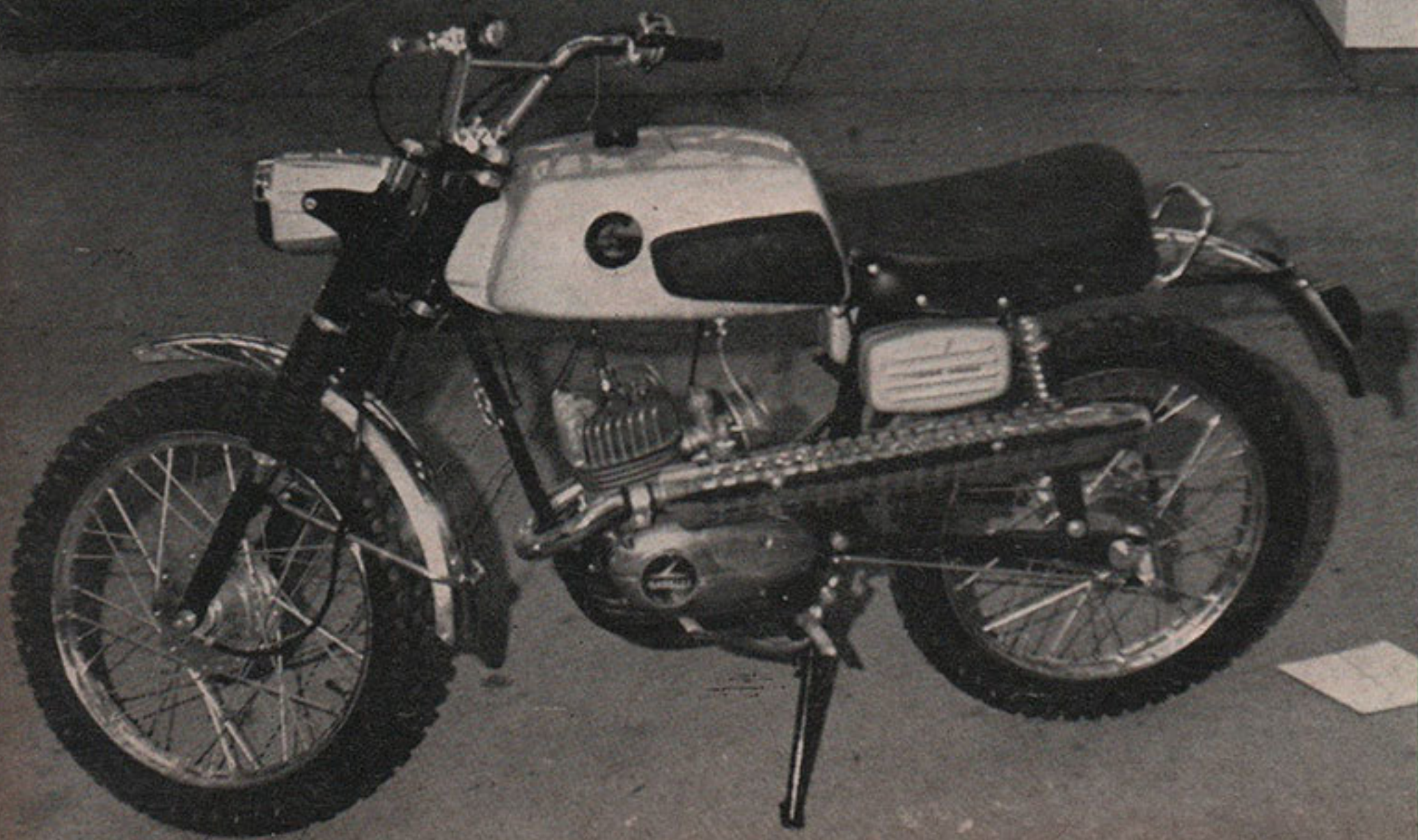


SCOOTER et CYCLOMOTO

FEVRIER 1968 - 17^e ANNÉE - N° 186 - CE NUMERO 1,20 F

NOUVEAUTÉS

...de BRUXELLES



... à PARIS

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.

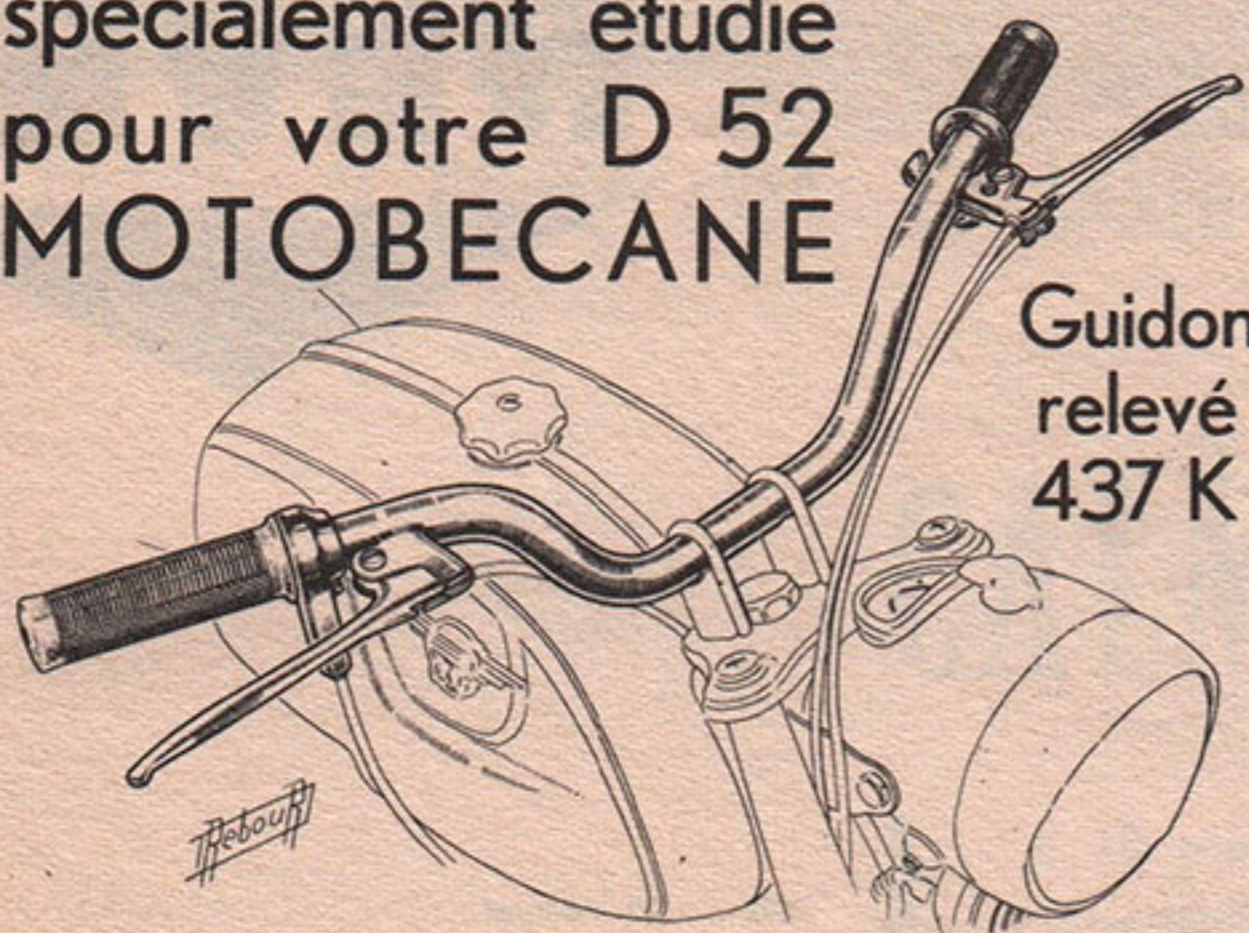
POUR REpondre A LA DEMANDE DE QUELQUES CONSTRUCTEURS ET AGENTS, ET A TITRE DE PROPAGANDE POUR AIDER TOUS NOS JEUNES LECTEURS. NOUS CONSENTONS UN RABAIS DE 25 % SOIT DONC **6,68 F.** + PORT **2 F.** PAIEMENT A NOTRE C.C.P. : « MOTO-REVUE », 297-37 PARIS

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

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

spécialement étudié
pour votre D 52
MOTOBECANE



Guidon
relevé
437 K

QUALITÉ - SECURITE
SAKER

CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE

LADEVÈZE

170, avenue de Clichy — PARIS-17°

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

Ouverture prochaine

173, Rue de Paris - 93 Pantin

Métro Eglise de Pantin.

LADEVÈZE-PANTIN

MOTOS

Tél. : 845-20-90

VISITEZ, VOUS SEREZ EDIFIE !...

Agence de 41 marques — Toutes les marques étrangères

DE LA PLUS PETITE A LA PLUS GROSSE MOTO

Tous les 49 cc à 125 cc visibles, livrables de suite, sans permis :
ITOM - FLANDRIA - MALAGUTI - PERIPOLI - GIULIETTA - MONDIAL
SUPERIA, etc.

Grand choix de cyclos à guidons relevés

HONDA P 50 - CF 50 - SS 50 - 125 CDA - CB 450 — YAMAHA
100 Twin - 125 - 350 cc Twin — MORINI, trois modèles, 50 -
125 - 250 cc — MZ 125 - 250 cc — CZ - JAWA 125 - 175 - 250
350 Twin — MV 125 — SUZUKI 50 - 125 - 250 Twin — PUCH,
2 modèles 50 sans permis - 125 cc — TRIUMPH 650 BONNEVILLE
— LILAC, 2 prototypes 500 cc Flat-Twin cardan avec et sans démar-
reur — VESPA, 2 modèles sans permis, Ciao - 125 cc - 180 cc —
TARBO 50 sans permis - 125 - 250 - 350 Twin, etc.

TOUS NOS PRIX SONT TVA COMPRISE

Grand choix d'occasions de 49 à 650 cc révisées et vendues à crédit
dans toute la France en 6 à 18 mois, avec 20 % comptant
ou la reprise de votre ancienne moto.

Toute la pièce détachée — Tous les accessoires Station Service
Expédition province sous cartons, livrés gratuitement en gare de Paris
Liste contre 3 timbres.

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO - IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2° - GUT. 73-32 A 35

HONDA

 du 49 cc à la 450 cc

CHOISISSEZ UN SPECIALISTE

J. MURIT

44, rue Paul-Barruel

PARIS-15°

Tél. : LEC. 60-53

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



Un deux roues doit toujours être en bon état, vous l'avez payé cher, protégez-le contre la rouille avec l'huile 3 en UN.

Exclusivement minérales, les huiles qui composent 3 en UN,
possèdent des "capteurs d'oxygène",
d'où un pouvoir antirouille et dégrissant exceptionnel.
Superlubrifiante, antirouille, dégrissante,
l'huile 3 en UN protège tous les métaux.

L'HUILE 3 en UN 3 effets, 1000 services

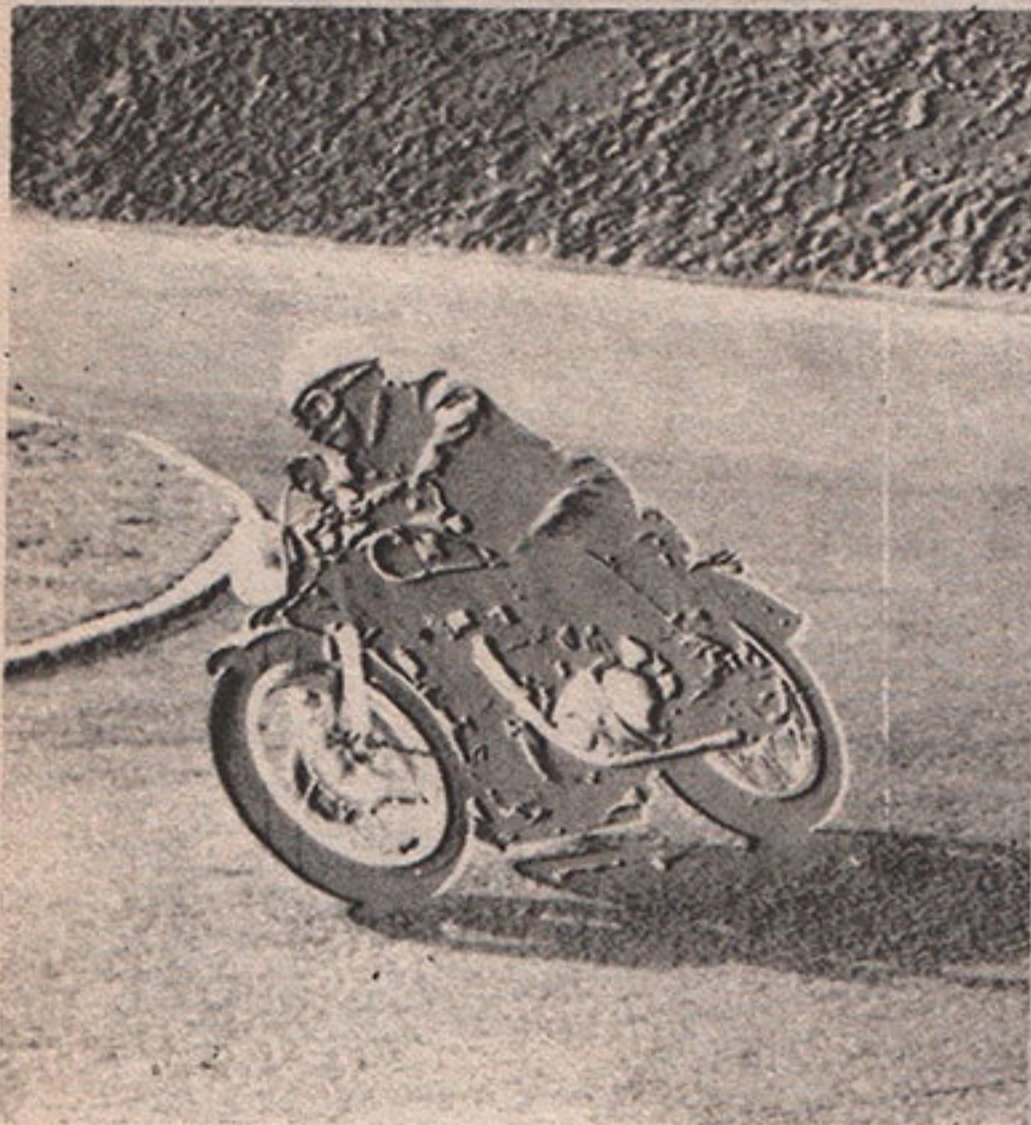
Produit garanti par O'CEDAR - 19 avenue Guynemer - 94-Choisy-le-Roi



INTER-PLANS

ACHETEZ...

EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE



ESSAIS MOTO REVUE



CONDITIONS D'EXPEDITION

MOTO - REVUE : 1,50 F en timbres français, sauf n°s 1459 (2 F), n°s 1622, 1671, 1708 (3 F), 1758 (2,50 F) - 1854 (2,75 F).

SCOOTER ET CYCLOMOTO : 1,50 F en timbres français, sauf n°s 124, 171 et 159 (2,50 F), n°s 136, 147 (3 F) et 182 (2,75 F).

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

ESSAIS SCOOTER CYCLOMOTO

50 cc Mondial 4 vitesses 1697
Ratier 600 cc « Sport » C6 1459
BSA Lightning 650 cc 1758

500 Velocette Clubman 1564

150 cc Corsaro Morini 1743
125 Bultaco TSS 1622
350 AJS 7 R 6 vitesses 1622
50 Vap Monneret Sachs 4 1622
650 cc Triumph T 120 Bonneville 1708

125 Vespa G.L. 1644
125 MZ 1671

50 Mondial 1650

Suzuki 250 cc T 20 1812

MV 4 1844 et 1845
Honda CB 125 1854
MZ 250 ES/2 1855
Yamaha YR1 350 1857

GONFLAGES

T 20 Suzuki 1834

PRISES DE CONTACT

250 Suzuki T. 20 1783

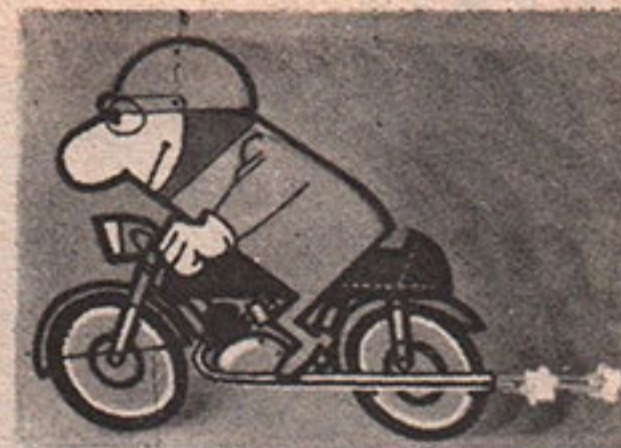
ESSAIS « SCOOTER ET CYCLOMOTO »

Velo-Flandria 92
Peripoli « Turismo » 92
Bimot « 4 temps » 97
Iso 150 cc 95
Aquila « Sprint » 120
Simson Star 151
Motobécane D. 52 152
50 cc Corsarino Morini 154
Cyclo 50 cc Vespa 155
Vespa 50 S 141
Honda P. 50 174

Paioma améliorée 144
Giulietta « America Junior » 182
Honda C 110 4 vitesses 147
Superia « gonflé » 159
Honda C 320 159
Cady Motobécane 160
Motobécane D 52 TT 161
Peugeot BB 3 SP gonflé 162
Flandria Floride 165
75 Derbi 169
100 Twin-Jet Yamaha 171



SCOOTER ^{ET} CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

Février 1968 - 17^e ANNÉE - N° 186 - CE NUMÉRO : 1,20 F

CALME INTER-SAISON

LE 10 mars, la saison de vitesse va prendre un nouveau départ sur le plan national : c'est en effet la très classique Côte Lapize qui va ouvrir les « hostilités ».

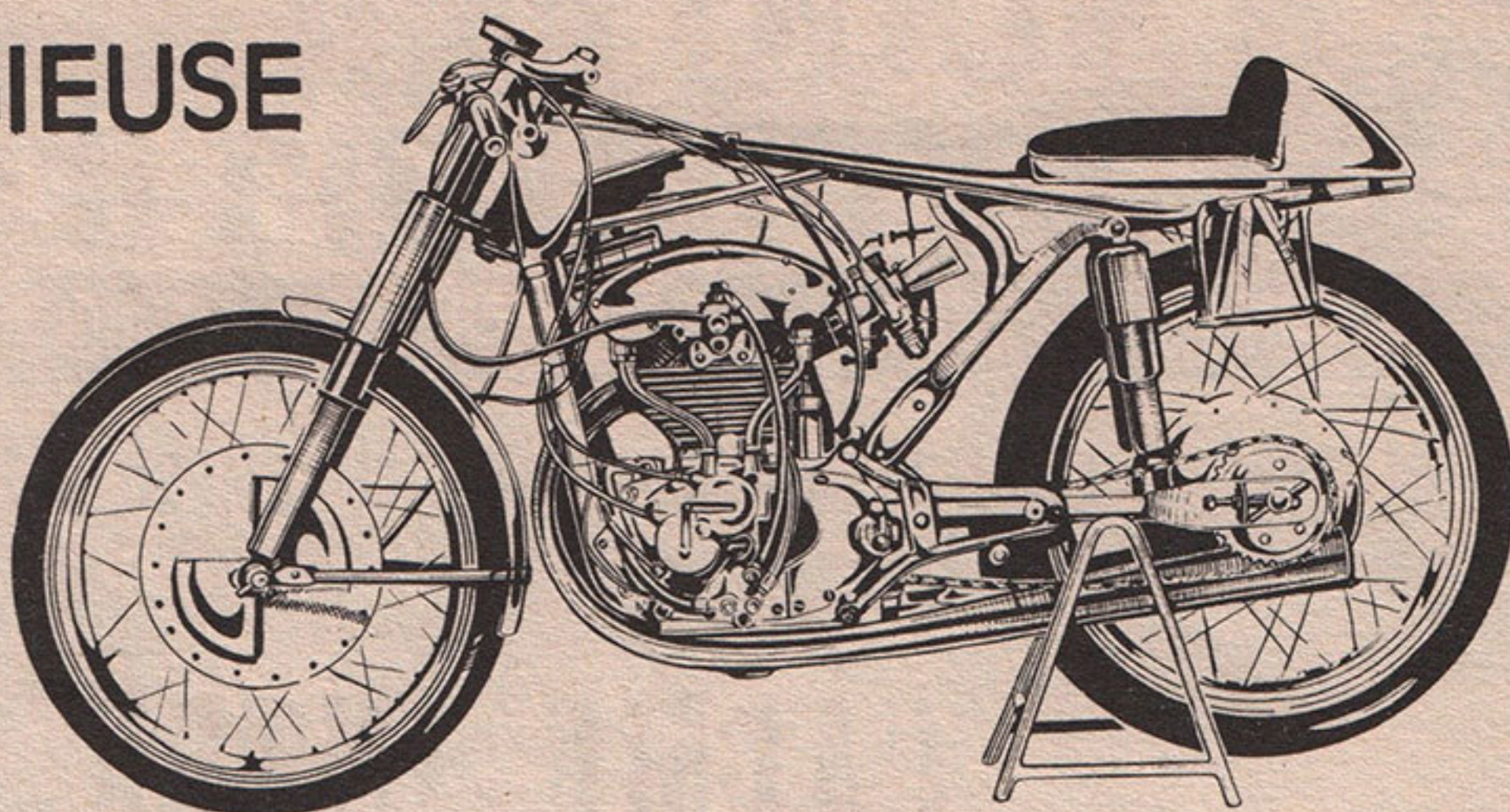
Avouons que nous attendons avec une certaine impatience cette réouverture. Il est difficile, même aujourd'hui et à quelques jours de la Côte Lapize, de savoir ce que va nous réserver la saison 1968. Rarement, l'inter-saison aura été aussi pauvre en « bruits », en informations, en rumeurs plus ou moins confirmées, si bien qu'il est absolument impossible de faire le point et qu'il va nous falloir attendre le 10 mars (et sans doute encore un peu plus tard) pour avoir des idées plus précises concernant la saison pour les 50 cc.

Si sur le plan « inter » on imagine aisément ce que l'on peut retrouver (exception faite pour le Kreidler G.P. au sujet duquel l'on ne sait encore absolument rien), par contre sur le plan « national » c'est la bouteille à l'encre.

Quelle influence va avoir la nouvelle réglementation de la formule Sport sur le déroulement des épreuves réservées aux 50 cc ? Nous ne le savons franchement pas !... Certains bricolages vont se trouver éliminés d'office : cela ne fait aucun doute. Et que deviendront-ils ? Essaieront-ils de s'intégrer dans la catégorie supérieure où leurs chances de succès seront bien réduites ? Disparaîtront-ils de la circulation sans laisser de traces ?

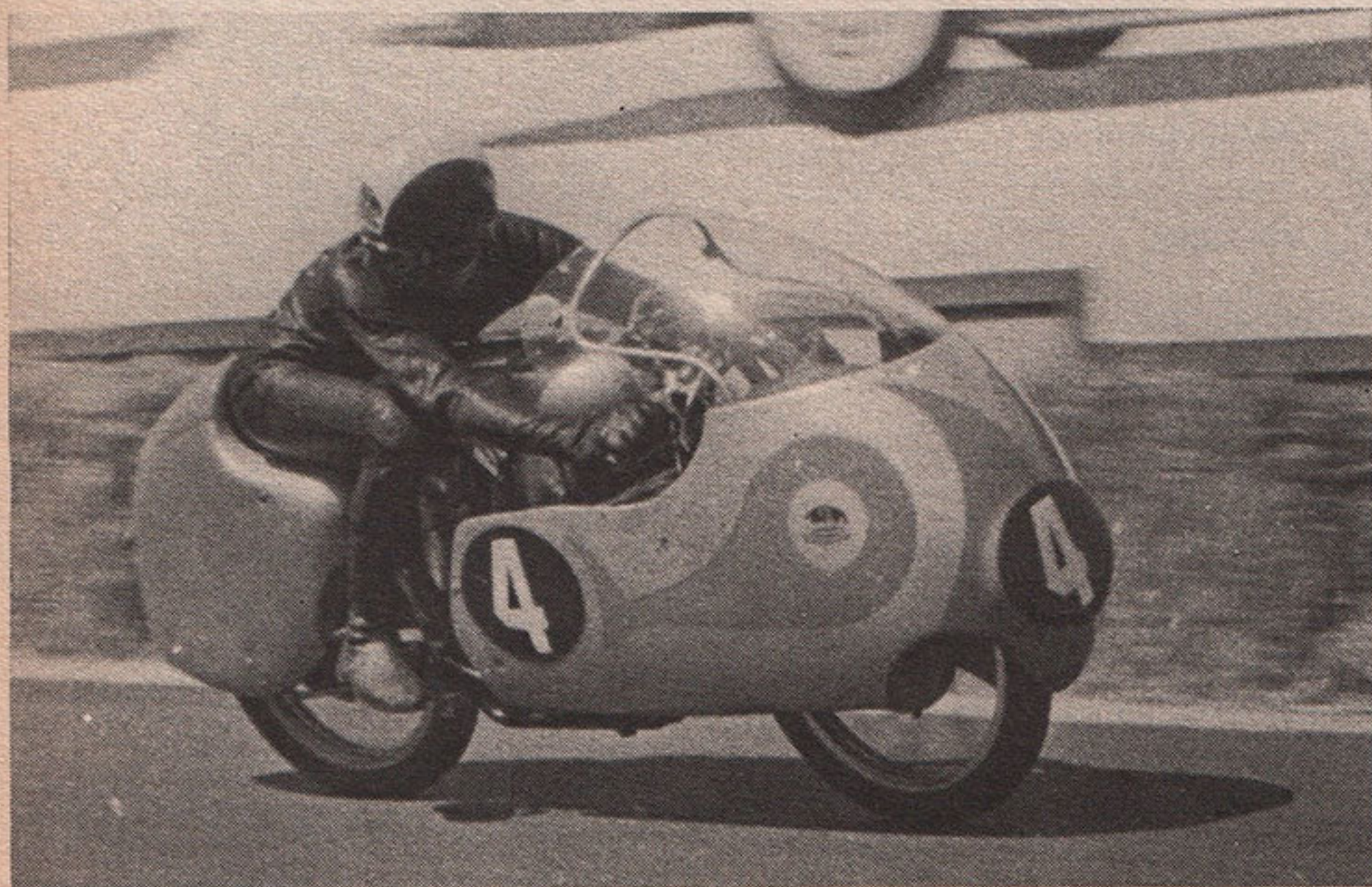
Aucune possibilité de répondre pour le moment. Attendons avec une certaine impatience le 10 mars : un coin du voile sera alors levé et nous pourrons sans doute faire un premier bilan... que nous espérons — de tout-cœur — devoir être positif !...

UNE PRESTIGIEUSE G. P.



LA MONDIAL 250cc

Tarquinio Provini au guidon de la machine qui lui permet de terminer second des championnats du monde 250 cc en 1957.

