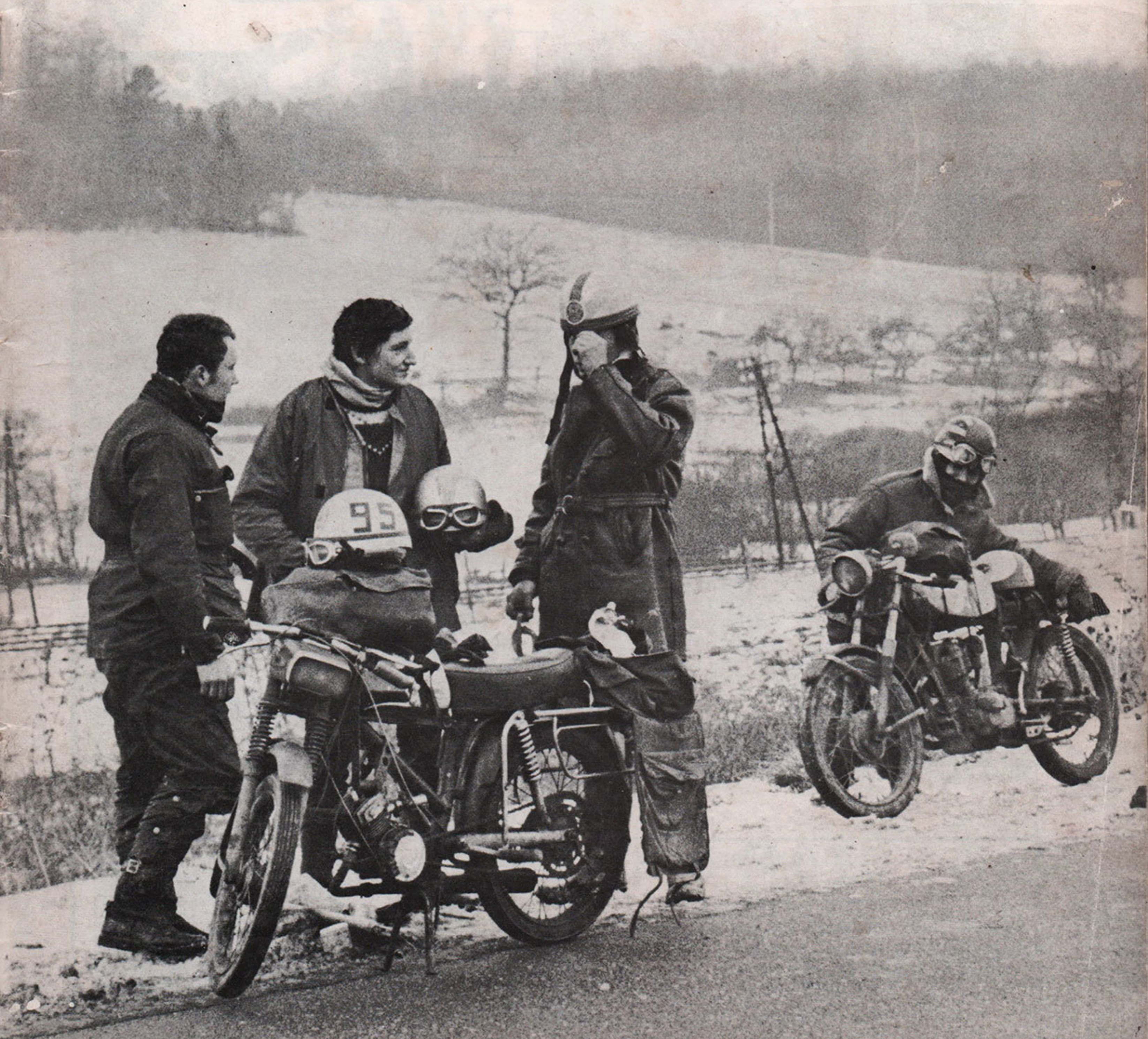


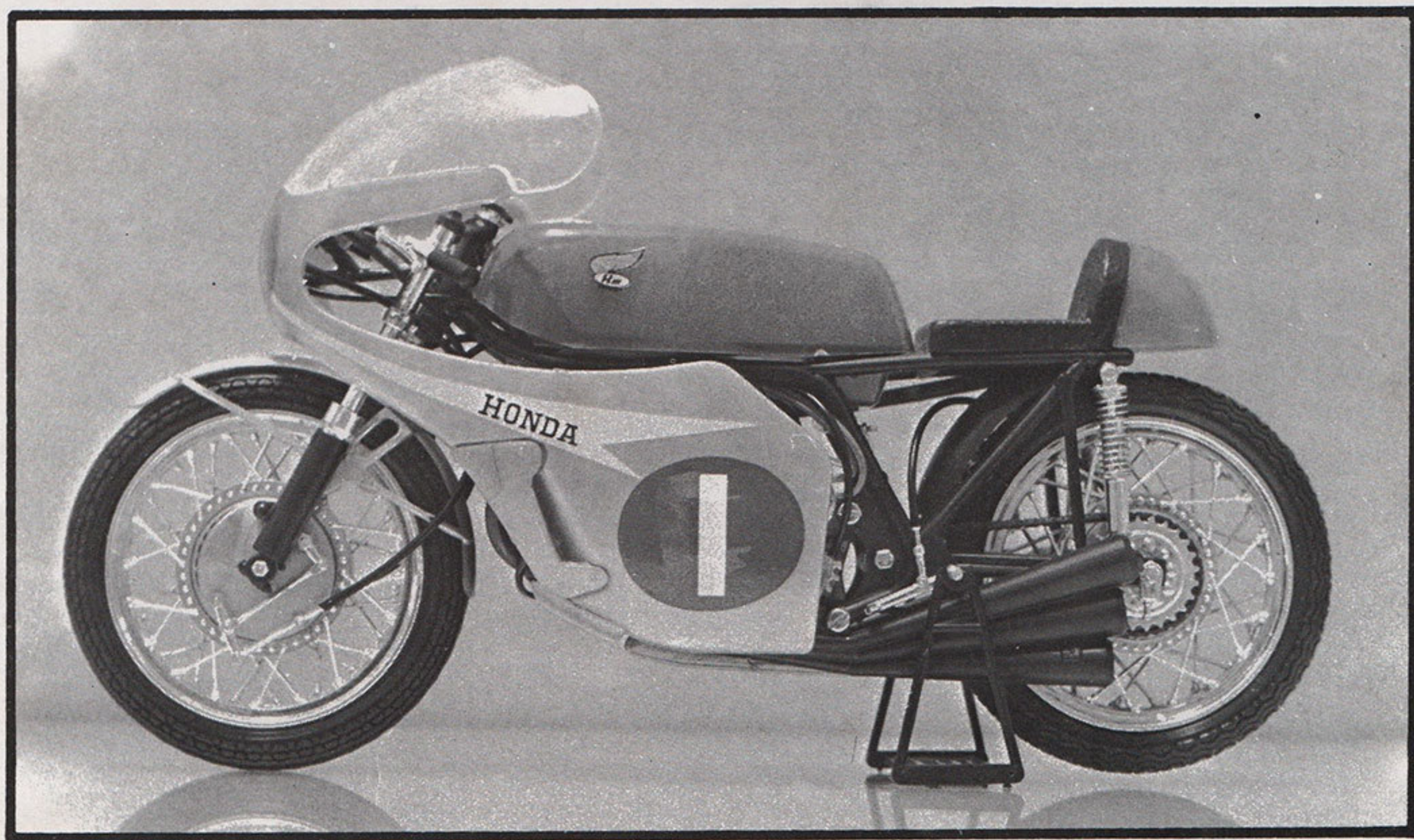
DES CYCLOS AUX ÉLÉPHANTS





# CONSTRUITES PAR VOUS MÊMES

## LES PLUS BELLES MOTOS DU MONDE



### MODELES PROTAR :

	A nos bureaux	Par la poste
MORINI .....	F 31,00	F 37,50
BENELLI .....	F 34,00	F 40,50
GILERA .....	F 34,00	F 40,50
HONDA 6 cyl. ...	F 37,00	F 43,50

	A nos bureaux	Par la poste
YAMAHA 250 GP	F 37,00	F 43,50
GUZZI V8 .....	F 38,00	F 44,50
MV 4 .....	F 38,00	F 44,50
NORTON MANX	F 38,00	F 44,50
MONDIAL 250 cc	F 36,00	F 42,50

### MODELES REVELL :

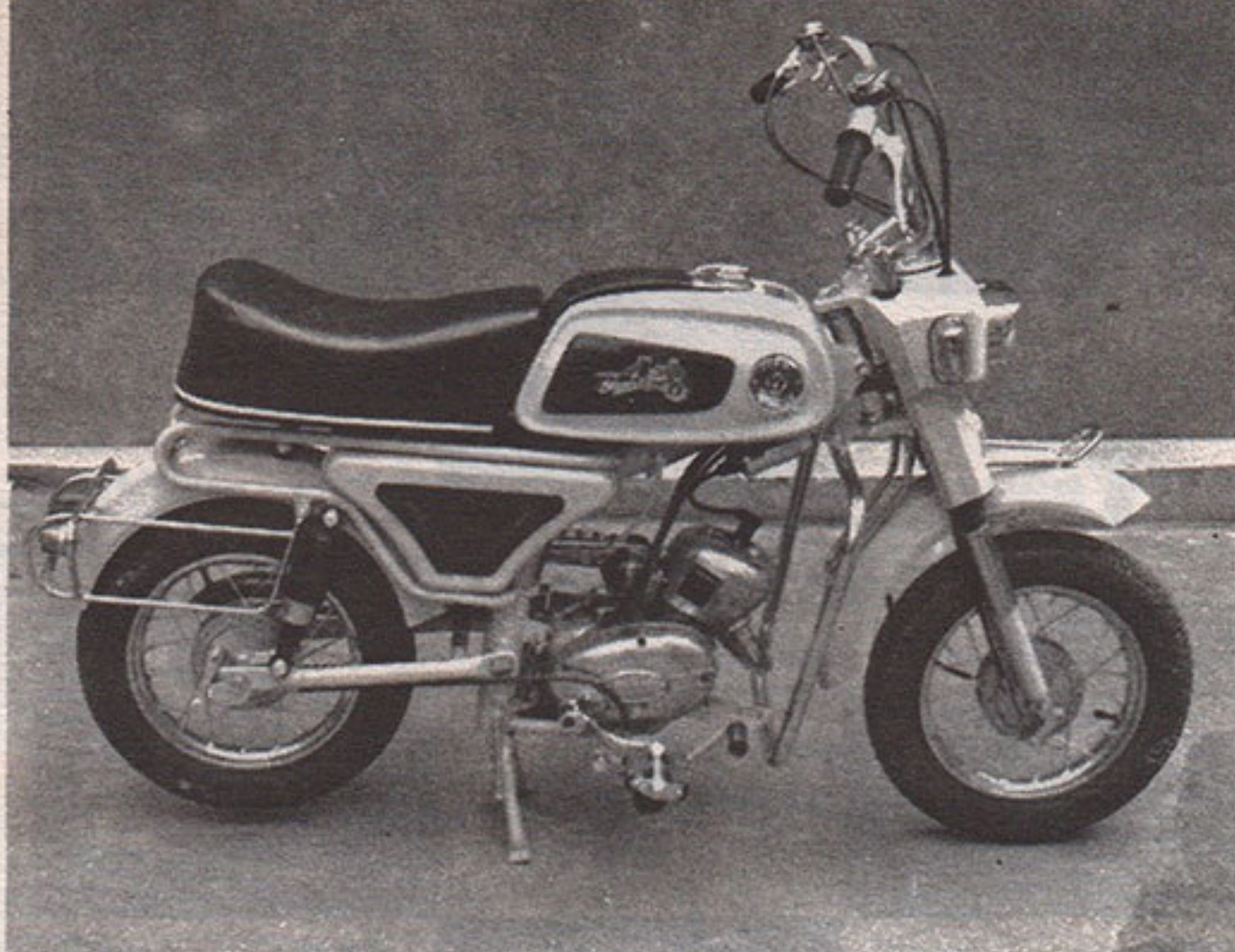
	A nos bureaux	Par la poste
HONDA SUPER HAWK	F 39,00	F 45,50
HONDA SCRAMBLER	F 39,00	F 45,50
TRIUMPH CUSTOM		
SHOW BIKE .....	F 39,00	F 45,50

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

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.

# Giulietta

## SANS PERMIS



★ G. T. luxe

★ america  
cross

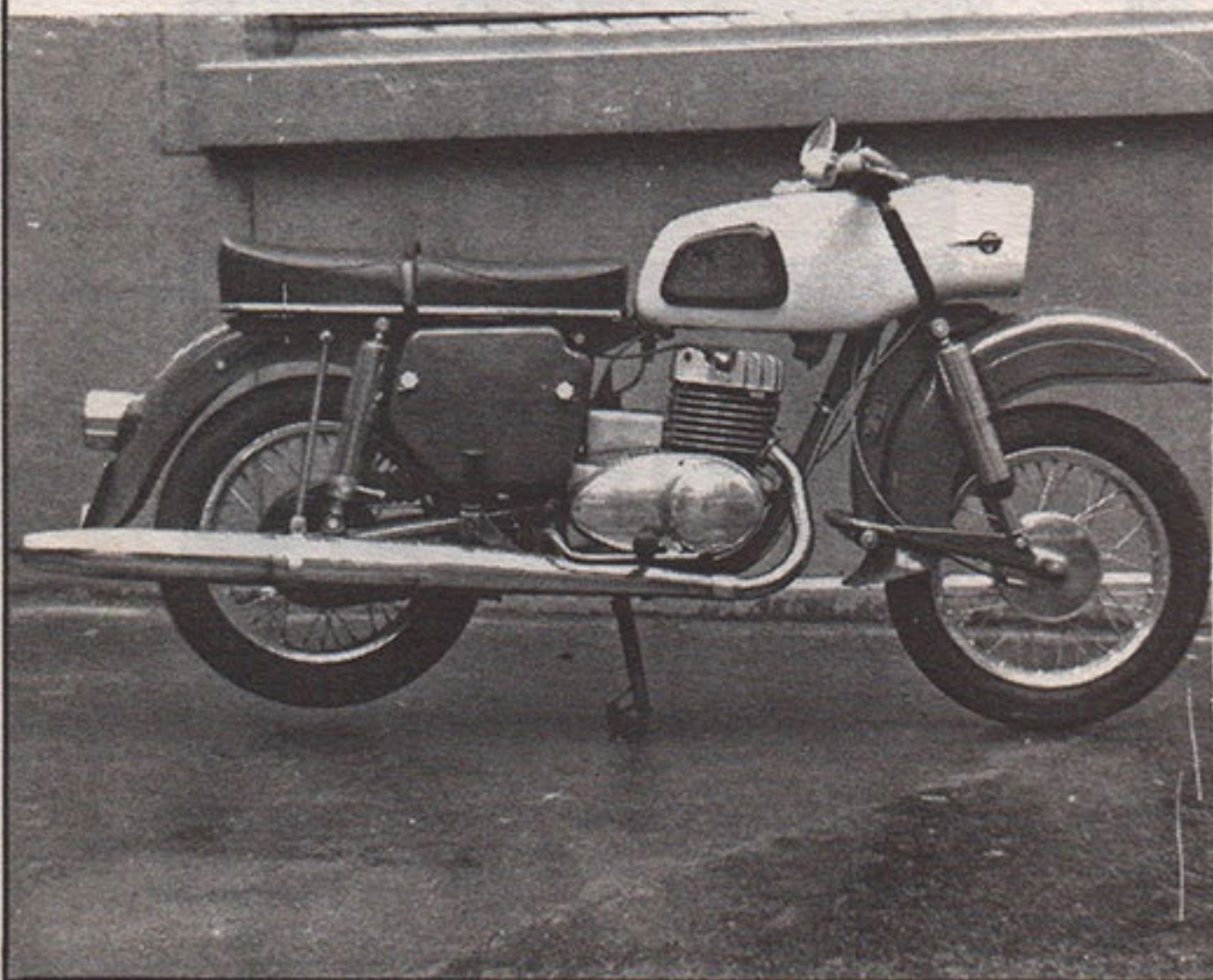
★ america  
junior

★ 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...



# MV

**UNE MOTO  
ROBUSTE  
ET SURE**

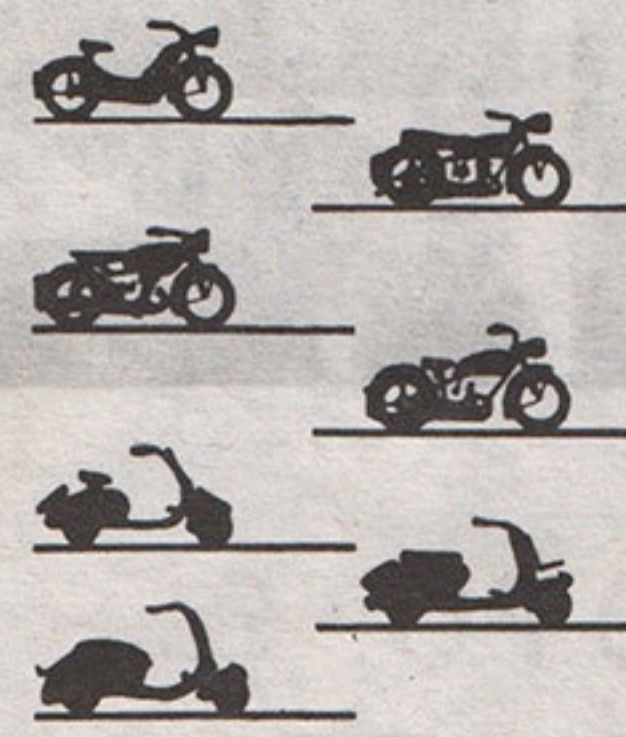


**MOTOCISTES  
VELOCISTES**

**VOUS AUREZ  
LA PRIORITÉ!**



pour la vente, l'entretien, la réparation des



"2 roues" en vous procurant  
**LE MOTOCYCLO**

c'est un outil de travail  
**indispensable**

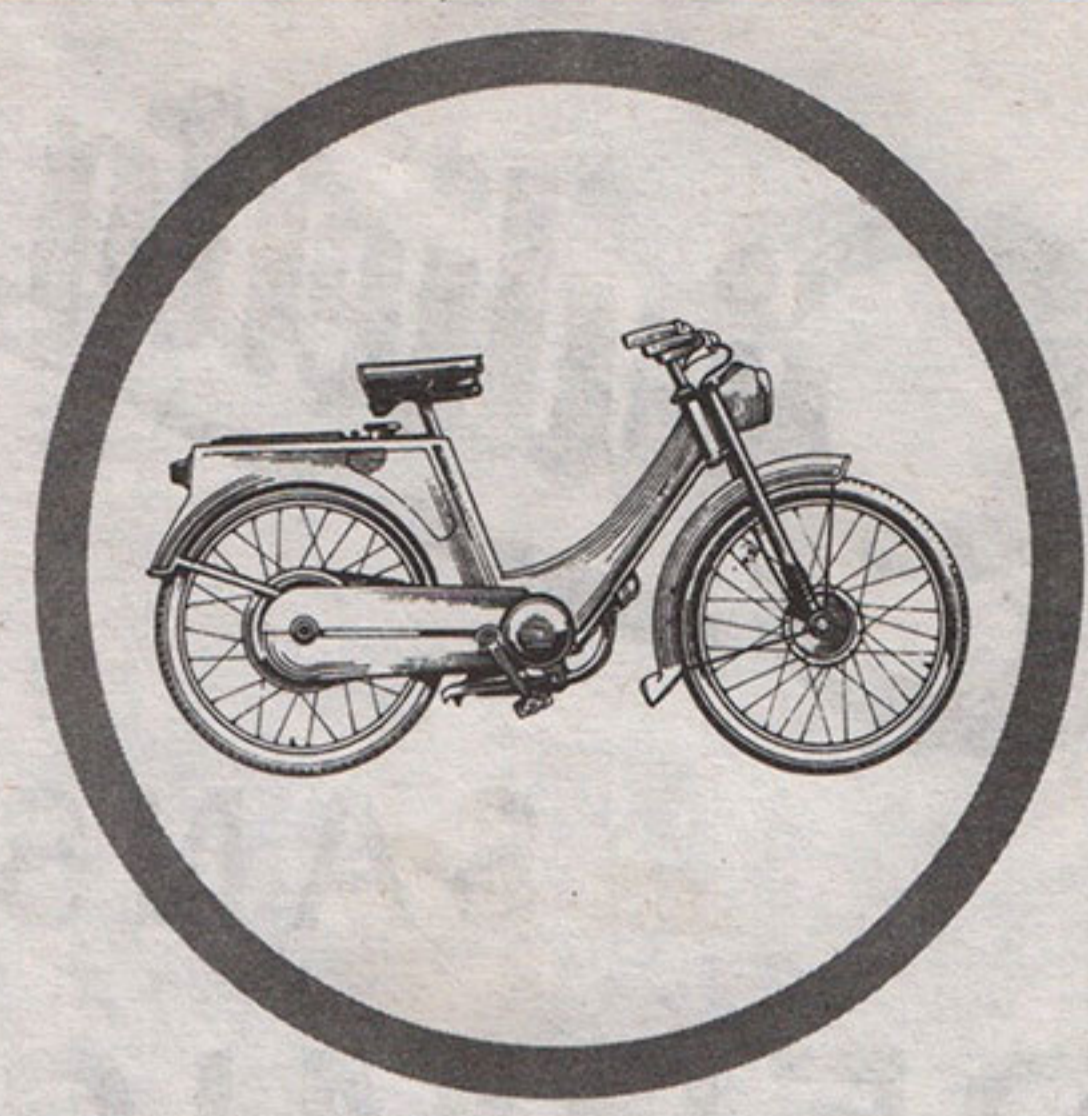
Il comporte notamment  
les caractéristiques, cotes de réglages et prix de tous les "2 ROUES" en circulation.

des tableaux donnant les temps de réparations, pour vos facturations.

de nombreux dessins "d'éclatés" de moteurs.

**MOTOCYCLO CATALOGUE**

En vente à nos bureaux MOTO-REVUE, 103, rue La Fayette, PARIS-10<sup>e</sup> au prix de 18 F, ou franco, recommandé au prix de 23 F à verser à notre C.C.P. 1.159-15 PARIS.



**Votre cyclomoteur  
coûte cher  
protégez-le avec  
l'huile 3-en-UN**

- Antirouille
- Dégrippante
- Superlubrifiante

L'HUILE 3-EN-UN, assure la protection parfaite de tous les métaux



3 effets • 1000 services  
Produit garanti par O-CEDAR  
Vente en droguerie.  
19, Av. Guynemer, - 94-CHOISY-LE-ROI

# SCOOTER et CYCLOMOTO

JANVIER 1969 - N° 194 - 18° Année - 2 F

## Sommaire

INTERVIEW	4	<b>LES FILLES ET LA MOTO</b> Avec trois élèves de première du Lycée F. Villon. R.-C. DELEFOSSE
TEST	7	<b>HONDA C 50</b> Cet utilitaire à l'épreuve de Montlhéry. D. BERNARDIN
EN TOUTE FRANCHISE	9	<b>VOS MONTURES ET VOTRE OPINION</b> Malaguti « Turbo », Mondial « Record », Mobylette AV 42, Florett RS 5V, Flandria « Ultra-Sport », Vélosolex 3300, Superia « Full Speed ».
PREMIERE MONDIALE	13	<b>LA MAICO 125 « RENNSPORT »</b> Test exclusif d'une nouvelle moto de vitesse. G. MALLET
A L'ESSAI POUR VOUS	16	<b>UNE PRODUCTION ITALIENNE, LE MALANCA 4 MC</b> Bien dans la tradition transalpine ! Ch. BOURGEOIS
VULGARISATION	22	<b>VOTRE CYCLO « DE LA TETE AUX PIEDS »</b> Troisième partie : les embrayages. D. BERNARDIN
BOITE AUX LETTRES	25	<b>VOUS VOUDRIEZ SAVOIR...</b> Réponses à vos questions pratiques, sportives, etc.
CONCENTRATION	27	<b>LES ELEPHANTS</b> Des 50 cc aussi, sur le Nürburgring ! Ph. FOLIE-DUPART
CALENDRIER COMPETITION	30	<b>LES COURSES DE VITESSE 1969</b> En France, en côte, à l'étranger.
TABLE DES MATIERES	31	<b>NOS RUBRIQUES 1968</b> Genre par genre, page par page.

Directeur de la publication : Pierre CASASNOVAS  
Rédacteur en chef : R.-C. DELEFOSSE  
Mise en pages : Axel AVENEL  
Administration, Rédaction, Publicité :  
SCOOTER ET CYCLOMOTO  
103, rue Lafayette, Paris-10° - Tél : 878-99-26 et 99-27  
C.C.P. PARIS : 1.159-15

Abonnements : UN AN : 18 F - ETRANGER : 24 F

### NOTRE COUVERTURE

Du courage,  
de l'enthousiasme  
et un cyclomoteur !  
Quoi de mieux pour  
les « Eléphants » !



# LES FILLES ET LA MOTO

r. c. delefosse

photos g. mallet

## au lycée françois Villon

**L**A moto n'est pas un fait étranger aux filles. Le courrier que nous recevons à la rédaction, le nombre des spectatrices aux épreuves sportives, les passagères qui occupent l'arrière des selles biplaces sur les gros comme les petits engins en sont autant de témoignages.

Mais comment les filles voient-elles la moto, pourquoi l'aiment-elles, qu'en pensent les autres, celles qui l'ignorent ?

Autant de questions que j'ai posées à Thérèse, Martine, Michèle, trois élèves de première au lycée François Villon, à Paris.

Thérèse, parce qu'elle connaît le sujet : chaque jour, depuis trois ans, elle enfourche son petit Honda, rêvant d'une plus grosse monture !

Michèle, parce qu'elle vit dans le milieu motocycliste, auquel appartient son entourage.

Martine enfin, parce qu'elle ignore tout de la question, n'ayant aucune expérience pratique, aucun point de rencontre avec la moto.

Ce bavardage avec Thérèse, Martine et Michèle nous donnera déjà une idée de ce que suggère aux filles d'aujourd'hui le deux-roues.

Et si par hasard notre conversation détermine quelques-unes de nos lectrices à faire connaître leur sentiment, je ne demande pas mieux que de poursuivre avec elles sur ce thème !

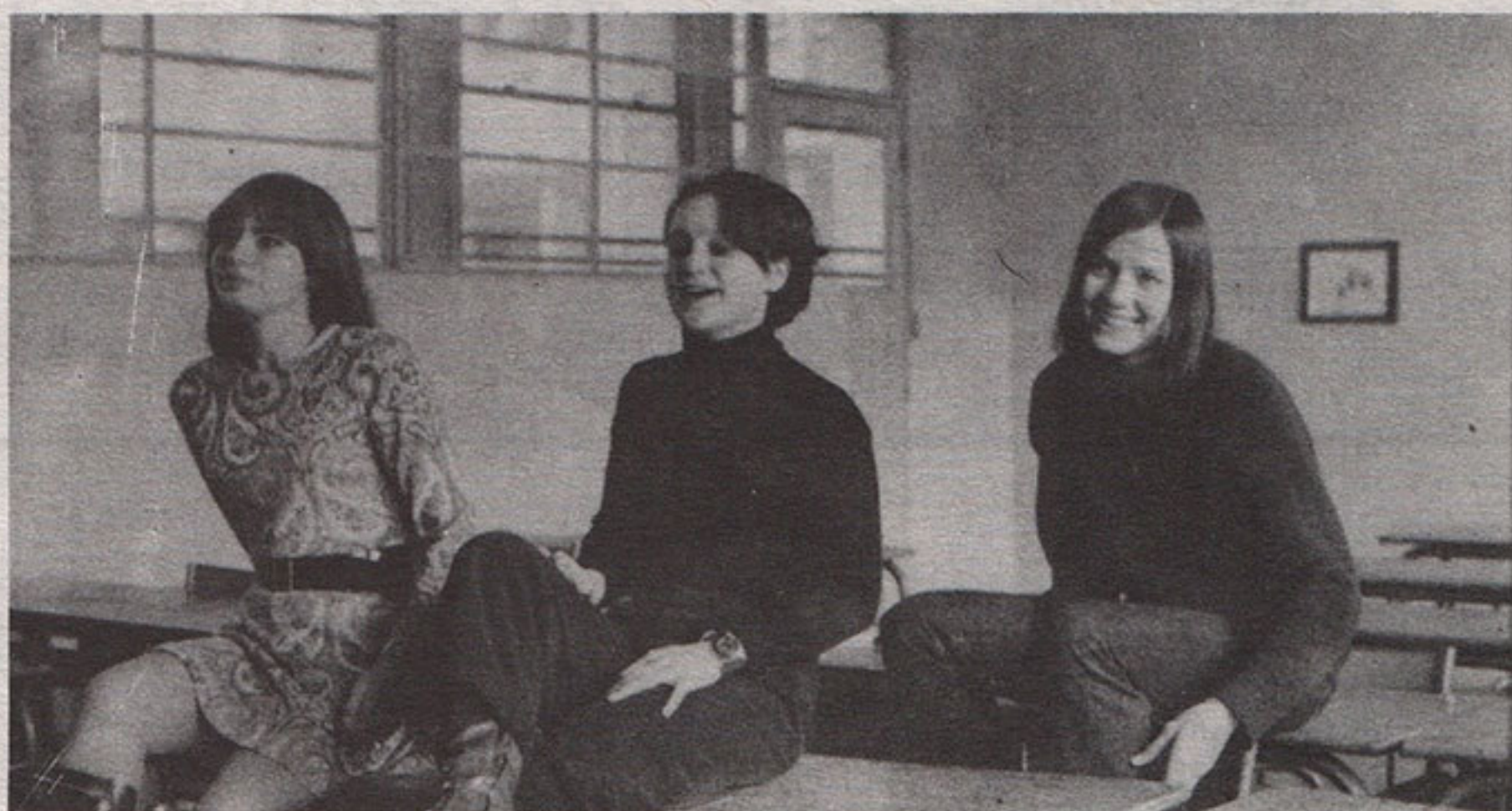
R.-C. D.

**A** gauche, c'est Michèle, dix-sept ans et demi, en Philo-langues comme ses deux amies. Sa vocation ? Attachée de Presse, ou journaliste.

Enfant unique, originaire de Concarneau, elle touche par son entourage au commerce de la moto et à la compétition de vitesse. Pas sportive, elle adore les réunions entre copains, les discussions qui n'en finissent pas !

Martine, au centre, a dix-sept ans, et une sœur. Elle aussi veut faire du journalisme ou des Relations de Presse. Beaucoup de sport derrière elle : cheval, tennis, ski-nautique, volley-ball, mais aujourd'hui, elle préfère lire, beaucoup, un peu tout. Le deux-roues, elle ne le connaît guère, mais elle aimerait l'approfondir.

A droite, Thérèse, qui fait plus spécialement l'objet de cet entretien, encore que pas tellement loquace ! C'est une fille plutôt renfermée, mais directe quand elle répond. Elle aussi consacre ses loisirs à la lecture, et à



la musique classique. L'un de ses frères est pianiste et ses sœurs, ses cousins cultivent comme elle le deux-roues, de la Mobylette aux grosses motos !



Dans la famille, j'ai la réputation d'être un garçon manqué dit Thérèse dont les parents, les quatre frères et les deux sœurs trouvent pourtant tout naturel son goût pour la moto.

A dix-huit ans, notre interviewée est en Philo-langues et pratique également le volley-ball. Mais l'avenir, c'est le professorat d'Education Physique !

A quinze ans, pour faire suite à la Mobylette de ses débuts sur deux-roues, c'est ce petit Honda que Thérèse a voulu.

Elle lui faisait envie cette moto. « Ça fait garçon ? Ça n'est pas parce qu'on est une fille qu'on doit bouder la vitesse. C'est dans la nature ! »

Tous les jours elle fait ses trois-quatre kilomètres pour aller au lycée. « C'est plus pratique, plus rapide que le métro, le bus et, dans les encombrements, ça va autrement mieux que la voiture. »

De la route, elle aimerait en faire, beaucoup. Mais son Honda, un modèle aujourd'hui abandonné, n'est pas assez sûr !

« S'il n'y avait pas les réparations — mais c'est sans doute un cas particulier — ce serait parfait, côté économie comme moyen de transport. »

*R.C.D. — Côté mécanique, penses-tu qu'il faille s'y connaître ?*

THERESE. — Sûrement. C'est comme pour le médecin, pour bien comprendre, pour bien guérir, il doit connaître l'anatomie !



MARTINE. — Employer une moto sans savoir ce qu'il y a dedans, ça doit enlever une partie du plaisir !

*R.C.D. — Dis-moi, Thérèse, comment ça se passe avec les automobilistes ?*

THERESE. — Dans la circulation, je me débrouille, mais on ne me laisse pas du tout la priorité. Ils sont un peu « ôte-toi de là que j'm'y mette ! », pas fair-play pour un sou !

*R.C.D. — Et au feu rouge, quand ils te regardent du fond de leur banquette ?*

THERESE. — Non, ils ne me regardent pas spécialement. D'ailleurs, si quelqu'un s'adresse à moi, quand je suis sur le Honda, il m'appelle toujours Monsieur !



*R.C.D. — Que disent les gens qui te voient sortir de chez toi casquée, ciré noir sur le dos ?*

THERESE. — Le voisinage s'y est fait. Mais je provoque parfois l'étonnement, voire la rigolade. Il y a des gens qui en restent babas ! Moi, ça m'a surprise, chez moi, on trouve ça parfaitement naturel... Ce n'est pas parce qu'on est une fille, on n'est pas fille OU garçon, il y a des nuances. On peut être fille et avoir des goûts de garçon !

