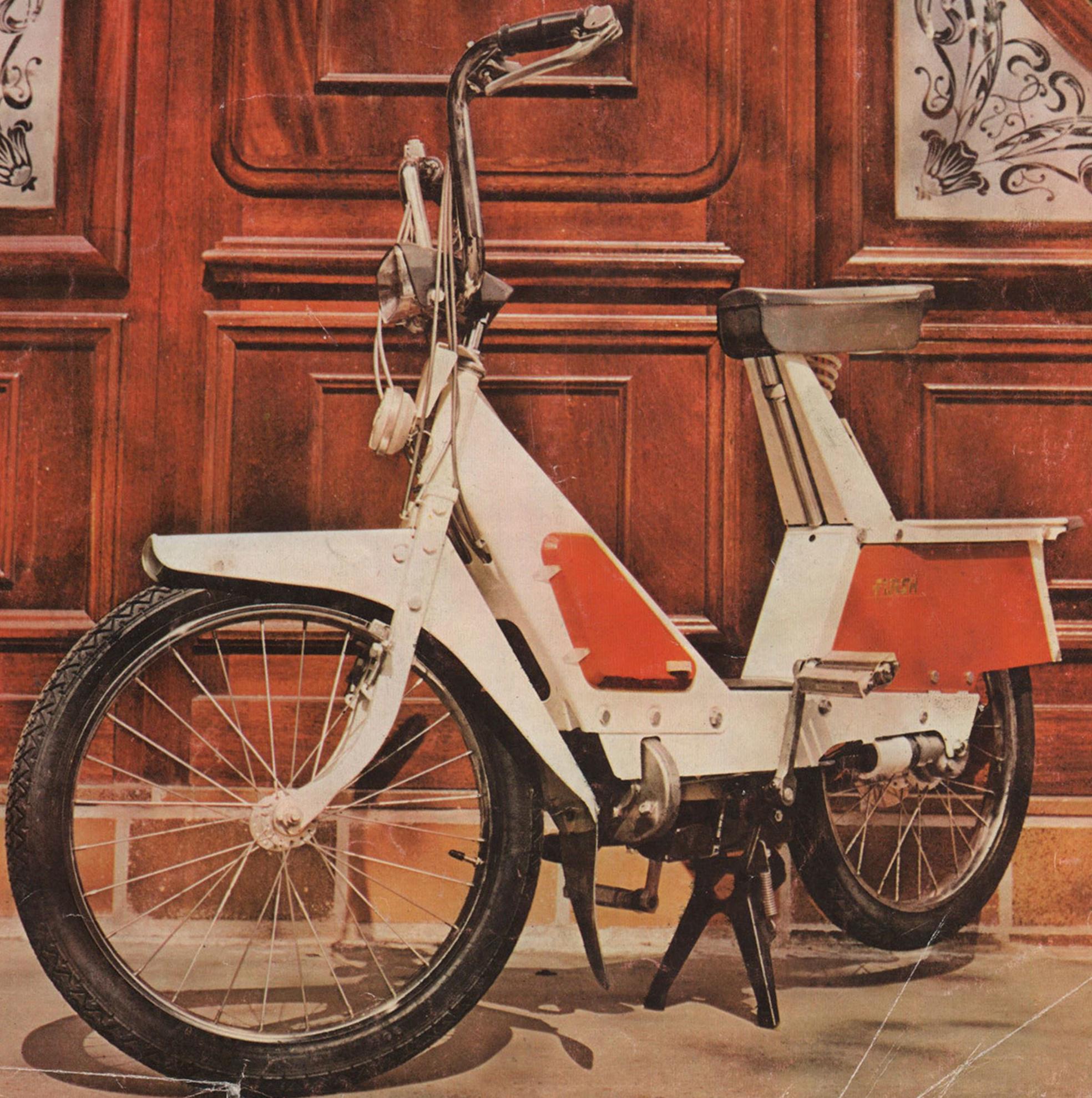


OCTOBRE 1969
202
3,50 F.

CYCLO

METRO

A 51 cm



*avec le C.50 et C.50 M
4 temps, 3 mouvements
et vous y êtes encore plus vite*



Contact... démarreur électrique, et ça tourne.
Un bon ronronnement de moteur 4 temps, qui tourne rond, vite et bien.
Le C.50 M est une merveilleuse petite machine, en ville,
mais qui sait garder son tempérament sportif... comme toutes les Honda
Finis les embouteillages, les problèmes de parking.
A peine le temps de prendre votre C.50 ou votre C.50 M et vous voilà arrivés.
Pas étonnant, le succès foudroyant que remportent dès leur apparition les Honda C.50 et C.50 M.
Moteur 4 temps 50 cm³, arbre à cames en tête. Embrayage semi-automatique.
Vitesse 80 km/h. Consommation 1,5 l aux 95 km
Pour C.50 M - démarreur électrique.

HONDA C50

C.50 M AVEC DÉMARREUR ÉLECTRIQUE



CYCLO MOTO

sommaire

EDITORIAL	R.-C. DELEFOSSE	3	A DEFAUT D'UN SALON POUR NOUS... Notre album de la petite cylindrée.
LOISIRS		4	JOUONS ENSEMBLE... Faute de gagnant, gardons le même sujet !
A L'ESSAI POUR VOUS	CH. BOURGEOIS	6	LE « FLASH » VELOSOLEX Du nouveau et du moderne !
EN TOUTE FRANCHISE		11	VOS MACHINES ET VOTRE AVIS Honda P 50, Vespa Ciao, Honda CB 50, Motobécane 94 TT.
CATALOGUE	D. BERNARDIN	13	L'ALBUM DE LA PETITE CYLINDREE Le mini-salon de « Cyclomoto ».
TRAVAUX PRATIQUES	D. BERNARDIN	30	VOS « MEULES » A L'ENTRETIEN ! Décalaminage des deux-temps.
FLASH	R.-C. DELEFOSSE	32	LA 650 BENELLI Encore une « grande » italienne !
ACTUALITE	G. ROSSINI	34	LE « STIL » Extraordinaire voiture électronique.
BOITE AUX LETTRES		36	VOUS VOUDRIEZ SAVOIR... Réponses aux questions pratiques.
COMICS		37	LES 3 A CASCADEURS 3 pages de bandes dessinées.
MOTS-CROISES		40	MEME SI VOUS LE FAITES DANS LE METRO ...La moto y tient sa place.

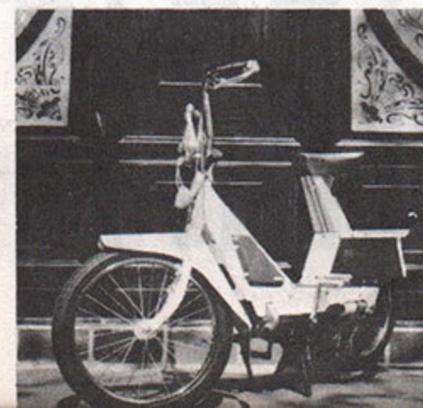
Directeur de la publication : Pierre CASASNOVAS
Rédacteur en chef : R.-C. DELEFOSSE
Mise en pages : Axel AVENEL

Administration, Rédaction, Publicité :
CYCLOMOTO
103, rue La Fayette, Paris-10^e Tél. : 878-99-26 et 99-27
C.C.P. PARIS : 1.159-15

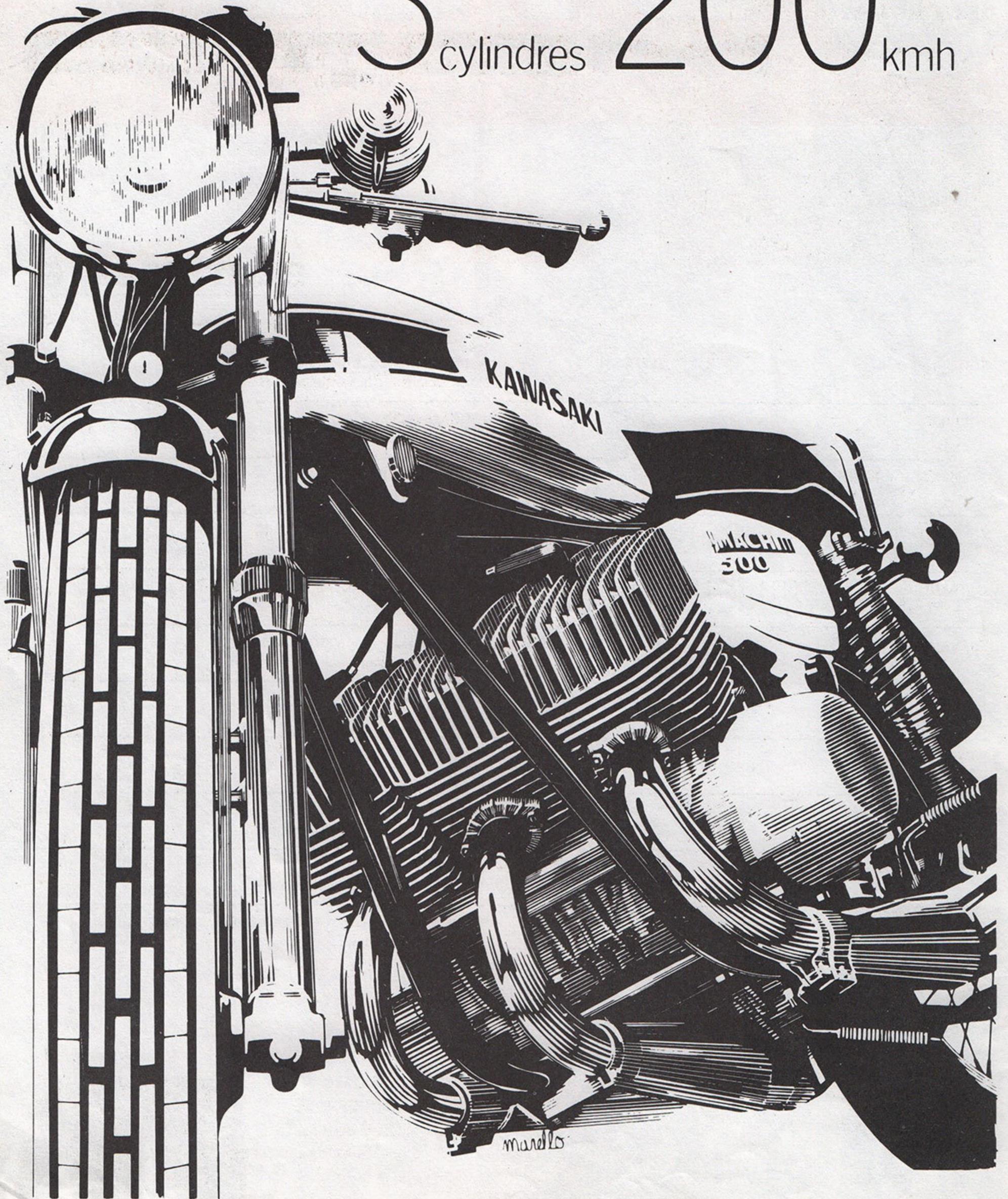
Abonnement : UN AN : 35 F - ETRANGER : 48 F

NOTRE
COUVERTURE
Le « Flash »...
ou Vélosolex
20 ans après !

Photo AVENEL



3 cylindres 200 kmh





A défaut d'un salon pour nous...

CE numéro sort pour une fois de la formule qui vous est familière. En effet, dans le mois qui nous voit considérer avec envie les automobilistes gratifiés, eux, d'un Salon annuel, nous avons voulu consacrer une part importante de notre surface à la présentation des cyclos et vélomoteurs commercialisés en France. Ainsi oublierons-nous quelques instants que la Porte de Versailles nous est fermée cet automne.

Notre « Album de la Petite cylindrée » n'a pas la prétention de tout inclure de la production mondiale. Mais il fixera cependant vos idées sur la plupart des modèles que vous pouvez acquérir aujourd'hui et vous indiquera les prix de vente appliqués depuis la dévaluation.

Pour être en mesure de vous montrer suffisamment de modèles, nous avons dû exceptionnellement reporter au mois prochain quelques-unes de nos rubriques régulières, conservant cependant les sujets les plus importants, les articles que vous aimez le plus. Nous espérons que ce compromis obtiendra votre agrément, et souhaitons que vous nous l'écriviez.

A propos de courrier, soyez gentils, quand vous nous écrivez, de ne traiter qu'une seule question par feuillet. Il nous sera plus facile de répondre complètement à vos lettres dans les différentes rubriques qu'elles concernent.

N'oubliez pas notre jeu. C'est le thème de septembre (n° 201) qui reste valable, faute d'avoir été identifié jusqu'ici.

Et maintenant, au mois prochain, pour un numéro qui retrouvera son cadre habituel, enrichi d'une rubrique nouvelle consacrée aux accessoires, rubrique que vous retrouverez régulièrement par la suite.

Choisissez donc aujourd'hui votre nouvelle monture, en attendant d'étudier dès novembre avec nous les éléments de votre équipement.

Rc. Dehmp

Jouons ensemble...

LA sortie tardive du précédent numéro pour les motifs dont nous nous sommes expliqués et, d'autre part, la réelle difficulté du sujet proposé le mois dernier font qu'à l'instant d'envoyer cette page à l'impression, le nombre des réponses n'est pas aussi important qu'à l'habitude et qu'aucune des solutions proposées n'est la bonne !

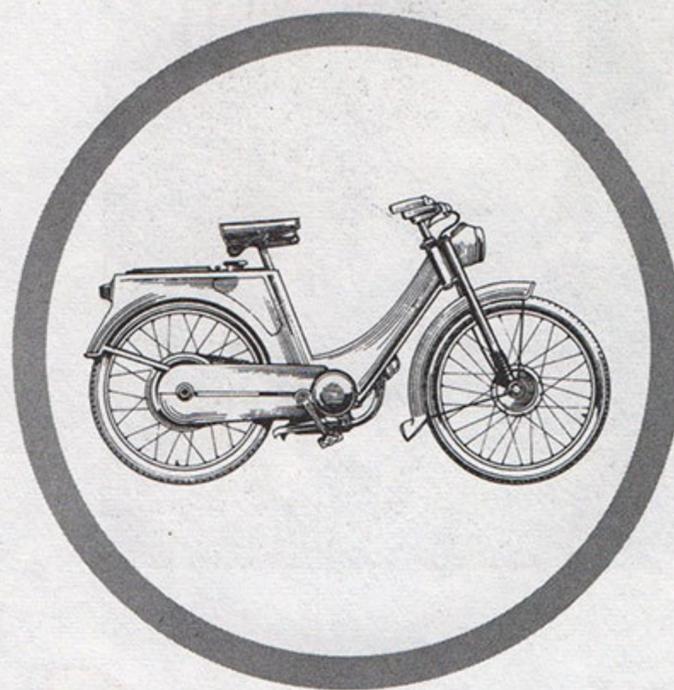
Dans ces conditions, nous avons décidé de laisser le jeu de septembre courir encore un mois. Bien entendu, nous annulons les réponses reçues (toutes inexactes) et ceux d'entre vous qui nous les ont adressées ont une nouvelle chance de trouver la bonne définition. Reportez vous donc dès maintenant au n° 201.

*toujours en vente
à nos bureaux :*

MOTO-REVUE

"SPÉCIAL BOL D'OR"

**TOUT SUR LES 24 HEURES
et LES PLUS BELLES PHOTOS!**



INTER-PLANS

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



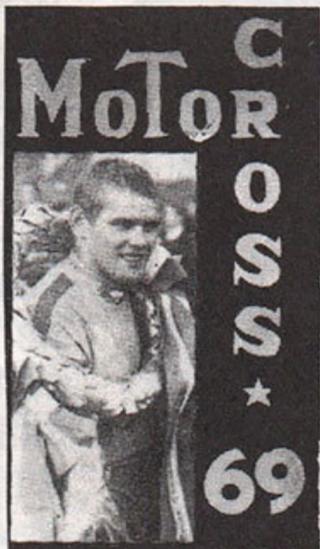
L'HUILE
3enUN

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

VOUS VOULEZ TOUT SAVOIR...

- • • sur les héros du brillant doublé Moto-cross des Nations - Trophée des Nations
- • • sur l'historique, le palmarès et les sélections belges des deux grandes épreuves internationales ?

COMMANDEZ
aujourd'hui encore
MOTOCROSS 68
ET



EN VERSANT LA SOMME DE 14 F PLUS PORT (3 F)
AU C.C.P. 1159-15 PARIS
MOTOCROSS 68 ET MOTOCROSS 69 SONT EGALEMENT
EN VENTE A NOS BUREAUX.

ACCESSOIRES
pour cyclomoteurs & motos

SAKER

K 272D
4707 SD Peugeot
212/22
A 23G/5 mobylette
5722 DD mobylette
4790 SG
C 732 F
SH 920 SP

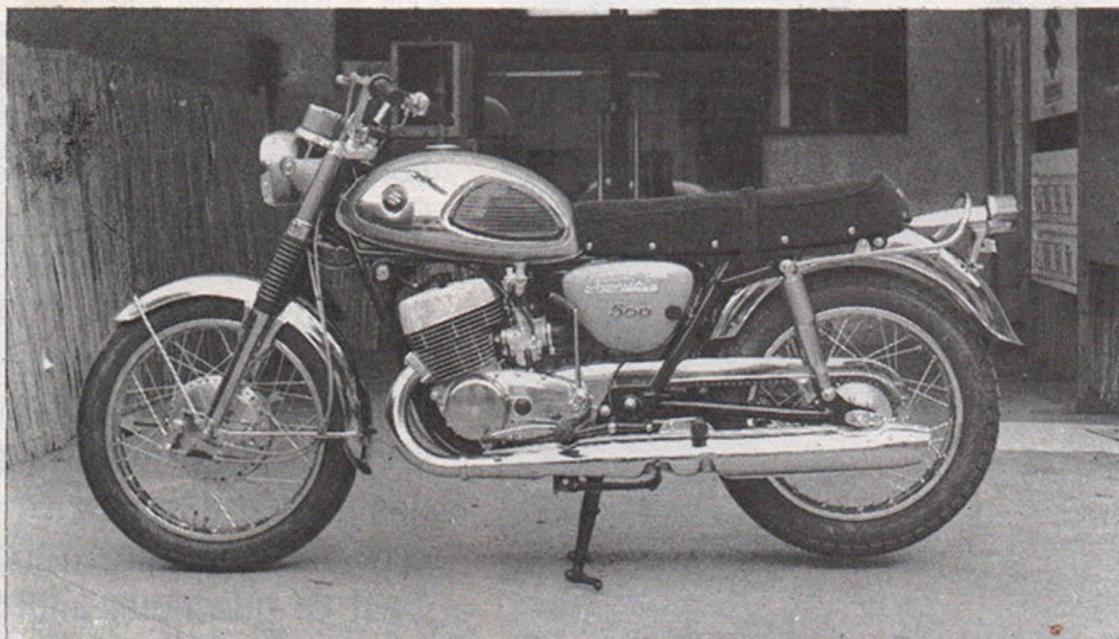
SOCIÉTÉ PORTERIE
B. P. N° 21 . 64 - BIDART
TÉL. 26.52.20

CATALOGUE GÉNÉRAL
SUR DEMANDE

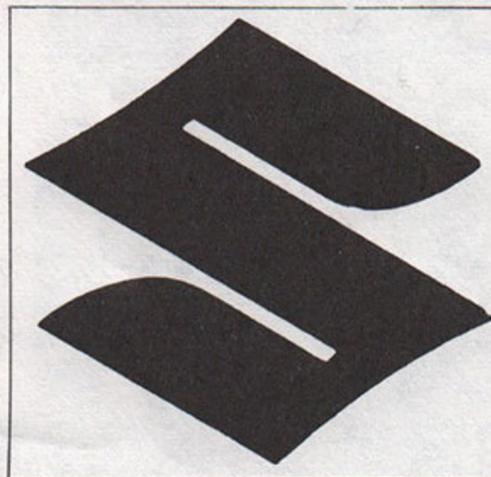


SUZUKI

500 cc



...ET LE GRAISSAGE POSI-FORCE



DU 50 cc
A LA
500 cc !..

IMPORTATEUR : Pierre BONNET

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

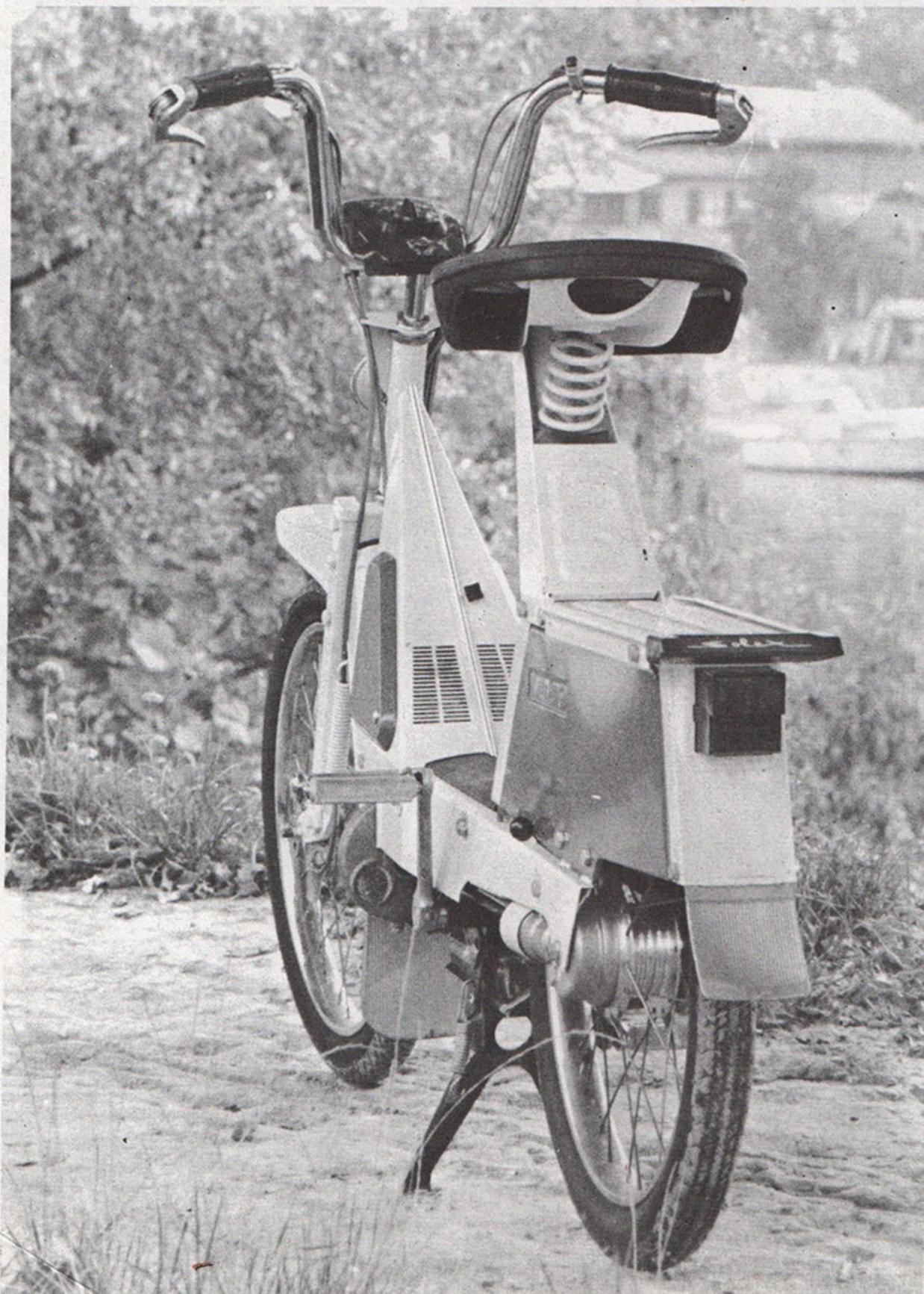
...ou le



SOLEX

20 ans après !

Ch. BOURGEOIS



DANS le domaine du cyclomoteur utilitaire, VELOSOLEX s'est taillé une solide réputation avec sa "BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE".

Nos parents se souviennent certainement d'un modèle qui, dans les premières années de l'après-guerre tranchait nettement sur ce qu'ils avaient coutume de voir. Ses concurrents (qui, dans la majorité des cas, résultaient du mariage plus ou moins heureux de la bicyclette et d'un moteur auxiliaire d'où le nom B.M.A. donné à de telles réalisations) ne pouvaient être comparés à cette machine de conception simple et homogène.

Ainsi, depuis plus de vingt ans, le Velosolex (amélioré et modernisé) continue son petit bonhomme de chemin avec toujours autant de bonheur et sans s'être départi de ses qualités de base : simplicité légendaire et prix des plus compétitifs.

Comme en toutes choses cependant, qui ne progresse pas recule ! Devant une concurrence toujours plus pressante, VELOSOLEX se devait non seulement de parer au danger, mais aussi de répondre à une clientèle aux goûts et aux exigences désormais plus affirmés. L'apparition d'un nouveau modèle de la marque de Courbevoie constitue donc un événement, d'autant que bien des choses laissent croire que le FLASH ne représente pas la matérialisation d'un exercice de style, mais un engin élaboré par des gens qui savent ce que doit être un "utilitaire" moderne.

C'est ce que nous allons examiner dans les lignes qui suivent.

La protection de la roue arrière est totale. Celle-ci est carénée latéralement et un bavolet protège efficacement des projections.



UNE NOUVEAUTÉ A PART ENTIÈRE

QUI voudrait reconnaître dans le « Flash » une parenté avec le Solex classique n'y parviendrait pas. Au point de vue esthétique, un gros effort a été fait : les lignes tendues, les coloris clairs et chatoyants rompent totalement avec les lignes courbes et les couleurs sombres de l'autre modèle. D'ailleurs le Flash suscite une grande curiosité chez les utilisateurs de deux roues, tel ce porteur de journaux motorisé qui, étonné de se voir suivi, lance « ça marche drôlement, leur nouveau truc, chez Solex ! »

En effet, dès la prise de contact, encore pénétré des impressions laissées par le Vélosolex traditionnel, on se rend compte que quelque chose s'est passé : Les démarrages sont beaucoup plus vifs, et la vitesse de pointe est plus élevée ! Cette constatation n'est pas purement subjective, nous nous en rendons compte lors de nos essais chiffrés.

Les ingénieurs chargés de la conception et de la réalisation du Flash ont certainement dû faire de gros efforts de recherche. Chose paradoxale, les marques conservatrices sont celles qui possèdent généralement les services d'études les plus importants et les plus dynamiques. Ceci s'explique en grande partie du fait que, n'étant pas sollicités par un travail de création et de recherche constant, ces services peuvent se consacrer tout à loisir à l'étude de prototypes apportant vraiment quelque chose de nouveau.



DESCRIPTION TECHNIQUE

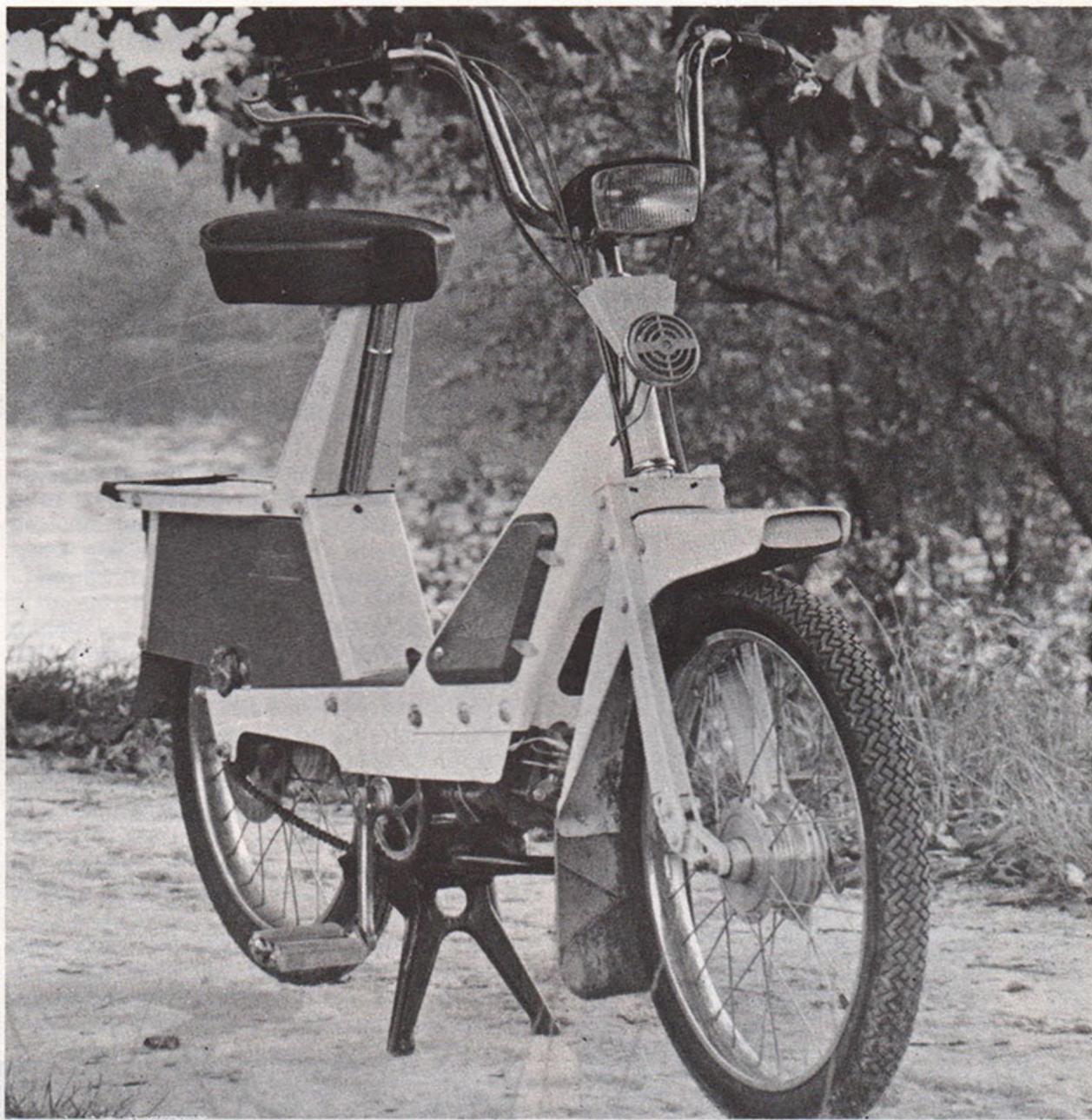
LE MOTEUR :

LORSQUE l'on ouvre les trappes latérales qui permettent d'accéder à la partie mécanique du Flash, on s'aperçoit qu'il existe tout de même un certain air de parenté avec l'ancien modèle... Il faut quand même qu'il y en ait un ! Le moteur, dénommé T 6000, est en effet de conception similaire à celle du Solex 3800, et il est monté selon le même principe. Le T 6000 a conservé différentes pièces utilisées pour le moteur Solex, telles que pompe, soupape, bielle, segments, etc. D'autres éléments, comme la culasse, le piston, le carburateur sont des dérivés modifiés des organes du moteur Solex.

