

JUIN 1971
219
3,50 F.

CYCLO

MOTO



On ne peut pas tricher avec le désert.

Ce n'est pas par hasard si les grands constructeurs automobiles testent leurs voitures dans le désert. C'est le pire des bancs d'essai. Le sable, la boue, le froid, la chaleur, les côtes, les trous... Toutes les traîtrises y sont. Et on ne peut pas les esquiver. Le Flash, lui, a semblé les ignorer.



**FLASH
SOLEX**

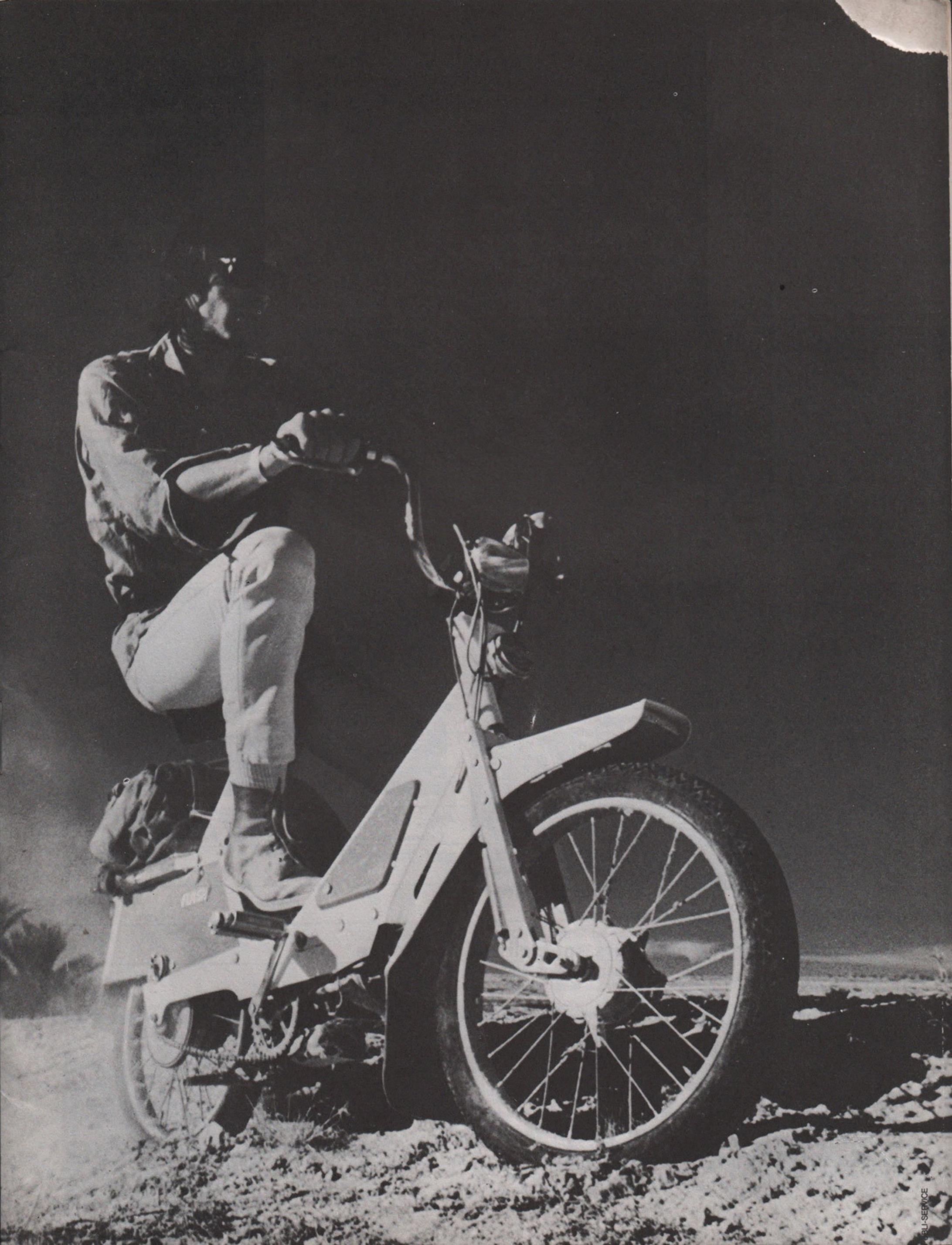
A partir de 640 F ttc
plus frais de livraison

Le Flash 71 est un nouveau Flash. Avec 14 modifications (embrayage, carburateur, système de refroidissement,...) le Flash 71 a prouvé dans le désert qu'il était parfaitement au point.

Presse, radio, cinéma,... Solex a mobilisé les grands moyens publicitaires pour faire découvrir le Flash 71 à vos clients.

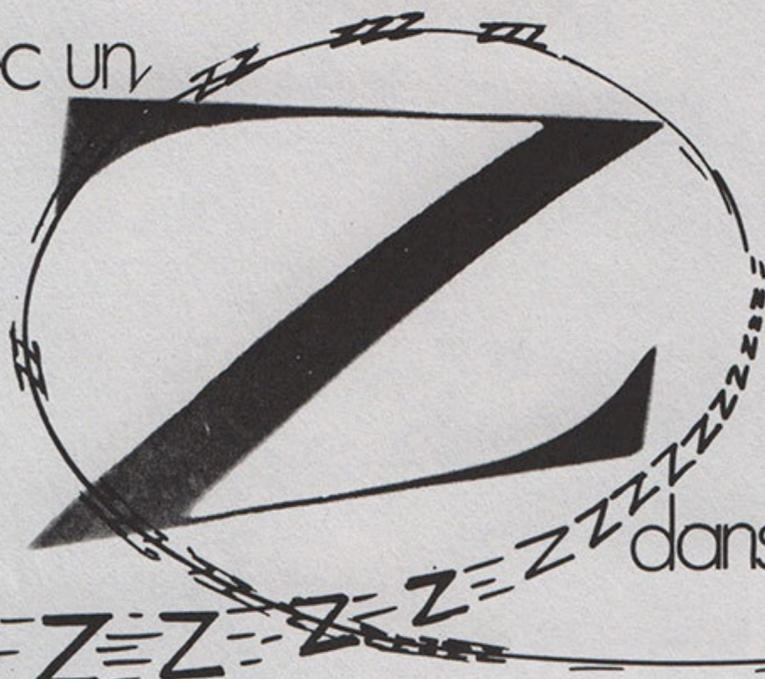
Une fois de plus, Solex fait le maximum pour vous aider, vous et vos ventes.



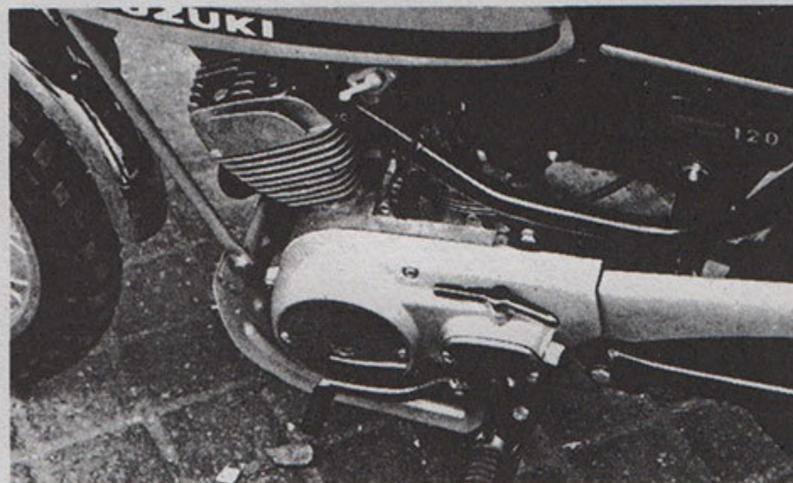
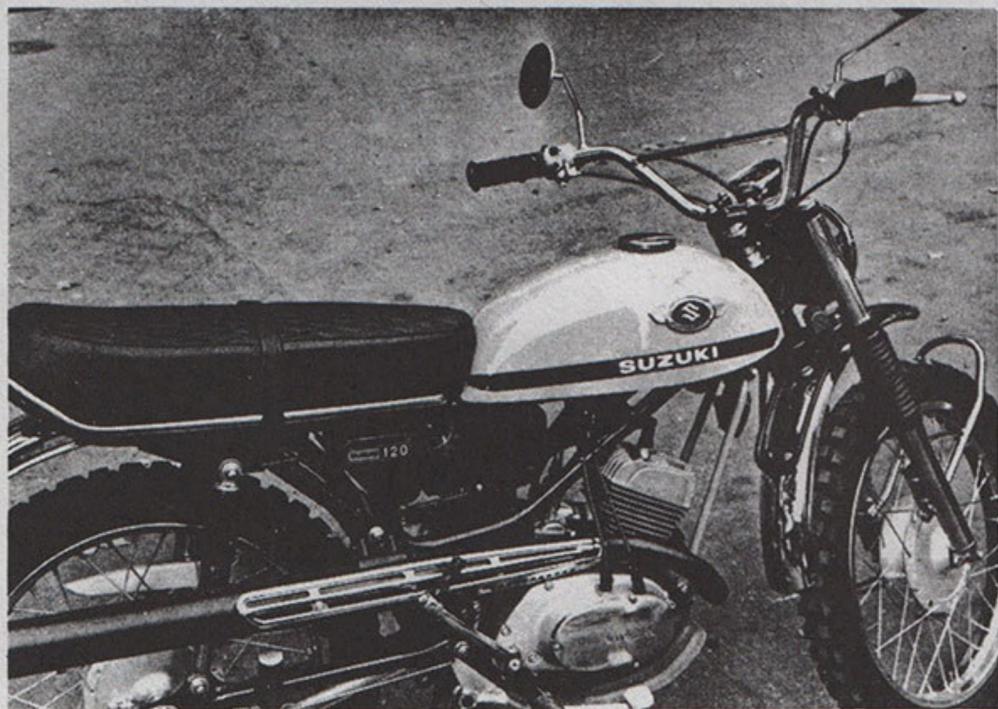




avec un



comme
dans mouche



Le T120 II est équipé d'un monocylindre de 118 cc muni d'une boîte 3 vitesses et d'un relais à 2 positions. On a ainsi 3 vitesses route et 3 vitesses tout-terrain. Peter Gaunt a utilisé avec succès ce moteur en trial.

importés par Pierre Bonnet

et diffusés par les meilleurs spécialistes en France

Ets MURIT, 30, rue Lacordaire,
PARIS 15^e. 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-17^e. Tél. : 425-78-95
Ets DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre
PARIS-2^e. 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-11^e. 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-17^e. Tél. : 627-09-79
Ets VYNCKE, 2, rue de Cambrai,
59 - LILLE. Tél. : (20) 53-98-32
Ets LALA, 194, av. du Maine,
PARIS-14^e. Tél. : 783-50-12
Ets NIHOTTE,
54 - MONT-SAINT-MARTIN,
près de LONGWY

F. CILIENTO, 54, av. de Colmar,
67 - MULHOUSE. Tél. : 42-23-68
LES MILLES MILLES
J.-P. BELTOISE, 33, route d'Orléans,
91 - MONTLHERY. Tél. : 920-60-32 et le 5
à Montlhéry
Ets PEUGEOT-LORRAINE, 5, rue St-Julien,
54 - NANCY. Tél. : (28) 52-29-48
Ets MOTOS-SPORT,
70 - SILLINGY. Tél. : (50) 37
Ets BASSO, 20 rue Louis Ulbach,
10 - TROYES. Tél. : (25) 43-17-90
Ets CERNEAU, 62, rue St-Germain,
27 - LOUVIER. Tél. : (32) 951
Ets DOLEANS, 17, place de la Laiterie,
49 - ANGERS
Ets PSALTY, 80, av. des Ternes,
75 - PARIS-17^e. Tél. : 380-55-52

PALMARES		4	RESULTATS DU JEU N° 217 Très brillante participation !
EDITORIAL	R.C. DELEFOSSE	5	LES ABSENTS ONT TOUJOURS TORT ! A propos de la Foire de Paris.
RALLYE	R.C. DELEFOSSE	6	TROPHEE-ROULETTE DU « VELOSOLEIL » Dix étudiants à Monte-Carlo.
ENDURANCE	LAURENT-MALLET	8	DIX HEURES DE MONTLHERY La course vue d'un stand.
PRODUCTION	D. BERNARDIN	10	LA « MOTO VERTE » Petites cylindrées tout-terrain.
TRIBUNE		16	VOUS AVEZ LA PAROLE ! Dialogue sur tous les thèmes.
QUESTIONS-REPONSES	D. BERNARDIN	18	COURRIER TECHNIQUE Nos solutions à vos problèmes.
POSTER	Photo R.C. DELEFOSSE	20	ANDY LEE En action à Berchères.
EN TOUTE FRANCHISE		22	VOS « MEULES » Et votre avis !
LA COURSE	LAURENT-MALLET	26	CHRONIQUE D'UN ASPIRANT-PILOTE « Tasses à café » pas mortes !
TEST	LAURENT-MALLET	26	VELOCETTE « LE » 1951 En avance sur son temps !
CONCENTRATION	LAURENT-MALLET	28	PONT-A-MOUSSON Avec le « Kick-Racing », un club de jeunes.
NOUVEAUTE	F.M. DUMAS	29	SIMSON « MOFA 1 » Cinquante utilitaire venu de l'Est.
GRAND PRIX	Axel AVENEL	30	EN AUTRICHE, A SALZBURG Les « Tasses » au Continental Circus
FOIRE DE PARIS	LAURENT-MALLET	32	D'UN STAND A L'AUTRE Nouveaux petites cubes.
FOIRE DE PARIS	R.C. DELEFOSSE	34	LES BELLES... ET LES BETES ! Images des animations.
FOIRE DE PARIS	R.C. DELEFOSSE	36	BIEN CONDUIRE SUR DEUX ROUES Avec les jeunes sur la piste d'essai.
ACTUALITES		37	NOUVELLES ILLUSTREES Et la bulle !
COMICS	R.C. DELEFOSSE F. BERGESE	38	MICHEL DANS LA COURSE Ça chauffe pour le « frimeur » !
LES 10 ERREURS		40	POUR VOUS AMUSER... A tous moments, en tous lieux !



NOTRE COUVERTURE :

Alain Gaspard,
988 km
à 38,25 de moyenne
sur Vélosolex Flash !

Directeur de la publication : M. CASASNOVAS
Rédacteur en chef : Richard C. DELEFOSSE
Rédaction et photo : D. BERNARDIN, F.M. DUMAS, A. AVENEL
Collaboration extérieure : Ch. LAURENT-MALLET, M. DUVAL
Conception graphique : Direction, Claude PORCHET,
Adjoint : Axel AVENEL
Administration, Rédaction, Publicité : CYCLOMOTO,
103, rue La Fayette, Paris 10^e - Téléphone : 878-99-26 et 27
C.C.P. PARIS 1.159-15
Abonnement : UN AN 35 F - ETRANGER 48 F. Ce numéro : 3,50 F

? 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, 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 d'envoyer la réponse au jeu 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.

Nous vous proposons aujourd'hui le jeu de la meilleure photo.

Le gagnant sera celui dont la photo sera classée en premier par notre Rédaction. S'il y en a plusieurs, ils seront départagés par tirage au sort. Seront classés ensuite ceux d'entre-vous qui auront obtenu les meilleures notes après le vainqueur.

Que vous proposer comme thème du jeu n° 219 (dont les résultats seront publiés dans le n° 221 de Cyclomoto) ?

C'est la Foire de Paris, ce sont les courses motocyclistes auxquelles j'ai assisté durant le printemps qui m'ont fourni la réponse :

Je vous ai vus si nombreux à photographier les bécanes, les coureurs, etc., que j'ai choisi de récompenser vos talents, votre inspiration de photographe.

A vous donc de nous envoyer dès que possible une photo, une photo dont le deux-roues ne soit pas totalement absent. Même si aucune moto, aucun cyclo n'y figure, il doit y avoir un lien avec les choses, la vie du deux-roues.

Ceci dit, votre photo peut être sportive, technique, touristique, humoristique, vous voyez, vous avez le choix le plus libre. Nous en jugerons d'après la qualité du document en soi, comme d'après l'intérêt, l'originalité du sujet.

Il faut nous envoyer non pas le négatif, mais une épreuve sur papier blanc glacé format 9x13 au minimum en noir et blanc exclusivement.



A vous de jouer donc et, si vous n'avez pas de photo dans vos archives, d'en faire une exprès pour ce jeu. D'autant que, si vous n'y entendez rien ou ne possédez pas d'appareil, vous pouvez toujours vous arranger avec un bon copain.

Votre photo est prête ? Parfait ! Envoyez aussitôt votre lettre à **Cyclomoto, 103, rue La Fayette, Paris 10^e** en mentionnant bien lisiblement dans le coin gauche de l'enveloppe : **JOUONS ENSEMBLE**. Si votre photo 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. Les photos et les noms des gagnants seront publiés au PALMARES du numéro 221.

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.

PALMARES

QUE FALLAIT-IL TROUVER ?

Nous vous avons soumis un texte comportant 10 erreurs volontaires qu'il vous fallait bien sûr découvrir. Voici le texte juste :

Ce VENDREDI 15 août 1969 fut une grande date pour moi. J'allais en effet assister au Grand Prix de France de la GROSSE cylindrée (500 cc) et étrenner pour ce déplacement mon tout nouveau Dax Honda (impossible, ce modèle n'est sorti qu'en 1970), que j'allais pouvoir comparer au Malanca 4 MC de mon ami Denis. Encore que mon quatre-temps culbuté (erreur : le Dax a une distribution par A.C.T. fut d'une cylindrée supérieure, sa puissance n'était qu'égale (erreur : elle est inférieure) à celle du vélomoteur italien de mon camarade. Mais je comptais sur mes quatre vitesses (erreur : le Dax n'en a que trois) pour me tirer au mieux de l'itinéraire. Tout alla bien pour moi dans le début du trajet. Hélas, changeant de rapport, je sentis la poignée de débrayage mollir sous mes doigts (erreur : le Dax a un embrayage automatique) : le câble de débrayage s'était rompu (erreur : le Dax ne comporte pas de commande par

câble de l'embrayage). Denis ne m'attendit pas et je l'entendis bientôt enclencher la cinquième vitesse (erreur : le Malanca 4 MC n'en a que quatre) au loin ! C'est égal, je ne mis que quelques instants à réparer et parvins à Niort (erreur : c'est à Laguëpie qu'a eu lieu le 15 août 1969 le Grand Prix de moto-cross en 500 cc) dans les délais.

6 REPONSES JUSTES A CENT POUR CENT !

Vous êtes six à avoir trouvé toutes les erreurs de notre texte piégé, six qui gagnent donc un abonnement de trois mois à « Cyclomoto » (à compter du n° 220) et parmi lesquels nous avons tiré au sort le gagnant de la maquette Protar.

Gérald Lazzeri (4, square Michelet, 95-Argenteuil) a eu la chance de voir son enveloppe tirée du paquet par la main innocente de notre collaboratrice Martine Duval. A lui donc la maquette du mois, plus l'abonnement que les cinq joueurs suivants recevront également :

Jacques Gaulier, « La roue cassée », avenue du Cimetière Notre-Dame, 03-Montluçon ; Roland Bonnefont, 40, rue du Solayer, 63-Clermont-Ferrand ; Guy Mort, 2, impasse des Vergers, 74-Annecy-le-Vieux ; Joël Duchamp, 3, rue de Ceyrat, 63-Beaumont ; Bruno Martinez, 9, boulevard d'Andilly, 95-Montmorency.

Restait à tirer au sort parmi les nombreux joueurs ayant trouvé neuf des dix erreurs, les quatre qui, s'ajoutant aux six précédents, gagneraient un abonnement de trois mois à dater du n° 220. Le hasard a favorisé :

Marc Delpech, 1, rue de Marnes, 92-Ville d'Avray ; C. Tiennot, 34, rue Laboulaye, 93-Villemomble ; Jean-Marc Kotlarski, 136, rue Pierre-Baudel, 62-Avion ; Philippe Joussaume, 66, rue Montréal, 17-La Rochelle.



LES ABSENTS ONT TOUJOURS TORT !

Sur le thème "Un nouvel art de vivre", la Foire de Paris a fait cette année de la moto son image de marque. Nos importateurs se sont prêtés à l'organisation d'une exposition qui fut très suivie, le Comité de la Foire a mis en place deux animations à succès et la Police nationale, responsable de l'opération "Bien conduire", a testé plus de 7.000 jeunes sur sa base d'essai fort bien équipée.

D'intéressantes nouveautés étrangères, du 50 Kreidler à eau à la 350 tricylindres Kawasaki en passant par la 750 Suzuki "water cooled" ont fait leur plein d'admirateurs et, à côté de la grosse 1.200 Harley-Davidson, le public a pu apprécier aussi nombre de petites machines amusantes ou inédites. Quant aux bons élèves de la piste d'initiation au Deux-roues, ils ont eu l'embarras du choix entre les CZ, BSA, Guzzi, Malanca, Honda, Yamaha, Morini, Kawasaki et Gilera de 50 à 125 cc. mises à leur disposition.

Mais les constructeurs français, dans tout cela, quelle part avaient-ils ? La réponse à cette question, posée cent fois par jour par les visiteurs de la Foire de Paris, est toute simple : ils brillaient par leur absence !

Eh oui, pour une question de principe, pour une position protectionniste du Salon bi-annuel de la Moto, les firmes françaises ont refusé de s'associer à la splendide manifestation promotionnelle de la Foire de Paris, dont les portes leur avaient été pourtant largement ouvertes ! Que croyez-vous qu'il arrivera quand ces milliers de jeunes dont je parlais tout-à-l'heure arriveront à l'âge de leur premier Deux-roues ? Je vous le laisse à penser, mais je crains fort que beaucoup d'entre-eux se souviennent alors de la première marque dont ils eurent connaissance ce printemps !

Que voulez-vous, les absents ont toujours tort, et nos constructeurs risquent fort de le vérifier un peu plus !

Richard

trophée roulette

Le Rallye « Flash Solex 71 » s'est déroulé pendant les vacances de Pâques, du 5 au 9 avril. Il a permis à des étudiants en Droit, Sciences Economiques, Sociologie et Beaux Arts de découvrir ou de faire plus ample connaissance avec les provinces françaises qu'ils ont traversées en suivant la Nationale 7.

Ce parcours de 988 km dont le départ fut donné dans le nouveau Parc des Princes, le plus moderne d'Europe, qui pourra accueillir 50.000 spectateurs, comportait quatre étapes :

Paris - Nevers 232 km ; Nevers - Lyon 248 km ; Lyon - Aix-en-Provence 300 km ; Aix-en-Provence - Monte-Carlo 208 km.

Ces 10 étudiants, 8 garçons et 2 filles, ont accompli cette performance en faisant une moyenne générale de 38,250 km/h, avec un petit moteur de 49 cc, d'une puissance de 1,4 cheval.

C'est le benjamin de l'équipe, Alain Gaspard, 18 ans, étudiant à Nice, qui a reçu à son arrivée à Monte-Carlo le « trophée-roulette » du Vélosoleil, des mains d'une jeune monégasque.

Tous conserveront leur « Flash » bicolore, bien rodé et la combinaison sportive jaune pour d'autres équipées.

« La bicyclette qui roule toute seule », dont l'invention fit la joie de nos parents, change de couleur. Aujourd'hui, elle est pour les jeunes la solution idéale dans les encombrements et leur permet de se préparer dès l'âge de 14 ans à des performances d'adultes.

Ces dix jeunes gens ont ainsi pendant leurs vacances de Pâques accompli une randonnée sportive et culturelle.



La Société Vélosolex (qui a commercialisé 196.374 cyclomoteurs en 1970) vient en effet de sortir un nouveau modèle, le « Flash », qui est sorti vainqueur de bien des épreuves sur les 988 kilomètres du parcours Paris - Monte-Carlo.

Le Flash, dont le moteur 49 cc monocylindre développe 1,4 ch à 5.000 tr/mn, est fabriqué à Courbevoie et monté dans la nouvelle usine de Mâcon. C'est dans cette même usine qu'est fabriquée la carrosserie « Flash » aux nouvelles formes géométriques, qui peut se diviser en trois parties :

L'avant, avec le guidon, la fourche et sa suspension ; l'arrière, avec le porte-bagages et les garnitures ; enfin, la poutre centrale qui renferme le moteur demande une fabrication toute particulière pour garder sa rigidité.

La confection du Flash demande très exactement 76 minutes après l'entrée de la tôle dans la presse.

Il est alors testé, et des essais sur route sont réalisés pour s'assurer de son bon fonctionnement, avant la commercialisation.

Dernier né de la gamme Vélosolex, le Flash est, de toute la gamme Solex, le plus rapide.



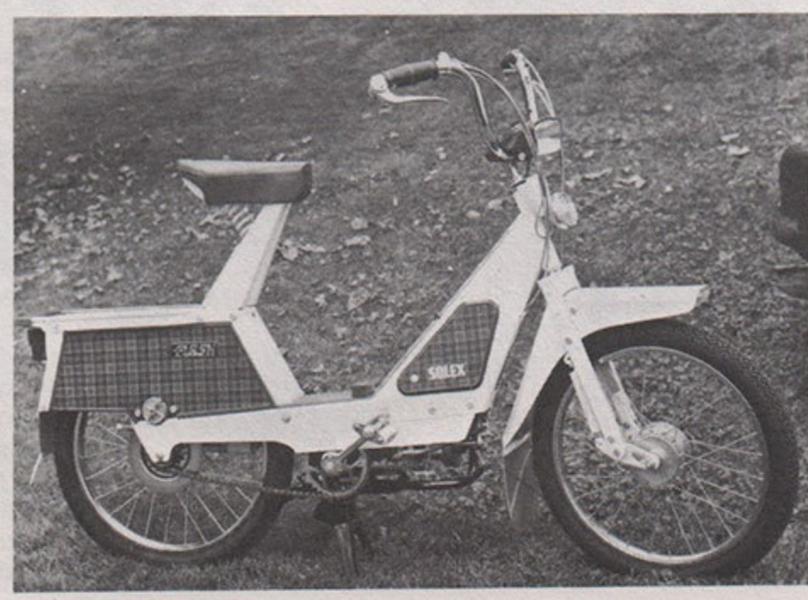
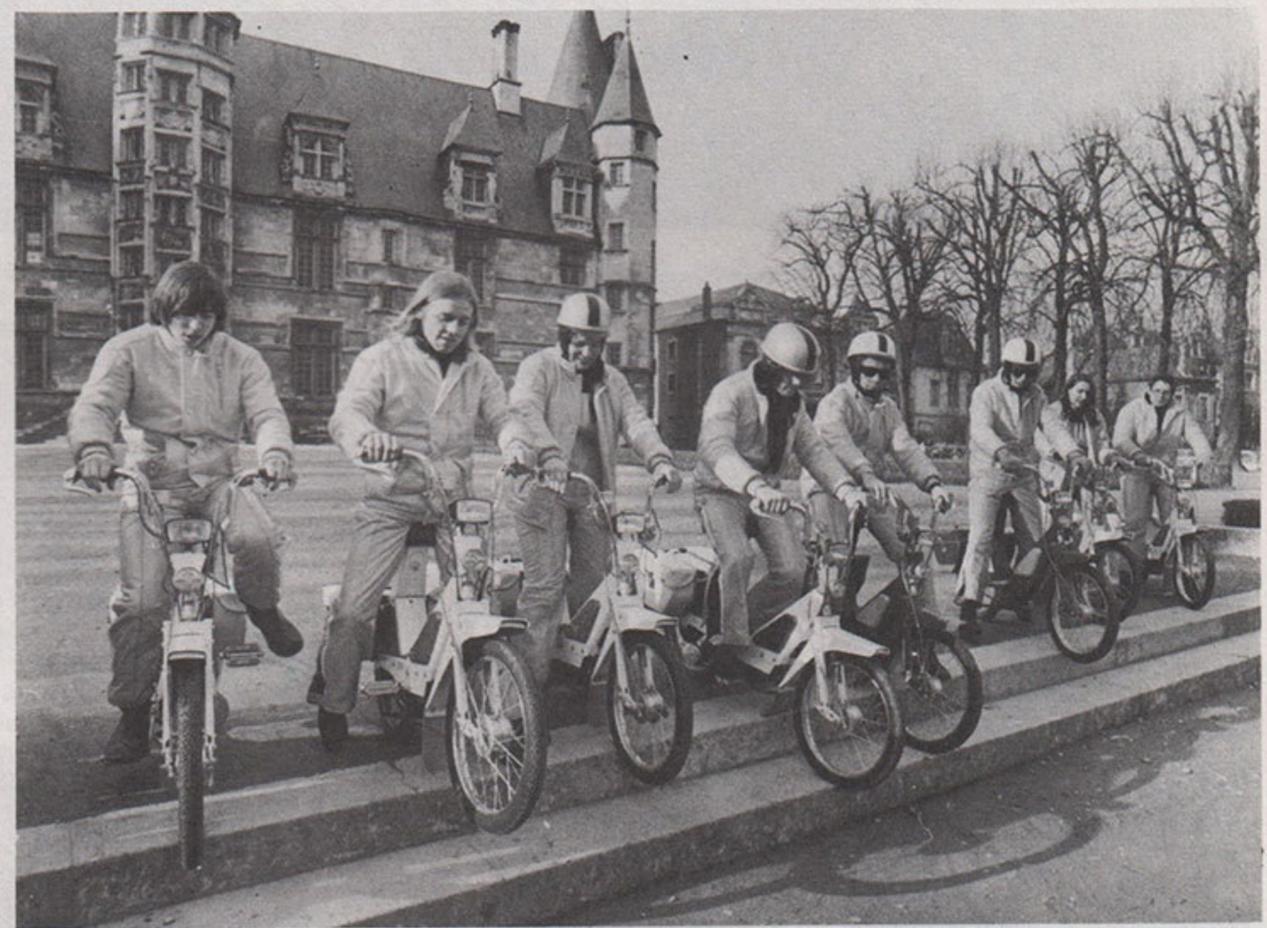
du VELOSOLEIL
à l'étudiant alain Gaspard





Sa vitesse est de 40 km/h et il permet de gravir sans pédaler des côtes de 10 %. De ligne sobre, mais élégante, confortable, stable (son centre de gravité est situé très bas), le Flash bicolore offre trois options de couleur : blanc et bleu ; blanc et orange ; bleu et gris. Le Flash est le premier cyclomoteur de technique automobile. En voici quelques intéressantes caractéristiques : Entraînement par arbre de transmission rigide ; embrayage automatique ; moteur alimenté par un carburateur inversé et refroidi par turbine ; frein à disque ; bloc moteur capoté ; consommation : 2 litres aux 100 km ; capacité de réservoir : 2,300 litres ; Poids : 33 kg ; selle réglable ; ressort de suspension avant chromé ; long-

ron de porte-bagage chromé ; moyeu avant poli ; système de transmission lui permettant un graissage à vie. Pour se personnaliser davantage, le Flash adopte pour ses « fans » un décor carrosserie ; celui-ci s'harmonisera aussi bien avec votre jupe ou votre pantalon. En plus de ses trois couleurs, Flash vous propose trois décors en Vénilia « auto-collants ». Pré-découpés, vous les poserez vous-même, en quelques instants. Personnalisez, changez votre Flash aussi souvent que vous le voudrez... Scottish ; Hippie ; Teck. Ces décors « auto-collants » sont en vente chez tous les concessionnaires Vélosorex au prix de 9 F. Quant au Flash lui-même, il vaut 584 F sans suspension et 649 F avec suspension.