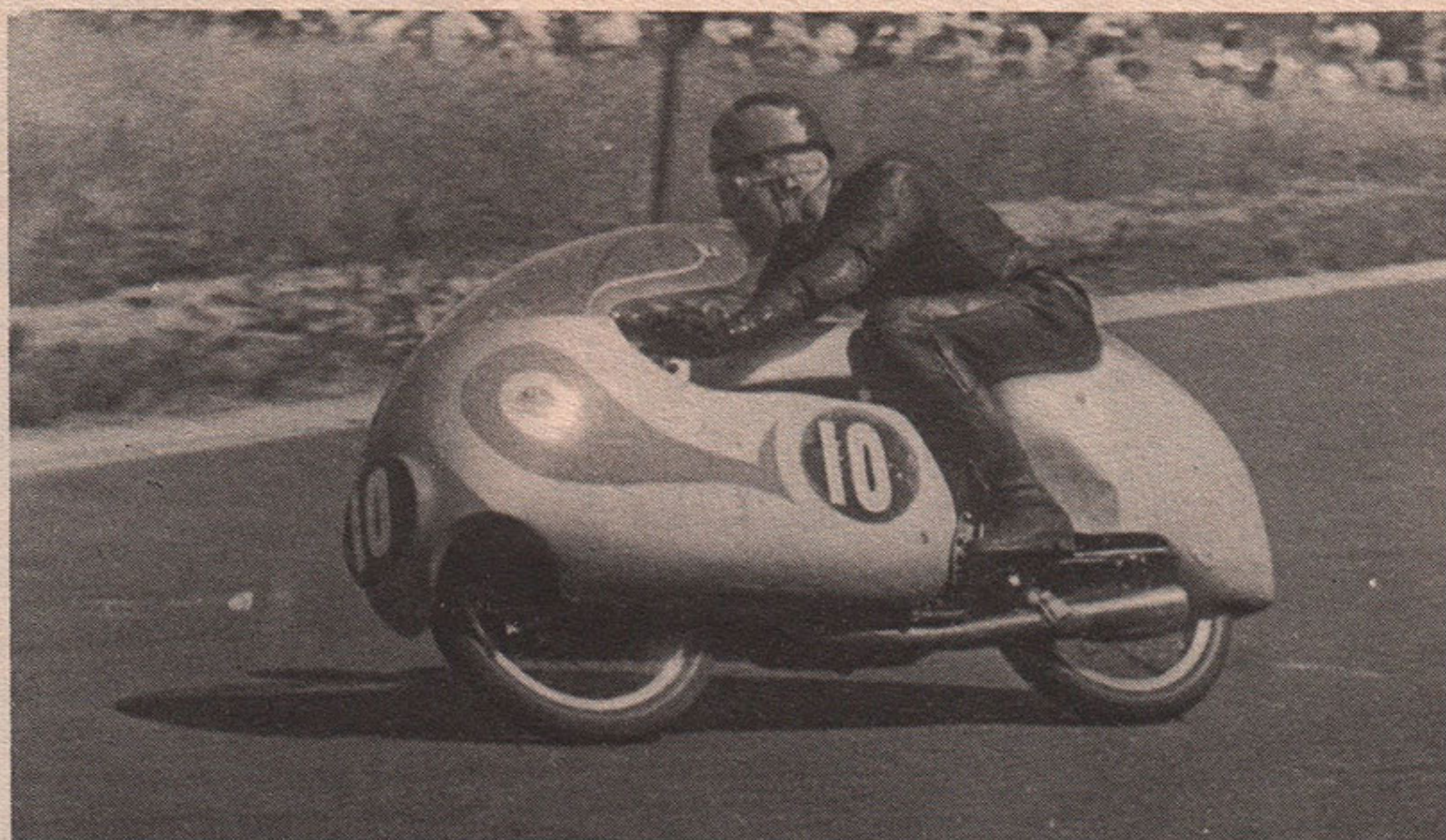


EN réponse à de nombreuses lettres de lecteurs, nous nous efforcerons, dans la mesure de nos possibilités, de publier tous les renseignements techniques et autres concernant les machines présentées en maquettes « Protar ». Beaucoup en effet, après le montage des dites maquettes, les fignent en y ajoutant les quelques petits détails (canalisations d'huile, passages des câbles), qui peuvent y manquer. Dans la série nous avons choisi de vous présenter en premier la 250 twin Mondial compétition, machine assez peu connue en comparaison de la MV ou de la Gilera.

FIN 1957, coup de théâtre dans le monde motocycliste. Gilera, Mondial et Guzzi, trois des très grandes marques d'alors décident de se retirer de la compétition. Cette année là pourtant, les quatre titres solo avaient été enlevés par des machines italiennes (125 et 250 par Mondial, 350 et 500 par Gilera). On voit d'ici les remous que cela avait pu occasionner, et certainement beaucoup s'en souviennent.

Mondial avait alors à son palmarès quatre titres mondiaux, trois en 125 et un en 250. Ce dernier fut remporté par Sandford, un britannique, de peu devant Provini et... Sammy Miller, mais oui, ces trois pilotes sur Mondial. C'est dire la supériorité de la machine dans cette catégorie. Celle-ci était en fait le résultat de l'accouplement de deux mono 125 cc de la marque. Ce moteur, dû à l'ingénieur Mario Michelini direc-

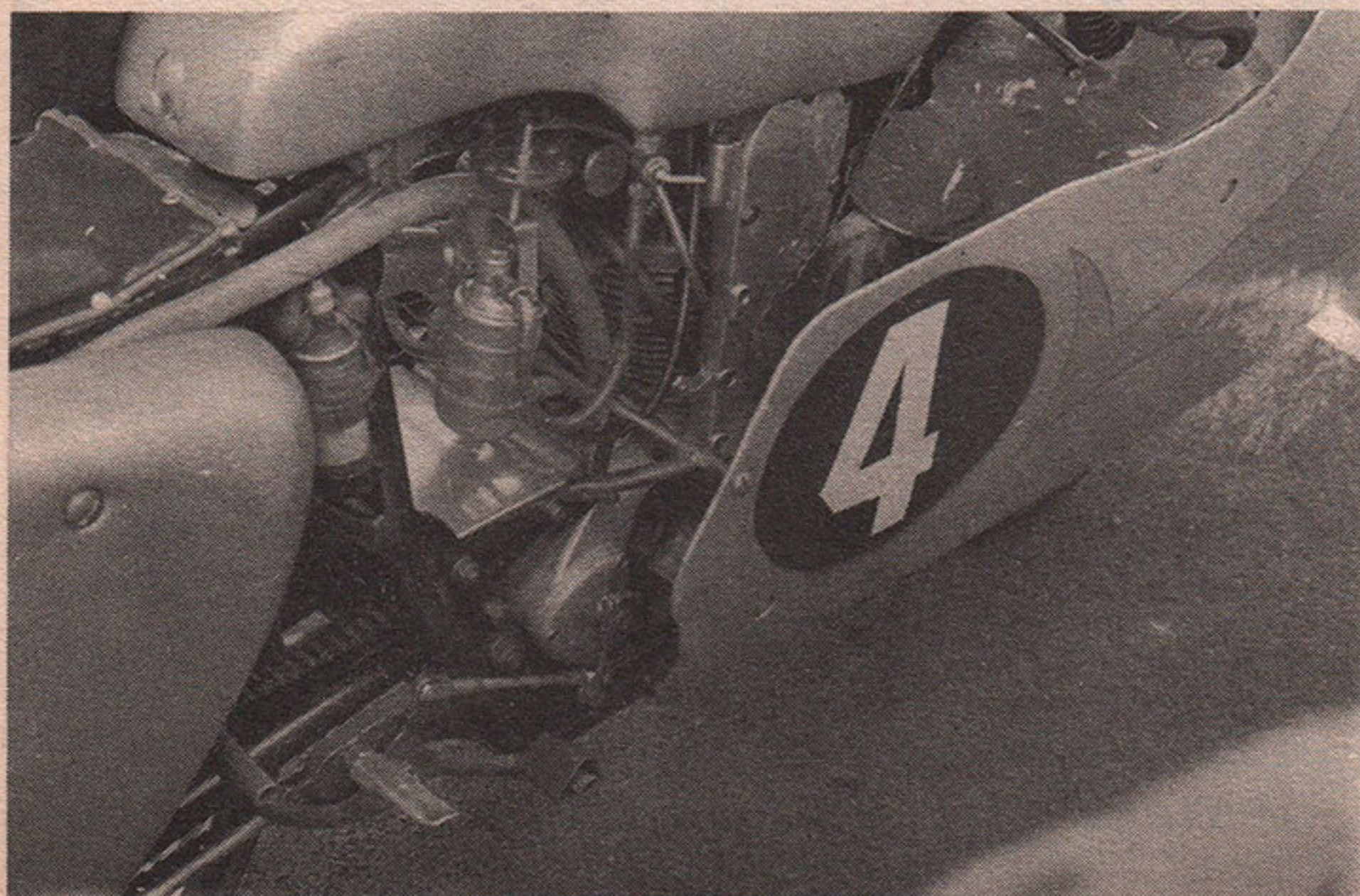
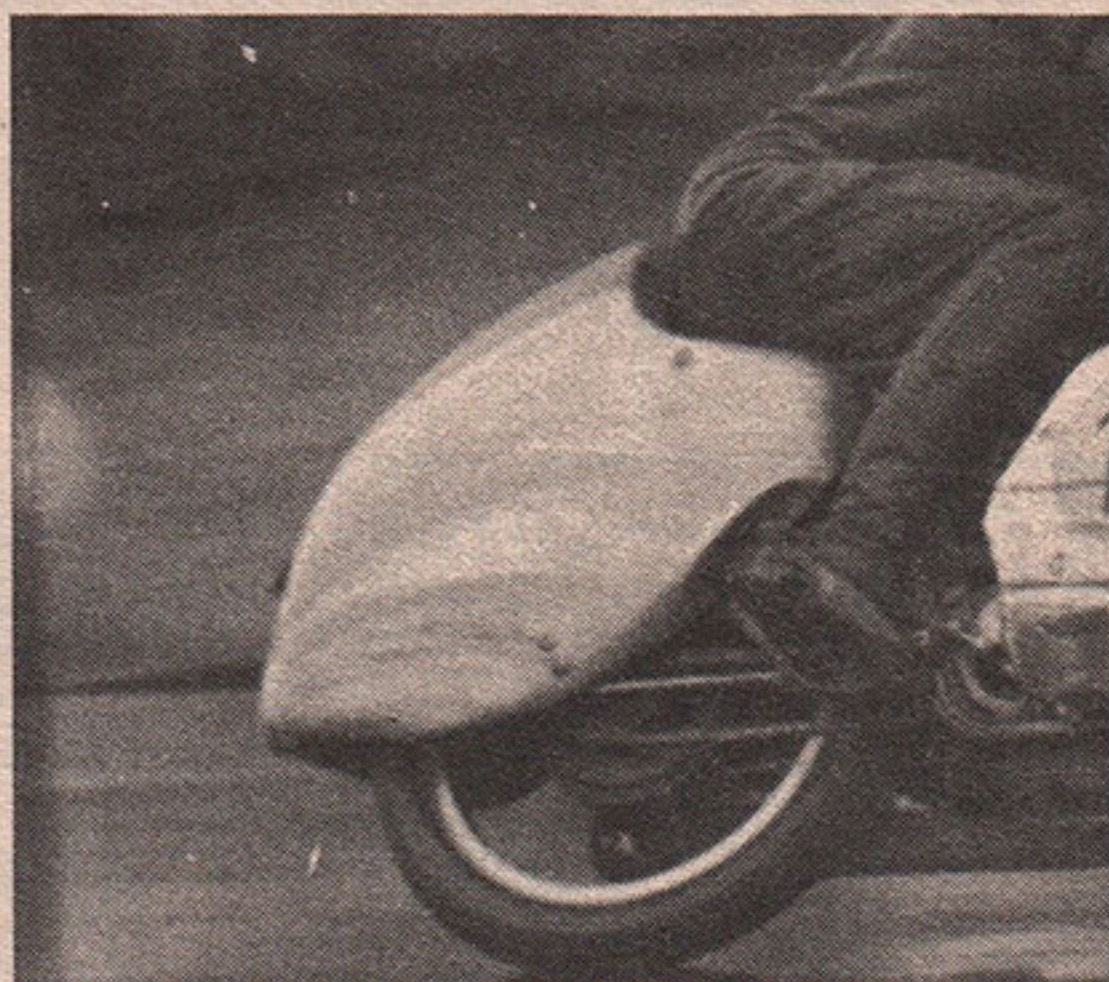
Sammy Miller, le grand trialiste, en pleine action lors du T.T. 1959 qu'il faillit gagner si une chute ne l'avait arrêté peu avant l'arrivée.



teur sportif et à Omer Melotte chef mécanicien de chez Mondial, avait donc les cotes principales du 125, c'est-à-dire alésage-course 53 x 56 (1,06) très légèrement longue-course, un taux de compression de 11 à 1 et développait 35 ch à 11.500 tr/mn. La distribution se faisait par un double ACT entraîné par la droite. Les soupapes étaient inclinées à 45° et munies de ressorts en épingles. Deux carburateurs à cuve unique fixée élastiquement alimentaient l'ensemble.

On trouvait sur cette machine une lubrification forcée (par pompe double) avec retour par gravité dans le carter

Au temps du carénage intégral : voici la « terminaison » de la 250 cc Mondial en 1957.



Vue du moteur côté carter d'entraînement des ACT. On distingue nettement la cuve des carburateurs.

qui faisait ainsi office de réservoir d'huile. L'allumage était du type batterie-bobine avec deux rupteurs séparés.

Quant à la partie cycle, elle restait classique si ce n'est que le double berceau était interrompu au plus bas, et qu'à cet endroit c'est le carter-moteur qui faisait office de liaison avec la partie arrière du cadre. La fourche avant était télescopique, et la suspension arrière à bras oscillant.

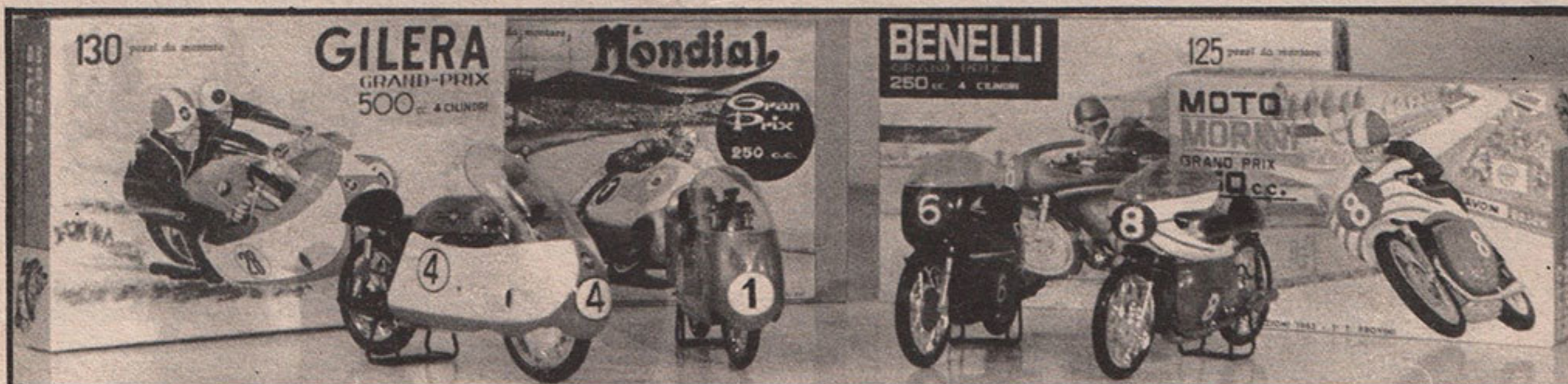
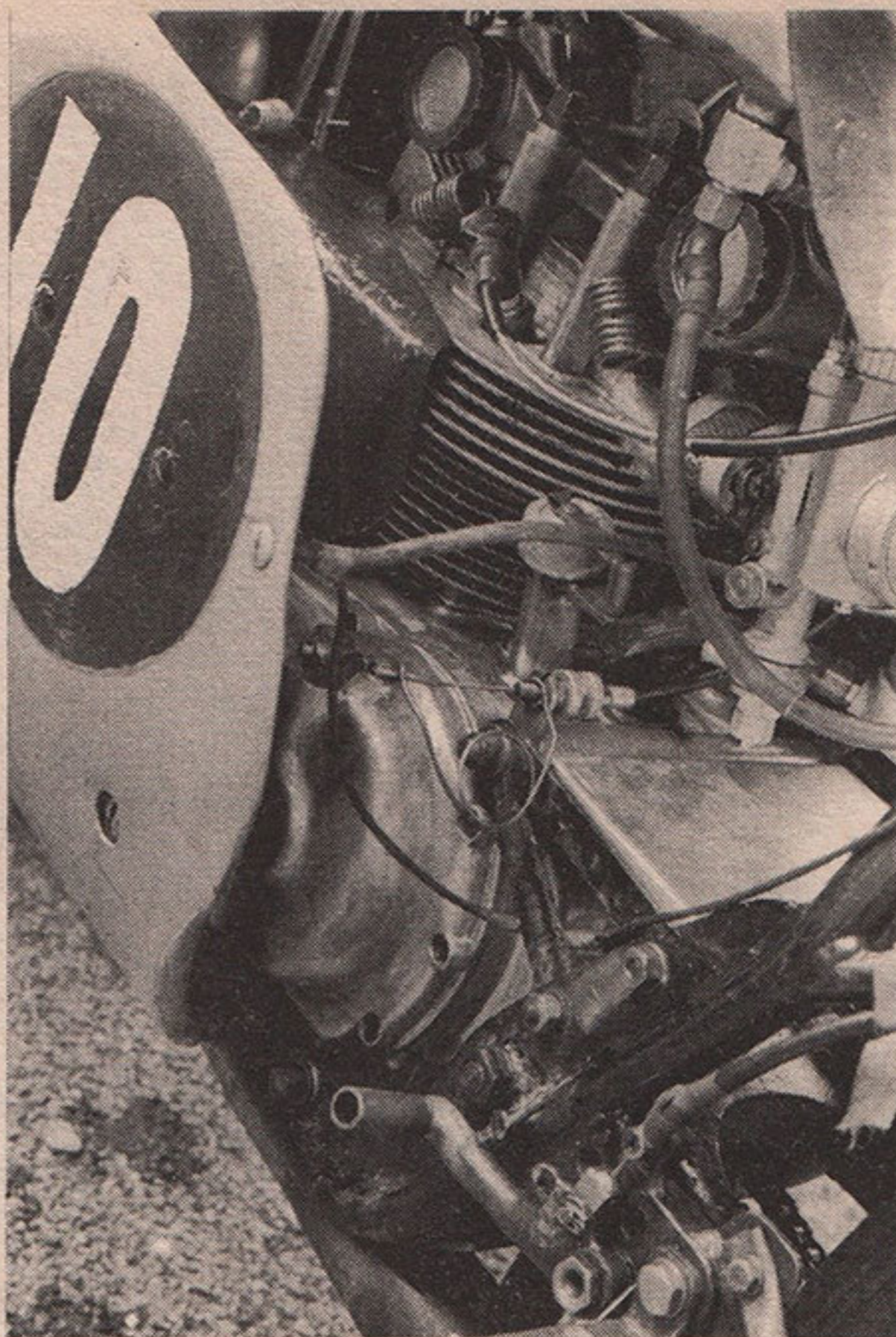
Le frein arrière en alliage léger était d'un diamètre assez important, mais la principale innovation portait sur le frein avant à disques, technique peu répandue à cette époque (en fait cette solution fut abandonnée, la description que nous vous donnons étant celle d'un des premiers modèles).

Le poids total de l'ensemble ressortait à 160 kg, ce qui évidemment, et même pour l'époque, était très important.

Sur la maquette, nous trouvons un frein à tambour à l'avant; il est en effet difficile de dire de quelle machine exactement la maquette est la réplique; au cours d'une saison de nombreuses modifications interviennent sur le même modèle, et ceci peut expliquer le fait que certaines des motos présentées par « Protar » ne correspondent pas exactement à des descriptions qui ont pu en être données ou à des photos que vous avez pu en voir.

G.D.

Le moteur de la 250 cc, mais vu cette fois du côté gauche. Notez les ressorts de soupape en épingle.



Les modèles réduits "PROTAR" en vente à nos bureaux

Modèles réduits à monter :

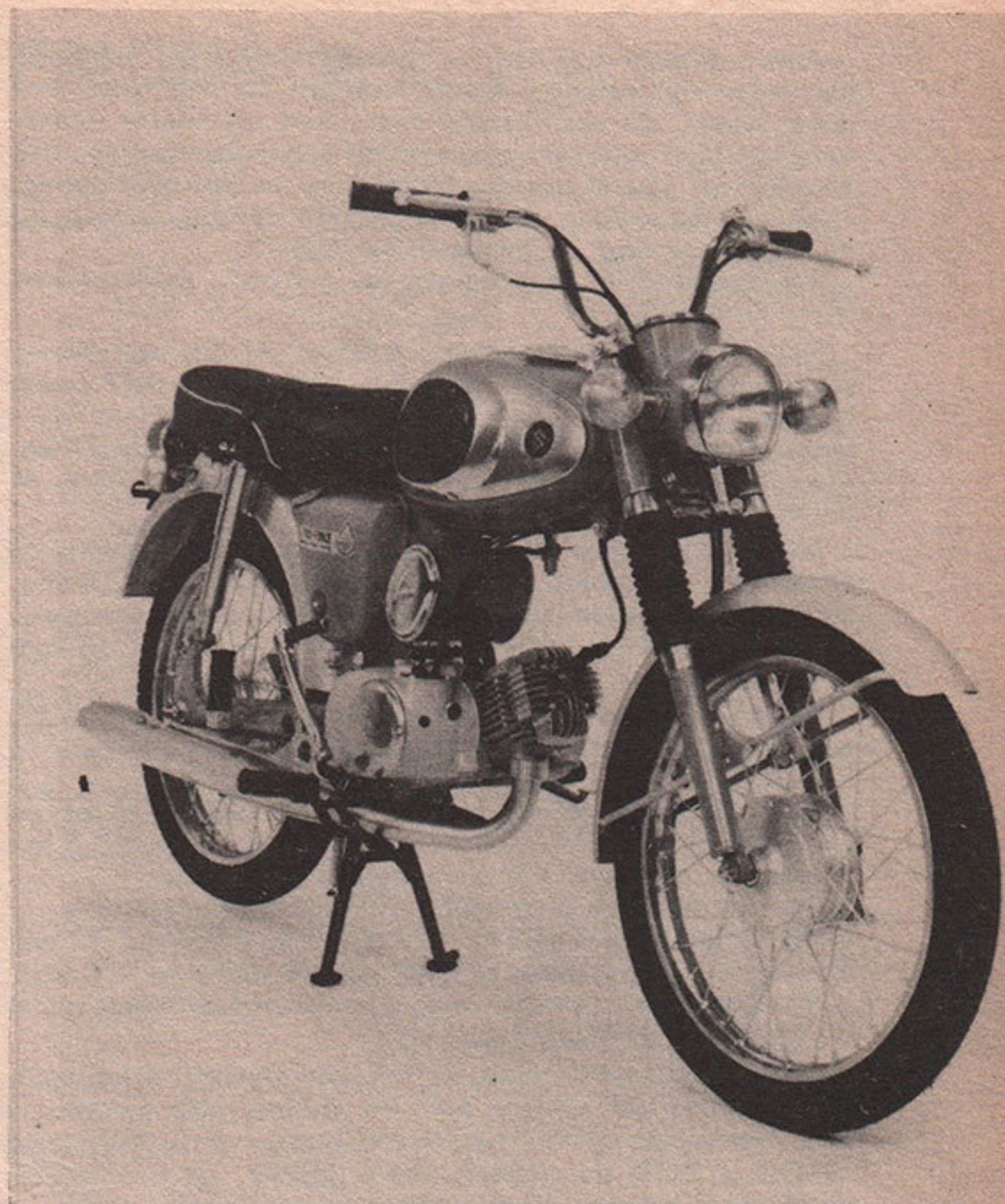
	A nos bureaux	Par la poste
MORINI	F 29,90	F 36,40
BENELLI	F 29,90	F 36,40
GILERA	F 32,50	F 39
MONDIAL	F 36,00	F 42,50
GUZZI V 8	F 36,00	F 42,50
MV 4	F 36,00	F 42,50

Modèles réduits montés :

MORINI	F 47,90
BENELLI	F 52,90
GILERA	F 58,90
MONDIAL	F 58,90
GUZZI V 8	F 57,00
MV 4	F 58,90

IMPORTANT. — Ces modèles réduits MONTES sont vendus exclusivement à nos bureaux — Aucun envoi par poste pour ces modèles
Versements à adresser à MOTO-REVUE - C. C. P. 297.37 Paris

**POUR
TRÈS
BIENTOT
LES
NOUVEAUX
- SUZUKI -
50
et
70 cc**



Et voici le 70 cc qui sera vendu 2.150 F T.T.C.

S | certains pays, traditionnels producteurs de motocyclettes, nous ont habitué à n'espérer que peu de nouveautés, il n'en est pas de même pour ce qui est du Japon. Régulièrement, l'une ou l'autre des grandes marques nipponnes lance sur le marché un ou plusieurs nouveaux modèles et, il faut bien le dire, forgent ainsi leur succès croissant dans le monde de la moto en comblant les vœux de ceux qui attendent toujours du nouveau avant de se décider à l'achat. Il est bien évident que l'acheteur en puissance a plus de chances d'être satisfait devant une gamme complète (des 50 cc aux grosses cylindrées), devant des solutions techniques d'avant garde, que face à une production, qui, si elle n'est pas en régression, n'évolue pas, ce qui revient à la même chose quand toutes les autres marques, elles, évoluent à grands pas.

Suzuki pour sa part agit bien dans cet esprit, et après la 500 cc dont nous vous avons présenté quelques photos dans M.-R. numéro 1874, viennent de sortir deux nouveaux modèles en petites cylindrées (50 et 70), respectivement AS 50 (qui a un frère jumeau l'A 50) et A 70.

Après que Yamaha ait cessé ses importations dans les petites cylindrées pour porter son effort dans les cylindrées moyennes, il est réconfortant de voir qu'une marque vient prendre le relai, et surtout une marque aussi spécialisée

en 50 cc que l'est Suzuki. Mais produire deux nouveaux modèles ne peut parfois être qu'un palliatif, une façon de « boucher les trous » dans une gamme de production faisant défaut sur un point. Ici il n'en est rien. Suzuki ne se contente pas de produire, mais sans innover, applique à la série des techniques qui, il n'y a pas bien longtemps, étaient encore l'apanage exclusif des modèles de compétition. C'est ainsi que sur ces deux nouveaux Suzuki l'on trouve un distributeur rotatif. Cette nouvelle technique présente bien des avantages qui, au premier abord, peuvent ne pas être évidents au profane. Mais il est bon de rappeler que le distributeur présente l'avantage énorme sur l'alimentation ordinaire, c'est-à-dire par la jupe du piston, de permettre une étude plus précise et plus rigoureuse du diagramme de distribution. Les gaz, directement admis dans le carter ne sont plus soumis à des fluctuations et à des tourbillons qui sont très souvent la cause d'une mauvaise carburation et nécessitent une mise au point laborieuse. De plus, le disque rotatif, de par la largeur de son échancrure livre un passage des gaz plus ou moins long, et surtout permet de choisir le moment précis d'ouverture et de fermeture. De cela découlent bien des avantages sur le plan compétition, et dans le secteur qui nous intéresse, et pour rester sur un plan plus prosaïque permet de

réduire considérablement la consommation en utilisant pleinement le mélange admis. Pourtant sur ces deux modèles Suzuki n'a pas cherché avant tout les hautes performances, bien que les puissances annoncées soient très honnêtes et situent ces machines dans un lot assez fermé, celui où l'on roule à plus de 90 km/h, ce qui avec un 50 ou un 70 est tout de même respectable.

Les caractéristiques générales de ces deux modèles sont assez semblables.

Pour les modèles jumeaux, A 50 et AS 50, les dimensions générales sont les suivantes : longueur : 1.785 mm, largeur : 630 mm, hauteur : 960 mm, empattement : 1.160 mm, garde au sol : 150 mm. Le poids total est de 74 kg.

Les roues sont de 2.25 x 17 à l'avant et à l'arrière, et toutes deux à broche.

Le moteur, mono deux temps bien sûr, a une cylindrée de 49 cc ; le rapport alésage-course est de 41 x 37,8 mm, ce qui avec une compression de 6,7 à 1 donne une puissance de 4,9 ch à 8.500 tr/mn, et un couple de 0,43 kgm à 8.000 tr/mn.

Le distributeur rotatif, équipé d'un carburateur VM 16 SC, est situé sur le côté droit du moteur. La mise en route se fait par kick.

La vitesse de pointe promise est de 95 km/h, et en accélération, les 200 m D.A. seraient avalés en 13,5 secondes, ce qui avec 4,9 ch semble très possible.

Le graissage est bien entendu effectué sous pression par le système « Posi-Force ». Le réservoir d'essence a une contenance de 6,5 litres et celui d'huile renferme 1,6 litre.

L'allumage se fait par magnéto, le moteur étant muni d'une bougie NGK B77 HC.

La transmission primaire se fait par pignons, tandis que la secondaire est assurée par une chaîne, côté gauche.

L'embrayage est du type multi-disques travaillant dans l'huile. La boîte de vitesses, sise à gauche, est à cinq rapports ; pour terminer la présentation de ce modèle, signalons encore que la suspension avant est assurée par une fourche télescopique et que l'on trouve un bras oscillant à l'arrière. La batterie de 6 V a un débit de 6 AH.

Quant au A 70, semblable d'allure générale (tous deux ont un cadre en T), il possède comme son nom l'indique une cylindrée supérieure, cylindrée qui peut paraître tardive en Europe occidentale, mais dans laquelle se disputent des courses au Japon. C'est ainsi que l'on voit bien souvent éclore des 70 cc, 80 cc, 90 cc qui nous semblent « légers » mais qui répondent en fait à une clientèle précise au Japon et dans les pays limitrophes.