La boulonnerie d'assemblage, pour offrir de meilleures possibilités de blocage, a été portée à 8 mm chaque fois que cela fut possible (carter, cylindre, culasse).

Ce monocylindre deux-temps vertical est un 49 cc, cylindrée obtenue par un alésage de 39,5 mm et une course de 40 mm. Il est monté de la façon suivante : le vilebrequin, supporté par deux roulements solidaires du carter, reçoit en porte-à-faux l'embellage.

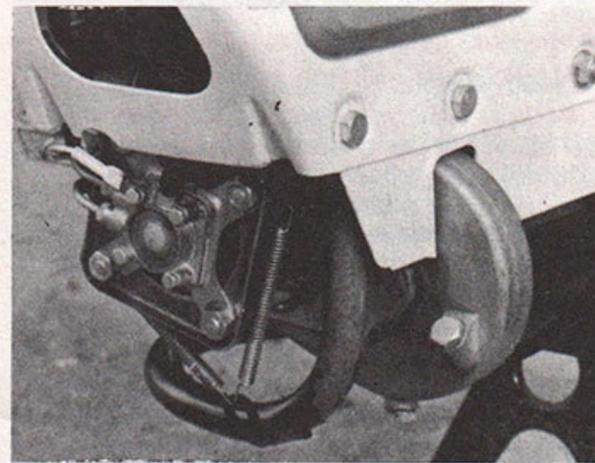
Le cylindre et la chambre de précompression forment un tout en fonte, accolé au carter et fixé latéralement par 4 goujons. Du côté opposé au carter, la chambre de précompression est fermée par un couvercle percé d'une ouverture sur laquelle vient s'appliquer la pompe à membrane. Côté opposé à la pompe,



Le Flash est un cyclo qui sort de l'ordinaire. Ses lignes tendues et angulaires sont originales.



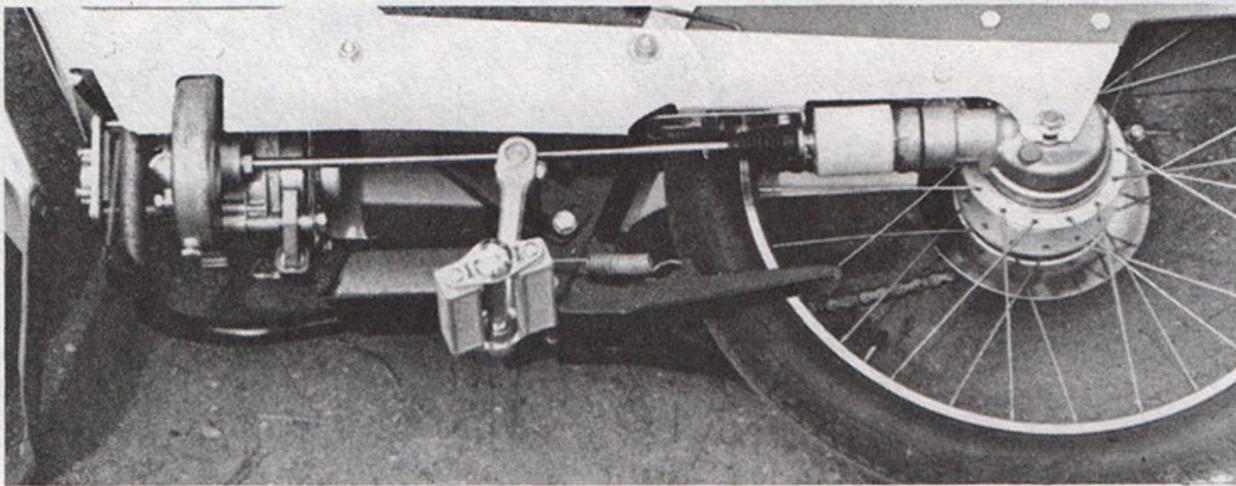
Un équipement électrique moderne et complet : projecteur au faisceau orientable et avertisseur sonore réglable en tonalité.



La pompe à essence se trouve sur le devant du moteur. Le tube d'échappement est tout simplement fixé au cylindre par un ressort. Vous remarquerez le carter d'huile de la transmission et les orifices de niveau et de remplissage.

l'arbre de vilebrequin reçoit, dans le carter, le pignon primaire supportant le tambour d'embrayage, cet ensemble tournant fou sur le vilebrequin. Le pignon primaire est engrené au pignon secondaire, solidaire de l'arbre de transmission, et barbote dans l'huile.

Principale innovation, la transmission ne s'effectue plus par l'intermédiaire d'un galet. Dans ce domaine on peut même parler d'innovation technique :



En raison de l'absence de suspension arrière, la transmission acatène est directe : il n'y a ni cardan, ni flector. On distingue en outre le manchon d'accouplement de la transmission et son levier de commande.



Sous la selle se trouve une petite trappe, qui donne accès au coffre à outils. On peut voir également le porte-bagages, bien dimensionné.

Le vilebrequin entraîne un pignon solidaire de l'embrayage. Celui-ci fonctionne à sec et est du type centrifuge. La transmission, solidaire de l'arbre moteur par l'intermédiaire de deux engrenages, entraîne à volonté un couple conique dont l'un des éléments est solidaire de la roue arrière, l'autre étant fixé sur l'arbre de transmission. Un dispositif spécial permet de désaccoupler l'arbre du couple conique, et rend ainsi possible l'utilisation en bicyclette.

C'est simple, il suffisait d'y penser ! Ce système a pour avantages principaux d'assurer un rendement de transmission correct, d'éviter les projections grasses et d'éliminer l'entretien constant qu'une chaîne ne manque pas de réclamer.

Suivant une tradition bien établie, l'alimentation ne se fait pas par gravité, mais à l'aide d'une pompe située sur le devant du moteur et entraînée par le vilebrequin. A mon sens, cette solution n'est pas la meilleure. Ayant été le possesseur de nombreux Solex, l'expérience m'a prouvé que cette pompe s'observe assez facilement.

Afin de faciliter au maximum les démontages, le carburateur est solidaire du caisson, la pipe d'admission n'étant

en fait qu'une simple durite ! De même, le vaste silencieux de forme parallélépipédique fixé sous le moteur est relié à ce dernier par un tube tenu au cylindre par un simple ressort, suivant une technique couramment utilisée en compétition.

L'allumage est assuré par un volant magnétique et une bougie. L'avance à l'allumage, fixe, est de 1,5 mm sur le piston (sans déflecteurs) avant le P.M.H. Dans un but de simplicité, l'extrémité du vilebrequin est taillée en forme de came qui attaque le rupteur. De même, les bobines d'allumage et d'éclairage sont extérieures au rotor.

Le graissage du moteur se fait par un mélange huile-essence, dans une proportion de 4 %.

Le refroidissement se fait de deux manières : d'une part par l'air ambiant, d'autre part par ventilation forcée : une petite turbine entraînée par une courroie

office d'amortisseurs. Sur le modèle à suspension, le freinage est assuré par un frein à tambour, sur l'autre par des patins agissant sur la jante. Hormis cela, les deux modèles sont identiques.

Les garde-boue sont stylisés mais n'en remplissent pas moins leur rôle car très enveloppants (au point, pour celui de l'arrière, de couvrir la roue sur près de la moitié de sa surface !). De plus, afin d'éviter tous risques de projections boueuses, les garde-boue sont munis de bavolets en plastique.

Le freinage, à l'avant, est assuré, nous l'avons déjà dit, soit par un tambour soit par des patins. A l'arrière nous trouvons un splendide frein à disque d'un diamètre de 165 mm, solidaire du moyeu et pourvu de deux garnitures de 20x25 mm. On peut toutefois noter une astuce : le câble s'enroule sur une poulie, ce qui permet d'obtenir un tirage rectiligne et progressif avec un câble qui travaille dans de bonnes conditions.

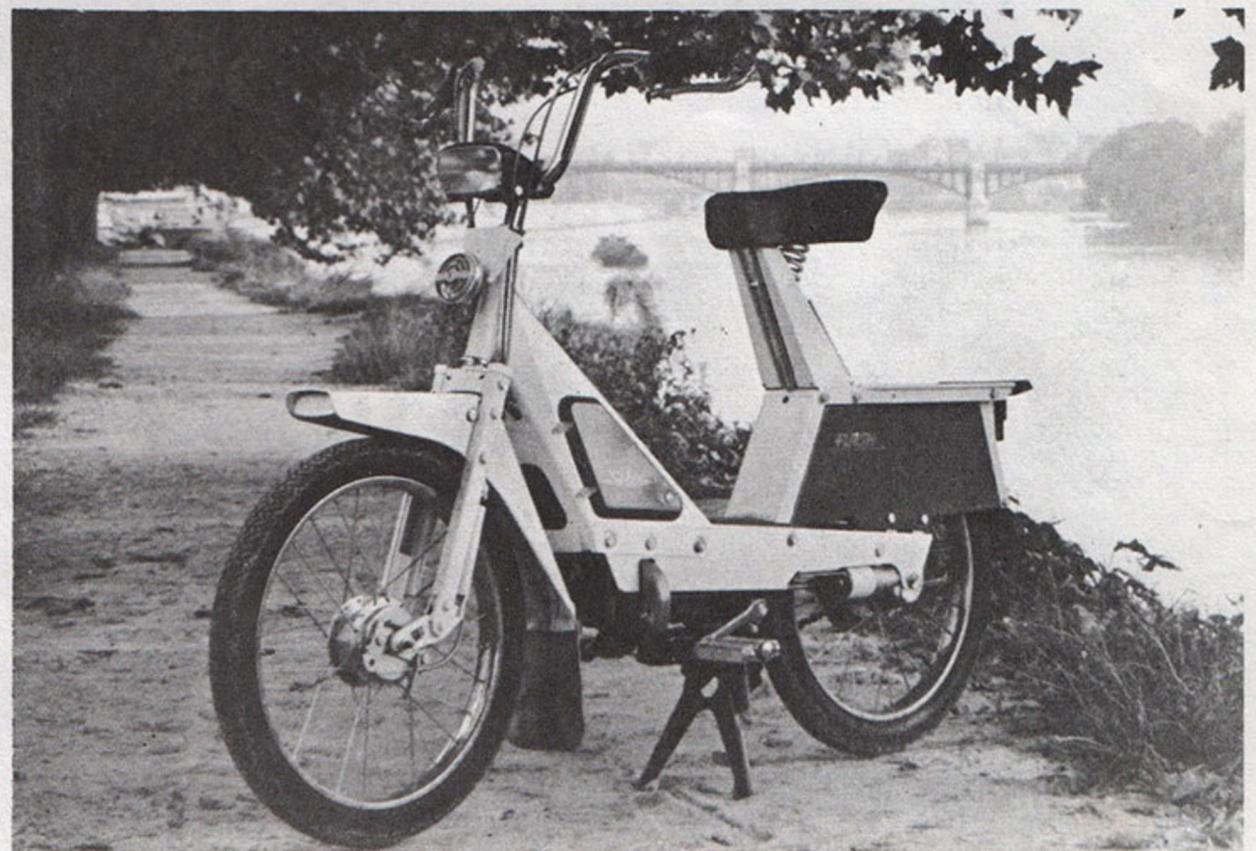
Les jantes en acier, de 16 pouces de diamètre, sont chaussées de pneus 2x16 très accrocheurs.

D'une manière générale, l'équipement est bien traité, presque luxueux pourrait-on dire.



PRISE DE CONTACT

NOUS avons réceptionné notre Flash d'essai à l'usine de Courbevoie où un technicien a facilité les présentations.



Même un cyclo utilitaire peut être élégant.

aspire l'air chaud qui est évacué vers l'arrière.

LA PARTIE CYCLE :

Elle se présente sous la forme de caissons boulonnés entre eux. Cet ensemble extrêmement rigide a l'avantage de pouvoir se démonter rapidement si un élément a besoin d'être changé.

Le Flash est disponible en deux versions, une avec suspension avant l'autre sans. Dans le premier cas, la solution utilisée est très simple et deux ressorts, situés derrière les bras de fourche font

Tout d'abord, pour la mise en marche, ne cherchez pas à ouvrir le robinet d'essence... il n'y en a pas ! Ensuite il est conseillé d'user du starter même si le moteur est chaud car, au cours de l'essai, je me suis rendu compte que, sinon, le Flash faisait des difficultés pour partir.

Il faut veiller à ce que la transmission soit accouplée, s'assurer que la poignée tournante est à la position « ouverture totale », décompresser, lancer le moteur à la pédale (généralement, un demi-tour de pédalier suffit) et lâcher le décom-

presseur. Une fois le moteur en route, on repousse la tirette de starter et l'on passe sur la position « ralenti ». Il suffit pour partir de redonner des gaz une fois en selle.

Tout d'abord on constate que, pour obtenir une mise en action rapide, il est nécessaire de laisser les gaz ouverts afin que le moteur soit à un régime élevé, ce qui hâte le moment où l'embranchement entraîne. Dans ces conditions il n'y a rien à reprocher à celui-ci : il est doux, progressif et remplit au mieux son contrat.

Le son du moteur est assez élevé lorsque le moteur tourne au ralenti (le caisson en tôle faisant caisse de résonance), puis plus discret lorsque le Flash roule.

D'un poids minime (33 kg) le Flash est facile à manier à l'arrêt. De même, le béquillage est aisé ; par contre, l'opération inverse est plus délicate car l'angle de la béquille par rapport au sol est mal étudié.

Dans un autre autre d'idée, on constate que la position en selle n'est pas irréprochable et ne saurait de toute évidence convenir à une personne mesurant plus de 1,80 m. Comme cette position n'est pas aisément réglable, il semble qu'il y aurait là un point de détail à revoir.

Par rapport au Solex classique, on constate une très nette amélioration dans la mise en action. Il n'est point nécessaire de hâter les choses en donnant quelques coups de pédales. Les accélérations sont franches et la vitesse de croisière atteinte très rapidement. Bien entendu il est préférable, à moins de n'avoir aucune pitié pour la mécanique, d'aider le moteur si on lui demande un effort exceptionnel (démarrage en côte par exemple).



BON CONFORT, OUI MAIS...

Un cyclomoteur, même utilitaire, doit satisfaire certaines exigences de confort. J'ai rarement trouvé une suspension avant aussi efficace. Elle absorbe comme en se jouant toutes les inégalités de la route et même les obstacles importants. J'ai constaté cependant que l'agrément de conduite pouvait beaucoup varier en fonction de la pression des pneumatiques.

La selle, montée sur un ressort, joue convenablement son rôle d'intermédiaire entre les cahots et l'utilisateur. Cependant, bien que le confort soit correct, quelque chose ne va pas. Il semble que cela provienne de la position : il apparaît à l'examen que l'espace entre la selle et le guidon ne soit pas assez grand. Ainsi, un pilote de grande taille doit se reculer au maximum et comme la selle est munie d'un bourrelet, cela devient vite gênant. Ce défaut est minime mais vaut tout de même d'être signalé.

UNE CONDUITE AISEE :

Les commandes sont disposées rationnellement et, de plus, sont d'un usage aisé. Le débutant se sentira immédiatement à l'aise avec le Flash.

En dehors des classiques leviers : frein avant à gauche, frein arrière à droite, et de la manette du décompresseur au demeurant bien étudiée, on trouve une poignée des gaz à tirage rectiligne. En plus, afin d'éviter toute panique au conducteur néophyte, on trouve un couplage des gaz avec le frein arrière, cette commande

assistée devant permettre à l'étourdi de se tirer d'affaire !

COMPORTEMENT ROUTIER EXCELLENT :

Alors que sur le 3800 la position du moteur n'est pas faite pour contribuer à une bonne tenue de route, le Flash bénéficie au contraire d'une stabilité étonnante en raison d'un centre de gravité situé assez bas.

Même sur des routes défoncées, il est possible de rouler sans mettre les mains sur le guidon et sans que le Flash dévie pour autant de son cap. Comme les pneus sont de bonne qualité et se montrent aussi accrocheurs sur le sec que sur le mouillé, ce petit engin permet les fantaisies les plus grandes.

D'une manière générale, le freinage est bon. Le tambour avant, puissant et progressif, stoppe le Flash dans les meilleurs délais.

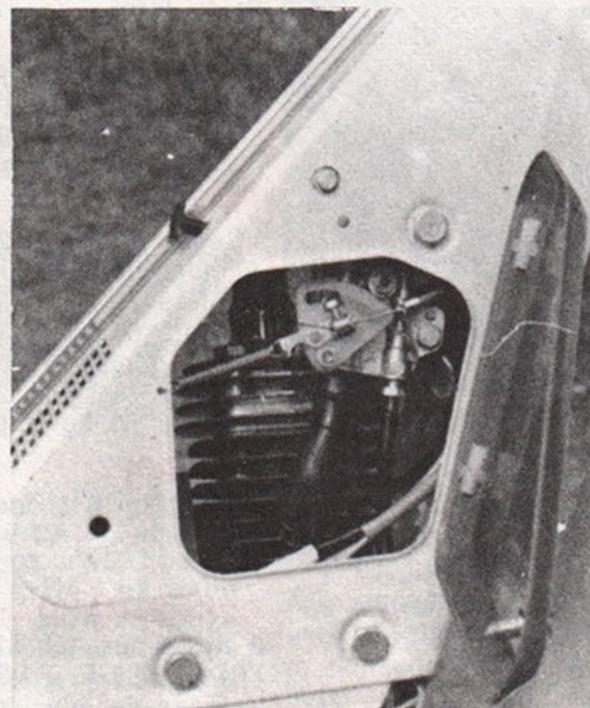
Le frein à disque est une innovation dans le domaine du cyclomoteur bon marché. Je dois avouer que j'ai été un peu déçu par son comportement : dans des conditions normales d'utilisation, ce dispositif ne semble apporter rien de plus qu'un tambour classique... et plutôt moins par temps de pluie. Seule peut-être une question de rentabilité et de coût de fabrication pourrait nous donner l'explication de ce choix.

EN COTE, LE FLASH, C'EST AUTRE CHOSE !

Qui n'a pas, abordant une rampe, proféré des menaces envers son Solex lymphatique, refusant systématiquement ce supplément de travail !

Le possesseur du Flash notera combien la différence est grande avec le nouveau modèle, et combien il est agréable de franchir les côtes sans avoir à s'essouffler !

Pour s'en rendre compte, le meilleur test consiste à faire une petite promenade dans la « Commune libre de Montmartre ». Bien des rues offrent des pourcentages sérieux et, la plupart du temps, notre monture a franchi ces obstacles sans rechigner. Gage supplémentaire de séduction, il est même possible de redémarrer en pleine côte ! Sur ce plan, les ingénieurs ont réussi un tour de force dont l'utilisateur est évidemment l'heureux bénéficiaire !



La trappe de droite nous montre le carburateur et l'originale pipe d'admission en durite.

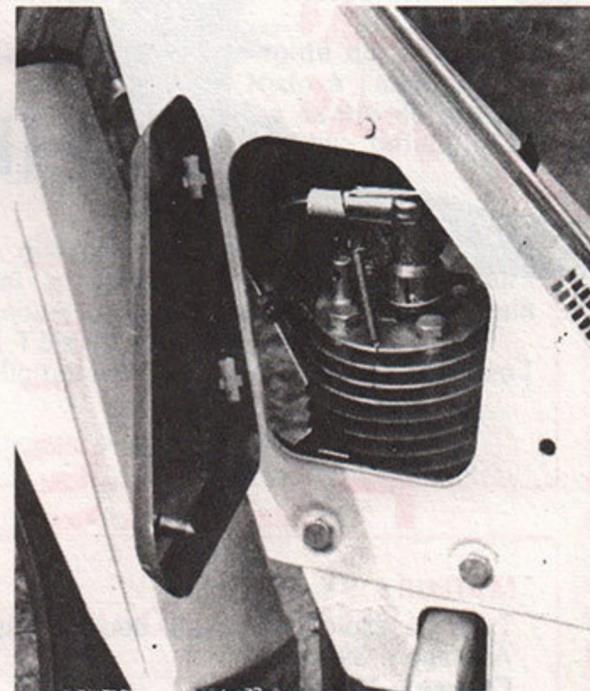
UTILISATION EN VELO :

Un dispositif très simple permet de désolidariser l'arbre de transmission du couple conique et rend ainsi possible l'utilisation en bicyclette. Comme le pédalier, normalisé, offre une démultiplication correcte, il est possible de circuler à une allure décente sans mouliner.

UN CYCLOMOTEUR A GADGETS

A l'usage, on se rend compte que le Flash fourmille de petites astuces. Nous allons essayer de les énumérer, au risque d'en oublier tant elles sont nombreuses.

- Un système d'accouplement du moteur hors-concours tant il est simple et efficace ;
- Un réglage du faisceau lumineux du phare grâce à un excentrique ;
- Un réglage de la tonalité de l'avertisseur ;



Côté gauche, la trappe permet d'accéder à la bougie.

- Un dispositif inédit et simple pour la tension de la chaîne ;
- Le Flash est muni d'un vaste porte-bagages qui a l'avantage de s'intégrer à la ligne de l'ensemble ;
- Un coffre à outils important et surtout très accessible (derrière la selle) ;
- Une pompe située dans un logement prévu à cet effet ;
- Des bavolets efficaces ;
- Enfin une accessibilité mécanique satisfaisante.

Cependant on peut reprocher au Flash certaines petites choses comme :

- A un certain moment, une vis dépasse de la poignée des gaz et gêne la main de l'utilisateur ;
- Le bouchon de réservoir, mal situé, empêche pratiquement de se servir du repose-pied ;
- L'absence de tout dispositif d'antivol monté en série.



LES PERFORMANCES

NOTRE base d'essais mesure 100 mètres, distance amplement suffisante pour chronométrer sans risque d'erreur la vitesse maxi. Le Flash a parcouru cette distance en 9"4, ce qui revient à dire que cette monture a une

vitesse maxi de 38,2 km/h. A titre indicatif, je vous signale que votre serviteur, d'un poids respectable, n'est pas fait pour favoriser les chiffres, et que les 40 km/h revendiqués par le constructeur sont donc certainement possibles.

ACCELERATIONS :

Dans ce domaine, le Flash nous réservait une bonne surprise, car il s'est permis de battre les meilleurs temps réalisés à ce jour !

100 m D.A. :

Pilote 70 kg : 13" 4, moy. : 26,9 km/h

Pilote 80 kg : 13" 7, moy. : 26,5 km/h

100 m D.A. 3 coup de pédales :

Pilote 70 kg : 12" 4, moy. : 28,9 km/h

Pilote 80 kg : 12" 6, moy. : 28,6 km/h

Un grand coup de chapeau à Solex d'avoir su mettre au point un moteur à courbe de puissance aussi plate !

Maintenant, ce n'est pas une boutade, le Solex est une machine nerveuse. A titre indicatif, dans des conditions équivalentes, un ancien modèle couvre la distance en 18", moyenne : 20 km/h !

FREINAGE :

Dans ce domaine également, les résultats sont bons. De 30 km/h à l'arrêt complet, les distances d'arrêt sont les suivantes :

Deux freins : 4,95 mètres

Frein avant : 7,85 mètres

Frein arrière : 9,45 mètres



A DE L'AVENIR

AVEC le Flash, la marque de Courbevoie a voulu faire autre chose qu'un moyen de locomotion. Ce type de cyclomoteur, tel qu'il est conçu et malgré quelques légères imperfections qui ne sont que défauts de jeunesse, doit convenir à une clientèle très vaste et, plus particulièrement, à ceux qui recherchent un véhicule pratique, plaisant, élégant et, néanmoins, bon marché. Sans s'avancer on peut prédire que la carrière commerciale du Flash sera un succès et que ce nouveau Solex deviendra aussi célèbre que ses illustres devanciers !

Ch. B.

*A l'essai
pour vous*

FICHE TECHNIQUE

SOLEX FLASH

MOTEUR :

Type : à explosion - cycle deux temps - monocylindrique
Alésage : 39,5 mm
Course : 40 mm
Cylindrée : 49 cc
Taux de compression : 8,2/1
Puissance/régime : 1,4 ch à 3.500 tr/mn
Régime maxi : 4.700 tr/mn
Carburant : mélange essence huile 4 %
Réservoir : capacité 2,2 litres.

CARBURATEUR :

Inversé, à trop plein - Gicleur : 28 cc - Calibreur air-émulsion : 275 cc - Buse Ø 8 mm
Filtre à air : sec Técalemit type Vélosolex
Allumage : par volant magnétique
Avance à l'allumage : 1,5 mm
Bougie : Marchal 345
Refroidissement : par air et turbine.

EMBAYAGE :

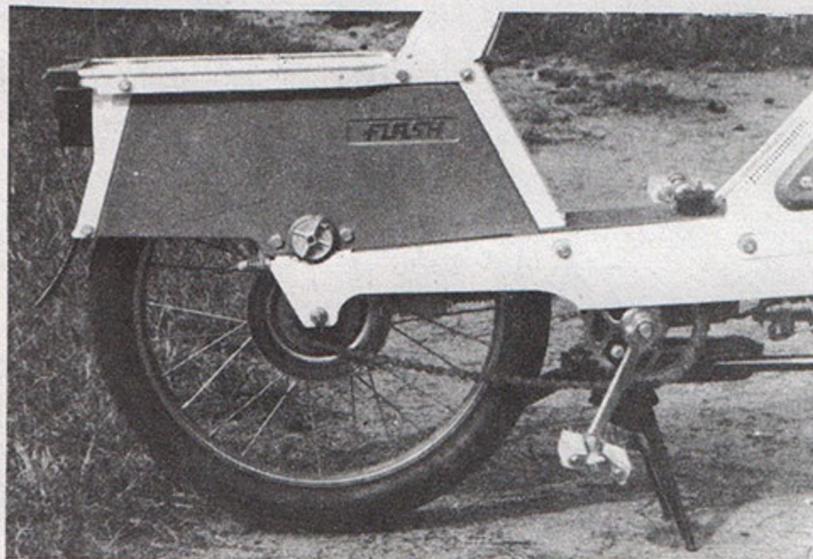
Du type centrifuge, fonctionnant à sec, entre moteur et transmission.

TRANSMISSION :

Par engrenage et couple conique. Un arbre de transmission solidaire de l'arbre moteur par l'intermédiaire de 2 engrenages (rapport 2,33) entraîne à volonté un couple conique (rapport 4,87) dont l'un des éléments est solidaire de la roue arrière, l'autre étant fixé sur l'arbre de transmission. La démultiplication totale ainsi obtenue donne un rapport de 1/11,36. Un dispositif spécial permet de désolidariser l'arbre de transmission du couple conique, et rend ainsi possible l'utilisation en bicyclette. Avec des pneumatiques de 2x16 de 514 mm de diamètre extérieur, dont la circonférence de roulement est de 1,615 m, la vitesse atteinte est de 12,750 km/h au régime moteur de 1.500 tr/mn. Au régime maximum du moteur, en palier, par vent nul, la vitesse du véhicule ressort à 40 km/h.

PARTIE CYCLE :

Constitution du cadre : cadre-poutre en tôle d'acier emboutie de section trapézoïdale.



Le Flash est équipé d'un frein à disque d'un diamètre de 165 mm ; les pastilles sont de 20x25 mm. Il est actionné par un câble qui s'enroule sur une poulie.

Autres éléments : éléments emboutis assemblés par boulons

Suspensions : à l'avant : fourche télescopique
à l'arrière : sans.