- 1 Les étudiants ne mollissent pas pour assurer la moyenne !
- 2 Au Parc des Princes, c'est la charmante actrice Christine Delaroché qui a donné le départ du Rallye Flash Solex 71.
- 3 Etape à Lyon, où l'un des participants se voit remettre la roue symbolique, associée comme il convient au fameux saucisson !
- 4 Départ d'étape, devant le Palais des Ducs, à Nevers.



les «10 heures»

dans le camp

de la

Laurent-Mallet



Seule solution, lorsque l'on n'a pas de boîte : attaquer sans freiner !

A la suite de la « touchette » de Lepcke (debout avec le casque) les réparations se font le plus vite possible.



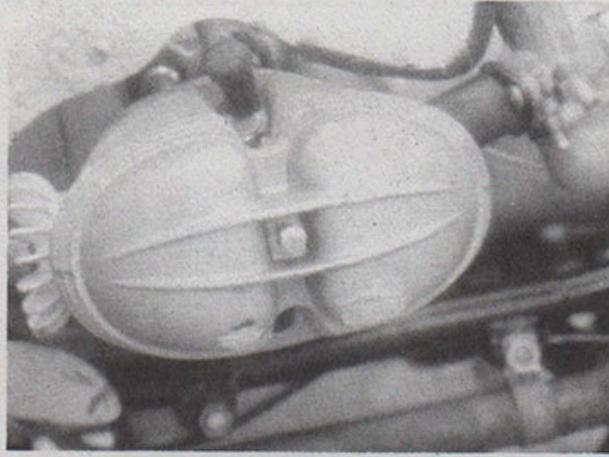
Les courses d'endurance n'existant plus pour nos chères tasses à café, je m'apprêtais à participer activement comme « spectateur de choc ». J'avalai des comprimés pour crier plus fort que tout le monde et fréquentai un cours de karaté afin de renforcer mes mains en vue des applaudissements frénétiques (on ne se rend pas compte de l'entraînement qu'il faut pour être spectateur).

La forme était presque parfaite lorsque, par téléphone, mon ami Carlier m'appela : « dis donc Toto cela te plairait de me donner un coup de main pour préparer une « Béhème » en vue des dix heures ? Je fais équipe avec Lepcke... comme au Bol ».

Je rencontre les deux complices dans le box de la grosse machine germanique. La séance de strip-tease mécanique est commencée, ce qui permet de voir le gros volant d'inertie qui va être remplacé par celui — ultra léger — d'une 69 S. L'aspect des pistons me semble curieux, et, petit à petit, la vérité se fait jour : ce sont des pistons de Fiat du genre bien lourd... dire que ça a deux Bols d'Or!... de quoi faire hurler tout préparateur normalement constitué!!!

Les « kolossales » pièces enlevées, le moteur désossé intégralement, les roulements sont changés : rien que du neuf et du rutilant. Le « toc » est laissé pour les « petits copains ». Lepcke est un farouche partisan de la propreté : pour nettoyer les moteurs, il a acheté une machine à laver du type « ménagère modèle » qu'il remplit d'essence. Le résultat est formidable. De plus, il dispose d'un outillage digne d'un professionnel et dans le box tout est nickel.

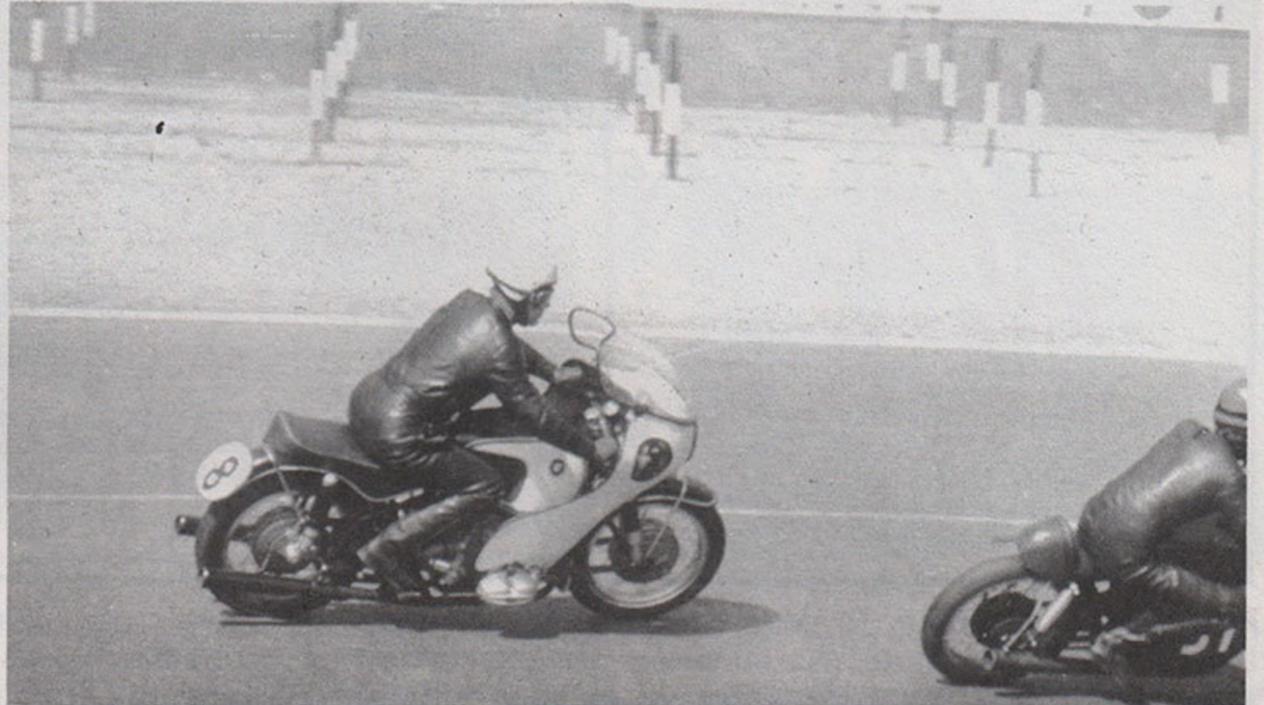
Carlier se charge des culasses : il adore les grosses soupapes ; à l'admis-



Les malheureux cache-culbuteurs : dire qu'ils auraient facilement fait des milliers de kilomètres, achetés par un « touriste » calme...

Carlier repartant avec sa « gueule des mauvais jours » et, comme seules vitesses utilisables, la première et la quatrième.

Lepcke : un style très « grand tourisme ».



sion il place des 42 mm alors que, d'origine il y a des 38. L'arbre à cames est un « RO 160 » bien connu des préparateurs de « béhèmes ». Les carbus ? Des Amal de 32 mm de diamètre. Le tout, remonté impeccablement, est complété par deux longs mégaphones. Pas de problème, ça doit respirer...

Samedi les essais... la bécane est juste remontée. Le moral n'est pas excellent : Lepcke aurait voulu roder le moteur. Enfin le vin est tiré, il faut le boire... A tour de rôle, les deux pilotes tournent : Lepcke apprend le circuit car il ne connaît pas « le fond ». Carlier passe de plus en plus fort et prend ses repères de freinage. La « Béhème » n'est pas du tout une « pompe à feu » et prend bien ses tours... Le soir tombant sonne l'arrêt des hostilités, nos deux héros se retirent sous leur tente car telle est la mythologie...

Un coq déchaîné force Phoebus hors de son lit, entraînant dans son mouvement une foule hétéroclite de pilotes mal rasés, de spectateurs courageux et d'« officiels » guillerets. A l'aube de ce grand jour, même les journalistes sont là !... Un grand silence, le « tap tap » des semelles sur le revêtement du vieux circuit, et la fête commence... le grand, le sublime rusch. Lepcke a pris le premier relais et se maintient dans le peloton. Déjà des machines s'arrêtent, des mécanos s'agitent fébrilement... Dans le stand de la n° 8, aucune panique ; le calme plat, la sérénité... le pilote et la machine tournent régulièrement...

Je pars faire un petit tour dans les stands voisins. Celui des « deux filles » est une place forte assiégée par les photographes en mal de sensations. D'un pas décidé, je me dirige vers « La Ferme »,

le spectacle est de choix : il y a un « fondu » sur une Laverda de série qui attaque comme une bête, sortant au ras du mur en guidonnant, les genoux écartés. Vraiment je ne pensais pas qu'il finirait sans casser... et pourtant, c'est la troisième place qui était au bout des dix heures !...

Carlier a pris le relais, Lepcke le prévient : « la seconde est morte ! ». Serant les dents, le pilote tout de noir vêtu s'élance. Les cache-culbuteurs réclament grâce... sans espoir ! Impitoyablement la machine balance, la tête du pilote apparaissant à hauteur du bracelet intérieur au virage... le style « coucou je suis là » qui n'est pas sans rappeler le regretté Steenson. Dans les chicanes le spectacle est bizarre : on dirait un diable dans un bénitier ; un coup à gauche et, en force, tout rebascule à droite... Aussi vite qu'une Ducati... Les résultats sont éloquentes car, sans seconde, il réalise le meilleur temps des flat-twins...

Rougerie et Fougeray ne quittent pas le nez de la bulle : partout ils passent au maxi... deux bons pilotes et un avion, la victoire, sauf accident, ne peut plus leur échapper !...

Dans un bruit de papier de soie déchiré, la Kawa d'Offenstadt réalise une remontée qui soulève l'enthousiasme... Les fanas du cylindre à trous ont le secret espoir d'une victoire. Hélas, à cinq minutes de la fin, la chaîne rendra l'âme et c'est poussée par un pilote au grand courage que la machine prendra la seconde place...

Sur la « 8 » Lepcke a remplacé Carlier et tourne régulièrement... Son style est différent : la machine frotte tout par terre mais le corps reste perpendiculaire au sol... A chaque tour, loin des regards,

Delphine et Dominique s'affirment : leurs trajectoires deviennent de plus en plus précises et, ma foi, le spectacle est joli... Si elles persistent, voilà un équipage que l'on pourrait retrouver aux places d'honneur...

Carlier se prépare pour le dernier relais ; la tension est extrême sur le stand : Lepcke ne réparait pas... Enfin le coup de trompe des commissaires placés à l'entrée de la piste de décélération nous libère de l'angoisse : la « 8 » apparaît, mais seule sa silhouette ventrue nous permet de la reconnaître : les plaques se sont « fait la jacquette ». La bulle balotte de gauche à droite : voilà qui sent la gamelle !... Des cris : le boulon ! pas celui là !... tiens bon !... vas-y !... où est le bouchon ?... passe-moi le fil de fer » dénotent de la nervosité chez les pilotes et dans l'assistance. Enfin le plein est fait, la bulle est au fond du stand, les plaques sont replacées... Carlier est en selle. Moteur, ça tourne... Gérard a « sa gueule des mauvais jours » : non seulement il n'y a plus de seconde, mais la troisième s'est évaporée et il reste au moins trois heures !... La seule solution est de « rentrer dedans » afin de perdre le moins d'élan possible dans les chicanes, même si l'on « surprend » des concurrents au freinage !

Le résultat fut une vingt-et-unième place, un véritable exploit si l'on songe à l'état de la boîte !...

Voici ce qu'a été, entre autres, la course d'un des nombreux équipages qui se trouvent dans « le fond du classement » et dont personne ne parle. Si vous pensez faire mieux, et si vous pensez que ce sont des pinces, au lieu de siffler, la prochaine fois, vous mettez les fesses sur la selle et vous tournez !...



tour d'horizon des

» TOUT TERRAIN «

Pour vous convaincre, je vous dirai tout d'abord que le tout-terrain en moto est en passe de devenir un sport « in ». Vous avez peut-être vu la page entière de « France-Soir », consacrée au trial dans une édition du samedi, et la couverture du même numéro montrant la championne de rallye, Marie-Claude Beaumont, sur un « Lobito ».

Cela si vous êtes un peu snob. Si tel n'est pas le cas — ce qu'au fond je souhaite vivement — je peux vous dire qu'une journée de tout-terrain, trial ou balade débridée, vaut une journée de golf, de tennis, de natation ou de tout autre discipline. « La Moto Verte » donne autant de courbatures que le vélo, la marche, le ski ou la varape.

D'ailleurs, que de points communs avec ces deux derniers sports : sens de l'équilibre, dérapages contrôlés, tentative de passer partout. Et puis, motocyclistes de tout-terrain, skieurs et alpinistes ont en commun l'amour de la montagne, des chemins muletiers, des pentes escarpées et du repos mérité au sommet, devant un paysage magnifique ! Si je ne vous ai pas encore persuadé, je peux vous dire encore qu'une « tout-terrain » se joue des dunes, des rochers, des prés marécageux, des ruisseaux, des arbres en travers des chemins.

Bref, vous pourrez savourer à son guidon un aperçu d'une vraie liberté. Pour écarter vos dernières réticences je vous ferai remarquer que beaucoup de modèles sont équipés de l'éclairage, d'un avertisseur, d'un antivol, que les pneus tout-terrain sont excellents sur le bitume, que les accélérations sont exceptionnelles, que la maniabilité est celle d'un cyclo, enfin que « ça frime !... »

Vous voilà convaincu... Et vous n'avez pas le permis... Qu'importe, il existe d'excellentes 125 de tout-terrain, plus ou moins spécialisées. Des trail bikes (nous ne parlons que des machines sérieuses qui ont réellement des capacités tout-terrain), des trial et des

moto-cross, les secondes étant plus dociles et les troisièmes plus puissantes mais aussi plus bruyantes (pas question de rouler en ville avec un pot de détente).

Les premières sont un peu bonnes à tout faire. Rapides sur route, elles ne dédaignent pas pour autant les chemins escarpés. Elles ont généralement une selle double, des repose-pieds passager et, sans exception, tout l'équipement routier indispensable. Elles sont tout de même moins maniables et moins bonnes grimpeuses que les « trial ». Livrées avec l'éclairage et ce qui s'ensuit, ces dernières ont une selle simple et des repose-pieds reculés. De ce fait, elles peuvent moins facilement être mises à toutes les sauces. Mais elles sont indispensables à qui veut tenter le grand jeu, passer partout où bon lui semble, exercer son habileté et, un jour peut-être, s'aligner dans une épreuve de trial pour mesurer ses capacités par rapport aux autres.

Enfin, les « cross » sont de petits monstres débordant de chevaux, dont on ne peut vraiment tirer parti que sur un circuit fermé, appris par cœur et qui, plus encore qu'une trial, beaucoup plus même sont avant tout destinés à la compétition. Il y aura sans doute des courses de 125 cc dès cette année ; en tous cas dès 72 le championnat de France junior se courra en 125 pour les « 16 à 18 ans ». Avis aux amateurs !

Vous trouverez en ces pages la photo et la description essentielle d'un certain nombre de machines qui répondent parfaitement aux définitions données plus haut. Ce qui ne veut pas dire que cette présentation constitue le catalogue général de tous les petits cubes valables en matière de tout-terrain. Tous les modèles, toutes les marques ne figurent pas ici, mais cet article n'a d'autre propos que de vous apporter des exemples, de bons exemples tirés d'une production nombreuse et diversifiée.

montesa



Chez Montesa, nous trouvons un mini trail-bike, le 50 cc Fura présenté en version cyclomoteur. L'expérience de la marque fait que ce 50 cc est ce que l'on peut faire de mieux en matière de cyclomoteur tout-terrain. Mais cela reste un cyclo avec une puissance limitée. Passant d'un extrême à l'autre, Montesa présente également une 125 de moto-cross, la Cappra 125 MX.

Fura :

Alésage : 38 mm. Course : 43 mm. Carburateur : \varnothing 14 mm. Puissance : 1,6 ch à 6.400 tr/mn. Boîte de vitesse : 3 rapports. Freins : \varnothing 100 mm. Pneu AV : tourisme grosses sculptures. Pneu AR : cross. Réservoir : 5 l. Prix : 2.460 F.



Cappra 125 MX :

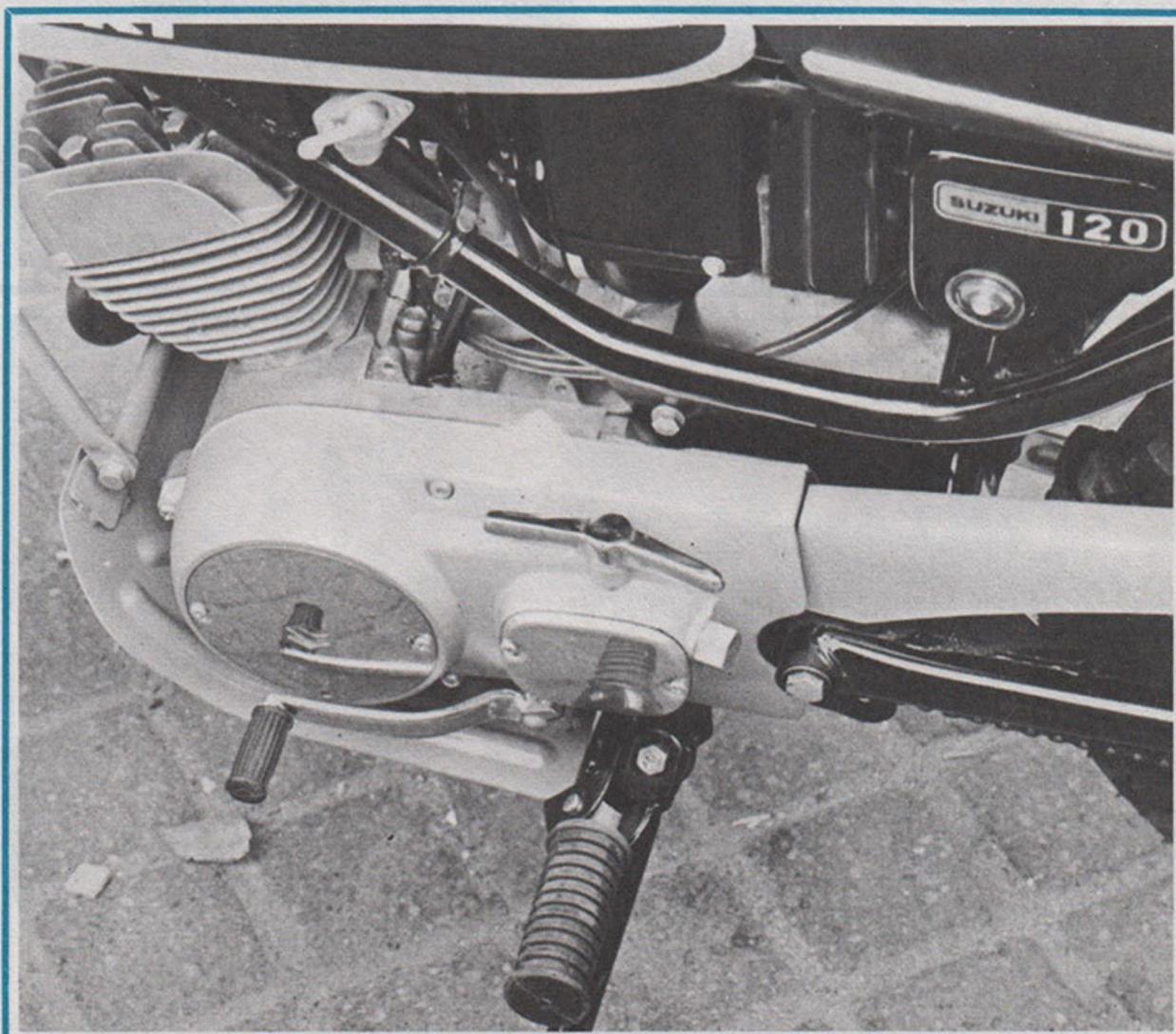
Alésage : 51,5 mm. Course : 60 mm. Puissance : 19 ch à 7.500 tr/mn. Carburateur : Amal \varnothing 27 mm. Boîte : 4 vitesses. Roues AV : \varnothing 21", AR 18". Freins AV, 130 mm, AR : 180 mm. Prix 5.650 F. Importateur : G. Ravel, Route Nationale, 66 - Le Soler. Tél. : 37-50-92.

suzuki

La Suzuki TC 120 comporte une originalité. Sa boîte est à trois vitesses seulement, mais un relais à deux positions permet de disposer de trois vitesses courtes et de trois vitesses longues. Ce moteur est monté sous le cadre de la 125 bicylindre muni des mêmes suspensions.

TC 120 :

Alésage : 52 mm. Course : 56 mm. Puissance : 12 ch à 7.500 tr/mn. Boîte : 2x3 vitesses. Réservoir : 7,8 l. Poids : 93 kg. Prix : 3.500 F. Importateur : Ets Pierre Bonnet, 78, avenue du Général Leclerc, 92 - Boulogne-Billancourt. Tél. : 825-47-11.



bultaco

Chez Bultaco, on trouve un modèle de « trail-bike » que l'on transforme facilement en trial avec une roue de 21" et la boîte de la Sherpa T (250 cc) qui entre miraculeusement dans ses carters. Le bas-moteur est d'ailleurs similaire de la 125 à la 250 ; c'est un gage de robustesse et, sans grosses modifications, le 125 peut recevoir un cylindre de 175 cc ou de 200. Dans sa version standard, le **Lobito** a les caractéristiques suivantes :

Lobito MK3 :

Alésage : 51,5 mm. Course : 60 mm. Compression : 10 à 1. Puissance : 12 ch à 8.000 tr/mn. Carburateur : Amal Ø 25 mm. Boîte : 5 vitesses. Frein avant : Ø 125 mm. Frein arrière : Ø 140 mm. Pneu avant : 3.00×19. Pneu arrière : 3.50×18. Réservoir : 7 l. Poids : 87 kg à vide. Prix : 3.950 F.



Le Lobito MK IV, nettement plus puissant (18,4 ch) est équipé d'un pot de détente suivi d'un silencieux. Une batterie et un contact à clef complètent son équipement. Cette machine de 100 kg à vide est capable d'une vitesse de pointe de 118 km/h et en version 175 cc, la puissance est de 20 ch et la vitesse de 120 km/h. Prix : 4.500 F.

SHERPA « S »

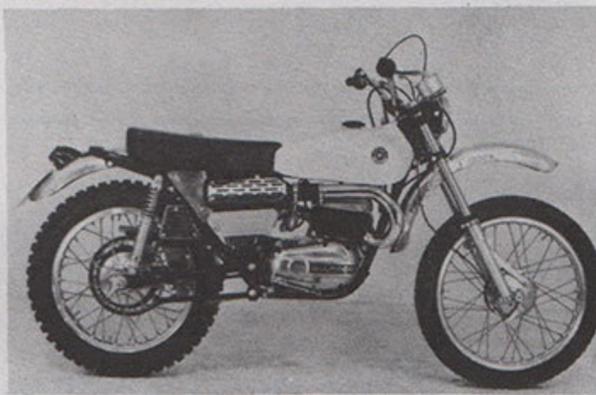
C'est le modèle cross de la marque. Rien qu'à la lecture des chiffres qui le caractérisent, on sait que si cette machine est idéale pour un débutant en moto-cross, elle ne peut être mise entre les mains d'un pilote ne connaissant rien au tout-terrain. La même machine existe en version 175 cc et 200 cc, qui ne sont pas importées.

Sherpa S 125 :

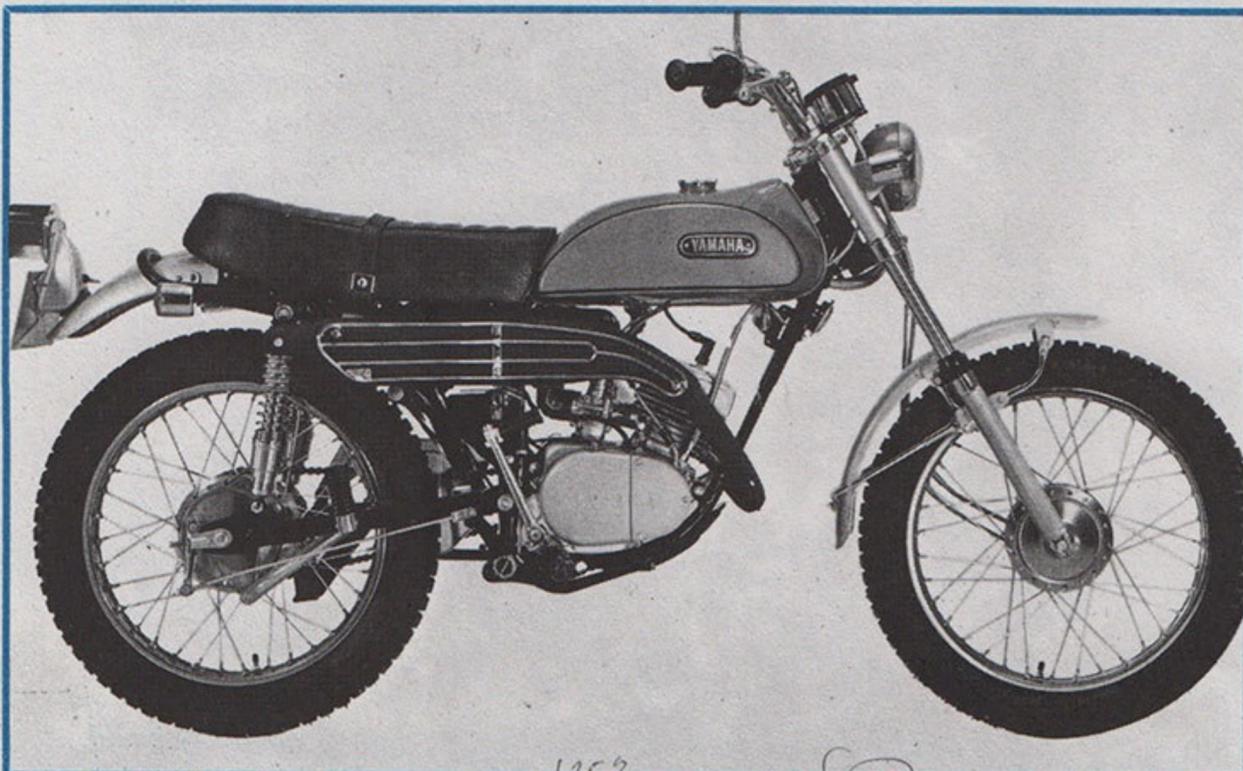
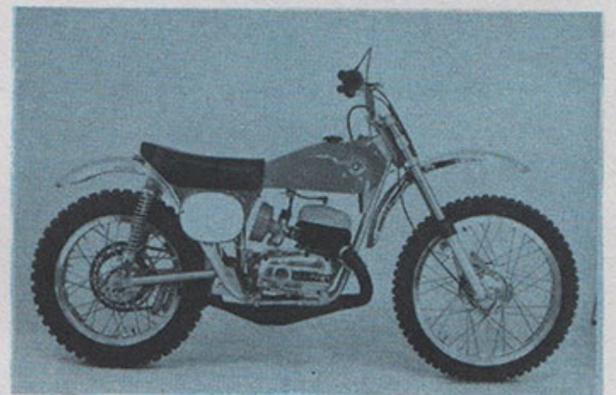
Alésage : 51,5 mm. Course : 60 mm. Compression : 14/1. Carburateur : Ø 30 mm. Puissance : 22 ch. Boîte : 5 rapports. Frein avant : Ø 140 mm. Frein arrière : Ø 140 mm. Pneu avant : 3.00×21 (cross). Pneu arrière : 4.00×18 (cross). Réservoir : 7 litres. Poids : 95 kg. Prix : 4.950 F. Importateur : F. Lucas, 93, av. des Minimes, 31-Toulouse. Tél. : 47-92-07.