Les dimensions principales de ce 70 sont donc les suivantes : longueur : 1.815 mm, largeur : 680 mm, hauteur : 875 mm, empattement : 1.155 mm, garde au sol : 150 mm. Le poids est légèrement supérieur à celui du 50 cc : 74 kg. Les roues sont de 2.25 x 17 à l'avant et de 2.50 x 17 à l'arrière (munies de broches à l'avant et à l'arrière). La vitesse de pointe pour ce modèle est la même que celle du 50 (95 km/h), bien que la puissance, elle, soit supérieure.

Le A 70 développe en effet 7,5 ch à 7.500 tr/mn, soit un couple de 0,8 kgm à 6.000 tr/mn.

L'alésage-course pour 69 cc de cylindrée est de 46 x 42 mm, et la compression de 7 à 1.

Le démarrage se fait également par kick.

Le distributeur rotatif, situé sur la droite comme pour les A 50 et AS 50, est alimenté par un carburateur Amal VM 15 SC.

L'allumage se fait par magnéto (bougie NGK B 77 HC) avec batterie de 6 V, 4 AH.

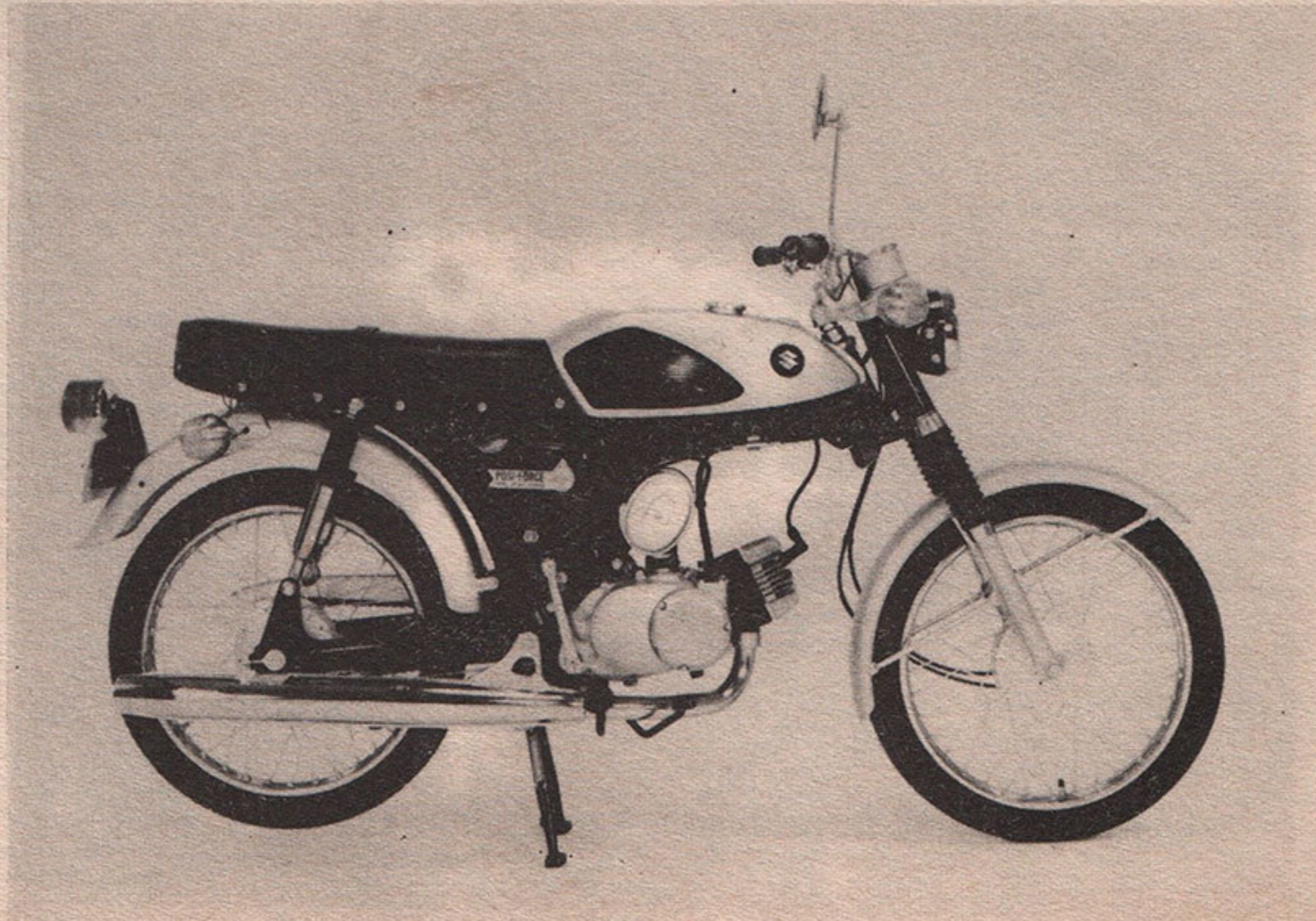
La transmission primaire est assurée par pignons, tandis que l'on a classiquement une chaîne au stade secondaire. L'embrayage multi-disques travaille, bien sûr, dans un bain d'huile. Ici comme sur les deux autres modèles, le graissage général est assuré (sous pression) par le système Posi-Force.

Pour les suspensions, fourche télescopique à l'avant et bras oscillant à l'arrière.

En conclusion, nous pouvons dire ce que nous avons si souvent écrit ici, c'est-à-dire que toujours et plus que jamais la nouveauté vient du Japon. Signalons toutefois que ces modèles Suzuki ne seront commercialisés en France que vers juin ou juillet de cette année, et que nous aurons probablement encore le loisir d'en parler ici.

G.D.

Vue de profil du nouveau 50 cc Suzuki. Son prix de vente : 2.000 F T.T.C.



PALOMA M. C. L.

Je vous écris pour vous expliquer les transformations effectuées sur un Paloma à moteur Franco Morini type MCL.

MOTEUR :

Le bas-moteur est resté de série, mais cylindre et piston d'origine ont fait place à un montage spécial qui équipe je crois certains Ital-Jet en Italie.

Le cylindre comporte un diagramme de distribution modifié par rapport au cylindre de série mais l'ailetage est identique.

Le piston est un Asso de 38,8 mm de diamètre, équipé d'un segment supérieur en L et d'un segment classique mince. Ses fenêtres inférieures de transfert ont été agrandies et ajustées à celles du cylindre. Le bas de la jupe a été échancré face à l'admission pour en augmenter la durée. Pour finir l'intérieur fut aminci et poli.

D'autres modifications furent apportées :

— Suppression de la turbine de refroidissement.

— Culasse de Super Strada hémisphérique abaissée de 1 mm autour et montée sans joint ; taux de compression : 10 à 1.

— Pipe d'admission droite.

— Carburateur Dell'Orto UR 19S équipé d'un corset ultra-court en plastique ; aiguille au second cran ; le gicleur principal est un 98 (ou 95).

— Avance à l'allumage ramenée à 2 mm en raison du taux de compression accru. Le volant magnétique fonctionne à l'air libre et la bougie est une Bosch 260 TI.

— Côté échappement le tube a été ramené à 250 mm et la bague qui fait saillie à l'intérieur a été limée pour éviter les turbulences. Le silencieux est un pot de Francfort modifié.

Ainsi modifié ce moteur qui développait à l'origine 3,75 ch doit maintenant valoir près de 6 ch avec un régime maxi de plus de 11.000 tr/mn.

Le régime maxi pourrait d'ailleurs je pense être augmenté avec un rupteur renforcé et un pot de détente approprié. La puissance à bas régime a aussi été augmentée, le segment en L évitant les fuites de gaz.

Le graissage doit être très soigné pour éviter les serrages. Pour ma part j'utilise du Super Total avec 4 % d'huile Castrol suractivée SAE 20-50 et 2 % d'huile de ricin Castrol R 40.

PARTIE CYCLE :

— Allègement général : boîte à outils, carters de chaînes et pédales supprimés.

— Pose d'une selle Jolly à dossier.

— Bracets abaissés de 8 cm, poignées rapprochées, coupe-contact au pouce droit, poignée de ggz à tirage rapide.

— Eléments de suspension arr. plus courts, non amortis malheureusement.

— Garde-boue raccourcis, en alu à l'avant.

— Moyeu - frein AV Ø 130 mm.

— Pneus CEAT 2 1/4 . 19.

— Peinture refaite : gris métal et noir.

PERFORMANCES :

Avec la démultiplication secondaire de 14/30 dents la vitesse de pointe doit se situer aux environs de 95 km/h à 10.000 tr/mn, la machine tirant un peu court. Le gain en accélération est plus substantiel : 100 m D.A. : 8 s. 3/5 10 s. 2/5 d'origine) ; 400 m D.A. : 22 s. 4/5 (26 s. 3/5 d'origine).

J'envisageais une transformation plus poussée de cette machine (embellage chromé, transmission primaire par pignons à taille droite avec cloche d'embranchement allégée, jantes de 18 pouces), mais je l'ai récemment vendue pour faire l'acquisition d'un Mondial Record préparé par Roger Gauvin, en vue de courir en sport cette saison.

D. Le Calvez, 28 - Luisant.

MOTOCONFORT C. 52

Dans le cadre de votre rubrique « en toute franchise », je vous expose mes impressions sur mon VéloMOTEUR C 52 sorti en juin 65.

ESTHETIQUE :

C'est une machine sobre, à l'allure très sérieuse et moto, de couleur bleu marine. Les suspensions hydrauliques

sont le meilleur atout de la machine, et lui confèrent une excellente tenue de route, même sous la pluie : il faut dire aussi que je ne suis pas un casse-cou ; je ne recherche ni la vitesse, ni le bruit pour faire le crack.

Le réservoir très bien dessiné s'accouple admirablement avec le « siège », trop court en duo.

Pour améliorer la ligne de la machine, j'ai d'ailleurs baissé le biplace de 4 cm ; posé deux rétroviseurs japonais, style Honda, et j'ai également fixé des chromes sur les tôles du moteur ; le réservoir, lui, a été recouvert de skai, « coincé » entre les chromes du réservoir, qui sont démontables.

MOTEUR :

Le moteur est remarquable pour sa boîte à 5 vitesses, très bien étagée, pour son embrayage « arrachant tout » et pour l'embellissage et le cylindre increvables. Le volant magnétique est dé-

risoire, complexe, repère de courts circuits et de pannes. Pour cela je l'ai démonté en entier, ai changé vis, bobines, condensateur, mais le résultat était le même. Une « enquête » minutieuse me permit de voir que les fils de sortie du volant n'étaient que coupures. Maintenant ma machine démarre au deux ou troisième coup de kick.

Le carburateur, lui, est une vraie passoire et je l'ai remplacé par un Dell'Orto 18, avec un gicleur de 76, non dans le but d'un gonflage, mais pour éviter les projections d'huile du « gurtner », mais ma machine est plus bruyante. La consommation s'établit à 3 litres aux 100 km. Les performances

sont modestes, mais néanmoins satisfaisantes pour un 50 cc : 80 chrono.

Ma machine totalise à ce jour 9.425 km et a nécessité pendant ces kilomètres : deux câbles d'embrayage, un d'accélérateur, des mâchoires de frein (arrière) et un pneu arrière.

Je conclurai en disant que la C 52 est une excellente machine touristique, ou moteur assez sportif (cf. les 6 Heures de la petite cylindrée avec Bridoux et François).

Je trouve votre rubrique « En toute franchise » très intéressante et souhaiterais que les relations entre les « jeunes lecteurs soient plus intimes ».

Pastor M., 12 - Capdenac.

ROYAL NORD

LECTEUR de votre revue depuis 1960, je me permets de vous envoyer mes impressions sur mon cyclomoteur sport Royal-Nord, acheté neuf en 1961 et totalisant actuellement quelque 70.000 km. Je ne ferai qu'appuyer les dires de M. Brien de Belgique ; le cyclo fut acheté 1.480 F ; il n'est plus importé depuis quelques années. Je n'ai connu qu'un seul possesseur de Royal Nord ! Inutile de vous dire qu'il suscite la curiosité, par sa couleur jaune. Je dois dire qu'en sept ans de service, je n'ai jamais connu une panne ni un ennui quelconque. Qualités principales : robustesse, finition.

La laque est comme au premier jour sauf quelques égratignures. Comme réparations importantes, après 50.000 km, j'ai changé le baladeur de vitesse, l'embrayage, les segments : seulement par souci d'entretien. Je n'ai perlé qu'une seule fois pour avoir utilisé trop d'huile.

J'arrive au point fort : le MOTEUR. Inusable, très bonne utilisation en duo,

très bien refroidi, et surtout très résistant, carburateur Dell'Orto de 16 mm, bruit très « Italien » mais ne ressemblant aucunement aux autres machines.

PARTIE CYCLE : Finition parfaite. L'ensemble dégage une impression de « fini » et de robustesse.

TENUE DE ROUTE : Très bonne (après être monté sur d'autres cyclos, c'est avec joie que je retrouvais la sécurité Royal Nord).

Le frein avant de fabrication italienne (équipant les Itom) ne m'a pas toujours donné satisfaction.

J'utilise des pneus C.E.A.T. : très endurants. Comme vitesse avec pignon de sortie de 18 dents et arrière de 34 dents j'obtenais, couché, environ 95 km/h. Je préfère maintenant les reprises et ai monté un pignon de 38 dents à l'arrière et assis obtient un bon 70 km/h et m'en contente pour une machine soignée avec amour depuis 7 ans.

Pour les pièces détachées (câbles, joints, bougies, vis-platinées, etc.) je m'adresse directement à l'usine (service impeccable).

Comme transformations j'ai monté deux garde-boue légers et ai poli la pipe du carburateur et raccourci le tuyau d'échappement, pot et chicanes sont intacts, c'est tout.

Comme carburant : super + huile Castrol et huile Redex qui, je crois, a fait beaucoup en ce qui concerne l'entretien du moteur et de la boîte.

Pour les amateurs, je signale que Scooter et Cyclomoto a publié un essai de cette machine dans le numéro 106 d'avril 1961, ce qui m'avait décidé.

Pour terminer, je dois vous avouer que depuis deux ans je conduis une Mercedes 220 SE à cause de ma profession, mais c'est toujours avec une joie intense que je quitte la « bourgeoisie » qui émane de cette voiture pour enfourcher mon cyclo et aller faire un tour, et pour rien au monde je n'en changerais si ce ne serait pour en racheter un autre ou bien peut-être la Yamaha 350 (mon rêve).

Michel Rogan.

78 - Conflans-Ste-Honorine.

MOTOBÉCANE A. V. 98

Fervent lecteur de votre revue, je me permets de vous envoyer mes impressions sur un cyclomoteur Motobécane AV 98, machine achetée neuve en juin 1967.

PARTIE CYCLE : Ensemble très sobre et très élégant. Couleur noire. Garde-boue chromé (avant). Flancs du réservoir (8,7 l) chromés également. Fourche

avant dotée de suspensions assez molles, talonnant souvent, et ayant la fâcheuse habitude de se fausser sous certains chocs assez rudes. La dite fourche m'a déjà coûté 110 F en réparations, à la suite d'un accrochage avec un ami, qui pilotait une « Spéciale Route ». Suspension arrière excellente. Selle double confortable (très), mais un peu courte pour le duo.

J'en reviens au réservoir qui, au point de vue renforcements pratiqués pour les genoux, ne donne pas une position de conduite irréprochable si l'on dépasse 1,80 m (je fais 1,84 m). Le robinet-réserve est très pratique. L'éclairage du phare se situe dans la bonne moyenne et le compteur incorporé au phare rectangulaire est juste et précis. Freins typiques Motobécane.

PARTIE MOTEUR : Cylindrée : 49,9 cc, très silencieux, au bruit rauque lorsque l'on est à fond. Malgré la boîte automatique la nervosité est bonne, sans plus : 0 - 30 km/h en 6 secondes ; 0 - 50 km/h en 15 secondes, ce qui est largement satisfaisant. Il m'arrive de battre, au feu vert, des BB 3SP Peugeot, qui elles ont 3 vitesses. Mon moteur est bridé, mais je fais, en plat et sans vent en solo comme en duo 60 km/h chrono.

La consommation se situe dans les 2,5 à 3 litres.

Prix : 1.354 F.

Je parlais tout à l'heure d'un ami qui possède une SP Route. Le moteur de celle-ci est bridé aussi, et il me double haut la main, en plat, à environ 70 km/h. Ce qui est un peu vexant (opinion strictement personnelle). Je tiens à préciser, comme ce Monsieur Raiseau de Saint-Mont-des-Bois, que je ne crois pas du tout ces jeunes

« calés » en mécanique, qui avec 3,75 ch atteignent 120 km/h. Imaginez-vous cela ? Il faut avoir un toupet incomparable pour écrire cela !!

Et tous les autres qui, avec une mbylette ou une Paloma « trafiquée » par eux-mêmes, bien sûr, atteignent l'effarante vitesse de 85 - 90 km/h. Cela m'étonnerait que ces « engins » puissent arriver à cette vitesse !

D. Richer, 45 - Orléans.

FLANDRIA RECORD

LECTEUR de vos deux revues depuis bientôt quatre ans, je viens à mon tour vous faire part de mes impressions et réflexions sur un cyclomoteur Flandria Record, acheté neuf en janvier 66.

PARTIE CYCLE :

Très jolie présentation, rouge et noir avec des chromes très nombreux et d'excellente qualité. Réservoir de 10 l avec réserve très pratique. Fourche AV amortie hydrauliquement, très bonne question confort, mais fragile. Amortisseurs arrières durs en solo, bons en duo. Selle dure et pas assez large. Compteur très fantaisiste. La maison Flandria m'en a d'ailleurs changé huit en l'espace de six mois, mais il n'y en a pas un qui marchait mieux que l'autre.

Avertisseur inaudible dès que l'on roule. Très bon éclairage dû au volant de 33 W. Pneus d'origine remplacés par des Michelins rapido, ce qui améliore encore une tenue de route déjà très bonne. Frein avant très puissant, ne bloquant pas la roue ; arrière demandant une certaine habitude, sinon

bloquage de la roue à tous les coups.

PARTIE MOTEUR :

C'est, je crois pour ma part, le moteur le plus nerveux que l'on puisse trouver dans sa catégorie. Il est de plus très robuste à partir du moment où il est bien lubrifié (7 à 8 %). Pour ma part j'ai eu de très nombreux ennuis moteur à cause de cette lubrification, les pompistes n'étant pas toujours très consciencieux.

D'origine la machine ne montait pas à plus de 70 km/h, ce qui me semblait très peu. Je procédai donc aux modifications suivantes : changement de cylindre contre un de débridée ; réalésage de ce cylindre à 41,5 mm de diamètre (40 mm d'origine) ; pipe d'admission de 10-12 mm d'origine remplacée par une de 19 correspondant au carburateur ; rabotage de la culasse ; gigleur de 78 remplacé par un 98 ; pignon de sortie de boîte de 11 dents remplacé par un de 15 dents.

Toutes ces transformations accomplies j'obtenais une machine un peu moins nerveuse, mais encore suffisamment

pour « griller » les 3/4 des cyclos rencontrés au démarrage. Ma machine consommait alors 3,5 l au 100 km.

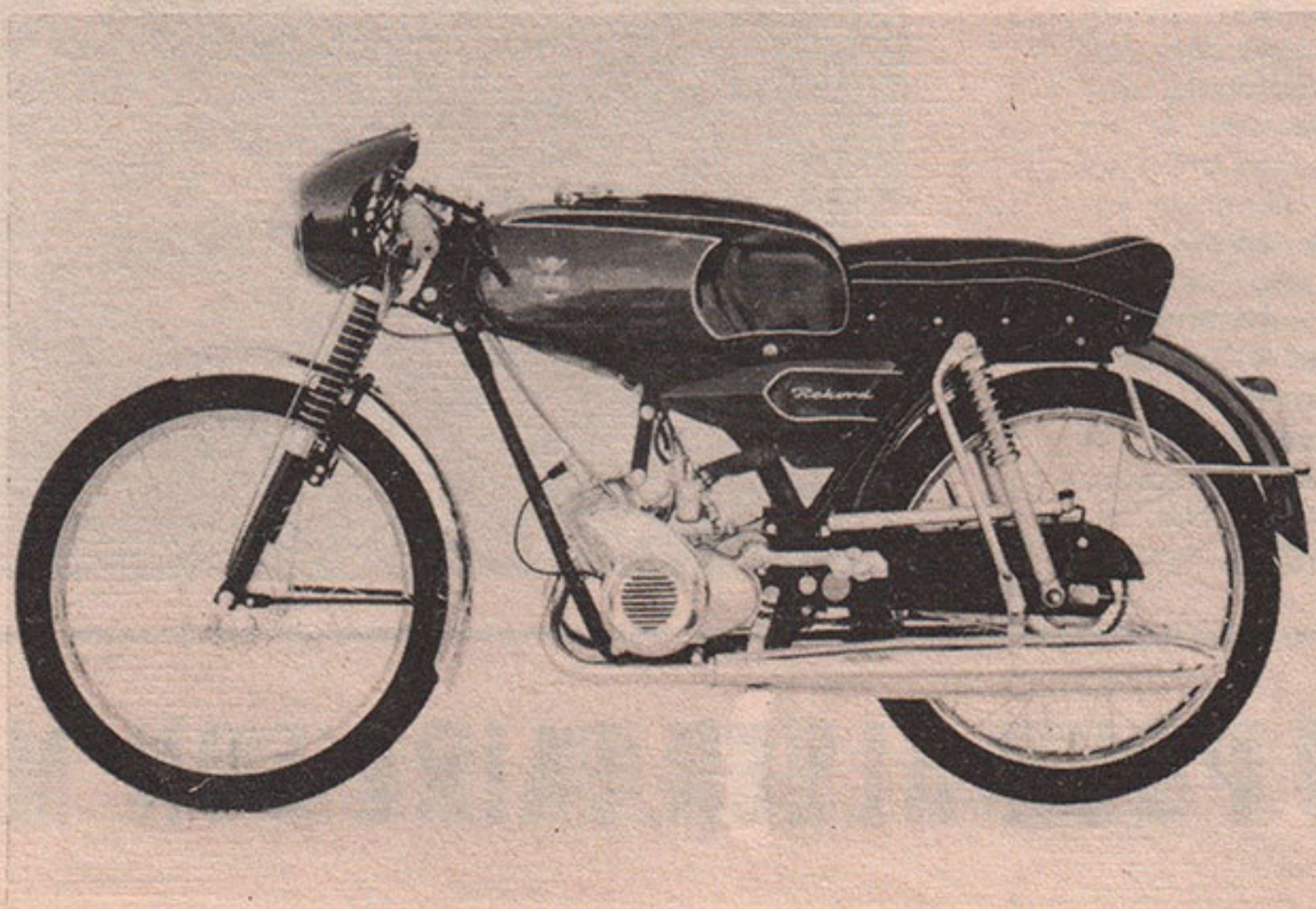
La vitesse de pointe, elle, était considérablement accrue. Je ne me suis jamais fait chronométrer, mais je pense que ma vitesse devait tourner autour des 100 - 105 km/h, car je battais aisément les 50 cc Mondial, 80 cc Suzuki et Yamaha, ainsi que les 2 ch et autres véhicules du même genre.

Malheureusement la vie de ce petit monstre, qui n'en avait pas l'air, devait se terminer dans un accident stupide au mois de juillet 1967. Il totalisait alors 22.000 km.

Je vais terminer en disant que le Flandria Record est un excellent cyclo, très robuste, très nerveux et que l'on peut rendre rapide à peu de frais (100 F).

C'est une machine qui m'a procuré de très nombreux plaisirs et si c'était à refaire, c'est une Record que je rachèterais.

