

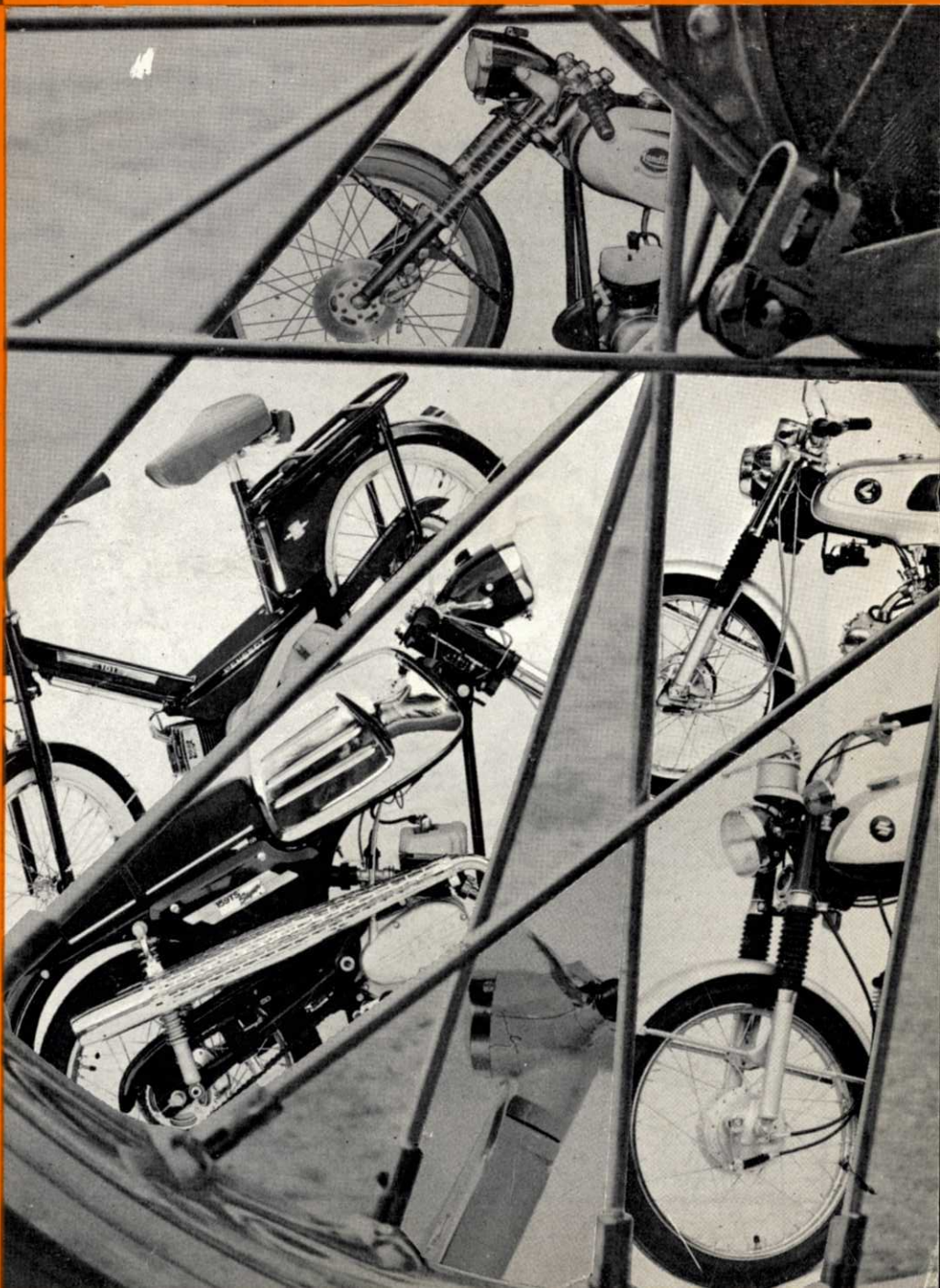
scooter et cyclomoto

OCTOBRE 1968 - 17^e ANNÉE - N° 191

SPECIAL SALON : 3 F

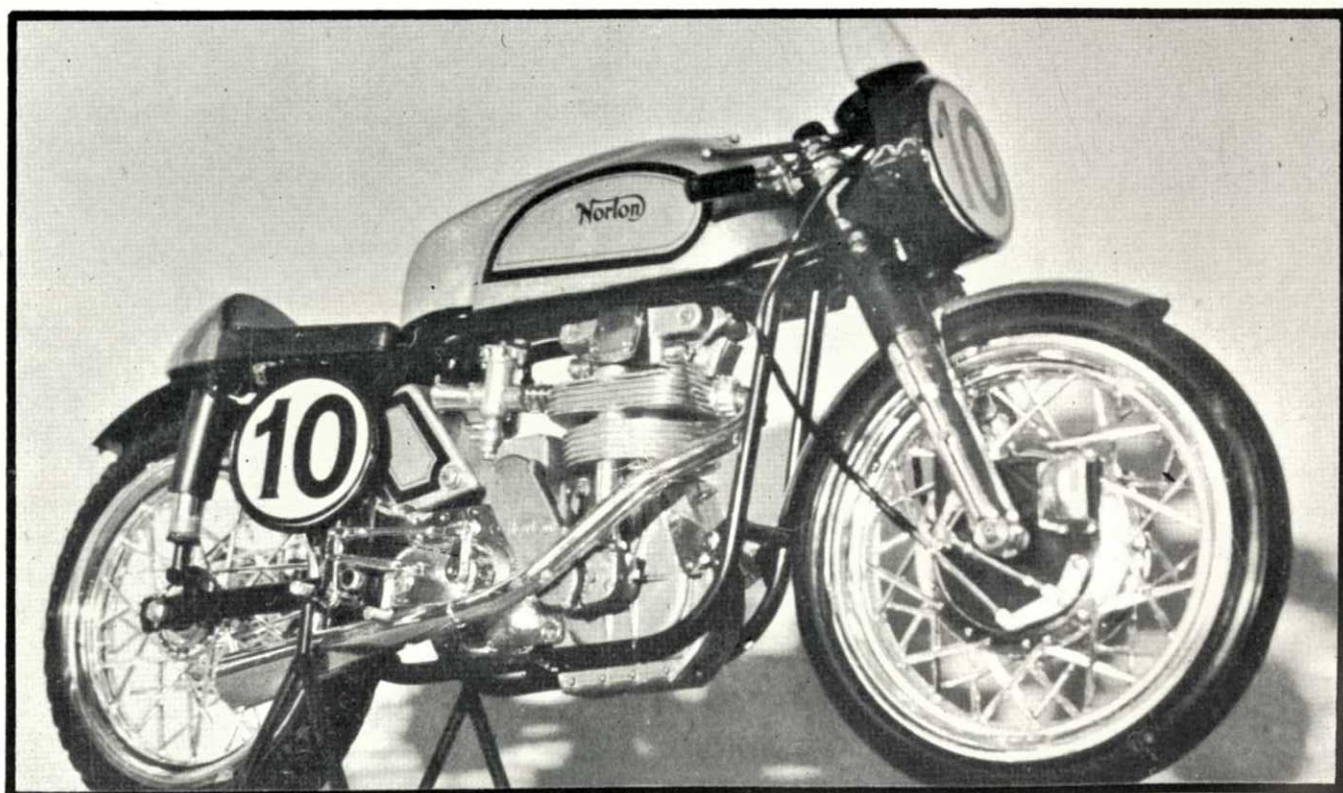
SPECIAL SALONS

*DE COLOGNE
A PARIS*





CONSTRUISER VOUS MÊMES LES PLUS BELLES MOTOS DU MONDE



MODELES PROTAR :

	A nos bureaux	Par la poste		A nos bureaux	Par la poste
MORINI	F 31,00	F 37,50	GUZZI V8	F 38,00	F 44,50
BENELLI	F 34,00	F 40,50	MV 4	F 38,00	F 44,50
GILERA	F 34,00	F 40,50	NORTON MANX	F 38,00	F 44,50

ECRIN-PRESENTOIR POUR LES MODELES PROTAR SEULEMENT : 10 F + 5 F PORT.

MODELES REVELL :

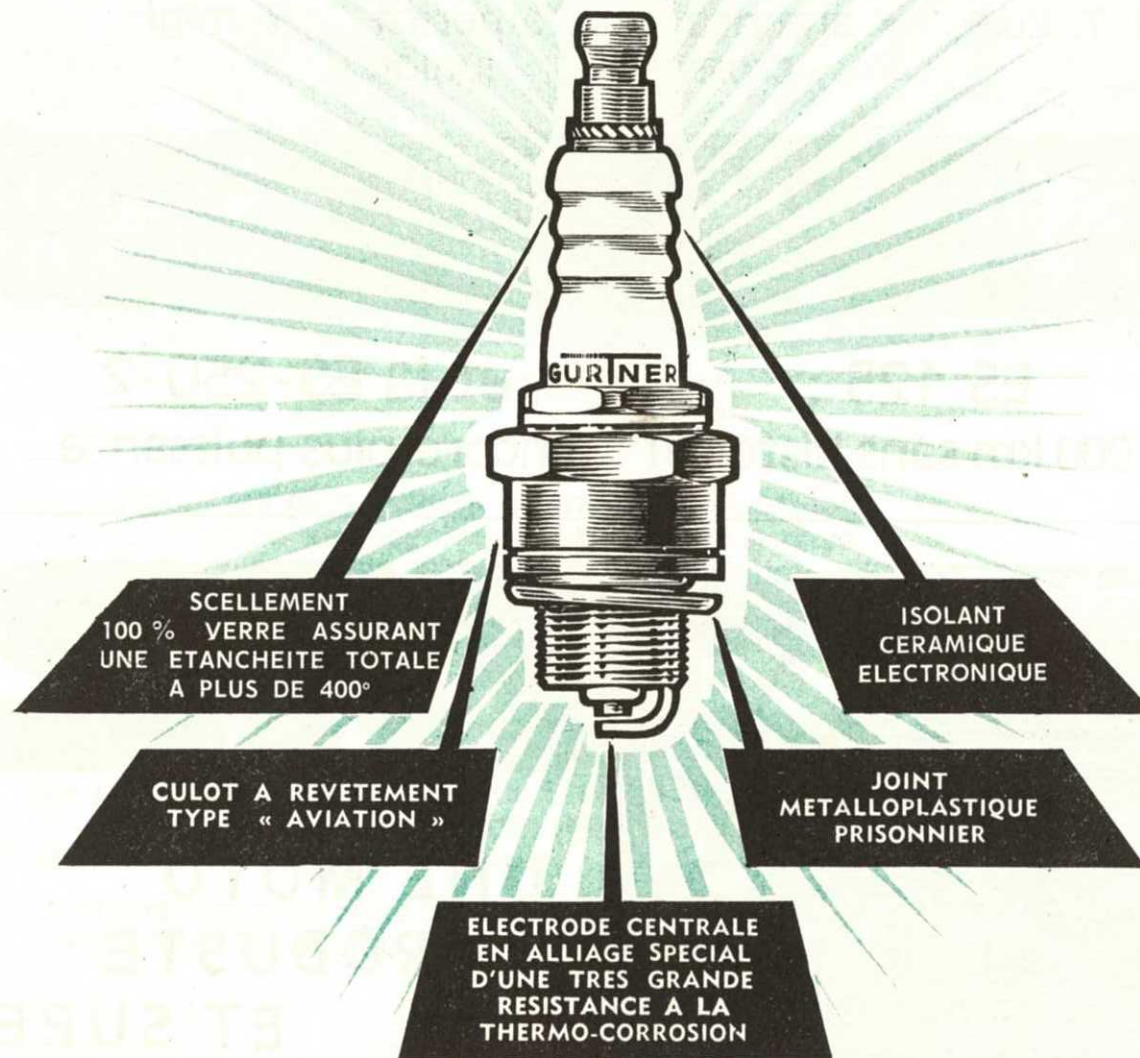
	A nos bur.	Par la poste
HONDA SUPER HAWK	F 39,00	F 45,50
HONDA SCRAMBLER	F 39,00	F 45,50
TRIUMPH CUSTOM SHOW BIKE	F 39,00	F 45,50

EN VENTE A NOS BUREAUX OU PAR CORRESPONDANCE. AUCUN ENVOI N'EST FAIT CONTRE REMBOURSEMENT. REGLEMENT PAR CHEQUE BANCAIRE OU VERSEMENT A NOTRE C.C.P. MOTO-REVUE 1.159-15 PARIS.

GURTNER

SPECIALISTE DE LA CARBURATION ET DE L'ALLUMAGE DU DEUX TEMPS
MET A VOTRE DISPOSITION SA NOUVELLE

BOUCIE X2B spéciale 2 temps



GURTNER S. A., 44, rue Laugier (9, villa Aublet) - PARIS-17*

Giulietta

SANS PERMIS



- ★ G. T. luxe
- ★ america cross
- ★ america junior
- ★ mini

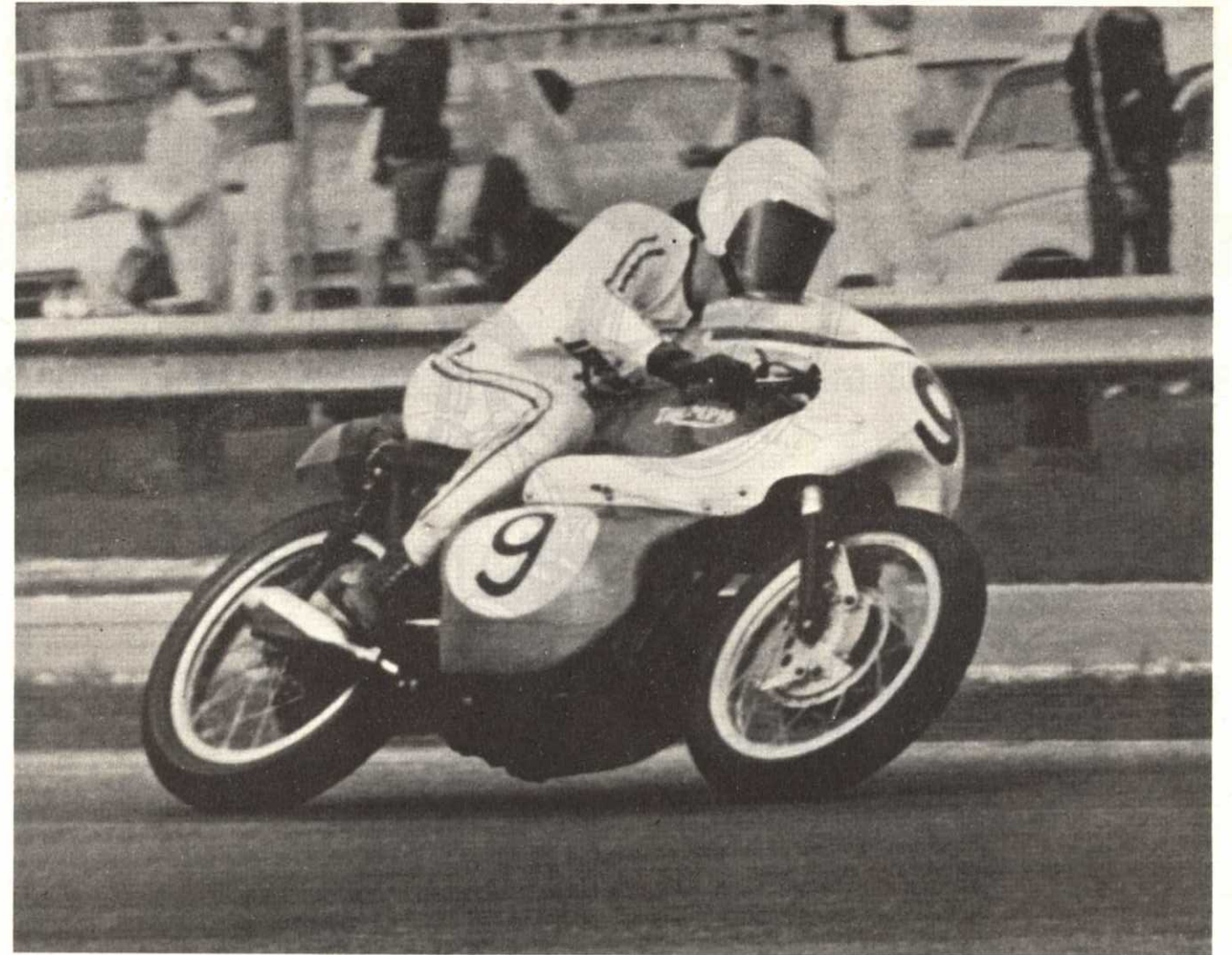
IMPORTATEUR : Ets. Pierre BONNET - Tél. 605-60-99
78, Avenue du Général Leclerc - 92 BOULOGNE-BILLANCOURT

ES 125 : 50.000 km sans histoire!
et la ES-250-2 Encore plus puissante...



MZ

**UNE MOTO
ROBUSTE
ET SURE**



A Daytona, Gary Nixon sur Triumph équipée de bougies Champion, fonce vers la victoire, établissant un nouveau record à la vitesse de 157 km/h.

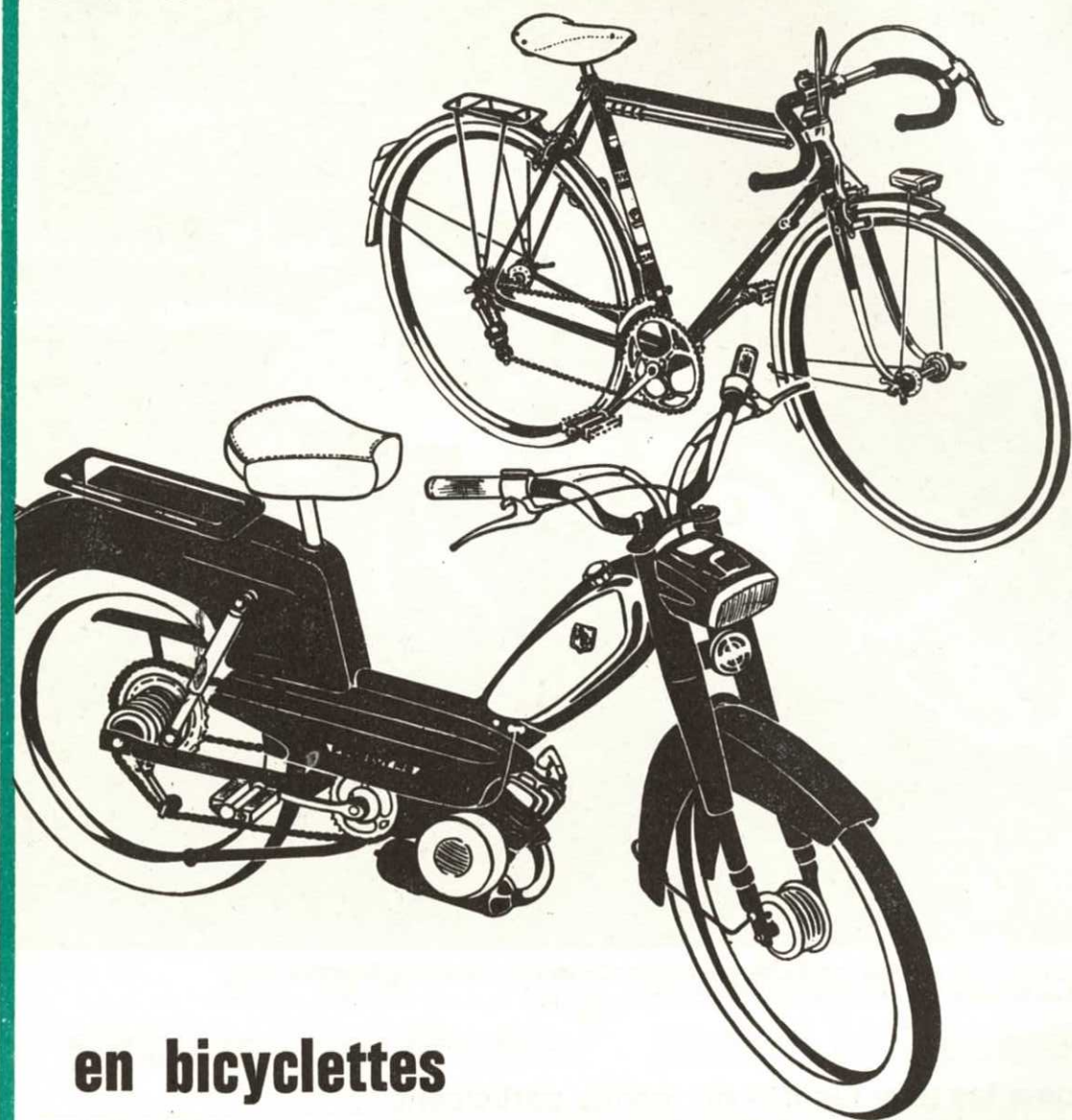
Les pilotes les plus rapides du monde participent aux courses de motocyclettes dans tous les pays, comme ci-dessus aux 200 miles de Daytona, la plus célèbre course américaine. A une écrasante majorité ces compétitions sont gagnées par des machines équipées de bougies Champion.

Les pilotes connaissent l'importance que revêt la gamme thermique d'une bougie pour atteindre les plus hautes performances. C'est pourquoi ils choisissent des Champion - les bougies sur lesquelles ils peuvent compter.

Bonne raison pour vous de toujours exiger des bougies Champion.



LA BOUGIE PRÉFÉRÉE DANS LE MONDE ENTIER : SUR TERRE, SUR MER ET DANS LES AIRS.



en bicyclettes
comme
en cyclomoteurs
une seule marque
PEUGEOT

En vente chez tous les agents

PEUGEOT et **TERROT**



SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTÉS - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

Octobre 1968 - 17^e Année - N° 191 - Ce numéro SPÉCIAL SALON : 3 F

DÉSORMAIS : LE 20 DE CHAQUE MOIS!..

A notre stand du récent Salon de Paris, par téléphone à notre rédaction, l'une des questions qui nous ont été souvent posées ces jours-ci peut se résumer en quelques mots :

Que devient « Scooter et Cyclomoto » ?

En effet, dans notre numéro 190, de juillet, nous vous donnions rendez-vous en septembre. Et, au retour de vacances, vous n'avez rien vu venir, pas plus que vous n'avez trouvé dans les kiosques à côté du bel album de Moto-Revue, le « Scooter et Cyclomoto » de rentrée, du Salon que vous étiez, la preuve est faite, très nombreux à souhaiter.

Ce « Scooter et Cyclomoto », vous l'avez enfin entre les mains, avec un retard que nous vous prions d'excuser et dont voici d'ailleurs les motifs :

Vous savez que nous avons depuis avril une nouvelle Direction. Aux problèmes posés par le changement de locaux, d'imprimerie, par la réorganisation générale de nos Services sont venus s'ajouter coup sur coup les difficultés inhérentes à la grève de mai puis le temps mort des vacances.

En septembre, nous n'aurions pu encore sortir à votre intention le « Spécial Scooter et Cyclomoto » que nous vous destinions pour illustrer la rentrée en scène de votre Revue favorite.

C'est fait maintenant. Ce « Spécial », c'est celui de deux Salons, Cologne et Paris. Ainsi espérons-nous vous présenter, sous une forme agréable et en un cahier plus important qu'à l'habitude, un large tour d'horizon de la production internationale en ses versions utilitaire, touristique ou sportive.

Voilà donc « Scooter et Cyclomoto » reparti. Désormais, et sans retard aucun, vous le recevrez, vous le trouverez dans les kiosques **le 20 de chaque mois !**

L'AIR DU SALON

ON attendait ce Salon de Paris avec une certaine impatience. Dans l'ensemble l'année avait été bonne, malgré les événements de Mai : une incontestable reprise s'était manifestée et l'on peut même aller jusqu'à dire que (à quelque chose malheur est bon) les embarras de la circulation entraînés par les grèves et le manque d'essence avaient donné l'occasion à de nombreux automobilistes convaincus de redécouvrir les charmes innombrables du deux-roues motorisé, léger, maniable, économique, peu encombrant, etc.

Tout ceci nous le savions donc et il s'agissait pour nous de voir si le Salon de la Porte de Versailles allait confirmer cet engouement d'une clientèle neuve. Certes, il fallait aussi tenir compte d'une autre tendance, très importante, qui indiquait une très nette reprise de la grosse cylindrée : mais il ne viendrait à l'idée de personne de prétendre que cette vogue nouvelle pourrait en quoi que ce soit contrarier l'expansion du cyclomoteur. Au contraire : en contribuant à élargir la clientèle motocycliste, elle ne peut que favoriser aussi le développement du cyclomoteur.

On peut envisager le compte rendu du Salon de Paris sous deux angles différents. En premier lieu, les nouveautés, les progrès techniques. Là, il faut bien le dire, nous n'avons pas été gâtés. Si nous exceptons le 75 cc Motobécane, qui est surtout intéressant dans la mesure où il semble indiquer une nouvelle orientation de la marque de Pantin, sur l'ensemble des autres stands on ne notait que des modifications de détail, parfois intéressantes mais ne concernant pas cependant des éléments essentiels. Tous les efforts semblent avoir porté, en gros, sur les modèles les plus utilitaires, pour les simplifier encore sans nuire (bien au contraire) à leur esthétique, et aussi sur les modèles « extravagants », aux lignes audacieuses, jeunes, aux couleurs voyantes (mais souvent très agréables), et les modèles préparés pour le tout-terrain, le sous-bois dominical.