*R.C.D. — Et au lycée ?*

THERESE. — Les professeurs m'appellent « La Cosmonaute », mais c'est pour s'amuser, ils ne sont pas contre. Les autres filles ont aussi eu l'air amusé...

MARTINE. — Elles ont l'air de dire « Faut le faire ! ». Elles pensent que Thérèse veut se faire remarquer. Mais pas toutes. D'autres disent qu'elle a fière allure là-dessus. Elles aimeraient faire pareil, elles en ont envie mais n'osent pas le dire !

*R.C.D. — Et les garçons ?*

MARTINE. — Ils la prennent plus comme un des leurs que comme une des filles. Ils lui font une place à part, qu'ils ne lui accorderaient peut-être pas autrement.



R.C.D. — *Tu te plais, ainsi, sur la BMW de G. Mallet ?*

THERESE. — Oui. Dans trois, quatre, cinq ans peut-être, j'achèterai une grosse moto, pas une voiture. Le permis voiture, je l'ai, parce que c'est bon de l'avoir, pour les grands voyages à plusieurs, mais c'est un autre point de vue. J'ai toujours rêvé d'avoir une moto puissante, rapide...

R.C.D. — *Une grosse machine, le côté « mécanique », les dures conditions hivernales, ça ne te rebuterait pas ?*

THERESE. — Bien sûr, avec mon mètre soixante-cinq, mes cinquante-quatre kilos, ça peut poser un problème. Sinon, le froid, c'est piquant, l'hiver, c'est plus dur mais ça exalte un peu. Quand c'est difficile, quand je me dis « y'a du risque », je me sens contente !

R.C.D. — *La vitesse, pour les filles, ça représente quoi ?*

THERESE. — Ça ne va pas seul, ça dépend d'un état d'esprit. La vitesse, c'est un sentiment, ça éclate au fur et à mesure que l'on va plus vite, c'est un moyen d'expression, d'extériorisation... Les jeunes n'ont rien pour éclater !

MARTINE. — On oublie, ou se dépasse, on est juste au truc qu'on fait ! C'est ce que tu ressens en ski, tu es étourdi, tu es grisé, tu oublies tout à une allure terrible ! La vitesse, c'est aussi le moyen de se raccrocher à quelque chose de réel, un moyen naturel de surpasser le quotidien, une affirmation physique face à l'intellectualisation trop poussée de toutes choses.

MICHELE. — Quand je fais de la vitesse, j'ai envie de rire aux éclats, ça représente l'ardeur de vivre, on a l'impression de tout dévorer !

R.C.D. — *Si, d'un coup de baguette magique, la Fée MOTO t'apportait les moyens d'idéaliser ton personnage par le canal de la compétition ?*

THERESE. — Je n'y ai pas songé. Mes rêves restent plus anonymes, plus personnels, sans idée de gloire. Jamais je ne me suis dit « je voudrais être Une telle... »

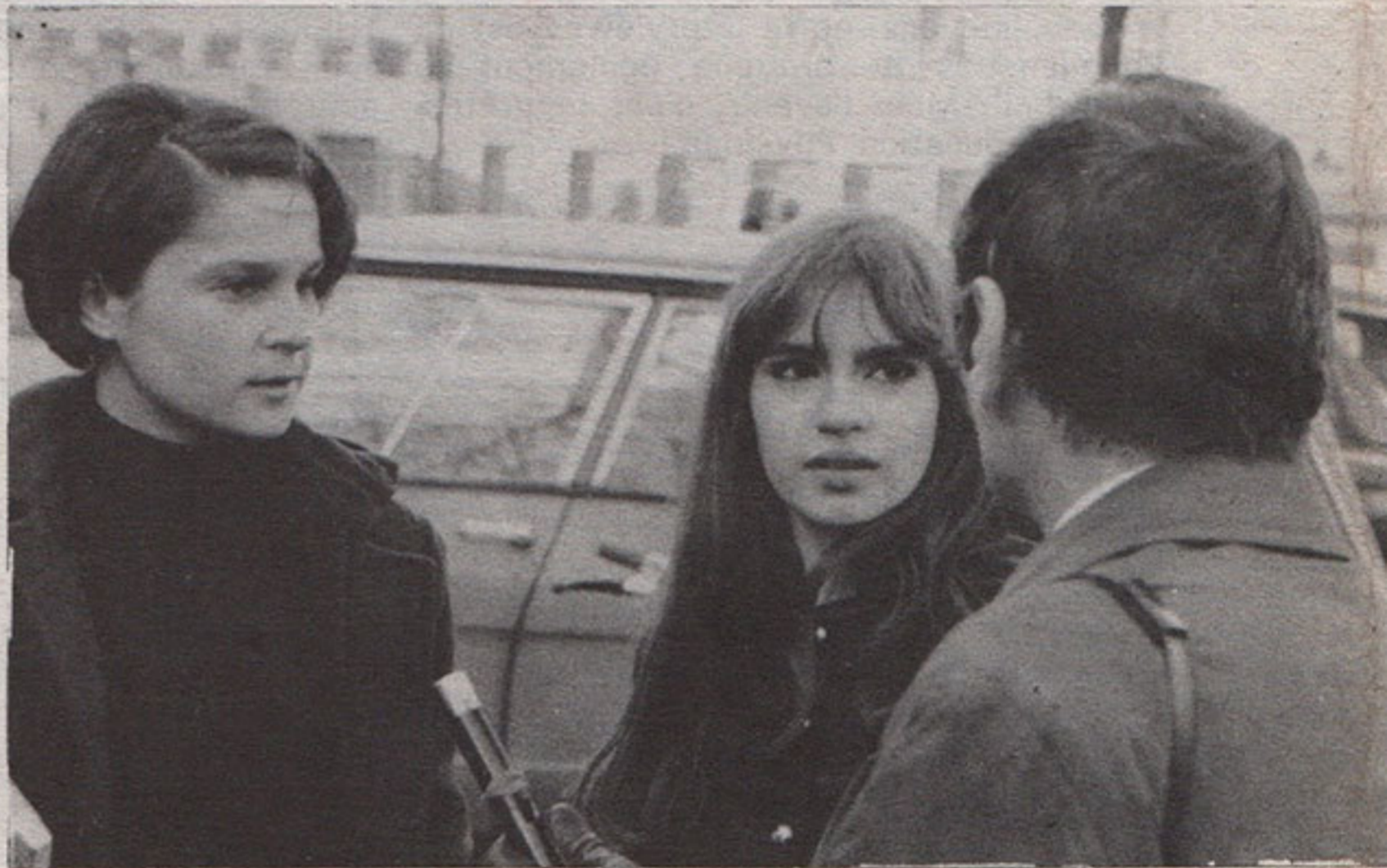
R.C.D. — *Que représente la moto pour toi, que t'apporte-t-elle ?*

THERESE. — La moto, c'est un moyen d'indépendance, je m'y sens bien, à l'aise, je vis dessus ! Pas tellement gaie de caractère, plutôt renfermée, quand je roule, il m'arrive de chanter ! Peut-être ça pourrait me venir d'autre chose, l'aviation ou je ne sais quoi, mais ça, je ne connais pas ! Quand je roule, je ne suis pas là matériellement, je m'évade ! Mais je n'ai jamais eu un pépin, les réflexes restent là !

R.C.D. — *Michèle, toi qui touches de près à la moto, que trouves-tu dans la compétition ?*

MICHELE. — Ce que je vois d'abord, c'est l'effort pour lui-même. Mais, à partir du moment où on connaît les coureurs, c'est sensationnel. On sait ce que la course représente pour eux, on se dit, de l'un ou de l'autre, zut ! il a gagné ou perdu une place. Et quand c'est l'arrivée on demande comment ça a marché, l'un ou l'autre dit ça a craqué, la machine n'a pas marché, c'est formidable !

Avant la course, les coureurs sont tous plongés dans leurs mécaniques, des boulons dans la bouche, en train d'essayer de gagner un dixième de seconde avec un tour de vis en plus ! Et après, tu les vois, alors, ou c'est la déception, ou bien ils ont gagné mais s'ils sont contents, c'est pas l'orgueil, c'est la joie. Ce que j'aime, c'est l'esprit amical. Ils n'hésitent pas à se prêter une pièce, ou quand l'un n'a pas marché, ils vont le consoler. Vraiment, c'est « copain ».



R.C.D. — *Dans la cour du lycée, j'ai remarqué beaucoup de cyclos...*

MARTINE. — Oui, beaucoup de filles y sont venus ou y viennent. On en voit de plus en plus.

R.C.D. — *Mais ce sont surtout des engins genre vélo, genre scooter ?*

MARTINE. — Oui, parce que c'est un genre, ça fait partie de la tenue...

MICHELE. — Mini-jupe, chaussettes, mocassins, cheveux longs... enfin, dans le vent, p'tit Cady... l'image-type de magazine ! c'est ça qui leur plaît !

R.C.D. — *Ça fait un moment que les magazines trouvent dans le deux-roues un support publicitaire...*

MICHELE. — A la Télé même, ils font des sketches pour présenter leurs chansons avec des deux-roues, par exemple Brigitte Bardot avec sa grosse moto, ça fait décor.

R.C.D. — *Vous l'avez vue, cette émission ?*

ENSEMBLE. — Oui, oui !

R.C.D. — *Vous en pensez quoi ?*

MICHELE. — Tape-à-l'œil, c'était un accessoire pour la mettre en valeur. Ça aurait été n'importe quoi, ça aurait été un vélo, parce que c'était B.B. ça faisait tout de suite bien !

R.C.D. — *Vous n'avez jamais piloté un deux-roues, mais vous êtes montées toutes deux quelquefois, en passagères...*

MARTINE. — Comme ça, par hasard. Et j'ai aimé, oh oui !

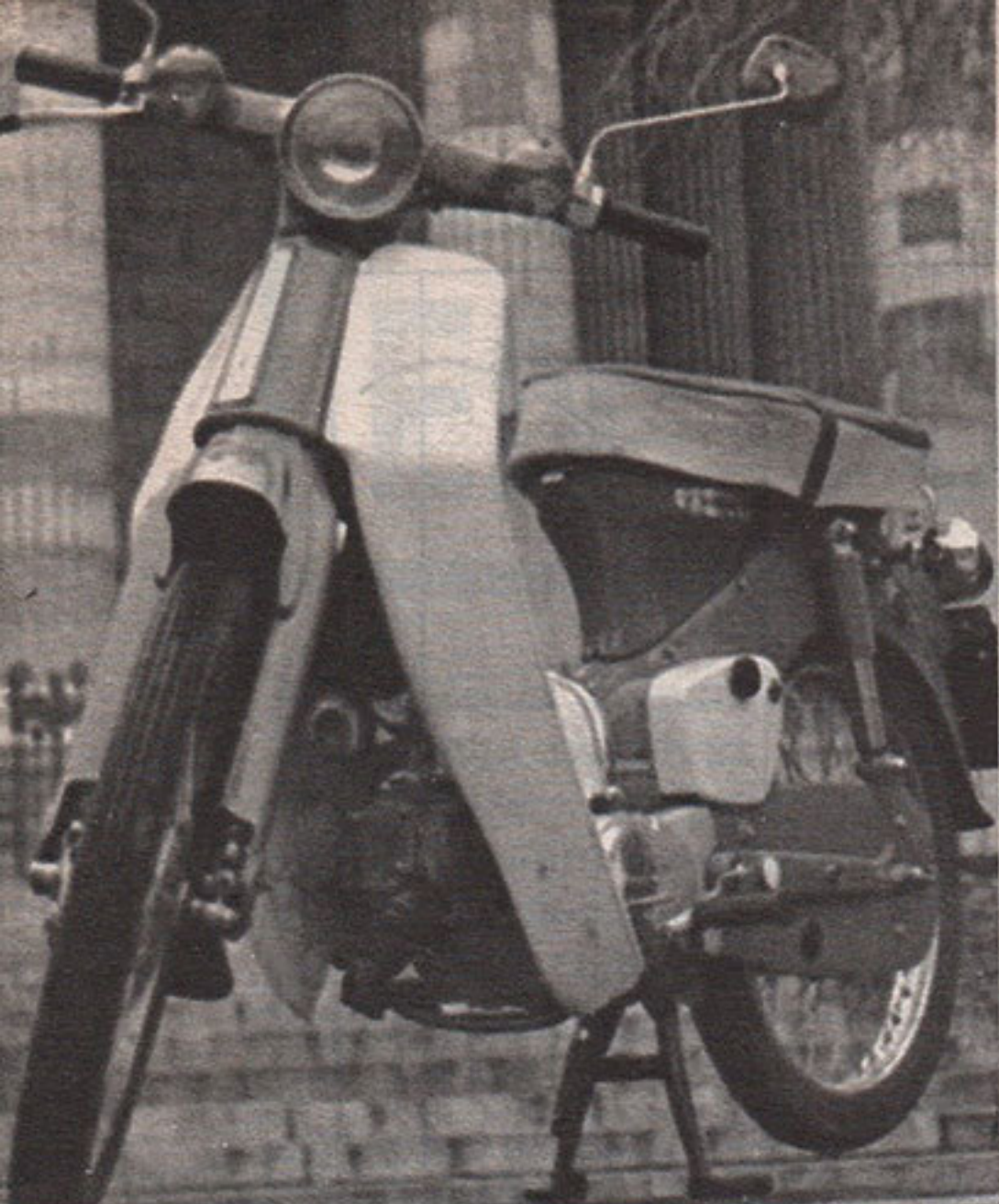
MICHELE. — C'est sensationnel, c'est grisant, alors, pour piloter moi-même, je consentirais bien des sacrifices !

MARTINE. — J'aimerais faire de la grosse moto, pas du Cady, une grosse, bien grosse ! Je m'en servais tout le temps. Et je ferais partie d'un club, je crois que ça doit être agréable de se retrouver pour partager les mêmes impressions, de temps en temps.

FIN.







# essai HONDA C 50 :

## LES PERFORMANCES

D. Bernardin



**C**OMME promis dans le n° 193 nous avons, dès que le temps a été favorable, effectué les essais de performances du C 50 Honda. Ces performances, rappelons-le, sont celles d'un « utilitaire » et c'est sous cet angle qu'il faut les examiner, en complément de la présentation et de l'essai en ville publiés dans notre numéro de décembre 1968.

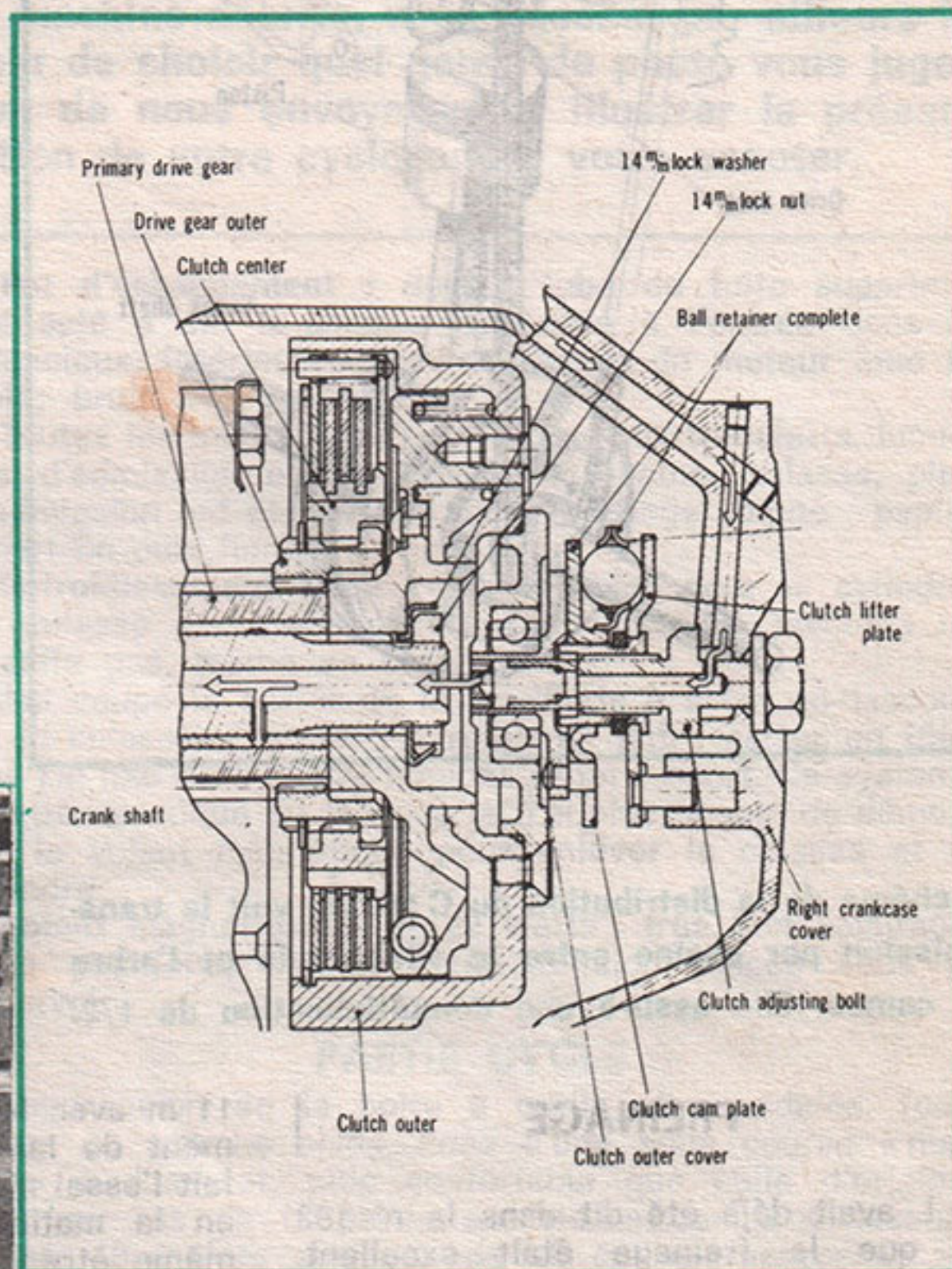
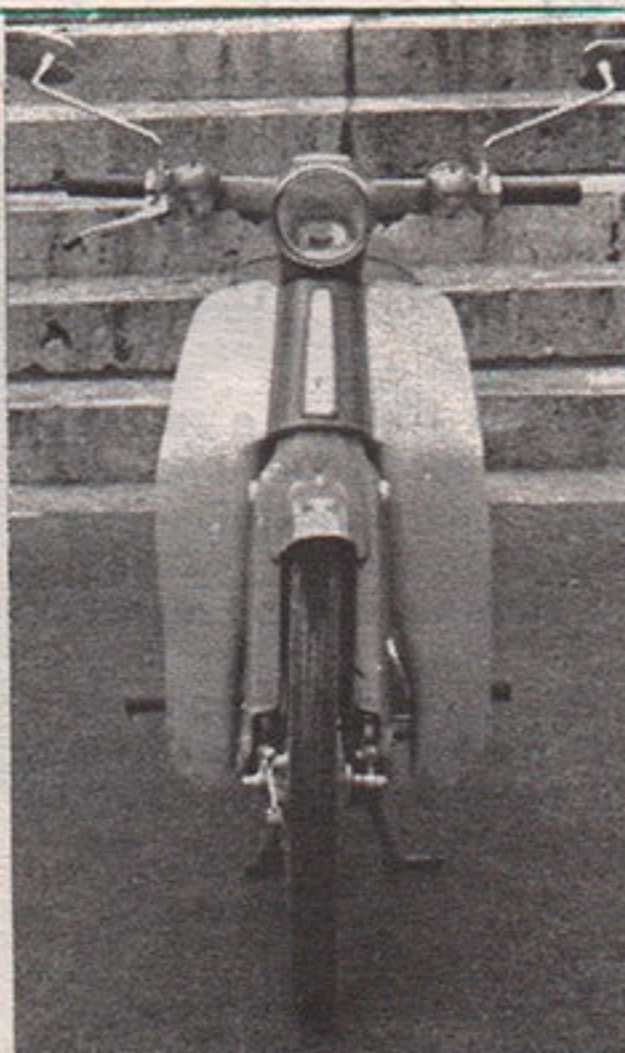
### LES ESSAIS

**P**OUR établir ces performances, nous nous sommes rendus à Montlhéry, seul lieu où il soit désormais possible de chronométrer une machine, même de petite cylindrée. Christian Bourgeois (pilote Inter de vitesse sur 250 cc Ducati) pilotait le C 50 à cette occasion. Excellent pilote, Bourgeois est cependant d'un gabarit imposant. Ceci fait que les vitesses obtenues doivent être considérées comme un minimum.

En position assise, il a parcouru le tour d'anneau en 2'21"6, soit à la moyenne de 65 km/h. Adoptant la position couchée, pour laquelle bien sûr ce modèle n'est pas prévu, c'est en 2'10"6 qu'il a effectué le même parcours, soit à la moyenne de 70,350 km/h.

Il est à remarquer que le compteur de cette machine est extrêmement fidèle puisqu'il indiquait 40 miles en position assise (64,36 km/h) et un peu moins de 45 miles en position couchée (45 miles : 72,305 km/h). L'aiguille de ce compteur est stable et la lecture est aisée. Souhaitons que le modèle gradué en km/heure qui est monté sur les machines livrées en France ait les mêmes qualités.

Grâce justement à ce compteur, j'ai pu constater que sur route, l'aiguille dépassait souvent les 40 miles de pointe en position assise et même assez souvent le 45 miles. Ceci est la vérification pratique de ce que la



Ci-dessus l'embrayage automatique du C 50. C'est la pièce visible sous la forme d'un petit anneau au bas du dessin qui soumise à la force centrifuge rapproche les disques.

vitesse maximum obtenue avec C. Bourgeois à Montlhéry doit être considérée comme un minimum.

### ACCELERATIONS

**L**ES 400 m départ arrêté ont été franchis au bout de 31"4/5. Ceci n'a, bien sûr, rien d'un record mais il ne faut pas oublier le poids du pilote : près de 80 kg en ordre de marche !

### EN COTE

**E**NFIN, équivalant à un essai d'accélération, mais dans des conditions un peu particulières, notre

essai en cote a donné, rappelons-le, les résultats suivants : 34"4/10 avec un pilote de 66 kg et 31"1/10 avec un pilote de 57 kg soit des moyennes de 36,7 km/h et de 40 km/h. Pour situer ces chiffres il faut avoir en tête les caractéristiques de la côte : longueur 350 m, pente moyenne 8,7 %, départ pris dans une portion à 6 %, pente maximum 11 %. Dans les 2 cas, pilote de 66 kg et pilote de 57 kg, seules la première et la deuxième ont été passées, la tentative de passer la 3<sup>e</sup> puis de rétrograder ensuite en 2<sup>e</sup> dans la portion à 11 % s'étant soldée par une légère perte de temps : 35"5/10 pour le pilote le plus lourd et 32"9/10 pour le plus léger.

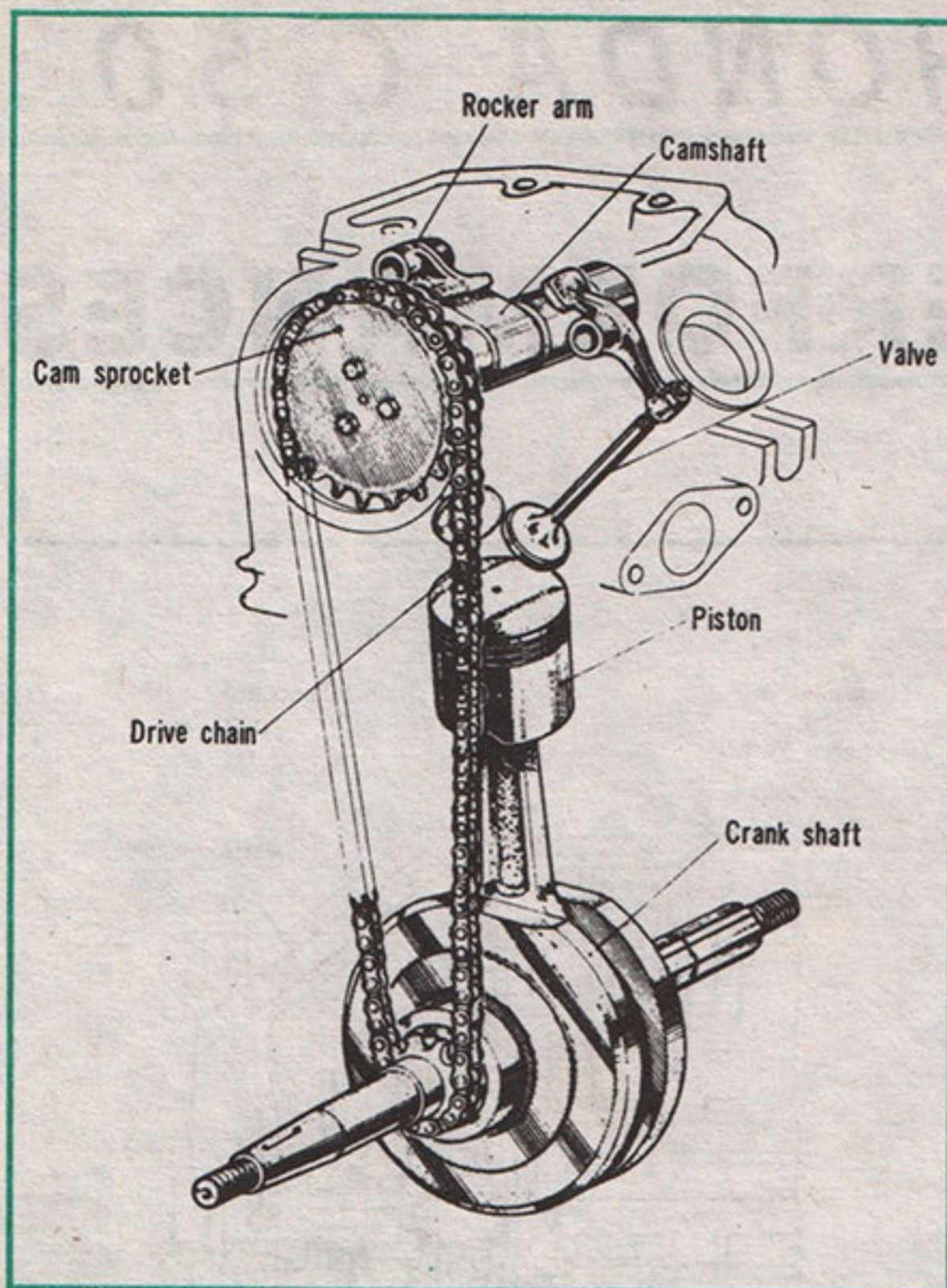
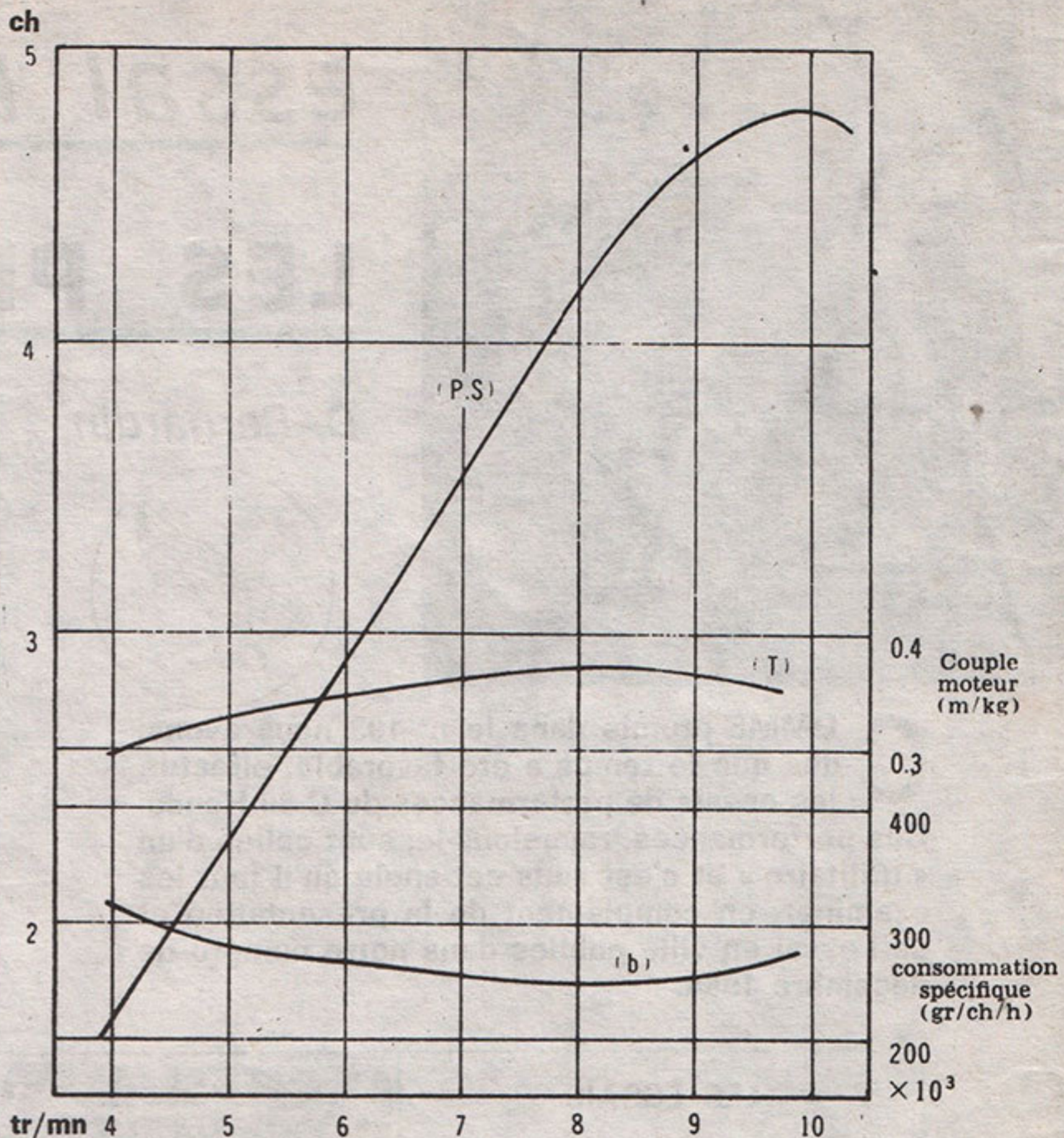


Schéma de la distribution du C 50. On voit la transmission par chaîne entre le vilebrequin et l'arbre à cames. Elle assure une démultiplication de 1/2.



C 50 : COURBE DE PUISSANCE

### FREINAGE

L'avait déjà été dit dans le n° 193 que le freinage était excellent. L'essai chiffré, de 50 km/h à l'arrêt complet, a confirmé ce qui n'était qu'une impression. L'arrêt est obtenu en 15,80 m avec le seul frein arrière, en 14 m avec le frein avant, et en

11 m avec les deux freins. Le revêtement de la route sur laquelle a été fait l'essai n'étant pas le nec-plus-ultra en la matière, ces chiffres peuvent même être considérés comme exceptionnels.

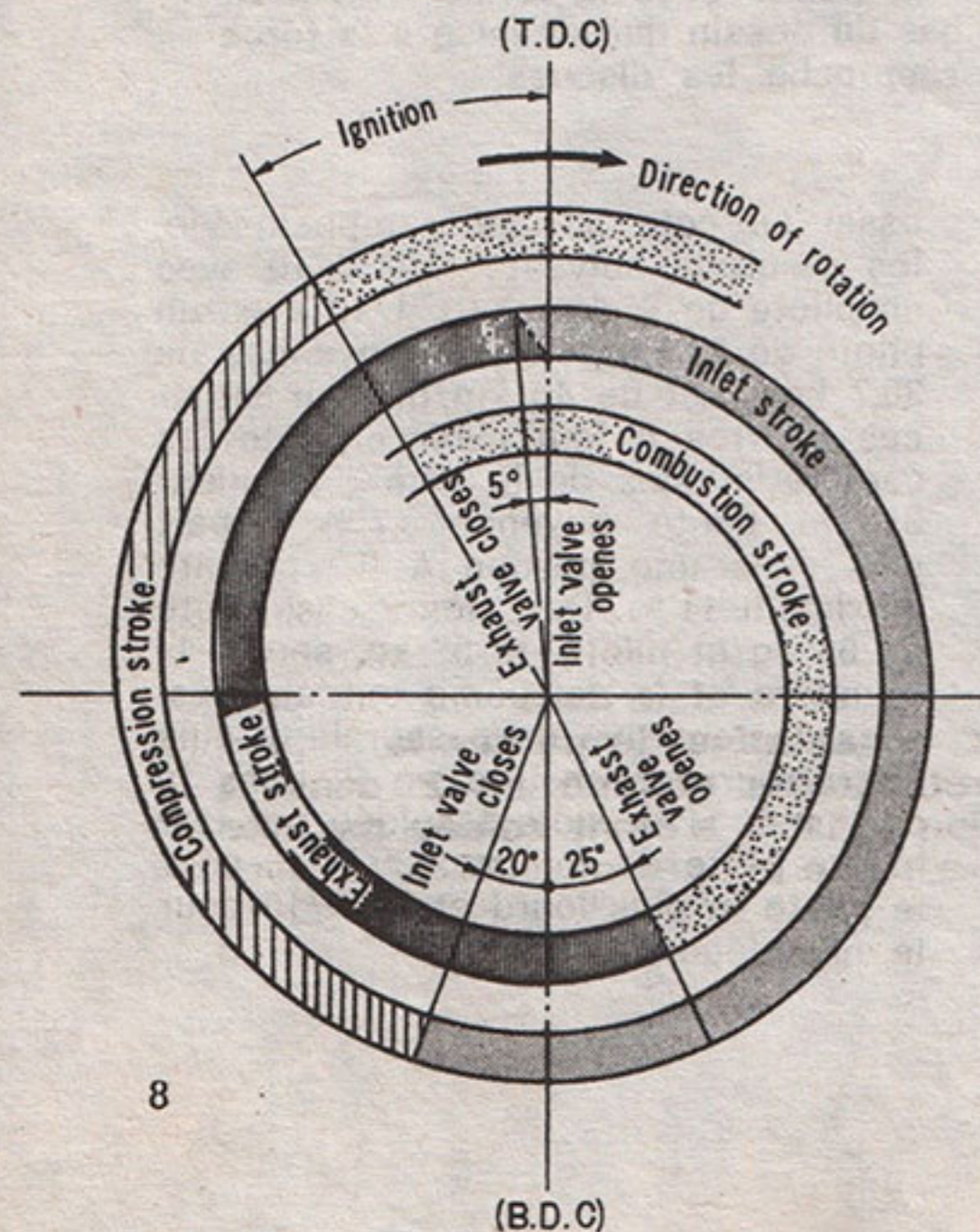
Autre constatation à leur propos, la faible distance d'arrêt avec le frein arrière seul : il est rare avec les cyclomoteurs, vélomoteurs et motos que

nous essayons de descendre au-dessous de 18 m pour obtenir avec le frein arrière le passage de 50 km/h à 0 km/h. Ici, la répartition des masses assure à la roue arrière une très bonne adhérence ce qui permet au frein arrière d'agir avec le maximum d'efficacité. Ceci est un facteur de sécurité : l'utilisateur occasionnel, qui n'a pas compris l'efficacité et la sécurité qu'apporte l'utilisation du frein avant, pourra cependant s'arrêter sur une distance assez courte.