DIMENSIONS :

Longueur : 1.530 mm
Largeur : 600 mm
Hauteur : 1.000 mm
Garde au sol : 140 mm
Poids total : 33 kg

FREINAGE :

AV : tambour ou patins
AR : à disque Ø 165 mm
Dimension des garnitures : 20x25 mm
Surface de freinage : 10 cm²

PERFORMANCES :

Vitesse maxi : 38,2 km/h
Accélérations : 100 m départ arrêté :
Pilote 70 kg : 13" 4, moyenne : 26,9 km/h
Pilote 80 kg : 13" 7, moyenne : 26,5 km/h
100 m départ arrêté et trois coups de pédales :
Pilote 70 kg : 12" 4, moyenne : 28,9 km/h
Pilote 80 kg : 12" 6, moyenne 28,6 km/h

FREINAGE :

0 à 30 km/h : deux freins : 4,95 mètres
frein avant seul : 7,85 mètres
frein arrière seul : 9,45 mètres

CONSOMMATION :

2 litres aux 100 kilomètres

PRIX : 559 F. T.T.C.

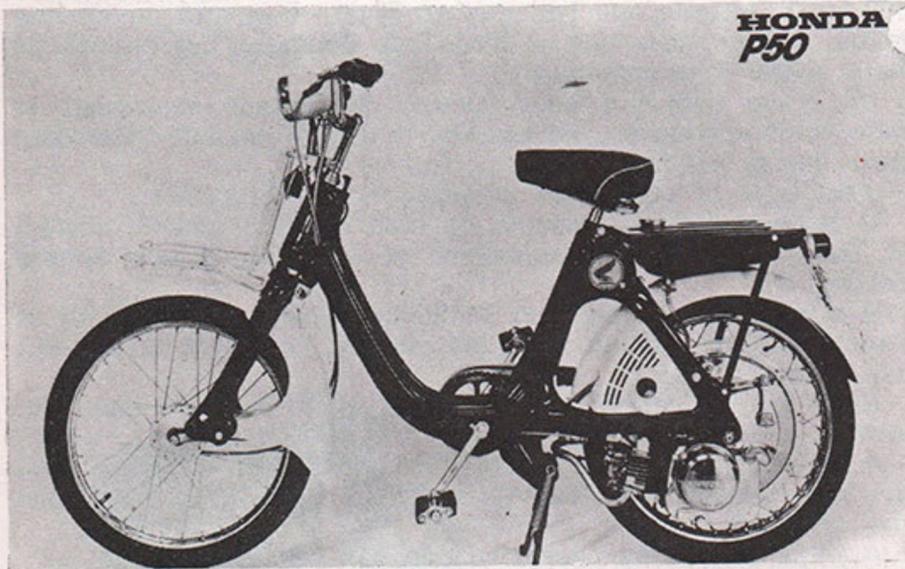
(sans suspension)

Constructeur : S.I.N.F.A.C., 68, boulevard de Verdun,
92 - COURBEVOIE.

HONDA P 50 : *bonne machine, mais pas au point en 1968!*

RECEMMENT abonné à « Cyclomoto », je vous envoie mes impressions sur le Honda P 50. Cette machine fut achetée début 1968 et totalisait environ 10.000 km au mois d'avril de cette année, lorsque je suis passé sur une autre machine.

Tout d'abord, la présentation : très bonne à mon goût, machine d'aspect étrange bien qu'assez répandue maintenant, peinture et chromes de bonne qualité. Mais cette machine n'est pas au point : loin de là. J'ai eu un nombre considérable d'ennuis à la partie cycle : arrachements de valves dus à l'inclinaison de celles-ci, fils électriques coupés, réservoir fuyant (emboutissage défectueux), pot dessoudé (soudure ou plutôt « collage » à revoir).



Partie cycle :

C'est un moteur solide, endurant mais très peu nerveux et qui vibre beaucoup, d'où tendance au desserrage de tous les boulons. Dès le début, j'ai eu pas mal d'ennuis avec mon pointeau de carburateur qui ne fermait pas l'arrivée d'essence. J'ai eu l'occasion de faire de grandes randonnées avec mon P 50. J'ai constaté qu'il chauffe énormément, ceci étant dû au graissage par barbotage. Après plusieurs kilomètres de route, il n'est pas conseillé de mettre la main sur le couvre-volant magnétique !

Quoiqu'on en dise, je n'ai jamais eu d'ennuis avec les soupapes et l'embrayage.

En résumé, principales qualités de la machine : moteur solide, endurant, économique ; freinage satisfaisant.

Principaux défauts : défauts de finition, mauvais éclairage, absence de totalisateur kilométrique, faible vitesse, vibrations intenses.

Il me reste à vous parler de la tenue de route qui est excellente même avec la pluie, malgré le pneu Nitto à l'arrière. Sur le verglas, je suis imbattable (ceci étant dû au centre de gravité très bas et au moteur quatre-temps !) Principal défaut : la béquille touche dans les virages à gauche.

Conclusion :

Le P 50 est une bonne machine mais qui sans doute n'était pas au point quand je l'ai achetée. J'espère que Honda aura amélioré ses nouveaux modèles mais pour ma part, je vais bientôt passer à la Suzuki T 500 !!!

Vive le deux-roues et félicitations à « Cyclomoto », le nouveau !

D. BON, 86 - Poitiers.

VESPA CIAO : *beaucoup de plaisir pour peu d'argent!*

JÉ vais ici vous donner mes impressions sur un cyclo Ciao Piaggio totalisant à ce jour 1.500 km. Je l'ai acheté au début de mai 1969. Ce cyclo existe en 3 versions :

- 1) Suspension avant à balancier (ressorts hélicoïdaux et frein avant par mâchoires à expansion) ;
- 2) Suspension avant à balancier, frein avant par mâchoires à expansion et variateur automatique de vitesse ;
- 3) Fourche rigide et frein avant à patins sur la jante.

Je possède la dernière version.

Description générale :

Couleur blanche, ligne agréable. Le cyclo est bien fini : il possède une trousse à outils bien garnie, et ce qui est bien pratique, les protecteurs latéraux du moteur sont à ouverture rapide.

Caractéristiques :

Moteur : monocylindre 2 temps par distribution « rotative » ; alésage : 38,4 mm ; course : 43 mm ; cylindrée : 49,77 cc ; poids à vide : 33,5 kg ou 37,5 kg selon la version ; capacité réservoir : 2,8 litres ; consommation : environ 1,6 l. à 1,8 l. de mélange à 3 % aux 100 km.

Défauts :

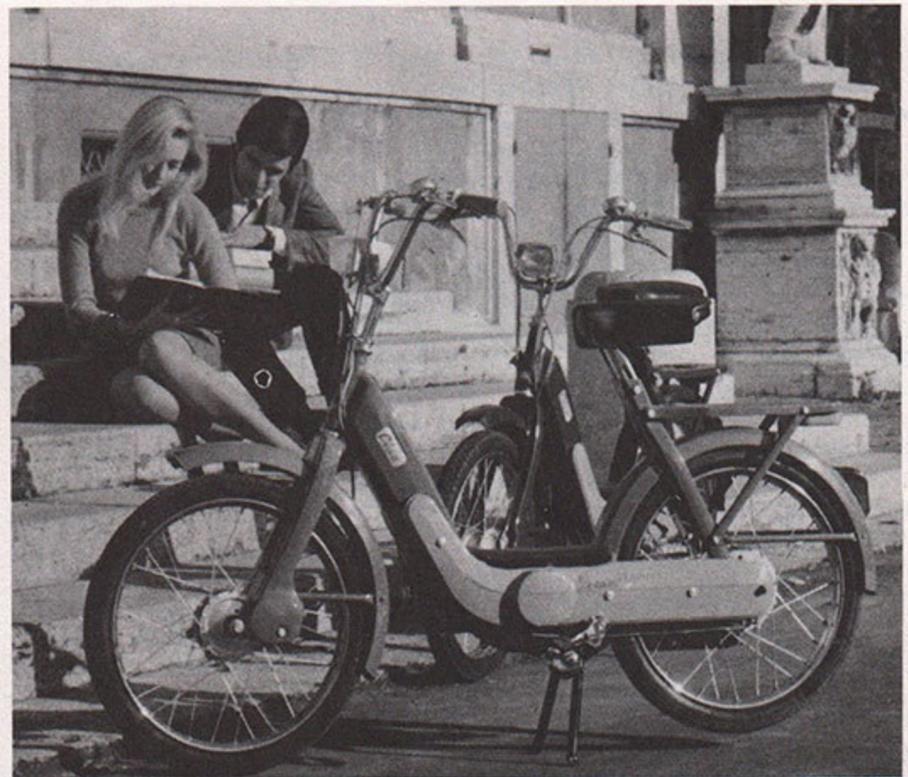
Très mauvaise tenue de route sur les payés et autres mauvais revêtements (pour ma version à fourche rigide) ; bougie s'en-crassant facilement sur les parcours « type ville » ; frein avant absolument inefficace et se coinçant très facilement ; fatigue se ressentant après une cinquantaine de km vu le manque de suspension (ceci ne se produisant pas bien sûr sur les routes « tapis de velours »).

Qualités :

Très bon grimpeur. Démarre très bien, même si l'on ne s'en est pas servi depuis plusieurs jours (1 à 2 coups de pédales normalement et, quelquefois le matin, 3 à 4 coups). Fournit d'assez bonnes performances pour ce genre de cyclo : sur route plate, avec un léger vent, j'ai obtenu environ 52 km/h au compteur. Le moteur est nerveux, les reprises sont bonnes. Le nettoyage des divers éléments du moteur est très facile, même pour un médiocre mécanicien.

Améliorations faites :

Compteur de vitesse Huret gradué jusqu'à 60 km/h compre-



nant aussi un compteur kilométrique. J'ai également mis 4 clignotants (2 à l'avant, 2 à l'arrière) fonctionnant sur piles (ils me servent seulement la nuit : en effet ils ne sont pas assez puissants pour les utiliser le jour).

Conclusion :

Je pense que le Ciao donne vraiment beaucoup de plaisir pour peu d'argent. (Je l'ai acheté 600 F et il me revient, avec les améliorations faites et l'assurance comprise, à 800 F). Mais je conseillerais aux éventuels acheteurs de prendre la version avec suspension.

Je vous félicite pour cette rubrique et vous engage à continuer.

Philippe PONNAVOY, 13 - Marseille-16^e.

HONDA CB 50 : un cyclo formidable !

POSSEDANT une Honda CB 50 totalisant à ce jour 8.000 km, je me permets de vous envoyer mes impressions sur ce cyclomoteur acheté neuf le 15 février 1969.

Qualités :

- Confort exceptionnel grâce aux 4 amortisseurs hydrauliques ;
- Freinage excellent, doux et progressif, Ø AV et AR : 110 mm.

Défauts :

- Bloc optique pas assez puissant d'origine et remplacé à 2.000 km par un code-phare de C-320 Honda, qui n'a marché correctement que lorsque j'ai eu changé mon volant magnétique ;
- Il n'y a pas de témoin de stop.

Je n'ai pas eu de réparations à faire jusqu'à ce jour malgré les 8.000 km accomplis en 4 mois et 10 jours (je n'ai pas fait un km en juillet), ce qui donne une moyenne de 70 km par jour. (Je ne compte pas juillet et je vous laisse juger).

Transformations :

A la fin du rodage (1.500 km), j'ai fait débrider ma machine. C'est la seule opération que j'ai dû faire exécuter par le concessionnaire qui, en plus de sa gentillesse, me fut d'une aide remarquable. Il a aussi fait les révisions à 500, 1.500 et 5.000 km bien entendu, bien que je change mon huile moi-même.

Ma Honda roulant d'origine à 50 km/h chrono monta à 65 km/h après le débridage. (Tout les chiffres sont exprimés chrono). J'ai constaté que mon moteur pouvait monter plus haut mais était freiné par l'affolement des soupapes.

A 2.000 km j'ai changé : bloc optique, ressorts de rappel de soupapes et piston par ressorts de rappel de soupapes et piston de Honda C-110.

Ma machine monta alors à 77 km/h chrono en plat.

A 2.500 km enfin, je changeais carbu et volant magnétique par carbu de Honda Monkey Ø 16 mm (diamètre d'origine

12 mm, bien que l'entrée du cylindre soit de 16 mm de diamètre!) et par tout le volant magnétique (bobines et partie tournante) du Honda C-110. Toutes les pièces équipant actuellement ma Honda sont d'ORIGINE et il n'est pas question de gonflage mais simplement d'un « arrangement ».

Ma machine monte maintenant à 90 km/h chrono et est équipée d'un cintre plat de Honda SS 50 M.

Je vais aussi vite que celle-ci, mais elle me « gratte » au démarrage.

Ma machine consomme 3 à 3,5 litres aux 100.

Maxi au compteur :

1^{re} : 30 km/h ; 2^e : 60 km/h ; 3^e : 90 km/h.

Le compteur ne triche pas du tout et il est gradué jusqu'à 100 km/h, vitesse que j'obtiens en légère descente ou lorsque je me couche mais que je n'ose pas dépasser par crainte de faire sauter mon compteur !

Un grave défaut à cette allure : 3 vitesses seulement et mon poids « mouche », 45 kg, 1,60 m !! (qui est bon cependant pour gagner de la vitesse !).

J'envisage la pose d'un carénage et de bracelets.

Il manque aussi un témoin de stop et c'est gênant, surtout si l'on doit freiner brusquement et que l'on a une voiture derrière !!!

A 2.900 km : pose d'un Michelin Rapido qui améliore la tenue de route surtout dans les virages : 2,2 kg/cm² à l'AV ; 2,5 kg/cm² à l'AR.

A 90 km/h l'avertisseur est muet et je ne sais pas quoi mettre.

A 16 ans j'espère pouvoir m'offrir une 350 ou 450 Honda et, qui sait, peut-être la 750 Honda... mais d'ici là j'ai le temps de réfléchir !

Amitiés à tous les passionnés de moto et cyclo.

Thierry LAULHÉ, 78 - Le Vésinet.

MOTOBÉCANE 94 TT : de nombreuses qualités

JE me permets de vous faire part de mes impressions sur mon cyclomoteur Motobécane 94 TT acheté neuf il y a 3 mois et qui totalise presque 4.000 km.

Comme vous pouvez le voir, je roule beaucoup. Après un rodage sans histoire (40-50 compteur, jamais plus), j'ai pu apprécier pleinement ses qualités. En tout terrain il se comporte très bien et n'a rien à envier à d'autres 50 cc.

Il est puissant pour sa catégorie et monte pratiquement toutes les côtes. Il lui faut quand même quelques mètres d'élan, le temps d'embrayer et de s'élaner. La reprise est bonne, départ arrêté je bats tous les 50 cc (à cause des vitesses automatiques).

Sur route, il est très stable à cause de son large guidon, et accroche très bien dans les virages (sur sec). Sur mouillé, la conduite est rendue difficile à cause de la roue avant qui a tendance à chasser dans les virages. Je ne suis jamais tombé, mais je me méfie.

Les suspensions sont bonnes, bien que la fourche avant soit trop douce pour le tout terrain (elle est souvent à fond). La selle est dure et peu recommandable pour les longs trajets. J'en ai fait monter une plus large et plus confortable (SP 98).

En duo, on souffre du manque de souplesse du moteur, qui a du mal à reprendre. J'estime que c'est un cyclomoteur prévu pour un seul passager (pas trop lourd toutefois).

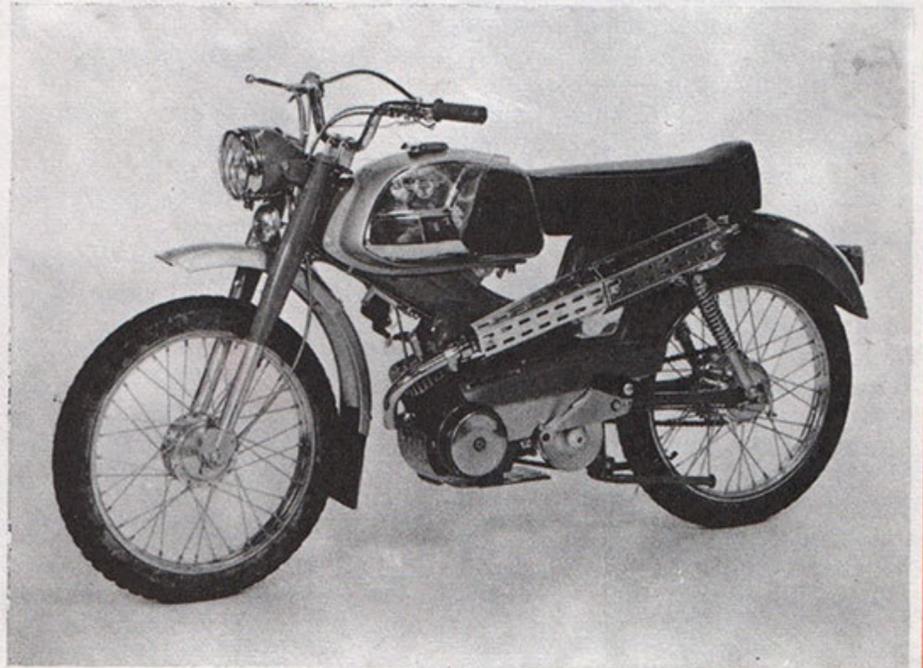
Côté moteur, il est parfait, je n'ai jamais eu d'ennuis de ce côté-là. La boîte relais et les vitesses automatiques sont très appréciées en tout terrain, où l'on sent que la machine est « chez elle ». Je n'ai pas encore vu de 50 cc posséder une meilleure aptitude en tout terrain.

Performances :

Pas extraordinaires : 60 compteur sur plat, vent nul. J'ai atteint le 90 dans une descente, le vent dans le dos ! Le compteur que j'ai monté est très juste, il serait même plutôt modeste.

Transformations :

Uniquement d'ordre esthétique : suppression du garde-boue arrière trop enveloppant, remplacé par un autre moins long et



moins enveloppant. Suppression des deux carters du moteur et des carters de fourche. J'ai monté une plaque avec un numéro à la place du phare qui a été remplacé par un plus petit vissé sur le garde-boue avant. Suppression des pédales remplacées par des repose-pieds (pour démarrer je pousse, elle démarre toujours très bien). Selle de SP 90.

En conclusion :

C'est une machine qui a de nombreuses qualités (en tenant compte que ce n'est qu'une 50) et qui me procure beaucoup de plaisir.

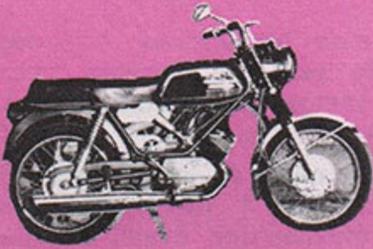
J'espère que d'autres possesseurs de 94 TT feront part de leurs impressions sur leur machine. Je salue au passage tous les motocyclistes.

F. ARNOULD, 60 - Créteil.

**CYCLO
MOTO**



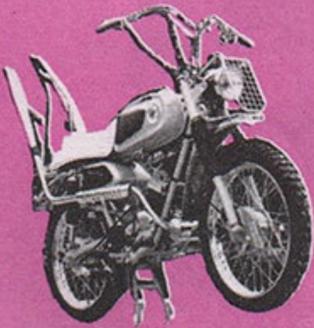
VOUS
PROPOSE
SON



ALBUM



DES PETITES
CYLINDREES



1969

D. BERNARDIN





PEUGEOT

Extérieurement, la gamme Peugeot reste sans grand changement. Ce n'est qu'une apparence car, cette année, apparaît dans la construction de série le moteur présenté au Salon de Paris l'an dernier. Ce nouveau moteur, dont l'admission est contrôlée par clapets, équipe désormais les modèles RT et RS. Cette conception

a pour but de favoriser les reprises et la tenue en côte malgré la limitation de la vitesse de pointe à 50 km/h.

La liste qui suit n'indique que les modèles de base, différentes variantes étant présentées à la clientèle pour former une gamme de 20 modèles.

101

Vitesse 35 km/h. Puissance 1 ch. Frein arrière à tambour. Cadre en tubes. Réservoir à l'avant. Double embrayage automatique à disque. Différentes versions avec fourche rigide ou télescopique, frein AV à patins ou à tambour, roues de 2×19 ou de 2×16 (version surbaissée). Prix : de 507 F à 633 F.

102

Modèles analogues aux 101. Vitesse : 50 km/h. Puissance : 1,5 ch. Mêmes variantes plus le 102 MS muni d'une suspension arrière oscillante (version surbaissée). Prix : de 559 F à 750 F (102 M).

CT - VCT

Cadre rigide. Fourche avant télescopique. Freins AV et AR à tambour. Pneus de 2×19. Moteur 2 temps, 49 cc. Puissance : 1,8 ch (CT) ou 2 ch (VCT). Ce dernier possède un variateur de vitesse automatique.

RT - VRT - RS - VRS

Ces quatre machines possèdent le même cadre en tubes muni à l'arrière d'un carénage en tôle emboutie. Réservoir de 4 l. à l'avant. Suspension de la

selle à grand débattement et fourche télescopique pour tous les modèles. Les RT et VRT sont sans suspension arrière alors que les RS et VRS en sont munis.

Moteur 2 temps à admission par clapets développant 1,8 ch sur les modèles RT et RS et 2 ch sur les VRT et VRS. Ces deux derniers sont munis d'un variateur de vitesse automatique. Prix : de 798 F à 966 F.

MODELES 3 VITESSES

Munis d'un bloc-moteur à 3 rapports commandés par une poignée tournante. Moteur 2 temps, 49 cc. Puissance 2 ch à 5.500 tr/mn.

Le GT est muni du même cadre ouvert à réservoir de 4 litres que les RS. Fourche télescopique avant, oscillante à l'arrière. Suspension de selle. Pneus de 2×19 à l'avant et de 2,25×18 à l'arrière. Prix : 1.095 F.

Le SP et le TS ont tous deux une présentation sportive : réservoir en selle de 10 l., selle double, long pot d'échappement. Carburateur de Ø 14. Garde-boue chromés. Pneu AV 2,25×17, AR 2,75×17. Seule différence notable le guidon à bracolets sur le SP et relevé sur le TS.



102 MS . Léger, moderne, élégant et très confortable. il possède toutes les qualités qui ont fait la réputation de la marque.

VELO SOLEX

VELOSOLEX

La gamme Vélosorex allie sagement classicisme et nouveauté. Nous ne ferons pas ici une description complète du révolutionnaire « Flash » puisque vous en trouvez l'essai complet dans ce numéro.



3800 STANDARD

49 cc. Moteur entraînant la roue avant par galet. Embrayage automatique. Vitesse 30 km/h. Pente gravissable 8 %. Poids 28 kg. Frein arrière à tambour. Emailé noir. Prix : 420 F.

3800 LUXE

Mêmes caractéristiques mais présentation plus gaie et plus luxueuse. Email bleu ou rouge, couvercle de volant magnétique et capotage de phare en gris clair. Gardeboue en acier inoxydable. Prix : 447 F.

FLASH

Moteur 2 temps, 49 cc de 1,4 ch. Embrayage automatique. Transmission par arbre et couple conique. Frein arrière à disque, frein avant à patins. Pneus de 2x16. Présentation gaie en 2 tons : Rouge et Blanc, Orange et Blanc, Bleu et Blanc ou Gris et Bleu. Vitesse 40 km/h. Pente gravissable (sans pédaler) 10 %. Prix : 559 F.



3800 LUXE

VELOMOTEUR MICRON

Cette machine à petites roues, destinée à être placée dans le coffre d'une voiture, possède la même partie mécanique que les 3800. Vitesse 32 km/h, légèrement plus élevée du fait de la petite taille du véhicule.

Malgré ces performances modestes, le Micron est rangé dans la catégorie « vélomoteurs », doit être immatriculé et conduit avec le permis A1 (ou tout autre permis de conduire) du fait de l'absence de pédales.

Entre autres perfectionnements, le Micron possède deux freins à tambour, compteur de vitesse, avertisseur électrique, éclairage à 3 feux (lanterne, code, route).

Poids 29 kg. Longueur 1,19 m. Largeur 0,60 m. Guidon repliable. 2 couleurs : bleu et gris, rouge et gris. Prix : 513 F.

VELOSOLEX
68, BD DE VERDUN
92 - COURBEVOIE

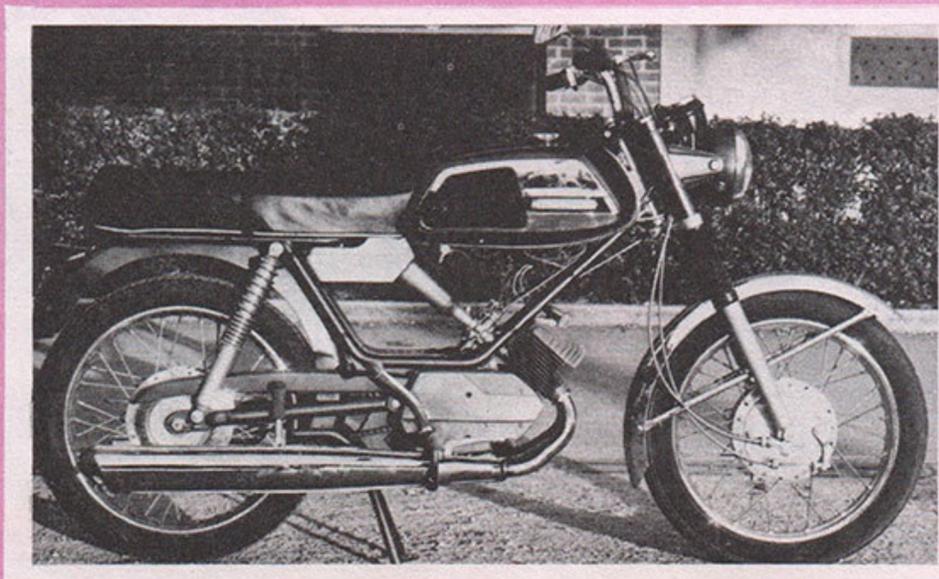
MOTOBECANE



MOTOBECANE

MOTOCONFORT

Les nouveautés de la marque pour 1970 sont un Cady à suspension intégrale et la 125 cc bicylindre. Avec cette machine luxueuse de 15 ch, la firme de Pantin se dote d'un modèle capable de concurrencer les productions étrangères dans la cylindrée. L'éventail de la production de cette firme s'étend donc pour satisfaire un plus grand nombre d'usagers.



LES CADY

Voici les points communs de ces modèles : un moteur 2 temps « Isodyne » dont la puissance, importante à bas régimes, chute nettement à partir de 4.000 tr/mn, limitant par là la vitesse à 33 km/h. Embrayage automatique « Dimoby ». Ceci permet une bonne tenue en côte et de bonnes reprises. C'est une tubulure d'admission de longueur inhabituelle qui permet de l'obtenir. La faible largeur du moteur permet de plus un pédalage facile grâce aux manivelles rapprochées. Des poignées de portage facilitent le maniement de la machine.

Les variantes peuvent être rapidement définies comme suit : sans suspension, à grandes roues (M1) ou à petites roues (M1PR). Les modèles à petites roues peuvent être équipés d'une fourche télescopique (M1PRT) et la nouveauté consiste en la suspension intégrale (M1PRTS). Le modèle à petites roues sans suspension est, de plus, disponible dans une version démontable (M1P) facile à placer dans le coffre d'une voiture.

LES MOBYLETTES

Elles forment une gamme extrêmement complète, du modèle le plus simple, sans suspension, aux machines intégralement suspendues munies du changement de vitesses « Mobymatic ». Elles comportent toutes désormais un tendeur de courroie automatique et un nouvel allumage à bobine HT extérieure, très puissant. Les Cady bénéficient également de cet allumage.

Nouveau modèle : la « Mobylette 40 » version sans suspension avant de l'AV 46.

L'esthétique de cette machine s'inspire de celle des « Cady ».

A l'autre extrémité de la gamme la Mobylette 92 à cadre ouvert et changement de vitesse automatique à grande plage de variation (2,6). La boîte relais permet la transmission par chaîne unique.

LES SPECIALES

Les Spéciales sont des Mobylettes munies d'un réservoir en selle. Elles sont livrées dans une esthétique longiligne déjà vue au Salon 68. Email « champagne » ou rouge, argent et noir. Un modèle tout-terrain, la 94 TT.

LES VELOMOTEURS

Les AV 89, Spéciale Route et Spéciale 98 peuvent être livrées en vélomoteurs bénéficiant alors d'une puissance et d'une vitesse de pointe accrue et de la possibilité de transporter un passager. Elles restent munies d'un pédalier et s'appellent alors respectivement D 89, D 50 R et D 98.

Les véritables vélomoteurs sont la D 52, 50 cc à 5 vitesses et la D 75, 75 cc extrapolée de cette dernière. Les D52TT sont destinées au tout-terrain.

La gamme s'enrichit de la D 125.

Bloc moteur 125 cc bicylindre 2 temps. Alésage-course : 43x43 mm. Cylindres inclinés face à la route. 15 ch à 8.000 tr/mn. 5 vitesses. Allumage électronique. Deux carburateurs.

Cadre double-berceau. Moteur suspendu sous ce cadre. Fourche AV télescopique, AR oscillante. Freins de 160 mm. Pneus de 2,75x17. Vitesse 120 km/h.

Tous ces vélomoteurs bénéficient de l'allumage « Electronic ».