Evidemment, le gros de la production c'est toujours, et pour longtemps certainement, l'utilitaire, le cyclomoteur de l'ouvrier, de l'employé, du cultivateur qui recherchent la simplicité, l'économie et la robustesse. Mais les autres 50 cc s'adressent à une clientèle marginale qui n'est pas à négliger puisque aussi bien elle intéresse

aussi des marques importantes comme Motobécane, Peugeot, Cazenave, etc.

Ainsi donc sur le plan technique, rien de vraiment nouveau (le Velosolex new-style n'ayant pas été présenté) et ce sont finalement les deux usines italiennes Vespa et Lambretta qui ont fait montre de la plus grande originalité dans le domaine des petites cylindrées grâce à des modèles que nous avons déjà vus en cours d'année.



Le second aspect est d'ordre plus commercial. A en croire les exposants, la cuvée 1968 du Salon a été très bonne : non seulement les visiteurs ont été nombreux (ce qui est presque toujours vrai, Porte de Versailles) mais cette affluence s'est traduite concrètement par de nombreuses commandes, par la création de nouveaux agents, etc.

A ce point, d'ailleurs, que certains exposants n'hésitaient pas à envisager l'éventualité d'un retour au Salon annuel. Sans aller aussi loin, il est vrai cependant que l'optimisme général semblait largement justifié, les petites cylindrées emboitant allègrement le pas aux grosses cylindrées qui ont incontestablement le vent en poupe.

Quelques considérations générales encore : la place réservée aux vélos est de plus en plus grande, et l'on peut même dire que l'on n'a jamais vu autant de stands uniquement consacrés à la bicyclette. Peut-être est-ce un signe des temps, mais on peut tout de même regretter que certains importateurs n'aient pu trouver place Porte de Versailles. Dans un domaine, celui de l'importation, en continu mouvement en continuelle expansion, il nous paraît trop dur de ne prévoir aucune dérogation pour les nouveaux venus, qui n'ont pu par la force des choses retenir en temps voulu un emplacement au Salon. C'est en partie à cause de cette application trop rigoureuse du règlement que nous n'avons pu voir au Salon plusieurs marques importantes (Itom, Kreidler, Kawasaki, etc.).

Dans les pages suivantes, nous vous présentons, stand par stand, le Salon de Paris 1968, un Salon plus intéressant en définitive par les promesses qu'il laisse entrevoir que par ses réalisations immédiates, ce qui ne veut toutefois pas dire qu'il n'y avait rien à voir. Vous en aurez la preuve en feuilletant ce numéro de « Scooter et Cyclomoto ».

Mondial Malanca

LES Ets Savoye continuent l'importation de leurs marques habituelles. Parmi les nouveautés présentées nous avons noté, chez Malanca, un nouveau monovitesse, le Mascotte, avec cadre poutre formant réservoir, embrayage automatique, roues de 14", porte-bagages incorporé au cadre. Il s'agit évidemment d'un modèle sans permis.

Pour Mondial, nous signalerons le 4 vitesses à sélecteur, mais avec pédales, ce qui en fait une machine sans permis dont le cadre, le moteur, sont ceux des machines utilisées pour l'Opération Jeunes Tigres. Dans une cylindrée supérieure, notons aussi le 175 cc deux-temps, 4 vitesses, une machine aux caractéristiques « tourisme ».



Evidemment le splendide Mondial, type Record, était aussi sur le stand, avec son frein avant à disque : c'est le type même du 50 cc compétition.

A noter encore, la Bicizeta C 50, un cyclomoteur qui « se casse en deux » grâce à un système d'attache très simple au milieu du cadre. Le moteur est à transmission par galet sur la roue avant.

Et Benjamin Savoye n'a pas manqué de nous signaler aussi que, pour l'an prochain, il pourrait bien avoir à vendre des 125 cc course préparées par les frères Villa, des 8 vitesses dont le moteur est à refroidissement par eau.

Motobécane

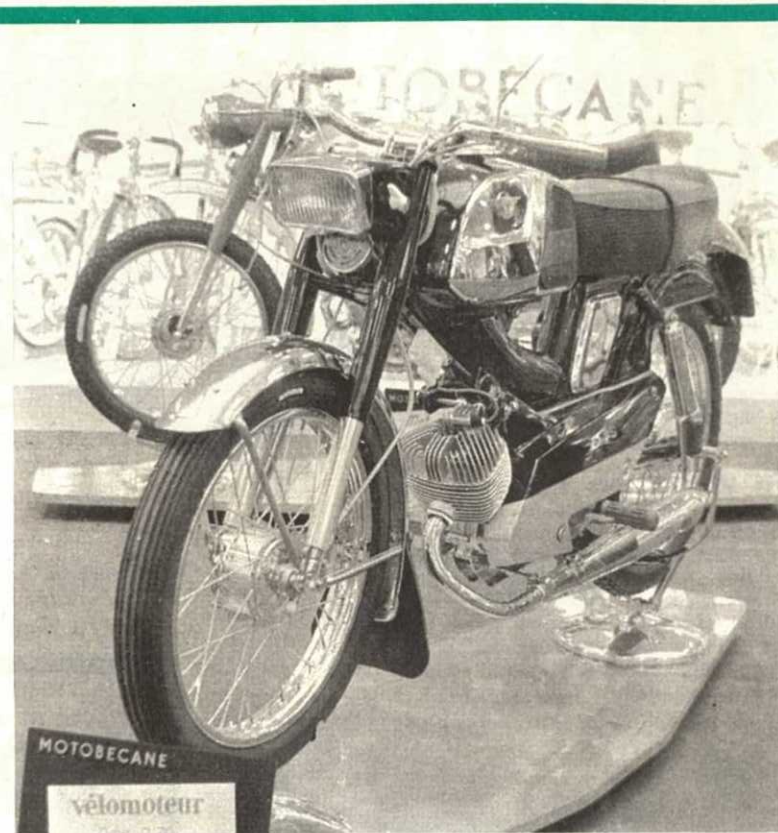
EVIDEMMENT, la nouveauté la plus importante chez Motobécane c'était le 75 cc. L'usine de Pantin sort ainsi de la tradition bien établie depuis de nombreuses années et qui limitait sa production aux 50 cc. On dit d'ailleurs, mais que ne dit-on pas dès qu'il s'agit de Motobécane, que l'évasion vers des cylindrées supérieures pourrait bien ne pas s'arrêter là !...



Mais revenons-en au D 75. Pour le cadre, il reste dans la ligne bien connue des SP de la marque. Le moteur est un 75 cc super-carré, carburateur à cuve centrale, boîte de vitesses à 5 rapports commandée par sélecteur, embrayage monodisque à sec, réservoir de 8,7 litres avec réserve. Les pneus sont des 2,75x17, le frein avant est de 100 mm et l'arrière de 115 mm. Notons encore les amortisseurs hydrauliques à l'arrière. Le moteur du D 75 développerait tout près de 6 CV et — en position couchée — sa vitesse serait de 86 km/h.

Si le D 75 était la grande nouveauté, d'autres modèles ont subi des transformations. C'est ainsi que les AV 56 et 59 disposent maintenant d'une suspension arrière; qu'un nouveau Cady est apparu: le MIPRT. Il dispose d'une fourche télescopique, d'un petit avertisseur et de freins de 70 mm. Notons encore le SP 93 (qui remplace le 98) avec un réservoir en selle, chaîne unique, et boîte relais à deux positions.

Par ailleurs le nombre des modèles Motobécane est toujours aussi impressionnant: 34, dont 4 Cady, 20 cyclomoteurs depuis les utilitaires à embrayage Dimoby jusqu'aux SP, aux 94, en passant par toute la série des Mobyatic; 9 vélomoteurs de 50 cc dont certains avec l'allumage électronique et... 1 modèle de 75 cc.



Flandria

Du nouveau aussi chez Flandria, tout au moins des améliorations importantes concernant certains modèles déjà connus. Avant de vous en parler plus en détail, il n'est sans doute pas inutile de rappeler que la gamme Flandria se compose de... 25 modèles, dont 23 cyclomoteurs et 2 vélomoteurs. Cette gamme va de l'ultra



utilitaire (moteur à galet) aux machines équipées de moteurs 5 CV et 4 vitesses, en passant par les « automatiques », les monovites, les trois vitesses à main, les quatre vitesses commandées au guidon ou par sélecteur. Quant aux prix ils s'échelonnent de 317 à 1.799 F. De quoi satisfaire tout le monde!...

Mais revenons-en aux nouveautés présentées au Salon. Notons tout d'abord le Record à sélecteur, qui conserve toutefois les pédales qui font de lui un véritable cyclomoteur. Il est muni du moteur 5 CV et 4 vitesses. Les Mini, quant à eux, sont maintenant pourvus d'une suspension arrière, et ils deviennent ainsi les Candy, le modèle A ayant le moteur automatique à courroie, le AF le bloc-moteur automatique monovitesse.

Il faut aussi noter le nouveau Sportif (4 vitesses) avec un cadre poutre et le Mondial, un autre 3 vitesses à commande manuelle.

Dans le domaine des véritables vélomoteurs le Camaro est totalement modifié en ce qui concerne sa partie avant: nouvelle fourche, nouveau phare. Le moteur est le 5 CV, 4 vitesses.

Naturellement, Flandria dispose aussi de modèles trial et cross.



Giulietta

AMERICA
JUNIOR
DRAGSTER

TECKEL



BRACCO

Il n'était guère facile d'approcher du stand réservé par les Ets Bonnet aux Giulietta: une masse de jeunes entourait les nombreuses machines bien faites d'ailleurs pour les faire rêver. Si certains modèles nous étaient déjà connus, d'autres par contre apparaissaient pour la première fois, prouvant bien que les Fratelli Peripoli entendent rester à la tête des constructeurs de machines jeunes, bien faites pour satisfaire la génération montante.

Voici tout d'abord le Teckel, un utilitaire fort simple et élégant, cadre ouvert en gros tube, moteur monovitesse à embrayage automatique, fourche télescopique, moyeux freins, petites roues. Ce même modèle existe en version « pliante ». Le Pointer possède un cadre en embouti surbaissé. Il est équipé du nouveau moteur Franco Morini « Gyromat », monovitesse à embrayage automatique en bain d'huile. Fourche télescopique, plancher repose-

pieds, jantes de 17", selle suspendue. Cependant le modèle qui attirait tous les regards, c'était le America Junior Dragster, une version vraiment très réussie de tout ce qu'attendent les jeunes aujourd'hui avec un équipement de série impressionnant: selle large et incurvée, bavettes à l'avant et à l'arrière, pot spécial relevé, avertisseur double à dépression, poignées avec franges multicolores, clignotants. On peut de plus acquérir un magnifi-



que pare-brise « orientable » qui, les couleurs aidant, achève de donner à ce Dragster une allure du tonnerre.

Le Bracco, lui, est un modèle sport « économique » équipé du Morini 3 vitesses à refroidissement par air (1,5 CV), cadre double-berceau.

Tous ces modèles s'ajoutent bien entendu à ceux qui nous sont déjà connus: l'America Cross (présenté dans une nouvelle couleur), l'America Junior, le G.T. Luxe, et le Mini-Giulietta.

Zundapp

C'EST par un exploit sportif de toute première grandeur que l'usine Zündapp a marqué son retour en France par l'intermédiaire d'un nouvel importateur : les Ets Gottfried de Mulhouse : la victoire par équipes au Trophée des Six Jours Internationaux qui viennent de se terminer en Italie. Victoire d'autant plus significative que, dans une épreuve réputée pour sa dureté, c'est avec des 50, 75, 100 et 125 cc que Zündapp a remporté la victoire au détriment de cylindrées souvent nettement supérieures.

Différents modèles figuraient sur le stand, modèles dont nous allons rapidement vous rappeler les caractéristiques. Tout d'abord un cyclomoteur sans permis, boîte deux vitesses, réservoir de 5,1 litres, suspension intégrale, deux freins tambours, cadre en embouti. Puis, toujours sans permis, un trois vitesses : le Sport-Combinette en deux versions, tourisme et sport, guidon plat ou relevé. Gros réservoir en selle (13,7 litres), trois vitesses, roues de 21x2,75.

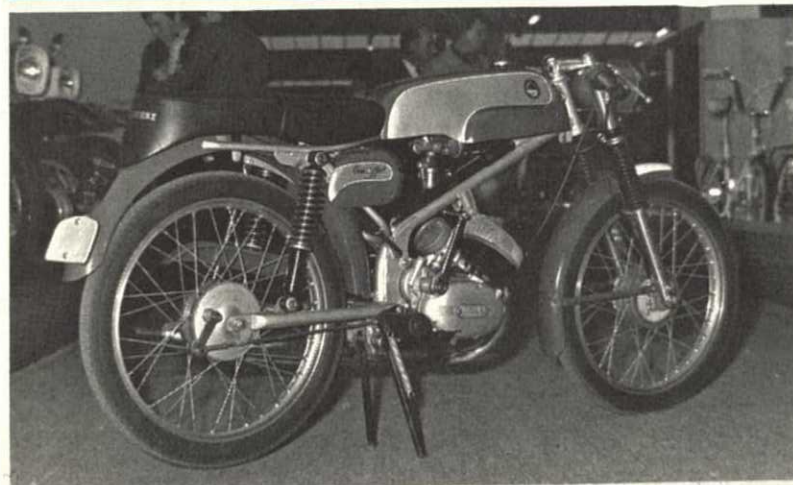
C'est aussi en version Tourisme et Sport qu'est présenté le KS 50. Il s'agit cette fois d'un cyclomoteur dont le moteur est dérivé de celui de la machine du record du monde : superclasse largement ailetée, puissance de 5,2 CV, boîte à 5 rapports, kick, fourche télescopique, réservoir de 13,5 litres, amortisseurs hydrauliques à l'arrière, freins tambours de 150 mm, etc.

Il existe encore un Super Sport à



5 vitesses, dans une version plus luxueuse et, naturellement (le prestige de la marque) des modèles de trial et de tout-terrain avec les 100 cc, 7,5 CV, 4 vitesses, etc.

Avec des prix bien étudiés, la production Zündapp en France, servie aussi par les succès des machines dans les épreuves de trial, peut trouver une place de choix.



Derbi

Nouveauté d'importance sur le stand des Ets Bonnet : Derbi dont la production est maintenant importée en France par leur intermédiaire. Nous avons vu en particulier le 75 cc dont le moteur développe plus de 8 CV et qui est donné pour une vitesse de 115 km/h en position couchée.

Negrini

LES modèles Negrini nous en avons déjà vus en France, il y a quelques années. Aujourd'hui ils font leur réapparition et vont sans aucun doute s'implanter solidement sur notre marché. Toute la production de la marque italienne, dont l'usine se trouve dans la province de Modène, l'un des hauts lieux du motocyclisme transalpin, toute la production Negrini donc est équipée avec les moteurs Franco Morini, dont la réputation n'est plus à faire.

Passons en revue les différents modèles présentés. Le Turismo 3 M possède un cadre en embouti, ouvert, un moteur à boîte 3 vitesses et développant 2,2 CV. Le Leprotto Gyromat est un monovitesse de 1,3 CV, cadre tubulaire, embrayage automatique, pas de suspension arrière.

Autre modèle sans permis : le Sport 3 vitesses, cadre en embouti, embrayage à disques multiples à bain d'huile, suspension intégrale. Le Super Sport est aussi « sans permis » : moteur de 3,5 CV, amortisseurs à l'arrière, selle double, cadre double-berceau. Il existe



aussi un autre modèle Sport qui se distingue de celui dont nous avons parlé plus haut par son cadre double-berceau et ses ressorts de suspension apparents, et un autre Super Sport avec moteur de 6 CV, boîte à 4 rapports avec sélecteur au pied (mais avec des pédales).

Naturellement, les modèles cross figurent aussi au programme. D'une part le « Cross Fuori Strada », 6 vi-

tesses avec un relais, cadre tubulaire, protège phare, échappement relevé, pneus spéciaux, guidon relevé. D'autre part le « Texas », moteur 3,5 CV, 3 vitesses au guidon, pare-jambes, deux pots d'échappement protégés par des grilles, jantes et moyeux dural.

On voit qu'il s'agit là d'un ensemble de 50 cc très complet et, ce qui ne gêne rien, bien dans la tradition élégante de la production italienne.



Puch

Depuis un an, la marque autrichienne Puch est nouvellement importée sur le marché français par les Ets Gasnier. Si, d'emblée, elle a su reconquérir une bonne audience grâce à sa très belle 125 cc, elle ne s'est pas arrêtée en si bon chemin. Voici pour preuve le cyclomoteur Maxi, très élégant, très dépouillé et qui dénote un effort certain pour mettre au goût du jour la production autrichienne.

Cazenave

Paloma

Vap

STAND abondamment garni chez Cazenave et sur lequel nous retrouvons toute une série de modèles déjà connus et que nous rappellerons brièvement. Dans la série des Vap : le Velovap (dont la construction continue), les 671, 672, 673, 674 à moteurs Vap de 1,8 CV, monovitesse, magneclair, le premier entièrement rigide, les deux suivants ayant une fourche télescopique et le dernier une suspension arrière télescopique. Le 682 M est équipé du moteur Franco Morini deux vitesses, il est entièrement suspendu, et le moteur est « encadré » par un petit carénage qui fait office de repose-pieds. Le 691, qui est une nouveauté au même titre que le 682 M, dispose du Franco Morini Gyromat.

Le Peggy est un utilitaire aux lignes nouvelles, petites roues, dans le style de ce qui se fait actuellement, équipé avec un moteur Vap, sans suspension. Il est « doublé » par un Super Peggy



qui, lui, dispose d'une fourche télescopique à l'avant.

Dans les modèles portant la marque Paloma, nous trouvons l'Agena, le Strada 220 et le Flash 300. Le premier dispose d'un moteur Morini Franco de 2,2 CV refroidi par air, deux vitesses ; le second du Morini Franco 3 vitesses (2,2 CV) et le troisième du 3 vitesses de 3,75 CV (ces deux derniers refroidis par turbine). Pour le reste ces trois modèles diffèrent aussi par des particularités de leurs parties cycles.

Enfin Cazenave présente aussi un cyclomoteur « mini », toujours à moteur Morini, embrayage automatique,



et qui, lorsque le guidon (relevé) est plié ne dépasse pas 75 cm de hauteur. Deux modèles encore, dans le sens de la construction actuelle : le Rush et le Cross.

Vespa

NOUS avons déjà écrit que le stand Vespa était l'un des plus élégants du Salon. Et la présence de charmantes hôtesses en mini-jupes ajoutait encore à l'agrément des yeux. Les modèles présentés étaient déjà connus. Nous comptons 4 modèles de Ciao, aux prix vraiment très étudiés et bien placés, nous semble-t-il, sur le marché français. Le modèle de base est le C7 N ; avec une fourche à l'avant et des freins tambours, il devient le C7 E ; avec un compteur et un antivol de direction, c'est le C7 E Spécial ; enfin, avec le moteur à variateur, c'est le C7 V.

Nous trouvons ensuite, deux modèles de Vespino, le second — le Grand Tourisme — bénéficiant d'un allumage électronique.

Dans le domaine des scooters, nous trouvons le 125 Sport et le 180 Rallye. Enfin pour terminer les tris, en différents habillages, mais avec deux cylindrées : 125 et 190 cc.



VESPINO



Velosolex

IL y a certainement une nouveauté Velosolex dans l'air. Mais elle ne figurait malheureusement pas sur le stand de la marque au Salon. Peut-être lorsque paraîtront ces lignes, ce fameux modèle à cardan aura-t-il été présenté aux concessionnaires, mais pour le moment nous n'en savons rien. L'usine de Courbevoie sait ménager son suspense... et nous avons dû nous contenter du modèle 3.800 et du Micron.

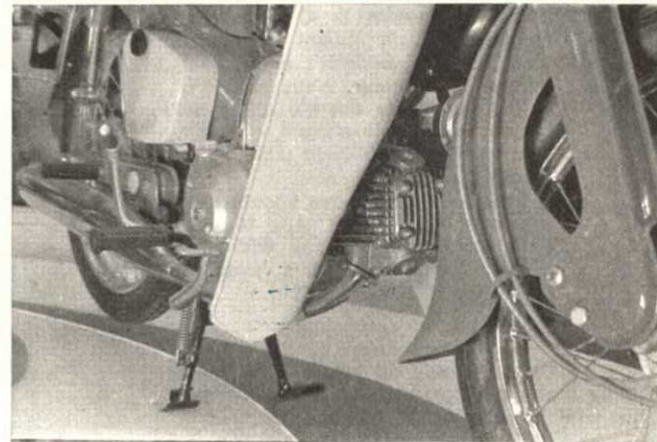


Honda

TOUTE la décoration du stand Honda était axée sur les avantages qu'offrent les deux-roues dans la circulation urbaine. Par ailleurs, il est certain que la gamme Honda est l'une des plus complètes que l'on ait pu voir Porte de Versailles. Jugez-en plutôt : elle comprend 4 cyclomoteurs, 7 vélomoteurs et 3 motos.

En ce qui concerne les « nouveautés Salon » elles étaient au nombre de deux : le vélomoteur C 50 et une 125 cc arrivée du Japon au tout dernier moment.

Le C 50 est un vélomoteur très caréné avec de vastes pare-jambes, moteur bien abrité, garde-boue larges et enveloppants. Il est équipé d'un monocylindre 4 temps de 49 cc, ACT, qui développe 4,8 CV DIN. Embrayage semi-automatique. Boîte à trois rapports commandés par sélecteur. Suspension oscillante à l'avant, télescopique à l'arrière. Freins tambour AV et AR. Avertisseur électrique, clignotants, témoin lumineux de point mort complètent le C 50. Avec, en plus, un démarreur électrique il devient le C 50 M.



C 50

PC50



Superia

Stand petit mais bien fourni chez Superia. Nous y avons trouvé cette nouvelle Suprette qui est équipée du 50 cc horizontal. Prix : 699 F.



Peugeot

Peugeot a conservé toute sa gamme de cyclomoteurs et de vélomoteurs, dont les caractéristiques sont résumées dans le tableau joint et qui sont déjà connus.

Il faut cependant signaler en outre l'apparition, pour la fin de 1968, de nouveaux modèles 101 et 102 surbaissés suivant en cela les tendances de la production moderne. Quatre versions sont prévues : le 101 MR (35 km/h), le 101 MT (35 km/h) avec fourche télescopique, deux freins tambour, garde-boue avant chromé ; le 102 MR (50 km/h) et le 102 MT qui correspond au 101 MT mais dont la vitesse est portée à 50 km/h.

Enfin un observateur attentif pouvait remarquer sur le stand Peugeot qu'à côté des moteurs traditionnels de la marque se trouvaient des moteurs d'aspect plus carré. En fait, il s'agit de moteurs qui vont équiper progressivement toute la production Peugeot



(exception faite pour les 101 et 102) à partir de la saison prochaine. Ces moteurs sont très différents de leurs prédécesseurs : il s'agit en fait de moteurs dans lesquels l'admission est commandée par une ou plusieurs lames métalliques (clapets de distribution)

CYCLES PEUGEOT

Tableau comparatif des cyclomoteurs composant la gamme 1969

	CTM	VCTM	RT RS	VMT VRS	101.S 101.T	102.R 102.T	101.MR 101.MT	102.MR 102.MT	CYCLOMOTEURS 3 VITESSES	
									RS.3	BB 3.SF
Alésage	40 m/m	40 m/m	40 m/m	40 m/m	40 m/m	40 m/m	40 m/m	40 m/m	40 m/m	40 m/m
Course	39 m/m	39 m/m	39 m/m	39 m/m	39 m/m	39 m/m	39 m/m	39 m/m	39 m/m	39 m/m
Cylindrée	49 cm ³	49 cm ³	49 cm ³	49 cm ³	49 cm ³	49 cm ³	49 cm ³	49 cm ³	49 cm ³	49 cm ³
Taux de compression	7,4 à 1	7,4 à 1	8,4 à 1	8,4 à 1	7,4 à 1	7,4 à 1	7,4 à 1	7,4 à 1	7,4 à 1	7,4 à 1
Puissance réelle	1,8 CV à 5300 t/m	2 CV à 5500 t/m	1,8 CV à 5000 t/m	2 CV à 5500 t/m	1 CV à 4000 t/m	1,5 CV à 5000 t/m	1 CV à 4000 t/m	1,5 CV à 5000 t/m	2 CV à 5500 t/m	2 CV à 5500 t/m
Vitesse maximum	50 Km/h	50 Km/h	50 Km/h	50 Km/h	35 Km/h	50 Km/h	35 Km/h	50 Km/h	50 Km/h	50 Km/h
Capacité du carter de boîte de vitesses									0, 200 L	0, 200 L
Démultiplications totales moteur-roue arrière	14,01	PV 25 GV 11,52	14,01	PV 25 GV 11,52	16,33	14,15	14,46	12,56	1° 38,65 2° 21,91 3° 14,35	1° 38,65 2° 21,91 3° 14,35
Capacité du réservoir en litres	3,2	3,2	4	4	3,2	3,2	3,2	3,2	4	10
Consommation moyenne en L/100 Kms	1,8	2	1,8	2	1,6	1,8	1,6	1,8	2 à 2,2	2 à 2,2
Bougie préconisée	Marchal 35-36D	Marchal 35-36D	Marchal 35	Marchal 35	Marchal 35-36 D	Marchal CR 35	Marchal 35-36 D	Marchal CR 35	Marchal CR 35	Marchal 34 S
Avance à l'allumage	2,5 m/m	2,5 m/m	1,5 m/m	1,5 m/m	2,5 m/m	2,5 m/m	2,5 m/m	2,5 m/m	2,5 m/m	2,5 m/m
Carburateur	D 10 D	D 12 D	D 12 G	D 12 G	D 10 G	D 12 G	D 10 G	D 12 G	D 12 D	GA 14
Dimensions des pneus - AV. - AR.	23 x 2 23 x 2	23 x 2 23 x 2	23x2 RT-RS 23x2 RT 22½x2½ -RS	23x2 VMT-VRS 23x2 VMT 22½x2½ -VRS	23 x 2 23 x 2	23 x 2 23 x 2	16 x 2 16 x 2	16 x 2 16 x 2	23 x 2 22½ x 2½	17 x 2,25 17 x 2,75
Pression des pneus - AV. - AR.	1,8 Kg 2,2 Kg	1,8Kg 2,2 Kg	1,8Kg 2,2 Kg	1,8 Kg 2,2 Kg	1,8 Kg 2,2 Kg	1,8 Kg 2,2 Kg	1,8 Kg 2,2 Kg	1,8 Kg 2,2 Kg	1,8Kg 2,2 Kg	1,8 Kg 2 Kg solo 2,3 Kg duo



100.000 KM
AVEC
UN
KREIDLER
FLORETT
4 VITESSES

Lambretta

CTM

qui ouvrent et ferment le canal d'admission. Dès que le piston se déplace vers le haut, par suite de la dépression qui se crée à l'intérieur du carter, le clapet commence à s'ouvrir et reste ouvert jusqu'au moment où le piston, après avoir franchi le point mort haut, commence à redescendre. Il provoque alors dans le carter une pression supérieure à l'inertie de la colonne gazeuse aspirée, le clapet se referme et les gaz frais admis dans le carter sont comprimés.