### DES PERFORMANCES DE SECURITE

PAR ses performances, le C 50 se situe dans la bonne moyenne des vélomoteurs utilitaires de 50 cc. Ce qui le distingue d'un certain nombre de ses confrères c'est qu'à vitesse égale, il semble beaucoup plus sûr. Son freinage, sa tenue de route conviendraient amplement à une machine valant 80 km/h chrono. Il y a donc, puisque les performances sont un peu inférieures à cela, une grande marge de sécurité. C'est une excellente qualité pour une machine « à mettre entre toutes les mains ».

D. B.



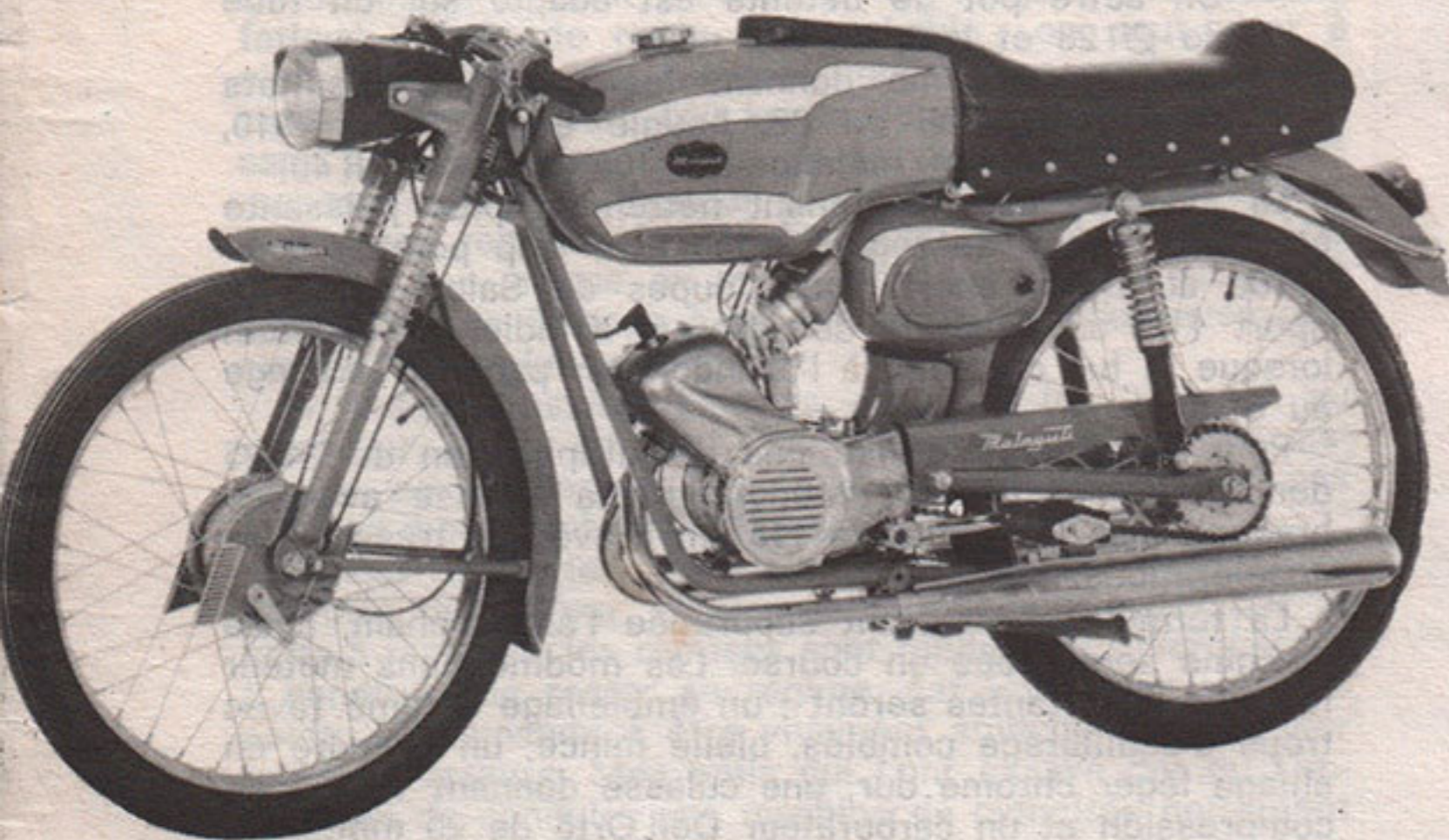
Cette jolie spirale est le diagramme de distribution du C 50. Les temps d'ouverture des soupapes sont très courts, assurant ainsi la souplesse du moteur. Les termes en anglais signifient, T.D.C. : point mort haut. Ignition : allumage. Direction of rotation : sens de rotation. Inlet stroke : temps d'admission. Combustion stroke : temps de travail. Compression stroke : temps de compression. Exhaust stroke : temps d'échappement. Exhaust valve closes : la soupape d'échappement fermée. Inlet valve opens : la soupape d'admission ouverte. Inlet valve closes : la soupape d'admission fermée. Exhaust valve opens : la soupape d'échappement ouverte.

# EN TOUTE FRANCHISE

**D**ANS la plupart des cas, les machines que vous décrivez dans vos « En toute franchise » ont subi des transformations. C'est pourquoi nous souhaitons pouvoir illustrer cette rubrique avec vos photos montrant les modèles commentés tels qu'ils se présentent après transformation, équipement, etc.

## MALAGUTI « TURBO »

**F**IDELE lecteur de votre revue depuis plus de deux ans je me permets de vous envoyer mes impressions sur mon cyclo, un « Malaguti avec moteur Turbo course très personnel ». Il possède actuellement 5.000 km avec le nouveau moteur (plus 10.000 km avec l'ancien moteur). Changement complet du haut moteur, culasse et cylindre doté d'immenses ailettes.



### MOTEUR

**Cylindre** : chromé dur, diamètre de l'admission 20 mm. Lumière d'admission limée de 2 mm vers le bas, lumière d'échappement limée de 2 mm vers le haut, ajustage très soigné des transferts sur le carter moteur.

**Culasse** : plus remplie et ramassée, montée sans joint à l'hermétique ; taux de compression 10 à 1.

**Piston** : Asso de 39 mm de diamètre, équipé d'un segment supérieur en L et d'un segment classique mince. Ses fenêtres inférieures ont été agrandies et ajustées à celles du cylindre.

**Pipe d'admission** : alésée à 20 mm.

**Carburateur** : Dell'Orto horizontal UA 19 S équipé d'un cornet de 55 mm (ou de 25 mm en plastique) ; gicleur de 95 ou 90, aiguille au troisième cran à partir du bas.

Dorénavant, nous accorderons donc la préférence aux « En toute franchise » qui nous parviendront accompagnés d'une photographie de la machine décrite, vous laissant par ailleurs le soin de choisir quel genre de photo vous jugez bon de nous envoyer pour illustrer la présentation de votre cyclo ou de votre scooter.

**Pot d'échappement** : double tube de fuite supprimé, j'ai scié 5 cm à chaque extrémité à l'entrée dans le silencieux. Intérieur du pot au départ du moteur limé et poli ; bruit très agréable.

Toutes les modifications apportées aux transferts, lumières d'admission et d'échappement piston, culasse, pipe d'admission ont été suivies d'un polissage soigné : papier émeri fin puis finition au jex.

**Refroidissement** : assuré par turbine pour le cylindre. La culasse est maintenant à l'air libre, ma machine ne chauffe pas, même en côte !

J'ai coupé le carter de la soufflerie à 5 cm en-dessous de la culasse. Ensuite, j'ai refait un autre carter en tôle, que j'ai fixé avec quatre boulons et un ressort. Ce système est très pratique du fait que je n'ai plus besoin de démonter le volant magnétique pour enlever la culasse et le cylindre.

**Volant magnétique** : de 22 watts ; très bon éclairage, trois positions. Bobine haute tension placée sous le réservoir.

### PARTIE CYCLE

Suppression de la boîte à outils, des pédales, fourreaux de fourche sciés. Pose d'une selle course « maison » à dossier, plus confortable que celle d'origine, fixée au ras de la partie supérieure des amortisseurs arrière. Bracelets abaissés de 10 cm et rapprochés au maximum ; coupe-contact au pouce gauche. Poignée de gaz Dell'Orto à tirage rapide ; frein avant double de 130 mm ; pneu Ceat 2 1/4/19. Transmission secondaire de 14/30.

### PERFORMANCES

Grand changement par rapport à l'ancien moteur, surtout à l'accélération et vitesse de pointe, moteur plus souple. La puissance du moteur est de 6,5 CV à un régime de 10.800 tr/mn. 1<sup>er</sup> rapport : 50 km/h, 2<sup>e</sup> rapport : 80 km/h, 3<sup>e</sup> rapport : 105 km/h chrono en position effacée, et 110 chrono en légère descente.

**Accélérations** : 100 m départ arrêté : 8,1 secondes ; 400 m départ arrêté : 22,2 secondes.

**Consommation** : 3,5 l. aux 100 km ; mélange utilisé : essence plus Bardhal. Les bougies qui conviennent le mieux sont les Marelli CW 240 N ou Lodge HH 14 à trois électrodes.

### CONCLUSION

Je suis content de mon Malaguti Turbo course qui a toujours bien marché. Pour ma part, j'ai acheté un autre Malaguti modèle 1963 à moteur Franco-Morini de 3,75 CV ventilé. Il totalise à l'heure actuelle 40.000 km et va toujours à 85 chrono. Ce Malaguti n'a jamais eu de pièces moteur changées.

J.-C. PORRET  
73-LA GIETTAZ.

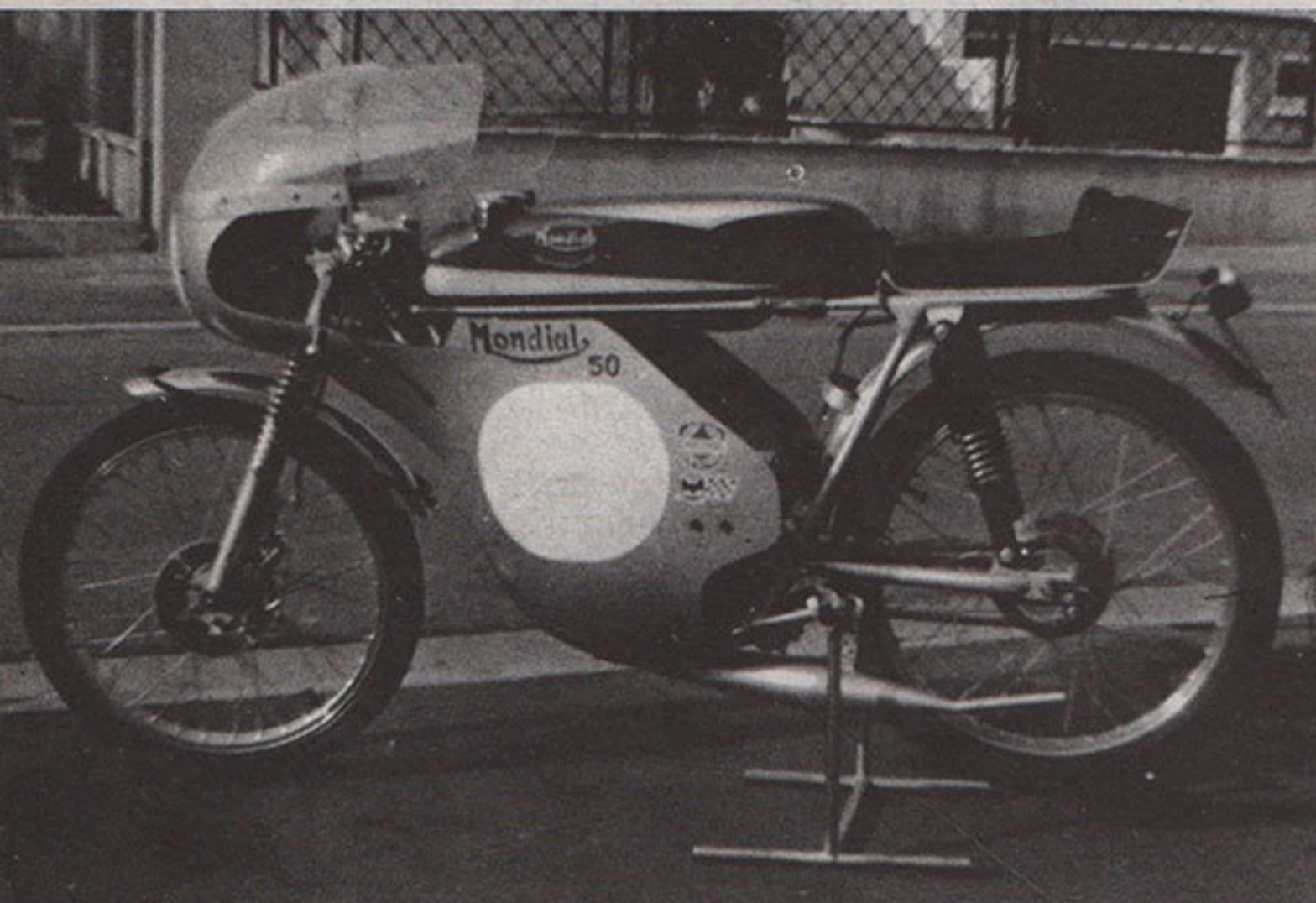
# MONDIAL RECORD "Formule Sport"

**A** PRES un an d'utilisation sur route et en course, je vous adresse une description de ma machine, un Mondial Record préparé pour les courses de formule Sport.

D'origine c'est déjà une machine extrêmement sportive capable de 104 km/h en pot de détente (données usine). Le moteur n'est pas sans similitude avec les Franco-Morini ; c'est un deux-temps de 49,3 cc (38,6x42 mm) développant 6,5 CV à 9.500 tr/mn avec le pot de détente prévu par l'usine. La compression est de 9,8 à 1 et le piston comporte 2 segments classiques mais minces et chromés.

L'alimentation est assurée par un Dell'Orto UA 18 S à corps vertical et l'allumage par un volant CEV de 25 W avec bobine HT extérieure.

La boîte comporte 4 rapports commandés par un sélecteur à renvoi, étagés comme suit : 1<sup>re</sup> : 50 %, 2<sup>e</sup> : 65 %, 3<sup>e</sup> : 87 %, 4<sup>e</sup> : 100 %, démultiplication secondaire : 14/26 dents.



Le cadre est un double berceau rigidement entretoisé, en particulier à la colonne de direction et à l'axe de bras oscillant. Les suspensions sont amorties hydrauliquement. Les roues de 18 pouces sont munies de jantes alu chaussées de pneus Pirelli 2-18" à l'avant et 2,25-18 à l'arrière.

Le freinage est assuré à l'avant par un disque Campagnolo et un tambour de 120 mm à l'arrière.

Réservoir monté souple, selle courte à dossier. Le poids à vide n'est que de 47 kg.

## MOBYLETTE AV 42

**C**ONNAISSANT et appréciant depuis de nombreuses années votre revue « Scooter et Cyclomoto », je me permets de vous donner mon opinion et mes expériences portant en toute franchise sur l'une des machines les plus courantes en France : la Mobylette grise AV 42, le modèle le plus simple, sans suspension, achetée à Noël 1964.

Roulant tous les jours au moins 20 km et entre toutes

## AMELIORATIONS

Pour courir les Trophées et les Coupes E. Mauve la machine avait été préparée par R. Gauvin :

- Cylindre travaillé à l'échappement.
- Piston échancré de 5 mm face à l'admission.
- Rupteur renforcé.
- Pot de détente chromé.
- Pose d'un carénage compétition et suppression des accessoires inutiles (boîte à outils, béquille, carter de chaîne).

J'avais en outre posé des garde-boue alu ainsi qu'un reniflard sur l'orifice de remplissage de boîte.

Mais les performances étaient insuffisantes, aussi j'effectuai de nouvelles modifications sur le moteur :

- Cylindre : ajustage sur le carter, la lumière d'échappement est retravaillée et les canaux sont polis, diagramme : Ech. 176°, Trans. 129°, Adm. 160°.
- Piston : changé contre un autre comportant un segment supérieur en L. L'axe est monté libre. Les fenêtres inférieures de transferts sont ajustées sur celles du cylindre. La jupe est échancrée de 5 mm face à l'admission. La compression est augmentée par rabotage du haut du cylindre et de la culasse (1,25 mm en tout).
- Pose d'une couronne d'embrayage allégée avec pignons de transmission primaire à taille droite. Pour durcir les ressorts d'embrayage une rondelle est placée sous chacun d'eux.
- Un autre pot de détente est adapté sur un tube de Ø 28 et long de 220 mm.
- Les réglages me donnant les meilleurs résultats sont gicleur 86 ou 88, bougie Bêru 280 ou 310, avance 2,25 mm, mélange à 5/100 de Castrol R 40.

La machine est maintenant nettement plus puissante et monte mieux en régime sans être trop pointue comparée au Derbi sport. Aux Coupes du Salon j'étais 3<sup>e</sup> sport (12<sup>e</sup> au général) derrière un Kreidler et un Itom lorsque je fus contraint à l'abandon sur panne d'allumage au 6<sup>e</sup> tour.

Pour Montlhéry j'utilise une démultiplication de 14/25 dents. Je n'ai jamais chronométré la vitesse avec ce braquet mais je l'estime à 115 km/h avec de très bonnes accélérations.

La formule sport étant supprimée l'an prochain, cette machine sera gréée en course. Les modifications moteur les plus importantes seront : un embiellage chromé (avec trous d'équilibrage comblés, bielle mince, un cylindre en alliage léger chromé dur, une culasse donnant 13 à 1 de compression et un carburateur Dell'Orto de 20 mm.

**N.D.L.R. — Le signataire de cet intéressant « En toute franchise » a omis de... signer son texte. Mais en raison de la qualité de celui-ci, nous le publions tout de même, par exception !**

les mains, elle m'a donc fait actuellement 4 entières années. Je suis peut-être tombé sur un bon élément mais j'en ai été très content. Jamais de grande panne mais au cours des temps, j'ai modifié diverses choses.

Bien qu'étant assez grand (1,76 m, 75 kg), le guidon m'était trop large. J'ai scié 4 cm de chaque côté. Résultat : guidon mieux tenu, moindre prise à l'air d'où moins froid et on passe nettement mieux entre les voitures.

Ensuite j'ai abaissé au maxi la selle (jusqu'à scier 2 cm du cadre qui tient le guide-selle !) et la tenue de route est bien meilleure.

De même j'ai raccourci les commandes (les gaines et câbles) afin que ça ne se balade pas.

Au début j'avais bien des difficultés pour démarrer et souvent des ratés par temps de pluie. J'ai supprimé l'antiparasite et tout cela a disparu. Démarrage instantané, même après de longs moments d'inactivité.

Puis il y a 1 an, j'ai remplacé la bougie (Marchal) par une bougie blindée d'avion extra froide (électrodes de platine) car on devait changer ou nettoyer la Marchal trop souvent. Depuis, impeccable ! J'ai fait raboter à l'étau-limeur 3 mm ! (piston à ras bord de la culasse), et le tout roule très bien.

Ensuite j'ai enlevé les aspérités de la pipe d'admission, ajusté les joints carbu-cylindre, et abattu les angles du carbu, boisseau, filtre à air.

Avec l'augmentation du taux de compression, j'ai pu changer le gicleur de 22 contre un 19, et ces petits travaux faits proprement (sans jamais déposer le moteur ni surtout toucher à l'allumage, ni toucher le cylindre, le piston surtout !) au lieu des 45 d'origine, la machine roule

à 60 mais avec plus de puissance sur toute la gamme. Courroies bien tendues, pot d'échappement nettoyé 1 fois, décalaminage (dévisser la culasse sans enlever le cylindre !) tous les ans, et ma machine après 4 ans et certainement 50.000 km tient un ralenti extra (environ 900 tr/mn) et montre une très grande souplesse.

En général, la vitesse est supérieure à celle des « bleus ».

Pour l'essence, je mets 1 litre à 10 % et complète avec du super que j'ai chez moi.

Ce qui a souffert sur ce cyclo : les jantes car sans amortisseur à 60 km/h... la peinture, et les pattes attaches du moteur dessoudées d'un côté, idem pour la béquille et la tenue du garde-boue arrière.

Mon but : monter le Rennsatz sur mon Kreidler mais j'ai peur du manque de souplesse et de la consommation, car je n'ai que le 3 vitesses.

Hubert WARING,  
13 - MARSEILLE.

## FLORETT RS 5 vitesses

**P**OSSESSEUR d'un Kreidler Florett RS totalisant 10.200 km à ce jour (donc parfaitement libéré), acheté neuf en juillet 1968, je désire faire partager mon enthousiasme à tous les lecteurs de « Scooter et Cyclo-moto ».

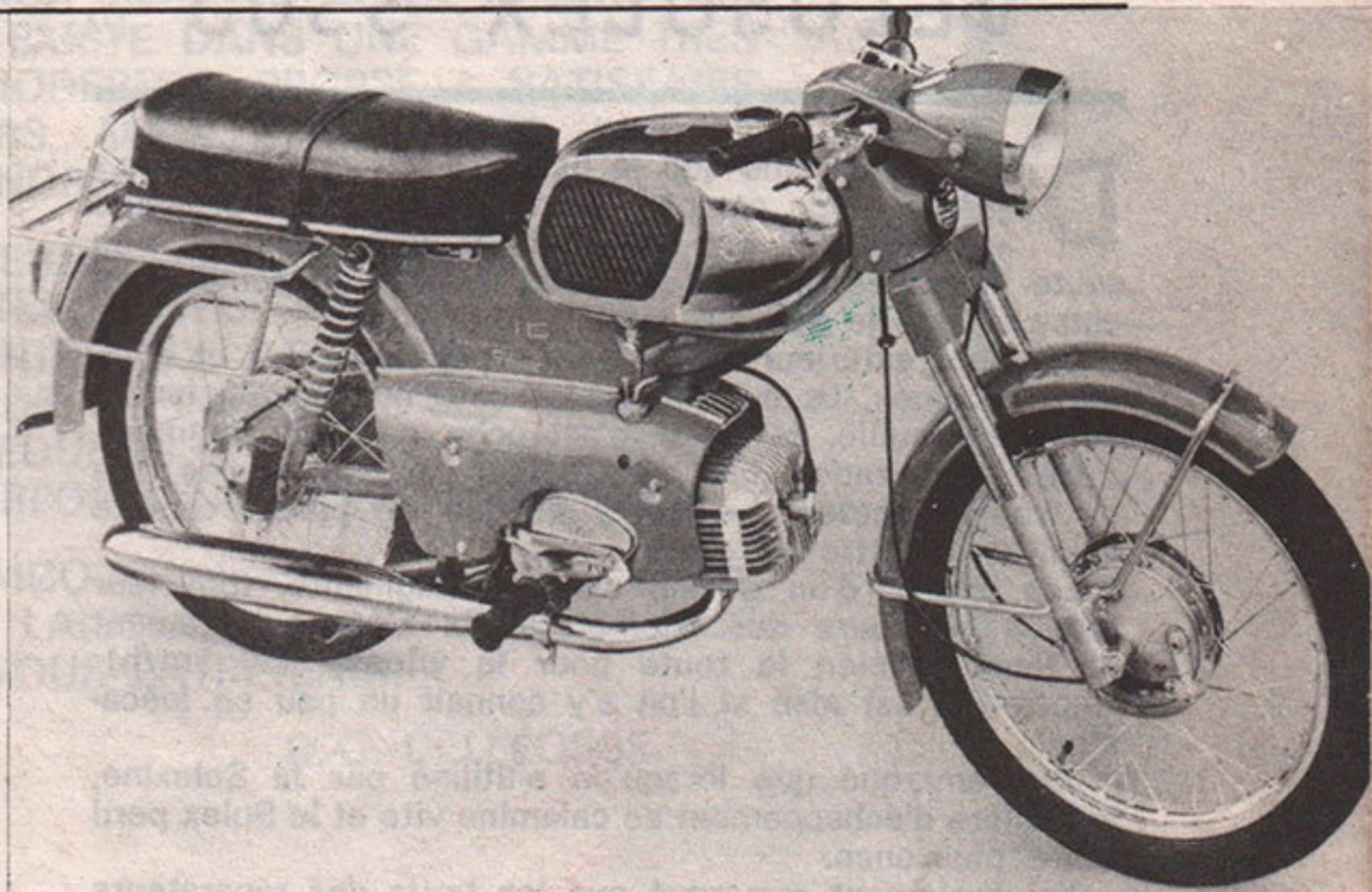
Tout d'abord, les qualités dominantes de ce Kreidler.

Confort exceptionnel : selle biplace large et moelleuse. Amortisseurs d'une souplesse égalée jusqu'à ce jour par aucun vélomoteur de 50 cc. Excellente position de conduite, permettant d'effectuer de longs parcours sans fatigue. Tenue de route irréprochable ; on peut virer à plein gaz avec des angles impressionnants en toute sûreté. Je peux faire 500 km la poignée « dans le coin », sans que le moteur perde de sa puissance. Les performances sont à la hauteur de la renommée. J'ai atteint à maintes reprises le 110 km/h au compteur. (Je dois préciser que chrono en main, mon compteur s'est avéré pessimiste de 6 km/h à 80 km/h, ce qui m'a causé une surprise des plus agréables).

En position assise, j'atteins aisément les 95 km/h au compteur, et ils peuvent être tenus sur de grandes distances, ce qui permet des moyennes dont n'auraient pas à rougir bon nombre de 125 cc.

Ce qui frappe le plus sur ce Kreidler c'est l'exceptionnel brio du moteur, moteur admirablement servi par la boîte 5 rapports, les reprises sont réellement foudroyantes à condition de rester au régime, car le moteur est très pointu et demande à être vivement sollicité pour donner toute sa mesure. Mes amis qui l'ont essayé ont eu l'impression de conduire une machine de cylindrée nettement supérieure. Les 90 Honda, 80 Suzuki et consorts ne font pas le poids et de nombreuses 125 ont l'occasion de voir mon feu arrière. En ville, je nargue les « bagnoleux » qui essaient de m'en faire voir, surtout au feu vert. Mais c'est en montagne que le plaisir est le plus grand ; j'avale des côtes réputées ardues sur le 3<sup>e</sup> et le 4<sup>e</sup> rapport à de vives allures. J'oubliais de dire que le frein avant est très progressif et d'une puissance surprenante ; quand au frein arrière, il se contente d'un rôle subalterne, il allume le feu stop. L'éclairage est très moyen.

Les principaux reproches sont l'imprécision de la sélection et le poids relativement élevé pour la cylindrée : 80 kg. Je laisserai de côté la fiche technique dont nos amis lecteurs pourront prendre connaissance dans le « Scooter et Cyclo-moto » consacré au R.S. Je ne ferai pas non plus une description minutieuse de la partie cycle, me contentant de dire que je la trouve très réussie. J'allais oublier de dire que rouler en duo ne diminue en



rien le plaisir et j'ai déjà réussi à atteindre le 100 km/h en duo. Si certains de nos amis lecteurs envisagent l'achat du R.S. : feu vert. Ils peuvent y aller en toute confiance. Quant à moi, j'espère bien acquérir très prochainement le kit d'usine.

J.-P. BOSSON,  
74 - ANNEMASSE.

## FLANDRIA ULTRA SPORT

**E**N toute franchise, nous nous décidons à prendre la plume pour vous faire part de nos impressions sur nos machines respectives. Précisons que nous sommes deux copains « anti-bagnoleux » qui aimons le vent dans la figure et les angles à se râper les coudes.

Je n'ai pas la chance de posséder, comme mon ami, un Florett RS. Néanmoins mon Flandria m'a procuré beaucoup de plaisirs routiers. Je l'ai acheté neuf en janvier 1969. Son compteur chiffre aujourd'hui 20.000 km pratiquement tous effectués sur route, car je suis un passionné des voyages.

Après un rodage de 1.500 km, le moteur donna sa pleine mesure surtout après la pose d'un Dell'Orto 18 mm et d'un pot de 50 Suzuki très joli d'aspect. L'apparence du tout est un peu fragile, mais l'habit ne fait pas le moine. Réservoir gris et bleu agréable, ce modèle est assez récent. 4 vitesses par poignée tournante et frein

à pied plus pratique que le rétropédalage. Alésage : 40 mm. Course : 47,7. Taux de compression : 8,5 à 1. Allumage Bosch. Commutateur sur le guidon.

### LES DEFANTS

Ils ne manquent pas : le confort est digne d'une brouette, et je dois m'arrêter tous les 200 km lorsque je voyage : selle trop étroite, jambes repliées sous le menton malgré le guidon cross Tomaselli.

Eclairage ridicule malgré l'inverseur code-phare, et avertisseur inaudible à partir de 50 km/h. Amortissement arrière nul.

Les qualités ne font pas défaut (si l'on peut ainsi dire !) La tenue de route était fort déficiente avant que je ne monte à l'arrière un Michelin qui m'a permis de rattraper nombre de dérapages. La robustesse et l'endurance

du moteur m'étonnent encore : il ne m'est jamais arrivé d'ennui jusqu'à présent. Ce moteur tourne « poignée dans le coin » aussi longtemps que vous le désirez. La pluie, le vent, ne lui font pas peur. Ses performances sont intéressantes : sur 250 km je ne mets qu'un quart d'heure de plus que ma mère avec sa Simca 1000, soit 4 heures de route.

Le freinage est bon, progressif, puissant et assez doux. Ce sont des qualités pas négligeables. Je passe maintenant aux performances : 400 m. D.A. : 26". Vitesse de pointe : 95 km/h. couché. En un mot, ce petit cyclo m'a donné bien des joies, mais je pense m'acheter le plus tôt possible une B.M.W. R60.

Un grand salut à tous les amis motocyclistes, merci à « Scooter et Cyclomoto », revue passionnante et instructive. Vive le deux-roues qui conserve la santé !

Roland HECKEL,  
74 - ANNEMASSE.

## VELOSOLEX 3300

**D** EPUIS deux ans que je lis « Scooter et Cyclomoto » je me rends compte que bien peu de possesseurs de Velosolex ont envoyé leurs impressions à « En toute franchise ». Aussi je vous écris... en toute franchise ce que je pense du Vélosolex 3300 !

D'aspect extérieur, l'allure est « pépère », noir et quelques chromes. Le moteur est robuste mais dur à lancer sur sol mouillé, le galet n'accroche pas suffisamment.

