs Morini = - AGENA
STRADA 220 - FLASH 300 - SUPER MAGGIORE 400



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

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



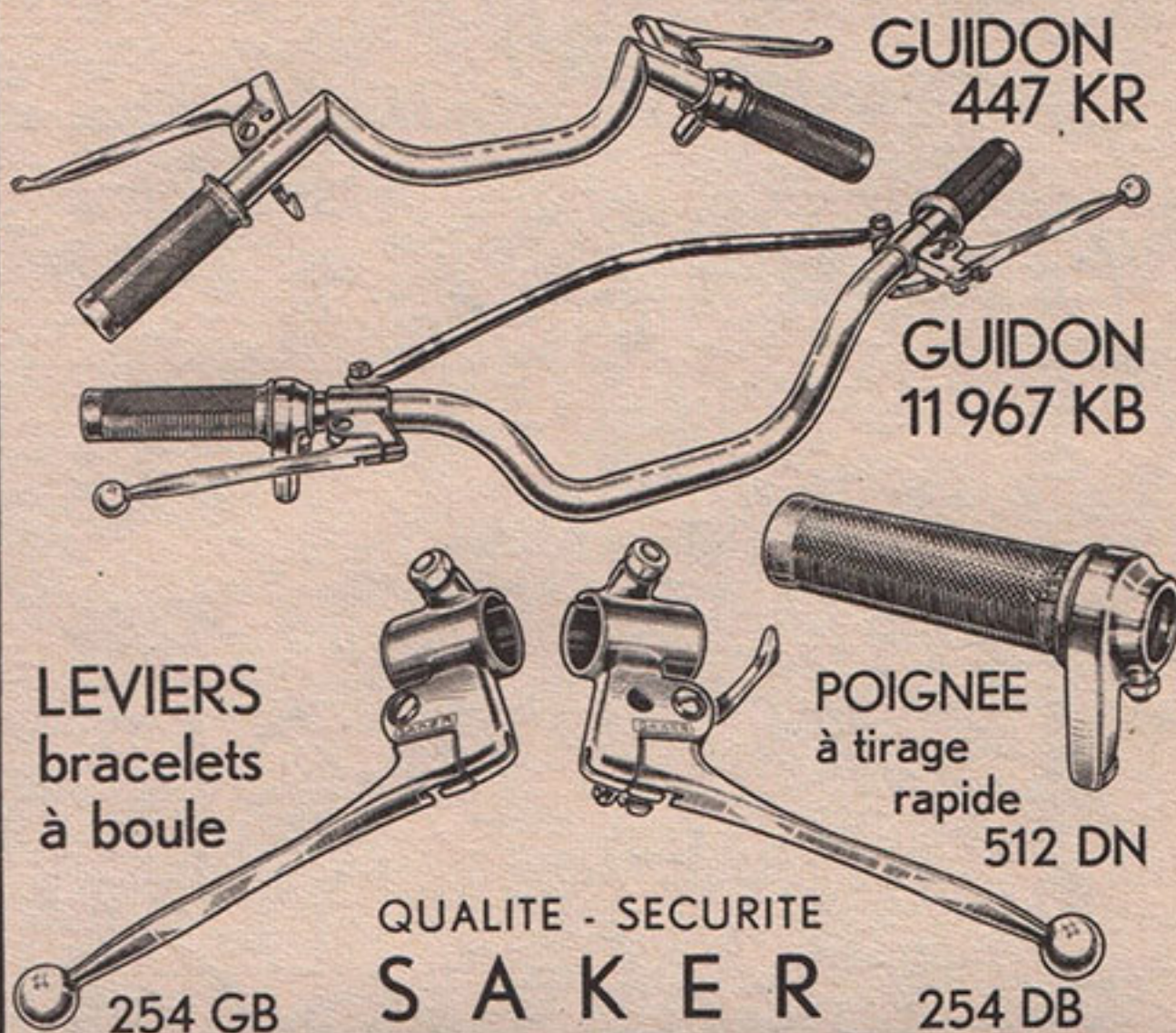
TOUS VOS IMPRIMÉS
CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS
TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS
AUTO - IMPRESSIONS PUBLICITAIRES
12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e - GUT. 73-32 A 35

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

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

NOUVEAUTES SPORT et TRIAL



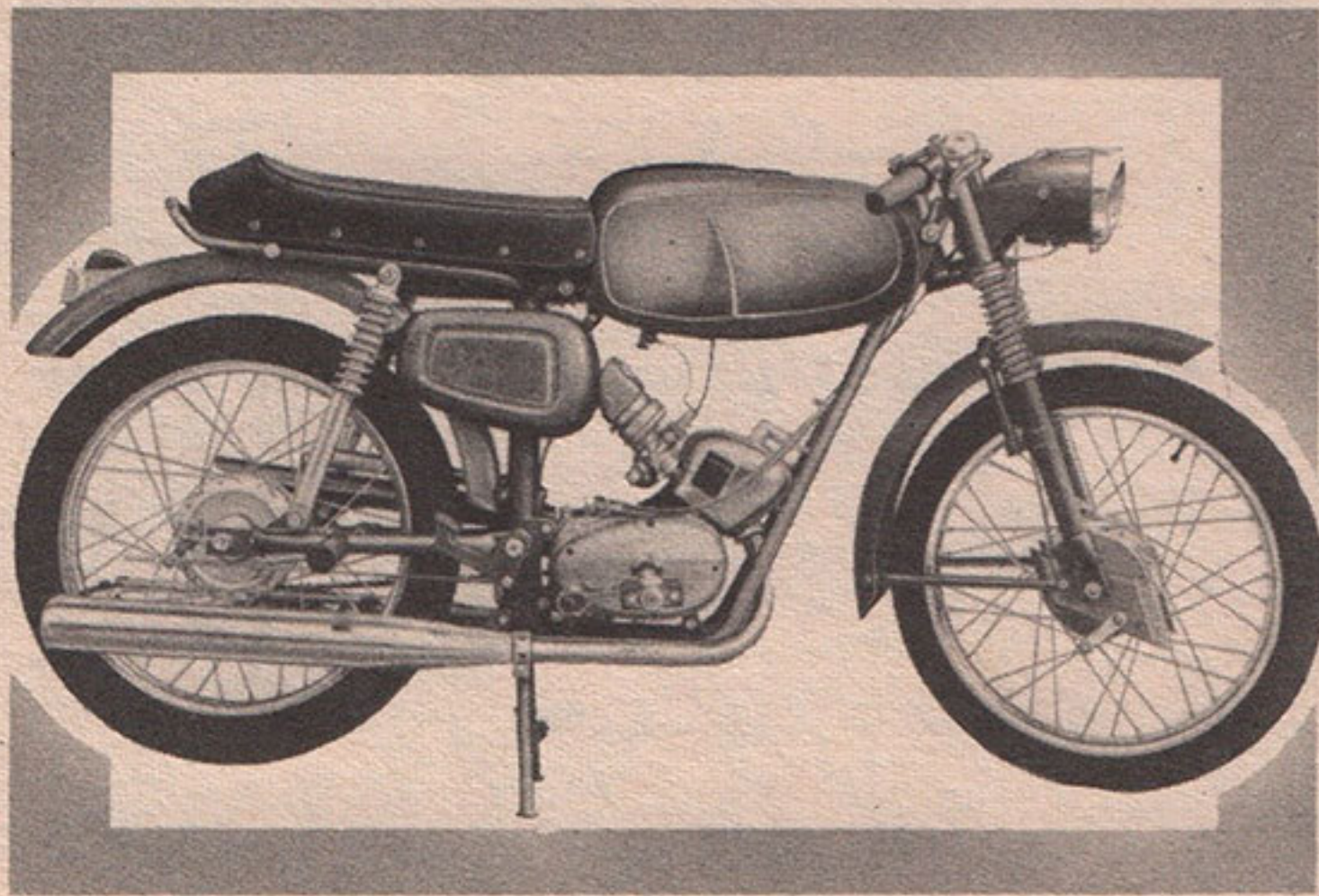
CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE

PRODUCTION

Cazenave

Paloma

CYCLOMOTEURS 49 CC
"Série Sport"



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

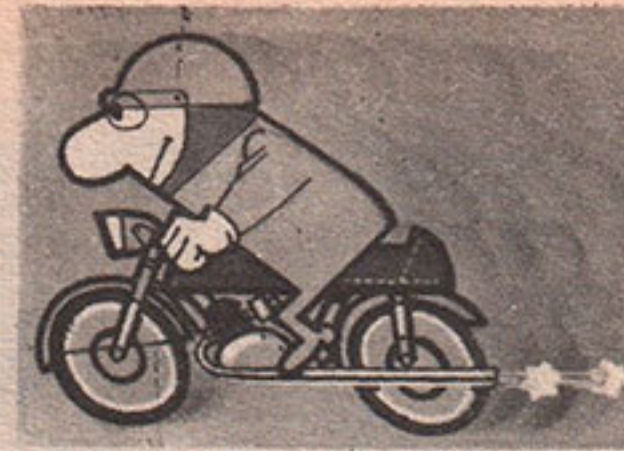
SÉRIE DIFFUSION - Moteurs VAP 610 = Modèles 671 - 672 - 673 - 674

Pub. 8-84/81 - 1. 67

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



SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

Novembre 1967 - 16^e ANNÉE - N° 183 - CE NUMÉRO : 1,20 F

A PROPOS DE RECORDS

VOUS lirez dans ce numéro qu'un 50 cc F.B. Minarelli vient de battre le record du monde de la catégorie sur le 1/4 de mile départ arrêté, en réalisant 18,805", (77,022 km/h). C'est une bonne performance, mais il est certain qu'avec nos 50 cc modernes l'on doit aisément faire mieux.

Cette tentative vient à point pour rappeler le nouveau règlement de la F.I.M. (que nous avons toujours considéré comme absurde) qui veut que les records battus par une machine d'une cylindrée donnée ne soient valables que dans cette cylindrée, même s'ils sont meilleurs que ceux obtenus dans une catégorie supérieure.

Fort de ce nouveau règlement, le secrétariat de la F.I.M. s'est attelé à la tâche (oh, combien ingrate) de « remettre à jour » la liste des records du monde, en tenant compte de ce nouveau règlement, c'est-à-dire en ressuscitant de vieux records oubliés et que l'on pouvait croire bien enterrés.

Le résultat est assez surprenant. Certes pour les 50 cc, il n'y a rien de changé car il n'existe pas de catégorie inférieure. De plus tous les records sont récents donc, généralement, très valables.

Il est par contre amusant de voir que 11 records (sur 12) en 50 cc sont meilleurs que ceux de la classe 75 cc ; que 5 d'entre eux sont encore supérieurs à ceux des 100 cc ; que deux records 125 cc (12 et 24 heures) sont inférieurs aux records correspondants des 50 cc !... Quelle belle logique sportive !... Ne nous arrêtons pas en si bon chemin : le kilomètre et le mile départ lancé sont effectués plus vite avec un 50 cc qu'avec une 175 cc (il est vrai, qu'en cette catégorie, le record date de... 1937).

Et, sur 10 km, le Kreidler de Kunz a fait mieux que la Norton de Denly de... 750 cc !...

Absurde, n'est-ce pas ? Certes ce record de Denly remonte à... 1928. Mais pourquoi l'avoir fait renaître ?

Enfin, nous avons gardé pour la bonne bouche un record du monde réalisé en... 1909 (mais oui, vous avez bien lu !...) : avec une Matchless-Jap de 1.000 cc, Collier a tourné pendant 24 heures à 52,020 km/h !... Sans commentaires.

Ce que nous venons d'écrire pour les 50 cc est naturellement vrai pour les autres cylindrées, si bien que cette liste des records, péniblement mise à jour par la F.I.M., est une source de joie pour tous les lecteurs attentifs. Etait-ce là le but recherché par la Fédération Internationale ?

ZÜNDAPP:

50 ANS

L'historique de l'usine Zündapp que nous vous présentons en ces pages est surtout illustré par la production motocycliste de la grande marque allemande. Nous avons néanmoins pensé que cet article avait sa place dans notre revue, et ce pour deux raisons :

— d'une part, la production actuelle de la marque est surtout axée sur les petites cylindrées de 50, 75 ou 100 cc ;

— d'autre part, si nos lecteurs s'intéressent plus particulièrement aux cyclomoteurs, ils sont pour la plupart décidés à s'orienter vers des cylindrées plus élevées dès que leur âge... et leurs possibilités financières le leur permettent.

L'ÉVOLUTION d'une grande marque, c'est-à-dire, dans le contexte économique, social et politique des époques traversées, son adaptation aux impératifs de tous ordres, est une étude passionnante et pleine d'enseignements. Une grande industrie c'est un « état dans l'état », ce sont la lutte contre la concurrence, la prévision de l'avenir, des moments de prospérité suivis de crises qu'il faut savoir surmonter.

A ces différents titres, l'évolution poursuivie par l'usine Allemande Zündapp, depuis sa création en 1917 jusqu'à nos jours, présente un intérêt d'autant plus remarquable que l'Allemagne, après avoir fait souffrir le voisinage, souffrit elle-même énormément de la guerre. Voir comment une grande puissance industrielle a su traverser cette crise et y résister constitue une belle leçon de courage, de persévérance et d'intelligence.

De la première moto à la production de masse

C'est en 1885 que Gottlieb Daimler construisit la première motocyclette du monde. Cadre et roues en bois, deux roues arrière latérales, monocylindre deux temps, développant 0,5 ch, ce véritable ancêtre, bien que pesant gaillardement 100 kilos, parvint à la vitesse de 15 km-h.

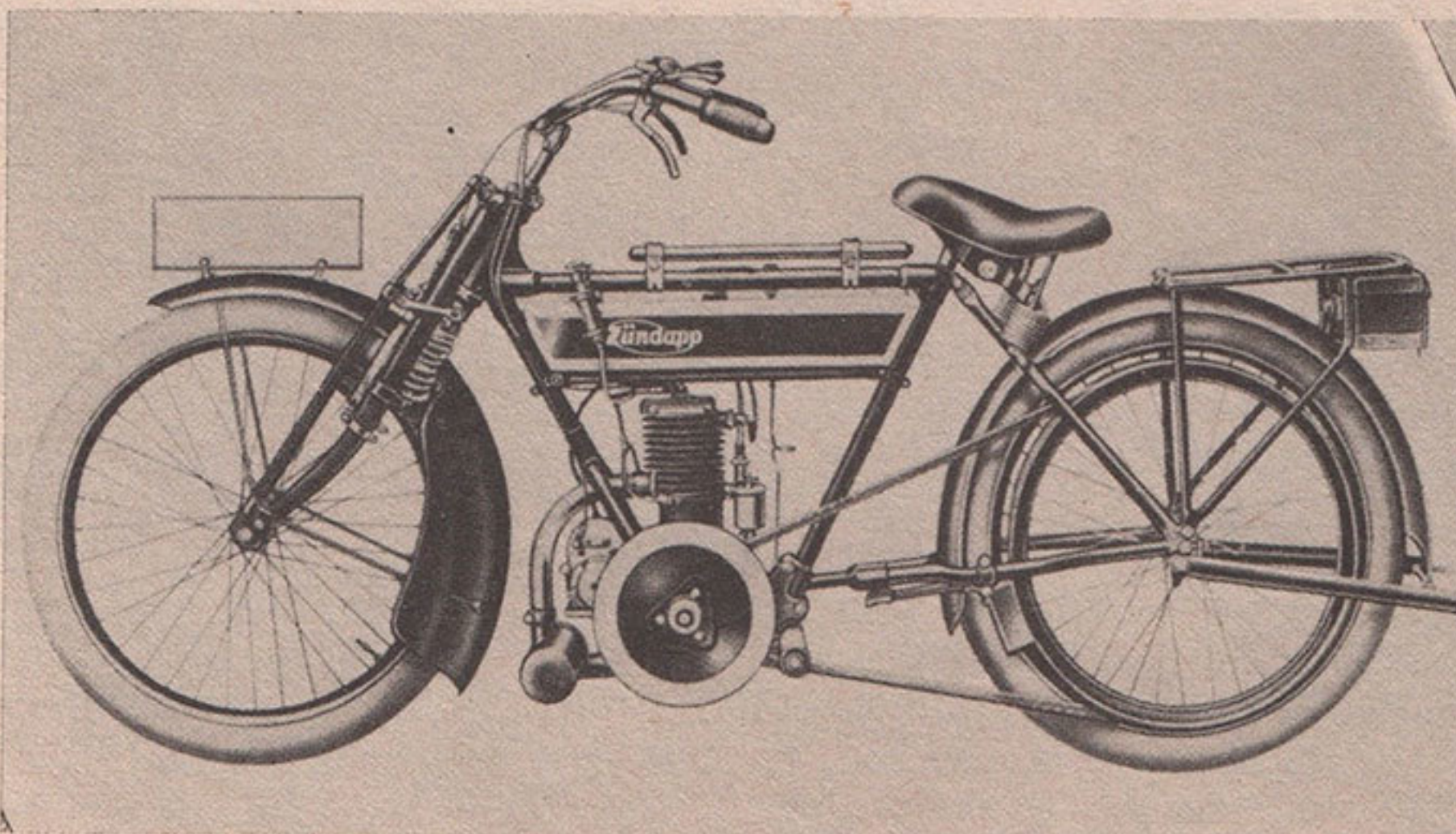
L'impulsion était donnée et dès 1912, des motos allemandes atteignirent des vitesses de 140 km-h. A cette époque, nul ne songeait à la clientèle, les constructeurs étaient heureux de n'importe quel progrès technique, il n'existait pas encore d'étude du marché.

En 1921, l'acheteur intéressé n'avait pas, en Allemagne, le choix facile : d'un côté, les bicyclettes à moteur, de faible rendement et bien peu puissantes ; de l'autre, des modèles généralement étrangers (Anglais, Belges, Américains), luxueux et chers, de 300 à 1000cc, qui avaient évincé, au lendemain de la première guerre mondiale, les firmes allemandes.

C'est ici qu'intervint Zündapp, véritable promoteur du développement de la moto en Allemagne.

Le 17 septembre 1917 avait lieu au Registre du Commerce auprès du Tribunal de Nuremberg l'inscription

La première moto Zündapp : c'est la Z 22 construite en 1922.



de la société « Zünder-und Apparatebau Ges. m. b. H. », fondation communautaire de trois firmes.

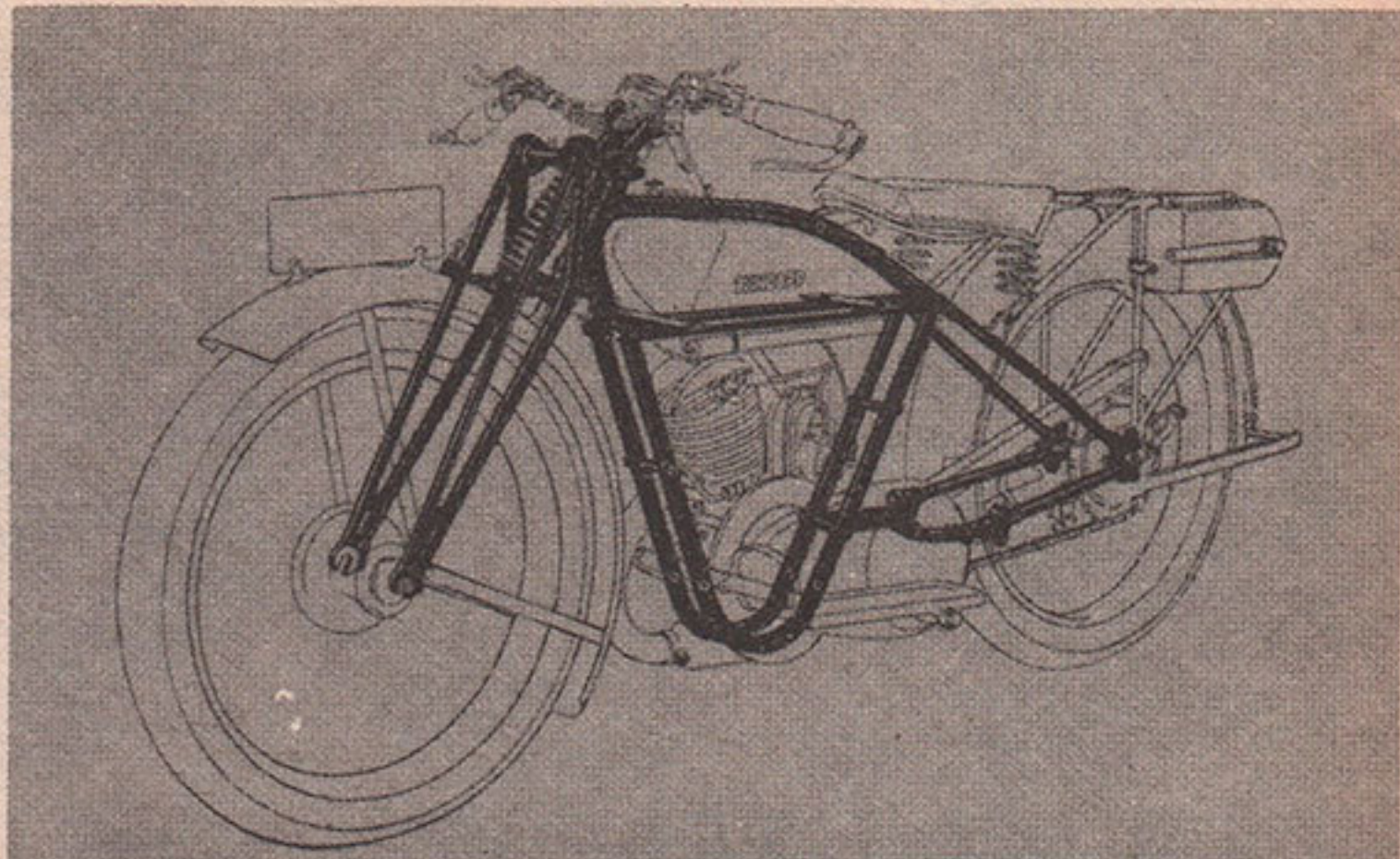
Le monde entier était alors en guerre et la nouvelle entreprise, avec ses 1 800 ouvriers et employés produisait, comme toutes les autres, du matériel de guerre : des fusées d'obus. Les efforts tentés après la fin des hostilités pour redonner une place convenable dans l'économie à l'usine, devenue entre temps la propriété exclusive de Fritz Neumeyer, furent longs et difficiles. Dans cette période de transition très problématique, avec tous ses facteurs d'insécurité, Fritz Neumeyer décida cependant en 1921 de construire des motocyclettes dans cet immense hall des tours automatiques, qui n'avait plus jamais été réellement utilisé depuis 1918. La première motocyclette construite par Zündapp était la Z 22. Le moteur monocylindre 2 temps de 211 cc développait 2,5 ch et la transmission se faisait (déjà !) par courroie trapézoïdale.

Pneus haute pression, freins sur jantes, mais ni changement de vitesses, ni embrayage. Il fallait pousser pour démarrer. L'éclairage facultatif, était adapté par le client lui-même (lampe à acétylène ou au carbure). Cet engin, que nous considérons comme préhistorique, était néanmoins à l'époque une révolution. Sa faible hauteur de selle (70 cm), son poids de seulement 55 kg, en faisaient un engin très maniable pour l'époque et la robustesse était, pour le temps, remarquable. Sur le plan commercial, ce fut une splendide réussite. Le vide que Fritz Neumeyer avait vite reconnu avec son sûr instinct de gros entrepreneur, existait réellement. Il manquait entre la bicyclette à moteur auxiliaire et les motos de forte cylindrée un engin abordable, résistant et sûr. Zündapp fit sien le slogan, répété à grand renfort de publicité, « à chacun sa moto », et toucha juste. A l'époque, il fallait non seulement songer à vendre des motos, mais aussi à en vanter les avantages et utilités. En outre, il s'agissait de lutter contre une nombreuse concurrence sur un marché dont l'évolution ne faisait que démarrer lentement. La justesse de vue, la promptitude de décision du « Geheimrat Dr. Ing. E. H. Fritz Neumeyer » permirent à Zündapp d'émerger, avec les quelques autres marques qui existent encore en Allemagne, de la mêlée.

