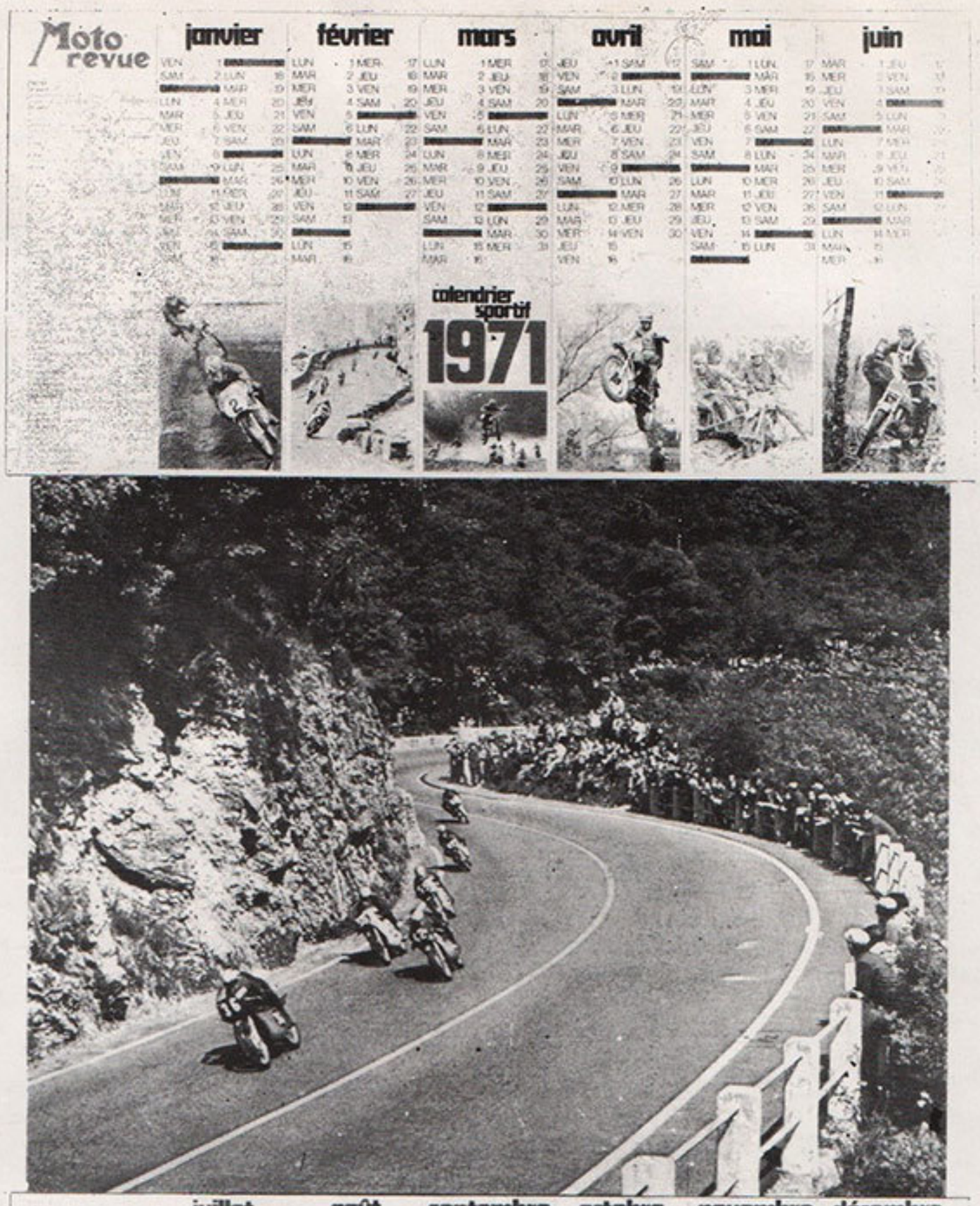
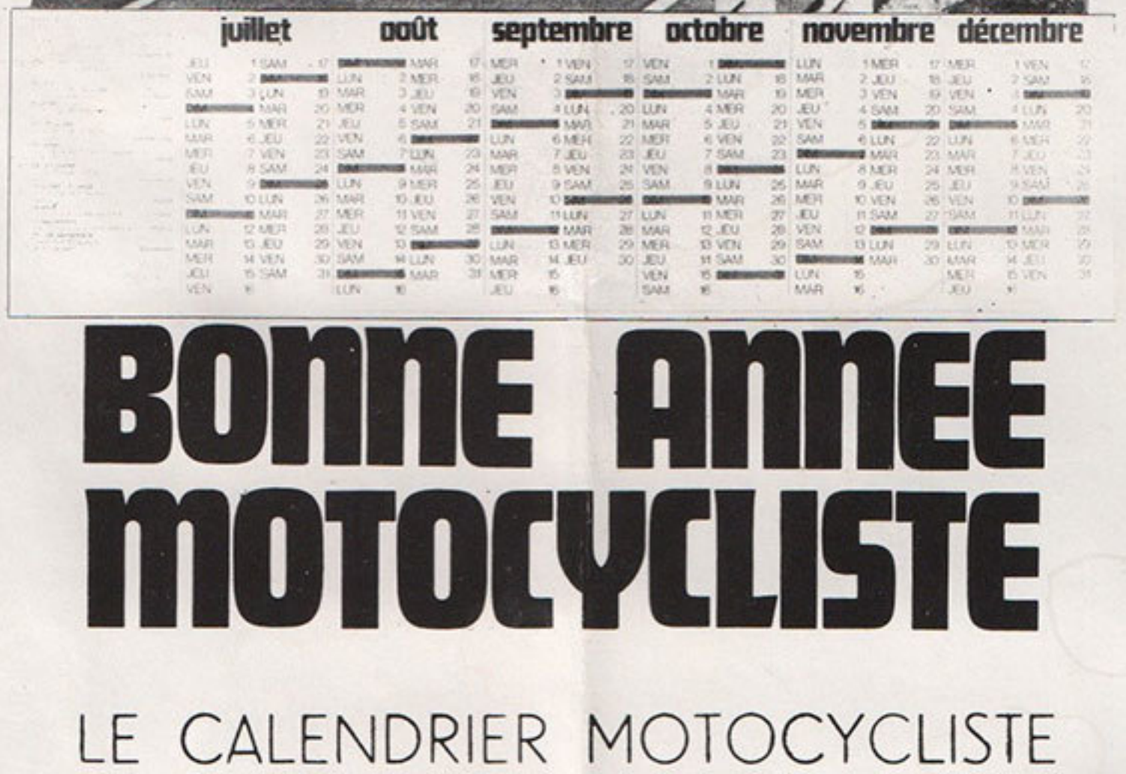
JANVIER 1971
215
3,50 F.

# CYCLO MOTO




# 19 71

# BONNE ANNEE MOTOCYCLISTE

LE CALENDRIER MOTOCYCLISTE
MOTO-REVUE
AVEC LES DATES DE TOUTES LES
GRANDES MANIFESTATIONS MOTOCYCLISTES MONDIALES
POUR 1971
UNE QUADRICHROMIE DU SPLENDIDE
CIRCUIT D'OPATIJA

★

FORMAT 40×60

★

EN VENTE A NOS BUREAUX : 5,00 F

★

ENVOI PAR POSTE : 5,00 F + 1,00 = 6,00 F
A ENVOYER A MOTO-REVUE, C.C.P. 1.159-15 PARIS

LE MAGAZINE DE LA PETITE CYLINDRÉE

CYCLO MOTO

# sommaire


| | | | |
|---|---|---|---|
| **PALMARES** | | 2 | **LE JEU DE NOVEMBRE**<br>En tête, de loin, le « Bol » ! |
| **EDITORIAL** | R.-C. DELEFOSSE | 3 | **ENTRE NOUS...**<br>On peut bien le dire ! |
| **JOUONS ENSEMBLE** | | 4 | **TENTEZ VOTRE CHANCE...**<br>Pour gagner Maquette et abonnements. |
| **A L'ESSAI POUR VOUS** | D. BERNARDIN | 5 | **LE KREIDLER RS 6,25 CH...**<br>Une vraie routière ! |
| **CONCENTRATION** | Ch. LAURENT-MALLET | 10 | **EN ROUTE POUR REIMS...**<br>Avec votre ami « La Pince » ! |
| **TEST** | D. BERNARDIN | 13 | **70 HONDA « DAX »...**<br>Avec et sans side-car. |
| **POSTER** | | 20 | **750 DUCATI**<br>Un gros bicylindre en V. |
| **INTERVIEW** | Ch. LAURENT-MALLET | 23 | **QUI ES-TU...**<br>Pierre Harlay. |
| **EN TOUTE FRANCHISE** | | 27 | **VOS « MEULES »...**<br>Et votre avis ! |
| **MOTOTOURISME** | PIOTR | 31 | **UNE HONDA C 50...**<br>En Corse et en Sardaigne. |
| **AUTOMOBILE** | D. BERNARDIN | 32 | **TEST CITROEN M 35...**<br>A moteur Wankel. |
| **PRODUCTION** | Correspondance d'Italie | 34 | **LES « M » ET VOUS...**<br>Ducati 750 : 209 à l'heure ! |
| **TRIBUNE** | | 36 | **VOUS AVEZ LA PAROLE !**<br>Sur tous les thèmes. |
| **QUESTIONS-REPONSES** | D. BERNARDIN | 37 | **COURRIER TECHNIQUE**<br>Nos solutions à vos problèmes. |
| **COMICS** | F. BERGESE | 38 | **LES « 3 A» CASCADEURS**<br>Une aventure qui se termine bien ! |
| **ECHOS** | | 40 | **DES NOUVELLES...**<br>Et la Bulle ! |
| **MOTS-CROISES** | | 41 | **POUR ETRE MOTARD...**<br>Même dans le métro ! |


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

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

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

NOTRE COUVERTURE :

La « Rentrée »
En beauté
avec le mini-side
HONDA « DAX » !

? ? ? ? ?

# PALMARÈS

? ? ? ? ?

# UN SUR DEUX POUR LE BOL !

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la liste définie par vos très nombreuses réponses au jeu de novembre pour constater que la moitié ou plus des joueurs ont placé en tête le Bol d'Or et, en queue, le Motobécane 50 cc à démarreur électrique. Ainsi des dix sujets proposés, c'est la fameuse course d'endurance qui rallie le maximum de suffrages en tant qu'événement majeur de l'année motocycliste 1970. Et si la nouvelle 93 D a fait un si gros pourcentage à la dernière place, c'est que vous semblez trouver inutile un démarreur électrique sur un cyclo 50 cc !

Pour les autres sujets, la bataille a été plus serrée et les places sont acquises d'une manière moins éclatante tant les voix ont été partagées. On notera le succès des productions tourisme inédites aussi bien que d'une grande machine compétition-client. Enfin, notre plus neuf grand champion de vitesse et notre plus ancien recordman font jeu égal ou presque, en bon rang tous les deux grâce à votre esprit sportif !

Le jeu était difficile, et la performance réalisée par le vainqueur (voyez ailleurs en cette page) est d'autant plus remarquable : 8 des 10 sujets placés en bon ordre, c'est très brillant, cher Charles Ingold !

## 8 RÉPONSES JUSTES

## un brillant vainqueur : Charles INGOLD

**1 Charles INGOLD, 30 rue de Paradis, Paris-10e (1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10 = 8 réponses justes !).**

**2 Roger HARLEE, 6 rue Eau-de-Robec, Rouen (1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 = 7 réponses justes !).**

**3 A. MASSE, 32 rue Jules-Guesde, Roanne (1, 2, 5, 6, 7, 9 = 6 réponses justes).**

**4 Bruno JULLIEN, 20 rue de l'Opéra, Aix-en-Provence (1, 4, 5, 6, 7, 8 = 6 réponses justes).**

**5 Didier ROCTON, 74 rue Paul-Vaillant-Couturier, Gennevilliers (1, 2, 3, 4, 9 = 5 réponses justes).**

### LA LISTE-TYPE D'APRÈS VOS RÉPONSES

| | |
|---|---|
| 1 : BOL D'OR | 44,2% |
| 2 : MOTOBECANE 125 | 21,05% |
| 3 : HERCULES 2000 | 14% |
| 4 : KAWASAKI H1R | 18% |
| 5 : Christian RAVEL | 14% |
| 6 : Georges MONNERET | 15% |
| 7 : SUZUKI 250 CROSS | 20% |
| 8 : MORBIDELLI | 20% |
| 9 : LE CASTELLET | 11,57% |
| 10 : MOTOBECANE 93D | 40% |

## et neuf autres bons gagnants...

**6 Jean-Michel CARDEY, 12 rue du Stade, Montbéliard (1, 2, 4, 6, 7 = 5 réponses justes).**

**7 Patrick LESORT, Le Bois-du-Chêne, Glisolles par Evreux (1, 3, 6, 7, 10 = 5 réponses justes).**

**8 Jean VERBAUWEN, 34 rue des Clos-Furets, La Chaussée-St-Victor (4, 7, 8, 9, 10 = 5 réponses justes).**

**9 Pierre FORANTIN, 46 rue Marceau, Hellêmes (1, 2, 5, 7 = 4 réponses justes).**

**10 Michel ESHIGAN, H.L.M. Les Lierres, Bât. 23, 238 chemin de Saint-Julien, Marseille (1, 3, 8, 10 = 4 réponses justes).**

# ENTRE NOUS...
# ON PEUT BIEN LE DIRE !

A la veille du Nouvel An — je vous écris bien avant que vous ne me lisiez ! — je me sens en veine de confidences. Je peux donc bien vous dire que, parmi tant de lettres flatteuses pour l'équipe de notre mensuel, se glissent de temps à autre quelques épitres plus chatouilleuses pour notre amour-propre. Et c'est un bien !

Mais que nous reproche-t-on ? Avant-tout de paraître en fin de mois, d'accuser à chaque fois du retard ! C'est là une situation qui chagrine tout le monde !

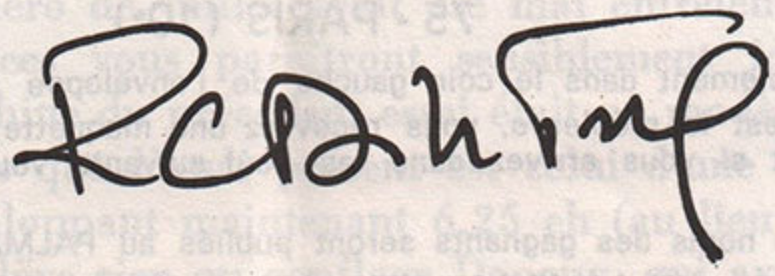
Quant au reste, les critiques se font beaucoup plus rares. Ce sont plutôt des suggestions : « Faites deux essais chaque mois »... « Parlez des grosses motos »... « Ne parlez pas des grosses motos »... « Donnez-nous plus de 125 »... « Présentez-nous tel modèle »... « Tel autre modèle »... !

Concernant le premier grief, je plaide coupable ! En décembre encore, nous sommes sortis tard, bien que j'aie cru un moment — à preuve mon dernier édito — que l'intendance suivrait ! Oserai-je aujourd'hui invoquer les circonstances atténuantes, en l'espèce la mise en vente beaucoup plus précoce du présent numéro ? Certainement, et pas seulement parce qu'il n'y a que la foi qui sauve ! Nous avons tout fait pour y parvenir, et nous continuerons ces vertueux efforts jusqu'à mériter l'amnistie !

Pour le reste, croyez-bien que nous tenons le plus grand compte de vos désirs. Mais il n'est pas toujours facile de réaliser deux essais dans le même mois : il faut trouver les machines, le temps de les mettre à l'épreuve, il faut que ce temps soit météorologiquement favorable !

De toutes façons, c'est la période des vœux. Alors je vous souhaite, nous vous souhaitons de trouver ici toujours plus de sujets qui vous plaisent, de sujets que nous épuiserons du plus près possible pour satisfaire votre attente.

Bonne et heureuse année à tous, à toutes.



# ? ensemble jouons

Vous apporter quelques instants de distraction, solliciter vos connaissances motocyclistes et finalement récompenser chaque mois dix d'entre-vous, voilà le propos de ce jeu.

Pour ne pas lasser votre intérêt. pour retenir votre attention quel que soient votre âge, votre savoir et vos goûts, le thème proposé à votre sagacité varie d'un numéro à l'autre.

Pour participer, il suffit de répondre aux questions posées aussitôt que possible. La date de votre réponse ne joue aucun rôle dans la désignation des gagnants, mais les délais de fabrication nous obligent à effectuer le dépouillement des lettres une quinzaine de jours avant la mise en vente du numéro, et ensuite, les réponses ne peuvent plus être prises en considération.

Inutile de découper votre numéro pour nous adresser votre réponse : il suffit d'écrire celle-ci sur un papier à lettres, mais n'oubliez pas d'indiquer lisiblement et complètement vos nom et adresse.

Aujourd'hui, nous vous demandons de classer dans l'ordre de vos préférences, de 1 à 10, les personnalités motocyclistes qui vous font la plus grosse impression. Il peut aussi bien s'agir de champions en activité ou d'anciens champions, que ce soit de vitesse, de moto-cross, de trial, etc. pourvu que les personnes citées sur votre liste aient réellement quelque chose à voir avec la moto. Et, naturellement, vous pouvez « panacher » votre liste en mélangeant, si vous le désirez, champions et anciens champions, la vitesse, le cross et autres disciplines, personnalités autres que coureurs, etc.

D'après toutes vos réponses, une liste-type sera établie. Les 10 réponses qui s'en rapprocheront le plus fourniront les gagnants et, parmi ces 10 réponses, la réponse la plus proche de la liste-type nous donnera le meilleur joueur. Dix abonnements de trois mois et une maquette Protar (pour le meilleur) récompenseront comme à l'habitude nos 10 gagnants.

Votre réponse est prête ? Parfait ! Envoyez aussitôt votre lettre à :

CYCLOMOTO
103, rue La Fayette
75 - PARIS (10e)

en mentionnant bien lisiblement dans le coin gauche de l'enveloppe : JOUONS ENSEMBLE.

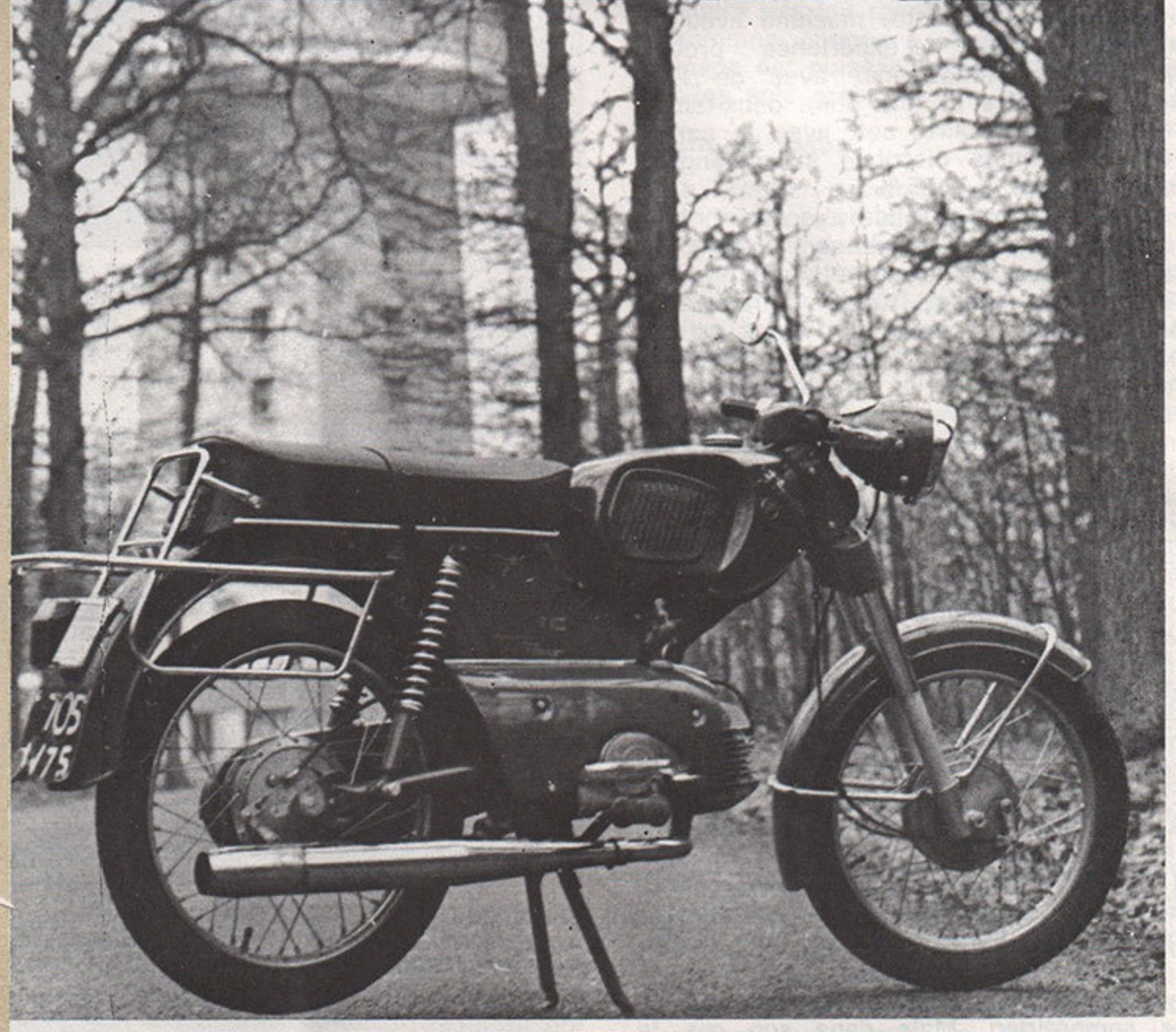
Si votre réponse est la meilleure, vous recevrez une maquette PROTAR et un abonnement de trois mois à CYCLOMOTO. Et si vous arrivez dans les neuf suivants, vous gagnerez aussi un abonnement de trois mois.

La liste-type et les noms des gagnants seront publiés au PALMARES du prochain numéro.

**N.B. — Tout gagnant, déjà bénéficiaire d'un abonnement de trois mois à CYCLOMOTO, ne peut à nouveau être gagnant avant que cet abonnement gratuit ne soit arrivé à expiration. Mais rien n'interdit à un gagnant en cours d'abonnement gratuit de continuer à jouer pour le plaisir, hors-concours.**

# avec ses 6,25 cv: le plus rapide des 50 de série!

# ESSAI KREIDLER RS



par
**D. BERNARDIN**

Les Etablissements Bonnet, nouveaux importateurs des Kreidler en France, nous ont prêté un « RS » pour effectuer des essais. Bien qu'une machine de ce type ait déjà été examinée dans le numéro 211 de « Cyclomoto », cet essai s'est avéré utile car il nous a permis de tester la tenue de route et le freinage d'un Florett en bon état (la machine du numéro de juillet avait été mal entretenue). D'autre part, les performances vous paraîtront sensiblement identiques. Rappelons que la machine du précédent essai était un modèle relativement ancien, *gonflé*, alors que l'essai présent est celui d'une machine *strictement de série*, développant maintenant 6,25 ch (au lieu de 5,3 ch auparavant). Cela n'enlève rien au gonflage Donguy, qui avait mis une machine ancienne à un haut niveau de performances. Cela prouve d'autre part que l'usine s'est attachée à satisfaire sa clientèle jeune et sportive en lui proposant un modèle plus puissant.

## ROUTIERE AU PLEIN SENS DU TERME !

Un Kreidler RS, c'est une **motocyclette** de 50 cc. Si motocyclette est ici souligné c'est qu'appliqué au Kreidler, malgré la faible cyclindrée de cette machine, ce terme garde tout son sens. Un RS est une machine routière au plein sens du terme. Les performances élevées qu'il permet (plus de 80 km/h en position assise, des accélérations brillantes), son excellente tenue de route et son très bon freinage le mettent à égalité avec bien des machines de cylindrée supérieure. A deux, la vitesse de pointe diminue à peine et de toutes façons, on peut maintenir la poignée dans le coin pendant des centaines et des centaines de kilomètres ! C'est la caractéristique essentielle du Kreidler : une robustesse jamais démentie permet de tirer la quintessence du moteur sans aucune crainte quant à ce que cela donnera.

Bien que, pour plus de sécurité, nous ayons fait rouler cette machine avec un mélange raffiné, l'expérience prouve qu'elle peut fonctionner avec de l'essence ordinaire et une huile deux-temps tout aussi ordinaire, soit avec le carburant deux-temps distribué au mélangeur à un taux de 4 ou 5 %.

Que cela soit possible avec un moteur de 6,25 ch tournant à son régime de puissance à 8.500 tr/mn — seulement (!) — mais atteignant 10.000 tr/mn, voire 11.000 tr/mn avec un bon vent arrière ou dans une descente, c'est chose étonnante !

## L'APPORT DE LA COMPETITION

L'embiellage Kreidler, réalisé comme celui des moteurs de compétition de la marque, est d'une robustesse à toute épreuve. Le cylindre, chromé dur, offre une surface résistant exceptionnellement bien au frottement. Ce moteur est d'ailleurs d'une conception tout à fait éprouvée puisqu'il dérive directement du S 4, déjà célèbre pour ses performances. Ce moteur, que Kreidler modifia petit à petit pour en faire le fameux 12 vitesses de compétition (boîte à 4 vitesses et relais à 3 rapports), permit de mieux connaître les problèmes de tenue à hauts régimes (13-14.000 tr/mn). Kreidler expérimenta aussi en compétition la forme des ailettes qui est actuellement retenue pour le RS.

Le Kreidler n'est certes pas la seule machine à bénéficier ainsi des acquis de la compétition. Mais dans son cas la parenté est si grande que, lorsque Kreidler voulut soutenir les coureurs, c'est d'abord au moyen d'un kit portant la puissance à 10 ch qu'elle le fit. Puis, l'importateur hollandais Van Veen désirant aligner des machines dans les Grands Prix, gonfla des RS kit, les équipa d'abord d'un distributeur rotatif et d'une boîte 6 vitesses, puis d'un refroidissement liquide, ce qui amena la puissance à plus de 15 ch à des régimes de 14-15.000 tr/mn ! Ce qu'il reprit au point de vue moteur aux anciennes machines d'usine se limite finalement à l'embrayage à l'air libre, identique à celui de série mais évidemment mieux refroidi.

D'autre part, les succès obtenus dans les courses nationales font du moteur RS la mécanique la plus appréciée. Les inters Millard et Deneux, classés respectivement 2e et 3e au championnat inter, ont aussi montré la valeur de ce matériel.

Pourtant rien ne fait moins penser à une machine de course qu'un Kreidler RS de série. Il donne, comme la plupart de ses confrères allemands, une impression de lourdeur confirmée d'ailleurs sur la bascule : 80 kg tout rond. Des pneus de 2,75 x 17, une section digne d'une 125 cc, sont montés à l'avant et à l'arrière. Des freins de 150 mm inspirent une confiance qui se confirme à l'usage et les suspensions, déjà à vue de nez, font penser « confort ». Là non plus, la première impression n'est pas démentie, nous le verrons plus loin.

## PERFORMANCES

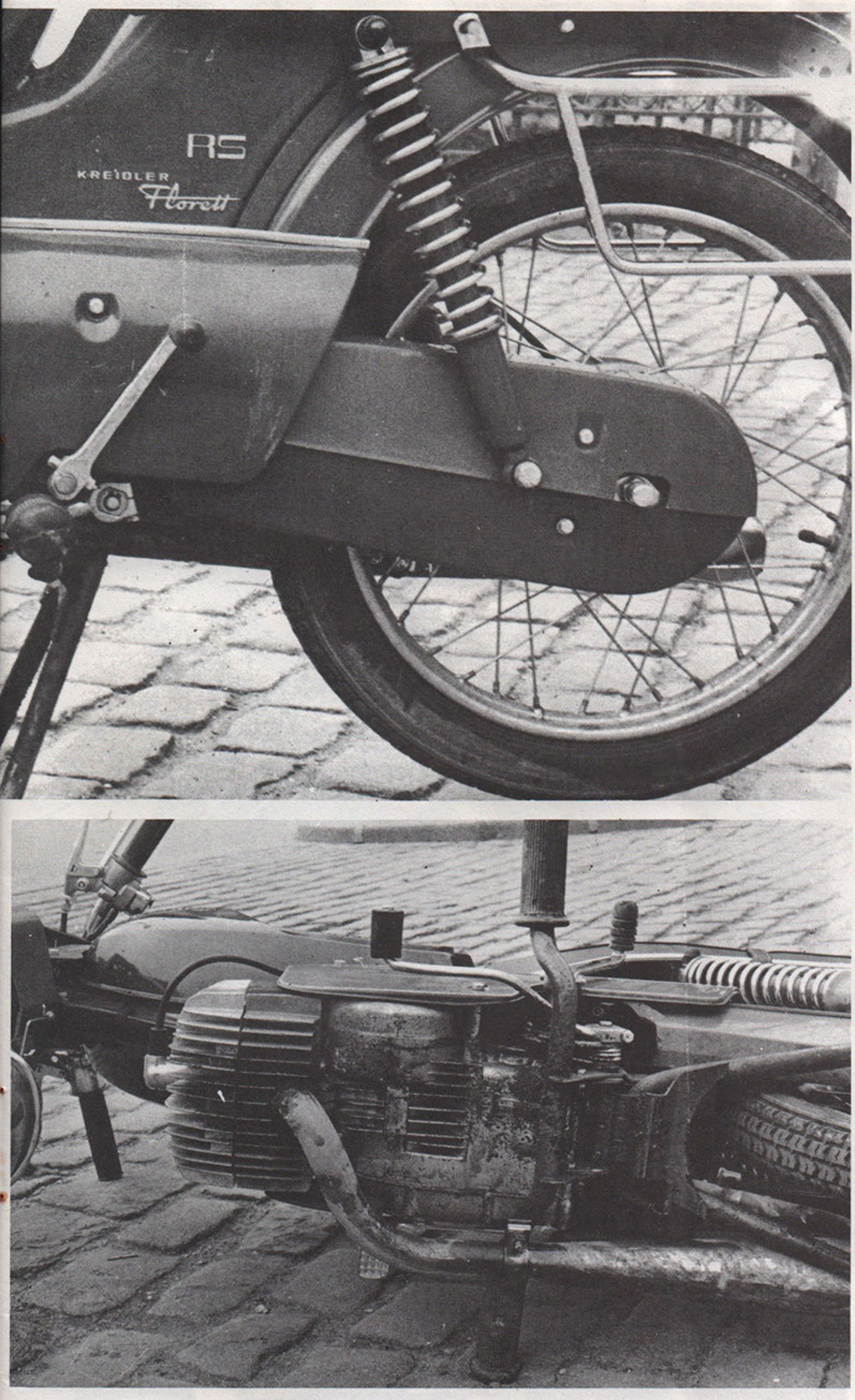
En dépit de ce poids, de cette lourdeur caractéristique des machines allemandes, et des garde-boue enveloppants, les performances sont pourtant ce qui se fait de mieux dans le domaine du 50 cc : 84 km/h en position assise, 86,7 en position couchée avec, comme pilote, Ch. Bourgeois équipé d'un cuir de compétition. Voilà ce que nous avons obtenu à Montlhéry ! Mais ces vitesses de pointe ne sont pas de celles que l'on obtient que sur une piste de vitesse. L'étalonnage du compteur nous a montré que celui-ci était légèrement pessimiste (à 82,5 km/h réels correspond la graduation 80 km/h). Or sur route, même en ville lorsque 500 mètres sont dégagés, on atteint régulièrement le 80 compteur, équipé non plus d'un cuir mais d'un barbour. Quand le vent est favorable ou lorsqu'il y a une descente, on atteint même 90-100 km/h compteur car le moteur ne demande qu'à tourner.

Les accélérations sont également très bonnes ; le 100 m est atteint en 8,2 s., le 200 m en 13,7 s., le 300 m en 18,2 s. et le 400 m en 22,5 s. Ces chiffres prouvent la nervosité du Kreidler. Mais on n'obtient de telles accélérations qu'en poussant haut les intermédiaires et en faisant parfaitement virer l'embrayage. Le chiffre moyen aux 100 m est plus proche de 8,9 s. que des exceptionnelles 8,2 s. « tapées » avec un Bourgeois en furie ! Le moteur, bien qu'acceptant sans rechigner les bas régimes, n'est pas souple et cela n'est en rien étonnant puisqu'il développe 127 ch/l ! A 6.000 tr/mn, la puissance n'est encore que de 3,5 ch environ et il faut dépasser 7.000 tr/mn pour obtenir 5 ch. Le Kreidler a donc des accélérations exceptionnelles lorsqu'il est cravaché (et bien conduit) mais de petites erreurs de pilotage peuvent faire perdre de précieux dixièmes.

Heureusement, une démultiplication courte compense en grande partie cette difficulté de conduite. Les 8.500 tr/mn du régime de puissance maximum sont atteints, en 5e, à 79 km/h. A 84 km/h, vitesse maxi en position assise on est donc à 9.000 tr/mn environ et, en position couchée, le régime est de 9.300 tr/mn. Cette démultiplication courte permet une vitesse pratiquement constante, même dans les faux plats et contre le vent. Mais il est évident qu'en utilisant une transmission secondaire de 14/33 au lieu de 13/33 nous aurions approché (voire dépassé) les 90 km/h en position couchée. Avis aux amateurs de performances qui sont toujours « le nez dans le cintre » !

### Tenue de route et freinage

Les suspensions du Kreidler RS sont très souples et ont un grand débattement. Le constructeur a voulu livrer une machine confortable avant tout ; heureuse-




*Le Kreidler RS côté kick, sélecteur et transmission secondaire (sous carter).*

*Vue arrière du Kreidler. Très étroit, il permet de se faufiler dans les embouteillages.*

*Le carter moteur est abondamment nervuré. On voit que l'ailettage du cylindre et de la culasse est encore plus large que haut.*

ment, sur le Kreidler, grâce à la rigidité du cadre en tôle emboutie, grâce au bon ancrage du bras oscillant de la suspension arrière, grâce aussi aux dimensions généreuses de la fourche télescopique, la tenue de route reste excellente en toutes circonstances. Les suspensions sont amorties hydrauliquement et, si des mouvements de galop se manifestent en certaines circonstances, ils ne prennent jamais une ampleur inquiétante. Même à deux, le débattement de la suspension est tel qu'on ne subit pas de talonnages. Par contre, les suspensions s'enfonçant, la béquille et le pot raclent très facilement dans les virages, ce qui limite l'utilisation en duo sur parcours sinueux.

Le freinage tient ses promesses et se révèle efficace en toutes circonstances. Kreidler a compris qu'avec des performances élevées, il fallait donner à l'utilisateur le moyen de s'arrêter rapidement. Les deux freins sont progressifs et ne bloquent pas les roues intempestivement. Néanmoins, comme à chaque fois que le freinage est puissant, il faut être attentif sur les sols gras.