LOBITO MK 3



SHERPA S



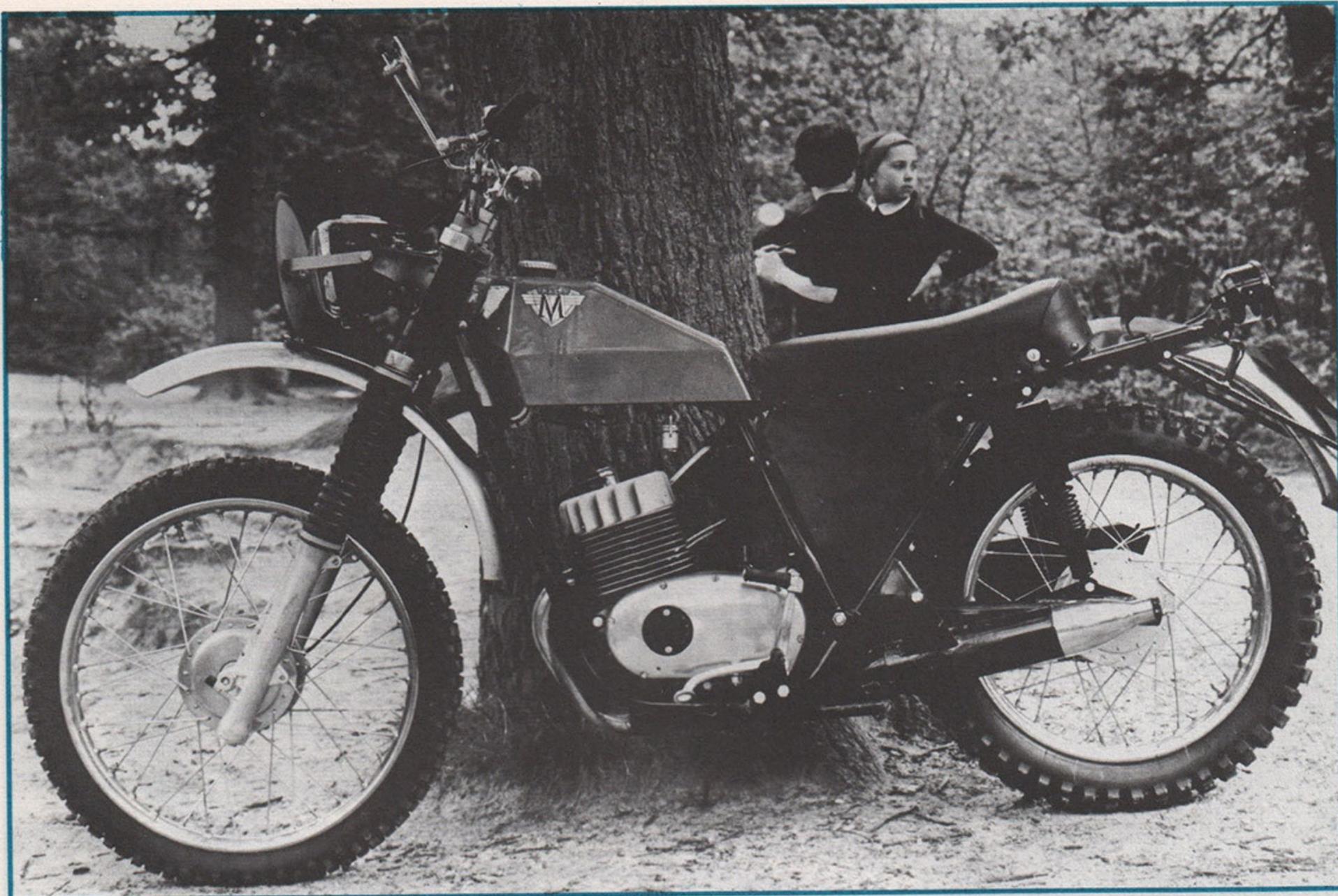
yamaha

La 125 Yamaha AT1 est une véritable machine tout-terrain. Telle qu'elle est livrée elle peut paraître un peu lourde pour sa puissance mais c'est la rançon de son équipement très complet comprenant une batterie et, raffinement suprême, un démarreur électrique. Un aperçu de ses possibilités nous est donné par les succès de Félix Verhoeven dans les moto-cross belges de 125 cc, au guidon d'une machine de ce type, il est vrai très allégée.

AT1 :

Alésage : 56 mm. Course : 50 mm. Compression : 7 à 1. Carburateur : Mikuni Ø 24 mm. Puissance : 11,5 ch à 7.500 tr/mn. Boîte : 5 vitesses. Poids : 94 kg à vide. Prix : 3.790 F.

Importateur : Sonauto 52-57, rue Marjolin, 92-Levallois. Tél. : 755-97-40.



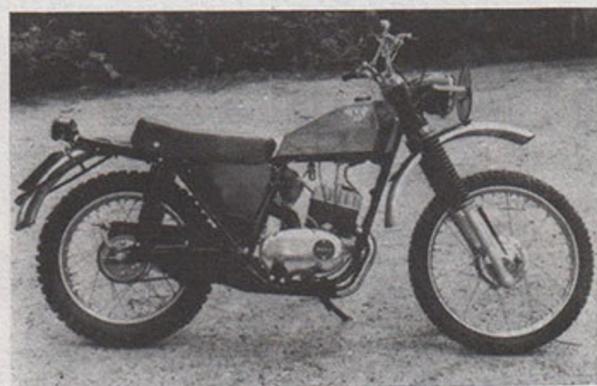
maico

Maïco présente une 125 tout-terrain et une 125 cross étroitement dérivées l'une de l'autre. Ces machines sont munies d'un moteur à distributeur rotatif. Ce sont la GS 125 et la MC 125.

GS 125 et MC 125 :

Alésage : 54 mm. Course : 54 mm. Compression : 10 à 1. Carburateur : Bing Ø 26 mm (distributeur rotatif). Puissance : GS 125 (silencieux) 14,5 ch à 7.200 tr/mn, MC 125 (pot de détente) 18 ch à 8.800 tr/mn. Boîte : 6 vitesses. Pneu avant : 2.50×21. Pneu arrière : 3.50×18. Réservoir : 7 l. Poids : GS 105 kg, vitesse : 110 km/h, MC 95 kg. Prix : GS et MC 4.800 F.

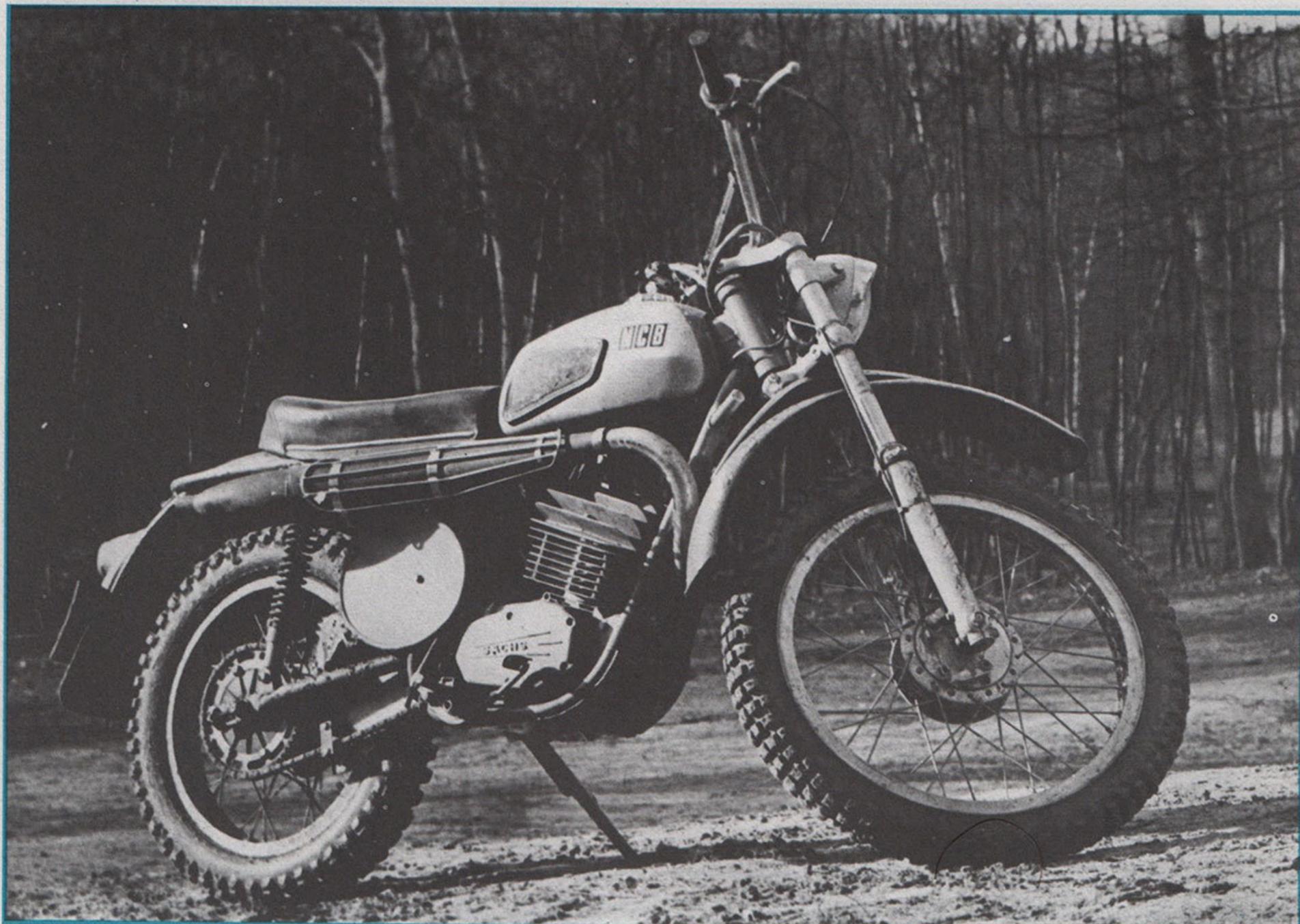
Importateur : Maïco France, Mas Saint-Hubert (Pont de Crau), 13-Arles. Tél. : 6-89 à Arles.



sprite

Encore une petite machine de trial qui nous vient d'Angleterre. Brian Hutchinson la mène de main de maître dans son pays d'origine et ramasse de belles places, telle sa 5^e position au classement général du Vic-Brittain Trial (1^{er} des 125). Alésage : 54 mm. Course : 54 mm. Carburateur : Bing Ø 24 mm. Puissance : 18 ch (en pot de détente). Boîte : 5 vitesses. Pneus : AV 2.75×21, AR 4.00×18. Freins : Ø 150 mm. Réservoir : 6,8 l. Poids : 77 kg. Prix : 4.960 F T.T.C. avec équipement électrique. Importateur : R. Leconte, 44, rue de Vouillé, Paris 15^e. Tél. : 828-06-74.

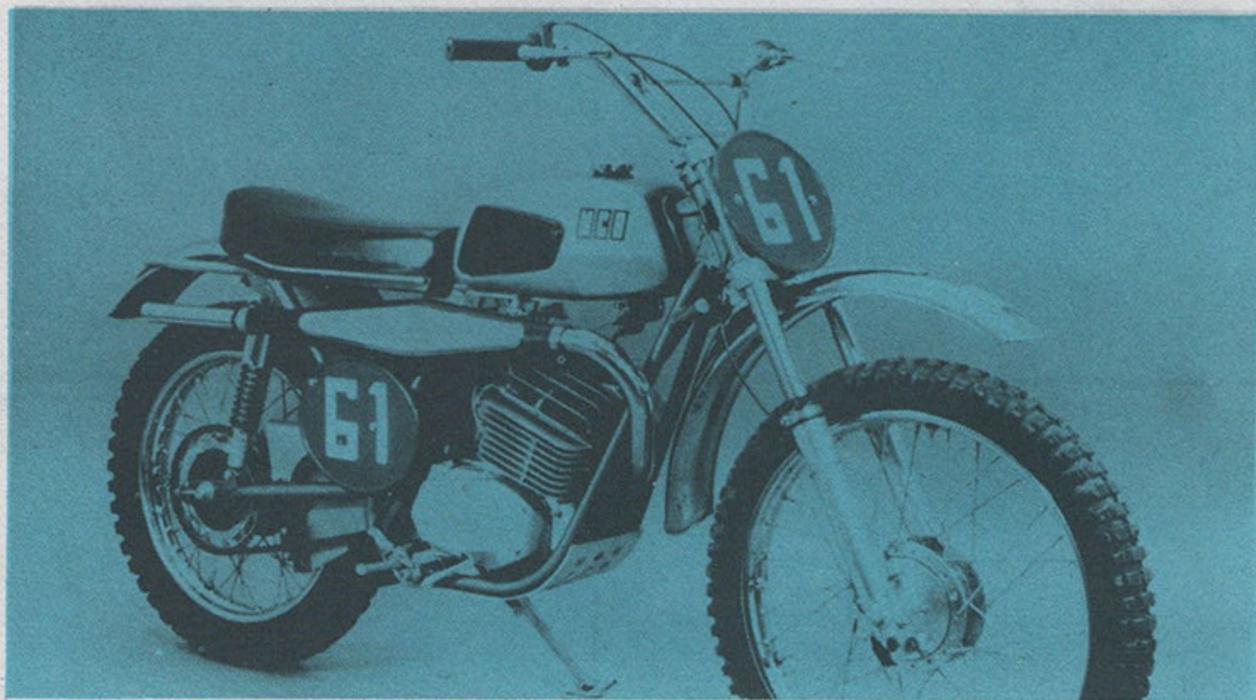




monark

La M.C.B. Monark bénéficie de toute l'expérience de la marque sur les grosses monocylindres 500 quatre-temps. Le cadre est une copie conforme de cette championne du monde remarquable, rapetissé pour recevoir le petit 125 Sachs. En version tout-terrain et en version cross la Monark révèle une tenue au sol exceptionnelle. Elles diffèrent uniquement par l'éclairage et le pot d'échappement.

Alésage : 54 mm. Course : 54 mm. Puissance : 18 ch à 7.300 tr/mn (pot de détente). Carburateur : Bing Ø 24 mm. Boîte : 5 vitesses. Pneus : AV 3.00×21, AR 3.50×18. Freins : AV et AR Ø 130 mm. Réservoir : 8,5 l. Poids : 90 kg. Prix : cross 5.150 F, tout-terrain : 5.350 F. Importateur : Royal-Moto (Yves Cosson), 8, rue Canebière, Paris 12°. Tél. : 343-10-95.



saracen

La 125 Saracen importée en France par Christian Rayet, champion de France de trial, a recueilli de nombreux succès en Angleterre entre autres aux mains de J. Galloway. La partie cycle est très étudiée. Le pilote peut notamment retendre la chaîne sans quitter la selle, et la machine est très légère. Le réservoir en plastique orange est très étroit à l'arrière pour faciliter les déhanchements et le moteur dont l'échappement trial a été étudié en collaboration avec l'usine Sachs qui construit le moteur, permet de compter sur un moteur très souple, étonnant

même pour une petite cylindrée. C'est donc une vraie machine de trial. Mais à fortiori elle peut donner toute satisfaction aux pilotes qui sans songer à courir cherchent une moto facile à conduire et apte à les mener partout.

Alésage : 54 mm. Course : 54 mm. Carburateur : Bing Ø 24 mm. Puissance : 15 ch. Boîte : 5 vitesses. Pneus : AV 2.75×21, AR 4.00×18. Freins : AV et AR coniques Ø 130 mm. Poids : 78 kg à vide. Réservoir : 6,75 l. Prix : 4.500 F. Importateur : Ch. Rayet, Motos 92, 41, rue A.-France, 92-Chaville.



rickman

Constructeurs de parties-cycles sport et compétition, les frères Rickman ont fait leurs premiers essais en moto-cross avec leur Metisse. On peut donc être certain de leur compétence en tout-terrain. Les frères Rickman présentent trois modèles de 125 répondant aux nécessités du cross de l'Enduro et du trial, tous équipés de moteurs Zündapp.



Les Micro Rickman ont les caractéristiques suivantes :

Micro trial et Enduro :

Alésage : 54 mm. Course : 54 mm. Compression : 12 à 1. Carburateur : Bing 24 mm. Puissance : 13 ch à 6.500 tr/mn. Boîte : 5 vitesses. Roues : AV 2.75×21 (Enduro 3.00×21), AR 4.00×18. Réservoir : 5 l (Enduro 8 l). Poids : 77 kg (Enduro 84,6 kg).

La **Micro cross** de 82 kg est annoncée elle aussi pour 13 ch mais on peut supposer qu'elle est en réalité plus puissante grâce à son pot de détente. (Conditions de vente en France non connues. S'adresser à Sud Import Motos, 2 rue Demouilles, 31 - Toulouse, tél. (61) 52-90-33.)





VOUS
AVEZ
la parole

POUR GONFLER UN CB 50 !

Fidèle lecteur de votre revue depuis près de deux ans et possédant une CB 50 Honda depuis février 1968, je me permets de compléter les explications fournies par MM. J.P. Perron et J. Dal au sujet du débridage de ce cyclo dans votre rubrique Questions-Réponses Techniques, espérant faire aussi beaucoup d'heureux avec mes explications.

Pour le débridage, pas de problème mais, plutôt que la colle, je suggère un système plus intéressant : il s'agit de bloquer la came, située dans le volant magnétique, à l'aide de 4 rondelles de 6 mm (\varnothing int.) que l'on vissera avec les 4 vis tenant le système de retard et en faisant appuyer leur bord sur la came. C'est plus simple à faire qu'à expliquer. Ensuite, cette opération donne un gain de puissance non négligeable (le régime maxi sera d'environ 2.000 tr/mn plus élevé).

Mais beaucoup ne seront plus satisfaits après quelques semaines et voudront que leur machine aille plus vite. Je vous parlerai donc du gonflage (je n'aime pas ce mot, car toutes les pièces que je vais citer sont des pièces fabriquées par Honda).

Premier temps : remplacement du piston de CB par un piston de C 110 (taux de compression un peu plus élevé) ; remplacement des ressorts de soupapes par des ressorts de soupapes de C 110 qui sont plus durs ; remplacement du carbu d'origine (\varnothing 12 mm) par un carbu de C 110 (\varnothing 16 mm) et pipe de C 110 (qu'il faut d'ailleurs raccourcir, sinon le carbu touche le cadre). On fera la liaison par un tuyau à gaz (\varnothing intérieur 20 mm) et 2 colliers.

Deuxième temps : remplacement du piston C 110 par un piston C-110 « racing », dont les cotes se trouvent à la fin de la « Part-List » C 110 - C 115 dans une partie appelée... Racing Kit ; remplacement des ressorts de soupapes C 110 par des ressorts C 110 « racing » nettement, mais alors nettement plus durs (il n'y en a plus dans la région parisienne, mais peut-être chez Honda-France). Sur ce dernier point, le concessionnaire Honda de ma ville m'affirme que le moulin peut prendre 1.300-1.400 tr/mn ; je suis un peu sceptique mais, avec de très bons réglages il faut que je vérifie un jour !

Enfin, le nec-plus-ultra consiste à poser une culasse de C 110 en alu (attention aux pas de vis de fixation du cache-culbuteurs, qui s'effritent facilement) et, mieux (ce que je fais actuellement), à agrandir et polir les canaux d'admission et d'échappement (merci à votre paragraphe consacré à cet aspirant au Continental Circus !) et bien régler le moteur. Sur route, une bougie froide G10H est recommandée, en ville une G7H suffit.

Toutes ces transformations faites, la bécanne est à mon avis (avec pneu arrière 3.00 x 19, démultiplication finale 14 x 33) d'un bon 90-95 km/h, peut-être plus, car je n'ai pas encore remonté ma culasse « arrangée » car on m'avait réalésé le cylindre en biais ! L'idéal est un compte-tours mais, si le moteur les fait, il faut en trouver un gradué 14.000-15.000 tours !!! Avec un copain on espère poser un arbre à cames de C 110 qui donne une levée plus impor-

tante, mais on ne sait pas encore s'il s'adapte dans les carters. Si oui, la machine doit être largement capable de tirer un 15 dents en sortie de boîte, ce qui doit donner un 100 chrono facilement dépassé. Ces explications sont plus valables pour le C 110 (au point de vue pièces racing) grâce à sa boîte 4 vitesses. Mais attention au sursrégime qui arrive plus facilement que l'on croit !

Pour terminer, je me permets de demander si un lecteur peut m'expliquer comment régler un carbu de 18 à 21 ou plus de diamètre (style Dell'Orto) sur un CB, car le 16 se fait faible à haut régime !

Thierry LANLÉE,
78 - Le Vésinet.

POURQUOI PAS QUELQUES ESSAIS DE MOTOS ?

Quand j'ai reçu la maquette Protar, je fus enchanté bien que ne sachant pas exactement pourquoi cette « Benelli » m'avait été envoyée. Au contraire du gagnant du jeu d'octobre, je suis plutôt conformiste et préfère un bon twin anglais du genre « Gus Kuhn » à tous ces deux-temps miaulants et qui par dessus le marché serrent, exception faite du « Solex ». Il est vrai que, moyennant pas mal de petites précautions, un « deux-temps » ne doit pas serrer... Question d'opinion !

N'envisagez-vous pas d'essayer quelques petites motos ? Si oui, je serais enchanté de mieux connaître la 250 « Royal-Enfield » qui, en dépit d'une puissance moyenne, n'en est pas moins une très jolie moto.

Amitiés à tous les motocyclistes ainsi qu'à ceux qui le seront.

Charles INGOLD,
Paris-10^e.

N.D.L.R. : Les maquettes envoyées aux gagnants de « Jouons ensemble » sont fonction des disponibilités de notre département commercial. Pour le reste, votre proposition d'essai de 250 va sûrement vous valoir les foudres des défenseurs de la petite cylindrée ! Attendez de voir s'il y a beaucoup de « Pour » ! Enfin, mon cher Charles, vous vous faites des — mauvaises — idées sur le deux-temps moderne et sa lubrification ! Le serrage, aujourd'hui, sauf erreur de préparation ou de pilotage, ça n'existe plus !

REPOSE A FREDERIC TRAN DUC (FRANCE-MOTO)

Permetts-moi de te dire que je ne suis pas du tout d'accord avec toi et que je maintiens que c'est à la Fédération de faire quelque chose auprès des Clubs organisateurs pour que les 50 cc ne disparaissent pas de nos circuits.

Ce ne sont pas les machines qui manquent (quoique tu en penses) :

Il y a des Kreid. en assez grande quantité, sans compter les rotatifs ; il y a les Derbi dont pas mal sont encore capables de taper les meilleurs Kreidler Kit ; il y a les Itom et les Suzuki qui marchent fort honorablement, les Guazzoni qui ne sont pas des patinettes que je sache, les Gitane Testi qui vont

arriver cette saison, sans parler des réalisations personnelles. Cela fait au minimum 6 à 7 marques différentes ; bien peu d'autres cylindrées peuvent en aligner autant !

Ce ne sont pas non plus les pilotes qui manquent (à chaque course, 40 engagés minimum en National) ; par contre, ce sont les courses qui font défaut ou qui sont mal organisées (je tiens à ta disposition et à celle de nos dirigeants plus de 25 lettres de coureurs attestant ce que je prétends.

Ne souhaites pas la disparition des 50 cc, pas plus que celle des sides ou de toute autre cylindrée.

N'oublie pas que le 50 cc a permis de faire leur apprentissage à la plupart de nos champions actuels. Je ne crois pas que Rocca, Ravel, Bourgeois, Fougeray et bien d'autres aient débuté sur une TD2 ou une H1R.

Je pense qu'il est préférable de faire connaissance avec la compétition sur une « tasse » valable plutôt que (pour le même prix) sur une moto de tourisme équipée de pneus Monsavon, d'un guidon Show Bike et avec une position faite pour regarder la télé !

Si nos dirigeants n'ont pas encore compris cela, il ne nous reste plus qu'à faire Bordeaux-Paris avec un vélo porteur et à s'engager au Tourist Trophy sur un Vélosolex. Dans l'espoir que tu voudras bien transmettre cette lettre à ceux à qui sont confiées les destinées de la course Moto.

Amicalement

GERARD, 91 - Epinay-sur-Orge.

A LA CONCENTRATION DE DINARD AVEC UN BB 3

Cette concentration était uniquement réservée aux cyclomoteurs ayant pour cylindrée maximum 50 cc.

Je l'ai effectuée avec un Peugeot BB 3 TS, acheté neuf le 6 février.

Départ vendredi à 17 heures — avec tout l'équipement dans un sac à dos, c'est-à-dire : sac de couchage, provisions, appareil de photo (non utilisé), jumelles, trousse à outils, etc., soit un total de 30 kg (tente comprise).

Première étape : Dreux, où j'arrive à 8 h 30, soit une première étape de près de 140 km. J'installe ma tente dans un lieu-dit appelé La Forêt, à 10 km de Dreux. Nuit tranquille, mais glaciale.

Départ le samedi matin à 8 heures pour Alençon, étape de 120 km. Beau temps, mais j'éprouve un certain épuisement lors de mon arrivée à Alençon, à 11 h 30, épuisement dû au poids de mon harnachement.

Déjeuner dans cette même ville à 12 heures. Au menu : saucisson à l'ail, sucre, confiture de fraises, gâteaux, café. Repas digne d'un restaurant 3 étoiles.

Départ pour la prochaine étape : Mayenne à 13 h 15 — Route tranquille jusqu'à 14 h 30, heure de mon arrivée dans cette ville. Halte de 30 minutes pour me reposer et boire un café. Je repars à 14 h 45 pour Fougères, où j'arrive avec le soleil à 16 heures. Depuis mon départ, aucune panne à signaler.

Départ pour Dinard à 16 h 30 — Route agréable accompagnée par un beau temps.

Mais au lieu d'arriver à Dinard, je me retrouve à Saint-Malo ! Soit 10 km de plus que prévu au programme. Enfin, cela me fait visiter la célèbre ville des « Malouins et Malouines ». Je reprends la route après cette courte escale et j'arrive enfin vers 19 heures à Dinard. J'installe ma tente, mais trop fatigué, je ne pense même pas à manger !

Première mésaventure de ce voyage : on me vole ma moto ! En effet, une personne, sous prétexte de me désigner un parking pour garer ma moto, est partie dessus, pour l'essayer... J'en ai aussitôt averti un motocycliste (Honda 450) qui se trouvait non loin de là et m'emmena à la recherche du fugitif... Nous retrouvâmes la moto à 2 km de là, garée près d'une fontaine... et le conducteur à côté, l'air hébété ! Mon sauveur m'apprit qu'il s'agissait du « fou du village », qu'il n'était pas dangereux mais incapable de piloter une moto... En effet, ce fou m'expliqua qu'il avait roulé 2 km en première !!! Pauvre boîte de vitesses... Il avait calé à un feu rouge, car il ignorait le système qu'on appelle débrayage... Enfin, il y a eu plus de peur que de mal (sauf pour les vitesses !).

Cela me permit quand même, après ces émotions, de passer une très bonne nuit.

Dimanche matin 9 heures, départ pour le lieu de rassemblement après un copieux petit déjeuner. Je suis le premier à ce rendez-vous. Peu de temps après, vers les 10 heures, le grand « Rush » s'annonce. Au bout de 10 minutes, nous sommes au complet, soit 18 participants. Mais 2 gars venus de Paris avec 1 Malanca et 1 Motobécane sont obligés de rester sur place afin de démonter le moteur de la Motobécane qui fumait de partout : enfin, ils finissent par démonter l'engin complètement, et cela m'étonnerait qu'ils arrivent à remettre les pièces du moteur en place...

Donc, nous commençons notre randonnée à travers la Bretagne, à 16 participants. A signaler que cette « mini-concentration » était organisée par 2 jeunes de 16 ans, tous deux amoureux de motos. Avis aux amateurs !