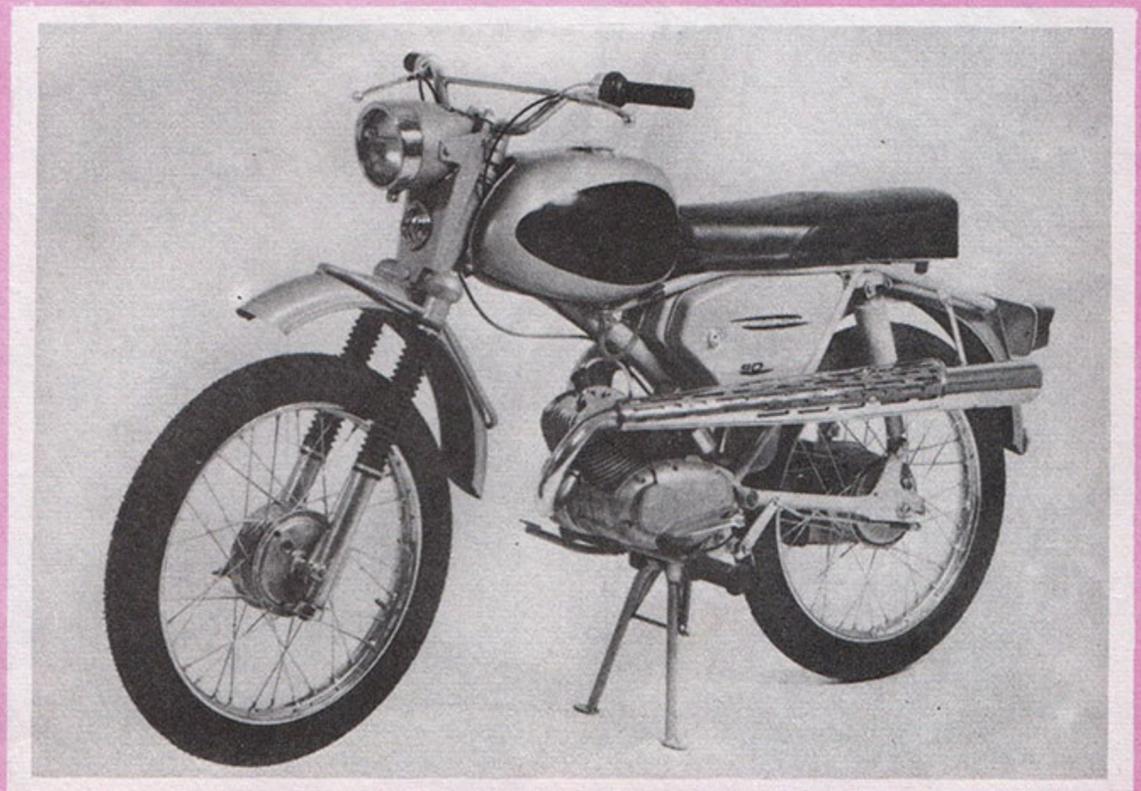
ATELIERS DE LA MOTOBECANE
16, RUE LESAULT
93 - PANTIN



JAWA-CZ

Les deux marques tchécoslovaques ont depuis quelques temps déjà renouvelé leur production. Les anciennes 125 CZ, fort robustes mais très utilitaires, disparaissent au profit des nouvelles 125 cc plus luxueuses, dotées d'un graissage sé-

paré, plus puissantes, ce qui les place correctement vis-à-vis de la concurrence. La firme Jawa exporte son 90 dans la version cross. Cette machine originale et puissante séduira certainement la clientèle jeune.



JAWA CROSS

Ets J. POCH
127, AV. DE NEUILLY
NEUILLY-SUR-SEINE



Ets V. RIGAL
10 bis, AVENUE DE LA
GRANDE ARMÉE
PARIS-17°



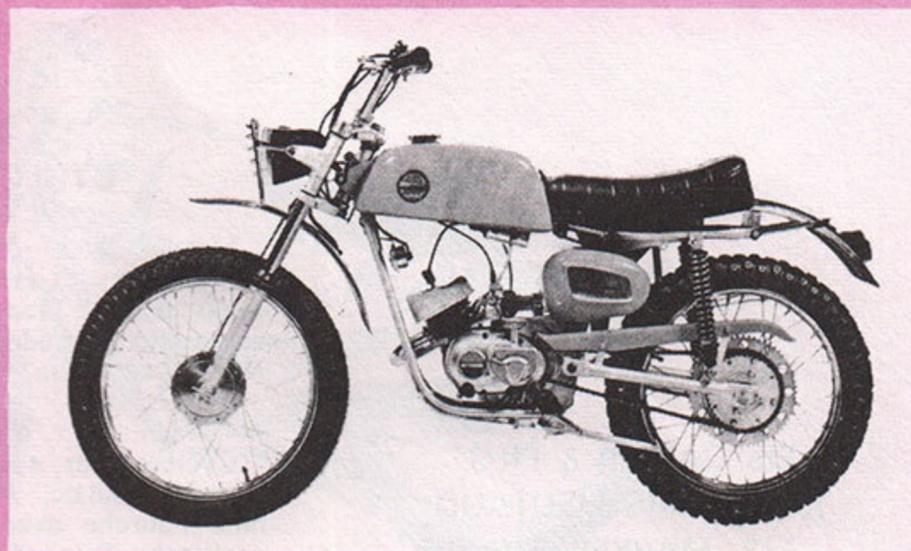
90 JAWA « CROSS »

Moteur monocylindre deux temps, refroidissement par air ; admission par distributeur rotatif. Alésage-course : 48×49 mm. Cylindrée : 88,7 cc. Taux de compression : 8,5 à 1. Puissance maximum 9,5 ch à 6.500 tr/mn. Boîte de vitesses à 5 rapports. Allumage : alternateur 12 V - 25 W. Pneus : 2,75×18". Freins : Ø 125 mm, largeur des garnitures : 25 mm. Fourche avant télescopique, arrière oscillante. Réservoir : 10,5 l. Poids : 76 kg. Vitesse maximum : 100 km/h. Prix : 2.180 F T.T.C.

125 CZ

Moteur : monocylindre 2 temps, refroidissement par air ; lubrification par pompe. Alésage-course : 52×58 mm. Cylindrée : 123,2 cc. Taux de compression : 8,6 à 1. Puissance maximum : 11 ch à 5.750 tr/mn. Boîte à 4 rapports. Allumage : dynamo 6 V - 60 W. Pneus : AV 2,75×18, AR 3,00×18. Freins : Ø 160 mm, largeur des garnitures : 35 mm. Fourche AV : télescopique, AR : oscillante. Réservoir : 11,5 l. Poids : 112 kg. Vitesse maximum : 105 km/h. Prix : 2.350 F T.T.C.

BENELLI



TRIAL

CYCLOMOTEURS

Tous sont munis d'un bloc-moteur monocylindre deux temps 49 cc à pédalier incorporé. Alésage : 40 mm, course : 39 mm. Boîte 3 vitesses à sélecteur à main ou 4 vitesses à sélecteur au pied.

SPRINT

Ligne sportive, émail rouge et argent. Cadre double berceau. Guidon à bracelets. Roues de 18". Pneus de 2,25×18. Suspension AV : télescopique, arrière : oscillante. Réservoir : 10 l. Prix, 3 vitesses : 1.435 F, 4 vitesses : 1.565 F.

AMERICA

Son nom indique qu'il sacrifie aux goûts américains : grand guidon, pneus de forte section, selle monoplace genre « cross ». Pneus, AV : 2,50×18, AR : 2,75×18. Réservoir : 11 l. Prix, 4 vitesses : 1.590 F.

Le California 4 vitesses coûte 1.610 F.

TRIAL

Le Trial est un modèle assez spécialisé pour le tout-terrain. Pneu AV : 2,75×18, pneu arrière : cross de 3,00×17. Réservoir : 9,5 l. 4 vitesses. Prix : 1.750 F.

MINI BIKE

Machine de ville à petites roues. Pneus : 3,50×8. Réservoir : 4 l. 3 vitesses. Prix : 1.510 F.

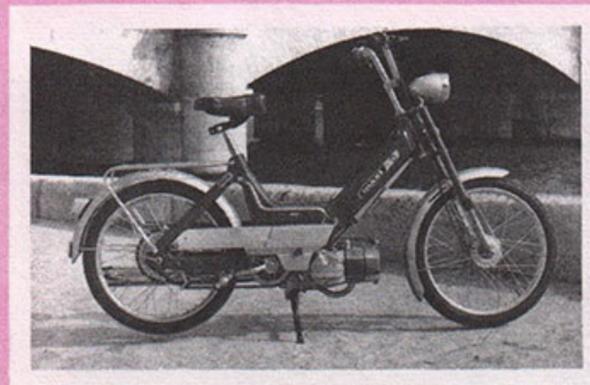
VELOMOTEUR

125 LEONCINO

Moteur 2 temps Cylindrée : 123,6 cc. Puissance : 7 ch à 5.800 tr/mn. Cadre double berceau interrompu. Pneus, AV : 2,50×18, AR : 2,75×18. Freins à tambour. Poids à vide : 90 kg. Vitesse maximum : 90 km/h. Prix : 2.495 F.

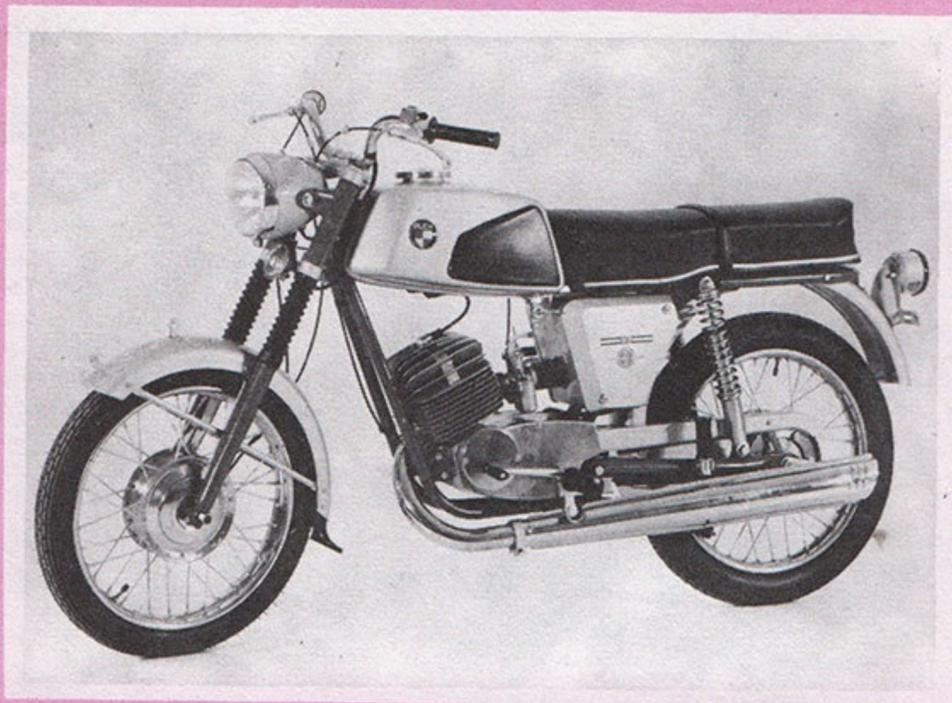
PUCH

L'importateur dispose de 5 modèles de cette marque dont une 250 cc.



MAXI PUCH

Ets GANIER & FILS
156, COURS LIEUTAUD
13 - MARSEILLE-6^e



M 125

CYCLOMOTEURS MAXI

Moteur 48,8 deux temps ; alésage-course : 38×43 mm. Puissance : 2,2 ch à 4.500 tr/mn. Monovitesse à embrayage automatique. Cadre en embouti. Fourche AV télescopique. Prix : 875 F.

VZ 50R

Cyclomoteur sport 3 vitesses par sélecteur, 48,8 cc. Alésage-course : 38×43 mm. Fourche avant télescopique, arrière oscillante. Prix : 1.682 F.

DS 50R

Cyclomoteur caréné à petites roues. Moteur 48,8 cc, 3 vitesses. Prix : 1.780 F.

VELOMOTEUR M 125

Moteur 2 temps, 4 vitesses. Alésage : 55 mm, course : 52 mm. Puissance : 12 ch à 7.000 tr/mn. Cadre double berceau. Vitesse maximum : 120 km/h. Prix : 2.541 F.

FLANDRIA

La gamme des Flandria, très vaste, comporte les modèles les plus variés. Voici les plus représentatifs :



EURO

Cyclomoteur utilitaire 49 cc. Transmission primaire par courroie, embrayage automatique. Fourche AV : télescopique, fourche AR : rigide. Vitesse : 50 km/h. Modèles à grandes roues (23×2) et à petites roues (20×2). Prix : de 620 F à 778 F.

LIBELLE AF

Cadre embouti, entièrement suspendu. Bloc-moteur automatique, monovitesse. Vitesse : 40 km/h. Prix : 937 F.
Même modèle avec bloc-moteur 3 vitesses, prix : 1.129 F.

CAMBERRA

Cyclomoteur 4 vitesses, moteur ventilé. Réservoir en selle de 7 l. Présentation luxueuse. Freins de 120 mm de diamètre. Pneus de 21×2,25. Prix : 1.674 F.

CAMARO

Vélocycleur 49 cc Moteur 4 vitesses, 5 ch. Cylindre en alliage léger chromé dur. Cadre double berceau. Fourche AV : télescopique, AR : oscillante. Pneus : 21×2,75. Réservoir : 10 l. Vitesse : 80 km/h. Prix : 2.091 F.



REKORD

SOCIETE FRANÇAISE DES
ETS CLAEYS FLANDRIA
ROUTE DE DEULEMONT
59 - WARNETON



SPORTIF

Cyclomoteur sport économique. Moteur 3 ou 4 vitesses refroidi par l'air ambiant. Réservoir 7 l. Prix, 3 vitesses : 1.227 F, 4 vitesses : 1.299 F.

REKORD

Modèles de prestige de la marque. Les Rekord existent en différentes versions.

Cylomoteurs : Rekord Super, 4 vitesses, moteur ventilé double échappement : 1.699 F.

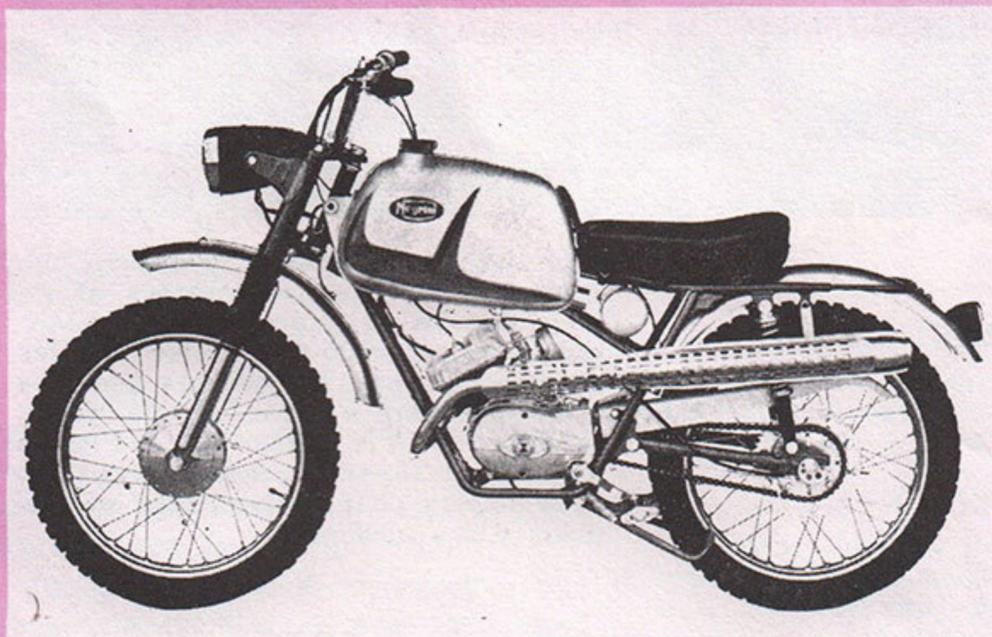
Rekord Super S : même modèle, sélecteur au pied. Prix : 1.805 F.

Rekord Spécial : moteur 4 vitesses à cylindre chromé. Prix : 1.843 F ; modèle à sélecteur au pied : 1.905 F.

Rekord Trial : grand guidon, échappements relevés, pneus cross de 23x2,50. Moteur 4 vitesses à cylindre chromé dur. Prix : 1.942 F.

Rekord Spécial « SV » : même modèle que le Rekord Spécial S avec kick starter (version vélomoteur).

NEGRINI



CROSS FUORI STRADA

Toutes ces machines sont équipées de moteurs Franco-Morini.



TURISMO 3M

Modèle à cadre ouvert, moteur 3 vitesses, changement de vitesses au guidon. Pédalier incorporé. Fourche AV : télescopique, fourche AR : oscillante. Selle simple. Pneus : 2x18. Prix : 945 F.

SPORT 69

Moteur 3 vitesses, 47,6 cc. Puissance : 2,2 ch. Cadre double berceau, selle biplace, guidon à bracelets, réservoir en selle. Prix : 1.220 F ; version « Cross » : 1.252 F.

SUPER-SPORT 4MP

Même modèle que le précédent ; moteur 4 vitesses à sélecteur au pied. Prix : 1.590 F.

CROSS FUORI STRADA

Moteur 4 vitesses à sélecteur au pied. Cadre double berceau. Pneus cross de 2,50x17. Echappement relevé. Réservoir de grande capacité. Double couronne arrière. Pédales. Prix : 1.727,50 F.

TEXAS

Modèle luxueux à guidon relevé. Double échappement relevé. Réservoir torturé. Pare-jambes chromés. Modèle 3 vitesses au guidon, prix : 1.460 F. Modèle 4 vitesses au pied, prix : 1.590 F.

BIG BOY

Mini cyclo à moteur Franco-Morini horizontal automatique. Selle réglable, guidon démontable. Pneus : 2,25x9. Prix, monovitesse : 943,50 F, 2 vitesses automatiques : 1.062,50 F.

M. Noël FLAMAND
88, RUE GREUZE
69 - VILLEURBANNE

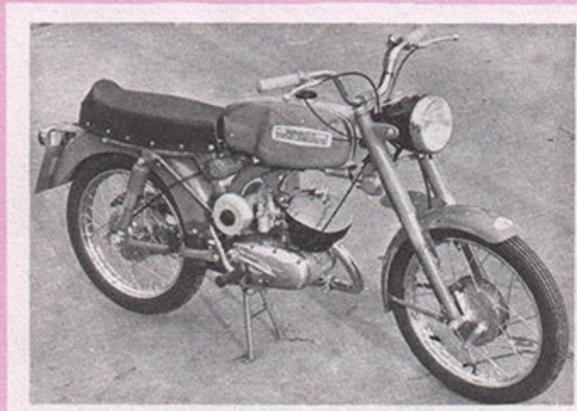


Ets P. BORIE
28, RUE DE PICPUS
PARIS-12°

AERMACCHI

125 ALETTA

Moteur 2 temps monocylindre 4 vitesses. Cadre : épine dorsale en tube de gros diamètre. Pneus : 2.50x17 AV et AR. Freins : 135 mm AV et AR. Vitesse : 110 km/h.





Ets F. LUCAS
58, BD SILVIO-TRENTIN
31 - TOULOUSE-MINIMES



HONDA-FRANCE
20, RUE PIERRE-CURIE
93 - BAGNOLET

BULTACO

Cette marque célèbre pour ses victoires sportives tant en vitesse qu'en motocross livre deux vélomoteurs sur le marché français.

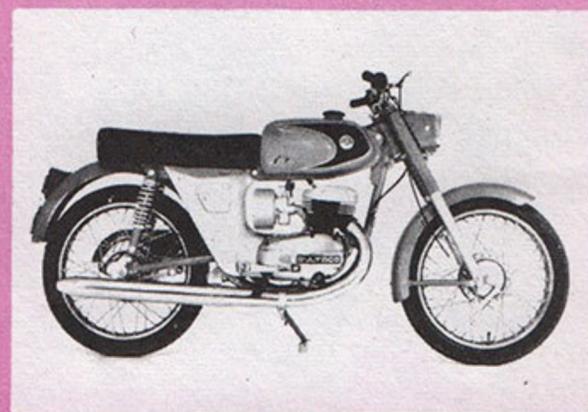


100 LOBITO

Moteur 2 temps 100 cc. 4 vitesses. Cadre simple berceau. Echappement relevé, grand guidon. Ce vélomoteur est essentiellement destiné au tout-terrain. Prix : 2.880 F.

125 TOURISME

Moteur 2 temps 125 cc. 4 vitesses. Cadre simple berceau. Prix : 2.480 F.



125 cc

HONDA

Le plus grand constructeur mondial présente des machines nombreuses et variées tant en 50 cc qu'en 125 cc. Caractéristique particulièrement rare sur les petites cylindrées, les moteurs sont des 4 temps à arbre à cames en tête, excepté le CB50 dont le moteur est un 4 temps à culbuteurs. Les prix indiqués, valables au 8 octobre chez Japauto, sont susceptibles d'être modifiés.



PC 50

Moteur 49 cc, alésage: 42 mm, course: 35,6 mm. Monovitesse à embrayage automatique. Suspension AV par balanciers, arrière oscillante. Cadre ouvert. Réservoir sous la selle. Vitesse: 45 km/h. Prix Japauto: 881 F.

PS 50

Même moteur muni de 3 rapports, embrayage automatique. Réservoir en selle de 5,3 l. Fourche AV télescopique, AR oscillante. Vitesse: 50 km/h. Prix Japauto: 979 F.

CB 50

Moteur monocylindre 4 temps à culbuteurs. Alésage-course: 40x39 mm. Taux de compression: 8,8 à 1. 3 vitesses commandées au guidon. Embrayage semi-automatique. Fourche AV télescopique, arrière oscillante. Réservoir en selle de 7 l. Selle double. Vitesse: 50 km/h. Prix: 1.498 F.



PC 50



C 50

VELOMOTEURS

C 50

Vélocoteur caréné à grandes roues. Moteur monocylindre 4 temps, arbre à cames en tête. Taux de compression 8,8 à 1. Puissance: 4,8 ch. 3 vitesses par sélecteur au pied. Embrayage semi-automatique. Cadre ouvert. Fourche AV à balancier, fourche AR oscillante. Vitesse: 80 km/h. Prix: 1.315 F sans démarreur; 1.512 F avec démarreur électrique.

SS 50 01

Monocylindre 4 temps 49 cc. Arbre à cames en tête. Alésage: 39 mm, course: 41,4 mm. Taux de compression: 9,5 à 1. Boîte 5 vitesses. Réservoir en selle de 7 l. Fourche avant télescopique, arrière oscillante. Vitesse: 90 km/h. Prix: 1.737 F.

SS 125

Bicylindre 4 temps 124 cc. Arbre à cames en tête. Alésage: 44 mm, course: 41 mm. 1 carburateur. Boîte 4 vitesses. Cadre embouti. Fourche avant télescopique, fourche arrière oscillante. Vitesse: 115 km/h. Prix: 2.755 F.

CD 125

Similaire, mêmes performances mais plus luxueuse. Démarreur électrique. Prix: 2.965 F.

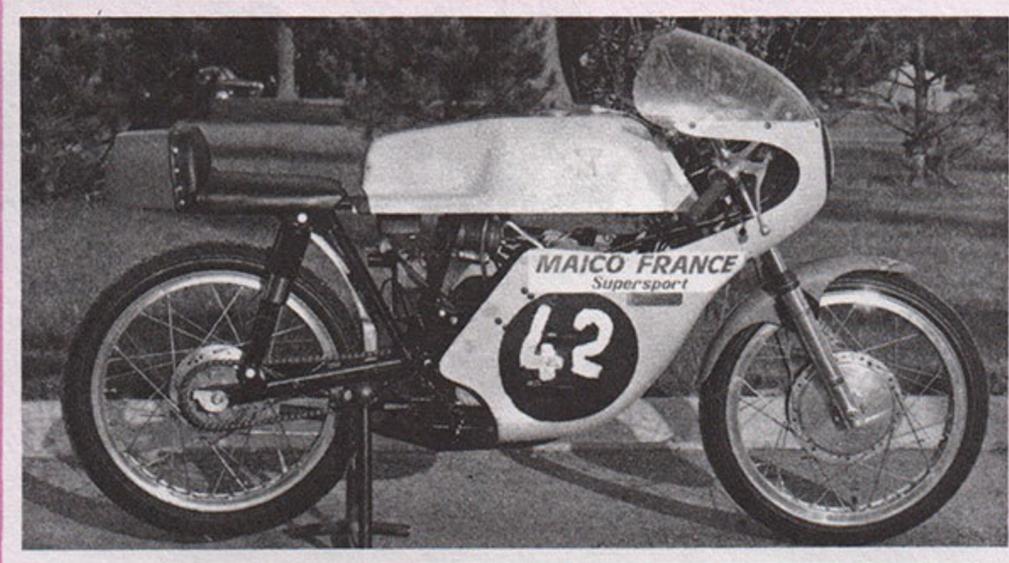
CB KIII

125 sportive. Moteur bicylindre simple arbre à cames en tête. Deux carburateurs, 15 ch, 5 vitesses. Cadre en tubes double-berceau interrompu. Démarrage par kick-starter. Vitesse: 130 km/h. Prix: 3.340 F.



MAICO

Cette marque allemande produit des 50, 125, 250 et des 250 et 400 cc de moto-cross. Pour l'instant seules les 125 et les machines de cross sont importées.



MD 125 SS KIT

MD 125 SS

125 sport. Moteur 2 temps à distributeur rotatif, 14,5 ch, 5 vitesses. Cadre double berceau. Fourche avant télescopique, arrière oscillante. Roues de 16". Vitesse : 125 km/h. Prix : 3.300 F.

Equipée d'un « kit » course cette machine atteint 171 km/h. Avec frein avant compétition, carénage, réservoir et selle course elle revient à 6.500 F environ.

125 COURSE

Encore plus sophistiquée cette moto destinée à la compétition vitesse, atteint 190 km/h. Prix : 9.000 F.

GS 125

Machine destinée au tout-terrain et, avec très peu de modifications (suppression de l'éclairage, pose d'un pot de détente) au moto-cross. Cependant il n'existe pas de compétitions en France pour cette cylindrée. Prix : 4.550 F.

Ets H. SOULIGNAC
13 - ARLES - PONT DE CRAU



MZ

ES 125

125 cc utilitaire. Moteur 2 temps. Alésage-course : 52x58 mm. Puissance : 8,5 ch. 4 vitesses. Cadre simple berceau en embouti et magnésium coulé. Fourche avant oscillante type Earles, suspension arrière oscillante. Vitesse : 100 km/h. Prix : 2.388,59 F.



Ets BONNET
78, AV. DU GENERAL-LECLERC
92 - BOULOGNE-BILLANCOURT

GIULIETTA

Tous les Giulietta sont des cyclomoteurs sans permis.



MINI

Machine destinée aux courses (chez les commerçants mais non sur les circuits de vitesse). Des paniers spéciaux (50 F de supplément environ) peuvent être fixés à l'avant et à l'arrière. Moteur 2 temps, monovitesse à embrayage automatique, roues à voile plein de petit diamètre, cadre ouvert très dégagé. Prix : 711,72 F.

TECKEL

Utilitaire monovitesse 50 cc. Embrayage automatique. Fourche télescopique. Freins tambour. Roues de 16". Prix : 796,86 F.

POINTER

Utilitaire monovitesse. Embrayage automatique. Fourche télescopique. Cadre surbaissé en tôle emboutie. Jantes de 17". Prix : 908,28 F.

BRACO

Cyclomoteur sport 3 vitesses. Pot relevé. Cadre double berceau. Prix : 1.198,79 F.

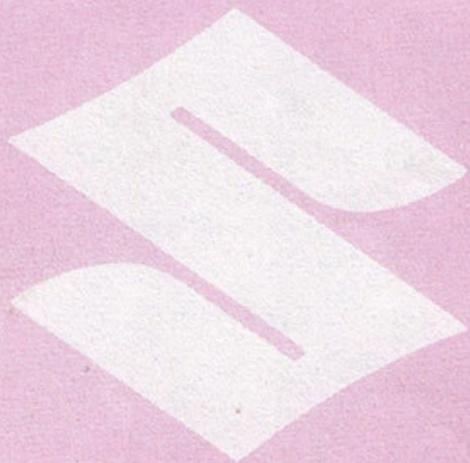
Giulietta



Ets BONNET
78, AV. DU GENERAL-LECLERC
92 - BOULOGNE-BILLANCOURT

Mondial

B. SAVOYE
16, RUE DE L'ARMISTICE
69 - LYON-BRON



TEEN AGER

Machine à l'esthétique très américaine, guidon très relevé. Moteur 4 vitesses à sélecteur au pied. Pneus cross de 2.50 x 17". Cadre double berceau. Réservoir : 11 l. Arceau de sécurité à l'arrière. Double échappement relevé. Prix : 1.856,37 F.

DRAGSTER

Même genre de présentation. Moteur 4 vitesses, sélecteur au pied. Petites roues, cadre monotube, moteur en porte-à-faux. Echappement relevé. Prix sans pare-brise : 1.801,20 F ; avec pare-brise : 1.856,32 F.

GT LUXE

Cyclo sport classique. Moteur 4 vitesses. Cadre double berceau. Réservoir de 11 l. Prix : 1.548,82 F.