Le 1^{er} juillet 1921, on comptait, selon les statistiques, 26 729 motos dans le Reich allemand. Le 30 juillet 1930, il y avait au total 731 237 motos et petits vélomoteurs. La réussite de Zündapp, si elle se basa au départ sur le slogan énoncé plus haut et sur la sûreté de sa Z 22, fut également servie par un record original et sensationnel : le 29 juin 1923, sur l'Avus à Berlin, une Z 22 couvrit 133,514 km avec un seul litre d'essence. Record dûment homologué par une commission officielle.

En 1924 commença la production à la chaîne des machines Zündapp, à l'usine de Nuremberg. Entre temps, la société était devenue « Sté Zündapp Gesellschaft für den Bau von

Voici le cadre caractéristique de la Z 300 qui fut construite en 1929.



Spezialmaschinen m. b. H. ». La crise financière était surmontée.

Mais la cohorte des chômeurs ne faisait qu'augmenter. Zündapp s'arma donc pour l'avenir en créant un nouveau modèle plus puissant, le premier commandé par chaîne : il s'agissait du type K 249, équipé d'un moteur deux temps de 249 cc et de 3,5 ch, trois vitesses, démarreur au pied et lubrification semi-automatique. La 10 000^e machine qui sortit de l'usine en 1924 était une K 249. Ce modèle, baptisé « modèle unifié » (en quelque sorte, la moto du peuple : Volksmotorrad), connut un énorme succès,

à tel point que l'on en trouve encore en circulation, à l'heure actuelle, dans les campagnes allemandes, et fut construite à la chaîne pendant trois ans, sans subir d'autre modification qu'un gain de 1 ch et une lubrification entièrement automatique.

Le 1^{er} avril 1928, coup du sort : les cylindrées de moins de 200 cc sont exemptées d'impôts. Zündapp réagit en portant la puissance de son modèle unifié de 4,5 à 6,5 ch, bientôt suivi (fin juin de la même année) de la construction d'un nouveau modèle non soumis à l'impôt : la Z 200 (3 vitesses), la Z 249 étant remplacée,

En 1928, Julius V. Krohn effectua un voyage de 5.666 km (Berlin-Alger-Berlin) en 14 jours au guidon d'un Zündapp Z 200. Un succès !...



en septembre 1928, par une 300 cc de 8 ch. C'en est fait du « modèle unifié », mais Zündapp a franchi l'obstacle apporté par la législation en un temps record.

Cette époque de 1928-1930 fut celle de l'« âge d'or » de la moto. Grandes randonnées, épreuves sportives, records de tous poils : l'enthousiasme était à son comble.

En juillet 1928, Julius von Krohn couvrit en 14 jours, au guidon de la nouvelle Z 200 « sans impôts », la distance de 5 666 km sur le trajet Berlin-Alger-Berlin. « Engin formidable », télégraphiait-il d'Alger.

Le grand public, qui découvrait, en même temps que les joies de la moto, celles de la mécanique, s'enthousiasmait : « ma petite moto à engrenages, c'est un vrai poème... », écrira un zundappiste convaincu.

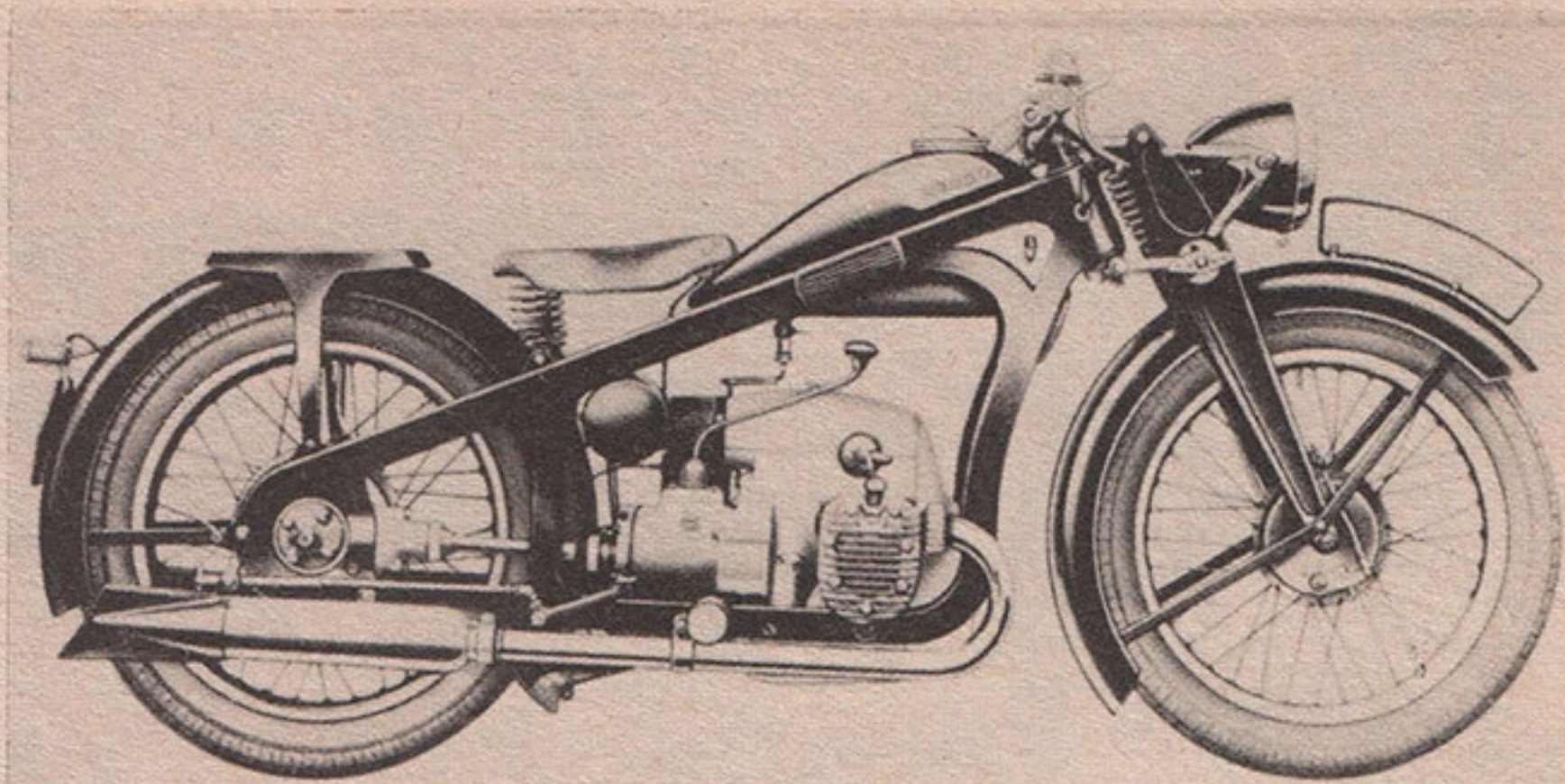
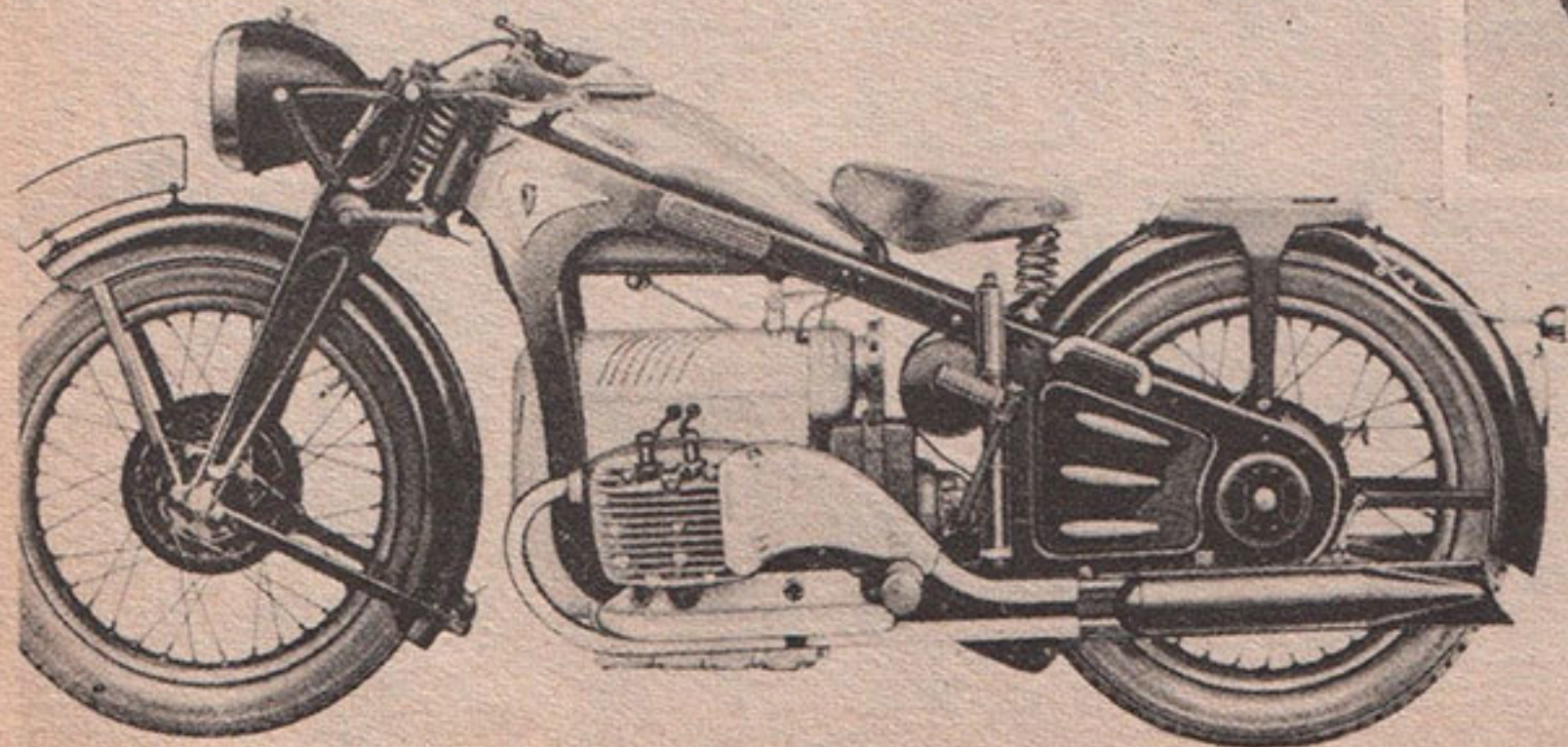
Des confrontations chemin de fer-automobile-motocyclette mettaient en valeur ce dernier mode de locomotion que chacun découvrait. Le même Julius von Krohn couvrait Berlin-Paris (1 152 km), au guidon d'une Z 300, en 17 h 40. Record en automobile (Mercedes et DKW) : 18 h 5 ; temps mis par l'express : 17 h 45. Ceci se passait le 3 septembre 1930.

Les quatre usines de fabrication de Nuremberg, qui étaient restées séparées jusque là et avaient permis de tripler la vente en quelques années, venaient encore de s'agrandir mais ne suffisaient plus. Une nouvelle usine fut donc montée à Nuremberg-Schweinau. Elle passait à l'époque, parmi les connaisseurs, pour être la fabrique de motos la plus moderne du monde. L'usine ouvrit ses portes en 1929. La première phase de l'essor en flèche de Zündapp venait ainsi de se terminer.

□

LA CRISE, LE REDRESSEMENT ET LA GUERRE

La nouvelle usine, où tout se trouvait regroupé, rationalisé et automatisé, put présenter une production améliorée aussi bien sur le plan mécanique que sur celui, quelque peu secondaire jusqu'alors, de l'esthétique. Les modèles devinrent plus élégants, bénéficièrent de plusieurs teintes d'émaillage et même, innovation pour l'époque, de réservoirs chromés.



En septembre 1933 Zündapp s'attaquait aux grosses cylindrées avec la S. 500 (ci-dessus).

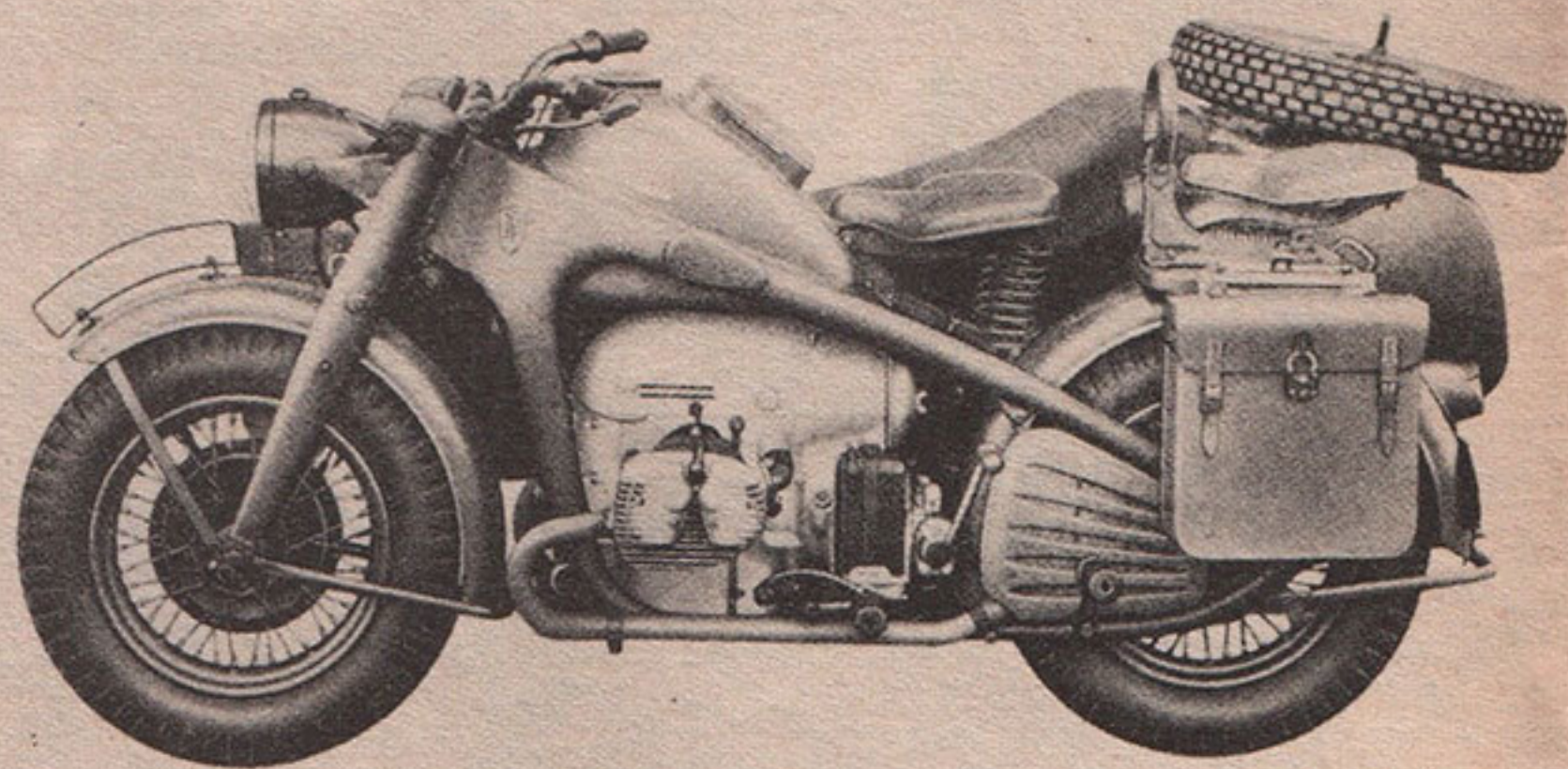
C'est alors que survint la crise économique mondiale de 1929. Cette même année, le fils du fondateur, Hans F. Neumeyer, devenait assistant de direction à l'usine. La lutte impitoyable qu'il eut à soutenir contre la déflation et l'expérience qu'il en tira, furent peut-être plus tard, dans les terribles années 50, à l'origine du maintien de l'existence de Zündapp.

La nouvelle usine venait malheureusement d'investir à la limite de ses possibilités. D'actives mesures de vente et de publicité devaient encourager et maintenir en éveil l'intérêt pour les motos Zündapp. D'autre part, des milliers de machines furent réparties dans les magasins des vendeurs pour y être exposées. La lutte pour obtenir la première place sur le marché commença, menée de main de maître, par Hans Neumeyer, devenu gérant.

Une nouvelle petite cylindrée deux temps, à bloc moteur, la B 170, vint étayer la production des Z 200 et Z 300, dont il fallait écouler un énorme stock de pièces. Parallèlement, Zündapp s'attaquait à la grosse cylindrée luxueuse avec des 4 temps S 500 et SS 500 et une grosse 800 cc bicylindres à cardan.

Cette exceptionnelle gamme de modèles suscita beaucoup d'admiration à l'époque et fut pour beaucoup dans la renommée de Zündapp. En 1934, la gamme était complétée par le « Derby », 175 cc mono 2 temps de 7 ch utilisant pour la première fois chez Zündapp le tout nouveau balayage à trois canaux, dit balayage « Schnürle ».

La reprise des affaires, conjointement à celle de l'industrie allemande avant la seconde guerre mondiale, fut endeuillé chez Zündapp par le décès.

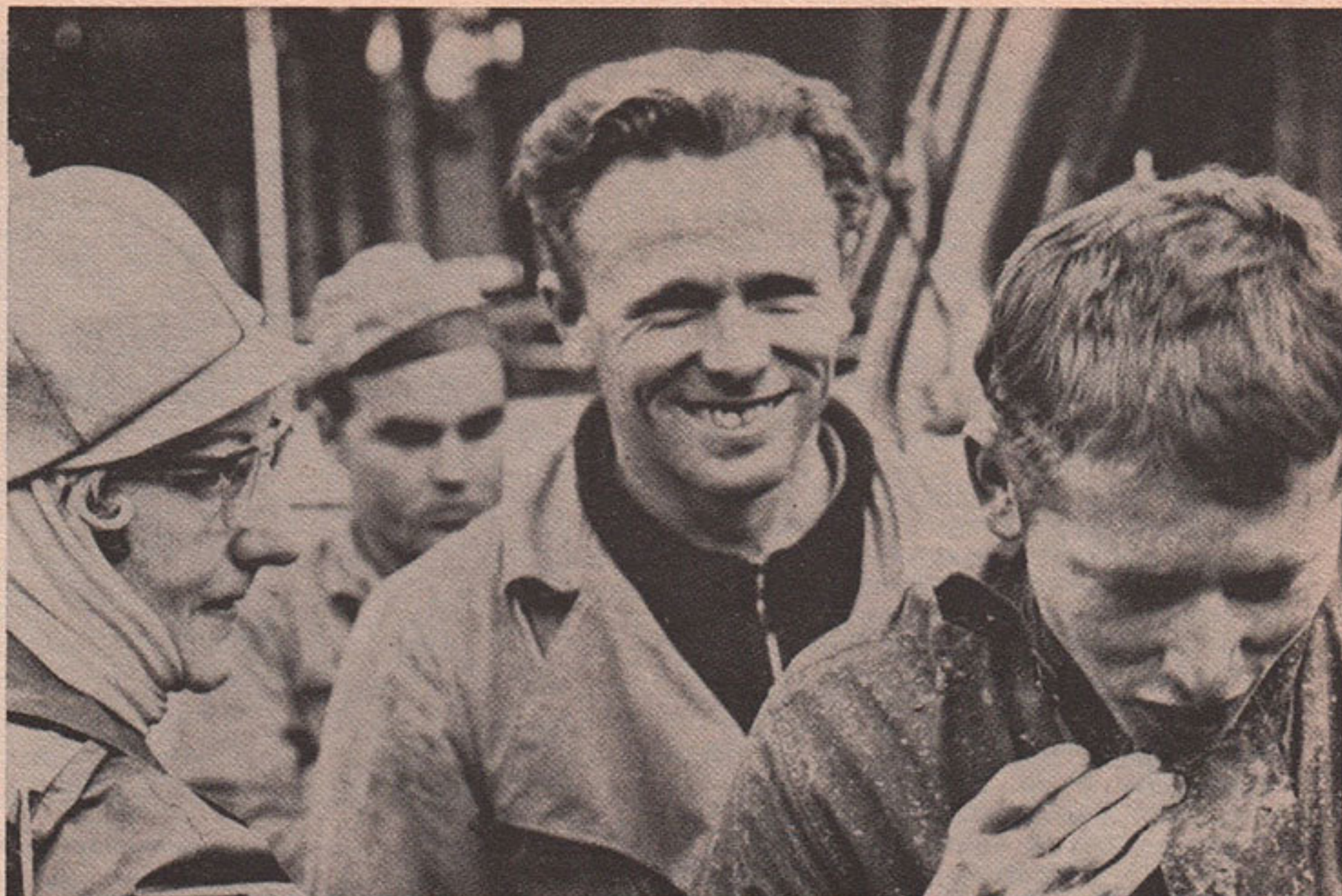


Toujours en 1933, voici ci-contre la K 800, quatre cylindres quatre temps, et ci-dessus la KS 750 attelée à un side.

FRAU ELISABETH MANN

Frau Elisabeth Mann, veuve du Dr Mann, qui aida par son sens commercial et technique au spectaculaire redressement de Zündapp après la seconde guerre mondiale, poursuit infatigablement l'œuvre de son mari qui fut un passionné du sport motocycliste en tous terrains.

Dans les commissions et les comités, on estime ses connaissances, on tient compte de ses avis — même à l'usine, parmi les techniciens. Seul celui qui fréquente le monde difficile du sport tous terrains, ce milieu aux hommes durs, est capable d'apprécier combien il a fallu de tact à l'épouse du Dr Mann pour se faire admettre, pour imposer son autorité et pour gagner la confiance des coureurs. Son visage est connu de tous les milieux du trial et du tous-terrains et on l'a souvent vue en France, avec les pilotes allemands de l'usine, à St-Cucufa, à Montbéliard, à Sancerre à Clermont.



le 10 septembre 1935, à l'âge de 60 ans, de son fondateur.

Dès 1936, la demande dépasse l'offre. Des modèles Derby de 1935 sont tirés des types DB 200, DBL et DBK 200, couronnés d'un succès sans précédent et qui deviendront plus tard le noyau essentiel des fabrications des années 50.

En octobre 1938, la 200 000^e Zündapp, une DS 350, nouveau modèle, sort des usines (une seconde usine a été construite, en 1937, à Nuremberg, et la société se nomme maintenant « Zündapp-Werke G.m.b.H »).

A partir de 1938, l'usine, comme toute l'industrie allemande, travaille pour le réarmement, mais continue sa production de motos, sortant la KS 600, puis le célèbre side-car lourd KS 750, particulièrement étudié pour l'armée : Moteur flat twin, 26 ch, boîte à 2 fois 4 vitesses (tous terrains et route), une marche arrière, débrayage combiné à main et au pied, freins hydrauliques, roue de side-car entraînée par différentiel et équilibrage à couple de rotation, verrouillage du différentiel. Les possibilités en tous terrains de cette machine ultralourde n'avait jamais été atteintes jusque là ; elle fut fabriquée jusqu'à la fin de la guerre.

L'APRES GUERRE ET

LA RENAISSANCE DE LA MOTO

Fin de la guerre en 1945. Les machines et les installations sont détruites à 30 %, les immeubles à 40 %. Les troupes américaines occupent tout ce qui tient encore debout. 170 membres du personnel — sur les 4 000 en 1944 — sont rassemblés pour reconstruire provisoirement. Hans F. Neumeyer,

bien que gravement atteint de rhumatismes articulaires, sauvera encore l'usine de l'écroulement par une décision capitale : il est évident que l'industrie motocycliste doit être provisoirement abandonnée. Il faut travailler au redressement technique et économique du pays avant de songer à motoriser le peuple. Zündapp s'associa donc, comme bailleur de fonds, avec l'un des plus gros fabricants de machines. Zündapp se met à construire des machines de minoterie qui manquent au pays.