C. Fauchoux,
Rueil-Malmaison - 92.



BRUXELLES : sous le signe de l'optimisme

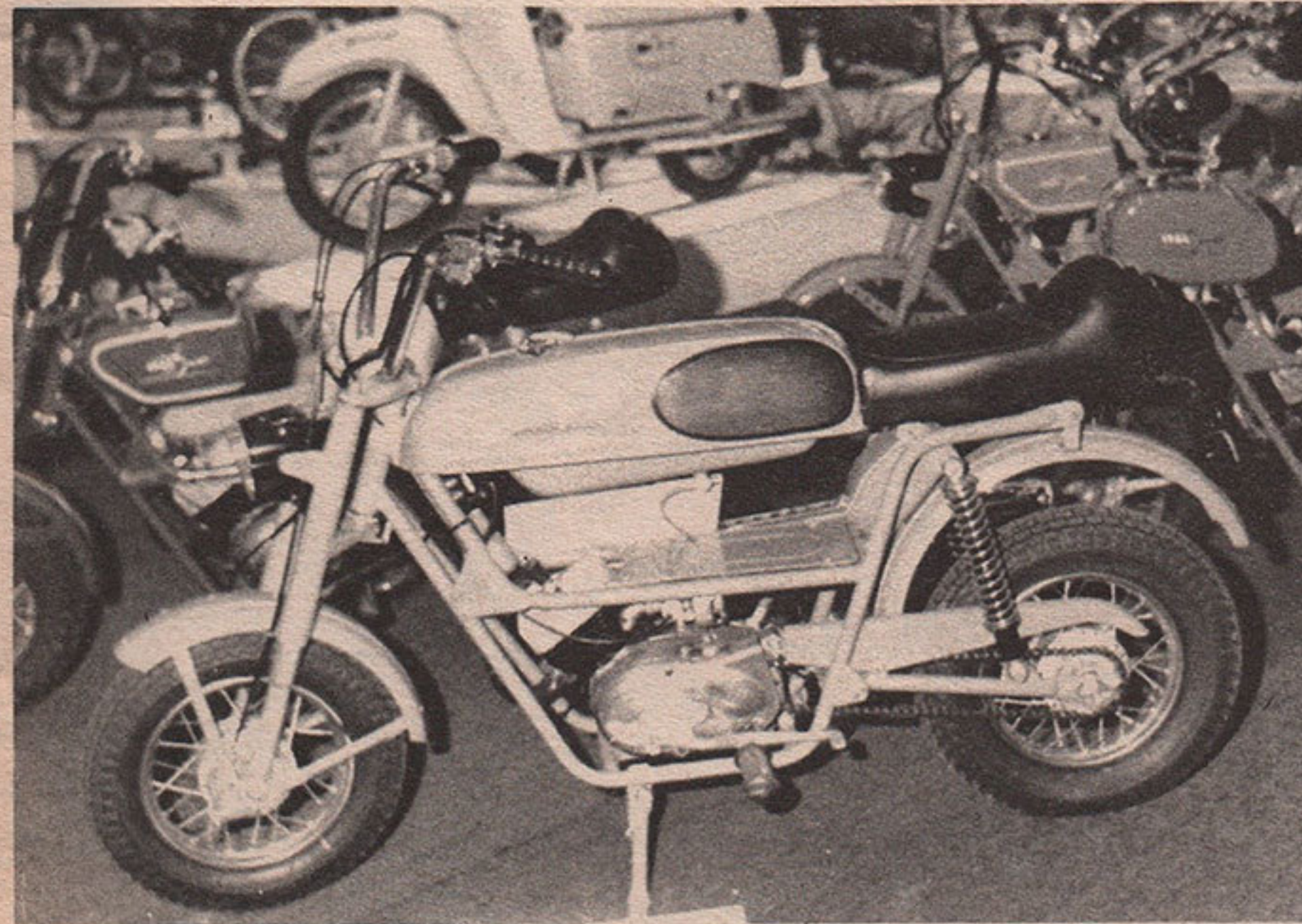
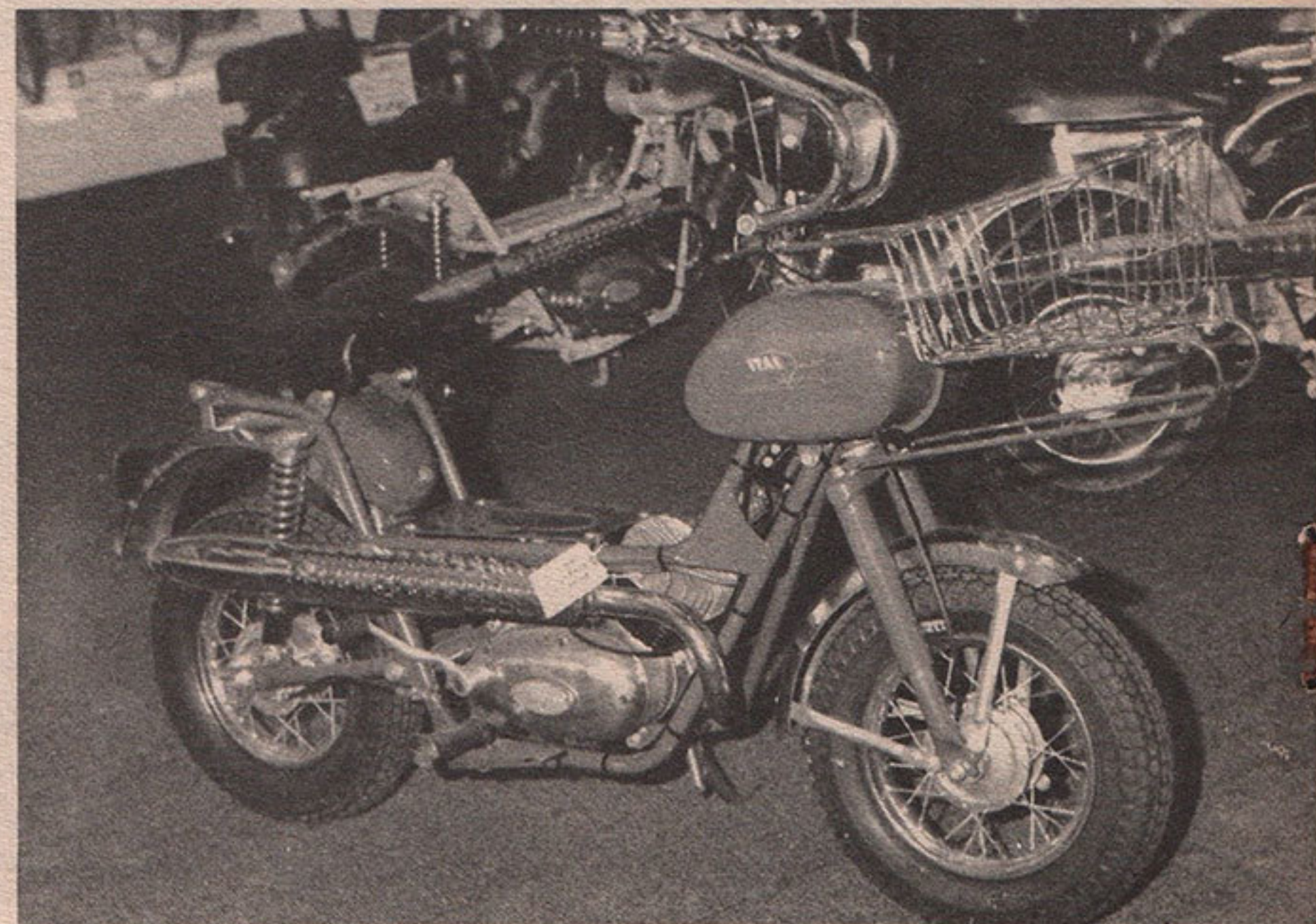
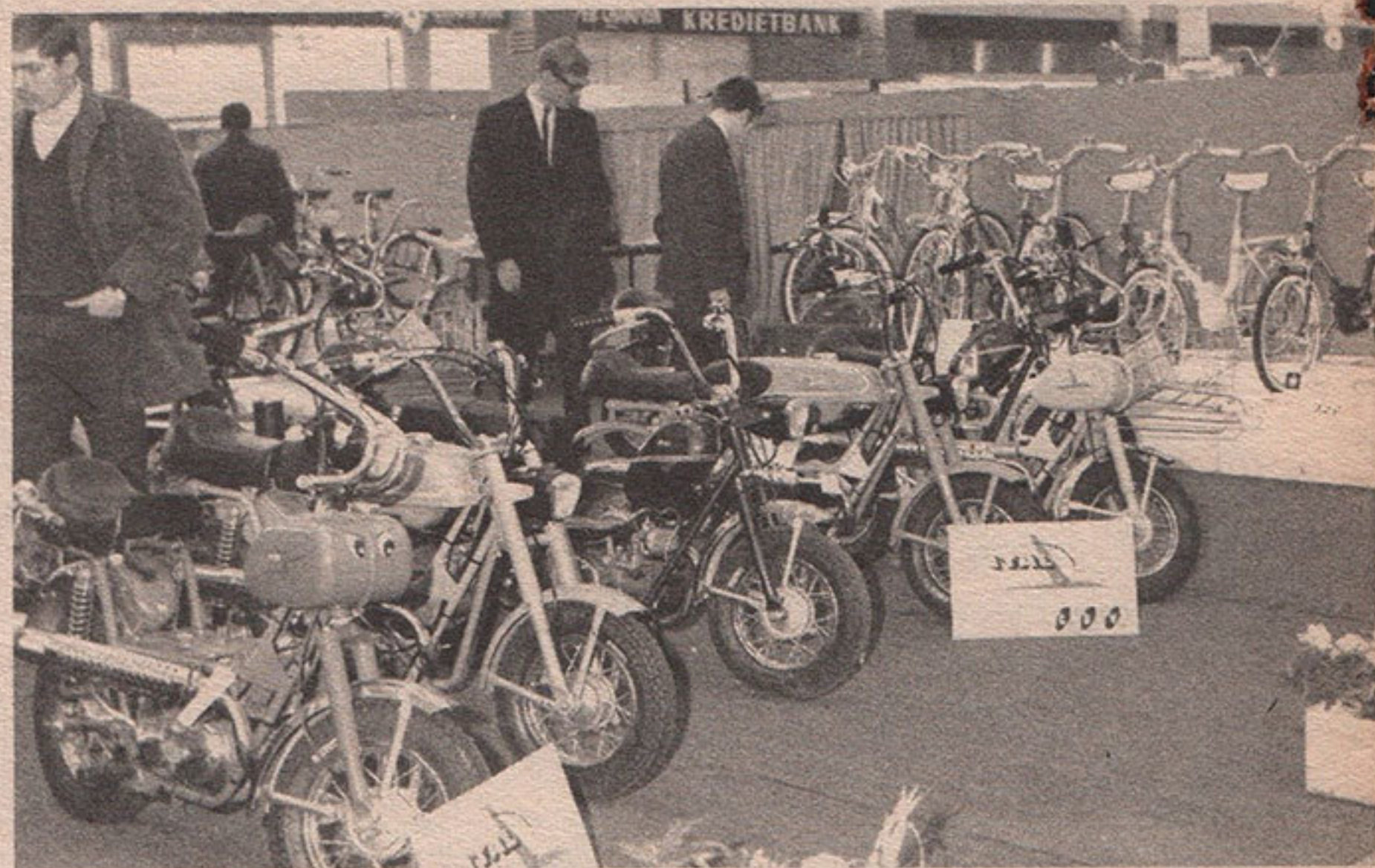
LE dernier Salon de la Moto à Bruxelles remontait à 1965 ! Trois longues années pendant lesquelles nos amis belges n'ont pu voir réunies en un même lieu les dernières nouveautés présentées par les usines du monde entier. Or, en trois ans — et bien que la situation ne soit guère favorable actuellement à un renouvellement accéléré des modèles — il y a tout de même eu du nouveau !...

Il y a eu tout d'abord l'affirmation sur le plan international de l'industrie japonaise. Il y a eu aussi l'influence déterminante du marché américain sur la conception et la construction de nos deux-roues, aussi bien dans les plus petites cylindrées que dans les cylindrées les plus élevées.

Voilà une explication plus que satisfaisante pour justifier le grand succès de public qu'a connu cette année le Salon de Bruxelles. Les stands étaient assiégés, la jeune clientèle passionnée ressemblant étrangement à celle que nous rencontrons tous les deux ans Porte de Versailles, furetant, touchant, s'installant sur les machines, donnant la chasse aux prospectus et à la documentation. D'une façon générale, le vent était à l'optimisme et les exposants se montraient fort satisfaits, non seulement à cause du grand nombre de visiteurs, mais aussi — et surtout — parce qu'ils notaient une certaine reprise, parce que les carnets de commandes se remplissaient sur un rythme des plus encourageants.

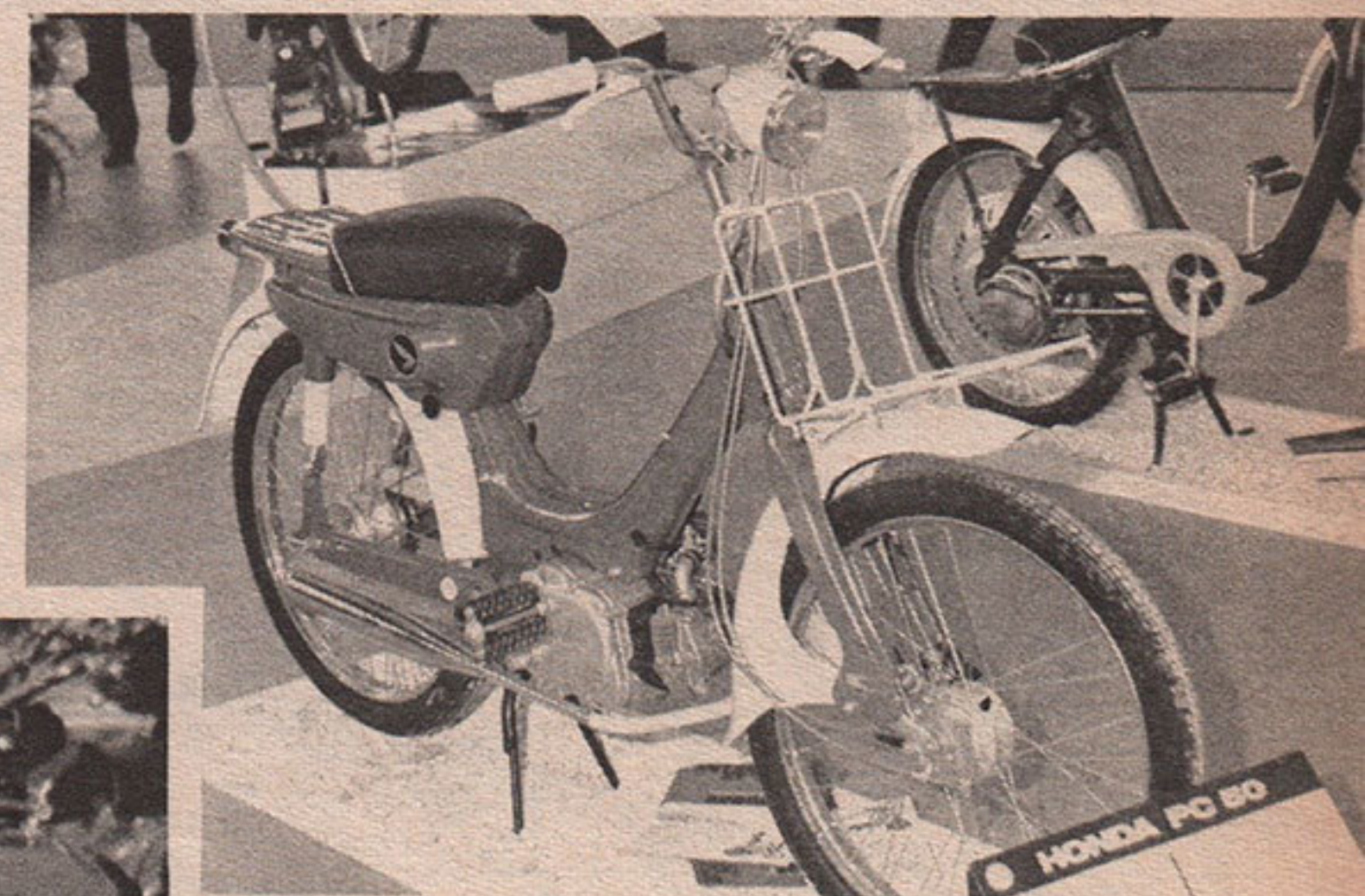
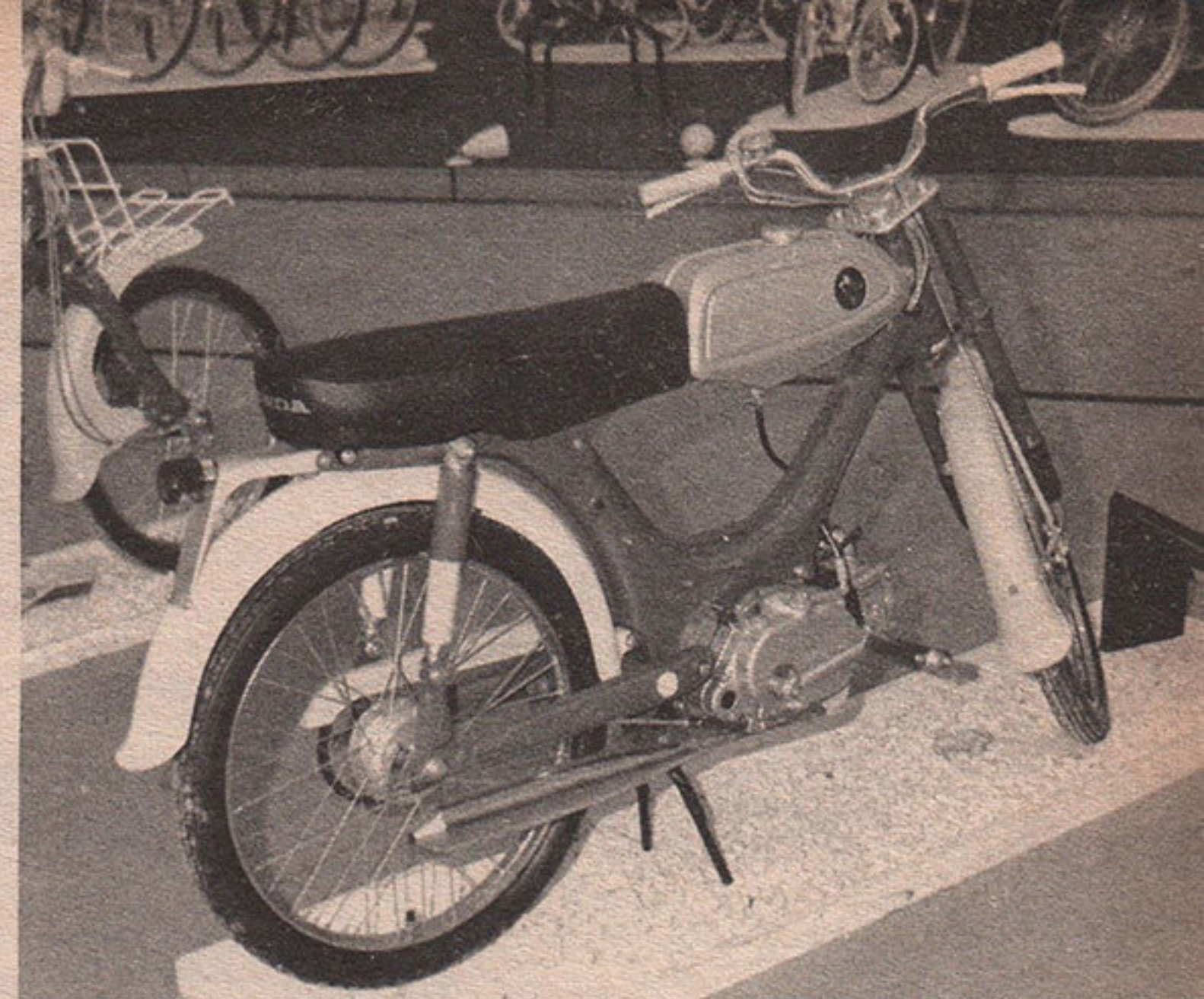


Ambiance dynamique, sympathique donc au Palais du Centenaire au Heysel, mais, par contre, pas de nouveautés bien extraordinaires dans le domaine du 50 cc. Il convient cependant de remarquer, comme nous l'avions déjà fait à l'occasion des Salons précédents, que le cyclomoteur se trouvait être le roi incontesté du Salon malgré la présence de grosses ou moyennes cylindrées japonaises. La tendance, en ce qui concerne le 50 cc, confirme ce que nous savions déjà, c'est-à-dire l'orientation vers des machines de plus en plus simples, utilisant de plus en plus abondamment l'automatisme (émbrayage et — plus rarement — boîte de vitesses). Il faut aussi noter une recherche intéressante de formes nouvelles, surtout



ITAL-JET

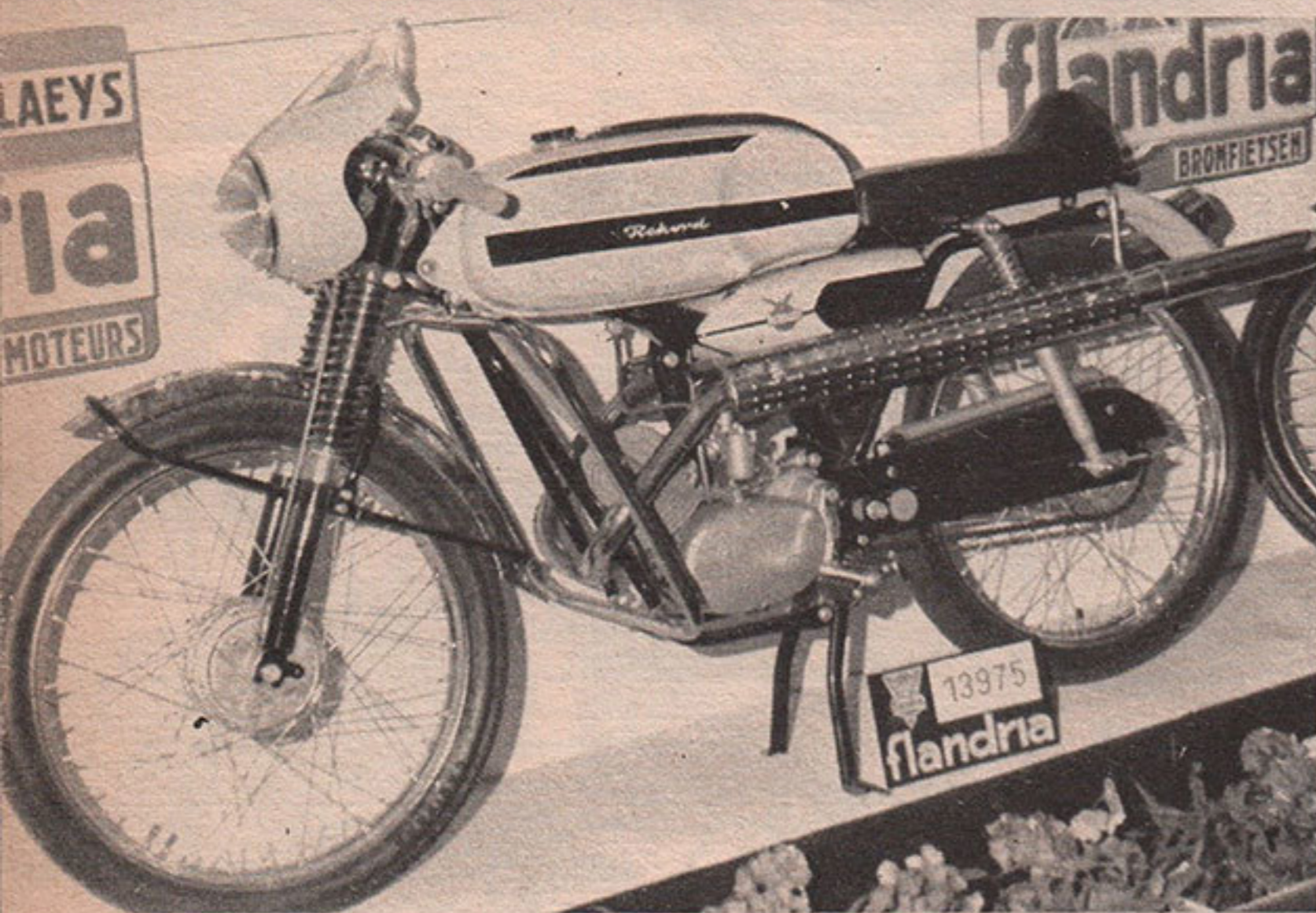
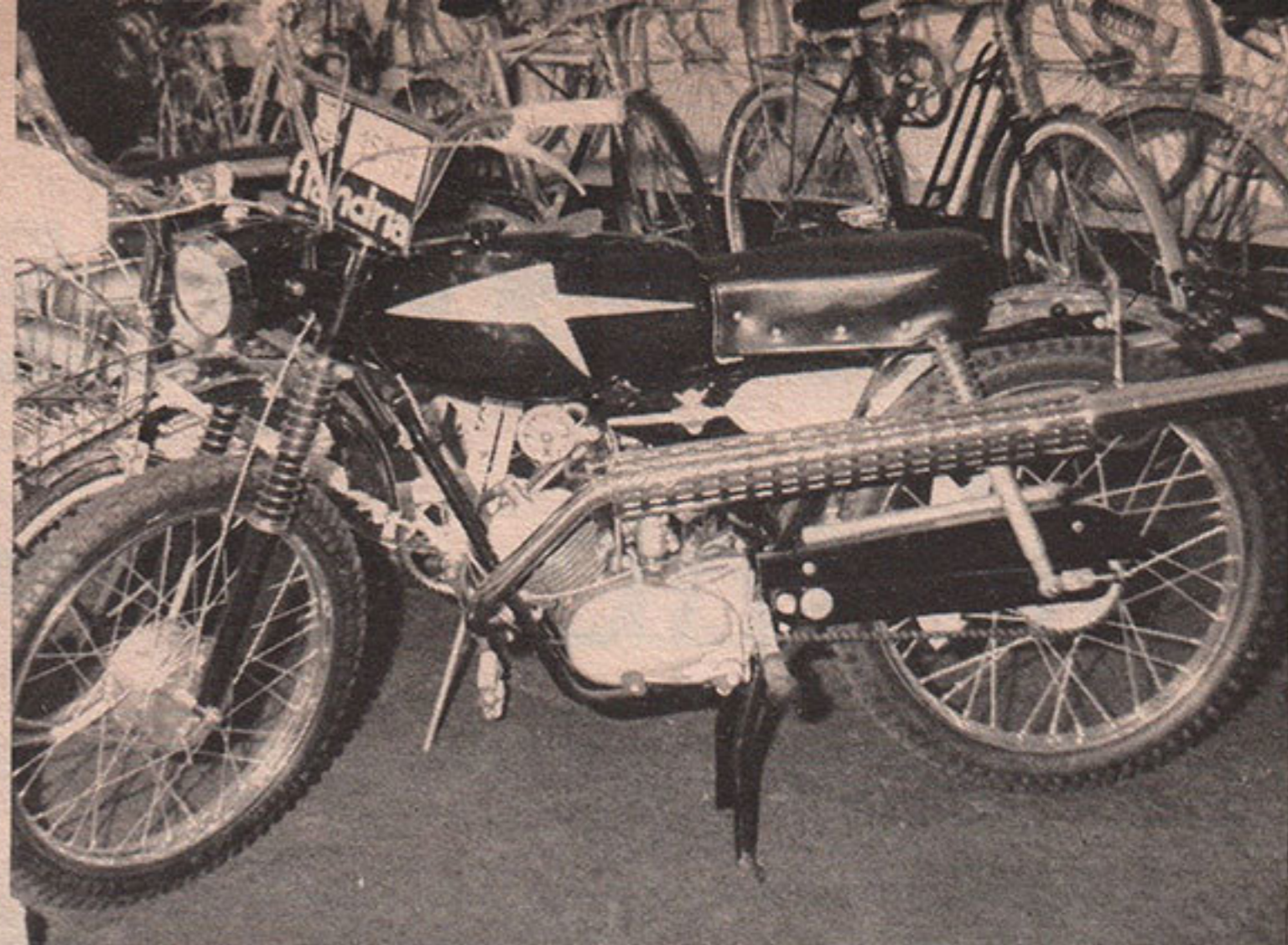
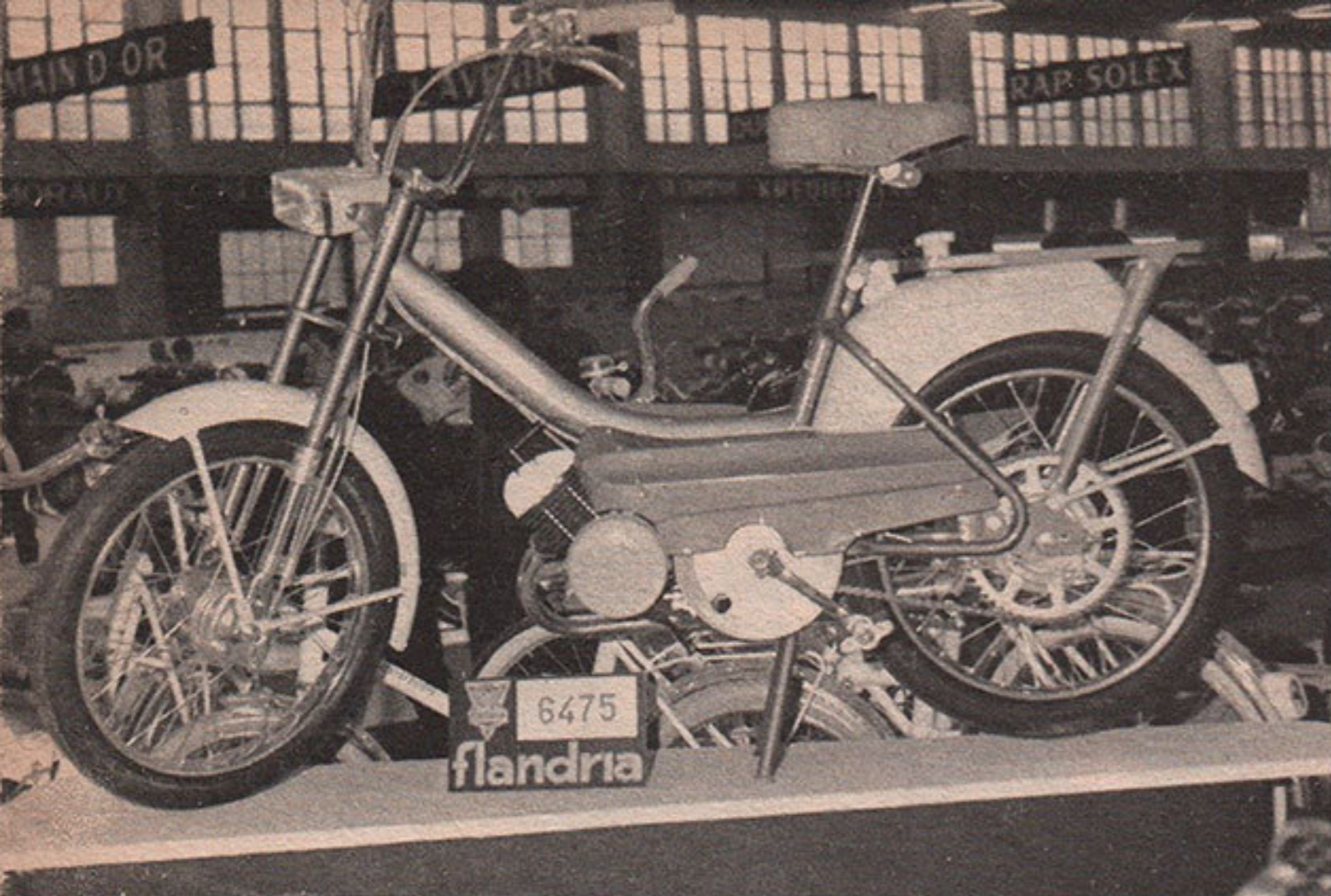
Le pouvoir d'attraction du stand Ital-Jet sur les jeunes bruxellois était incontestable : serrées les unes contre les autres, les différentes versions du « Go-Go » étaient bien faites pour attirer les regards. Ligne originale très basse, réservoir boule à l'avant, sous la direction, échappement relevé, large guidon, couleurs chatoyantes : le style « Tartarini » est toujours aussi séduisant !... Nous trouvons donc le « Go-Go » de base ; puis le « Ranger » à guidon plus haut, petite selle course, réservoir plus en arrière ; puis le « Scout » (ci-dessous), avec réservoir en selle de forme très allongée. Tous ces modèles sont construits avec des roues de 10" et sont équipés d'une fourche télescopique à l'avant et d'une suspension oscillante à l'arrière.



HONDA

Nous connaissons déjà, bien sûr, le P 50 Honda dont la carrière en France continue de fort belle manière. A Bruxelles nous avons eu la surprise de voir deux autres versions de ce cyclomoteur très utilitaire : le P.C. 50, ci-dessus, qui dispose de la même partie cycle avec un moteur horizontal normalement placé, et le PS 50 (au-dessus) avec réservoir en selle, fourche télescopique, selle longue, etc. Deux autres « utilitaires » Honda, cousins germains du désormais classique P 50 !...