GSA JUNIOR

Mini cyclo de lignes américanisées, moins exubérantes cependant que celles du « Dragster ». Roues de 12". Réservoir de 11 l. Prix : 1.548,82 F.

MONDIAL

Cette sportive marque italienne nous offre 4 machines importées par B. Savoye.



CYCLOMOTEURS

3 V P

Moteur Mondial 38 x 42 mm. 3 rapports. Cadre simple berceau. Prix : 1.448 F.

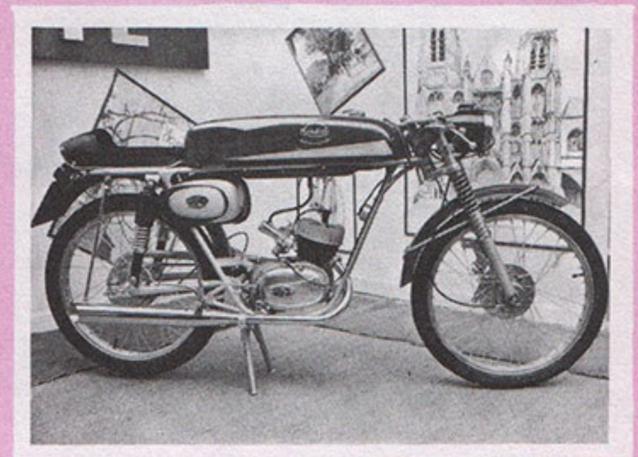
4 V P

Moteur Mondial 4 vitesses. Prix : 1.404 F.

VELOMOTEURS

RECORD

Moteur monocylindre 2 temps, 4 vitesses, 50 cc. Cadre double berceau triangulé type compétition. Long réservoir et selle à dossier compétition. Roues de 18". Fourche AV télescopique, frein AV à disque. Suspension AR oscillante. Vitesse : 95 km/h. Prix : 1.855 F.

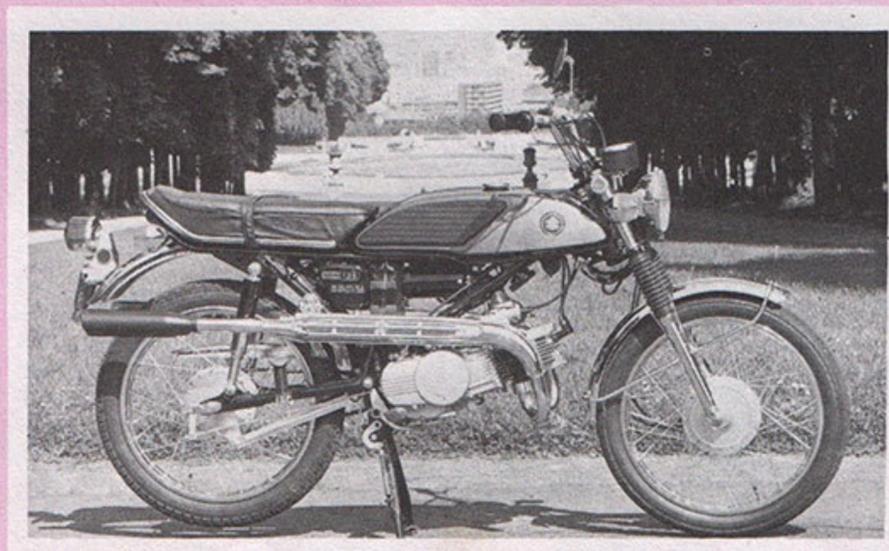


RECORD

125 SPRINT

Moteur monocylindre 2 temps, 4 vitesses, 125 cc. Cadre simple berceau. Fourche AV télescopique, AR oscillante. Pneus AV : 2.50 x 18, AR : 2.75 x 18. Présentation « sport ». Prix : 2.404,50 F.

SUZUKI



T 125



Ets BONNET
78, AV. DU GENERAL-LECLERC
92 - BOULOGNE-BILLANCOURT



Ets BONNET
78, AV. DU GENERAL-LECLERC
92 - BOULOGNE-BILLANCOURT



S.I.D.E.M.M.
25, RUE DES MALMAISONS
PARIS-13°



AS 50

Vélocycle sportif 49 cc. Moteur 2 temps à distributeur rotatif, cylindre horizontal, 5 ch, 5 vitesses. Graissage Posi-Force. Cadre en embouti. Echappement relevé. Ligne ultra-moderne. Suspension AV : télescopique, AR : oscillante. Vitesse : 95 km/h. Prix : 2.181,74 F.

A 70

Moteur : 69 cc. Puissance : 7,5 ch. Ligne plus classique que le AS 50. Autres caractéristiques identiques. Prix : 2.346,24 F.

B 100 P

120 cc utilitaire. Moteur 2 temps monocylindre, 10 ch. Graissage Posi-Force. 4 vitesses. Cadre en embouti, fourche avant télescopique, arrière oscillante. Vitesse : 110 km/h. Prix : 2.388,58 F.

T 125

125 cc sportive. Moteur 2 temps bicylindre horizontal. Alésage-course : 43x43 mm. Puissance : 15,1 ch. 5 vitesses. Graissage Posi-Force. Moteur en porte-à-faux dans un cadre en tubes. Ligne ultra-moderne. Réservoir : 7 l. Fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Vitesse : 120 km/h. Prix : 3.609,42 F.

DERBI

La marque espagnole championne du monde présente sur le marché français un cyclomoteur et un vélomoteur 74 cc de grande classe.

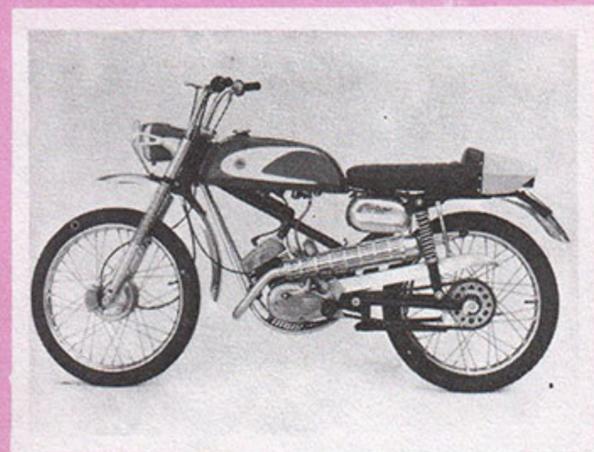


50 cc

Machine sport. Moteur 2 temps, 4 vitesses à sélecteur au pied. Pédales. Cadre en tubes. Epave dorsale de gros diamètre plus double berceau. Prix : 1.857,73 F.

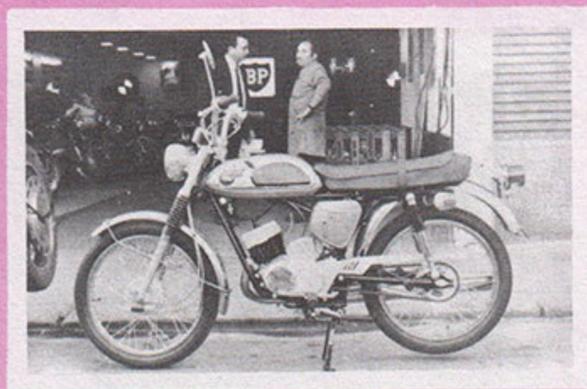
74 cc

Moteur 2 temps, 74 cc, 4 vitesses. Kick starter et sélecteur. Vitesse : 110-115 km/h. Prix : 1.910,86 F.



74 cc

KAWASAKI



90 SS GA2

Moteur 2 temps à distributeur rotatif. Alésage-course : 47x51,8 mm. Puissance : 10,5 ch. Lubrification par pompe. 5 vitesses. Cadre double berceau. Vitesse : 110 km/h.

DUCATI

Connue pour ses 250 et 350 desmotosportives la marque italienne propose également aux amateurs de petites cylindrées des machines à des prix très compétitifs.



PIUMA

Cyclomoteur tourisme. Moteur deux temps monocylindre. Alésage : 38 mm, course : 42 mm. Boîte 3 rapports. Cadre en embouti. Suspension avant et arrière. Pneus : 2,25x18. Prix : 993 F.

SL

Cyclomoteur sport. Moteur : deux temps ventilé. Alésage : 38 mm, course : 42 mm. Boîte 4 rapports. Cadre double berceau. Réservoir en selle. Selle double. Prix : 1.430 F.

SL 2

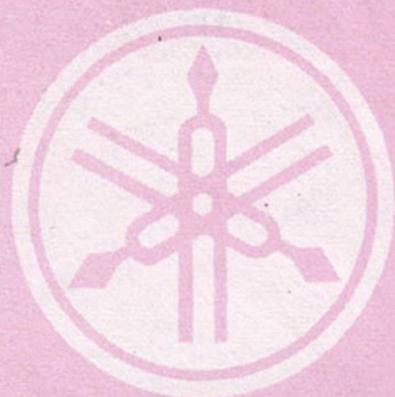
Cyclomoteur sport. Moteur deux temps. Alésage : 38 mm, course 42 mm. Boîte 4 rapports. Sélection au pied. Cadre double berceau. Fourche télescopique. Prix : 1.327 F.

125 CADET

Moteur 125 quatre temps à tiges et culbuteurs. Boîte 4 rapports. Cadre dou-



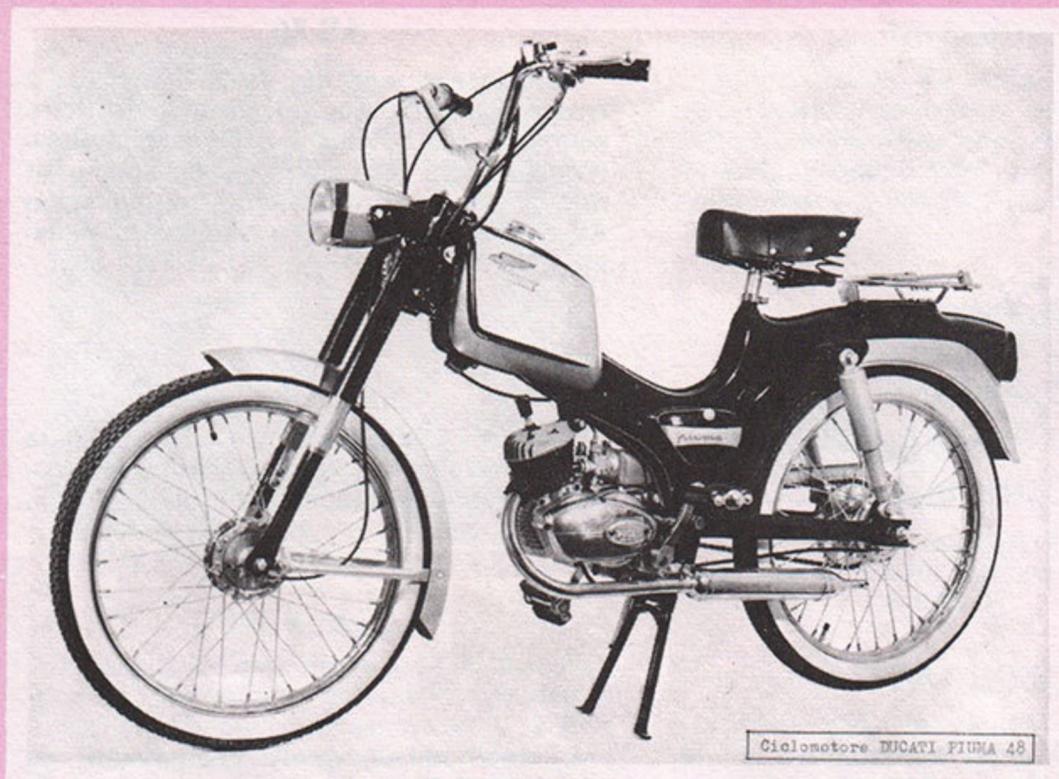
DUCATI-FRANCE
B.P. 69
84 - AVIGNON



Ets SONAUTO
53-57, RUE MARJOLIN
92 - LEVALLOIS

BICIZETA

B. SAVOYE
16, RUE DE L'ARMISTICE
69 - LYON-BRON



PIUMA 48

ble berceau. Fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Pneus, AV : 2,50×18, AR : 2,75×18. Batterie. Vitesse : 95 km/h. Prix : 2.006 F

125 CADET LUXE

Similaire à la précédente. Réservoir et garde-boue chromés. Prix : 2.212 F.

125 SP. N.M.

Moteur 125 quatre temps. Arbre à cames en tête. Alésage: 55,2 mm, course: 52 mm. Boîte 4 rapports. Cadre double berceau. Fourche AV télescopique, AR oscillante. Pneus AV : 2,75×16, AR : 3,25×16. Vitesse : 120 km/h. Prix : 2.829 F

YAMAHA

Deux vélomoteurs sont exportés vers la France par cette prestigieuse marque japonaise.



100 cc

100 TWIN JET

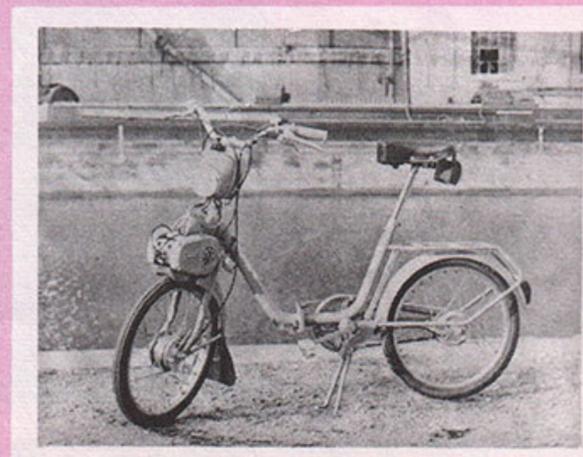
Moteur bicylindre 2 temps. Alésage-course : 38×43 mm. 4 vitesses. Lubrification séparée « Autolube ». Puissance : 9,7 ch. Cadre embouti. Fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Vitesse : 110 km/h. Prix : 2.590 F.

125 YAS1

125 cc sport. Moteur bicylindre 2 temps. Alésage-course : 43×43 mm. Lubrification « Autolube ». Puissance : 15 ch. 5 vitesses. Cadre simple berceau. Fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Vitesse : 130 km/h. Prix : 3.350 F.

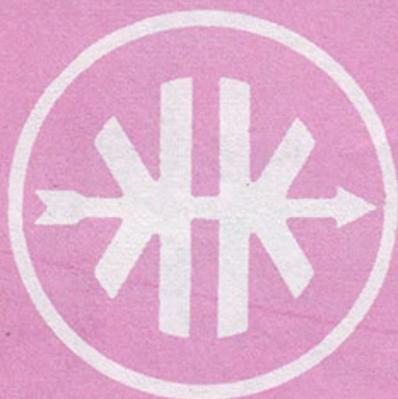
BICIZETA

Cyclomoteur pliable. Moteur 2 temps à galet sur la roue avant. 42 cc. Roues 20". Freins AV et AR à tambour. Cadre ouvert en tube de gros diamètre, démontable. Poids : 25 kg. Entre dans le coffre d'une voiture. Prix : 732,50 F.





Ets F. TESTON
94, COURS LIEUTAUD
13 - MARSEILLE-6°



S.G.U.A.
64, RUE VANEAU
PARIS-7°



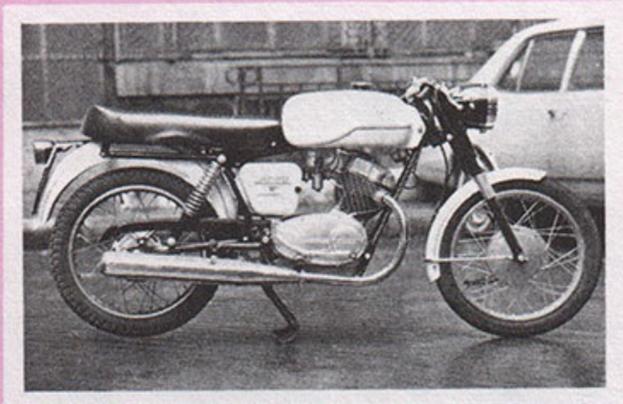
GUZZI

Cette marque italienne produit et exporte vers la France une 125 intéressante.



125 STORNELLO SPORT

Moteur 4 temps culbuté. Alésage : 52 mm, course : 58 mm. Puissance : 10 ch. 4 vitesses Cadre double berceau interrompu. Fourche AV télescopique, AR oscillante. Pneus AV : 2.50×17, AR : 2.75×17. Vitesse : 110 km/h. Prix : 2.900 F.



KREIDLER

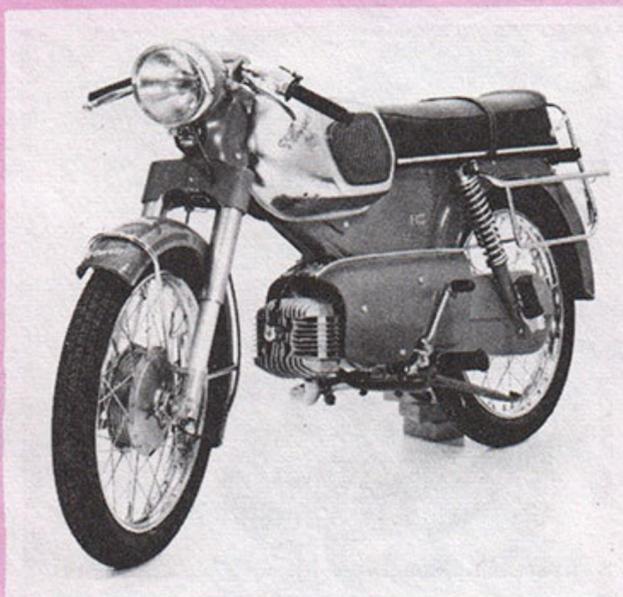
Cette marque attire la clientèle jeune et sportive essentiellement par son vélomoteur de pointe : le RS.



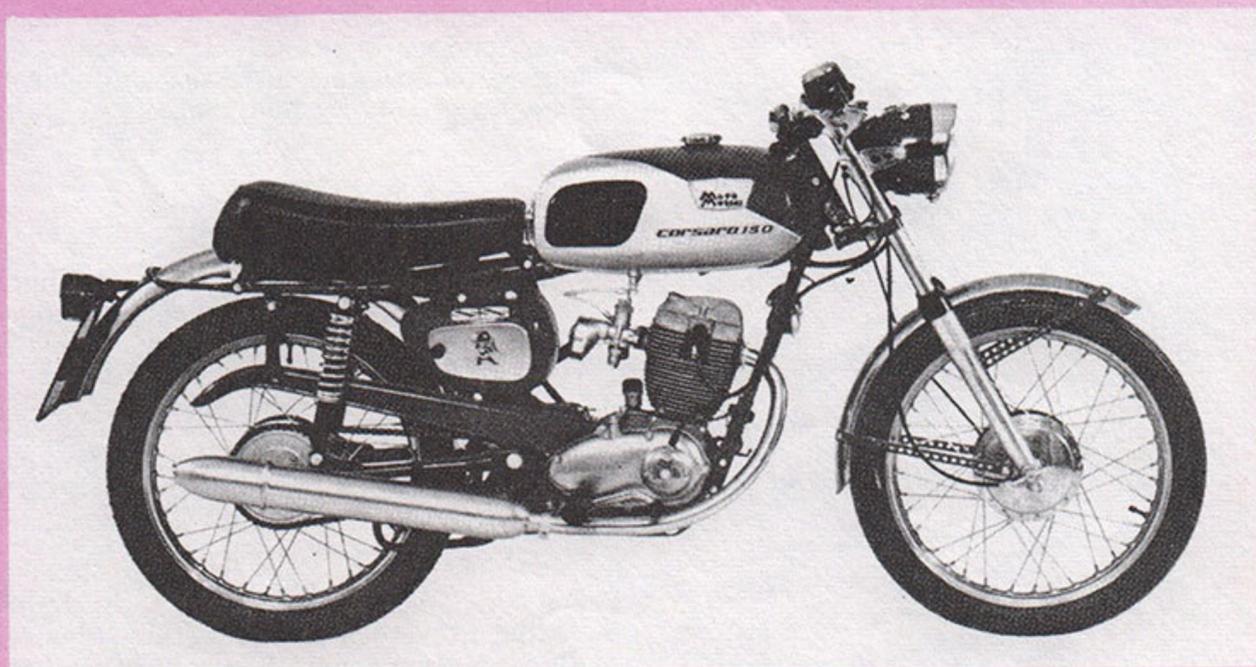
RS

Moteur 50 cc 2 temps. Admission classique. Puissance : plus de 5 ch. 5 vitesses. Cadre en embouti. Fourche télescopique. Suspension arrière oscillante. Réservoir en selle, selle double. Vitesse : 90 km/h environ.

Ce modèle peut être équipé d'un kit compétition portant la puissance aux environs de 10 ch et la vitesse à plus de 120 km/h.



MORINI



CORSARO SUPER VELOCE

C'est une des marques qui, même dans les petites cylindrées, présente à sa clientèle des quatre-temps. Les utilisateurs y trouvent certains avantages, notamment quant à la consommation.

teurs y trouvent certains avantages, notamment quant à la consommation.



Ets G. COUTURIER
149, AV. DE NEUILLY
NEUILLY-SUR-SEINE

ZUNDAPP

Ets GOTTFRIED & Cie
23, RUE DE ROUFFACH
68 - MULHOUSE



SUPERIA
RUE DES FRERES MAHIEU
59 - ERQUINGHEM/LYS

VELOMOTEURS

CORSARINO ZT

Moteur 50 cc quatre temps à culbuteurs, graissage sous pression. Boîte 4 vitesses. Cadre double berceau interrompu. Fourche AV télescopique, AR oscillante. Selle monoplace. Pneus : 2,25×18. Consommation : 1 l. aux 100 km. Prix : 1.650 F.

CORSARINO ZZ

Version sport du modèle précédent. Selle à dossier. Vitesse annoncée : 100 km/h. Prix : 1.760 F.

CORSARO TOURISME

Moteur 125 cc quatre temps à culbuteurs. Alésage : 56 mm, course : 50 mm. 4 vitesses, sélecteur au pied. Cadre double berceau interrompu. Roues de 18. Suspension AV télescopique, AR oscillante. Vitesse : 110 km/h. Prix : 3.175 F.

CORSARO VELOCE

Version sport de la précédente. Vitesse : 120 km/h. Prix : 3.320 F.

CORSARO SUPER VELOCE

Vitesse : 130 km/h. Prix : 3.415 F.

ZUNDAPP

CYCLOMOTEURS

M 50

Moteur deux temps. 2 vitesses par poignée tournante. Refroidissement forcé. Pédalier incorporé. Cadre ouvert en tube et alliage léger. Suspension avant à balanciers, arrière oscillante. Prix : 1.395 F.

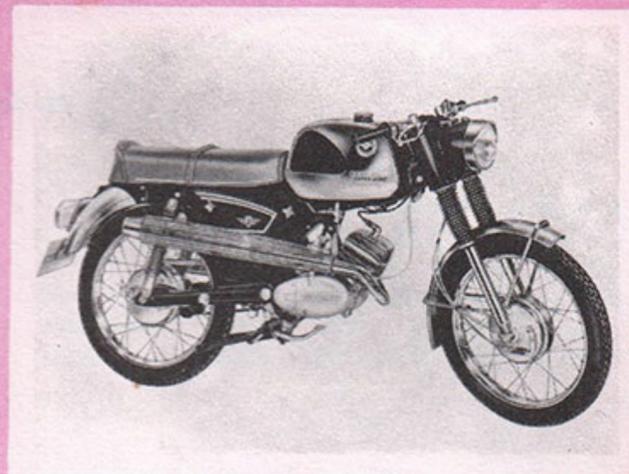
C 50

Moteur deux temps 3 vitesses. Refroidissement forcé. Pédalier formant repose-pieds. Frein arrière au pied. Cadre ouvert en tube et alliage léger. Suspension avant à balancier, arrière oscillante. Prix : 1.995 F.

VELOMOTEURS

KS 50

Vélocycle sport. 50 cc, 5,2 ch, 5 vitesses. Cylindre panoramique, refroidissement par air. Cadre en tube et alliage léger. Fourche avant télescopique, arrière oscillante. Freins de 150 mm. Vitesse : 80 km/h. Prix : 2.079 F.



KS 50 SS

Mêmes caractéristiques que le précédent. Chromes abondants. Silencieux relevé, grille de protection. Prix : 2.246 F.

L'importateur compte disposer au printemps 70 d'un cyclomoteur bon marché et de la 125 cc de 15 ch.

SUPERIA

Ces machines sont pourvues des excellents moteurs Sachs. Des modèles entièrement nouveaux sont à l'étude ; nous vous informerons dès que possible de leur sortie mais leur mise au point demandera encore un certain temps.



CYCLOMOTEURS

SUPERETTE

Machine utilitaire à moteur Sachs horizontal automatique. Cadre en tube formant réservoir. Pneus de 20×2.25. Fourche AV télescopique. Prix : 809 F.

FULL SPEED

Cyclomoteur sport. Moteur Sachs 3 vitesses. Admission par clapets. Réservoir en selle, selle double. Prix : 1.449 F.

FULL STAR

Cyclomoteur sport. Moteur Sachs 4,3 ch ventilé. Réservoir en selle, selle double. Simple échappement. Prix : 1.599 F. Avec double échappement : 1.650 F.

FUTURAMIC

Cyclomoteur grand tourisme. Moteur Sachs 4,3 ch ventilé. Réservoir en selle, selle double. Guidon relevé, garde-boue enveloppants. Prix : 1.659 F.



SUPERETTE

Lambretta

LAMBRETТА
37-39, RUE OCTAVE-MIRBEAU
PARIS-17°



VESPA-FRANCE
5, RUE DE TILSITT
PARIS-8°



S.I.C.M.A.
50, AV. CAMILLE-PELLETAN
13 - MARSEILLE-3°

LAMBRETТА

Un seul modèle de scooter 125 cc est livré en France. Dommage car le « Lui », livré en Italie en 50 et 75 cc, aurait bien des adeptes.



125

125 cc, moteur 2 temps, 4 vitesses. Suspensions avant et arrière oscillantes. Prix : 2.350 F.

LUI 50 et 75 cc



VESPA

De 50 à 125 les productions Vespa sont nombreuses : Ciao et scooter 50 cc, Vespino, scooter 125 cc forment une gamme variée.



VESPINO

CYCLOMOTEURS

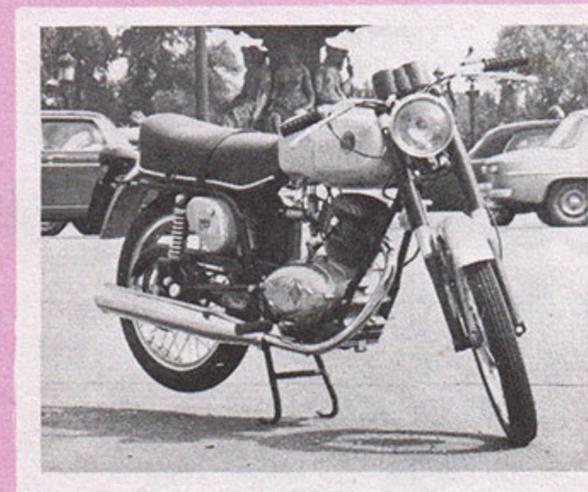
V 5 A

Machine à petites roues et tablier. Moteur 2 temps, distributeur rotatif, 3 vitesses. Prix : 1.525 F.

GILERA

124 5 V

Moteur monocylindre 4 temps culbuté. Alésage : 56 mm, course : 50 mm. Puissance : 13,6 ch. Boîte 5 vitesses. Cadre double berceau interrompu. Fourche AV télescopique, AR oscillante. Frein AV Ø 136 mm, AR 123 mm. Pneus, AV 2.50×17, AR 2.75×17. Vitesse : 115 km/h.



CIAO 7 N

Cyclomoteur à cadre ouvert sans suspensions. Pneus 23×2. Cadre embouti. Poids : 33 kg. Prix : 638 F.

CIAO 7 E

Cadre ouvert, suspension avant par biellettes. Pneus 23×2. Cadre embouti. Poids : 35 kg. Prix : 743 F.

CIAO 7 V

Cadre ouvert, suspension avant par biellettes. Pneus : 23×2. Cadre embouti. Variateur de vitesses. Poids : 37 kg. Prix : 853 F.

VESPINO

Cadre ouvert. Suspension avant par biellettes, arrière oscillante. Embrayage et variateur de vitesses automatiques. Prix : 1.180 F.

VELOMOTEURS 50 SPECIAL

Scooter 50 cc. Moteur 2 temps, distributeur rotatif, 4 vitesses. Cadre en embouti. Roues de 9". Poids : 70 kg. Vitesse : 65 km/h. Prix : 1.715 F.

125 SPRINT

Moteur 2 temps, distributeur rotatif, 4 vitesses. Cadre en embouti. Poids : 87 kg. Vitesse : 85 km/h. Prix : 2.220 F.



MALAGUTI

Dans cette gamme de machines très italiennes par le goût et la présentation on trouve 3 cyclomoteurs utilitaires et de nombreux modèles sport.

CYCLOMOTEURS

ET Europino : 790 F. Dribbling : 888 F.
Turismo TTS : 999 F.