**Quant au reste...**

Le Kreidler est donc une machine routière, très à l'aise sur les petits et moyens parcours. Je connais des utilisateurs de RS qui n'hésitent pas à s'aventurer sur de longs parcours. Les moyennes de 60-70 km/h ne leur font pas peur. Dans ces circonstances, les grosses machines sont évidemment avantagées. Mais en ville et en banlieue, un Kreidler, du fait de sa maniabilité et de sa sécurité d'emploi peut s'avérer supérieur à une moto de moyenne ou grosse cylindrée. Son guidon étroit, permet de se faufiler entre des voitures assez serrées. Seul, le rétroviseur gêne un peu en ces circonstances. Les brillantes accélérations et le bon freinage permettent de circuler très rapidement dès que la voie est tant soit peu dégagée. Bref, pour qui n'est pas fatigué du pied gauche (car il faut constamment jouer du sélecteur, monter et descendre les cinq rapports), le RS est une machine de ville idéale. Le sélecteur a, de mon point de vue, l'inconvénient d'être trop mou ; personnellement, je l'ai trouvé imprécis et je suis tombé plusieurs fois sur de faux points morts. Mais par ailleurs, Ch. Bourgeois l'a trouvé précis. Sa façon de passer les vitesses est certainement différente de la mienne ; j'utilisais peut-être avec trop de sentiment un sélecteur qui **paraît, à première vue,** fragile. En tous cas, cela prouve que les avis peuvent différer d'un conducteur à l'autre sur une même machine*!

## CONSOMMATION

La consommation est relativement faible. A vitesse stabilisée nous avons relevé 2 l/100 km à 40 compteur (39,5 km/h), 3 l/100 km à 60 km/h (61,5 réels), 2,25 l à 70 km/h (70,5 km/h réels) et 3,25 l à 80 km/h (82,5 réels). A fond en position

assise, la consommation s'accroît encore un tout petit peu pour atteindre 3,5 l. Pour les performances c'est vraiment une très faible consommation. Notez que la vitesse de croisière idéale est de 70 km/h, zone ou la consommation redescend par rapport à celle relevée aux vitesses inférieures et supérieures. Constatez par ailleurs que le compteur est presque juste, un peu pessimiste, ce qui est rare sur un 50 cc. Kreidler n'a pas à cacher des performances inférieures à celles que le client espère derrière un compteur tricheur !

### DISCRET, COMMODE ET PROPRE !

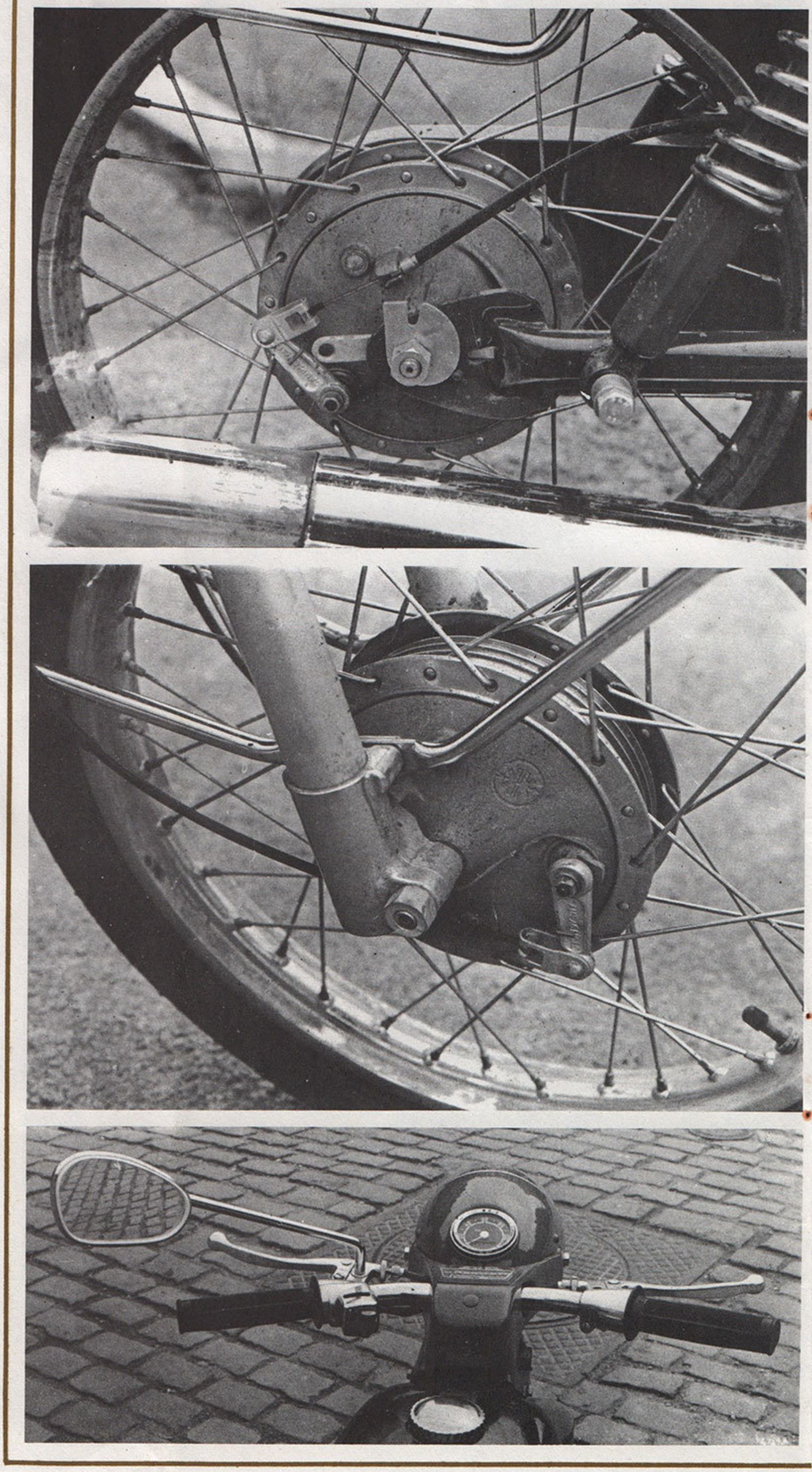
Et puis, le Kreidler RS démarre toujours à la première tentative. Le kick est si doux qu'un enfant peut l'actionner. On peut très bien démarrer le moteur à la main. Cette médaille a un revers. En l'absence de clef de contact, tout-un-chacun peut démarrer votre « Kreid » et le laisser tourner au ralenti ! Un antivol de direction vient décourager les amateurs de tour de pâté de maison qui ont la désagréable habitude de ne pas revenir se garer là où ils ont trouvé la machine ! La boîte à outils ferme à clef, la même clef que l'antivol. Un porte-bagages robuste et fonctionnel est livré de série. La capacité du réservoir assure une bonne autonomie; la consommation routière étant d'environ 3 litres aux 100 km, les 12,5 litres qu'il contient permettent d'effectuer plus de 400 km sans ravitailler. De quoi rendre jaloux la plupart des motards !

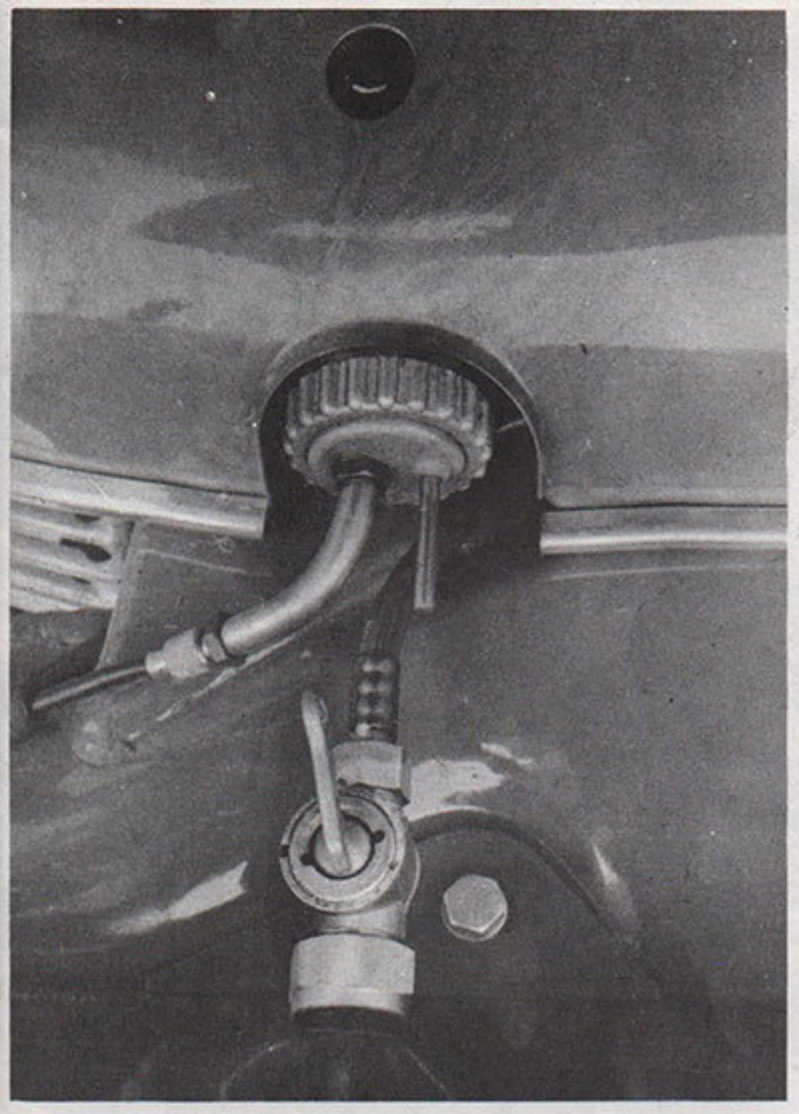
Le niveau sonore du Kreidler, même à fond, est très faible. Les tôles qui entourent le moteur ne ferraillent pas et offrent l'immense avantage d'éviter tout contact entre le pantalon du pilote et le moteur. Le bouchon du réservoir est presque étanche. Le RS est une machine très propre.

### POUR LE PRIX : UNE BONNE AFFAIRE !

La selle est longue, confortable et permet réellement de transporter un passager. Les performances ne faiblissent que très peu à deux. Seuls les démarrages en côte deviennent un peu plus laborieux, mais grâce à la première courte, il n'y a pas de gros problèmes. Là où l'affaire est plus sérieuse, c'est lors du passage en seconde. A deux et en côte il est nécessaire de refaire cirer l'embrayage pour reprendre sur ce rapport, même après avoir fait hurler la première.

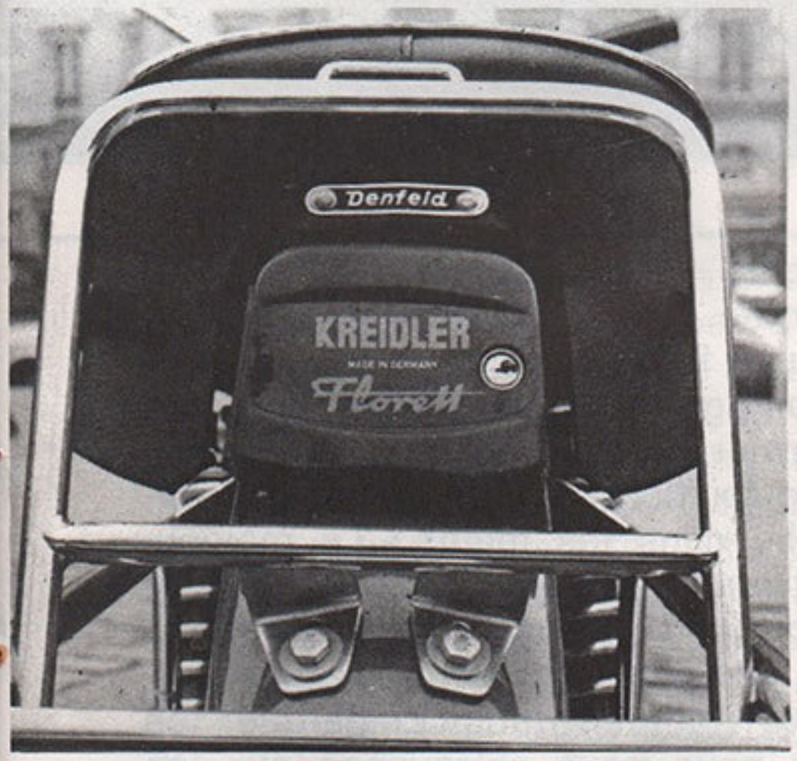
Ce n'est que dans ces circonstances exceptionnelles que le Florett RS rappelle qu'il ne fait que 50 cc. Sinon il se comporte presque comme une machine de cylindrée supérieure. Pour 2.358 F, l'acheteur d'un RS fait une bonne affaire.





*Le grand frein arrière (∅ 150 mm) est commandé par câble. Des « escargots » permettent la tension de la chaîne.*

*Du carburateur on ne voit que la partie supérieure munie d'un guide pour le câble de gaz et d'une petite tige pour la fermeture du volet d'air (il se relève automatiquement lors de la levée du boisseau).*




*Le moyeu avant (∅ 150 mm) et les bas de fourche caractéristiques avec la roue déportée en avant.*

*Une petite boîte à outils est placée en arrière de la selle.*

*Le cintre plat du Kreidler comporte des leviers Magura à boules et un grand rétroviseur. Le petit compteur placé sur le phare est extrêmement juste.*

# fiche technique

**MOTEUR :**

Alésage : 40 mm
Course : 39,5 mm
Cylindrée : 49 cc
Rapport de compression : 11 à 1
Puissance : 6,25 ch à 8.500 tr/mn

**TRANSMISSION :**

Rapport secondaire : 13/33

| | Rapport final | pourcentage |
|---|---|---|
| 1re | 35,5 | 31,2 % |
| 2e | 21,1 | 52,7 % |
| 3e | 15,6 | 70,8 % |
| 4e | 12,7 | 87,4 % |
| 5e | 11,1 | 100 % |

**PARTIE CYCLE :**

Suspension avant : télescopique à épaules
Frein avant : ∅ 150 mm
Pneu avant : 2.75×17
Suspension arrière : oscillante
Frein arrière : ∅ 150 mm
Pneu arrière : 2.75×17
Réservoir : 12,5 litres dont 2 litres de réserve
Poids : 80 kg

**PERFORMANCES :**

Vitesses maxi :
assis : 84 km/h
couché : 86,7 km/h
Accélérations : 100 m D.A. 8,2 s.
200 m D.D. 13,7 s.
300 m D.A. 18,2 s.
400 m D.A. 22,5 s.

Etalonnage compteur et consommation :

| Vitesse compteur | Vitesse réelle | Consommation |
|---|---|---|
| 40 | 39,5 | 2 l /100 km |
| 60 | 61,5 | 3 l /100 km |
| 70 | 70,5 | 2,25 l/100 km |
| 80 | 82,5 | 3,25 l/100 km |

Consommation au maxi assis : 3,5 l/100 km

fin

# J'ETAIS A LA CONCE
# DE R

## *à deux en kreidler... et en chemin de fer!*

**Une solide équipe : le Moto-Club de Metz : 10 cyclos à Reims !**

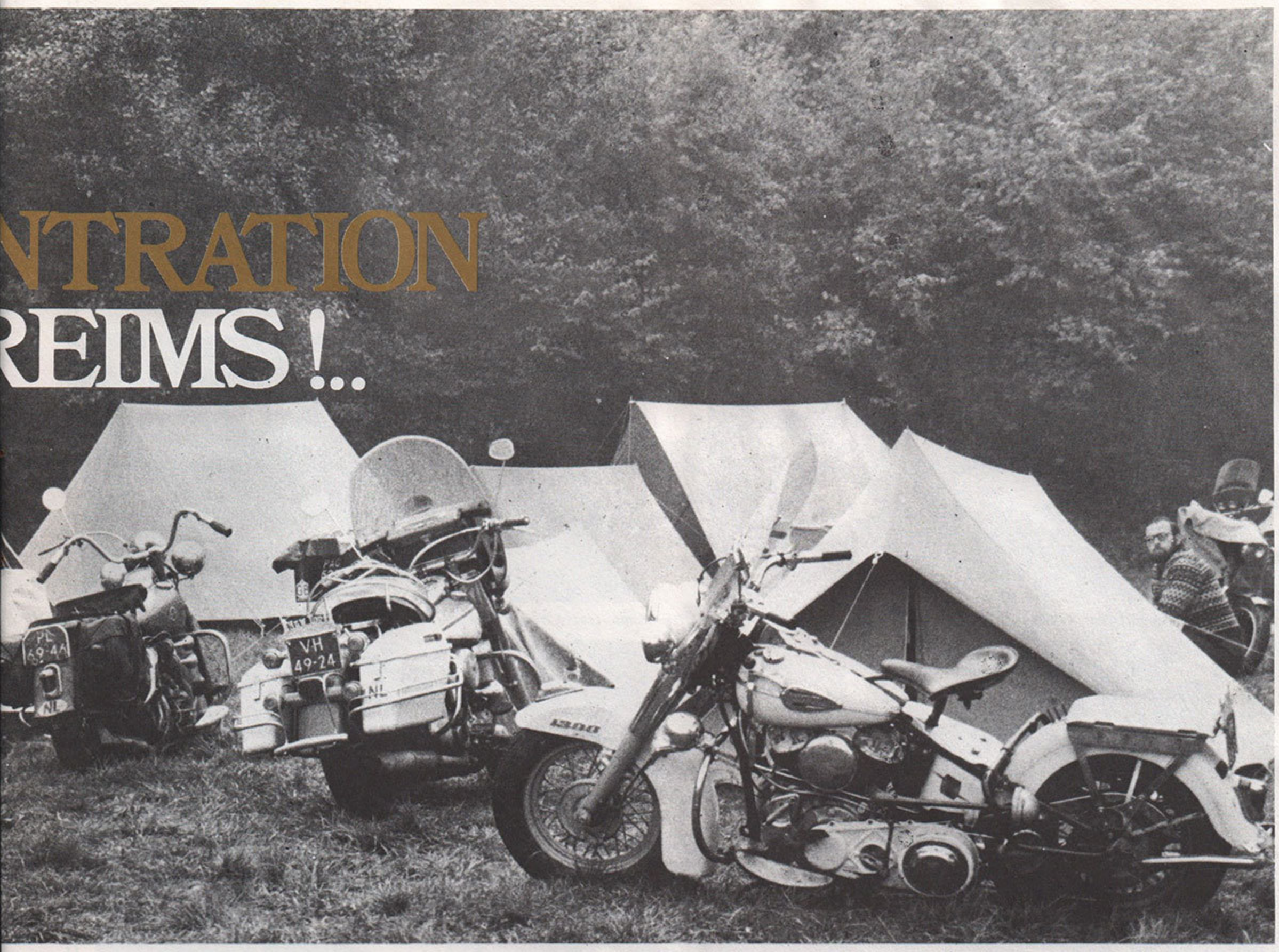
En prévision des rallyes d'hiver, j'ai gonflé légèrement mon Kreidler : le piston est coupé de deux millimètres du côté admission et la lumière d'échappement limée de cinq dixièmes dans le haut. La carburation est refaite en conséquence.

Impatient de voir les résultats, je pars « tirer un canon » le long du polygone de Vincennes ; pas de doute je vais un peu plus vite, mais ça « mouline » trop à mon goût. Sur le chemin du retour, je rencontre Yves et sa 125 Ducati « Scrambler ». Ce dernier prépare la concentration de Reims et me propose de partir avec lui... l'idée me tente : ce sera un bon test pour ma machine et un bon entraînement pour moi... Rendez-vous est donc pris pour six heures du matin le lendemain... le jour tombant me voit changer le pignon de sortie de boîte d'origine contre un de kit avec une dent de plus...

A sept heures, Yves me sort du lit... les moteurs tournent parfaitement dans le petit matin. Déjà trois cent mètres sont parcourus mais un bistrot ouvre sa gueule de lumière sur la chaussée ; la tentation est trop forte : nous entrons « prendre un jus ». Cette excellente chose faite, le tavernier payé, nous rejoignons nos montures : debout sur le kick, Yves tente de démarrer... rien...! A Ja « poussette » ; nous faisons le tour du paté de maison... toujours rien ! La bougie est démontée, pas la moindre petite étincelle. Une bougie neuve fait preuve de la même mauvaise volonté... démontage rapide du carter de volant magnétique... ce dernier a, avec un appétit féroce, dévoré la clavette de fixation et, satisfait de sa performance, nous tombe dans les mains ! Le malheureux Yves fait triste mine ; son moral fait de la spéléologie au plus profond de ses espoirs mort-nés : c'était sa première concentration ! !

Le Kreidler se porte volontaire pour embarquer les outils et le copain ; nous nous retrouvons sur les « périphériques »... le vent frais nous fouette le visage, une chanson trotte dans ma tête, les kilomètres défilent. Le moteur semble avoir un comportement bizarre. Un bas côté pas trop boueux nous sert de parking et la bougie démontée nous présente des électrodes d'un blanc immaculé ! L'aiguille remonte de deux crans dans le boisseau. Un « aermacchiste » s'arrête pour nous porter assistance, nous le remercions et le rassurons : ça repart...! Cinq kilomètres plus loin, par sécurité, nous redémontons la bougie : ce n'est pas parfait mais il y a pire... notre vitesse varie entre 80 sur le plat et 40 dans les fortes côtes : nous tirons de toute façon trop long. En solo

# NTRATION REIMS !..




la démultiplication aurait été idéale mais à deux, nous « ramons ». Des groupes de plus en plus nombreux nous passent : le but approche.

Une passerelle « Dunlop » se dresse au-dessus de la route car nous empruntons une partie du circuit de vitesse. Pour faire sport, nous baissons la tête et passons... une Mobylette !... La place est encombrée de machines en tous sens... entraînés par notre élan, nous faisons un tour pour rien... Au contrôle, on nous donne deux papiers et, dans le dédale de machines, nous partons en quête des copains du club « Les Cheminots Sportifs de Paris ». Triste nouvelle pour nous, il n'y a plus de médailles, elles nous serons envoyées... Les organisateurs sont débordés ; il arrive des motards de partout. C'est çà le succès ! On attend deux cents gars et c'est sept cents qui vous tombent dessus, affamés mais heureux !

Les « vieux briscarts », les « roule-toujours » de la première heure qui ont hanté les routes d'Europe se reconnaissent au premier coup d'œil : ils ont des provisions et les mangent, assis en rond, appuyés sur leurs coursiers, parlant français, anglais, allemand ou flamand...

Avec les «cheminots », sous la houlette de Manu, nous décidons de déjeuner au restaurant... mais vingt cinq personnes qui n'ont pas prévenu, cela sème un peu de panique... Tout finit pas s'arranger... Les résultats doivent être donnés à l'Hôtel de Ville... la place est pleine de casques jaunes, signe distinctif du Moto Club de Metz ; ils sont 80 : une fameuse équipe !

Tout le monde se précipite dans la vénérable maison qui se révèle trop petite pour accueillir la foule... marche arrière tous ! Sur le parvis ! Avec des grognements divers, pour la forme nous nous exécutons... Une voiture munie d'un haut-parleur nous donne les résultats. Premier « clube » pour la concentration : « Moto « clube » de Metz.... Coupe du « clube » ayant le plus de cyclos : Moto « clube » de Metz... Coupe de France des concentrations : Moto « clube » de Metz... Premier « clube » champenois : non, pour une fois ils n'ont pas gagné ! Metz n'est pas en Champagne, ce qui permet au M.C. Troyes de remporter une coupe !... Au classement général, les Cheminots sont sixièmes. Derrière le M.C. Metz, le M.C. Bordeaux, le M.C. Suresnes, le M.C. de la Villette et le M.C. Blois...

Le M.C. de Metz avec ses dix cyclos m'a vraiment rempli d'admiration. L'ambiance qui y règne est formidable : partir à cinq heures du matin sur

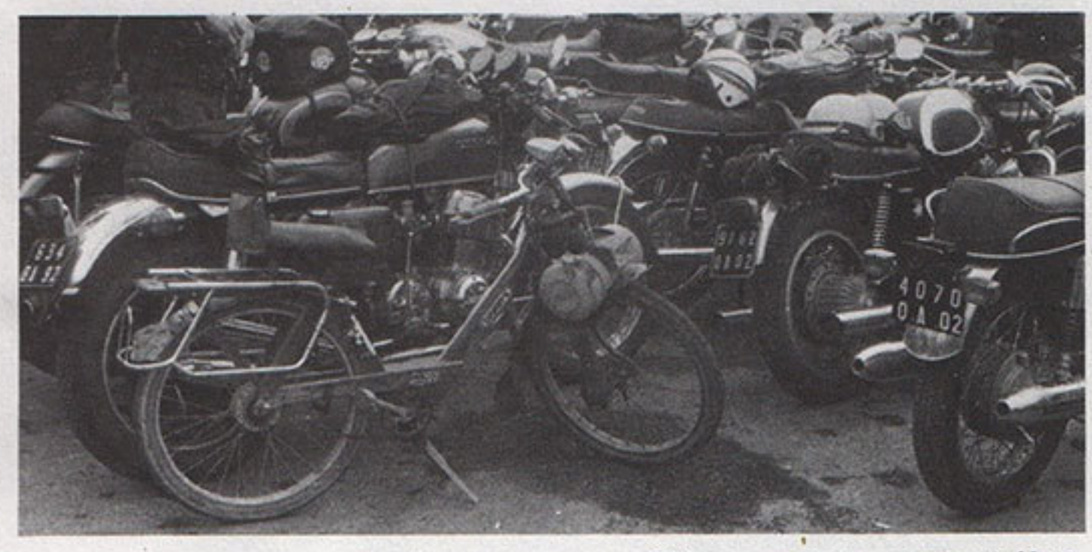
Juste victoire : la Coupe !...

Le club et ses coupes : Cyclos, classement général, de France... un vrai trust !

Les concentrations, c'est fatigant !...

Kopa essaye le confort d'une moto.

Rassurez-vous, Kopa n'a pas shooté dans le casque !



Même un Solex au contrôle !

un Peugeot ou une Mobylette, dans le brouillard, le froid et la nuit, parcourir plus de deux cents kilomètres uniquement pour avoir la joie de rencontrer d'autres motards et rentrer, cela prouve un dynamisme peu commun et un esprit d'équipe très développé...

Les dernières poignées de mains serrées, je reprends mon passager et en route... La pluie se met à tomber, le vent est de face nous « ramons » de plus belle ; la nuit nous surprend, la moyenne déjà peu brillante baisse de plus en plus ; l'eau sur les lunettes, combinée avec les phares des « caisses » venant en sens inverse m'aveugle... Les gravillons qui bordent la chaussée défilent de moins en moins vite... Le phare éclaire à deux mètres, pour m'assurer qu'il est allumé je passe la main devant...

Les gravillons ont disparu, remplacés par de la terre bien grasse : nous sommes dans les champs ; j'oblique à gauche et reprend le bord de la chaussée... Yves, encore plus aveuglé, n'a rien remarqué ! ! Quelques kilomètres avant Château-Thierry l'éclairage tombe en panne. Avec une lampe de poche vers l'avant, un clignotant branché directement sur la batterie vers l'arrière afin de se signaler, nous entrons en ville.

Dans un café nous tenons un bref conseil de guerre ; continuer sans éclairage serait une folie, réparer nous prendrait un temps indéterminé. Le plus raisonnable est de mettre la moto... dans le train et de l'accompagner ! Nous téléphonons à Paris afin de prévenir de nos ennuis et nous nous dirigeons vers la gare... Notre aspect peu reluisant nous garantit une banquette complète malgré l'affluence ! Dans le compartiment de service, nous pouvons voir notre machine... La conversation roule sur les modifications à réaliser : phare « gros comme ça... » à iode... des tas... partout... Paris, enfin ! Laissant là nos élucubrations, nous descendons du wagon et récupérons le Kreidler. Coup de kick et, sur les quais de la gare de l'Est, nous avons repris notre voyage sous l'œil ahuri des contrôleurs qui pour la première fois de leur carrière, virent une moto descendre des escaliers !...

Votre ami « La Pince... ».

P.c.c. Ch. LAURENT-MALLET.

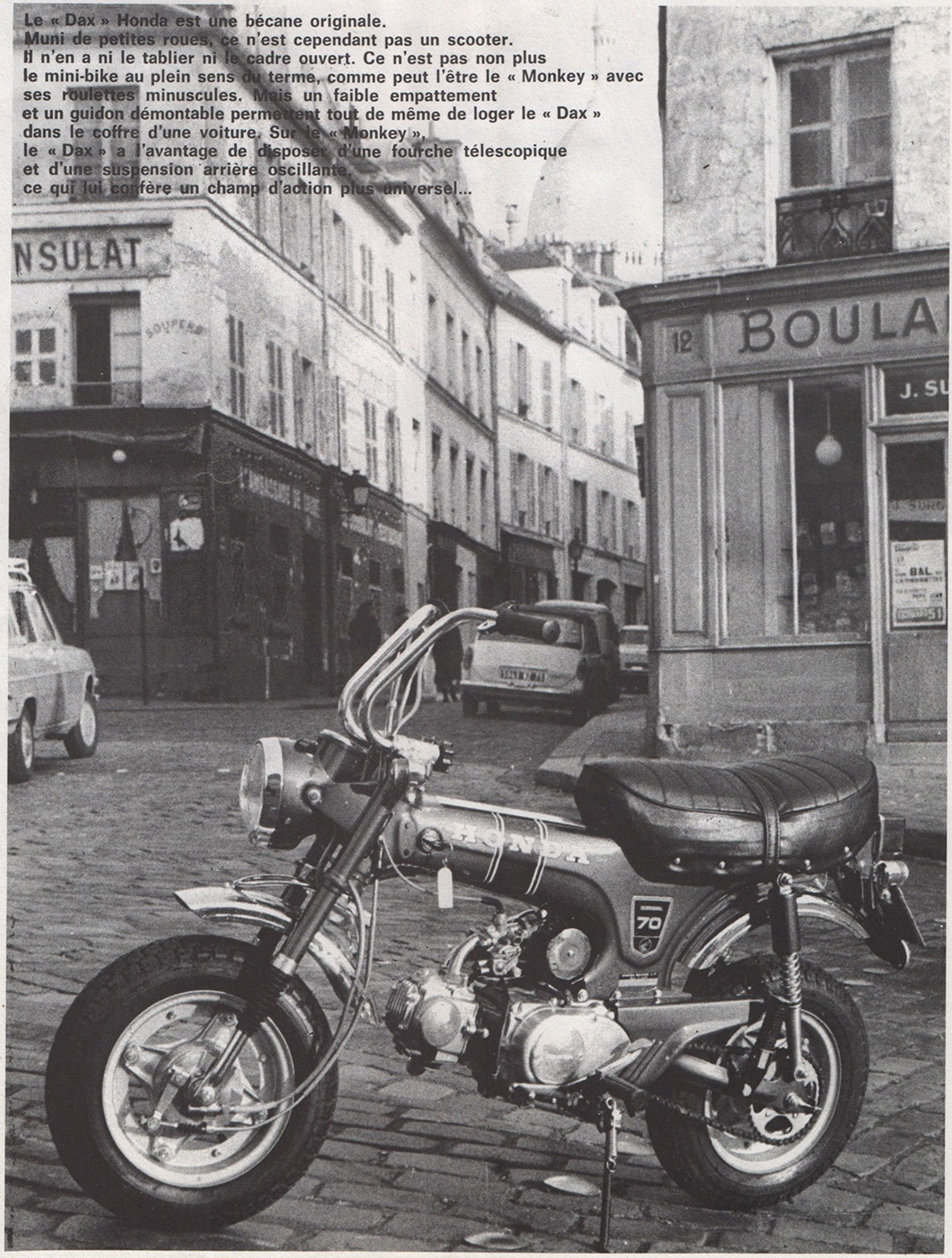
fin

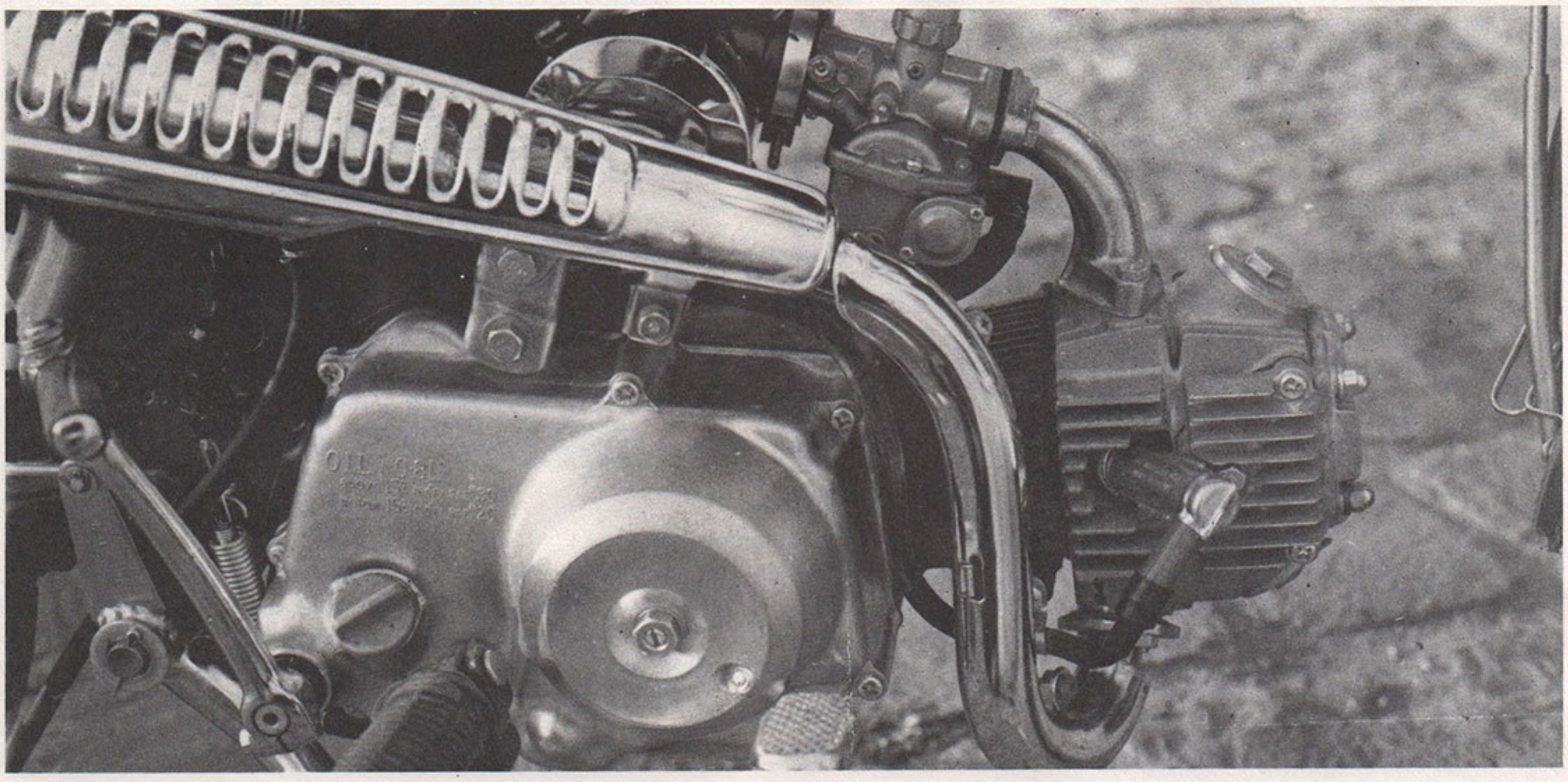
# «bécane» originale, élégante, fonctionnelle, le 70 Honda avec et sans side-car

D. BERNARDIN

DAX

**Le « Dax » Honda est une bécane originale.
Muni de petites roues, ce n'est cependant pas un scooter.
Il n'en a ni le tablier ni le cadre ouvert. Ce n'est pas non plus
le mini-bike au plein sens du terme, comme peut l'être le « Monkey » avec
ses roulettes minuscules. Mais un faible empattement
et un guidon démontable permettent tout de même de loger le « Dax »
dans le coffre d'une voiture. Sur le « Monkey »,
le « Dax » a l'avantage de disposer d'une fourche télescopique
et d'une suspension arrière oscillante,
ce qui lui confère un champ d'action plus universel...**





*Le moteur simple arbre à cames en tête du Honda 70 cc. Le robinet d'alimentation d'essence est situé sur le carburateur.*

*En haut : derrière le carter droit de ce moteur Honda il y a un embrayage automatique, très efficace lors des démarrages mais brutal lors des changements de rapports.*

*Une petite machine originale, qui sait se faire remarquer.*

## TOUR DU PROPRIETAIRE

Les deux « Dax » que nous avons essayés, le solo et l'attelé, disposent du même moteur : un 72 cc trois vitesses, à distribution par arbre à cames en tête, dont l'embrayage est automatique.