DU 50 cc " POUR ALLER FAIRE SON MARCHÉ "... ..AU 50cc " POUR ALLER DANS LES BOIS "

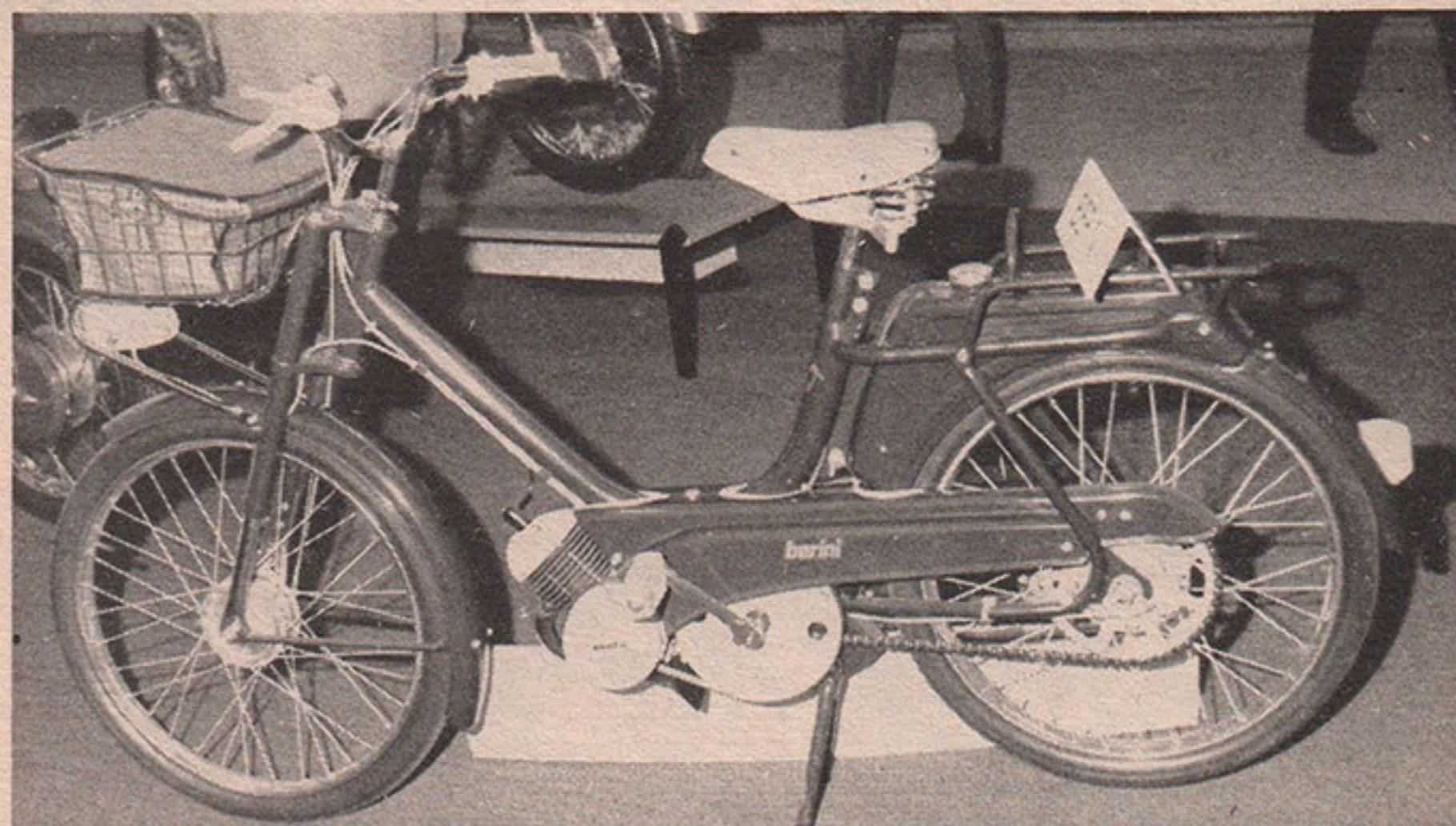


FLANDRIA

Flandria : un stand sur lequel il est bien difficile de circuler tant les visiteurs sont nombreux, et sur lequel il est bien plus difficile encore de trouver quelqu'un de disponible pour avoir des renseignements. Nous retiendrons pourtant : l'Eurolux, un super-utilitaire (ci-dessus, à gauche) monovitesse à embrayage automatique, limité à 40 km/h ; une nouvelle version du Rekord : 5 ch, 4 vitesses, échappement relevé, petite selle ; le Futura à moteur entièrement automatique ; le Trial Route avec sélecteur au pied, moteur développant 5 ch, deux échappements relevés, etc.

chez les constructeurs italiens qui donnent libre cours à leur fantaisie et obtiennent des résultats dignes d'attirer (et de retenir) l'attention. Incontestablement on se trouve en présence d'un essai de renouveau du cyclomoteur, pensé non plus seulement comme un moyen de transport, mais aussi comme un véhicule pouvant rendre de grands services en usage quotidien. D'où la prolifération des « paniers », des « cagots », des larges porte-bagages ! d'où aussi le retour au cadre très ouvert, l'adoption de petites roues, etc.

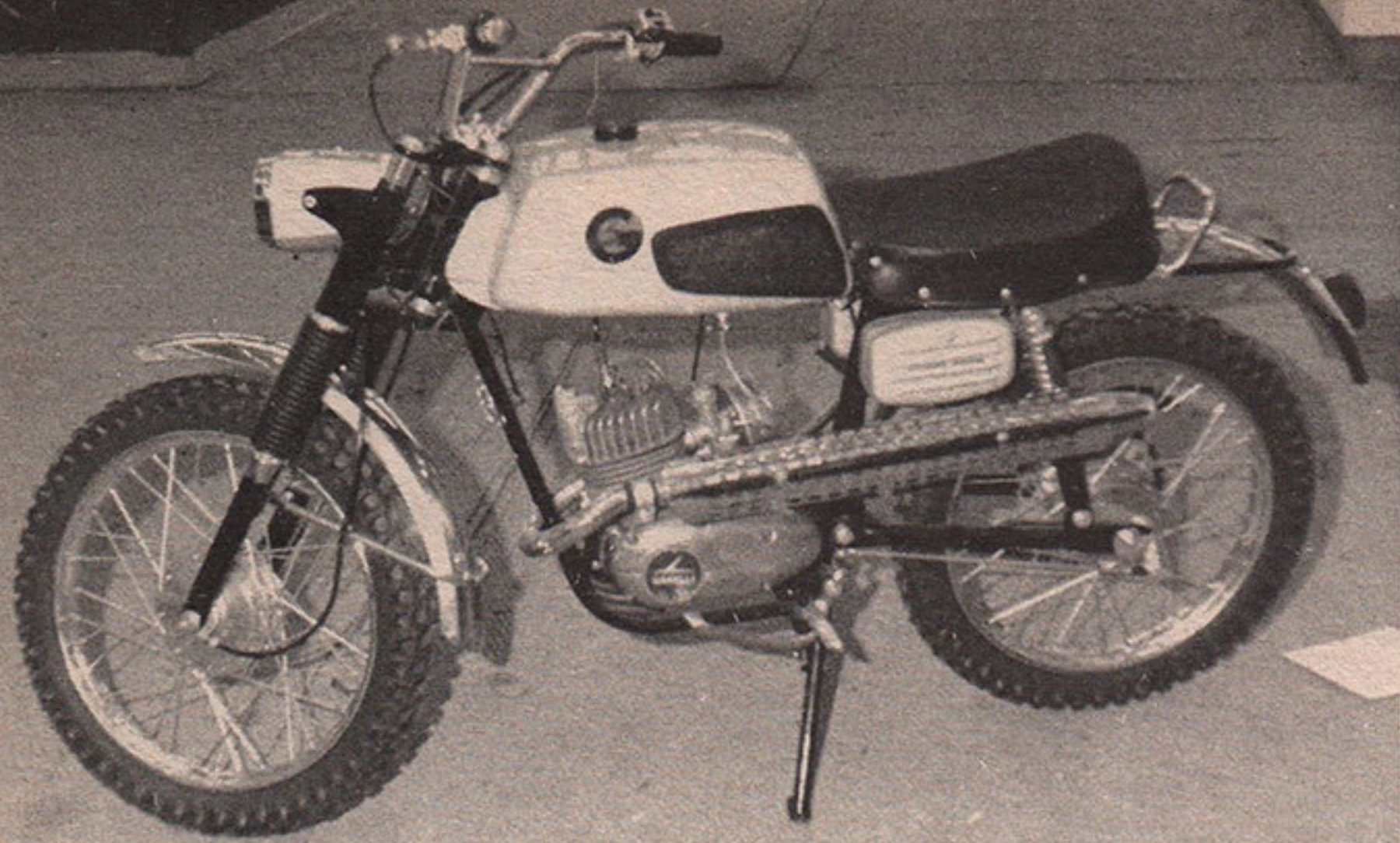
A côté de cela, l'influence américaine se confirme aussi avec de multiples modèles tout-terrain, cross ou trial et ce sur tous les stands. Par contre, dans le domaine du vélomoteur (en ce qui nous concerne, il s'agit du 50 cc, sans pédale et non bridé), il n'y



BERINI

Berini était présent avec ce Berini - Matic, entièrement automatique. Petit panier à l'avant, porte-bagages ample à l'arrière, fourche télescopique, freins tambour AV et AR, etc.

Salon de Bruxelles



GARELLI

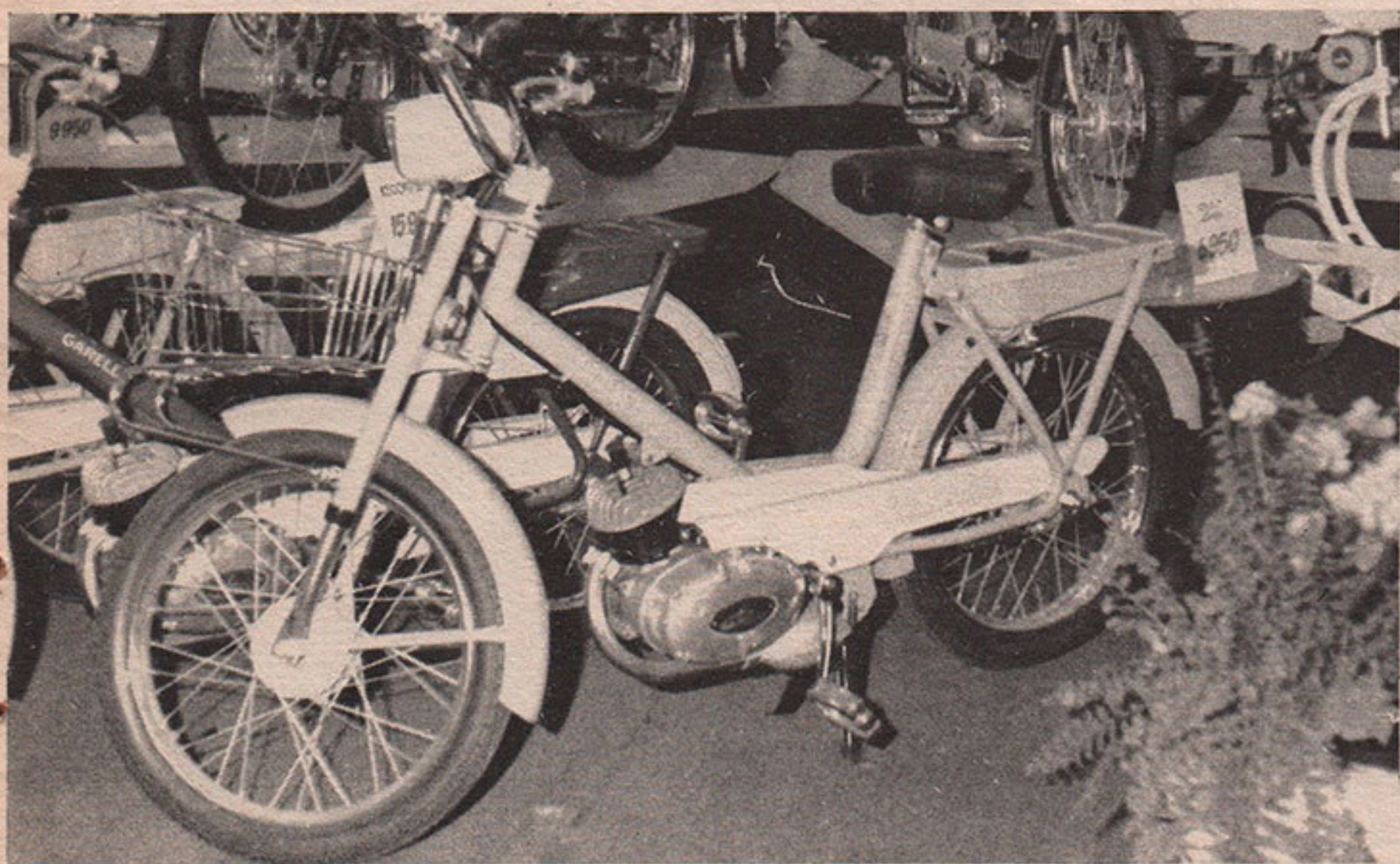
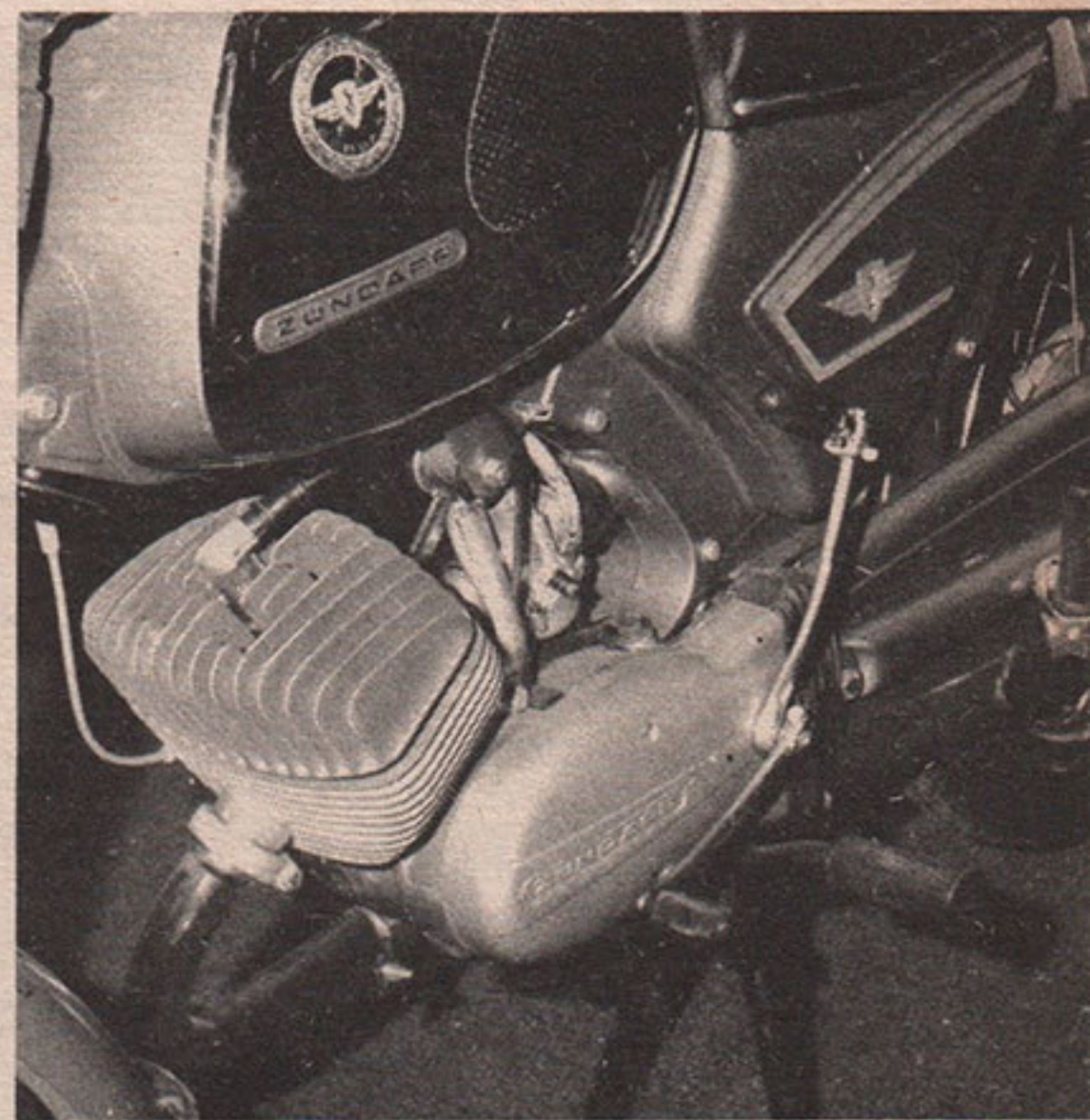
Longue liste de nouveaux modèles sur le stand Garelli : sur le Monza, nouveau moteur de 6,5 ch avec boîte 4 vitesses, cylindre alu chromé ; on trouve aussi le « Gulp », un « utilitaire » monovitesse, roues de 16", équipé d'un panier-provisions à l'avant. Le Rekord II dispose d'un moteur développant 7 ch à 9.000 tr/mn. Sur ce modèle nous noterons la prise d'air qui passe par le coffre à outils ; naturellement, il y a aussi un modèle Cross dont le moteur est donné pour 9 ch, et qui peut disposer de 8 vitesses grâce à une double couronne à l'arrière.

avait à Bruxelles rien de bien intéressant. Les anciens modèles sont, certes, améliorés mais l'on a nettement l'impression que ce n'est plus ce type de machine qui intéresse en premier lieu les constructeurs.

Enfin, il ne faut tout de même pas oublier de signaler que l'industrie belge, et les importateurs aussi, vivent actuellement dans l'attente d'une nouvelle réglementation pour le cyclomoteur. Il est fortement question que la vitesse soit prochainement limitée à 40 km/h, indépendamment de toutes les autres caractéristiques qui seront imposées, par définition, au cyclomoteur. D'où, bien sûr, un climat peu favorable à l'éclosion de nouvelles machines.

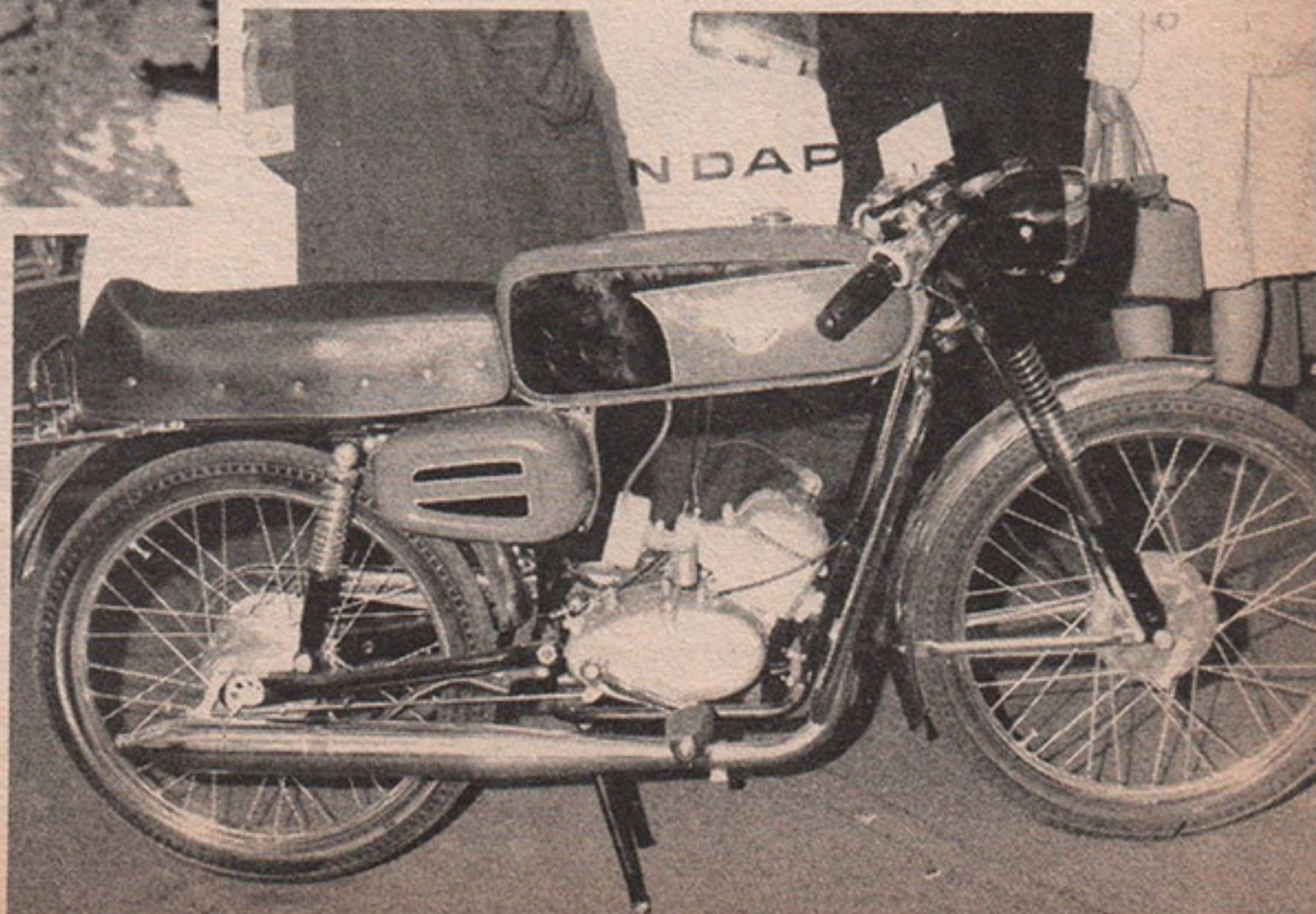
Voilà, en gros, ce qu'il y avait à dire sur ce 47^e Salon du Motorcycle. Dans les pages suivantes, les illustrations vous en diront plus en fonction de chaque marque représentée.

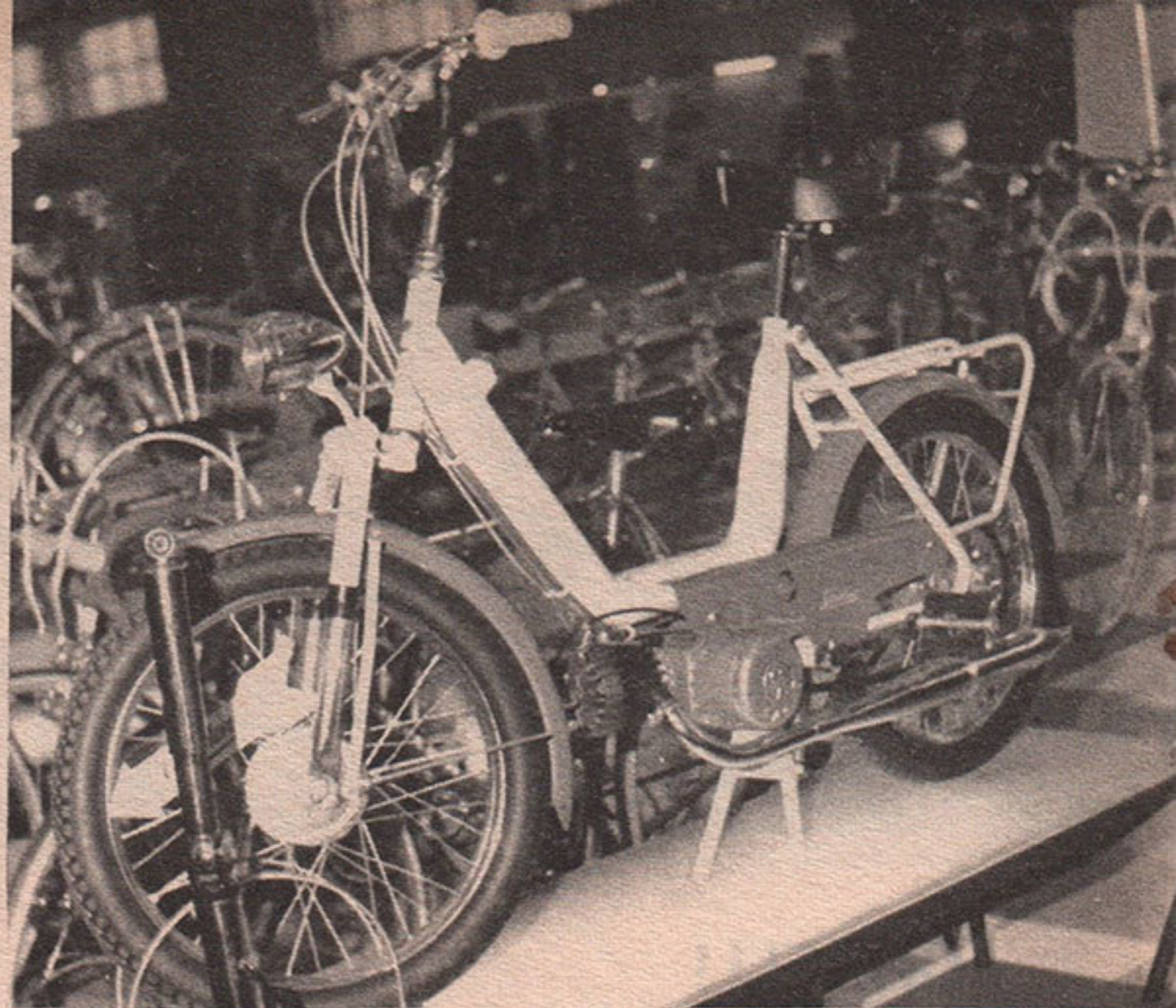
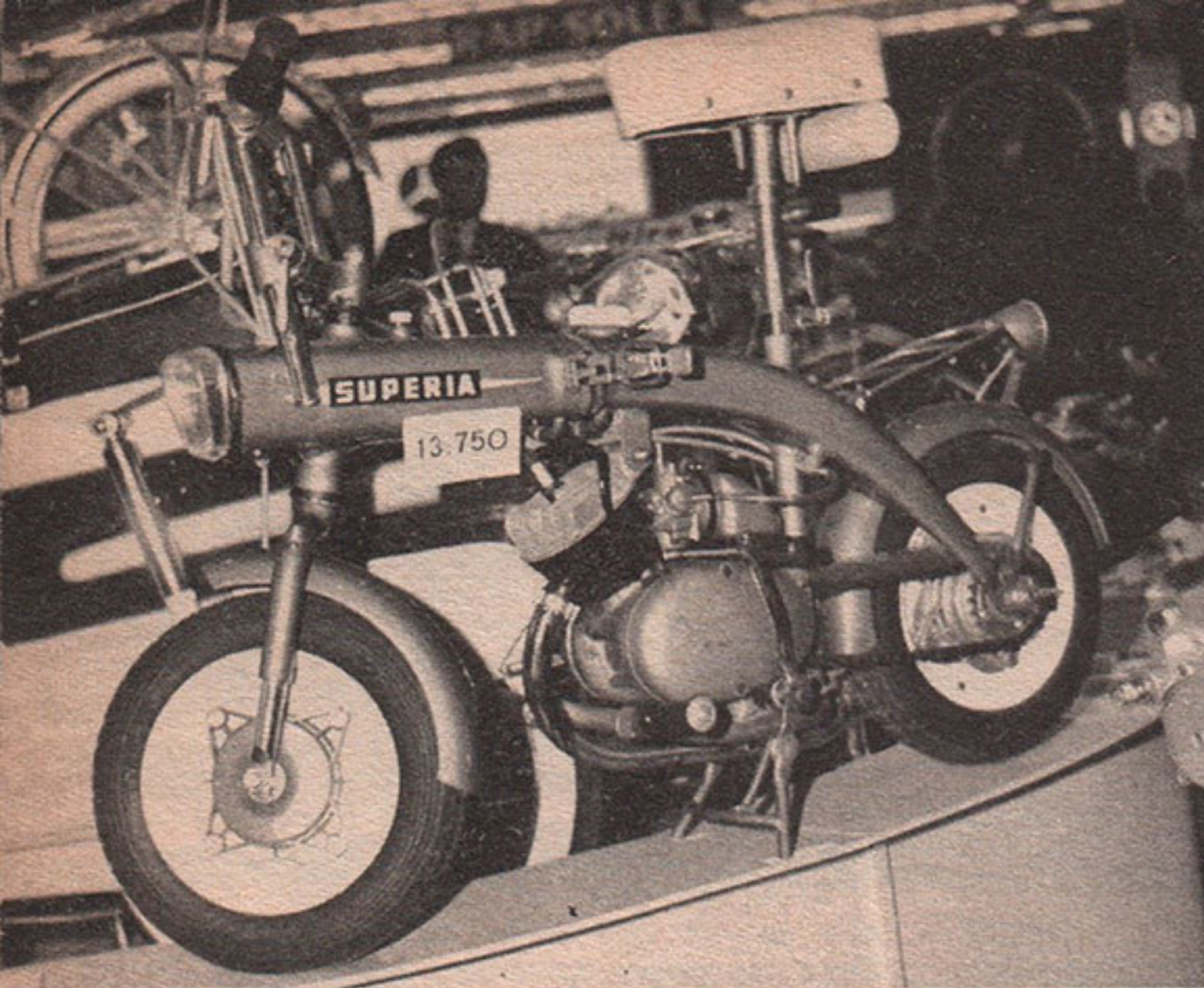
B.N.