Nouvelle preuve du génie commercial de M. Neumeyer, suivie d'une autre. Le fils du fondateur songe à l'immense pénurie de machines à coudre modernes dans les zones américaine et anglaise, pénurie d'autant plus importante qu'une bonne partie des anciennes fabriques de machines à coudre se trouve maintenant en zone orientale. M. Neumeyer entrevoit là un marché important avec la possibilité d'aider les millions de réfugiés en reconstituant leur ménage et en leur permettant de travailler chez eux pour le compte de petites maisons de textile. En 1946 sort la « Zeta », seule machine électrique portative fabriquée à l'époque en Allemagne occidentale. A la même époque, le Dr Mann, époux d'Elisabeth Neumeyer, fille du fondateur, est nommé gérant. L'activité débordante de cet homme et son amour de la moto, seront à l'origine du redressement complet de la société.

L'éclatement des usines Zündapp hors des murs de Nuremberg était devenu nécessaire du fait que la construction des motos avait repris depuis le mois d'août 1947. L'usine de construction des moulins avait été vendue à temps à une firme suisse avant la saturation du marché.

En 1950 commence la construction d'une petite 200 cc 2 temps de 7,5 ch, la DB 201. L'année suivante est attaquée la fabrication en chaîne de la très célèbre flat twin KS 601. La vente dépasse alors 3 000 unités par mois. Une nouvelle usine est créée à Munich sous la direction du Dr Mann.

Tout va bien. De nouveaux modèles (scooter Bella de 150 et 200 cc, 175 cc S « Trophy » de 10,5 ch, la sportive 250 S sortie en 1956) voient le jour, le chiffre d'affaire bat des records.

Pourtant, une savante étude du marché permettra encore à temps de constater la situation menaçante de cette branche : la vente des motos commence à diminuer.

La crise qui s'annonce est, en fait, un changement de structure dans le domaine de la motorisation. Le passage de l'autoersatz — car la moto n'était rien de plus pour la plupart des clients — à l'automobile était inévitable.

Un meilleur avenir ne pouvait se présenter pour un bon producteur de motos que dans le secteur des petites cylindrées. Or, dès 1951, le Dr Mann avait prévu cette évolution et avait mis au point un petit moteur auxiliaire de 48 cc et en 1952 sortait le « Combinot ». En mars 1953, on sortait le premier cyclomoteur Zündapp, la « Combinette » qui devait prendre par la suite la tête dans la fabrication des « Mopeds » allemands.

Ce virage pris à temps (à preuve l'existence, en 1953, d'une cinquantaine de constructeurs de 2 roues motorisés en Allemagne... et ce qu'il en est resté) n'alla toutefois pas sans gros sacrifices tant la crise fut dure à passer. La mort dans l'âme, le fils et la fille du fondateur Fritz Neumeyer durent se résoudre à abandonner l'usine de Nuremberg, œuvre de leur

père. Il fallut aussi se séparer de la fabrique de machines à coudre, qui fut vendue. On ne devait plus fabriquer que des motos et des moteurs. Seules, une rationalisation énergique et une concentration de toutes les forces à Munich étaient capables de sauver l'entreprise dans cette situation. Ainsi fut fait.

En 1956 sortait la Combinette 423 S. C'était le premier 2 roues pourvu d'un cadre en tôle d'acier moulée sous pression. Dans le même style, la « Falconette » était le premier « Mokick » 50 cc sorti par Zündapp. L'usine de Munich avait donc subi avec succès son épreuve d'endurance et franchi le cap difficile. Malheureusement, le Dr Mann ne devait pas avoir la joie de contempler jusqu'au bout les fruits de son travail. Le 11 août 1960, peu avant son cinquantième anniversaire, la mort le frappait. En souvenir de son mari, passionné de sport motocycliste, Frau Elisabeth Mann, copropriétaire des usines Zündapp, fonda en 1964 le prix commémoratif du Dr Eitel Friedrich Mann pour le club qui s'affirmerait le meilleur dans les championnats allemands motocyclistes tous-terrains.

AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, Zündapp fête son cinquantenaire avec dignité. Près de 1 800 personnes participent à la production de l'usine de Munich, orientée exclusivement vers les petites cylindrées sûres, fonctionnelles et confortables, et sur les modèles sportifs.

Le Mofa 50 cc 2 vitesses, est exempté de permis de conduire alors que le KS 50 Sport, avec 5,3 ch et 5 vitesses, est à la pointe du progrès

dans le domaine du 50 cc. Cette gamme est complétée par deux scooters de 50 cc, le R 50 de 2,5 ch 3 vitesses et le RS 50, 4,6 ch 4 vitesses par sélecteur.

Au-dessus, on trouve un 100 cc de 8,2 ch, le KS 100, machine exceptionnellement endurante et robuste.

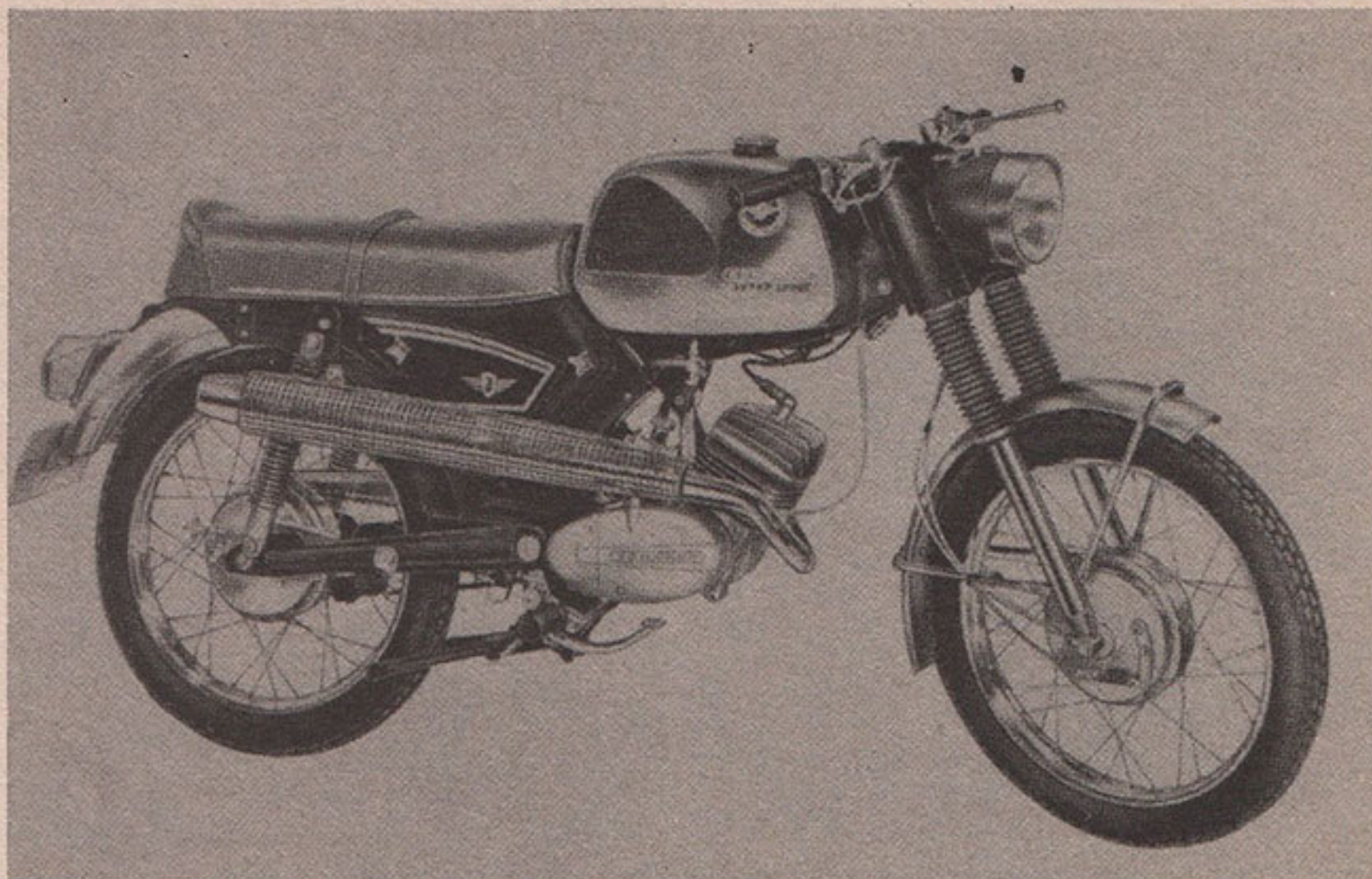
Ces machines sont aujourd'hui diffusées dans 138 pays du monde, la moitié du chiffre d'affaires total de Zündapp (motos et moteurs) passant à l'exportation.

L'AVENIR

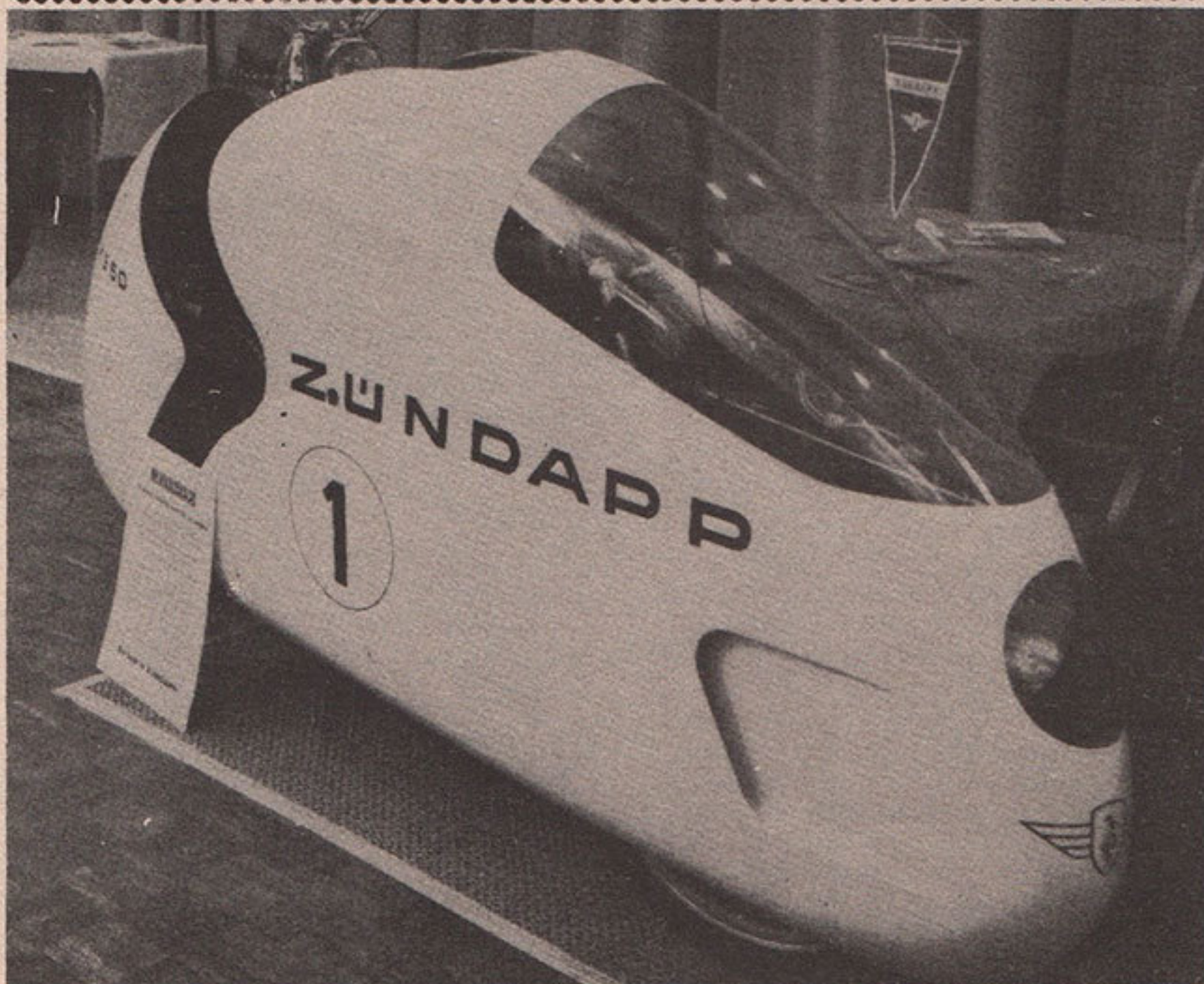
Pour Zündapp, l'avenir motocycliste a deux visages : loisirs, évasion, amusement, mais aussi circulation commode dans le chaos des villes, dans les pays super industrialisés ; et puis l'immense marché futur de ces continents entiers où la simple bicyclette constitue encore aujourd'hui le rêve de millions de personnes.

La moto, pour Zündapp et pour tous, a encore de longs et beaux jours à vivre !

Adapté par G.M.



Et nous voici maintenant à la période contemporaine avec ce KS 50 Super-Sport, qui est au programme de la production 1968.



PALMARES SPORTIF DE ZÜNDAPP

Tout au long de ses cinquante années d'existence, Zündapp s'est intéressé au sport et tout particulièrement au tous terrains, discipline dans laquelle la marque recueille de nombreux lauriers : 5 454 médailles d'or et premiers prix ; 1 791 médailles d'argent ou 2^e prix ; 705 médailles de bronze ou 3^e prix ; 790 victoires par catégories et 271 prix par équipes (situation au 31-12-1966).

A côté de cela, de nombreux records de tous genres furent battus par Zündapp, dont les derniers en date sont six records mondiaux de vitesse décrochés les 13, 14 et 15 mai 1965 à Monza (records encore valables actuellement), au guidon d'un KS 50 amélioré et entièrement caréné.

JE lis régulièrement Moto-Revue mais de temps en temps, je prends Scooter et Cyclomoto. Les quelques numéros que j'ai ne contiennent pas de « En toute Franchise » sur la Peugeot BB 104. Je vais essayer de vous la décrire sommairement.

J'ai acheté cette machine à 14 ans (j'en ai 16), car j'étais assez passionné pour les deux-roues motorisés. Achetée 450 F d'occasion en octobre 1965, 4 000 km, je vais la vendre après deux ans de bons (et mauvais) services. La couleur vert pâle est assez jolie et on peut trouver des bombes de la même couleur exactement pour les retouches. L'esthétique est assez discutable, tout le monde n'aimant pas ces lignes carrées. Pour ma part, je la trouve jolie et racée (bizarre pour une machine de tourisme).

□

Partie cycle : suspension excellente mais un peu genre « 2 CV ». Sur ce point-là, c'est vraiment le cyclomoteur pour personnes d'âge mûr ayant des goûts bourgeois et n'aimant pas le « tape-cul » (passez-moi l'expression mais c'est à peu près ce que l'on ressent quand on monte sur des engins plus puissants et plus chers). Bien que la suspension avant talonne assez facilement sur route accidentée. Je précise que ce sont des anneaux Neiman sans aucun entretien.

Utilisant assez souvent ma machine en tous-terrains, j'ai dû remplacer les anneaux arrières. Ce n'est pas tellement la machine à utiliser en duo. D'autre part, j'ai la selle confort en mousse.

En résumé, sur le plan confort, c'est excellent.

Le guidon est très bon, compromis entre le grand guidon normal (Mobylette) et le guidon surbaissé. Les commandes sont toutes groupées à portée de la main. L'avertisseur est un peu faible et nasillard. Un avertisseur de cyclomoteur, quoi ! Le phare est assez puissant, mais insuffisant à partir de 50 km/h compteur. Les câbles d'origine se cassent avec une facilité étonnante, j'ai changé la poignée des gaz pour une poignée à tirage court, très pratique pour la ville. Le réservoir fait 5,5 l. mais mon « engin » absorbant 4,5-5 l en conduite urbaine et 4 l sur route, il est plus qu'insuffisant, ravitaillement tous les 120 km. La tenue de route est bonne, mais extrêmement délicate. Combien de mes

camarades, passant d'une Mobylette à la 104 se sont envoyés dans les décors !... Les garde-boue sont très enveloppants et esthétiques. Les pneus sont un ligné à l'avant et un pavé à l'arrière (ne fait pas plus de 4 000 km). Les freins sont bons, sans plus. Le frein avant bloque sur le mouillé. La 104 est lourde à manier, très lourde (46 kg).

Quelque chose d'inadmissible : rayonnage de la roue arrière complètement fichu à 5 000 km ! Je l'ai fait changer et depuis, plus de problème. Le compteur de vitesse est assez fantaisiste : 10 km/h d'écart. J'ai rajouté un pare-jambes qui est magnifique : les jours de pluie, les pieds sur les repose-pieds (bien conçus d'ailleurs) on a les chaussures entièrement sèches ! La selle commençant à se déchiqueter, j'ai mis un protège-selle en plastique marron. Une autre critique : les baguettes chromées partent à une vitesse affolante (vibrations).

□

Partie moteur : le moteur est celui de toutes les Peugeot : d'une solidité dépassant tout ce que l'on peut espérer. Jamais un pépin. Je conduis très vite, toujours à fond et lui demandant vraiment le maximum. Il accepte tout : le surrégime pendant longtemps, la charge, etc. Seul défaut, malgré tous les réglages, il a tendance à se calaminer. Donc le moteur est excellent. Par contre, la transmission est une vraie catastrophe. J'ai déjà changé deux embrayages et une dizaine de courroies (ce qui faisait râler mes parents quand, chaque semaine, je venais les « taper » pour obtenir des fonds) et trois chaînes. De plus, la courroie se détend très rapidement et l'accessibilité aux organes mécaniques en général est exécrable (quelle plaie pour régler la carburation au démonter la culasse !).

Le premier embrayage était l'ancien à poudre qui a littéralement explosé dans une forte côte et, le second, le variateur à bille a rendu l'âme dans un bruit d'enfer, les billes tournant follement. Cependant, je signale qu'avec un embrayage neuf et une courroie correctement tendue, je laisse toutes les autres machines à variateur sur place au démarrage. Je précise qu'en duo je n'ai porté que sur cinq kilomètres maximum. Mais à la campagne j'ai tendance à la prendre pour une machine de cross et je l'emmène dans des endroits pas très appropriés. J'ai oublié de vous parler de la solidité

de la tôle de la carrosserie ; un exemple : j'ai pris une Panhard en plein travers roulant à 40 km/h compteur environ. J'ai tapé dans la portière avant droite et je l'ai complètement enfoncée. La passagère était bloquée et la portière touchait le siège. Quant à moi, la violence du choc m'a projeté le menton contre le toit de la voiture et la 104 n'avait rien, strictement rien. Une autre fois également, je redescendais un col à 70 km/h, compteur bloqué, de nuit. Une voiture de la Coupe des Alpes ayant pris un virage à gauche, m'éblouit et me voilà dans le fossé. Roulé-boulé, la Peugeot me retombe dessus et tape violemment sur la route. Bilan : une pédale tordue (un axe très légèrement faussé) et un

pare-jambe en portefeuille (vite détordu). Pour ma part, bleus de partout et cheville foulée. Vraiment, la vraie qualité de cet engin c'est sa solidité (ne parlons pas de la transmission, plus haut). Voilà, en long, mes impressions sur la Peugeot BB 104. Finalement, cet engin, pour 450 F, m'offrit bien des plaisirs en deux ans. Maintenant je vais passer mon permis et acheter une 500 anglaise si possible. Je tente le coup, n'ayant pas la patience de gravir les échelons de cylindrée car, n'étant pas un expert en mécanique, je n'ai pas bricolé la 104. Cependant, un camarade m'a chronométré, vent nul, route revêtue d'un tapis, entièrement droite, à 65 km/h assis et à 73 couché sur ma machine (pas très fa-

cile d'ailleurs). En définitive, une BB 104 à boîte 4 vitesses (ou 3 à la rigueur, mais étant donné le poids de la machine...) serait impeccable. Mais ce n'est pas un cyclomoteur pour jeunes sportifs, plutôt un engin utilitaire pour que le « monsieur » de quarante ans se rende au travail. Ah ! j'oubliais les vibrations au-dessus de 60-65 km/h chrono : elles sont quasi-insupportables. On se croirait assis sur un vibro-masseur ! Ma 104 est assez fatiguée, elle a 13 000 km.

ET VIVE LE DEUX-ROUES (motorisé) !

Jean-Luc FINE,
38 - Grenoble.

KREIDLER-FLORETT 5 VITESSES

LECTEUR de votre revue depuis trois ans, je me permets de vous envoyer mes impressions sur un « Kreidler-Florett » 5 vitesses n'ayant subi aucune modification ; acheté en septembre 1965 et totalisant à ce jour 25 000 km et m'ayant donné toutes satisfactions.

□

MOTEUR

Très solide, endurant, refroidi par turbine et graissé à 4 %. L'admission se fait par un « Bing » de 17 mm de diamètre. C'est un carburateur à cuve centrale. Le filtre à air aspire dans le cadre, l'admission est ainsi silencieuse, de même que le silencieux (du type « Flandria »).

La nervosité est remarquable, surtout que l'embrayage est du type « sec », et malgré ses 75 kg, il est très aisé de cabrer la machine sur plusieurs mètres, lors d'un démarrage.

Ce moteur ne craint pas les surrégimes (il en subit souvent) et tourne aussi bien qu'au premier jour.

Les vitesses « passent » aussi bien que lors de son achat, grâce à un sélecteur précis (au pied) placé à gauche. L'huile de la « boîte » ne se change que tous les 6 000 km.

L'allumage est irréprochable : jamais je n'ai « perlé ». Les bougies (Bosch) assurent environ 2 à 3 000 km.

Ce moteur est très propre, ce qui est rare pour un « deux-temps ».

□

CADRE ET PARTIE CYCLE

Le réservoir est ivoire, le cadre anthracite ; l'ensemble est un peu lourd d'allure.

C'est un cadre embouti avec arma-

ture intérieure. Les roues (à rayons chromés) sont très résistantes, est-ce parce que les suspensions sont très douces (amortisseurs hydrauliques à deux chambres, à grand débattement) ? mais peut-être un peu souples en duo ; toutefois, jamais elles ne talonnent, de même qu'à l'avant où les amortisseurs de la fourche « Earles » sont du même type.

La fourche avant est d'une remarquable solidité. Après être rentré dans l'arrière d'une « 2 CV », seule la partie antérieure du garde-boue a dû être changée, bien que le choc fut violent.

Le freinage est excellent : puissant et progressif.

Essai de vitesse (assis) : le kilomètre lancé, 93 km/h dans un sens, 97 km/h dans l'autre (chrono).

L'équipement électrique est parfait : jamais je n'ai « grillé » d'ampoule, que ce soit celle du stop, du phare ou du feu rouge. L'éclairage est très puissant (6 V, 25 W) et phare de 140 mm de diamètre. Je n'ai changé qu'un câble d'embrayage.

□

CONFORT

Très bonne position, aussi bien en solo qu'en duo.

La selle biplace est large, molle et très confortable surtout sur les longs parcours.

L'ensemble est propre : le moteur est entièrement caréné, ainsi que la chaîne. Le compteur est très précis. Il est équipé maintenant d'un éclairage maison (non prévu à l'origine).

La hauteur du phare est facilement réglable grâce à une petite vis placée sous celui-ci.

Une chose est inadmissible : lorsqu'il pleut, la force centrifuge éjecte l'eau dans le garde-boue avant, et celui-ci, depuis la pointe avant retombe sur les pieds du pilote sous forme de deux filets d'eau, ce qui oblige l'emploi d'un tablier lourd et bruyant (vibrations). Est-ce une raison commerciale pour vendre des tabliers (1) ?...

En conclusion, cette machine est presque parfaite, mais on comprend qu'elle soit rare en France, car son prix ne la met pas à la portée de toutes les bourses, et je ne la changerai que contre une 600 BMW.

