

JUILLET 1971
220
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.







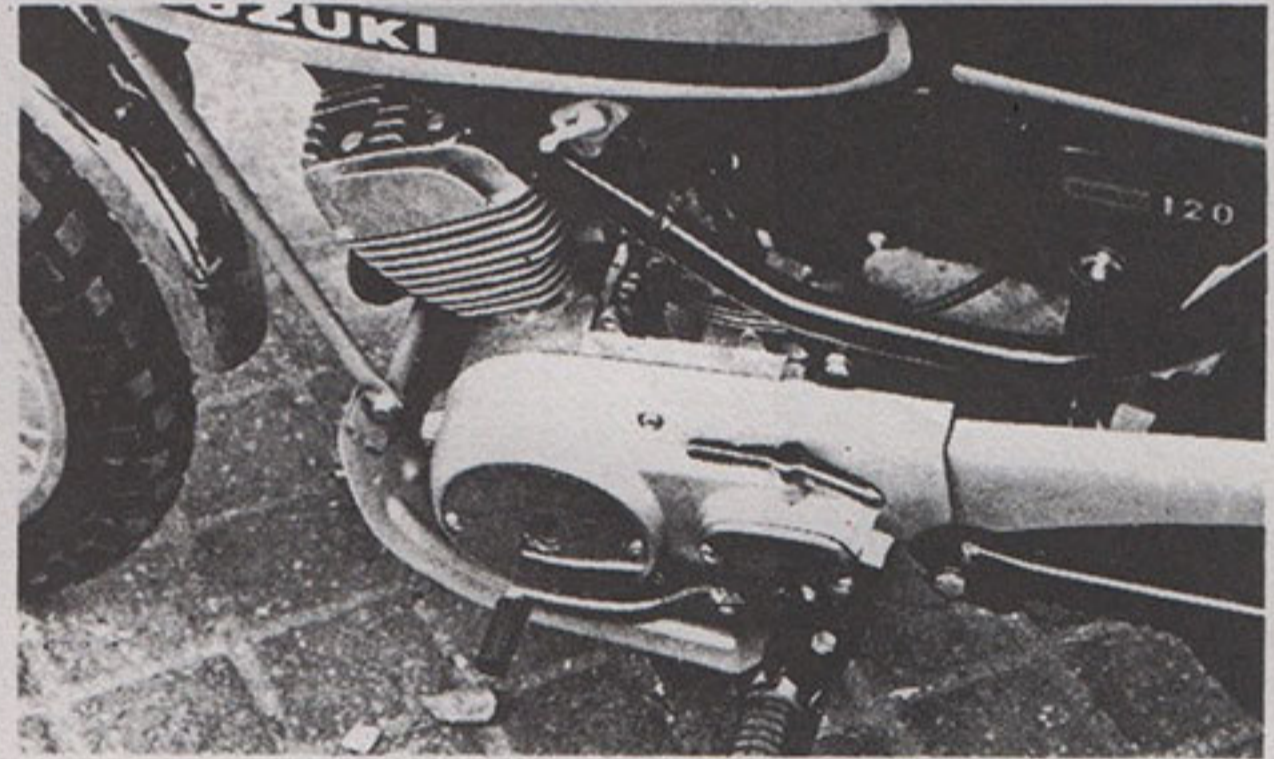
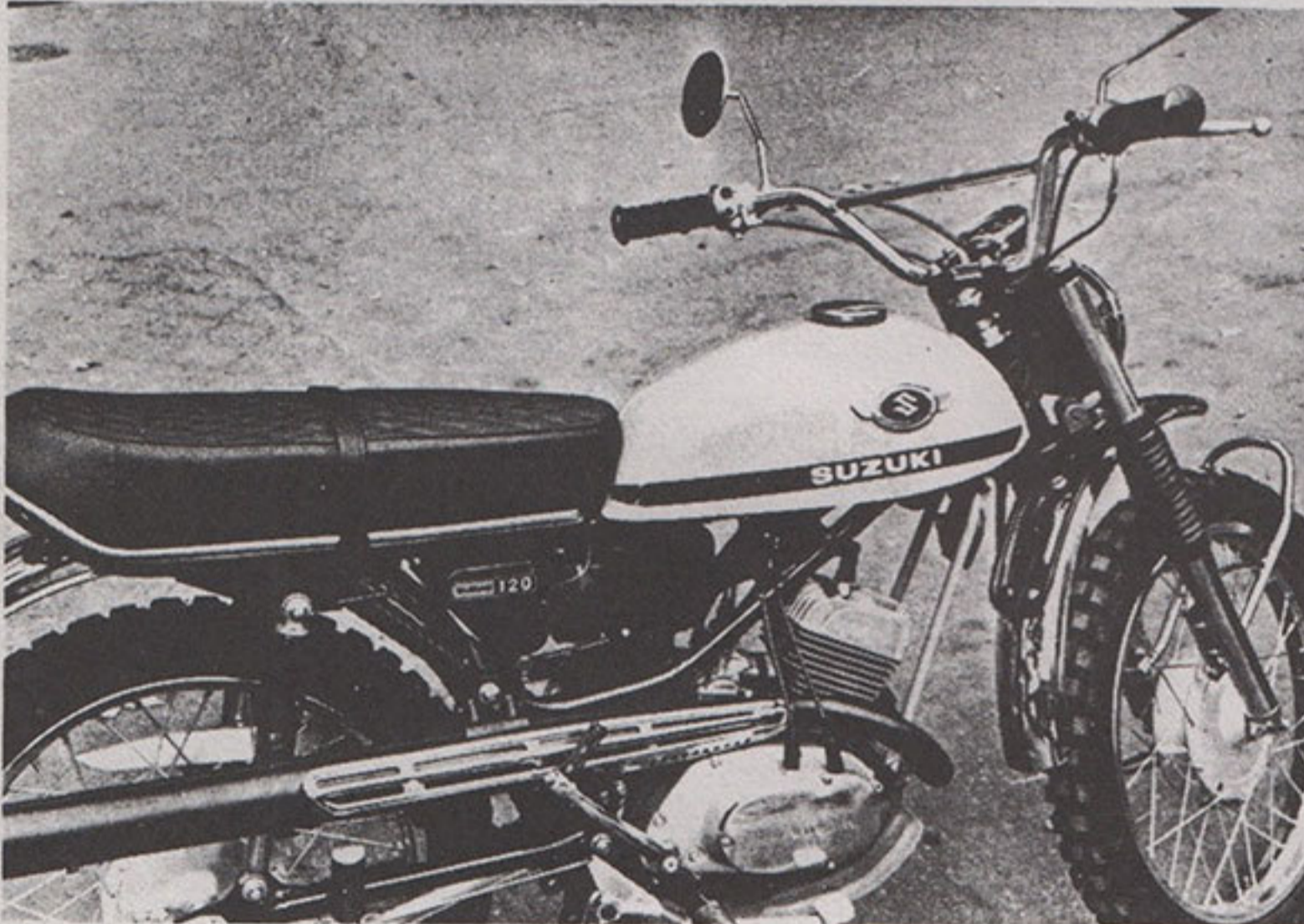
avec un