SPORTIVO

Moteur 2 temps, 3 vitesses, cadre double berceau. Suspension AV télescopique, AR oscillante. Prix : 1.180 F.

Sportivo Cross avec échappement relevé, prix : 1.280 F.

MAGGIOLINO

Machines sport 3 ou 4 vitesses. Cadre double berceau. Fourche télescopique, suspension AR oscillante. Freins en alliage léger.

3 vitesses route MT : 1.395 F.
3 vitesses cross MT-CR : 1.460 F.
4 vitesses route 4 MT : 1.630 F.

OLYMPIQUE

Machines sport avec moteur ventilé. Cadre double berceau. Fourche télesco-



4 MT

pique, suspension AR oscillante. Frein double à l'avant.

3 vitesses cross CR 3 T : 1.650 F.
4 vitesses route 4 TS : 1.690 F.

VELOMOTEURS

VULCANO

Vélocoteur 50 cc sport 4 vitesses. Cadre double berceau. Fourche AV télescopique, AR oscillante.

Vulcano route GT : 1.710 F.
Vulcano cross GT-CR : 1.840 F.

S.I.C.M.A.

50, AV. CAMILLE-PELLETAN
13 - MARSEILLE-3^e



MALANCA

CYCLOMOTEURS

TUBO

Utilitaire à cadre ouvert. Cadre monopoutre. Guidon relevé. Fourche télescopique, suspension AR oscillante. Freins à tambour. Moteur 3 vitesses à pédalier incorporé. Prix : 977 F.

3 M

Cyclomoteur sport sans permis. Moteur 3 vitesses. Commande au guidon. Cadre double berceau. Moyeux frein en alliage léger. Suspension AV télescopique, AR oscillante. Prix : 1.133 F.

4 MC

VELOMOTEURS

4 M C

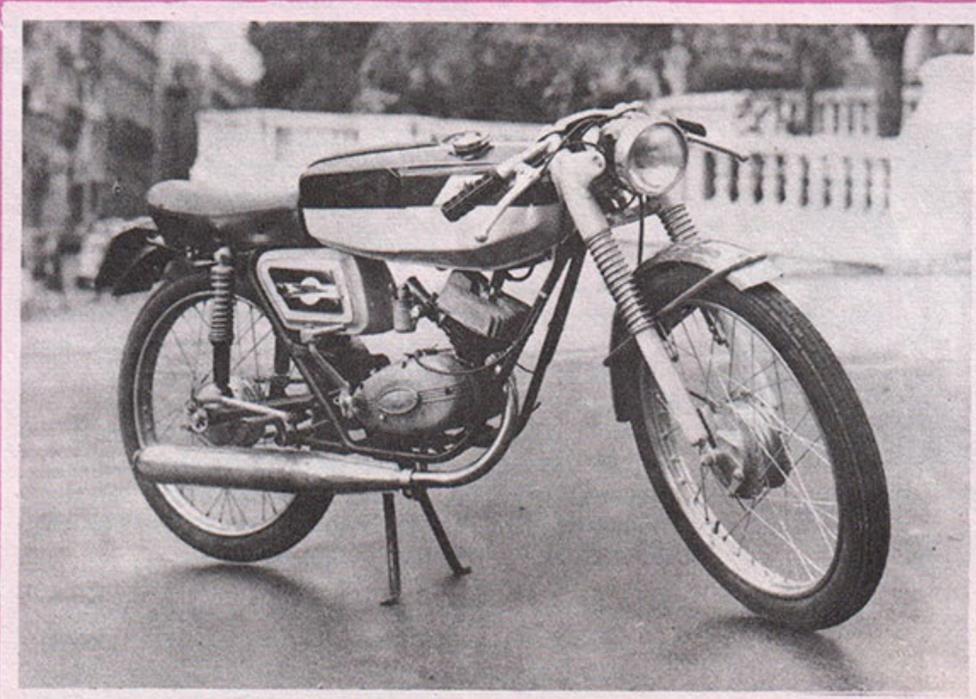
Moteur 2 temps 48 cc, 6,6 ch à 9.800 tr/mn, 4 vitesses par sélecteur à renvoi. Cadre double berceau. Moyeux frein en alliage léger. Suspension AV télescopique, AR oscillante. Repose-pieds reculés. Réservoir compétition 11 l. Selle monoplace. Prix : 1.358 F.

TESTA ROSSA

Moteur 2 temps 48 cc, 4 vitesses. Cadre treillis très rigide type compétition. Fourche AV Ceriani. Prix : 1.640 F.

COUNTRY

50 cc cross, 4 vitesses. Cadre double berceau. Prix : 1.623 F.



B. SAVOYE
16, RUE DE L'ARMISTICE
69 - LYON-BRON



SUPER **CONFORTABLE**

le nouveau
mini **Cady**
Type M.I.P.R.T.S.

- **FOURCHE TELESCOPIQUE A L'AVANT**
- **SUSPENSION AR PAR BRAS OSCILLANT**
- **AVERTISSEUR ELECTRIQUE**
- **DEUX MOYEUX-FREINS TRES PUISSANTS**



pub. sweerts

- * 1,5 litres aux 100 km.
- * 33 km/heure
- * Côtes de 10 % sans pédaler
- * Existe en 3 coloris : ROUGE - BLANC - BLEU

SEUL Cady ALLIE JEUNESSE ET EXPERIENCE

MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT

LE DÉCALAMINAGE DES DEUX TEMPS

D. BERNARDIN

Le graissage de la chaîne et des câbles représente le strict minimum de ce que l'on doit à sa machine en fait d'entretien, sans oublier naturellement les habituels nettoyages extérieurs !

Mais, à l'issue d'une utilisation plus ou moins longue suivant les modèles le moteur, en particulier lorsqu'il s'agit d'un deux-temps, faiblit nettement. Ce peut être au bout de 1.000, 2.000 ou 5.000 km que se produit ce désagréable changement qui dépend autant du moteur que de l'huile utilisée.

A ce stade, il est nécessaire d'effectuer un nettoyage interne du moteur pour qu'il retrouve à peu de choses près ses performances du début.

LA CALAMINE

EN effet, sur le piston, dans la culasse, dans la lumière d'échappement et dans le pot se sont accumulés des dépôts charbonneux résultant de la combustion incomplète des produits les plus lourds contenus dans le carburant. Dans les lumières et le pot, ils restreignent le passage des gaz et, de ce fait, « brident » le moteur. Dans la culasse et sur la calote du piston, leur effet principal est d'augmenter le taux de compression en même temps que leur nature isolante réduit le refroidissement de ces pièces. Soumis de plus aux incessantes explosions, ces dépôts sont souvent portés à l'incandescence et produisent alors un allumage prématuré du mélange, ce pré-allumage étant particulièrement dangereux pour la mécanique !

De toutes façons, dans ces conditions défavorables, le moteur est incapable de supporter cette augmentation du taux de compression. Celui-ci, dépassant sa valeur optimum, provoque une baisse sensible du rendement... ce qui se produit également lorsqu'un gonflage trop hardi porte ce taux à une valeur prohibitive !

Il s'agit donc de remédier très rapidement à cet encrassement car, fonctionnant anormalement, le moteur subirait assez vite des dégâts majeurs. Cette opération de décalaminage pourra bien sûr être effectuée par un spécialiste. C'est à lui que vous aurez recours de préférence si vous n'êtes pas sûr de vous. Mais beaucoup de lecteurs de « Cyclomoto » souhaitent effectuer eux-mêmes les travaux de ce genre. Voici donc à leur usage quelques conseils.

DEMONTAGE

Le ne s'agit évidemment pas de décrire ici la manière exacte de procéder pour chaque machine. Trop de particularités amèneraient à établir un répertoire inter-

minable. Chacun s'aidera de son sens de l'observation, de son ingéniosité pour déterminer s'il faut démonter telle ou telle pièce ou si son desserrage suffit, etc. La règle générale en l'occurrence sera de démonter le moins possible.

Ainsi, lorsque le moteur est suspendu sous un cadre poutre, particulièrement lorsqu'il est fixé à ce cadre par la culasse, on préférera l'incliner dans le cadre sans l'en séparer complètement. De cette façon, on évitera d'avoir à démonter la plupart des câbles et des connexions électriques. Dans d'autres cas, par contre, il sera utile d'ôter le réservoir, ce qui donnera une bien plus grande accessibilité.

Votre travail commencera donc par une réflexion sur l'ordre des opérations auxquelles vous allez procéder. Prévoyez un bac de lavage avec de l'essence propre et un pinceau. Prévoyez également une boîte ou un récipient pour recueillir les pièces que vous allez démonter.



Type de clef le plus fréquemment utilisé pour le démontage des écrous d'échappement.

Cette préparation accomplie, vous dévisserez l'écrou d'échappement. A cette fin vous aurez avantage à posséder une clef spécialement prévue pour cet usage, car les meilleures pinces ne vous donneront probablement pas assez de force, ni au démontage, ni au remontage. De plus elles abîmeraient cet écrou. Vous dévisserez également la bride qui solidarise le tube d'échappement et le pot proprement dit.

Vous ôterez également le boisseau et l'arrivée d'essence du carburateur, à moins que ce dernier n'empêche ultérieurement le démontage du cylindre. Dans ce cas c'est l'ensemble du carburateur que vous devrez désolidariser du cylindre. Evitez cependant le démontage de cet organe, à moins qu'il ne nécessite un nettoyage. En effet le démontage et le remontage de cet élément fragile devra être fait avec soin en particulier pour éviter de provoquer une prise d'air qui par la suite troublerait votre carburation.

Arrivé à ce stade des opérations dévissiez la bougie, puis desserrez la culasse avec une clef à pipe. Généralement, le cylindre et la culasse sont fixés sur les

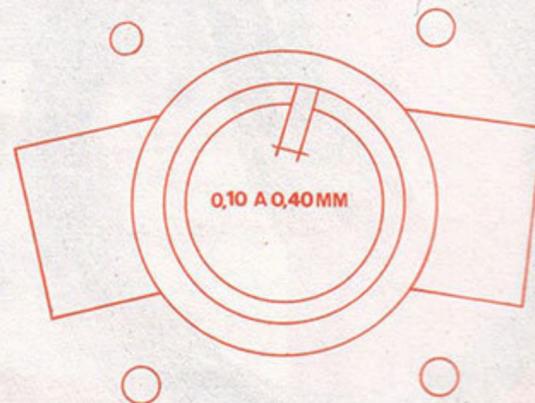
mêmes colonnettes mais, dans quelques cas (Solex - Bultaco) le cylindre tient au carter par ses propres goujons ; desserrez alors les écrous avec une clef plate. Otez ensuite la culasse, puis le cylindre. Mettez un chiffon autour de la bielle après l'avoir amenée en position haute (point-mort-haut). Ce chiffon évitera que des corps étrangers viennent à tomber dans le carter, endroit d'où vous auriez beaucoup de mal à les extraire.

Commencez alors le nettoyage des pièces. Utilisez un grattoir en aluminium ou en cuivre, pour ne pas les détériorer. Si vous êtes très habile, vous pouvez utiliser un tournevis, mais attention à ne pas enlever de métal ! Otez la calamine de l'intérieur de la culasse et du dessus du piston. Pour finir, frottez légèrement à la toile émeri sans enlever de métal, **ce nettoyage n'intéressant strictement que la calote du piston et l'intérieur de la culasse.**

Nettoyez de la même façon la lumière d'échappement, en prenant garde à ce que votre outil ne dérape pas et ne vienne pas heurter la paroi du cylindre. Puis, fignolez à la toile émeri mais là encore, attention à ne pas enlever de métal !

VERIFICATION DES SEGMENTS

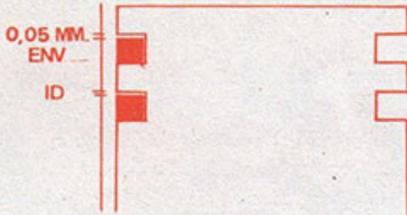
VÉRIFIEZ que les segments jouent librement dans leurs gorges. Si c'est le cas, nettoyez toutes vos pièces et remontez. Sinon, vous devrez procéder à l'opération la plus délicate du décalaminage. Il faut que vous démontiez les segments. Vous écarterez délicatement les deux extrémités du segment supérieur en les coinçant sous les ongles de vos pouces. Soulevez alors le segment pour le sortir de sa gorge. Puis vous procéderez de même pour le segment inférieur.



Segments : jeu à la coupe de 0,10 à 0,40 mm (voir le texte).

En glissant ces segments dans le cylindre vous vérifierez tout d'abord que leur usure n'est pas excessive. Entre les

deux extrémités du segment ainsi placé parallèlement aux plans de joint du cylindre, il devra y avoir un jeu que vous mesurerez avec un jeu de cales calibrées. Ce jeu devra être de 0,10 mm sur un moteur peu poussé et bien refroidi, de 0,20 à 0,30 mm sur un moteur poussé ou ayant tendance à chauffer. En aucun cas, il ne devra dépasser 0,30 à 0,40 mm. S'il dépassait une telle valeur, vous devriez remplacer les segments. Dans ce cas, vous ajusterez les segments neufs pour obtenir les jeux précités.



Jeu des segments dans les gorges du piston.

L'examen des segments se portera également sur leurs faces, et particulièrement sur les parties qui passent devant les lumières. Si l'on peut constater une usure importante, caractérisée par un arrondissement net de la surface portante du segment, il faudra également les remplacer. Si, au contraire, tout ceci semble normal, il faudra décalaminer les segments et les gorges du piston. Le décalaminage des segments se fera facilement avec un canif. La partie intérieure et les deux faces latérales (qui ne portent pas sur le cylindre), seront aussi grattées. Le grattage des gorges de piston sera plus délicat. Il faudra l'effectuer avec un segment usagé que l'on brisera à angle droit. C'est l'outil qui vous servira à gratter la calamine de la gorge. Il ne faudra pas, bien entendu, attaquer le métal du piston, surtout sur les faces latérales de la gorge : seule est à enlever la calamine, à l'exclusion du métal !

Après cette opération, le jeu du segment dans sa gorge devra être d'environ 0,05 mm. Si vous aviez auparavant constaté des serrages, cela pouvait provenir d'un jeu trop faible, inférieur à 0,03 mm. Au contraire, un jeu de plus de 0,08 mm sera excessif et nécessitera également le remplacement du piston.

C'est également le moment de procéder à un polissage des traces de serrage... s'il y en a ! Vous polirez doucement ces traces avec un papier émeri extra fin du type de celui qu'utilisent les carrossiers pour poncer leur travail entre les différentes couches. A défaut, vous pourrez utiliser une pierre ponce.

REMONTAGE

TOUTE cette partie du travail n'est, bien entendu, pas à la portée du simple débutant. Vous ne l'effectuerez de toute façon que si vous constatez un défaut notable. Sinon, vous passerez directement au remontage que vous effectuerez comme suit :

Tout d'abord vous nettoierez soigneusement toutes les pièces, y compris le piston, en veillant à ne pas faire tomber l'essence souillée dans le carter-moteur.

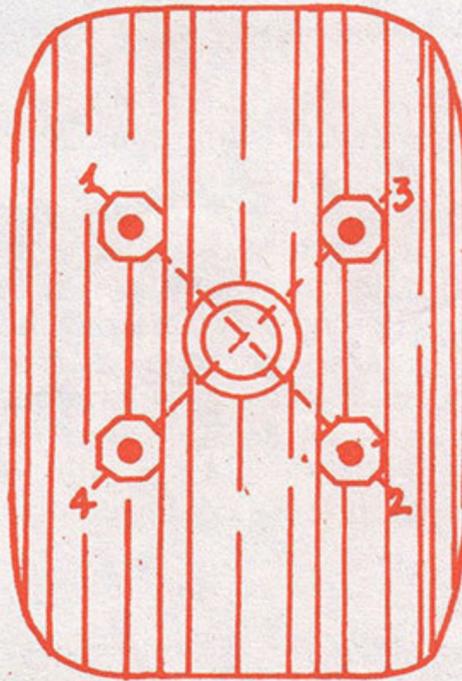
Si vos joints sont déchirés (joints papier) ou écrasés (joints métallo-plastiques) vous les remplacerez sans hésitation. Sinon, les joints d'embase de cy-

lindre pourront être réutilisés, à condition d'enduire les deux plans de joint de pâte à joint. Jamais de pâte à joint par contre au joint de culasse : montez un joint neuf. Bien entendu, avant le démontage, le plan de joint devra être soigneusement nettoyé de tout reste de joint ou de pâte à joint.

Placez ensuite le piston au point-mort-haut, puis glissez le cylindre sur les colonnettes. C'est en serrant le segment supérieur entre les doigts, en présentant bien la coupure du segment devant l'ergot qui l'empêche de tourner, que vous ferez descendre le cylindre. Ne forcez pas. Si le piston n'entre pas facilement dans le cylindre, c'est que vous ne présentez pas le segment devant son ergot, qu'il n'est pas dans sa gorge ou que celle-ci est embarrassée d'un corps étranger, à moins encore qu'il ne s'agisse d'un jeu à la coupe insuffisant.

Arrêtez le bas du cylindre avant le second segment, saisissez ce dernier de la même manière que le premier et faites ensuite glisser le cylindre sur toute la hauteur, pour l'appliquer sur son plan de joint. N'oubliez pas le joint. Mettez alors quelques gouttes d'huile pour la lubrification.

Présentez ensuite le joint de culasse puis la culasse. Placez les rondelles, puis vissez les écrous de culasse sans les serrer. Leur serrage s'affectuera en diagonale pour ne pas déformer la culasse. Mais, même en procédant ainsi, il faut serrer successivement les quatre écrous,



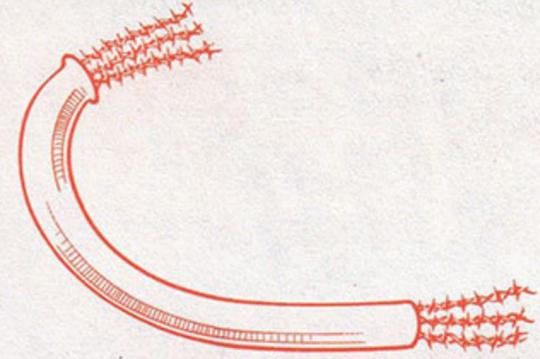
Serrez les écrous de la culasse en diagonale.

sans appliquer à l'un ou à l'autre un serrage beaucoup plus fort qu'à ses voisins. Ne donnez le dernier tour de clef que lorsque les autres écrous sont déjà très correctement serrés.

TUBE ET POT D'ÉCHAPPEMENT

LE tube d'échappement pourra être décalaminé avec un tournevis. Mais son coude accentué offre bien des difficultés. Certains « trucs » permettront d'en venir à bout, comme un faisceau de fils de fer barbelé avec lesquels vous le ramonerez efficacement. Enfin, si vous ne vous souciez pas de l'aspect de ce tube, le feu sera votre auxiliaire. En pré-

sentant la flamme d'un chalumeau à l'extrémité de ce tube vous aurez tôt fait de le décrasser. Opérez cependant **en plein air**, car les gaz dégagés contiennent beaucoup d'oxyde de carbone et sont par conséquent très toxiques.



Le fil de fer barbelé... astuce pour nettoyer le tube d'échappement.

Le pot proprement dit sera démonté le plus complètement possible et la calamine grattée et éliminée. Si le pot n'est pas démontable mais présente des signes indubitables d'encrassement, il vaudra mieux le remplacer. Je ne saurais ici vous conseiller le nettoyage par le feu, comme au paragraphe précédent, étant donné les risques d'explosion qui s'en suivraient ! N'essayez une telle méthode (qui par ailleurs ferait disparaître le chromage) que si vous êtes certain de réunir toutes les conditions de sécurité requises : se placer à l'extérieur et s'éloigner dès le début de l'opération !

Après avoir remonté le système d'échappement, vous remettrez en place le boisseau du carburateur en présentant la coupe de ce boisseau vers le cornet ou le filtre d'admission. Un ergot, d'ailleurs, vous permettra la mise en place du boisseau sans risque d'erreur. Serrez vigoureusement la partie du carburateur qui surplombe ce boisseau pour éviter toute prise d'air qui appauvrirait la carburation et provoquerait des serrages.

Ce décalaminage pourra être également l'occasion d'un nettoyage du filtre à air. Si celui-ci est du type « paille de fer », vous le nettoierez à l'essence. Un jet d'air comprimé parfaire ce nettoyage. Si, au contraire, il s'agit d'un filtre en papier, seul l'air comprimé vous donnera un nettoyage efficace ; à défaut de celui-ci, utilisez un pinceau sec.

Enfin, avant de remettre en route, nettoyez la bougie, vérifiez son état et l'écartement des électrodes (0,5 mm). L'idéal est que la bougie ne soit pas corrodée et que l'isolant de l'électrode centrale soit brun.

S'il était blanc, vernissé ou parsemé de petites perles métalliques ou encore (les deux défauts peuvent se trouver réunis) si les électrodes étaient partiellement fondues, utilisez une bougie plus froide.

Si, au contraire, la bougie est noire, encrassée, utilisez une bougie légèrement plus chaude.

∴

Bien entendu tout ce travail devra être effectué avec soin, les pièces devront être remontées propres, une goutte d'huile au remontage facilitant les premiers tours du moteur. Effectué soigneusement, un décalaminage redonnera une seconde jeunesse à votre moteur et vous serez sûr de lui pour effectuer les déplacements qui vous sont habituels.

D.B.

30 ans de succès sportifs...

DES avant la dernière guerre, la firme italienne Benelli, animée par les six frères du même nom, s'est fait connaître par une participation à la vie sportive qui ne s'est jamais démentie et qui a conduit à une moisson de lauriers.

Bien entendu, l'expérience acquise en compétition par les frères Benelli, souvent vus eux-mêmes au guidon de leurs machines, a été mise directement au service d'une longue lignée de motos du commerce dont la dernière expression est la 650 bicylindre qui vient de nous être présentée à Saint-Germain-en-Laye.

Pourquoi une twin, quand la machine est évidemment destinée essentiellement au marché américain et quand il s'agit de concurrencer là-bas les trois ou quatre cylindres anglaises ou japonaises ?

Marco Benelli nous l'a dit lui-même : il aurait aimé faire une « quatre pattes » de tourisme s'inscrivant en rappel des 250, 350 et 500 de course déjà réalisées à Pesaro, soulignant le titre de champion du monde acquis cette année encore avec Kelvin Carruthers et la « quart-de-litre » !

Mais cet avis n'a pas été partagé par tous autour de lui à l'usine, beaucoup estimant que le twin est plus simple et, par suite, plus approprié à la plus large clientèle.

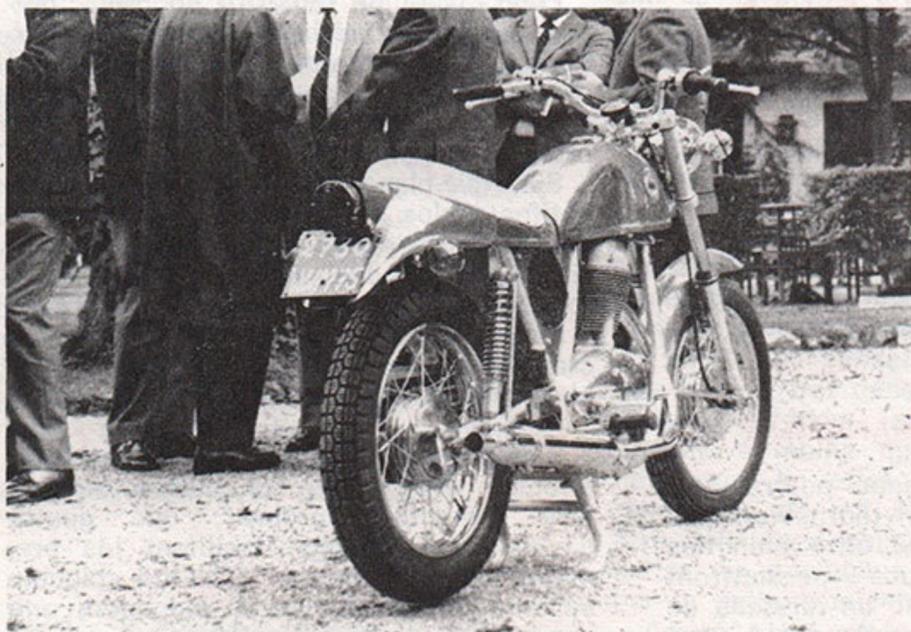
On a donc construit un bicylindre joliment réalisé et habillé dans une note moderne, sportive encore mais sans outrance. L'ensemble nous a fait belle impression et les caractéristiques techniques de ce gros quatre-temps indiquent que Benelli a recherché à la fois des performances à la hauteur et une robustesse garantie par des solutions constructives actuelles, telles l'emploi de quatre paliers au vilebrequin.

50 ch et 180 km/h sont annoncés par le constructeur, au régime de 7.200 tr/mn et avec un taux de compression de 9 à 1. La boîte de vitesses est à cinq rapports et l'on note un beau frein double-cames à l'avant.

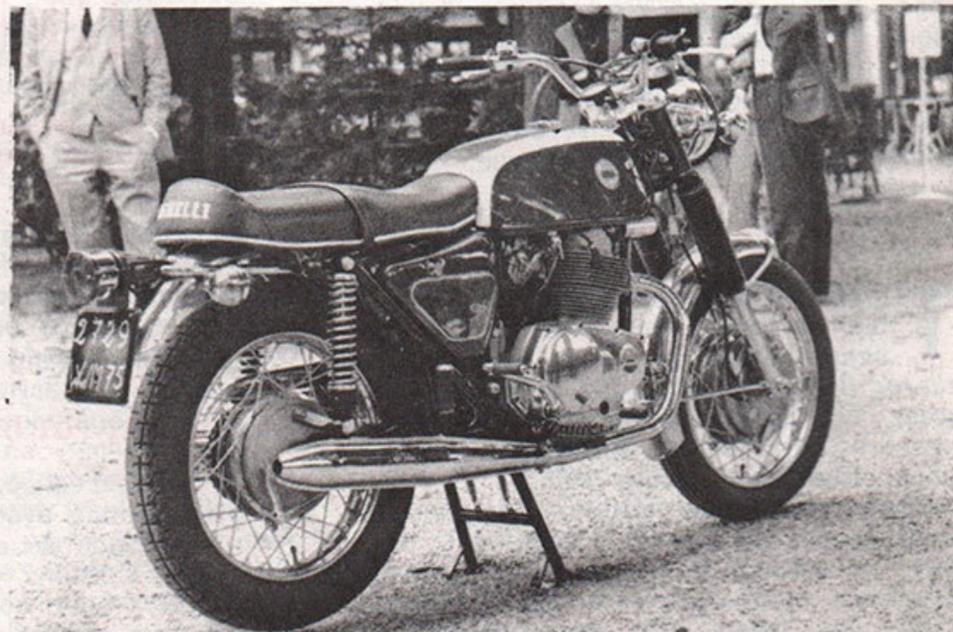


... et une nouvelle
"GRANDE"
Italienne :
la
650 Benelli

R.-C. DELEFOSSE

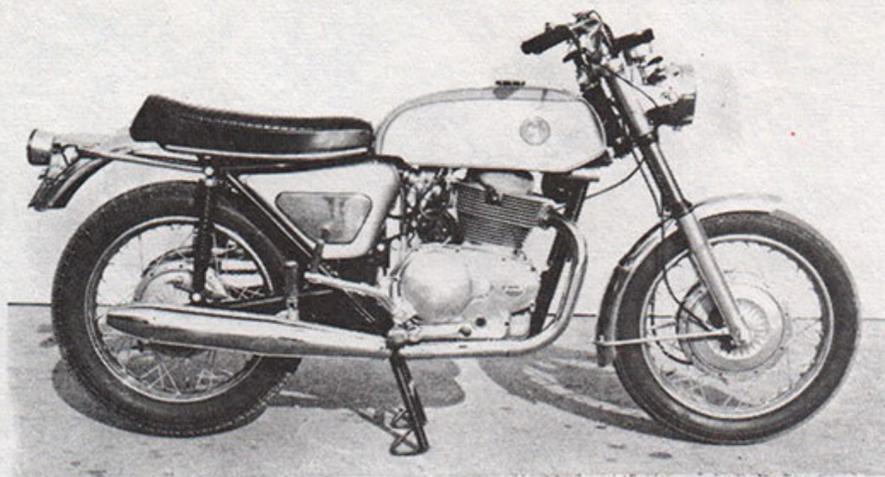


Benelli produit aussi cette moderne 360 cc monocylindre quatre-temps à soupapes en tête, donnée pour 21 ch à 6.500 tr/mn.