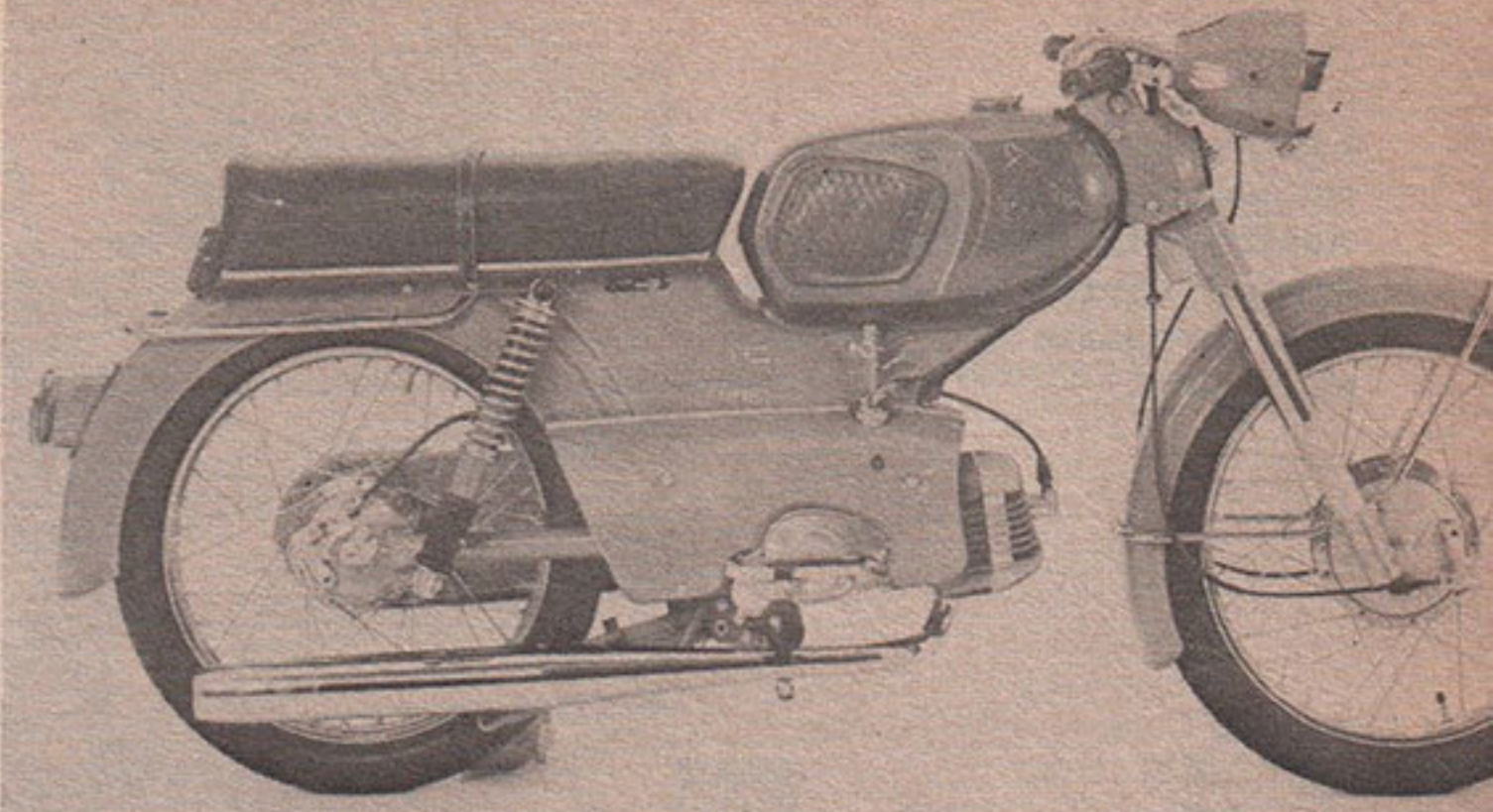
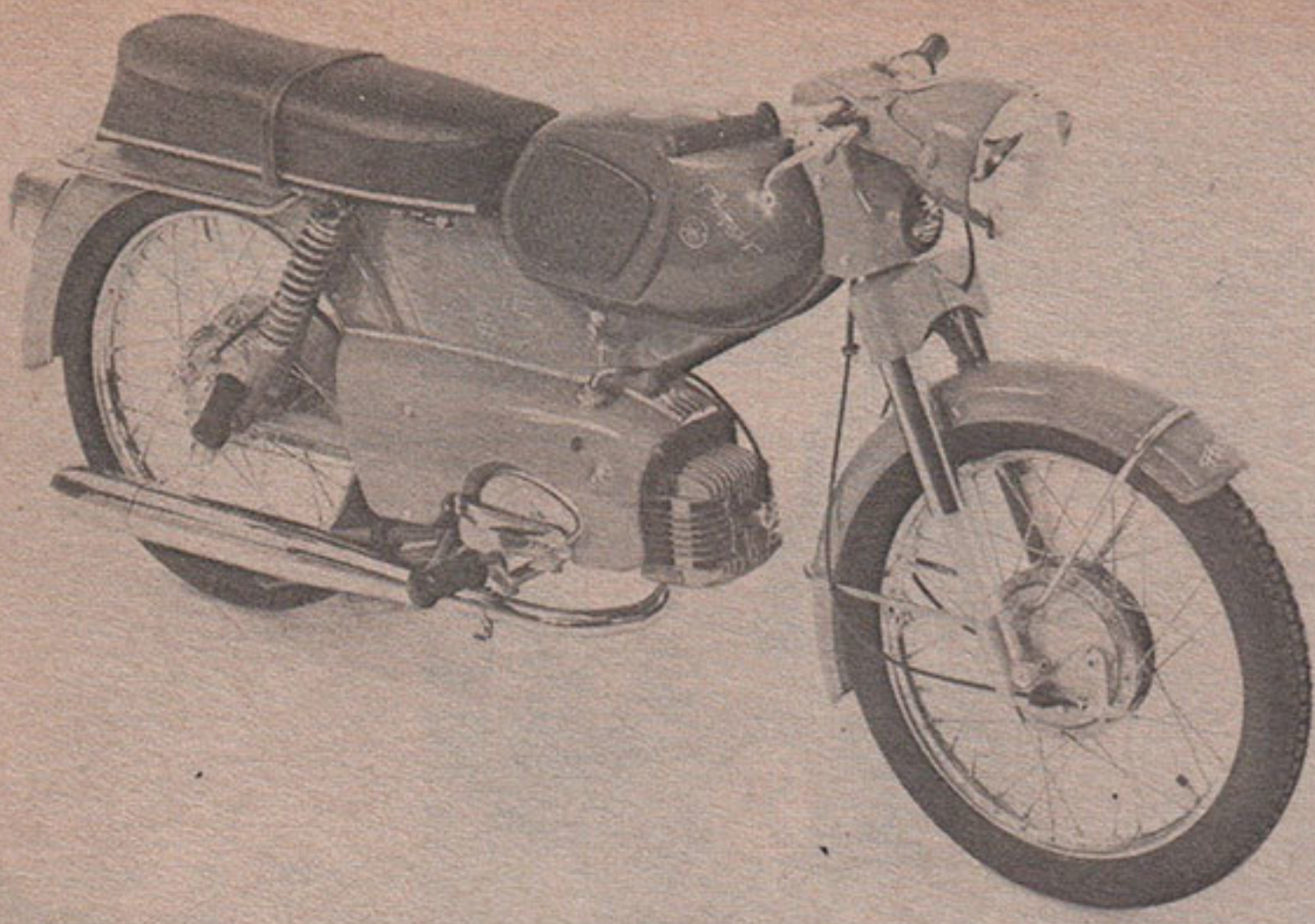
P. MORITZ,
74 - Annemasse.

(1) N.D.L.R. — Il existe de petites « bavettes » se fixant à l'extrémité intérieure du garde-boue avant et remédiant définitivement à ce petit ennui.

Le courrier relatif à notre rubrique « En toute franchise » est toujours aussi abondant. Dans le cadre de notre revue, et dans la mesure de nos possibilités, nous réservons le maximum de place à cette rubrique qui intéresse tous nos lecteurs. Cependant toutes les lettres ne peuvent être publiées et nous sommes obligés de faire un choix.

Nous rappelons donc à tous nos amis :

— que nous ne publions que les lettres entièrement signées, c'est-à-dire comportant le nom, le prénom et l'adresse complète du signataire ;
— que nous accordons une priorité logique aux lettres de nos abonnés. Alors, si vous le l'êtes pas encore, abonnez-vous !



Du nouveau
chez KREIDLER :
Le
FLORETT
R. S.

BIEN connue des amateurs par ses hautes performances, la marque Kreidler ne se repose pas sur ses lauriers, loin de là. En effet, un nouveau modèle ne va pas tarder à apparaître sur le marché français, le Florett RS. Tout le monde se souvient des performances réalisées par Dubois au guidon d'un Kreidler cette saison, et nul doute que le RS rencontrera le succès qu'il mérite.

Cette machine dont nous ne possédons pas encore toutes les caractéristiques nous est tout de même connue par certains points: le moteur par exemple qui développe 5,3 ch à 7 600 tr/mn est refroidi par air; la culasse très largement ailetée est celle de la

machine Grand Prix, et le cylindre de même.

Cette machine dispose d'une boîte à 5 rapports et, côté partie cycle, d'une grosse nouveauté, une fourche télescopique. Le frein avant fait 150 mm de diamètre, et avec un nouveau système d'échappement, cette machine est donnée pour 110 km/h.

Mais tout de suite il est bon de préciser que l'usine Kreidler met à la disposition des éventuels intéressés différents « kits » permettant de transformer cette machine en véritable racer. Le prix n'est pas encore fixé. Cette machine est livrée avec ressorts de suspension arrière apparents, et guidon plat à trois positions.

Un 50 cc construit par des amateurs : **LE JAMATHI**

D'AUCUNS auront peut-être été surpris de trouver un nom étranger, inconnu, sur les tablettes des championnats du monde 50 cc. La Jamathi, en effet, est une nouvelle venue à ce niveau, mais elle est bien connue des amateurs hollandais.

Championne des Pays-Bas cette année, cette machine est construite par une équipe de jeunes qui y travaillent durant leurs loisirs, avec tout le sérieux et tout l'amour que l'on imagine.

Le moteur, entièrement construit en Hollande, est un monocylindre deux temps à distributeur rotatif, placé sur le côté gauche; la boîte de vitesses, également maison, est à neuf rapports.

Malgré son nom à consonnance japonaise, ce moteur, comme nous le disions plus haut, est entièrement de fabrication Hollandaise. (Il s'agit d'une contraction de ceux de ses constructeurs: Jan Thiel et Martin Mijwaart.)

L'idée originelle remonte à 1962. Le moteur de base fut un Royal Nord doté d'une boîte 6 vitesses, mais Thiel et Mijwaart, devant les performances réalisées, préférèrent construire leur propre cylindre. C'est sur cette première version que Mijwaart fut champion de Hollande. Puis, se basant sur les moteurs Suzuki et MZ de petites cylindrées, les deux compères fabriquèrent les pièces une à une, y compris le piston, vilebrequin et bielle. Puis ce fut la longue période de mise au point, et la Jamathi ne commença vraiment à donner des résultats intéressants que la saison suivante, et curieusement sur les pistes belges, particulièrement à Mettet et à Beveren-Waes. Puis Jan Thiel dû cesser toute activité sportive pour raison de

santé, et les mécaniciens de Jamathi firent appel à Paul Lodewijkx.

La saison 66 débuta pourtant mal, différents problèmes de mise au point retardant l'apparition sur les circuits. Quatre moteurs furent construits; dont deux à refroidissement liquide, mais les difficultés rencontrées firent préférer la solution la plus simple, à savoir le refroidissement par air.

Dans sa version actuelle, la machine pèse environ 55 kg, dont 15 pour le moteur. Le cadre, entièrement réalisé en tube de 1 mm d'épaisseur et de 20 mm de diamètre est un modèle du genre, véritable petite reproduction du « featherbed » Norton.

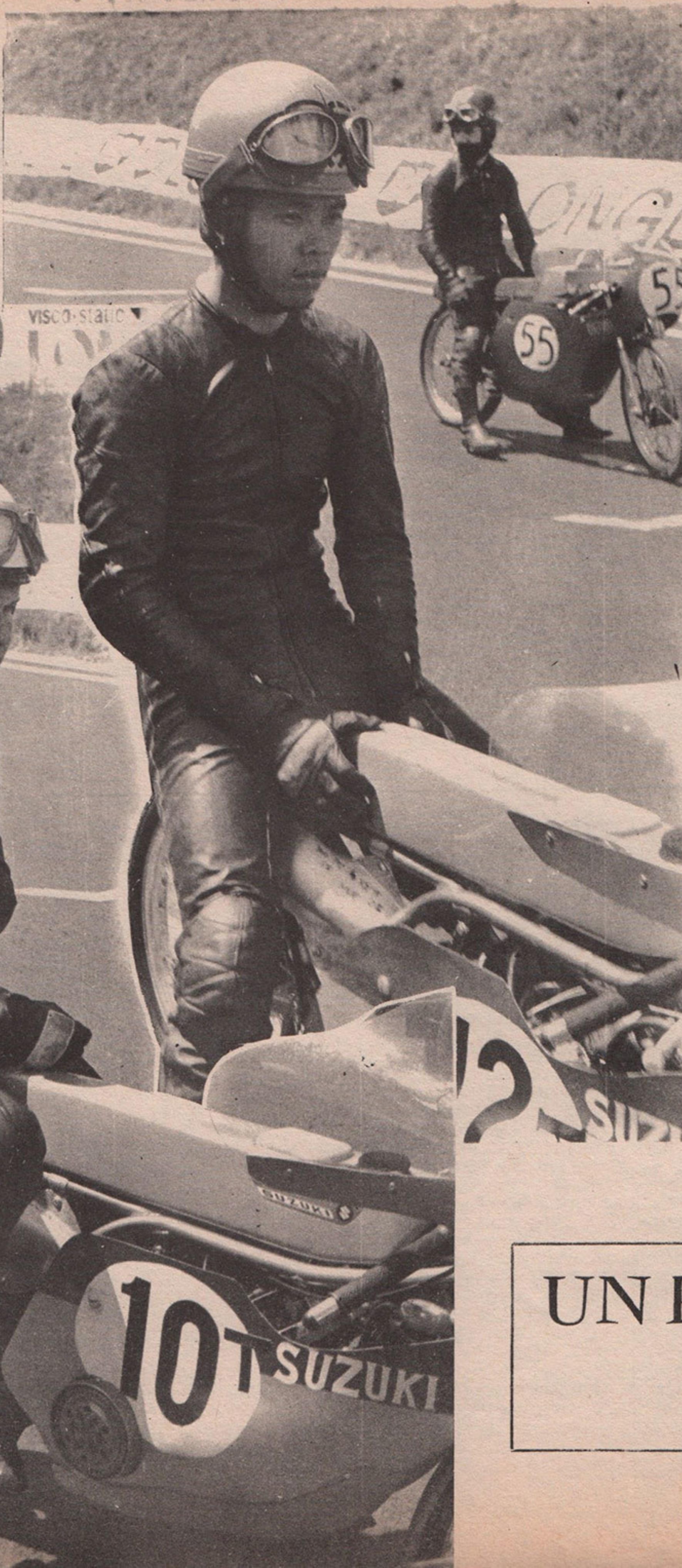
Après divers essais, à la fourche et aux freins d'origine furent préférés une fourche Cériani et des freins Suzuki.

Les caractéristiques générales du moteur :

Alésage-course 40 X 39, ce qui donne 49,9 cc. Le taux de compression est de 15 à 1 et la vitesse de rotation maximum se situe aux alentours de 15.000 tr/mn. La plage utilisable est très large pour un 50 cc, puisqu'elle est de 2.000 tr/mn. L'entraînement primaire se faisait par pignons, mais sur le modèle actuel on a préféré une chaîne placée à l'air libre et un embrayage à sec.

La saison prochaine, l'on verra probablement la Jamathi alignée au départ de nombreux Grands Prix, car les problèmes financiers qui, l'on s'en doute, pesaient fortement sur l'avenir de la machine semblent résolus; un motociste d'Amsterdam a décidé de soutenir l'opération et d'assurer la fourniture des machines et différents outils et matériaux nécessaires.

Les deux dominateurs de la catégorie 50 cc en 1967 : Ansheidt et Katayama. L'allemand devant sortir finalement vainqueur de cette lutte en famille.



ANSCHIEDT, POUR LA SECONDE FOIS

ON avait bien raison, en début de saison, de craindre pour l'intérêt du Championnat du Monde 1967. En fait, depuis que ce titre est décerné, jamais nous n'avons assisté à des Grands Prix aussi peu passionnants. La raison en est connue de tous : une seule usine au départ, Suzuki, avec des mini-bolides tellement supérieurs que toute idée de surprise était exclue sans rémission.

Ceci n'enlève rien au mérite, et à la classe des trois pilotes officiels qui ont défendu les couleurs de Suzuki et qui se sont entrebattus tout au long de l'année, réalisant des performances de très haute valeur. Mais après avoir ainsi rendu un hommage mérité à Ansheidt, Katayama et Graham, force nous est bien de reconnaître que cette situation est absolument anormale.

LES USINES DÉSERTENT

Dans une catégorie nouvelle, il était évident que l'écart entre les machines d'usines et les compétitions-clients ne pouvait être que très important pendant les premières années, et qu'il ne fallait donc pas s'attendre à ce que les plateaux soient très garnis en « privés ». C'était un moindre mal fort acceptable... à condition qu'il y ait suffisamment d'usines disposées à aligner des machines dans cette cylindrée.

Avec Kreidler d'abord, puis Honda, puis Suzuki et — en arrière plan — Derbi, les choses ne se présentaient pas trop mal et, pendant quelques années, nous eûmes le loisir d'assister sur de nombreux circuits à des luttes fort belles, fort indécises qui conquièrent les spectateurs à cette nouvelle cylindrée.

Malheureusement, cette période faste ne devait pas durer. Les progrès techniques réalisés par les 50 cc de compétition devaient être tellement rapides, tellement effarants que les usines de moindre importance ne pouvaient plus « suivre », s'essouflaient dans le sillage des japonais, perdaient de plus en plus de terrain jusqu'à abandonner toute ambition (Kreidler) ou à limiter très sérieusement leurs espérances (Derbi).

LE REMÈDE DE LA F. I. M.

Le retrait de Honda, dernier opposant de valeur pour Suzuki, devait ainsi fatalement conduire à la situation que nous avons connue cette année et qui risque, s'il n'y est pas porté remède rapidement, de devenir catastrophique pour les 50 cc.

Le remède ? La Fédération Internationale Motocycliste, dans son Congrès d'Automne, s'est inquiétée de cette situation et a tenté justement d'y porter remède. La solution qui a été choisie ne va certainement pas contenter tout le monde, ce qui est bien souvent le cas, mais elle a l'avantage de vouloir « ouvrir » le chemin de la compétition à d'autres usines et, par là, d'essayer de rendre aux épreuves de 50 cc le côté spectaculaire (dans le sens de la lutte) qui leur manque actuellement.

De quoi s'agit-il ? De « limiter » les 50 cc sur le plan technique, en les contraignant à rester des monocylindres, en leur imposant une boîte avec (au maximum) six rapports, en leur imposant aussi de ne pas peser moins de 60 kg. De cette façon, les « monstres » seront certainement muselés ; de cette façon aussi de petites usines pourront avoir plus de chances de tenir tête aux grandes, et seront

tentées de retourner officiellement sur les circuits. C'est ce que la F.I.M. espère et nous souhaitons qu'elle ne soit pas déçue.

IL FAUT AUSSI DES PILOTES

Mais ce n'est pas tout. Les bolides actuels sont très difficiles à conduire, avec leurs multiples rapports (14 sur le Suzuki, 12 sur le Kreidler) et leurs mini-plages de régime utilisable (de l'ordre de 500 tr/mn sur 18.000 environ), sans compter les vitesses atteintes (170 km/h) avec des machines pesant moins de 55 kg !... Trouver des pilotes pour ces engins, des pilotes — bien entendu — capables d'en tirer le maximum, n'est pas une petite affaire et — même en alignant des gros billets — on ne tombe pas toujours sur le pilote « valable » (voir expérience Kreidler avec Provini et Taveri). Réduire les performances, les difficultés, simplifier la construction, ce n'est donc pas seulement inciter des usines à réenvisager le problème de leur participation aux Grands Prix, c'est aussi leur faciliter — éventuellement — le recrutement pour les pilotes.

RIEN QUE DES AVANTAGES ?

Et enfin, et c'est tout de même important pour tout le monde, les techniciens, obligés d'améliorer les rendements de leurs moteurs sans pouvoir recourir à la création de « monstres », auront l'occasion de répercuter beaucoup plus facilement sur leur production de série les enseignements qu'ils tireront de la compétition.

Rien que des avantages, alors ? Dans l'im-

UN PAUVRE CHAMPIONNAT DU MONDE !..
CAVALIER SEUL DES 50 cc SUZUKI

médiat, peut-être !... Le point de vue de la F.I.M. est réaliste et basé sur des faits que l'on ne saurait contester. Il reste que le côté « prestige », qui a tout de même son importance même pour le public, n'est pas pris en considération. Les machines qui faisaient rêver les connaisseurs, qui surprenaient et enchantaient à la fois par la hardiesse de leur conception et de leur technique, seront en 1969 (car il y a sursis pour 1968) exclues des circuits de vitesse.

Domage !... Mais, en définitive, cette décision nous semble juste.

VERS UNE CATÉGORIE DE " SPECIALES " ?

D'autant que la F.I.M. envisage aussi de créer une catégorie « Spéciale » (pas bien définie) dans laquelle nous pourrions retrouver les bolides actuels.

Après cette longue digression, revenons-en maintenant au résumé de ce qu'a été le Championnat du Monde 1967.