comme
dans mouche



Z-Z-Z-Z-Z-Z-Z-Z-Z-Z



Le T 120 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 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 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 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 - LOUVIERS. Tél. : (32) 951.
Ets PSALTY, 80, av. des Ternés,
75 - PARIS-17^e. Tél. : 380-55-52.
Ets BOURBON, 19, cours Victor-Hugo,
33 - BORDEAUX. Tél. : (56) 91-00-76.
Ets PROVENCE SPORT
M. MOREL, Place Léon-Blum,
83 - TOULON. Tél. : (94) 92-88-78.
COMPTOIR DES CYCLES ET ARMES
DE NAILLAC
24 - BERGERAC. Tél. : (53) 57-31-11.



PALMARES		4	RESULTATS DU JEU N° 218 Un record de réponses !
EDITORIAL	R.-C. DELEFOSSE	5	VIVE... LA RENTREE ! Avec le 35° Bol d'Or.
GRAND PRIX	Axel AVENEL	6	TOURIST TROPHY L'île de Man sportive et anecdotique.
TASSES A CAFE	Ch. LAURENT-MALLET	12	COUPES EUGENE-MAUVE Les 50 cc à Montlhéry.
TEST	F.-M. DUMAS	15	DERBI 50 Grand sport à 45 km/heure !
QUESTIONS-REPONSES	D. BERNARDIN	18	COURRIER TECHNIQUE Nos solutions à vos problèmes.
POSTER	Photo AVENEL	20	SALZBURG Championnat du monde de vitesse
EN TOUTE FRANCHISE		22	VOS « MEULES »... Et votre avis !
INTERVIEW	Ch. LAURENT-MALLET	26	QUI ES-TU... Jacques Deneux ?
TRIBUNE		28	VOUS AVEZ LA PAROLE Dialogue sur tous les thèmes.
TEST	F.-M. DUMAS	30	VESPA « BOXER » Une réussite !
ATELIER	D. BERNARDIN	33	DEMONTAGE-REMONTAGE : Motobécane 93 D.
ACTUALITES		36	NOUVELLES ILLUSTREES Dans le monde du deux-roues.
COMICS	R.-C. DELEFOSSE F. BERGESE	38	MICHEL DANS LA COURSE En pleine bagarre !
LES 10 ERREURS		40	POUR VOUS AMUSER.... A tout instant, partout !



NOTRE COUVERTURE :

Jumping
A cheval d'acier :
J.-R. Fabre
(Photo R.-C. Delefosse)

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° - 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

PALMARES

Le jeu N° 218 nous a valu un nombre de réponses très élevé et, pourtant, beaucoup d'entre-vous ont commis au moins une erreur, généralement à propos du circuit qu'ils ont cru être celui d'Alicante, de Monaco, du Tourist Trophy, etc.

En réalité, il s'agissait en n° 1 de répondre OPATIJA, en 2 DEUX-TEMPS, en 3 TRIAL, en 4 COURSE DE VITESSE, enfin en 5 PERCE-NEIGE, EDELWEISS, BEGONIAS, PRIMEVERES, etc. (deux citations suffisant).

Trente-et-un joueurs ont obtenu les cinq points maximum.

Nous avons tiré au sort parmi ces réponses les bénéficiaires des 10 abonnements gratuits de trois mois à CYCLOMOTO. Ce sont : Serge PIERRU, 74 rue E. de Palézieux, 62-EQUIHEN ; Blaise MOTTE, Ecole F. Buisson, 59-HAZEBROUCK ; François DENIS, 2 rue Claquedent, 27-ST-ANDRE-DE-L'EURE ; Jean-Pierre GESLIN, C.E.G., 72-BOULOIRE ; Serge HEBRARD, 1 place Betelar, 32-AUCH ; Alain VILBOUX, 22 rue Partouneaux, 06-MENTON ; Jean-Jacques DUCERF, 1 rue Etienne Dolet, 71-DIGOIN ; Jean-Yves BESNARD, 71 rue Nationale, 35-FOUILLARD EN LIFFRE ; Jean-Claude VERON, 11 route de Monistrol, 43-AUREC ; Jean-Yves CHESNE, 107 rue Edouard Vaillant, 95-BEZONS.

Restait à tirer au sort parmi ces dix gagnants celui qui obtiendrait la maquette Protar. La chance a désigné : Jean-Yves BESNARD, qui la recevra sous peu.