Les avantages procurés par ce type de moteurs sont les suivants : temps d'admission adapté aux différents régimes, étanchéité d'admission plus grande que dans un moteur classique, remplissage amélioré, meilleur refroidissement et lubrification plus abondante de l'embellage; tout ceci entraîne une courbe de couple meilleure et donc de meilleures accélérations et de meilleures performances en côte, pour une vitesse maximum donnée.

Vues comparatives d'un moteur à admission normale et d'un moteur à admission par clapet.

Chez Lambretta, les nouveaux vélomoteurs Luna et Vega voisinaient avec les tris de la marque italienne et aussi les petites voitures Willame, créées par l'importateur Lambretta en France et qui sont équipées de moteurs Lambretta 125 cc. Leur avantage est donc double : d'abord de pouvoir être pilotées avec le seul permis A 1, ensuite, de par leur taille réduite, de pouvoir se faufiler aisément dans la circulation urbaine et de pouvoir se garer tout aussi aisément.

Quant aux vélomoteurs, ils se signalent par leur ligne toute nouvelle (la carrosserie est due à Bertone, célèbre spécialiste dans l'automobile) qui surprend par son originalité. Le Luna est un 48 cc de 2,5 CV et le Vega un 75 cc de 5,5 CV, les deux modèles étant équipés de pneus de 3x10. Ces vélomoteurs ne seront cependant pas commercialisés en France avant le début de l'année prochaine. Un autre 75, le Cometa qui n'est pas importé pour l'instant, est muni d'un graissage séparé, type Lubematic.

100.000 kilomètres avec un 50 cc, c'est une performance peu banale en soi !... 100.000 kilomètres dans les conditions d'utilisation qui furent celles de notre lecteur, c'est un véritable exploit qui plaide autant en faveur du Kreidler, héros de cette aventure, que de son pilote. Jugez-en plutôt...

Il s'agit de mon second 49 cc, le premier ayant été un Peugeot monovitesse. Quant au Florett, il fut acheté neuf en juin 63. Les 100.000 km (au compteur) ont été parcourus en 5 ans moins une semaine. Le kilométrage actuel au 15 août 68 est de plus de 105.000 km. Il s'agit du modèle K54 2B de 4,2 CV, 4 vitesses, à fourche Earles identique, à quelques accessoires près, au Super 4 qui fut essayé par « Scooter et Cyclomoto » en octobre 1961.

Ce n'était vraiment pas le cas et je lui dis mon désir d'aller directement à l'usine pour la faire examiner. Il me fit une lettre de recommandation et un beau matin j'arrivai à Kornwestheim près de Stuttgart, où sont fabriqués les Florett. Accueil très courtois; les mécaniciens s'occupèrent immédiatement de la machine. Je ne fus pas admis à assister à la mise au point qui avait l'air d'être laborieuse, mais de temps en temps j'allai « relouer » un petit coup à la porte de l'atelier, si bien que j'ai quand même une idée du travail qui fut effectué. Il fut procédé au changement des joints de vilebrequin en démontant volant et transmission primaire, mais sans ouvrir le carter, et de nombreux cylindres et pistons furent essayés. Cela avait l'air difficile d'en trouver un qui convienne à mon Florett. Vint aussi un monsieur en blouse blanche, un ingénieur peut-être, qui prit un cylindre sur un autre Florett qui était là; on s'occupa du carburateur et le visage des mécaniciens s'éclaira enfin; le mien aussi !... On m'annonça qu'il allait à 70 km/h et qu'il irait à 75 quand il aurait roulé un peu. C'était vrai, mais mon allégresse fut de courte durée car au bout de quelques centaines de km j'eus l'impression d'une perte de puissance et mon Kreidler ne dépassa plus 65 km/h.

Ensuite j'eus des ennuis d'allumage et je démontai bien des fois mon volant magnétique avant de m'apercevoir que l'antiparasite était défectueux. Je mis aussi mon nez dans le carbu et remarquai des réglages différents de la série : gicleur de 78 au lieu de 80 et aiguille au 2^e cran au lieu du troisième.

A nouveau j'écrivis à l'usine pour dire tout ceci et qu'il n'allait qu'à 65 km/h. On me répondit que l'on voulait bien examiner encore une fois la machine, mais que « la vitesse maximale du Florett n'est atteinte qu'au moment où le rodage du moteur est entièrement terminé, spécialement où sa surface chromée dur du cylindre est libre au contact avec le piston. Ceci se vérifie, selon nos expériences, après un temps de roulement d'environ 6.000 km » (c'est la lettre, textuellement).

Je continuai à rouler et quand ma machine eut 8.000 km je retournai à Kornwestheim, où j'arrivai moteur agonisant à 50 km/h.

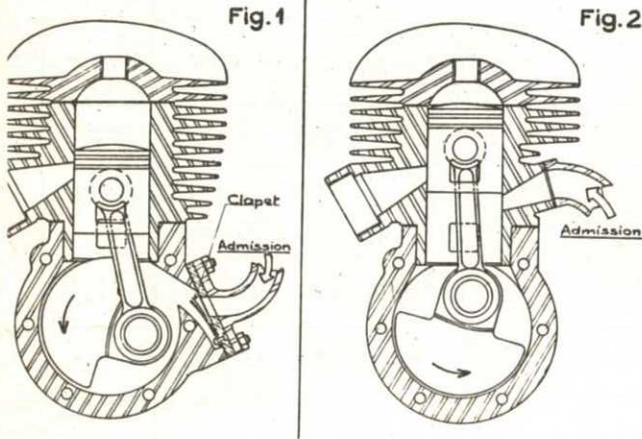
De retour chez moi je démontai la culasse, mis le piston au P.M.B. et vis que le piston était trop haut de 1 millimètre environ. Je limai celui-ci en face des transferts et de l'échappement pour affleurer et j'obtins, enfin, 75 km/h assis au compteur.

J'ai remarqué ce « décalage » avec tous les pistons utilisés. Il proviendrait donc

PRISE DE CONTACT : LA VITESSE DE POINTE

Lorsque, après de longues économies, je pus m'offrir ce Florett, ma joie fut grande, mais les premiers milliers de km ne furent pas sans nuages.

En effet, quand il « eut » mille kilomètres, je dus bien me rendre à l'évidence : il atteignait péniblement 60 km/h au compteur. Où étaient les 78 assis et 89 km/h couché de l'essai de « Scooter et Cyclomoto » ? Mon vendeur levait les bras au ciel, mais ça n'augmentait pas les performances !... Vint à passer Monsieur Point, l'importateur en France, qui demanda si j'étais content de ma machine.





REVUE DE DÉTAIL

1. — LE MOTEUR :

Impressions d'ensemble :

- Indestructible
- Inusable
- Endurant
- Entretien facile avec un minimum d'outillage
- Puissance honorable, bien que ma machine soit inférieure aux autres du même type.

L'embiellage :

A ce jour, à plus de 110.000 km réels, le carter-moteur n'a jamais été ouvert, ce qui veut dire que l'embiellage est d'origine ainsi que ses roulements.

Pas de jeu radial perceptible, du moins à la main, mais jeu latéral un peu accru ce qui, je crois, est normal. Usure négligeable également au pied de bielle monté sur bague bronze.

Pendant les premiers 30.000 km, il y avait un bruit intermittent au roulement moteur, côté gauche. Ce bruit, qui se manifestait surtout après un décalaminage, s'est peu à peu atténué pour disparaître sans qu'il y ait jamais eu de casse. Sans doute une bille un peu marquée qui a fini par s'arrondir.

Le cylindre :

Changé sous garantie par l'usine à 1.700 km pour manque de puissance. Depuis c'est toujours le même, sans réalésage, bien sûr, puisqu'il s'agit d'un cylindre en alliage léger chromé dur.

Donc longévité exceptionnelle à mon avis. Il y a bien sûr une collerette d'usure au PMH, mais très légère.

soit du cylindre soit du plan des carters, trop bas.

Lorsque parut dans « Scooter et Cyclomoto » (n° 132) la façon de gonfler un Kreidler, je démontai mon cylindre, pris mon mètre et n'en cru pas mes yeux : les cotes des lumières étaient déjà (et exactement) celles du cylindre gonflé. Je ne pus que ranger ma lime inutilisée et me demander pourquoi, avec les cotes du cylindre 7 CV (tout le reste étant de série), j'atteignais à peine les performances du 4,2 CV ?

J'aurai peut-être la clef du mystère le jour où je me déciderai à ouvrir mes carters.

Le Florett, de 4,2 CV que vous avez essayé était peut être vraiment de série mais c'était un moteur exceptionnel. Je crois que peu de machines ont du avoir des performances équivalentes et les essais de « Hobby » revue allemande, que vous avez repris et publiés dans « Scooter et Cyclomoto » n° 154-155 et qui ont été réalisés avec une machine achetée en boutique ont donné une vitesse de pointe de 69 assis et 73 couché (chrono).

Par contre, j'estime remarquable qu'à plus de 110.000 km réels ma machine roule encore à 75 km/h et cette vitesse peut toujours être soutenue sur des centaines et centaines de kilomètres d'affilée sans ennui.

ENTRETIEN

À part ce qui a été fait à l'usine, en 110.000 km mon vendeur a dévoilé les roues 1 fois, changé une jante AR et mis un filetage rapporté à la culasse.

J'ai fait tout le reste. On ne peut pas être mieux servi que par soi-même. Si les motoristes n'avaient que des clients comme moi, ils auraient des loisirs.

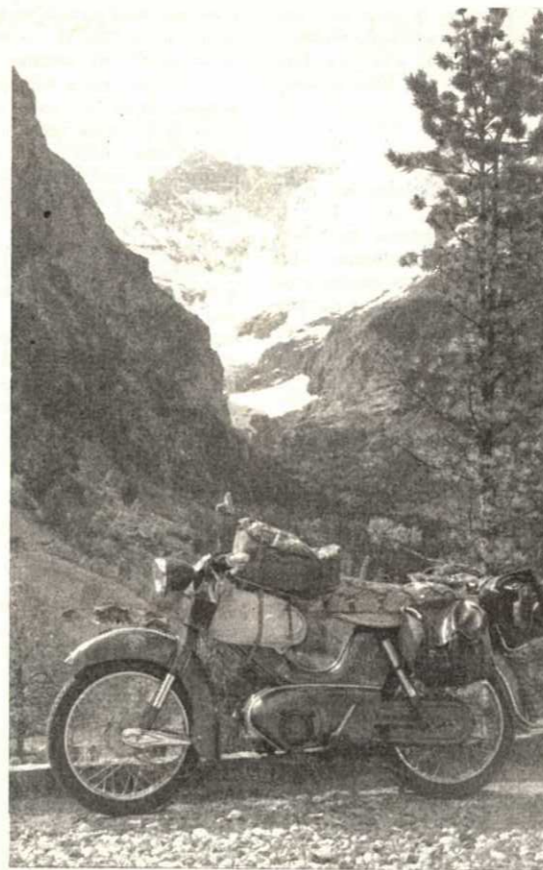
Je précise que je ne suis pas mécanicien mais menuisier et que je n'ai pas fait d'études de mécanique.

Ce que je sais je l'ai appris par « Moto-Revue » dont je suis lecteur depuis 1954 et « Scooter et Cyclomoto ». Et aussi par l'expérience ! Rien de tel que d'avoir des ennuis pour apprendre la mécanique.

UTILISATION

Universelle, et je crois que le mot n'est pas trop fort. Outre les petits parcours inévitables, je fais beaucoup de tourisme surtout en montagne, je vais aux compétitions et aux Salons motocyclistes et, depuis quelque temps, je participe à des rallyes. Cette année, par exemple, j'ai participé aux Eléphants, aux Dragons, au Schamrock à la Stella Alpina, au Chamois... et je pense en faire d'autres.

Ma machine me sert aussi tous les jours pour mon travail. Je suis artisan et je n'ai pas de voiture : je livre toutes mes fabrications sur une grosse remorque attelée au Florett.



Le piston :

A 1.700 km, 1^{er} changement gratis par l'usine (avec le cylindre). A 8.000 km, 2^e changement gratis du piston par l'usine, l'autre ayant été « brûlé » par leur réglage trop pauvre de carburateur. L'usine monta un piston H dans le cylindre F, donc un piston de deux tolérances plus petites que l'« apairage » normal. Je ne sais si ce fut intentionnel ou si ce fut une erreur, mais très vite le piston se mit à claquer terriblement, même « à chaud » (le moteur ne chauffe jamais avec un réglage normal de carbu).

A 26.000 km, j'en eus les oreilles fatiguées et j'achetai un piston F qui claquait encore mais moins tout de même.

A 39.500 km : changement de segments.

A 51.000 km : 4^e changement et je mets un piston E, donc une taille au-dessus de la normale. Et il n'y a jamais eu de serrage, bien que j'aie roulé immédiatement pleins gaz. Les performances furent bien meilleures.

A 60.700 km, je monte un autre piston E, mais avec segment supérieur en L comme sur les modèles 5,2 CV, ce qui se traduit par une très nette augmentation de puissance à bas et moyens régimes, donc par de meilleures reprises et par un moteur bien plus souple. Mais l'augmentation de puissance maximum, donc de vitesse, fut minime (2 à 3 km/h, car cette fois il n'était plus question d'ajuster la

calotte du piston à la lime) et longue à venir, ceci provenant, je crois, de ce que le segment en L est placé tout en haut du piston, donc plus haut que le segment de feu classique. Ce segment en L venait « buter » sur la collerette d'usure du cylindre qui existait déjà (à plus de 60.000 km, je le rappelle). Il fallut le temps que le segment « mange » cette colerette, ce qui demanda plus de 10.000 km.

Et, ce qui est assez paradoxal, c'est à 70.000 km que j'obtins les meilleures performances pour mon Florett : environ 80 compteurs, assis.

A cette époque, je tournais sur le circuit de Zolder, lors du Rallye des Lions en 1967, et mon Florett tenait tête largement à deux 50 cc Honda 4 vitesses C110, qui n'avaient pas le dixième de mon kilométrage.

A 85.400 km, montage d'un piston D (toujours avec segment en L), donc de 2 tailles au-dessus de la normale, piston que j'ai toujours actuellement.

Donc, si l'on excepte les trois premiers pistons, victimes des fantaisies des mécanos de l'usine, il faut compter sur une durée moyenne de 25.000 km, ce qui n'est déjà pas si mal si l'on considère que je tire toujours à mort sur le moteur et sur de très longs trajets.

Quand je les change, les performances sont à peine diminuées (surtout en reprises). Ils pourraient donc encore servir, mais quand ils claquent ça m'agace.

La culasse :

Elle se fit oublier très longtemps. Pourtant à 95.000 km le filetage du trou de bougie fut complètement « mangé ». Le montage d'une douille rapportée amena une baisse de compression, donc de puissance, et à 98.900 km j'offris une belle culasse neuve à mon bon vieux Florett. Goujons (fixant cylindre et culasse) :

J'ai la déplorable habitude de trop serrer les écrous et à 45.000 km j'ai réussi à arracher un des 4 goujons du carter (et pourtant le filetage a 2 cm de long !...). Et voilà plus de 60.000 km que je roule avec 3 goujons !... Néanmoins ce serrage « un peu » boiteux a provoqué un grattement de chrome du cylindre au PMH sur un côté. Mais il n'y a pas de fuites appréciables au joint de culasse et pas de diminution de performances. Comme vous le voyez, le Florett n'est pas de tempérament délicat, il n'a rien à voir avec ces vieilles maniaques de machines anglaises qui se croient obligées de pisser leur huile si on ne serre pas leurs écrous de culasse dans l'ordre prescrit.

Le silencieux :

D'origine. Bruit raisonnable même en tirant à fond — bonne fixation — Chrome intact à ce jour, mais les trous de sortie à l'extrémité sont un peu petits et se colmatent facilement.

La turbine :

Très efficace : on peut, par exemple, poser une main sur le cylindre après l'ascension du col du Sommelier (3.009 mètres) au cours de la Stella Alpina, alors qu'il vaut mieux ne pas caresser la culasse d'une BMW dans les mêmes conditions !...

L'allumage :

Il m'a fait faire des cheveux blancs au début : par suite d'un antiparasite défectueux (et peut-être aussi du réglage pauvre du carbu) j'ai grillé 2 bobines à 3.000 et 5.200 km et un condensateur à 6.000 km.

L'usine m'a donné gratuitement, lors de ma deuxième visite, 1 bobine et 1 antiparasite.

Ensuite, bobine grillée : à 39.600 km, 63.500 km, 88.700 km ; condensateur : à 88.700 km ; rupteur : à 39.600 km, 74.000 km, 105.500 km ; antiparasite : à 86.000 km.

Donc longévité raisonnable de ces pièces. Pensez que le moteur tourne constamment à 7.500, 8.000 tours/minute !... Par contre, je n'apprécie pas la jonction par soudure des fils de la bobine et du condensateur, à cause de la difficulté de réparation sur la route. Un écrou sur le condensateur ferait aussi bien l'affaire.

Démarrage très facile. Premier coup de kick garanti à moins 20°, si l'on a pris soin d'arrêter le moteur en fermant l'air et si l'on n'a pas oublié de fermer l'essence.

Comme bougie, j'utilise les Bosch W260 T1 qui durent de 3 à 4.000 km. J'en ai usé 30 environ.

Carburateur :

D'origine. Mauvaise étanchéité du pointeau. Si, moteur arrêté, le robinet reste ouvert un quart d'heure le moteur est engorgé et ne consent à repartir qu'après 5 à 10 coups de kick gaz ouverts. Si j'oublie le robinet ouvert une nuit et que le piston se trouve à la « bonne » position dans le cylindre il peut y avoir jusqu'à un litre de mélange dans le silencieux le lendemain. Alors là le démarrage est vraiment laborieux.

Gicleur peu accessible : il faut déposer le carbu pour l'avoir. Heureusement il ne se bouche pas souvent. Filtre à air bien étudié.

Course de la poignée tournante bien trop longue. Câble des gaz changé 1 fois à 97.000 km.

Transmission primaire :

Par pignons hélicoïdaux. Silencieux. Jamais d'ennui. Il y a un jeu important entre les dents des pignons mais ça doit être exprès.

L'embrayage :

Entièrement d'origine, sauf le câble.

Les disques en klingérite sont vraiment indestructibles. Non seulement je démarre toujours mon Florett comme un butor, mais je fais patiner entre chaque rapport car mon moteur est pointu. En outre, je fais volontiers du sous-bois où je lui fais avaler des pentes invraisemblables et, surtout, je lui attelle très souvent une grosse remorque où il y a parfois de 150 à 200 kg de barda et lorsque je me trouve nez à nez avec un camion ou une voiture de foin sur un petit chemin étroit et dans une forte côte, pour redémarrer il n'y a pas cinquante solutions : il faut emballer à mort le moulin et faire « cirer » (vraiment ce qui s'appelle « cirer »), et roue avant cabrée parfois, le Florett arrache son chargement et cela fait 110.000 km que ça dure !...

Le ressort diaphragme est très doux et sa tendance au patinage s'est encore accentuée lorsque j'ai remplacé l'huile de boîte par un « mélange ».

C'était un embrayage « auto-cirant », alors j'ai monté 2 ressorts au lieu d'un à 42.000 km.

Cela ne patine plus mais, par contre, je fais depuis une énorme consommation de câbles d'embrayage. Alors qu'avant le câble durait de 15 à 20.000 km, depuis il atteint péniblement 5 à 7.000 km.

Quant au changement de câble (avec la gaine puisqu'il est soudé aux 2 bouts) pour s'en occuper, il ne faut être ni pressé, ni cardiaque, ni nerveux. Autrement ne vous en mêlez pas !... Maintenant que j'en ai changé une douzaine, donc que j'ai l'expérience, je mets encore plus d'une demi-heure dans de bon-

nes conditions. S'il casse la nuit ou sous la pluie, ou les deux conditions réunies, continuez sans embrayage, c'est un bon conseil, la boîte encaisse très bien et vous ménagerez votre santé.

Boîte de vitesses :

Entièrement d'origine également. N'a jamais été ouverte.

A 16.500 km, le mécanisme de sélection, ou peut-être une fourchette, s'est trouvé faussé dans une chute et les rapports avaient du mal à passer. J'ai remplacé l'huile de boîte par un mélange de Bardahl et de bisulfure de molybdène et la boîte a retrouvé toute son onctuosité. Par contre, l'embrayage a trouvé cette « huile » de trop bonne qualité.

Le sélecteur est très doux et très compréhensif. Certains lui reprochent une course trop longue : c'est surtout une question d'habitude (j'ai essayé une 100 Bridgestone et j'ai trouvé la course trop courte). Quant à « la manœuvre, dangereuse pour le moteur et les néfastes

faire du tout-terrain sans changement de démultiplication et, surtout, de me servir de mon Florett comme « tracteur ».

Les trois autres vitesses sont très bien étagées. Bien sûr avec davantage de rapports la machine serait encore plus agréable ; j'aime bien jouer du sélecteur et je donnerais volontiers moitié de ma part de paradis pour posséder une Renn-Florett à 12 vitesses.

Quelques petits reproches pourtant. Le mécanisme de sélecteur extérieur, bien que fonctionnant parfaitement, fait un peu fouillis et nid à saleté, alors que tout le reste du bloc est si net. Et au milieu du « fouillis » il y a le bouchon de vidange de la boîte ! Aussi je préfère vidanger par le trou de remplissage en basculant la moto.

Transmission secondaire :

Démultiplication d'origine trop longue pour MON moteur. A 8.000 km l'usine a remplacé le pignon de sortie de 14



surrégimes ! » (n'est-ce pas monsieur G.M. qui avez présenté le RS), permettez-moi de sourire (respectueusement bien sûr) : le Florett ? il adore et les régimes et les surrégimes !... Plus on le matraque, plus on le violente plus sa longévité est grande. Je pense en avoir fait la preuve par 9 (ou plutôt par 110.000 km) et rien ne permet de supposer qu'il va casser prochainement.

Certains critiquent l'étagement des rapports et surtout la première. Moi, j'en suis très satisfait et je pense que Kreidler a choisi la meilleure solution, compte tenu de la cylindrée, de la destination de la machine et du nombre de rapports. Cette première ultra-courte me permet de faire des démarrages « catapultés » aux feux verts, de faire l'ascension des cols les plus longs et les plus raides, de

dents par un de 13, la couronne arrière restant de 33 dents.

Merveilleuse est la transmission sous carter, dit étanche, pour la propreté, la facilité d'entretien et surtout la longévité de la chaîne et des pignons.

La chaîne d'origine, recoupée d'un mailon à 71.000 km, a tenu en effet 80.000 km, ainsi que les pignons.

Au changement de chaîne, j'ai remis le pignon de 14 dents qui était neuf pour ainsi dire et une couronne de 35 dents, ce qui m'a redonné sensiblement la même démultiplication raccourcie.

Je précise que je graisse très souvent ma chaîne : tous les 500 km au plus. En voyage j'emporte ma burette.