La première étape est Saint-Malo — par le barrage de la Rance — Toujours un beau temps ; le paysage est magnifique. Arrivée à Saint-Malo à 10 h 45, ce qui va nous permettre de bénéficier de 30 minutes de temps libre que nous consacrons à (re)visiter les remparts de cette ville. Donc départ à 11 h 30 pour Lanvalley où nous déjeunons sur de l'herbe à vaches et nous en profitons pour vérifier l'état de nos moteurs. Quelques personnes intéressées vont voir le Moto-Cross qui se déroule non loin de là.

Départ pour Dinan à 15 heures, où nous arrivons aux alentours de 17 heures. Là, nous en profitons pour nous entraîner sur un circuit de 500 mètres qui sert à certaines courses de motos.

Après ces quelques tours, où chacun se prend pour Ravel ou Hailwood, nous nous séparons pour regagner nos villes respectives... non sans regret !

Je trouve 6 personnes qui vont à Mayenne, ville située sur ma route.

Nous y arrivons vers 19 heures. Là, je prends un café pour me permettre de voyager

un peu plus loin. Je reprends la route de Fougères où je couche à 20 heures. Le lendemain matin, départ à l'aube pour Paris, où j'arrive après 8 heures de route, coupées seulement par un arrêt de 1/4 d'heure pour prendre de l'essence !

Donc, à Paris, je m'enfourche sur l'autoroute en direction de Lyon, et il me faut effectuer 15 km jusqu'à Orly pour trouver une bretelle me permettant de reprendre la bonne direction. Là, je rencontre un conducteur de B.S.A. qui venait de coincer sa boîte de vitesses ! Il avait prévenu le Secours Routier et m'a prié de bien vouloir téléphoner à sa mère. Il faut bien se rendre service entre motocyclistes !

Ensuite, je reprends la route de Trilport, où j'arrive vers 18 h 15, bien content de rentrer, mais surtout bien crevé !...

Enfin, ce voyage s'est bien passé et je ne regrette pas cette fatigue éprouvée durant 1.000 km parcourus en 3 jours !

Je souhaite à tous les jeunes de prendre exemple sur les deux organisateurs de cette concentration et d'en organiser d'autres, car je suis entièrement convaincu qu'elles seront réussies...

Et pour finir, quelques mots sur mon Peugeot :

MOTEUR :

Peugeot, deux temps, 1 cylindre incliné

Alésage 40 mm

Course : 39 mm

Cylindrée : 49 cc

Taux de compression : 7,4

Régime normal de rotation du moteur : 4.500 tr/mn

Régime maximum de rotation du moteur : 6.500 tr/mn, correspondant à une vitesse de 70 km/h

Réservoir de carburant : contenance 10 litres

Mode de fixation du moteur : à cheval sur le cadre

Echappement et mode de détente : par chambre d'expansion - Dimensions : tromblon Ø 30 x 65, L. 600

Position par rapport au réservoir d'essence : en dessous vers l'arrière 0,450 m

Alimentation du moteur : carburateur à niveau constant

Allumage : par volant magnétique

Type et marque de l'appareil : Peugeot BB 3 TS

Refroidissement : par air

TRANSMISSION DU MOUVEMENT :

Embrayage : par disques multiples

Boîte de vitesses, type : à 3 vitesses dans le bloc

Commande : par sélecteur au pied gauche

Transmission : primaire par chaîne sans fin

Transmission : secondaire par chaîne

Combinaison des vitesses	Rapport de boîte	Démultiplications totales
1 ^{re}	2,04	29,17
2 ^e	1,42	20,3
3 ^e	1	14,3

Direction :

Type réglable, sur billes à cônes et cuvettes

Freinage :

Freins sur roues AV et AR à commande individuelle

Eclairage :

Une lanterne émettant vers l'avant une lu-

mière jaune non éblouissante ; un feu arrière ; un catadioptré.

Divers :

Un avertisseur ville

Dimensions :

Poids : 50 kg

Poids utile : 140 kg

Poids autorisé en charge : 187 kg

Empattement : 1,130 m

Dimensions hors tout :

1,770 x 0,700 x 0,100 m

Châssis :

Construction tubulaire simple berceau

AMENAGEMENTS EFFECTUES

PAR MES SOINS

2 rétroviseurs grand format	17 F
2 rétroviseurs normaux	15 F
4 clignotants modèle « Honda »	85 F
4 repose-pieds arrière	14 F
2 écussons « Honda »	5 F
1 plaque d'immatriculation + feu arrière	20 F
1 voyant-témoin de phare AV et AR	5 F
2 phares de stop arrière	15 F
2 projecteurs longue portée « Cibié »	200 F
1 batterie 12 V + 1 bobine	100 F
1 contacteur de phare-code au guidon	5 F
1 avertisseur de route	11 F
2 compteurs montés en compte-tours	65 F
1 contacteur coupe-circuit électrique	5 F

Total des accessoires 562 F

HABILLEMENT :

1 paire de gants « Fury » spécial moto	80 F
1 casque homologué N. F.	100 F
1 blouson léger d'été	100 F
1 cache-bouche en cuir	32 F
1 paire de lunettes « Stadium »	70 F
1 paire de « Rangers »	196 F
1 blue-jean	50 F

Total de l'habillement 628 F

Report des aménagements 562 F

Total général 1.190 F

Prix de la moto : 1.541 F

Equipements divers : 1.190 F

Assurance : 150 F

Prix de revient : 2.881 F

Gilles PONTONNIER,

77 - Trilport.

OU FAIRE DU CROSS, DU TRIAL ?

Habitant à Lyon, je désire savoir où je pourrais pratiquer le moto-cross ou le trial, dans un club par exemple.

M. BENOIT, 69 - Lyon.

Lecteur assidu de « Cyclomoto », je me permets de vous demander un petit renseignement : j'aimerais pouvoir faire de la moto sur circuit mais, malheureusement, j'habite Quimper et la Bretagne ne me semble pas tellement pourvue de pistes à cet effet. Pourriez-vous m'indiquer les circuits et les clubs de moto-cross les plus proches de Quimper.

C. HAMONIC, 29 - Quimper.

Pour vous comme pour tous ceux qui sont dans votre cas, nous répondrons qu'il faut écrire à la Fédération Française de Motocyclisme, 36, rue d'Hauteville, 75 - Paris-10^e, téléphone : 824-56-40.

TECHNIQUE

question réponse

Possesseur d'un cyclomoteur Benelli, type Trial, et désireux d'en accroître la puissance car la limitation est par trop effective, je désirerais savoir, si cela est possible, le moyen d'accroître sa puissance à bas régime.

Actuellement, le carburateur est un Dell'Orto SHA 14 12. Le changement de couronne arrière, possible sur ce genre de cyclo, est trop « court » pour lui donner une vitesse satisfaisante dans les interzones tout en apportant un gain de puissance indéniable. Je précise toutefois que je suis possesseur du permis voiture (pour l'immatriculation). J'aimerais également apporter une réponse à un problème qui tracasse un certain nombre de vos lecteurs : la transformation d'un 50 Mobyette en 75 : la chose est possible, car je l'ai moi-même réalisée, mais elle demande un patient travail à la meule des carters d'origine du 50 et pas mal de pâte à joints. L'embellissage de 50 se révèle un peu « léger » du point de vue résistance : 5.000 km = du jeu. Il faut rectifier le cylindre, les carters et le passage de l'axe de piston, car les cotes sont différentes d'un 50 à un 75. Néanmoins la chose est possible et revient à peu près à 150 F.

Conseillons en passant aux futurs réalisateurs de se renseigner avant sur l'éventuel passage aux Mines de leur « racer », car il est plus que problématique.

J. TOUZE,
92 - Bois-Colombes.

Je pense que, pour le tout-terrain et même le trial, il serait souhaitable de gonfler votre moteur. Si vous ne savez pas très bien en quoi consiste cette opération vous trouverez dans les deux précédents numéros une étude sur ce problème.

Ce gonflage devra être modéré (carbu de \varnothing 16 par exemple) pour ne pas nuire à la puissance en bas. Merci pour les conseils de montage d'un cylindre de D75 sur une Motobécane 50 cc.

Je possède un cyclomoteur sport 3 vitesses BB 3SP. Lisant assidument Cyclo moto, j'ai bien sûr eu envie de le gonfler. Malheureusement, je n'arrive péniblement qu'à un

petit 70 km/h ; je pense que je pourrais nettement gagner encore.

Je vais donc vous expliquer mon « gonflage » et vous verrez ce qui lui manque. J'ai remplacé cylindre et piston par ceux du BB 3K (ces pièces ont été achetées neuves), changement de la pipe et du carburateur pour une pipe et un carburateur de BB 3K neufs également, échange de la couronne arrière pour celle du BB 3K qui doit avoir 4 dents en moins ; de plus j'ai scié l'échappement.

(Je ne sais pas d'ailleurs si c'est la seule chose et la meilleure à faire pour l'échappement).

J'ai gardé la bougie très froide Marchal 34S d'origine. Je n'ai pas touché aux « chicanes » de sortie ni à la culasse (à cause du décompresseur).

D'autre part je n'ai pas changé l'avance à l'allumage et je crois entendre un cliquetis du moteur dans les côtes : j'ai l'impression que cela craque dans le moteur, parfois il arrive, sur le plat et à plein gaz, qu'il y ait des ratés !

P.-A. GROS,
73 - Chambéry.

La première chose à faire serait de réduire l'avance à 2 mm ou moins pour éliminer le cliquetis. La pose de la culasse du BB 3K, ne comportant pas de décompresseur (point chaud), serait également souhaitable dans ce but. Ne mettez pas trop d'huile : 5-6 % d'une huile ordinaire doivent suffire, et 2 ou 3 % seulement s'il s'agit de Bardhal ou de Finamix 3. Une 34 S n'est pas une bougie si froide que vous le pensez. Elle correspond à une 225 à l'indice Bosch. Montez une 240 ou une 260, en particulier si vos électrodes s'usent très rapidement ; les ratés à pleins gaz semblent indiquer que vous roulez avec une bougie trop chaude, à moins que votre carburation ne soit trop pauvre.

Fidèle lecteur de votre revue, que je trouve parfaite, je suis possesseur d'un Malaguti 4 MPS, et je voudrais changer de pot d'échappement. Au début, je voulais mettre un mégaphone, mais beaucoup de mes camarades m'ont dit que pour un deux-temps il vaudrait

mieux mettre un pot de détente.

Pourriez-vous me dire ce que vous en pensez ?

A l'achat de ma machine, elle était bridée à la pipe d'admission (14 mm au lieu de 19). Ayant passé mon permis, j'ai décidé de la débrider, j'ai donc alésé la pipe qui, à l'heure actuelle, est d'environ 18 mm. J'ai commandé un gicleur de 80 pour remplacer celui de 65 (est-ce valable !)

Pourriez-vous me dire où trouver le pot de détente, son prix, ses dimensions pour ma machine.

R.-L. MAUGENDRE,
35 - Saint-Malo.

Vos amis ont entièrement raison. Les échappements libres, qui se révèlent favorables au bon rendement des moteurs deux-temps, comportent un contre-cône et un tube de fuite et sont généralement appelés pots de détente. Ne vous laissez pas tromper par les mots. Les pots de détente sont aussi bruyants que les mégaphones et ne peuvent être utilisés qu'en compétition. Il y a néanmoins un excellent moyen d'obtenir un haut rendement et d'avoir tout de même un silencieux : c'est de monter au bout du tube de fuite un pot à chicane ou un pot à absorption. Pour obtenir le meilleur rendement, il faudrait essayer plusieurs pots de détente différant par leur longueur et leur volume. Plus le pot sera court, plus le tube le reliant au cylindre sera court et plus vous obtiendrez la puissance maxi à haut régime. Il existe quelques fabricants de pots de détente, mais il ne se sont pas fait connaître à notre journal.

Je possède un 100 Peugeot des années 1935-1940. Je désirerais connaître les différents réglages nécessaires au bon fonctionnement. (Particulièrement l'écartement des vis platinées du volant magnétique et l'avance à l'allumage par rapport au point-mort haut du piston). Le tout en millimètres.

Encore un petit mot pour vous dire que votre revue « Cyclo moto » a de l'ambiance de la première à la dernière page. On ne peut pas toujours dire de même des revues de grosses cylindrées.

A. WADOUX,
62 - Oye-Plage.

Il ne nous est pas possible de vous donner les réglages d'origine de cette machine. Si elle était entre nos mains, nous l'essayerions avec un écartement des vis de 0,35 mm et une avance de 5 mm. Si le moteur avait tendance à cogner, nous réduirions alors l'avance. (Maintenant, avez-vous essayé d'obtenir ces réglages chez Peugeot ?)

Je possède un cyclomoteur italien 49 cc Vespa, du type « Ciao ».

Pourriez-vous me dire d'où vient le bridage de son moteur et comment « gonfler » celui-ci ?

G. PISTONO,
50 - Avranches.

Le moteur Vespa Ciao est limité par sa conception. Il n'est donc pas possible de le débrider. Un gonflage est tout aussi peu recommandable car ce moteur, tout robuste qu'il soit à moyen régime, est vite pris en défaut si on le fait fonctionner à des régimes élevés. Le très petit cylindre risque de ne pas assurer un refroidissement suffisant. Si vous tenez cependant à gonfler votre moteur, soyez modeste dans vos ambitions et tenez vous-en à un gonflage très léger.

Notez bien que pour augmenter le temps d'admission, il ne peut être question pour l'amateur de modifier l'échancrure du vilebrequin, car cela aurait pour conséquence de modifier l'équilibrage. On peut jouer sur la hauteur de la lumière, en prenant garde de ne pas l'élargir car elle ne serait plus obturée par le volant du vilebrequin. Pour le reste, échappement et transfert, les modifications seront tout à fait classiques, et l'article des précédents numéros a sans doute éclairé votre lanterne.

Tout d'abord, je me présente. J'ai 18 ans, je suis étudiant et fanatique de moto.

Mes parents n'étant pas d'accord pour me laisser passer le permis moto, je me suis vu obligé de me rabattre sur un cyclo (Solex 3800) que j'essaie de transformer de mon mieux. Voici mes projets de transformation :

En premier, je possède un Solex gonflé par mes soins (pis-

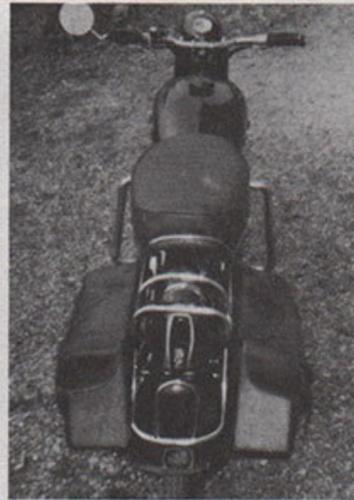
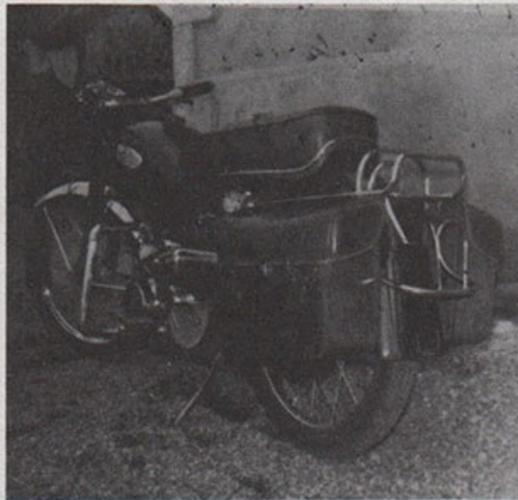
AV 89 spéciale : personnalisée au maximum

Fidèle abonné, lecteur enthousiaste de Cyclomoto, je me permets de vous faire partager mes impressions sur mon AV 89 Motobécane, devenue, à la suite d'un accident, une spéciale route modifiée selon mes goûts, qui totalise à ce jour 40.800 km (le tour de la terre) et achetée neuve le 12 octobre 1962 au prix de 1.050 F (avec accessoires : porte-bagages et sacoche).

Tout d'abord mon choix d'acheteur se porta sur une AV 89 : son allure de petite moto, la teinte « chaudron », les garde-boue enveloppants, la chaîne sous carter, un carénage étudié et complet plurent à mon regard. Le variateur de vitesse, le seul à l'époque équipant un 50 cc, renforça mon choix.

Pendant trois ans je roulai, roulai. Aucune comparaison n'était possible avec mon ancien cyclo « Gitane » équipé d'un 49 cc Vap. Des démarrages instantanés, le confort, la nervosité due en partie au variateur de vitesse, la marche régulière du moteur (plus de bougie perlée) la faible consommation 2,4 à 2,6 litres aux 100 kilomètres, la stabilité, la vitesse de pointe : 60 km/h chrono furent les traits marquants de cette différence avec mon ancien cyclo.

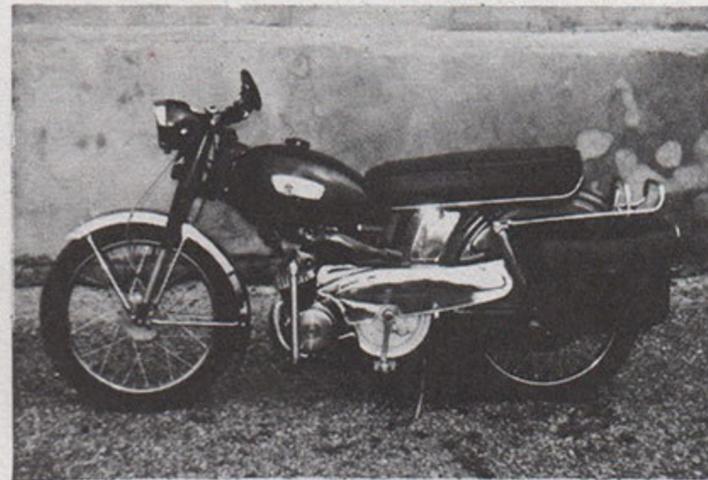
Mais l'idée de modifier mon AV 89 germa dans mon esprit. Un accident, survenu le 4 octobre 1965, à 18.000 km compteur,



trois ans après l'achat, fut l'occasion de concrétiser mes projets. Je remplaçai donc mon cadre d'AV 89 par un cadre de « Spéciale 50 », avec la pose d'un réservoir de 125 Peugeot de 12,5 litres de capacité. La fourche avant, avec suspension d'anneaux en caoutchouc, très souple fut remplacée par une fourche télescopique de SP 50. La selle fut aussi changée : selle biplace. Je décidai de faire gonfler le moteur : agrandissement du diamètre de passage des gaz, modification des lumières, du piston, gicleur de 28, bougie 34 S Marchal, suppression de 2 billes à l'embrayage, utilisation d'huile « Motul-Century » pour le mélange.

Tout cela me donna 75 km/h chrono et 2,75 litres aux 100 km. Je fis ainsi 4.800 km, mais c'était trop beau, et ce qui devait se produire... Le 14 août 1966 à 16.800 km, alors que je roulais à 80 km/h ou plus dans une descente, je coupai les gaz par sécurité, la courroie fuma : le moteur était grippé... soudé ! Pose d'un moteur neuf complet : 360 F, je repars à zéro, mais plus d'idée de faire gonfler le moteur !!

Avril 1967 à 20.000 km : a) Pose d'un protège-jambes, dessiné, exécuté par moi-même, monté sur 3 silent-blocs et qui sert de repose-pieds : très bonne position de conduite. Décalaminage complet. b) Réfection du réservoir : je bouche une partie du tunnel, la capacité est alors portée à 13,5 litres, ce qui me donne une autonomie de 540 km, théorique ; mais tous les 500 kilomètres au compteur, je fais le plein (plus de panne d'essence !). c) Montage d'un dispositif « Motobécane » permettant de positionner les pédales en arrière ou en bas. Pédales moins larges et bras plus courts. d) Montage d'un avertisseur de route :



12 volts, très puissant. Tous les 2.500 km bougie neuve Marchal 35/36 à 2 électrodes. Tous les 5.000 km décalaminage complet : calamine insignifiante avec l'emploi régulier de BP Zoom.

Septembre 1969 : à 35.000 km, changé vis platinées : elles ont « fait » 17.000 km, bobine d'allumage, condensateur, bougie, fil et anti-parasite.

Juin 1970 : à 37.000 km, changé a) chaîne, elle a fait 37.000 km et ne présentait pas une usure importante, avantage donc de son montage sous carter ; b) couronne arrière, pignon double du pédalier ; c) changé garnitures de frein, férodo plus tendre : meilleur freinage arrière ; d) changé les 2 roulements de la roue arrière ; e) essai d'une bougie neuve 422 Z-AC ; f) courroie neuve.

Octobre 1970 : Les 40.000 km sont atteints. Octobre 1962 - octobre 1970 : 40.000 km en 8 ans, soit une moyenne de 5.000 km par an.

Remise en état complète ; j'envisage d'autres modifications : a) Roues de 17 pouces au lieu de 18 pouces. Pneus 2,75x17 « Rapido » Michelin AV et AR. Garde-boue AV chromé, rayonnage, jantes « Rigida », chambres à air. Coût total : 250 F avec main-d'œuvre.

b) Pose d'un moteur neuf complet non bridé. Coût : 570 F. Le précédent a donc fait 23.200 km. N'étant pas usé, il sera monté sur une « Mobylette » d'occasion.

c) Montage d'une selle biplace Honda 350 cc : 150 F. Habillage de cette selle, noire d'origine, en simili cuir couleur « chaudron » : 70 F. Cette selle relevable pivote vers l'arrière.

d) Chromage des 2 carters latéraux et du carter d'embrayage. Les carters de la chaîne seront chromés ultérieurement (exécution gratuite, faite à l'entreprise où je travaille). Chagné guidon : 12,50 F. Pose d'un porte-bagages chromé : 45 F. Rétroviseur « Cipa » : 24 F (ne figure pas sur la photo). Chagné les 2 amortisseurs arrière. Pot d'échappement complet : 70 F. Plus de chicane intérieure : bruit acceptable. Chagné petits accessoires : feu rouge, porte de phare avant, poignées plastique rouge, câbles et gaines.

e) Peinture complète : 6 bombes de peinture « chaudron » : 81 F. Deux jours de travail personnel.

Le résultat ? La photo couleur jointe. Avouez qu'« elle » est jolie et personnalisée au maximum. C'est la « Super 50 ».

En conclusion je suis satisfait de ma « Super 50 ». J'envisage d'améliorer l'éclairage, la pose de clignotants en bouts de guidon (à condition qu'ils fonctionnent sur volant et ne grillent pas trop d'ampoules). J'aimerais bien une grosse moto : une 750 BMW évidemment (la BMW est à la moto ce qu'est la DS à la voiture : le summum). Mais je n'ai pas les moyens d'un tel achat.

Longue vie à Cyclomoto et amitiés à tous les cyclomotoristes.

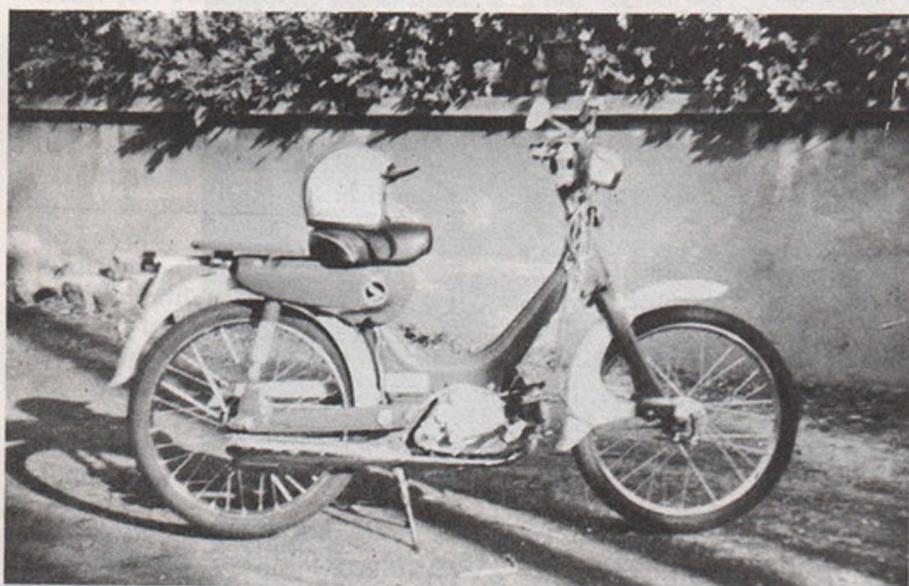
M. BAUDOUX, 03 - St-Didier-la-Forêt.

TECHNIQUE

QUESTION

REPOSE

PC 50 Honda : messieurs les japonais, avancez les premiers !



Etant lecteur assidu de votre revue je vous prie de bien vouloir insérer cet article dans Cyclomoto. Je possède un Honda PC 50 depuis le 19 septembre 1969 et totalise actuellement 5.750 km, ces kilomètres étant accumulés principalement en utilisation touristique. Je suis un amateur de longues randonnées.

Tour du propriétaire.

C'est un cyclomoteur d'allure attrayante, cadre bleu, garde-boue et carter de chaîne blanc mat. Le réservoir est un trompe-l'œil : effectivement, le côté gauche est bel et bien un réservoir (3 l.), mais le côté droit est un coffre dont nous verrons l'utilité plus tard. Un bloc-guidon est monté d'origine ainsi qu'un avertisseur électrique (commande à main droite) et un compteur-totalisateur monté sur le phare. La selle est montée sur charnières et laisse accès au réservoir d'essence et à un minicoffre à outils qui contient un tournevis et une clé à bougie (beaucoup plus petites sur Honda).

Partie cycle.

Les suspensions avant sont à biellettes, les suspensions arrière à bras oscillant ; les freins avant et arrière à expansion interne. L'inclinaison de la fourche est de 65° ; la garde au sol est de 150 mm et le poids à vide est de 48 kg.

Côté moteur.

Cylindre vertical incliné à 80°, soupapes et arbre à cames en

tête, alésage et course 42×35,6 mm, le rapport de compression est de 9 à 1, la cylindrée est de 49 cc, le carburateur est un DPS 10, lubrification par barbotage, embrayage automatique à bain d'huile, centrifuge. Rapport de boîte : 3,214.

La consommation est de 1,5 l. sur route et 1,7 l. à 1,8 l. en ville.

Améliorations.

J'ai posé deux rétroviseurs Suzuki, ainsi que des clignotants. J'ai fait mettre le contact (contre tous les utilisateurs indésirables au collège). J'ai également ajouté deux phares supplémentaires que j'ai posés de chaque côté du phare d'origine, un à droite en fonction d'anti-brouillard, celui de gauche en fonction longue portée. Quand j'aurai dit que j'ai fixé une paire de repose-pieds au niveau des pédales afin d'améliorer la position de conduite (excellente d'ailleurs) j'aurai fini l'inventaire de mes transformations.

Je n'ai pas touché au moteur, considérant le constructeur plus habile que moi de ce point de vue là.

Performances.

100 m départ arrêté : 18' ; 100 m départ aidé : 14' ; 100 m départ lancé : 12'.

Qualités.

L'atout majeur est le confort, ainsi que la position de conduite, qualités appréciées d'un utilisateur visant les concentrations. Freins efficaces et progressifs, là c'est le portefeuille qui est soulagé du côté pneumatiques !

Tenue de route exceptionnelle grâce au centre de gravité situé assez bas et malgré les pneus Nitto (quoi qu'on en dise). Le petit moulin, chef-d'œuvre de petite mécanique, compte tenu d'un entretien régulier et méticuleux, offre une vitesse de croisière de 45-50 km/h, est silencieux et d'une très jolie sonorité et permet des reprises agréables ainsi que de bonnes montées en régime. Le coffre, côté droit, m'est très utile pour mes batteries de clignotants et de phares supplémentaires.

Défauts.

Avertisseur et phares assez faibles (d'où mon installation supplémentaire). Le point noir, c'est les démarrages départ arrêté, pour peu que ce soit en côte le moteur souffre le martyr.

Conclusion.

Compte tenu d'un entretien suivi, le PC 50 Honda est une jolie petite mécanique pour les amoureux de belles réussites et de longs trajets, mais est totalement déconseillé aux tortionnaires de cyclos !

Amitiés à tous les motocyclistes.

P. SENERCHIA, 42 - St-Chamond.

Flandria « Mistral »

Fervent lecteur de votre revue, je me permets de vous envoyer mon avis sur un cyclomoteur Flandria « Mistral ».

Acheté neuf en avril 70, il totalise maintenant près de 15.000 km. Ce cyclomoteur possède une très bonne présentation pour son prix (1.190 F T.T.C.).

Partie cycle : cadre d'une bonne rigidité, suspensions AV et AR possédant un bon amortissement. Freins à tambour en tôle de 90 mm de Ø.

Partie moteur : c'est le bien connu 4 vitesses Flandria, 3,6 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Bing de 15 mm (bridé à 8 mm). Embrayage à disques multiples à bain d'huile. Allumage Bosch (très bon).

Passons maintenant aux qualités et aux défauts du « Mistral » :

Défauts : frein AR par rétropédalage, peu pratique. Confort élémentaire : pédales trop hautes, selle et suspensions dures. Eclairage faible.