LE JEU 219 CONTINUE

Il semblerait que vous n'ayez guère d'inspiration photographique car, dans les trois premières semaines de juin, nous n'avons pas reçu beaucoup de photos pour ce jeu.

Aussi, et pensant que la période des vacances peut vous donner le moyen de nous faire une bonne photo, avons-nous décidé de reconduire ce jeu.

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.

Les résultats de ce jeu 219-220 seront publiés dans le numéro 222 (1^{er} octobre).

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 222.

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.

et la bulle continue !...

C'est à Michel CABROL (B2 Apt. 8, place de Milan à Toulouse) que notre rédaction a choisi d'accorder un abonnement de trois mois pour sa réponse à la bulle du N° 218. Michel a en effet trouvé une phrase qui répond parfaitement à ce que suggère notre photo. A ce jeune fièrement couché sur un cyclo sport et que ses camarades mo-

quent gentiment derrière lui en surmontant sa tête de deux doigts étendus en forme de cornes, il fait dire : « Avec un tel engin, pas de risque d'être trompé ! » Il y a eu beaucoup de réponses mais, cette fois-ci, peu de trouvailles originales. Citons quand même quelques-unes d'entre-elles : « Ah ! Ça me change des petits cubes ! », de Guy LE NY à

AUTUN évoque évidemment les cubes d'un jeu de construction en un jeu de mots amusant.

« Avec ce cyclo j'ai l'intention d'aller à la concentration des Millevaches ! ». Ce sont les cornes qui ont évidemment suggéré cette bulle, malheureusement bien trop longue à, Patrick BALVERDE de MARSEILLE, qui ne manque pas d'esprit.

« Vous avez déjà vu un âne sur un cyclo, vous ? » Olivier BEHAGHEL, de TALENCE, a vu dans les doigts tendus non pas des cornes mais de longues orcilles. Ça se défend !

..

Les vacances vous donneront le temps de trouver de bonnes réponses à la bulle N° 220 dont la solution sera donnée dans le numéro 222.

Voici — pourquoi pas — un chien motocycliste visiblement très attentif à la conduite de sa Honda. Faites-lui dire ou penser ce que vous suggère cette image peu banale.



éditorial



VIVE LA RENTRÉE, AVEC LE 35^e BOL D'OR !

C'est le 15 Juin que je vous fais ce billet, et il pleut, il fait frais, à croire que l'automne est déjà là ! Du moins puis-je espérer que, quand vous me lirez début Juillet, quand vous serez sur le point de partir en vacances, le soleil aura enfin pris conscience de ses devoirs ! Les vacances... pour beaucoup parmi vous elles seront l'occasion de parcourir de nombreux kilomètres en cyclo, en moto. Préparez soigneusement votre machine avant le départ, n'oubliez pas de vous prémunir contre les pannes les plus courantes et calculez votre équipement pour tous les temps. Ces précautions vous éviteront les petits ennuis qui gâchent les meilleures balades.

Profitez du kilométrage auquel vous soumettrez vos montures pour réunir les éléments de bons "En toute franchise" routiers et touristiques. Et faites des photos de ces vacances motorisées, pour illustrer ces textes ou les récits de voyage que nous souhaitons accueillir dès la rentrée.

A "Cyclomoto" nous prendrons aussi des vacances entre Juillet et Août. Comme à l'habitude, il n'y aura donc pas de numéro le mois prochain et nous nous retrouverons avec le numéro du 1^{er} Septembre. A propos, en Septembre, les 11 et 12 pour être précis, ce sera le 35^e Bol d'Or International, plus riche que jamais en grands champions et en motos d'usine, un Bol qui aura lieu cette fois au Mans, sur le "Bugatti", avec le Village ouvert, des attractions, le Podium d'Europe 1, des vedettes... Un grand évènement motocycliste dans le décor et le style des célèbres 24 Heures auto.

Notez cela tout de suite dans vos tablettes, pour la rentrée. Et ceci dit, bonnes vacances à toutes et tous, et à bientôt !

Rodriguez

UNE SEMAINE A L'ILE DE MAN

A. Avenel

Ile des chats sans queue et des légendes, peuplée de fées et de sorcières, l'île de Man est une fois par an le siège d'une gigantesque concentration motocycliste. Pendant une semaine en effet se déroulent là les manifestations les plus diverses, rallye de vintages, cross, gymkhana, vitesse, etc., le tout baigné dans une ambiance qui s'étend à toute l'île. Pas un magasin où l'on ne voie des insignes, des T shirts, des foulards aux couleurs du T.T., pas un pub où l'on ne rencontre des groupes de mottards plus ou moins bardés d'insignes, aux blousons plus ou moins dévorés, discutant avec animation de leurs pilotes aux machines préférées. Dans les rues, sur le bord de mer, dans les villages, partent des groupes de motos : choppers et trail, vintage et routières, bricolages bizarres et machines de course, toutes mélangées.