Ce moteur est largement super-carré puisque son alésage est de 47 mm alors que la course est de 41,4 mm. Sa puissance est honnête, 5,6 ch, mais cependant limitée. De ce fait, la souplesse du moteur est excellente et, même avec le « panier », les accélérations et les reprises se font sans problème.

Les trois vitesses sont commandées par un sélecteur à gauche. Nos deux machines d'essai présentaient sur ce point une différence. En version solo, le « Dax » que nous a prêté Honda-France avait la première en haut (ou sur la branche arrière du sélecteur double branche) et les autres vitesses en bas. Une particularité cependant, le point mort se sélectionne comme une vitesse ; tant et si bien que pour passer de 1re en 2e il faut appuyer deux fois sur le sélecteur, sinon on n'obtient rien d'autre que le point mort. Celui qui est attelé a toutes les vitesses à la suite et le point mort, qui se sélectionne toujours comme une vitesse, est en avant de tous les rapports. Ainsi, si l'on est en troisième et que l'on appuie sur la branche arrière du sélecteur on rétrograde successivement la seconde, et la première, puis on obtient le point mort. Ce sens de sélection me paraît plus logique avec un embrayage automatique.

En effet il n'y a pas de levier à gauche du guidon du « Dax ». Le fait d'appuyer sur le sélecteur opère le débrayage nécessaire aux changements de vitesses. Lorsque vous engagez une vitesse, si vous ne relâchez pas le pied, vous pouvez emballer le moteur : la machine ne bougera pas d'un pouce ! Ne relâchez pas brutalement la pédale, car le « Dax » se mettrait soudainement en route et vous pourriez bien être désarçonné ! Le processus normal de démarrage consiste à engager la première alors que le moteur tourne au ralenti, à relâcher le sélecteur, puis à accélérer progressivement. C'est alors l'embrayage centrifuge qui entre en jeu ; il est beaucoup plus progressif que l'embrayage au pied. Mais il ne faut pas, lorsque l'on a pas la machine en main, mettre les gaz trop brutalement car la roue avant lève tout de même très facilement : la première courte et le faible empattement en sont responsables.

Pour la mise en route il faut procéder comme avec une véritable motocyclette. La clef de contact doit être placée dans le commutateur situé à gauche sur le cadre. Il faut ensuite ouvrir l'essence par un robinet faisant corps avec le carburateur, fermer le starter et actionner le kick (à droite). Ce dernier est très doux et le moteur peut être mis en route par un enfant.

Il n'y a que deux positions de la clef de contact. Pour l'éclairage, on a un commutateur situé sur le phare, qui donne successivement les positions « jour », « veilleuse », et « phare-code ». Un commodo situé à gauche du guidon permet de sélectionner l'une ou l'autre de ces deux dernières positions. A droite, du côté de la poignée des gaz, on trouve le contacteur des clignotants et le bouton d'avertisseur.

Le circuit électrique comporte une batterie de 6 V - 2 Ah, rechargée par le volant magnétique. Lorsque l'on transporte la machine dans une position non verticale, il faut absolument ôter cette batterie, ce qui se fait rapidement puisqu'elle est maintenue dans son coffre (sous la selle) par une sangle en caoutchouc et qu'une prise permet de la déconnecter très rapidement. Il faut également assurer l'étanchéité du réservoir d'essence. A cette fin, le constructeur qui a tout prévu a équipé la machine d'un bouchon de réservoir dont la mise à l'air libre s'obstrue par la rotation de sa partie supérieure. Sur la position « ON » la mise à l'air libre est ouverte et l'alimentation du moteur sera effec-

*Les roues des Dax sont en alliage léger, à 4 rayons. Le tambour est particulièrement bien refroidi du fait de cette disposition.*

# DAX fiche technique

**MOTEUR**

Type : quatre-temps monocylindre, simple arbre à cames en tête refroidi par air.
Alésage : 47 mm.
Course : 41,4 mm.
Cylindrée : 72 cc.
Rapport de compression : 8,8 à 1.
Puissance : 5,6 ch.

**TRANSMISSIONS**

Boîte trois vitesses.

Rapports de démultiplication :

| rapport boîte | % | rapport final |
|---|---|---|
| 1re : 3,364 | 35,4 % | 31,7 |
| 2e : 1,722 | 69,2 % | 16,2 |
| 3e : 1,190 | 100 % | 11,2 |

Rapport de transmission primaire : 3,722.
Rapport de transmis. secondaire : 2,533.
Embrayage : automatique.

**PARTIE CYCLE**

Pneu AV : 3,50"×10".
AR : 3.50"×10".
Suspension AV : télescopique.
AR : oscillante.
Longueur totale : 1.510 mm.
Largeur totale : 580 mm.
Hauteur totale : 960 mm.
Empattement : 1.035 mm.
Angle de chasse : 65°
Chasse : 58 mm.
Poids : 65 kg.
Réservoir de carburant : 2,5 l.
Réserve : 0,5 l.
Huile moteur : 0,8 l.

tuée tant que le réservoir contiendra de l'essence ; sur la position « OFF » le bouchon est étanche et l'on ne peut rouler plus de quelques centaines de mètres. Au-delà, le carburateur cesse d'être alimenté et la machine simule la panne sèche.

Sous la selle — qui se relève facilement grâce à un petit levier placé en arrière — on trouve encore une trousse à outils assez complète : tournevis à lames interchangeables, clef plates, pinces, clef à bougie, etc. Le logement de cette trousse à outils, en arrière de la carcasse de selle, est un peu exigu et il faut de l'ordre et de la méthode pour parvenir à remettre en place tous les outils. Une griffe maintient cette trousse et évite de la perdre.

Le pot d'échappement du « Dax » solo est relevé, tant et si bien que la machine a une petite allure tout-terrain. Une grille chromée évite au pilote un contact brûlant avec ce pot. Sur la machine attelée, nous avions un pot d'échappement en position basse, volumineux et efficace.

Les roues des deux modèles sont en alliage léger coulé. Les jantes démontables sont fixées en bout des 4 rayons de ces roues. Les moyeux-freins sont incorporés aux roues. Leur diamètre est petit mais, du fait des petites roues, chaussées de pneus de 3.50×10, le freinage est néanmoins très efficace. Le modèle solo présente des commandes classiques : levier à droite pour le frein avant commandé par câble, pédale à droite également commandant le frein arrière par tringle. Avec le side-car, la machine est équipée des mêmes moyeux sur les trois roues. La commande du frein avant est indépendante ; cependant la poignée présente une particularité notable. Le levier est équipé d'un système de blocage qui permet de disposer d'un frein de parking. A l'arrière, la pédale à droite et la commande par tringle ont été conservées mais le levier attenant à la pédale de frein ne sert plus que d'arrêtoir de gaine ; un petit levier est articulé au premier qui reçoit l'extrémité de la tringle du frein arrière et la chape du câble de frein de la roue du side. La traction sur l'une et l'autre commandes (frein arrière - frein du side) est donc rigoureusement équilibrée. Seul le rendement de la gaîne et du câble vient diminuer un peu l'efficacité du frein du side, dans un sens d'ailleurs favorable. L'expérience prouve que le « Dax » attelé freine rigoureusement en ligne, et très fort s'il est nécessaire.

Pour stabiliser la direction, la version munie du side-car est munie d'un frein de direction. Un grand levier repliable en permet une manœuvre facile. Nullement gêné par les réactions propres au side-car, je serrai néanmoins, pour voir, le frein de direction. A vrai dire, il n'est pas très efficace. Mais sa présence rassure le bienheureux possesseur de cette machine. Le poids de l'attelage, sa vitesse limitée, font d'ailleurs qu'aucun problème de guidonnage ne se pose.

## LA MACHINE SOLO

Sans problème ! Malgré sa configuration inhabituelle le « Dax » se conduit comme une machine classique ; seul je l'ai dit son faible empattement peut réserver quelques surprises au démarrage si l'on est tant soit peu brutal.

Le passage des vitesses, bien qu'il se fasse sans difficulté est gênant pour qui n'en a pas une habitude consommée. Le coup est vite pris d'appuyer deux fois sur le sélecteur pour passer de première en seconde, mais cela représente tout de même une perte de temps. La première est courte, et permet des démarrages faciles dans toutes les conditions. Les autres rapports sont courts également ; j'ai pu passer la 3e dans la rue Lepic ! Néanmoins la vitesse de pointe de ce mini Honda est tout à fait honorable. En 3e il monte allègrement à 75 km/h au compteur et la justesse de cet instrument ne semble pas devoir être mise en doute.

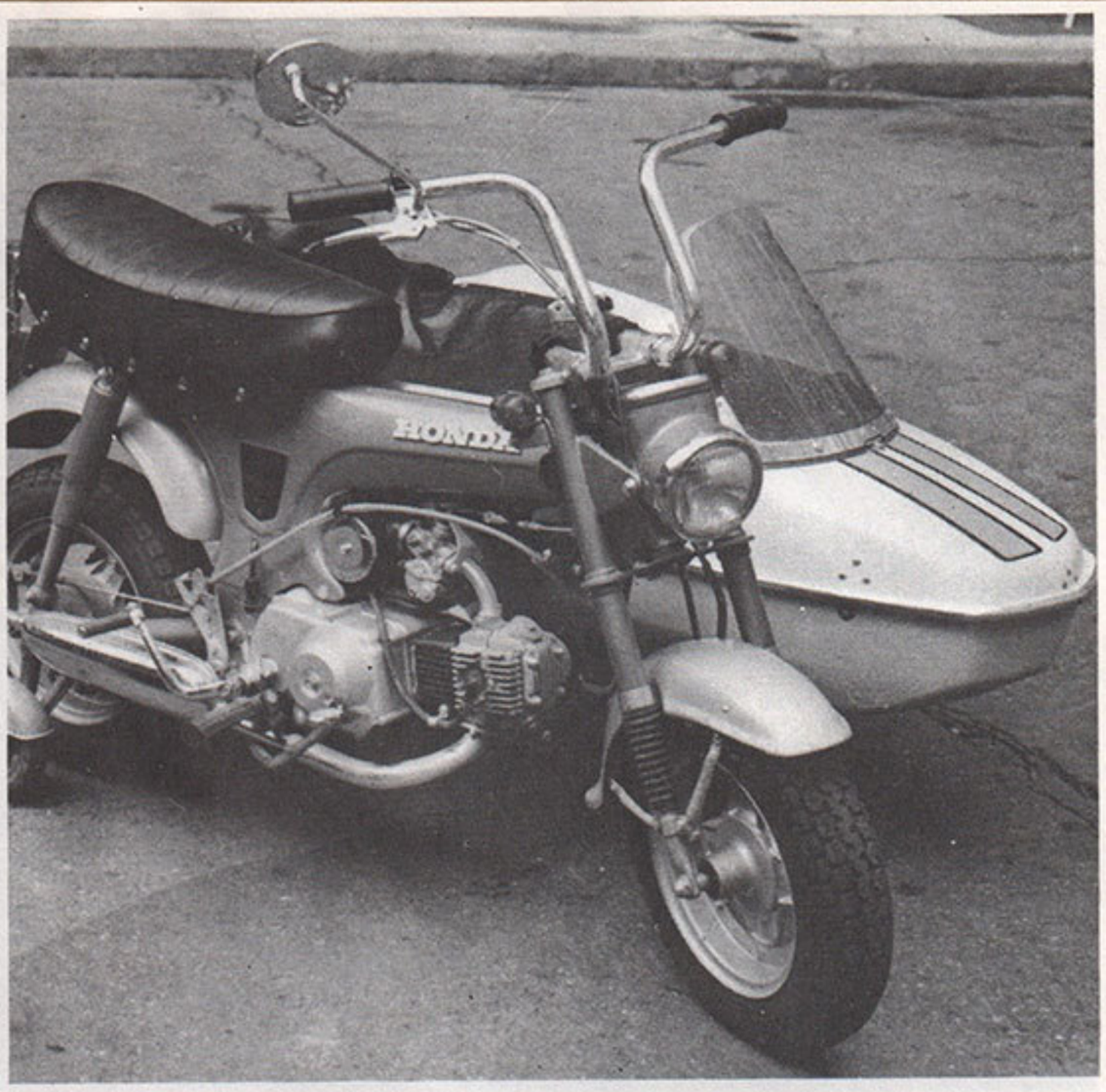
Le freinage est vraiment au-dessus de la moyenne. La roue arrière étant plus chargée que sur une machine classique, on peut freiner plus énergiquement de l'arrière. De plus les moyeux 4 rayons en alliage léger venant de fonderie avec les tambours, sont abondamment refroidis et ne sont pas sensibles au fading.

Dans les virages le « Dax » se comporte très sainement, d'une manière très proche d'une machine à grandes roues. Il se bascule aisément, ne louvoie pas et n'engage pas dans les virages à court rayon.

*Non le Dax n'est pas monté tout seul en haut des escaliers de la Butte, mais il en serait presque capable tant est grande son aptitude en côte.*

# DAX

**...Enfin dernière originalité, le « Dax » peut être attelé à un side-car ; une jolie petite caisse en plastique, exiguë certes mais pouvant accueillir un adulte de taille normale. Un vrai petit « panier » disposant, oh ! raffinement suprême, d'un frein sur la roue du side commandé en même temps que le frein arrière.**




1

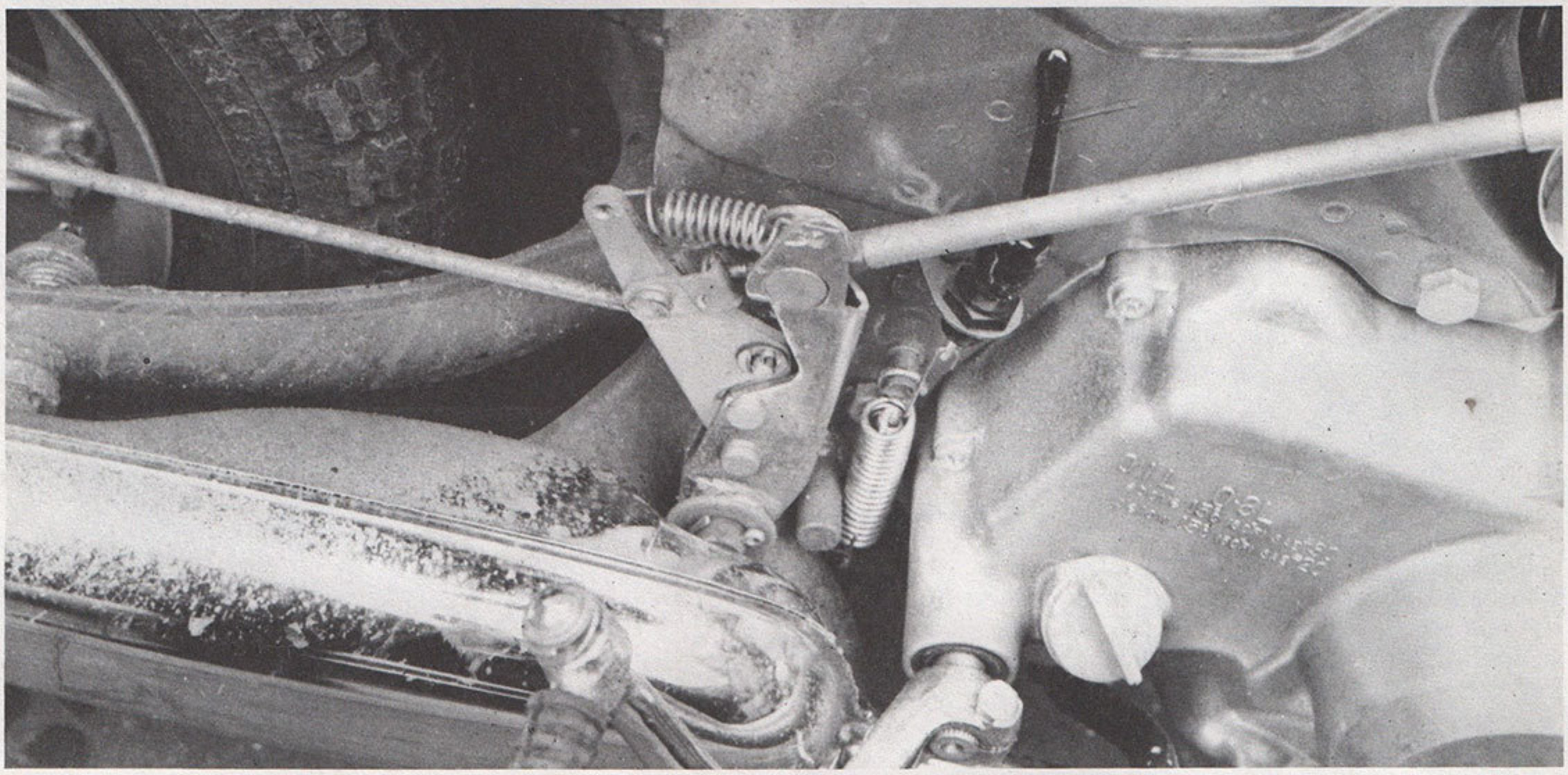
2

Avec un side-car, le comportement de la machine est évidemment bien différent. J'étais inquiet au départ de l'attitude de cet attelage dans les virages à gauche. Le side très léger attelé à gauche pouvait se lever. La mise en place d'une roulette à droite de la roue arrière semblait indiquer qu'il y avait là un problème critique, lorsque le panier était vide tout au moins. En fait cette roulette, à l'usage, ne s'avère pas être une absolue nécessité mais représente plutôt une sécurité pour les pilotes débutants. Sans charge, à condition d'être attentif, il n'y a aucun danger que le side se retourne en virant à gauche car, lorsque l'on sent la roue lever, on la repose très facilement en diminuant insensiblement le braquage. Il n'est évidemment pas question, pour rattraper une telle situation, de provoquer un net dérapage de la roue arrière comme on peut le faire avec une machine de grosse cylindrée ; la puissance n'est pas suffisante pour le permettre.

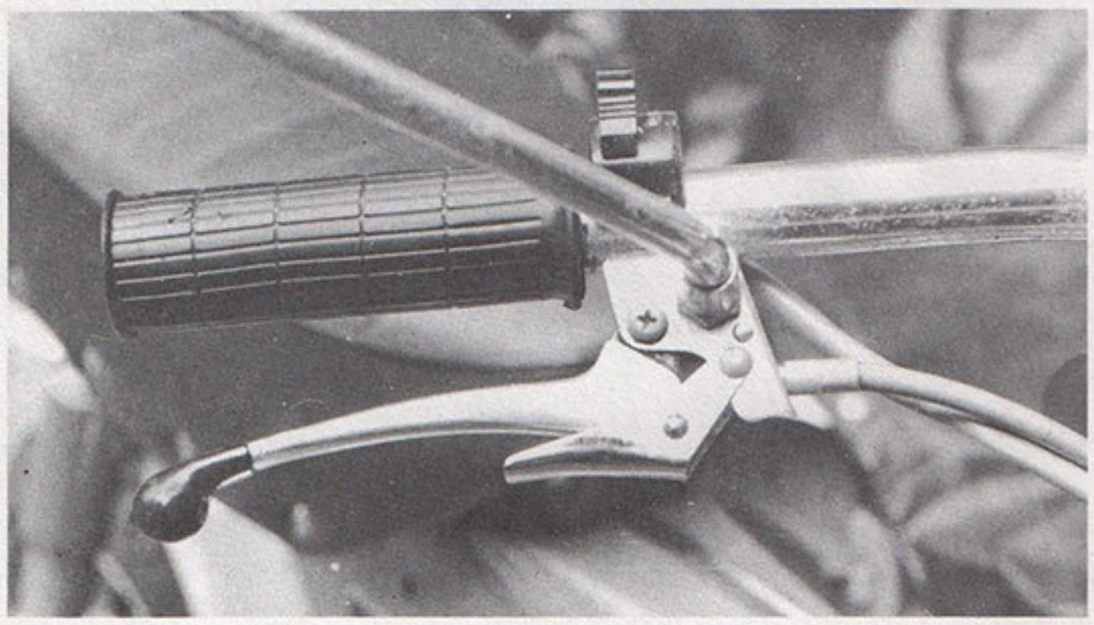
Avec un passager, les virages deviennent un régal. A la limite, cet attelage est sous-vireur. La roue avant, peu chargée, a tendance à sautiller avec un braquage supérieur à celui qui correspond au rayon du virage : « elle engueule le bitume » ! Le freinage est très énergique, malgré le poids supplémentaire et grâce au troisième frein.

La sélection des vitesses, avec tous les rapports à la suite et le point mort avant la première, est beaucoup plus agréable que le système qui équipait notre machine solo. Malheureusement le système de sélection n'est pas aussi sûr que celui qui équipe le « Dax » solo et je me suis trouvé plusieurs fois dans l'impossibilité de rétrograder la seconde. Arrêté au feu rouge en 3e, je me demandais bien comment me tirer de la situation. Eh bien c'est très simple ! J'ai accéléré et le « Dax » muni de son side-car a démarré sans rechigner sur ce rapport ! L'embrayage centrifuge est vraiment extrêmement progressif. Au rétrogradage suivant tout était rentré dans l'ordre.

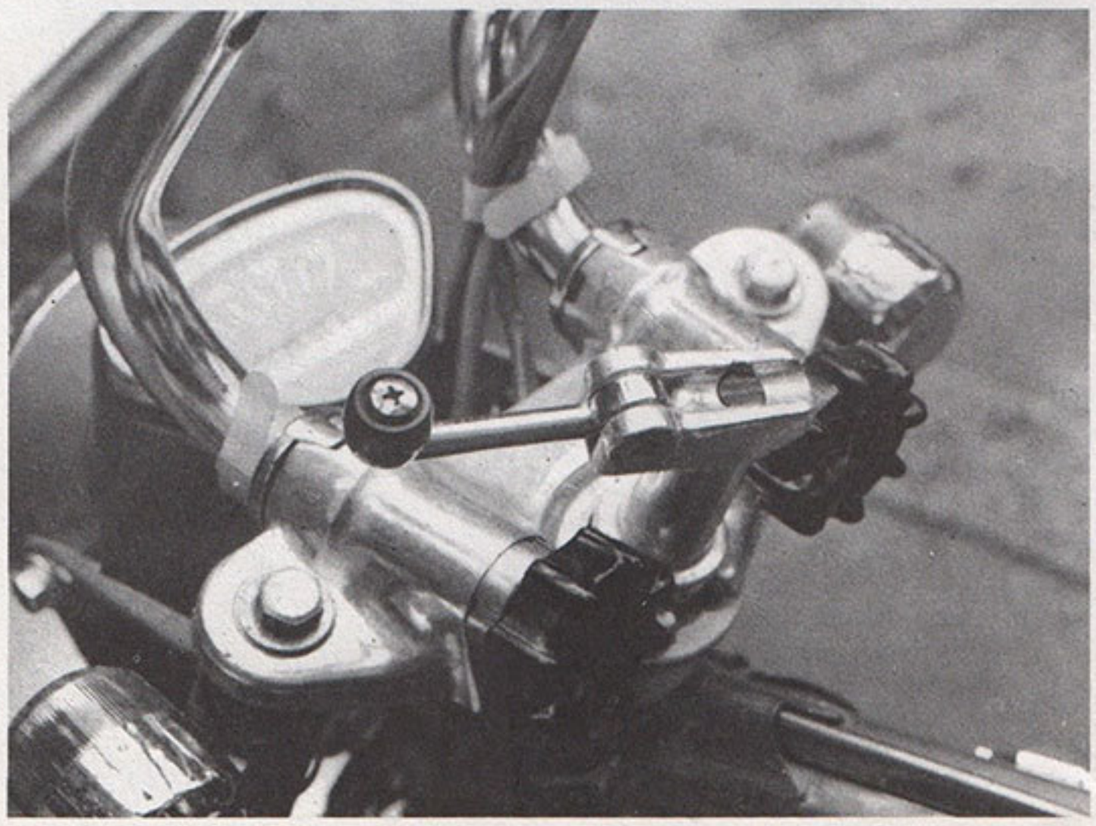
Evidemment, lorsque l'on démarre en 3e, les accélérations ne sont pas brillantes ! En utilisant les trois rapports, les accélérations sont excellentes. A vide, elles sont supérieures jusqu'à environ 40 km/h à celles d'une 2 ch ! Avec un pilote et un passager de 65 kg chacun, les petites Citroën bien conduites passent devant le « Dax » en accélération ; celui-ci suit tout de même de très près. La vitesse de pointe à vide est de 55-60 km/h et, avec un passager, de 45-50 km/h. Malgré la lourde charge imposée à ce petit 72 cc, il se comporte encore vaillamment. Et quel agrément de pouvoir transporter un passager ou une passagère dans des conditions de confort inconnues sur un vélomoteur, de transporter une charge importante, les achats du marché, les pièces de la moto ancienne — rare — ou de la machine de compétition que l'on est en train de remonter, ce en ne délaissant pas la selle pour le fauteuil d'une automobile et en étant beaucoup plus à l'aise qu'avec une voiture dans les embouteillages, grâce notamment à une maniabilité bien supérieure.



Je vous entraîne hélas trop loin sur ce terrain : si le « Dax » Solo est commercialisé au prix de vente client (clés en main au 1er octobre 70) de 1.850 F T.T.C., le side-car que nous avons essayé est unique en France. C'est celui qui a été l'un des « clous » du stand Honda au Salon de Paris et il n'est pas importé actuellement. Nous sommes les premiers à le regretter car nous nous sommes beaucoup amusés avec ce mini trois-roues aussi élégant que fonctionnel.



4



5

3

6

1 - A l'arrière du Dax attelé, côté moto une roulette stabilisatrice vient aider le pilote débutant à limiter la levée du side-car dans les virages à gauche lorsqu'il n'y a pas de passager.

2 - Le Guerranic, concurrent du Critérium des 250 Sport est entré sans difficulté dans le panier du Dax après avoir effectué une visite d'amitié à nos bureaux.

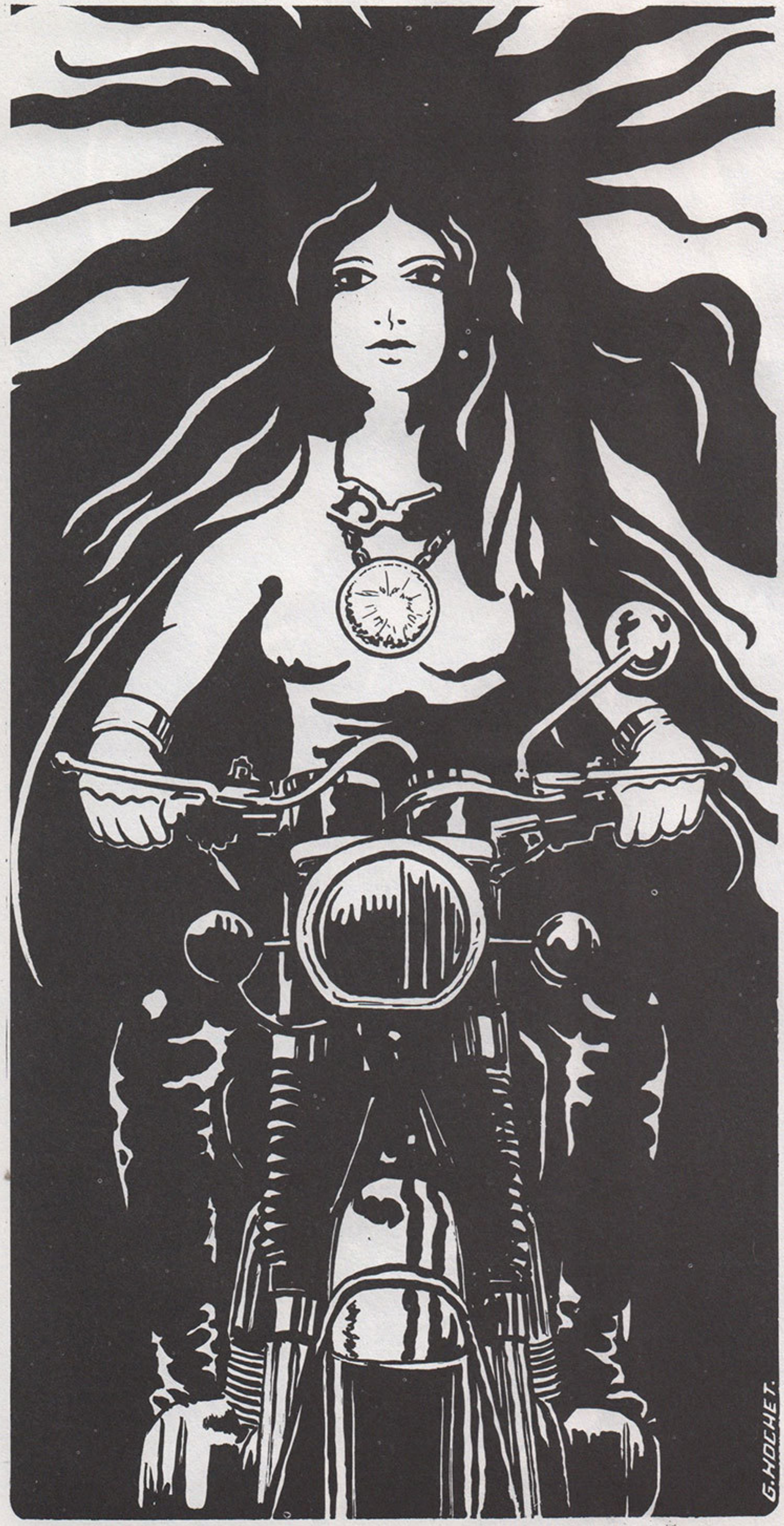
3 - Commandes du frein arrière et du frein du side couplés.

4 - Le Dax muni du side-car, est équipé d'un frein avant blocable à volonté pour le parking.

5 - Le frein de direction et le guidon repliable.