LE CHAMPIONNAT COURSE PAR COURSE



GRAHAM

ANSCHIEDT



50 cc 7 EPREUVES 4 RESULTATS RETENUS		Nationalité	Marques	Espagne	Allem. Ouest	France	Tourist Trophy	Hollande	Belgique	Japon	Total	Classement 1966
NOMS												
1	ANSCHIEDT	D	Suzuki	8	8	6	6	3	8	3	30 (42)	1 ^{er}
2	KATAYAMA	J	Suzuki	6	—	8	—	8	6	—	28 (28)	5 ^e
3	GRAHAM	GB	Suzuki	—	—	4	8	—	4	6	22 (22)	NC
4	NIETO	E	Derbi	1	—	2	—	6	3	—	12 (12)	9 ^e
—	SMITH	NZ	Derbi	—	3	3	—	4	—	2	12 (12)	6 ^e
6	ITOH	J	Suzuki	—	—	—	—	—	—	8	8 (8)	7 ^e
7	SCHMALZE	D	Kreidler	—	6	—	—	—	—	—	6	NC
8	KAWASAKI	J	Suzuki	—	—	—	—	—	—	4	4	NC
—	GRAU	E	Derbi	4	—	—	—	—	—	—	4	NC
—	BUSQUETS	E	Derbi	—	4	—	—	—	—	—	4	NC
—	ROBB	EIR	Suzuki	—	—	—	4	—	—	—	4	9 ^e
—	TÆRSEN	NL	Kreidler	—	—	—	—	2	2	—	4	NC
13	CRIVELLO	F	Derbi	2	—	1	—	—	—	—	3	NC
etc.												
CLASSEMENT PAR MARQUES :												
1	SUZUKI	J		8	8	8	8	8	8	8	32 (56)	2 ^e
2	DERBI	E		4	4	3	—	6	3	2	17 (22)	3 ^e
3	KREIDLER	D		—	6	—	—	2	2	—	10	4 ^e
4	HONDA	J		—	—	—	3	—	—	—	3	1 ^{er}
5	JAMATHI	NL		—	—	—	—	1	1	—	2	NC

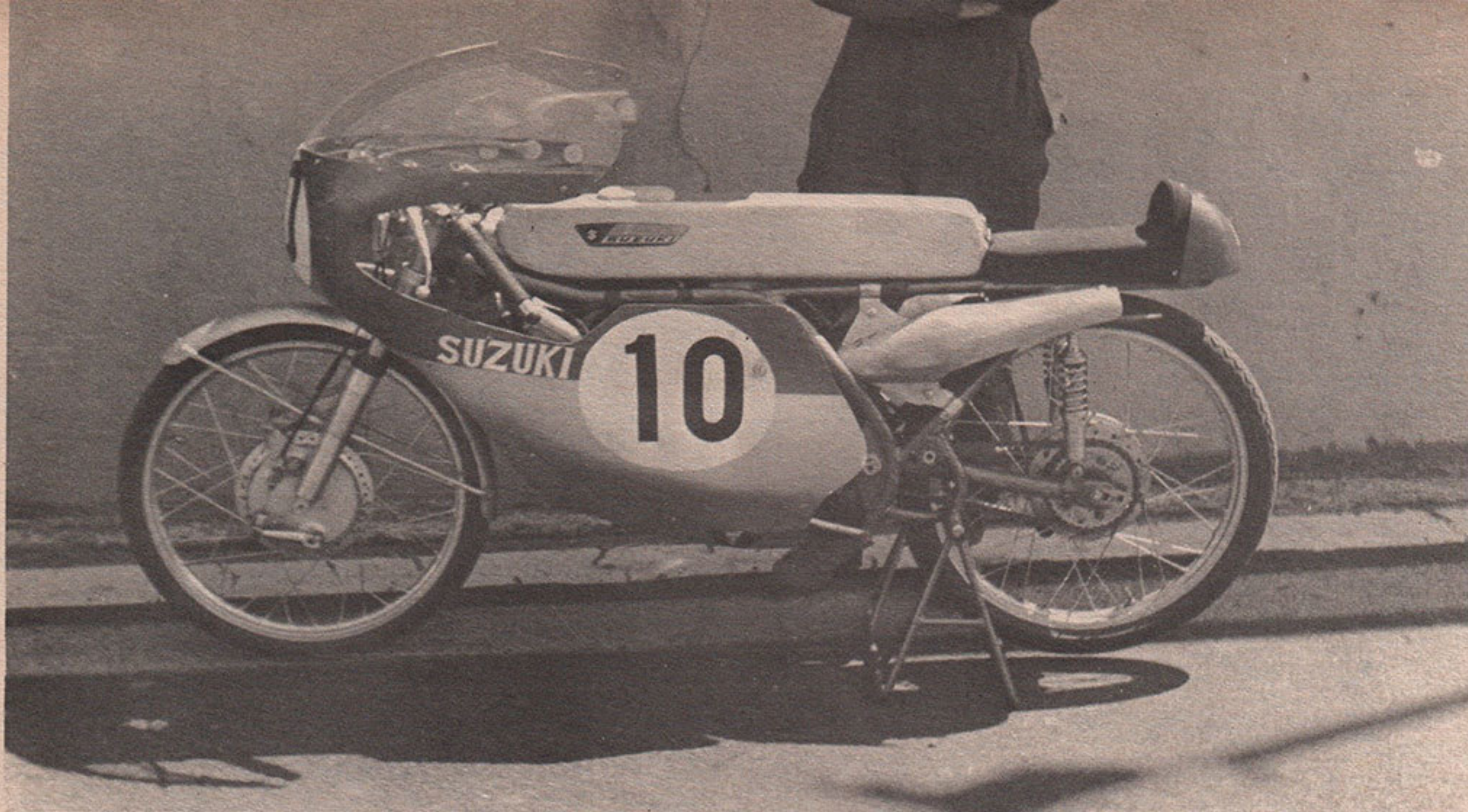
DES le Grand Prix d'Espagne, première épreuve de la saison, et se disputant sur un circuit favorable aux Derbi, les hommes de chez Suzuki abattaient leur jeu : trop d'atouts, rien à faire pour les autres qui sont tous doublés. Anscheidt bat Katayama de 19" (Graham n'est pas parti). Et Nieto (Derbi) ne termine que 6^e, battu par deux autres espagnols et notre compatriote Crivello.

□

A Hockenheim, au G.P. d'Allemagne, les Suzuki ont tremblé. Non pas à cause de leurs adversaires, mais à cause de

la « casse » qui élimina successivement Katayama et Graham. Heureusement la machine d'Anscheidt a tenu jusqu'au bout. Notons la seconde place surprenante du Kreidler de Schmalze qui devance les officiels Derbi, Busquets et Barry Smith. A Hockenheim, comme à Barcelone, les records précédents n'ont pas été battus.

Et nous voici à Clermont-Ferrand, au G.P. de France. Il va naturellement nous confirmer la suprématie des Suzuki, mais il va aussi nous apprendre que l'usine n'a pas donné de consignes favorisant l'un ou l'autre de ses pilotes. En effet, une course d'équipe



aurait dû favoriser Anscheidt, déjà vainqueur à deux reprises. Or Katayama l'emporte au sprint. A défaut de lutte inter-marques, aurons-nous une lutte inter-pilotes ? Derrière Graham, on retrouve les deux Derbi de Smith et Nieto et..., encore une fois, Crivello !

□

Les trois Grands Prix suivants devaient voir les trois « suzukistes » se partager équitablement les victoires.

Au Tourist Trophy, les deux Suzuki de Graham (vainqueur) et Anscheidt distancent le troisième (Robb sur Suzuki privé) de 15' !... Katayama qui, selon les bruits de coulisse, devait fournir le vainqueur (ordre d'usine) ne termine pas la course. Les Derbi étaient absents.

□

En Hollande, Katayama prend une belle revanche sur le sort et... sur ses coéquipiers, ces derniers étant particulièrement malchanceux (ennuis d'allumage répétés). C'est d'ailleurs Nieto qui terminera second, devant Smith.

□

Il fallait à Anscheidt, pour reconduire son titre de Champion du Monde, une autre victoire et c'est à Spa qu'il a été la chercher... à la régulière en battant Katayama grâce à un « dernier virage », mieux calculé. C'en était fait des espoirs de Katayama de devenir le premier japonais Champion du Monde motocycliste.

□

La dernière course pour les 50 cc devait avoir lieu tout en fin de saison,

au Japon. Naturellement, les jeux étant déjà faits, le seul intérêt de l'épreuve aurait résidé dans les débuts du 3 cylindres Suzuki. Mais, sans concurrents sérieux, les responsables de l'usine laissèrent ce prototype au parc. Course monotone remportée par Itoh devant Graham, Kawasaki, Anscheidt et Barry Smith, ce dernier terminant à deux tours.

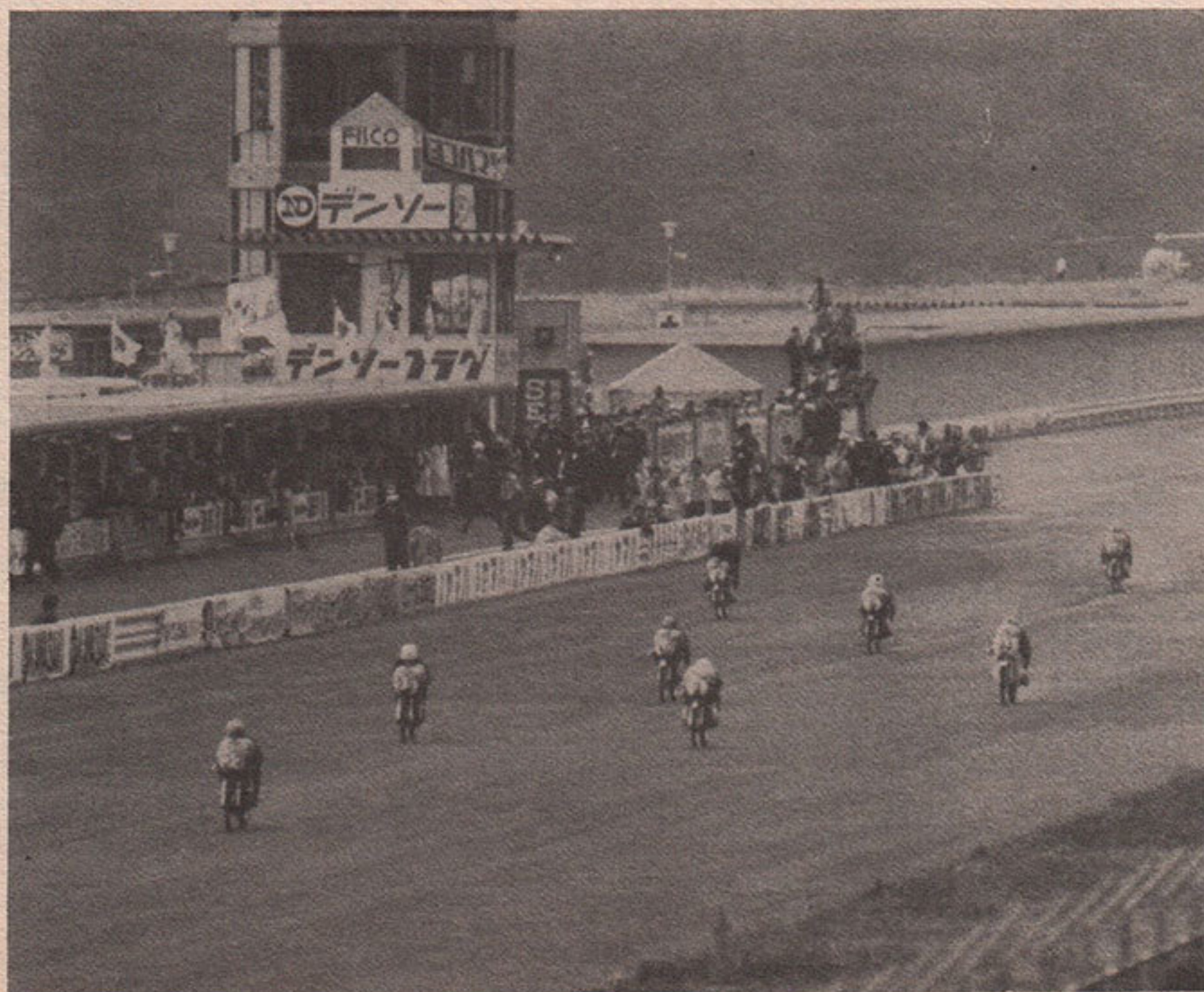
□

Ainsi prenait donc fin une saison qui ne nous a guère procuré de motif

d'enthousiasme. Pour l'année 1968 on avait parlé d'un éventuel retour de Honda (comme toujours en fin de saison !...) avec un trois cylindres. Mais d'une part cette machine n'a pas été vue au G.P. du Japon et, d'autre part, la décision de la F.I.M. n'est pas de nature à inciter Honda à persévérer dans cette voie. Si bien qu'il y a de grandes chances pour que 1968 soit la répétition fidèle de 1967, au nom du gagnant près, peut-être !...

B.N.

Le départ des 50 cc au G.P. du Japon.





MILLARD ET DUBOIS

CHAMPIONS DE FRANCE 1967



DEUX CHAMPIONNATS TRÈS DIFFÉRENTS

Nos deux Championnats de France 1967 ont eu deux physionomies bien distinctes. Celui des " Nationaux " a vu la domination incontestable d'un seul pilote ; Charly Dubois. Celui des Inters, après la tragique disparition de Claude Vigreux, a été au contraire très ouvert, le titre n'étant décerné qu'après la dernière épreuve.

Mais voyons de plus près le déroulement de ces deux championnats.

APRÈS LA DISPARITION DE CLAUDE VIGREUX, LE CHAMPIONNAT INTER INDÉCIS JUSQU'AU BOUT

Il est certain que la mort de Claude Vigreux a modifié du tout au tout le déroulement du Championnat de France Inter. Il ne pouvait en effet y avoir de problème quant à l'identité du futur Champion, mais — par contre — derrière Claude tous les autres participants se

trouvaient avoir des chances sensiblement égales, bien que Yves Le Toumelin, par sa victoire aux Coupes du Salon 1966, ait pris un départ de choix.

Par la suite, deux succès de Vigreux aux Trophées et aux Coupes Eugène Mauve redonnaient au classement une

Ilure plus normale. Mais derrière lui on ne trouvait jamais es mêmes pilotes, à croire que les accessits devaient revenir à tour de rôle à ses adversaires. C'est ainsi que, successivement, Ruysen, Cognet, Laporte, Billard marquaient des points ce qui n'était pas le cas pour Le Toumelin qui perdait ainsi le bénéfice de ses premiers efforts.

Et puis ce fut la disparition de Claude. A Bourg-en-Bresse apparaît alors un « vétérane » de la course des 50 cc, ancien champion de France « National », et abonné aux places d'honneur en « Inter » : il s'agit de Millard qui termine second de l'épreuve et premier français, devant Ruysen et Le Toumelin. A ce moment, tout est encore à construire au point de vue classement et la bataille s'annonce très ouverte.

La valse des vainqueurs possibles continue avec les deux courses suivantes. Au Criterium, autre surprise, c'est De Lespinay qui gagne. Il n'avait pas été à pareille fête depuis longtemps!... Le Toumelin marque 4 points et Millard, 3 pts. Au Grand Prix de France, Ruysen joue de malchance et tombe alors qu'il avait course gagnée. Crivello (notre « homme » des Championnats du Monde) est



RUYSSEN



DELAMARRE

aisée. On peut dire cependant qu'aucun nom nouveau n'est apparu en 1967 et que le matériel ne s'est guère renouvelé. Tout au plus, en certains cas, s'est-il amélioré... les visites en Espagne ayant été fréquentes.

Millard Champion de France, c'est la patience et l'amour de la moto récompensés, c'est l'aboutissement d'une carrière qui n'a pas toujours été heureuse, c'est aussi — pourquoi ne pas le dire — une grande surprise. Le Toumelin a manqué le titre de peu : il lui aurait suffi, par exemple, que les Inters soient plus nombreux au départ des Six Heures pour gagner ce titre.

Quant aux autres, à tous les provinciaux, et nous pensons en particulier aux méridionaux, il est vraiment dommage qu'il n'y ait pas davantage d'épreuves dans leurs régions. Dans la situation actuelle les Crivello, Delamarre, Ruysen, Nicolas sont fortement handicapés. Sur 8 épreuves, cinq se disputent dans la région parisienne : c'est beaucoup!...

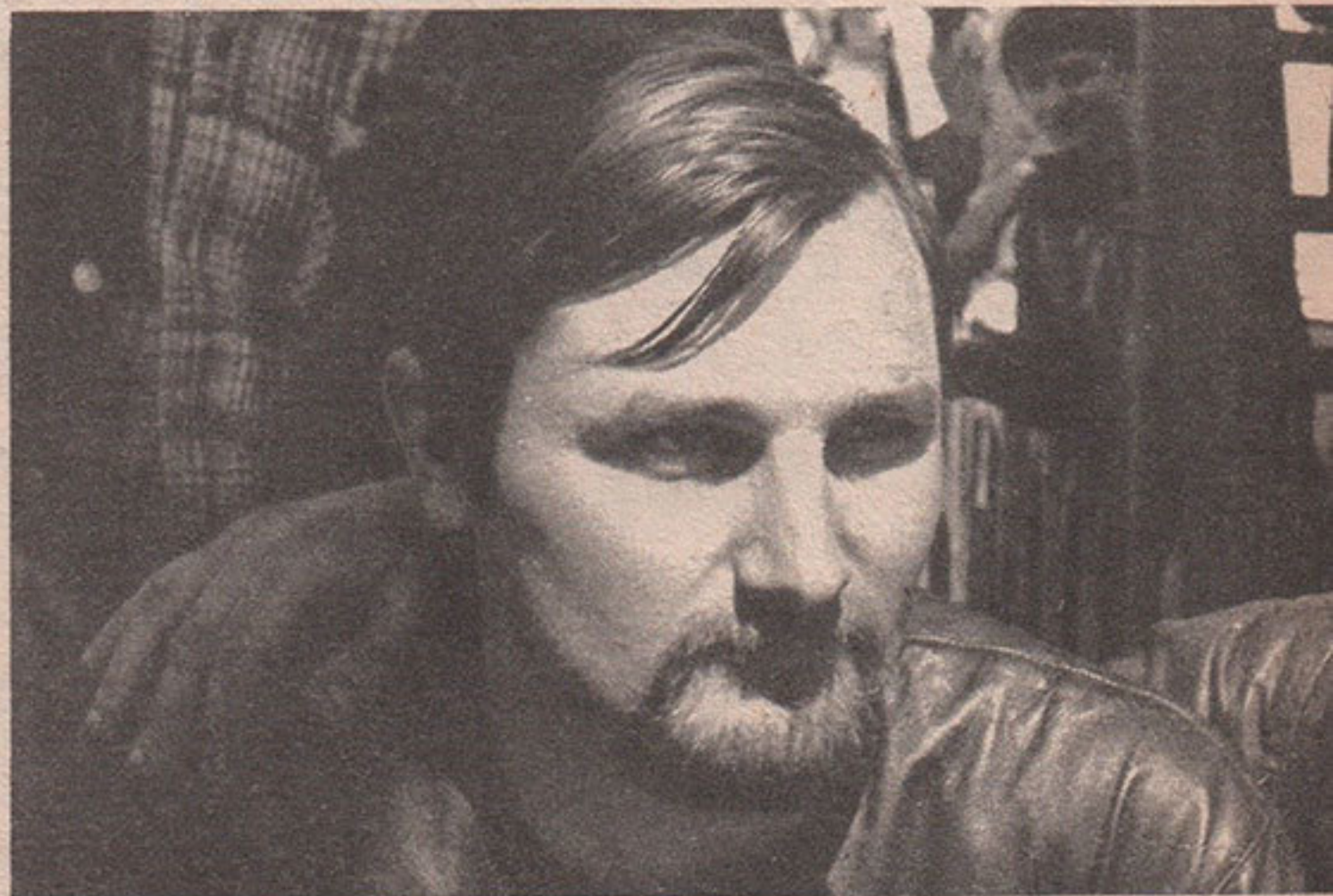
LE TOUMELIN

premier français devant Ruysen et Ravel qui disposait ce jour-là du Kreidler d'usine de Vigreux, auquel il n'était évidemment pas habitué.

A ce moment, et avant la dernière épreuve qui doit se courir en Avignon, il y avait encore de nombreux postulants au titre de Champion. Vigreux avait toujours 16 points ; Le Toumelin en comptait 16 aussi ; Ruysen en totalisait 15, Millard 11, etc.

Et, pour ne pas manquer à la tradition de cette saison, c'est un autre larron qui l'emporte en Avignon : Delamarre, qui jusqu'alors n'avait marqué aucun point en championnat mais qui avait beaucoup couru à l'étranger. Grand bénéficiaire de la journée : Millard qui prend 6 points... et le titre d'extrême justesse (selon nos calculs, qui ne sont pas officiels, n'oublions pas de le rappeler), devant Le Toumelin et Vigreux.

Tirer des conclusions d'une saison aussi décousue (7 épreuves et... 6 vainqueurs différents) n'est pas tâche



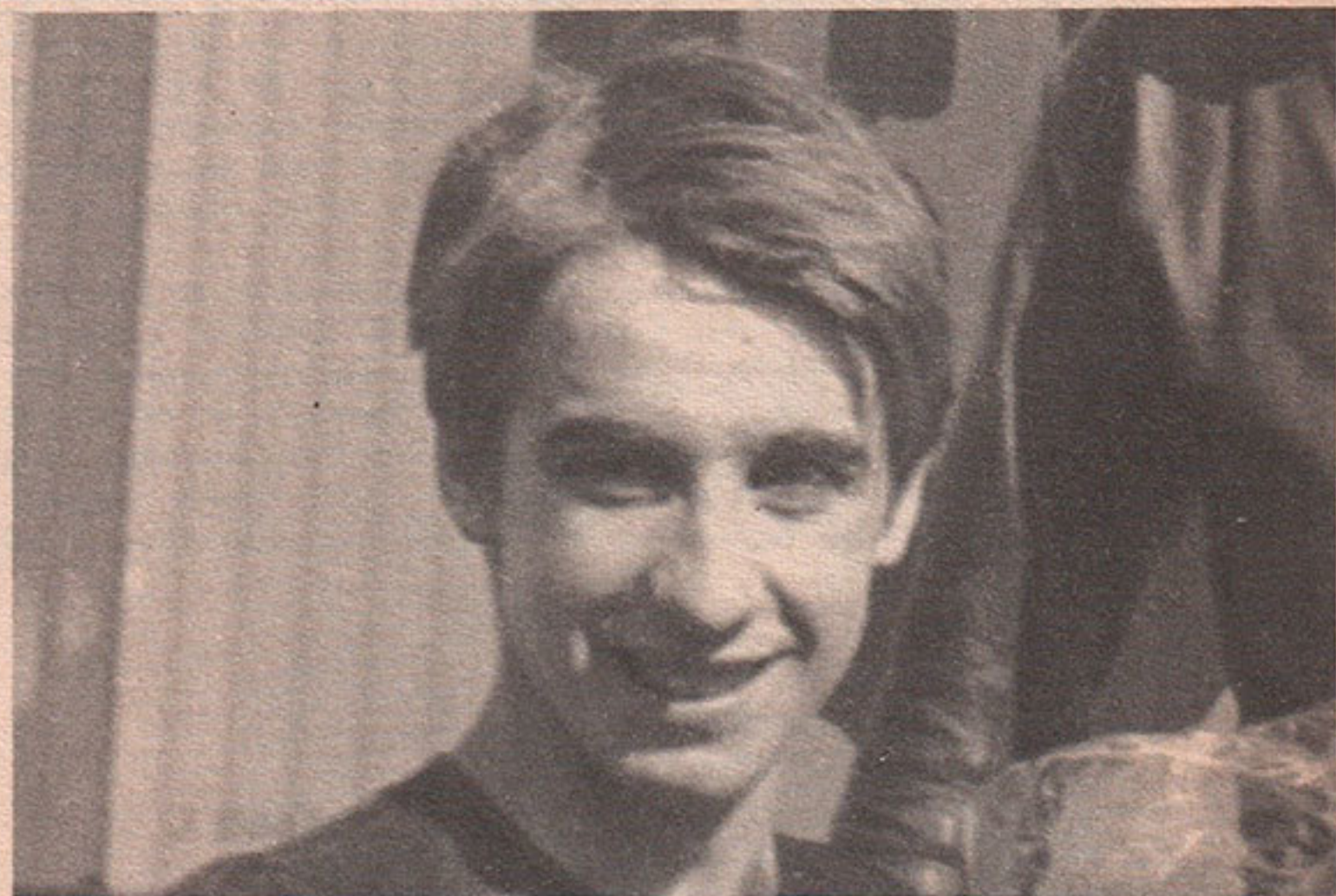
CATÉGORIE NATIONALE : DOMINATION DE CHARLY DUBOIS ...MAIS TROP PEU D'ÉPREUVES

LE Championnat National n'a pas été très riche en épreuves : 6 en tout et pour tout, dont 4 disputées à Clermont-Ferrand. Lorsque nous aurons précisé que Charly Dubois a remporté 5 de ces 6 courses, nous aurons bien défini ce qu'a été ce Championnat.

Dubois n'a, en fait, rencontré qu'un seul interlocuteur valable : Le Mignot, vainqueur des Trophées qu'il retrouvera d'ailleurs en catégorie Inter en 1968. D'autres pilotes, bien sûr, se sont intercalés tout au long de l'année, mais leur rendement, ou celui de leur machine, n'a pas été assez constant pour inquiéter Dubois, ni même Le Mignot qui s'assure la seconde place avec deux résultats seulement.

A propos de « places », il faut dire que nous ne publierons pas cette année de tableau global des résultats. En effet la différenciation entre « Nationaux Sport » (les seuls comptant pour le Championnat) et les « Nationaux Course », différenciation appliquée par le M.C.F. en signe de protestation contre la formule Sport en vigueur, ne nous a pas permis d'avoir des classements exacts pour toutes les courses. Si, en ce qui concerne Dubois, il n'y a aucune possibilité d'erreur, par contre pour les autres nous ne voulons pas prendre le risque de commettre des erreurs (même officieuses).