Qualités : très, très bon moteur robuste, nerveux, rapide, souple, consommant peu et d'un accès très facile. Mais il se salit vite. Boîte de vitesses très solide. Très bon allumage. Très bon frein AV. Très bonne tenue de route sur le sec avec les pneus d'origine mais, sous la pluie, ils se prennent pour des savonnettes. Ce défaut a été éliminé depuis la pose d'un pneu AR Ceat de 2.50 et d'un pneu AV Michelin Rapido de 2.25 que je vais changer pour un Ribbed.

Améliorations : pose d'un rétroviseur, deux paires de repose-pieds dont une sur les bras oscillants et l'autre en bas des amortisseurs AR pour le passager éventuel. Pose d'un phare de 2 CV, mais retiré car il n'éclairait pas plus que celui d'origine. Un peu AR Ceat et un pneu AV Michelin Rapido.

Machine débridée (pipe d'admission de 15 mm, pignon de sortie de boîte de 13 dents puis j'en ai mis un de 14 dents mais retiré car la machine tirait trop long). Puis la machine

a été rebridée pour différentes raisons personnelles. Suppression de la cartouche du filtre à air, et d'une chicane dans le silencieux. Bougie Bosch 260 T1.

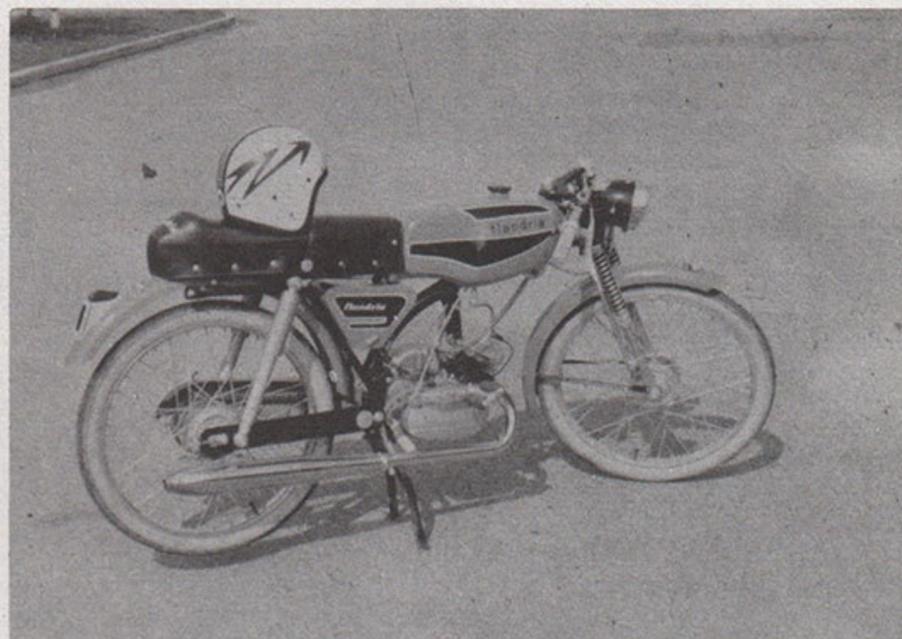
Performances. Bridé : couché, 65 km environ, 0-100 m : 10''9 ; assis : 60 km environ ; débridé : couché, 80 km environ, 0-100 m : 9''9 ; assis : 75 km.

Débridé avec pignon de 14 dents : couché, 85 km, mais assis 70 km.

Passons maintenant aux réparations : deux bougies (10 F), 3 câbles d'accélérateur (1,80 F), disques d'embrayage (sous garantie), un câble de vitesse, un autre d'embrayage (1,20 F), deux clavettes de pédale (1,20 F), un carter-moteur, un joint de carter, une portière de phare, un rétroviseur et un axe de pédale redressé (38 F). Ceci est le résultat d'un virage fini sur le ventre lors d'une « bourre » avec un camarade possédant un « Mistral ». Un commodo avertisseur, phare, code, coupe-circuit (9 F), un jeu de plaquettes de frein AV (12 F), une chambre à air (6 F) 2 pneus (73 F), deux ampoules AV (13,40 F), deux ampoules AR (1,20 F), une chaîne (16 F), un pignon AR (15 F).

En résumé : ces pannes sont peu coûteuses et assez rares pour 14.500 km menés au maximum des possibilités de la machine. J'ai aussi calculé le prix de revient kilométrique, environ 18 centimes.

La machine demande peu d'entretien : vidange tous les 2.500 km ; décalaminage tous les 4.000 km et 2 à 3 litres de mélange aux 100 km.



En conclusion cette Flandria est une très bonne machine pour son prix d'achat et elle m'a toujours conduit là où je le voulais. Sur ce, j'adresse aux lecteurs de « Cyclomoto » mes amitiés motocyclistes.

P. FROMENT, 91 - Quincy/Senart.

Giulietta 75 : un petit bolide intéressant

C'est régulièrement que je lis votre revue, je la trouve épatante pour moi qui suis un fana du Cyclo et de la moto bien entendu.

Je vous écris, après longue et longue hésitation, puisque déjà plus d'un an est passé sans que je me décide avec un Itom. J'ai fait l'acquisition du 75 cc Giulietta, vraiment intéressant, plus neuf que jamais, pour la somme de 450 F, n'ayant que 700 km au compteur. Datant de 6 ans et à peine rodé. Je vous signale qu'il n'est pas importé en France et crois avoir le seul à Marseille.

Le cadre est le double-berceau bien connu du 50 cc normal. Le carburateur est un Dell'Orto 19 mm. Moteur Minarelli, 4 vitesses, sélection au pied. Le phare est différent, plus long, et le compteur est marqué 160 km/h d'origine. Code-phare, veilleuse, cela identique au modèle courant. Toute la partie-cycle est d'un 50 cc.

Mais voilà, mon cyclo ayant peu roulé est peu rodé. Après un rodage sur banc d'essai, j'ai eu du mal à le faire partir comme si de rien n'était. J'ai donc commandé un kit 75 cc. Minarelli accompagné du pot de détente spécial. Je vous envoie des photos du modèle tel que je l'ai reçu il y a près de 6 mois. 5.000 km en bonne marche, un accident peu banal, malheureux, puisque la jante acier a été remplacée par une en alu, plus légère elle est mieux adaptée.

La vitesse est aux environs de 120 km/h au compteur, les pignons étant d'origine. Il est équipé de pneus Pirelli de 2-50-19 à l'avant et à l'arrière.

J'ai supprimé les garde-boue, qui seront remplacés par des adaptations en polyester ; le carénage sera réalisé par un ami pour 15.000 F.

Gageons que j'aurai un petit bolide intéressant en attendant la moto, qui a son charme. Mais je le garderai pour la forme et espère faire quelques courses de côte en amateur à titre personnel, pour le sport.

J'ai 24 ans, et ayant acquis précédemment les modèles Itom, Malaguti, Flandria, etc., celui-là est le meilleur, la tenue de route est excellente, le freinage efficace.



Gageons que la modification lui apportera du « punch » et une fourche Ceriani de l'allure.

Je suis attaché à votre revue et espère voir paraître prochainement mes impressions en toute franchise sur ce cyclo. Vive le cyclo, en souhaitant aux fanatiques de Cyclomoto un engin qui les fera patienter en attendant la moto rêvée.

Gérard LANTERI, 13 - Marseille.

chronique d'un aspirant pilote.

Triste début de saison pour mon « Cobaye 4T » : les essais prouvent que les chevaux sont là, mais les soupapes se « croisent les genoux », la chaîne d'arbre à cames est partie en paquet de nouilles, cassant quelques pièces par ci, par là ! Le printemps rend guilleret la mécanique mais pas le pilote...

Une fois de plus j'ai cassé ma tirelire pour acheter des pièces neuves et faire réaliser des ressorts spéciaux pour « prendre 16.000 tr/mn en toute tranquillité ». Mais de toutes façons, pour les circuits, la solidité sera douteuse ; aussi j'ai acheté un Itom sur lequel j'adapte des pièces Motobécane : cylindre en alliage chromé dur, bielle et piston. Une boîte 5 vitesses est en cours de réalisation. Je pense obtenir une puissance intéressante et une tenue mécanique correcte pour aller « chataouiller » les Kreidler (c'est tout à fait possible, De Conto à « Lapize » en a fait la preuve...)

Le but est de montrer que, malgré l'absence de « compé. client », les tasses à café ne sont pas mortes, contrairement à ce que dit monsieur Tran Duc. Si je regarde les machines qui ont fait le début de saison, je me rends compte des efforts des pilotes-constructeurs : pratiquement tout le monde a un distributeur rotatif et un cadre tubulaire. De nouvelles formes de pots de détente ont été testées avec succès. Inters et nationaux possèdent des « bombes » qui valent bien des réalisations étrangères. Millard en est un des meilleurs exemples...

Ce qui manque, ce sont les courses. Des circuits comme Annemasse n'inscrivent pas les cinquante ; pourtant cette piste serait tout à fait adaptée. Ils préfèrent les cinq cent et, probablement, les sept cinquante...

Pourtant, le spectacle n'est pas de premier choix : les gros cubes ont trop de chevaux et ne balancent pas allègrement. C'est comme si l'on voulait faire participer une F1 à une course de kart !

Peut-être que les organisateurs s'imaginent que les 50 sont des cyclos sur lesquels on a retiré les chicanes dans le plus pur style « recordman-du-tour-de-paté-de-maisons-et-du-décibel-réunis » ! Pour en avoir le cœur net, ils n'ont qu'à essayer ! Je ne pense pas que cela les ruinera et qui sait, le pli étant pris !...

De toutes façons, il y a un problème et il faudrait trouver la solution : soit sacrifier (ce qui me paraît être une bêtise) les tasses à café, soit essayer de pousser des petits clubs à créer des épreuves, et là, les petits copains, vous avez votre rôle à jouer en « persécutant » vos dirigeants et responsables de clubs !

L'avenir des cinquante est entre nos mains, alors, au travail ! Dans toute organisation, on se plaint du manque de renouvellement des cadres ; les volontaires se font rares pour les tâches ingrates de gestion des clubs et il y a des places à prendre : aide-toi et le ciel sauvera les cinquante !...

Ch. LAURENT-MALLET.

conception britannique de l'utilitaire:

THE «LE» 1951

Pour tout motard, le nom de Vélocette évoque une image très précise : un gros mono de cotes « carrées » à arbre à cames surélevé. Cette marque sportive a pourtant conçu un utilitaire aux caractéristiques étonnantes : flat-twin, refroidissement liquide, transmission acatène et soupapes latérales.

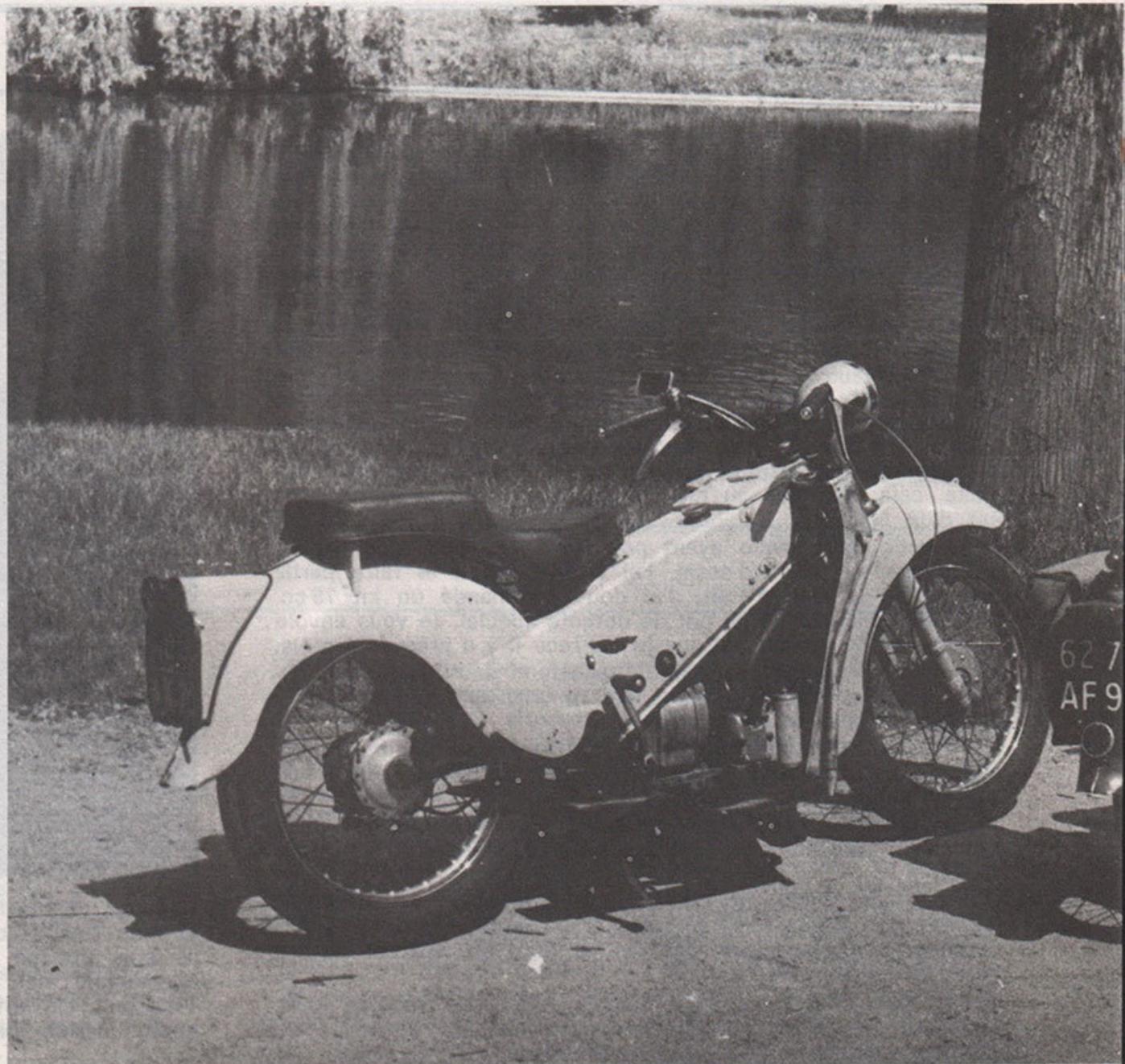
Le premier coup d'œil est le bon, l'impression de tranquillité n'est pas un leurre, tout est prévu pour le confort : guidon large, marche-pieds et, surtout, la selle à deux étages, formant dossier pour le pilote. A l'heure actuelle seule la 600 MV en possède une pareille ; c'est une solution excellente pour le maintien du pilote en solo et pour son passager en tourisme, car son angle de vue est parfaitement dégagé. Ne me parlez pas d'esthétique, c'est un faux problème : au nom de la mode, nous avons vu disparaître des accessoires tels que carter de chaîne étanche, caches de fourche et autres porte-bagages : une calamité pour des machines qui roulent toute l'année par n'importe quel temps.

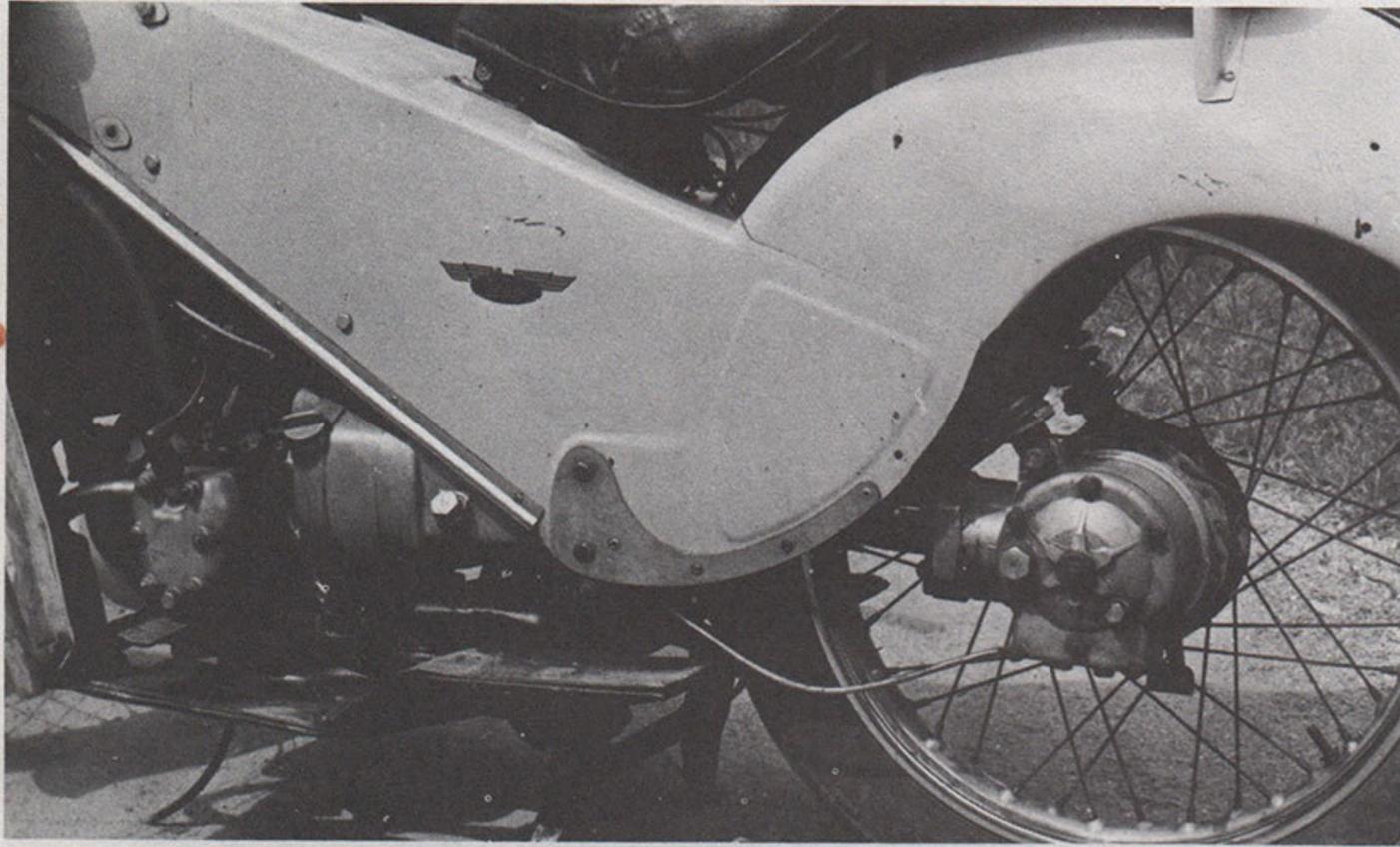
Réalisée à la suite d'une enquête faite par un grand confrère britannique à qui

Sous sa ligne un peu lourde, « The LE » est pourtant un engin arrivé trop tôt sur le marché.

chaque lecteur indiquait ses idées, ses désirs, la Vélocette « LE » est un engin d'exception à vocation urbaine, prévue pour le gentleman se rendant à son travail dans la « City » en ignorant les embarras de la circulation et les aléas mécaniques comme pour le policier faisant sa ronde de nuit sans réveiller les braves sujets de sa gracieuse Majesté !

Enfourchons la bête : la position est très digne ; vraiment on se sent un melon et un parapluie. Le regard découvre un ampèremètre, un tachymètre et le bouton de commande de l'éclairage. Le modèle dont je dispose est un MK II sorti en 51 mais muni de la boîte 4 vitesses au pied. Contact : premier cran à droite ; sans quitter son siège, on pose le pied sur le kick, un petit coup et le moteur démarre dans une absence de bruit stupéfiante. L'embrayage ne colle absolument pas. Première en haut ; aucun claquement, et c'est parti. Le pont ne provoque pas de réactions et, dans un « pout pout » très régence, l'équipage s'ébranle calmement. Le régime monte ; d'une pression paresseuse du pied je passe la seconde ; vraiment la boîte est merveilleuse, dans la





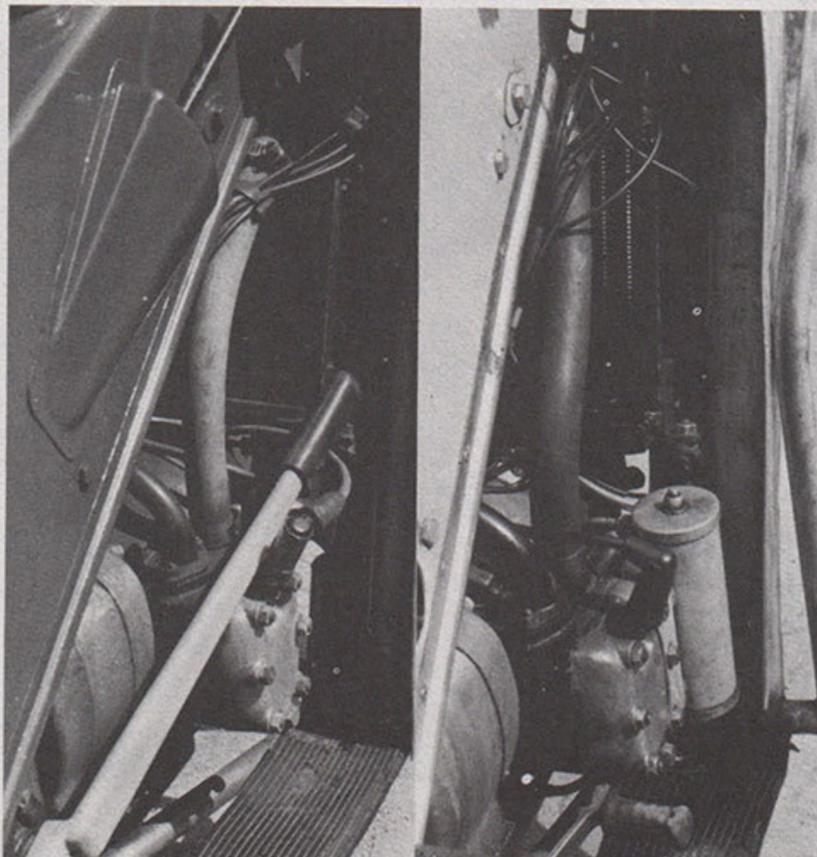
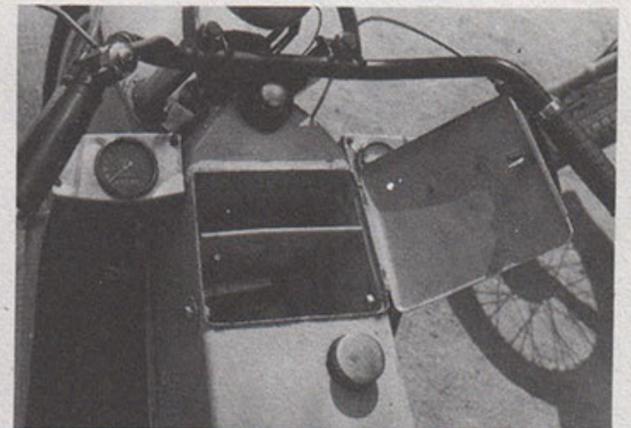
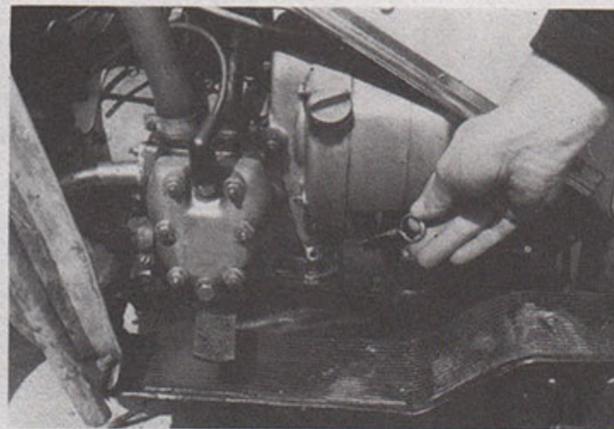
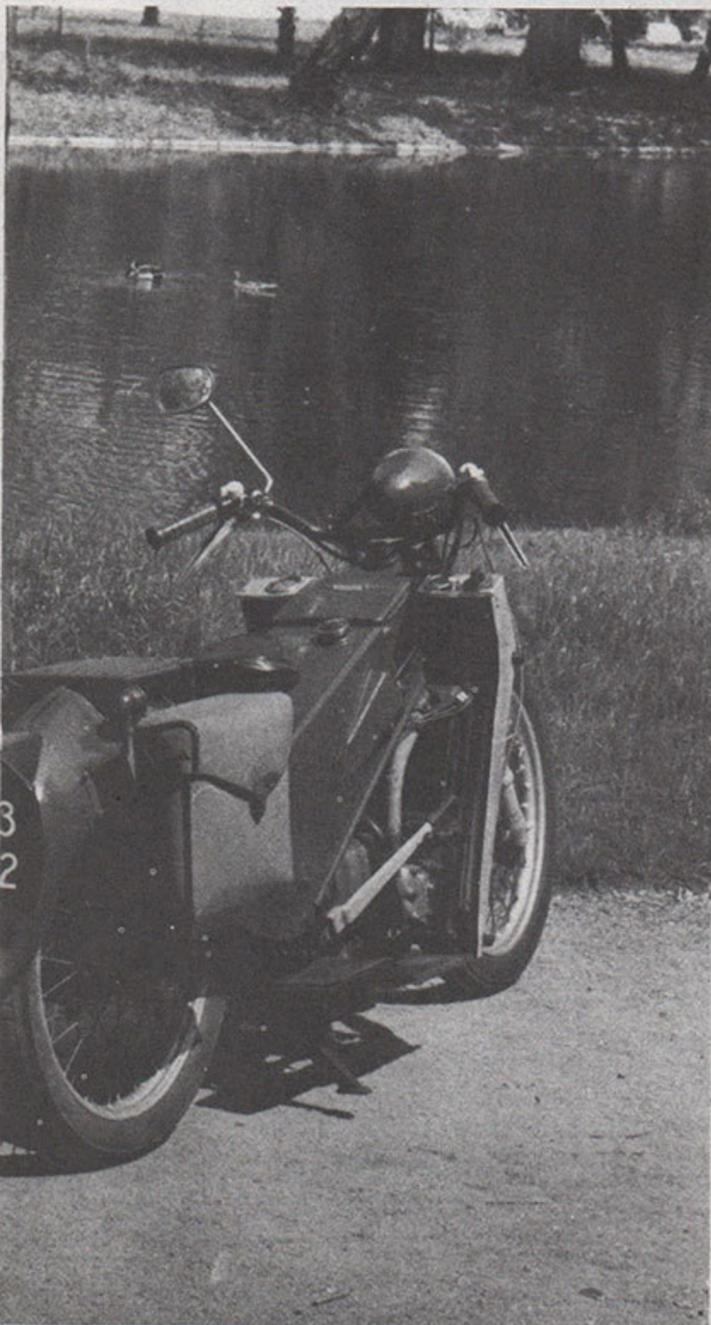
Un cardan : la vraie solution pour une machine « tous temps »

grande tradition britannique : pas de claquement, pas de faux points morts. Beaucoup de frénétiques à quatre roues me passent. Cela n'a aucune importance : je fume ma pipe. Dans ma douce rêverie, je ne remarque pas un gros nid de poule et vlan ! Aucune réaction... seuls les outils dans leur boîte m'ont signalé l'obstacle...

Ma pipe s'est éteinte ; un bureau spécialisé dans le commerce de l'herbe à Nicot me fait un clin d'œil complice. Sans quitter mon siège, j'abaisse la béquille et tire très légèrement sur le guidon ; la machine tient debout... Mes achats faits je réenfourche le placide animal, première, embrayage et en route, la béquille remonte toute seule.

Le « LE » est vraiment un engin à part : c'est le complément de la grosse cylindrée, de la voiture ou de la machine sport. Pas de réglages, un peu d'essence, d'huile et d'eau. Vraiment, ils ne sont pas si fous, ces Anglais ! A leurs problèmes urbains, ils apportent une solution qui peut être le taxi londonien ou le « LE ».

Ch. LAURENT-MALLET.



Ci-dessus : Quand un LE rencontre un autre LE...

Au milieu à gauche : Eh, mon cher Watson, une jauge pour l'huile !...

A droite : la « soute à outils » : rien à voir avec les machines dites « sport » !

Le MKII avec boîte 3 vitesses, lanceur à main...

et le radiateur, les durites et le filtre à huile.

pont-à-mousson: une réussite dans la bonne humeur..

Le 28 mars, dans l'Est, tout motard pouvait faire la preuve qu'il « en tâtait » et que sa tête n'était pas vide comme une citrouille, ceci grâce à un jeune club dynamique : le Kick Racing de Pont-à-Mousson, qui a eu l'excellente idée d'organiser un rallye dans une région où le cross semble être la seule activité vivante...