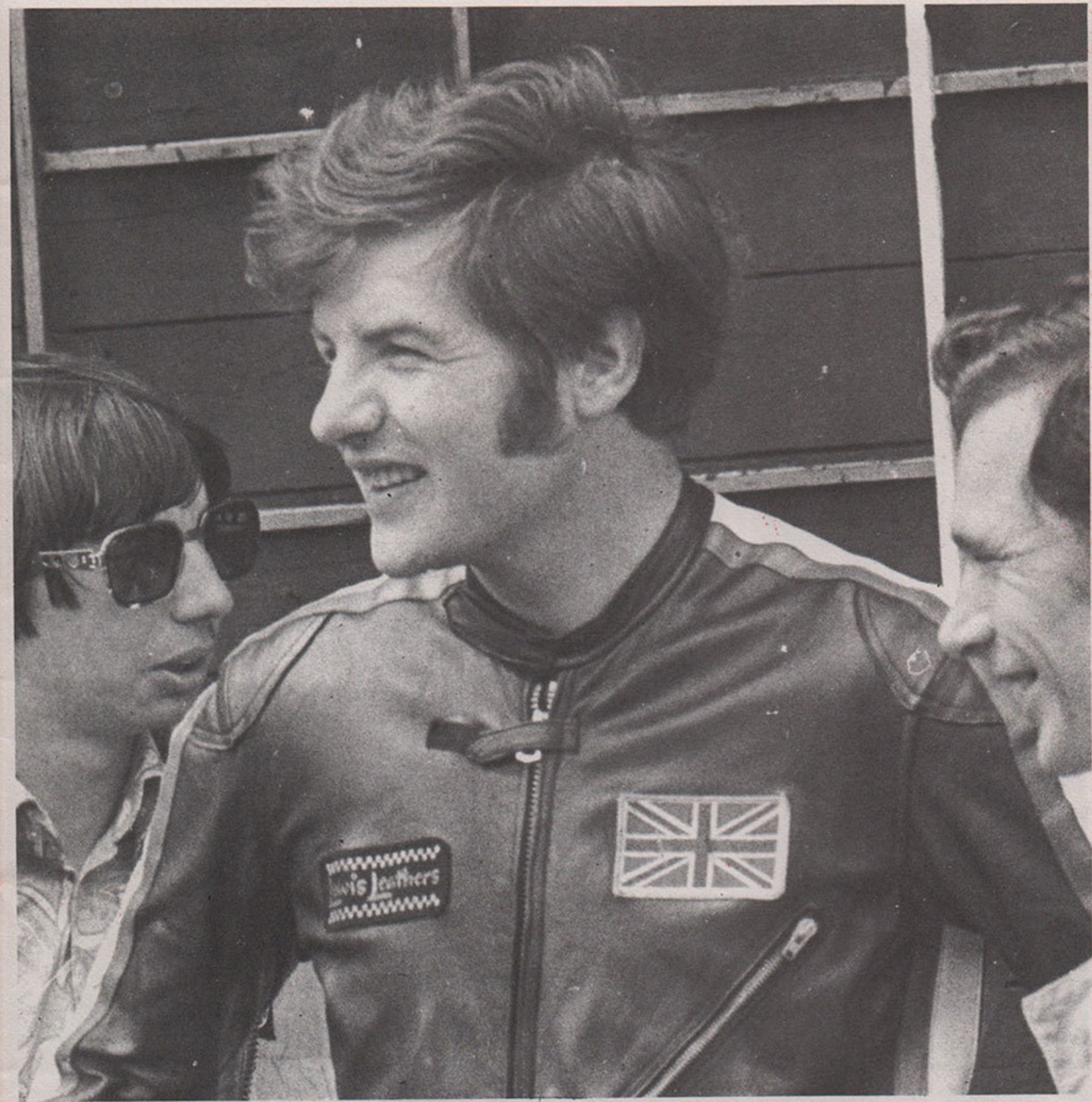
Dès la descente du bateau, on est pris par cette ambiance : jusqu'aux mouettes qui semblent prises au jeu, volant et criant comme si elles reprochaient cette invasion. Et aussitôt le festival commence, un jour sur deux les courses : une le matin, l'autre l'après-midi ; le reste du temps des rallyes de vintage, de marques telles BMW, Honda, Vincent ; des concours d'élégances pour vieilles machines, des cross et des gymkhanas. Chacune de ces manifestations se déroule en un point de l'île différent, ce qui vous oblige, et cela est heureux, à la parcourir en tous sens ; heureux car sans cela, le temps vous manquerait pour tout faire, vous passeriez à côté de curiosités intéressantes. Le tourisme étant aussi une activité motocycliste à ne pas négliger, vous découvrirez ainsi Castletown et son château puis, pas loin, Witches Mill et son musée des sorcières à côté duquel se déroule tous les ans la concentration BMW dont certaines machines viennent d'Afrique du Sud, du Canada ou des Indes.

Si vous avez quelques minutes vous descendez un peu, au Sud de l'île, vers Port Erin où, en passant, vous visitez Cregneach, village typique dont les maisons, du plus pur style Manx rappellent les chaumières vendéennes. Pas très loin, pour ceux que l'archéologie intéresse, un cimetière mégalithique, et puis la côte, tourmentée comme celle de Bretagne, peuplée d'oiseaux marins, de moutons dont la tête noire est caractéristique et dont les cornes sont peintes de couleurs diverses afin de les reconnaître. Et puis, vite, la côte Ouest vous attend avec une réunion Norton ; vous voyez en passant Gleen Maye dont le torrent vous conduit en trois minutes de marche d'un paysage alpestre à une côte sauvage au large de laquelle gisent des dizaines d'épaves.

Le Rallye Honda vous conduira, lui, à Laxey où vous visiterez la pêcherie où sèchent les harengs, spécialité de l'île. Mais peut-être aurez-vous eu le temps de passer à Peel voir le château de Manannan, le géant légendaire qui fut vaincu par Saint Patrick après s'être transformé en trois jambes, donnant à l'île son blason et son nom. Et puis Ramsey et son port, le Snaefel, point culminant de l'île avec au pied son petit train typique et sur ses flancs, outre les vaches rousses à longs poils les plaies béantes laissées aux endroits où l'on a extrait la tourbe utilisée pour le chauffage. Ailleurs, d'autres curiosités : le train victorien qui joint Douglas à Port Erin ; l'immense plage de sable qui s'étend à l'Ouest, Peel encore avec sa cathédrale ancienne ; les grandes landes qui s'étendent à l'intérieur avec toujours ces moutons à tête noire et des chevaux dans chaque ferme ; les petits tramways de Douglas, tirés par des chevaux, et les cottages avec leurs jardins à l'anglaise auxquels des palmiers en grand nombre donnent un petit air colonial. Et partant, disputant les landes aux fées et les airs aux sorcières, des mouettes en quantité invraisemblable, arrivant à remplacer tout à la fois les corbeaux dans les arbres, les moineaux dans les jardins et les cigognes sur les cheminées.