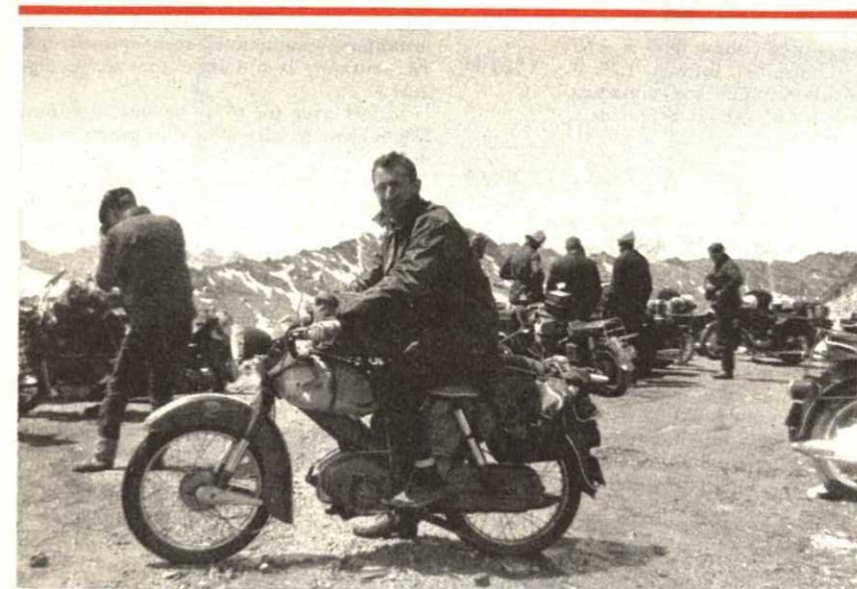
2. — LA PARTIE CYCLE.

Impressions d'ensemble :

Indestructible comme le moteur. Le poids ? Pour une machine de G.P. c'est peut-être un défaut, mais à mes yeux pour une machine de tourisme la robustesse et la sécurité sont les seuls critères valables.

Très belle finition. Je ne crois pas qu'on puisse trouver mieux. Le Florett est beau, très beau, la présentation est sobre mais luxueuse ; c'est une machine qui fait sérieux, distingué, je dirais presque aristocratique.

Elle fait « petite moto ». Beaucoup la prennent pour une 100 ou une 125. Par exemple, quand je suis allé au Schamrock, les Irlandais, qui n'en avaient jamais vu, ne voulaient pas croire que c'est un 49, et bien que je leur aie montré un piston et fait voir la cylindrée écrite sur la plaque du constructeur, je ne suis pas tellement certain de les avoir convaincus.



Le Florett est très confortable et la position très bonne pour le tourisme.

Le cadre :

Il n'a jamais bronché. Je préfère cette réalisation en tôle d'acier emboutie à un cadre en tubes qui fait beaucoup plus fouillis. J'aime la netteté. Le nettoyage du Florett ? De l'eau avec un peu de lessive, une éponge, un arrosoir d'eau pure pour le rinçage : le tout dure 3 minutes et à quelques mètres on ne lui donnerait pas 10.000 km. C'est d'ailleurs ce que croient les gens quand ils regardent le compteur actuellement.

La fourche avant :

Oscillante, dite Earles. Entièrement d'origine, y compris les amortisseurs hy-

drauliques qui fonctionnent encore très bien, puisque devenus très souples, et les axes d'articulations qui n'ont jamais pris de jeu.

Confortable mais manque de maniabilité dans les virages à court rayon. L'habitude arrange bien des choses. Malgré tout, je crois que Kreidler a bien fait de l'abandonner pour la télescopique, surtout à cause de la tendance au guidonnage qui se produit dès qu'une roue est voilée, ou un pneu usé, ou avec une forte charge, sur le porte-bagages. Heureusement qu'il y a le réservoir entre les genoux pour maîtriser les oscillations vicieuses de la machine. Avec la charrette attelée, il vaut mieux ne pas lâcher le guidon ; elle frétille drôlement des gambettes !...

Par contre, la conception en triangle de cette fourche lui assure une robustesse fantastique.

A 65.900 km j'ai percuté, à plus de 40 km/h l'arrière d'une 850 Austin toute neuve même pas immatriculée qui avait de meilleurs freins que les miens.

hydrauliques à double effet très robustes. Très souple, ils ne talonnent pas, bien qu'il n'y ait pas de réglage de dureté.

A 87.500 km, changement des 2 amortisseurs (ressort cassé). C'est avec ma remorque que je les ai « écrabouillés ».

La selle :

D'origine. C'est une Denfeld. Elle est intacte. Je la trouvais un peu ferme au début. Je l'ai recouverte d'un plaque de Dunlopillo de 5 centimètres d'épaisseur. On n'a jamais trop de confort.

Le réservoir :

D'origine (9,2 litres) ; autonomie de 270 à 300 km, ce qui est peu, surtout quand on doit rouler de nuit. La réserve permet environ 60 km. Absence de grippe-genoux réservés aux modèles Super et le réservoir est bien froid aux genoux l'hiver. Robinet changé à 70.000 km.

Les roues :

Très solides : jamais un seul rayon de cassé, mais 55.000 km j'ai du changer la jante arrière voilée qui provoquait du guidonnage.

Deux roulements de roue arrière à 50.500 km et 1 à 66.000 km.

Roulement portant la couronne de chaîne à 58.500 km.

Chromes des jantes se piquant avec une facilité remarquable malgré des soins attentifs.

Les freins :

Un des points faibles de la machine. M'ont valu plusieurs chutes ou collisions. Si l'arrière est passable, l'avant est franchement médiocre par manque de diamètre et de largeur de garniture. Et la fourche Earles tend à soulever la roue en décélération. Et puis les garnitures sont bien trop dures et se « glacent » très rapidement.

J'ai remédié en partie à cela en taillant des « sculptures » à la scie à métaux dans ces garnitures.

L'usine devrait fournir, sur demande, des garnitures plus tendres pour ceux qui préfèrent l'efficacité à la longévité.

Garnitures d'origine à l'avant (il freine si peu qu'on est pas encouragé à s'en servir).

Changées à l'arrière à 10.000 km - 41.000 km - 85.400 km.

Les pneus.

Bien dimensionnés.

La machine m'a été livrée avec des Dunlop à l'adhérence nulle sur sol mouillé et au freinage.

Ensuite j'ai employé exclusivement des Continental qui donnent toute satisfaction au point de vue guidage et freinage.

La durée de ces pneus est d'environ 30.000 km à l'avant et 6 à 8.000 km à l'arrière.

J'ai changé 16 pneus en tout.

La béquille :

Faible. De plus elle racle dans les virages, surtout chargé, ce qui ne l'arrange pas. Changée à 19.300 km et 59.000 km. Béquille latérale souhaitable.

Le compteur :

Jamais en panne. Indicateur de vitesse précis et bien lisible malgré sa petite taille. Totalisateur marquant de 5 à 7 % en moins, ce qui fait que les 105.000 km compteur font plus de 110.000 réels.

Flexible de compteur changé à 17.500 et 86.000 km.

Entraînement compteur sur la roue avant changé à 58.000 km.

L'éclairage :

Phare changé sur accident à 17.500 km. Phare-code de 25 watts, puissant pour un cyclo, mais dans l'absolu ce n'est pas merveilleux.

JPB en rédigeant l'essai du S4 faisait preuve de beaucoup d'optimisme en écrivant qu'il permet de rouler la nuit au maxi des possibilités de la machine. Il n'a jamais dû descendre de nuit des cols genre Stelicio ou Bernina, ou encore dans le brouillard de nuit sur des routes inconnues. Moi je trouve que c'est très facile de sauter au fossé.

Il faudrait une batterie qui puisse alimenter 36/45 watts minimum.

Le pare-jambes :

Il protège les pieds de la boue mais il vibre passablement et c'est énervant. Il faudrait qu'il soit en plastique. De plus, il réduit de façon assez sensible la vitesse de pointe et il augmente dans une certaine mesure l'échauffement du moteur, ceci provenant, je crois, de ce qu'il masque l'ailette sous le carter moteur.

Je mets ce pare-jambe surtout quand il y a du verglas, car il protège bien la machine en cas de chute.

PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE

Achat, T.T.C. et port	1.730,00	
Equipements (sacoche- porte-bagages - imperméable)	160,00	
Assurances 5 ans	350,00	
Pièces détachées :		
16 pneus	360,00	
30 bougies	120,00	
4 pistons	160,00	
4 bobines, 3 rupteurs	100,00	
1 phare	80,00	
câbles	100,00	
3 machoires freins	30,00	
1 jante	55,00	
2 amortisseurs AR	85,00	
Divers	240,00	

1.330,00 1.330,00

Carburant. J'ai toujours fait mon mélange moi-même. J'emporte mon huile même en grands voyages. J'emploie la Motul Mix Course de 5 à 6 % 3.150 litres à 1,20 F 3.780,00

Calculé sur une consommation de 3 litres, parfois dépassée.

Total : 7.350,00

7.350 francs pour 105.000 km
7.350 : 105.000 = 0,07 F le kilomètre.

Je n'ai pas fait exprès d'avoir un chiffre rond !... D'ailleurs avec le kilométrage réel le chiffre serait inférieur à 0,07 F.

A titre de comparaison, le BB Peugeot m'était revenu à 0,0725 F sur 50.000 km. Et le Florett aurait encore une certaine valeur à la revente, valeur dont je n'ai pas tenu compte dans le calcul.

Mais il n'est pas à vendre.

**J'AI FAIT
AVEC UN
50 cc
CE QUE
BEAUCOUP
N'AURAIENT
PAS FAIT**

**AVEC UNE GROSSE
CYLINDRÉE ! ...**

Mon Florett n'est certainement pas le meilleur « numéro » sorti de la maison Kreidler. Il y a des hauts et des bas dans toutes les fabrications en série. Aussi je ne jette pas la pierre au fabricant malgré les quelques ennuis que j'ai eus au début. Il ne faut pas perdre de vue que si je l'ai entretenu de mon mieux, je l'ai toujours utilisé impitoyablement dans des conditions exceptionnellement éprouvantes. Et pourtant, il a fait le tour du compteur !

Je fais avec un 49 cc ce que beaucoup hésiteraient à faire avec une grosse cylindrée.

Qu'il ait tenu, dans ces conditions, avec ce que j'estime être un minimum de casse, est tout à son honneur et à celui de ses créateurs.

Je ne pense pas qu'il existe une machine plus robuste ou plus économique que le Florett. Il est le meilleur G.T. des 49 cc.

Le plus gros reproche que je ferai au constructeur du Florett est de ne pas fabriquer des machines de cylindrée supérieure de cette même qualité. Mais si je rachète un 49 cc, ma prochaine machine sera encore un Florett.

Michel PIERCY,
70 - Fougerolles.



**I
F
M
A**

COLOGNE

**LES PETITES
CYLINDRÉES
EN VEDETTE
AU SALON
ALLEMAND**



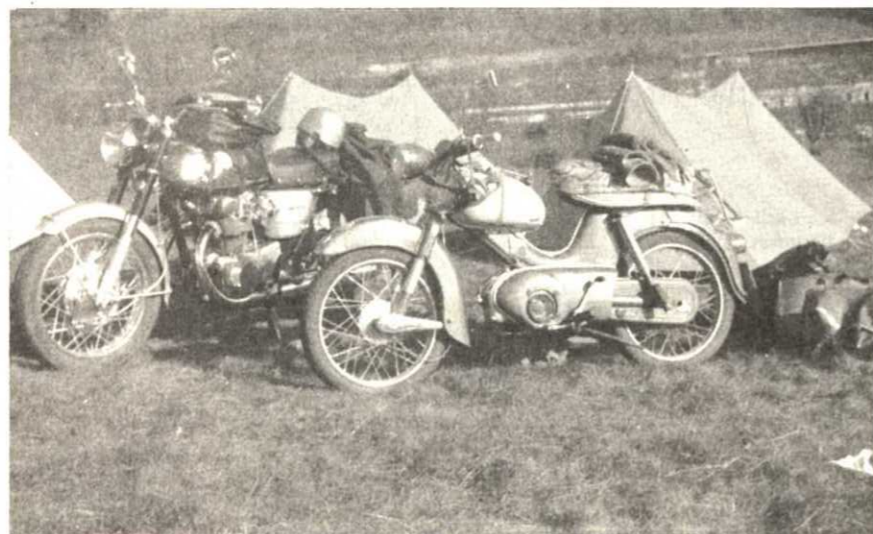
Et voici les « Mofas », cyclomoteurs dont la vitesse est limitée à 25 km/h : ce sont des utilitaires simples, dépouillés tout en conservant une certaine élégance dans leurs lignes. Audessus, le modèle réalisé par D.K.W. et, ci-dessous, celui présenté par Kreidler.

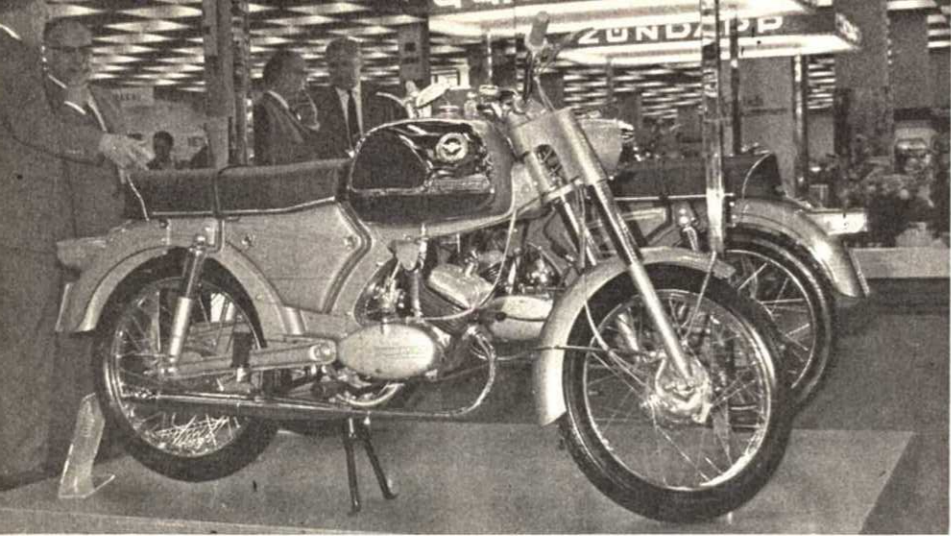


SITUEE quelques semaines avant le Salon de Paris, l'IFMA de Cologne nous a permis de faire le point sur la position de l'industrie allemande du motorcycle. Disons tout de suite qu'elle n'est pas euphorique, les producteurs d'Outre-Rhin en étant encore à rechercher la voie efficace capable de les faire sortir d'une crise longue et difficile.

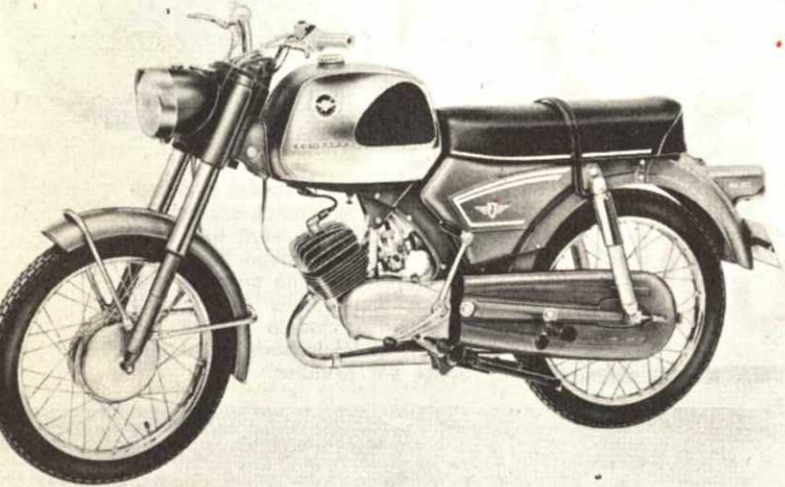
Ce que nous avons vu à Cologne semble prouver que leurs efforts tendent à s'orienter vers la production de véritables cyclomoteurs utilitaires et, plus particulièrement, vers celle des Mofas, ces engins dont la vitesse est limitée à 25 km/h et qui caractérisent de la façon la plus curieuse la réglementation allemande en matière de deux-roues à moteurs.

Dans ce domaine, celui du cyclomoteur utilitaire, les industriels allemands — qui n'ont pas su ou n'ont pas voulu, croire à l'avenir de cette catégorie de machines — ont un retard important à combler par rapport aux constructeurs français, par exemple.

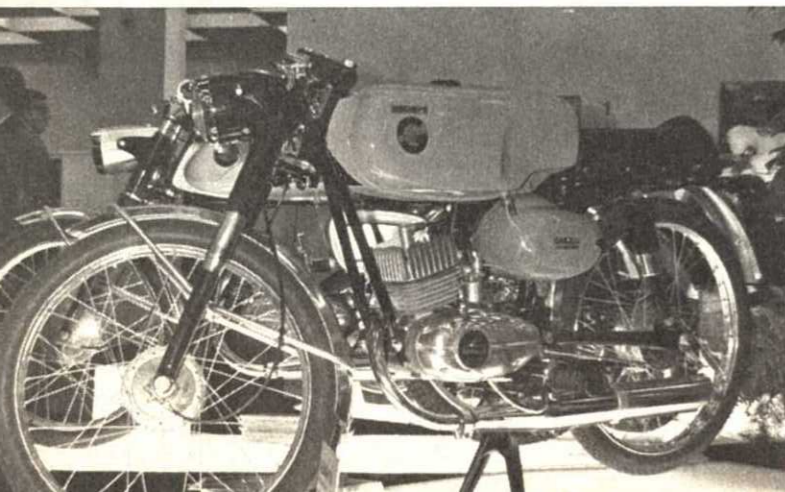




Un stand fort bien fourni en 50 cc de tous genres : celui de Zündapp qui, outre ses modèles classiques (tel le KS 50, ci-dessous) présentait un tout nouveau Mockick (ci-dessus), version simplifiée des « sports » de la marque.



Sur le stand Neckermann, qui tente en Allemagne de lancer un nouveau mode de distribution des motocycles par l'intermédiaires d'une chaîne de magasins spécialisés, de nombreuses marques étrangères étaient représentées dont Jawa, M.Z., Simson et aussi Garelli dont voici, ci-dessous, le modèle « Record ».



IFMA Köln

7. - 10. 9. 1968



En première mondiale, Yamaha avait amené à Cologne, en toute dernière minute, un 50 cc utilitaire (ci-dessus) à distributeur rotatif, entièrement automatique et présenté en deux versions : réservoir à l'avant ou à l'arrière. On n'a pas l'habitude de voir, dans les Salons, de marques polonaises. Et pourtant, à Cologne, l'industrie de ce pays était représentée par Komar dont vous pouvez voir ci-dessous un modèle de cyclomoteurs très classique (0,8, 1 ou 1,4 CV pour le moteur).

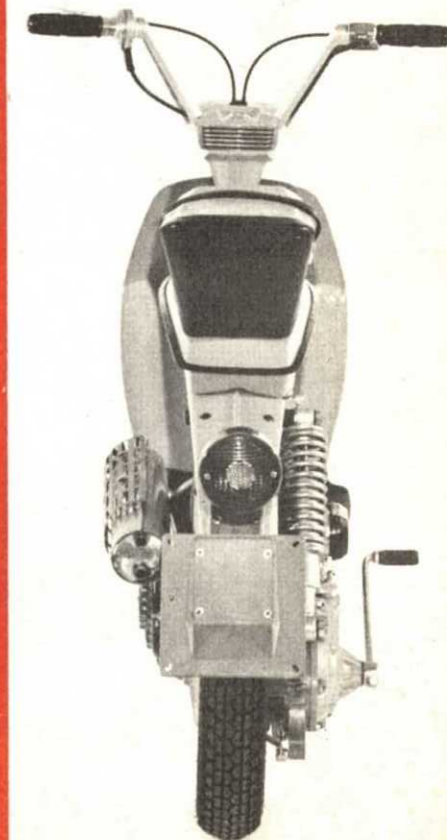
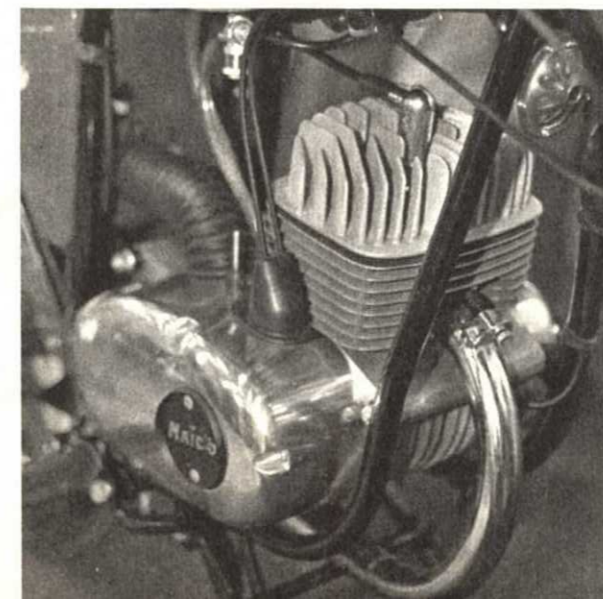


Encore un pays qui ne figure pas souvent sur les stands des Salons motocyclistes : le Portugal. Ci-dessous un modèle très utilitaire de la marque S.I.S. qui importe les moteurs Sachs au Portugal. C'est d'ailleurs le 50 cc Sachs horizontal qui équipe cette machine.



Grosse nouveauté chez Lambretta : une série de vélomoteurs carénés par Bertone, le carrossier bien connu dans le domaine de la voiture. Il existe un modèle de 50 cc (Luna) et deux de 75 cc (Vega et Cometa). Le premier développe 2,5 CV et les deux autres 5,5 CV. Enfin signalons que le Cometa est équipé d'un système de graissage séparé baptisé Lubematic.

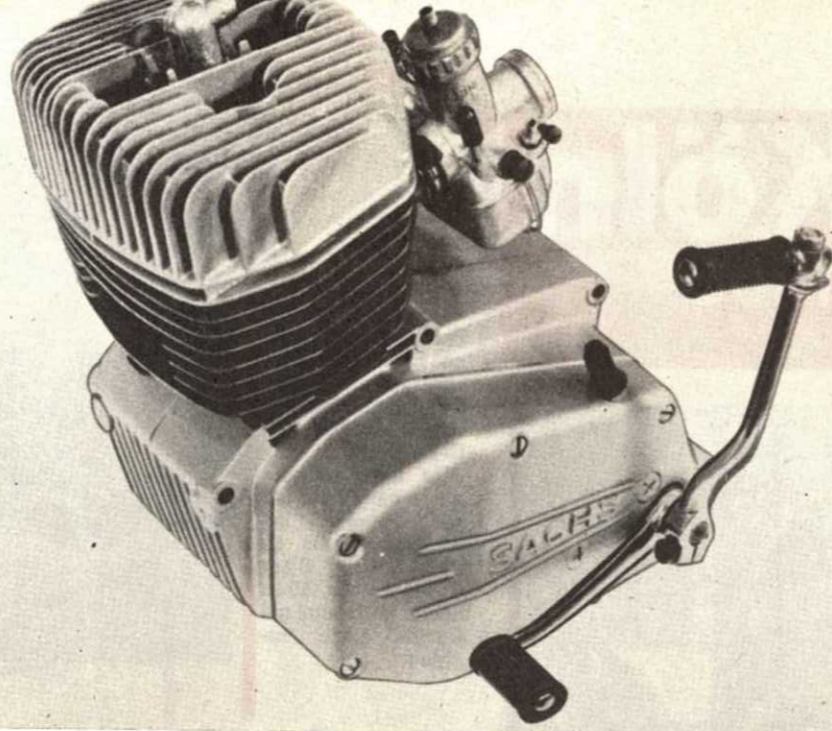
Beaucoup de machines à caractère sportif chez Maico (vitesse, cross, tout-terrain, etc.). Ci-dessous le moteur de 50 cc qui équipe de nombreux modèles de la marque allemande.



Mais Cologne a incontestablement prouvé qu'ils entendaient maintenant accorder une place prioritaire aux petites cylindrées. Sur tous les stands on pouvait en effet voir des modèles intéressants, caractérisés par une recherche de formes nouvelles susceptibles de les rendre plus attrayants pour la clientèle jeune. Techniquement, des solutions originales se font jour, tendant vers l'automatisme intégral ou partiel, des formes plus séduisantes, à la fois plus compactes et plus dépouillées que celles auxquelles nous avions habitués les constructeurs d'Outre-Rhin : moins de carénages inutiles, de tôle disgracieuses, les roues sont plus petites, etc.

Une autre tendance semble se confirmer : celle des cyclomoteurs pliants. On en voyait un peu partout et de formes plus ou moins bizarres : il faut voir, là encore, un effort pour conquérir une clientèle nouvelle, celle des automobilistes désireux de loger leurs engins dans le coffre de leurs voitures.