6 - La roue du side est freinée et suspendue.

fin




*importés par*

## *P. BONNET*

***DIFFUSÉS PAR LES MEILLEURS SPÉCIALISTES EN FRANCE***

Ets MURIT, 30, rue Lacordaire,
PARIS 15e - Tél. : 532-60-53

Gérard MAYER, 8, rue de l'Orangerie,
78 - VERSAILLES. Tél. : 950-28-52

Ets WOLFF, 10-12, rue Fg de Savernes,
67 - STRASBOURG. Tél. : (88) 32-02-84

Ets MOTO-HALL, 78, avenue des Ternes,
PARIS-17e. Tél. : 425-78-95

Ets DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre
PARIS-2e. Tél. : 231-19-30

Ets ALEXIS, 3, rue Jean-Jaurès,
69 - LYON. Tél. (78) 72-39-39

Ets GIOANNI, 16, rue Merle,
06 - CANNES. Tél. : (93) 38-49-48

Ets MOTO-BASTILLE, 6, bd Richard-Lenoir,
PARIS-11e. Tél. : 700-29-28

Ets MOTORAMA, 27, av. Félix-Viallet,
38 - GRENOBLE. Tél. : (76) 44-82-11

Ets DIDIER-SPORT, 1, avenue du Maréchal
de Lattre-de-Tassigny, 94 - SAINT-MAURICE

Ets E.L.R.I., 119, av. de Saxe,
69 - LYON. Tél. : (78) 60-32-34

SCOOTER-SERVICE, 27, av. Le Fol,
VILLENEUVE-LE-ROI. Tél. : 922-31-18

Ets PUJOLS Fils, 254, bd du Pt-Wilson,
33 - BORDEAUX. Tél. : (56) 48-44-33

Ets LADEVEZE, 170, av. de Clichy,
PARIS-17e. Tél. : 627-09-79

Ets VYNCKE, 2, rue de Cambrai,
59 - LILLE. Tél. : (20) 53-98-32

Ets LALA, 191, av. du Maine,
PARIS-14e. Tél. : 783-50-12

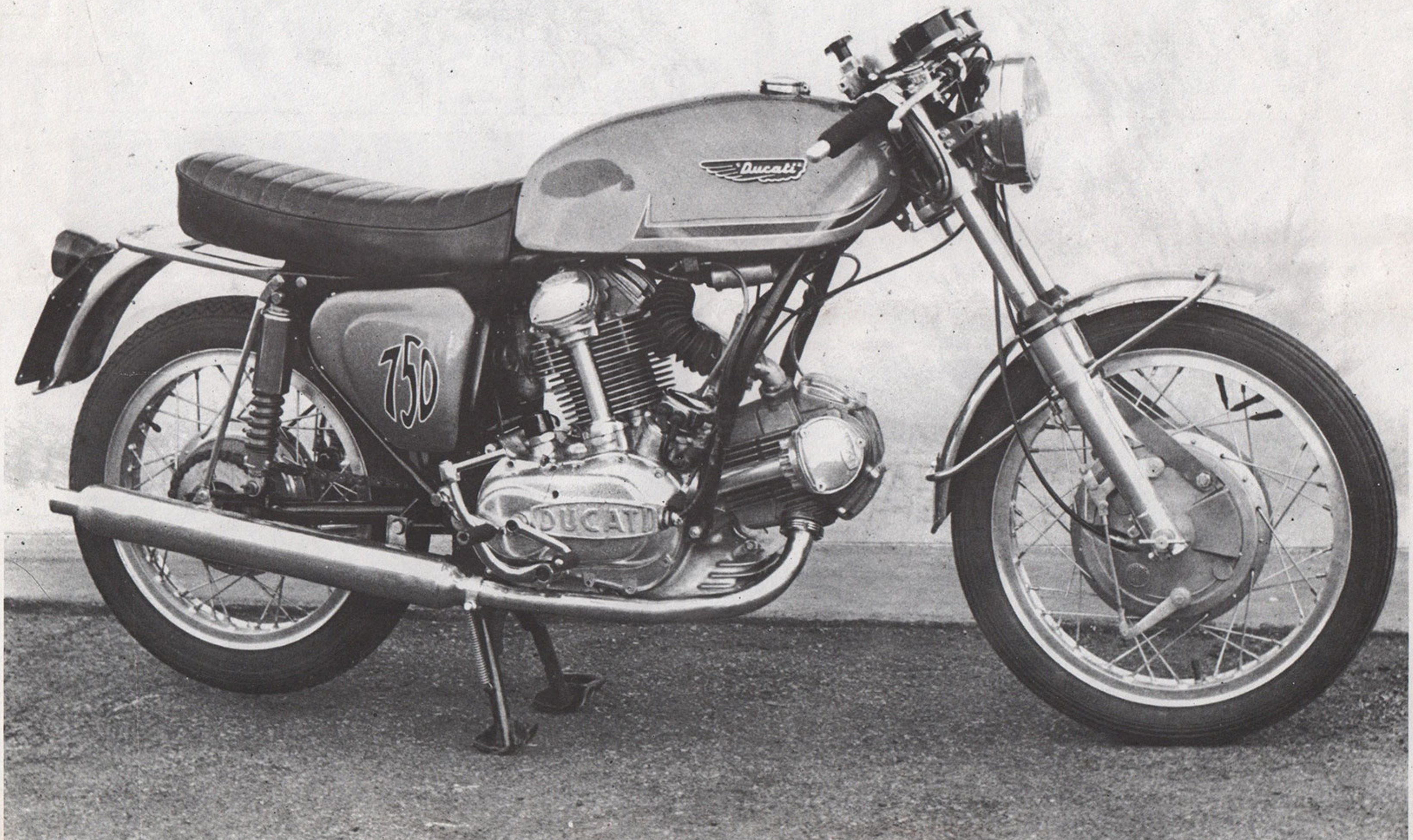
Ets BASSO, 20, rue Louis-Ulbech,
10 - TROYES. Tél. : (25) 43-17-90

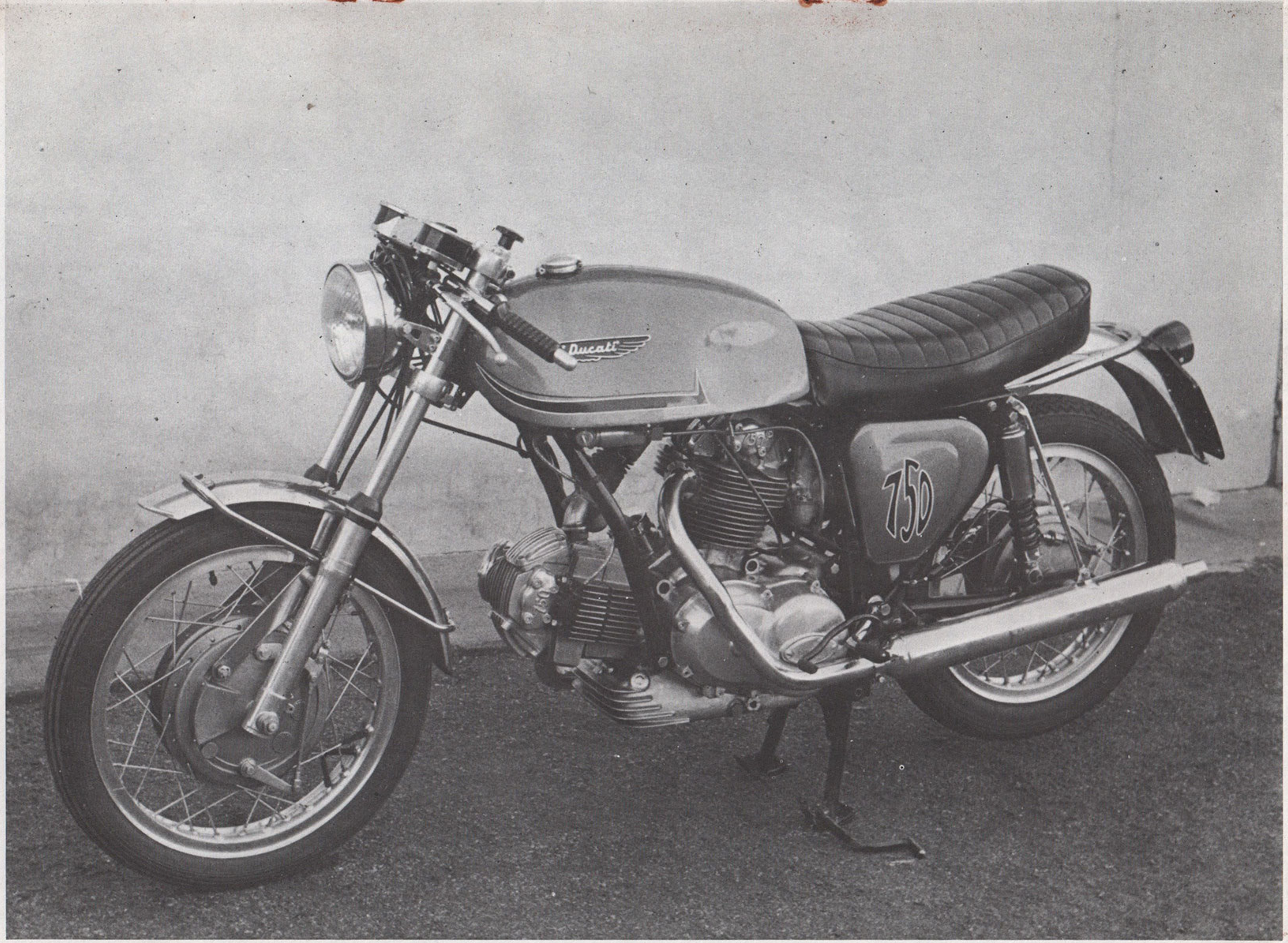
LES MILLES MILLES
J.-P. BELTOISE, 33, route d'Orléans,
91 - MONTLHERY. Tél : 920-60-32 et le 5 à Montlhéry.

# LES REINES DE LA ROUTE

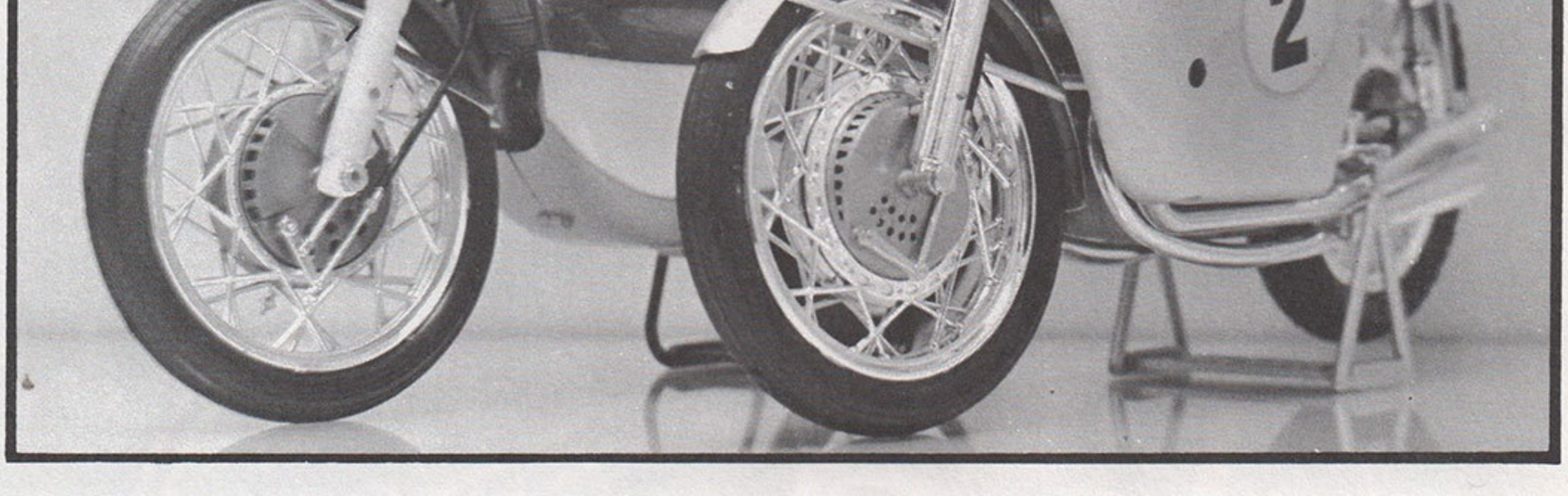
SUZUKI

# un m de plus !




Ducati
750

# CONSTRUISEZ VOUS MÊMES LES PLUS BELLES MOTOS DU MONDE




## MODELES PROTAR :

| | A nos bureaux | Par la poste |
|---|---|---|
| MORINI ..... | F 45,00 | F 52,00 |
| BENELLI ..... | F 45,00 | F 52,00 |
| GILERA ..... | F 45,00 | F 52,00 |
| HONDA 6 cyl. .. | F 45,00 | F 52,00 |
| SIDE BMW RS . | F 65,00 | F 72,00 |
| YAMAHA 250 GP | F 45,00 | F 52,00 |
| GUZZI V8 ..... | F 45,00 | F 52,00 |
| MV 4 ..... | F 45,00 | F 52,00 |
| NORTON MANX | F 45,00 | F 52,00 |
| MONDIAL 250 cc | F 45,00 | F 52,00 |

## MODELES REVELL :

| | A nos bureaux | Par la poste |
|---|---|---|
| HONDA SUPER HAWK | F 45,00 | F 52,00 |
| HONDA SCRAMBLER | F 45,00 | F 52,00 |
| SHOW BIKE ..... | F 45,00 | F 52,00 |

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

# qui es-tu pierre

# HARLAY?..

## comment as-tu commencé en compétition?

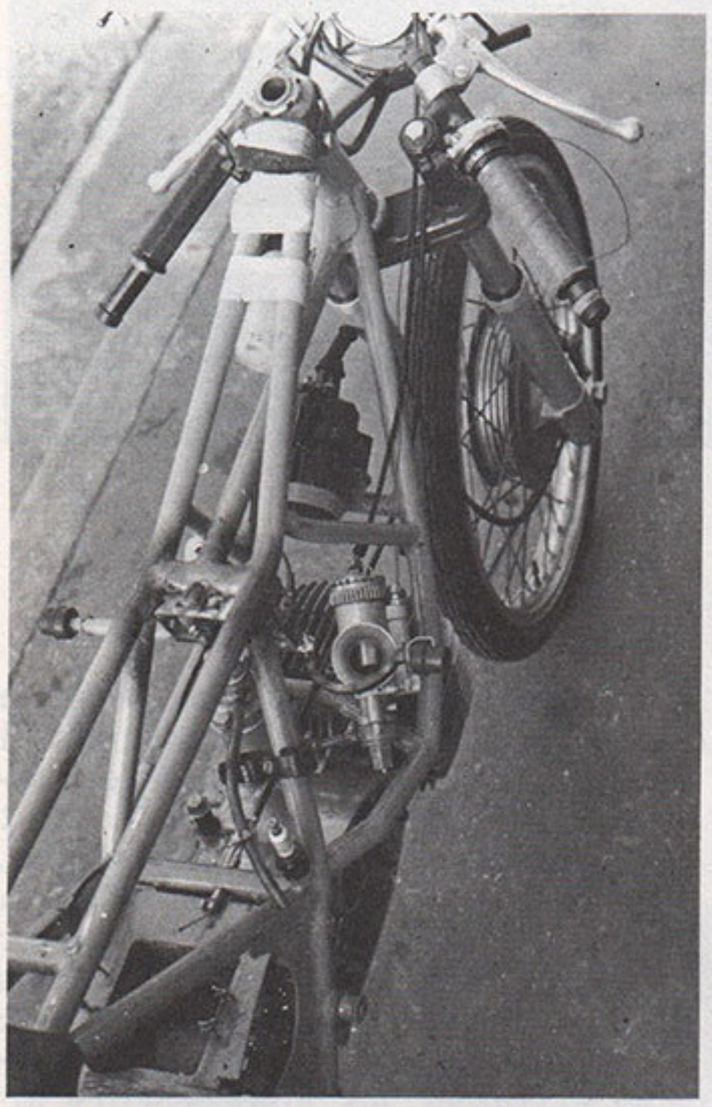
— En 67, avec un vieux Paloma que j'avais bricolé pour courir en « sport », mais j'avais monté une optique de « Cady » qui ne faisait pas « phare-code », si bien que je fus classé en « course »... ! avec Vigreux et son Renn-Florett 12 vitesses... Je n'ai d'ailleurs couru qu'une fois avec lui ; c'est un souvenir merveilleux, je me suis fait prendre 3 tours sur 12 ! Ce qui était formidable, c'était de se faire doubler par lui : le nez dans la bulle j'avais du vent et tout à coup « bzioum »... je roulais à 95, il me passait à 150 !... J'étais heureux car, tout de même, c'étaient des essais qualificatifs et je me frottais à des « clients » comme Rocca ou Vigreux, ce qui était un honneur !...

Après, j'ai compris que c'était sans espoir et, avec un Mondial, j'ai tenté les « sport » vraiment dans l'esprit de la formule : un carénage de Derbi, un pot de détente, un polissage mais sans changer les caractéristiques, sans « grattages » comme on peut en faire maintenant sur un Kreidler. J'arrivais sur les circuits par la route avec la machine, en silencieux, le pot de détente et les outils dans une sacoche posée sur les genoux... Ça n'a pas valu un clou ! Il y avait des garçons qui savaient travailler, comme Morreau, et avec la même machine ils me passaient avec vingt bornes ! C'était en 68, le championnat fut écourté pour cause d'« événements » !...

J'avais bien pensé, c'était bien un Mondial qu'il fallait... Seulement il aurait fallu savoir s'en servir et l'affuter... Par contre, en 69, c'était couru d'avance, il fallait un Kreidler. J'ai donc bradé mon Mondial, son carénage, et acheté un « R.S. » avec son kit... J'étais plein de bonnes idées : alléger au maximum, mettre des jantes « Akront » des pneus « racing », couper les amortisseurs arrière, rien que du travail sur la partie cycle car pour le moteur, le kit m'évitait de partir à l'aveuglette, comme c'est souvent le cas lorsque l'on travaille des cylindres de série en grattant !...

C'est à cette époque que j'ai appris à faire du polyester : par les petites annonces j'ai eu l'adresse de Soloplast qui m'a répondu de m'adresser au dépositaire de Paris : Adam, 11 bd Edgard Quinet (14e). J'ai donc acheté leur livre sur la technique, bien « potassé » la question et réalisé mon premier moule : le réservoir, un drôle de travail !... Sur un bâti de bois recouvert de grillage et bourré de papier j'ai fait une forme en plâtre bien poncée, impeccable ; ensuite je l'ai moulée avec de la résine et du « gel coat ». Le moule sec, il fallut casser le plâtre... A part cela, pas de difficultés majeures... Si pourtant : ma femme qui n'apprécie pas les odeurs !...

# Pierre, parle-moi un peu de ton treillis...



— Ah oui, mon cadre !... J'avais entendu des trucs terribles sur la fabrication et j'ai longtemps hésité. Un jour, nous nous sommes lancés avec mon père ; c'était la première fois qu'il m'aidait... J'ai toujours rencontré des gens très gentils qui me prenaient sans doute pour un farfelu : vouloir faire un cadre, ça ne paraît jamais très sérieux ! Je suis allé chez Weber, rue de Poitou, et je suis tombé sur un type qui connaissait très bien la question car il fournissait la plupart des sidecaristes. Tout de suite il m'a proposé du tube « aviation » ; le seul ennui, c'est que ces tubes coûtent en gros quatre fois le prix de l'étiré normal ! J'estimais que, pour débuter dans la construction, mettre vingt mille francs dans du tube, ça faisait cher ! Mon cadre m'est revenu à cinq mille et des poussières ! Bien entendu je ne compte pas les heures de main-d'œuvre !... C'est un cadre qui reviendrait à plus de cent mille dans le commerce !... Quand on sait ce qu'il faut d'attention, de patience et de soins, ce n'est vraiment pas cher... Pour tout outillage : un marbre, une équerre, un mètre métallique, un niveau et un poste de soudure autogène..., tu vois, rien d'extraordinaire ! Pour les cotes, nous avons utilisé celles du cadre d'origine, sauf pour la garde au sol ; pour diminuer le maître-couple, le moteur est plus haut de cinq centimètres. La machine balance très bien mais il faut la remonter avec plus de force qu'un « RS tôle »... Les tubes achetés, mon père les a bourrés avec du sable à sabler les bougies. Pendant une semaine ils sont restés dans un coin de l'atelier. Avec le chalumeau, nous les avons cintrés... la première partie assemblée fut la colonne de direction et la partie haute, puis le berceau du bas, les croisillons et les attaches moteur. Pour le dessin du cadre nous avons copié le Linto. c'est solide et sûr !... L'instant d'émotion c'est lorsque nous avons monté les roues, la fourche, les amortisseurs, que nous avons mis la moto bien droite et regardé de face pour voir si les roues étaient bien alignées : c'était parfait du premier coup... je n'y croyais pas ! Toujours je m'étais imaginé que l'on montait un cadre du mieux que l'on pouvait et qu'ensuite, il fallait tout dégauchir, trouver un alignement plus ou moins correct à l'aide d'un spécialiste... Mon père, lui, était confiant ; il est vrai que c'était lui qui avait fait les soudures, pris les cotes et tout vérifié... Finalement, je crois qu'il a bien travaillé et que nous avons eu de la chance.

Une fois pourtant à Dinan, dans une courbe du fond, la machine avait tendance à guidonner et j'ai craint un instant qu'il faille monter un frein de direction. En fin de compte, c'était le truc bête : le pneu arrière n'était pas suffisamment gonflé !...

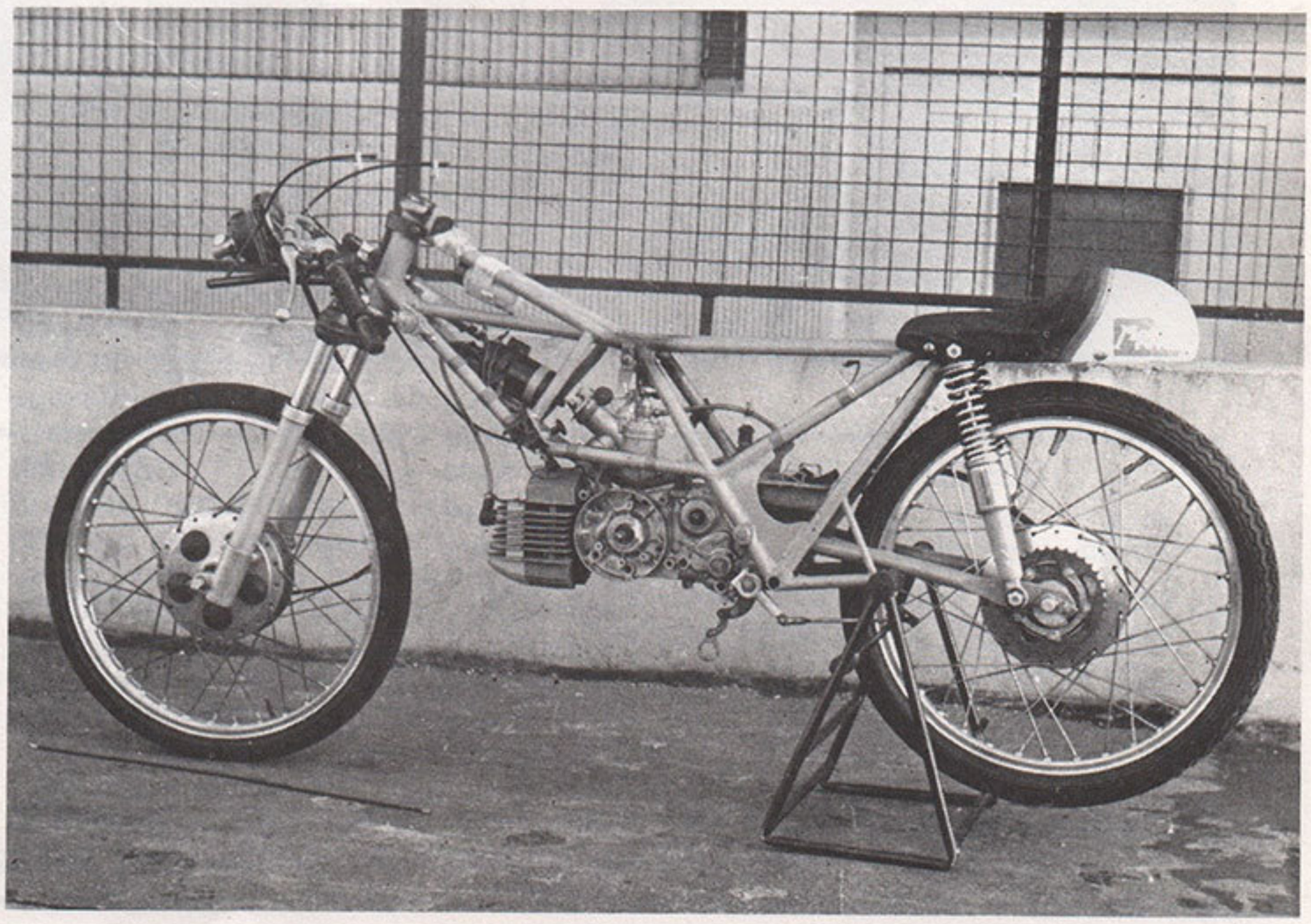
A Dinan on est toujours un peu paniqué car il y a plusieurs montes dans la journée. Jamais je n'avais été aussi vite, mais il y avait Monin qui va très très bien et Godefrois « le Kamikase » sur une machine préparée par Aufrère : volant, cylindre, piston de série très très travaillés. Pas de trucs vraiment spéciaux, en alliage comme ci ou avec traitement comme çà, rien que des trous faits à la main, pourtant il va très vite, j'étais écœuré, par exemple, dans la courbe à gauche au fond, il me laissait sur place !...

*Ci-dessus :*
*un cadre plein d'astuces :*
*porte-clé à bougie,*
*bougie de rechange...*
*et passage de carbu très travaillé.*

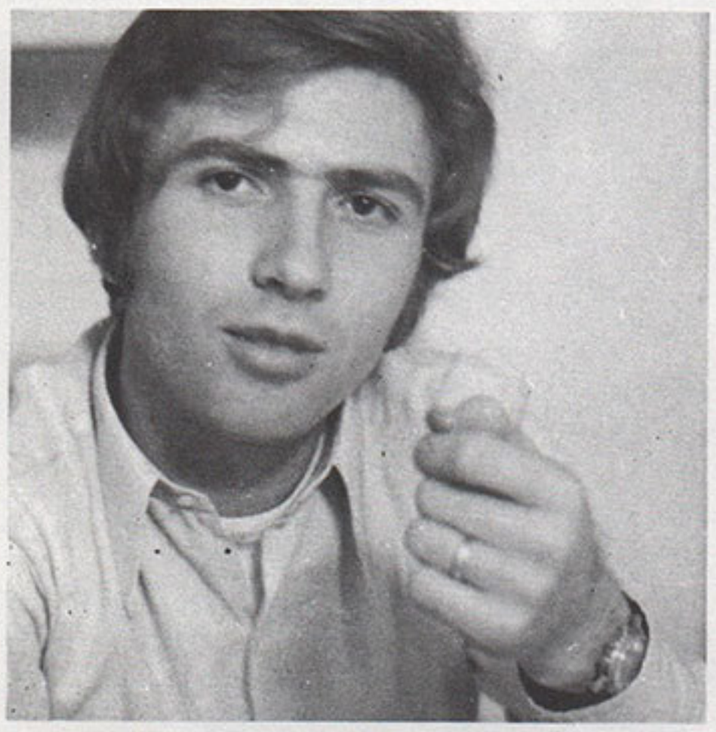
*Ci-contre :*
*une bonne copie du cadre Linto.*

*page suivante :*
*« RS » de série, et « revu ».*
*Notez la hauteur du moteur*
*de la machine de course.*

*Dans le titre :*
*un maître-couple*
*vraiment réduit.*



## que penses-tu du pilotage sur tes machines ?

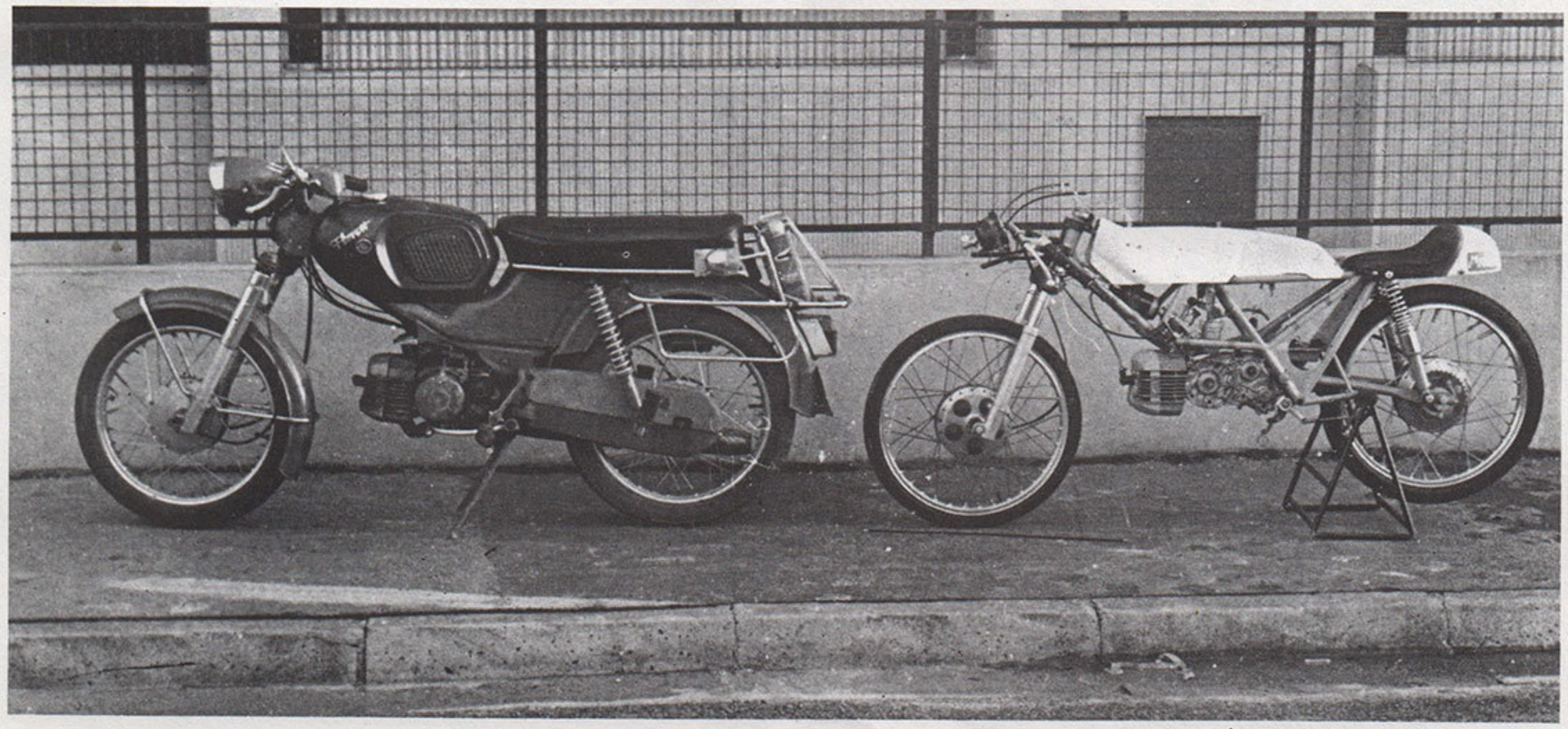


— Tu sais, je n'ai pas eu beaucoup de machines et il m'est difficile de faire des comparaisons mais, entre le Mondial et le Kreidler, c'est le jour et la nuit. De série, le « RS » est déjà plus méchant que le Mondial « de course » alors, avec le kit !... La première fois, avec le cadre allégé et le kit, aux essais dans un bout droit, j'ouvre les gaz et lâche sec l'embrayage — comme sur le Mondial — et me retrouve sur la roue arrière... Sous la secousse, le dosseret de la selle s'est cassé, ma combinaison s'est prise dans le boulon de fixation de l'amortisseur. Du bout des doigts j'ai récupéré le guidon... ce fut ma première impression ! Affolant sur le coup ; avec le braquet d'origine je montais quatre secondes plus vite à Lapize... Un autre exemple : avec mon Paloma, sur le « trois kilomètres », mon meilleur temps était 3 minutes 15. Au « Critérium » je tournais en 2,12, Vigreux avec le douze vitesses faisait 2,2... A mes débuts j'étais persuadé qu'aux « Deux Ponts » tout le monde tournait à la même vitesse et que j'allais aussi vite avec mon Paloma que Le Toumelin avec son Derbi. En vérité je me rends bien compte maintenant que l'on passe nettement plus vite... avec le Mondial je passais la Ferme le nez dans la bulle, c'était un virage que j'adorais : le côté de ma botte touchait par terre, j'aimais beaucoup, ça ne posait pas de problème ! Maintenant, je me suis aperçu que ce qu'on disait était vrai : la Ferme est un virage vicieux, son profil n'est pas constant son revêtement est moche. Au moment où tu remets « la sauce », il n'a plus le profil qu'il faudrait, principalement lorsqu'il pleut ; c'est pas très bon ! Par contre j'aime le Faye qu'au début je détestais. Il est vrai que lors de ma première course, pendant le tour de reconnaissance derrière la voiture j'arrivais à fond en queue de peloton et, dans le Faye, il y avait au moins six gars répandus avec leurs machines !! Je me suis frotté contre le mur en ciment et arrêté à cinquante centimètres de Vigreux ! Tout le monde est reparti sauf un, visage en sang. Pour ma première expérience, j'étais servi !...

J'en « voulais » tellement que, malgré tout, j'ai persévéré... J'ai eu la chance de me qualifier alors qu'un copain qui avait perdu son volant aux essais a tout abandonné. Pourtant, dans les « tours de pâté de maison », il était plus rapide que moi. Mais il m'a fallu attendre deux ans pour avoir un résultat !...

## que penses-tu des machines autres que kreidler ?

— Tu sais, il n'y a pas beaucoup d'autres : les Derbi sont toujours aussi rapides mais souffrent d'un manque de pièces ; les Guazzoni, il y en a trop peu pour les juger ; celui de Dubois marche bien pour deux raisons : d'abord, il va très vite et ensuite, c'est Dubois ! Il y en a qui ne l'aiment pas mais moi, j'ai eu l'occasion d'essayer de le suivre et je t'assure que c'était du beau spectacle ! Je pense que, comme ses amis le disent, « avec une trottinette, il gagnerait encore » ! Par contre, Morreau n'a pas obtenu de résultats... Je pense que c'est dû en partie à des problèmes mineurs de refroidissement liés à la découpe de son carénage...



## *Pierre, es-tu content de ta saison?*

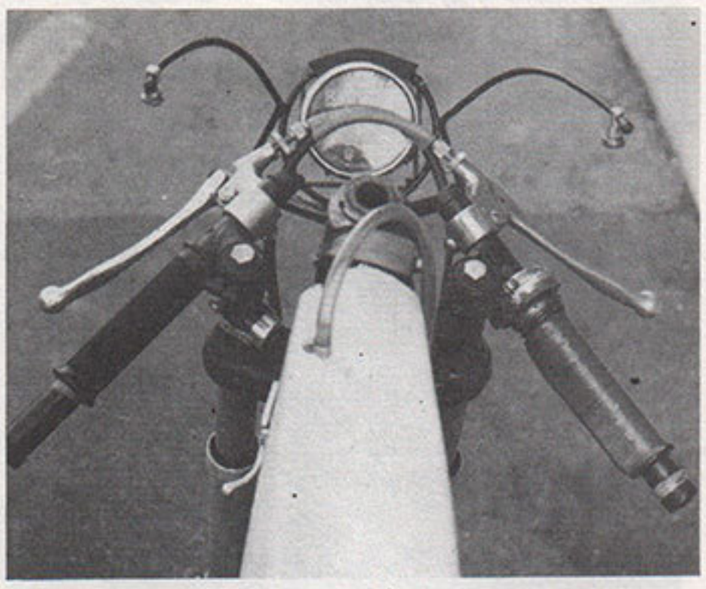
— Bien sûr, pour plusieurs raisons : les résultats ne sont pas mauvais, deuxième national c'est pas mal mais, également, il y a maintenant l'aide de mon père pour les problèmes techniques et je me sens favorisé par rapport à des garçons comme Bouaher, qui se débattent avec des tas de problèmes. Par exemple, il avait tout un système de repose-pieds moulés en polyester car il ne dispose pas de poste de soudure ; c'était efficace mais un peu curieux. A Dinan, un certain nombre de pilotes l'ont « charrié » ; il n'empêche que, malgré tout, il l'a eue, sa médaille, au classement national... et qu'il n'y en a que trois !

## *comment vois-tu la prochaine saison?*

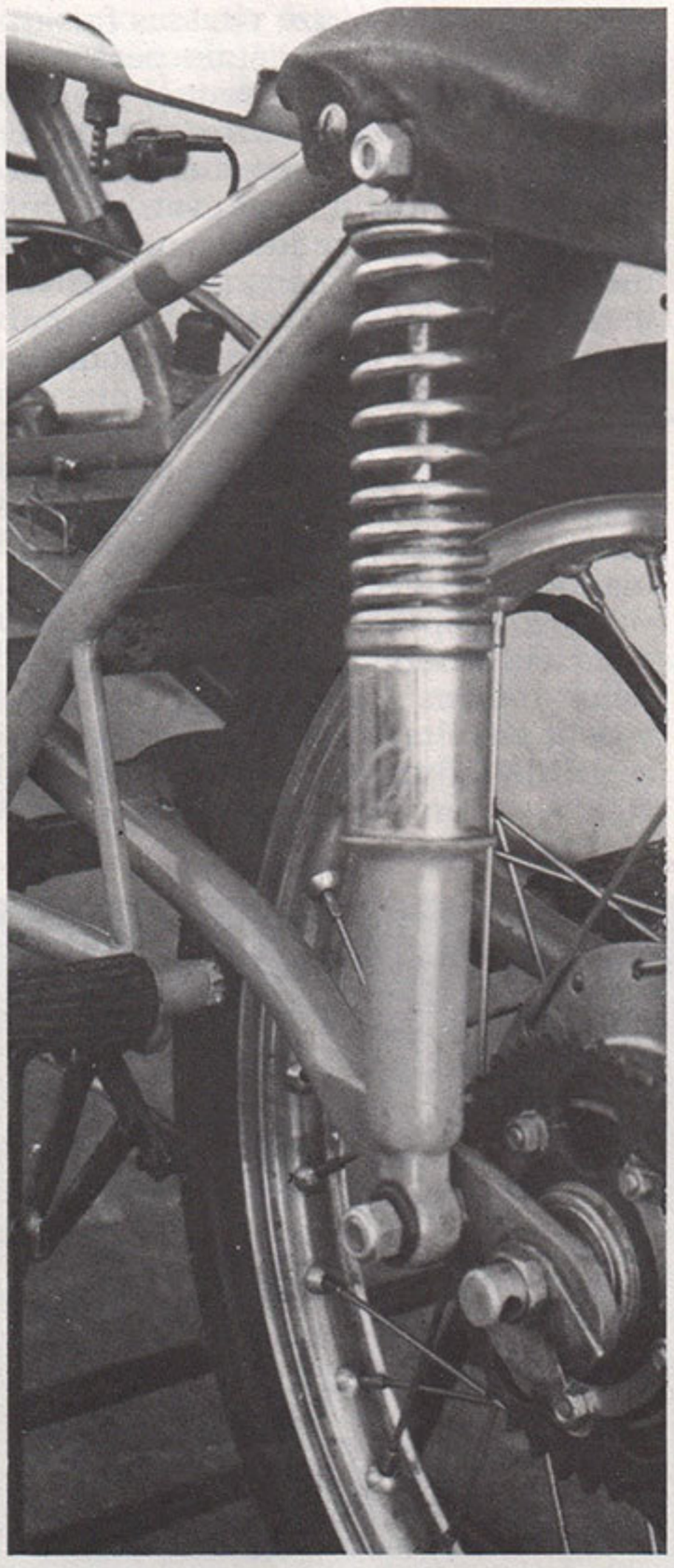
— Là, aucune idée ; peut-être passer inter avec une nouvelle machine... Sincèrement, je pense n'avoir la réponse qu'à la reprise des licences.