Enfin le T.T., ce circuit de 60 kilomètres qui passe à travers les villes et les montagnes, parcourt toute l'île quelquefois sous le soleil, plus souvent dans la brume, sous la pluie, ce T.T. formidable dont nous allons revivre ici les courses une à une.





**750 cc SAMEDI 5 A 17 H 30
(3 TOURS)
TEL PERE...**

Fils d'un ancien champion anglais de trial A. Jefferies confirme le proverbe en remportant brillamment cette première édition des 750 au T.T., catégorie dont le règlement est calqué sur celui de Daytona. Ce fut certainement une des plus belles courses, la lutte restant ouverte jusqu'à la fin puisque Pickrell est second à 25 secondes et Williams troisième à 4'8''2.

- 1. Jefferies (750 Triumph), 1 h 6'02'', 102,85 mph ; 2. Pickrell (750 BSA) 1 h 6'28'', 102,18 mph ; 3. P.J. Williams (750 Commando) 1 h 7'06'', 101,22 ; 4. B.J. Clark (388 cc Yam-sel), 96,76 ; 5. D.P. Robinson (350 cc Yamaha), 96,39. Record du tour : A. Jefferies au 3^e tour en 21'56'', 103,21 mph.



Ci-dessus : Jefferies. Dans la colonne de droite : Smart le grand absent. A droite : décollage à la file à Bray Hill. A gauche : Jefferies à Bray Hill. Ci-dessous : un spectateur de choix : Agostini.