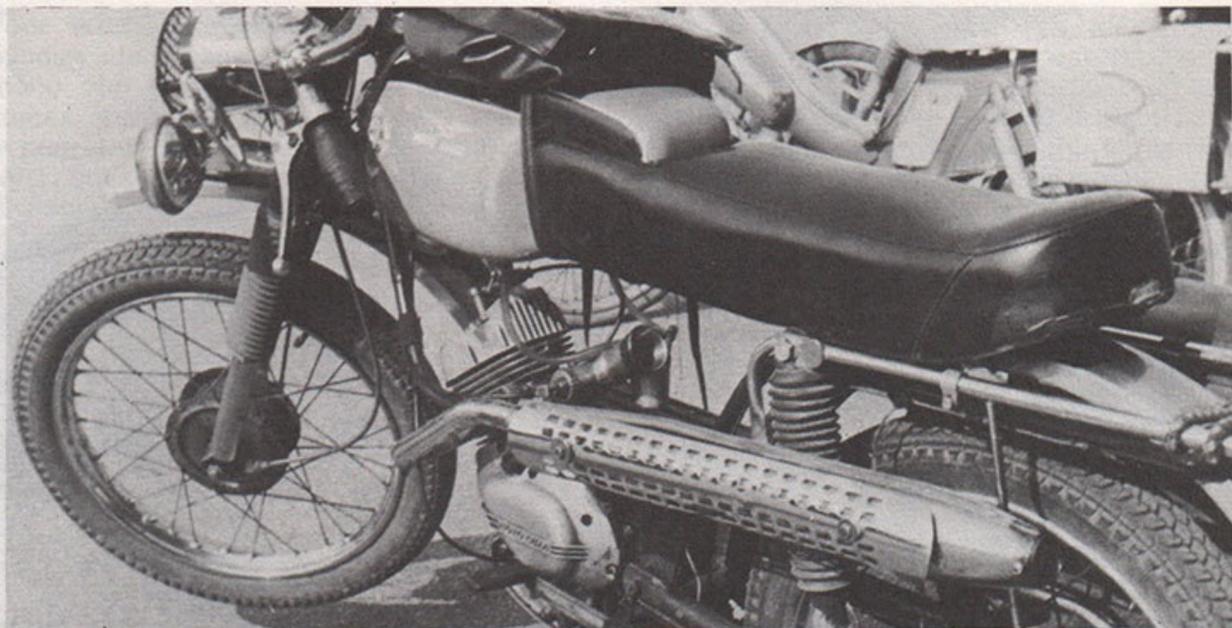
Le principe du rallye est simple : on détermine un parcours et des étapes ; à chaque arrêt, des « commissaires » posent des questions portant sur la mécanique, la vitesse, le cross ou l'histoire de la moto. Tout le monde peut participer, à condition de s'inscrire, le propriétaire de Mobyette aussi bien que le pilote de Mammouth.

Avant le départ, les machines sont vérifiées : pneus, freins, éclairage, échappement et assurances. Le règlement prévoyait l'arrêt obligatoire à tout concurrent rencontrant un « collègue » en panne ou accidenté : l'amitié passe avant tout... 46 participants se sont inscrits, dont 8 en catégorie 50. Leur parcours faisait 90 km ; les 6 pilotes de la catégorie 125 à 175 devaient parcourir 120 km et tous les autres avaient à boucler 180 km...

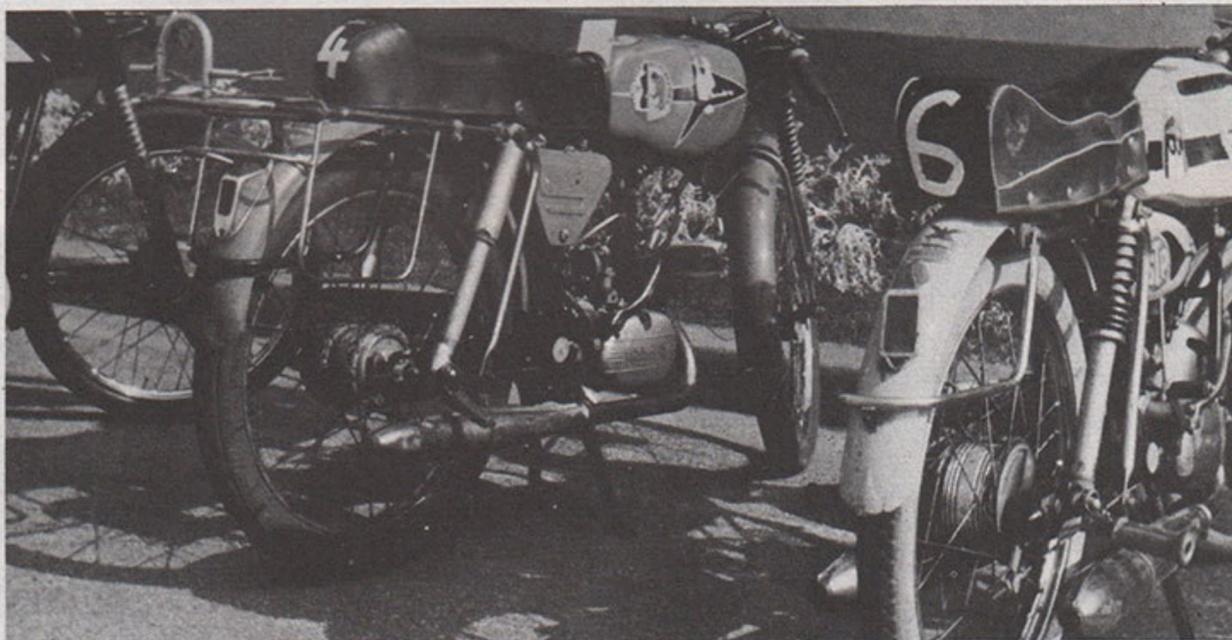
Le premier au classement « scratch » est Jean-Luc Blaise, de Nancy, sur 250 Honda ; le second, François Mora, de Pont-à-Mousson, pilotait un 50 Honda ; le troisième et le quatrième sont de Strasbourg : il s'agit de Chast (350 Ducati scrambler) et Grieshaber (450 Honda) ; le cinquième est un « exilé à Paris » : Christian Mistrzak (250 Suzuki).

Le classement des 50 est le suivant : 1^{er} : Mora François ; 2^e : Martino Michel sur Peugeot ; 3^e : Dussaulx Jean-Jacques sur Guzzi...

Dans les rallyes, il faut tout prévoir et tout avoir sous la main, surtout pour la question « mécanique » !



Moto Guzzi, c'est aussi ce joli cyclo.



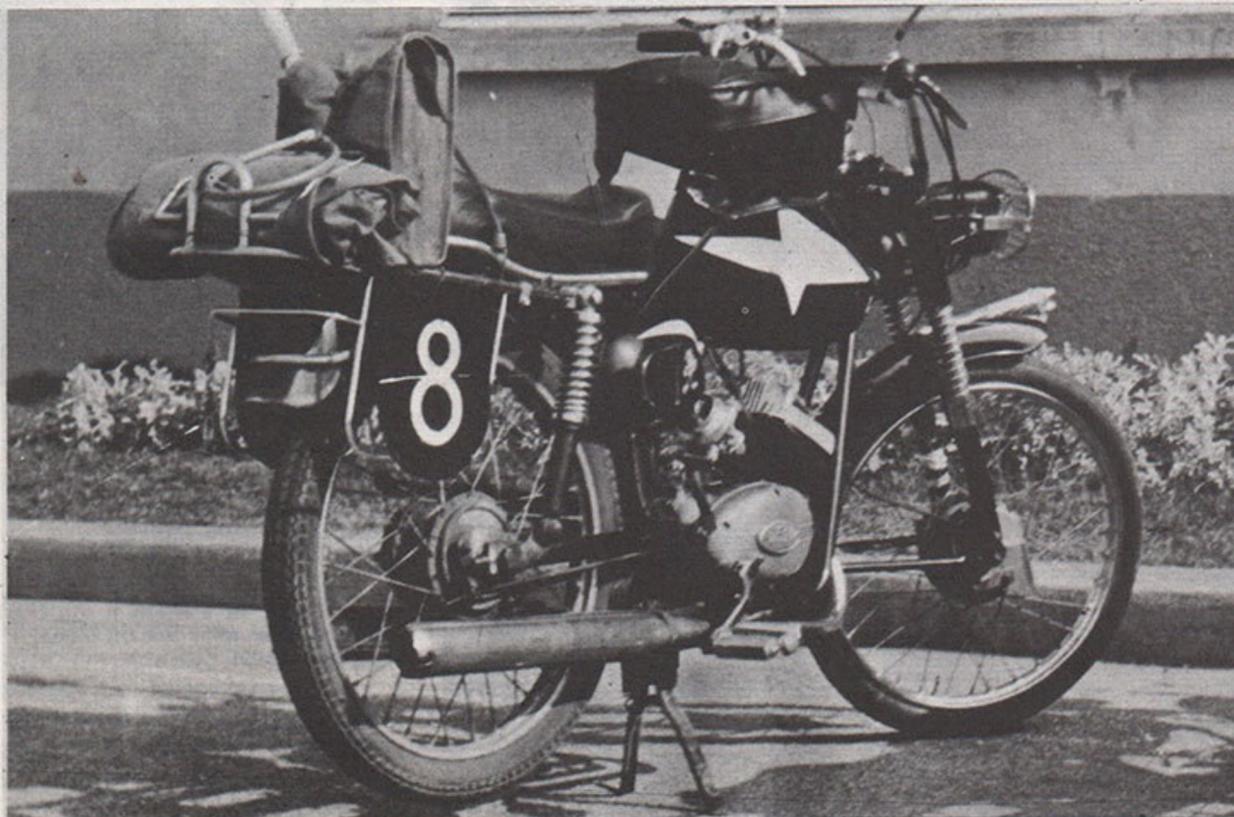
Les Flandria ont la grosse cote dans l'Est.

Trois coupes furent offertes par les huiles Yacco. Celle des petites cylindrées a été attribuée à Bernard Solaro (Peugeot 125) ; celle des gros cubes est la propriété de Daniel Grieshaber (450 Honda), Lucienne Riwer s'adjugeant la coupe des dames avec sa 250 Jawa, malgré une panne d'essence qui lui vaut également celle du plus malchanceux. Malchance partagée avec Fabrice Dawint, qui a crevé avec sa 350 Honda.

Le challenge de la ville de Pont-à-Mousson est remporté par Jean-Luc Blaise ; le challenge Dumaski, créé à la mémoire de deux frères morts sur la route en rentrant des Chamois, a été remporté par François Mora.

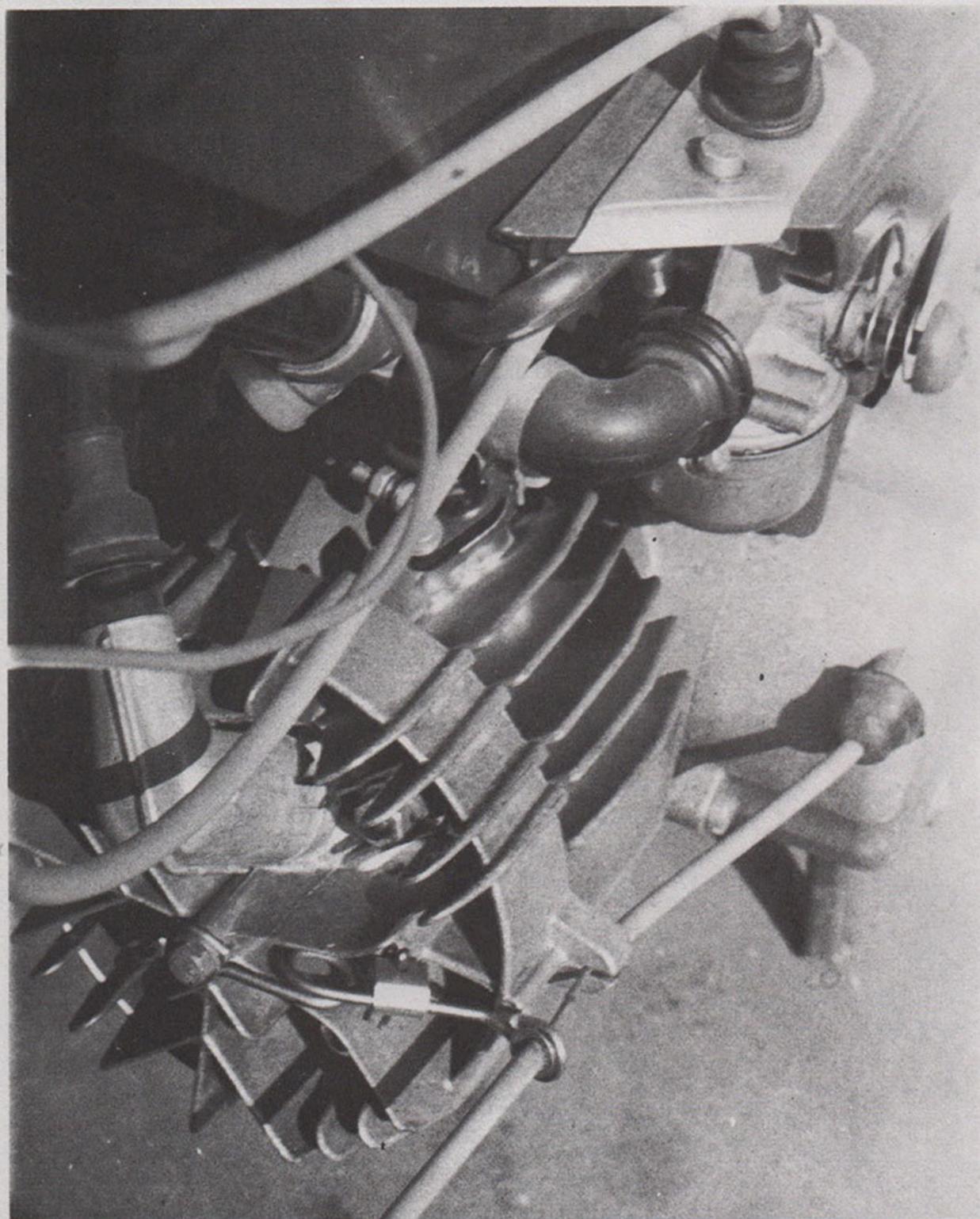
Ce fut une journée sportive et de franche camaraderie. Espérons que ce jeune club continuera sur sa lancée, peut-être avec une course de côte et une concentration. Rendez-vous pour la prochaine réunion à Pont-à-Mousson...

Ch. LAURENT-MALLET.



nouveauté venue de l'est: SIMSON MOFA 1

F.-M. Dumas



Le Simson « Mofa 1 » quelque chose de différent !

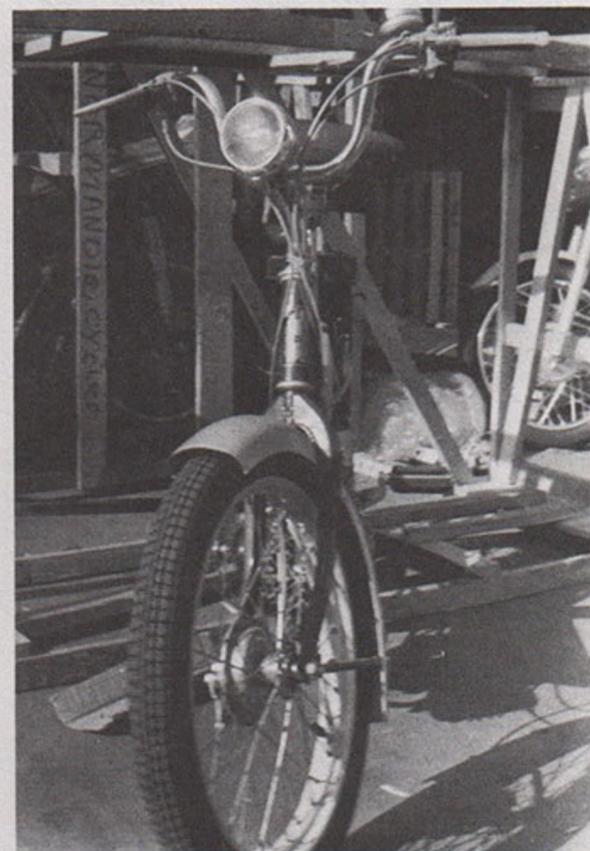
Tout dernièrement les Etablissements Bonnet, importateurs MZ, nous ont fait savoir qu'ils distribuent dès à présent un nouveau véhicule : le Simson Mofa 1. Produisant exclusivement des petites cylindrées, Simson n'avait jusqu'à ce jour guère distribué ses productions en France.

C'était un peu dommage car, tout comme MZ, cette marque construit des véhicules très robustes qui, s'ils ne viennent pas en tête côté performances,

s'y situent très certainement sous l'angle de la longévité.

Le Mofa 1 (49 cc) est un cyclomoteur utilitaire sans aucune prétention de luxe ou même d'esthétique, mais on voit dès le premier coup d'œil que « c'est du solide » ! Le bloc-moteur, à embrayage automatique, est placé très bas. Le cylindre, presque horizontal, est pourvu d'ailettes en éventail, celles de la culasse étant entourées d'un cerclage, ce qui donne à celle-ci l'aspect d'une petite turbine.

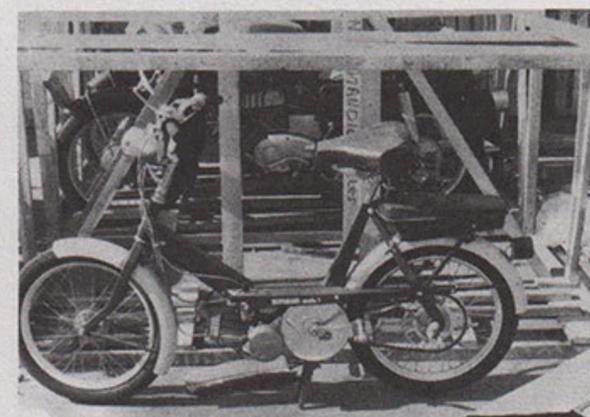
Tant par son prix (de l'ordre de 600 F) que par sa conception et son maniement aisé, le Simson Mofa 1 peut séduire une clientèle difficile.



2



3



4

Le petit 49 cc de face et de profil. Notez les barettes anti-vibratiles entourant les ailettes de la culasse (photos 1 et 3).

A peine sortie des caisses, devant sa grande sœur, la 250 MZ (photos 2 et 4).

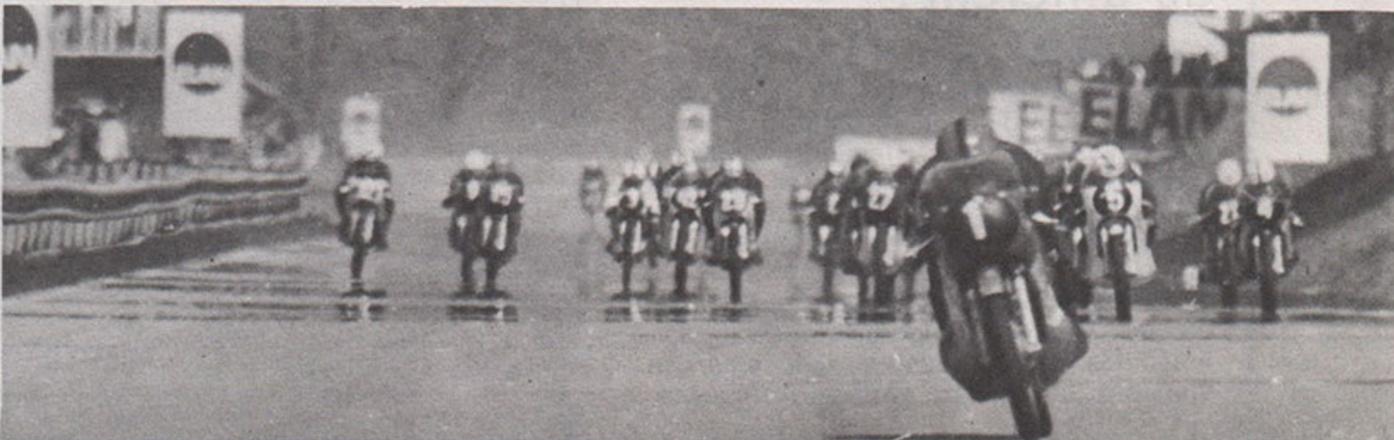
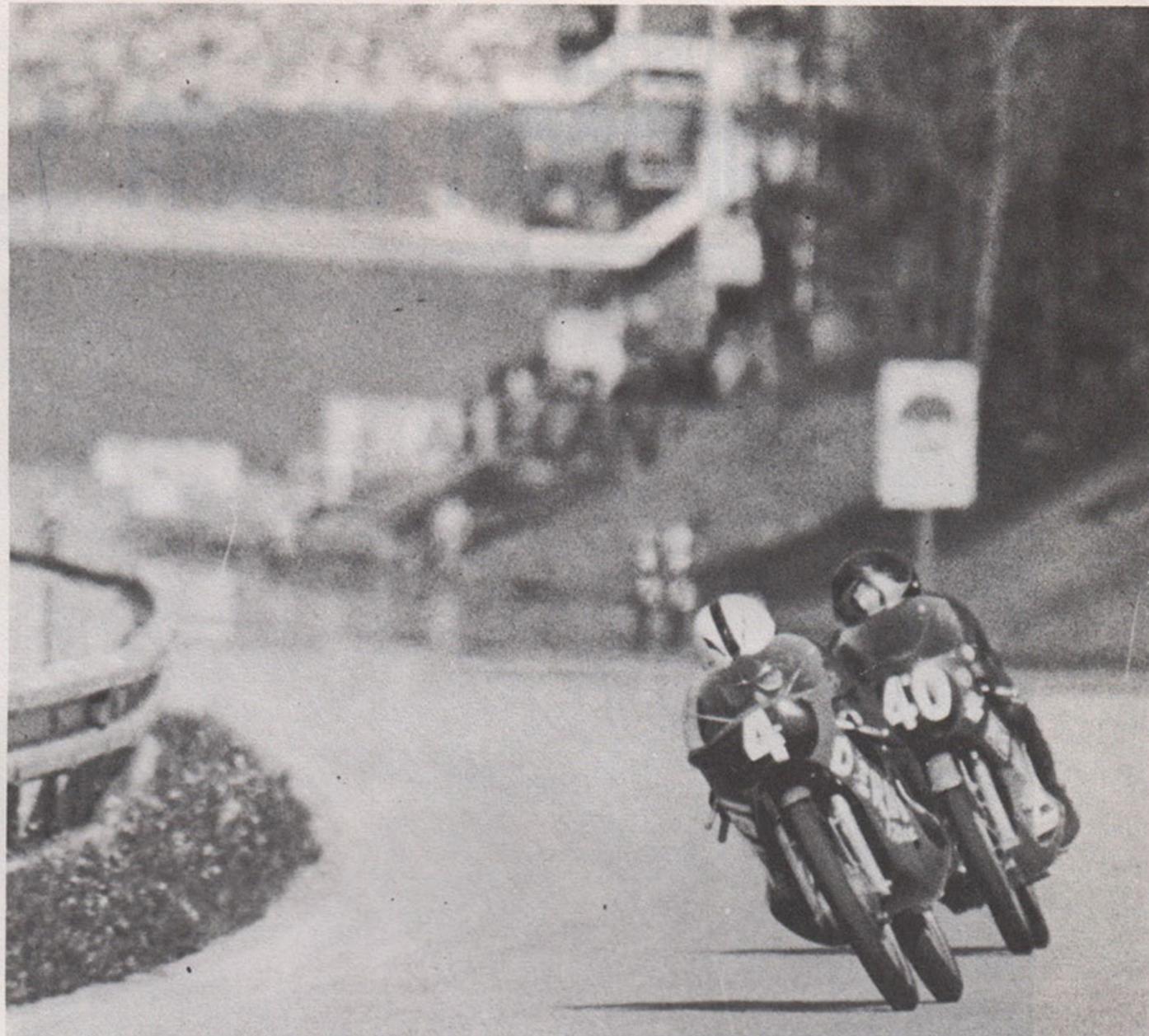


SALZBURG

1° GP de la saison

Salzburgring : un circuit parfait, trop parfait même, plus fait pour l'automobile que pour les deux-roues, long de 4,238 km, se ramenant à deux lignes droites dont l'une en montée et trois courbes dont deux à droite. Sa position au fond d'une cuvette en fait par contre le circuit rêvé pour les spectateurs qui du flanc des collines avoisinantes ont vue sur tout le tracé ; ce fut une chose heureuse pour la course des 125, une des plus belles qu'il soit permis de voir : en effet dès le départ Braun prend la tête suivi de Parlotti, Nieto et Scheene et tout au long des 25 tours c'est un incessant chassé croisé où le jeune espoir anglais Barry Sheene reste prudemment en position d'observation. L'arrivée est digne de la course, Nieto, second avant d'aborder le dernier virage, balance au ras des bottes de paille, surprenant Parlotti qui finit à une bulle de distance, Barry Sheene prendra la troisième place. Nieto qui signe le record du tour à plus de 161 km/h se console ainsi de sa défaite en 50 cc où de Vries sur Kreidler mène la course de bout en bout devant pendant un temps Jos Schurgers qui s'arrête au stand ; c'est alors Nieto qui prend la deuxième place devant le Kreidler de Kunz alors qu'un autre Derbi, celui de Vandehoeven prend la quatrième place. L'arrivée se fait dans cet ordre, les Derbi ne pouvant rien contre leurs adversaires. En 500 une heureuse surprise, Ravel et Offenstadt avaient fait les meilleurs temps aux essais (après quand même quelqu'un que vous connaissez), on attendait donc la course avec impatience, hélas Ravel devait percer un piston dès les premiers tours mais Eric mal parti faisait une remontée magnifique, passant Louwes, Marsowsky puis Findlay il allait se heurter à Bergald qui lui laissait la troisième place après abandon. Cette place derrière Agostini et Keith Turner ainsi que les temps aux essais prouvent que les Français sont dans la course et les G.P. à venir devraient confirmer ces premiers résultats.