## *tu ne raccroches pas?*

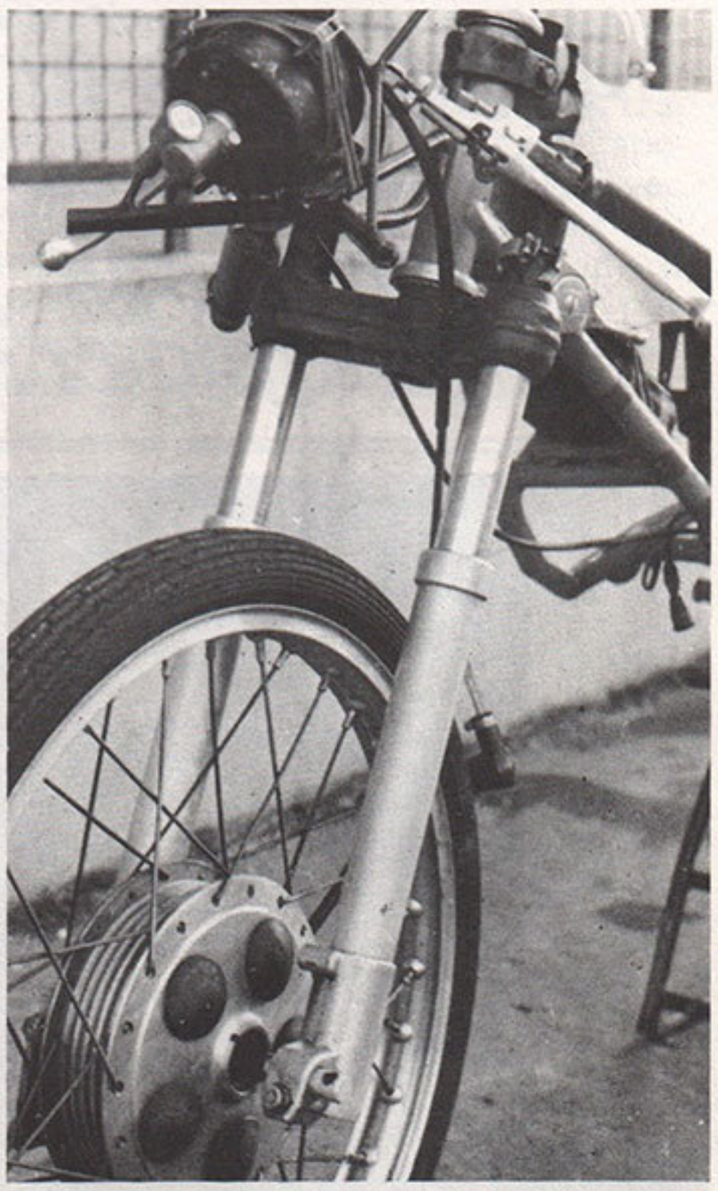
— Non.....



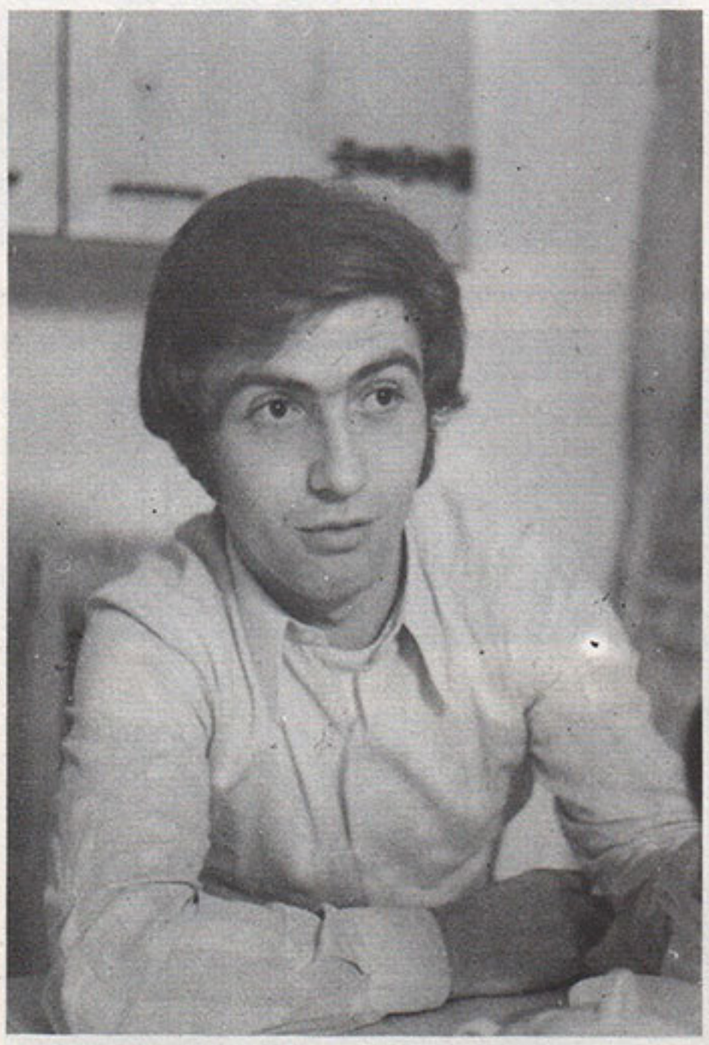
*Le poste de pilotage.*



*On a monté des amortisseurs « maison ».*



*Fourche et freins sont de série, mais ont été allégés.*



*Propos recueillis par*
*CH. LAURENT MALLET.*

fin

# en toute franchise

## PUCH UZ 50 R : *petite grande routière !*

LECTEUR de votre revue depuis le numéro 199, je vous envoie mes impressions sur mon cyclo Puch UZ 50 R acheté le 17 mars 1970 et totalisant 6.000 km, en grande partie faits sur route. Machine peu répandue.

**Moteur :** Course : 43, alésage : 38, cylindrée : 48,8 cc, puissance : 3,46 ch à 7.000 tr/mn. Carburateur Bing de 17, allumage Bosch, bougie 225 T1 de la même marque. Boîte trois vitesses commandées par sélecteur au pied, 1re en haut, les autres en bas. Refroidissement forcé par turbine.

**Présentation :** Phare de 120 mm de diamètre avec trois positions : arrêt, code, phare ; antivol de direction Neiman, repose-pieds pilote et passager, ceux-ci fixés au bras oscillant, sélecteur à gauche, frein arrière à la pointe du pied droit, très longue selle, feu arrière identique à celui du Kreidler avec stop incorporé, roues 2,75 × 21, valves moto, roues AV et AR à broche, poignée Magura, réservoir de 10 l.

**Performances :** La vitesse de pointe est de 55 km/h au compteur, qui est juste. C'est pas terrible. Mais cette vitesse peut être tenue indéfiniment sans risque pour le moteur. La machine est très nerveuse grâce à une première très courte ainsi que la seconde : 1re : 10 km/h ; 2e : 25 km/h ; 3e : 55 km/h.

**Voyages effectués :** Paris-Reims le 28 juin, Montlhéry (trois fois), Paris-Cancale-Trélivan-Erquy-Paris, Paris-Rouen. Sur 6.000 km j'en ai fait pas loin de 200 sous la pluie (surtout pour les coupes Eugène-Mauve, quelle belle journée !) et sous la neige.

**Transformation :** Simplement d'ordre esthétique. Pose de clignotants, d'une grille de réservoir et de deux rétroviseurs.

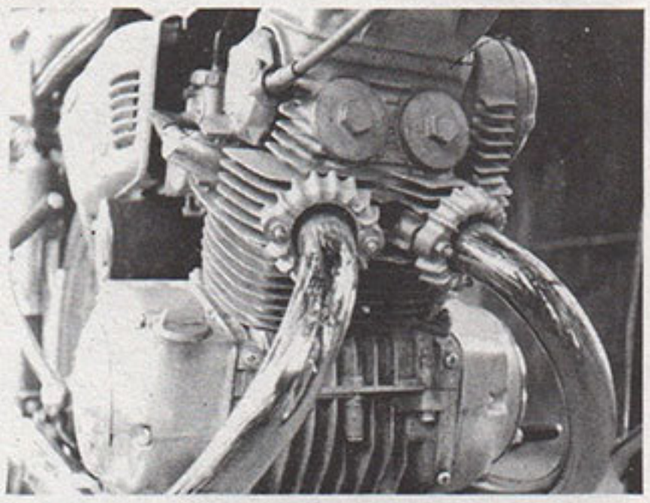
**Qualités :** Poignées Magura très solides, ensemble très beau, valves moto, moteur et boîte solides, très grande nervosité, feu arrière très visible ainsi que le stop, selle très confortable, démarrage à froid sans starter au premier coup de pédale, pédale kick, starter automatique, très bonne tenue de route, roues AV et AR à broche, réservoir avec 1 l de réserve.

**Défauts :** Dimension des pneumatiques, prix d'achat 1.830 F, tuyau d'échappement très long (déssoudé une fois), embrayage se déréglant facilement, consommation importante (4 l aux 100), et enfin les bougies qui tiennent 500 km maximum.

**Conclusion :** Je la considère comme une routière et si je trouve un amateur, je ferai les « Eléphants 71 » avec. Enfin, je n'ai que 15 ans et l'année prochaine j'espère avoir une Kawa 350, mais il y a le petit « 90 » qui sera là, alors peut-être la... Puch M 125.

P. DECHET, Paris (11e).

## 125 HONDA MK 3 : *le moteur se régale à 11.000 tours !*



Achetée neuve depuis bientôt 10 mois, elle totalise à peu près 17.000 km. Sur le plan esthétique elle ressemble à ses grandes sœurs, les 250 et 350 cc. Elle a subi quelques transformations par rapport à l'origine : guidon-bracelets montés très bas, T de fourche peint en noir mat, ce qui donne un effet des plus jolis ; le garde-boue d'origine est remplacé par un Rickman ; suspension arrière chromée et ressorts apparents ; cache-filtre à air peint en rouge et autres petits détails (montage d'un appel optique).

Je rappellerai qu'elle est équipée d'un moteur bicylindre à arbres à cames en tête de 44×41 mm d'alésage-course. Il développe 15 ch à 11.000 tr/mn. Taux de compression 9,4 à 1. Deux carburateurs de 18 mm. Boîte 5 rapports. Cadre tubulaire double berceau interrompu. Frein avant double cames de 160 mm. Frein arrière simple came de 160 mm. Réservoir de 10 l. Poids 110 kg (d'origine 118 kg).

**La mise en route :** par temps froid, il est nécessaire de fermer l'air. Contact. Un coup de kick sec et rapide et le moteur tourne avec un bruit feutré et discret. Le ralenti s'installe sur un paisible 1.000 tours. Après être monté sur la selle où on est à l'aise, première en bas, les autres en haut, elle part très bien, sans a-coup. La montée en régime est franche.

**En ville :** il est inutile de faire l'éloge d'une 125 cc. Ses reprises, à condition de ne pas descendre au-dessous de 7.000 tours, sont franches et très rapides et vous avez sitôt ouvert les gaz que l'aiguille du compte-tours se rue sur la zone rouge ! A chaque changement de rapport (en montée) on remarque une perte de 1.000 tours, ce qui ne se sent pratiquement pas.

Le freinage en ville est une petite merveille et je vous conseille d'y aller doucement sur le frein avant. En aucun cas on ne remarque une réaction désagréable. Elle reste parfaitement dans sa trajectoire. Le frein arrière, lui, est un bon ralentisseur, très utile si on l'utilise sans écraser la pédale ce qui aurait tendance à bloquer la roue arrière : vous risquez alors de faire les derniers mètres en crabe !

**Sur route :** dès le cinquième rapport engagé, on s'installe sur 10.000 tours et on n'en bouge plus sauf par vent fort où, de temps en temps, il est nécessaire de reprendre la 4e, ou dans les côtes à fort pourcentage.

La vitesse de croisière se situe à l'entour de 110-115 km/h. En vitesse de pointe, j'atteins presque 135 chrono (140 compteur). A cette vitesse, le bruit d'échappement donne l'impression d'être monté sur deux turbines et, quoique cela paraisse bizarre, le moteur se régale du régime à 10.000-11.000 tours. Là encore le freinage est terriblement efficace. Sur le plan tenue de route, rien à dire à condition de changer le pneu arrière Yokohama d'origine (sur sol mouillé on se croirait sur la patinoire de Grenoble !) par un Dunlop K 70.

Quel plaisir de la balancer dans les « virolets » et « tourniquets » ; dommage que la béquille touche d'un côté et la pédale de frein de l'autre. Dans les lacets serrés, vous ne regrettez pas d'avoir une 125...

Sur le plan **consommation :** 3,5 l sur route et 4 l en usage intensif.

Sur le plan **accélération :** avec un peu d'habitude et de doigté, en faisant cirer l'embrayage et en faisant monter l'aiguille jusqu'à 10.000 tours, les 400 m sont franchis en à peu près 18"5.

Sur le plan **éclairage :** correct sans plus. Je regrette l'absence d'une batterie 12 volts, comme sur la Yamaha.

Pour finir je dirai que je suis franchement satisfait de cette machine qui m'aura procuré beaucoup de satisfactions. Seul ennui : une culasse et l'arbre à cames à changer (dû à l'usure de segments d'un piston ; résultat : grippage). De toute façon, je ne connais aucune moto parfaite.

J. DEPARDIEU,
35 - Rennes.

# MOBILETTE AV 56 : *parfait pour débuter !*

LECTEUR depuis toujours, je me suis enfin décidé à vous écrire. Je vous envoie mes impressions sur un cyclo acheté neuf à Noël 69. Il s'appelle Mobylette AV 56, et il totalise à ce jour 5.198,7 km.

**Cylindrée :** 49,9 cc.

**Aspect :** Cadre-poutre formant réservoir de 3,65 l. Couleur résistante aux chocs en partie, mais fragile aux extrémités. Finition asez réussie malgré un creux inutilisé entre le garde-boue arrière et la selle. Ce creux était avant, sur les anciens modèles, occupé judicieusement par un coffre à outils.

**Accessoires :** guidon Harley (provoquant l'étonnement, l'hilarité, ou même le désarroi !), sonnette électrique (ridicule dans les hautes performances, j'ai dû ajouter une trompe à poire !), grille de phare chromée, clignotants (peu efficaces en plein soleil), feu stop (très lumineux), compteur gradué jusqu'à 100 km/h (rassurez-vous, elle ne vas pas jusque-là !), selle biplace, porte-bagages extensible, sacoches, une paire de rétroviseurs panoramiques japonais (encore eux !), deux phares supplémentaires sur volant magnétique.

**Performances :** Vitesse maxi : 61,3 km/h ; départ arrêté sur 1.000 m : 1 mn 9 s. (position assise, très décontractée, force oblige avec un pareil guidon).

**Consommation :** Environ 1,8 l aux 100 km.

**Qualités :** Bonnes performances pour un utilitaire, bon démarrage par temps froid avec le starter, accélérations notables sans plus, suspensions confortables, freinage puissant et résistant au fading, moteur supportant les hauts régimes avec endurance, compteur juste, aucune vibration, phare puissant, entretien facile.

**Défauts :** Couleur peu agréable, volant magnétique pas assez puissant (chaque accessoire électrique doit marcher séparément), fourche talonnant sur mauvais revêtement, garde-boue pas assez enveloppants, exigeant une bavette, l'aiguille du compteur a tendance à avoir le comportement d'un métronome, poignées d'origine salissantes et blessantes.

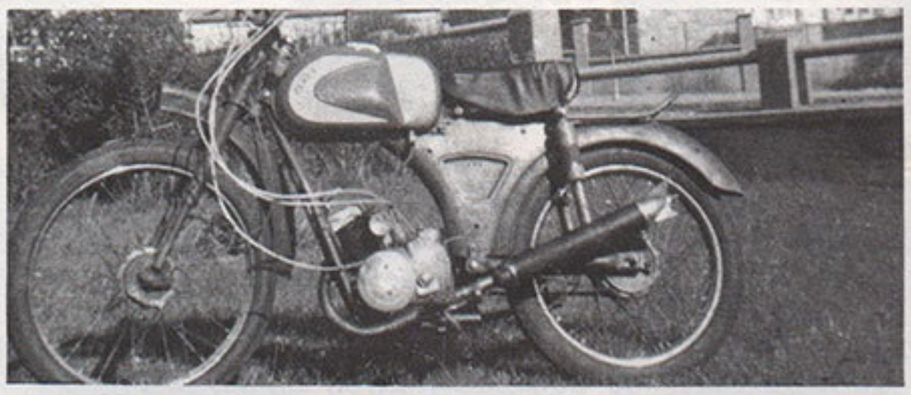
**Dépenses :** un gicleur plus grand, tous les câbles, gaines (à cause du guidon), une bougie plus froide, un réglage de volant magnétique, un pneu arrière, un roulement à billes.

**Conclusion :** Cette machine au prix très abordable m'a procuré beaucoup de joies. Je pense sincèrement que c'est le parfait cyclomoteur pour faire ses débuts. J'espère qu'il me procurera d'autres satisfactions jusqu'à l'achat d'une machine de cylindrée supérieure.

Amitiés motocyclistes.

H. CHENEAU, 02 - Chauny.

# "BITZA" PALOMA MISTRAL : *pour s'amuser dans les chemins creux !*



Ce modeste E.T.F. n'a pas pour propos l'essai d'une machine commercialisée comme c'est le cas habituellement dans les colonnes de « Cyclomoto » ; c'est plutôt, traduites sur le papier, les quelques réflexions que m'ont inspiré mon « bitza » Paloma-Mistral.

Le cadre, le réservoir, la roue arrière, le garde-boue arrière et les caches latéraux proviennent d'une Paloma Strada. Le réservoir a d'ailleurs une vocation de grand voyageur : il a d'abord été monté sur la Paloma, puis sur une Ydral 125, puis sur une Peugeot BB 3 SP et est revenu maintenant à son emplacement originel. La fourche avant, la roue avant, le guidon et le garde-boue (qui a été scié et relevé) proviennent d'une Syphax 98 cc des années 50. La selle a été fabriquée avec un siège biplace de Mobylette usagé qui a été scié en deux, recouvert de mousse et de skai. Les amortisseurs arrière, ainsi que la béquille latérale, bizarre à différents points de vue (elle se fixe sur le bras oscillant par des colliers) ont été récupérés à la casse sur une Flandria.

Le moteur est un Mistral 98 cc, deux-temps, deux vitesses commandées à la main. Le carbu est un Gurtner de 17 mm, l'allumage possède une bobine séparée qui se fixe sous le réservoir, sur le tube supérieur du cadre. Ce moteur a été prélevé sur un vélomoteur Cazenave de 1952 qui m'a été donné par une copine. Ce vélomoteur avait accompli 13.000 km aux mains du grand-père et du père de la dite copine. Il sommeillait au fond d'un jardin, et il a suffi d'enlever les quelques escargots et autres araignées qui en avaient pris possession pour qui se mettre à pétarader, retrouvant toute sa jeunesse !

La seule modification apportée au moteur porte sur la démultiplication finale, qui a été allongée, après la pose d'un pignon de Malaguti cross. Le pot d'échappement, à la curieuse forme de queue de poisson provient d'une Sachs de 1953 et une fois libéré de toutes ses chicanes, confère à l'engin une sonorité de Husqvarna cross.

Le travail d'assemblage a été relativement facile, le moindre des ennuis n'étant pas l'adaptation de la fourche avant. Il a fallu aussi inverser la commande de frein arrière qui, de droite, est passée à gauche, de même que le plateau arrière, le pignon de sortie de boîte du moteur Mistral était situé de l'autre côté que celui du moteur Paloma.

La roue avant plus grande que la roue arrière, le grand guidon, l'échappement et le garde-boue relevé, ainsi qu'un phare de « Traction » (monté peu après la prise de la photo) donnent à mon « bitza » un petit air de trail-bike. Car c'est dans ce but que je l'ai construit. Les pièces détachées s'amoncelaient dans mon garage, ne sachant plus qu'en faire j'en ai assemblé quelques-unes ! Les seules dépenses effectuées concernent les amortisseurs et la béquille latérale, payés 10 F à la casse, et différents câbles et gaines.

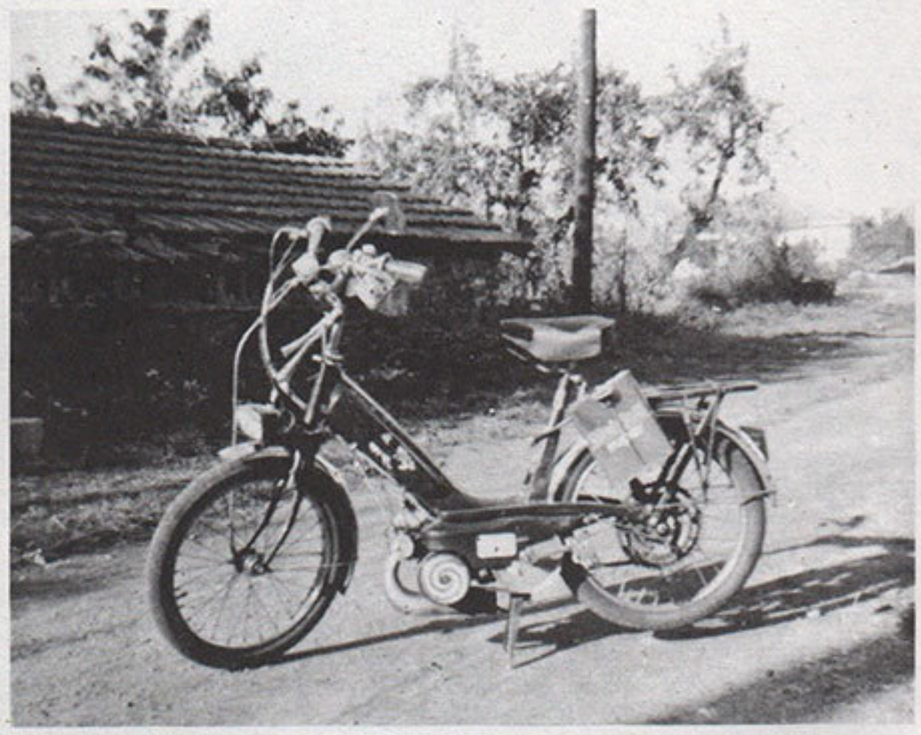
Le résultat me permet de m'amuser dans les chemins creux, en forêt ou sur la plage. Ses deux vitesses (première longue, seconde plus courte) me permettent de m'initier au trial... par temps sec. Car les pneus à destination « route » ne valent rien dans la boue (c'est la « gamelle » à tous les coups !) et les pneus cross sont chers... Le moteur de 98 cc faisant répondre mon engin à la définition « vélomoteur immatriculé » mais n'ayant aucune envie de me soumettre aux formalités du passage aux Mines, j'ai roulé jusqu'à présent dans la plus parfaite illégalité. C'est pourquoi, je pense monter bientôt un Franco Morini 50 cc à pédales qui sommeille dans mon garage.

Si vous n'avez que peu d'argent, des dispositions pour le troc, une âme de chiffonnier et un flair de Sherlock Holmes, réunissez quelques outils, fabriquez-vous une remorque du style « marchand de peaux de lapin » et faites le tour de vos amis et des différents dépôts d'ordures... Vous pourrez ainsi bientôt vous énorgueillir de posséder un engin « fait maison » qui lèvera la roue avant, fera autant de boucan et vous procurera (s'il est bien monté) autant de satisfactions que le dernier né des cyclos multi-vitesses à 2.000 F.

Yves EGRON,
35 - St-Malo-Paramé.

**N.D.L.R. — Montez vite ce Franco Morini, ce sera plus raisonnable ! Ou bien, faites l'effort de passer aux Mines !**

# CADY DÉMONTABLE : *pas pour la performance !*



Je lis souvent votre revue et en voyant les petits articles, il me vient à l'esprit de vous en écrire un. Je me passionne pour les sports mécaniques en général et j'ai été, accidentellement, en possession d'un Cady (démontable). J'aimerais que vous sachiez que l'un ne va pas avec l'autre !

Le Cady a des qualités, mais également des défauts. Ses avantages : petit, je suis grand (1,80 m) mais je descends la selle au maximum pour que, dans les virages, le centre de gravité soit le plus bas possible pour avoir une meilleure tenue de route. Démontable, facilement mis dans un coffre, léger (25 kg), facile à transporter. Mais il a des désavantages. En raison de ses petites roues, le pot d'échappement cogne sur tous les angles des trottoirs. L'angle de direction est faible (j'ai tordu la butée). Le starter n'a pas de câble pour revenir. Le réglage du phare n'est pas très commode. Enfin, il n'a pas beaucoup de reprise en roulant.

Pour gagner quelques km/h j'ai commencé par enlever le filtre à air, puis j'ai changé le plateau (un de 36 dents). J'en ai mis un de 52 dents (pas mauvais pour le démarrage mais pas plus, bon aussi en raison de mon poids, 80 kg) et avec les montagnes qui nous entourent. L'ennui, c'est qu'en descente à 30 à l'heure, le piston risque de passer à travers la culasse ! Donc, il est nécessaire de mettre le cyclo en vélo. J'ai également diminué le tube d'admission (il faisait presque le tour du cylindre) et je l'ai amené à la hauteur du cylindre (sans filtre et à la nouvelle place, quand il pleut, il y a de l'eau qui rentre dans le carbu !) J'ai également mis une jauge (avec le principe des vases communiquants). A la sortie du robinet, j'ai soudé un tube en T pour brancher une durite qui va au carbu et une autre qui remonte le long du réservoir. J'ai branché un avertisseur, la nuit, avec les phares, il prend du courant mais pas suffisamment pour marcher ; je peux donc faire des appels de phare.

Mais toutes ces transformations ne changent en rien la vitesse. Le moteur Cady est très bien calculé pour 33 km/h avec des petites roues. Je m'en sers donc pour aller du collège à la maison, un point c'est tout. Les Cady sont de très bonnes Mobylettes pour les filles et pour ceux qui s'en servent comme moyen de locomotion, mais ils ne sont nullement faits pour réaliser des performances à se « venger » des voitures !

J'ai 16 ans et je désirerais changer le Cady mais, à part les Flandria et les Malaguti je connais assez mal la gamme des petites motos. Je vise le Dax Honda et je souhaite que les jeunes fassent part de leurs expériences pour ne pas essuyer deux fois les mêmes échecs.

C. BRESCHET,
42 - St Chamond.

# 100 YAMAHA TWIN JET : *une merveille !*

Puisque ces temps-ci vous venez de faire le démontage de ce dernier engin je vais vous envoyer par la présente, les impressions qu'il m'a données durant les quelques 12.000 km que j'ai faits avec depuis le printemps.

Tout d'abord présentation et accessoires : on approche de la perfection hormis la faiblesse de l'éclairage et la relative fragilité des peintures.

**Partie cycle :** cadre en tôle emboutie, très rigide en solo mais déplorable en duo ; suspensions arrière trop dures et fourche télescopique un peu faible ; pneumatiques beaucoup trop petits ; commandes bien placées et précises ; position de conduite agréable, même sur très longues distances (il m'est arrivé de faire plus de 800 km dans ma journée).

Avant de passer au point fort de l'engin (le moteur) je vais lui adresser le seul vrai reproche que l'on puisse faire au Twin Jet : son réservoir est minuscule, contenance environ 7,5 l ce qui, allié à une forte consommation (jusqu'à 6 l aux 100 km en bourrant... et je bourre toujours !) est vraiment insupportable.

**Passons donc au moteur :** c'est un bicylindre de 10 ch qui paraît en avoir 12 ou 13, qui monte en régime d'une façon foudroyante, et qui autorise une vitesse de croisière égale à la vitesse de pointe, en un mot, c'est une merveille !

Il est aussi d'une solidité à toute épreuve, quoique très délicat à régler surtout pendant le rodage où il a même tendance à serrer (toujours sans gravité pour lui !) Mais il n'est malheureusement pas très bien servi par une boîte à quatre rapports, dont le dernier est vraiment trop long.

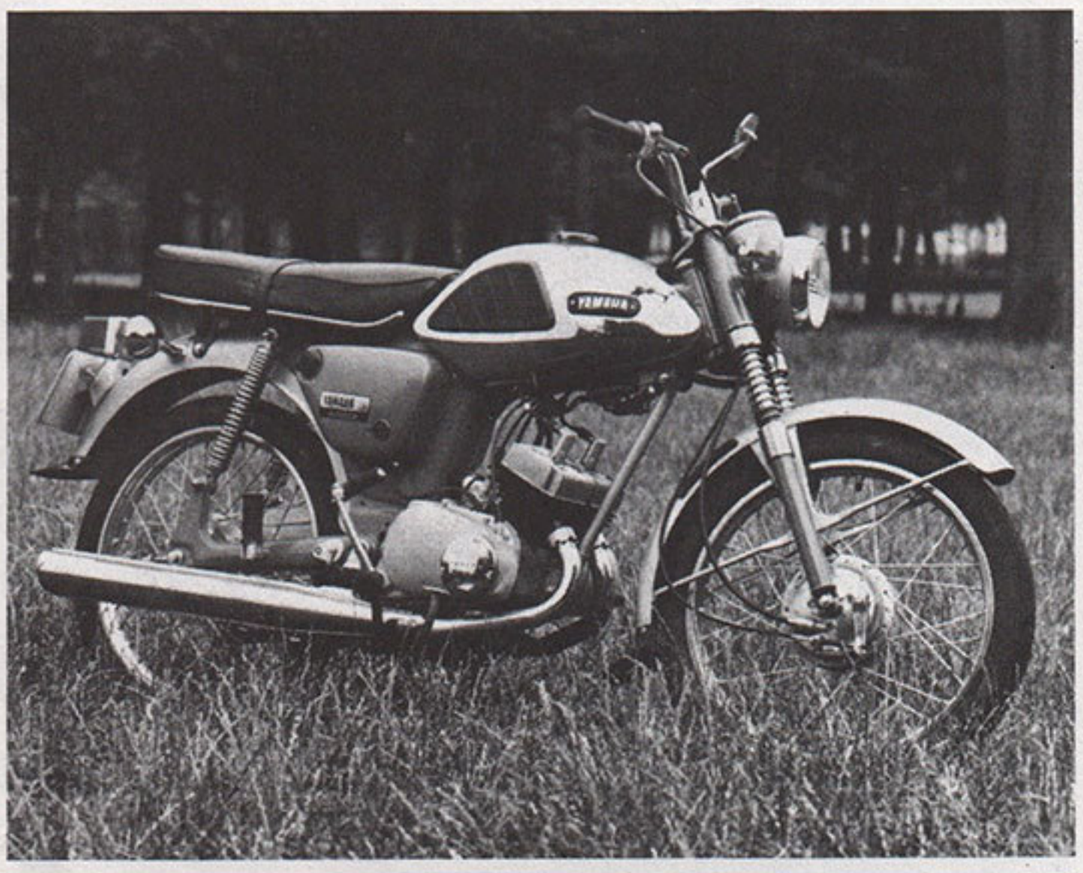
Bon, je vais me hâter de conclure de peur d'ennuyer mais, auparavant, je voudrais vous donner les performances (chrono car le compteur est pessimiste, ce qui est rare d'ailleurs) : 1re : 40-45 km/h, 2e : 70 km/h, 3e : 95-100 km/h, 4e : jusqu'à 130 bien couché (105-110 assis).

Il ne faut pas oublier que ce n'est qu'une 100 cc, je pense qu'il y a beaucoup de 125 cc qui seraient heureux de pouvoir « tirer » tant...