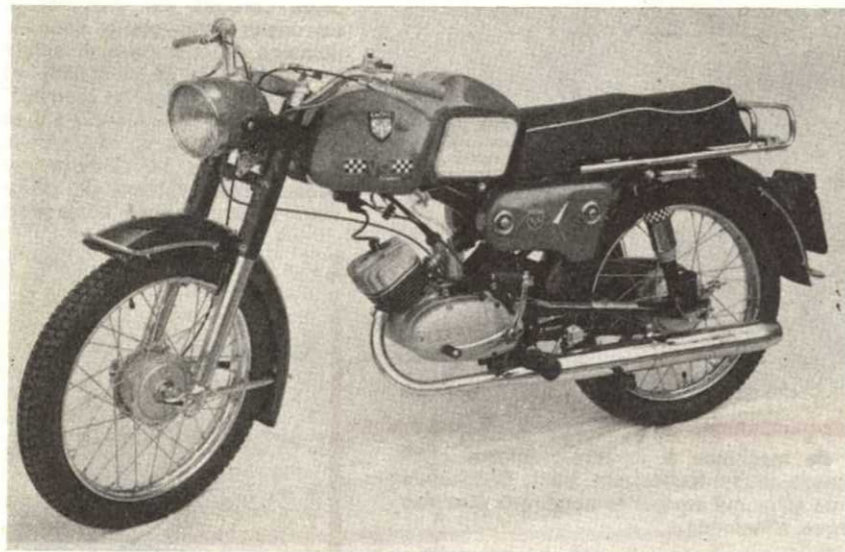
Confirmation aussi des « tout-terrain », ces engins plus ou moins (car, souvent, l'apparence est trompeuse) conçus pour faire du sous-bois. Mais, même lorsqu'il



Le RS est évidemment toujours en vedette chez Kreidler et ce d'autant plus qu'il existe maintenant un « Kit » dont vous voyez le détail ci-dessous. Capable de le transformer ce vélomoteur est un véritable compétition-client (9,5 CV à 12.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto de 25, vitesse annoncée : 120 km/h.



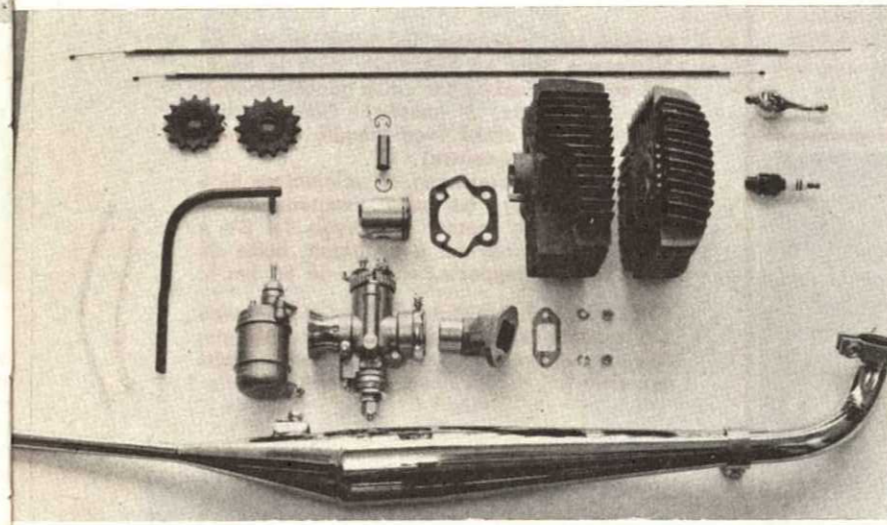
De haut en bas dans cette colonne, trois marques représentées aussi à Cologne : Batavus (Hollande), Mosquito (Italie et présentée sur le stand Neckermann) et Ital-Jet (bien connue en France).



Si le moteur horizontal automatique est le modèle de base de la production Sachs, l'usine n'en continue pas moins de produire des cylindrées plus élevées. Ci-dessus le 100 cc, 5 vitesses, graissage séparé, environ 10 CV.

Ci-contre et au-dessous, à gauche, deux autres modèles de la marque portugaise S.I.S. En haut, le V5 à caractère très sportif et présenté en différentes versions et, au-dessous, le « Lebre » équipé du Sachs 4 vitesses, 4,3 CV, monté dans un cadre en embouti.

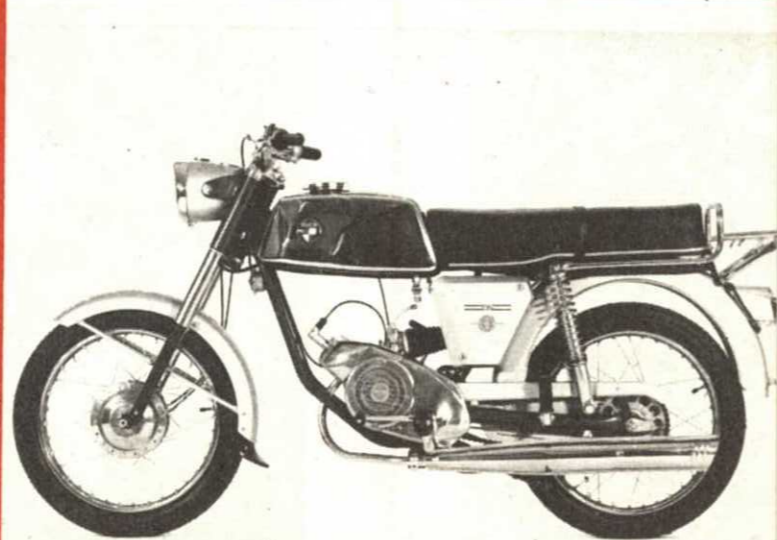
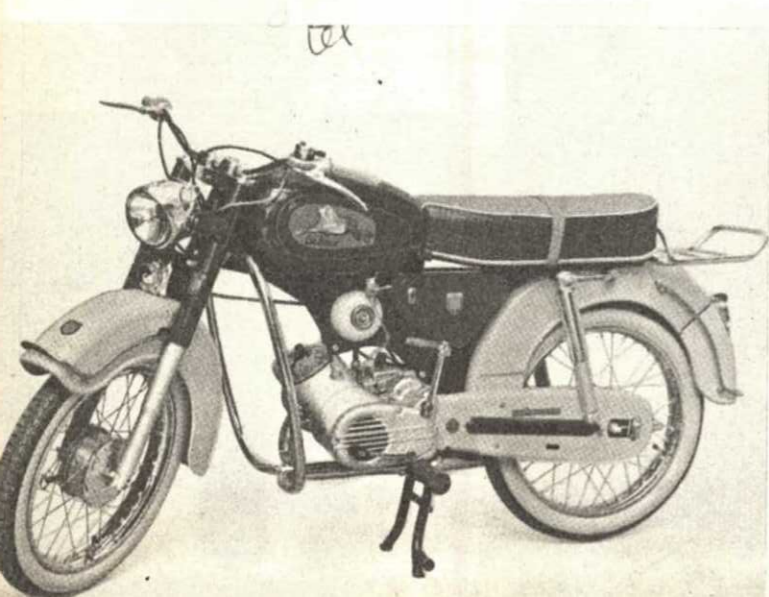
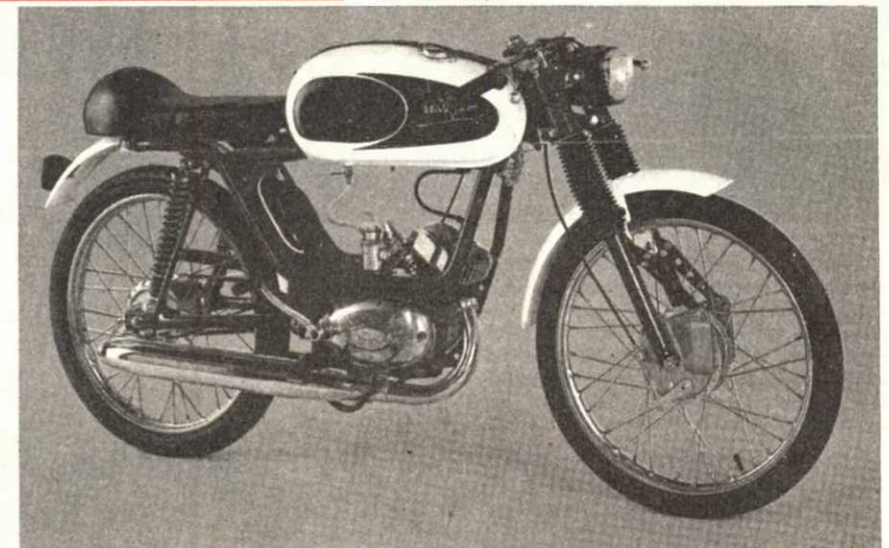
Chez Puch, un joli modèle : le M50 (ci-dessous) équipé d'un moteur de 2,6 CV à 5.000 tr/mn à refroidissement par turbine, cadre tubulaire, roues de 21x2,75. Sa vitesse est limitée à 40 km/h.

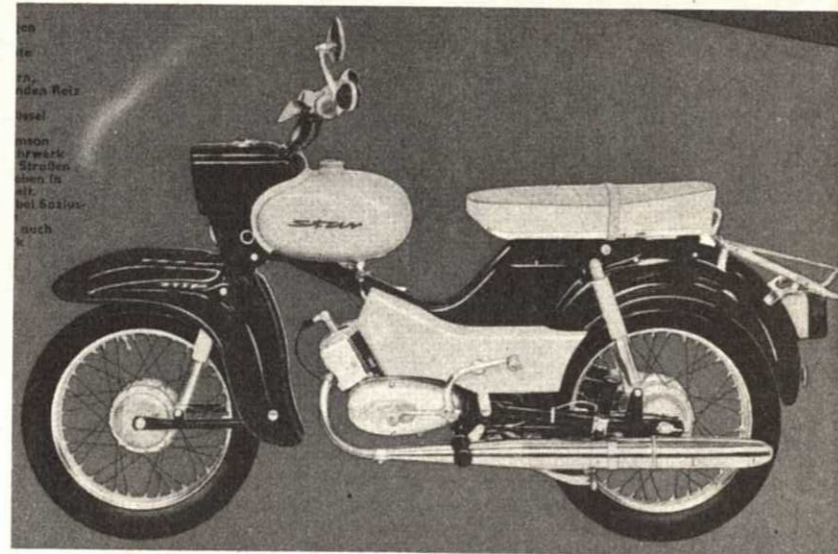


ne s'agit que de « tape-à-l'œil », ces machines plaisent par leur originalité quelquefois forcée.

Ceci pour les tendances de la construction. Sur le plan industriel, un regroupement sérieux est en train de s'opérer en Allemagne, regroupement dans lequel le groupe Sachs semble vouloir se tailler la part du lion. Le nouveau moteur horizontal tout automatique est, en peu de temps, devenu le prototype du moteur de Mofa.

Justement parce que, sur le plan des cyclos utilitaires, l'Allemagne comptait un certain retard, les exposants étrangers étaient fort nombreux : 91 sur un total de 212 et la France figurait en bonne place avec 25 exposants (mais il faut aussi compter avec les fabricants d'accessoires), suivie par la Hollande (21), la Grande-Bretagne (14), l'Italie (13), etc.

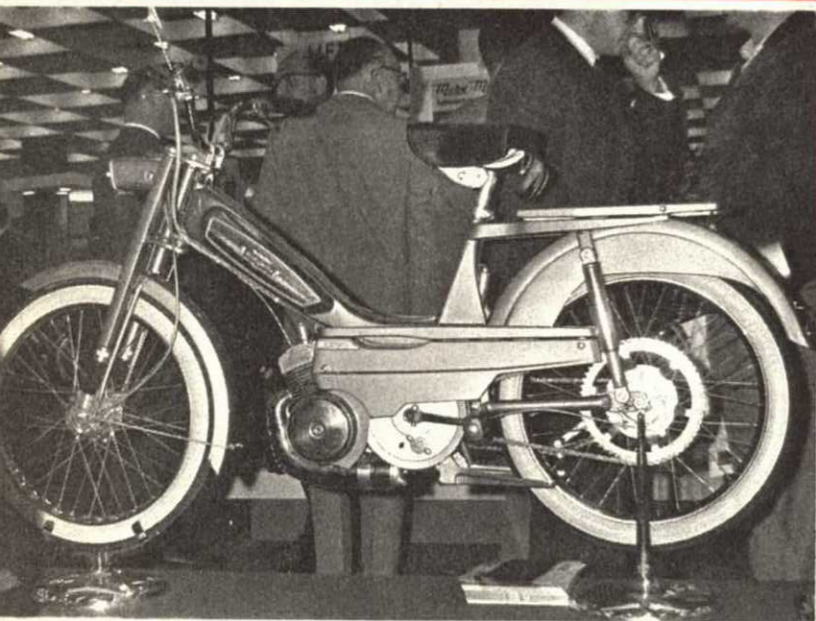




Motobécane rencontre un beau succès en Allemagne avec sa Mini-Cady dont la stabilité semble prouvée par cette gentille demoiselle (ci-dessus, à gauche). Comme nouveauté sur le stand : ce modèle à suspension arrière (ci-contre).

Encore chez Neckermann, ce vélomoteur Simson (ci-dessus), ou, plus exactement, ce Mokick dont le moteur développe 3,4 CV à 6.500 tr/m et refroidi par turbine, boîte de vitesses à 3 rapports, vitesse de 60 km/h.

Vélosorex était présent aussi à Cologne avec son modèle traditionnel et aussi le Micron. Aucune nouveauté... en attendant Paris, peut-être ?



Pour nous français, l'IFMA nous a permis de voir de nombreuses marques qui, malheureusement, ne sont pas représentées au Salon de Paris, en particulier deux marques portugaises, une polonaise, quelques hollandaises et belges, sans compter les usines allemandes qui ne sont plus représentées sur notre marché.

Dans l'ensemble, et malgré une conjoncture « statique » qui ne semble guère



favorable, le Salon de Cologne nous a laissé une très bonne impression. Les constructeurs allemands, pour faire face aux importateurs, se donnent bien du mal. Non qu'ils soient menacés dans l'absolu (7.000 machines importées contre 37.000 exportées), mais ils sentent — surtout dans le domaine des engins utilitaires — qu'il est temps pour eux de réagir.

B.N.

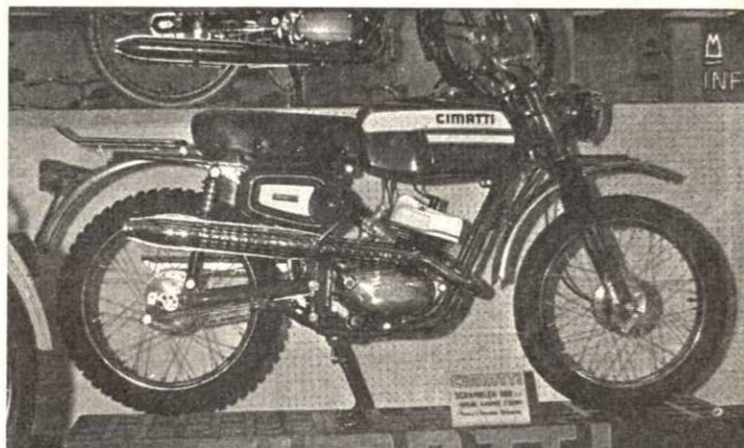
L'autre « Grand » français, Peugeot, était aussi présent à Cologne où sa production retenait surtout l'attention grâce à ses modèles 102 et 101 à petites roues.



Dans le domaine des réalisations originales, on peut certainement classer ce « Bobo » construit par Benelli. La recherche, dans le domaine des nouvelles présentations, conduit à des formes qui peuvent surprendre très agréablement.



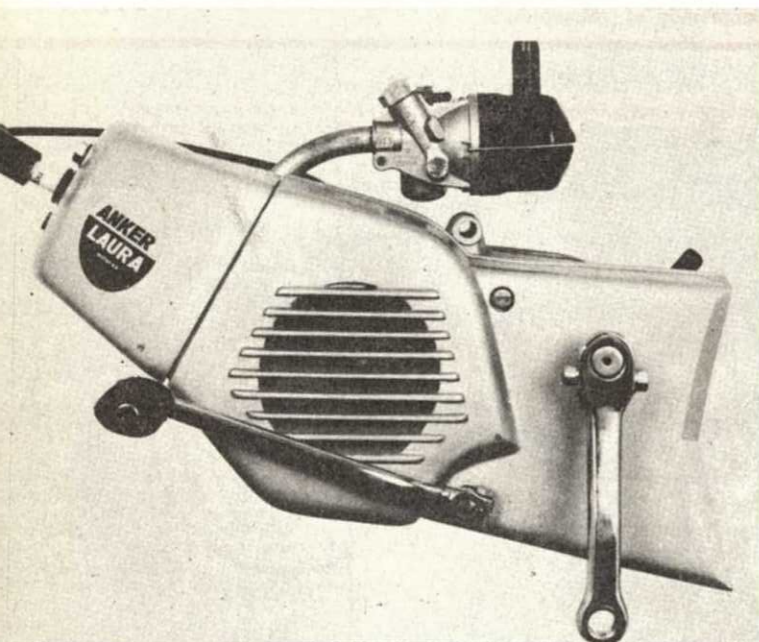
Motograziella : tel est le nom de cet étrange véhicule (à gauche) construit par l'usine italienne Carnielli pour la partie cycle mais équipé du moteur Sachs horizontal. Le grand guidon est articulé et peut être très facilement replié ce qui donne alors un cyclomoteur très compact.



Même parmi les 50 cc les modèles « tout-terrain » étaient nombreux. Ci-dessus un exemple bien réussi et réalisé par l'usine italienne Cimatti.

Ci-contre : le moteur Anker. Il est construit par une firme hollandaise et connaît un succès toujours plus grand. Actuellement, certains modèles Flandria en sont équipés.

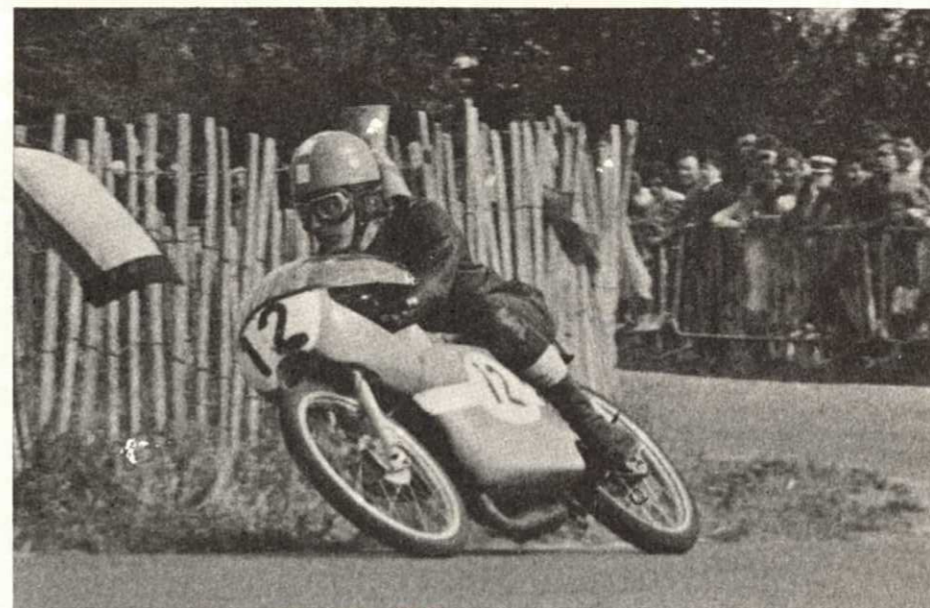
Ci-dessous : un autre étrange véhicule, en forme de banane. Il était proposé à Cologne par l'usine italienne Atala et attirait tous les regards.



UNE INITIATIVE TRÈS APPRÉCIÉE

LES 50^{cc} EN BRETAGNE

VICTOIRES POUR PATACHEK ET DELAMARRE



DELAMARRE, INTOUCHABLE !...

PATACHEK, FACILEMENT !...

L'Association Sportive de Trélivan, épaulée par le Moto-Club de Dinan, avait mis sur pied une épreuve réservée aux 50 cc. Sur ce petit circuit d'un kilomètre, 49 partants, venus de tous les coins de France, vinrent prouver aux organisateurs, qu'ils étaient dans la bonne voie.

Pour changer des pratiques habituelles, les engagements et l'assurance étaient gratuits et chaque participant a pu repartir avec, en poche, un peu plus que de sincères félicitations.

Les Inters disputèrent trois manches qui furent remportées par Delamare dont la forme était impressionnante à voir. Derrière lui, Le Toumelin et De Lespinay s'expliquèrent sérieusement pour la deuxième place, ce dernier, dans la bagarre, fit une chute qui le relégua à la 7^e place, lui faisant perdre le bénéfice de deux places de second. Derrière ces trois sérieux protagonistes, Fourès et Du-



bois firent de bonnes prestations et nous regrettons que De Ara souffrant encore de sa chute de Belgique n'ait pu défendre ses chances avec toutes ses possibilités.

Ces courses, courtes mais menées rondement ont stupéfié les spectateurs néophites en la matière, on est loin évidemment des pétroleuses utilitaires qui fourmillent dans les campagnes environnantes.

Les Nationaux disputèrent d'abord deux séries éliminatoires puis s'affrontèrent sur deux autres manches. Patachek fit preuve de sa maîtrise en remportant lui aussi ses trois séries. Giloux très accrocheur fit une belle deuxième place qui ne lui fit pas regretter son voyage de Marseille. Il faut également noter les très bonnes exhibitions de Dussap et de Latouche qui remportent les premières de la catégorie sport tout en faisant respectivement 3^e et 4^e au général. Nous regrettons pour Lapeyre qu'un serrage l'ait privé d'une bonne place méritée. Un mot encore pour Mme Nougue qui au milieu de ce plateau composé de jeunes loups a apporté le charme féminin. Un mauvais départ suivi d'une bûche l'a privée d'une place que laissait espérer son éliminatoire.

Nous pensons que ce genre de circuit : court et suffisamment accidenté permet aux machines rapides de s'exprimer sans ridiculiser les engins moins puissants Giloux avec Itom pas spécialement nouveau a pu faire montre de ses talents, Latouche sur un Kreidler très série fit preuve d'une grande maîtrise, Bennati et Hugué se souviendront de leur joyeuse partie de guidon. Dans l'ensemble, n'ayant pas suivi de très près les courses de 50 cc, Montlhéry s'avérant peu propice aux exhibitions de cette cylindrée, nous avons été agréablement surpris du niveau de pilotage et nous souhaitons, pour l'année prochaine, pouvoir inclure au moins une catégorie 125 en plus des 50, afin que le sport motocycliste se développe en Armor.

A. N.

COURSES DE TRELIVAN DU 28-8-68 (DINAN)

— CLASSEMENT GENERAL —

Nationaux. — 1. Patachek ; 2. Giloux ; 3. Dussap (1^{er} Sport) ; 4. Latouche (2^e Sport) ; 5. Bennati ; 6. Hugué ; 7. Trigoulet ; 8. David (3^e Sport) ; 9. Langot ; 10. Grenier de Monner (4^e Sport) ; 11. Ferro ; 12. Deneux (5^e Sport) ; 13. Robin (6^e Sport) ; 14. Bershier.

Internationaux. — 1. Delamare ; 2. Letoumelin ; 3. De Lespinay ; 4. Fours ; 5. Dubois ; 6. Laporte ; 7. Millard ; 8. Maingret ; 9. Gaillard ; 10. De Ara.

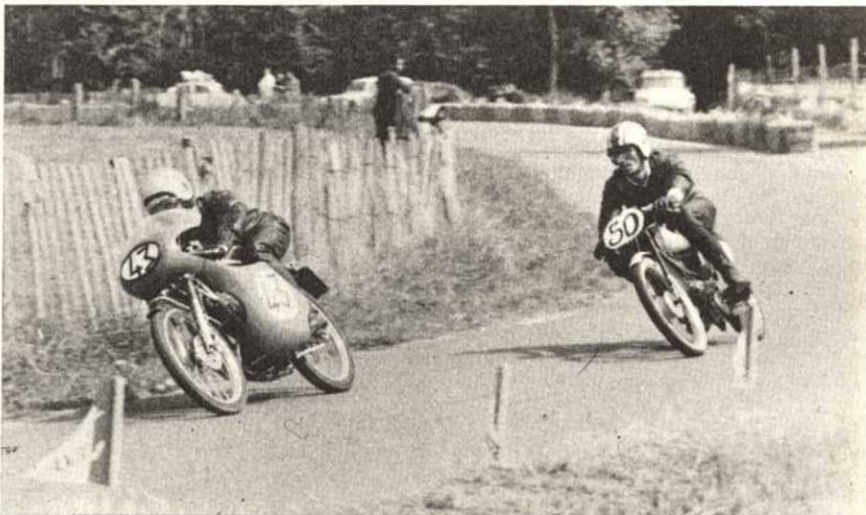


GILLOUX

UNE PHASE DU DUEL LE TOUMELIN (37) - DE LESPINAY (14)



Mme NOUGUE, SANS PEUR !...



QUELQUES ESSAIS

de

SCOOTER et CYCLOMOTO

1 - YAMAHA 50cc YF 1 AK

la "belle américaine"
du vélomoteur !..