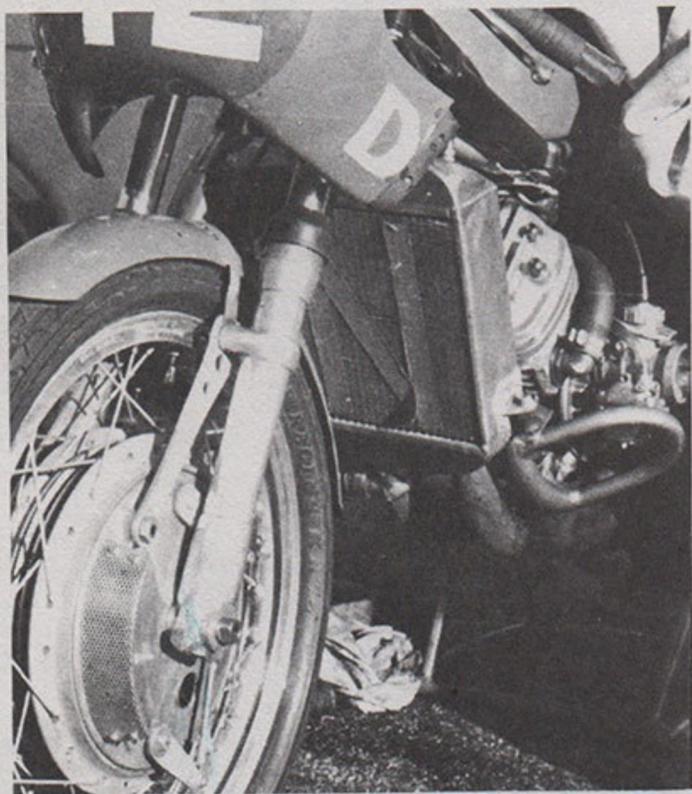
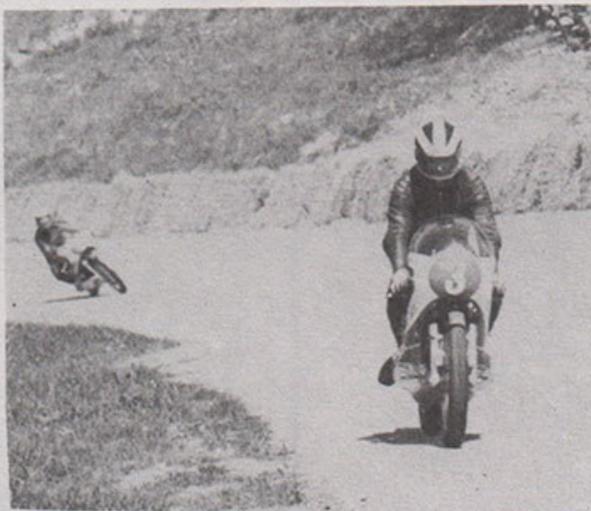
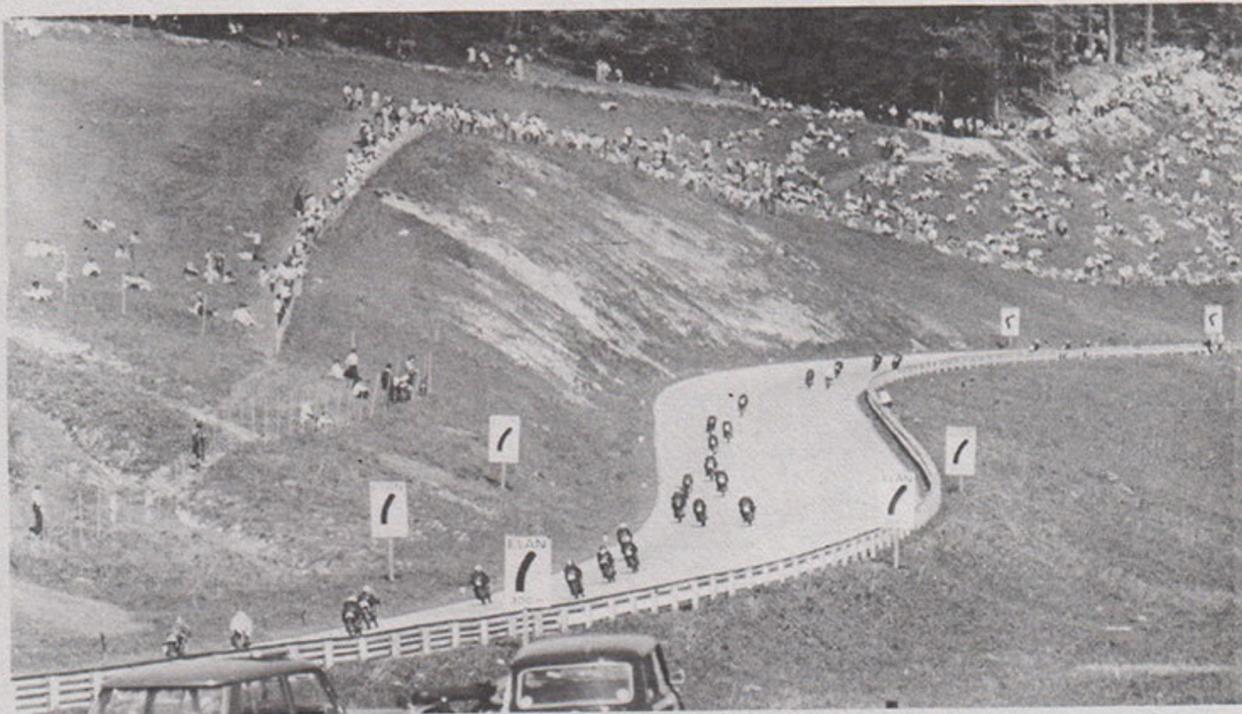
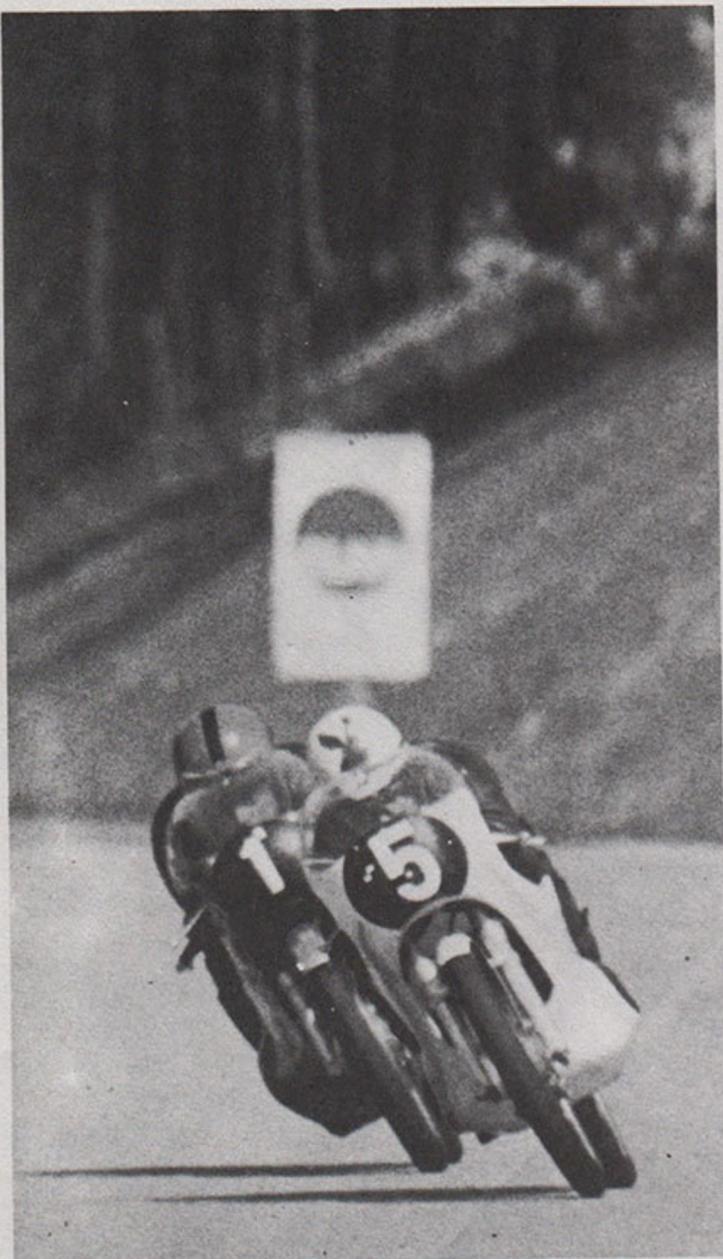
A. AVENEL.



De haut en bas à gauche : différentes phases de la lutte qui en 125 opposa Nieto (4), Sheene (40), Braun (1) et Parlotti (5). En bas le départ, Braun est parti en tête avec à sa droite Parlotti suivi de Nieto et Sheene caché par Braun.

Grassetti dont la MZ vient de lâcher alors qu'il était en bagarre avec Saarinen pour la deuxième place, celui-ci s'arrêtera aussi et c'est Pfirter qui prendra la deuxième place derrière Ago, troisième Ellis (photo du bas).

Une vue de la ligne opposée aux tribunes.

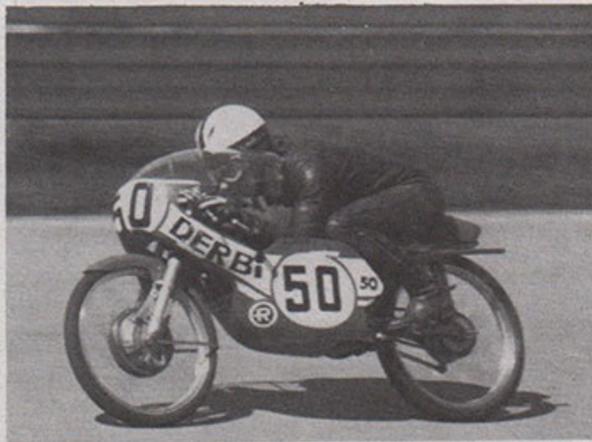
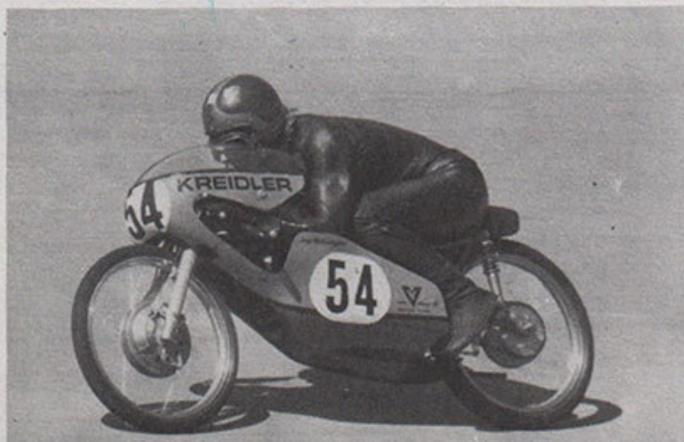


Nouveauté intéressante : la 250 Derbi à eau, cachée sous une bâche à l'abri des photographes et des curieux, il était fort difficile de s'en approcher et cette photo nous a coûté une copieuse eng...

Read malchanceux dans les 250 et 350 s'apprête ici à repartir au parc.

Un Français sur le podium en 500 : Offenstadt à gauche d'Agostini.

Ci-contre dans l'ordre : Schurgers qui va laisser sa place à Nieto (50).



LA MOTO A LA FOIRE DE PARIS

L'événement parisien du mois écoulé a été à coup sûr l'exposition de motos présentée par nos importateurs dans le cadre de la Foire de Paris, section du Tourisme et des Loisirs.

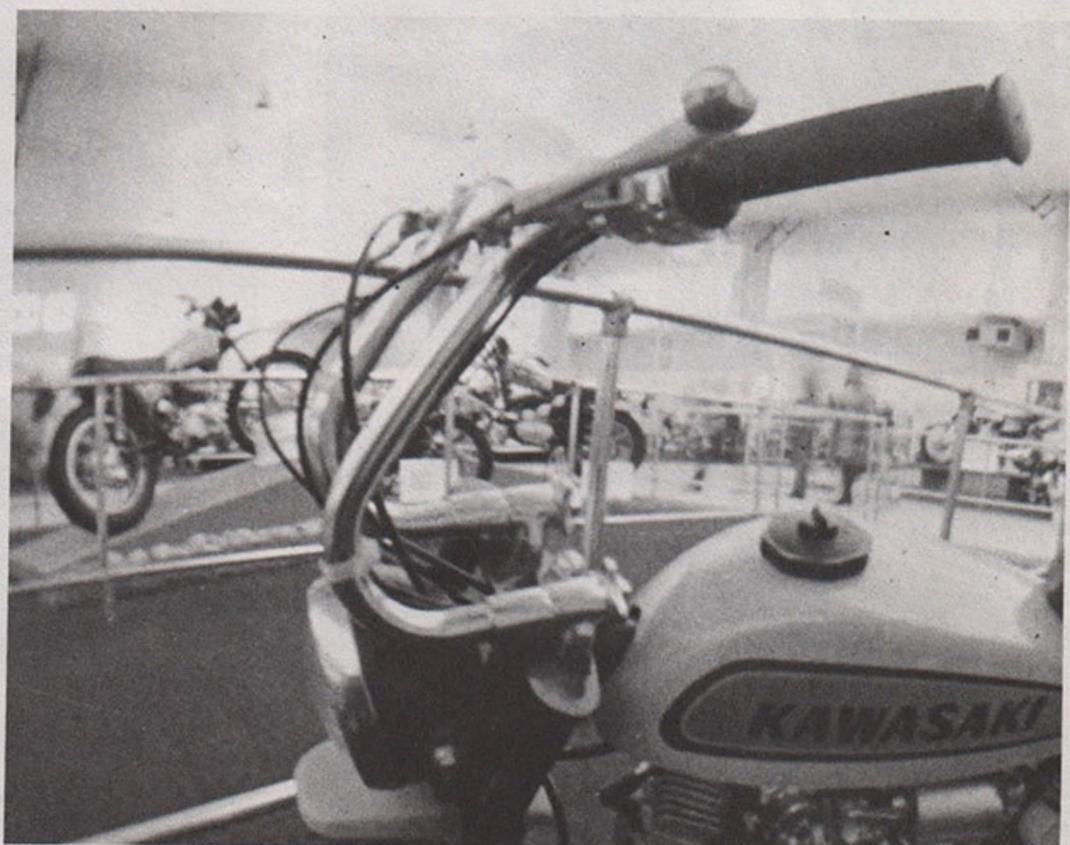
C'est la première fois que la célèbre manifestation commerciale accueille le deux-roues en ses murs, et c'est la première fois qu'elle a recours à la moto en tant qu'image de marque d'un nouvel art de vivre.

Au surplus l'exposition, elle-même fort intéressante en raison de la place accordée à chaque exposant pour montrer ses modèles, rehaussée de la présence sur certains stands de machines de prestige, de motos inédites en France, a bénéficié de quelques animations qui ont connu la faveur du public.

En résumé, une exposition jeune et dynamique, une exposition "in" dont il faut féliciter à la fois, les organisateurs de la Foire de Paris et les importateurs français, les uns et les autres ayant pris le risque de l'opération.

Ils ont gagné, et c'est tant mieux. Vous-même, vous êtes peut-être de ces nombreux jeunes — ou moins jeunes — qui ont eu la chance de visiter et de revisiter l'expo. Ces quelques pages vous permettront d'en retrouver alors quelques souvenirs, comme elles fourniront à ceux qui n'ont pu faire le déplacement des images de ce nouveau succès de la moto.

R. C. DELEFOSSE



d'un stand à l'autre

Une foule dense monte à l'assaut du Parc des Expositions en « knicker » et chaussettes de laine : les alpinistes se dirigent vers le matériel de camping, des jeunes en maillot rayé cherchent les « dériveurs »...

Casque sous le bras, bottes et blouson, les motards s'orientent vers la section « Moto ». Chose curieuse, elle n'est pas cachée dans un recoin sombre et inabordable comme cela était souvent le cas il n'y a pas si longtemps... Le hall d'entrée est plein de vénérables hôtes au passé tumultueux et qui ont pour noms : « Terrot, Vélosolex KTT, Sarolea ou Benelli... » Une partie de la collection Moto Revue.

Après avoir admiré les fourches à parallélogramme et les bloc-moteurs de course, il fallait entrer afin de découvrir les nouveautés... Dans le style, « Monstre », il y avait la 750 « à eau » trois cylindres Suzuki... Avec trois cylindres également, et beaucoup d'admirateurs aussi,

la trois cinquante Kawasaki... Mais, plus discrets, les « cinquante » offraient également leurs nouveautés.

Sur le stand Savoye, un importateur qui croit à l'avenir du cyclo sport, il y avait deux Malanca inédits : un magnifique racer six vitesses à la culasse panoramique et au cadre très « compétition », et un Country d'inspiration très cross... Autre nouveauté, sur le stand Bonnet, un nouveau Derbi, le « Coyotte ». Comme son nom ne l'indique pas, sa robe est verte, son moteur est poli avec des parties noires, vraiment on est loin du chien des déserts pelés et faisant pitié : ce Coyotte est une bête de race, le produit bien fini d'une marque championne du monde !

Pour les amateurs de quatre-temps sport, il y avait le Morini, un engin robuste, rapide et très sobre à la pompe à essence... Dans la catégorie « utilitaire » on trouvait aussi des nouveautés Morini, des cyclos deux-temps très flatteurs d'aspect et pouvant être mis entre toutes les mains.

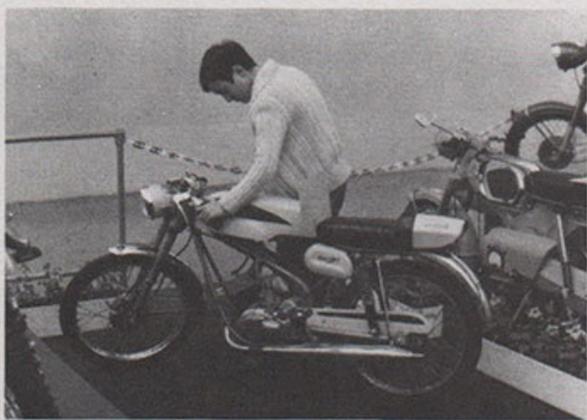
Les « Vespino » se sont vus adjoindre un nouveau modèle au sommet de la gamme. La moto « Gadget » était représentée en force : Yamaha, Kawasaki, Honda, Suzuki, toutes ces marques japonaises, auxquelles s'ajoutaient Benelli et Giulietta, exhibaient des véhicules à petites roues et grand guidon d'inspiration « enduro », « cross », « trial » ou « dragster »...

Dans les 125, j'ai remarqué la Morini de type Six Jours, la Guzzi nouveau modèle que j'espère voir bientôt à l'essai, la MZ qui, par son prix et sa robustesse, attirait une foule de jeunes et de moins jeunes...

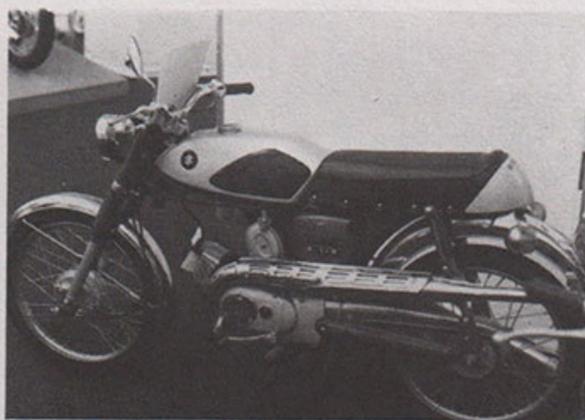
Les motards n'étaient pas gâtés au « Concours Lépine » : pas la moindre invention pour nos chères machines ! Toutefois, à l'usage des « morfals », je signalerai un tourne-broche sans mécanisme, dont le poids est de quelques grammes... Au chapitre « camping » j'ai particulièrement été intéressé par les tentes pneumatiques... Egalement remarqué au « Vieux Campeur » de nouveaux modèles, très pratiques à monter et légers au transport... A voix basse, l'œil de côté et avec une mine de conspirateur, j'ai parlé de l'avenir et des machines en préparation avec certains responsables et je pense pouvoir vous annoncer un nouveau 50 et une nouvelle 125 chez Ducati, des nouvelles 250 chez Morini (des bicylindres) et, dans un avenir plus lointain, un birotor type Wankel chez un grand constructeur japonais.

En regrettant la non-présence des constructeurs français, je suis ressorti plein de rêves, un rapide passage à la piste des CRS me permettant d'admirer Ch. Krajka et M. Teston accomplissant des prodiges, au simulateur de conduite... ce qui leur a permis d'être admis à conduire une vraie 125 !...

Ch. L.-M.



Non ce Derbi n'est pas immatriculé.



Le 50 Suzuki, une machine à distributeur rotatif pour laquelle un kit est disponible !



Un vrai paradis.



Oh ! quelle joie !... j'ai mon permis.



M. Krajka sans side-car !



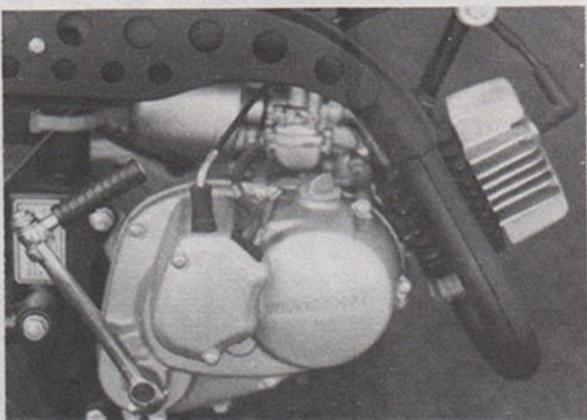


Ce silencieux a un drôle d'air de pot de détente.

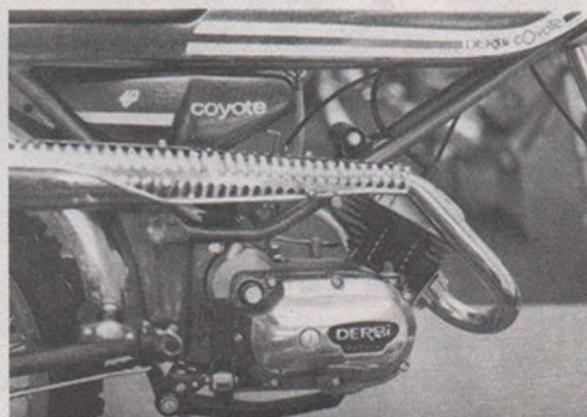
Bourg-en-Bresse : Malanca un rêve qui a bien failli être réalité...



50 cc quatre-temps : le Corsarino Morini un bruit différent et une faible consommation !



Mécanique sérieuse.



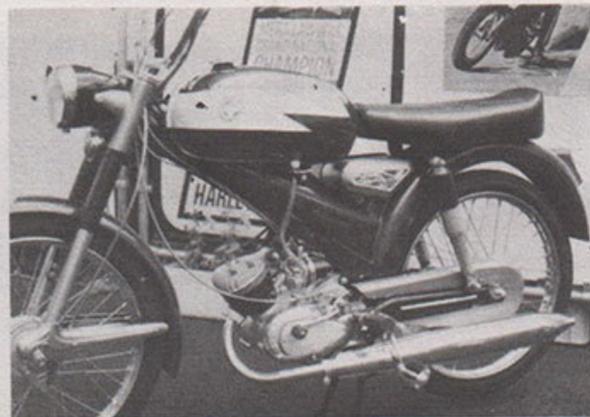
La finition espagnole en grand progrès : le Derbi « Coyote ».



Un intégral « Made in France ».



Faire ses courses est un régal avec cette machine.



Un Derbi à cadre en tôle.

les belles... et les bêtes



La « Bête des Bêtes », la 1.200 Harley « Electra-Glide » et sa belle préférée, le joli mannequin habillé à l'américaine par l'importateur Pierre Bonnet. Un gros succès de curiosité, mais pas pour toutes les bourses !



Arrivé en dernière heure à la Foire, un ravissant petit félin, le 50 Kreidler à eau, de compétition et non commercialisé. Une bête rageuse... dont Jacques Roca — qui la mènera — est bien décidé à faire sa Belle !



La Belle est aussi audacieuse ! Bravo pour la charmante acrobate amateur !



Pour Frémin, tout va bien ! Une grosse Honda, un gentil modèle, un ravissant mannequin !



Décidément, la Foire de Paris a beaucoup amusé Bourgeois. Le voici sur une (vieuse) Bête... qui a gardé toute sa fraîcheur, la 500 Benelli ACT d'avant-guerre.



La Bête rue... Cela pour apprendre à Christian Bourgeois à ne pas venir faire la « Belle » en ces pages ! Ce saut du champion de France inter de vitesse a eu lieu en pleine expo, devant les caméras de la télé en direct.



La Bête se cache, la Belle en laisse assez voir pour qu'on l'applaudisse, elle et sa tenue !



Si grosses soient-elles, et si puissantes, elles s'approprient, les « Bêtes ». Mais que de travail pour les dresser comme vous le voyez là !



Ici, les Belles sont trois : la... quatre pattes Honda (une belle Bête !) et deux charmantes hôtesse auprès desquelles ces deux jeunes ont à tout prix voulu se faire photographier. Mais que, mais qui préfèrent-ils ?

bien conduire sur 2 roues

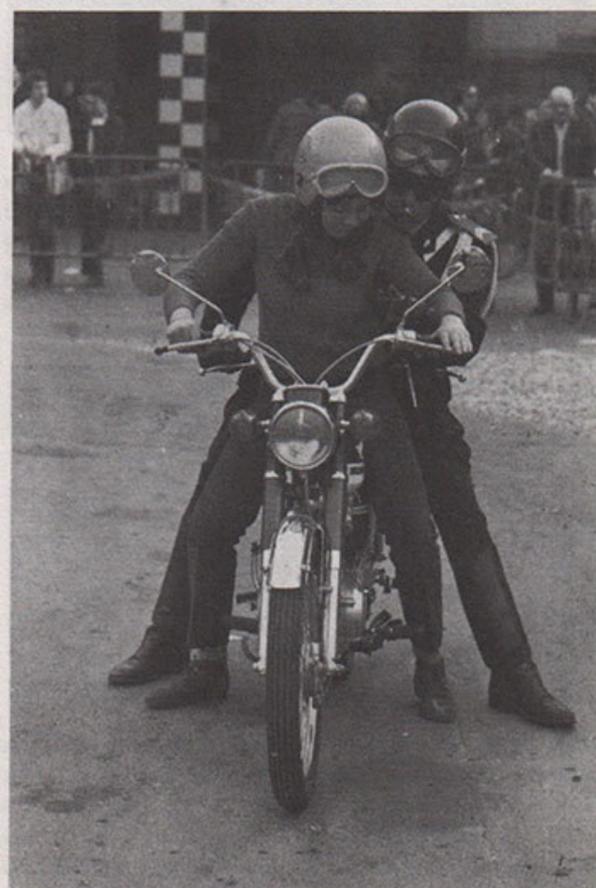


*Ça commençait par l'examen portant sur le code de la route. Un test intéressant :
90 % des jeunes ont obtenu un 15 !*

Puis l'on passait à la pratique, d'abord sur home-trainer. Important, cet exercice, car décisif de la suite.

La suite, c'était la conduite réelle, sur un parcours très bien aménagé et signalisé. Pour les uns, on commençait par la double-commande, les meilleurs étant admis à s'en aller seuls sur la moto de leur choix (onze marques différentes !).

Les filles aussi sont venues en nombre. D'ici peu, vous en verrez beaucoup en selle dans les rues, sur la route !



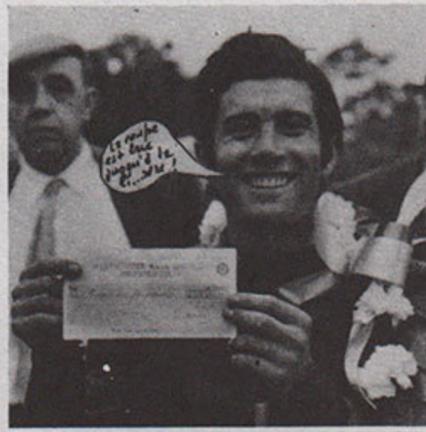
et la bulle continue !...

De plus en plus nombreux, les auteurs de bulles. Et il faut dire que la qualité des trouvailles s'améliore. Tant mieux ! Pour la bulle 217 — montrant Agostini radieux après sa victoire dans « The race of the Year » qui lui vaut un chèque de quelques 15.000 francs lourds, le vainqueur est Christian Dubos, 92, Route de Bayonne, Lons, 64 - Billère, qui a tenu compte de tous les éléments fournis par la photo :

« **La coupe est bue jusqu'à la li...vre !** » fait-il dire à Agostini ; il recevra en récompense de cette excellente bulle un abonnement de trois mois à « Cyclomoto », à partir du n° 220.

Voici maintenant quelques autres réponses choisies parmi les meilleures :

« **Quelle... Jawa on va faire avec ce... tchèque !** » de Martine Péan, Porte n° 66, 59, boulevard Gambetta, 63 - Chamalière



res est une très bonne trouvaille, pleine d'esprit.

« **De l'argent Ago...go !** », de Patrice Poulain, place de la République, 02 - Le Nouvion-en-Thierrache. Bref, mais très bulle, bravo également.

Voici maintenant le sujet de la bulle 219, dont les résultats seront publiés dans notre n° 221 :

Notre photo montre Mireille Darc chevauchant une 500 Kawasaki sous les yeux de Christian Ravel et Eric Offenstadt (tout à droite). C'est à ce dernier qu'il vous faut faire dire où penser quelque chose en rapport avec la scène.

Comme toujours, la bulle classée la meilleure par notre Rédaction vaudra à son auteur un abonnement de trois mois à compter du n° 222.



nouvelle victoire ITOM

Course de côte d'Ambert 63

catégorie 50 cc

1^{er} De Conto

le cyclo du sportif

Exclusivité

B. SAVOYE

16 rue de l'Armistice

69 - BRON

BOL D'OR EN VEDETTE CHEZ SOUBIRAC



Bol d'Or, de chez Soubirac, c'est la vedette de la gamme.

Cette vedette a fait ses preuves depuis plusieurs années sur les circuits, et les amateurs ont maintes fois prouvé leur satisfaction quant à la qualité et au confort de cet article.

Rappelons-en les caractéristiques : elle est fabriquée tout en cuir ; grâce à son double renfort du sélecteur et son renfort avant qui protège le tibia, une sécurité est donnée au motocycliste et une longue vie est assurée à la botte elle-même. Une fermeture à glissière derrière la botte et 2 boucles assurent le maintien rigide de la jambe.