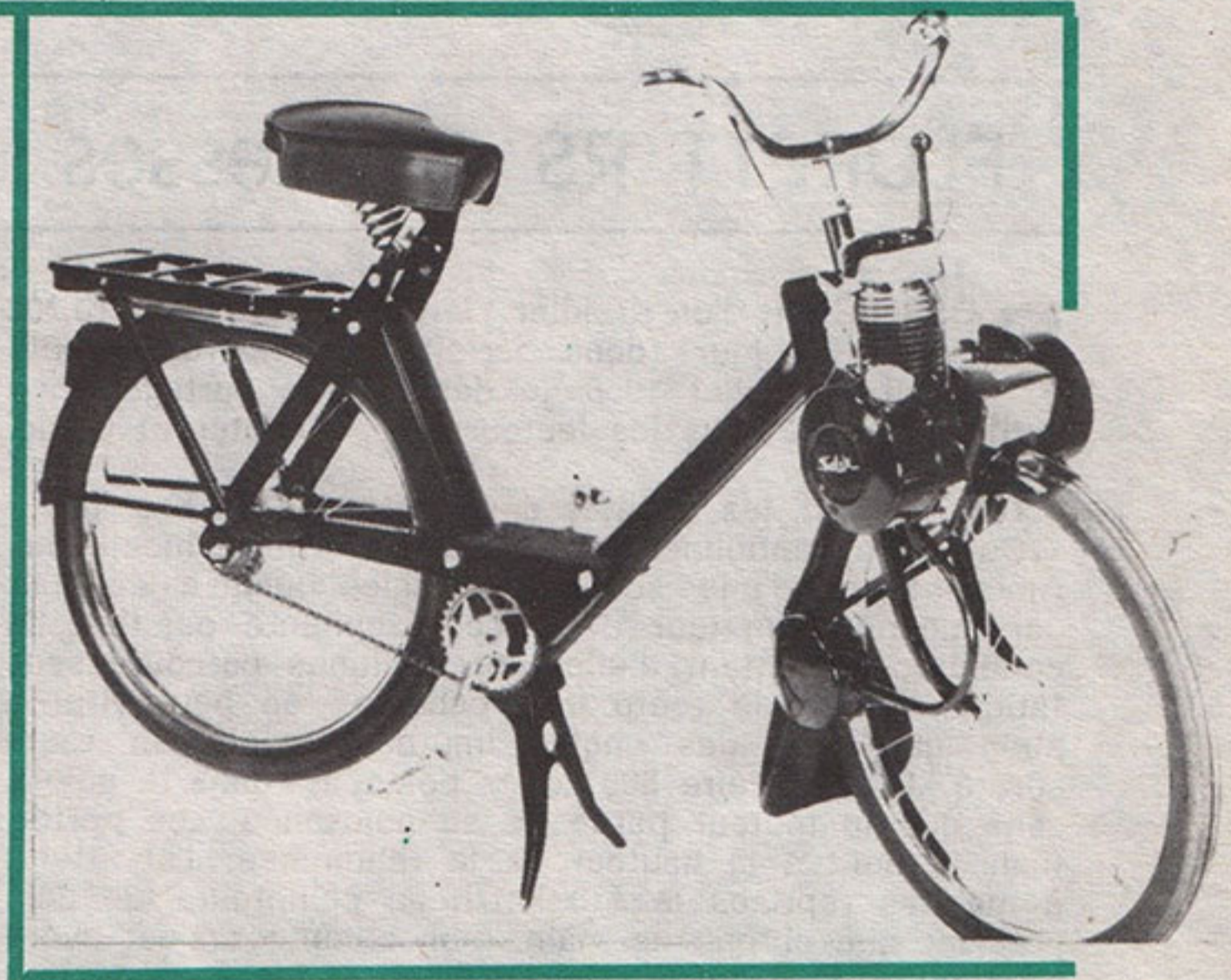
Côté carburation, il y a un défaut car il n'est pas rare de voir le moteur se noyer et que de plaisir ensuite pour le remettre en route !

Les pneus, d'un dessin dénué d'originalité, font leur preuve au cours des kilomètres, ils s'usent lentement et tiennent bien la route pour la vitesse (30 km/h). L'entretien est aisé si l'on s'y connaît un peu en mécanique.

J'ai remarqué que lorsqu'on n'utilise pas la Solexine, la lumière d'échappement se calamine vite et le Solex perd toute puissance.

J'ai également remarqué que les tarifs des réparateurs n'étaient pas toujours sérieux ! 50 F pour un décalaminage... c'est un peu excessif compte-tenu du travail.

La conduite est amusante car on est toujours « pied à la planche ». Les virages s'escamotent dans un grand fracas de béquille : c'est là un défaut !



Pour conclure, le Solex est une machine agréable si on le ménage un peu, et il ne consomme pas 1 l. aux 80 km (gros avantage pour les bourses plates).

R. JACQUET,  
95 - FRANCONVILLE.

## SUPERIA FULL SPEED

**D** EPUIS décembre 1966, je suis possesseur du modèle Superia Full Speed 3 vitesses avec pots d'échappement relevés, fourche renforcée et cadre double berceau.

Tout d'abord je tiens à vous signaler que cette machine ne sert pratiquement qu'à me détendre sur la piste de karting (endroit peu conseillé pour qui veut conserver son moteur dans l'état voulu) et me promener les jours de beau temps sur des routes de montagne (à cause des descentes !).

D'esthétique agréable ma Superia res-

semblerait à un engin de compétition pour les non-initiés (ce qui ne me déplaît pas). La peinture et les chromes sont d'excellente qualité et l'aspect extérieur est très réussi. Sur route on atteint facilement le 70 km/h chrono (et cela sans avoir débridé le moteur, malgré les protestations de mon mécanicien qui ne veut pas me croire). Mais, à ce régime, je commence à perdre tous les boulons qui tiennent les pots d'échappement !

Le moteur est très robuste malgré l'obligation de changer les disques d'embrayage (ce qui est normal vu son utilisation). La machine est très nerveuse et on lève la roue avant très facilement.

L'éclairage manque de puissance ; la tenue de route est sensationnelle ; les freins sont excellents ; on obtient une très bonne position conduite couché ; enfin les suspensions sont agréables.

Réparations effectuées pendant un usage de 8.000 km :

Frein arrière, phare, quelques bougies, poignée d'accélérateur, disques d'embrayage, vis platinées, 1 pneu, une bonne dizaine de câbles de toutes sortes, quelques rétroviseurs, 1 réservoir (ça c'est de la faute de la piste de karting !).

En conclusion : Je suis très satisfait de cette machine, et j'ai éprouvé du plaisir à la conduire. Elle plaira énormément aux amateurs de conduite sportive (je parle des moins de 16 ans bien entendu !).

Je possède actuellement une Ravat 125 cc 1957 transformée en show-bike et je regrette énormément les balades sur mon Superia (et mes chutes à la piste de kart !).

LENYS,  
68 - COLMAR

*une 125 cc course à la dimension  
des jeunes*

## la 125 MAICO RENNSPORT

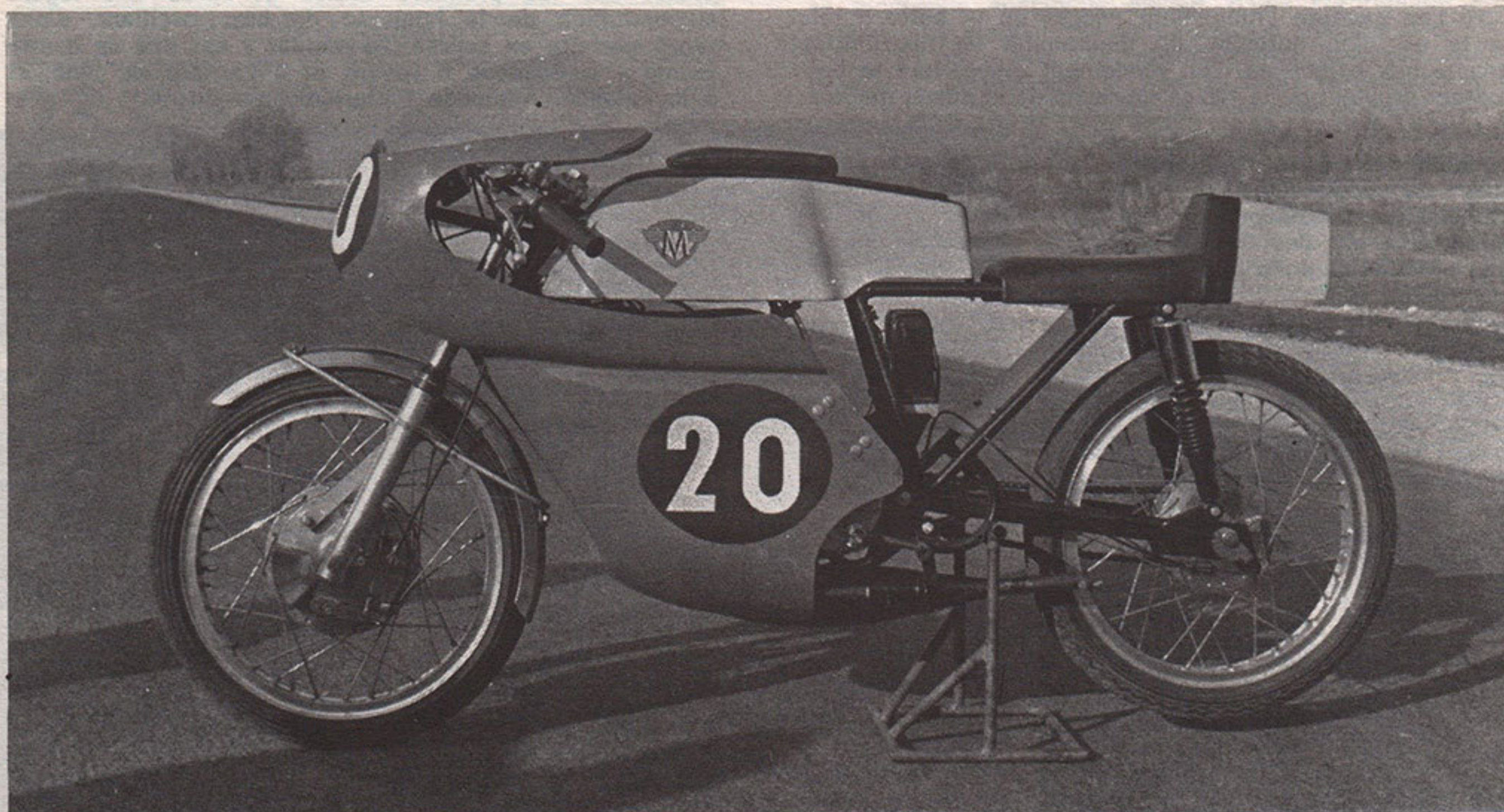
par G. MALLET

**L**E 50 cc, DU VELOSOLEX AUX BICYLINDRES DE GRAND PRIX DE 14 A 16 CHEVAUX, EXISTE DANS UNE GAMME TRES RICHE EN VEHICULES MODERNES, PROPRE A SATISFAIRE DES MILLIONS D'UTILISATEURS, MAIS EVIDEMMENT, LIMITEE TOUT DE MEME PAR SA CYLINDREE.

C'EST POURQUOI J'AI PENSE POUVOIR INTERESSER LES JEUNES LECTEURS DE « SCOOTER ET CYCLOMOTO » — TOUT AU MOINS LES PLUS SPORTIFS D'ENTRE EUX — EN LEUR PRESENTANT UNE MACHINE SUSCEPTIBLE DE NE PAS TROP LES DEPAYSER GRACE A SES DIMENSIONS REDUITES ET A SON FAIBLE POIDS, BIEN QU'AUTORISANT DES PERFORMANCES STUPEFIANTES.

IL S'AGIT DE LA 125 cc MAICO RENNSPORT — CE QUI SIGNIFIE « COURSE » — DONT JE LAISSERAI A NOTRE ESSAYEUR GILLES MALLET LE SOIN DE VOUS ENTRETENIR.

R.-C. DELEFOSSE.



**D**E nombreux jeunes rêvent de compétition, certains réalisent ce rêve et choisissent alors raisonnablement — prix et performances convenant le mieux à leurs jeunes moyens — la catégorie 50 cc.

S'ils n'y font pas nécessairement une grande carrière ils n'en découvrent pas moins les joies de la compétition, y acquièrent un peu de métier et un beau jour, décident logiquement de passer à une catégorie supérieure.

Sans parler du problème financier, le choix n'est évidemment pas si facile. Il s'agit de trouver du matériel rapide, robuste et d'une mise au point pas trop délicate. En outre, il vaudra mieux pour un jeune seulement habitué au 50 cc, choisir une catégorie qui ne le dépayse pas trop. Le pilotage à 200 km/h d'un engin de 150 kg ne présente aucun rapport avec celui d'une « tasse à café » de 50 kg à 130 km/h. et il serait regrettable d'investir une somme importante dans l'achat d'un matériel dont certains découvriront — mais trop tard — qu'il dépasse leurs moyens.

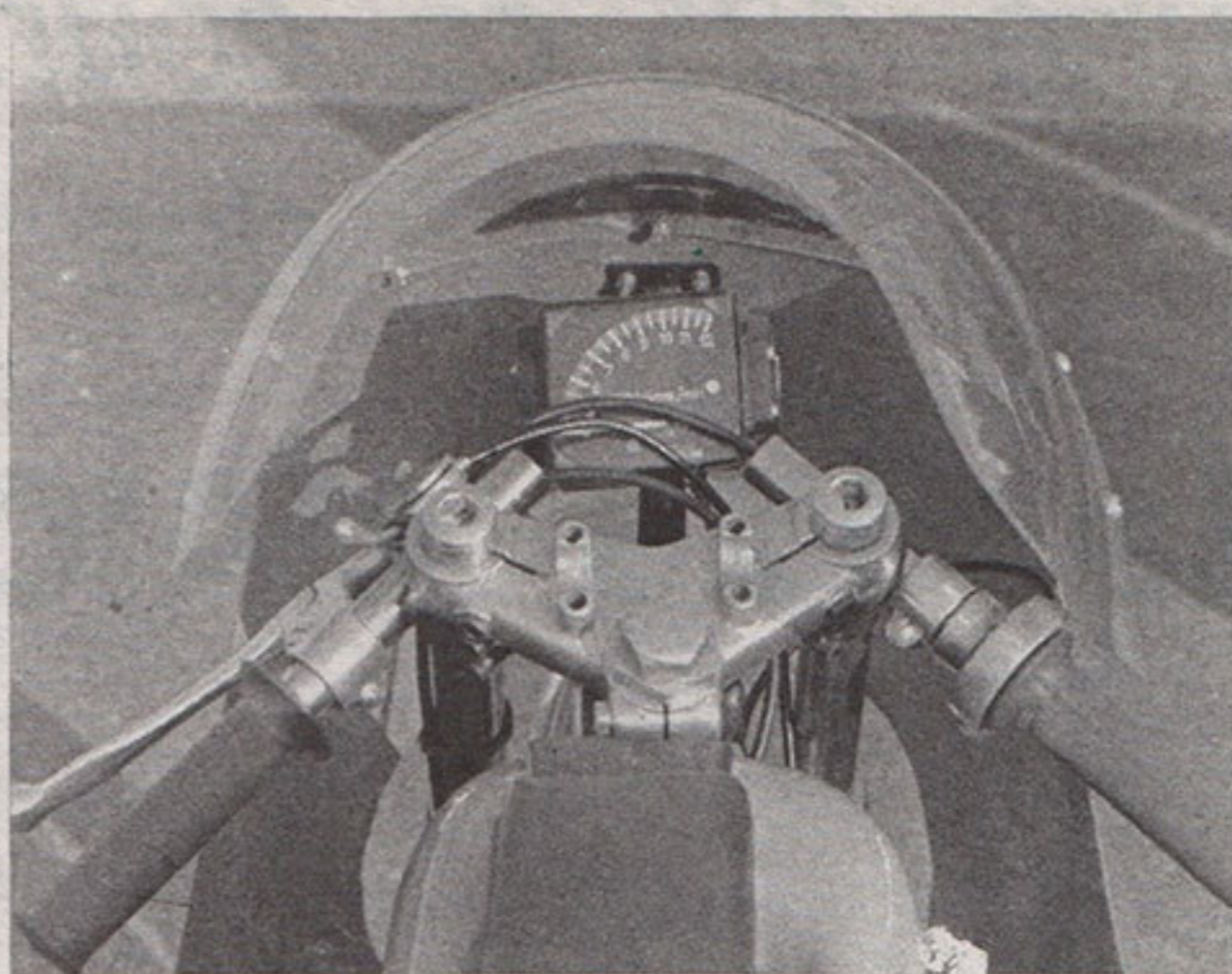
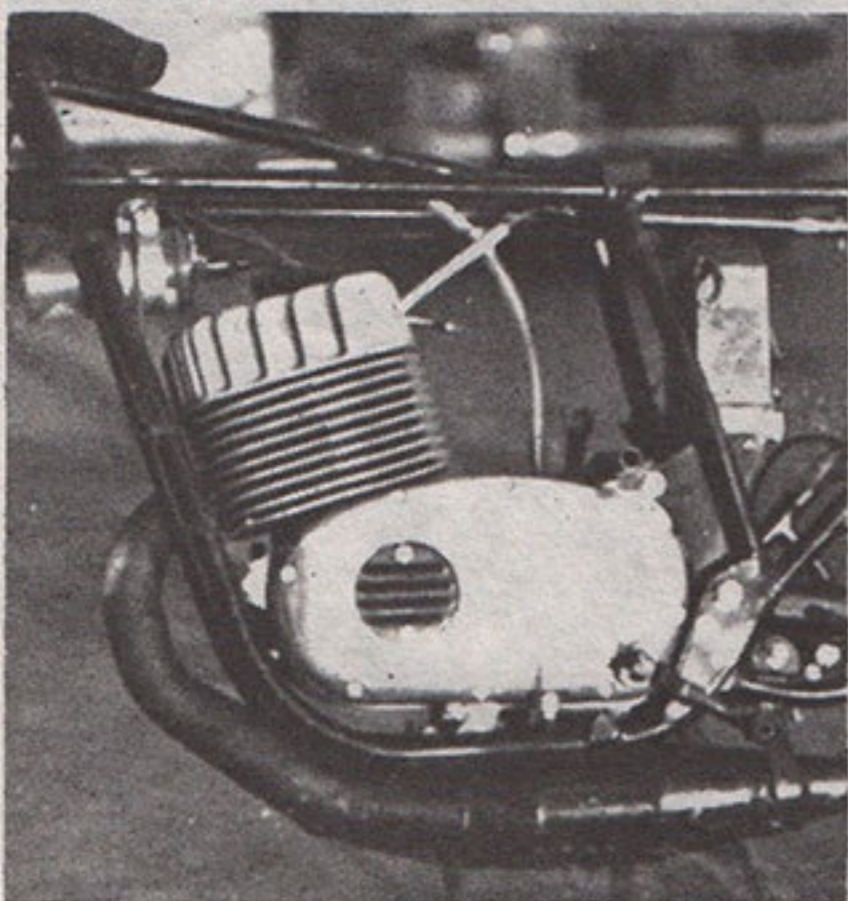
C'est pourquoi je pense que la toute nouvelle 125 Maïco Rennsport, que les dirigeants de l'usine allemande ont eu la rare sportivité de présenter, et de faire essayer publiquement, en France, au début du mois, répond sur de nombreux points à cette recherche. Nous allons voir pourquoi.

## LE MOTEUR

Il s'agit d'un monocylindre deux-temps refroidi par air, très net, très simple d'aspect et de conception. La seule concession apparente à une technique moderne d'ailleurs maintenant très répandue en compétition consiste en l'adoption, pour alimenter le moteur, d'un disque distributeur rotatif associé à un « énorme » carburateur Bing Ø 32 mm. Le cylindre chemisé est à 3 transferts, deux classiques de part et d'autre de l'échappement, le 3<sup>e</sup> étant constitué par une saignée dans le cylindre correspondant à une fenêtre dans le piston. Celui-ci possède un seul segment en L, ce qui est devenu classique sur les deux-temps compétition, comme est classique le dessin de la culasse, en forme de « casquette de jockey », qui donne un taux de compression de 15 à 1.

Si l'on excepte l'étagement course de la boîte 5 rapports et, bien entendu, un diagramme de distribution adapté aux exigences d'un rendement élevé, tout le bas-moteur provient de la 125 cc tourisme de la même marque.

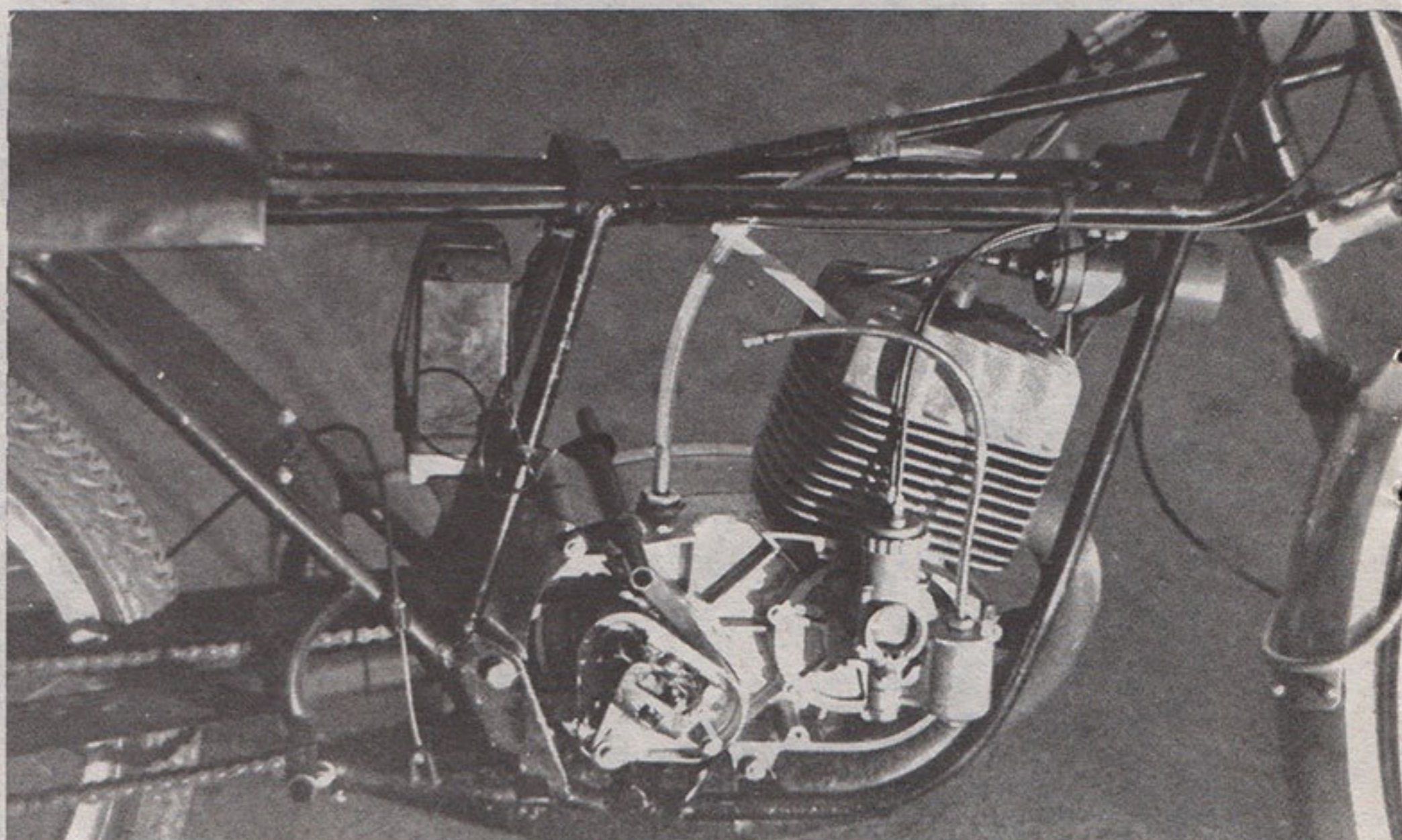
Le moteur est d'une rare netteté pour un deux-temps à haut rendement. L'échappement se caractérise par des dimensions très proches de celui des 125 cc M.Z. usine 1968.



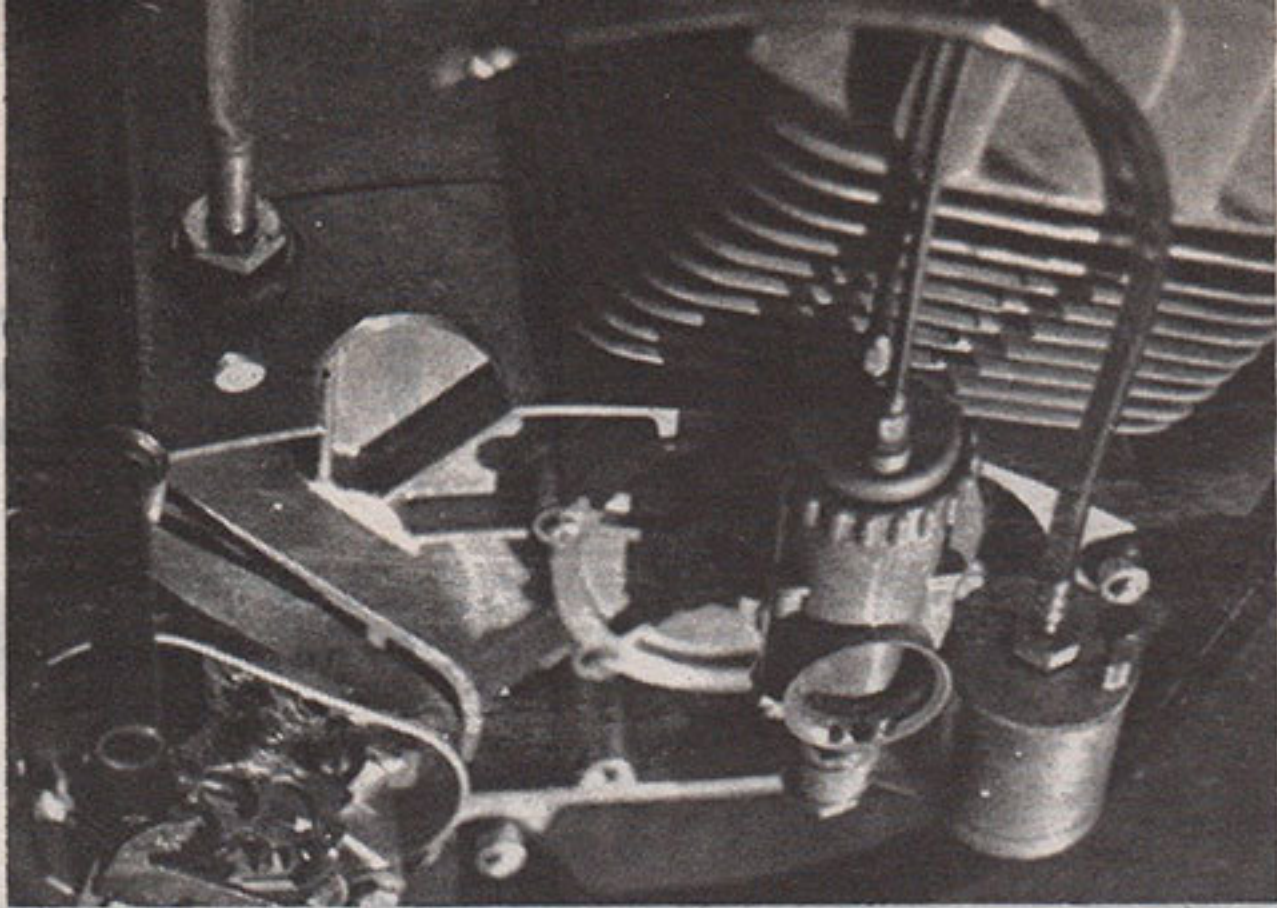
La 125 Maïco vue par le pilote. Un compte-tour électronique gradué jusqu'à 12.000, une poignée de gaz, un levier de frein et un levier d'embrayage, et, au pouce gauche, la manette de commande du volet d'air permettant, au besoin, d'« ajuster » la richesse d'émulsion. Le coussin de réservoir permet une bonne position couchée, sans dommage pour le menton.

Rien, donc, de très spécial dans ce moteur. Nous trouvons-là une parfaite illustration des conceptions de l'usine en la matière. Maïco entend avant tout construire du matériel de tourisme ou de sport rapide et robuste, les modèles compétition devant dériver aussi étroitement que possible de ces bases solides, quitte à tirer après leurs essais en course quelques enseignements dont pourraient bénéficier les machines tourisme.

Réalisé en tube de Ø 20 mm et 2 mm d'épaisseur, le cadre double-berceau de la 125 Maïco Rennsport s'est avéré, dès les premiers essais et après une légère augmentation de la longueur du bras oscillant, d'une tenue parfaite en course. Le moteur y est fixé en quatre points : au-dessous à l'avant et à l'arrière du bloc, et à la culasse. Allumage batterie-bobine Bosch.







Le moteur vu de son côté le plus « tourmenté ». Le gros carburateur Bing de  $\varnothing$  32 mm est boulonné sur le carter du disque distributeur. Le boîtier situé derrière comporte le mécanisme de sélection extérieur. Celui-ci, actuellement en cours d'essais, est protégé par un simple couvercle en plastique maintenu par un élastique.

C'est une politique pleine de sagesse, qui ne ruine pas l'usine en recherches onéreuses sur des modèles super-spéciaux, et assure en même temps au coureur privé de la pièce disponible et à des prix raisonnables, et à l'usager un matériel d'une extrême robustesse.

### LA PARTIE CYCLE

Le cadre « maison » est réalisé, comme le moteur, par l'excellent ingénieur Gunter Schier, qui ajoute à ses connaissances universitaires une solide expérience pratique d'ancien coureur et metteur au point de ses propres machines.

Il s'agit d'un double-berceau en tubes de  $\varnothing$  20 mm, équipé à l'avant d'une fourche télescopique italienne Baroni, et à l'arrière d'un bras oscillant contrôlé par deux amortisseurs Girling racing.

Un frein double-came Montesa à l'avant, un simple-came d'origine (celui de la 125 tourisme) à l'arrière équipent les roues de 18 pouces chaussées de pneus Dunlop racing.

Complète avec carénage, selle et réservoir en polyester, la 125 Maïco Rennsport ne pèse, à vide, que 79 kg.

### 180 CHRONO !

23 ch à 9.500 tr/mn, c'est ce qu'annonce l'usine. Mais l'ingénieur Schier précise qu'en réalité, la puissance maxi est obtenue entre 11.000 et 11.500 tr/mn, sans pouvoir être chiffrée du fait d'un banc d'essais limité aux mesures à 9.500 tours maximum. Donc, on peut supposer que la puissance maxi réelle tourne autour de 26 ch, ce qui, joint à une machine basse qui pèse moins de 80 kg, devait autoriser théoriquement de coquettes performances.

Les essais ont eu lieu sur une base chronométrée de 500 m, installée par les frères Nougier — qui distribueront les machines vitesse importées par M. Soullignac (Maïco-France) — sur une portion rectiligne d'environ 3 km d'autoroute non encore mis en service.

Un beau temps frais mais ensoleillé et sans vent accueillit le dimanche 5 janvier un public nombreux venu assister à ces essais.

Quelques minutes pour chauffer le moteur, et l'ingénieur Gunter Schier partait pour les chronos. Deux minutes plus tard, il était de retour, accueilli de tous par les plus vives manifestations d'enthousiasme, voire d'incrédulité.

En effet, entre temps il venait de réaliser deux chronos assez remarquables : 174,6 km/h. dans un sens, et 181,8 km/h. dans l'autre. Pour ceux à qui ces chiffres ne disent pas grand chose, je précise qu'ils correspondent à peu près à ce qui doit se faire de mieux dans la catégorie : Neckerman-M.Z. et Villa.



Sous l'œil respectueux de M. Schaad, mécanicien et ex-pilote chez les frères Nougier, G. Schier chauffe le moteur, l'œil attentif aux réactions du compte-tours.

J'ouvre à ce sujet une parenthèse : il serait sans doute très simple de transformer des « estimations » en certitudes si tous les constructeurs, calquant leur attitude sur celle de Maïco, proposaient un essai chronométré public de leurs « racers ». Mais peut-être est-ce trop demander ?

J'ai à mon tour pu réaliser — en ligne droite seulement hélas — des chronos sensiblement identiques, appréciant d'emblée la remarquable facilité de mise en route — aucun des essayeurs du jour n'a engorgé, même après avoir oublié de brancher la batterie ! — puis les montées en régimes se succédant très rapidement, sans aucune vibration, sur les différents rapports.

Les vitesses — une boîte 6 rapports expérimentale équipait notre machine d'essais — passent très bien malgré un sélecteur un peu dur, les autres commandes étant sans reproche.

Malgré les petites dimensions apparentes de cette 125 cc, j'y ai logé sans effort mon mètre 76, la position en limande adoptée pendant environ une demi heure ne m'ayant pas laissé la moindre crampe à l'arrivée.

Quant au moteur, c'est vraiment un petit engin sensationnel, d'une bone volonté à toute épreuve et malgré sa puissance spécifique élevée, d'une surprenante souplesse. Les chevaux viennent en bon nombre dès 8.000 tours, et on monte les intermédiaires à 12.000. Aucun problème de pilotage, si l'on en croit le Suédois Kent Andersson — pilote officiel de l'usine pour 1969 — très satisfait de la tenue de route, et qui a refusé jusqu'à présent de monter un amortisseur hydraulique de direction. Autre détail typique : on ne trouve pas sur le guidon le classique « bouton de masse anti-serrage ». Par contre, un volet d'air sur le carbu, commandé du guidon, permet de modifier légèrement la carburation en cours de route (utilité sur un circuit fortement dénivelé, ou si un changement de temps subit intervient lors d'une course).

Enfin, l'impression générale des personnes présentes le jour de l'essai, et notamment celles de Ciffreo, Viura, Appietto et Tchernine, rejoint la mienne. D'ailleurs Tchernine n'a pas attendu davantage pour passer commande ferme, sur place, d'une machine pour la saison. Quant à Viura, une machine lui est confiée par l'usine pour 1969.

Je ne pourrais pour conclure, qu'associer dans un même cadre les remarquables performances de cette 125 Maïco, qui vraisemblablement doit faire parler d'elle sur les circuits en 1969, à la non moins rare sportivité et au sérieux de la direction de l'usine, qui n'a pas hésité à se déplacer pour montrer publiquement, à qui voulait le voir, le fruit de son travail.

C'est une attitude louable et sympathique, qui m'a laissé et de l'essai proprement dit et de mes longues conversations avec l'ingénieur Schier, une excellente impression.

G. M.

**AU PREMIER  
COUP D'ŒIL :  
UNE MACHINE SPORTIVE**

# UNE NOUVEAUTÉ dans la tradition transalpine

C. Bourgeois

## LE MALANCA 4 MC

C'EST grâce à l'obligeance de B. Savoye, bien connu dans les milieux motocistes comme coureur et importateur, que nous avons pu disposer dans les meilleures conditions d'un Malanca 4 M.C. pour en effectuer l'essai.