ZUNDAPP

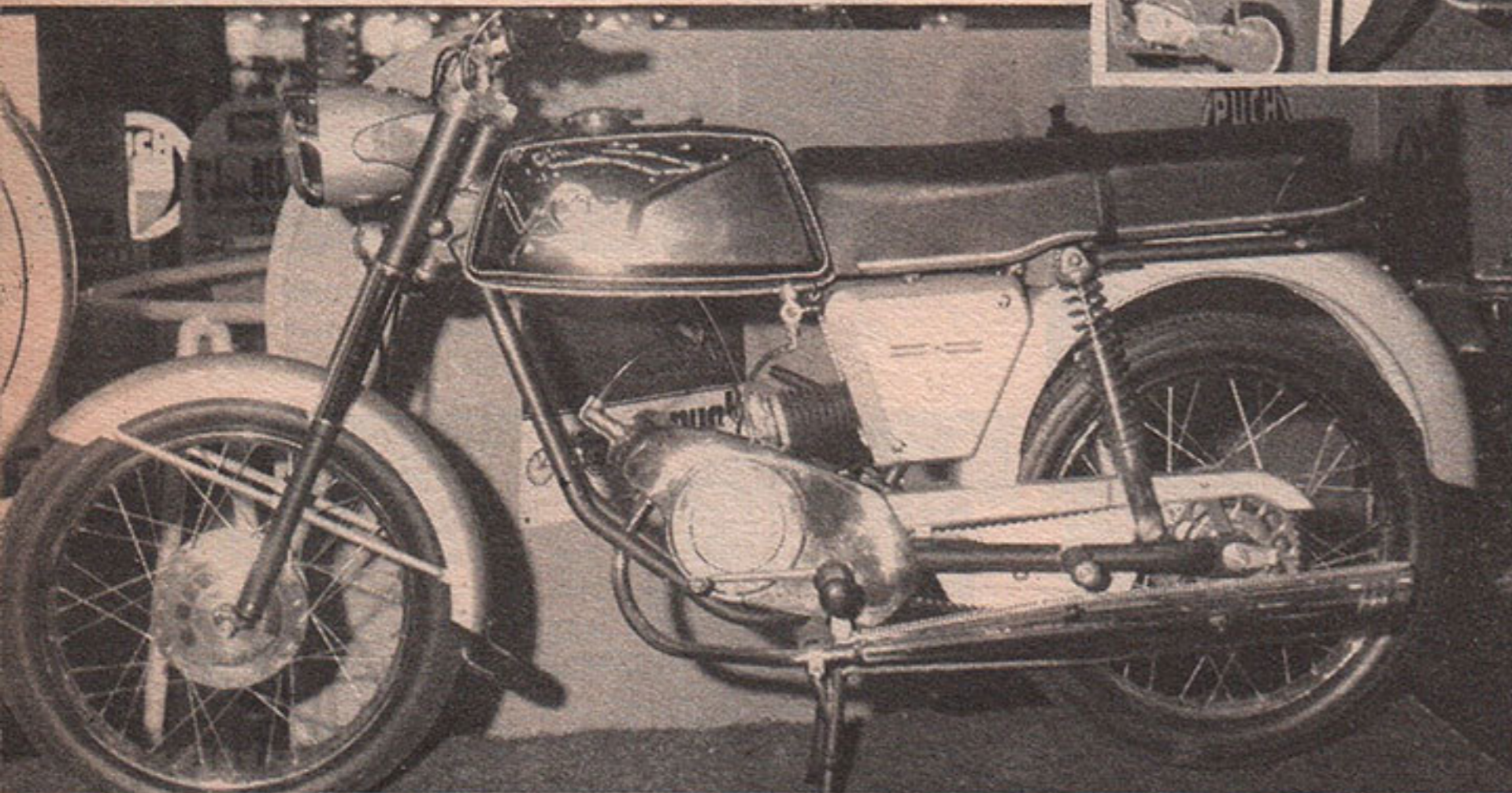
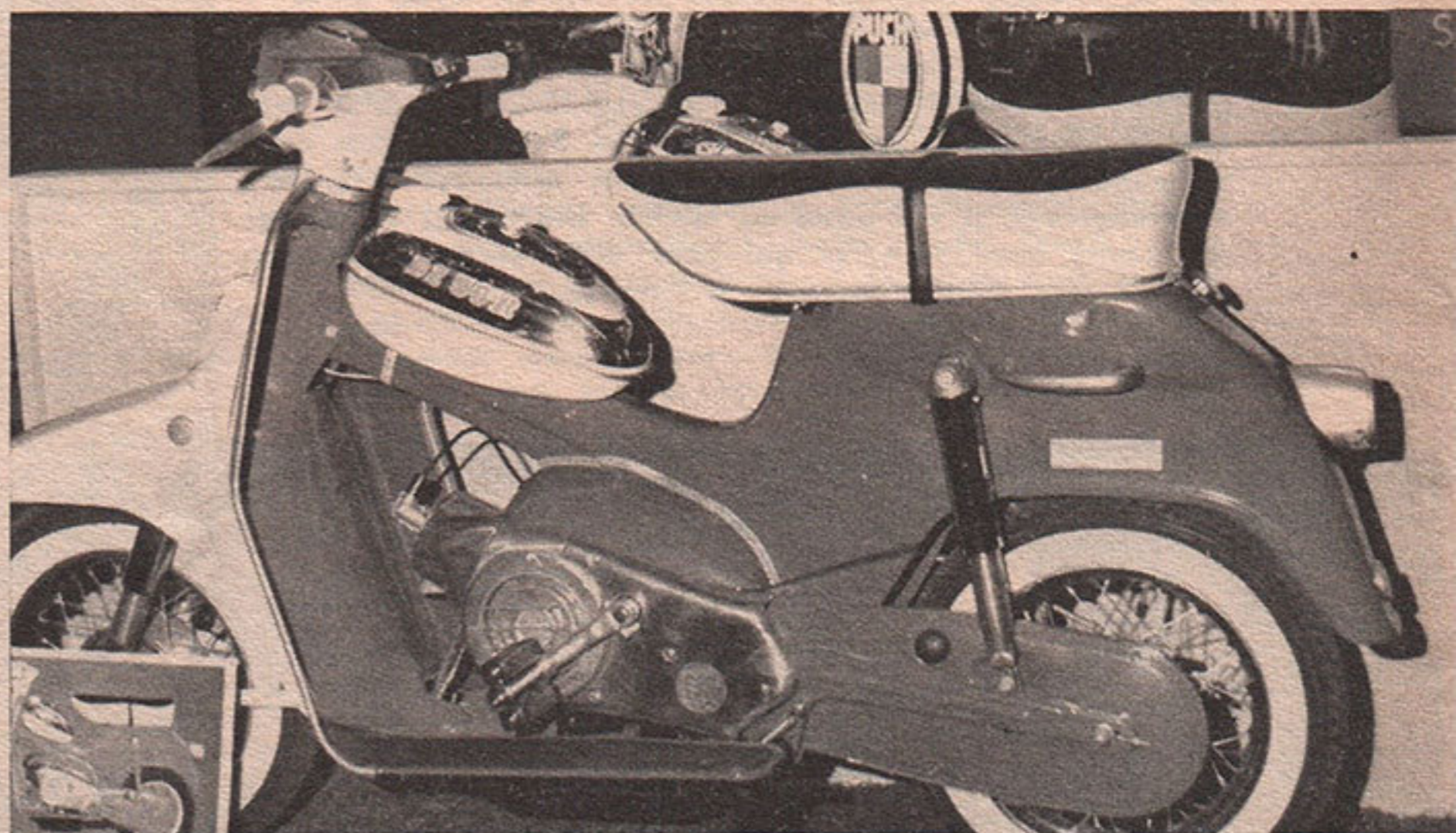
Le « Vromm » (ci-contre) figurait en bonne place sur le stand Zundapp. C'est une machine sportive d'allure, moteur deux temps de 49 cc, développant 5,1 ch, refroidissement par turbine, 3 vitesses, réservoir très allongé. Ci-contre, et au-dessus, le moteur du 100 cc de la même marque qui est une nouveauté.





SUPERIA

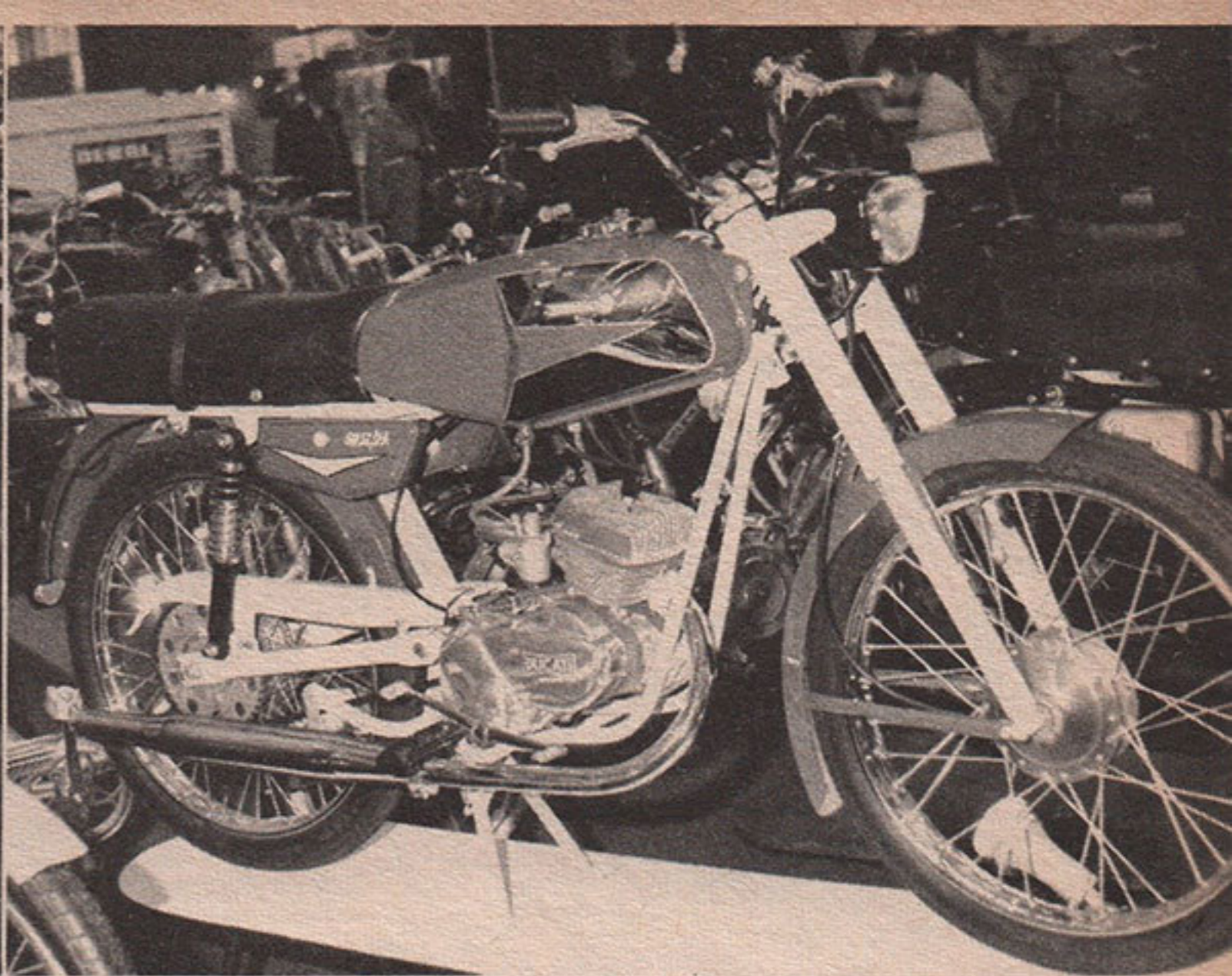
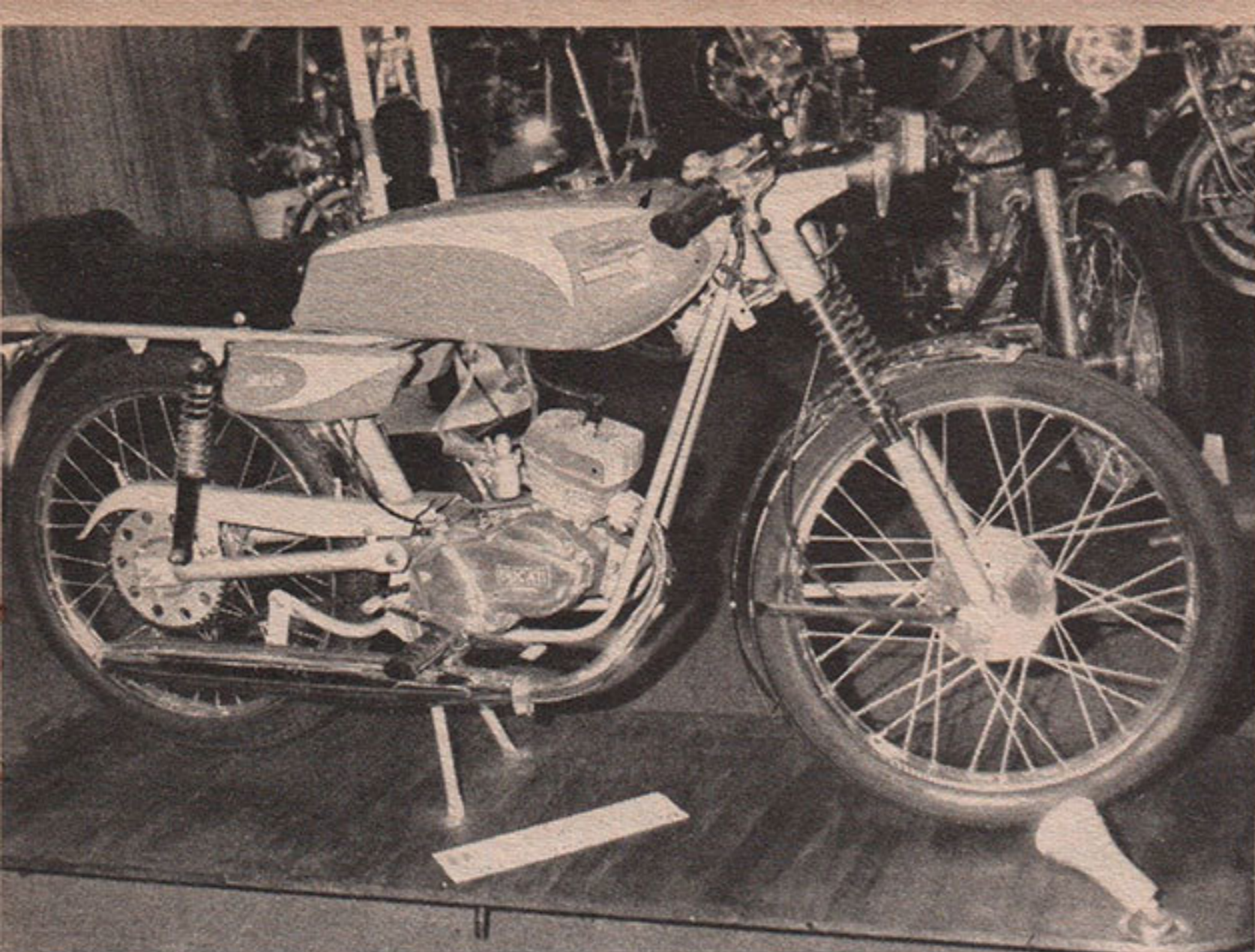
Chez Superia, on est aussi tenté par les modèles « utilitaires » comme la Superette équipée du nouveau Sachs horizontal monovitesse à embrayage centrifuge. Notons le cadre tubulaire formant réservoir dans sa partie antérieure, les deux freins tambour, le guidon très relevé, la fourche télescopique. La « Superette » est limitée à 40 km/h. Un nouveau Sport, avec moteur Sachs ventilé, figurait aussi chez Superia. Enfin, au rayon des curiosités, nous avons remarqué cet engin, mi-jouet, mi-cyclomoteur (voir ci-dessus) qui attirait l'attention de tous les visiteurs.



PUCH

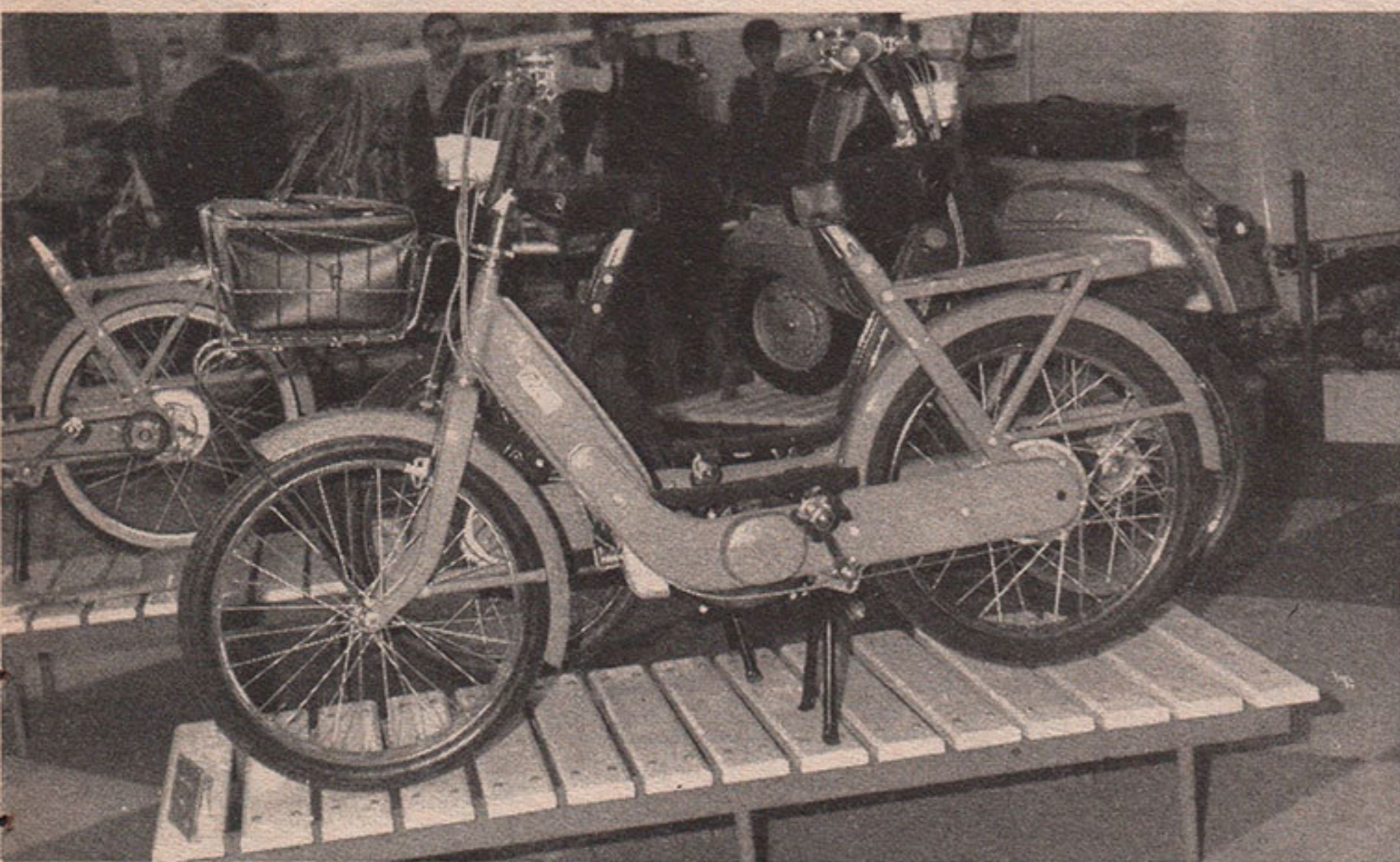
A côté de sa production traditionnelle, comme le DS 50N que l'on voit ci-dessus et qui est en fait un cyclo-scooter, l'usine autrichienne Puch présentait aussi un prototype de nouveau 50 cc à allure sportive. A Bruxelles il était encore équipé d'un moteur à refroidissement par turbine (voir ci-contre), mais il doit par la suite disposer d'un modèle refroidi par l'air ambiant et boîte à 4 rapports.

Salon de Bruxelles



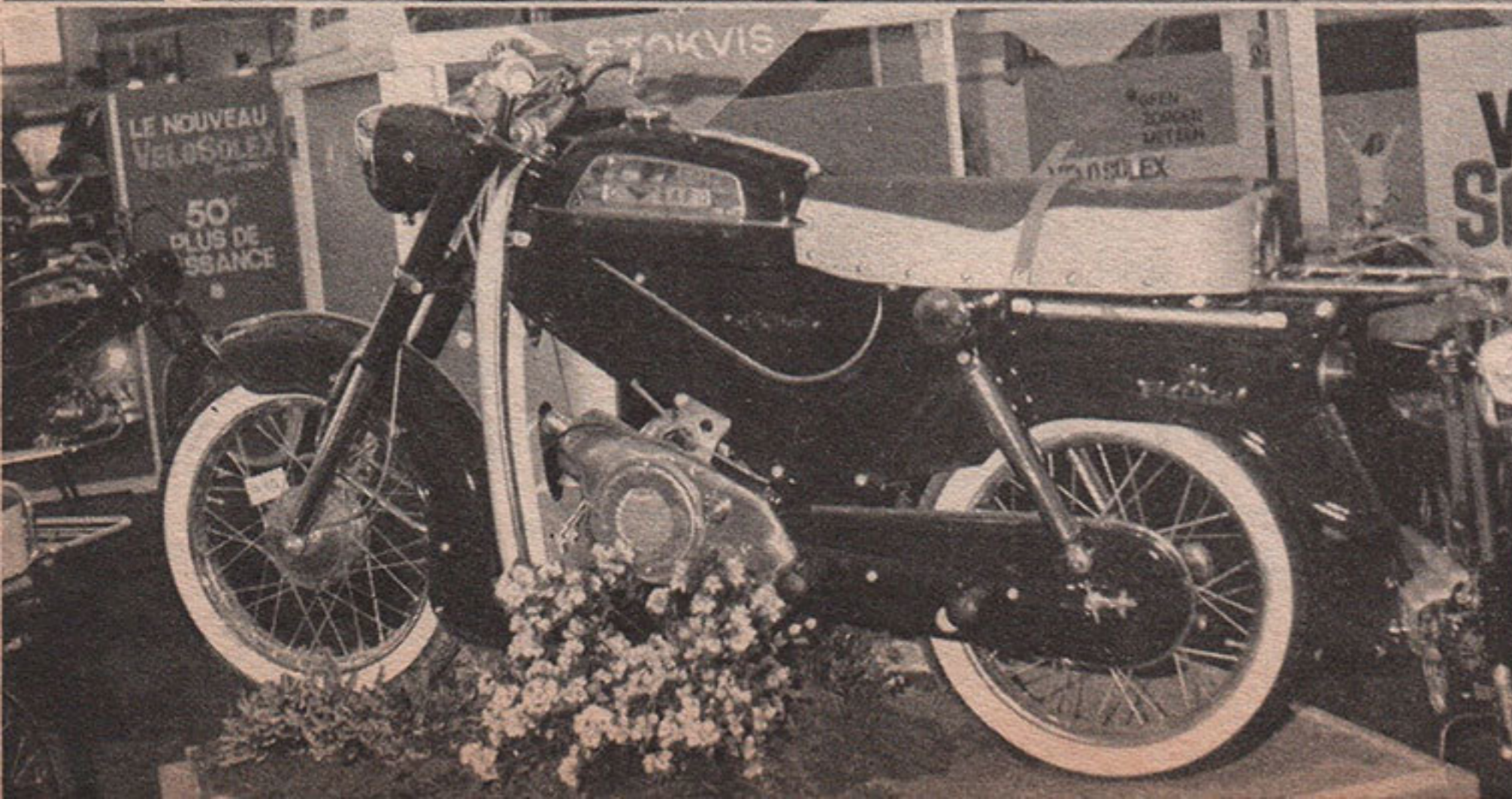
DUCATI

Le stand Ducati n'était pas l'un des plus grands à Bruxelles, mais c'était certainement l'un des plus brillants, avec une gamme complète de machines. Les 50 cc y figuraient en bonne place, tels les deux modèles que vous pouvez voir ci-dessus : à droite le 50 SL/1A, à vitesses et donné pour 80 km/h ; à gauche, le 50 SL/2A, davantage destiné aux promenades sur les routes de campagne : guidon relevé, réservoir plus important, selle sans dossier, etc.



VESPA

Le cyclomoteur « Ciao », dernier né de la marque Vespa, a déjà été présenté dans nos colonnes. A Bruxelles, trois versions différentes de ce 50 cc étaient exposées sur le stand. La première, sans suspension et frein avant sur jante ; la seconde avec fourche télescopique et frein AV tambour ; la troisième, équipée d'un variateur. Les « Ciao » sont offerts en six coloris différents.