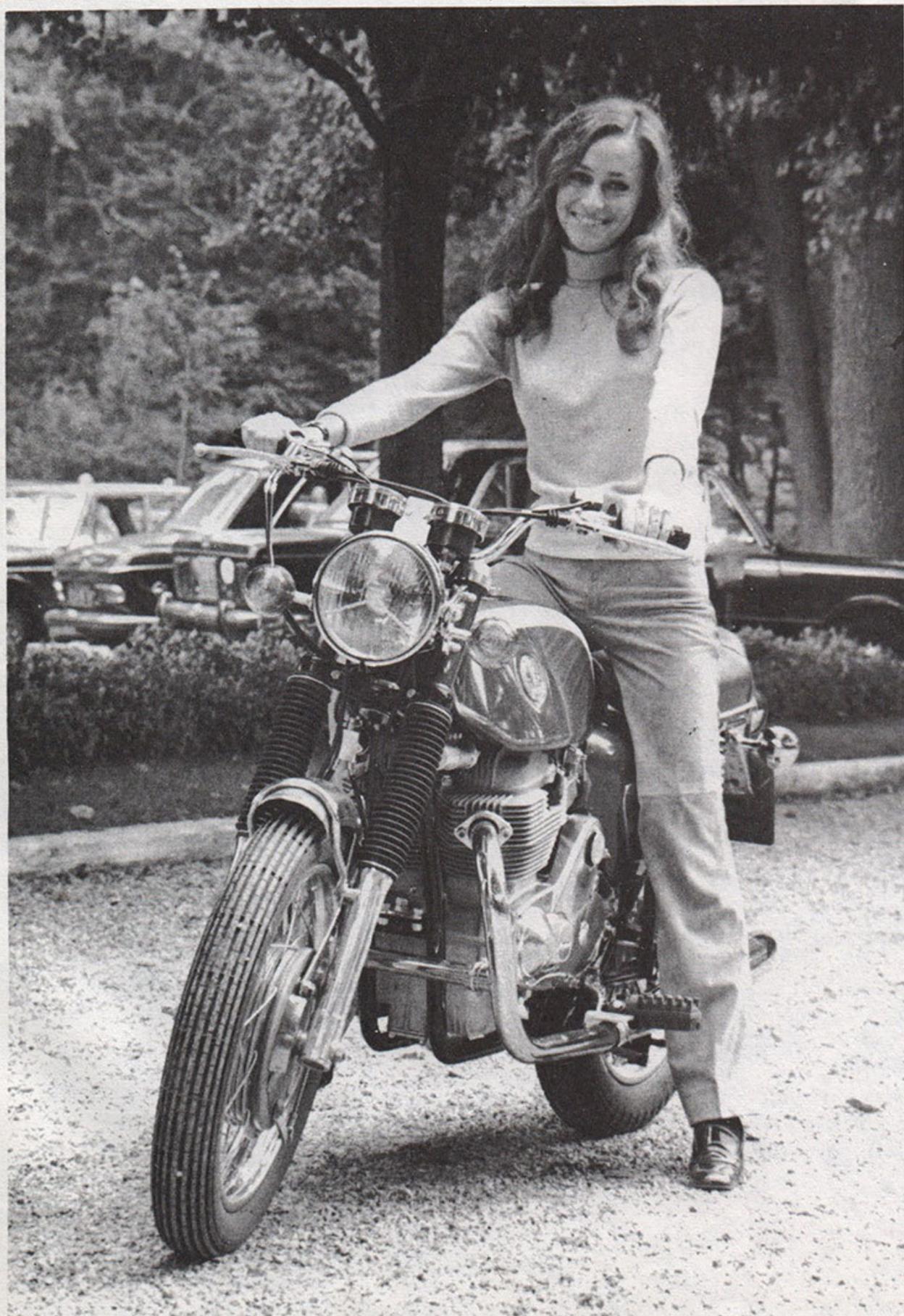


Imposante, mais pas lourde car elle ne pèse que 185 kilos et son allure est harmonieuse, telle apparaît la 650 twin Benelli, nouvellement présentée en France.

50 ch et 180 à l'heure,
ce sont les chiffres
annoncés par
l'usine de Pesaro.



C'est Marco Benelli en personne qui met
en marche la 360 cc à l'intention d'un
journaliste-essayeur.



Qui peut le plus, peut le moins... Ce mini
cyclo est aussi signé « Moto Benelli ».

Pas trop haut,
maniable
ce gros engin,
semble penser le
souriant mannequin
que nous avons
fait poser pour vous.

avec le

"STIL"



G. ROSSINI

L'AUTOMOBILE

ENTRE DANS L'ÈRE DE L'ÉLECTRONIQUE

LE progrès nous a habitués en matière d'automobile à une évolution plutôt discrète : telle nouveauté fait normalement ses débuts en compétition puis stagne pendant quelques années sur des prototypes confidentiels. Un beau jour enfin, on la retrouve sur une voiture de série et nul ne s'en étonne !

La nouveauté que nous vous présentons aujourd'hui n'est plus seulement un détail : elle représente un profond bouleversement dans la conception même de l'Automobile, bouleversement qui provoquera certainement, dans l'avenir, un retentissement équivalent au bruit qu'ont fait en leur temps l'invention de la boîte de vitesses, de l'embrayage ou, tout simplement, du moteur !

VERS UNE « AUTOMOBILE » VRAIMENT NOUVELLE

ICI s'impose un bref rappel : trois formes d'énergie ont successivement régné sur l'automobile : la vapeur, l'électricité et l'essence (ou pétrole, ou autre...). Chacune a eu son heure de gloire. C'est une voiture à vapeur qui dépassa la première 200 km/h en 1906 et, vers les années 1900-1902, l'électricité avait failli surclasser les deux autres sources motrices. Chacune avait aussi, comme il se doit, des inconvénients : pour la vapeur, il s'agissait de servitudes extérieures (eau, pétrole, chauffage, etc.) ; pour l'électricité, c'était le manque de souplesse et, pour le moteur à explosion..., la complexité.

Il advint ce que vous savez : le pétrole (donc l'argent !) permit l'extraordinaire développement du moteur à explosion, qui a atteint des sommets de rendement et d'universalité tout à fait vertigineux.

A ce point que l'on s'arrête seulement aujourd'hui sur les calamités qu'il n'a pas manqué d'aggraver : pollution atmosphérique (quelques kilomètres de poussière au-dessus de Paris), bruit infernal et de moins en moins supportable, servitude de l'essence, etc.

Pour lutter contre lui, chacun a envisagé les solutions les plus osées, néanmoins peu ou prou inopérantes car ayant pour point de départ un procédé existant.

CONTESTATION CONSTRUCTIVE OU LA REUSSITE DES FRERES JARRET

POUR les deux frères Jarret, ingénieurs et chercheurs, une seule méthode pouvait aboutir positivement : il leur fallait remettre en question tout ce qui existait et, éventuellement, recréer.

Ils durent d'abord définir leurs buts : construire une machine silencieuse, anti pollution et à la plus grande simplicité d'utilisation possible.

Anti pollution, une seule forme d'énergie était capable d'assurer ce principe : l'électricité.

Silencieuse, cela imposait la suppression de la transmission, ni plus, ni moins ! Et la plus grande simplicité d'utilisation a amené à considérer les avantages de l'électronique.

Ces trois conditions impératives ont en fait déterminé les caractéristiques du Stil, nom donné par les constructeurs au véhicule révolutionnaire dont il est question ici.

LE DEPLACEMENT DU VEHICULE :

L'énergie électrique n'avait pas solutionné jusqu'à présent le pro-

blème de la transmission. C'est chose faite : le Stil possède deux roues arrière, actionnées chacune par son propre moteur (à reluctance variable) qui, placé sur l'axe, actionne directement chaque roue. Ceci a été rendu possible par la miniaturisation du moteur Jarret.

LES CHANGEMENTS DE DIRECTION :

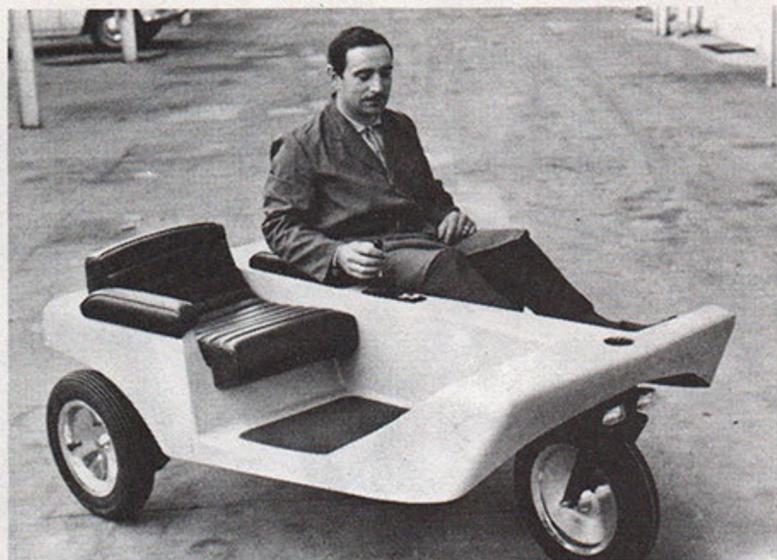
Les directions classiques, complexes, coûteuses et sujettes à l'usure ont été remplacées sur le Stil par un système absolument nouveau pour l'automobile... mais pas pour le char d'assaut dont on a en effet repris le principe.

Supposons que le moteur entraînant la roue droite soit arrêté et que vous mettiez en marche celui de la roue gauche : le Stil pivote autour de la roue droite (en gros) et votre voiture tourne vers la droite : c'est le principe de la direction du Stil.

La différence de vitesses de rotation des deux roues donne la direction de votre véhicule. Si bien que les roues avant n'ont plus aucune fonction essentielle : l'on a donc opté pour une seule roue, qui se comporte exactement comme une roulette de table ou de fauteuil : elle est poussée ou tractée et sa rotation est libre.

LES COMMANDES OU, PLUTOT, « LA COMMANDE »

Ces caractéristiques auraient suffi à qualifier le Stil de révolutionnaire. Pourtant le système le plus nouveau et ingénieux est celui de la commande. Eh oui ! un seul petit levier de 5 centimètres de long commande tout le véhicule. Plus de pédales, plus de boutons !



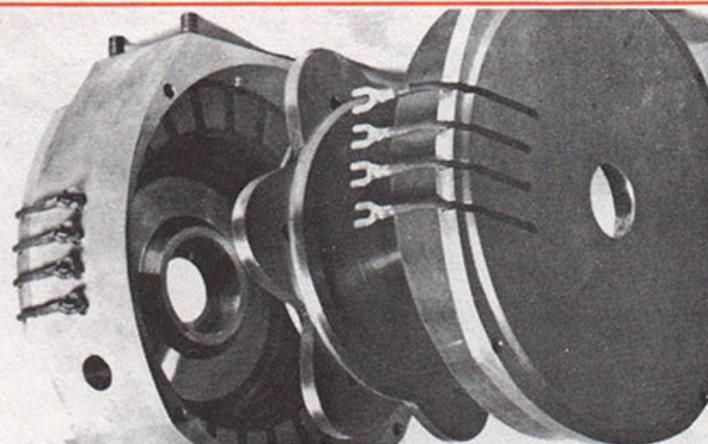
Le moteur placé sur chaque roue est ici visible. La roue avant se comporte comme une roulette de table : elle n'est pas directrice et le STIL peut tourner sur place.



La position est confortable et la visibilité est totale, ce qui facilite encore la conduite déjà si simple et précise.



Le châssis tubulaire en T comporte 2 éléments. Le premier, non suspendu, supporte le second qui reçoit la coque et toute la partie électronique.



Voici, ouvert, l'un des deux moteurs électriques miniaturisés qui actionnent directement chaque roue arrière.

Imaginez un levier monté sur une rotule et pouvant se déplacer dans toutes les directions :

— La vitesse du véhicule est donnée par l'éloignement du levier de sa position centrale, le point mort. Plus vous poussez le levier, plus la voiture accélère. Ramenez le levier vers le centre, la voiture freine (électriquement s'il vous plait). Si vous tirez le levier vers vous la voiture, pardon le Stil part en marche arrière, d'autant plus vite que vous tirez plus.

— La direction du véhicule est donnée par l'inclinaison du levier : poussez le levier vers la droite, la voiture tourne à droite.

La conduite de cet engin est extraordinairement simple et précise, et il ne faut pas deux minutes pour apprendre à manier le Stilic (le petit levier). Conduire le Stil est une affaire d'instinct, à la portée des enfants, des handicapés physiques, etc.

UN PEU DE TECHNIQUE

LES moteurs choisis correspondent à une puissance permettant le démarrage sur une rampe

de 14% avec deux personnes à bord.

Le châssis est tubulaire, en T, et le freinage est assuré par la commutation électronique des moteurs ; un freinage de sécurité et de parking (à tambours) a été également prévu.

L'alimentation en électricité est fournie par deux batteries de 24 volts (donc 48 volts au total) et 56 ampères heure, rechargeables sur réseau alternatif 50 périodes.

La suspension est assurée par deux ressorts auto-amortisseurs à compression d'élastomère.

La coque, qui est une réussite totale en matière d'esthétique, est en polyester stratifié.

Le poids total avec batteries est de 180 kg et, sans batterie, de 100 kg.

Un point mérite encore l'attention : lorsque la voiture roule, sept oui, sept pièces seulement (y compris les roues) sont aussi en mouvement ! C'est dire que l'usure est extrêmement réduite. Le Stil est le véhicule le plus fiable actuellement sur le marché. (La fiabilité est une notion nouvelle : en gros, un objet qui conserve longtemps sa qualité initiale est très fiable).

LE PRESENT ET L'AVENIR

L'AN passé, le Stil en était au stade expérimental. Cette année, il est commercialisé au prix de 3.450 F. C'est un bon début et ce véhicule devrait trouver d'excellents débouchés dès maintenant vers les organismes médicaux et les grandes collectivités. Simple, silencieux, ne nécessitant aucun entretien, le Stil possède une autonomie de 30 à 70 kilomètres, mais la recharge est très simple. La vitesse est de 27 km/h parce qu'on l'a choisie ainsi, mais elle pourrait très facilement être portée à 50 km/h. Pour cette vitesse, le coût d'utilisation est de 1 à 2 francs (anciens) aux 100 km, c'est-à-dire sensiblement le même que celui d'un Vélosolex.

Il est clair que le Stil, véhicule absolument nouveau, a un large avenir devant lui et en particulier en temps que moyen de déplacement urbain. Lorsque vous vous déplacerez en Stil, vous pourrez dire à vos petits enfants : « La première fois que je l'ai vu, ce devait être au Salon 1969... » !

G.R.

la boîte aux LETTRES



J'aimerais si possible que vous publiez une notice d'entretien sur le Honda C 110 4 vitesses.

R. CHABANNAS,
62 - Béthune.

Commandez à nos Bureaux le N° 164 de l'ex-« Scooter et Cyclomoto ». Il contient ce que vous désirez.

Futur possesseur d'une 125 cc, où trouver les prix de la production mondiale ? D'autre part, comment procéder pour vous envoyer des essais pour votre rubrique « En toute franchise », et sous quelle forme vous envoyer les photos ?

P. FAUGEROLLE,
83 - Vence.

Le mieux serait de commander à nos Bureaux le numéro « Spécial Salon » 1968 de « Moto-Revue », intitulé « Les motos du monde entier ». Pour les photos destinées à « En toute franchise », envoyez indifféremment négatifs ou reproductions sur papier. L'essentiel est que les vues soient de bonne qualité.

Le numéro 143 de « Scooter et Cyclomoto » est-il encore disponible ?

B. CALLEN,
33 - Bordeaux.

Ce numéro est, nous le regrettons pour vous, épuisé. Dites-nous ce que vous souhaitiez y trouver ; peut-être pourrions-nous vous renseigner.

Je n'ai que 15 ans et j'aimerais connaître la cylindrée maximum que l'on peut conduire à 16 ans. Je voudrais savoir aussi si les repose-pieds de la Honda CB 350 sont suspendus ou non pour le passager ?

P. FALCZ,
38 - La Tour-du-Pin.

A 16 ans, avec le permis moto que vous pouvez passer dès cet âge, vous pouvez piloter n'importe quelle cylindrée. Par contre, en course, et jusqu'à 18 ans, vous devez vous limiter à la cylindrée 250 cc. Quant aux repose-pieds de la CB 350, côté passager, ils sont bel et bien suspendus.

J'ai entendu parler d'un livre sur le gonflage que vous allez éditer. Quand paraîtra-t-il, et quel sera son prix ?

M. ALBRAND,
83 - Le Brusac.

Il est encore trop tôt pour vous répondre. Patientez, vous trouverez ces renseignements un de ces jours dans « Cyclomoto ».

Avez-vous fait quelque chose sur la Motobécane AV 98 ?

G. NICOLET,
89 - Paron.

A notre grand regret, nous n'avons jamais essayé ou étudié cette production.

Possédant un cyclomoteur Benelli 49 Sprint 4 vitesses, j'aimerais voir traiter un article assez détaillé sur les qualités et les défauts de cette machine.

J.-M. DEMELIN,
62 - Arras.

C'est somme toute l'essai du Benelli 49 Sprint que vous nous demandez là. Nous allons si possible satisfaire votre désir en demandant à l'Importateur de nous confier ce modèle. De votre côté, quand vous aurez parcouru un kilométrage suffisant, envoyez-nous votre « En toute franchise » sur votre cyclo, sans oublier une bonne photo.

Dans votre numéro 191, j'ai lu un article qui m'a beaucoup intéressé sur les vélomoteurs Giulietta. Pouvez-vous me communiquer l'adresse de cette maison ?

M. PEGNA,
Nouméa.

Les Giulietta sont importés par les Etablissements Bonnet, 78, avenue du Général Leclerc, 92 - Boulogne-Billancourt, téléphone 605-60-99.

Je voudrais savoir ce qu'il faut pour courir sur circuit en 125 ou en 50 cc, et ce que je devrai payer pour courir ces épreuves ?

J.-M. SILVAIN,
93 - Aubervilliers.

Pour pratiquer la compétition de vitesse en petite cylindrée, il vous faut une carte de membre d'un club motocycliste, une licence fédérale de coureur et... la moto appropriée ! Impossible de vous donner ici une idée du prix de cette machine puisque nous n'avons aucun renseignement quant au genre de matériel que vous voudriez utiliser. La cotisation annuelle demandée par les clubs moto est le plus souvent de l'ordre de 15 à 25 francs. Quant à la licence, incluant l'assurance obligatoire, elle vaudra en 1970 50 francs (Cadet), 80 francs (Junior), ou 160 francs (Nationale). Vous pouvez obtenir la première à 14 ans mais elle ne permet de courir qu'en 50 cc et sous certaines conditions particulières. La licence Junior s'obtient à 16 ans (permis moto indispensable) et vous ouvre l'accès aux courses jusqu'à 250 cc. Enfin, avec la licence Nationale (à 18 ans) vous accédez à toutes les cylindrées.

PRIX SANS HAUSSE SUR NOTRE STOCK

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^e
Métro : Brochant et Porte de Clichy
Tél. : 627-09-79 et 627-06-96

Fermé le dimanche - Ouvert le lundi
Illuminé le soir jusqu'à 24 heures
Agences officielles
41 marques représentées

1000 MOTOS

Visibles et disponibles :

LIVRABLES SOUS 24 HEURES
Disponibles de suite : les nouvelles 250 YAMAHA DT 1, Trials et tous modèles ainsi que : HONDA tous modèles dont 750 CB livrable en septembre
BULTACO - DERBI Sport et Route
Tous modèles du salon
KAWASAKI - BSA 3 cyl. disponibles
HONDA - YAMAHA - KAWASAKI
LILAC - TRIUMPH - BSA 3 cyl.
KAWA 500 3 cyl. disponible de suite
LAVERDA - GILERA - MORINI
MV - MOTOBICI - ZUNDAPP - MZ
KREIDLER - PUCH - JAWA - CZ
DUCATI - FLANDRIA - SUPERIA
TARBO - MALAGUTI - BENELLI
MONDIAL - TESTI - PERIPOLI - GIULIETTA - ITOM - VESPA - LAMBRETTA

BEAUX VETEMENTS DE CUIR ET BOTTES ANGLAISES

Vélos d'importation luxe phants équipés
298,38 et 195,49 F T.T.C.
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 solde sera réglé par nos soins). Reprise acceptée en premier versement pour tout achat neuf ou occasion.

Crédit dans la France entière par correspondance avec environ 30 % comptant minimum ou la reprise de votre ancienne moto en premier versement, sur le neuf et l'occasion.
Solde à crédit de 6 à 18 mois, avec CETELEM - SOFINCO
DICOMA - CARTE BLEUE

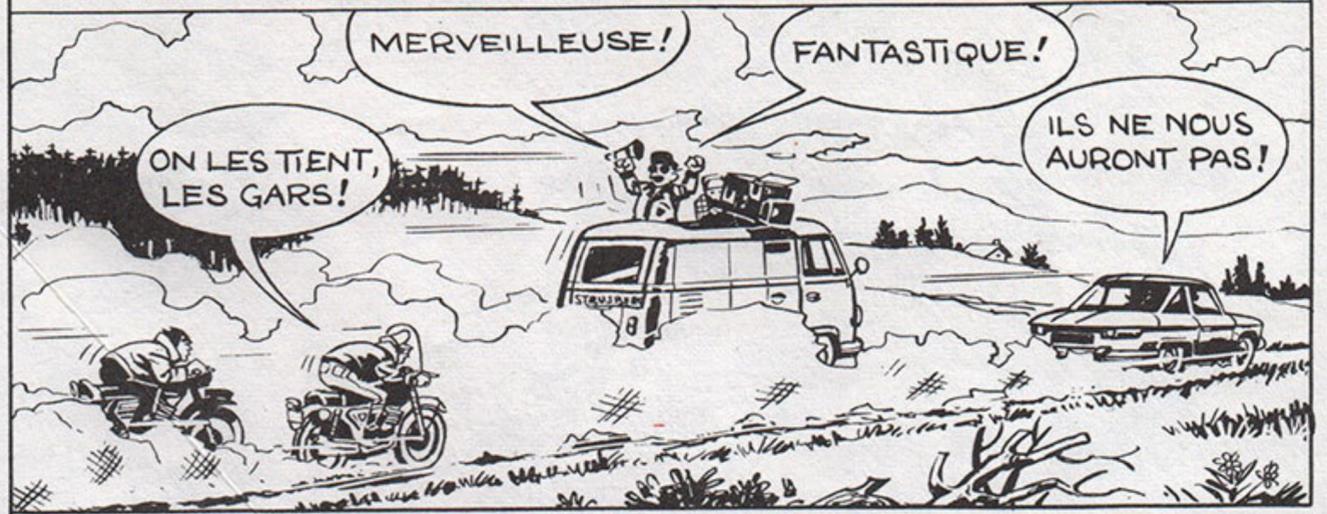
Toute la pièce détachée — Tous les accessoires — trois stations service — Expéditions province et Communauté, livrées sous carton gratuit en gare de Paris.

Achat comptant
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

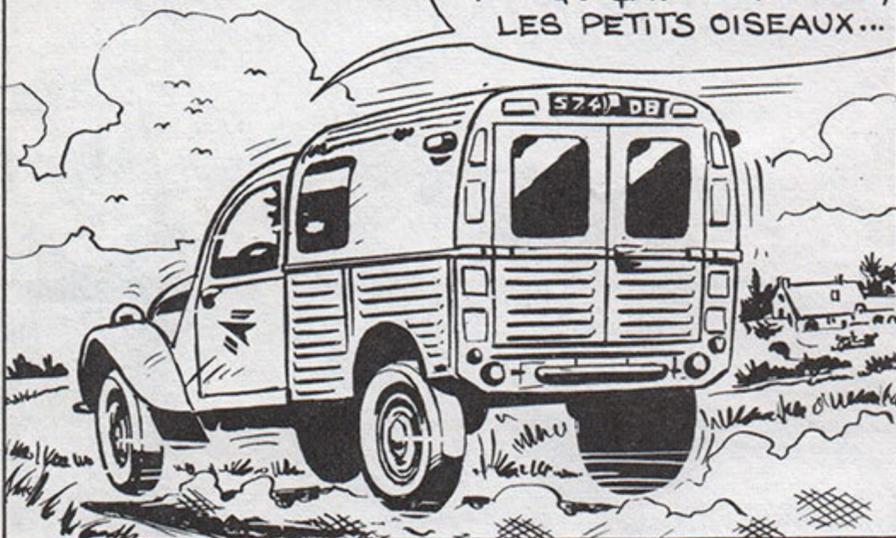
Les "3 A" cascadeurs

RÉSUMÉ : LES 3 A ONT ÉTÉ ENGAGÉS PAR SAM STRUSBERG, LE GRAND METTEUR-EN-SCÈNE, POUR TOURNER LES EFFETS SPÉCIAUX DE SON DERNIER FILM. LÉONARD, UN CASCADEUR SANS SCRUPULES ENGAGÉ LUI AUSSI AVEC SON ÉQUIPE, VEUT PROFITER DU TOURNAGE POUR RÉGLER LEUR COMPTE A SES JEUNES CONCURRENTS ...

STRUSBERG NAGE DANS LA JOIE . LA SÉQUENCE-POURSUITE QU'IL TOURNE SERA UN CHEF-D'OEUVRE DU GENRE ... DÉJÀ , UN CASCADEUR ET L'ASSISTANT-METTEUR-EN-SCÈNE SONT RESTÉS SUR LE CARREAU.



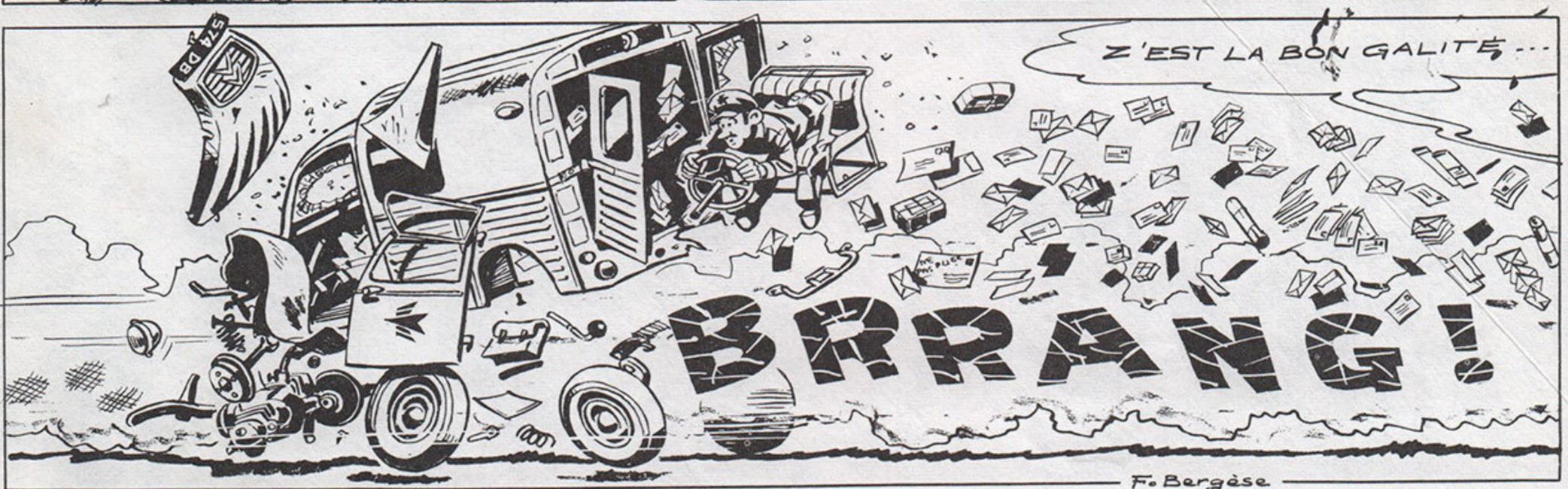
SUR LE MÊME CHEMIN... FACTEUR À LA CAMPAGNE, Y'A QU'ÇA! L'AIR PUR, LES PETITS OISEAUX...



QUAND JE PENSE À MON BEAU-FRÈRE, PRÉPOSÉ À PARIS ... PAU'VIEUX!...



LA FOULE, LA CIRCULATION, L'AIR VICIÉ ... SANS PARLER DES RISQUES D'ACCIDENT...