Je n'avais pas conduit depuis longtemps de 50 cc et j'étais heureux d'en avoir un à ma disposition. En effet, ce n'est pas parce que l'on a goûté aux « gros cubes » qu'il faut délaisser les petites cylindrées et les mépriser. Dans ce domaine comme dans un autre, c'est une chose bien connue, on brûle souvent ce que l'on a adoré. Je revenais donc plusieurs années en arrière à l'époque où j'étais possesseur d'un Giulietta qui m'avait donné de grandes satisfactions et initié à la conduite sportive.

Bien entendu, je vois tout de suite certains qui vont sourire en se souvenant du spectacle que j'offrais lorsque je courais en 50 cc. Je n'étais pas je l'avoue, indiqué spécialement, vu mon gabarit, pour monter ce genre de machines, mais l'essentiel n'est-il pas de participer !

Comme chacun sait, il existe en Italie de nombreux constructeurs de cyclos sport qui, partant d'un moteur éprouvé, élaborent une partie cycle originale à tendance sportive, « trail bike », voire compétition dont raffolent les « teenagers » de tous pays.

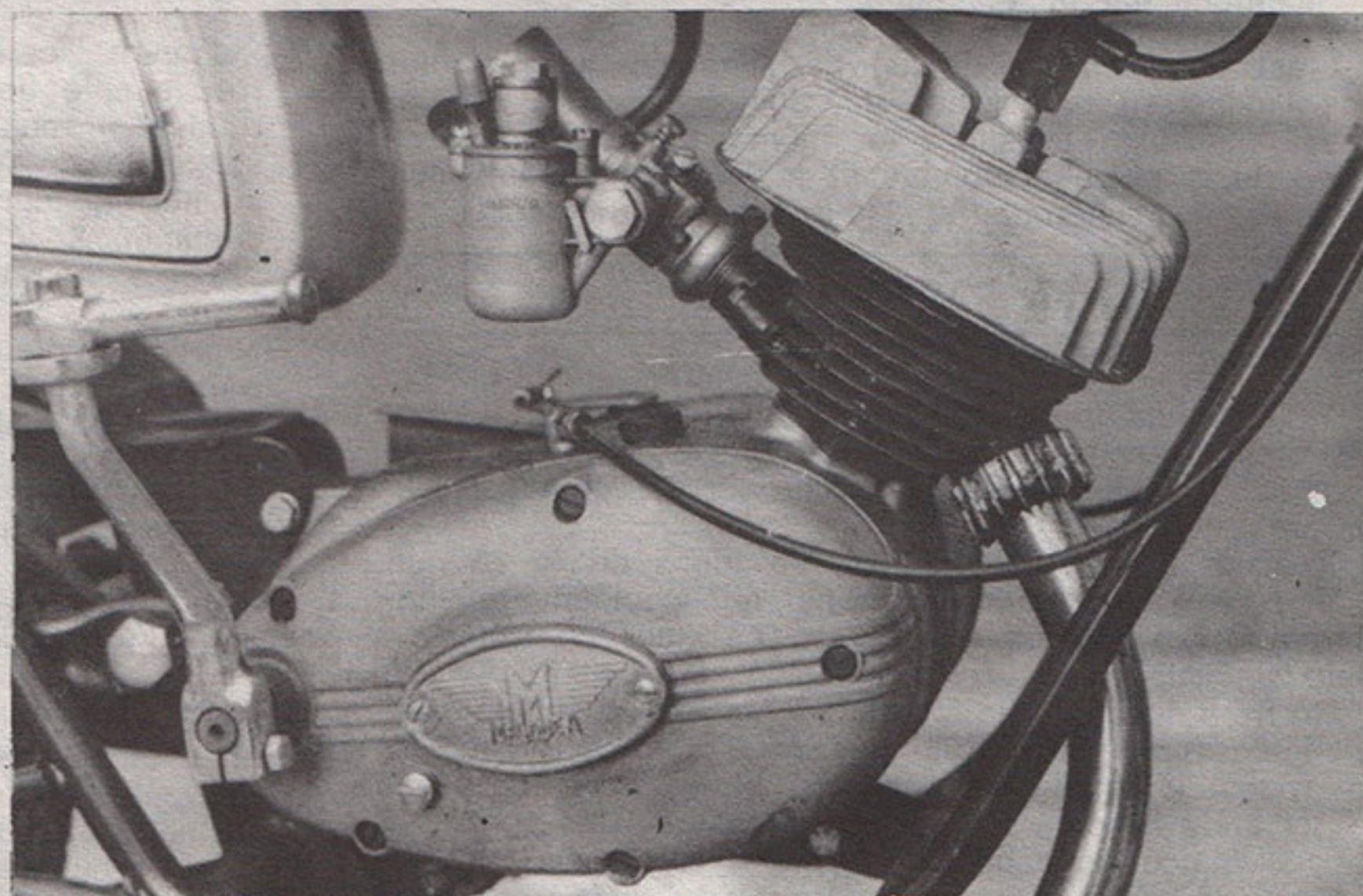
Ces micro-usines ayant à faire face à une sévère concurrence chez elles, sachant qu'il existe en France des mordus pour ce genre de machines, se tournent résolument vers l'exportation, au point que telle marque très répandue en France est pratiquement ignorée en Italie.

Les transalpins sont, dans tous les domaines, des stylistes excellents et produisent des modèles qui font preuve d'une originalité et d'une recherche esthétique certaines.

Au premier coup d'œil sur le Malanca on sait que l'on a affaire à une machine sportive, le long réservoir, la petite selle de skai noir, les garde-boue chromés lui confèrent une allure « racing » indéniable, peu appropriée a priori à un usage urbain, quotidien, mais plutôt idéale pour goûter aux joies de la conduite sportive sur les petites départementales.

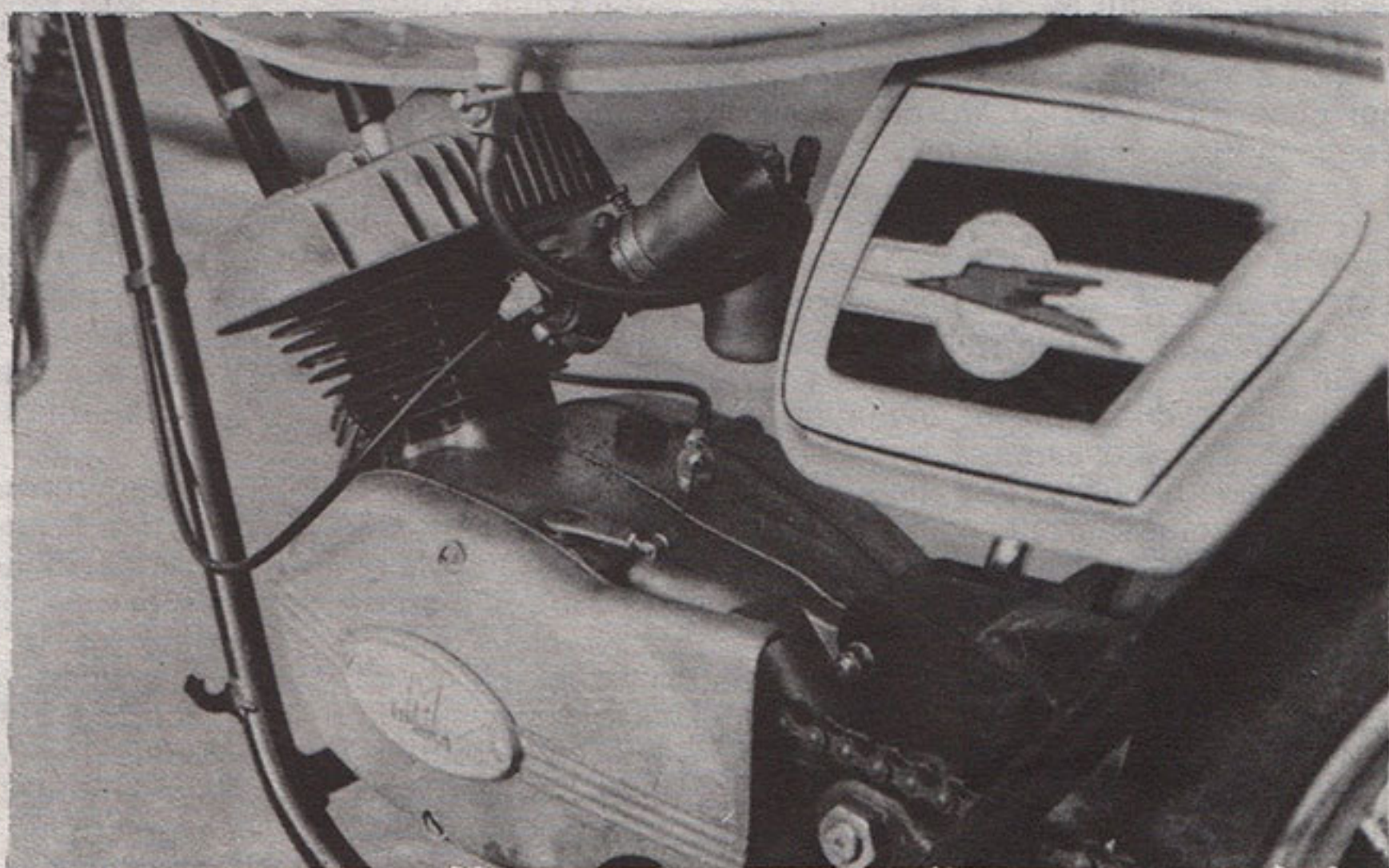
### L'ASPECT TECHNIQUE : LE MOTEUR

NOUS sommes en présence d'un classique monocylindre deux-temps à balayage Schnürle et



Mieux que tout commentaire, nous vous laissons admirer la pureté des lignes de ce petit moteur.

Le coffre à outils est, chose rare, d'une capacité satisfaisante. Le réservoir à la décoration originale et le robinet d'essence à 3 positions.



refroidissement par air. Il s'agit d'une mécanique éprouvée, puisque les constructeurs se sont adressés à Franco-Morini de Bologne.

Ce moteur a été retouché (dans quelle mesure, nous le savons pas) dans le but de fournir une puissance plus élevée. Les cotes sont : alésage 39 mm, course 42 mm, ce qui donne une cylindrée exacte de 47,6 cc. Le taux de compression a été fixé à 6,53 à 1 mais il doit s'agir vraisemblablement du taux géométrique et non du taux réel qui doit être environ de 9-9,5 à 1. La puissance annoncée s'établit à 6,2 CV à 9.500 tr/mn pour un régime maxi de 10.500 tr/mn.

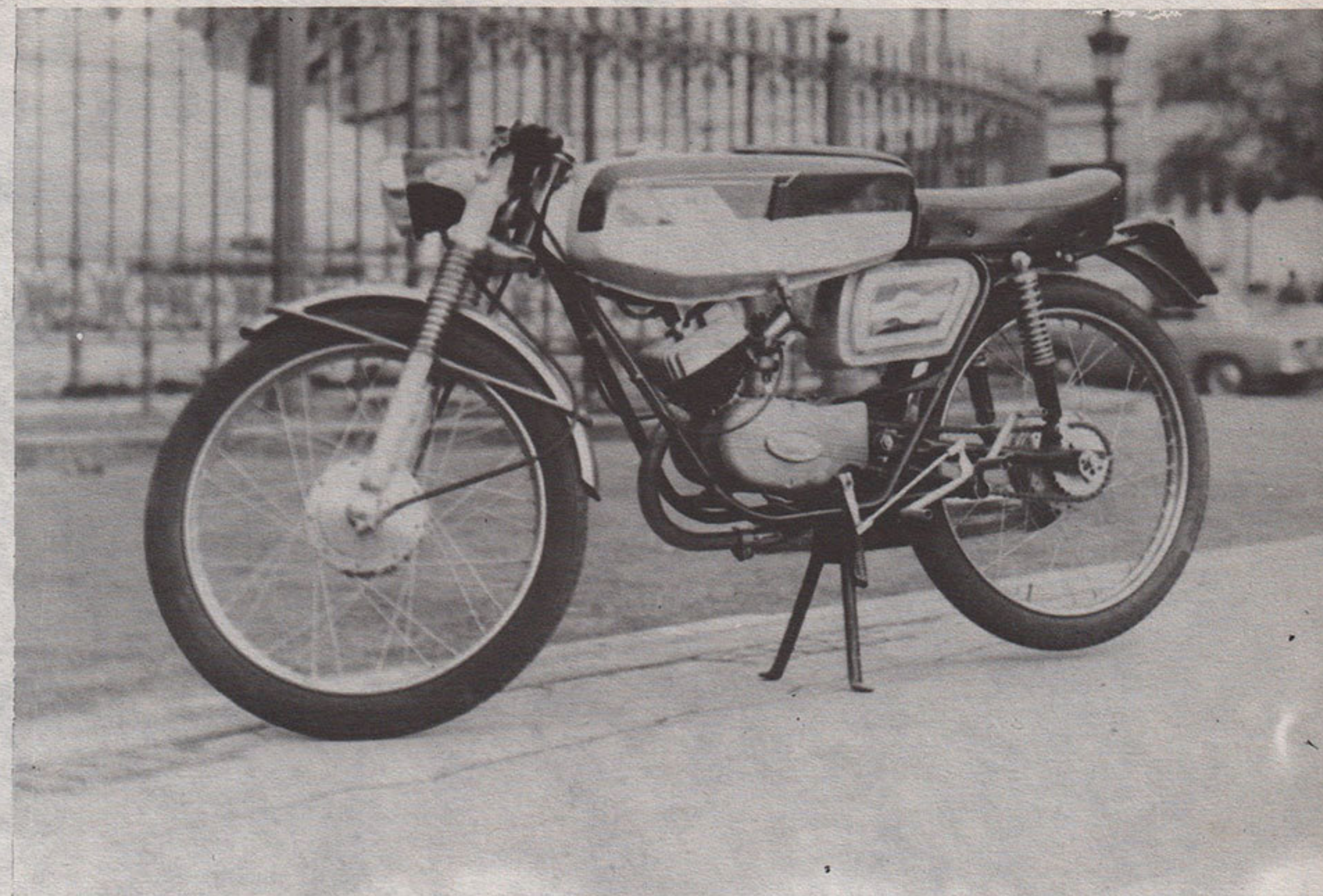
Le cylindre et la culasse sont du type « Turbo » et procurent un refroidissement efficace. L'alimentation est assurée par un Dell'Orto de Ø 18 mm classique, à savoir corps horizontal et cuve montée sur un raccord tournant. Le pot d'échappement a été étudié en fonction des caractéristiques pointues de ce moteur et présente une faible largeur. La boîte de vitesses est à 4 rapports commandés par sélecteur à double branche, la transmission primaire s'effectue par pignon, et l'embrayage à disques multiples travaille dans l'huile.

Rapports :  
1<sup>er</sup> 10/33 = 1 : 15,229.  
2<sup>e</sup> 15/29 = 1 : 8,920.  
3<sup>e</sup> 18/26 = 1 : 6,640.  
4<sup>e</sup> 18/22 = 1 : 5,639.

Cet étalement est bon et on ne peut que reprocher le léger trou existant entre la 1<sup>er</sup> et la 2<sup>e</sup>. Il y a eu de sérieux progrès de faits dans ce domaine car les premières boîtes étaient beaucoup plus étalées, à savoir 1<sup>er</sup> trop courte et trou entre la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup>.

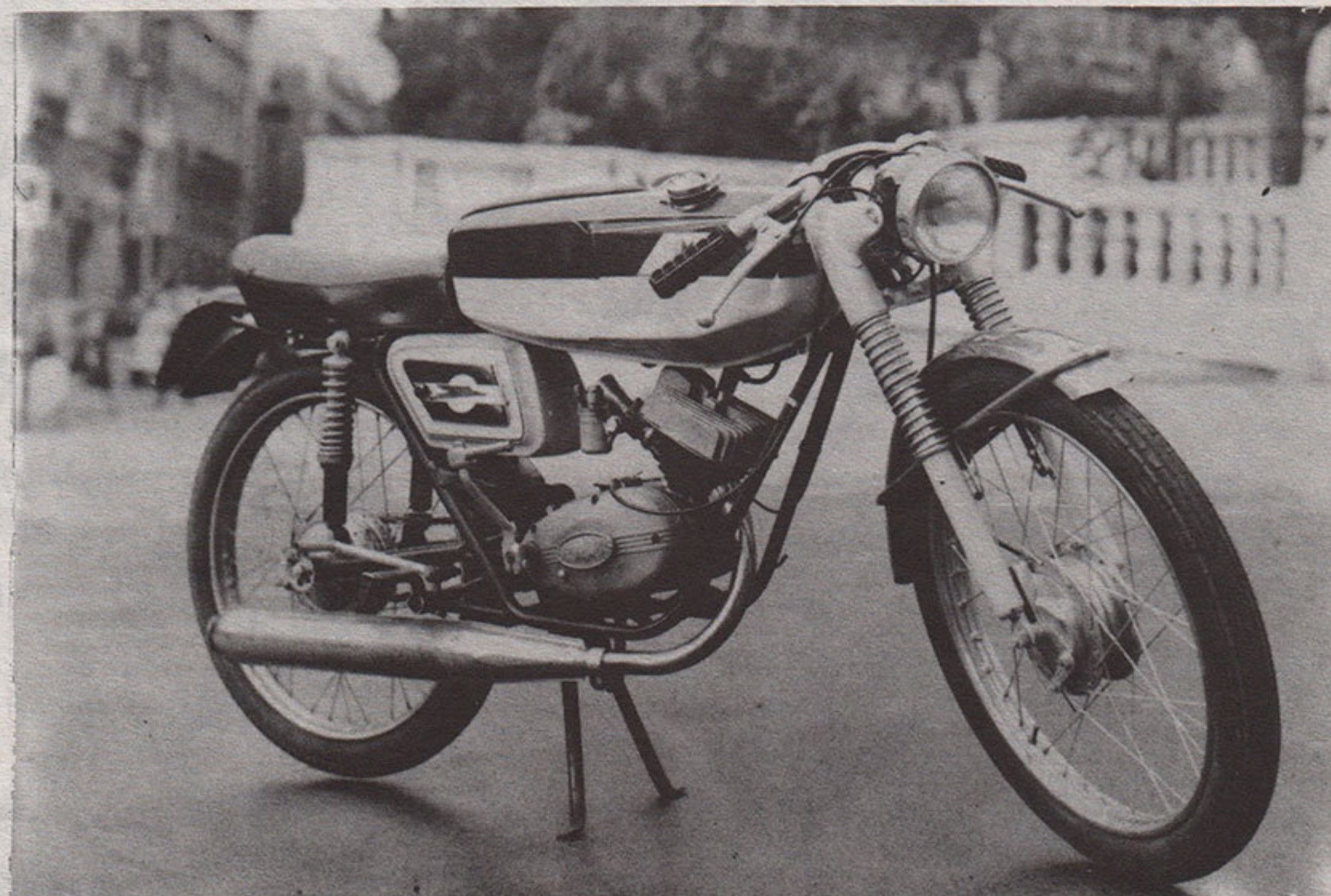
### LA PARTIE CYCLE

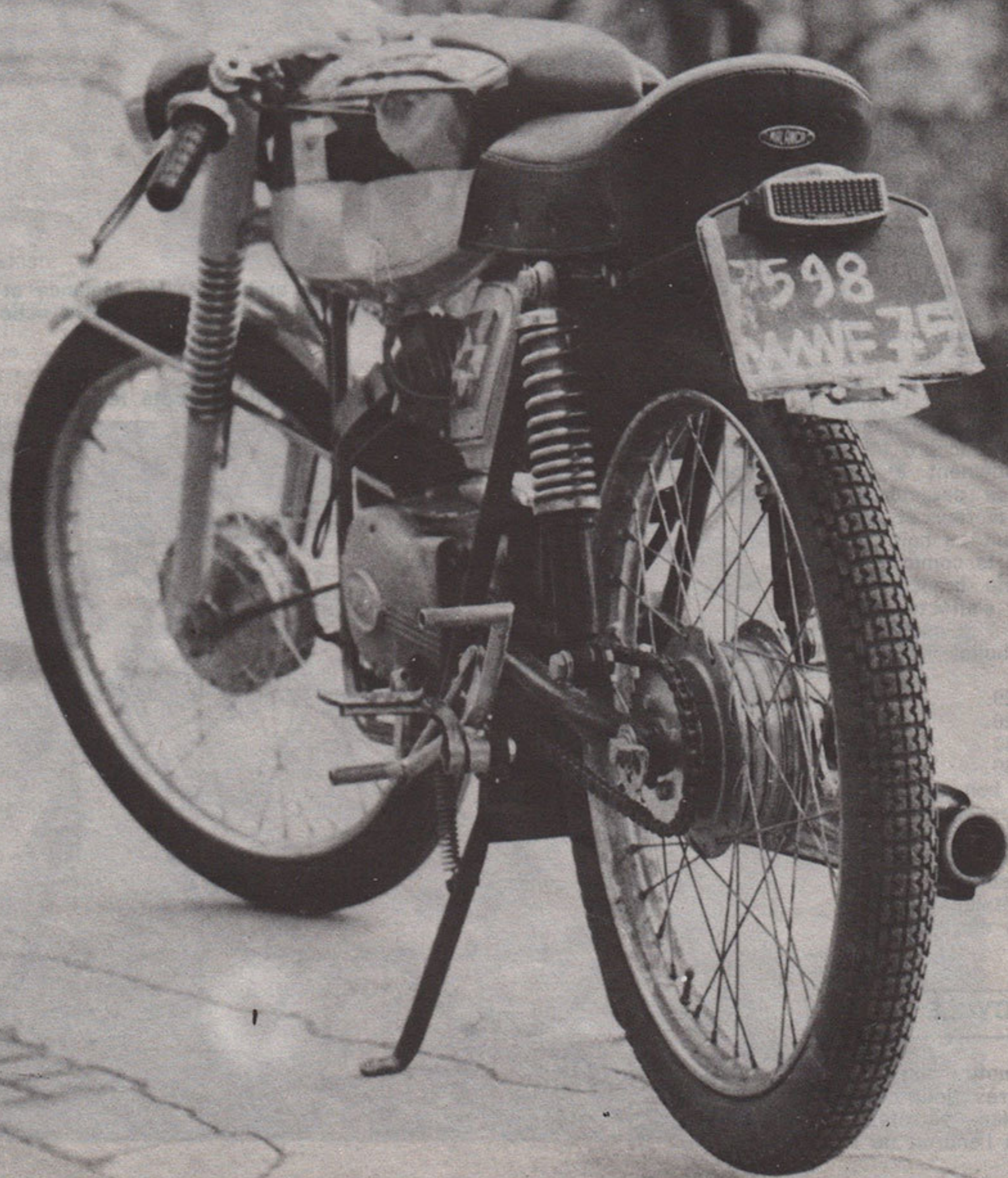
L'ALLURE « petite moto » est soulignée par un très joli cadre double-berceau bien entretoisé, plus particulièrement à l'endroit de la



On remarque sur cette photo, la ligne surbaissée du Malanca et l'esthétique particulièrement réussie avec le long réservoir 2 tons et la petite selle monoplace en skai.

Après le côté pile, le côté face !





fixation de l'axe de suspension arrière. Ce cadre, bien que très léger, est néanmoins très rigide comme nous nous en apercevrons lors de l'essai routier.

Les suspensions sont classiques, c'est-à-dire à l'avant une fourche télescopique hydraulique avec ressorts extérieurs et, à l'arrière, un bras oscillant avec 2 amortisseurs non réglables.

Les jantes en acier chromé de 18 pouces sont chaussées de pneus 2x18 ribbed à l'avant et petits pavés à l'arrière, de marque Ceat. Il faut noter au passage qu'il n'y a pratiquement que les cyclos qui soient équipés rationnellement au point de vue pneumatiques et il faudrait que les constructeurs de gros cubes prennent pour une fois exemple sur eux !

Le freinage est assuré par des tambours non ventilés simple-came de Ø 120 mm à l'avant à extension, commandé par un levier situé sur le guidon, côté droit, et transmission par câble de Ø 110 mm à l'arrière à extension, commandé par pédale.

Il faut signaler l'erreur de conception qui a présidé à la réalisation de la commande du frein arrière. Il est en effet inadmissible de trouver maintenant sur des fabrications qui se veulent pensées un freinage s'effectuant au talon. De par la position naturelle du pied, il est impossible d'atteindre la pédale à moins d'ôter le pied entièrement du repose-pied, manœuvre pouvant être dangereuse si un besoin pressant de freiner se fait jour.

Il n'aurait pas coûté plus cher de concevoir une pédale disposée normalement. Alors pourquoi ne pas l'avoir fait...

Comme nous le verrons, le freinage est d'ailleurs le point noir de cette machine. Il mériterait d'être revu entièrement car il gâche en partie le plaisir que l'on peut éprouver à la piloter.

## L'UTILISATION URBAINE

LES départs à froid le matin ne posent aucun problème à condition de fermer l'air et d'appeler l'essence. Au premier coup de kick un bruit sympathique d'admission se fait entendre et laisse bien augurer de la suite. Le moteur tient bien le ralenti, malgré son tempérament sportif accusé, et reprend dès que l'on ouvre les gaz. Les départs cependant, demandent une certaine accoutumance et il convient de faire « cirer » l'embrayage pour accrocher le régime. Une fois en route, les accélérations sont franches et le son émis par le moteur en fin de régime est certes un régal pour l'oreille du connaisseur, mais, de toute évidence, bruyant pour

← **Ci-contre : cette vue arrière montre la faible hauteur de l'ensemble, 80 cm environ.**

un usage urbain normal et il est conseillé de limiter le régime pour ne pas attirer l'attention des représentants de la loi en képi !

La position de conduite est bonne et même si, légalement, le transport d'un passager est autorisé, on se demande bien où il pourrait se loger, la selle étant monoplace. Les repose-pieds réglables se situent au niveau du pneu arrière et le guidon à bracelets étroits font que l'on adopte, même avec une grande taille, une position de conduite décente.

Le confort est bien entendu secondaire et en rapport avec la destination première de la machine. La selle, bien que monoplace, gagnerait malgré tout à être un peu plus large et un peu moins spartiate. La pédale de sélecteur tombe bien sous le pied et est réglable en fonction des desiderata de l'utilisateur. Personnellement, je préfère un sélecteur à une seule branche, qui permet de mieux sentir les vitesses lors du rétrogradage mais qui a l'inconvénient, si l'on est en tenue de ville, d'user prématurément le dessus des chaussures.

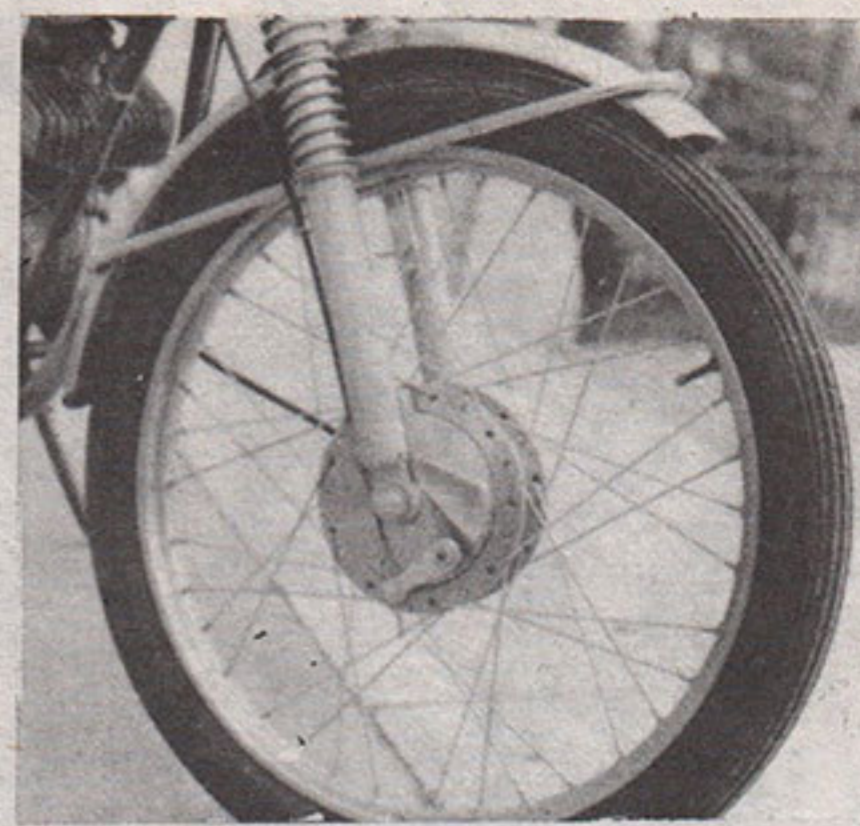
Au guidon nous trouvons : 1) à gauche le levier de débrayage qui ne possède pas de réglage et un commodo groupant les positions d'éclairage (à savoir veilleuse, code, phare), l'avertisseur, au demeurant puissant pour un véhicule de cette cylindrée, et un bouton de masse utile à la fois pour arrêter le moteur, mais aussi pour le soulager et éviter un éventuel serrage dans les grandes descentes prises au taquet. 2) A droite, le levier de frein toujours sans réglage, et une poignée de gaz à tirage rectiligne qui ne nous a pas semblé supérieure aux poignées à enroulement que l'on trouve habituellement sur les petits cubes transalpins.

Le phare comprend un compteur de vitesse incorporé, avec un totalisateur kilométrique. Ce compteur est d'un naturel très optimiste.

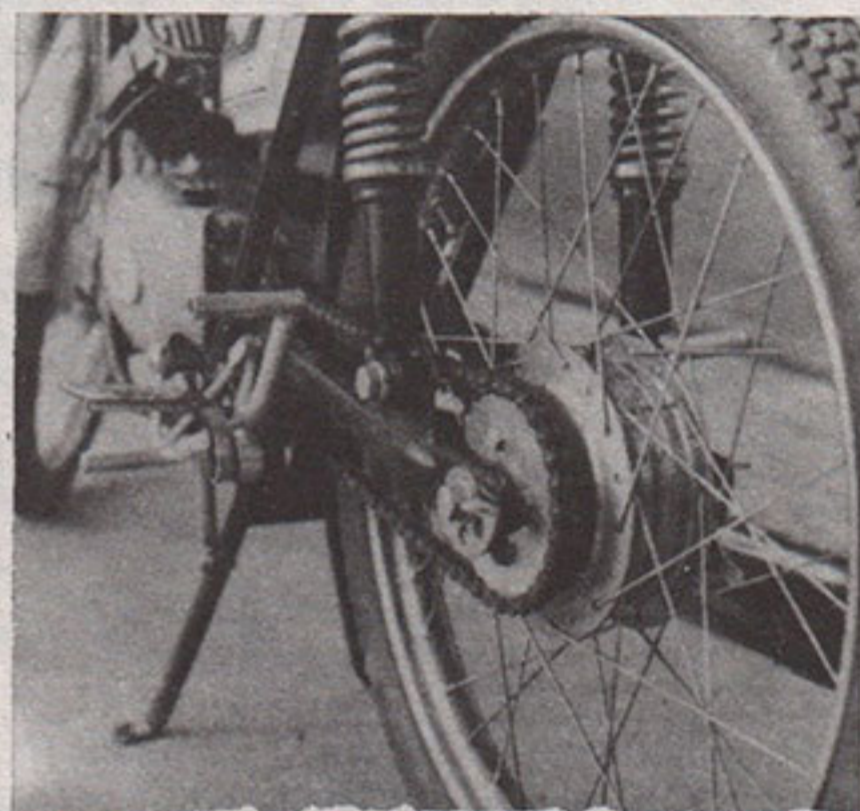
Le garde boue avant, assez long et chromé, comporte une tringle rectiligne dont la fixation sur les tubes inférieurs de fourche s'effectue à la partie supérieure de ceux-ci afin de renforcer la rigidité du garde-boue.

Le coffre à outils d'une contenance convenable se trouve placé sous la selle. L'équipement simple, demeure pour le moins suffisant et correspond au caractère du cyclo. Il aurait été bien cependant de trouver un voyant de stop afin d'augmenter la sécurité en circulation nocturne.

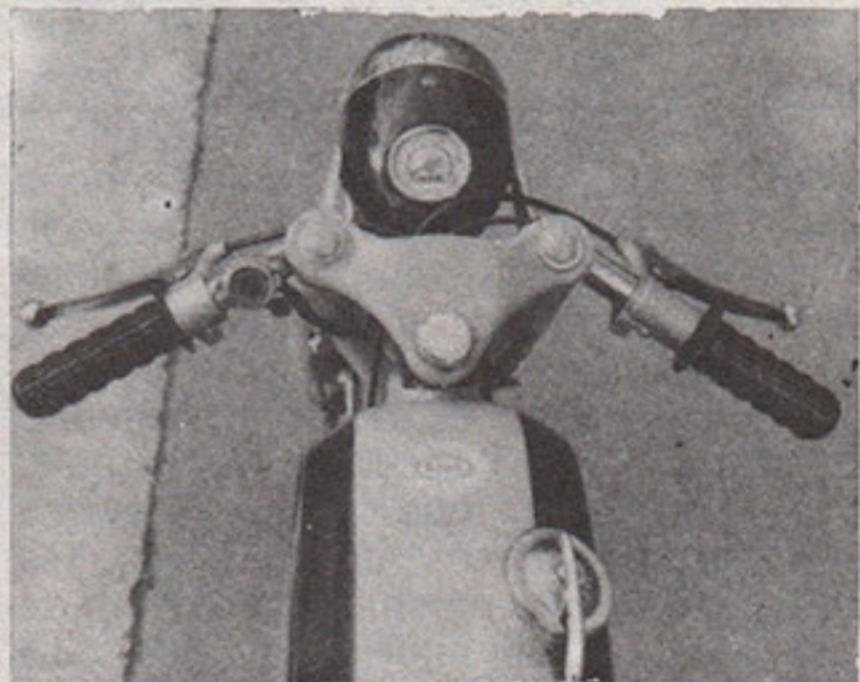
La propreté du Malanca est satisfaisante car le bouchon de réservoir est bien étanche et le carburateur, malgré son pavillon d'air, ne refoule pas le mélange (ce qui est le signe d'une carburation bien réglée et d'une bonne alimentation) et, de plus, le pot d'échappement terminé par une petite buse ne laisse aucune trace suspecte sur le pneu.