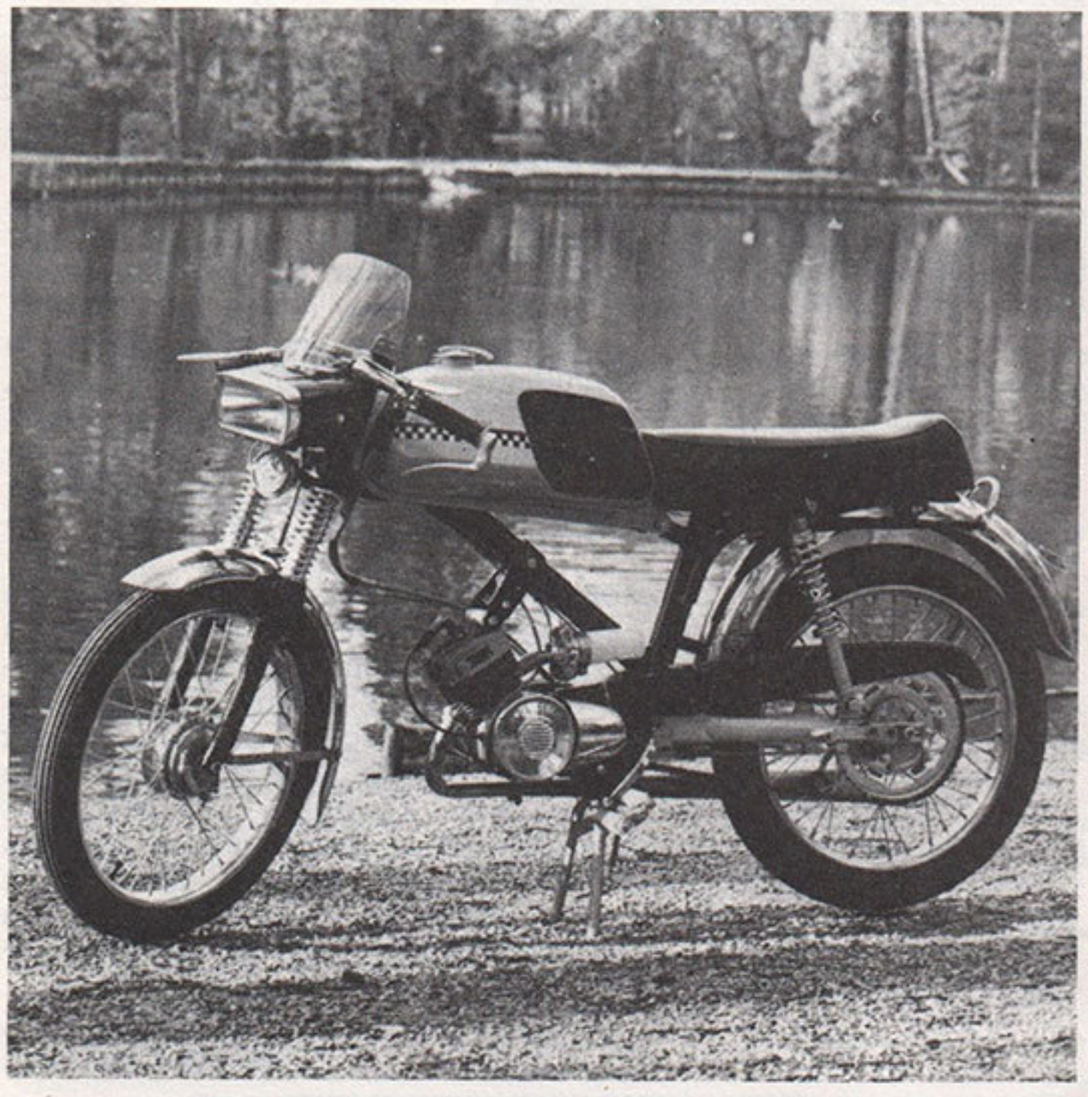
Je termine ici. Je vous enverrai peut-être un jour l'essai de ma 125 Peugeot... mais je ne sais si cela intéresse encore beaucoup de jeunes, souvent épris de chromes et de performances et oubliant le vieux proverbe : « Tout ce qui brille n'est pas or ! »

Amitiés à tous les fanas du deux-roues... même si ce n'est qu'un 50 cc.

M. BARRET,
17 - La Rochelle.



# PEUGEOT BB 3 SPORT : *un matériel robuste !*



C'est au mois de juin 1968 que je pris possession de ce cyclomoteur, attendu depuis des mois. A cette époque, il représentait pour moi l'idéal, la grosse machine qui allait me voir sillonner les routes de la région le jeudi, le dimanche et pendant les vacances. Actuellement en effet il totalise 18.000 km effectués dans un rayon de 80 km autour de Saint-Malo. Plus qu'un essai technique, c'est plutôt une histoire que je vais vous conter.

Le rodage s'échelonna sur 1.500 km exactement ; pendant cette période je ne dépassais pas le 45 km/h au compteur (Véglia gradué jusqu'à 70 km/h), organe d'une précision rigoureuse (un bon numéro, sans doute) comme devaient me le confirmer par la suite des chronos. Cette période d'adaptation fut concluante, la machine et moi nous nous entendions à merveille. Bien sûr il y eut quelques ombres au tableau, les vitesses claquaient bruyamment, la béquille, pas assez large, n'offrait que peu d'assise et, certains jours de grand vent, j'eus la surprise de retrouver ma machine par terre, les pédales tordues, le réservoir un peu cabossé. Pendant les vacances qui suivirent, rares furent les jours où elle resta au garage. La pose d'une paire de cale-pieds suffit pour que le confort du passager soit acceptable et j'eus souvent l'occasion de « trimballer » des passagers (et passagères) dont l'âge excédait 14 ans... Le moteur se prête très bien à ce genre d'utilisation, la perte de puissance par rapport au solo étant très faible. Par ailleurs cela rendit mes suspensions arrière un peu moins fermes.

Puis vint l'hiver. Les démarrages n'étaient pas toujours faciles, je dus la nettoyer très souvent. J'appris alors à effectuer un décalaminage complet en 20 minutes. Cette opération, loin d'être fastidieuse, constitue un divertissement pour moi. Cependant, ce n'est pas seulement par goût que je l'effectue tous les mois. La calamine s'accumule très vite sur la calotte du piston et dans le pot d'échappement.

Ce n'est qu'au printemps que je lui offris une nouvelle paire de vis platinées, celles d'origine étant passablement creusées (cet inconvénient est spécifique aux Peugeot, de même que pour la bougie, pour laquelle on est obligé de se fendre de 6,00 F tous les deux mois). Pour aller au lycée, mon cartable trouvait sa place sur le réservoir : préjugé sans doute, je pensais qu'un porte-bagages extensible ferraillerait. Peut-être est-ce particulier à ma machine, peut-être est-ce parce que je sais m'en servir, toujours est-il que les « mini-bourres » tirées avec des camarades du lycée possédant Peugeot ou Flandria se sont souvent terminées à mon avantage. Pourtant, après un « duel » particulièrement serré avec un Ital-Jet Gogo débridé, je voulus améliorer mes performances. Nanti de quelques conseils glanés à droite et à gauche, je limai 3 mm à la lumière d'échappement (vers le bas), et 2 mm vers le haut à la lumière d'admission. Ma machine, ayant jusqu'alors les pièces-moteur d'origine, manifesta son mécontentement rapidement. C'est au retour d'un voyage Rennes - St-Malo que j'eus l'occasion de percer mon piston (le trou nettement du côté de l'échappement). Percer un piston sur une Peugeot, faut le faire...

Après la pose d'un cylindre et d'un piston neuf, elle se retrouva telle qu'en elle-même. Depuis cette époque, malgré une utilisation intensive, je n'ai eu à lui reprocher que deux ou trois ampoules, quelques bougies, un câble de compteur, un pneu arrière et un antiparasite. J'eus aussi quelques soudures à refaire : pattes d'attache du siège biplace, pattes de fixation du carter de chaîne. Il y a du jeu maintenant dans la poignée de changement de vitesses, mais mes câbles de changement de vitesse, ainsi que ceux de frein et d'accélérateur sont d'origine. Contrairement à d'autres possesseurs de Peugeot 3 V, je n'ai jamais eu à changer mes mâchoires de frein qui fonctionnent encore très bien. Je souligne donc ici la robustesse du matériel Peugeot, celle-ci n'allant de pair qu'avec un entretien régulier et soigné.

Il semble que cette machine me soit vraiment attachée, elle ne doit pas supporter les infidélités et me fait revenir à elle contre mon gré. Dernièrement, en effet, ayant vu mes moyens augmenter, j'ai fait l'acquisition d'une 350 Ducati d'occasion, sur laquelle quelques jours plus tard, je me fis une belle frayeur : alors que je poussais cette bécane « à fond les manettes » comme je le faisais sur ma Peugeot (pardonnez la comparaison...), alors donc que j'avais atteint le 160 km/h environ, tout se bloqua, roue arrière comprise, et je dus la stabiliser sur 200 m de dérapage... Au démontage, une vision d'apocalypse m'attendait : à la suite du grippage d'un roulement, le vilebrequin s'était cassé en deux... Ceci dit, j'attends les pièces Ducati depuis deux mois...

Amitiés aux lecteurs de « Cyclomoto ».

G. CHALMEL,
35 - St-Malo-Paramé.

**Cyclomoto accorde la préférence aux "E. T. F." accompagnés d'une photo ou d'un négatif de bonne qualité. En aucun cas les textes et documents ne sont renvoyés. Tous les envois doivent comporter lisiblement le nom et l'adresse de l'auteur. Les textes doivent être écrits soigneusement et sur un seul côté de chaque feuille de papier. Chaque envoi ne doit concerner qu'une seule rubrique**

# EN CORSE ET EN SARDAIGNE avec une HONDA C 50

Nous sommes partis, un copain et moi de Paris un matin du début d'août 1970, le 3 précisément ; lui avec un Peugeot 3 vitesses, moi avec un Honda C 50.

Respectivement : 49,9 cc et 49 cc (non pas 50 cc). Je l'avais acheté neuf en mai. Voyage d'un mois à peu près. L'équipement était simple : un sac de couchage (indispensable ou presque), très peu de vêtements (deux chemises.... chaque pièce du costume multipliée par deux), un nécessaire de toilette, un maillot de bain (là-bas l'eau est délicieuse) et une trousse d'outillage (vraiment indispensable) et... beaucoup de prières au soleil. 450 F chacun.

Le Honda ainsi chargé, un bidon d'huile et un jerrycan d'essence en plus, disparaissait un peu. Le départ. De suite, je m'aperçois que la roue avant a perdu de son adhérence ; le poids est trop à l'arrière, mais impossible d'y remédier si ce n'est en supprimant le minimum de confort requis pour la route. D'ailleurs, ce manque d'adhérence existe déjà en utilisation normale, surtout sur mauvais revêtements. La direction trop libre y contribue. Les suspensions avant s'avèrent très moyennes. Le temps de traverser Paris, le moulin a loisir de se mettre à bonne température. Vraiment bien chaud, il fonctionne mieux, très chaud, mieux encore. Ce doit être dû à l'huile que j'employais et emploie toujours, de la Castrol GTX, légèrement ricinée. Mais le point noir, c'est le passage des vitesses. A froid tout va bien de ce côté ; à chaud, la boîte fait entendre de sinistres claquements, surtout si l'on tente de passer rapidement les vitesses, ce qui est presque impossible. C'est dû au système employé : embrayage centrifuge semi-automatique, boîte de vitesses à 3 pignons constamment en prise. Parfois même, l'un ou l'autre des rapports refuse de s'enclencher : il faut alors recommencer la manœuvre une, deux, trois fois... Ce n'est bon ni pour la machine, ni pour le pilote qui commence à s'énerver. D'autre part, il y a impossibilité à « jouer » de l'embrayage quand il faut démarrer en côte et quand le vélomoteur est chargé.

Nous entamons les premiers kilomètres de la RN. 7. Nous désirons arriver le plus vite possible à Nice plus ou moins 1.000 km. Nous roulons toute la journée et mettons cinq jours pour faire le trajet. Le Peugeot fonctionne mal, nous perdons une demi journée à réparer, aux alentours d'Orange. Le Honda tourne rond. J'ai quelques ennuis avec ma bougie ; je la remplace par la bougie standard, NGK H7 et ça repart. A une moyenne de 40 km/h, ma consommation d'essence est de 2,5 litres aux 100 km. Comme le réservoir ne contient que 3 litres je dois ravitailler tous les 100-110 km environ, à la limite de la panne sèche. Le jerrycan est intact, les pompes sont nombreuses sur la RN. 7. Il servira plus tard. Nous abordons les rampes du Massif Central, le mauvais étagement des vitesses se fait sentir. La 2e et la 3e sont trop étalées. Je regrette une 4e vitesse et des rapports intermédiaires plus courts. C'est un va-et-vient incessant entre la 2e et la 3e : en 2e le régime monte presque allègrement jusqu'au maximum (10.000 tr/mn), il faut alors passer en 3e ; elle s'enclenche à trop bas régime, pas de puissance, les tours et la vitesse tombent. Il faut repasser en 2e... et ainsi de suite.

Nous couchons à la belle étoile, beau temps, nous arrivons à Nice. Nous prenons le bateau un matin, débarquons à Bastia. Nous commençons le tour de la Corse par la côte Est. La route est à peu près droite, mais infecte. Les amortisseurs arrière, genre pompe à vélo, me font faire du trot assis ; les reins crient grâce. Nous roulons moins que sur le continent, farniente, baignades... Le moulin tourne impeccablement. Nous traversons quelques passages accidentés. Les freins sont bons, nettement suffisants, mais le tambour avant est ovale, ce qui ne laisse pas de surprendre lors de freinage en catastrophe, et Dieu sait s'il y en a sur les routes corses ! Toutefois je pense que c'est un défaut inhérent à ma « tasse à café », du moins je l'espère. Nous atteignons Bonifacio en pleine fête : défilé de la Légion, flambeaux, pétards, feu d'artifice, nuit mouvementée... Le lendemain, nous prenons le bateau pour Santa Teresa di Gallura (Sardaigne).

La traversée dure une heure. Temps magnifique. Après les formalités d'usage, nous reprenons pied, et la route. Nous voulons rallier une ville côtière appelée, si je me souviens bien, Osiri. La route longe la mer, route fraîchement faite, large, un billard ; mais il nous faut bientôt virer. Nous empruntons une voie de traverse qui s'enfonce dans la montagne brûlée de soleil. Le macadam disparaît et laisse place à un chemin de caillasse coupante, creusé d'ornières, qui ne cesse de tourner, monter et descendre au gré du terrain. Les engins prennent un sale coup. Une pierre bossèle ma jante arrière, la voile un peu ; rien de bien grave. Sur un beau cassis, je perds mon chargement qui s'étale dans la poussière compacte. Nous en sommes couverts. Nous avons perdu la mer de vue. Suivant sur la carte, nous continuons. Passent deux carabiniers juchés sur des Moto Morini suspendues par un système à triangulation pour le moins étrange : deux barres, l'une fixe, l'autre mobile, jointes par un pivot à une des extrémités, reliées entre elles par un gros caoutchouc... La chaleur augmente et doit atteindre 40° C. Mon copain s'arrête, son moulin fume. L'air est brûlant. Le mien tient le coup, malgré les côtes à gravir et le manque de refroidissement. Ça cuit, nous nous aspergeons avec une partie de notre provision d'eau.

Mais, où est donc passée la mer ? La carte indique un repli dans les terres. Nous ne nous inquiétons pas, à tort, la suite le confirmera. Très peu de voitures, encore moins de motos. Nous parcourons environ 200 km sur cette sorte de route appelée pompeusement nationale... Nous arrivons enfin dans un pays assez grand ; nous jetons, au passage, un coup d'œil sur la pancarte : c'est le but. Il fait chaud ; la mer doit être proche. Osiri est à quelques kilomètres de la côte. Nous demandons à des gens qui discutent là, la route qui mène à... (le nom m'échappe), petit village côtier. Ils se regardent, demandent que l'on répète ; non, ils ne voient pas. Nous déplions la carte et nous désignons l'endroit. Ils nous montrent alors un point en plein milieu des terres.

Ils disent que la mer est très loin là-bas, du moins on le comprend. On se dit : « Ils n'ont rien pigé ». Nous remontrons la carte et alors là ils se mettent à rigoler ; derechef, on se dit : « Il y a quelque chose qui cloche ». Dyslexiques à nos heures, nous avions fait une inversion de lettres. Nous étions à Orosei, à quelques 160 km de la mer, et on voulait se baigner !

Nous passons la nuit en dehors de la ville. Nous reprenons la route vers l'Est, en direction de la mer. La piste poussièreuse continue, aussi mauvaise. Les engins et nous, couverts de poussière couleur ocre. Sur le Honda, la position haut placée du filtre à air interdit qu'il capte trop de poussière ; ça rassure. Nous débouchons sur une route goudronnée qui, excepté quelques passages caillouteux, va aller jusqu'à la mer. Elle serpente dans un paysage noyé de soleil, à la végétation semi-désertique, sauvage, pauvre, parfois désolé ; peu de passage, peu d'habitants. Il fait très chaud, une sorte de sirocco souffle ; dans les creux, l'air est étouffant. Les moulins sont bouillants ; nous nous arrêtons souvent, le cylindre du Peugeot fume et nous craignons un beau serrage. Pas de problème de mon côté, ça tourne rond. Nous décidons de rallier Santa Teresa di Gallura pour rentrer en Corse, car le moteur du Peugeot donne des signes de fatigue : pas plus de 40 km/h.

Après 5 jours en Sardaigne, nous retrouvons la Corse. A peine débarqués, nous déculassons : segments soudés. Nous en achetons, les changeons ; décalaminage partiel, vérification du cylindre et du carburateur. Nous repartons ; bon pied, bon œil. La côte Ouest maintenant, plus sinueuse, plus sauvage. Dormons sur les plages. Après Porto, la route devient très mauvaise et dangereuse, mais le point de vue gagne en beauté. Virages difficiles, revêtement dégradé, voies étroites, précipices ; nous nous trouvons parfois nez à nez avec un camion ou un car en sortie de virage... C'est malgré tout une partie de plaisir. Repos, baignades, bains de soleil, gens rencontrés. Nous continuons à suivre la côte, contournons le Cap Corse et rejoignons Bastia notre point de départ. Visite, bon dîner chez des amis, nuit sous un toit. Le lendemain, nous prenons le bateau pour Nice ; coup de Mistral, ça tangue.

A nouveau sur la RN. 7, en direction de Paris. Il fait toujours beau. Nous roulons de nuit ; à ce propos, l'éclairage du Honda est très satisfaisant. Nous sommes fin août. Apparition d'un brouillard glacé vers Roanne, qui subsiste jusqu'au matin. Nuit pour le moins humide. Le temps se détériore, il fait frais, froid la nuit, du moins par rapport à la Corse.

Nous avons parcouru 3.600 km pour notre voyage. Mon Honda totalise maintenant 12.000 km faits en 6 mois. Il fonctionne impeccablement et je ne le ménage pas spécialement.

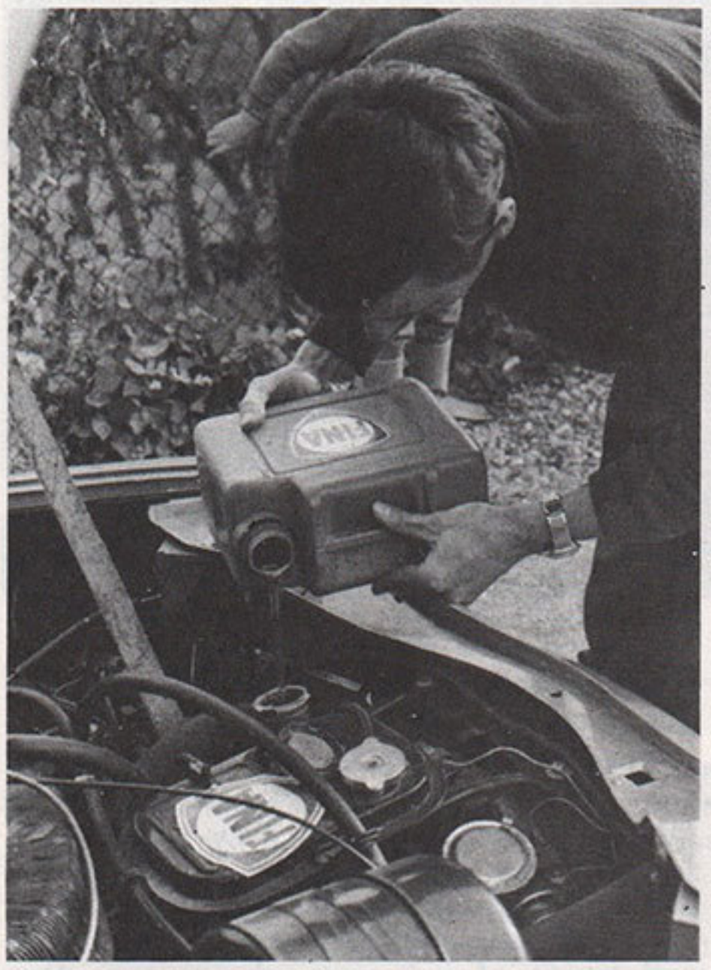
Comme quoi on peut faire de belles balades avec un 50 cc, en l'occurrence un Honda C 50.

# LA CITROEN M35 WANKEL

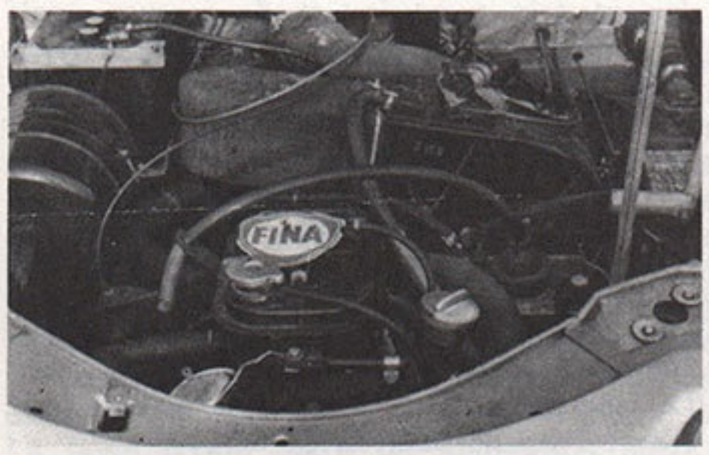
## un prototype que l'on peut acheter.

« Cyclomoto » n'est certes pas une revue automobile et il n'est pas dans notre intention de faire qu'elle le devienne. Néanmoins ses lecteurs s'intéressent vivement à la mécanique. Et, lorsque les constructeurs d'automobiles sortent des sentiers battus, qu'ils équipent leurs voitures d'autre chose que du sempiternel quatre cylindres en ligne à soupapes culbutées, ils méritent bien qu'on s'arrête un instant à leurs réalisations. C'est grâce à l'amabilité de M. Pistre, chef du service lubrifiants de la Sté Fina France que j'ai eu l'occasion d'essayer la M35. Comme tous les pétroliers, Fina a fait l'acquisition d'une des rares M35 (500 exemplaires) pour la soumettre à des essais de lubrifiants. En effet, le moteur de cette voiture est un Wankel monorotor et pose quelques problèmes de graissage.

**D. Bernardin**



1



2

3

**1 - M. Pistre complète le plein d'huile de la M 35 avec un lubrifiant spécial étudié par Fina.**

**2 - Sous le capot de la M 35 un fouillis inextricable ne permet pas de se rendre compte de l'intérêt mécanique de cette voiture : son moteur rotatif. Un réservoir d'eau (au centre) alimente le radiateur placé très en avant et permet de le remplir facilement. Le filtre à air (à gauche) et le chauffage (en arrière) sont particulièrement volumineux.**

**3 - Comme toutes les M 35 la Citroën de la société Fina est numérotée. C'est la 57e de la lignée.**

**4 - La M 35 vue du côté gauche.**

**5 - L'avant de cette voiture laisserait croire qu'il s'agit d'une Ami 8. Il faut la voir de côté pour l'en distinguer.**

Cette voiture se présente extérieurement comme un « Coupé Ami 8 ». La baie arrière est fortement inclinée, ce qui lui donne une petite touche sportive. Son émail gris métallisé vient renforcer cette impression. Elle est équipée à l'avant de sièges enveloppants et d'une direction brisée qui donne au volant l'inclinaison souhaitée par un conducteur sportif. Il n'y a évidemment que deux portes, ce qui augmente la rigidité de la carrosserie mais les places arrière sont suffisamment vastes pour en faire une 2+2 confortable, presqu'une 4 places.

Au tableau de bord, en plus du compteur et des instruments habituels, on trouve un compte-tours qui fait bien plaisir aux amateurs de conduite rapide et efficace. Une pédale d'accélération suspendue, proche de la pédale de freins, permet d'exécuter les doubles débrayages sans relâcher les freins et de démarrer en côte sans faire usage du frein à main. Mais, survivance des origines touristes de cette voiture, le levier de vitesses est situé au tableau de bord et se manœuvre de la même façon qu'un levier de 2 ch, d'Ami 6 ou d'Ami 8.

Lorsque l'on met le moteur en route un bruit bizarre vient rappeler qu'il ne s'agit pas d'une voiture ordinaire. L'action sur la clef de contact déclenche non seulement le démarreur mais provoque aussi le tintement d'une sonnette. Ce bruit de sonnette, nous le retrouverons tout à l'heure quand, en tirant sur les intermédiaires, nous dépasserons (de bien peu) les 7.000 tr/mn auxquels il est nécessaire de se limiter pour ne pas nuire à la longévité du moteur. Mais le bruit de cette sonnette est si faible, que s'il donne mauvaise conscience au conducteur qui demande un peu trop à la mécanique, il ne provoque pour autant aucun désagrément. Un conducteur brutal pourrait fort bien supporter de l'entendre pendant plusieurs secondes à chaque montée en régime.

La conduite de cette voiture est tout à fait classique. Les suspensions de la M35 sont quelque chose d'intermédiaire entre celles de la 2 ch et celles de la DS ! Elle a les mêmes longs bras oscillants transversaux que la première mais les ressorts actionnés par des tringles passant sous la caisse sont remplacés par des boules oléo-pneumatiques de DS. Le circuit hydraulique est moins complexe. Ainsi on dispose toujours d'une position déjaugée qui sert à mettre en place le cric, mais ne peut plus être utilisée en tout-terrain car, voiture levée, les suspensions sont bloquées.

Dans les virages pris rapidement, le comportement de la voiture est très sain mais, très sous-vireur. N'oublions pas que la M35 est signée Citroën. Et comme bon sang ne saurait mentir, cette voiture est également très confortable.

Son moteur a une excellente régularité ; il reprend, sans à-coups, à de très bas régimes. Pour autant, il est difficile de dire qu'il est souple. En dessous de 4.000 tr/mn il n'a pratiquement « rien dans le buffet ». Pour obtenir des performances dignes de ce nom il faut même le cravacher et le maintenir entre 5.000 et 7.000 tr/mn. La boîte n'ayant que 4 rapports, cela est très difficile. Le premier souhait que j'aie à exprimer est que la boîte soit équipée d'un 5e rapport pour permettre au pilote de tirer tout le parti des 49 ch du moteur.

Ce dernier est une version améliorée du N.S.U. qui équipait le Spider de cette dernière marque. Le sigle N.S.U. est d'ail-

# fiche technique

**MOTEUR**

Type : monorotor Wankel.
Cylindrée : 995 cc (2 chambres).
Puissance fiscale : 6 ch.
Rapport de compression : 9 à 1.
Puissance DIN : 49 ch à 5.500 tr/mn.
Couple maxi : 7 m/kg à 2.745 tr/mn.
Refroidissement : par eau. Capacité du circuit : 6,35 l.

**TRANSMISSION**

Type : traction avant.
Embrayage : à diaphragme, disque unique ; joints tripodes sur boîte et à cardan sur les roues ; différentiel à pignons coniques.
Rapports de transmission :

| Vit. | Rapport de boîte | % | Démultip. totale |
|---|---|---|---|
| 1re : | 0,2619 | 28,2 % | 0,0635 |
| 2e : | 0,4324 | 46,6 % | 0,105 |
| 3e : | 0,6875 | 74 % | 0,1666 |
| 4e : | 0,9285 | 100 % | 0,2250 |
| M.A. : | 0,2391 | 25,8 % | 0,0579 |

Rapport de pont : 3/33 = 0,2424.

**AUTRES CARACTERISTIQUES**

Suspension : hydropneumatique, 4 roues indépendantes, 4 bras longitudinaux, barre stabilisatrice, hauteur constante par deux correcteurs agissant en fonction de la charge.
Direction : type crémaillère.
Diamètre de braquage : 11,40 m.
Démultiplication : 1/18 environ.
Freins AV : 2 disques ∅ 270 mm, 4 garnitures de 60×35 mm.
AR : 2 tambours ∅ 180 mm, 4 garnitures de 160×35 mm.
Frein de secours : sur disques avant, commande mécanique.
Equipement électrique : 12 V, alternateur, batterie 40 Ah.

Coupé 2+2, 2 portes.
Empattement : 2,400 m.
Voie AV : 1,260 m.
Voie AR : 1,220 m.
Longueur maxi : 4,050 m.
Largeur maxi : 1,554 m.
Hauteur : 1,350 m.
Poids en ordre de marche : 815 kg.
Poids maxi à pleine charge : 1.135 kg.

**DIVERS**

Antivol de direction, lave-glace électrique, compte-tours avec bruiteur en zone rouge, roue de secours dans la malle arrière, chauffage par échange thermique (eau de refroidissement moteur).
Volume du coffre : 350 dm³ sans roue de secours ; 310 dm³ avec roue de secours.

**PERFORMANCES**

Vitesse maxi : 144 km/h.
Accélérations : 0-400 m : 20"7, 0-1.000 m : 39".
Consommation à 108 de moyenne : 9,68 l/100 km.

4

5

leurs gravé sur les carters. Ce monorotor d'un tout petit peu moins de 500 cc par chambre développe donc 98 ch/l si l'on considère sa cylindrée unitaire, et 49 ch/l si, comme les pouvoirs publics, on évalue sa cylindrée à 1.000 cc.

D'aucuns s'étonneront que le régime soit limité alors qu'il n'y a dans un Wankel aucune pièce en mouvement alternatif. C'est que la force centrifuge pose des problèmes aux grandes vitesses de rotation. Les segments placés aux pointes du rotor sont violemment appliqués sur la paroi du stator. A 3.330 tr/mn, sur un 250 cc (par chambre) étudié par N.S.U. avant le 500 du Spider et de la M35, cette force atteignait un maximum de 10,5 kg. Cette valeur maximum est atteinte lorsque la pointe que l'on considère est sur le grand diamètre de la trochoïde. Lorsqu'elle est sur le petit diamètre, la force centrifuge tend alors à écarter le segment de pointe de la paroi du stator et à le rappeler vers l'intérieur avec une force d'environ 2 kg (toujours sur le KKM 250 à 3.350 tr/mn). A 7.000 tr/mn, pour un segment de même masse, la force centrifuge est plus de 4 fois plus grande qu'à 3.300. Et les segments du 500 sont certainement plus lourds. Ils ont également une grande vitesse linéaire. Pour que leur usure soit tolérable il faut donc limiter le régime.

D'autre part, et c'est la raison pour laquelle la Sté Fina (comme certainement les autres pétroliers) s'intéresse vivement au Wankel, ce type de moteur pose de nouveaux problèmes de lubrification. Le Sachs de l'Hercules 2000 est lubrifié par mélange. Ce n'est pas le cas des N.S.U., du M35 et des Mazda qui, comme les moteurs quatre-temps, ont un carter d'huile. La pignonnerie centrale, l'excentrique, les faces du rotor et du stator et jusqu'aux segments d'étanchéité sont lubrifiés sous pression grâce à un circuit **fermé.** Mais l'étanchéité de la segmentation est beaucoup plus difficile à réaliser que dans un moteur à pistons ; il y a presque inévitablement des remontées d'huile, qui ne suffisent pas d'ailleurs au graissage des segments de pointe et du carter trochoïdal. La preuve : une petite quantité d'huile, pompée dans le carter-moteur, est injectée dans la pipe d'admission. Rien d'étonnant donc, que les Citroën M35 que vous avez peut-être rencontrées sur les routes fument un peu, surtout lors des reprises. Elles sont lubrifiées, en partie, à huile perdue, comme les deux-temps. De ce fait elles posent un peu les mêmes problèmes que les deux-temps. Le calaminage des chambres de combustion (creusées sur les faces du rotor), n'est peut-être pas le problème majeur ; le gommage de la segmentation est beaucoup plus inquiétant car, après un certain kilométrage, il met le moteur hors d'état de démarrer, faute d'étanchéité.

C'est ce qui est arrivé après 25.000 km à la voiture de chez Fina. Elle avait jusque là été utilisée avec l'huile moteur multigrade de la marque qui est délivrée au grand public. Mais, parallèlement, Fina a étudié un lubrifiant deux-temps d'un type tout à fait nouveau. Plutôt que de partir d'une base minérale cette marque a utilisé les ressources de la pétrochimie pour produire un polymère d'hydrocarbure léger ayant d'excellentes qualités lubrifiantes. Ces propriétés, essentielles pour la bonne marche d'un moteur, sont conservées jusqu'à de hautes températures. Mais aux alentours de 500°, les molécules polymérisées se dissocient et l'on retrouve l'hydrocarbure léger, hautement combustible, utilisé comme base. Voici donc un lubrifiant ayant aux basses et moyennes températures toutes les qualités d'une très bonne huile et qui, passé un certain seuil, disparaît en tant que tel, brûle dans la chambre de combustion et ne laisse qu'un minimum de dépôts. En même temps les fumées disparaissent ou presque ; les traces qui subsistent sont dues, non tant à la combustion d'un produit lourd ( huile), qu'à la combustion incomplète propre aux deux-temps... et aux « Wankel ».

Le polymère qu'utilise la Fina dans sa M35 n'est pas rigoureusement le même que celui qui est commercialisé sous le nom de Finamix 3 comme lubrifiant deux-temps. Les conditions sont différentes entre l'un et l'autre type de moteurs et on demande de ce fait au lubrifiant des qualités différentes. Mais le principe est le même. Reste à savoir si le gommage des segments disparaît (ce qui est probable), et si n'apparaissent pas des inconvénients inattendus.

Ce nouveau lubrifiant sera peut-être la solution pour résoudre les quelques problèmes qui limitent encore l'essor commercial du moteur Wankel. Dans ce cas, la coïncidence de dessin entre le rotor du Wankel et le sigle de Fina (dessiné bien avant le Wankel) serait d'un effet publicitaire très efficace. Mais on en est encore au stade de la recherche... Ne nous avançons pas trop !

fin

# 750 DUCATI

# 209 à l'heure de série

C'est le plus récent des « Monstres », une machine originale à plus d'un point-de-vue et qui marque la rentrée de Ducati parmi les marques prestigieuses qui font parler d'elles.

Ducati... vous connaissez sans doute cette firme bolognèse qui s'est fait un nom apprécié dans la compétition de vitesse et de tout-terrain et qui commercialise en France des 350 et 450 desmodromiques de route. Or Ducati a renouvelé ses cadres et, s'associant pleinement à l'essor actuel du motocyclisme, se relance dans tous les domaines, la course et la production de série.

Il y a un bout de temps, songeant à conquérir le marché américain, cette clientèle à faire rêver les constructeurs, Ducati avait préparé une quatre-cylindres, l' « Apollo », qui en resta malheureusement au stade du prototype. Puis, toujours dans l'idée de pouvoir vendre une grosse cylindrée sportive, la marque italienne présentait l'année dernière un twin 500 qui n'eut pas plus de chance et ne sortit pas davantage dans le commerce.

La 750 bicylindre qui vient d'être présentée doit beaucoup aux études poursuivies à propos des deux modèles antérieurs. Elle n'est pas aussi « hénaurme » que l' « Apollo » et offre plus d'intérêt que la verticale twin 500, modèle plutôt classique. C'est une machine qui trouve sa place dans la galerie des multicylindres qui brillent au firmament de la production motocycliste présente, une machine qui a de la « gueule », qui promet des performances et qui propose des solutions techniques bien personnelles.

Le bicylindre en V à 90° avec les cylindres en ligne donne à la 750 Ducati un aspect particulier. Cette solution n'est pas nouvelle, mais elle n'est pas appliquée ailleurs en ce moment, et techniquement parlant, elle offre des avantages : pas de vibrations, pas de réactions sur la tenue de route, peu de surface frontale, etc.

Dans le prototype que montrent nos illustrations, cette moto est équipée sport et possède des freins Grimeca quatre-cames de 230 de diamètre. Mais la commercialisation comprendra un modèle route normal, pensé plus touriste, plus confortable et le freinage reposera sur des freins à disques hydrauliques. Au nombre des apports également prévus pour la série, on compte aussi un allumage électronique et un démarreur électrique sur option.