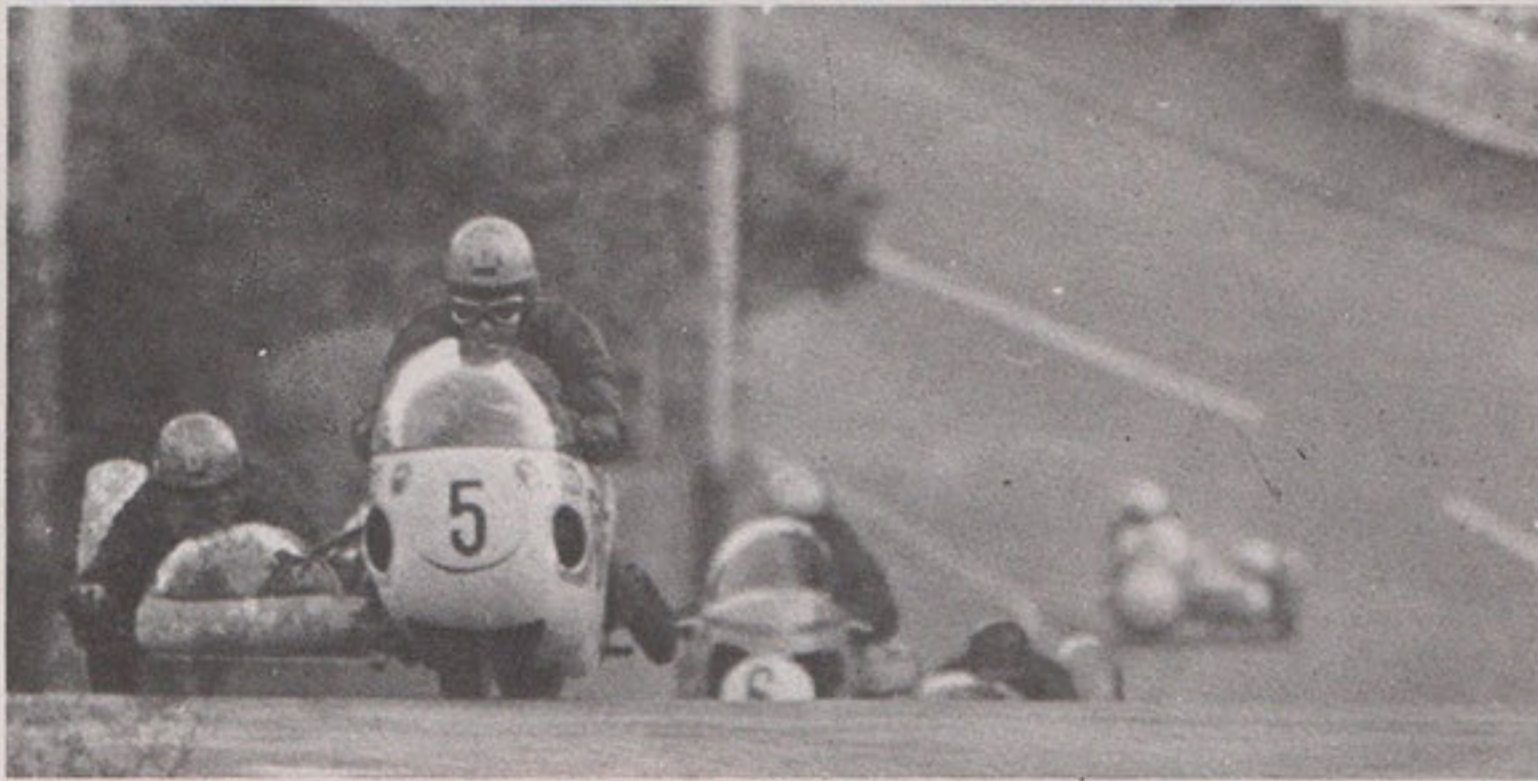


**350 cc LUNDI A 11 H (5 TOURS)
LEADERS OUT !...**

Bray Hill, moins d'un kilomètre après Grand Stand, la ligne de départ ; nous attendons le deuxième passage et soudain la radio annonce « leader out », en effet Ago vient de s'arrêter près de Sulby Bridge sa MV, la machine reine, vient d'avaler une soupape. Dès lors la lutte semble ouverte mais Read détrompe tout le monde passant bientôt comme une bombe avec une aisance phénoménale, la course semble à nouveau réglée d'autant que Gould s'arrête au troisième tour et puis la radio retentit à nouveau : « leader out », en effet Read vient de s'arrêter, dès lors c'est Jefferies qui prend le commandement s'adjudgeant une deuxième victoire.

- 1. T. Jefferies (GB - Yamaha), les 204 km en 2 h 5'48''6, moyenne 144,84 km/h ; 2. G. Pantall (GB - Yamaha), à 43'' ; 3. B. Smith (GB - Honda), à 1'30'' ; 4. P. Williams (GB - AJS), à 1'43'' ; 5. D. Chatterton (GB - Yamaha), à 4'35''6.





50 cc SIDES LUNDI 7 A 13 H 30
(3 TOURS)
6 SECONDES POUR CHAUZU

Comptant pour le Championnat du Monde cette épreuve fut animée par la lutte que se livrèrent les deux équipages allemands Schauzu-Kallaud et Auerbacher-Hahn, le premier ayant une revanche à prendre, mettant tout son mordant en course il réussit à prendre 6 secondes sur son compatriote, six secondes qui lui valent trois points au Championnat du Monde. Derrière eux Castella et Castella troisième depuis le départ casse peu avant l'arrivée méritant certainement le trophée de la malchance.

1. Schauzu-Kalauch (D - BMW), 1 h 18'47''8, moyenne 138,7 km/h ;
2. Auerbacher-Hahn (D - BMW), à 5''8 ;
3. Butscher-Huber (D - BMW), à 4'47'' ;
4. Galey-Alcock, à 5'54'' ;
5. Wegener-Heinrichs (D - BMW), à 5'59''6.

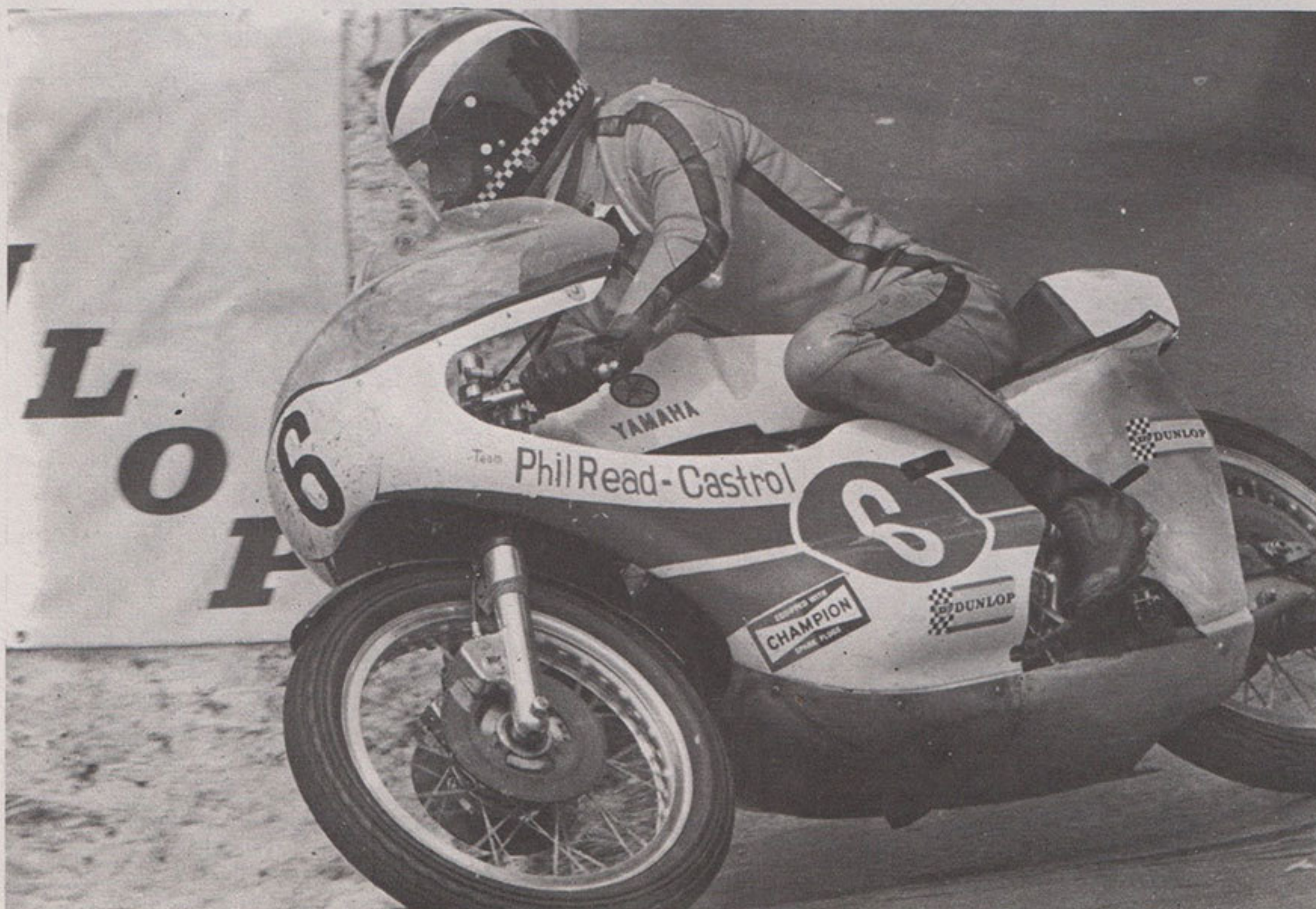
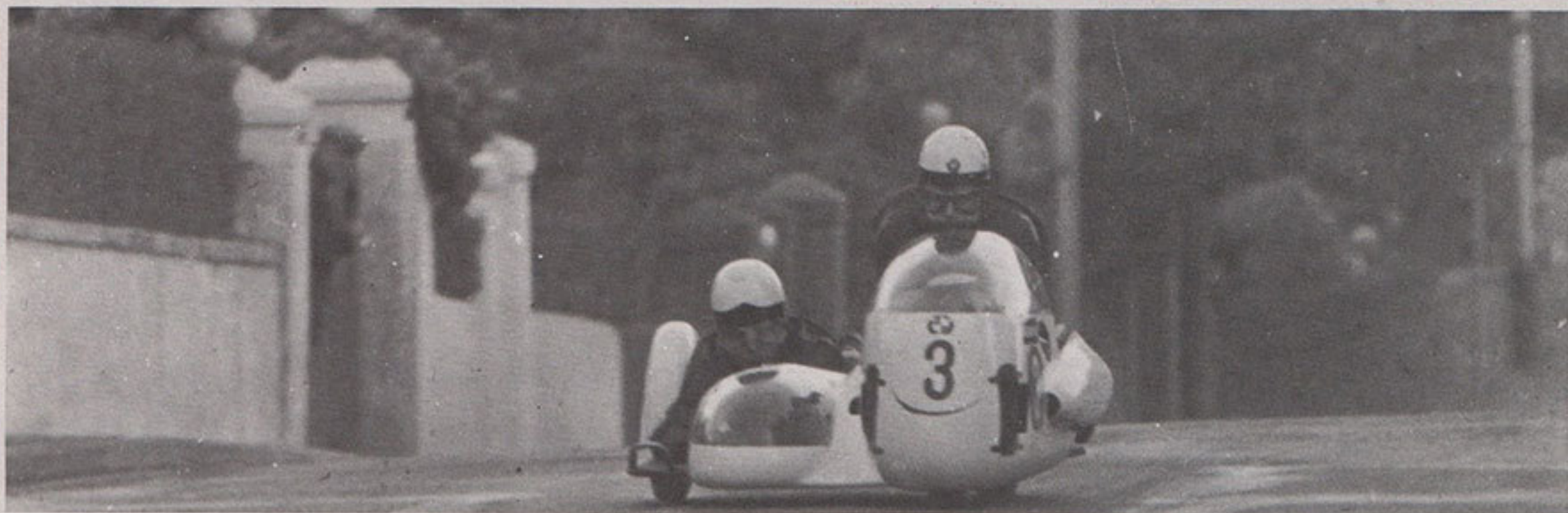
750 SIDE SAMEDI 5 A 19 h
(3 TOURS)