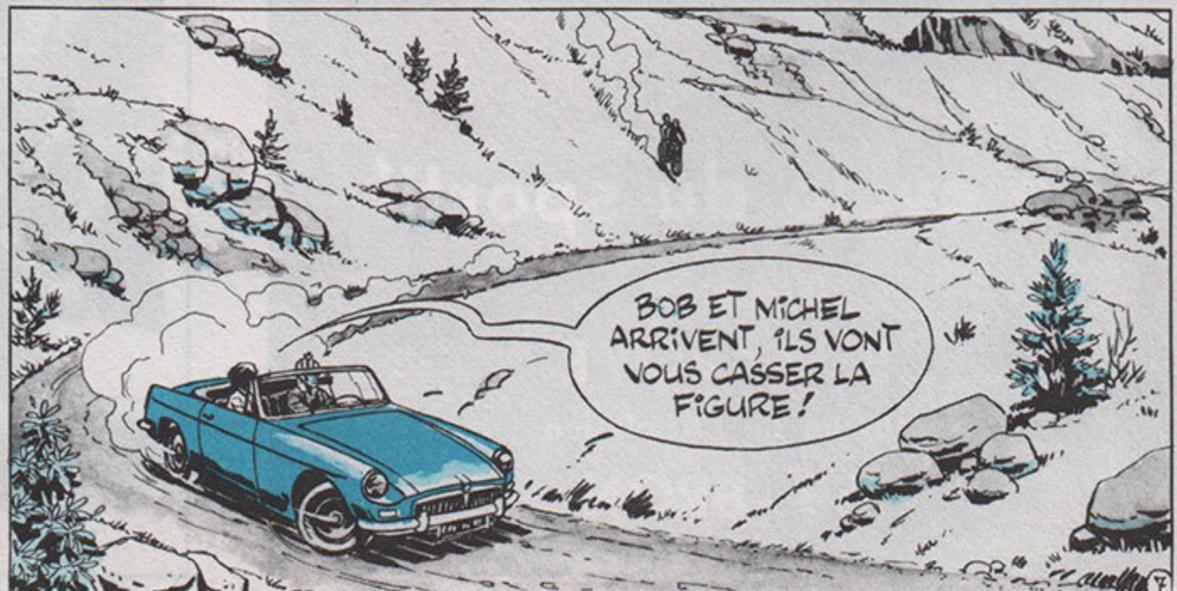
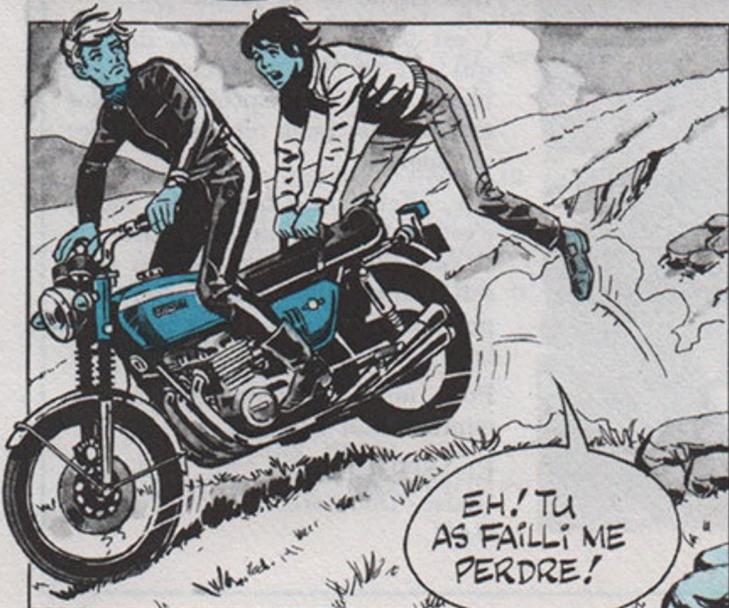
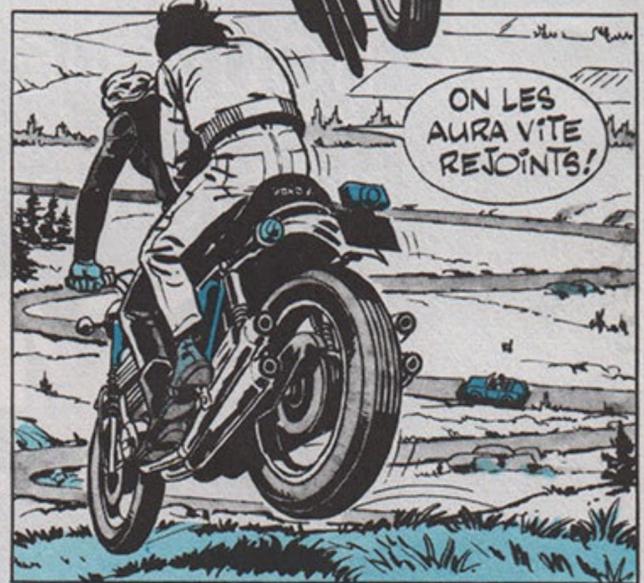
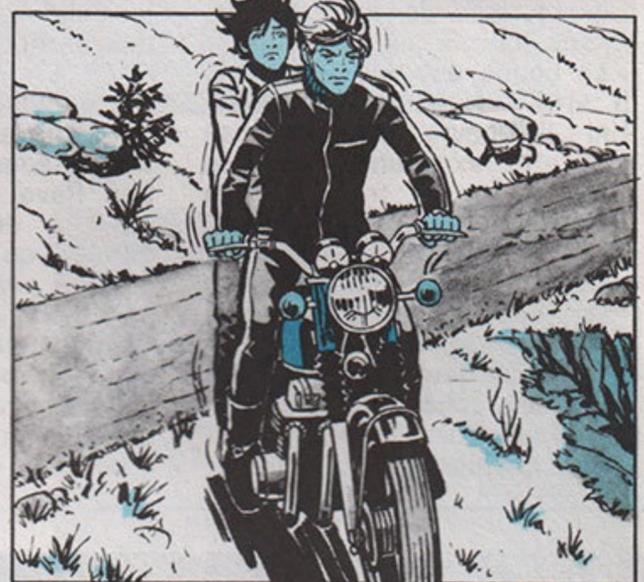
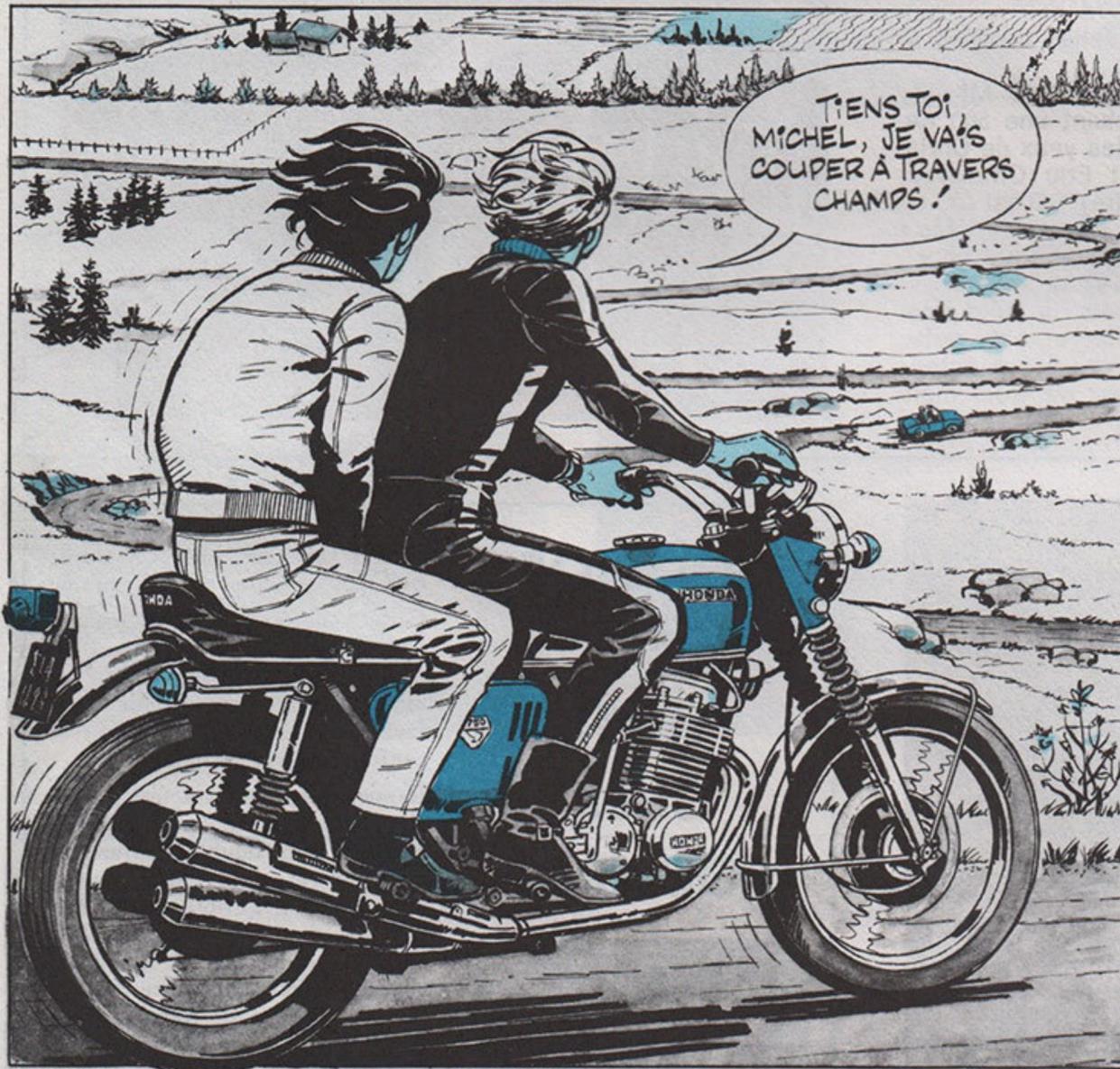
C'est un modèle breveté, déposé, qui est en vente exclusivement chez tous les spécialistes des articles de moto et des articles de sport.

En effet, une botte de moto, c'est l'affaire d'un spécialiste et il vous sera toujours de bon conseil pour des achats aussi importants que ceux d'une paire de bottes de moto.

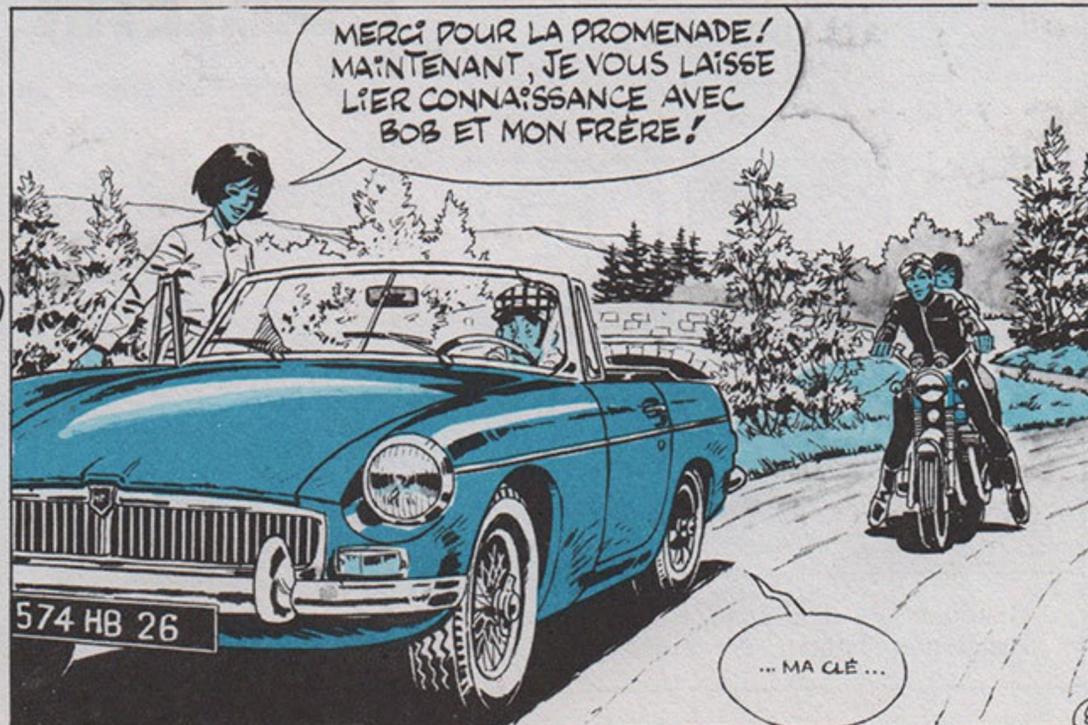
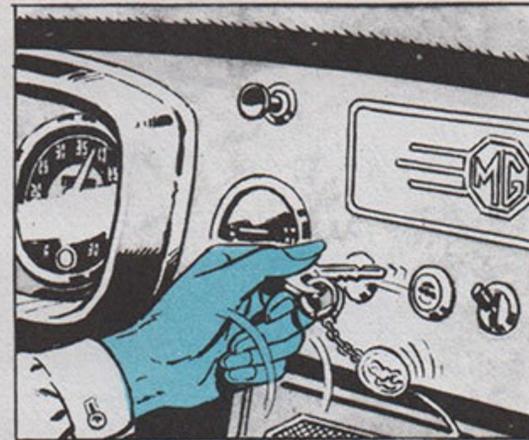
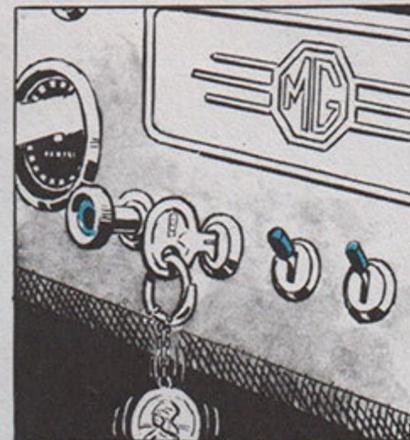
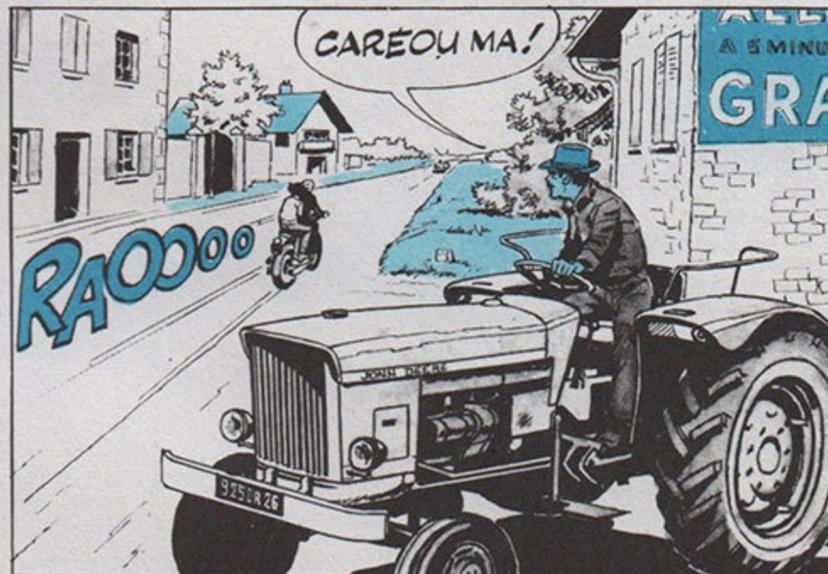
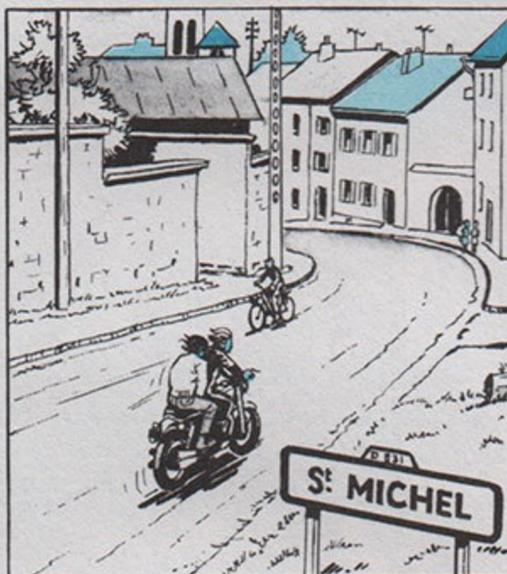
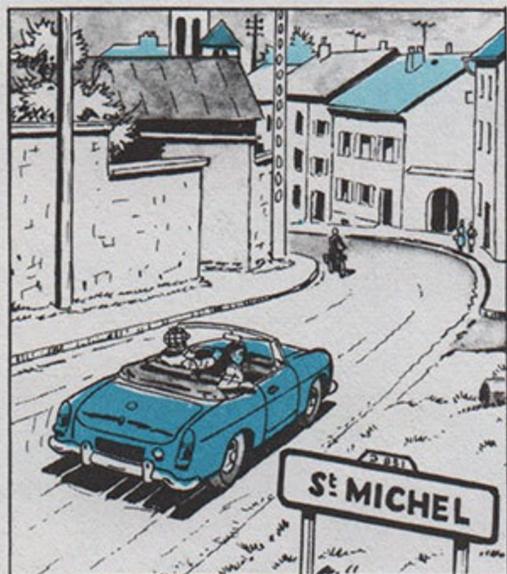
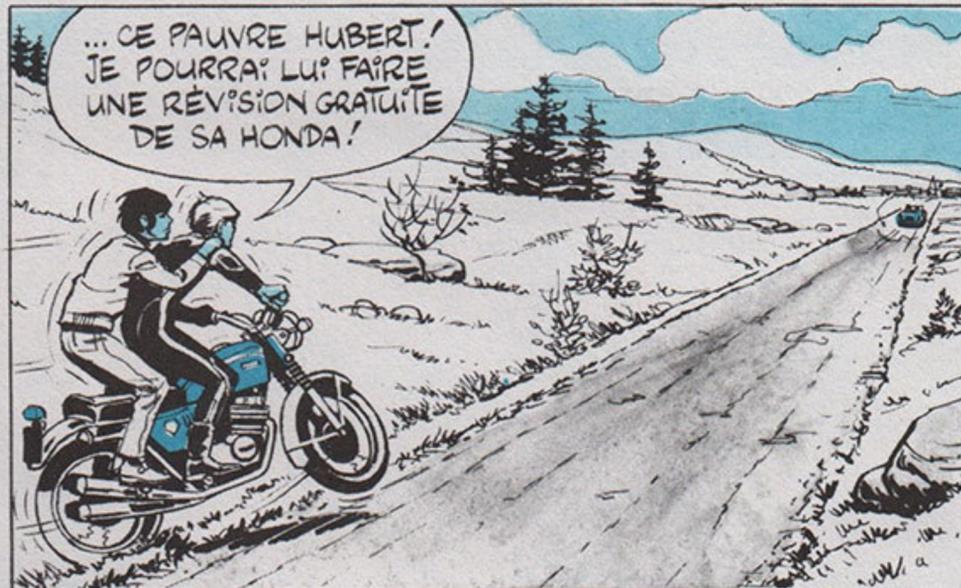
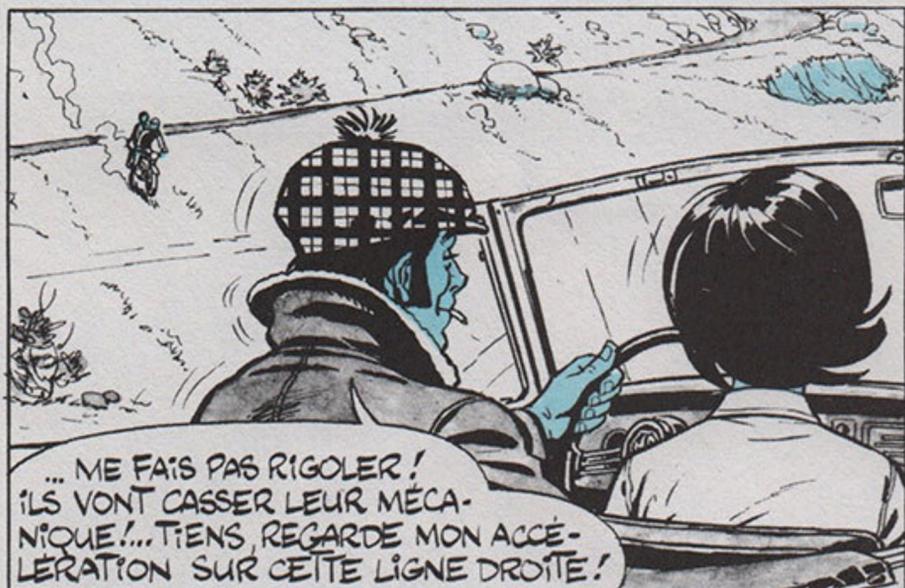
Pour tous renseignements et documentation illustrée :

Ets SOUBIRAC, 770, boulevard Blaise-Doumerc à MONTAUBAN.

Michel dans la course



Résumé : Tandis que Bob essaie sa moto de course, Cathy est emmenée en voiture par un inconnu. Son frère, Michel, se lance à sa poursuite.



êtes-vous dans la course ?...

Depuis des mois, nous publions un mot croisé basé sur la moto. Pour varier le thème de ce coin de page destiné à vous distraire en tous lieux, nous vous proposons cette fois le jeu des erreurs incluses dans un dessin.

Le dessinateur Griffel a reproduit pour le compte de la firme allemande N.S.U. une scène de la vie quotidienne et, dans un second dessin, il a commis intentionnellement 10 fautes qu'il vous appartient de déceler.

Celui qui parvient à détecter ces 10 erreurs en moins de huit minutes peut se considérer comme très astucieux. Celui qui met de 10 à 20 minutes possède un pouvoir de compréhension honorable. Celui qui au contraire ne découvre aucune faute devrait consulter le plus rapidement un ophtalmologiste !

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.
- Jawa 90 cross, n° 211.
- Malaguti « Supercinque », n° 213.
- Kreidler RS 6,25 ch, n° 215.
- Kawasaki 90, n° 217.
- Bultaco 49 GT, n° 218.

TESTS

- Maico 125 « Trail Bike », n° 199.
- Lambetta 200 DL, n° 203.
- Derbi 50 « Gran Sport », n° 210.
- Kreidler 50 Spécial, n° 211.
- Guzzi Trotter Mark et Special, n° 212.
- Honda Dax 70 Solo et Side, n° 215.
- Ariel 3, n° 217.
- Motobécane 93 D, n° 218.

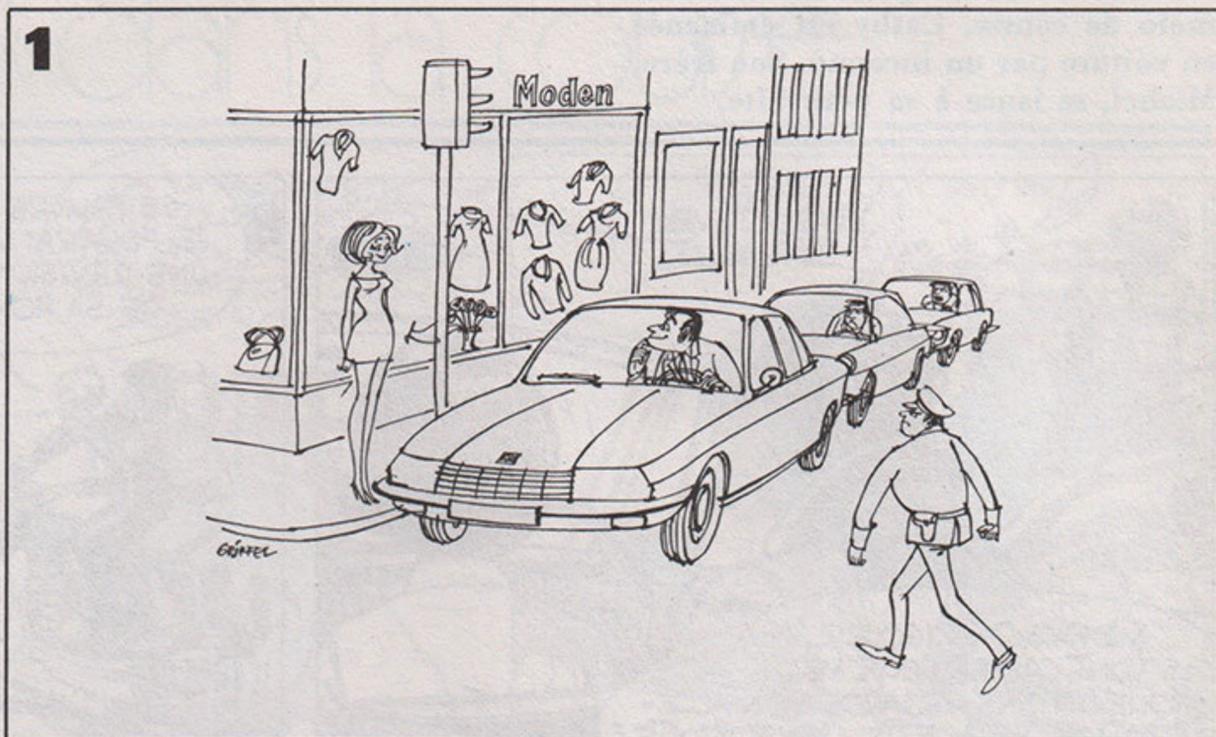
DEMONTAGES - REMONTAGES

- Motobécane Cady, n°s 204 et 205.
- Honda PC 50, n°s 206, 207 et 208.
- Franco Morini, n°s 209 et 210.
- Yamaha 100 Twin, n°s 211, 212 et 213.
- Vélosolex Flash, n° 214.

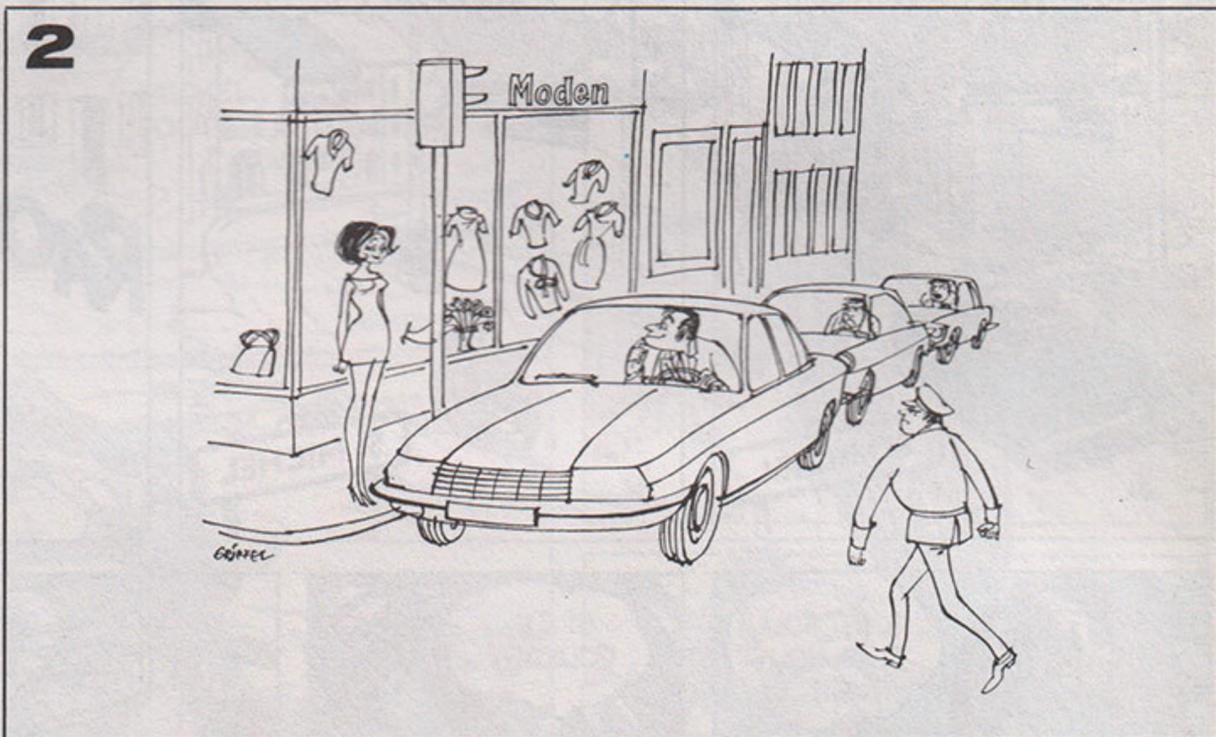
MACHINES ANCIENNES

- 125 Terrot Fleuron 1958, n° 216.
- 125 MZ 1963, n° 216.
- 175 Terrot Rallye 1957, n° 217.
- Motobécane 125 ZS 1957, n° 218.

Tous ces numéros sont disponibles à nos bureaux, 103, rue La Fayette, Paris (10^e) 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.



1ère image — dans ce dessin, tout est en ordre.



Dans cette deuxième image il y a 10 fautes.

DECOUPEZ OU RECOPIEZ CE BON
ET ADRESSEZ-LE

A



103, rue La Fayette
PARIS (10^e)

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,

FINAMIX 3

CYCLO- MOTEURS

**Huile à base synthétique
anti-usure,
à très haut pouvoir
lubrifiant**

- permet de réduire la dose de mélange à 2%
- pas de fumée
- moins de calamine
- plus de puissance
- préconisée par Husqvarna Lambretta SAFD, Malaguti Ossa



**FINAMIX 3 est vendue
en bidons de 2 litres avec bouchon doseur
ou aux automélangeurs
des stations FINA**

LA 1^{ère} HUILE SYNTHETIQUE 2T DU MONDE



atelier paul bertrand

Voici la "Nouveau Style" Peugeot

Révolutionnaire dans sa conception, elle dissimule sous ses apparences de "mini" des aptitudes de grande routière.

"Nouveau Style" : Peugeot prouve qu'une bicyclette peut encore faire une révolution. Plus rationnelle qu'un modèle traditionnel, parce que plus légère et plus maniable, la bicyclette "Nouveau Style" est en même temps plus roulante qu'une "mini" parce que munie d'un cadre et de roues à vocation routière. Qu'il s'agisse de sa ligne, de son confort, ou de son habillage, la "Nouveau Style" offre un ensemble de solutions nouvelles encore jamais réunies sur une seule et même bicyclette.

**"Nouveau style."
C'est plus qu'une bicyclette.
C'est une Peugeot.**