Nous citerons donc, sans les classer, les pilotes qui, en dehors des deux dont nous avons déjà parlé, se sont mis en vedette épisodiquement au cours de ce Championnat. En premier lieu, J.-P. Trigoulet, deux fois second en début de saison et malchanceux par la suite. C'est un candidat très valable pour le titre national 1968. Renaud (Kreidler) est dans le même cas : il n'a pas confirmé un excellent début d'année. Par contre Latouche (Kreidler) a bien terminé avec une seconde place aux Six Heures et une troisième au Critérium. Moreau (Mondial) s'est aussi fait remarquer. Soulignons la réapparition aux Six Heures des Itom, nouvellement réimportés en France, avec deux pilotes



LE MIGNOT

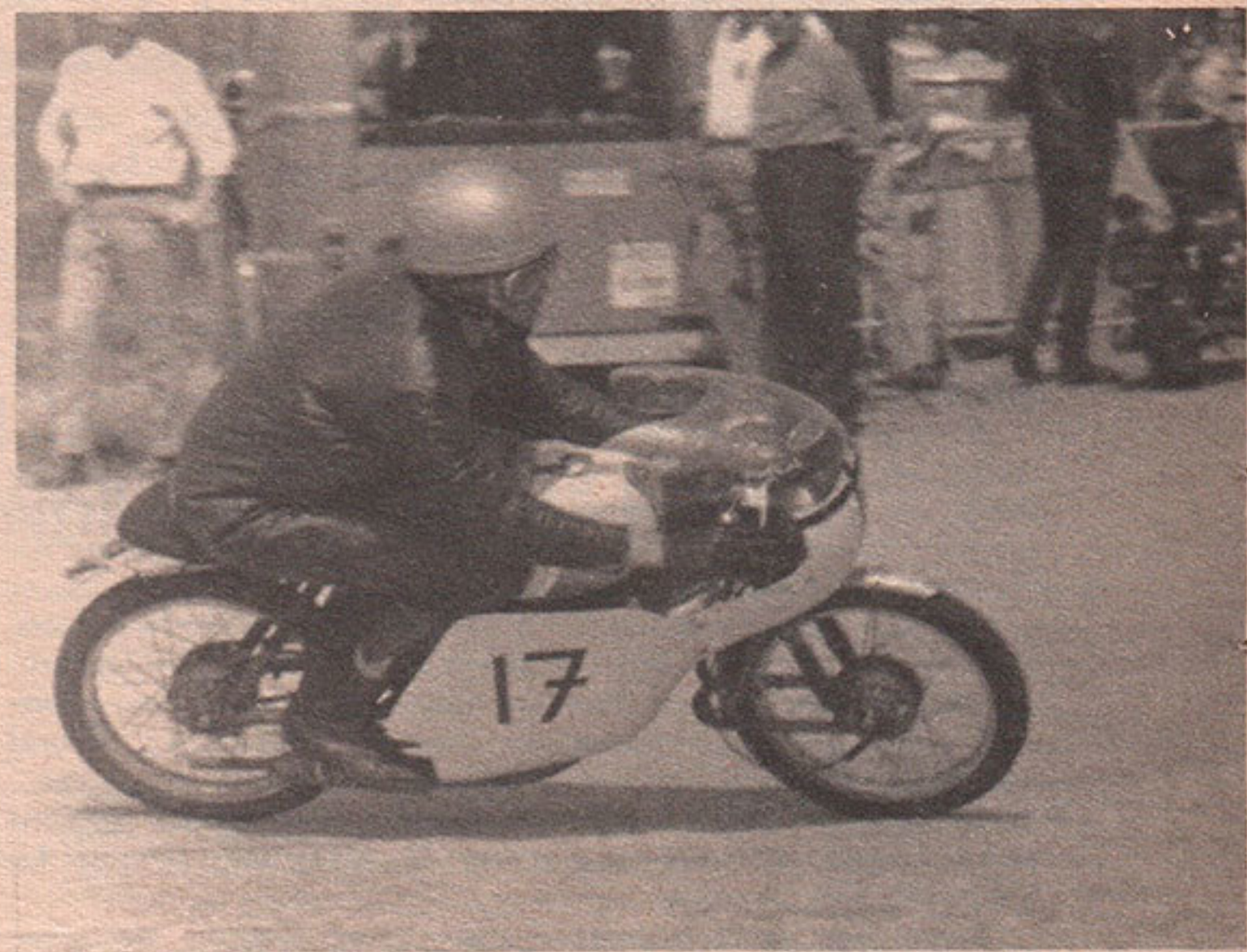
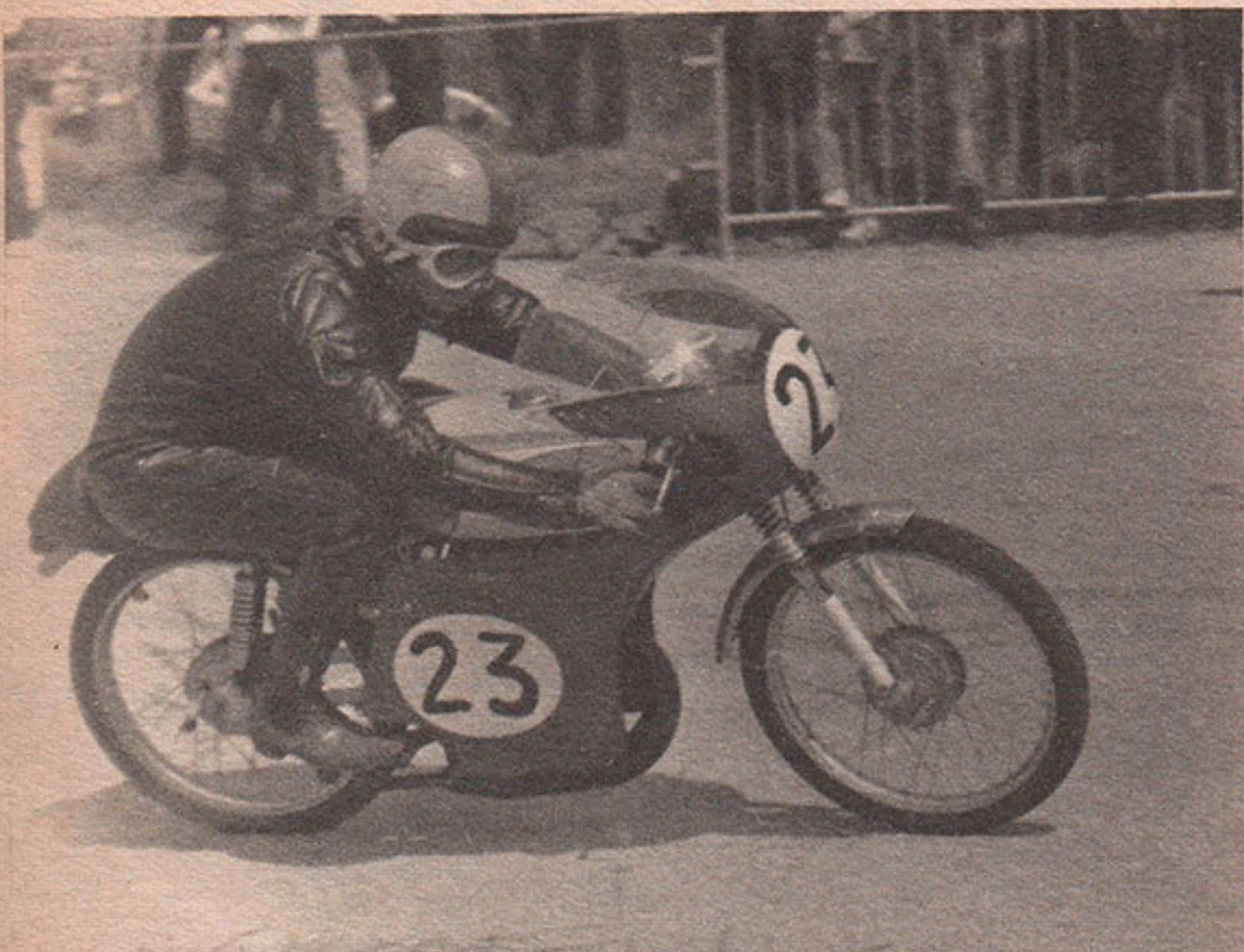
méridionaux Ferro et Morello qui se classera deuxième au Critérium derrière Dubois.

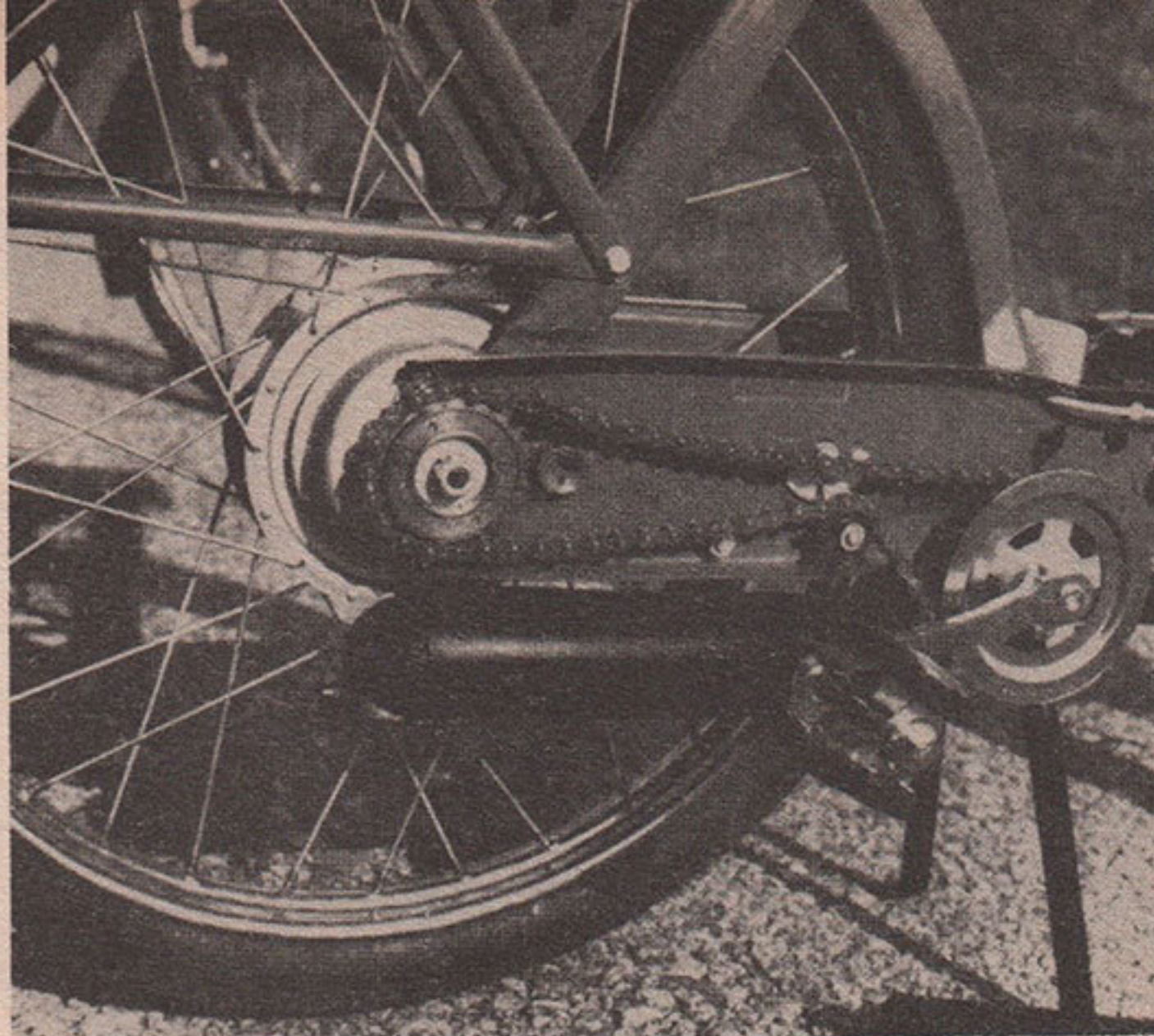
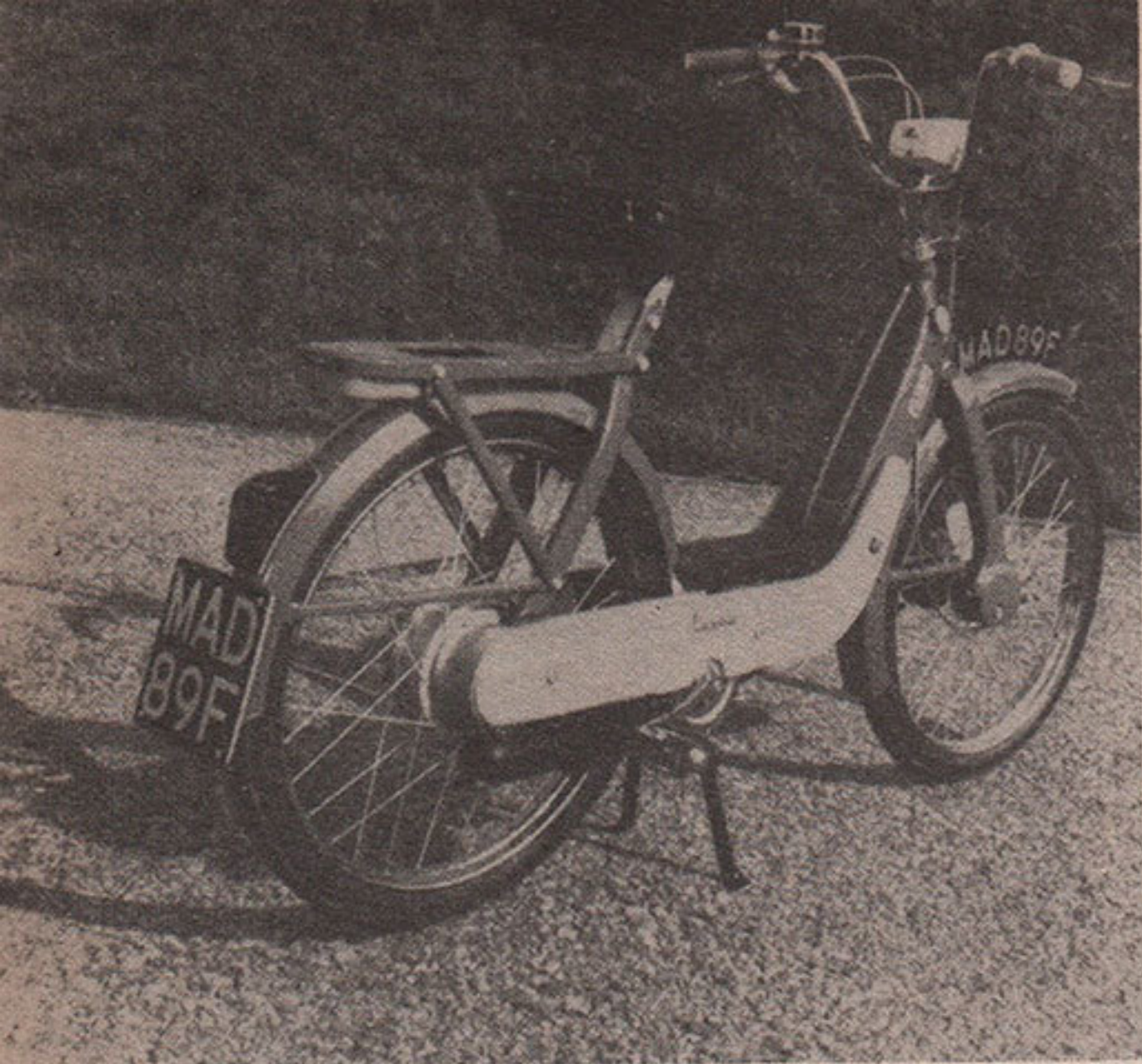
Comme nous l'avons dit, le passage de Dubois et Le Mignot en catégorie supérieure va laisser la voie libre à une cohorte de nouveaux venus aux dents longues. Cependant ce qui va le plus marquer le Championnat de l'an prochain, c'est évidemment la « mise en service » du nouveau règlement de la formule Sport. La rigueur plus ou moins grande avec laquelle seront appliquées les nouvelles définitions jouera un rôle primordial et, dans ces conditions, tout pronostic devient évidemment impossible.

B.N.

MORELLO

LATOCHE





UN CYCLO VESPA : LE CIAO

LA dernière création des établissements Piaggio est un petit 50 cc monovitesse à pédales pouvant être utilisé soit en version motorisée, soit uniquement avec les pédales. Ce modèle, qui a été présenté pour la première fois au salon de Milan, est remarquable par sa finition et son esthétique. Le moteur est dissimulé dans la partie basse du cadre, entre les deux tôles embouties formant celui-ci ; un couvercle de plastique disposé par dessus ferme complètement son logement. Ces longerons de tôle emboutie sont, d'une part fixés sur le bas du réservoir, et d'autre part servent de porte pivot à la roue arrière.

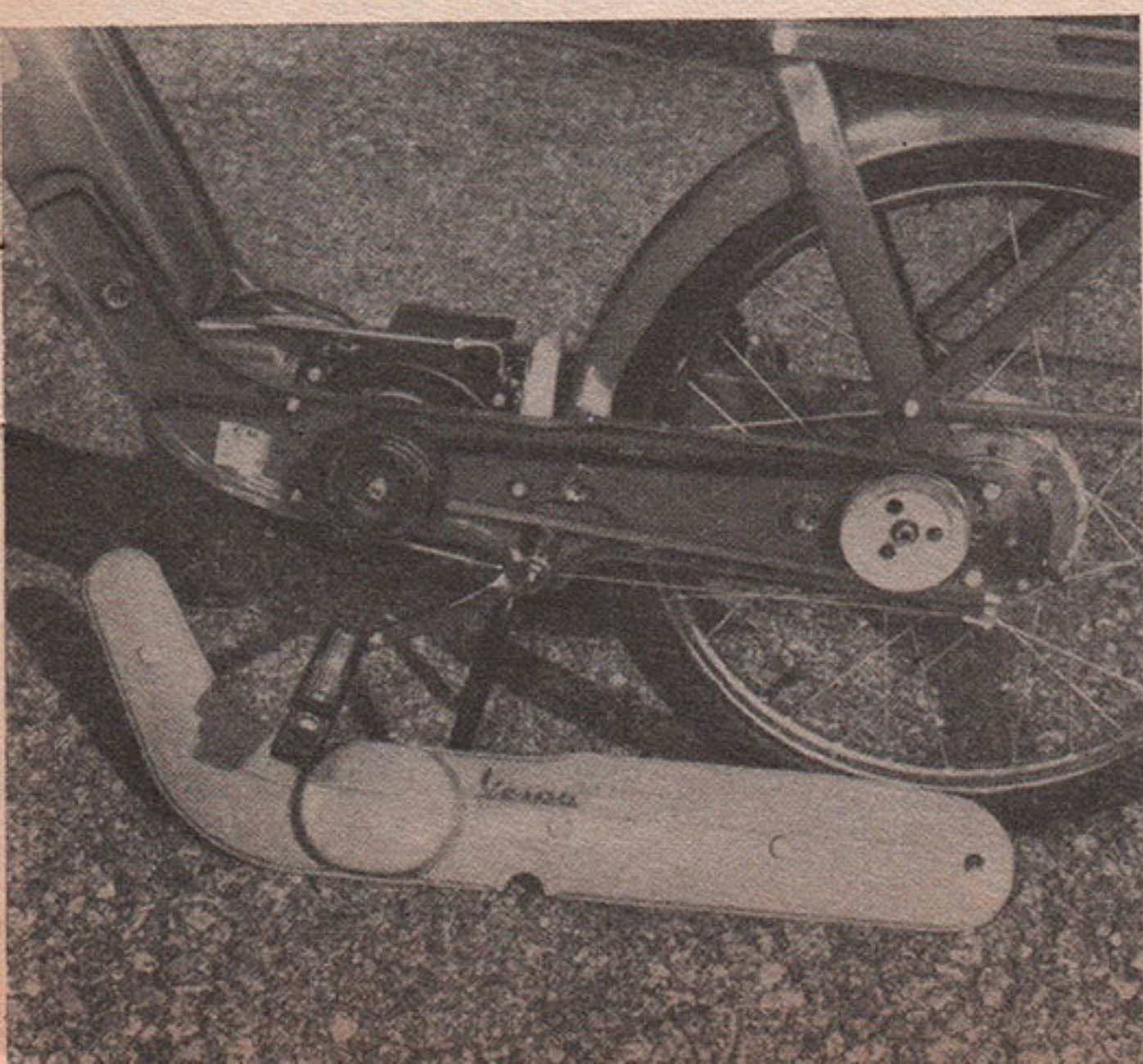
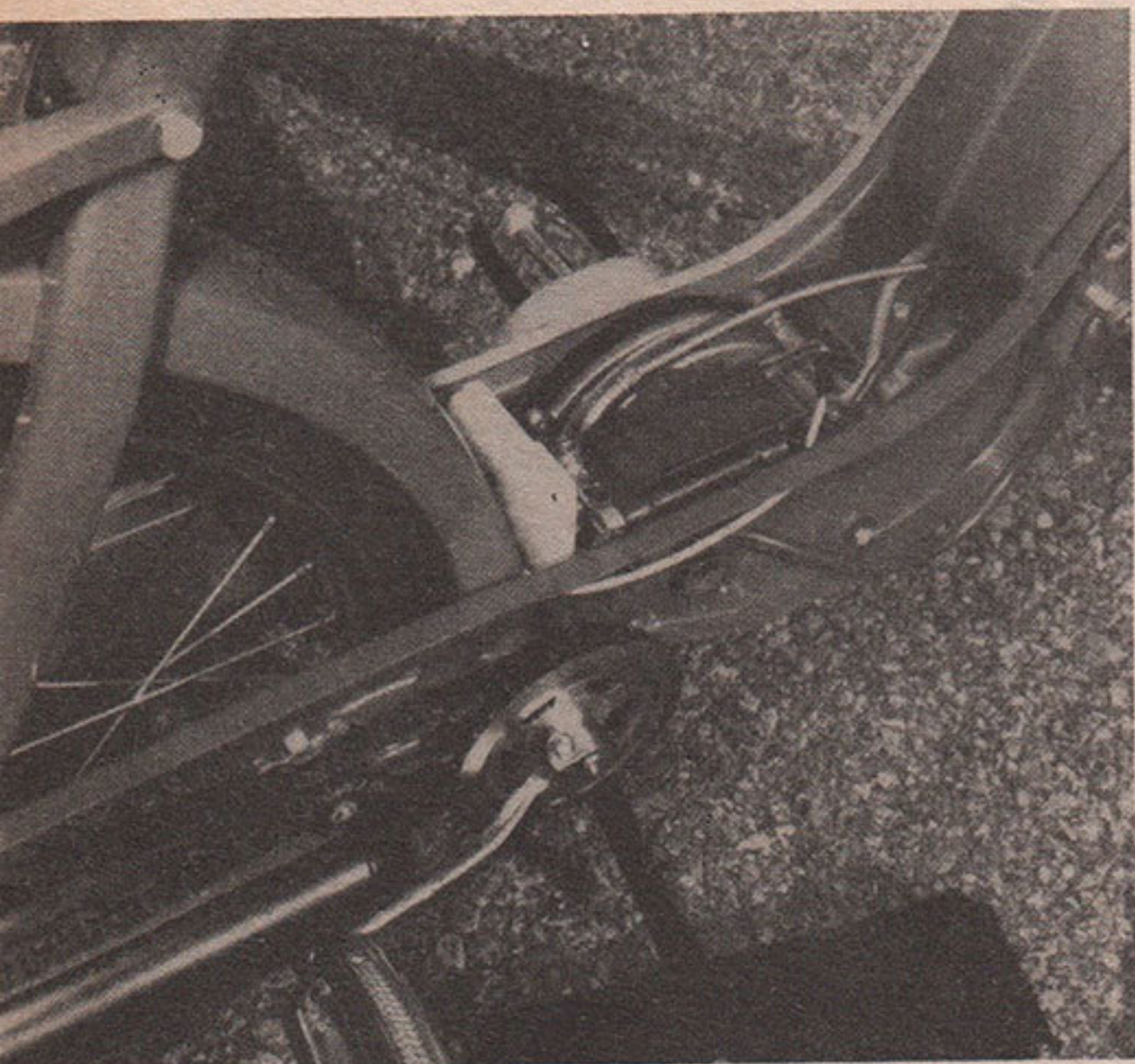
Le pédalier entraîne la roue arrière au moyen d'une chaîne, tandis que le moteur lui, transmet par courroie.