AUERBACHER JOUE ET GAGNE

Schauzu fut un des héros de la journée, en effet malgré la malchance qui le contraignit à l'abandon l'empêchant de remporter une troisième victoire dans l'île, il établit le record du tour à plus de 150 km/h de moyenne ce qui représente une véritable performance quand on pense au circuit sur lequel est couru le T.T.

Mais le vrai gagnant de la journée fut Auerbacher qui avec Hahn comme passager remporte en même temps que l'épreuve sa première course dans l'île, prenant grâce à l'absence de Schauzu-Kalauch plus de quatre minutes au second : Sams-Rose.

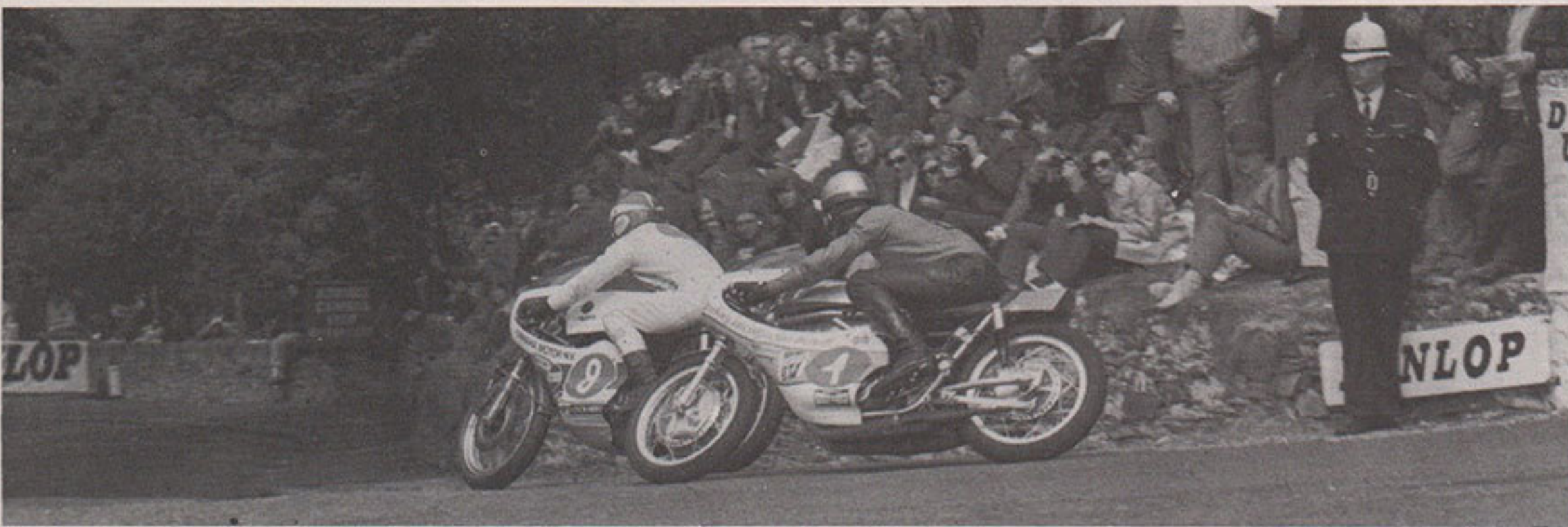
1. Auerbacher-Hahn (750 BMW) 1 h 18'12'', 86,86 mph ;
 2. A.J. Sams-Rose (750 Triumph) 1 h 22'20''2, 82,50 mph ;
 3. Williamson-Mathereson (750 WHB-Weslake) 1 h 22'35'', 82,25 ;
 4. R. Woodehouse-D. Woodehouse (750 Honda), 81,91 ;
 5. D.F. Wood-Coomber (750 Atlas), 81,19.
- Record du tour (Peter Champman Trophy) : Schauzu, au 1^{er} tour, 24'13''06, 93,44 mph.