LE Yamaha est un peu la Cadillac du 50 cc : il ne lui manque qu'un démarreur électrique pour que le super-luxe soit atteint.

C'est par ces mots que débutait notre article concernant l'essai du 50 Yamaha YF1AK début 1967.

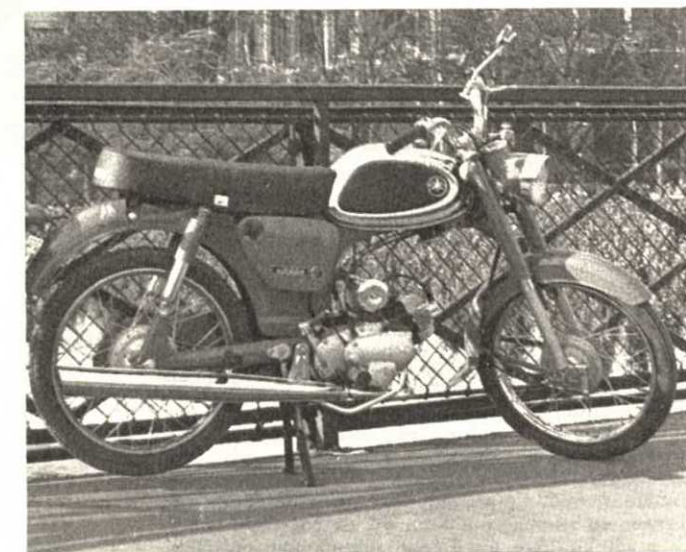
Ce vélomoteur traité en véritable petite moto, avec même des perfectionnements que l'on ne trouve pas toujours sur les cylindrées supérieures, est en effet, surtout pour sa cylindrée, un modèle de ce que les japonais parviennent à créer en fait de petite cylindrée moderne et luxueuse.

Traité en « grand routier » plutôt qu'en modèle sport, ce 50 cc s'adresse à une clientèle adulte plutôt aisée qui recherche plus un véhicule de complément à l'automobile, propre et agréable à conduire, que les derniers km/h possibles.

Le moteur, monocylindre 2 temps très incliné sur l'avant, de cotes carrées (40x40), est donnée pour 4,5 ch à 7.200 tr/mn, avec un couple maxi situé à 6.200 tr/mn. L'alimentation se fait par disque distributeur avec tous les avantages que comporte ce procédé —, le carburateur étant caché sous un carter étanche.

Sur le plan utilisation, ce petit moteur présente un rare éventail de qualités : puissance suffisante, bien servie par une démultiplication finale courte appropriée à l'utilisation touristique, démarrage aisé, bruit d'échappement très feutré, propreté parfaite, ralenti impeccable, embrayage « au-dessus de tout éloge, progressif et endurant »... beaucoup de qualités donc sur ce plan.

La boîte à 4 rapports présente un étagement tel que la 3^e gagnerait à être plus proche de la 4^e. En utilisation normale, la sélection des rapports ne pose aucun



problème mais, lorsque les régimes sont montés haut, le passage de la seconde n'est pas toujours aussi rigoureux qu'on pourrait le souhaiter.

La position très tourisme correspond parfaitement au caractère de « routier luxueux » du 50 cc YF1AK et, pour un usage touristique, la démultiplication finale assez courte permet d'utiliser au mieux la puissance du moteur, qui délivre plus de 4 ch entre 6.000 et 8.000 tr/mn.

La maniabilité est étonnante à tel point que, ne serait-ce la garde au sol non prévue pour cet usage, le 50 cc Yamaha serait très à l'aise en tout-terrain où nos essayeurs se sont essayés à tester ses qualités.

Sur route, tout se passe donc très bien, si ce n'est un manque d'amortissement des suspensions qui se traduit, sur mauvais revêtements, par des coups de raquette et, parfois, des talonnages de la fourche, mais sans autre réaction vicieuse. Les deux moyeux-freins à tambour sont par ailleurs aussi puissants que progressifs, et contribuent pour beaucoup à la confiance que l'on ressent à la conduite de ce 50 cc Yamaha.

Sur le plan de l'équipement, cette petite machine bénéficie du soin qu'apportent les japonais à leurs productions : carter de chaîne étanche, batterie, clignotants, large selle biplace, outillage de bord complet, compteur de grandes dimensions, etc.

Machine de tourisme exclusivement, le 50 Yamaha n'en est pas pour autant un « veau », ses performances le prouvent. Avec seulement 600 km au compteur, et un pilote d'1,80 m, 75 kg, en barbour, bien assis avec

2 - KREIDLER R. S.

*une apparence tranquille...
des performances élevées!*

KREIDLER n'a pas besoin d'être présenté à nos lecteurs. Tous les amateurs de 2 roues connaissent titon.

Malgré cette orientation sportive Kreidler a toujours présenté à sa clientèle des modèles d'une apparence très tranquille mais cachant des performances élevées.

Déjà le S4 de 4,2 ch que nous avons essayé en 1961 atteignait 89 km/h. Par la suite les 5,2 ch, puis les 5 vitesses sont apparues sur le marché.

Avec le RS il y a un changement encore plus net. La présentation bien que ressemblant en rien à un mini-racer est déjà beaucoup plus sportive : réservoir en selle, fourche télescopique, ressorts arrière apparents, émaillage rouge vif et gris fer.

Autre aspect rendant la machine plus sportive : le refroidissement par turbine a été abandonné au profit d'un refroidissement par l'air ambiant. Le cylindre et la culasse ont un « héparme » ailette dont la disposition est plus ou moins empruntée aux moteurs compétition de la marque. Ceci, non seulement par l'aspect, mais également en réduisant les pertes dues à la turbine et en diminuant l'inertie des pièces en mouvement, contribue à donner à la machine son caractère sportif. Ce moteur dont on peut évaluer la puissance en silencieux à 6 ou 6,5 ch peut être gonflé grâce à un kit livré par l'usine jusqu'à une puissance d'une dizaine de ch. Dépouillé de ses accessoires, muni de roues de 18", chaussé de pneus de 2,00" et 2,25" un RS vaut alors 120 chrono... sans carénage, ce qui le place fort bien vis-à-vis des machines compétition-client que l'on voit actuellement sur les circuits.

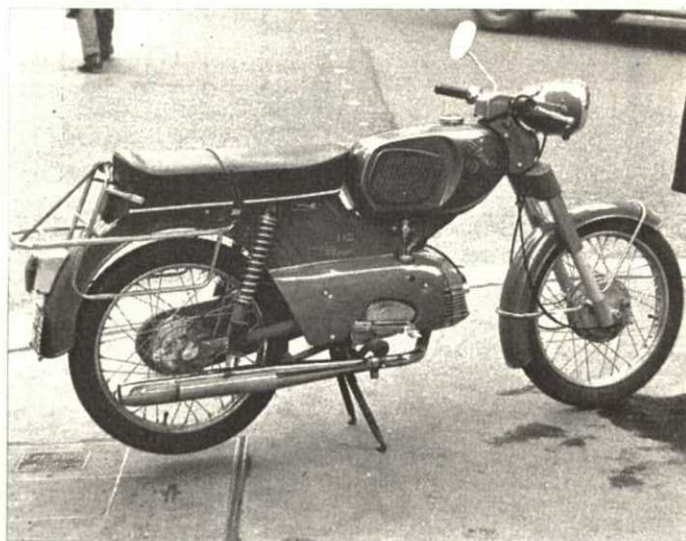
Pour assurer une sécurité suffisante aux vitesses atteintes grâce au supplément de puissance la partie-cycle a été remaniée. La fourche avant télescopique est du type à épaulés, rappelant beaucoup celle équipant les RennFlorett, sans doute ainsi disposée pour assurer une meilleure visibilité en position de recherche de vitesse. Le frein avant est un tambour en alliage léger d'un diamètre interne de 150 mm. Les garnitures

le large guidon tourisme, nous avons relevé une vitesse de pointe plus qu'honorable de 69 km/h, ce qui correspond environ au régime de puissance maxi de 7.200 tr/mn.

En position effacée (c'est beaucoup dire !), le même pilote a été chronométré à 75 km/h, soit environ 7.800 tr/mn.

Comme le prouvent ces chiffres, le « braquet » est judicieusement choisi, et la vitesse maxi assis peut être considérée, étant donnée la robustesse du moteur, comme la vitesse de croisière.

Un véhicule soigné, très complet, rappelant par son sérieux les meilleures productions allemandes, avec ici quelques perfectionnements supplémentaires, pour un prix sensiblement inférieur, voilà ce qu'est le 50 cc Yamaha YF1AK, une petite moto sûre, luxueuse et confortable.



de 20 mm de large sont commandées par une seule came. Le guidon étroit est maintenant réglable permettant, au choix, une position tourisme ou sport.

QUELQUES KILOMETRES

Le temps réduit pendant lequel nous avons disposé du RS ne nous a pas permis d'effectuer nos habituels tests des performances. Voilà en bref les impressions qui ressortent de quelques kilomètres effectués à son guidon dans Paris.

Tout d'abord on a l'impression d'être en présence d'une cylindrée supérieure : au moins 125 cc. L'allure étoffée, le brio, le confort de cette machine participent à cette impression. La selle est large et souple, les suspensions sont remarquablement amorties, le silence de fonctionnement est étonnant et le moteur est complètement exempt de vibration.

Les accélérations sont très franches, et le moteur tourne très bien en bas. Il est cependant assez pointu et demande à tourner pour donner sa mesure. Le freinage est puissant et progressif.

Nous avons tout de même relevé quelques défauts. L'éclairage souffre d'être alimenté directement par le volant magnétique. Sur une machine de ces performances une batterie serait bienvenue et l'agrément de conduite de nuit augmenterait notablement. Surtout, le gros défaut de cette machine est d'avoir un sélecteur imprécis et d'une course trop importante.

Enfin pour terminer sur une note agréable, signalons l'équipement de cette machine : coffre à outils fermant à clef et contenant une trousse complète, antivol de

direction, molettes de réglage au guidon, carter secondaire étanche, propreté, éclairage du compteur, etc.

En un mot le Florett RS est une grosse moto de 50 cc.

3 - GIULIETTA AMERICA JUNIOR

luxueuse - originale - bien conçue



L'AMERICA JUNIOR fait partie de la famille des motos-gadgets. C'est aux Etats-Unis que la variété des goûts de la clientèle a imposé toute une gamme de « trail-bikes », « city-bikes », etc., toutes plus originales les unes que les autres.

La première réaction lorsque l'on voit pour la première fois cette America Junior est de la comparer, en dépit de la différence des dimensions, à la grosse 1.200 Harley Davidson. Ce sont le gros capotage du phare, le « guidon-cigogne », la large selle, les pneus de forte section qui donnent cette impression.

A l'usage il n'y a évidemment plus aucune comparaison, ce Giulietta entrant dans la catégorie des cyclomoteurs. Limité donc à 50 km/h, il est muni de pédales, qui d'ailleurs ne servent qu'à démarrer le moteur Franco Morini à turbine. Il se conduit cependant comme une petite moto car il est en outre muni de repose-pieds repliables et d'une pédale de frein arrière au pied droit. La sélection des trois vitesses se fait à la main gauche. Elle est précise et l'amplitude des mouvements nécessaires pour changer de vitesse est assez faible.

La mise en route est extrêmement simple : ouvrir l'essence (deux robinets comportant chacun une position réserve), fermer le starter à froid et se servir des pédales comme d'un kick. Le starter est automatique, c'est-à-dire que le volet est effacé par la levée du boisseau des gaz. Pour terminer ce chapitre ajoutons que le moteur est assez long à chauffer. Recette : laissez-le tourner sur le ralenti, starter fermé, jusqu'à ce qu'il ratatouille puis prenez la route en maintenant de hauts régimes quelques instants (sous peine de caler) jusqu'à ce que la température de fonctionnement soit atteinte. Alors le Franco Morini de 3,5 ch vous emmène avec brio (dans la limite des 50 km/h).

La position est très agréable pour la conduite en ville à laquelle ce véhicule est exclusivement destiné :

buste très droit, pieds à l'aplomb des genoux, bras légèrement tendus et peu écartés. Cette position est très « relaxe » et en même temps que la selle large et bien rembourrée, ainsi que, il faut le souligner, d'excellentes suspensions, participent au confort de cette machine. Les pneus de 3" montés sur des roues de 12" absorbent les inégalités mineures de la route et accroissent encore ce confort.

En ville l'America Junior se révèle bien adapté à la circulation. Son moteur est suffisamment nerveux et il est bien servi par la boîte trois vitesses bien étagée. Il convient toutefois de se méfier, d'une part de la légèreté de l'avant et du mauvais guidage de la roue (2 cm de chasse seulement), d'autre part de la faible garde au sol qui impose de la prudence, tant dans les virages que dans les faufiles au bord des trottoirs, car là où avec un cyclo classique les repose-pieds passent au-dessus du trottoir, avec le Junior ils frappent contre le bord.

Le freinage est efficace mais manque peut-être un peu de progressivité.

Pour terminer, l'équipement électrique est bien conçu et efficace. Deux positions d'éclairage : veilleuse et phare, clignotants avant et arrière, et deux avertisseurs qui émettent un bruit de sirène très « Harley-Police ».

D'autres accessoires, les pare-jambes chromés et la robuste béquille ajoutent à l'agrément d'utilisation. Luxueuse, originale et bien conçue, cette Giulietta America Junior devrait se faire une place confortable sur le marché des cyclomoteurs gadget.

4 - TWIN JET 100cc YAMAHA

à la fois touriste et sportif

BIEN qu'essayée dans les colonnes de « Scooter et Cyclomoto », le Twin Jet est une véritable petite moto, digne de ses grandes sœurs les YDS 2 et YDS 3. Son esthétique est très originale et justifie ce terme de Jet par la forme du réservoir, des pots d'échappement, du phare à visière, etc.

Ce qui frappe sur les motos japonaises c'est la facilité avec laquelle on s'y adapte tant la position, les com-

mandes, les suspensions sont bien étudiées. Ici les 4 vitesses, bien qu'au pied gauche, se commandent à la française, c'est-à-dire point mort en haut et toutes les vitesses en bas. Le sélecteur est double branche.

Dès le premier contact le 100 Yamaha montre sa nervosité et il ne faut pas le forcer pour démarrer sur la roue arrière.

En ville et pour un usage touristique on apprécie son équipement fort complet voyant de point mort, clignotants avant et arrière, éclairage tout au guidon, rétroviseur efficace), sa propreté due en grande partie au graissage Autolube et son confort.

Pour une conduite très sportive ce 100 cc souffre un peu d'un manque d'amortissement des suspensions (surtout à l'arrière) et (mais ceci était sans doute particulier à notre machine qui avait été durement sollicitée) de la molesse du frein avant.

Côté performances nous avons été étonnés par ce 100 cc. Il s'est permis d'approcher de très près les 100 km/h en position assise : 98,950 km/h et d'atteindre 110 km/h en position couchée, malgré une démultiplication finale que Claude Vigreux, auteur de cet essai, jugeait un peu courte.

Sur le circuit routier de 9,181 km le champion regretté tourna à 90,357 km/h de moyenne, et du point de vue tenue de route ne trouva désagréable que la négociation de la 2^e biscornne (à fond tangeant à cause des dribblages de la roue arrière).

En accélération le Twin Jet a battu tous les records de sa catégorie : 100 m en 7"4/5, 200 m en 12"1/5 et 400 m en 19"3/5, de même que dans notre habituelle côte d'essai où il monta en 19".

Le freinage fut effectué à 45 km/h, ce qui empêche de le comparer aux autres chiffres. Néanmoins on peut estimer que malgré le mauvais état des freins particulier à notre machine le freinage est honorable. L'avant seul, dans les conditions précitées, nous a arrêté en 11,75 m, l'arrière seul en 19,10 m et les deux freins en 9,30 m.

Côté agrément d'utilisation, le 100 cc Yamaha change beaucoup de ce que l'on pouvait voir les années précédant son apparition dans cette catégorie. Le dé-



marrage du moteur est immédiat et le kick est d'une douceur incomparable. A noter que lorsque l'on cale il n'est pas nécessaire de rechercher le point mort, il suffit de débrayer et d'actionner la pédale de kick. A froid un starter facilite le démarrage.

Les roues avant et arrière sont à broches, et, fait exceptionnel sur une aussi petite cylindrée, l'éclairage n'est pas alimenté en direct par le système électrique, mais par l'intermédiaire d'une batterie de capacité conséquente. On a ainsi l'avantage de disposer d'un éclairage constant, quelque soit le régime du moteur et ceci permet d'accroître sensiblement les moyennes de nuit.

Le Twin Jet est à la fois touriste et sportif. Son équipement, sa position sont ceux d'une machine destinée au randonnées, son moteur de 9,5 CV est capable de performances sensationnelles. Le Twin Jet est un vélomoteur moderne qui fait le bonheur de ses propriétaires.

5 - MOTOBECANE D. 52

une concession à la jeunesse

AU moment où elle est apparue, la D52 était vraiment le « clou » de la production de chez Motobécane. Pour la première fois l'usine de Pantin faisait une concession, et de taille, à la jeunesse. Déjà avec sa Spéciale 50 cette marque avait montré sa tendance à rajeunir sa production, mais malgré sa ligne sport cette machine restait automatique, ne laissant pas aux virtuoses de la boîte de vitesses le plaisir de tenter de tirer le meilleur parti de leur moteur.

Le premier pas était fait, Motobécane avait pris conscience de l'existence d'une clientèle jeune et préparait une machine 5 vitesses de 4,2 CV. La mise au point allait bon train et la D52 était présentée au salon 1964.



Extérieurement la D52 ne diffère de la Spéciale Route que par la couleur, bleu roi, et par les dimensions du cylindre et de la culasse. A ceci près que sous la tôlerie, légèrement différente elle aussi, se

cachent 4,2 CV, une boîte 5 rapports et un embrayage monodisque à commande manuelle.

Notre machine d'essai démarrait assez mal à froid mais, moteur chaud, le premier coup de kick la faisait tourner sur le ralenti. Le sélecteur est bien placé et précis. Il est situé à droite et se commande comme les Triumph : 1^{re} en bas, 2-3-4-5 en haut. La commande d'embrayage est douce, mais la poignée a une course réduite, ce qui demande un minimum d'accoutumance pour le faire cirer correctement. Le doigté venant vite, cet embrayage enchante par sa douceur et sa précision. La position est excellente, buste légèrement penché en avant, bras tendus ; les repose-pieds sont placés assez en arrière, ce qui nécessite d'être assis bien en arrière.

La machine dont nous disposions avait 900 km au compteur, ce qui nous a permis de la solliciter dès le début de l'essai. Elle accélérât très fort, grâce aux 4,2 CV et à la boîte assez serrée, ceci jusqu'en 4^e. Passé le 5^e rapport le régime tombait en position assise et il fallait se coucher pour rester dans les tours. Sur route nous n'utilisons la 5^e que pour les descentes et les longues lignes droites, sans vent, pour maintenir le moteur à un régime raisonnable.

Les accélérations sont donc très franches. Pour autant le moteur ne se refuse pas à une conduite tranquille et tourne sans défaillance à bas régimes : vitesse minimum en 5^e : 18 km/h, soit sensiblement 1.800 tr/mn.

Le confort est bon en solo, beaucoup moins en duo.

6 - MOTOBECANE CADY

le résultat d'une étude sérieuse

LE Cady Motobécane est une machine particulièrement simple et peu coûteuse. Cette simplicité et le désir de rivaliser avec les constructions les moins chères n'a pas empêché Motobécane de se livrer à une étude très sérieuse de ce modèle, étude que seule pouvait mener une grande usine.

Le but était de réaliser une machine extrêmement légère, apte à être utilisée avec ou sans son moteur, d'une conduite très simple et qui cependant ne soit pas handicapée par le manque de puissance malgré une vitesse limitée aux alentours de 30 km/h.

Pour ce faire, beaucoup d'ingéniosité, de connaissances et de recherches ont été mises au service de ce Cady avant qu'il soit livré à la clientèle.

Le point le plus intéressant de cette étude est le moteur. La question de la puissance maximum ne posait pas de problème : un peu plus d'un cheval. Ce qui était plus difficile était de maintenir la puissance sur la plus large plage de régime possible pour faciliter les démarrages et l'aptitude en côte. De même il fallait un moteur léger, bon marché et peu encombrant.

Le premier point a été obtenu en étudiant sérieusement l'admission et l'échappement. On s'est abstenu de faire appel, comme sur certaines productions étrangères et nationales (Berini et Velovap), à un distributeur rotatif muni d'un clapet actionné par la force centrifuge et destiné à limiter le régime. Ici cette limitation, en même temps que le remplissage à bas régime ont été recherchés (et trouvés) en allongeant

La tenue de route, compte tenu des performances, est satisfaisante, cependant si l'on rentre dans les détails tout n'est pas parfait. On peut constater une légère tendance au guidonnage et une grande sensibilité au vent latéral. D'autre part les pneus à larges pavés, s'ils accrochent bien sur le sec ne sont pas excellents sur le mouillé. Le freinage est assuré par un moyeu de 115 mm à l'arrière et un 100 mm à l'avant, ce qui fait que le freinage est mou à l'avant et auto-bloquant à l'arrière.

Avant de passer aux chiffres, passons en revue les bons points de cette machine : la propreté, l'absence totale de vibrations, l'avertisseur puissant, les commandes bien disposées, la poignée de gaz à tirage rapide. Et les moins bons : compteur fantaisiste, rétroviseur qui ne permet que d'observer son bras gauche, absence de porte-bagages.

Quant aux performances nous avons déjà vu que cette Motobécane tire long. Ceci fait que nous avons obtenu une vitesse assise en 4^e supérieure à la 5^e : 64 km/h contre 63 km/h. En position couchée les tours sont accrochés et ce sont 75 km/h qui ont été atteints.

Les accélérations sont de la même classe : 9,9" aux 100 m, 15,8" aux 200 m, 21,1" aux 300 m, 26,1" aux 400 m, 31,0" aux 500 m.

Au freinage notre machine d'essai est passée de 50 km/h à l'arrêt complet en 11,9 m.

La consommation s'est avérée raisonnable : 2,25 l à 50 km/h et 2,9 l à fond.



d'une façon assez sensible (24 cm) le système d'admission. Un pot d'échappement bien étudié et de grand volume est venu compléter cet équipement. Le résultat est là. Plus d'un cheval entre 2.900 et 4.000 tr/mn et une baisse très nette de la puissance au-delà de ce régime. Le couple maximum de 0,27 m/kg est obtenu à moins de 2.000 tr/mn. Un tel couple est vraiment exceptionnel sur un moteur d'une aussi faible puissance.

Le second point, la légèreté et la simplicité, a été obtenu en utilisant un embiellage en porte-à-faux sur lequel le volant magnétique et l'embrayage automatique sont placés du même côté et une transmission primaire par courroie (mais ceci n'était pas une nouveauté dans la production de l'usine de Pantin).

L'encombrement a été réduit au maximum et a permis d'utiliser un pédalier à grandes manivelles (165 mm) monté sur roulements à aiguilles, ce qui facilite beaucoup le pédalage.

Le cadre est en tôle emboutie, d'une conception

simple et rationnelle (réservoir incorporé par exemple) et contribue, en même temps qu'une bonne finition, à donner à l'ensemble une allure agréable.

Voici en bref les résultats de notre essai :

La mise en route est sans problème. On appuie sur un bouton placé latéralement et qui fait office de robinet d'essence. A froid, un petit coup de starter par le levier placé derrière le phare et en décompressant on obtient immédiatement le démarrage du moteur, soit sur la béquille, soit en roulant. Le faible poids de la machine fait qu'elle est extrêmement facile à manœuvrer et qu'elle est vraiment plaisante dans les encombrements.

L'accélération dès que l'embrayage, un peu trop progressif, a rempli son office est vraiment exceptionnelle

7 - DERBI 75 cc

les performances d'une 125 cc !..

Le 75 cc Derbi ne diffère que très peu de son frère de 50 cc. La partie cycle, le bas moteur sont absolument identiques. Seuls diffèrent le cylindre, la culasse, le carburateur... et les performances qui sont dignes de celles d'une 125 cc.

Ainsi le constructeur espagnol en faisant passer l'alésage de 38 à 47 mm livre une machine tout à fait différente. Nous ne vous laisserons pas plus longtemps sur votre faim et avant d'examiner les qualités de cette machine nous vous faisons connaître les performances.

Sans aucun réglage, avec une bougie relativement chaude (d'indice 270), sans recherche de démultiplication, nous avons relevé une vitesse assis de 104 km/h et une vitesse couché de 113 km/h. Claude Vigreux, pour tourner sur l'anneau de Montlhéry, était équipé d'un cuir de compétition. Alors la démultiplication en 5^e semblait être assez proche de l'optimum, bien que le régime atteint 7.235 tr/mn couché soit nettement inférieur au régime de puissance annoncé : 9.000 tr/mn. Pourtant la différence relativement faible entre les vitesses enregistrées assis et couché ne portent pas à croire que le régime de puissance maximum de la machine essayée ait été aussi élevé que prévu.

Les accélérations de cette petite machine sont également brillantes : 100 m en 7,8", 200 m en 12" et 400 m en 22,4", bien que sur cette dernière distance le passage en 4^e ait été « loupé ».