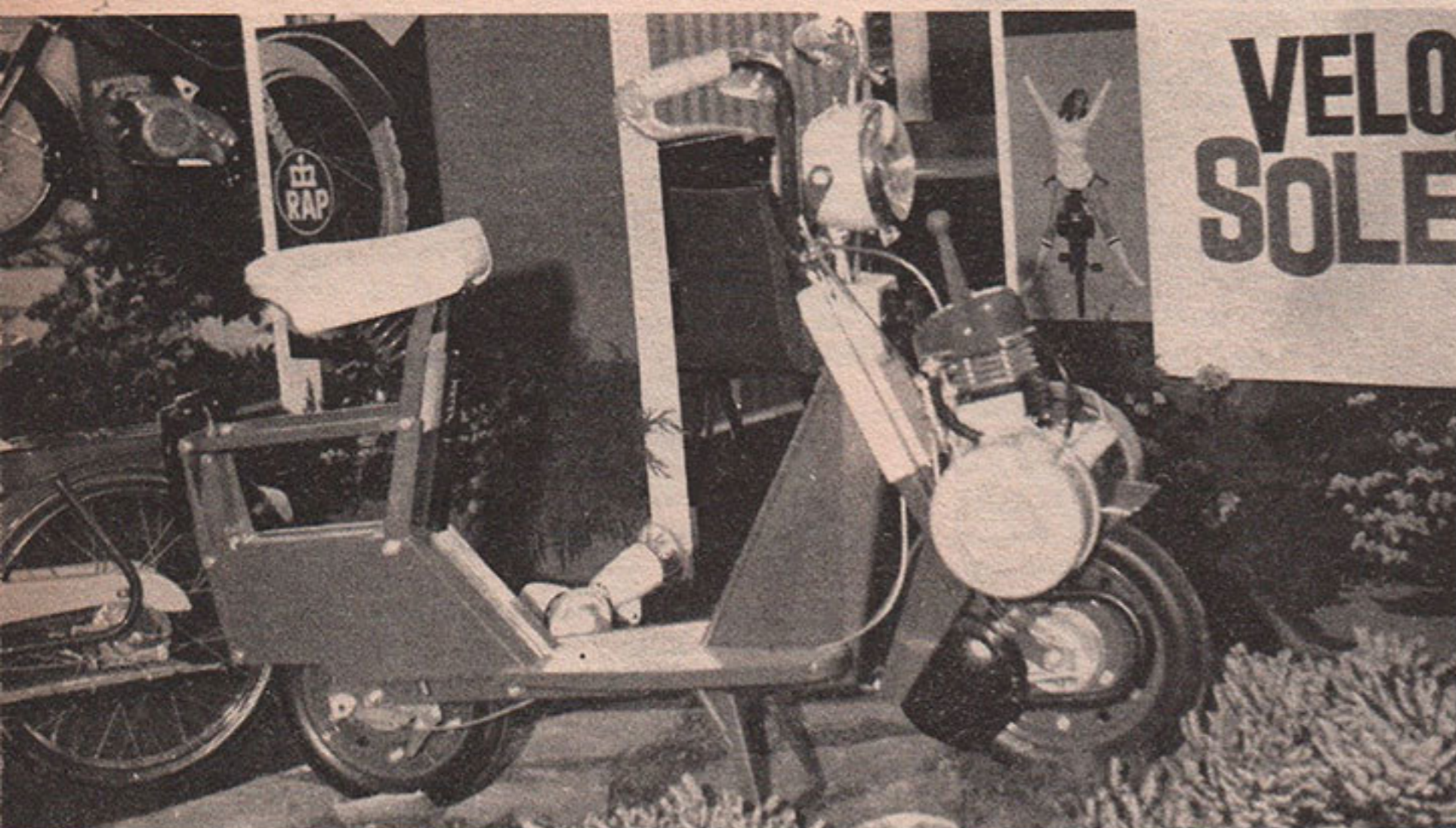
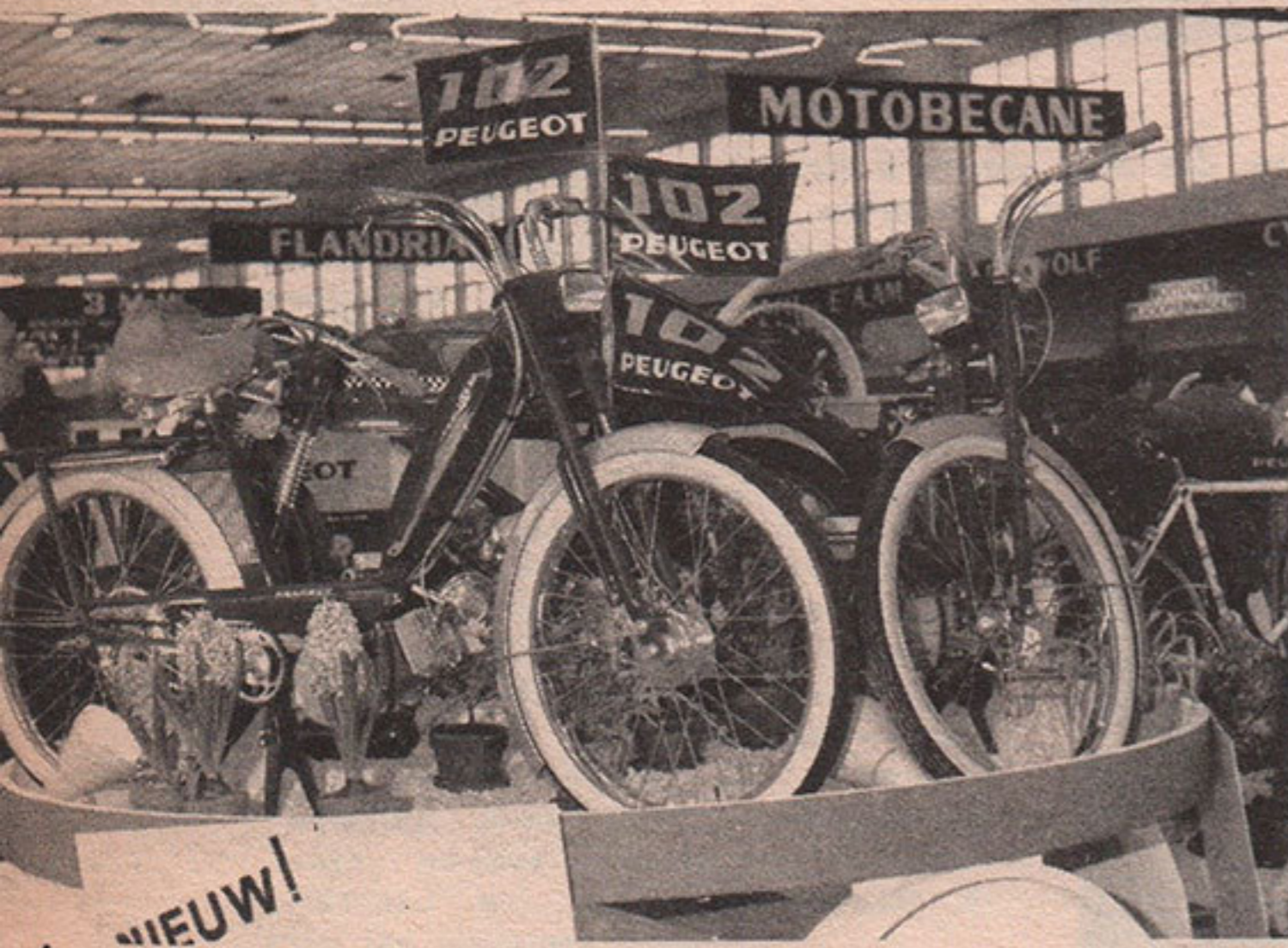
RAP

Avec RAP nous sommes en présence du classique 50 cc hollandais, lourd d'aspect, mais certainement très solide et très confortable. Mais la nouveauté était le « Flyte », un utilitaire équipé d'un moteur Sachs automatique monovitesse.



ROYAL-NORD

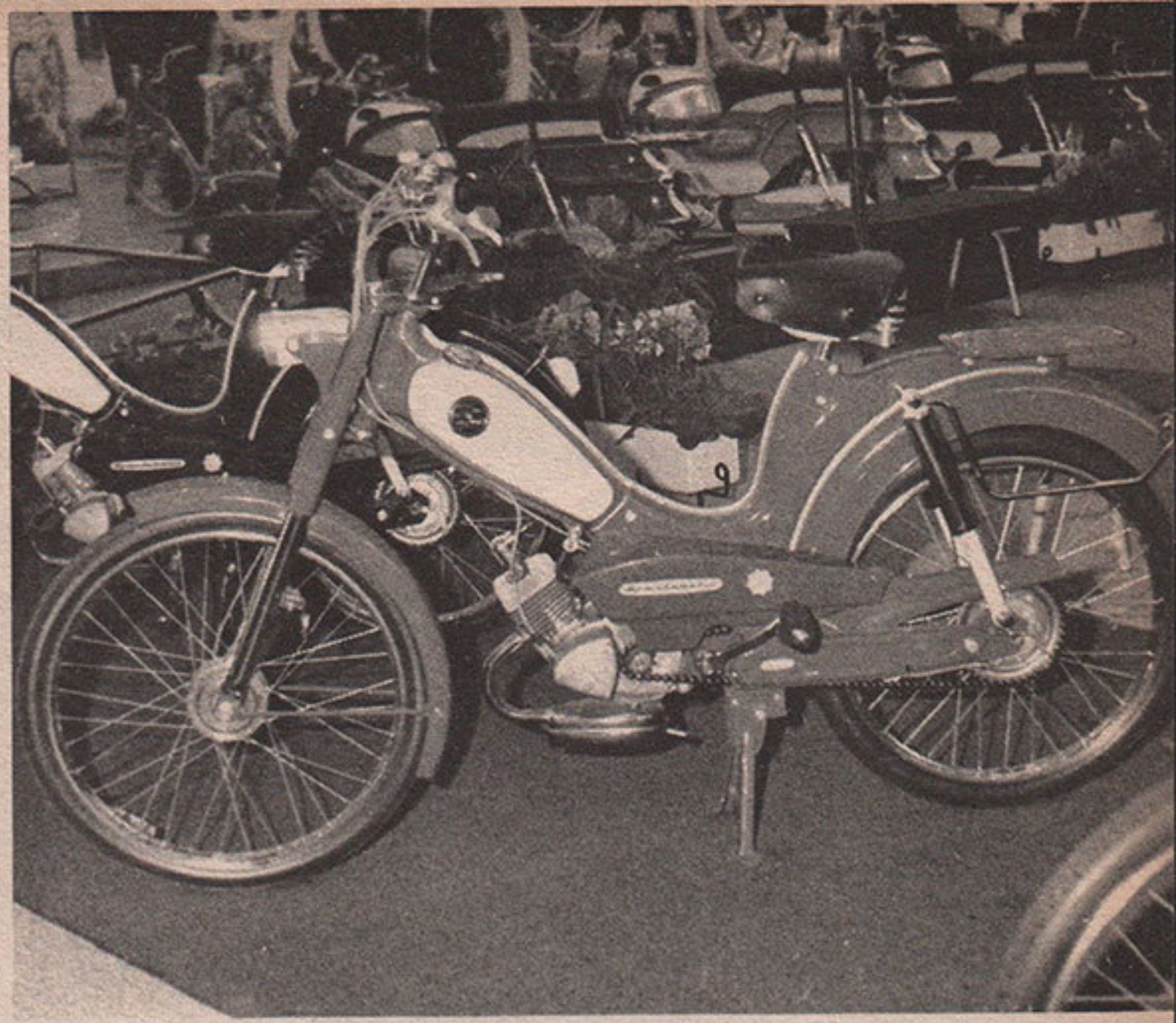
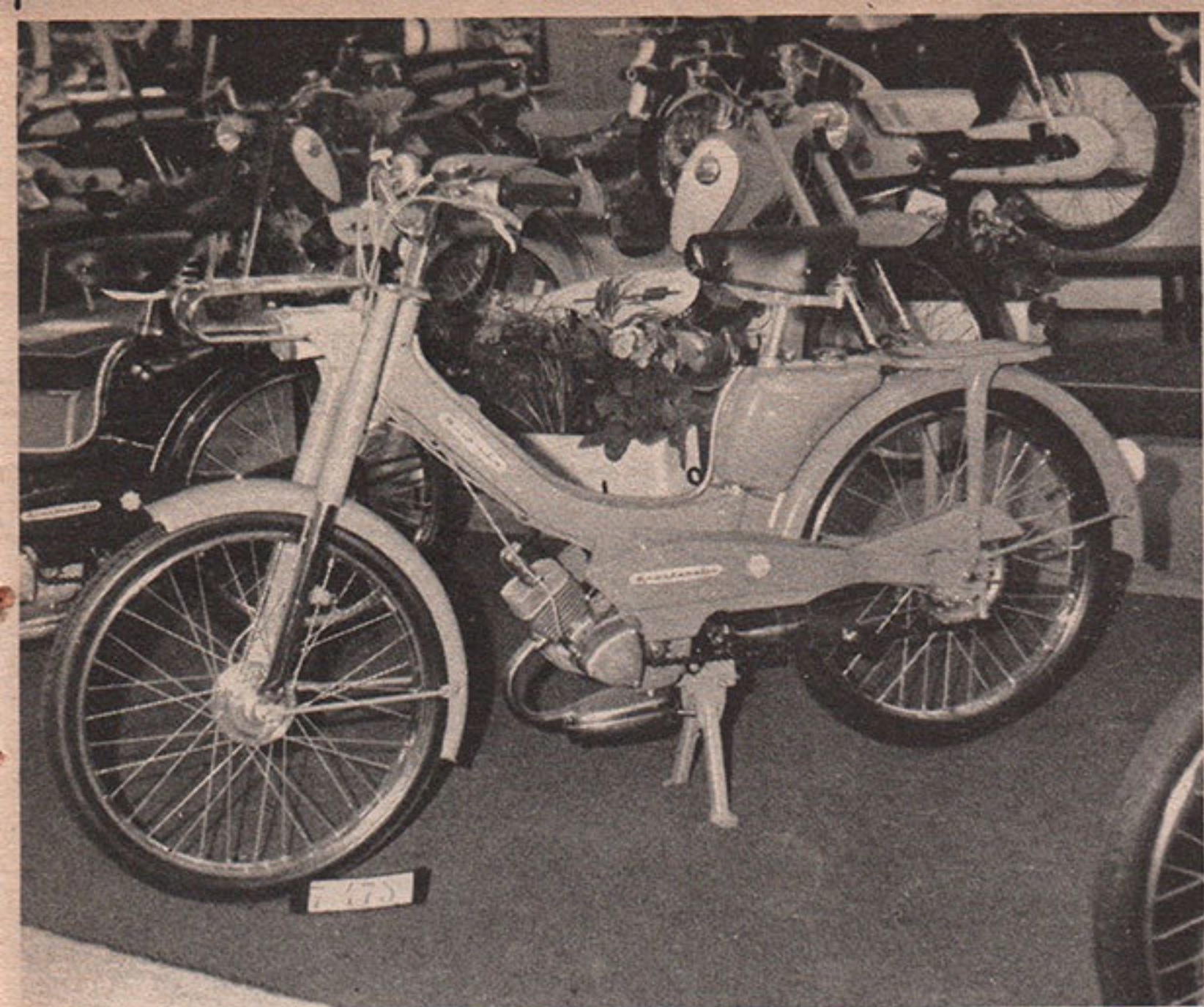
Sur le stand Royal-Nord, nous trouvons ce cyclomoteur équipé d'un moteur Mosquito. Semblable à ceux que nous avons déjà vu au Salon de Paris, il présente la particularité de pouvoir se plier. Il peut ainsi aisément tenir dans un coffre de voiture. C'est encore une autre utilisation pour le cyclomoteur !



INDUSTRIE FRANÇAISE

L'industrie française était présente à Bruxelles. Deux stands très importants recevaient les productions Motobécane et Peugeot. Dans les deux cas, l'accent était mis sur les récents modèles présentés depuis quelques mois à Paris. Pour Motobécane, il s'agissait du mini-cady et du modèle utilitaire à petites roues. Pour Peugeot, c'est la nouvelle série des 101 S, 102 R et 102 T. Enfin, nous avons retrouvé aussi au Heysel le dernier modèle de Velosolex, et quelques modèles classiques de l'usine Cazenave.

Salon de Bruxelles



SPARTA

Sparta est une marque assez peu connue en France mais dont le succès en Belgique et Hollande est certain. A Bruxelles, la nouveauté était le Spartamatic (ci-dessus, à gauche) équipé d'un moteur Ilo de 50 cc à embrayage centrifuge en bain d'huile. A noter aussi la fourche télescopique amortie hydrauliquement. Le Tour est un autre utilitaire, de présentation plus luxueuse, équipé du moteur Saxonette (à droite). Enfin un modèle Sport (moteur Ilo) complète la gamme des nouveautés Sparta.

EN TOUTE FRANCHISE

SUZUKI 50 CC M. 12

JE me permets de vous adresser mes opinions personnelles « en toute franchise », à propos de mon vélomoteur 50 cc Suzuki Grand Sport M 12, dont le compteur — qui ne totalise les kilomètres que jusqu'à 9999 — vient de tourner pour la deuxième fois.

Aspect général :

L'esthétique est très réussie, la ligne élancée, la finition impeccable. L'émaillage rouge est résistant, les chromes nombreux et de bonne qualité, et le petit garde-boue métallisé style « compétition », le pot d'échappement relevé et le moteur — dont la puissance de l'ordre de 100 ch/l est une des plus élevée pour un deux-temps — justifient l'appellation « Sport » de ce modèle.

Partie cycle :

Le cadre coque donne toute satisfaction ; la fourche télescopique, de réalisation sérieuse, procure amortissement, confort excellent et une tenue de route remarquable à ce « basset ». Cependant, dans les « épingles à cheveux »,

il semble que les ressorts apparents à l'arrière soient à l'origine de sautilllements néfastes pour la sécurité. En outre, la béquille — fort robuste — touche parfois en virages ainsi que les repose-pieds, qui ont failli, une fois, faire pivoter mon engin.

Les freins de 130 mm de diamètre assument parfaitement leur fonction, mais les garnitures ne dépassent guère le cap des 10 000 km. La roue arrière bloque lors des arrêts « en catastrophe », mais les pneus Pirelli « Rinforzato » (2,75.17 AR ; 2,50.17 AV) offrent une adhérence meilleure que les Inoue d'origine. L'équipement électrique est complet : commutateur code-phare au guidon, veilleuse sur le phare ; clignotants puissants mais dont le nombre d'éclairs varie en fonction du régime du moteur et qui, sur ma machine, ne fonctionnent pas à l'arrêt de ce dernier, bien que la cellule déclenchant les impulsions électriques ait été changée, ainsi que la batterie « morte » au profit d'une de 100 cc Yamaha plus puissante. Ce surcroît de puissance m'a permis d'installer un avertisseur de Yamaha également qui, conjugué avec celui d'origine aigu, donne une sonorité surprenante. Stop,

point mort lumineux et éclairage du compteur complètent cet équipement.

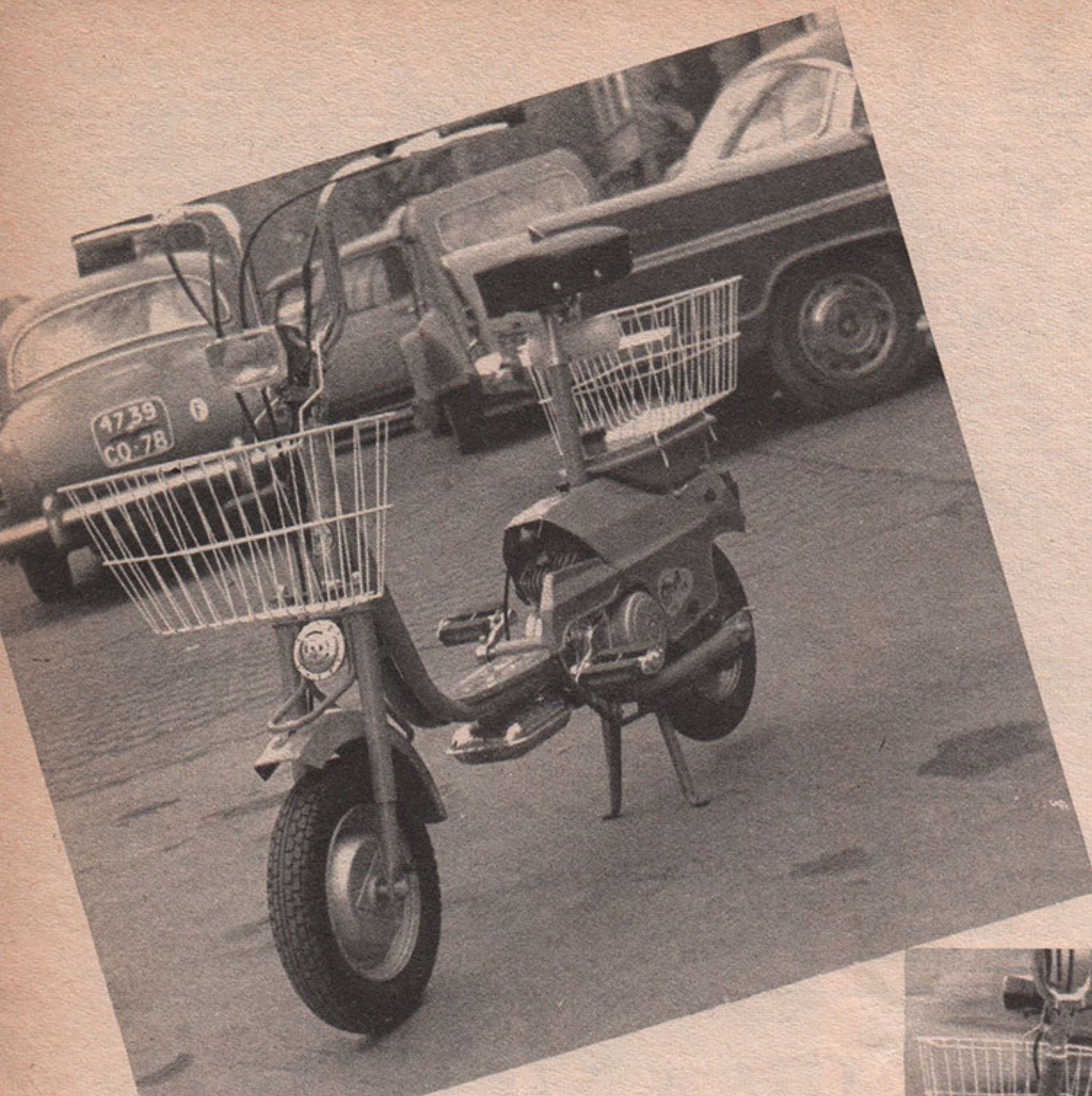
De plus le Suzuki possède rétroviseur, antivol, chaîne sous carter étanche (non amovible), trousse à outils (où manque une paire de pinces), petit porte-bagages qui ne nuit pas à la ligne sport, et une bavette de protection arrière chromée (elle fait défaut à l'avant, car sous la pluie la bougie se trouve noyée et vos pieds trempés).

Enfin, comme le fait remarquer avec juste raison M.-G. Abbessard, le moyeu AR n'est pas à broche, mais la firme d'Hamamatsu a su remédier à cet inconvénient sur les nouveaux modèles.

Partie moteur :

Sa qualité la plus remarquable est, contrairement à beaucoup de deux-temps, le silence qui inquiète souvent nombre de profanes sur mon passage : en effet moto n'est pas obligatoirement synonyme de pétarade et le Suzuki le prouve. En outre, le moteur est très propre mais son rodage fut long et laborieux : amorces de serrage, auto-

(Suite page 44)



PAS
DE
REPOS
POUR
GIULIETTA



...VOICI LE
MINI

N'OUBLIONS pas que l'usine italienne Péripoli, responsable des Giulietta, a été en France la première à imposer un style décidément nouveau en ce qui concerne le cyclomoteur : elle s'est, en fait, trouvée à l'origine de la vogue du cyclo sport. Depuis elle n'a jamais manqué à sa vocation et a su constamment adapter sa production aux nouvelles exigences de la clientèle, s'efforçant même — et réussissant bien souvent — à précéder, à prévoir les goûts de cette dernière.

En France, les Ets Bonnet, importateurs de la marque transalpine ont toujours compris l'intérêt de ces nouveautés et se sont trouvés ainsi parmi les premiers à offrir des modèles originaux à leurs concessionnaires.

Tout ce préambule pour vous présenter aujourd'hui ce Mini-Giulietta, dont vous voyez en ces deux pages différents aspects.

Il s'agit d'un cyclo utilitaire équipé d'un moteur Franco Morini monovitesse à embrayage automatique. De lignes très basses (roues pleines de 2,5 x 8 avec freins incorporés), ce Mini semble bien devoir être un véhicule idéal pour la circulation en ville, d'autant que deux vastes paniers offrent la possibilité de « véhiculer » aisément toutes sortes de marchandises.

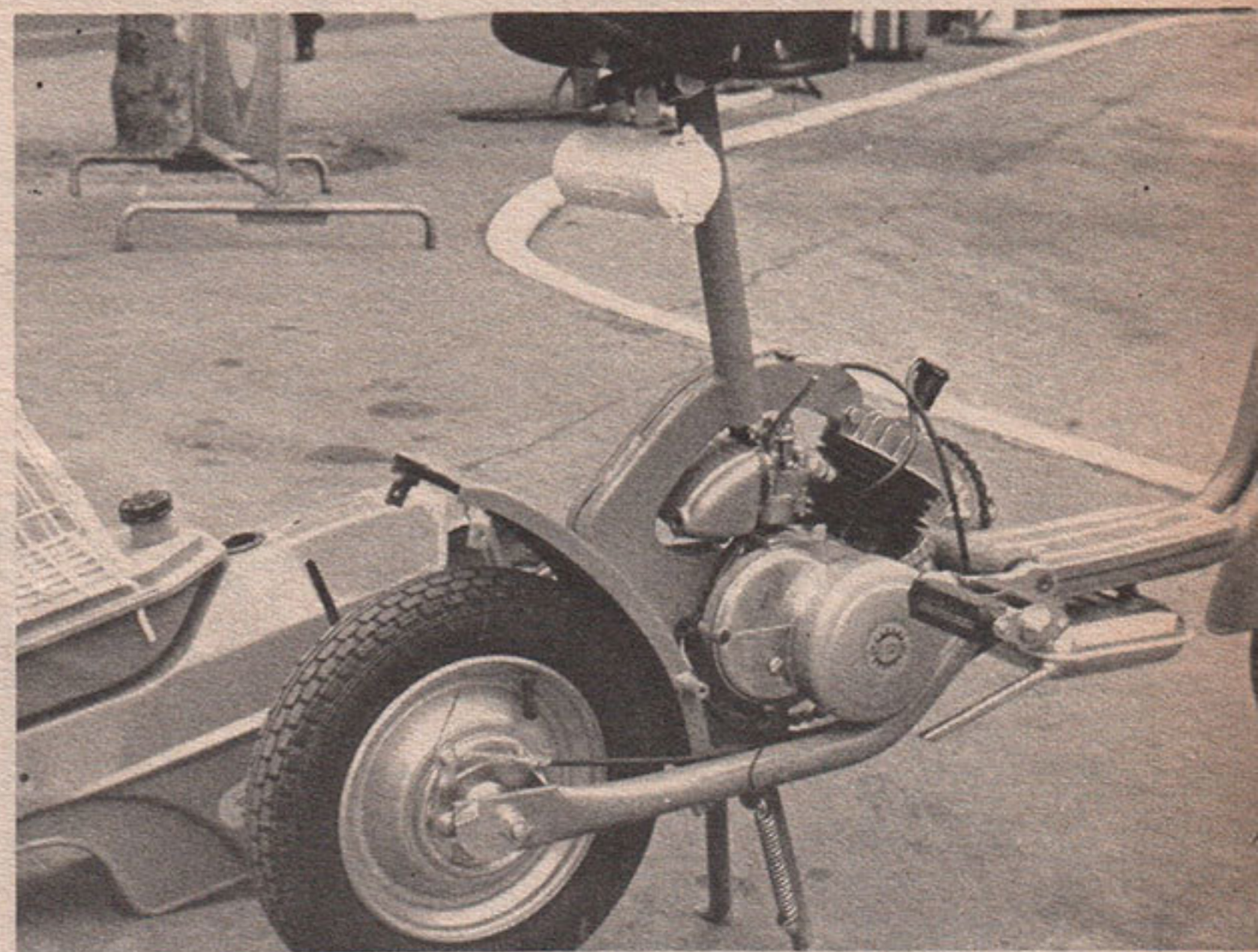
La vitesse, qui n'a pas dans le cas présent une grande importance, est de l'ordre de 40 km/h. Le confort est assuré par une fourche télescopique et, si l'arrière est rigide, la selle est suspendue.

La mise en route peut s'effectuer en pédalant ou bien machine placée sur béquille. On peut aussi utiliser le Mini-Giulietta uniquement comme un vélo (grâce à une manette placée sur le carter-moteur). Le réservoir a une contenance de 2,5 litres.

Enfin, il n'est pas sans intérêt pour l'utilisateur de savoir que l'accès au moteur se fait très simplement (voir photo) en enlevant le carénage qui le recouvre, et ceci en dévissant, sans problèmes, six boulons.

Le tout pèse 36 kg en ordre de marche et comporte un avertisseur, un phare avec veilleuse, une trousse à outils, une béquille centrale, etc.

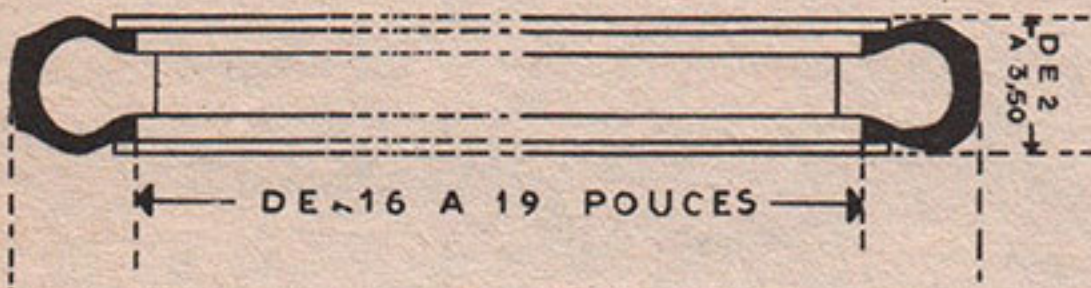
Le prix de cette machine, qui doit se trouver sur le marché au cours du mois de mars, est fixé à 650 F!... Un prix vraiment très compétitif et qui doit contribuer à faire du Mini-Giulietta l'un des succès de la saison 1968.



nos lecteurs écrivent...

... et nous leur répondons.

QUELQUES QUESTIONS D'INTERÊT GÉNÉRAL



Qu'est-ce qu'une roue de 18 pouces ?

18 pouces est le diamètre de la jante, là où celle-ci reçoit le pneu. Le pouce est une unité de mesure anglaise qui vaut 25,4 mm. Une jante de 18 pouces est donc une roue de $18 \times 25,4 = 45,7$ centimètres de diamètre.

Il est bien entendu que ce n'est que pour la commodité de mise en page que la roue se retrouve horizontale ! A vous de la regarder dans le bon sens.