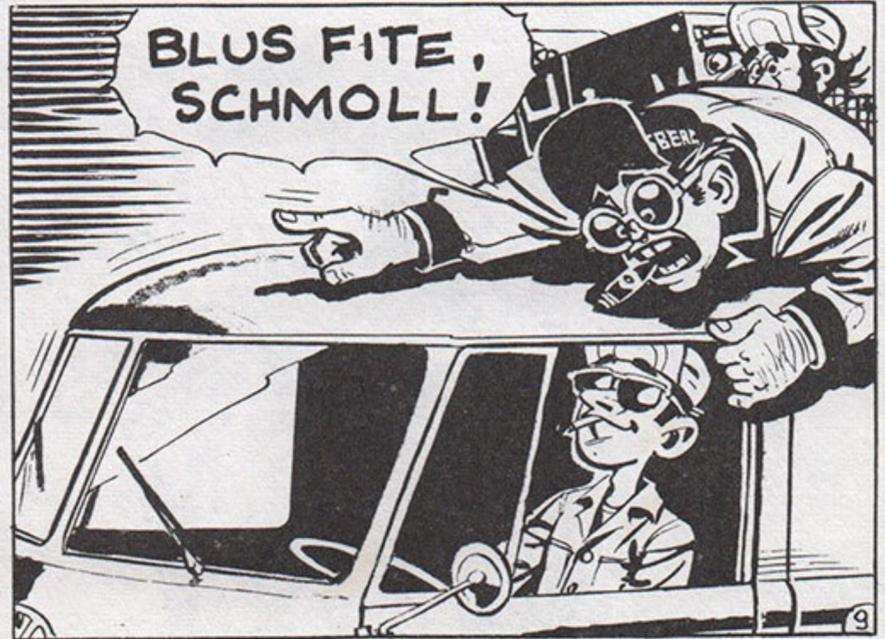


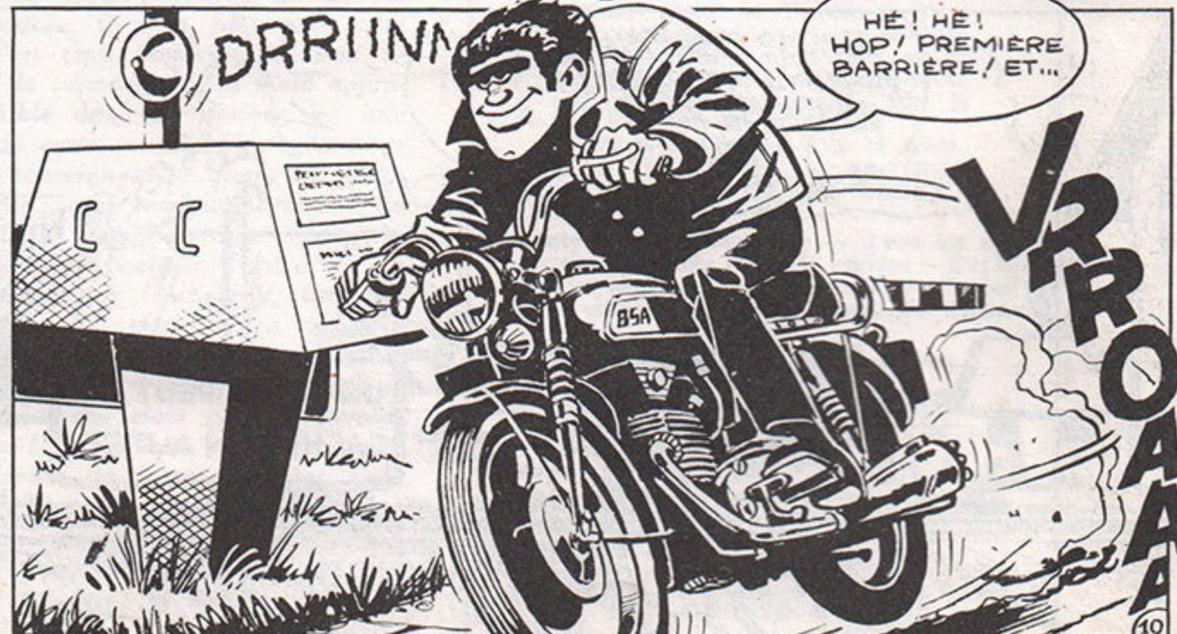
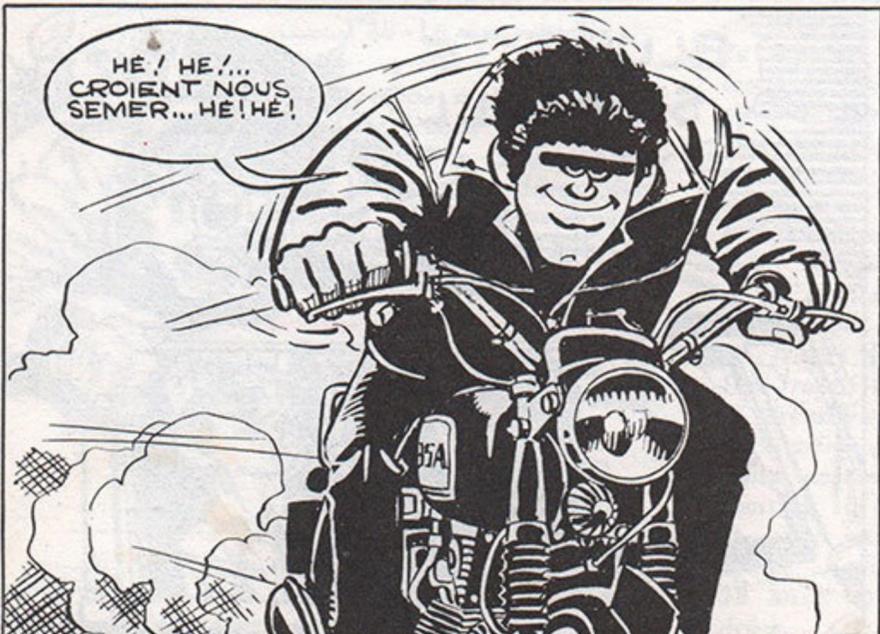
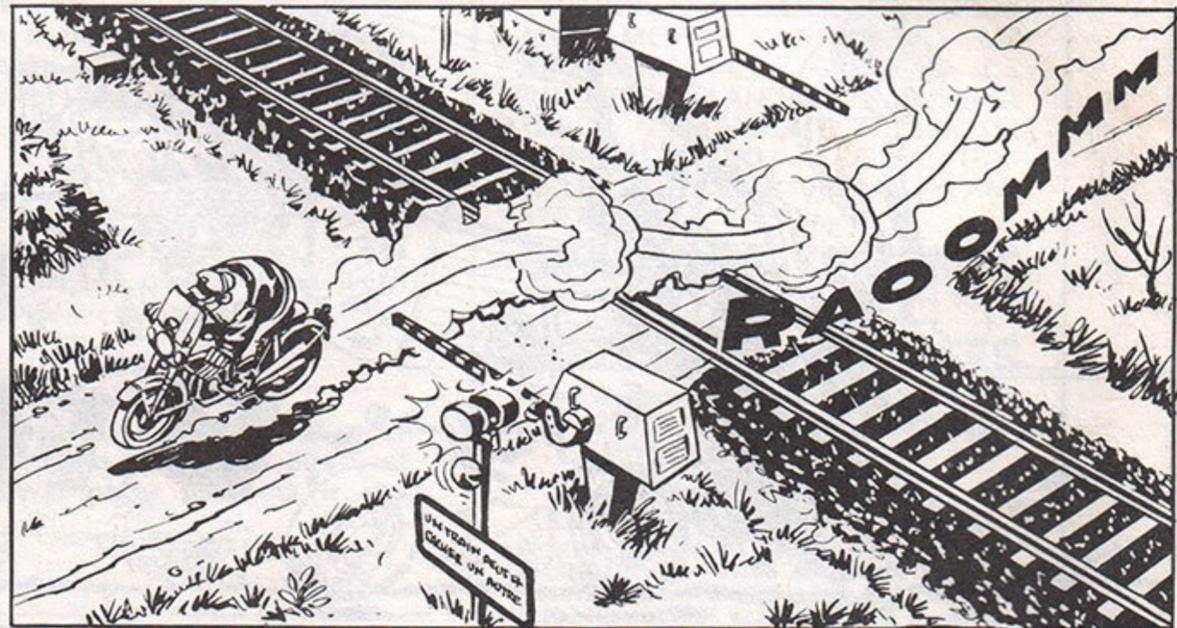
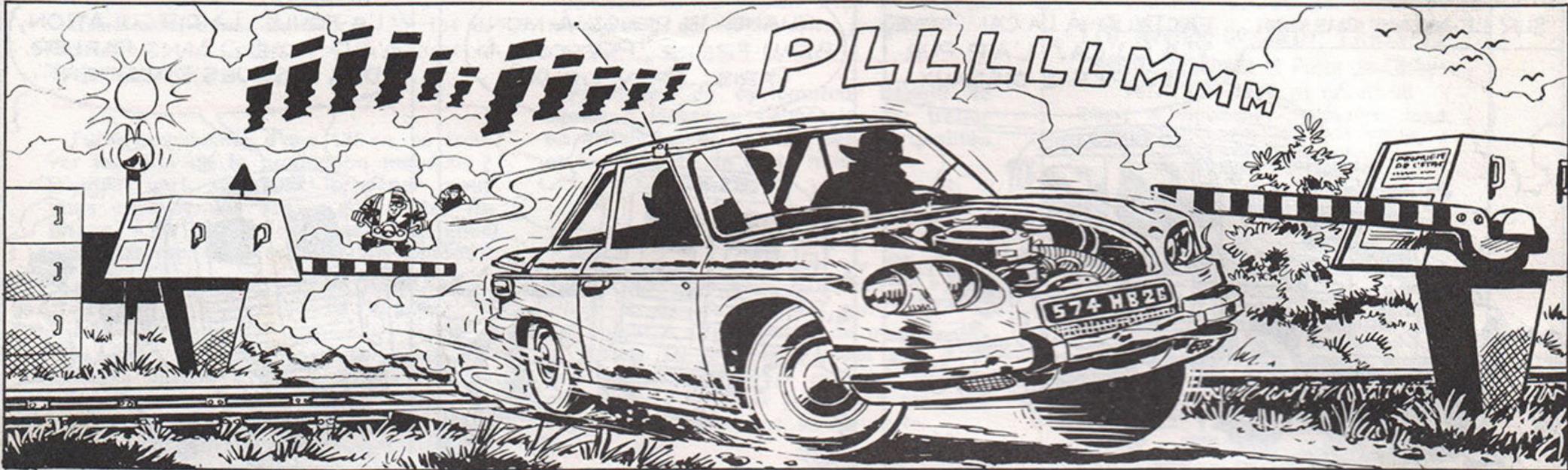
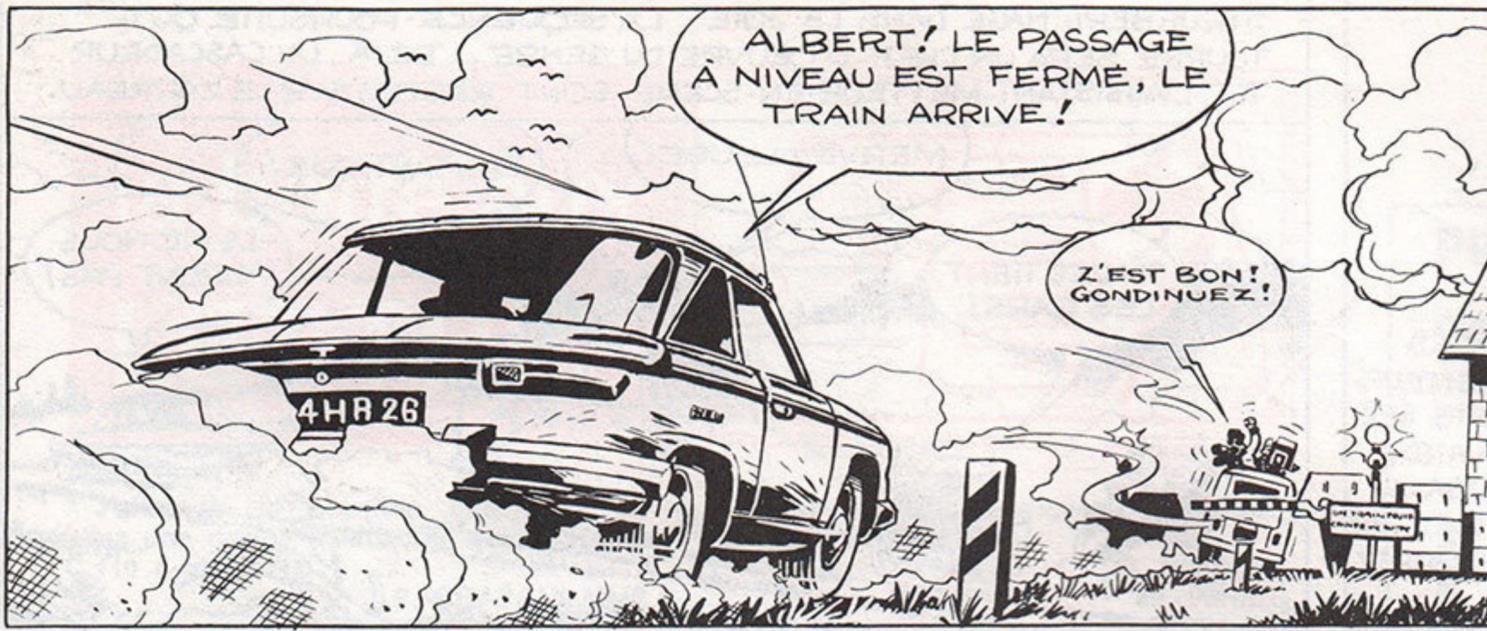
F. Bergèse

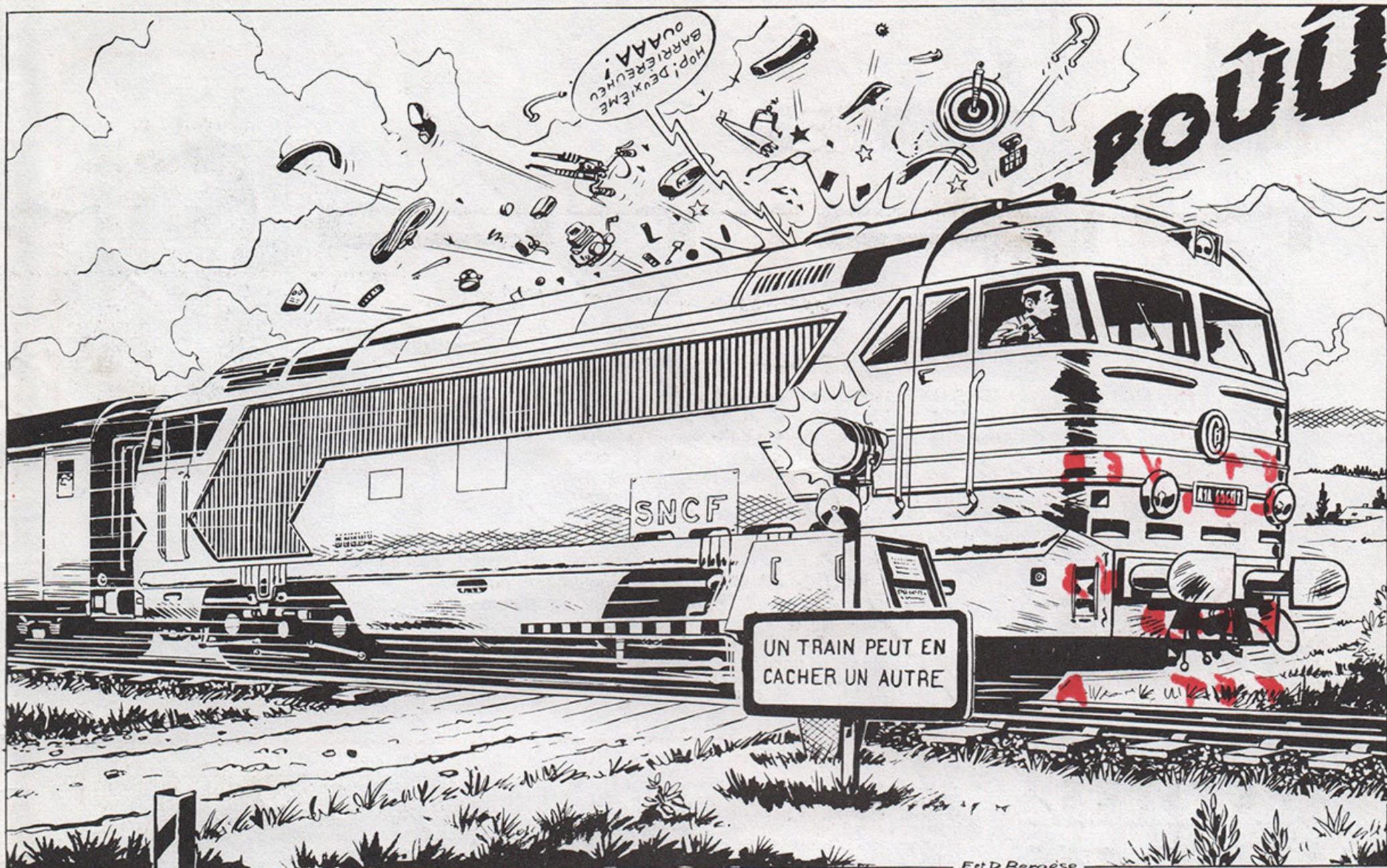
AHRR! BASSAGE À NIVEAU VERMÉ! IL FAUT BASSER AVANT LES AUDRES!...



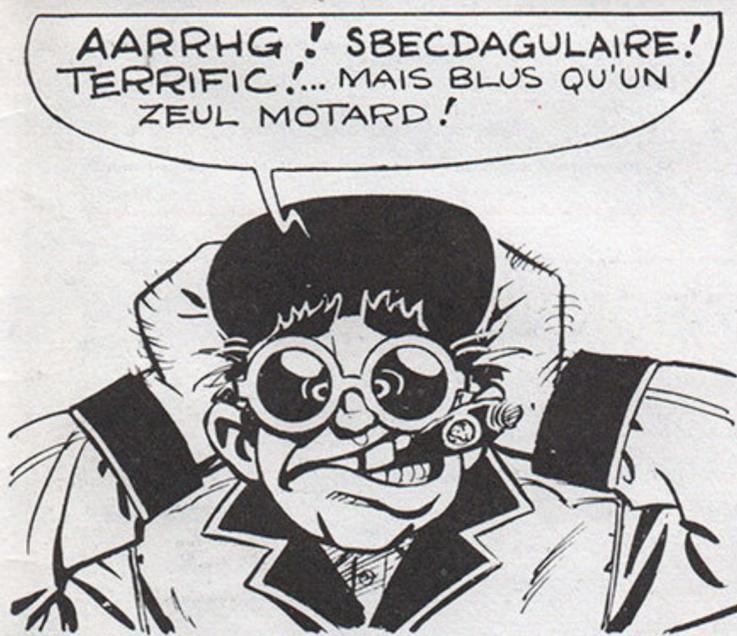
BLUS FITE, SCHMOLL!







Fet D. Bergèse



AARRHG! SBECDAGULAIRE!
TERRIFIC!... MAIS BLUS QU'UN
ZEUL MOTARD!



LAISSEZ-VOUS RAD-
DRAPER MAINTENANT!

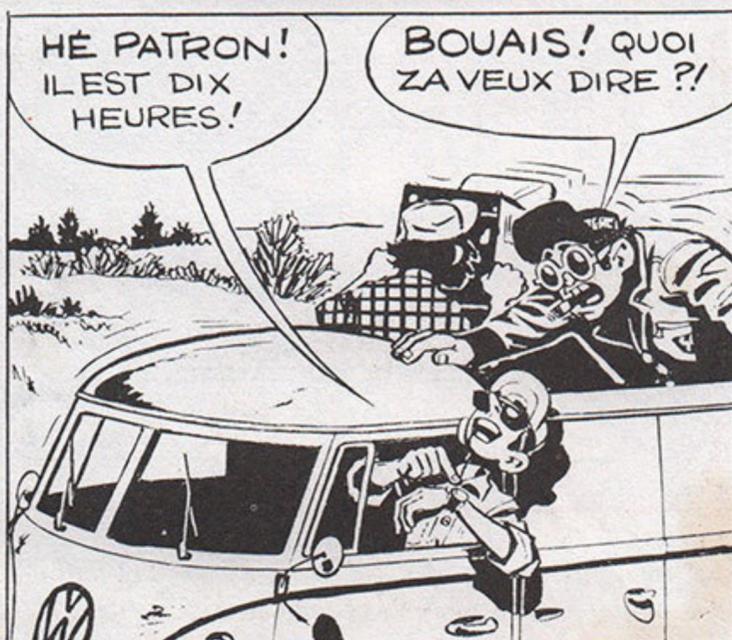
PAS
QUESTION!

ON LES TIENT,
LES GARS!



ALBERT! FAIS CE
QUE STRUSBERG
DEMANDE... SOIS
RAISONNABLE!

MAIS... JE SUIS
RAISONNABLE! SI
CES BRUTES NOUS
RATTRAPENT, ILS VONT
NOUS METTRE EN PIÈCES.



HÉ PATRON!
IL EST DIX
HEURES!

BOUAIS! QUOI
ZA VEUX DIRE?!



C'EST L'HEURE DE LA
GRÈVE ORDONNÉE PAR LE
SYNDICAT DES CONDUCTEURS
DE CAMÉRA AMBULANTE!

A SUIVRE

MOTS ■ CROISES

T O L O

		D			
		A			
		N			
ET				VER	
LOI					
	R			NS	
ROAD					
	U		A		I
TET					A

DEFINITIONS

HORIZONTALEMENT : I. Tête d'un fameux duo. — II. Ville sur le Niger. — III. Fâcheux. — IV. Conjonction. Nu. — V. Ne doit pas s'ignorer. Dans fière. — VI. Luminescent. — VII. La conduite d'une moto en est un pour Hailwood. Abréviation de non-stop. — VIII. Route en Grande-Bretagne. — IX. Italienne. — X. Arrose Perpignan. Possessif.

VERTICALEMENT : 1. Complément du « I » horizontal. — 2. Pilote espagnol. Deux pour une moto. — 3. Grade sportif. Vierge. — 4. Oiseau australien. Oui à l'Est. — 5. Se tient, en principe, au siège du club. A l'île de Man. — 6. Habitent le Moyen-Orient. D'un auxiliaire à l'envers.

solution
du n°
précédent

	1	2	3	4	5	6	7
I	F	I	N	D	L	A	Y
II	E	S	O		I	L	
III	D	D		A	G	I	R
IV	E	T	D		H	M	A
V	R		O	P	T	E	R
VI	A	N	T	E	N	N	E
VII	T	I		R	I	T	
VIII	I	E		E	N	E	R
IX	O	T	E		G	R	E
X	N	O	T	E			Z

solution
dans le
n° 203

- 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).

175 Lambretta impec. 200 F. Tél. 207-27-33, le soir. Je vous achète comptant immédiatement au plus haut cours votre moto ou cyclo. J.-C. FAURIE, 10 av. St-Ouen, Paris-18°. Tél. 387-79-90. Métro La Fourche.

Paie prix Argus toutes motos et cyclos. ALAZARD - LAB. 44-65, 47 bis, avenue de Clichy, Paris. Dans la cour côté cinéma. Fermé le lundi.

Des assureurs passionnés de moto ont enfin obtenu pour les 2 roues un tarif d'assurance exceptionnel. Paris et Province ASSURE-EUROPE 1^{re} Agence : 48, bd Pasteur, Paris-15°, 734-28-10 samedi compris.

Bon
à retourner à



CYCLO MOTOS

103, rue La Fayette
PARIS (10°)

TEL : 878-99-26 et 99-27

Les abonnements comprennent les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux. Changement d'adresse : 0,40 F (joindre l'ancienne bande, de préférence).

BULLETIN D'ABONNEMENT

Je désire prendre un abonnement annuel (12 numéros) à partir du N° à

CYCLOMOTO

que je règle (1) : par chèque postal joint (3 volets) au n° 1.159-15 Paris

par chèque bancaire joint

par mandat-lettre joint

par mandat joint au prix spécial de :

(Pour l'étranger : 48 F)

35^F

(1) Rayer les mentions inutiles

CYCLOMOTO

M.

Rue

Dépt Ville

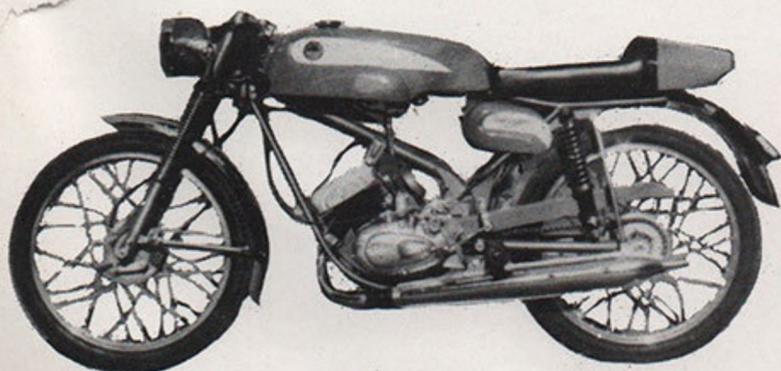
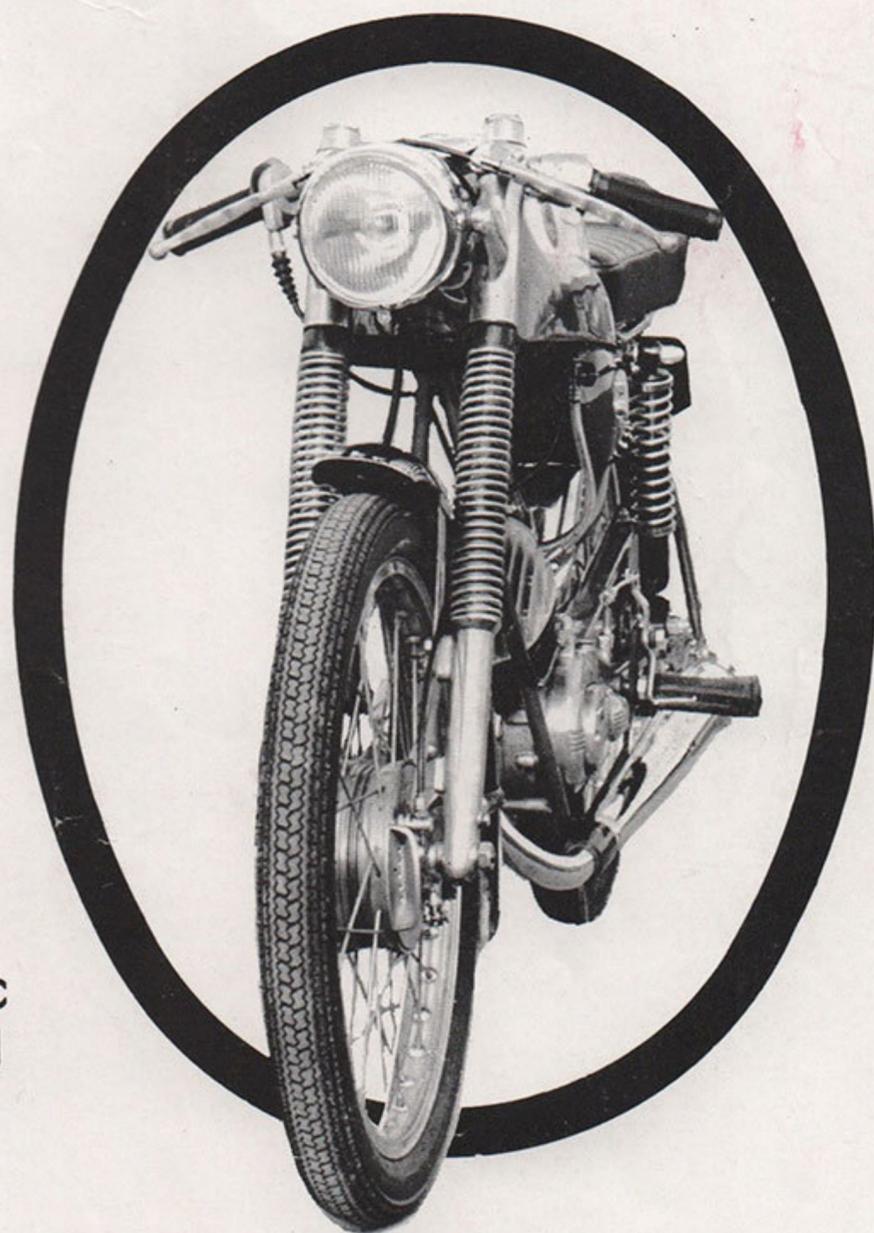
A retourner à « CYCLOMOTO »
103, rue La Fayette - PARIS (10°)

DERBI

**Un 75 cc qui vaut
une 125 cc pour
le prix d'un
cyclomoteur
110-115 km/h 1800 f**

P. BONNET

Importateur 78, av. du Général-Leclerc
92 Boulogne Billancourt tél. 825 47-11



**2 VERSIONS
SPORT ET TRIAL**

**DERBI VOUS PROPOSE AUSSI,
UN 50 CC, SANS PERMIS, 4 VITESSES
SELECTEUR AU PIED. PRIX : 1750 F**

**ENVOI DE NOTRE CATALOGUE
CONTRE 0,50 F EN TIMBRES.**



un nouveau style de vie...

BAZAINE-PUBLICITE

101 ou 102

il présente une telle sécurité dans le trafic urbain comme sur la route, il est si stable, si léger à la main et si bien équilibré, il obéit si promptement au frein et à l'accélérateur, qu'en toute liberté d'esprit,

il se conduit du bout des doigts...

Et, par ailleurs, à sa ligne et à sa classe qui vous ont déjà séduit, s'ajoutent une propreté, un confort, une souplesse, un silence, un brio et une facilité d'accès et de démarrage que vous découvrirez aussitôt, sans parler, bien sûr, de la robustesse et de la qualité mécanique PEUGEOT que vous apprécierez chaque jour davantage, au fil des mois et des ans et qui vous éviteront bien des "pépins" irritants et coûteux.

Oui, avec un nouveau 101 ou 102 vous comprendrez vraiment tout ce qu'un cyclomoteur peut vous apporter de liberté, de détente et de joie ! Un 101 ou un 102, ce sera pour vous un nouveau style de vie !

101 35 km/h ou **102** 50 km/h

Chacun se présente en deux versions, MR ou MT, cette dernière avec suspension AV et les deux freins à tambour. Pour chacune d'elles, deux coloris au choix : Ivoire ou Rouge carmin.

PEUGEOT

Nous préconisons
l'usage exclusif du
BPZOOM

Les modèles **PEUGEOT** sont en vente chez les Agents des marques associées **PEUGEOT - TERROT**