De toute façon, outre la version commerciale que nous vous présentons ici, la 750 Ducati sera réalisée en une version plus poussée (64 CV à la roue arrière, pour 225 km/h.) destinée en particulier aux courses d'endurance, et en un modèle de 900 cc pour la vente aux U.S.A. Enfin, Ducati prépare dix moteurs de 500 cc qui auront la même disposition du moteur mais auront des culasses à quatre soupapes, un cadre anglais Seeley et des freins à disques Lockheed, ces machines de circuit pesant 120 kilos.

Revenons au modèle normal. Il doit être dans le commerce au printemps et son prix (un million de lires au plus) devrait le rendre compétitif également sous cet angle. Les essais se poursuivent activement et ne laissent apparaître aucun problème mécanique. Seuls les pneus s'usent trop vite, en fonction de la vitesse de la machine !

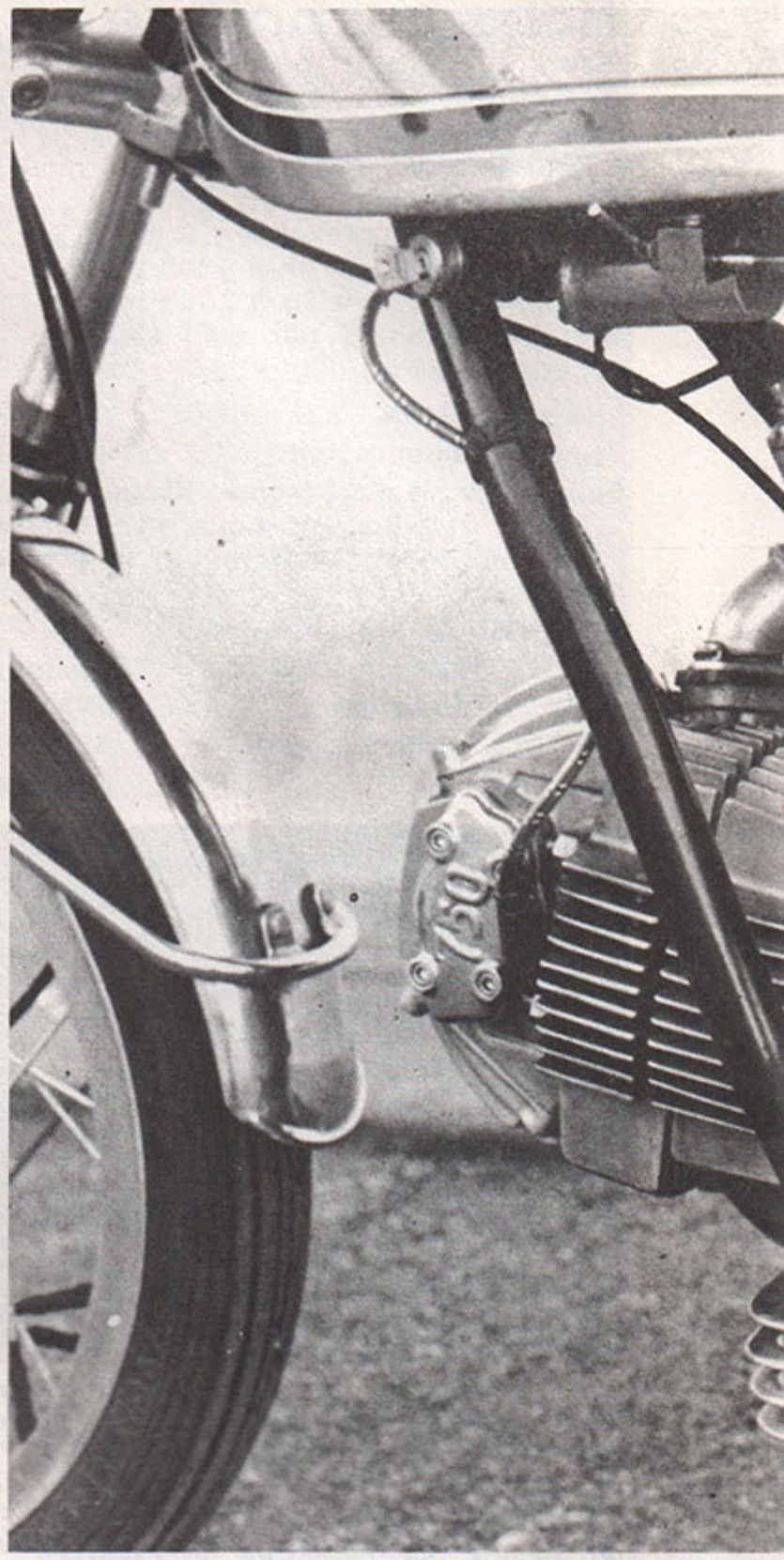
Notre 750 Ducati a des carburateurs Amal « Concentric »... chose étonnante sur une production italienne mais compréhensible si l'on songe que les Amal de ce type permettent des réglages plus faciles que les Dell'Orto habituels.

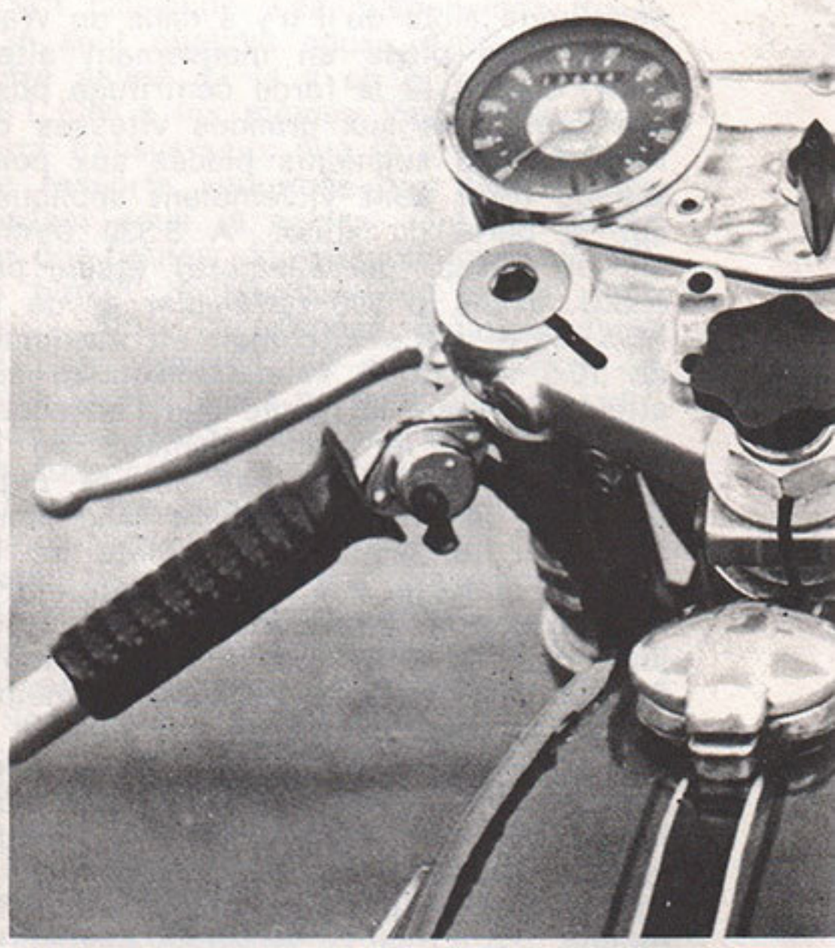
Relativement légère (171 kilos seulement pour une 750) la Ducati est dit-on aussi maniable qu'une 350 en raison de son centre de gravité placé bas. Cependant on étudie toujours la tenue de route à grande vitesse, notamment en employant des tubes de fourche donnant des chasses et des empattements différents.

Les temps obtenus au cours des essais sont concluants : vitesse maximum en position couchée 209 km/h avec silencieux ! On a vu par ailleurs que la version « améliorée » est déjà donnée pour 225 et l'on ira certainement encore plus loin, d'autant que des culasses à distribution desmodromique et des culasses à quatre soupapes pourront être adaptées sur le moteur 750.

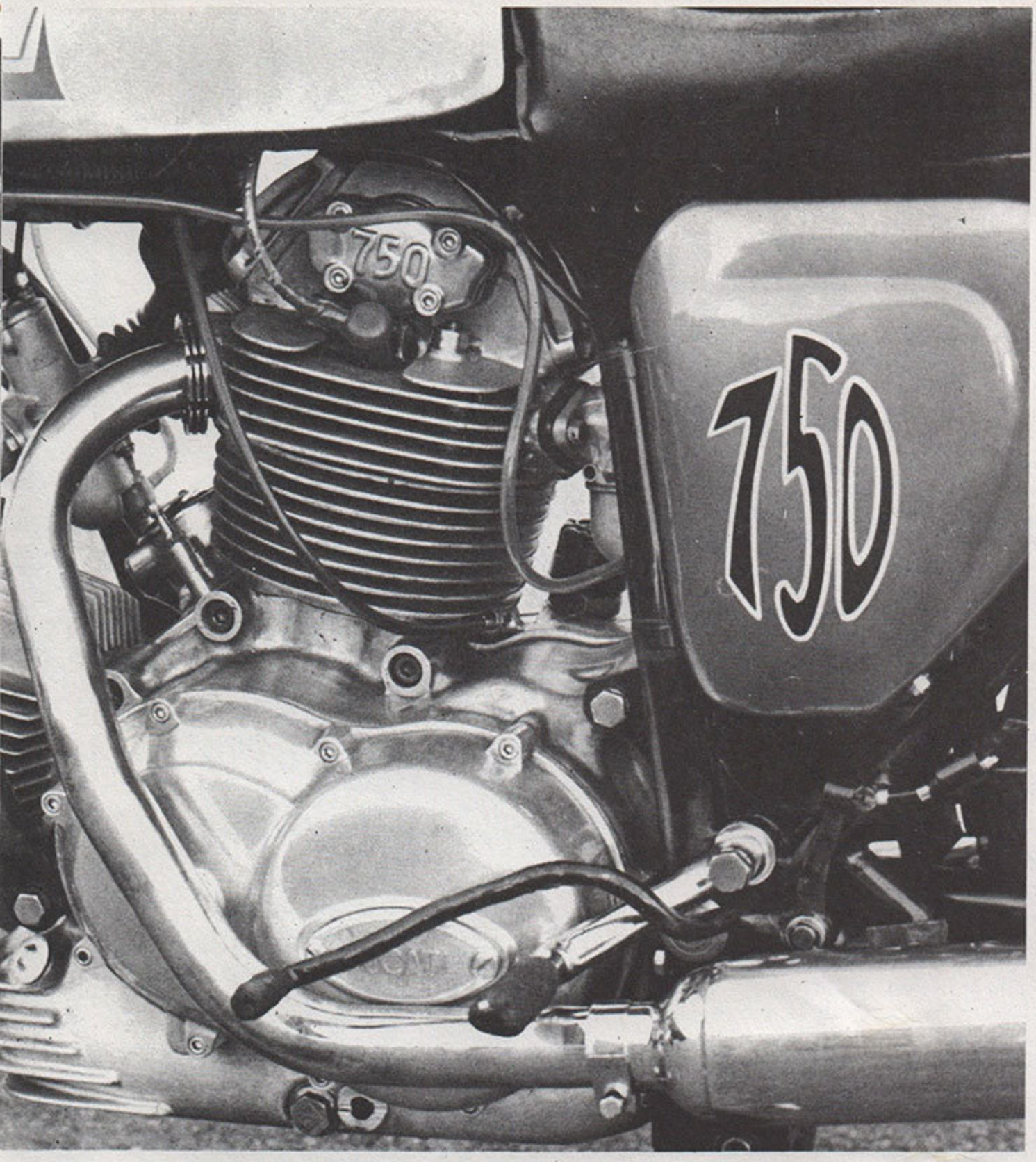
Pour la suite, rendez-vous au printemps !

(Correspondance particulière)





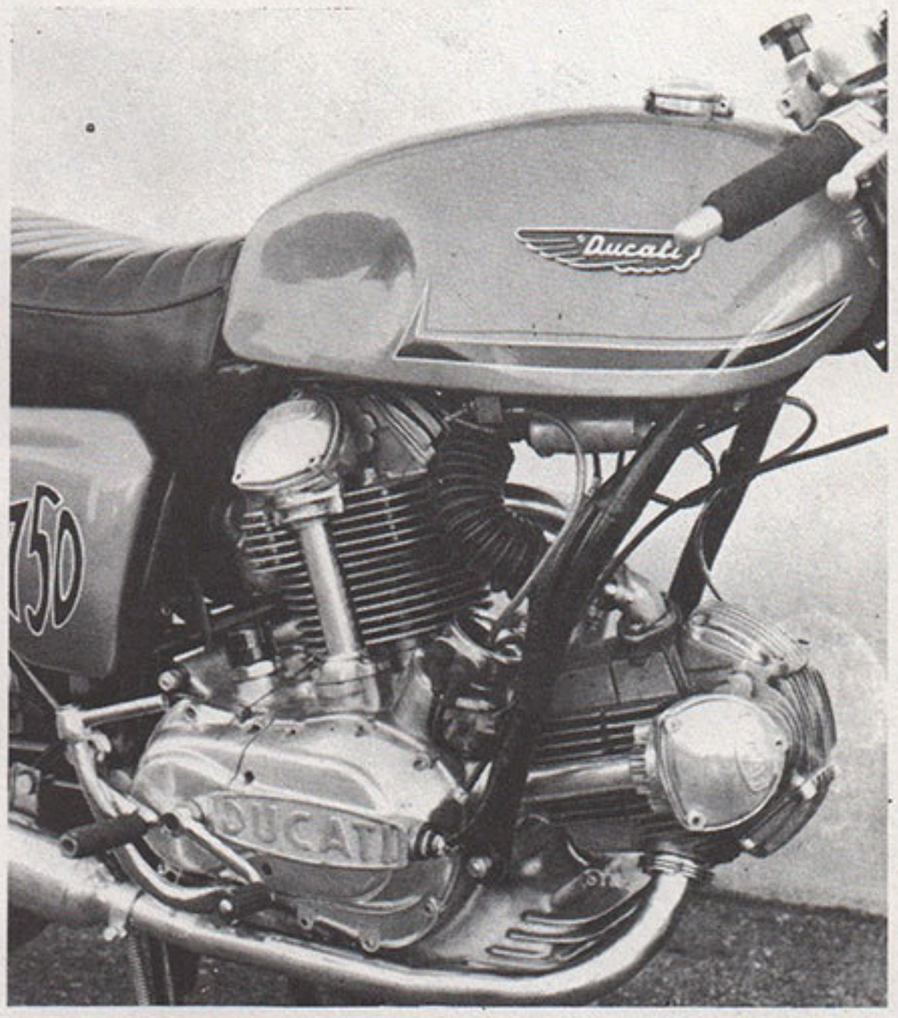
Ci-dessus : compteur kilométrique et compte-tours ornent utilement ce tableau de bord qui n'a pas, sur le prototype, son aspect définitif.

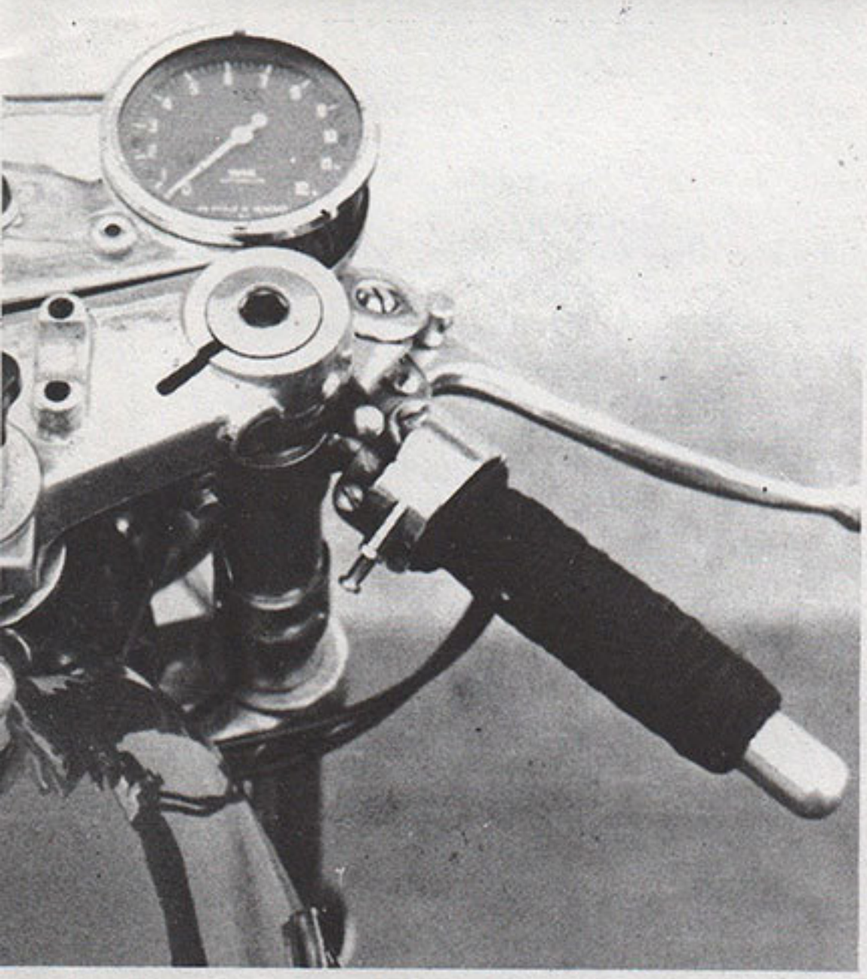


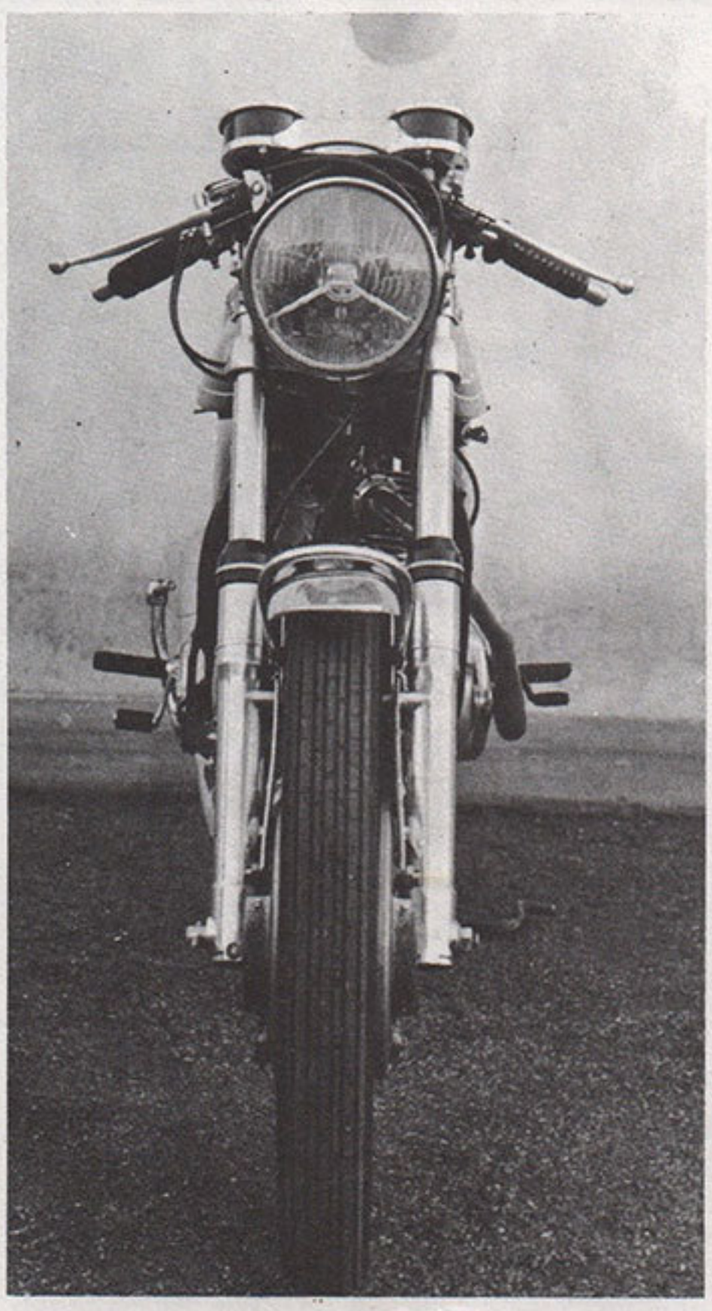

Ci-contre : la construction motocycliste à rarement fait appel à ce genre de moteur.

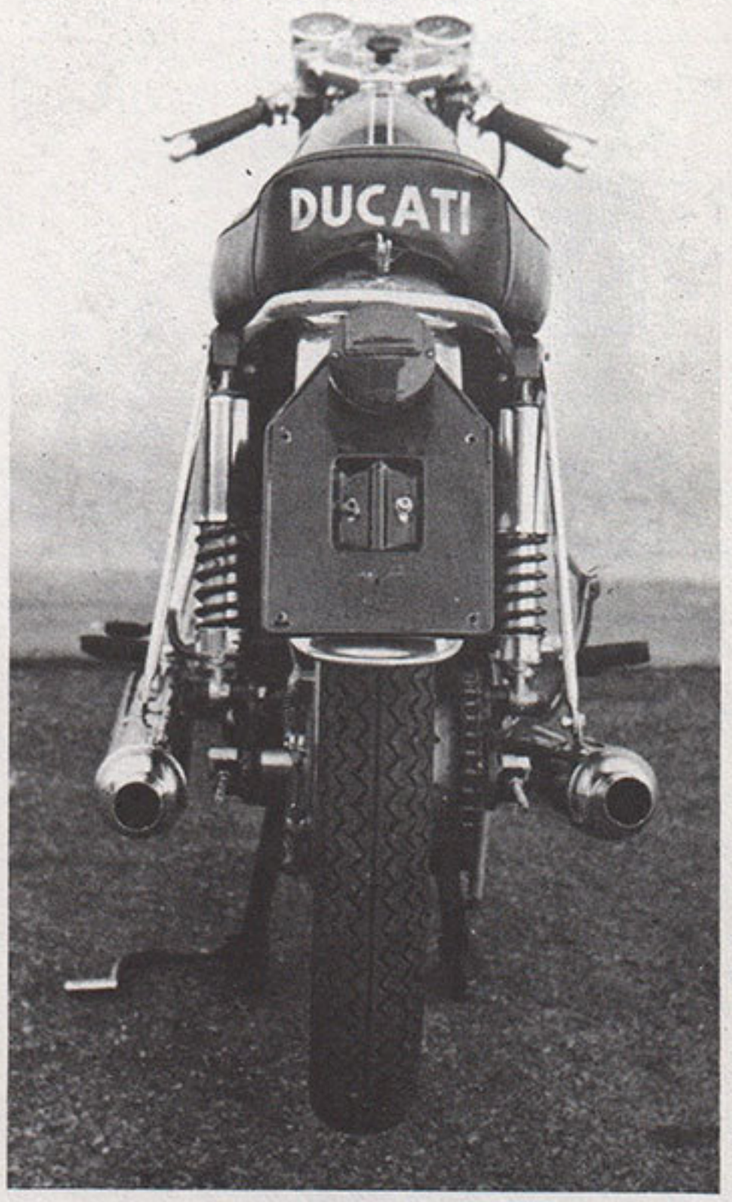
# les M et vous

Ci-dessous : ce twin en V possède une distribution par simple ACT et une boîte de vitesses à cinq rapports.








Ci-contre : ces deux photos montrent bien l'étroitesse de cette puissante bicylindre dont le petit maître-couple est favorable aux performances élevées.

# vous avez la parole

## REPONSE A M. TERRISSE

Habituellement, je lis « Moto-Revue » ; pour une fois j'ai acheté « Cyclomoto » (n° 213, nov. 70).

La lettre de M. C. Terrisse, 77 - Avon, m'a stupéfait ! J'ai 21 ans bientôt 22, je roule sur un cyclomoteur de chez Motobécane, l'AV 89, depuis le mois d'octobre 1969 ; j'ai parcouru 30.000 km à ce jour, en promenade et concentration, par tous les temps. Le 27 septembre 1970, à la concentration de La Rochelle, je me suis même payé le luxe de parcourir le circuit de moto-cross d'Aytré (sauf un passage par trop « grimpant ») !

Je l'ai « gonflé », si tant est qu'on puisse ainsi nommer cette intrusion de ma part dans le moteur ! Je puis vous affirmer avoir tenu des « moyennes » oscillant entre 70 et 75 km/h sur un parcours tel que Poitiers-Châtellerault, ligne droite (N. 10), vent nul.

Je n'ai changé le rupteur qu'à 11.000 km, j'ai « mangé » pas mal de courroies.

Mon carburateur est « strictement » d'origine, moins le silencieux d'admission et le filtre à air, la pipe a été « un peu limée » ; elle a d'ailleurs cassé net, avant hier !

Ma Mobylette a été « surchargée ».

Voir : un phare de Puch et deux anti-brouillards à l'avant (tout cela étant efficace séparément, en utilisant du 6 volts - 1 ampère pour l'ampoule code-phare, du 6 volts - 6 W à gauche, 12 volts - 4 W à droite branché avec la veilleuse, le tout bien entendu relié à l'ampoule arrière de 12 volts - 2,7 W).

J'ai une plaque d'immatriculation à l'arrière avec le sigle de mon club, l'Amicale Motocycliste de la Vienne.

Sur le réservoir (dans le cadre) j'ai un sac U.S. Army (pour remplir), une sacoche de réservoir par dessus ; à l'arrière et en plus du porte-bagages à rallonges, j'ai rajouté un porte-bagages Motobécane 125 (anciennes) et deux sacoches !

Moi par dessus tout cela ; et ça roule ! Le mélange : 6 % ; mon rodage a été correctement effectué durant 500 ou 1.000 km en roulant à 8 %.

Je tiens à ajouter que j'ai un pot d'échappement relevé (des Spéciales TT).

Vous serez peut-être portés à croire que je mens ou que j'exagère. Eh bien non ! nombre de témoignages autres que ceux des copains du club pourraient vous convaincre !

A signaler que j'ai peint ma machine en noir et blanc et que je ne roulais avec ce cyclo que par manque de permis (lacune comblée par l'obtention du « A » récemment).

En conclusion, dites à ce Monsieur, si vous en avez l'occasion, que si sa machine ne fonctionne pas, c'est qu'il y a incompatibilité de caractères et que la coexistence entre l'AV 89 et lui s'avère impossible. Ce modèle est increvable !

Un lecteur de Poitiers.

*N.D.L.R. — La signature de l'auteur est illisible... et l'enveloppe portant son nom a été égarée !*

*De toute façon, voici faite la commission à M. C. Terrisse.*

## UN MOT DE GIL BIRON, GAGNANT DU JEU D'OCTOBRE

C'est avec plaisir et étonnement que j'ai appris que j'avais gagné à « Jouons ensemble ». J'ai établi ma liste suivant la préférence des gens qui m'entourent, car je suis défenseur du deux-temps et je préfère la « Kawa » à la Honda.

Je possède un « Flandria Comet IV » depuis un an et, après avoir passé mon permis en février prochain, j'achèterai un Yamaha.

Je suis lycéen en classe de 3e. Je lis de nombreuses revues motocyclistes et d'automobiles. Ma préférée est « Moto-Revue ». Je lis beaucoup, je dessine et j'aime beaucoup bricoler. Les pilotes que je préfère sont Lodewijkx, Read, Pasolini et surtout Gould et Bourgeois. Pour les machines, mes préférences vont aux Kawasaki, Yamaha, Suzuki, Yamathi (machine de Lodewijkx) et Maïco.

Permettez-moi de vous poser une question : quand publierez-vous l'essai du Flandria Comet IV que de nombreux jeunes possèdent ?

G. BIRON,
13 - Marseille.

*N.D.L.R. — Nous notons ce désir, et allons demander à Flandria de nous prêter une machine pour essai.*

## UN FUTUR MOTOCYCLISTE INQUIET !

Fidèle lecteur de votre revue, que je qualifie modestement de formidable, je viens à vous écrire pour une question qui est à mon avis très grave.

En effet, j'ai lu sur une revue belge qui avait consacré quelques pages à la moto ceci :

« Il est exact qu'en 1971, ne seront plus considérées comme cyclomoteurs que les machines de moins de 50 cc avec ou sans pédales construites de manière à ne pas dépasser la vitesse de 40 km/h. Tout 50 cc capable de plus de 40 km/h sera donc considéré comme une moto et ne pourra être conduit qu'à 18 ans, avec une licence ou un permis de conduire ».

J'ai trouvé ceci absolument absurde et affolant, s'il faudra attendre 18 ans pour dépasser 40 km/h sur un deux-roues...

La motocyclette verra sa prospérité sérieusement menacée, la plupart des jeunes préfèreront prendre une voiture.

J'espère que vous comprenez ceci, moi-même je suis jeune (16 ans), je suis au bas mot passionné de moto et à l'idée que la France pourrait adopter cette loi... je puis découragé. D'autant plus que j'aurais passé mon permis vers mai 1971 !

J'aimerais donc savoir si cette mesure va être appliquée en France, et si cette loi idiote, excusez-moi, ne va pas à l'encontre du développement du motocyclisme et des usines fabriquant les motos.

Et toute dernière question : si cela doit-être accueilli sans réaction ?

J.-M. VANPETEGHEM,
59 - Croix.

*N.D.L.R. — Vous avez tort de vous alarmer à propos d'un article de presse étrangère qui ne concerne pas la France. Vous passerez votre permis moto à 16 ans, comme c'est légal chez nous et comme ça le restera certainement !*

## DAVANTAGE DE 125 ET PLUS !

Je lis votre revue relativement régulièrement depuis plusieurs années déjà. Relativement ai-je dit, car certains de vos numéros me semblent trop axés sur le cyclo : alors, je ne les achète pas ! Et combien font sans doute comme moi. Bien sûr, je sais que vous voulez intéresser les jeunes en vous cantonnant dans la petite cylindrée. Mais, malgré cela, je pense que vous parlez trop de petits cyclos insignifiants dont les possesseurs ont peu de chance de s'intéresser à la moto et donc à votre revue. Que vous parliez de cyclos plus « sport » alors là, d'accord : moi aussi je suis passé par là ! Mais je vous suggère de parler plus des 125 et de leurs grandes sœurs. Beaucoup de jeunes en ont (il n'y a qu'à voir dans les Moto Clubs et autres concentrations) même s'ils ont peu de moyens. Pour environ 500 F on peut en effet se procurer facilement au moins une 125 cc... à condition qu'elle date des années 50-60 ! Et tant, comme moi, le font ! Alors je crois qu'il serait bienvenu de votre part de monter un peu dans la gamme des deux-roues et même, à l'occasion, de nous parler de vieilles motos.

M. BARRET,
17 - La Rochelle.

*N.D.L.R. — D'accord avec vous sur le principe. Nous ferons quelque chose en ce sens !*

# questions TECHNIQUE réponses

J'ai un « Malaguti Supercinque » (version cyclomoteur) ayant 1.500 km. J'ai lu dans « Cyclomoto » votre essai de ce Malaguti. L'essai dit que le Malaguti atteint la vitesse de 90 km/h, et pourtant je n'arrive pas à dépasser le 65. J'ai l'intention de mettre un carburateur Dell'Orto de 20 ou 21 (ayant déjà un UA 19 S) et un filtre air « camembert ». Est-ce bien ?

Pouvez-vous m'indiquer comment la débrider et, avec quel outillage ?

S. CHANTREL,
92 - Neuilly-sur-Seine.

**Plutôt que d'entreprendre des modifications aléatoires, mettez (ou faites mettre) votre Malaguti cinq vitesses dans l'état où il est livré dans la version VELOMOTEUR. A ce compte, vous obtiendrez les mêmes performances que nous. Les cyclomoteurs étant limités à 45 km/h soyez content que le votre atteigne 65 km/h !**

---

Permettez-moi de vous demander quelques conseils concernant mon véhicule, à savoir :

— Est-il interdit d'avoir une selle de fabrication personnelle, dont les dimensions sont de 35 cm - 18 cm, fixée sur le porte-bagages d'une AU 44 ?

— A-ton le droit de rouler sur un engin avec un moteur qui a été poussé ?

D. LESNIER,
33 - Blaye.

**Légalement vous n'avez absolument aucun droit de modifier si peu que ce soit votre machine Seuls les pneumatiques, les chaînes et quelques accessoires peuvent être remplacés par des pièces d'une autre marque que celle d'origine et encore doivent-ils être de mêmes dimensions. L'adjonction de porte-bagages, de sacoches et d'accessoires de protection (pare-brise, tablier, bavolets, etc.) est autorisée. C'est tout. Une machine modifiée devra repasser devant le Service des Mines pour être à nouveau homologuée. En général le montage d'une autre selle est tolérée mais il se peut que la vôtre soit jugée dangereuse. Quant aux modifications du moteur (gonflages) elles ne sont pas davantage autorisées, d'autant que la vitesse d'un cyclomoteur est limitée. Mais, même sur une machine immatriculée, un gonflage doit être suivi d'un nouvel examen par les services compétents, qui jugent si le freinage est encore suffisant, etc.**

---

Je suis possesseur depuis quelques six mois d'un Malaguti Olympique.

Dès le rodage terminé, je me proposais de déplomber mon engin. J'ôtais donc le filtre à air pour le remplacer par un cornet d'admission, changer le gicleur d'origine (65) contre un de 95 et aussi aléser la pipe d'admission à un diamètre de 19 mm qui était celui côté carburateur mais non côté cylindre.

Bref ces transformations faites et me trouvant en règle avec la loi (possédant une immatriculation et mon permis A1) je trouvais une nette différence question accélération et vitesse de pointe mais je rencontrais bien vite un défaut et je ne sais pas du tout d'où. C'est d'ailleurs la raison de ma lettre.

Enfin pour tout dire je grille une quantité impressionnante d'ampoules, autant à l'avant qu'à l'arrière malgré la pose d'un soi-disant régulateur d'éclairage qui n'y fait absolument rien.

J.-L. SUYLIE,
13 - Marseille.

**Il n'y a pas grand chose à faire. Interposer une résistance dans le circuit, monter des lampes plus puissantes, voire des lampes 12 volts à l'avant comme à l'arrière, tout cela fera sans doute « tenir » vos ampoules, mais fera baisser sensiblement le rendement de votre éclairage.**

---

Lecteur de votre revue, je suis intéressé par les réponses techniques que vous fournissez dans vos numéros. Je vous pose mon problème : je possède depuis 5 mois une AV 88 Mobymatic, grand luxe ; sur le plan technique je n'ai rien à reprocher : j'ai déjà parcouru tout près de 4.500 km et j'ai juste eu des ennuis de gicleur, qui se bouchait assez fréquemment. Je ne suis pas amateur de coups de frein brutaux, ni de vitesse excessive sur les mauvaises routes. Or mon pneu arrière, un Michelin, est déjà fort usé. J'aimerai savoir si cette usure est naturelle et quelle marque de pneus me conseillez-vous. Sur un autre plan, on m'a parlé de mettre une bougie à deux électrodes pour l'hiver ; quels avantages amène-t-elle au moteur ?