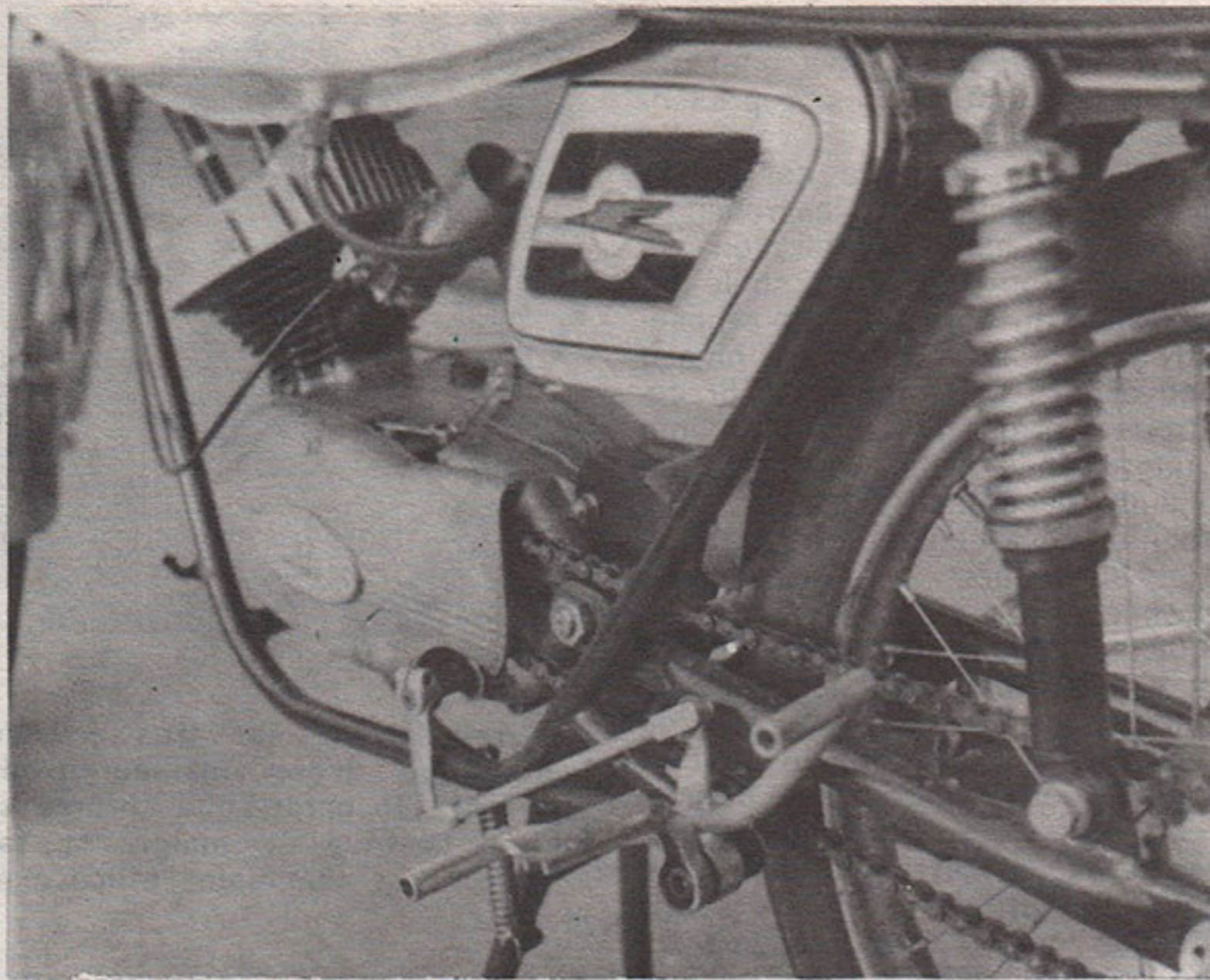
Le frein avant est très joli mais l'esthétique n'est malheureusement pas tout... le garde-boue chromé colle bien à la roue et, malgré sa faible longueur, est néanmoins efficace sous la pluie.



L'escargot, très pratique pour régler la tension de la chaîne et le centrage de la roue arrière, ne fait pas oublier le principal défaut de ce cyclo : la conception de la pédale de frein. Il aurait été tout aussi aisé soit de relever celle-ci ou, mieux encore, de l'inverser !



Le poste de pilotage avec, de gauche à droite, le levier de débrayage, le commodo qui groupe le bouton de masse, l'avertisseur et l'éclairage, le levier de frein avant et la poignée de gaz à tirage rectiligne. Cette vue permet de voir également la ligne fonctionnelle du réservoir et le bouchon à ouverture rapide.



On distingue le système de renvoi du sélecteur très bien réalisé; tout est réglable aisément et permet à chacun d'obtenir une position idéale, et aussi, voyez le joli cadre double-berceau très rigide réalisé en tubes très fins.

Cette machine est jolie et attire l'œil par son allure basse et racée ainsi que par ses couleurs vives noir et jaune. Elle a beaucoup de succès auprès des jeunes et même des moins jeunes. L'expérience que j'ai faite en mettant le Malanca à la sortie d'un lycée parisien est significative à ce sujet.

En ville le Malanca est plaisant à conduire et laisse sur place des véhicules plus puissants grâce à sa faible largeur de guidon (50 cm environ), sa maniabilité et son faible poids (53 kg). De plus, de bonnes accélérations lui permettent de suivre le flot des voitures lorsque la circulation devient plus fluide.

### ESSAI ROUTIER

**P**RENANT la clé des champs, nous avons décidé Bernardin et moi, malgré la température quasi polaire, d'aller tester le Malanca sur son terrain de prédilection, la campagne, où il peut s'exprimer pleinement. Le rituel trajet Paris-Monthéry (puisque désormais tous nos essais se dérouleront là-bas afin d'avoir les mêmes bases de comparaison) a été effectué à une allure soutenue. La tenue et l'endurance du moteur sont remarquables et jamais, en dépit du rodage réduit, 150 km environ, nous n'avons constaté la moindre amorce de serrage ou de baisse de puissance.

Première constatation, le Malanca tire court, les côtes sont avalées sans problème en 4<sup>e</sup> sans chute de régime notable, ce qui rend la conduite aisée

et n'oblige pas à reprendre la 3<sup>e</sup> au moindre faux-plat ou par vent contraire. Deuxième constatation, la machine est puissante car elle emmène allègrement ma personne sans rechigner à la tâche, chose cependant ardue pour un petit cube !

### L'ANNEAU

**L**ES conditions atmosphériques étaient idéales pour effectuer l'essai d'un deux-temps. La température était de 0°,5 et le vent n'excédait pas 3 m/s. Je rappelle au passage mes mensurations (1,85 m., 78 kg) qui ne manquent pas d'influer pour une grande part sur les performances !

Que j'aie obtenu dans ces conditions, sans aucun réglage particulier ou mise au point, près de 75 km/h en position assise et plus de 80 km/h couché, prouve que les chevaux annoncés sont là. Bernardin s'est livré aux mêmes essais et nous avons obtenu les chiffres indiqués au tableau ci-après :

	BERNARDIN 70 kg	
Maxi assis	2'2"5/10	74,800
Maxi couché	1'53"8/10	80,500
400 m D.A.	25"8/10	
	BOURGEOIS 78 kg	
Maxi assis	2'2"6/10	74,750
Maxi couché	1'53"6/10	80,750
400 m D.A.	25"9/10	

Les impressions premières se sont trouvées confirmées. Si les performances, malgré les différences de poids entre les deux essayeurs, ne varient pratiquement pas, c'est qu'il est évident que le Malanca tire très court. Avec une démultiplication appropriée,

soit 2 dents de moins à l'arrière et plus même si le pilote ne dépasse pas 50 kg, on peut raisonnablement tabler sur une vitesse de pointe de l'ordre de 90 km/h ce qui correspondrait mieux à la puissance annoncée par le constructeur.

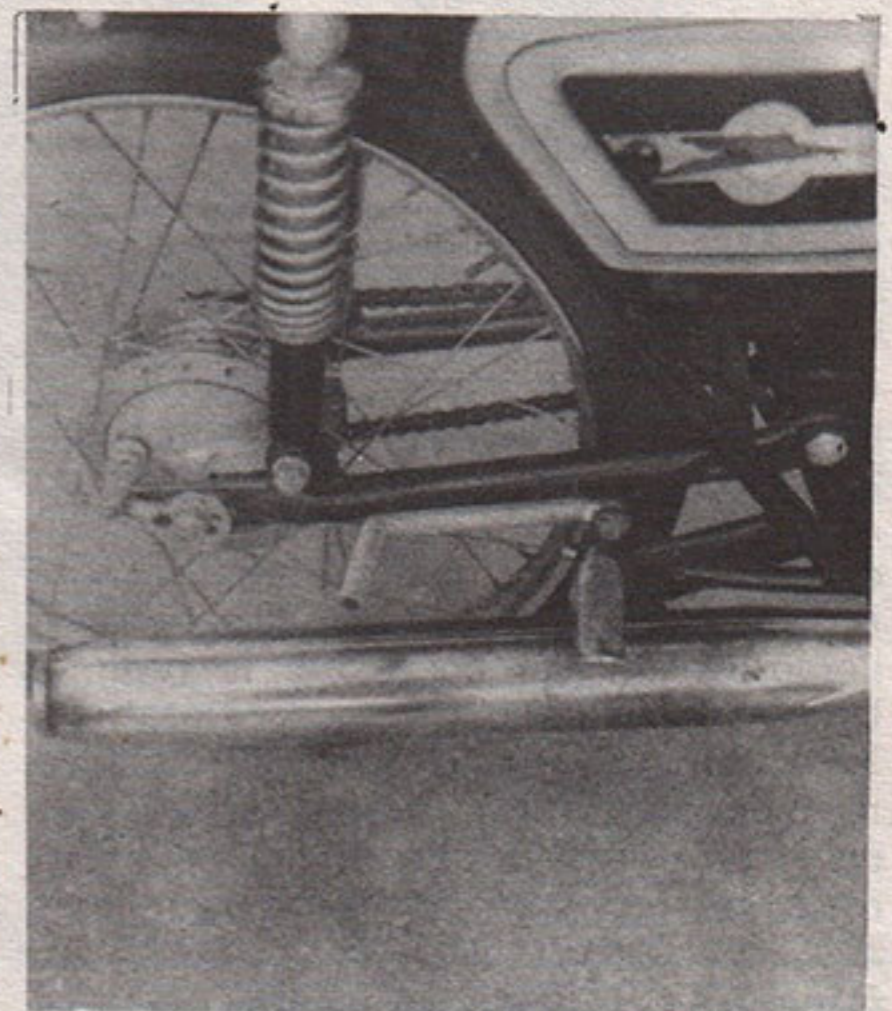
Les accélérations sont tout à fait remarquables et classent le Malanca dans le peloton de tête. A titre indicatif je signale que, lors du passage aux 300 m., la vitesse de pointe est atteinte. Les maxis sur les intermédiaires sont les suivants (vitesses lues au compteur : 1<sup>re</sup> : 45, 2<sup>e</sup> : 65, 3<sup>e</sup> : 90, 4<sup>e</sup> : 100.

### LE ROUTIER

**A**PRES quelques vérifications d'usage me voilà parti sur le routier. Les longs bouts droits en positoin limande sont assez fastidieux et surtout douloureux car je n'ai pas, loin s'en faut, la souplesse d'un contorsionniste. La machine est courte, et, une fois les jambes installées, je dois me livrer à une savante gymnastique pour loger le reste. Je ne peux mettre les jambes et bras en ligne, ce qui est indispensable pour obtenir un « plat-ventre » efficace et esthétique.

Premiers virages, la machine se bascule aisément et vire sans changer de cap. Les pneus accrochent bien et l'on se laisse prendre au jeu très vite. Sur bon revêtement, la limite est difficile à atteindre tant l'ensemble est sain, mais par contre, si l'on aborde une portion de route déformée, les choses changent. La machine tressaute dans tous les sens et l'on a du mal à la maintenir en ligne. Le cadre, à mon avis, n'est pas à incriminer et seule une fourche pas assez rodée ou remplie d'huile trop épaisse pourrait être mise en cause.

La suspension arrière, trop souple et non amortie hydrauliquement, pro-



Détail côté suspension arrière.

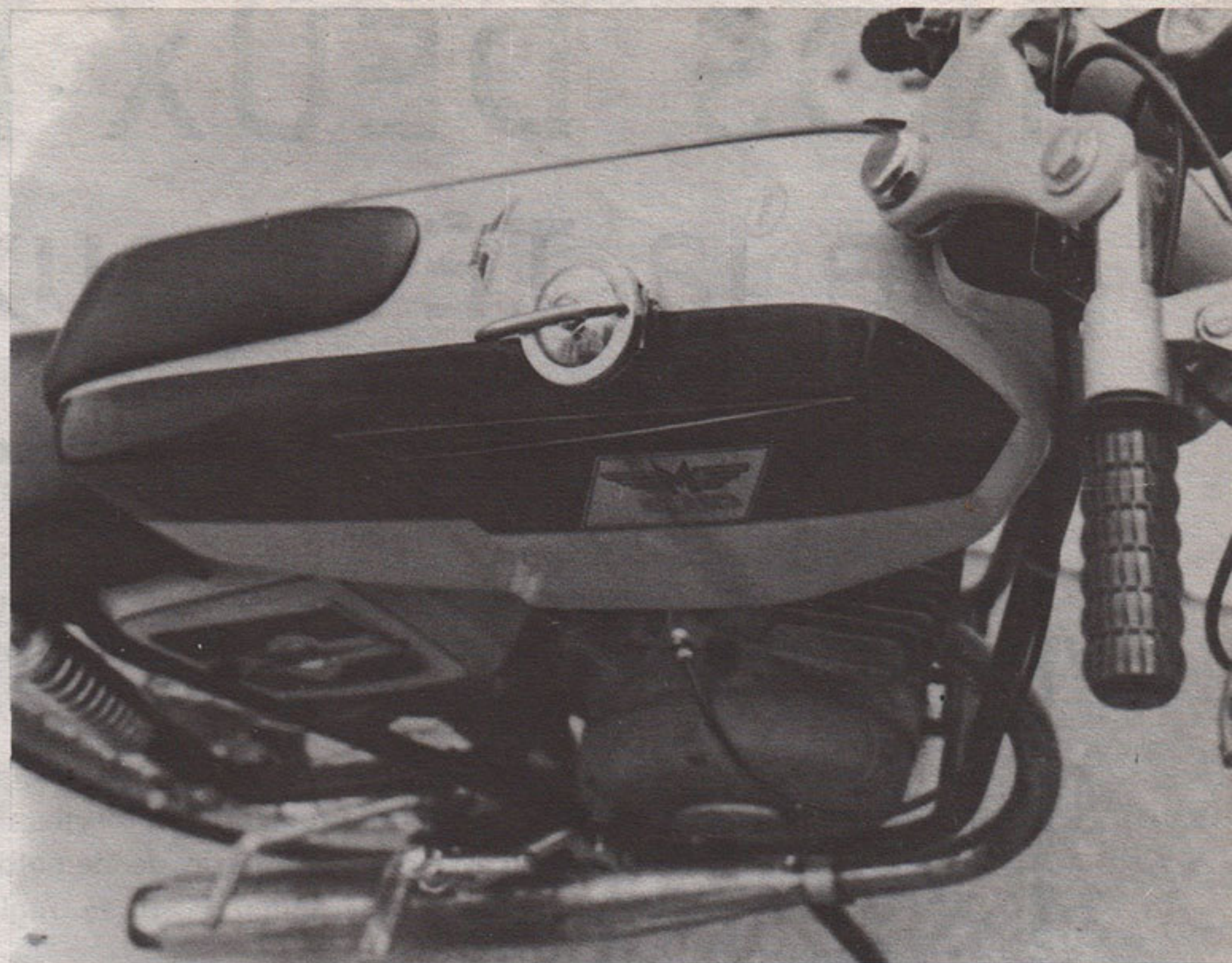
voque à chaque cahot une perte d'adhérence de la roue. Ce défaut pourrait être éliminé en substituant aux amortisseurs d'origine des RIV hydrauliques adaptables.

Le freinage est le seul véritable point noir de cette machine, et nous avons préféré de ne pas en faire l'essai sur notre base habituelle. Le frein arrière, on le sait déjà, est inaccessible et le frein avant absolument pas en rapport avec les performances. Peut-être s'agissait-il d'un mauvais numéro puisque le moyeu-frein est de bonne facture. Nous en avons d'ailleurs parlé avec B. Savoye, qui nous a promis de faire le nécessaire sur les modèles à commercialiser.

Malgré cela, j'ai réalisé sur un tour du 9 km 7'42", ce qui correspond à une moyenne de 71,543 km. Ce chiffre me paraît extrêmement valable surtout lorsqu'on le compare à la vitesse maxi, et prouve que le Malanca est tout à fait à l'aise sur un parcours qui réunit un échantillonnage des difficultés que l'on rencontre habituellement sur route.

Nous sommes en présence, avec le Malanca, d'une machine bien dans la tradition italienne qui rompt franchement avec la ligne et le confort beaucoup plus bourgeois des cyclos japonais ou allemands. Bien sûr son appropriation s'applique moins à l'usage exclusivement urbain ou aux longues randonnées touristiques mais c'est plutôt un « racer », au guidon duquel on éprouve des joies inoubliables lorsqu'on parcourt quelques dizaines de kilomètres sur routes sinueuses.

La centaine de kilomètres effectués



Cette vue de dessus souligne la finesse et les proportions agréables du Malanca. Notez aussi le coussin de réservoir en mousse.

m'a permis de juger de sa robustesse, de sa nervosité et de sa tenue de route satisfaisants, mais aussi de la tendance de la boulonnerie à s'égailler dans la nature !

En définitive, le Malanca, malgré ses petits défauts, est à même de satisfaire l'enthousiasme du jeune sportif sans lui en coûter plus de 1.220 F.

C. B.

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : monocylindre deux-temps.  
Cylindrée : 47,6 cc.  
Alésage : 39 mm.  
Course : 42 mm.  
Taux de compression : 6,53 à 1.  
Puissance administrative : 1 CV.  
Puissance maxi : 6,2 CV à 9.500 tr/mn.  
Carburateur Dell'Orto UAS Ø 18 mm.  
Allumage par volant magnétique 6 volts Dansi.  
Mise en route : kick-starter.  
Carburant : mélange à 6 %.

### TRANSMISSION

Embrayage : à disques multiples travaillant dans l'huile.  
Transmission primaire par pignons.  
Boîte de vitesses à 4 rapports commandés par sélecteur à double pédale au pied sur la partie gauche.  
Rapports :  
1<sup>er</sup> 10/33 = 1 : 15,229.  
2<sup>e</sup> 15/29 = 1 : 8,920.  
3<sup>e</sup> 18/26 = 1 : 6,640.  
4<sup>e</sup> 18/22 = 1 : 5,639.

### PARTIE CYCLE

Cadre : double-berceau en tube de fin diamètre.  
Pneu avant : 2×18 ribbed.  
Frein avant simple-came de 120 mm.  
Suspension AV : par fourche télescopique à 2 haubans.  
Pneu AR : 2×18 petits pavés.  
Frein AR : simple-came de 110 mm.  
Suspension AR : par fourche oscillante avec amortisseur.  
Poids à sec : 53 kg.  
Longueur hors tout : 1.660 mm.  
Largeur hors tout : 0,607 mm.  
PRIX : 1.220 F.

### PERFORMANCES

Vitesse maxi couché : 80,750.  
Vitesse maxi assis : 74,800.  
Accélérations 400 m. D.A. : 25"8.  
Meilleur tour du routier 9,181 km : 7'42" = 71,543 km/h.  
Freinage : non établi.

# NOS DEUX-ROUES

## "de la TÊTE aux PIEDS"

D. BERNARDIN

**D**ANS le dernier article, nous avons vu que même donnant sa puissance à bas régime, même étant très souple un moteur à essence nécessitait une démultiplication pour être utilisé sur un véhicule.

Le Cady Motobécane qui développe un peu plus de 1 CV entre 3.000 et 4.000 tr/mn et dont la roue arrière tourne à 187 tr/mn à 20 km/h nécessite par exemple une série de démultiplications dont le rapport total multiplie par plus de 10 le régime de la roue arrière.

En l'occurrence le constructeur a choisi une démultiplication de 13,6 à 1. A cette fin il a monté en série deux démultiplications, l'une par courroie, l'autre par chaîne.

3<sup>ème</sup> PARTIE

**C**HAQUE démultiplication agit comme un bras de levier, ce qui fait que le couple à la roue arrière est multiplié, alors que la puissance reste égale (à ceci près qu'une certaine fraction est absorbée par le mouvement des poulies, chaînes, engrenages, qui sont tous le lieu de frottements inévitables mais inutiles).

Ceci quant à la nécessité d'une démultiplication. Pour la réaliser voici comment on s'y prend, mécaniquement :

Un régime, c'est une vitesse angulaire : 10 tours minute ce sont 10 fois 360° à la minute. Un cercle entraîné à un régime donné aura toujours la même vitesse angulaire, quelle que soit sa circonférence. Cependant, plus elle sera grande plus sa vitesse périphérique sera grande. A 10 tours minute un cercle de 2 cm de circonférence aura une vitesse périphérique de 20 cm minute mais un cercle de 10 cm de circonférence aura, lui, une vitesse périphérique de 100 cm minute.

Supposons deux cercles en contact par un point et qui ne peuvent glisser l'un sur l'autre. Si l'on anime l'un des deux d'un mouvement angulaire (si on le fait tourner) l'autre décrira également un tel mouvement. Si la circonférence du premier décrit 1 cm, la circonférence du second décrira également 1 cm (rappelons

qu'ils ne peuvent glisser). S'ils ont la même circonférence ils auront la même vitesse angulaire, 1 cm représentant le même angle de rotation de l'un et de l'autre. S'ils sont de circonférences différentes, si l'un a par exemple 2 cm et l'autre 10 cm, leur angle de rotation sera différent : lorsque le plus petit aura accompli un tour le second (dans notre exemple) n'aura accompli qu'un cin-

quième de tour ( $\frac{2}{10} = \frac{1}{5}$ ). Le plus petit tournera donc 5 fois plus vite que le plus grand.

Dans la pratique on utilise des types divers de démultiplication. Le problème est d'empêcher le glissement des cercles l'un sur l'autre. On peut, et cela correspond aux modes de réalisation les plus simples, utiliser la propriété qu'a le caoutchouc d'« adhérer » à certaines surfaces. Un galet à la surface grenue est mis en contact avec le pneu. Leur grande différence de diamètre (donc de circonférence) assure une démultiplication suffisante.

La liaison entre les deux circonférences peut également ne pas se faire directement mais par l'intermédiaire d'une liaison flexible. Ce sont les transmissions

par courroie et par chaîne. Dans ce cas le sens de rotation est le même pour le pignon ou la poulie motrice que pour le pignon ou la poulie qui sont menés. Les courroies sur nos cyclos sont trapézoïdales et tournent sur une poulie à gorge. Ceci fait que lorsque le couple augmente la courroie s'engage plus dans la gorge, évitant ainsi le patinage.

Un autre système consiste à prévoir sur les pièces en rotation des aspérités qui trouvent leur complémentaire sur l'autre pièce. C'est le cas des dents des engrenages qui s'engagent les unes dans les autres. On peut alors calculer le rapport de démultiplication entre les deux pièces, non plus par le rapport de leur diamètre (ou de leur rayon, ou circonférence), mais par le rapport du nombre de dents de chaque pignon.

Avec une liaison articulée en de nombreux points, on peut réaliser une transmission similaire à celle par courroie. La pièce articulée est alors appelée une chaîne et le rapport de démultiplication se calcule également par le rapport du nombre des dents. Alors que la transmission par courroie permet, en certaines circonstances un glissement, la chaîne l'empêche complètement.

## LES EMBRAYAGES

**C**EPENDANT, même avec une démultiplication nous constatons que les 500 tr/mn que nous supposons être l'ultra-minimum pour le moteur du Cady ne seront atteints qu'à 4 km/h et les 1.000 tr/mn à 8 km/h. Sur un cyclomoteur nous pouvons envisager de pédaler jusqu'à ce que cette dernière vitesse soit atteinte. Le constructeur du Cady n'a pas voulu en rester là. Il a prévu un démarrage autonome de la machine, aux feux rouges et dans tous les cas d'arrêt complet. A cette fin il a conçu un système d'accouplement progressif du moteur, et, comme tout le monde, a appelé ce système un *embrayage*.

On peut imaginer toutes sortes d'embrayages. Les plus simples, et les plus fréquents, sont les embrayages à friction. Schématiquement, deux disques, dont l'un peut être garni de liège, de ferrodo, sont mis en contact par l'intermédiaire de ressorts. Pour permettre le patinage de cet assemblage on le soulage d'une partie de la pression des ressorts.

Pour supprimer l'entraînement on sépare les disques. On peut multiplier les disques et c'est généralement des embrayages multidisques qu'il y a sur nos moteurs (lorsque l'embrayage est à commande manuelle). Une variante est l'embrayage à cônes qui eut un renouveau de vogue sur les moteurs d'il y a une quinzaine d'années (VAP 4).

### EMBRAYAGES CENTRIFUGES

**L**ES embrayages automatiques de nos cyclos font généralement appel à une troisième variante. Ici ce sont des masselottes garnies qui tournent à l'intérieur d'un tambour. Elles sont rappelées en position neutre par des ressorts. Lorsque le régime augmente (ou la vitesse de la machine selon les cas) ces masselottes viennent en contact avec le tambour avec une force d'autant plus grande que le régime est plus grand.

### EMBRAYAGES HYDRAULIQUES

**L**ES embrayages hydrauliques n'existent pas sur les cyclomoteurs, mais un scooter Honda était équipé d'un tel dispositif.

Si nous faisons tourner rapidement un bol rempli d'un liquide, en particulier si celui-ci est cloisonné, nous constaterons que ce liquide est chassé par la force centrifuge sur l'extérieur du bol. Du fait de la rotation le liquide sort du bol en dé-

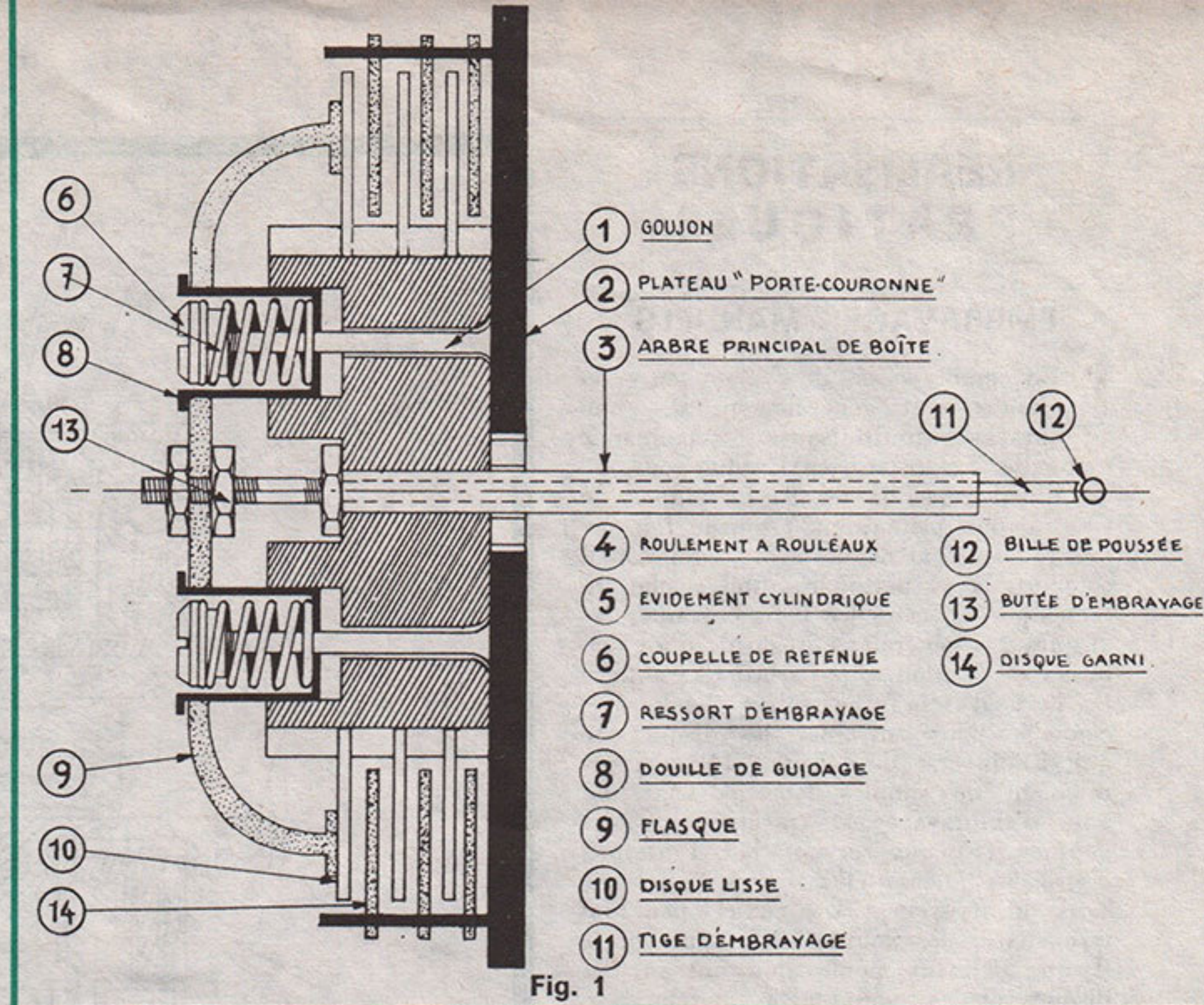


Fig. 1

crivant un mouvement spiralé. Si en face nous plaçons un autre bol, également muni d'aubes, ce bol récepteur sera animé d'un mouvement rotatif d'autant plus rapide que le couple résistant que ce récepteur a à vaincre est plus faible. Le couple transmis sera d'autant plus grand que la différence de vitesse des deux parties sera plus grande. Pour améliorer le rendement selon les diverses conditions de travail on placera des déflecteurs réglables entre l'élément moteur et l'élément récepteur. Ces déflecteurs dévieront le jet du fluide le rendant d'autant plus tangentiel que la différence de vitesse entre les deux pièces maîtresses sera plus grande. En améliorant encore un peu ce système on obtient un convertisseur de couple qui permet de se passer de boîte de vitesses. Néanmoins un tel système est lourd, embarrassant et coûteux.

Une variante astucieuse de ce système est l'ancien embrayage des Peugeot Centri. Dans cet embrayage le « fluide » n'est pas de l'huile comme c'est généralement le cas en automobile mais de la... grenaille métallique. Un disque ondulé tourne dans un « réservoir » à grenaille. Plus est grande la force centrifuge, plus cette grenaille s'amasse, compacte, à la périphérie du « réservoir » et plus les mouvements du disque ondulé sont difficiles. En conséquence lorsque le régime augmentant la force centrifuge a atteint un haut niveau, la solidarité entre la cloche et le disque ondulé devient quasi totale.

### LES COUPLEURS ELECTRO-MAGNETIQUES

**S**ANS aucune application présente sur nos deux-roues on peut citer pour leur intérêt mécanique les coupleurs

électro-magnétiques. Schématiquement un tel coupleur consiste en une dynamo entraînée par le moteur, celle-ci fournissant son courant à un moteur électrique, ou à plusieurs (un dans chaque roue). Les moteurs électriques pouvant être, non seulement à couple constant mais certains, à puissance constante, c'est-à-dire à couple d'autant plus fort que le régime est bas, on comprend qu'un tel système remplace un changement de vitesses.

### BEAUCOUP DE VARIÉTÉ

**L**ES différents types d'embrayage possibles étant délimités quels sont ceux qui sont utilisés sur nos machines ?

Sur nos 50 cc nous avons des embrayages à disques commandés semblables à ceux des motos, des embrayages automatiques (centrifuges) à disques (Flandria, Honda C50) quelquefois débrayables : débrayage couplé avec le sélecteur sur le C50 Honda. Nous avons également des embrayages centrifuges à tambour et masselottes (Motobécane, Peugeot). Ceci sans oublier des types disparus il y a plus ou moins longtemps : embrayage à grenaille (Peugeot), embrayages à cônes, etc.

Nos embrayages se caractérisent aussi par leur place dans la transmission. Ils peuvent être placés en bout de vilebrequin, en entrée de boîte (après la transmission primaire, et, bien qu'il n'y en ait pas d'exemple actuel, en sortie de boîte, ou même dans la roue arrière (certains Puch d'avant-guerre avaient un tel embrayage dans la roue).