La transmission est entièrement automatique, le démarrage se faisant par pédalage et l'arrêt par décompresseur.

La roue avant est suspendue, l'arrière ne bénéficiant pas du même avantage.

Le principal attrait de cette machine réside dans le fait qu'elle a été conçue et réalisée spécialement en vue de son utilisation comme cyclomoteur et comme bicyclette, le pédalage s'avérant très aisé.

Cette machine qui n'est pas encore importée en France séduit par l'ingéniosité qui a procédé à son élaboration : les carters de chaîne et de courroie s'enlèvent et se fixent en un instant, la trappe de visite du moteur est aussi mobile, le phare, la sonnette, le haut guidon, la poignée tournante, les freins à tambours à l'AV et à l'AR, tout au guidon, promettent un véhicule utilitaire de première qualité.

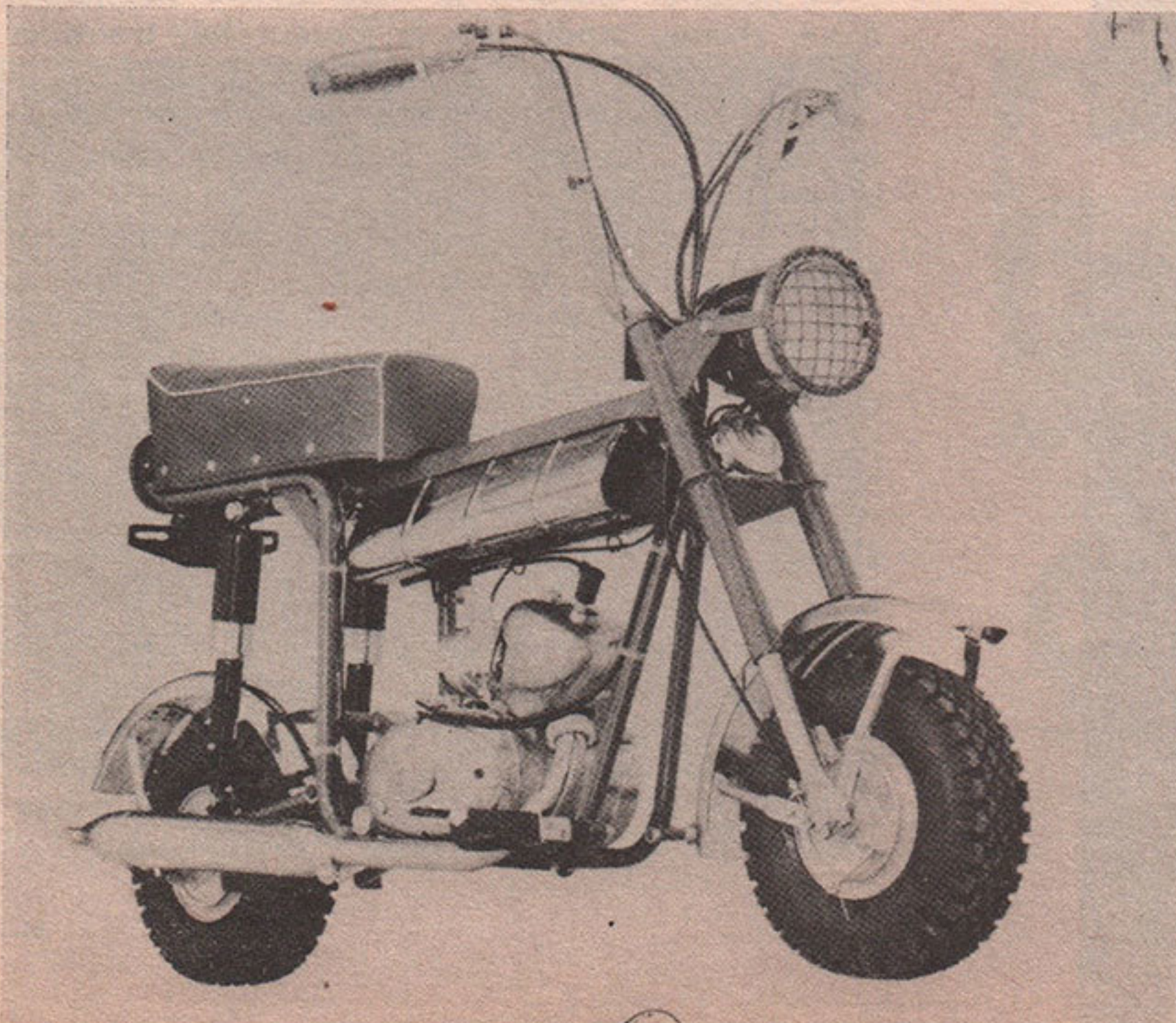




En « dragsters » tous les coups sont permis, et celui qui a des complexes n'a qu'à s'abstenir. Remarquez que dans une séance de sprints, l'arrivée d'un tel engin doit sérieusement détendre l'atmosphère. « 10 secondes aux 400 m D.A. ! Pas fou, je visite moi ! »

LES AMÉRICAINS et les MINI-MOTOS

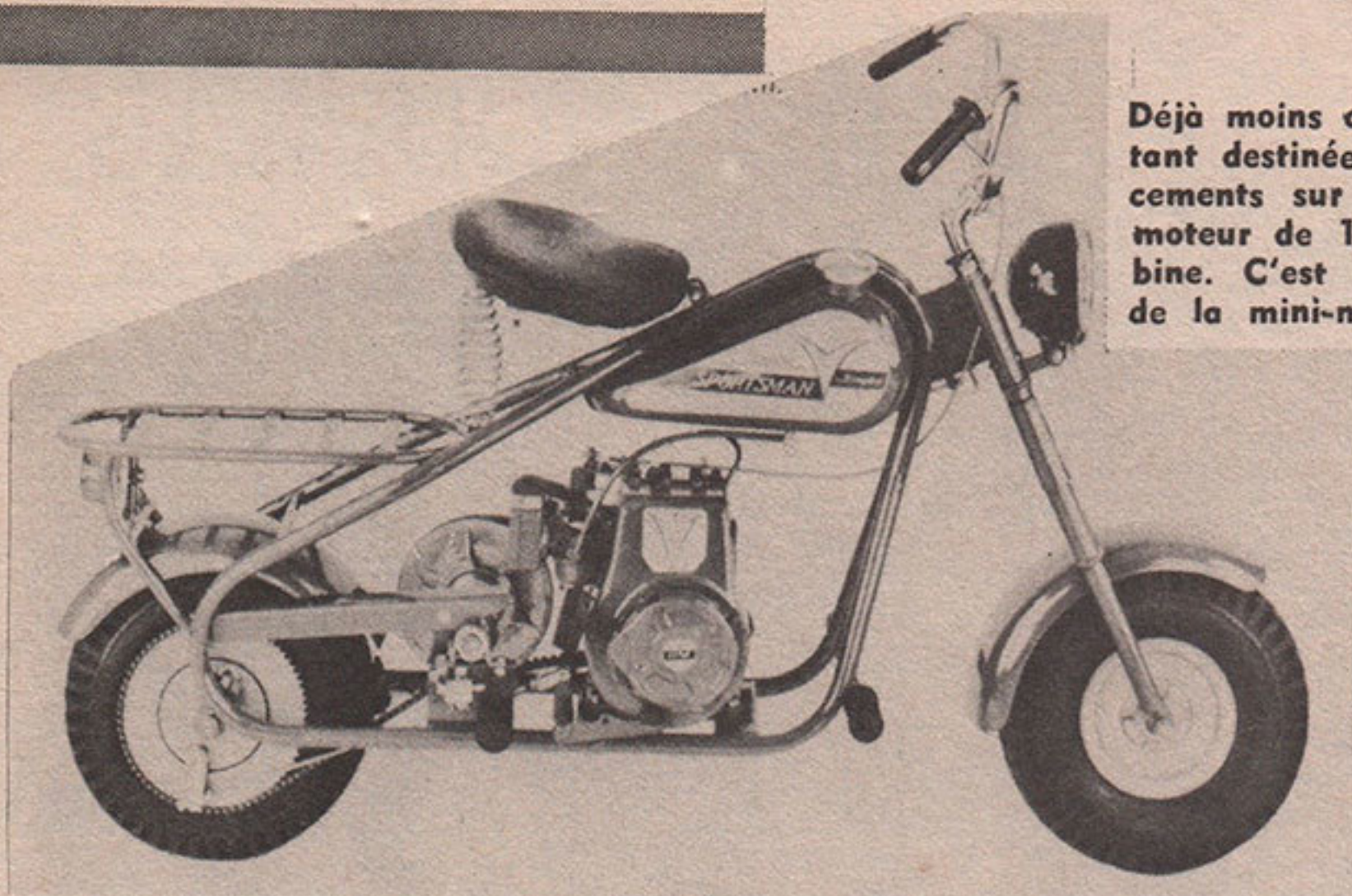
Nous entrons là dans le domaine de la « bécane de poche », chère aux américains. Sur notre photo, vous voyez un modèle comme il y en a des dizaines, c'est-à-dire l'engin que l'on sort du coffre de l'auto et qui permet d'aller sur le lieu de pêche ou de chasse sans se fatiguer. Grand guidon, phare protégé, pneus à têtens ; le moteur est refroidi par turbine.



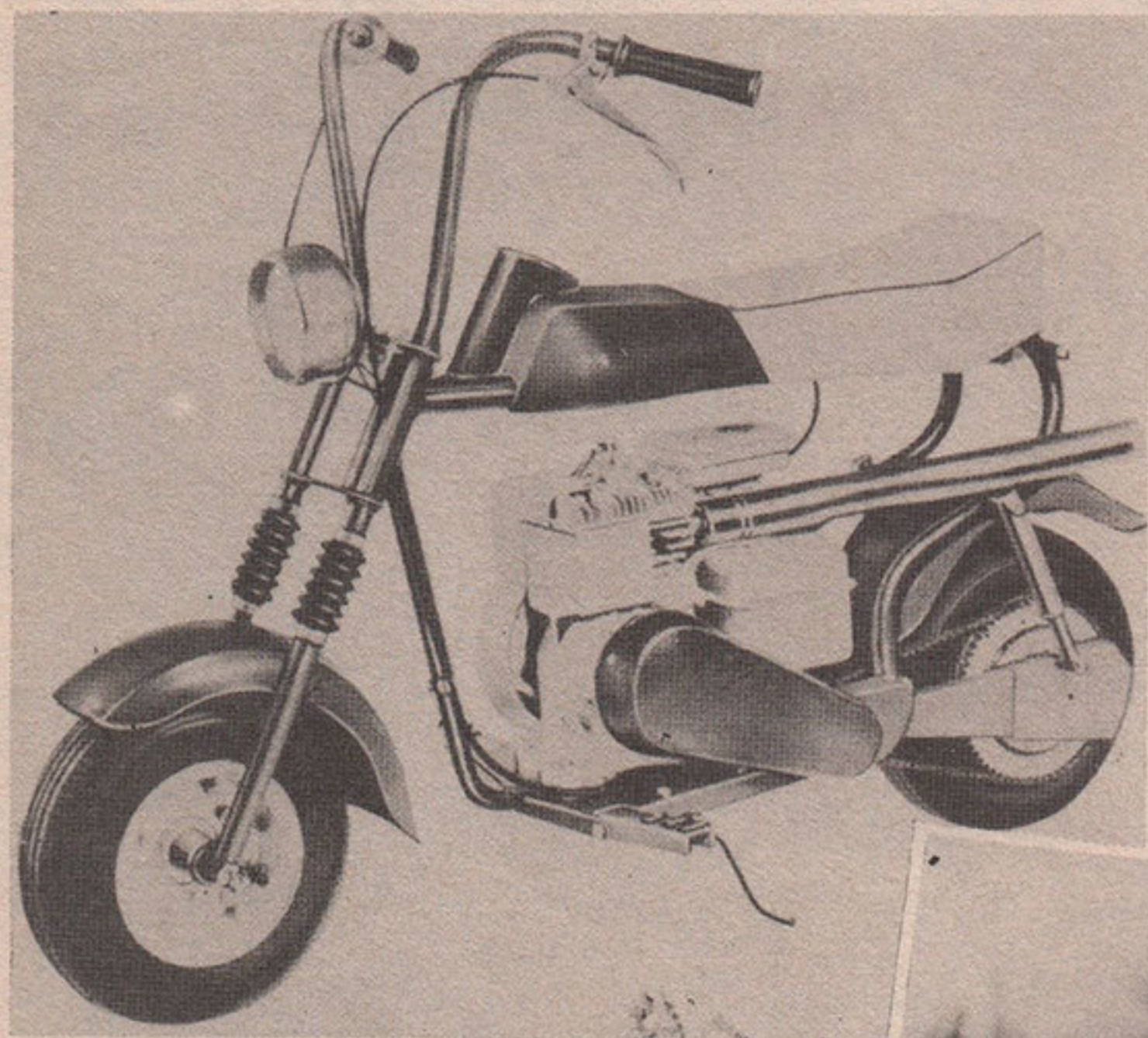
TOUT le monde sait que les américains sont amateurs de motos, mais on pense généralement alors aux gros cubes ; cela est vrai en partie, car ils n'en négligent pas moins les petits 50 cc et 90 cc japonais qui leur sont très utiles, soit en ville soit en tous-terrains.

Mais un autre domaine très prisé des utilisateurs US est celui de la mini-moto, et là, toutes les imaginations sont mises à épreuve, ce qui donne parfois de curieux résultats, comme vous pouvez le voir sur les quelques documents que nous avons réunis sur ces pages.





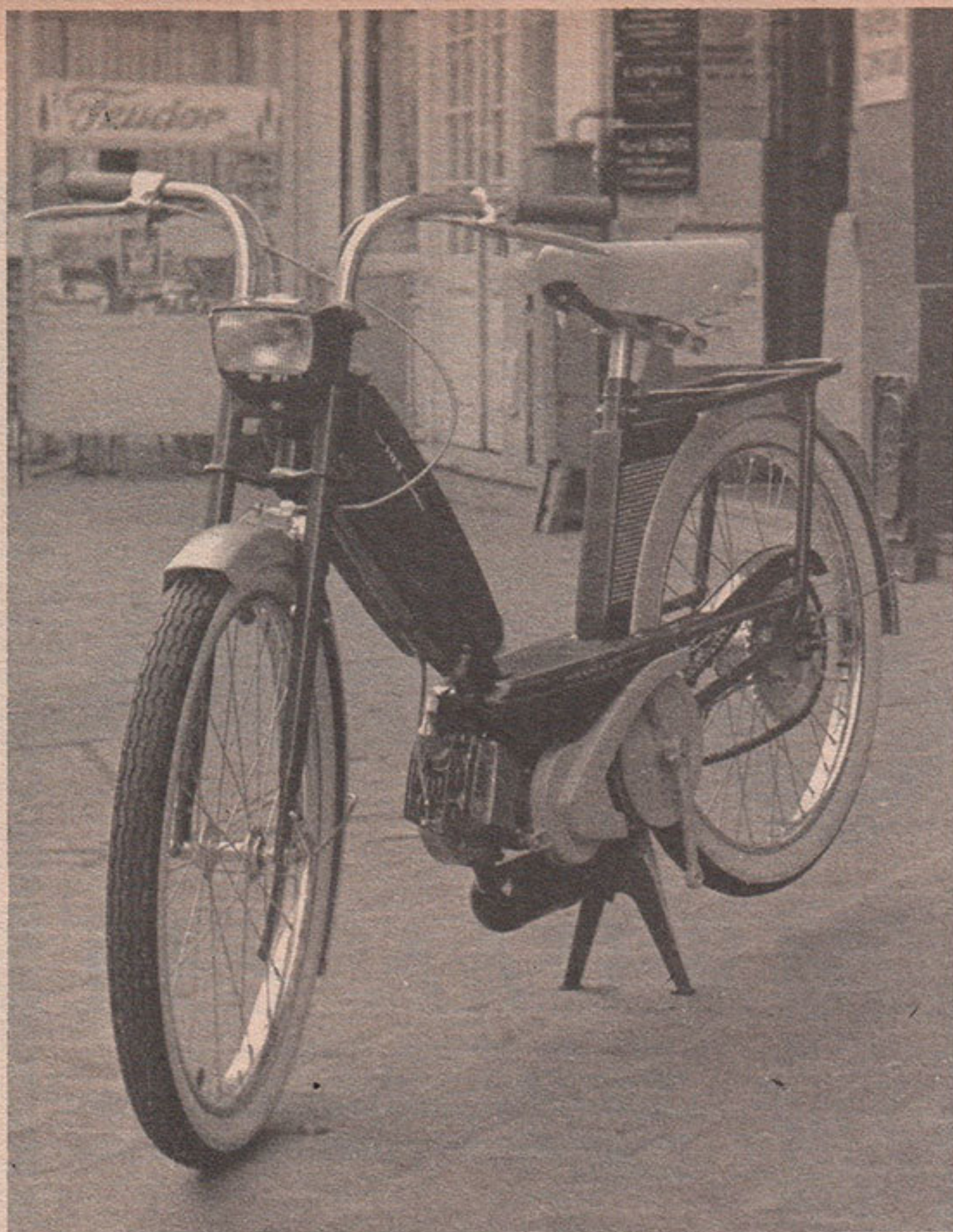
Déjà moins classique, celle-ci est pourtant destinée à la ville et aux déplacements sur de courtes distances; le moteur de 125 cc est refroidi par turbine. C'est la schématisation parfaite de la mini-moto en usage aux U.S.A.



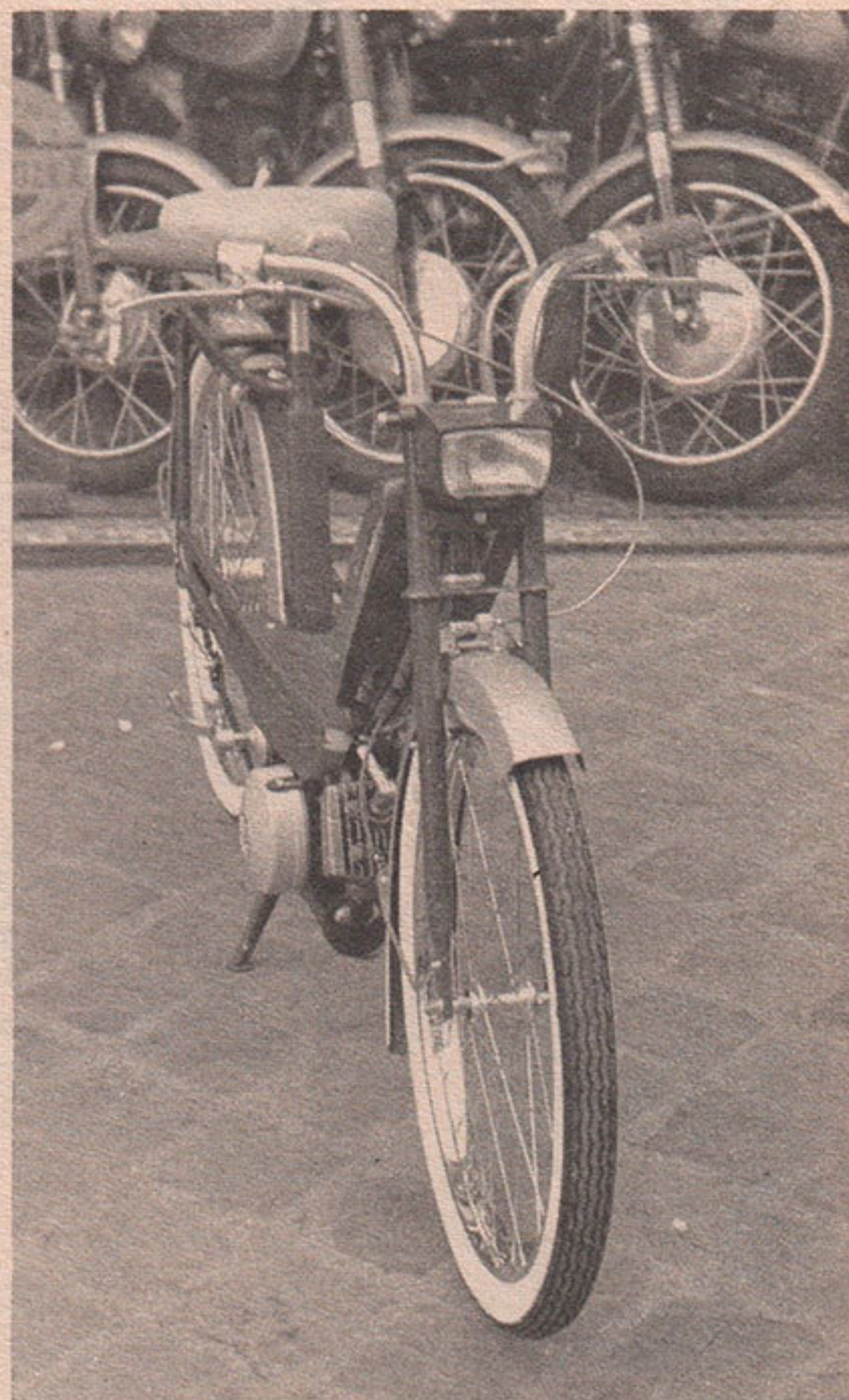
Encore une mini-moto classique, mais destinée à la ville celle-là. Pneus ordinaires, carters étanches, chromes, lanceur par filin comme sur les moteurs hors-bord.

Cette machine tout à fait farfelue n'est pas en vente aux U.S.A., comme l'on pourrait le croire; il ne faut rien exagérer. Elle fut réalisée pour servir de support publicitaire à une marque d'huile qui s'adaptait à tous les moteurs et toutes les machines, indistinctement, comme l'on peut le voir sur notre document.