Une vitesse de pointe élevée, des accélérations très franches, ceci allié à un excellent freinage et à une bonne tenue de route devait permettre un temps record sur le circuit routier de 9,181 km. Claude Vigreux, malgré un pneu arrière fort usé limitant sérieusement l'angle possible en virage, tourna en 5'49", c'est-à-dire à la moyenne de 94,7 km/h. Ceci avec un « cyclo ».

Le freinage au cours de l'essai baissa régulièrement et ce n'est qu'avant de rendre la machine à son propriétaire que nous avons essayé les freins. Ils étaient probablement alors victimes de l'accumulation d'un dépôt de poussière et le freinage arrière se ressentait certainement beaucoup de l'usure du pneu. Le frein avant seul a permis, dans ces mauvaises conditions, de passer de 50 km/h à l'arrêt complet en 16,35 m, le frein arrière seul en 23 m et les 2 freins en 14 m.

pour une machine de ces performances. 30 km/h sont atteints en 11,7" sans faire usage des pédales et en 9,2" en donnant 3 coups de pédales pour « décoller ». L'appétit en côte est excellente. La rue Lepic a été gravie sans un coup de pédale malgré un ralentissement à presque 0 km/h. Dans notre côte d'essai le Cady est le seul cyclo de cette classe à grimper, ce qu'il fait en 51,8" avec un pilote de 45 kg et en 62,6" avec un pilote de 65 kg. La consommation est très faible : 1,2 l à 30 km/h et 1,4 l à fond, c'est-à-dire à 34 km/h.

La catégorie des cyclos utilitaires n'avait guère vu d'amélioration dans les années précédant l'apparition du Cady. Sur ce modèle, toutes les ressources de la technique ont été mises à la disposition des utilisateurs calmes et (ou) peu fortunés de cette classe de machine.



La consommation est faible à basses vitesses : 2,5 l à 48 aussi bien qu'à 67 km/h. En usage routier à fond, pilote muni d'un vaste équipement « waterproof » c'est 5 l aux 100 km qui ont été relevés.

Pour terminer ce chapitre, la vitesse relevée dans notre cote d'essai a été de 60 km/h puisque le Derbi a franchi la ligne après 21".

Tous ces chiffres parlent d'eux-mêmes. Il est cependant encore bon de savoir que sur des parcours de l'ordre de 150 km le 75 Gran Sport peut être mené à fond. Aucun serrage, aucune faiblesse ne se révèlent sauf un manque d'endurance de la 5^e pour un usage touristique. Un pilote équipé pour se protéger de la pluie est obligé de rester la plupart du temps en 4^e. Mais il est évident que le Derbi n'est pas prévu pour un tel usage et qu'il est bien plus apte à donner à son possesseur les satisfactions de randonnées sportives, particulièrement sur routes sinueuses.

SCOOTER et CYCLOMOTO

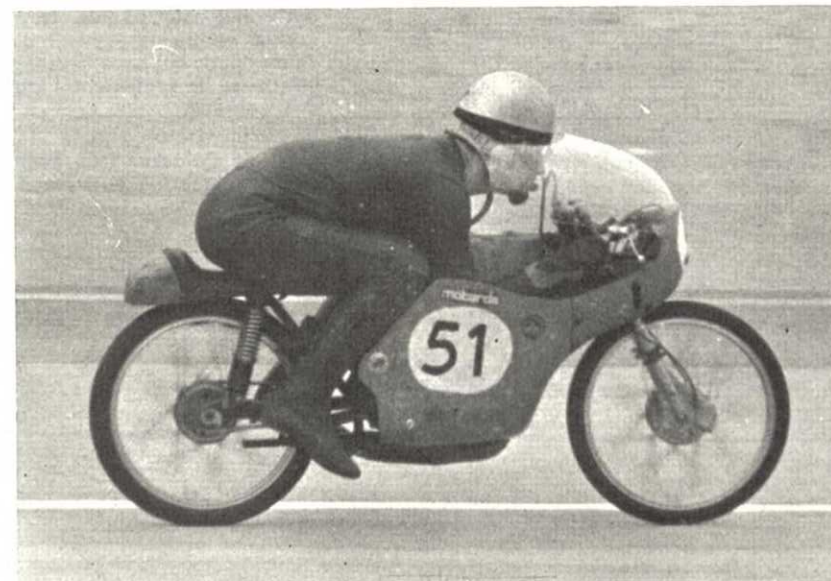
FLASH

sur les COUPES

du SALON

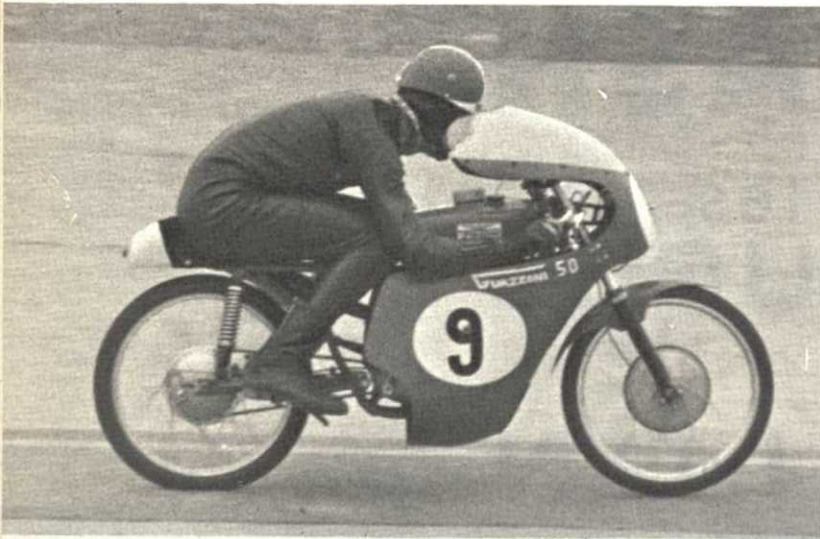
INTERS :
PASQUIER
(Derbi)

NATIONAUX :
DENEUX
(Kreidler)



Pasquier (35) a vaincu Le Toumelin (51) en partie grâce à son gabarit et à son poids réduit.

Deneux (16) relâche un instant son plat-ventre. Il peut se le permettre étant donnée la supériorité de sa machine (Kreidler RS) sur les autres « Sport ».



Machine à suivre, le 50 cc Guazzoni à distributeur rotatif qui est désormais aux mains de Bennati (9). Gomez (55) s'est classé 5^e avec son Derbi : un pilote qui soigne son plat-ventre.

Ce Kreidler RS (ci-dessus à gauche), très proche de la série, est celui de Deneux. Les transformations les plus apparentes sont le montage du kit, mais avec un carburateur de 18 mm, le prolongement de la fourche avant qui a maintenant une disposition classique permettant le montage de bracelets. Les amortisseurs arrière ont vu leur fixation inférieure légèrement déplacée pour abaisser la machine. De ce point de vue c'est une réussite, cet engin est très bas. Notez encore la selle très courte et les garde-boue d'origine. Une vraie machine sport, qui sans carénage réalise une moyenne inférieure de seulement 4 km/h à celle du vainqueur des courses.

Voici un Derbi course (ci-contre) très évolué, celui de Deleuze. Très bas, monté dans un cadre type « Featherbed », il est très bien réalisé et très propre.

50 cc : 8 tours du 3,333 km. — 1. Pasquier (Derbi), 17'46"8, moy. : 90,761 km/h ; 2. Le Toumelin (Derbi) ; 3. Patachek (Derbi) ; 4. Trigoulet (Derbi) ; 5. Gomez (Derbi) ; 6. et 1^{er} Sport Deneux (Kreidler), moy. : 86,29 ; 7. Bennati (Guazzoni) ; 8. et 2^e Sport De Conto (Itom) ; 9. Cartelli (Kreidler) ; 10. Moreau (Mondial) ; 11. Bourgade (Derbi) ; 12. Constantin (Zündapp) ; 13. et 3^e Sport Grenier de Monner (Flandria) ; 14. Renucci (Itom) ; 15. Foures (Derbi) ; 16. Delespinay Ph., à 1 tour ; 17. Noël (Derbi) ; 18. Audry (Derbi) ; 19. et 4^e Sport Robin (Mondial) ; 20. De Ara (Derbi) ; 21. Cuisinier (Flandria) ; 22. Demeilliers (Itom) ; 23. et 5^e Sport Huguet (Flandria) ; 24. et 6^e Sport Morel (Itom) ; 25. et 7^e Sport Nougue (Mondial) ; 26. et 8^e Sport Laplanche (Morini) ; 27. et 9^e Sport Ricci (Mondial).

DE RETOUR EN FRANCE



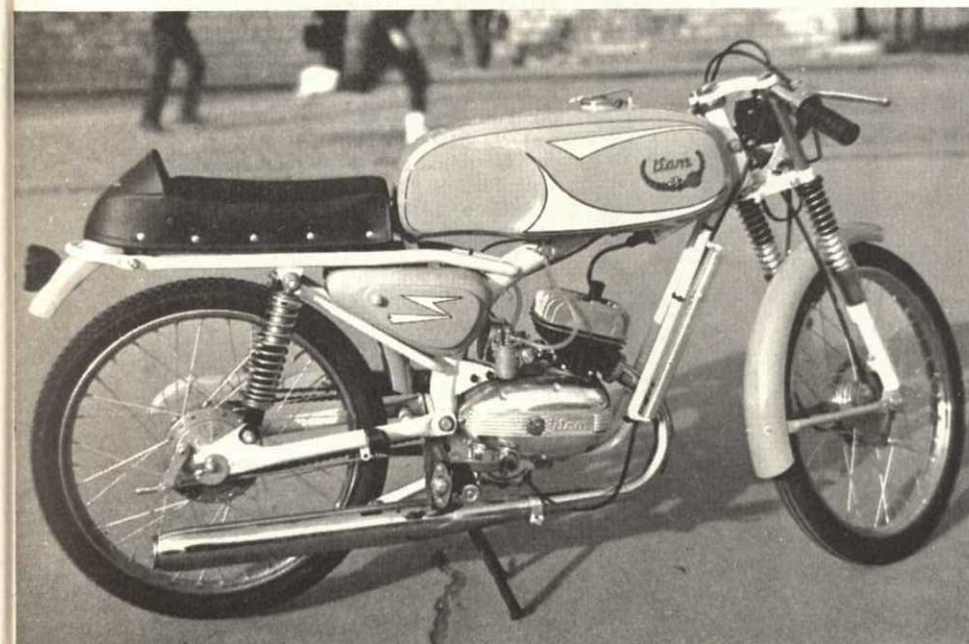
QUELQUES KILOMÈTRES SUR L'ASTOR 4 M

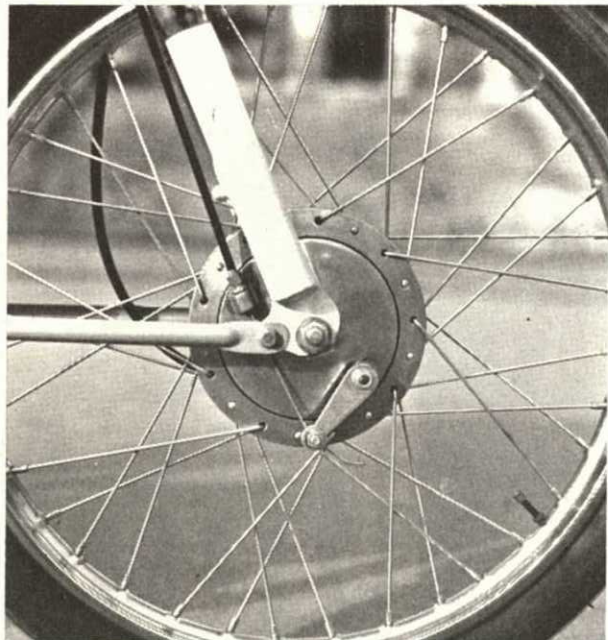
D. BERNARDIN

DÉPUIS l'apparition des premiers Itom « Competizione » cette machine a été considérablement rajeunie

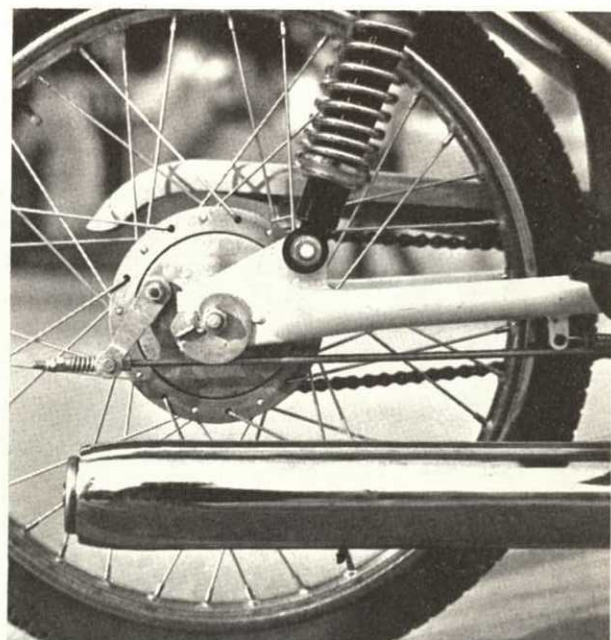
Le « Competizione » était une jolie réussite esthétique ainsi que la plus rapide des machines du commerce à l'époque. Ce dernier atout lui valut de beaux succès en compétition et on se rappelle les nombreuses victoires de Chauderlot, de J.-C. Serre et de J.-P. Beltoise sur des machines 3 puis 4 vitesses. A l'époque les machines de série ne recevaient que des boîtes à 3 rapports commandés à la main. L'expérimentation des boîtes 4 vitesses en compétition a permis de passer à la fabrication en série d'un moteur à 4 rapports et même désormais d'un moteur 5 vitesses. De même le cylindre et la culasse ont bénéficié de l'expérience de la course et ont maintenant un ailetage beaucoup plus vaste pour mieux dissiper les calories.

Rajeuni du point de vue mécanique l'Itom l'a été aussi du côté partie cycle et du côté esthétique. Le Competizione était assez haut perché sur ses roues de 20" chaussées de pneus





AVANT



ARRIERE

MOYEU DE 120 mm

de 24x1,75. Les coureurs de vitesse l'équipaient déjà de roues de 18" qui non seulement permettaient de monter des pneus compétition mais donnaient aussi une meilleure maniabilité à cette machine. La même solution a été adoptée sur les machines de série. Le freinage qui était déjà excellent sur le Competizione puisqu'il s'arrêtait en 10 m à 50 km/h a encore été amélioré par des moyeux de 120 mm en alliage léger.

Le cadre n'a guère changé. Il est toujours du type monopoutre avec un faux double-berceau à l'avant boulonné sur la colonne de direction et sous le moteur ; étant donnée la façon dont il est boulonné il ne peut guère apporter de rigidité, mais étant donné le grand porte-à-faux du moteur il améliore certainement la fixation de celui-ci et évite sans doute quelques vibrations. La seule modification importante sur ce cadre a été celle du bras oscillant qui est maintenant en tube rond au lieu d'être en tube ovale. Il a sans doute ainsi gagné en rigidité latérale.

Côté esthétique l'itom a beaucoup changé mais il garde un air de famille accentué avec les modèles précédents. La selle, les garde-boue, le réservoir, le coffre à outils sont d'une ligne nouvelle, plus moderne. On est étonné de la longueur du réservoir sur une machine de tourisme. Etroit il donne avec la courte selle à dossier une position très sport et l'on peut sans difficulté se mettre en position effacée, ce qui sur une machine limitée à 50 km/h ne présente guère d'in-

térêt mais prend toute sa valeur pour l'utilisateur sportif qui aura acquis cette machine peu coûteuse en vue de l'immatriculer et de la faire débrider.

Pour respecter les 50 km/h ce cyclomoteur est équipé d'un filtre à air et d'une pipe d'admission de diamètre réduit. Il comporte en plus des pédales, deux repose-pieds, une pédale de frein et l'autre de sélecteur. Le frein est à droite et selon une tradition Itom disposé au talon. Le sélecteur se trouve à gauche la première



AILETTAGE CARRÉ

étant en haut et les autres vitesses en bas. Autant que nous ayons pu le voir au cours des 50 km que nous avons effectués au guidon de l'Astor 4 M il est précis, mais au début du moins il était un peu ferme (ce qui par ailleurs est le gage d'un bon verrouillage).

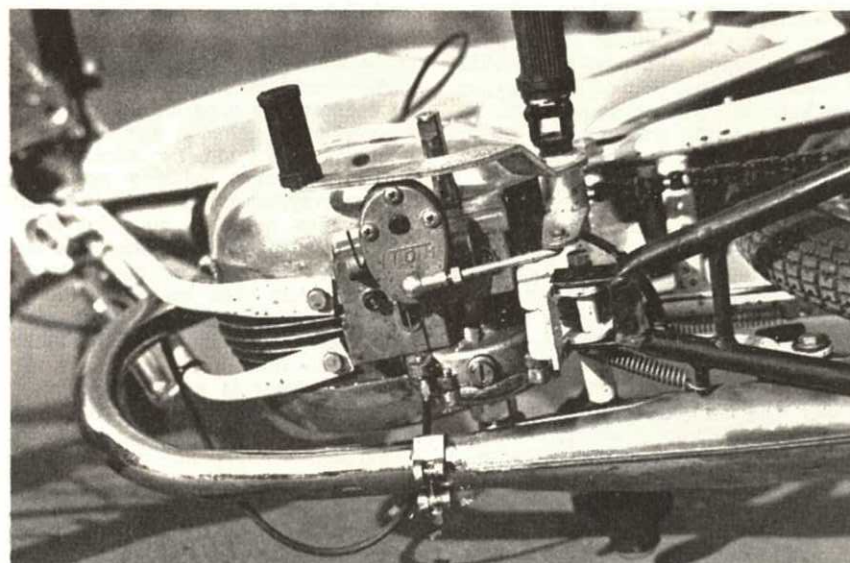
La combinaison des pédales et des repose-pieds est assez surprenante. C'est pourtant le seul moyen d'assurer une conduite « moto » à une machine répondant à la réglementation 50 km/h.

50 KM EN ITOM

Nous avons disposé pendant quelques jours de l'itom Astor 4 M. Voici quelques impressions qui ressortent de l'utilisation (uniquement parisienne) de cette machine.

Pour démarrer le moteur à froid il faut fermer l'air, appeler légèrement l'essence au moyen du titillateur et appuyer énergiquement sur la pédale de droite (la gauche ne passant pas le sélecteur nous avons préféré la supprimer). Il démarre alors au premier ou deuxième coup de pédale, les gaz ouverts au 1/3 environ. Il ne faut pas insister sur le titillateur car le moteur risque de se noyer et il n'est alors possible de démarrer qu'à la poussette.

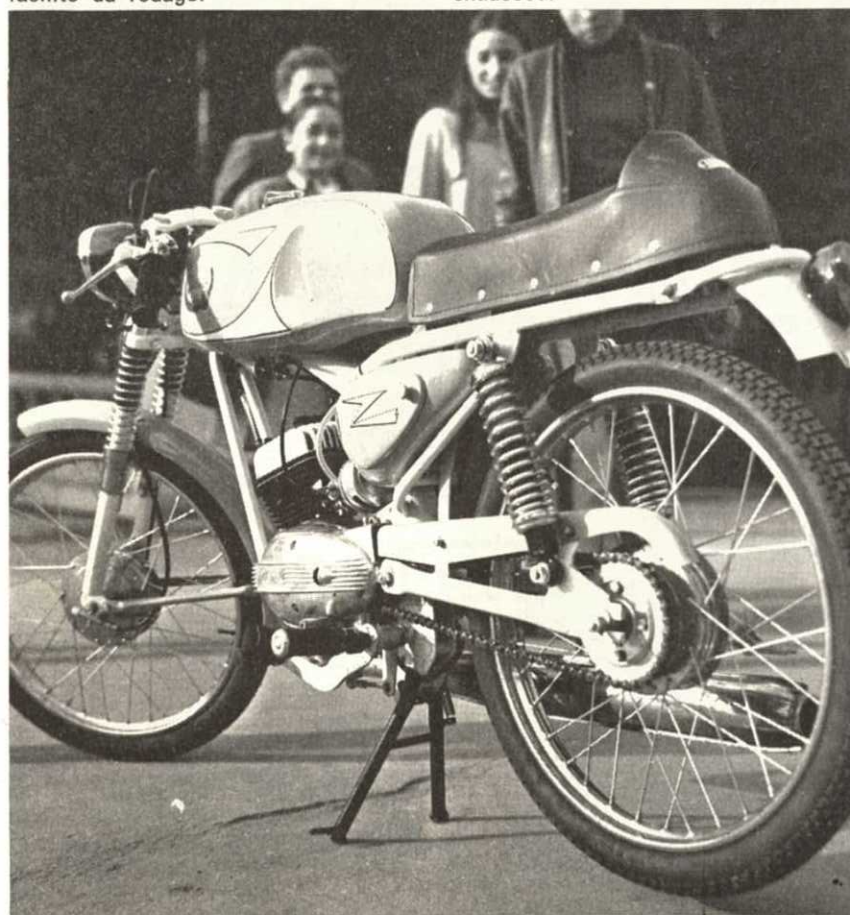
Les démarrages à froid sont donc faciles à condition d'observer ce petit « rite » ; à chaud ils ne posent absolument plus aucun problème. Le moteur étant absolument neuf lorsque nous l'avons pris en main ; aucun problème ne s'est jamais posé pour son rodage absolument sans histoire. Bien sûr les surrégimes, les longs trajets



MECANISME DU SELECTEUR

sont à proscrire et le graissage doit être accru (10 %) mais ces précautions prises les serrages sont absolument inconnus. Le vaste ailetage du cylindre et de la culasse ne sont certainement pas étrangers à cette facilité du rodage.

Le bruit d'échappement est assez « sport » en accord avec la présentation générale de la machine. Il n'est cependant jamais effrayant et les passants ne se retournent pas au passage d'un Itom non plus que la maréchassée.

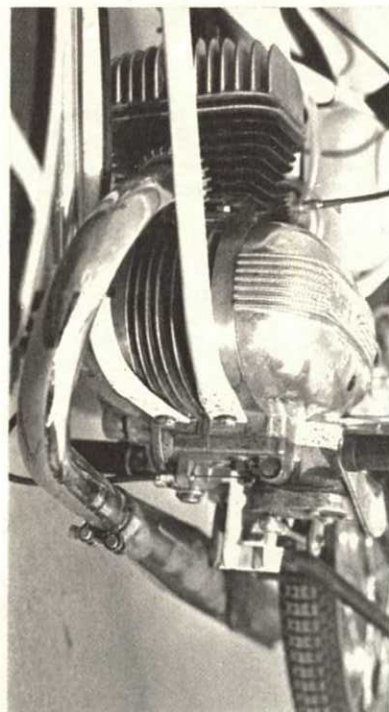


itom



La position, elle aussi sportive, permet de s'effacer sans difficulté.

Grâce à l'étagement de la boîte les accélérations sont bonnes malgré la limitation à 50 km/h. La boîte de vitesses est serrée et le moteur souple reprend dès les plus bas régimes.



« DOUBLE BERCEAU » ET
AILETTAGE DES CARTERS

L'éclairage est assuré directement par le volant magnétique. Deux positions d'éclairage sont possibles : ville et route. Il est commandé par un commodo au guidon comportant en outre le bouton d'avertisseur et le bouton de masse servant à arrêter le moteur.

Avec l'itom 4 vitesses on se trouve donc en présence d'une machine très sport... limitée à 50 km/h. Sa belle allure, sa ligne sportive et moderne, son excellente finition plairont aux jeunes qui n'ayant pas encore le permis veulent toutefois disposer d'une machine ayant l'allure d'une vraie moto. Mais par la même occasion l'Astor 4M aura sans doute un autre genre de clientèle : les jeunes qui veulent s'orienter vers la compétition.



Ceux-ci trouveront dans l'itom une machine de base peu coûteuse munie d'une boîte 4 rapports relativement serrés. Les méthodes de gonflage qui ont été décrites dans les colonnes de Scooter et Cyclomoto se rapportant précisément à l'itom ne doivent être que partiellement valables avec les nouveaux cylindres. Il y aura certainement des metteurs au point amateurs qui trouveront les astuces et les cotes pour faire tourner ces moteurs pour se placer dans les compétitions. Rappelons d'ailleurs que le 2^e des Sports aux Coupes du Salon, De Conto était sur un Itom. Il y a donc, à condition de soigner la mise au point de belles possibilités pour une telle machine dans les épreuves sport et nationales.



ITOM ASTOR 4M Fiche Technique

Moteur :

Type : monocylindre 2 temps vertical
Cylindrée : 49,5 cc
Alésage : 40 mm
Course : 39,5 mm
Puissance : 5,5 CV
Carburateur : Dell'Orto de 18 mm. Corps horizontal
Allumage : volant magnétique. Bobine séparée
Lubrification : mélange 8 % (rodage 10 %)

Transmissions :

Boîte de vitesses à 4 rapports toujours en prise (verrouillage par croisillon)
Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale
Embrayage à disques multiples en bain d'huile.