# RÉALISATIONS PRATIQUES

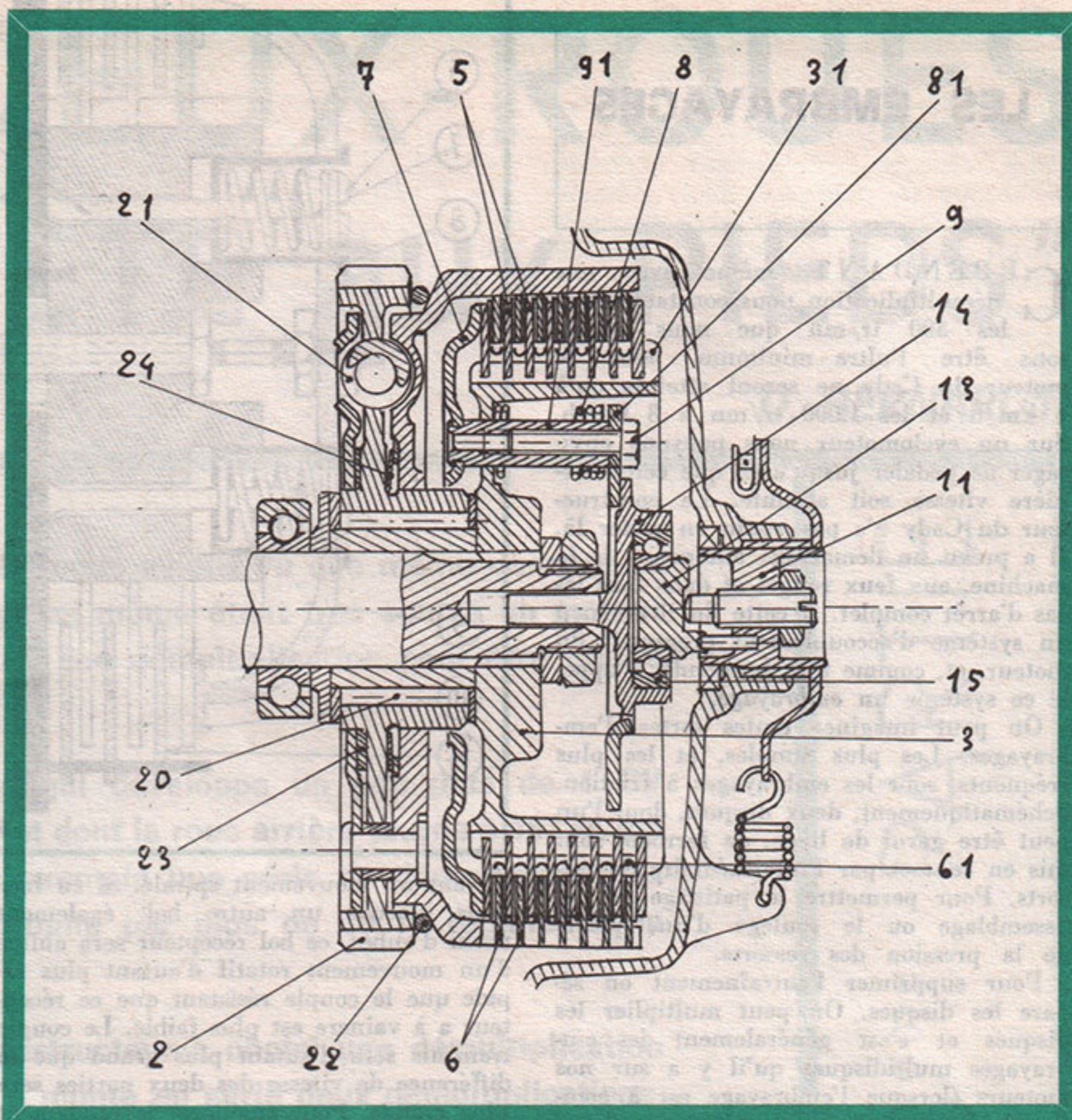
## EMBRAYAGES MANUELS

LES embrayages de vélomoteurs et motos sont généralement des embrayages multidisques à commande manuelle. La disposition la plus courante est illustrée par la fig. 1. Le pignon de transmission primaire (2) tourne fou sur l'arbre principal de boîte 3. Le pignon 2 comporte à sa périphérie une cloche interrompue ou cannelée pour entraîner les disques 14, généralement garnis d'un matériau de friction. Sur l'arbre 13 est fixée la noix d'embrayage (pièce hachurée), cannelée pour entraîner les disques 10 qui, à l'inverse des disques 14, sont généralement de simples lames d'acier. La noix d'embrayage est traversée par des goujons (1) qui servent par l'intermédiaire des butées (6) à maintenir les ressorts de pression (7). Ceux-ci, par l'intermédiaire des douilles (8), appuient le flasque (9), lui même appuyant sur les disques et les mettant, en marche normale, en contact intime les uns avec les autres. Pour obtenir le débrayage un levier actionné par le câble d'embrayage agit sur la bille (12) et par conséquent sur la tige (11) qui traverse l'arbre de boîte et l'embrayage. Cette tige pousse le flasque (9). Ainsi l'action des ressorts (7) est combattue, les disques 10 et 14 sont désolidarisés et le débrayage est obtenu. Si la force exercée sur la tige 11 est inférieure à la force des ressorts, les disques sont toujours en contact mais ils sont soulagés d'une partie plus ou moins grande de la pression des ressorts. Ils peuvent dans ce cas glisser les uns sur les autres : c'est ce qui se passe lorsque l'on fait « cirer » l'embrayage.

Ainsi fonctionnent les embrayages des Franco-Morini, Itom, Derbi, Sachs, Kreidler, etc. Des dispositions légèrement différentes sont utilisées par Honda, Peugeot BB 2 et 3, Suzuki, et quelques autres. Elles consistent à commander l'embrayage non plus par une tige qui le traverse mais de l'extérieur. Ceci permet, bien que ce ne soit pas toujours le cas, de placer l'embrayage, non plus en entrée de boîte mais en bout de vilebrequin. Le couple à transmettre est plus faible et l'embrayage peut être de plus petites dimensions.

Ces embrayages, qu'ils soient du premier ou du second type, fonctionnent généralement en bain d'huile. Cependant, en compétition c'est à sec que l'on préfère les utiliser, car ainsi à dimensions et nombre de disques égaux ils peuvent transmettre de plus grandes puissances.

C'est également à sec que fonctionnent les embrayages des BMW et des Guzzi V7 ainsi que ceux des automobiles.



Similaire au type précédent cet embrayage est ici commandé de l'extérieur. La rampe hélicoïdale 11 appuie sur la butée 13 pour commander le débrayage.

## EMBRAYAGES AUTOMATIQUES

P ARMI les embrayages centrifuges d'un usage courant on trouve des embrayages multidisques (C 50 Honda, Flandria Monomatic). Ici c'est dans tous les cas le régime du moteur qui influe sur la pression que subissent les disques ; plus ce régime est bas, plus la pression est faible et le patinage permet de regagner un régime plus élevé. Dans la pratique le régime moteur se stabilise un peu en dessous de celui où la force centrifuge empêche tout glissement, jusqu'à ce que la vitesse du véhicule ait atteint une valeur correspondante à ce régime.

Sur le Flandria les disques lisses sont rendus solidaires du vilebrequin par la noix d'embrayage. Des ressorts de faible tarage écartent les disques au repos. Leur action est combattue par des billes reposant sur un plateau conique. Lorsque le moteur tourne, si l'on augmente son régime en ouvrant les gaz les billes sont chassées vers l'extérieur par la force centrifuge. Puisqu'elles reposent sur une rampe inclinée ce déplacement s'accom-

pagne d'un autre déplacement faisant entrer les disques en contact les uns avec les autres. Ainsi s'effectue l'embrayage qui se parfait lorsque la pression des billes sur les disques devient suffisante pour faire cesser le patinage.

Les embrayages à tambour, de construction plus simple, équipent des véhicules économiques : Peugeot, Motobécane. Ils sont tous maintenant à double effet. Pour comprendre ceci examinons deux types anciens.

Le Self-Drive des Vap 55 comportait des masselottes solidaires du vilebrequin et un tambour solidaire de la transmission. Moteur en route il fallait ouvrir les gaz pour que l'embrayage commence à coller et entraîne la machine. Pour assurer le démarrage il fallait un système de roue libre entraînant le moteur lorsqu'il ne tournait pas.

Au contraire, à la même époque, on utilisait chez Motobécane un embrayage dont le plateau porte masselotte était solidaire de la transmission et le tambour fixé au vilebrequin. Cet embrayage permettait uniquement de ne pas avoir à remettre le moteur en route à chaque démarrage. On pédalait jusqu'à une certaine vitesse, assez faible, et la liaison était assurée.

Le Dimoby qui équipe tous les modèles Motobécane à transmission automatique est une combinaison de ces deux types d'embrayage. Il comporte deux tambours concentriques. Les masselottes du plus grand sont fixées à la périphérie du tambour intérieur. Elles sont soumises au régime du moteur puisque ce tambour est fixé sur un cône du vilebrequin. Au contraire le tambour extérieur est solidaire de la poulie de transmission primaire. Il comporte, fixées sur sa face intérieure des masselotes qui viennent en application sur le tambour intérieur lorsque la vitesse est suffisante.

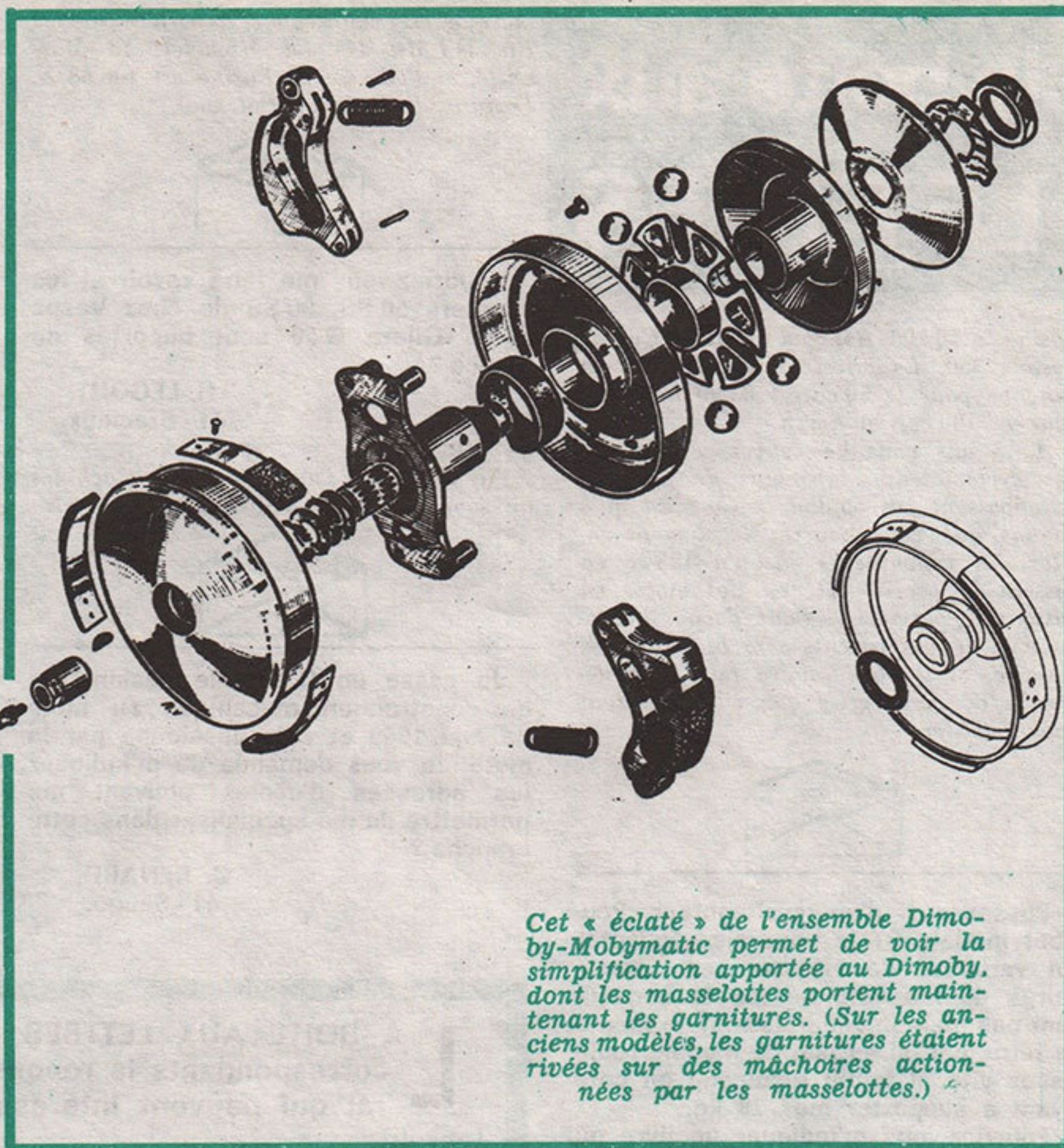
A l'utilisation c'est le premier embrayage, solidaire du vilebrequin, qui entre en action, permet d'accélérer le cyclomoteur jusqu'à ce que la vitesse soit suffisante pour que le deuxième embrayage entre en fonction et fasse cesser le patinage.

★

**V**OICI pour les embrayages qui sont couramment utilisés sur nos machines. Cependant, une transmission ne comportant qu'un embrayage et une démultiplication ne convient qu'à un moteur souple et à une machine de vitesse limitée. Pour obtenir des accélérations et une vitesse de pointe plus élevées il faut des moteurs plus puissants, mais par conséquent utilisables sur une plage de régimes plus restreinte. La nécessité d'une boîte de vitesses se fait alors sentir. C'est ce problème que nous aborderons dans le prochain article.

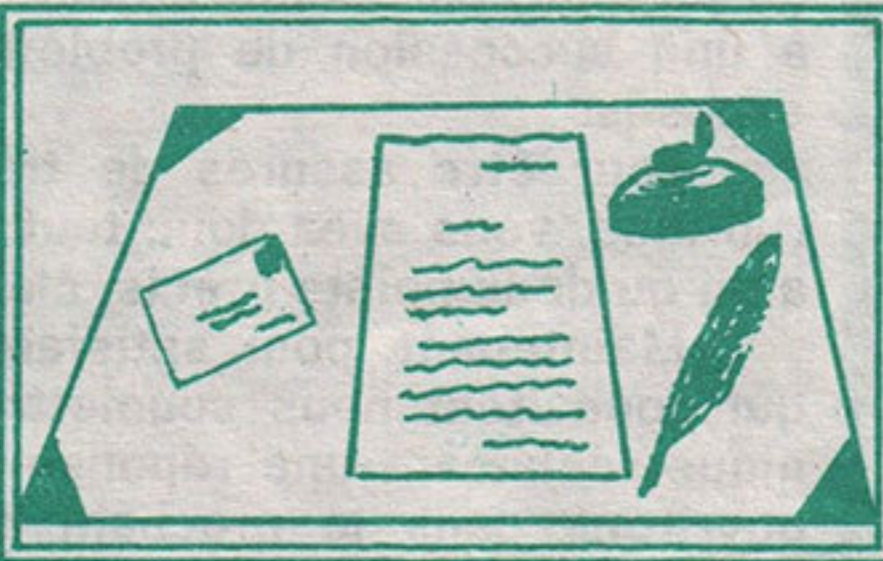
(A suivre.)

D.B.



Cet « éclaté » de l'ensemble Dimoby-Mobymatic permet de voir la simplification apportée au Dimoby, dont les masselottes portent maintenant les garnitures. (Sur les anciens modèles, les garnitures étaient rivées sur des mâchoires actionnées par les masselottes.)

## la boîte aux LETTRES



Etant possesseur d'un Ciao C7E, je désirerais recevoir votre numéro d'essai de cette machine italienne, dont j'ai déjà lu l'article de présentation dans vos colonnes.

Jacques BRUN,  
76 - Le Havre.

Nous n'avons pu encore obtenir le Ciao pour essai, en fonction des possibilités de l'Importateur. Mais nous ne perdons pas la question de vue et vous trouverez certainement bientôt cet article dans l'un de nos numéros.



Comment peut-on débrider le moteur du Honda CF 50 ? Quelles sont les courses motocyclistes dans ma région (La Corrèze et ses environs).

Bernard BRUDIEUX,  
19 - Naves.

Le CF 50 est peut-être limité à 50 km/h par une rondelle ou un venturi de plus petit diamètre que le carburateur placé dans la pipe d'admission, ou par une limitation de la levée du boisseau du carburateur. Cependant un tel procédé n'est pas dans les habitudes de Honda et il est probable que les performances sont limitées par construction : usage d'un arbre à cames « tranquille » et de petites soupapes. Pour obtenir un moteur plus puis-

sant il faudrait alors examiner la possibilité de monter un arbre à cames et une culasse de C 110 ou de les adapter si des différences notables empêchent le montage direct de ces pièces à la place des pièces d'origine. Vous trouverez d'autre part le calendrier des compétitions qui se dérouleront en France et à l'étranger dans les numéros 1913, 1914 et 1915 de Moto-Revue.



Je suis très intéressé par les Trail Bikes et, en particulier, par les 50 et 100 cc de la firme italienne Cimatti. Voulez-vous m'indiquer s'il existe en France des concessionnaires de cette firme, les prix et performances de ces motos ?

Agé de 15 ans je voudrais que vous me disiez quelles sont les formalités à accomplir pour acquérir une moto de plus de 50 cc de cylindrée.

G. WALLET,  
59 - Vieux-Condé.

Les Cimatti ne sont pas importés. Il vous faudra vous adresser directement à

# la boîte aux LETTRES

*l'usine : 40 100 Bologna (Italie), Casella Postale 350. La vitesse que cette maison annonce pour le 50 cc est 85-90 km/h et pour le 100 cc, 90 km/h.*

*A 15 ans vous ne pouvez piloter que des cyclomoteurs de moins de 50 cc et ne dépassant pas 50 km/h. Ce n'est qu'à 16 ans que vous pourrez légalement piloter des vélomoteurs jusqu'à 125 cc en passant le permis A1, ou des motos en passant le permis A. Pour l'achat l'autorisation de vos parents sera bien sûr nécessaire, et il vous faudra faire une demande de carte grise que votre vendeur vous facilitera.*



**Possesseur d'un cyclomoteur Peugeot modèle RT je voudrais y adapter un variateur de vitesse. Les dépositaires de ma ville ne me le conseillent pas mais je voudrais tout de même le faire, car, si en plat ce modèle roule assez vite, il faiblit beaucoup en cote ayant à supporter mes 78 kg.**

**Pourriez-vous m'indiquer un livre ou brochure qui me permettrait d'effectuer cette transformation. Sinon que pourrais-je faire ?**

**F. GUARINOS,  
35 - Rennes.**

*Cette question demanderait une réponse très détaillée qui déborde le cadre de cette rubrique. Peut-être faut-il, outre les transmissions, changer le vilebrequin, l'axe de pédalier, l'alignement du moteur, pour que la transmission du BBV soit adaptable. Il n'existe pas à notre connaissance de brochure donnant des renseignements sur une telle transformation.*



**Voulez-vous m'indiquer l'adresse de concessionnaires Ital-Jet en France pour obtenir des disques d'embrayage de moteur Minarelli.**

**Pourriez-vous par la même occasion me fournir l'adresse de la firme Ital-Jet en Italie.**

**D. GUILLOT,  
94 - Maison-Alfort.**

*Vous trouverez des pièces Ital-Jet aux Ets Ladevèze, 170, av. de Clichy, Paris-17<sup>e</sup> et 173, av. de Paris, 93 - Pantin. Cette*

*marque est maintenant importée par les Ets D.I.M., 345 bd Michelet, 13 - Marseille, et l'adresse de l'usine est 400 68 S. Lazzaro di Savena, Bologna.*



**Voudriez-vous me faire savoir si les scooters 50 SS, 90 SS de chez Vespa et le Gilera G 50 sont importés en France ?**

**H. LEGOUT,  
41 - Bracieux.**

*Ni l'une ni l'autre de ces machines ne sont importées actuellement.*



**Je passe un C.A.P. de dessinateur en construction mécanique au mois de mai 1969 et suis passionné par la moto. Je vous demande de m'indiquer les adresses d'écoles pouvant me permettre de me spécialiser dans cette branche ?**

**C. RENARD,  
41 - Saugé.**

*Le plus raisonnable serait sans doute de vous perfectionner dans votre branche, en poursuivant jusqu'à obtenir un Brevet Professionnel de dessinateur en mécanique, puis de solliciter un emploi chez un constructeur : Motobécane, Peugeot, etc. Vous pouvez également, si vous êtes encore scolarisable, entrer dans une école de réparation mécanique comme le GARAC, 8, rue des Ouches, Argenteuil, tél. : 961-00-61, ou les cours municipaux de Coulommiers, Parc des Capucins, Coulommiers, qui ont tous deux des sections moto.*



**J'habite la banlieue lyonnaise et je voudrais savoir où trouver à Lyon un marchand d'habits de moto et d'accessoires ?**

**C. COVAVOUX,  
42 - Roanne.**

*A Lyon comme ailleurs tous les bons motocistes doivent être en mesure de vous procurer aussi bien des accessoires que des vêtements spéciaux.*



**L**A BOITE AUX LETTRES est destinée à fournir à nos correspondants la réponse aux questions d'ordre général qui peuvent intéresser un certain nombre de nos lecteurs.

Il ne peut donc s'agir ici de développer longuement tel ou tel point particulier et pas davantage d'apporter la solution à une succession de problèmes techniques trop largement exposés.

Pour être assurés de trouver une réponse dans cette rubrique, vous avez donc tout intérêt à limiter vos demandes à un ou deux points précis, clairement et brièvement exposés.

Maintenant, pour satisfaire ceux de nos correspondants qui souhaitent nous soumettre des problèmes d'ordre technique réclamant une réponse longue et circonstanciée, nous ouvrirons dans le prochain numéro une nouvelle rubrique, spécialisée.

Mais attention : nous sélectionnerons dans le courrier reçu les lettres qui nous paraîtront contenir les éléments les plus intéressants à traiter, qui seront accompagnées de photos ou dessins reproduisibles s'appliquant aux questions traitées.

Cette rubrique nouvelle, comme d'ailleurs la Boîte aux Lettres sur un plan différent, doit aussi constituer un trait d'union entre lecteurs préoccupés d'un même sujet. N'hésitez donc pas au besoin à répondre par notre voie à l'un de nos correspondant si vous pensez pouvoir intervenir utilement. N.D.L.R. — Le choix des lettres retenues dans les diverses rubriques ouvertes à nos lecteurs ne saurait faire l'objet d'aucune réclamation. Les manuscrits et documents, publiés ou non, ne seront pas retournés.

# Les 50 cc étaient présents au Nürburgring

# ELEPHANTS 1969

Ph. Folie-Dupart

ILS étaient nombreux ce matin-là, sillonnant les routes de France en direction du Nürburgring, et l'on pouvait voir toutes sortes de machines, solo ou attelées de plus ou moins grosse cylindrée. Mais il ne faut pas croire que les « Eléphants » soient l'apanage des gros cubes, car on a pu voir cette année sur le ring, pas mal de 50 cc, 125 cc et autres petites machines.

## 50 cc et beaucoup de courage

**P**ARTI de Paris vendredi matin comme beaucoup avec un attelage B.M.W. 500 cc obligeamment prêté par D. Auroux, motociste à Meudon, je roulais sur la route de Verdun lorsque je vis arrêté, sur le bas-côté, un petit groupe de machines, dont les pilotes nous firent aussitôt un signe amical ; je stoppais à leur hauteur. Echange de poignées de main et je demandais à l'un de ces gaillards visiblement très jeunes :

— Alors ! pas de problème, vos 50 cc ça marche ?

— Oui, oui ! Au poil ! Nous avons juste un petit ennui, mais mon copain en Yamaha 125 est parti chercher ce qu'il faut pour dépanner.

En effet, des outils sont répandus sur un chiffon entre une Mobymatic SP 50, un cyclo Peugeot sport, et une Morini 125 cc.

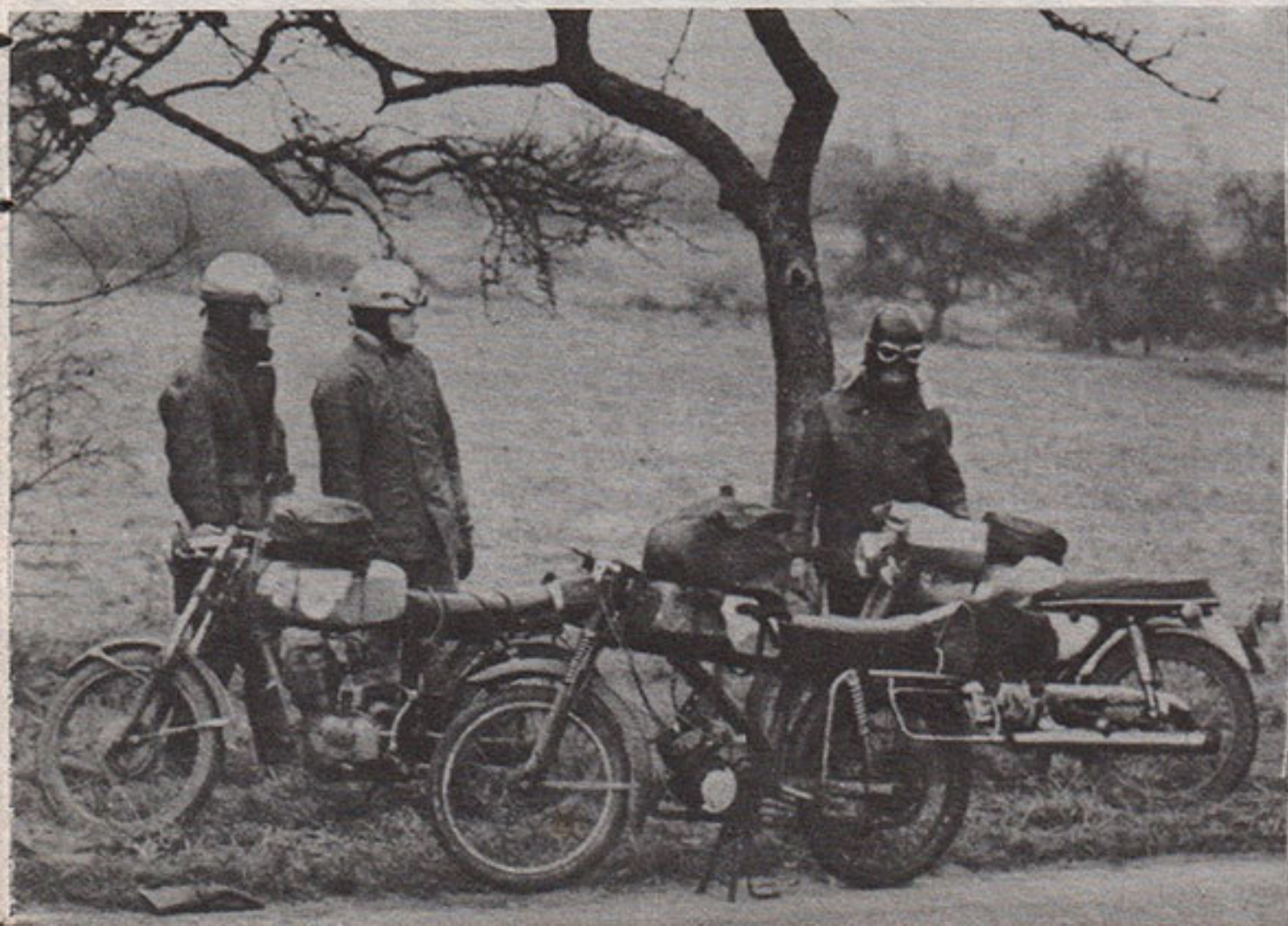
— Mais vous devez être partis bien tôt pour être ici maintenant ?

Le propriétaire du BB Peugeot me répond :

— Oh ! mais nous en sommes à la deuxième étape ! C'est jeudi matin que nous avons pris la route ! Nous venons quand même du Val d'Oise !

— Bon, eh bien, bonne route, rendez-vous sur le ring !

BB Peugeot, Morini 125, Yamaha 125.



## le nürburgring

**C'**EST après une route bien facile, trop facile même ! sans neige, sans pluie, sans verglas et par un temps tout juste frisquet, que nous arrivions au terme du voyage, lieu de rencontre des « Eléphants » : le Nürburgring, dans le massif de l'Eifel en Allemagne. Là, s'étendant à perte de vue devant les tribunes, des machines de tous types, de tous âges sont rangées ; une foule multicolore se livre à un chassé-croisé incessant, tournant autour de curiosités telles que Mammouth, attelage à side Messerschmidt et moto à moteur 3 cylindres D.K.W., type russe, Harley-Davidson bardées de chromes, etc.

Parmi tout cela, l'on pouvait voir çà et là un Kreidler Florett, une Mobymatic, un Mondial sport, une Vespa attelée et autres petits cubes dont beaucoup avaient dû faire un nombre respectable de kilomètres pour en arriver là !

Mais, laissant là le parc et son activité grouillante, je décidai d'aller voir ce qui se passait sur le circuit proprement dit, où 80 cm de neige sur les talus, et du verglas couvrant la piste, devaient permettre de s'amuser un peu !

En effet, pleins pots, dans la ligne droite, trois attelages venaient de passer dans un bruit d'enfer, négociant le premier virage du circuit en dérapage, la glace giclant sous leurs pneus à clous !

Derrière, suivant son petit bonhomme de chemin, un Kreidler Florett, chevauché par deux joyeux garçons, roulait gaillardement, stabilisé par les pieds traînant de ses passagers. Non mais ! pourquoi les cyclos n'auraient-ils pas le droit de tourner sur le Nürburgring, comme ces « Eléphants » débordant de centimètres cubes !

Et c'était la ronde infernale des machines et des hommes, qui tâtaient la piste en un tour de reconnaissance.

Plus de 8.000 personnes au Nürburgring.



## soirée au parc

**R**EVENONS pour quelques instants dans le parc, sur lequel la nuit commençait à tomber. Des retardataires arrivaient encore et dans le camping déjà presque plein, des feux commençaient à s'élever, faisant entendre leur joyeux crépitement.

Dans la foule, j'avisai un garçon qui, sur une Mobyette bleue venait visiblement d'arriver :

— Bonsoir ! Alors pas trop froid ?

— Non ! non ! ça va !

— D'où viens-tu ?

— Oh ! pas très loin ! de Metz ! J'ai mis 6 h. pour venir !

— Quand même ! ça fait une trotte ! Bon eh bien parfait, au revoir !

— Salut !

Et le garçon s'éloignait dans la foule, disparaissant bientôt à mes yeux.

## le tour du souvenir

**M**AIS voici que les haut-parleurs résonnent, conviant les motards à se réunir sur la piste pour le tour du souvenir.

C'est alors l'ambiance envoûtante que créent toutes ces motos alignées à perte de vue, leurs pilotes et passagers écoutant le discours prononcé en mémoire des motocyclistes morts en 1968 dans un silence profond, seulement troublé par le crépitement de centaines de flambeaux luisant dans la nuit.

Puis soudain, le signal du départ est donné, les moteurs rugissent, les sélecteurs claquent, les pneus mordent la neige et le brillant cortège s'ébranle en un long serpent de lumière, projetant sur le paysage, mille lueurs fantastiques.

Au loin, le château du Nürburg, brillamment illuminé, projette sa dure silhouette médiévale, sur le fond du ciel sombre, et bientôt le bruit des chevaux d'acier s'éloigne et se noie dans les ténèbres des 22 km du circuit aux 129 virages.

## deuxième journée sur le « ring »

**L**E jour se lève et de ma chambre d'hôtel, je perçois le bruit familier des motos, qui déjà, des villages avoisinant montent vers le « ring ». Je dévale l'escalier de l'hôtel avec mon co-équipier, nous avalons un petit déjeuner, et partons nous aussi rejoindre les « autres ».

Plus de monde qu'hier encore ! Mais m'étant promis la veille de tourner sur le circuit, je ne tarde pas plus !

Un premier tour prudent, « pour voir » !... et me voilà parti pour une nouvelle ronde. N'ayant pas de pneus à clous, je roule entre 70 et 80 km/h, enchaînant les innombrables virages en de longs dérapages. Soudain entre deux courbes un attelage me passe avec au moins 40 km/h de mieux ! Je n'en crois pas mes yeux, et médite sur la valeur des pneus cloutés !!!

De retour au parc je rencontre Charles Krajka, une sympathique figure des « Eléphants ». Il me fait découvrir nombre de machines intéressantes, dont une B.M.W. à cadre élargi, contenant un 4 cylindres Porsche, attelée à un side ultra confortable. Krajka est bien sûr venu avec son « Eléphant » Guzzi, à manchons chauffants au guidon. Ceci grâce à des prises d'air aménagées derrière les

cylindres, amenant l'air chaud aux manchons par l'intermédiaire de tuyaux souples en caoutchouc.

Sur un espace libre, évoluent depuis quelques moments, plusieurs petites machines : mini moto style Monkey, minuscule side-car 50 cc dérapant sur la neige et plus loin un petit attelage course et un magnifique basset, tous deux à l'échelle de leurs pilotes, des gamins de six à sept ans !

J'aperçois au milieu de la foule les garçons en cyclos rencontrés à l'aller. Ils viennent seulement d'arriver et me racontent que leur camarade en Mobymatic s'est endormi en roulant et a été tout droit dans un virage, dévalant un fossé de 3 m !

— Heureusement il s'en est tiré sans une égratignure ! mais sa bécane est pliée ! me dit le propriétaire du BB Peugeot.

Arrivé avec eux, un autre garçon me dit :

— C'est dommage que vous n'avez pas vu ça ! moi, j'avais préparé un side-car pour ma Mobyette ! et pas du bricolage ! non ! un truc sérieux, bien fini et tout ! et manque de pot, voilà que mon allumage tombe en panne ! Non ! quelle guigne ! Alors je l'ai laissé dans une grange et j'ai continué en moto-stop !

Le moral, je vous dis ! toujours le moral !