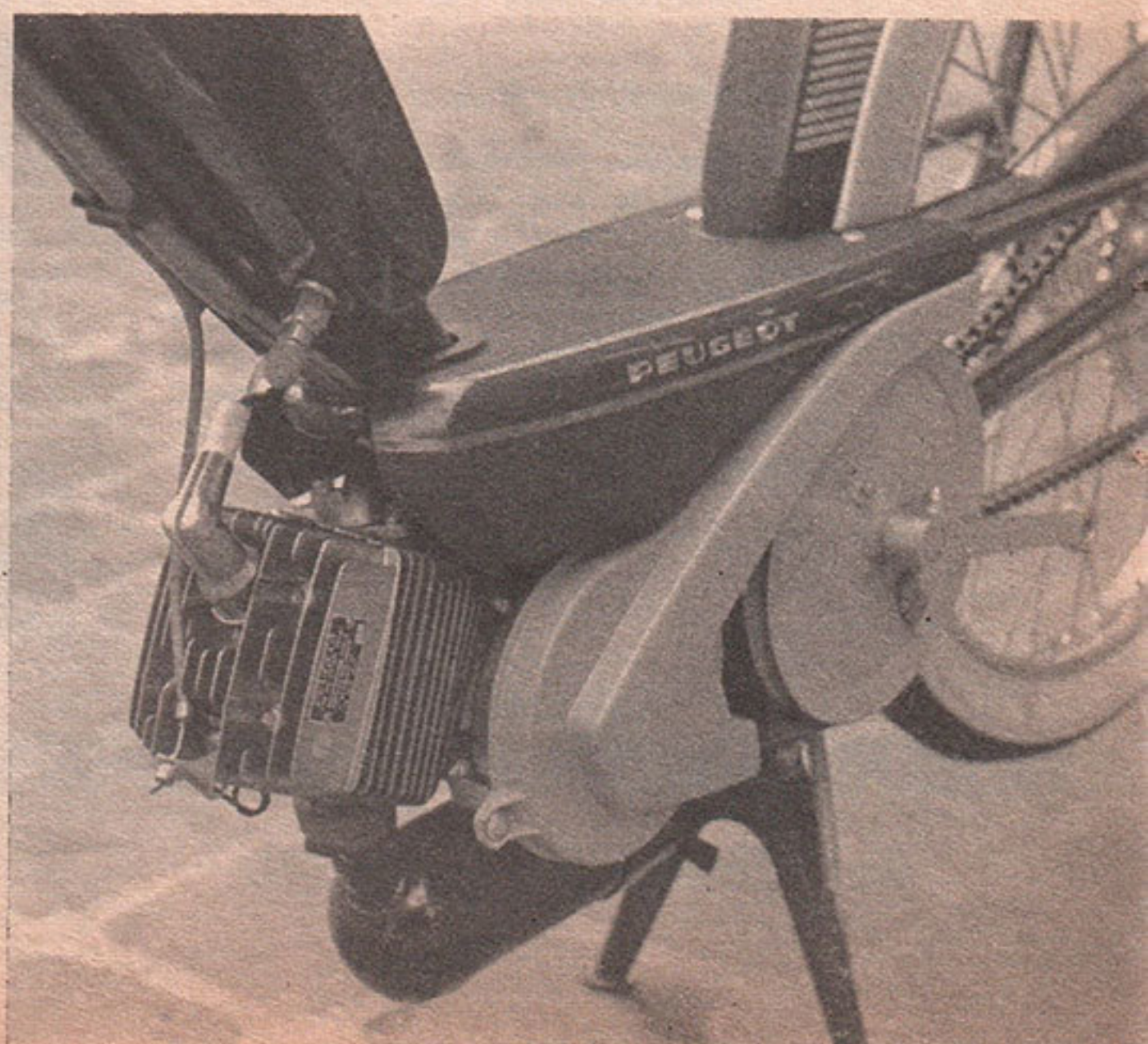
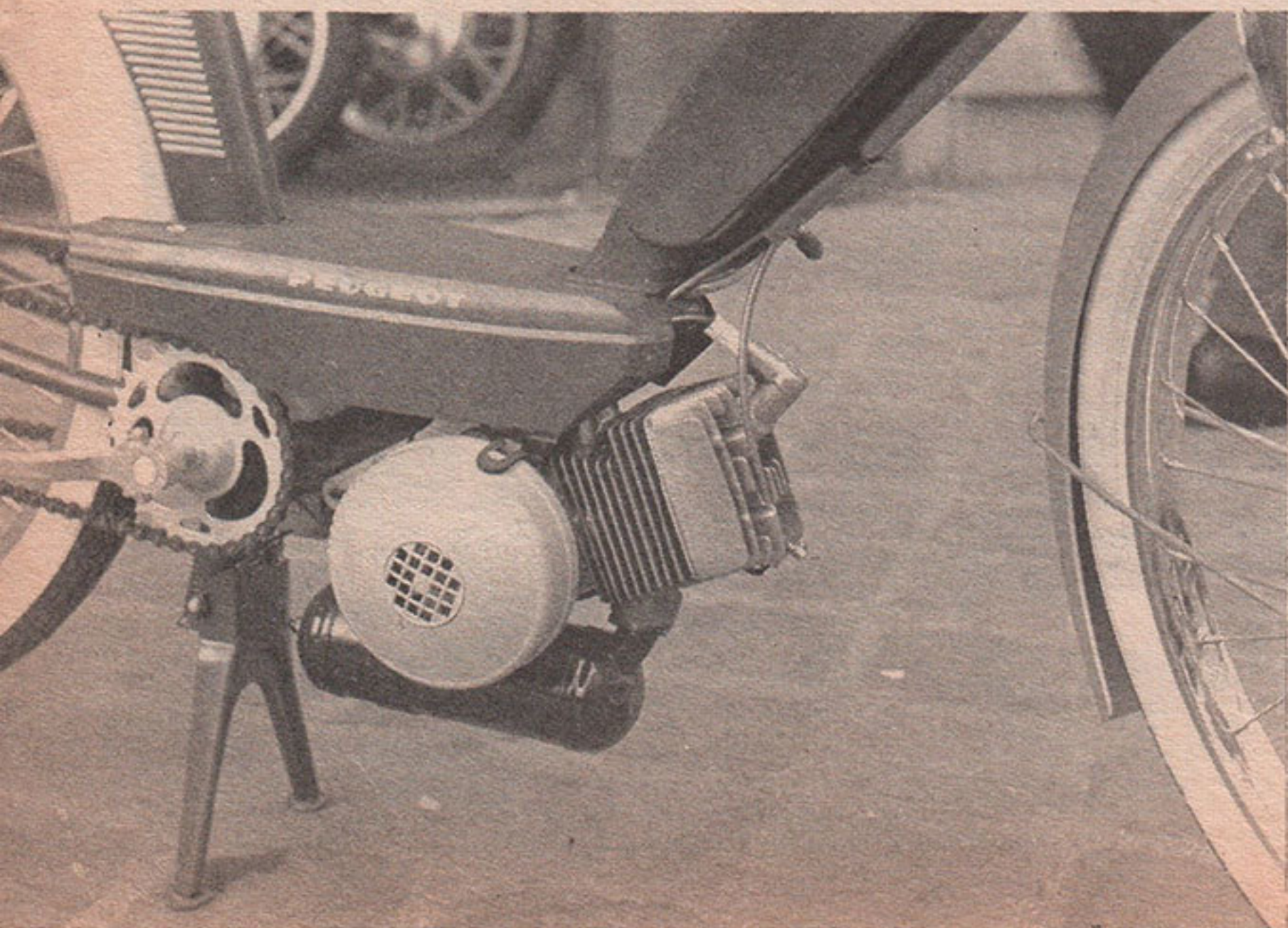


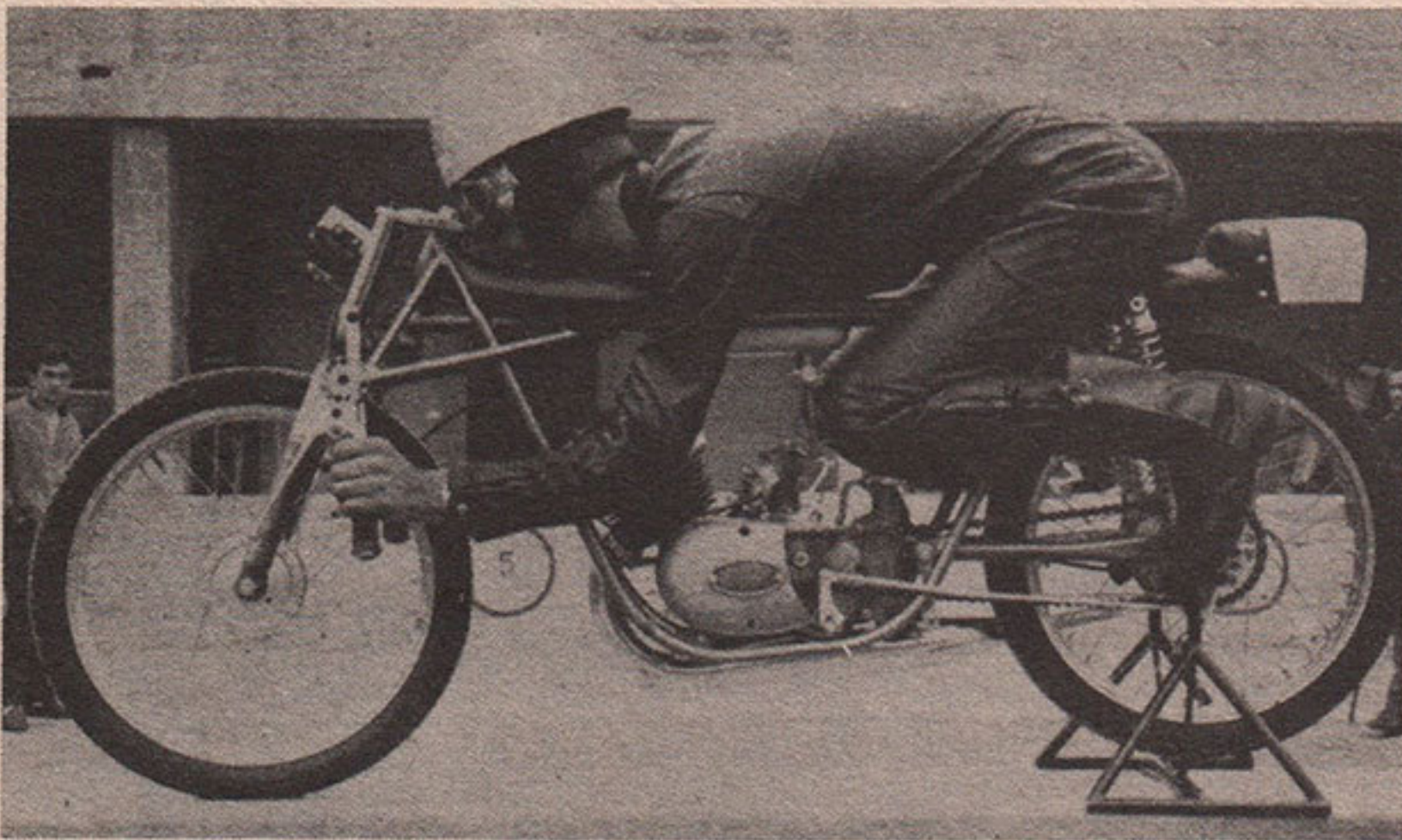
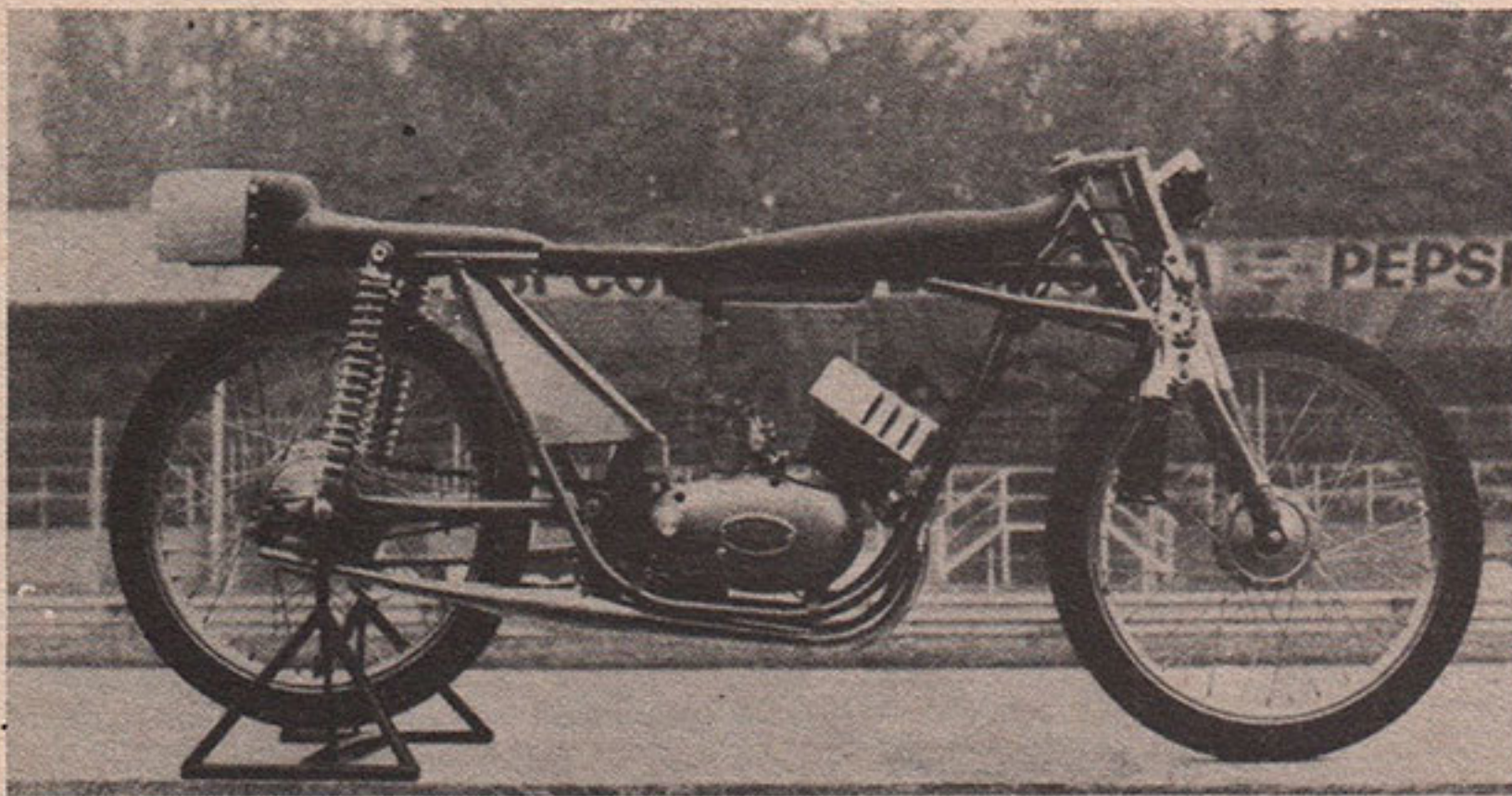
DU NOUVEAU
CHEZ...



PEUGEOT

NOUS espérons pouvoir bientôt vous parler plus longuement des nouveaux modèles Peugeot qui viennent s'ajouter à la gamme habituelle. Dans cette page, différentes vues du 102 R, qui est déjà livré aux concessionnaires. Il s'agit d'un modèle utilitaire, monovitesse non suspendu vendu à un prix très « démocratique » : 489 F T.T.C. Cadre ouvert, guidon relevé, frein à patin à l'avant, tambour à l'arrière, réservoir de 3,2 litres. Ce modèle va bientôt être accompagné de deux autres : le 102 T (fourche télescopique, frein AV tambour) et le 101 S qui seront en vente début 1968.





(Photos Motociclismo)

ENCORE DES RECORDS DU MONDE POUR F. B. MINARELLI

Le dimanche 15 octobre, F.-B. Minarelli, sur la piste de Monza — a donné deux nouveaux records du monde à l'industrie italienne : ceux du 1/4 de mile départ arrêté dans les catégories 50 et 175 cc. Le pilote était un jeune « cadet » italien, Boscherini, qui l'an dernier déjà avait contribué, avec d'autres pilotes, à faire une ample moisson de records pour la même marque.

Avec le 50 cc, le record a été porté à 77,022 km/h, alors que le précédent était de 73,900. Il appartenait à Kreidler et avait été établi en septembre 1965.

Pour le 175 cc, le nouveau record est de 92,906 km/h, contre 90,153 km/h pour l'ancien qui était la propriété d'une Triumph pilotée par Wells (octobre 1966).

Ces résultats ne donnaient pas entièrement satisfaction aux responsables de l'usine (aux essais, la 175 cc avait réussi presque 99 km/h), et c'est pourquoi il faut s'attendre à une prochaine tentative F.-B. Minarelli.

EN TOUTE FRANCHISE

CORSARINO MOTO-MORINI

Lecteur de « Scooter et Cyclomoto » depuis plus de 2 ans, je vous fais part de mes impressions sur un 48 cc Morini Corsarino ZZ ».

Acheté neuf en avril 1967 : 162.000 AF tout compris. Il compte à ce jour 8.000 km. Après un rodage de 1.500 km à 60 km/h, j'ai augmenté ma vitesse de 10 km/h tous les 250 km jusqu'à 2.500 km, ce qui fut terminé au mois de juin.

Tout d'abord passons à la partie cycle :

- Machine un peu courte pour une position couchée.
- Cadre : double berceau interrompu.
- Boîte à outils d'apparence suffisante, en réalité de faible contenance.

— Suspension AV télescopique excellente ; AR oscillante trop dure en solo.

— Selle dossier, très bien en solo, trop courte en duo.

— Réservoir de 11 ou 12 litres, équipé d'un bouchon à ouverture rapide, robinet à 3 positions.

— Roues en acier avec pneus de 2,25 X 18 Ceat ligné à l'AV, pavé à l'AR. Celui-ci accroche mal en virage.

— Freinage excellent à 100 km/h sur route sèche, en 20 m grand maximum, ceci sans bloquer la roue arrière bien entendu. (1)

— Garde-boue étroit, un peu trop près de la roue à l'AV, mieux adapté à l'arrière.

— Plaque minéralogique très voyante.

— Avertisseur dérisoire (digne d'un vélo).

— Phare à 3 positions : excellent à n'importe quelle vitesse, ceci grâce au volant de 30 watts.

— Démontage des roues rendu facile grâce aux broches.

— Aucun câble de cassé sauf celui de compteur.

Passons maintenant à la partie mécanique :

— Moteur 4 temps culbuté, graissage par pompe sous pression, cylindrée de 48 cc.

— Bougie : Bosch W 240, T2/U.

— Carburateur : Dell'Orto de 15, équipé d'un cornet.

— La transmission primaire est par

engrenages. La secondaire par chaîne.
— Embayage à disques multiples baignant dans l'huile, il est très doux.
— La boîte de vitesses à 4 rapports a tendance à bloquer. Impossible de trouver le point mort.

— Les vis platinées sont fort mal placées, nécessité de démonter le sélecteur, puis le carter pour arriver au volant magnétique.

— Le pot d'échappement d'origine est très valable tel qu'il est, si vous retirez l'embout vous perdez 10 km/h.

Le pot fut tout de même remplacé par un mégaphone, qui ayant perdu ses chicanes rend vraiment bien (seul inconvénient : le bruit).

Mais passons au principal : les performances.

Tout d'abord le plus important :

— Consommation : pas plus de 2 l aux 100 km à 110 km/h compteur (ceci avec du super).

Passons aux vitesses :

— En solo, bien sûr, assis, et sur l'autoroute de l'Ouest, machine chauffée

sur 15 km et bien lancée, je plafonne à 120 km/h compteur Morini, soit 110 chrono avec pot d'échappement d'origine. 1^{re} : 30 - 35 km/h ; 2^e : 50 - 55 ; 3^e : 75 - 80 ; 4^e : 120.

Mais ceci ne suffisait pas, alors j'ai monté un carénage Altus « Grand Prix » acheté neuf 320 F, ce qui me donnait ainsi 130 km/h à mon compteur, et avec rectification 120 km/h, soit 110 km/h chrono.

Ce qui donnait avec carénage, et mégaphone sans chicane :

1^{re} : 35 - 40 km/h ; 2^e : 55 - 60 km/h ; 3^e : 85 - 90 km/h ; 4^e : 130 km/h.

Si toutefois un possesseur de 50 ou 80 cc doute de mes dires je suis prêt à participer à une petite course amicale.

« Avis aux amateurs », n'est-ce pas monsieur Guy Tiffagon ? car si je vous crois, je resterai derrière vous avec mon 48 cc.

Dorville Gérard,
92 - St-Cloud.

(1) N.D.L.R. : Nous sommes tout de même un peu sceptiques.

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).

Kreidler sport Champion de France 1967, recordman des 6 Heures avec C. Dubois. R. Leconte, 44, rue de Vouillé, Paris-15^e. Tél. : 828-06-74.

Vends bicyclettes femme, homme, course, cyclomoteur Vap Utilitaire et Sport et pièces détachées. Leverrier, 37 - Rivière.

Le freinage est bon (sans plus). Le frein avant est un frein. Le frein arrière est un ralentisseur et il tend à faire sautiller la roue arrière.

Une chose délicate : le réglage de la tension de la chaîne. Il faut le faire chaque fois que l'on enlève la roue.

En conclusion, cette Mobylette me procure de bien agréables moments. De plus elle est solide, et je ne crois pas la faire souffrir. Je conduis vite mais prudemment. L'année prochaine j'espère avoir une 125 ou 250 cc japonaise.

Durand,

78 - St-Germain-en-Laye.

MOBYLETTE AV 88

JE vais vous donner mes impressions au sujet de ma Mobylette, type AV 88.

Auparavant j'avais eu un Solex 200, c'est vraiment inusable.

Donc, ma mobylette fut achetée neuve au mois de juin 1966. Depuis j'ai parcouru 8.000 km.

Avec ma mobylette j'ai fait St-Germain-en-Laye - Caen (200 km) en 5 h 30. Pendant mon voyage j'ai apprécié le confort de ce cyclo. Je suis aussi allé au moto-cross de Berchères-les-Pierres (80 km) ; au retour j'ai fait du 40 km-h de moyenne. Ceci pour vous montrer que le

tourisme en cyclo est possible et c'est bien agréable. Je vais peut-être faire un tour de France cet été.

Mais, revenons à notre sujet. Lorsque j'ai acheté ma Mobylette j'ai ajouté une selle double et un porte-bagages (pour le confort) et un carénage de phare (pour l'esthétique).

Le moteur est resté le même, je le décalamine tout les 4.000 km. Les suspensions sont bonnes mais l'avant talonne facilement.

La tenue de route est sûre sur sol sec, mais dangereuse sur sol mouillé. Ceci est dû à de mauvais pneus.

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.

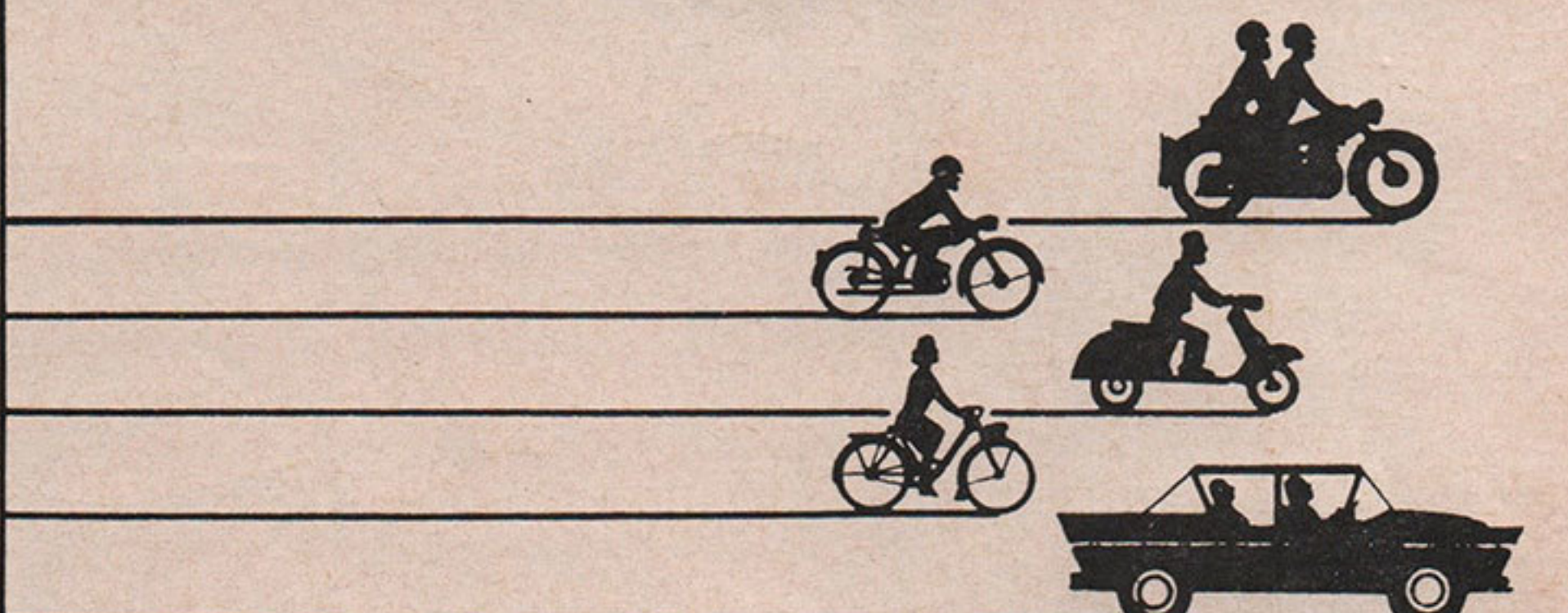
Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 F.

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