Partie cycle :

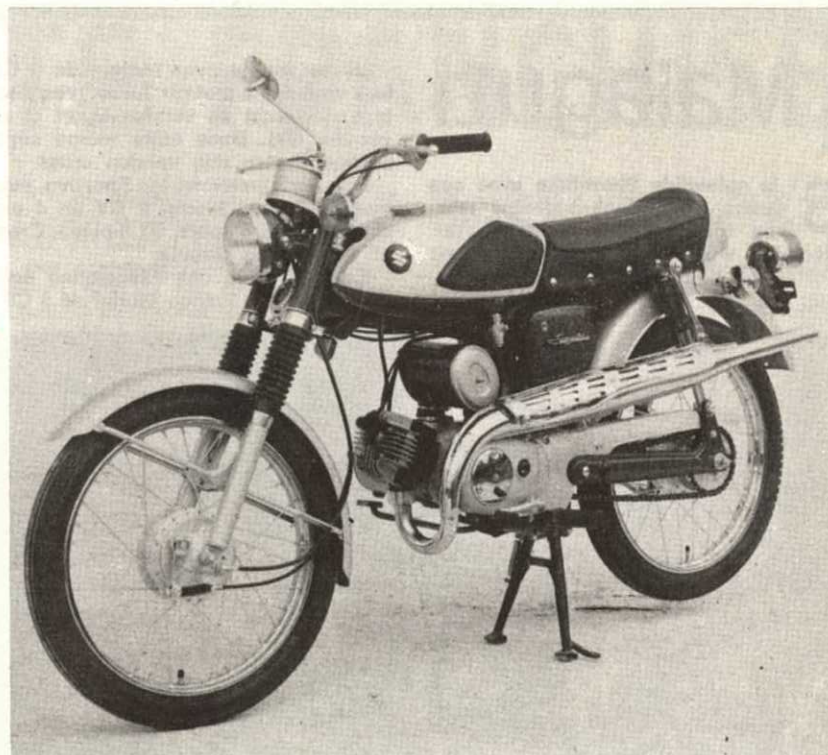
Cadre : monotube de gros diamètre ; moteur fixé en porte-à-faux
Pneu AV : 2,00 x 18
Frein AV : simple came Ø 120 mm
Suspension AV : télescopique ressorts apparents
Pneu AR : 2,00 x 18
Frein AR : simple came Ø 120 mm
Suspension AR : oscillante, éléments télescopiques à ressorts apparents.

SALON DE PARIS

(Suite de la page 144)

Suzuki

Le succès des grosses cylindrées sur le stand Suzuki, n'était rien à l'intérêt suscité par les nouveaux 50 cc à distributeur rotatif qui sont annoncés pour 5,7 CV à 8.500 tr/mn et qui étaient aussi très entourés sur le stand.



Cimatti

Sur une surface assez réduite, Cimatti — qui faisait en France une timide réapparition — exposait une série de modèles allant de l'ultra-utilitaire au « sport ». Ces engins sont équipés, soit de moteurs Franco-Morini soit de moteurs F.B. Minarelli.

Ducati

Chez Ducati l'on pouvait voir toute une série de 50 cc de fort belle allure. Avec les 50 SL en différentes versions (dont certaines entièrement « chromées » étaient vraiment fort belles), nous trouvons aussi les modèles plus utilitaires à cadre ouvert (Piuma, Rolly, Brisk).



Malaguti

Si la splendide Show-Bike avec ses quatre pots d'échappement relevés fortement et pointant avec décision vers le velum monopolisait l'attention des visiteurs, il n'en éclipsait pas pour autant l'importante gam-

me présentée par la SICMA et dont nous rappellerons brièvement les principaux modèles. Il y a tout d'abord un utilitaire à cadre tubulaire : Euro-pino, monovitesse à embrayage automatique. Il peut aussi recevoir une boîte trois vitesses commandée du guidon. Dans la série des Olympiques, nous trouvons trois modèles : le 3

vitesse ventilé avec moteur de 3 CV, le 4 vitesses à moteur Turbo (ces deux types existant en version Sport et en version GT). Dans cette même série, notons encore une version cross.

Puis nous trouvons les Sportivo, avec moteur Franco Morini 2 CV en 4 versions : Normal Sport, GT biplace, Cross et Sport avec turbine.

Enfin la série des Maggiolino équipés du moteur Franco Morini de 5 CV :



le MT 68 Turbo et le 4 MTS 68 Turbo, ce dernier avec une boîte 4 vitesses, le premier au choix avec 3 ou 4 vitesses.

Tous ces modèles sont présentés luxueusement et connaissent en France depuis quelques années déjà un succès très encourageant.



LA DEVEZE

Maison fondée en 1936

170, Avenue de Clichy, PARIS-17^e

Métro : Brochant et Porte de Clichy

Tél. : 627-09-79 et 627-06-96

Fermé le dimanche - Ouvert le lundi
Illuminé le soir jusqu'à 24 heures

VISITEZ VOUS SEREZ EDIFIE !

Agence de 41 marques

Toutes les marques étrangères

1.000 MOTOS DE LA PLUS PETITE

A LA PLUS GROSSE

Tous les 49, 125, 250, 350, 500 et 650
sont visibles et exposés.

Tous les cyclos, sport ou à guidon relevé
ou cross sont livrables de suite,
sans permis :

PERIPOLI GIULIETTA MALAGUTI 5 cv
FLANDRIA 5 CV - ITOM - MONDIAL
HONDA - VESPA - SUPERIA - DERBI
TESTI - PALOMA - PUCH - TARBO
ZUNDAPP - DUCATI, etc...

Grand choix d'occasions
de 49 cc à 750 cc révisées,
vendues à crédit dans
toute la France

en 9 à 18 mois avec 20 %
comptant ou la reprise de
votre ancienne moto en
premier versement, le
solde à crédit.

Livrables de suite, tous les nouveaux
modèles : HONDA : cyclos PC 50 - PS 50
et CB 50 3 vitesses sans permis - 125 SS
125 CD - démar. 250 - 350 - 450 CB.

YAMAHA 100 et 125 TWIN, 125
démar. 180 - 250 et 350 TWIN
SUZUKI 50, 118, 250 T 20 - 500 T
KAWASAKI - 250 - 350 TWIN
TRIUMPH - 650 BONNEVILLE
BSA - MORINI 50 et 3 modèles
125 - 250 - JAWA CZ 125 - 175
250 - 350 TWIN - TARBO 49 cyclo
sport - 125 sport à 2.110 F
PUCH 2 cyclos - 125 - 250 - DU-
CATI cyclo et 125 - 3 modèles
MZ 125 - 250 - MV 125 - MOTO-
BI - ZUNDAPP 50 sans permis
KREIDLER 50 - MONDIAL record
sans permis - LILAC JAPON 500
Flat-twin : 6.990 francs ; à démar-
reur : 7.990 francs - VESPA cyclo
3 modèles, 125 - 180 cc SPORT et
LAMBRETTA

LAVERDA 650 et 750 cc.

VELOS PLIANTS EQUIPES

1^{er} choix : 290 francs
Garçonnet 5 à 12 ans : 190 francs

Toute la pièce détachée - Tous les ac-
cessoires - trois stations service - Expé-
ditions province et Communauté, livrées
sous carton gratuit en gare de Paris.

LISTE CONTRE 3 TIMBRES

Achat - Echange - Reprise

LA DEVEZE - Pantin

173, rue de Paris, 93 - Pantin

(Métro : Eglise de Pantin)

Tél. : 845-20-90

LE SALON DE LA PETITE ET DE
LA GROSSE MOTO

TOUS LES NOUVEAUX MODELES

EN TOUTE FRANCHISE

YAMAHA « TWIN JET »

Si je prends la plume aujourd'hui, c'est pour essayer de vous parler en toute objectivité de la 100 Twin Yamaha (qui mérite bien son nom de « Jet » grâce à la ligne très profilée et à ses silencieux en forme de tuyère). Mais, avant d'aller plus loin, je me présente : 20 ans, 1,72 m et 50 kg « à tout casser », ce qui est incontestablement un avantage vu la cylindrée de la machine. Achetée neuve au mois de mars 1967, elle totalise actuellement plus de 25.000 km et cela sans aucun ennui mécanique. Et, pourtant je conduis plutôt sport, ne ménageant pas les intermédiaires (la 3^e à plus de 80). Vouloir trop souvent virer à la limite de l'adhérence des pneus « made in Japan », cette limite est effectivement souvent atteinte ce qui implique bien sûr l'inévitable « bûche » dont on conserve le souvenir (et la note !) ému, en se jurant à chaque fois de conduire plus sagement à l'avenir. La plus importante étant celle prise sur chaussée glissante par temps de pluie : je me retrouvai en présence d'une toute nouvelle machine : réservoir devenu « extra-plat », guidon plat devenu « archi étroit », machine prête à être emballée avec notamment repose-pieds pliants. Enfin bref, je m'en tirais avec 250 F de réparation, ce qui eut pour effet de me faire adopter un mode de conduite plus souple.

Revenons à la machine : avant de se mettre en selle, un petit tour nous fait constater l'habituelle finition japonaise, c'est-à-dire irréprochable (les engrenages de la pompe à huile pourraient avoir leur place dans une horloge).

La couleur bleue et gris métallisé est parfaitement réussie quoiqu'un peu fragile à mon goût. Les chromes quant à eux sont d'excellente qualité et pourtant l'air salin d'Alger leur mène la vie dure. La machine est assez petite (roues de 17) et fait plus penser à un gros 50 moderne. Mais la vue du petit moteur 100 cc twin 2 temps signé Yamaha fera faiblir le sourire ironique des possesseurs de gros cubes. Ce sourire tournera même au « jaune » (c'est le cas de le dire, puisque la machine est japonaise) lorsque, contact mis (contact 3 positions : arrêt, jour-nuit, robuste batterie de 6 volts), le moteur laisse entendre un petit murmure caractéristique au premier coup de kick, gaz fermés, même moteur froid (dans ce cas mettre le starter et le relever lorsque le moteur tourne). Après avoir chauffé 2 ou 3 minutes, c'est le départ : on est tout de suite à l'aise et en première en ouvrant on peut faire lever la roue avant très facilement, 2^e tout de suite, 3^e 60, 70, 80 incroyable « ça » tourne fort et les

9,5 CV ne chôment pas, 4^e 85, 90, 95 et l'aiguille se stabilise aux environs de 100-105 en position assise, on se couche un peu « pour voir » et ça continue à monter : 110-115, une petite descente et l'aiguille « flirte » avec le 120 à l'heure, c'est terrible ! Les 110 chrono annoncés doivent bien être là et peuvent être tenus très longtemps sans faiblir. Mais quand arrive une « serpentine », alors là on se régale car la tenue de route, alliée à un excellent freinage permet toutes les fantaisies et seuls les « accessoires » (béquille latérale notamment) limitent l'angle d'inclinaison. C'est avec beaucoup de plaisir qu'on peut se permettre de doubler de grosses voitures dans un nuage de fumée (signé Autolube) et le sensationnel miaulement s'éloigne... jusqu'à la prochaine ligne droite (où on se fait doubler avec un profond soupir).

Entre parenthèses une moto est vraiment un beau spectacle quand ça « balance », vu de voiture. J'en ai fait l'expérience lors d'une sortie avec un camarade (250 Yamaha YDS 5E A 352 EM) qui pilote comme un champion avec des trajectoires à la « Little Bill ». Malgré tout, « la jet » présente aussi quelques défauts : la roue arrière a tendance à se dérober sur mauvais revêtement, cela étant du je pense aux amortisseurs arrière.

L'éclairage n'est pas formidable à partir de 80 à l'heure (cela, hélas, étant l'apanage de presque toutes les motos « modernes » et ce problème devrait être revu sérieusement par les constructeurs car c'est un facteur de sécurité incontestable pour celui qui roule la nuit (cela arrive).

Avant de finir je voudrais remercier ici « la Société Sama », importatrice Yamaha en Algérie, pour son amabilité et cela malgré les ennuis douaniers auxquels elle doit faire face. Je remercierai également la F.A.M., car cette année elle a réussi à mettre sur pied de nombreuses courses (il faut seulement espérer que l'organisation de ces courses s'améliorera).

M. Mahdi Hamid,
Ben-Aknoun - Alger.

HONDA C 110

Il y a bien longtemps que je rêvais de faire ce petit article. Voici donc ma contribution à « En toute Franchise ».

Je tiens tout d'abord à vous signaler que la Honda C.110 est très répandue ici du fait de sa très grande solidité et de son très bon et très solide moteur 4 temps qui sur les longs trajets épargne les habituels ennuis du moteur 2 temps.

Voici trois ans que j'ai ma Honda C.110

qui est (grâce à l'entretien) dans un état impeccable et qui totalise 35.000 km.

Jusqu'à présent j'ai changé :

1 ampoule de phare, 3 pneus arrière, 1 pneu avant, les joints moteurs (culasse, cylindre, etc.), 1 raccord de carburateur au cylindre.

Cette très bonne moto doit cependant être toujours parfaitement réglée. C'est la moto 49 cc la plus renommée grâce à sa solidité (il m'est arrivé de faire 700 km de mauvaise route sans pratiquement m'arrêter, tout juste pour l'essence, sans avoir d'ennui et cela à 70 km/h de moyenne) sur les 35.000 km j'ai bien faits 20.000 km de tout-terrain et je n'ai jamais eu de panne. C'est une très bonne petite moto de tourisme et qui se transforme très bien en moto de sport ou en scrambler.

Je terminerai en disant que c'est une très bonne moto et qui n'a ici aucune rivale, que ce soit en accélération ou en vitesse, et c'est de loin la plus maniable.

Arrivé en France mon but sera de rentrer en possession d'une CB 450 et j'espère avoir l'occasion de vous en envoyer un C.Q.E.P. à son sujet.

Je tiens à signaler par la même occasion la haute compétence des établissements Henri Fraisse qui fournissent toutes les pièces détachées de cette moto.

Mr Michel Py,
Tulear, Madagascar.

BB 104

POSSÉDANT un BB 104 acheté neuf en 1962, je vous donne mes impressions sur cette machine en tant qu'utilisateur et mécanicien de la marque (motoriste).

Tout d'abord je vous signale que je roule « sport » sans être un « casseur », loin de là, et que j'ai effectué 22.000 km. Partie moteur :

Très bon moteur, robuste comme tous les Peugeot quoique l'on dise.

— L'embrayage à poudre a du être remplacé par un à disques particulièrement efficace et robuste.

— Consommation : 1,7 litre aux 100 km (très économique) ; j'ai vérifié moi-même à 60 km/h ce chiffre donné par le constructeur.

— Bonne performance en palier (70 km/h compteur) et en côte moyenne à condition d'être lancé (j'insiste à condition d'être lancé) autrement la machine lourde est incapable de monter une côte départ arrêté (à moins d'avoir le variateur).

Partie cycle :

Esthétique du cadre poutre particulièrement réussie et élégante.

— Excellente peinture, ne s'écaille pas et ne passe pas.

— Bonnes suspensions AV et AR Neiman sur route normale (confortable). Mais la suspension AR est fragile et doit être remplacée au moins tous les 5.000 km.

— Tenue de route sensationnelle (quant il n'y a pas de jeu à l'articulation des bras oscillants).

— Quelques vibrations désagréables sont à signaler dans le guidon.

— L'éclairage manque de puissance.

— Bonne selle biplace.

— Le moyeu AR devrait être d'un plus grand diamètre et à broche (genre Moby) le freinage en serait amélioré car il est juste, et le roulement du moyeu aussi.

Réparations effectuées pour 22.000 km :

- 1 ligne de chaîne (chaîne pignon plateau AR) ;
- 1 jeu de mâchoires frein AR ;
- 1 câble de commande de compteur ;
- 1 rupteur et quelques bougies ;
- 3 pneus arrière ;
- 5 suspensions AR Neiman ;
- 1 suspension AV Neiman ;

Remplacer l'embrayage à poudre par un à disques ;

- 2 courroies ;
- 3 réfections de moyeu AR (axe cuvettes et billes).

Ce cyclomoteur, grand tourisme, avec lequel on peut sortir le dimanche en « costart » est très élégant, confortable, économique et j'en suis particulièrement satisfait malgré 3 défauts majeurs (moyeu et suspension AR et départ en côte).

Christian Brouch,
à Sèvres Toulonne,
par 33 - Langon.

Société PORTERIE
B.P. N° 21 - BIDART - 64 (BASSES-PYRENEES)

SAKER
CATALOGUE GENERAL
SUR DEMANDE

- PETITES - ANNONCES

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

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

Vds Honda P50 mod. 68 t. bon ét.
Tél. 482-36-73.

ABONNEMENTS

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

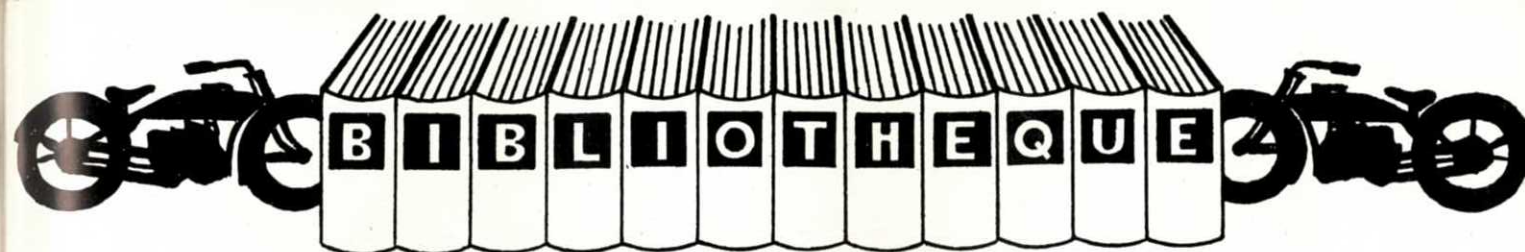
- Les abonnements comprennent les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux.
- Verser au compte courant postal Paris 1.159-15. Changement d'adresse : 0,30 F. (Joindre l'ancienne bande, de préférence).

SCOOTER ET CYCLOMOTO
103, rue La Fayette, PARIS (10^e) — Tél. TRU. 99-26
99-27

SCOOTER ET CYCLOMOTO

Imprimé en France par S.N.I.L., 163, rue de Belleville - Paris (19^e)

N° 191 — Le Directeur de la Publication : Pierre Casasnovas - Dépôt légal 4^e trimestre N° 202 et 203



NOS ÉDITIONS

VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 6,68 F Par poste : 8,68 F

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

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

TECHNIQUE ET PRATIQUE DES CYCLOMOTEURS

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

LE MANUEL DU DEUX TEMPS

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



Vade Mecum. Indispensable au débutant. Qu'est-ce qu'une moto, les différents types et principes de moteurs, de boîtes, de cadres ; l'entretien, la conduite, abondamment illustré.

MOTOBECANE 125 lat.

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

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

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



TABLEAUX MURAUX

Planches murales 60x100 cm : pour envoi par poste des tableaux muraux, ajouter 1 F.

Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 F.

Moteur Terrot 500 RGST : 5 F

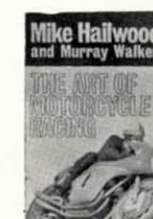
Moteur 125 Terrot ETD : 5 F.

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

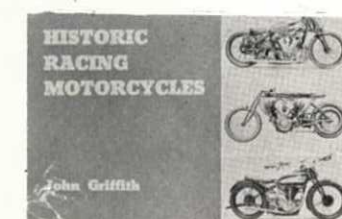
LIVRES ANGLAIS



Built for speed. Vingt quatre des plus célèbres machines de course vous livrent, par le texte et par l'image, les secrets de leurs mécaniques.



The Art of Motorcycle Racing, par M. Hailwood. Le plus grand champion motocycliste de tous les temps fait profiter chacun de son exceptionnelle expérience des courses de vitesse.



Historic Racing Motorcycles. Les machines de vitesse qui ont marqué leur époque, de 1906 à 1939.

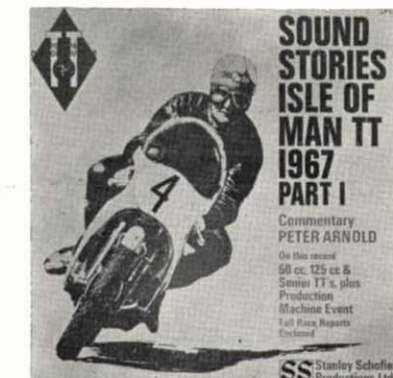


Racing all my life, par D. Minter. L'un des plus grands champions britanniques de notre temps revit ses plus grandes courses, les plus grands moments de sa brillante carrière.

- My Son Mike par S. Hailwood (5 F + port 2 F)
- Scramble par P. Howdle/MCN (3,50 F + port 2 F)
- The World's Motorcycles par E. Tragastch (32 F + port 3 F)
- Works Drivers par P. Taruffi (28 F + port 5 F)
- Tuning for Speed par P.E. Irving (16 F + port 3 F)
- The Art of Motorcycle Racing, par M. Hailwood (24,50 F + port 3 F)
- On Racing par J. Surtees (9 F + port 2 F)
- Built for speed par J. Griffith (15,00 F + port 3 F)
- Historic Racing Motorcycles par J. Griffith (17,00 F + port 2 F)



Tuning for speed. Comment gonfler un moteur et préparer une machine pour la compétition vitesse.



Le disque du T.T. Illustration sonore de la plus gigantesque course du monde.

- TT Action 67 (3,50 F + port 2 F)
- TT Sixty years of Speed (5 F + port 2 F)
- Racing All My Life par D. Minter (22 F + port 3 F)

★ DISQUES

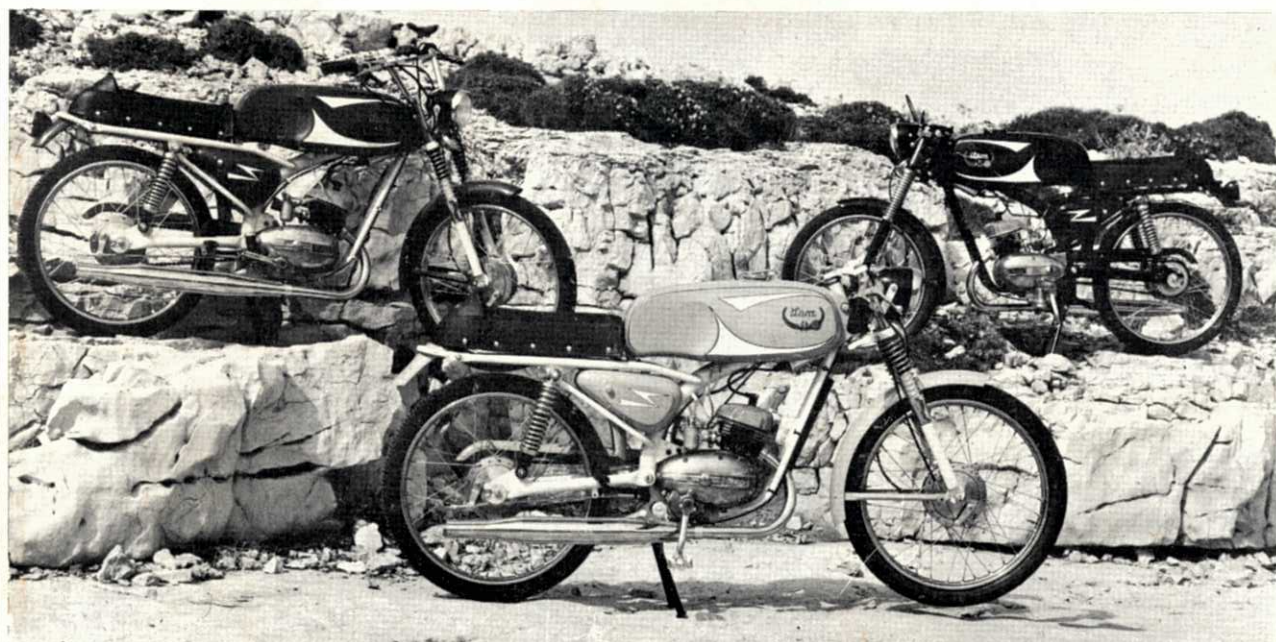
- Sound stories Highlights of the Isle of man - 1957-1961 Le disque : 11 F (+ port : 4,00 F)

PAS D'ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT — ENVOI CONTRE REGLEMENT PAR CHEQUE, MANDAT POSTAL OU VERSEMENT A NOTRE C.C.P. MOTO-REVUE 1.159-15 PARIS

ITOM 1968

CYCLOMOTEUR 4 VITESSES

SÉLECTEUR AU PIED
SANS PERMIS!...



AMATEURS DE CROSS...

ENFIN UN 50 cc SANS PERMIS QUI EST UN
VRAI CROSS!...

EQUIPE DU FAMEUX MOTEUR INCREVABLE "ASTOR 4 M", MONTÉ DANS
UN CADRE, PRODUCTION DES MEILLEURES MARQUES ITALIENNES

UNIQUE SUR LE MARCHÉ

EXCLUSIVITÉ : **D. I. M.** 345, Bd Michelet - MARSEILLE - Tél. 77-25-58

Service après-vente - Pièces détachées dans les 24 heures