J. BECART,
02 - Saint-Quentin.

**Les pneus de cyclomoteurs, du fait de leur petite section s'usent rapidement. Si votre conduite est assez tranquille peut-être sont-ce les routes de votre contrée qui raccourcissent la durée de vos pneus ? Les chaussées défoncées, les gravillons ne favorisent pas leur tenue. Mais vos pneus sont-ils toujours suffisamment gonflés, ou ne roulez-vous pas avec une lourde charge à l'arrière ? Ce seraient là d'autres raisons justifiant une usure rapide de votre pneu arrière.**

**Quant aux bougies à deux électrodes elles vous donneront certainement satisfaction si elles sont fabriquées par une marque sérieuse. Mais ne vous faites pas d'illusions : elles ne changeront sans doute pas radicalement le comportement de votre moteur.**

Lisant votre revue depuis environ un an, je me permets de vous écrire.

Je suis en possession d'un Flash type « Luxe », c'est un grand mot, vu le « normal » et le « luxe ».

Au début, c'était une merveille, il marchait très bien et depuis le mois de juin, je ne fais que casser couple conique sur couple conique.

1) Pourrais-je savoir si Solex est en train de mettre au point un nouveau système de couple conique ou le perfectionner ?

2) S'il y a un mode spécial d'entretien pour cette pièce ?

3) Ma garantie d'un an étant périmée depuis peu, existe-t-il un mode de gonflage que je puisse faire moi-même sur mon Flash ?

4) Vers le régime maxi d'origine (environ 5.000 tr/mn) il fait la « cloche », c'est-à-dire qu'il ne fait plus son cycle normal, ce ne sont que des à-coups.

Peut-on atténuer ce phénomène ?

Aucune modification n'a été apportée sur ma machine, elle est strictement d'origine.

P. FEUERSTEIN,
30 - Le Grau-du-Roi.

**Votre couple conique est-il correctement graissé ? Un vrillage de votre cadre ne fait-il pas travailler le couple et l'arbre dans de mauvaises conditions ?**

**De toutes manières Solex, après quelques ennuis sur les premiers modèles a modifié le pont arrière. Réclamez des pièces de fabrication récente.**

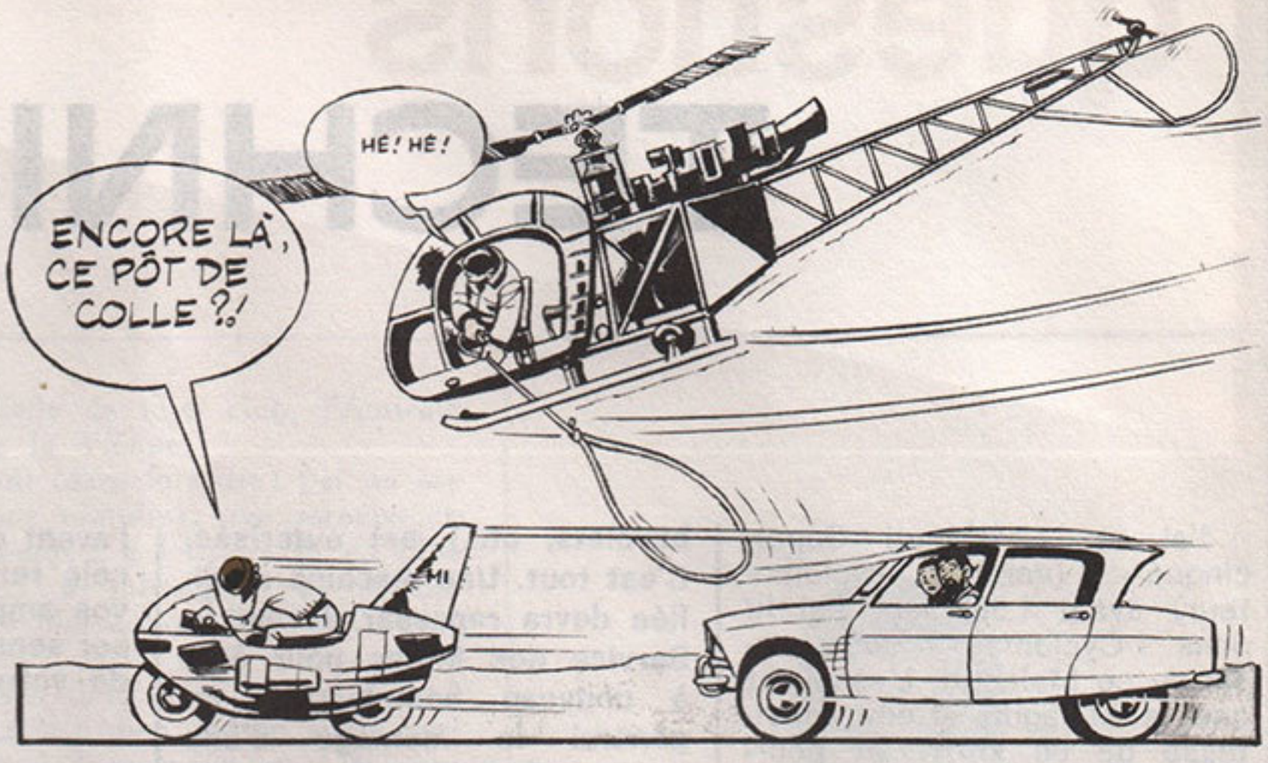
**Ne gonflez pas votre Solex ; vous diminueriez sa puissance en côte et ses accélérations, ce que ne valent pas les quelques kilomètres/heure que vous gagneriez (peut-être) sur la vitesse de pointe.**

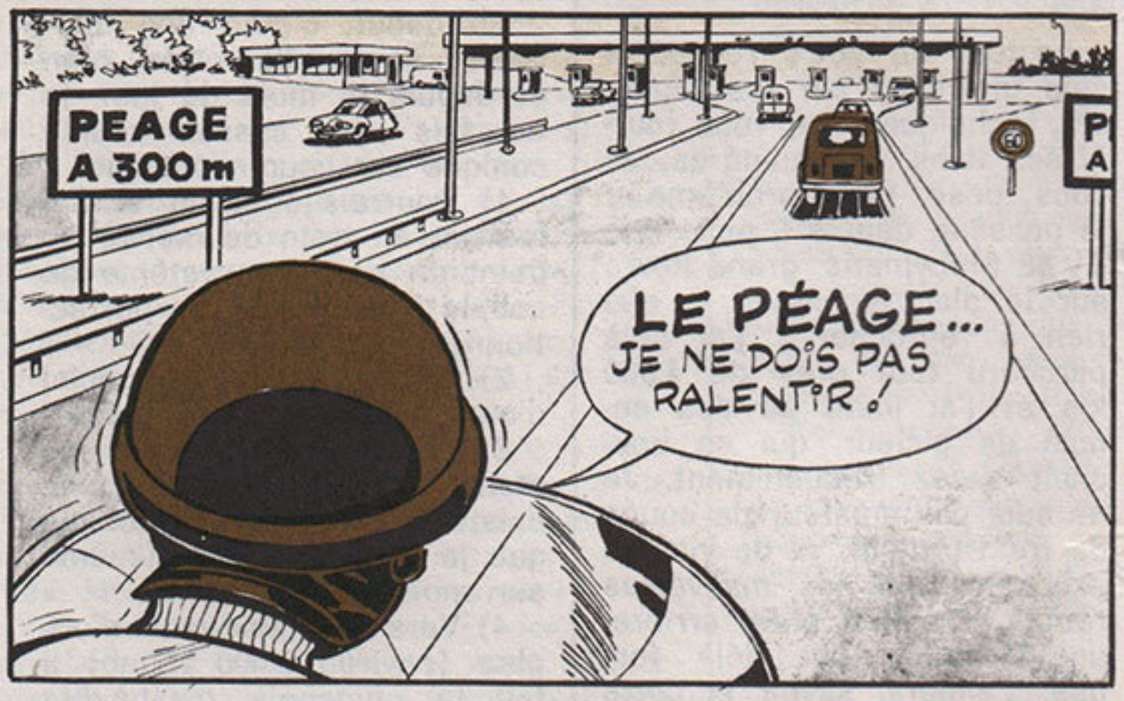
**Sans l'examiner, il est impossible de dire pourquoi votre machine change de bruit au régime maximum. Voyez la carburation (marche à quatre-temps à haut régime du fait d'une carburation trop riche) et l'écartement des vis platinées.**

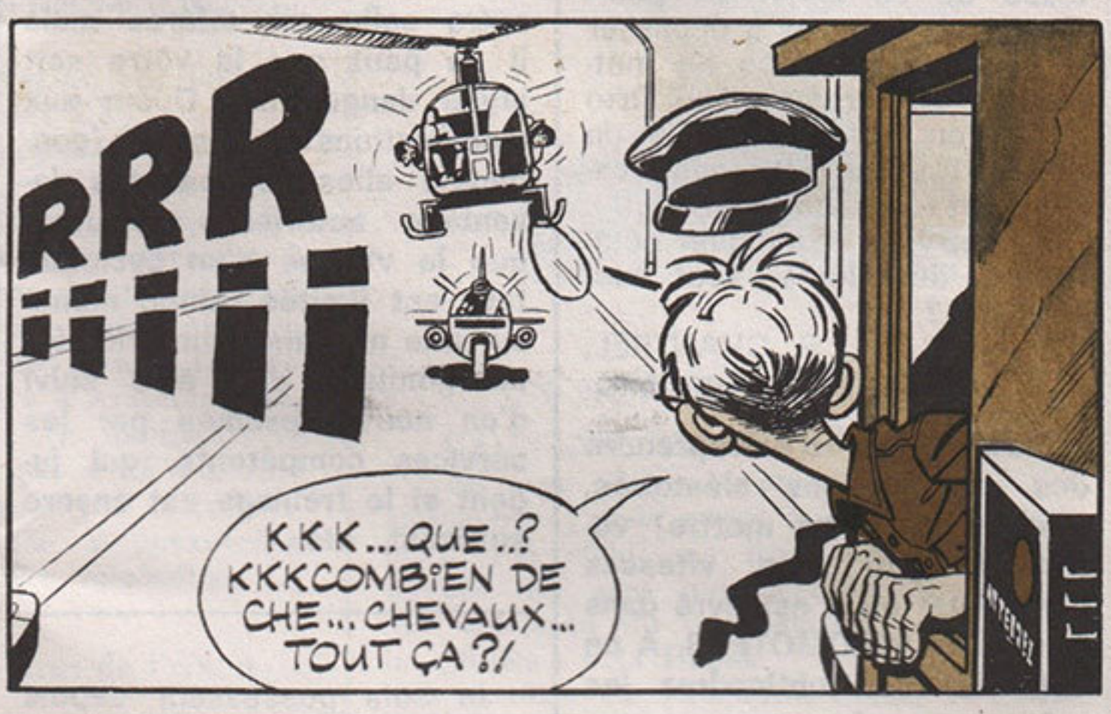
**RESUME : Menacé d'enlèvement par Léonard, Albert tente désespérément d'échapper à l'hélicoptère des ravisseurs qui s'apprêtent à jouer leur dernière carte.**

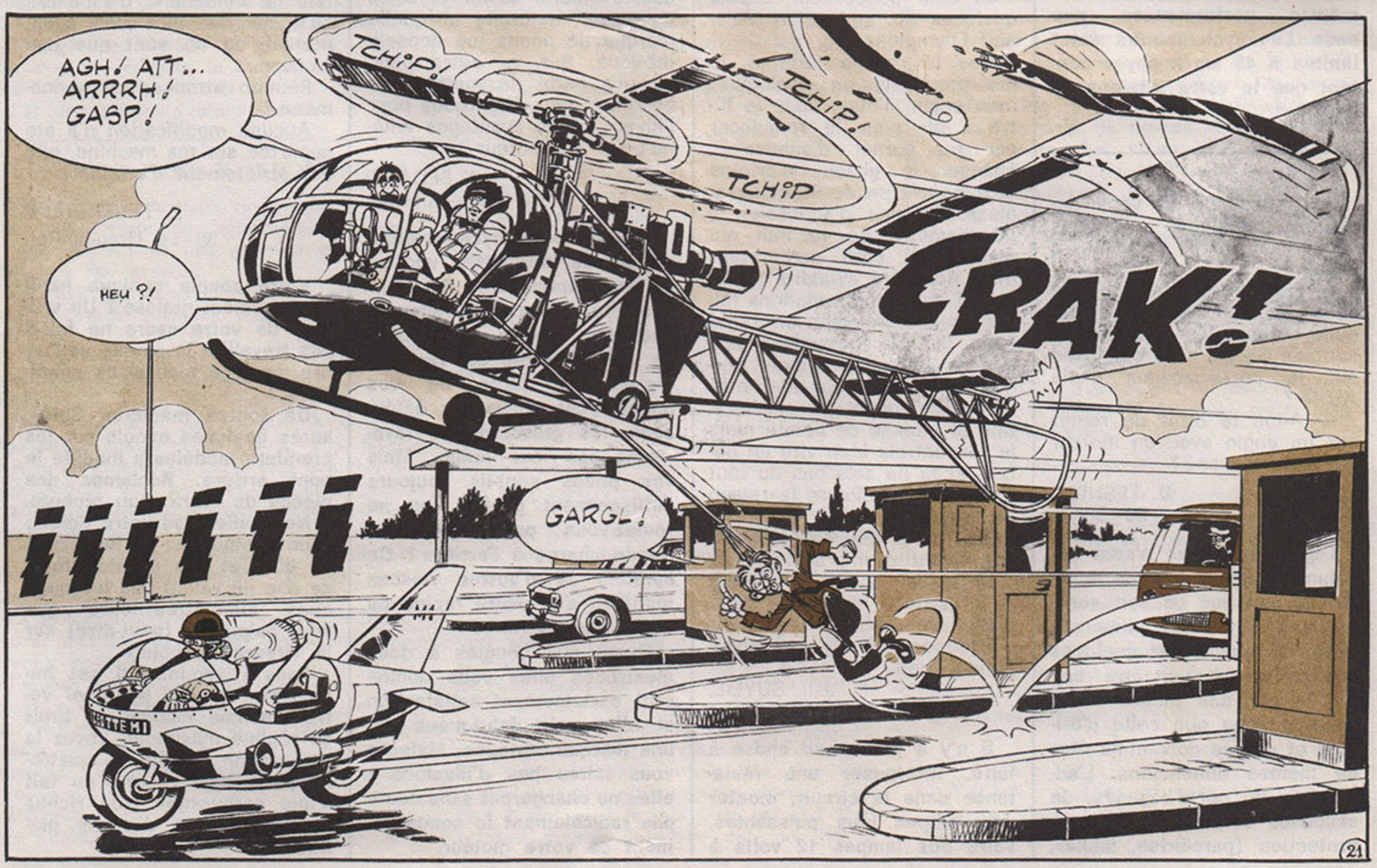
# Le Monstre à 2 Roues

une aventure des 3 A



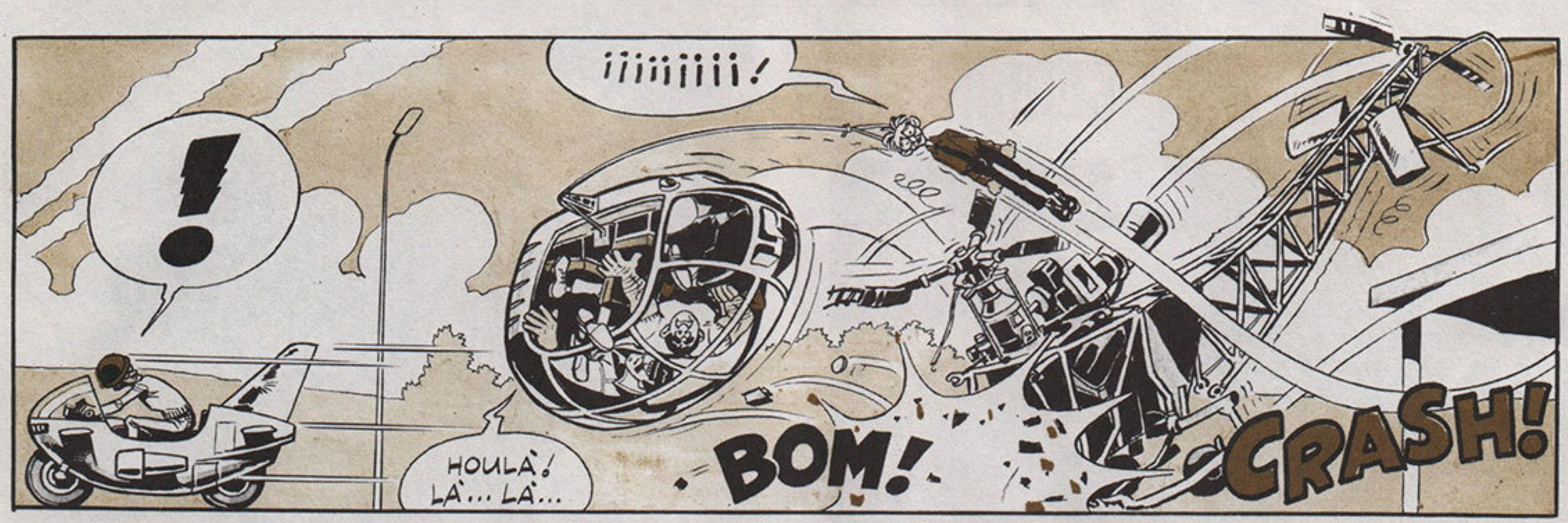



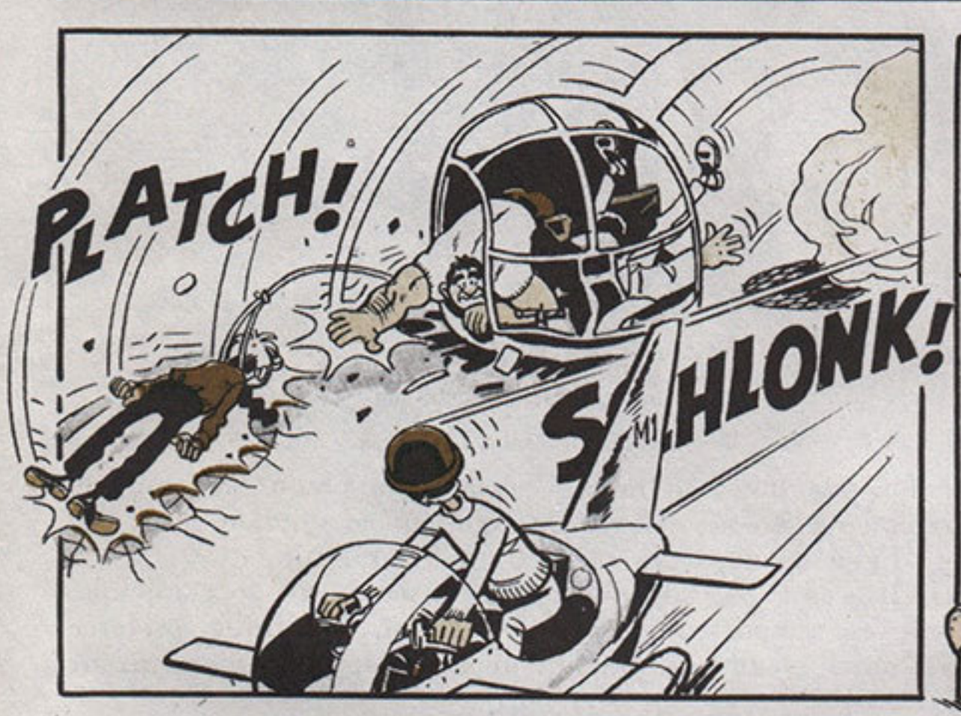
ALBERT AMÉLIE ANICET

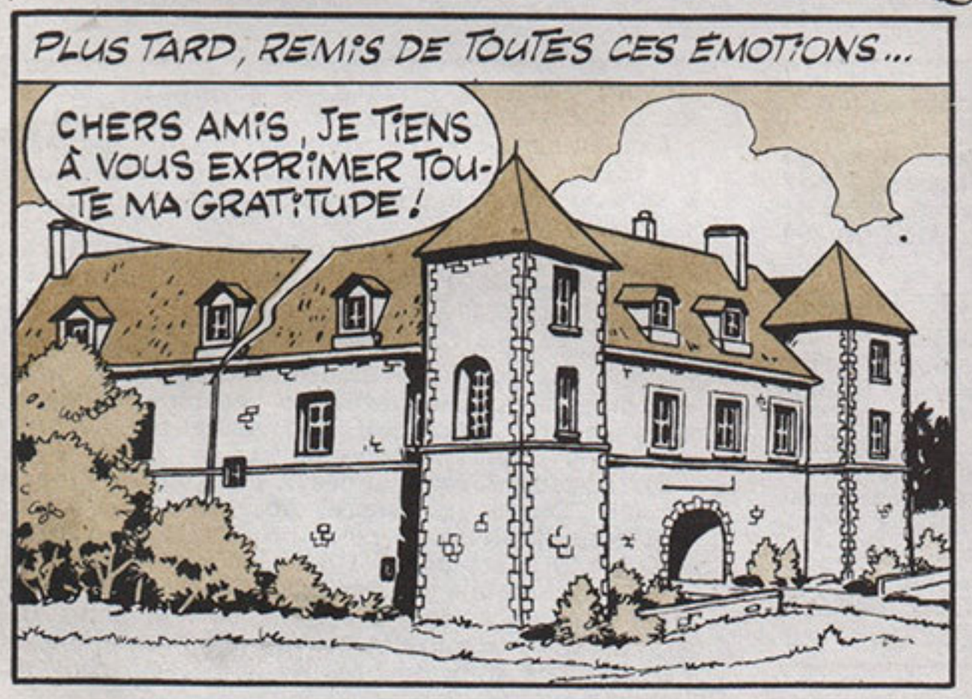
Textes et dessins de Francis Bergèse

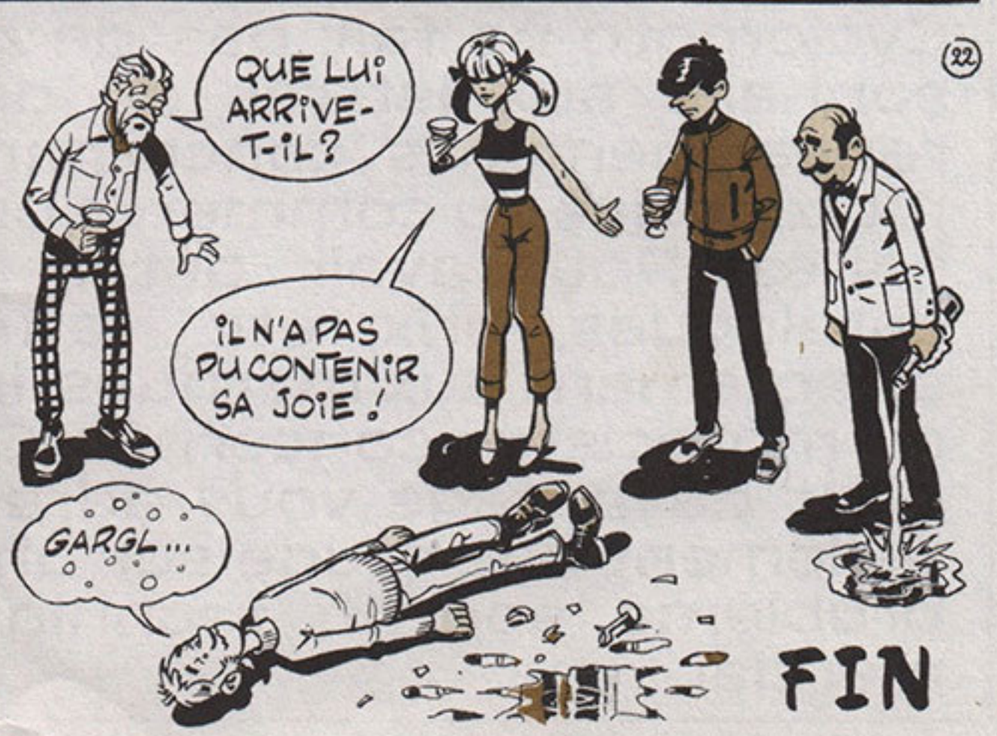
# Le Monstre à 2 Roues

une aventure des 3 A







# et la bulle continue !...

En raison de la sortie tardive du précédent numéro (214, décembre 1970) qui n'est en vente que depuis une quinzaine de jours, nous avons décidé de ne pas publier les résultats de la Bulle qu'il contenait dans le présent numéro. Ces résultats paraîtront donc dans le numéro de février, ce qui laissera à nos lecteurs — comme c'est déjà le cas pour « Jouons ensemble » — un maximum de temps pour envoyer leurs réponses. Et nous continuerons de la sorte, le résultat de la Bulle de janvier étant donné en mars et ainsi de suite.

La Bulle continue donc ce mois-ci avec cette photo montrant le célèbre champion du monde de vitesse Agostini se rendant d'un pas ferme vers la ligne de départ à l'abri d'un... parapluie !

Pour vous, il s'agit de faire dire ou penser à « Ago » quelque chose qui soit en rapport avec cette situation. La Bulle préférée par notre Rédaction vaudra à son auteur un abonnement gratuit de 3 mois à Cyclomoto.

A vous de trouver !

# ECHOS

### LES MOTOS A LA FOIRE DE PARIS

Dans le cadre de la Foire de Paris, qui aura lieu du 24 avril au 9 mai prochain au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, se tiendra une exposition de motos. équipements deux-roues et vieilles motos de collection (la collection de Moto-Revue, pour être précis).

Cette manifestation organisée sous l'égide de la Chambre Syndicale des Importateurs de Motocycles et Industries annexes va permettre aux passionnés de la moto de venir admirer les dernières nouveautés de la production mondiale, du 50 à la 1.200 cc.

Organisée parallèlement avec le Salon du Tourisme, des Vacances et des Loisirs, cette exposition moto vient à point nommé en cette année 1971 qui ne verra pas le traditionnel Salon du Cycle et du Motocyle.

### VELOSOLEX ENTRE DANS LE « 16e »

Les fervents adeptes de Velosolex — du Président Directeur Général à la bonne espagnole en passant par la vicomtesse — trouveront désormais dans le 16e arrondissement un magasin concessionnaire à leur disposition, il s'agit du « 1er Velosolex Conseil ».

Ce magasin sera à la disposition de tous et pour toutes informations, on pourra y « bricoler, réparer, accessoiriser n'importe quel Vélosolex, depuis les 3800 et 5000 jusqu'au dernier Flash et Micron et on y trouvera toute la gamme Vélosolex et tous les accessoires nécessaires aux vélomoteurs.

L'ensemble de cette boutique-conseil Vélosolex — 82 m2 comprend : 1 bureau de réception, 1 salle d'exposition et 2 ateliers de travail.

### NOTRE CONFRERE ROGER BRIOULT REÇOIT LE PRIX CHARLES FAROUX

Depuis 6 ans, la Société des Ingénieurs de l'Automobile, avec la rigueur qui la caractérise, n'avait pas eu l'occasion de décerner son prix « Charles Faroux », destiné à récompenser celui qui sait être aussi bon journaliste que technicien averti de l'automobile.

En désignant cette année à l'unanimité Roger Brioult, Directeur Général Adjoint des E.T.A.I. (Editions Techniques pour l'Automobile et l'Industrie), Rédacteur en Chef de la Revue Technique Automobile et Président de la Commission Technique de l'A.F.P.A.. ce sont plus de 20 ans d'un rigoureux travail d'information et de vulgarisation techniques qui se trouvent honorés.

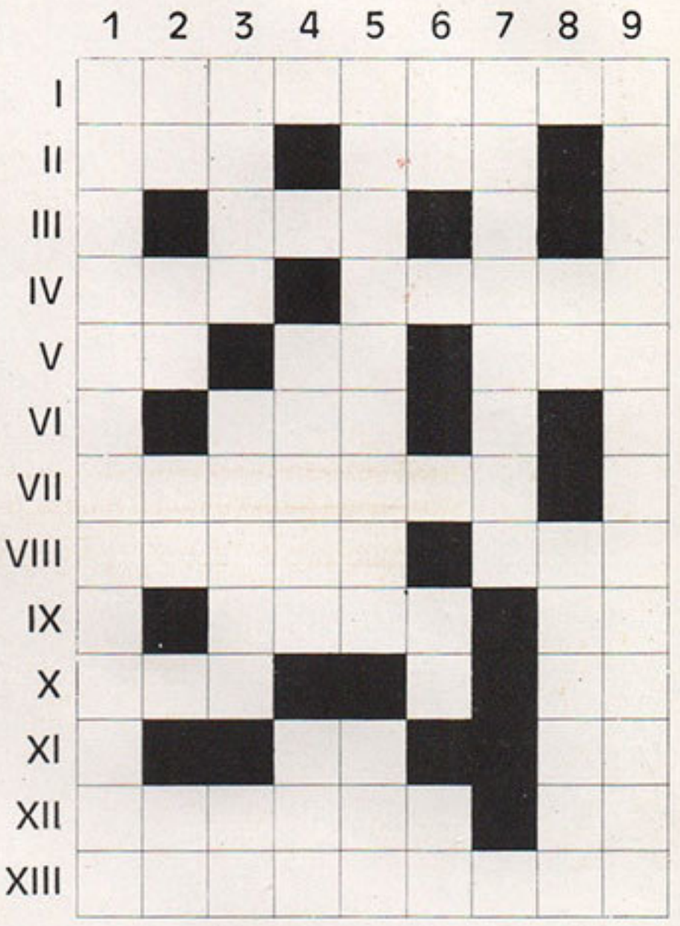
C'est d'ailleurs en songeant autant à l'ensemble de son œuvre qu'à un article précis que cette distinction a été décernée, le lauréat s'étant toujours attaché à mieux faire comprendre ce qu'est la technique automobile, vers quoi elle tend, ce en quoi elle peut être perfectible.

Amoureux de l'automobile, d'un amour qui ne s'est jamais démenti depuis son enfance, Roger Brioult sait aussi en être le censeur parfois et même systématiquement dès qu'il s'agit de sécurité automobile, un domaine aujourd'hui d'actualité mais qui fut pour Roger Brioult un sujet de méditations — comme de propositions concrètes — depuis bien des années déjà, ce qui témoigne de la clairvoyance dont il sait faire preuve dès lors qu'il s'agit de l'automobile et de son avenir.

Connaissant son attachement à la Revue qu'il a contribué à créer et qui est un peu son enfant, on peut dire qu'il est impossible de dissocier le nom de Roger Brioult de la Revue Technique Automobile et c'est pourquoi cette dernière avec toute son équipe s'honore de cette distinction décernée à son Rédacteur en Chef.

**Cyclomoto ne fait pas de réponse personnelle aux lettres ou demandes de renseignements concernant les divers motocycles du commerce ou leurs accessoires. Pour avoir détails techniques, catalogues, prix, etc... adressez-vous directement aux marques, importateurs ou motocistes concernés. Cyclomoto ne peut davantage vous adresser personnellement une étude sur un quelconque problème sportif, technique ou commercial.**

# MOTS CYCLO CROISES



## définitions :

HORIZONTALEMENT. — I. Marchand de motos. — II. Moteur utilisé en grass-track. Dans Husqvarna. — III. Le sert. — IV. grosse anglaise. Abusa. — V. Adverbe. Arrose St-Omer. Pied de vigne. — VI. Sans valeur. — VII. Coureur de vitesse Français. — VIII. Rayer, Robert, Agostini en sont des pilotes pour Montesa, Suzuki et MV. Plateau de cinéma. — IX. Ligament. Arrose Turin. — X. Dans le pain. Au sein du sein. — XI. Conjonction. Deux lettres de erre. — XII. Grosse anglaise. Le début de l'œuf. — XIII. On s'en sert souvent en moto-cross.

VERTICALEMENT. — 1. Votre moto fonctionne de cette manière. — 2. Charpente. Pronom personnel. Coutumes. Richesse. — 3. Adjectif qualificatif. Pas très grande. Note. — 4. Arbre. Met en désordre. — 5. Le motocycliste en est un moderne. Signal. — 6. Au milieu de la rive. Note. Hollande. — 7. Bien pratiques sur une moto. — 8. Article. Contient souvent du nectar — 9. Evite parfois la « gamelle ».

solution du n° précédent

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I | A | E | R | M | A | C | C | H | I |
| II | N | O | T | A | ■ | I | L | O | T |
| III | S | L | ■ | I | N | D | E | ■ | O |
| IV | C | E | ■ | C | I | ■ | F | I | M |
| V | H | ■ | G | O | S | S | ■ | S | ■ |
| VI | E | S | O | ■ | H | O | N | D | A |
| VII | I | ■ | ■ | B | ■ | R | ■ | T | V |
| VIII | D | O | ■ | M | O | T | O | ■ | O |
| IX | T | E | U | N | I | S | S | E | N |

## nos essais disponibles :

« Cyclomoto », le magazine de la petite cylindrée, tient à votre disposition les essais et tests suivants :

**ESSAIS**

**Peugeot 102 M, n° 198.**
**Flandria « Rekord », n° 199.**
**Vélosolex « Flash », n° 202.**
**Giulietta « Levriero », n° 207.**
**Vespa « Ciao », n° 208.**
**Motobécane DC 125, n° 210.**
**Jaw 90 cross, n° 211.**
**Malaguti « Supercinque » n° 213.**

**TESTS**

**Maïco 125 « Trail Bike », n° 199.**
**Lambretta 200 DL, n° 203.**

**Derbi 50 « Gran Sport », n° 210.**
**Kreidler 50 Spécial, n° 211.**

**Guzzi Trotter Mark et Special, n° 212.**

Tous ces numéros sont disponibles à nos bureaux, 103, rue La Fayette, Paris (10e), au prix de 3,50 F l'exemplaire. Ils peuvent également vous être envoyés par poste, contre la somme de 4 F en timbres pour chaque numéro.


**DECOUPEZ OU RECOPIEZ CE BON ET ADRESSEZ-LE A**

CYCLO MOTO

**103, rue La Fayette**
**PARIS (10e)**
**TEL. : 878-99-26 et 99-27**

Changement d'adresse : 0,40 F (joindre l'ancienne bande, de préférence).

# BULLETIN D'ABONNEMENT 35 F

Abonnez-moi pour **1 an** à partir du n° de **CYCLOMOTO**

Je règle (1) : par chèque postal **joint** (3 volets) au numéro 1159-15 Paris
par chèque bancaire **joint**
par mandat-lettre **joint**
par mandat **joint**

(1) Rayer les mentions inutiles

M. .....

Rue .....

.....

Dépt ..... Ville .....



*Imprimé en France par S.N.I.L., 163, rue de Belleville - Paris (19e)*
*N° 215 — Le Directeur de la Publication : M. Casasnovas. Dépôt légal : 1er trimestre N°s 202 et 203*

# conseils & astuces

par D. BERNARDIN

150 pages de texte,
de très nombreuses
illustrations, couverture
cartonnée (qui sera
identique pour tous les
ouvrages techniques publiés
par moto-revue).

**conseils & astuces**

est vendu 16,50 F à nos
bureaux ou 19,00 F versés
à Moto-revue C.C.P. 1-159-15
PARIS.

Premier livre technique
d'une nouvelle série éditée
par **Moto revue**

aucun envoi contre remboursement