Il nous en a fallu à nous aussi, le lendemain, mais nous allons voir ça plus tard ! Un dernier tour aux stands commerçants, et c'est avec un petit pincement au cœur que nous quittons le Nürburgring pour un an, et prenons la route du retour.

## un retour mouvementé

**E**TAPE à côté de Longwy, et le lundi matin vers 9 h nous reprenons la route. Il fait beau et le soleil montre le bout de son nez entre les nuages. Soudain, avant Verdun le moteur de ma B.M.W. change brusquement de bruit : un martèlement sec remplace le ronron régulier habituel ! A peine arrêtés, nous voyons arriver Roland et Jojo avec leurs copains. Nous expliquons la situation à ces sympathiques garçons, qui nous aident aussitôt à dépanner !

— Diagnostic docteur ?

— Un culbuteur d'admission droit cassé net ! Une seule solution, enlever les tiges de « culbu » et la bougie !

Aussitôt dit, aussitôt fait ! et nous voilà roulant sur « une patte » : 10 km/h en côte, 40 km/h sur le plat et 60 dans les descentes (une confiance ! j'ai même atteint le 75 dans une déclivité particulièrement prononcée). Le moral quoi !

Sur la route nous en avons vu d'autres qui avaient le moral ! Mais oui ! A nouveau nos garçons en cyclo mais cette fois, comme 50 cc, il ne reste plus que le BB Peugeot et il s'amuse, le bougre, de voir ses petits copains en Yamaha 125 avec un piston crevé, à deux sur la machine, remorqués par la Morini 125, alors que lui n'a pas eu un seul problème de tout le voyage !

## faire les éléphants

**J**'ESPERE chers amis, que tout ceci vous a donné envie de faire ou de refaire les « Eléphants » l'année prochaine.

En effet, point n'est besoin d'avoir une grosse machine et, quand la route est clémente, 50 cc et du courage suffisent bien des fois à vous permettre de vous joindre à cette extraordinaire concentration au Nürburgring, qui allie la chaleur humaine à la fraternité des motocyclistes du monde entier.

Vive la moto !

Ph. F.-D.



1



4



2



3



5

1 - Deux Mondial dans la nuit.

2 - Pour un tel engin, la concentration s'impose.

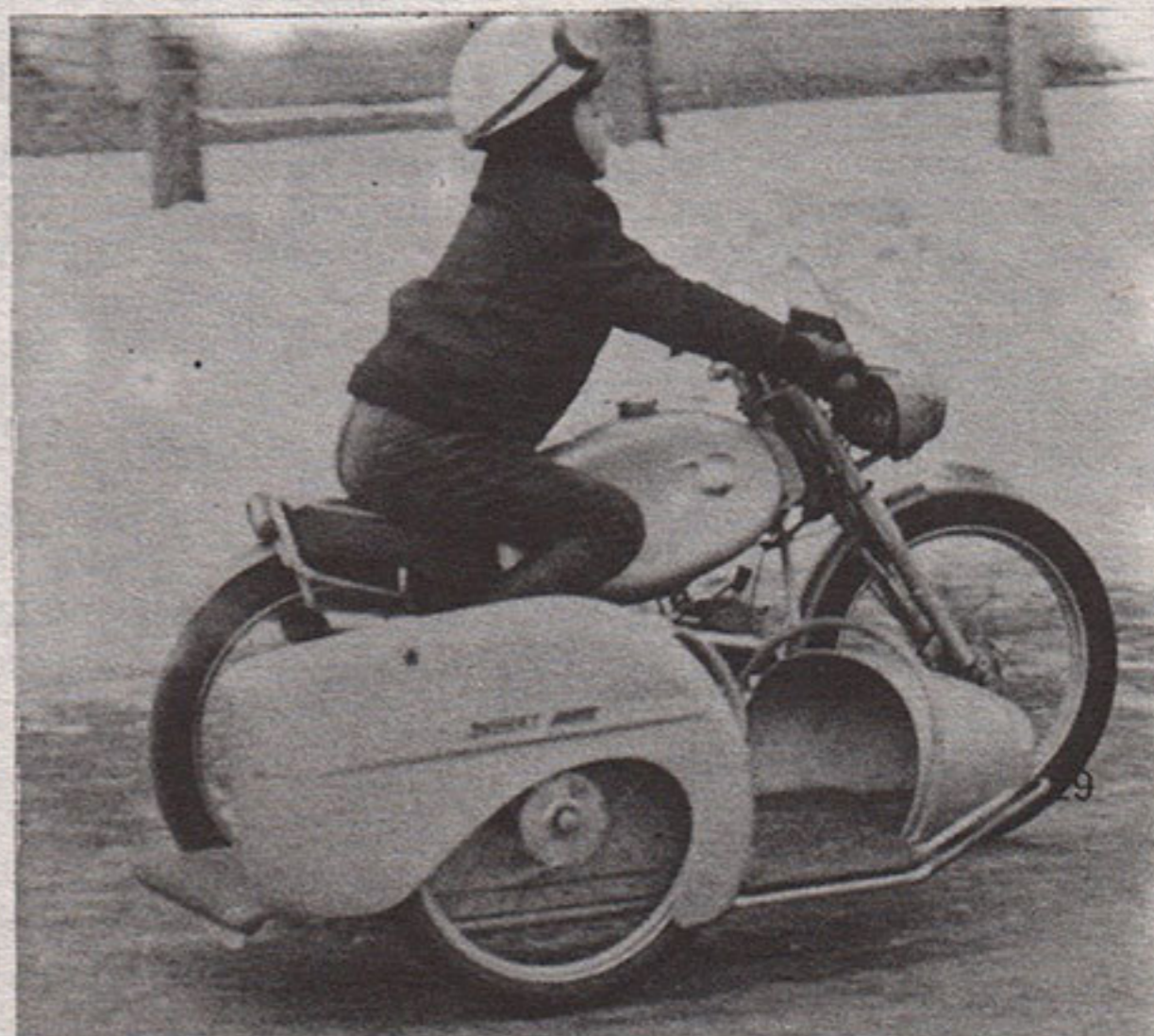
3 - Un « Mini Eléphant ».

4 - Le garçon au BB Peugeot interviewé ici par l'O.R.T.F. (au premier plan le micro « pomme »).

5 - Un 50 cc sur le « ring ».

6 - Un « très jeune » sidecariste.

6



9

# CALENDRIER COMPETITION

## 1969

### CHAMPIONNAT DU MONDE

- 4 MAI — Grand Prix d'Espagne.
- 11 MAI — Grand Prix d'Allemagne Fédérale.
- 18 MAI — Grand Prix de France, Circuit Bugatti, Le Mans, 50, 125, 250, 500 et Sides.
- 7-13 JUIN — Tourist Trophy, Ile de Man, toutes catégories sauf 50, Angleterre.
- 28 JUIN — Grand Prix de Hollande, toutes catégories.
- 6 JUILLET — Grand Prix de Belgique.
- 13 JUILLET — Grand Prix de la République Démocratique Allemande, 125, 250, 350, 500.
- 20 JUILLET — Grand Prix de Tchécoslovaquie.
- 2-3 AOUT — Grand Prix de Finlande, 125, 250, 500 et Sides.
- 16 AOUT — Grand Prix d'Irlande.
- 7 SEPTEMBRE — Grand Prix des Nations, à Monza, Italie.
- 13-14 SEPTEMBRE — Grand Prix de l'Adriatique, 50, 125, 250, 350, 500, Yougoslavie.

### EPREUVES INTERNATIONALES EN FRANCE

- 30 MARS — Critérium Inter de Vitesse, Le Mans, 250, 350, 500 (A.C. Ouest).
- 6 AVRIL — Circuit Inter de Nogaro, 125, 250 et Sides Course, 250 Sport (A.M. Armagnac).
- 3-4 MAI — Circuit Inter de Bourg-en-Bresse, toutes catégories, (U.M. Ain).
- 8 MAI — Circuit Inter de Caen (Caen M.C.).
- 1 ou 8 JUIN — Circuit Inter de la Prairie, 50, 125, 250, 500 et Sides (Caen M.C.).
- 22 JUIN — Circuit Inter Side-Cars de Rouen (M.C. Normandie).
- 7 SEPTEMBRE — Circuit Inter d'Avignon (M.C. Avignon).

### EPREUVES NATIONALES

- 7 AVRIL — Circuit de Pau, 50, 125, 250, Sides Course, et 250 Sport (M.C. Béarn).
- 13 AVRIL — Trophées de Vitesse à Montlhéry, toutes catégories championnat de France, Trophées de France et Side-Car, Critérium 250 Sport, première manche Premier Pas Dunlop (M.C.F.).
- 27 AVRIL — Coupes Eugène Mauve à Montlhéry (A.M.C.F.).
- 11 MAI — Critérium de Vitesse à Montlhéry, toutes catégories, Critérium 250 Sport, deuxième manche du Premier Pas Dunlop (M.C.F.).
- 1<sup>er</sup> JUIN — Circuit de Plumelec (A.M. C. Morbihan).

- 8 JUIN — Circuit de Vetrax-Monthou, 125, 250, 350, 500 et Sides (M.C. Rochois, Annemasse).
- 15 ou 22 JUIN — Circuit Jean Behra (A.S.M. Magny-Cours).
- 22 JUIN — Records de France 400 m et kilomètre, Villacoublay (M.C.F.).
- 6 JUILLET — Circuit Régional de Senlis (M.C. Senlis).
- 13 JUILLET — Circuit de Trelvan (M. C. Dinanais).
- 7 SEPTEMBRE — Circuit des 1.000 kilomètres, Circuit Bugatti, Le Mans (M.C.F.).
- 14 SEPTEMBRE — Challenge National Inter-Clubs, 50, 125, 250, 350, 500 et Sides, Montlhéry (A.M.C.F. et M.C.C.).
- 21 SEPTEMBRE — Coupes de Paris, 250, 350, 500, Critérium 250 Sport, 3<sup>e</sup> manche du Premier Pas Dunlop, Montlhéry (M.C.F.).
- 5 OCTOBRE — Coupes du Salon, Montlhéry (A.M.C.F.).

### COURSE DE COTE EN FRANCE

- 16 MARS — Côte Lapize, Montlhéry (A.M.C.F.) Nationale.
- 23 MARS — Méru, Nationale (M.C. Méruvien).
- 23 MARS — Malmont, Nationale (M. C. Dracenois, Draguignan).
- 30 MARS — Mimet, Nationale (M.C. Marseille).
- 20 AVRIL — Hebecrevon, Nationale (Le Mans, A.C. Ouest).
- 20 AVRIL — Coaraze, Nationale (C.C. Nice).
- 27 AVRIL — La Forêt Auray (Le Mans, A.C. Ouest), Nationale.
- 1<sup>er</sup> MAI — Cahors-la-Capelle (M.C. Cadurcien), Régionale.
- 11 MAI — La Chapelle-Rambaud, Nationale (Annemasse, M.C. Rochois).
- 15 MAI — Falicon, Nationale (M.C. Nice).
- 8, 15, 22 ou 29 JUIN — Mont-Ventoux, Internationale (M.C. Avignon).
- 15 JUIN — Gassin, Nationale (M.C. des Maures).
- 22 JUIN — La Pommeraye, Nationale (M.C. Saumurois et A.C.O.).
- 29 JUIN (ou 15 AOUT) — Bona, Nationale (A.S.M. Magny-Cours).
- 6 JUILLET — Mont-Chauve, Nationale (M.C. Nice).
- 20 JUILLET — Les Andelys, Nationale, toutes catégories (A.C. Ouest).
- 20 JUILLET — Sens, Nationale, Catégorie Sport (S.M.C. Sens).
- 14 SEPTEMBRE — Belbeuf, Nationale (M.C. Bondevillais).
- 20-21 SEPTEMBRE — Limonest - Mont-Verdun, Internationale (M.C. Lyon).
- 28 SEPTEMBRE — Peillon, Nationale (M.C. Nice).
- 9 NOVEMBRE — La Californie (M.C. Cannes).

QUE VOUS SOYEZ DE PARIS OU DE PROVINCE, VOUS POUVEZ OBTENIR VOTRE MOTO, PETITE OU GROSSE, TOUT DE SUITE.

LIVRABLE IMMEDIATEMENT CHEZ

# LADEVEZE

Maison fondée en 1936

170, Avenue de Clichy, PARIS-17<sup>e</sup>

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

## 1000 MOTOS

Visibles et disponibles :

BULTACO Sport et Route,

Tous modèles du salon

BSA - TRIUMPH - HONDA - YAMAHA

KAWASAKI - SUZUKI - LAVERDA

MORINI - MV - MOTOBİ - ZUNDAPP

MZ - KREIDLER - PUCH - JAWA - CZ

DUCATI - FLANDRIA - SUPERIA

TARBO - MALAGUTI - MALANCA

MONDIAL - TESTI - PERIPOLI - GIU-

LIETTA - ITOM - VESPA - LAMBRET-

TA - BICIZETA Cyclo pliant :

changement de prix : 618 F

Vélos d'importation luxe pliants équipés

190 et 290 F

Grand choix d'occasions

de 49 cc à 750 cc révisées,

vendues à crédit dans

toute la France.

Reprise assurée de toutes motos, même gagées (dont le soldo sera réglé par nos soins). Reprise acceptée en premier versement pour tout achat neuf ou occasion.

Crédit dans la France entière par

correspondance avec 20 % compt-

tant minimum ou la reprise de

vosre ancienne moto en premier

versement, sur le neuf et l'occasion

Solde à crédit de 6 à 18 mois.

Toute la pièce détachée — Tous les accessoires — trois stations service — Expéditions province et Communauté, livrées sous carton gratuit en gare de Paris.

**Achat — Echange — Reprise**

LISTE CONTRE 4 TIMBRES

**LADEVEZE - 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

#### EDITORIAUX

	Nos	Pages
Salon de Bruxelles .....	185	
Calme Inter-Saison .....	186	
50 ? 45 ? 40 ? .....	187	
Championnats .....	188	
Amis Lecteurs... ..	189	
En certaines circonstances ..	190	
Désormais : le 20 de chaque mois .....	191	

#### ESSAIS

Giulietta Cross .....	187	53
Derbi Compétition-Client .....	188	76
Yamaha YF 1 AK (résumé) ..	191	169
Kreidler RS (résumé) .....	191	170
Giulietta America Junior (résumé) .....	191	171
Twin-Jet Yamaha (résumé) ..	191	171
Motobécane D 52 (résumé) ..	191	172
Motobécane Cady (résumé) ..	191	173
Derbi 75 cc (résumé) .....	191	174
Itom Astor 4 M .....	191	177
Honda C 50 .....	193	221

#### ARTICLES TECHNIQUES

Entretien et réglages du Honda P 50 .....	185	1
Une chaîne non-entretenu ? Puissance perdue, danger accru .....	185	16
Quelques questions d'intérêt général .....	186	42
Le Deux-Temps sous la loupe	187	56
» » » » »	188	70
» » » » »	189	100

La puissance de votre Deux- Temps baisse, pourquoi ?	187	64
L'art et la manière de passer les vitesses .....	189	106
Un 50 cc de 9 ch (180 ch/l) à partir d'un moteur de tourisme .....	190	121
Pourquoi une démultiplication et comment la calculer ..	190	133
Votre cyclo « De la tête aux pieds » .....	192	188
» » » » »	193	232

Démultiplication et boîte de vitesses .....	192	202
L'allumage électronique Novi	192	207

#### NOUVELLES MACHINES

Nouvelle gamme utilitaire Peugeot .....	185	4
Les nouveaux Suzuki 50 et 70 cc .....	186	27
Le Mini-Giulietta .....	186	40
Ciao Vespa .....	187	46
Les nouveaux 50 Honda ....	187	50
» » » » »	188	69
Nouveau cyclos italiens en France .....	188	88

#### RESULTATS ET INFORMATIONS

<b>SPORTIFS</b>		
Côte Lapize .....	187	51
Un an déjà ! (Claude Vigreux) .....	188	68
Méru (Course de Côte) ....	188	80
Grand Prix d'Allemagne Fé- dérale .....	188	81

Les Trophées de Vitesse ....	188	86
Bourg-en-Bresse .....	189	94
Un circuit pour Yamaha au Japon .....	189	99
Coupes Eugène Mauve .....	189	109
Championnats de France ...	189	111
Grands Prix de Belgique, d'Espagne, de Hollande et Tourist Trophy .....	190	116
Les 50 cc en Bretagne (Dinan) .....	191	167
Flash sur les Coupes du Salon Séance d'entraînement M.C. Châtillonnais (Montargis) ..	192	192
Championnat de France 50 cc (analyse finale) .....	192	199

#### SPORTS (DIVERS)

Rallyes en vogue au Japon ..	185	14
Multiples activités pour le Scooter en Grande-Bretagne	185	9
Une prestigieuse G.P. : la Mondial 250 .....	186	25

#### EQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES

L'accessoire au Salon de Paris	192	204
--------------------------------	-----	-----

#### SALONS

Bruxelles : Sous le signe de l'optimisme .....	186	32
Paris et Cologne (N° Spécial) .....	191	—

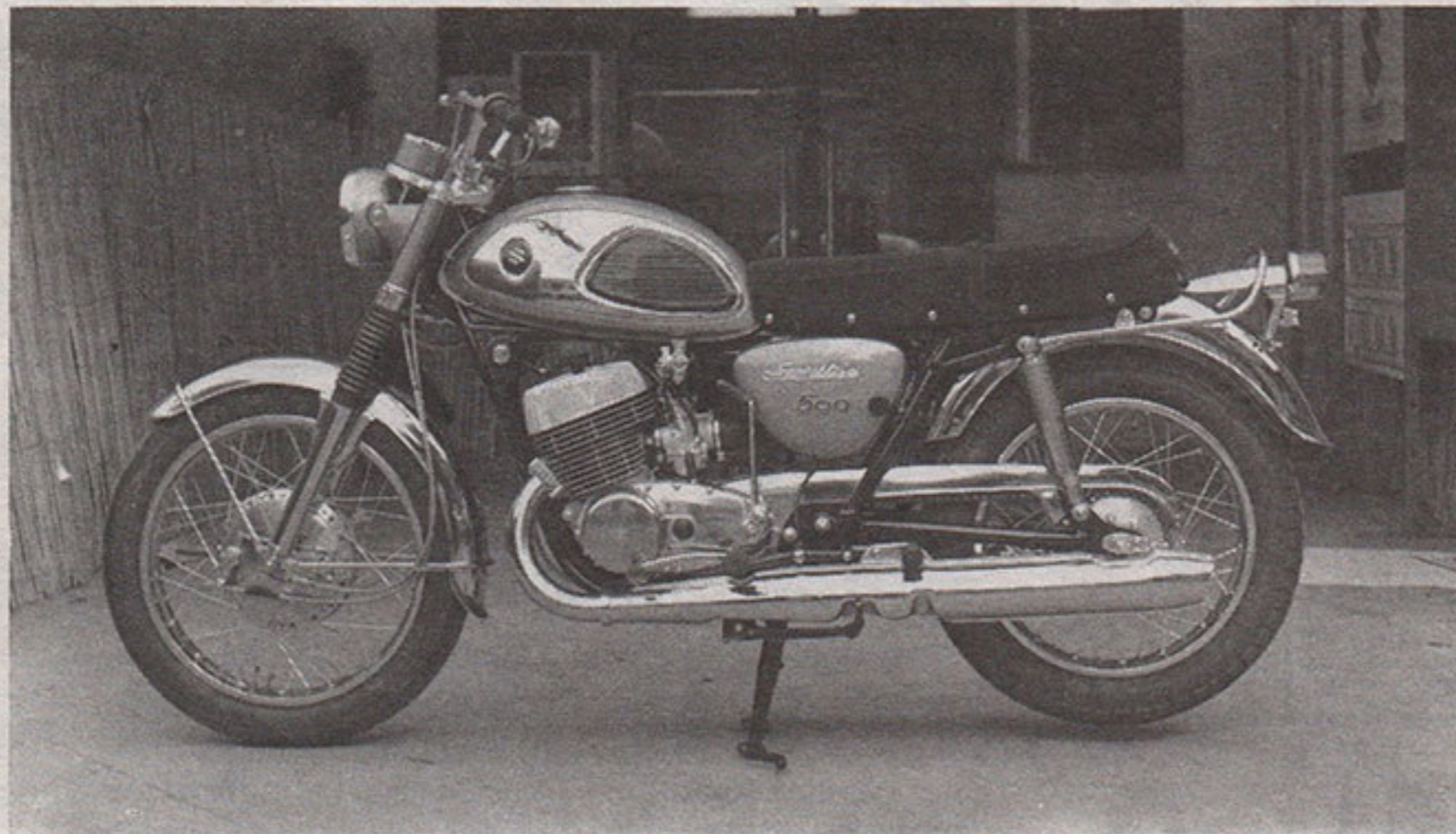
#### INTERVIEWS

Le Toumelin .....	190	125
Jacqueline Nougé .....	193	242

# SUZUKI



500 cc



DU 50 cc  
A LA  
500 cc !..

...ET LE GRAISSAGE POSI-FORCE

**IMPORTATEUR : Pierre BONNET**

78, Avenue du Général Leclerc  
92 - BILLANCOURT - Tél. 825.47.11



## VARIETES ET INFORMATIONS GENERALES

Motobécane en Iran .....	187	63
L'air du Salon (de Paris) ..	191	142
Qu'est-ce que le C.I.R.A.M.	192	195
Deux Trail Bikes avec et sans permis .....	192	196
Vous ne les avez pas vus au Salon... ..	192	212
Attachante initiative en faveur des jeunes .....	193	225
Coup d'œil sur les Productions Mondial .....	193	228

## CRITIQUE CINEMA

La Motocyclette .....	190	135
-----------------------	-----	-----

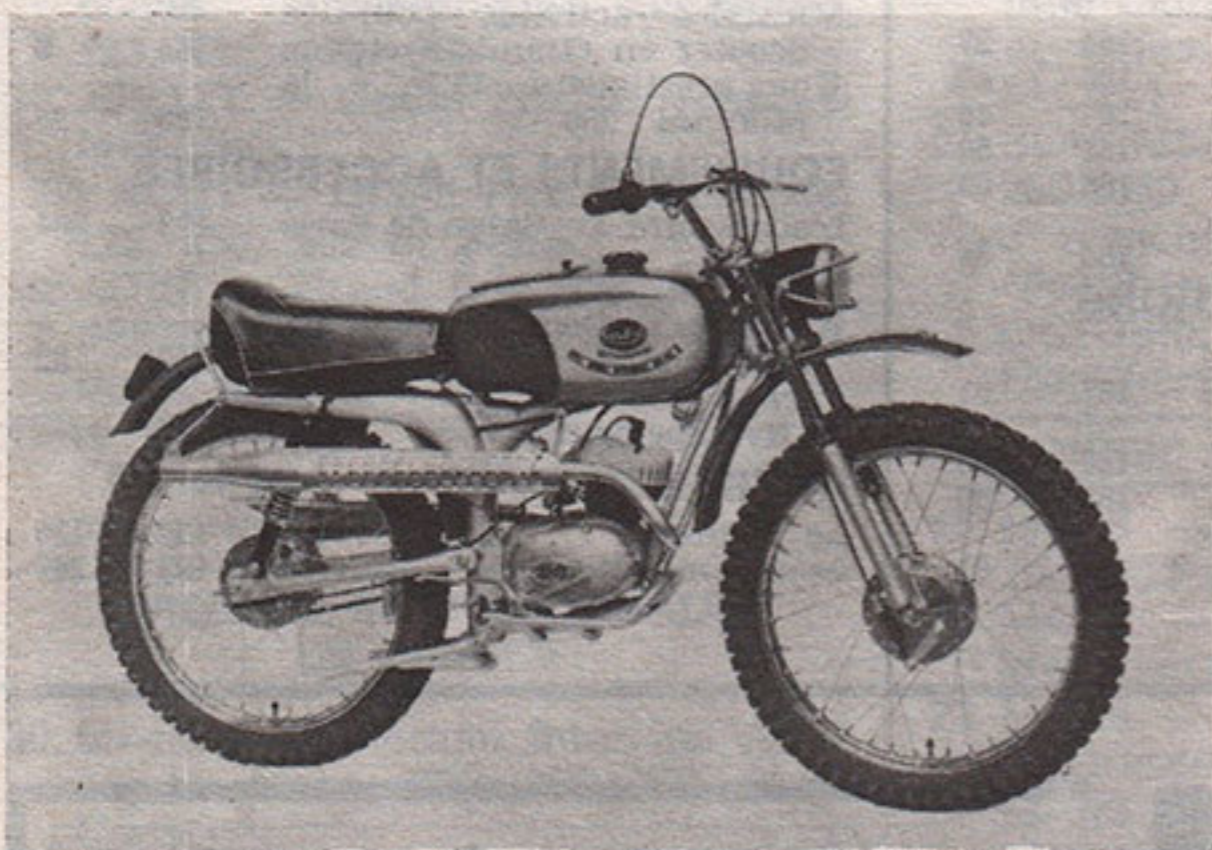
## EN TOUTE FRANCHISE

Flandria Record .....	186	31
» » .....	192	210
Flandria Comet 4 .....	185	7
» » .....	188	85
Flandria Ultra-Sport .....	190	131
Garelli Junior Spécial .....	190	131
» » .....	193	240
Honda C 321 .....	190	132
Honda C 110 .....	191	183
» » .....	193	239
Itom Compétition .....	187	163
Kreidler Florett 4 V .....	191	153
» » .....	192	209
Kreidler Floret Super 5 TS .....	191	153
Malaguti Olympique .....	192	210
Mondial Record .....	190	131
Motobécane AV 76 .....	187	62
Motobécane AV 88 .....	185	8
Motobécane AV 98 .....	186	30

Motobécane D 52 .....	186	29
» » .....	187	61
» » .....	193	240
Motobécane Z 57 C .....	192	208
Paloma MCL .....	186	29
Paloma Flash .....	189	97
Peugeot BB 3 K .....	190	132
Peugeot BB 3 SP .....	185	8
» » .....	188	84
Peugeot BB 104 .....	191	183
Peugeot CT .....	192	208
» » .....	193	238
Royal Nord .....	186	30
Suzuki M 15 .....	187	63
Tarbo 50 .....	189	97
Vélosolex .....	187	62
Yamaha Twin Jet .....	187	61
» » .....	191	183

## COURRIER

Boîte aux lettres .....	192	197
» » .....	193	245



## COTE « FUORI STRADA » LE 48 SUPER CROSS MONDIAL

**C'**EST le cyclo « Fuori Strada » de Mondial avec le petit moteur deux-temps 48 cc et une boîte à 4 rapports intégrée au bloc-moteur. Allumage par volant magnétique.

Le cadre est ici formé d'une épine dorsale en T, refermée sur l'avant par deux tubes qui joignent la colonne de direction à l'avant du carter-moteur (initialement, le moteur était simplement suspendu sous la branche droite du T).

Suspensions télescopiques, les amortisseurs arrière montrant leurs ressorts. Pneus avant et arrière de 2.50 x 19, à grosses sculptures, freins moyeux centraux, guidon et échappement relevés, grille de protection du phare, semelle sous le carter-moteur, garde-boue avant bien dégagé et coussin-selle type cross donnent à ce joli cyclo une réelle allure « Tout-terrain », en accord avec d'évidentes facilités à circuler dans la nature. Modèle non importé.

## - 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 (1.159-15 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir au plus tard le 10 pour parution le 20 du mois. (Minimum 2 lignes).

Tarbo 125 1.700 F. Impec. Malet, rue de Paris, 60 - Crépy-en-Valois.

Vds Suzuki 66, t. bon état, 15.000 km, éventuel prêt courses, pneus Avon, carén., selle dossier. Tél. 989-19-27.

D 52 impec., 5.500 km, mars 68. Sp Route 5.000 km. 10, av. Marceau, 91 - Juvisy.

# SCOOTER et CYCLOMOTO

## ABONNEMENTS

France (un an) .....	18 F
Etranger (un an) .....	24 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<sup>e</sup>) — Tél. TRU. 99-26  
99-27



## NOS ÉDITIONS

### L'ALBUM DU FANATIQUE DE L'AUTOMOBILE

Prix : 9,50 F Par poste : 12 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



Le N° 9 de l'Album du Fanatique de l'Automobile est paru. Plus de 100 illustrations (dont plusieurs inédites) pour retracer l'histoire de la Perle, de la Delahaye 3 carbus, de la Soucoupe Volante Alfa Romeo, des Amilcar Pégase et de bien d'autres voitures anciennes.

### 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.

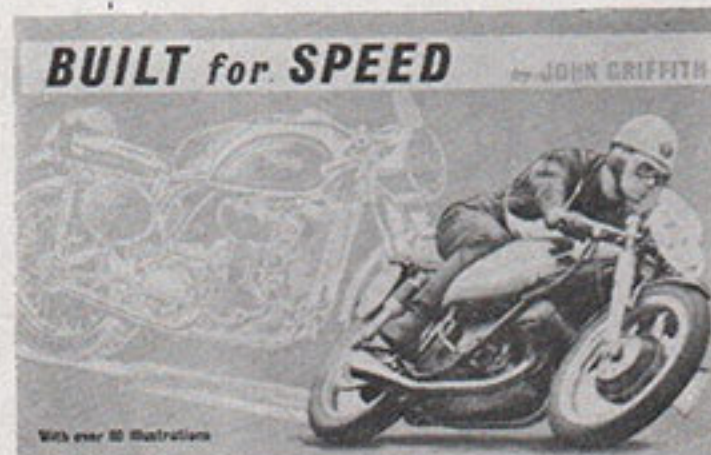
Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 F.

Moteur Terrot 500 R GST : 5 F

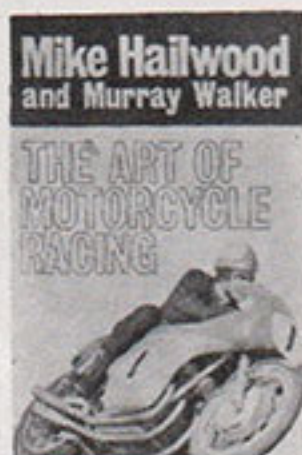
Moteur 125 Terrot ETD : 5 F.

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

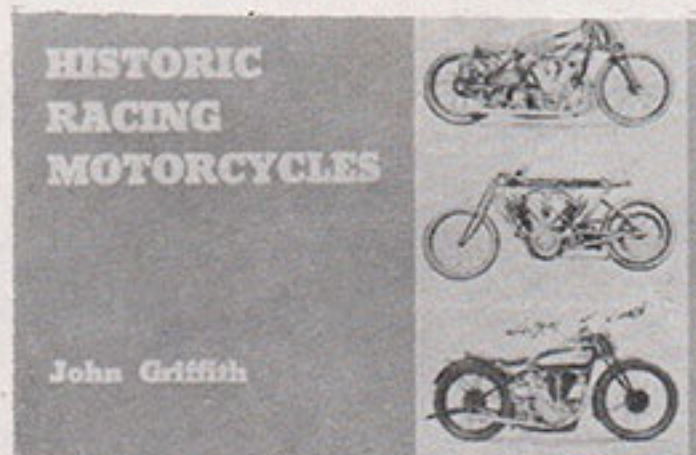
## LIVRES ANGLAIS



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.

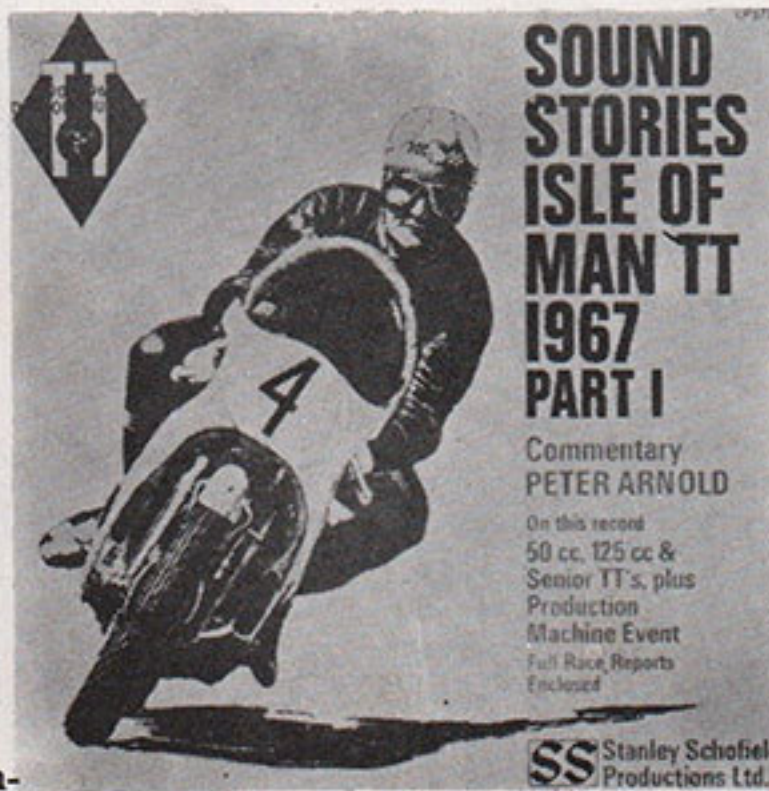


Racing all my life, par D. Minter. L'un des plus grands champions britanniques de notre temps revit ses plus grandes courses, les plus grands moments de sa brillante carrière.

- 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)
- 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)



L'un des plus grands champions motocyclistes de tous les temps, John Surtees, met — dans ce livre — son expérience de la conduite en compétition au service des apprentis-champions.



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 Isle of man T.T. 1967 1<sup>re</sup> partie : 32 F 2<sup>e</sup> partie : 32 F (+ port : 4,00 F)
- 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

# ITOMM 1969

LE CYCLOMOTEUR DE LA JEUNESSE ET DES SPORTIFS



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

Service après-vente - Pièces détachées dans les 24 heures