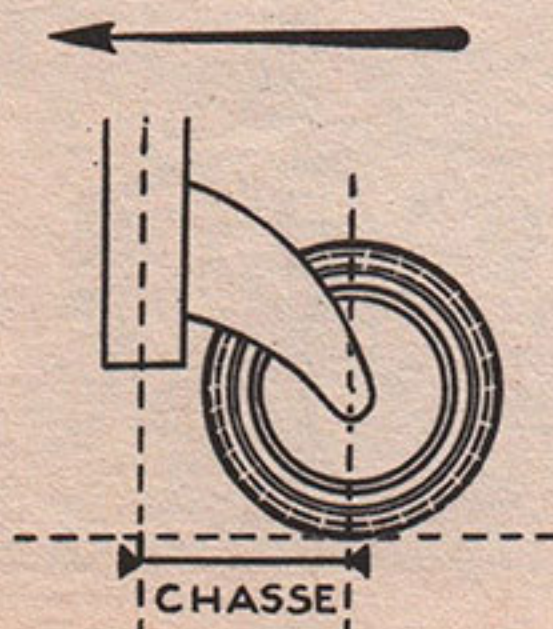
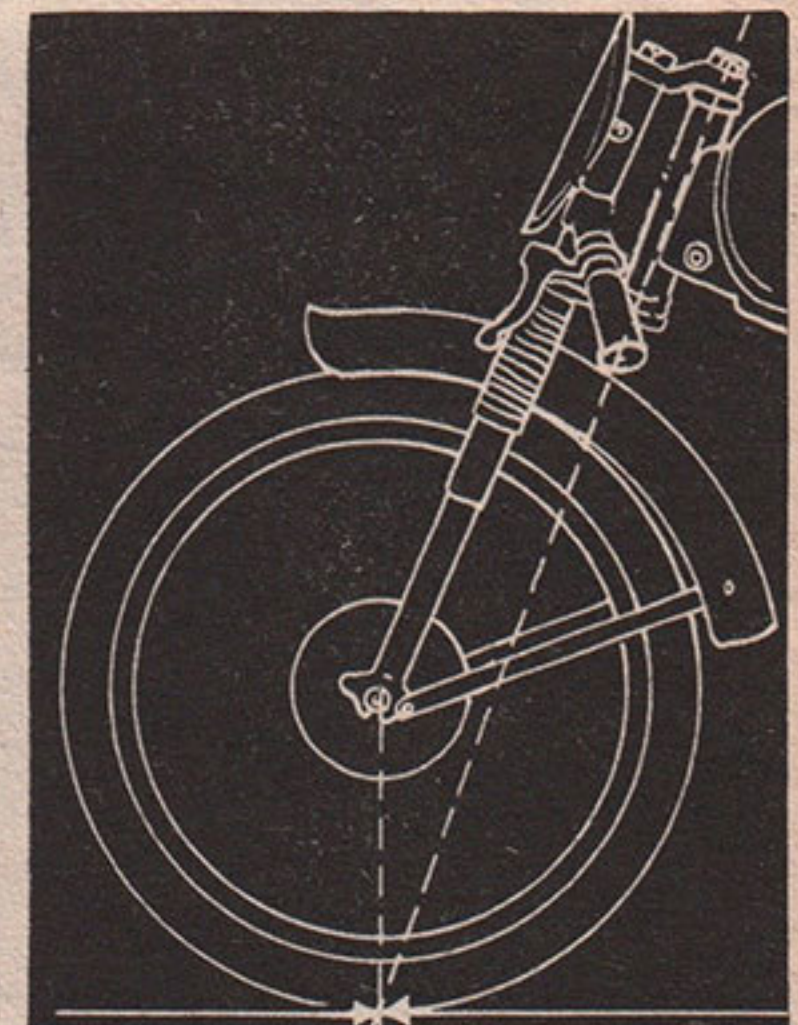
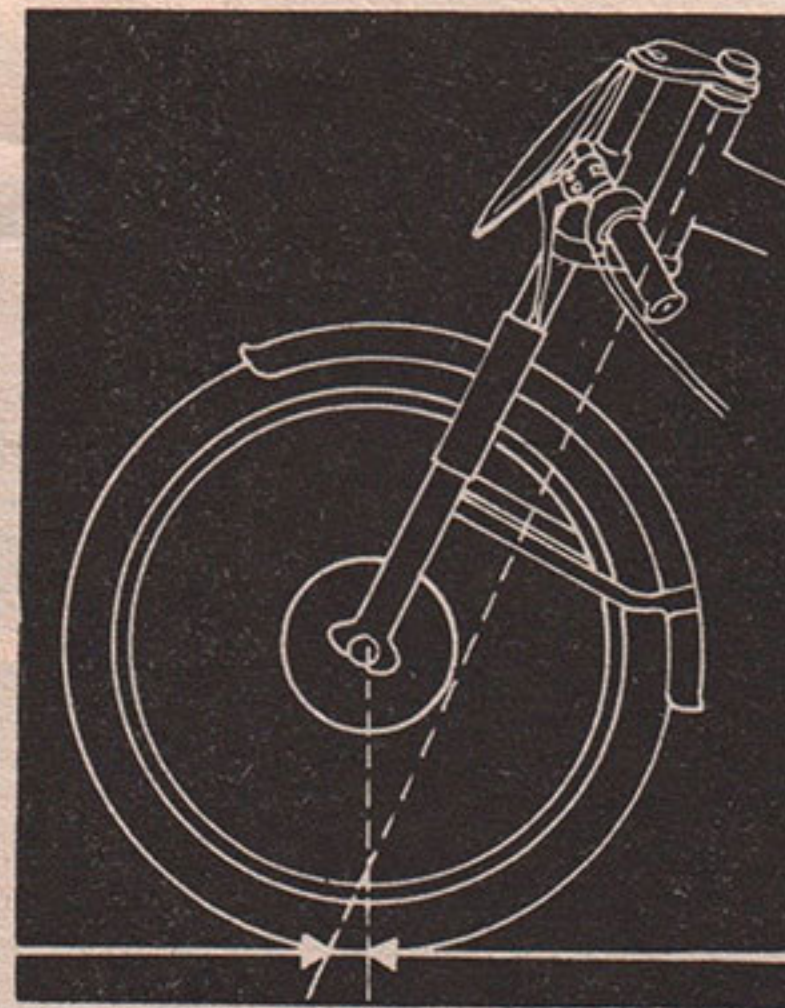
Quelle est l'importance de la chasse ?

La chasse d'une machine est la distance qui existe entre la prolongation de l'axe géométrique de la colonne de direction, sur le sol, et le point d'impact de la roue qui est la verticale passant par son axe.

La roue est ainsi « tirée » par la machine et reste bien en ligne. Plus la chasse est grande, plus le guidage de la roue est automatique et moins le « guidonnage » est à craindre, en grande courbe, mais par contre, la maniabilité diminue d'autant.

Ainsi prenons le cas d'une table roulante où, à bonne fin, la chasse est importante. Si vous la lancez en avant, les roulettes dans leur position de marche, cette table prendra une trajectoire rectiligne car les roues sont bien « tirées » par la table en mouvement.

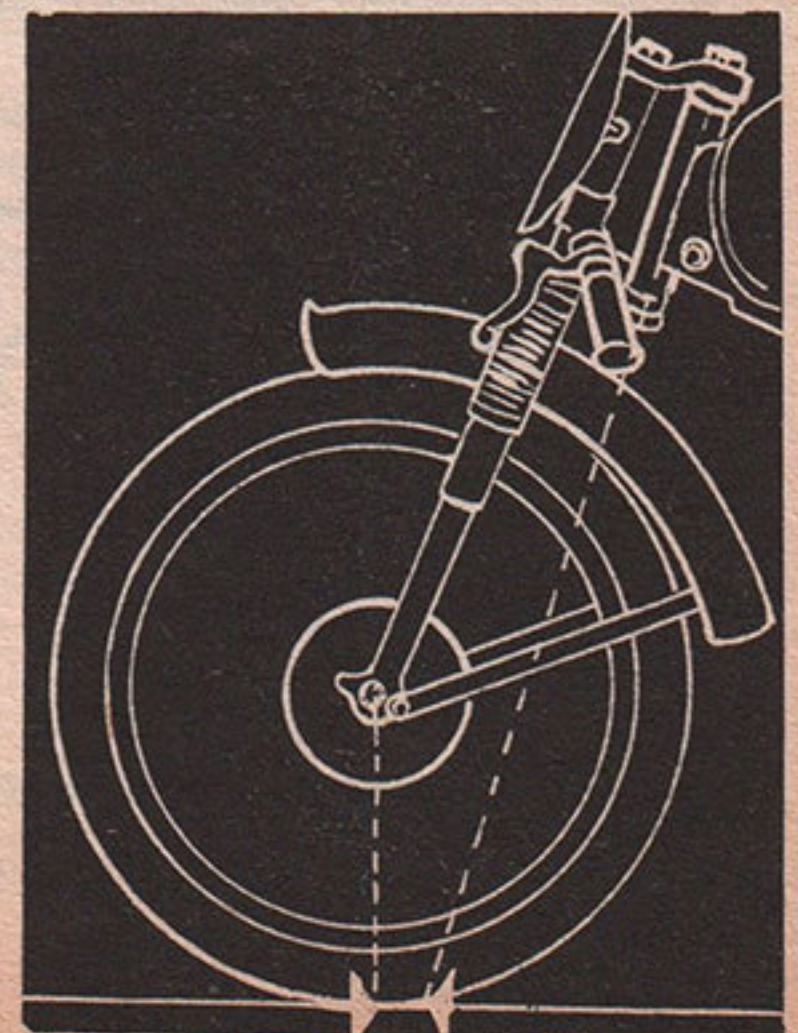
Inversement, plus la chasse a tendance à devenir nulle, plus la machine devient maniable ; mais elle devient d'autant moins sûre à haute vitesse. C'est ce phénomène qui fait que sur un solex, où la chasse est pratiquement nulle, il est très délicat de lâcher les mains du guidon, alors que ça ne pose pas de problème sur une motocyclette



Ci-dessus, un exemple de chasse positive, ce qui est courant, et de chasse nulle ce qui l'est moins mais ce qui se voit parfois.

A droite, une chasse négative ne peut exister car le simple fait de lâcher le guidon entraînerait la chute. La roue n'est plus guidée du tout.

A gauche, le cas typique de la table roulante où la roue est bien « tirée ».

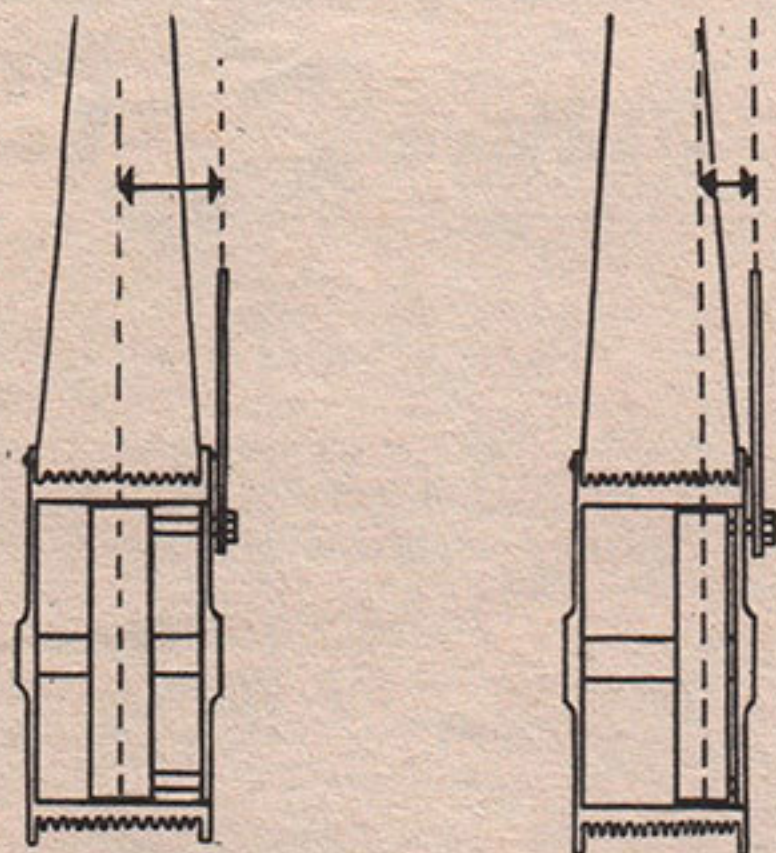
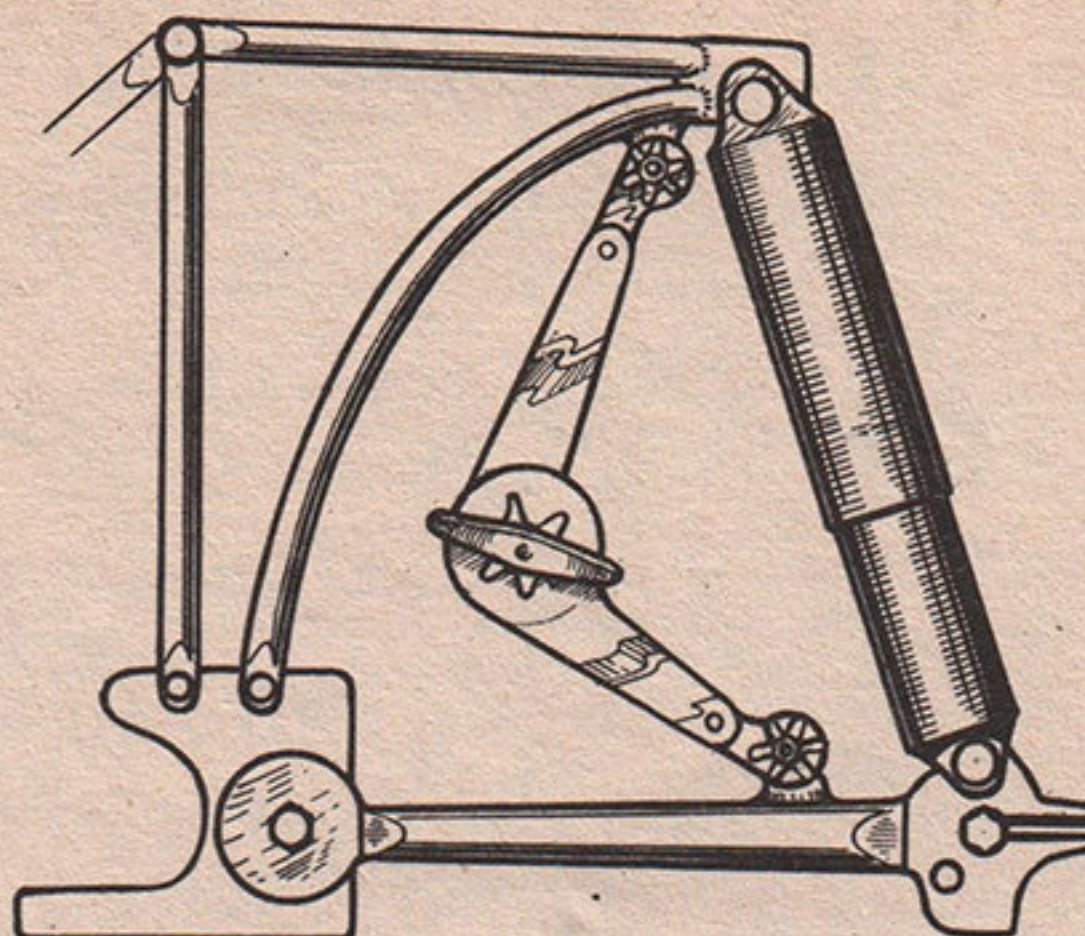


Qu'est-ce que l'amortissement par friction ?

Un amortisseur a pour but de freiner les oscillations émises par les ressorts qui assurent la suspension de la machine. Un amortisseur à friction est donc constitué en général de deux disques, solidaires, l'un du bras de suspension, l'autre de la partie suspendue de la machine, et qui en frottant l'un contre l'autre freinent les oscillations de la suspension, d'une manière plus ou moins efficace, au moyen d'un écrou de serrage.

L'inconvénient de l'amortisseur à friction est de durcir la suspension lors de tout le débattement, même autour de la position neutre.

Le montage d'un amortisseur à friction est toujours aisé et faute de place se fait généralement derrière le ressort. Notez que dans le dessin ci-contre, on considère que l'élément ressort, bien que muni de caches, n'a pas d'amortisseur télescopique incorporé.



Comment fixer un frein déporté sur une fourche télescopique ?

Le frein déporté du Solex est-il assez puissant pour un BB 2 S ?

Notre jeune lecteur a dû confondre frein déporté avec frein à patins, puisque le « Solex » est livré avec des freins à patins. Dans nos freins classiques de motos, de cyclomoteurs ou de scooters, les garnitures des mâchoires viennent s'appliquer sur la frette de frottement. Ou bien celle-ci est « déportée » sur le côté (soit dans un simple frein à tambour, soit sur de nombreux moyeux-freins), ou bien, plus rarement (dans certains moyeux-freins), elle est, centrale. Quand la frette est latérale, « déportée », l'ancrage se fait dans un plan plus proche de la frette et les réactions de torsion sont alors moins sensibles.

La distance qui existe entre l'axe de la frète et l'ancrage favorise la torsion dans le cas d'un frein central.

Comment peut-on évaluer la puissance d'un moteur en chevaux/litre ?

La puissance spécifique d'un moteur est la puissance de ce moteur s'il avait une cylindrée d'un litre (1.000 cc). Ceci permet d'avoir une valeur comparative entre moteurs de différentes cylindrées réelles.

Ainsi pour une 250 cc qui développe 20 CV, l'opération sera la suivante :

$$\frac{20 \times 1000}{250} = 80 \text{ cv/litre}$$

Pour un 50 cc qui développe 3 CV :

$$\frac{3 \times 1000}{50} = 60 \text{ cv/litre}$$

Pour une voiture de 1.500 cc qui développe 75 CV :

$$\frac{75 \times 1000}{1500} = 50 \text{ cv/litre}$$

L'opération consiste donc à diviser la puissance du moteur par sa cylindrée en centimètre cube (ce qui donne la puissance par centimètres cubes), puis à multiplier ce résultat par 1.000 pour avoir la puissance par litre.

En toute franchise

(Suite de la page 39)

allumage et bougies perlées malgré la vitesse de 50 km/h. Le constructeur considère le rodage terminé à 1 000 km, mais, en fait, mon moteur ne fut véritablement « libéré » qu'à 5 000 km. La bougie qui assure le meilleur rendement, été comme hiver, sur ce moteur poussé est une Bosch 260 très froide. Mon moteur manifestait une bonne volonté remarquable jusqu'au jour où le piston fut victime d'un « coup de chalumeau » qui le transperça, à cause, peut-être, d'une prise d'air inopinée au joint usé du carburateur. J'en fus quitte pour un réalésage et un nouveau piston (dont le prix me semble exagéré). Après des ennuis d'allumage côté rupteur, je décidais de transformer ma machine : polissage des lumières d'admission et d'échappement, de la calotte du piston, ajustage des transferts selon les conseils du N° 163 de « Scooter et Cyclomoto » de janvier 66, et montage d'un pignon de 14 dents. Depuis, les accélérations sont plus franches — en particulier en troisième — et la vitesse de pointe sensiblement supérieure. Par contre il existe toujours un trou important entre les deux derniers rapports, gênant en faux-plats. Les performances sont plus qu'honorables pour un 50 cc : le compteur très précis indique 95 et parfois 100 km/h couché. Désormais les vitesses montent plus haut : 28 en 1^{er}, 45 en 2^e et 65 en 3^e assis.

Le moteur consomme environ 3 l aux 100 km de mélange: Super + 6% huile Motul Mix-Courses + 1% additif Redex.

Pour être impartial, il faut signaler que le moteur est générateur de vibrations destructrices: deux pointes de garde-boue AR, la patte de suspension du pot d'échappement, la grille de protection et le porte-bagages ont été littéralement cisailés. De plus, les dispositifs d'antiparasitage grillent les uns après les autres. Un dernier mot: j'ai ajouté, de chaque côté des roues des grandes flasques du genre des Honda 50 cc usine, ce qui donne un cachet particulier à ma machine.

En conclusion, si ce vélomoteur m'a apporté quelques déboires, il m'a aussi procuré beaucoup de joies et il continue à m'enchanter. Le circuit de Charade, près de Clermont-Ferrand, est mon terrain de prédilection, ainsi qu'à beaucoup de mes camarades motocyclistes, et nul doute qu'il soit idéal pour tester une machine.

Christian Pasquier,
63 - Beaumont.

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.

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).

Vends BMW R 25/2 avec très nombr. pièces dét., cadre, fourche, roues, moteurs, boîtes manuel rep. pr mécan. Ach. Ratier C5 GS ou 500, 600 cc BMW SOIUS, 10, av. de l'Esplanade, 67 - Strasbourg.

Malaguti Sport 3 vitesses, double frein AV, 0 km. Garanti 6 mois. Valeur 1.386 F, vendu 1.100 F. Duprat, 33 - Coimères.

Représ. j. dyn. aim. motos pr prospection Nord - Nord-Est, ventes cyclos t. connus. Conditions int. Ecr. C.V. journ.

! 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 !

SCOOTER

ET

CYCLOMOTO

ABONNEMENTS

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

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

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

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

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

MOBYLETTE

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

**TECHNIQUE ET PRATIQUE
DES CYCLOMOTEURS**

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

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

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

LE MANUEL DU DEUX TEMPS

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

LA DAUPHINE

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

TRACTION AVANT CITROËN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROËN

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

LA DYNA PANHARD

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

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

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

GNOME-RHONE

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

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

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

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

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

TABLEAUX MURAUX

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

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

Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 F.

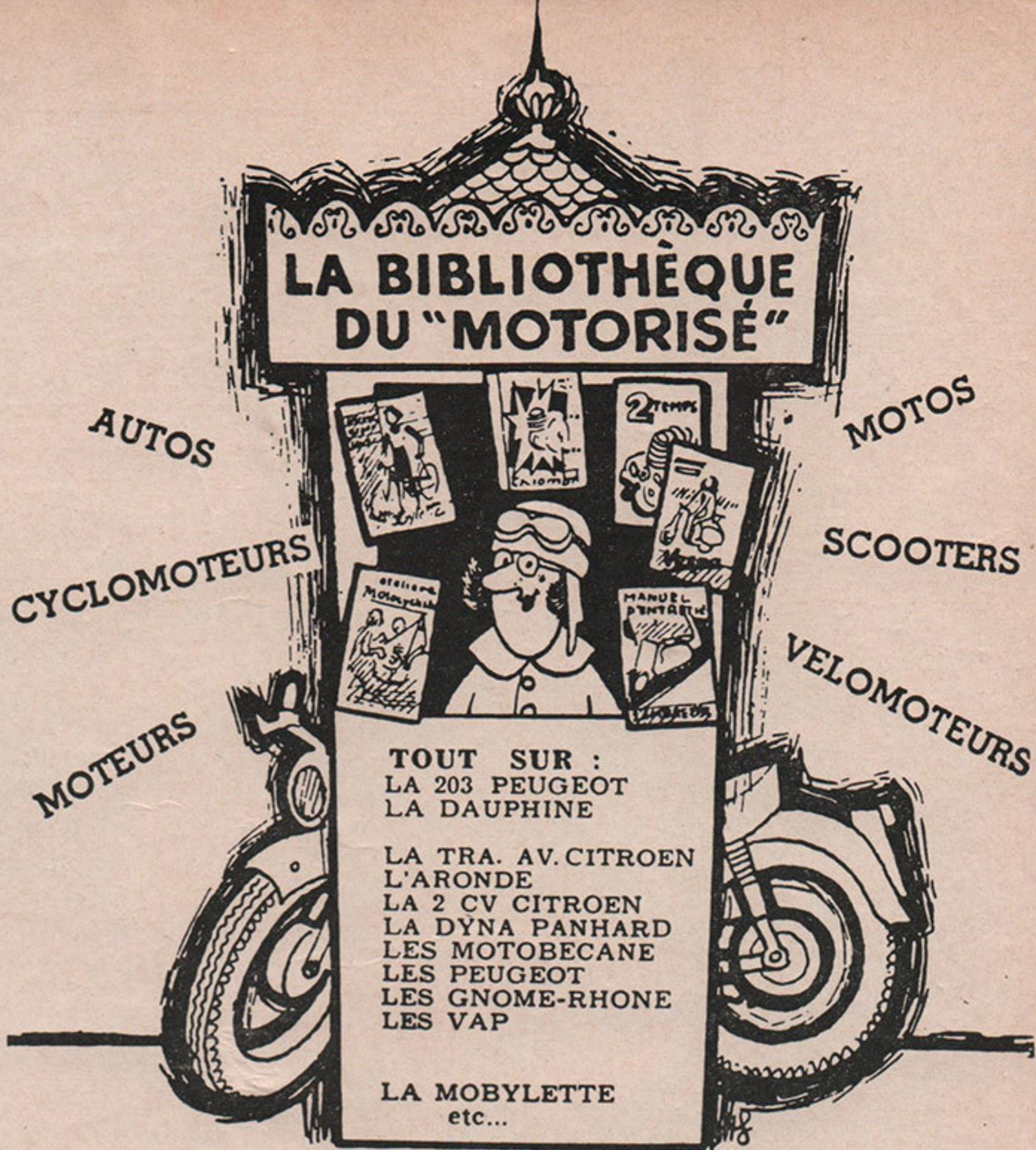
Moteur Terrot 500 R GST : 5 F.

Moteur 4 CV Renault : 3 F.

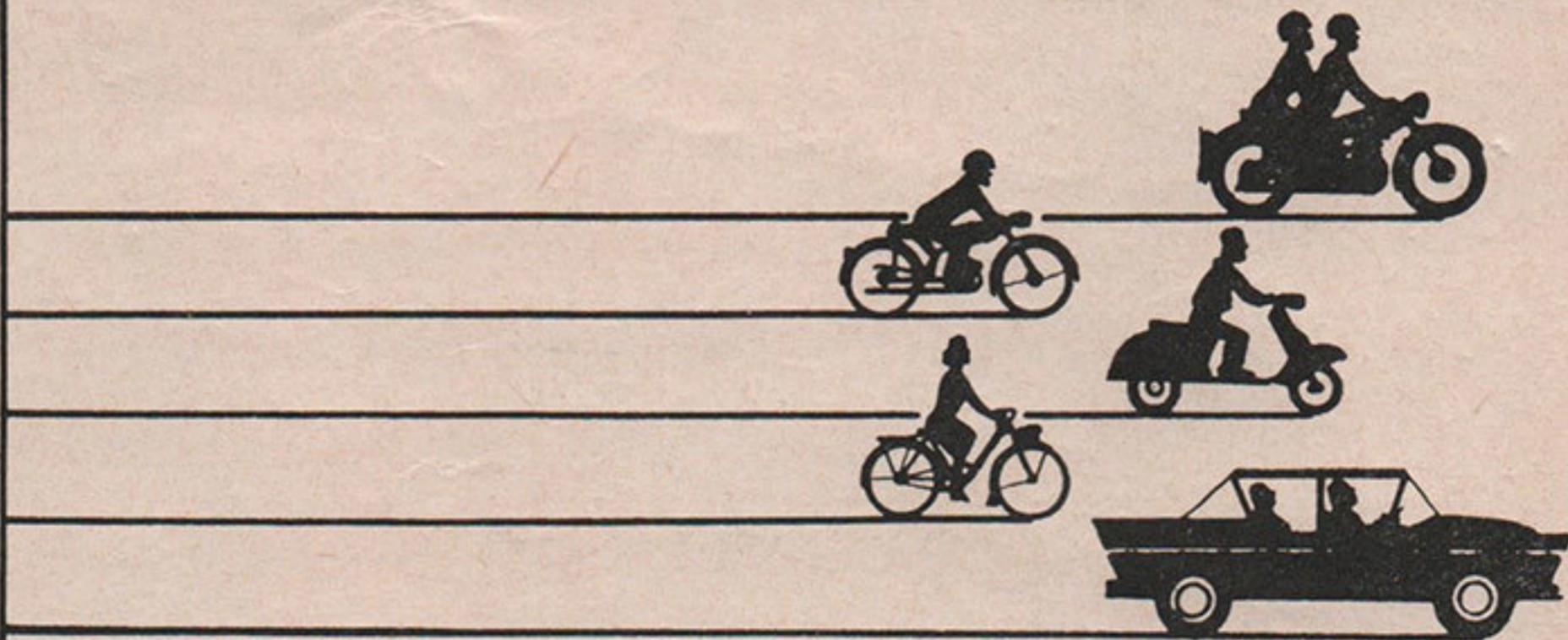
Moteur 125 Terrot ETD : 5 F.

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

Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 F.



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

PRIX : à nos bureaux 3 F
par poste 3,95 F