250 cc MERCREDI 9 A 11 h
(4 TOURS)
READ

Read prend sa revanche, d'autant plus facilement que les MZ de P. Williams et G. Bartusch s'arrêtaient dès le premier tour, la seconde avec un piston percé. Derrière Read ce fut un festival anglo-japonais avec dans l'ordre Randle, Barnett et Gould, tous sur Yamaha.

1. Phil Read (249 Yamaha) 1 h 32'23''6, 98,02 mph (157,71 km/h) ;
2. Barry Randle (246 Yamaha) 1 h 34'27''6 ;
3. Alan Barnett (250 Yamasel) 1 h 35'02'' ;
4. Rod Gould (250 Yamaha) 1 h 35'14'' ;
5. Bill Henderson (246 Yamaha) 1 h 36'01''2 ;
6. Gyula Marsowsky (246 Yamaha) 1 h 36'18'' ;
7. Peter Berwick (246 Yamaha) 1 h 36'42''6 ;
8. Ian Richards (246 Yamaha) 1 h 36'53''4 ;
9. Borie Jansson (250 Yamasaki) 1 h 36'58'' ;
10. Gordon Pantall (248 Padgett-Yamaha) 1 h 37'00''8 ;
11. Steve Murray (250 Yamaha) 1 h 37'01'' ;
12. Bert Clark (246 Deeley-Yamaha) 1 h 37'28''6 ;
13. Jack Findlay (248 Dugdale-Yamaha) 1 h 37'34''8 ;
14. Mick Chatterton (246 Chat-Yamaha) 1 h 37'47''6 ;
15. Werner Pflirter (246 Yamaha) 1 h 37'47''8, etc. 36 classés.



Page de gauche : Schauz-Kallauch (3) et Auerbacher-Halm (1). En bas : Read en 250. Ci-dessus à gauche : Gould et Barnett. A droite : Marsowsky. En bas : Percy Taith (14) à Quarter Bridge et à gauche départ des Productions.



PRODUCTION
MERCREDI 8 A 14 H (4 TOURS)

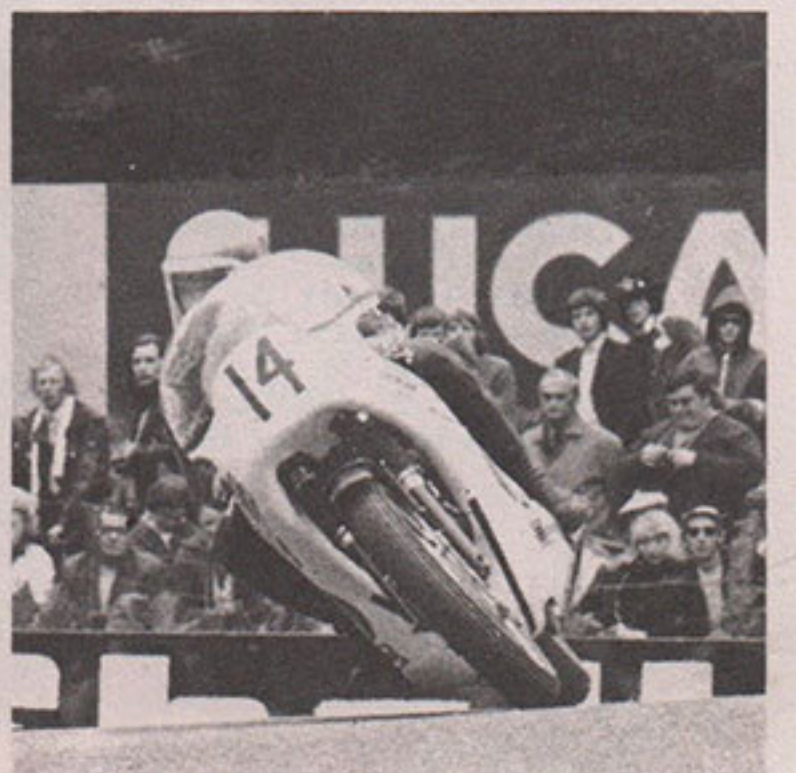
Cette course fut hélas endeuillée par l'accident survenu à Brian Finch qui s'écrasa contre un hôtel à Ballacraigne à la suite d'une défaillance de ses freins blessant quelques spectateurs. A nouveau nous retrouvons Pickrell et Jefferies qui contrôlent la course et arrivent dans l'ordre.

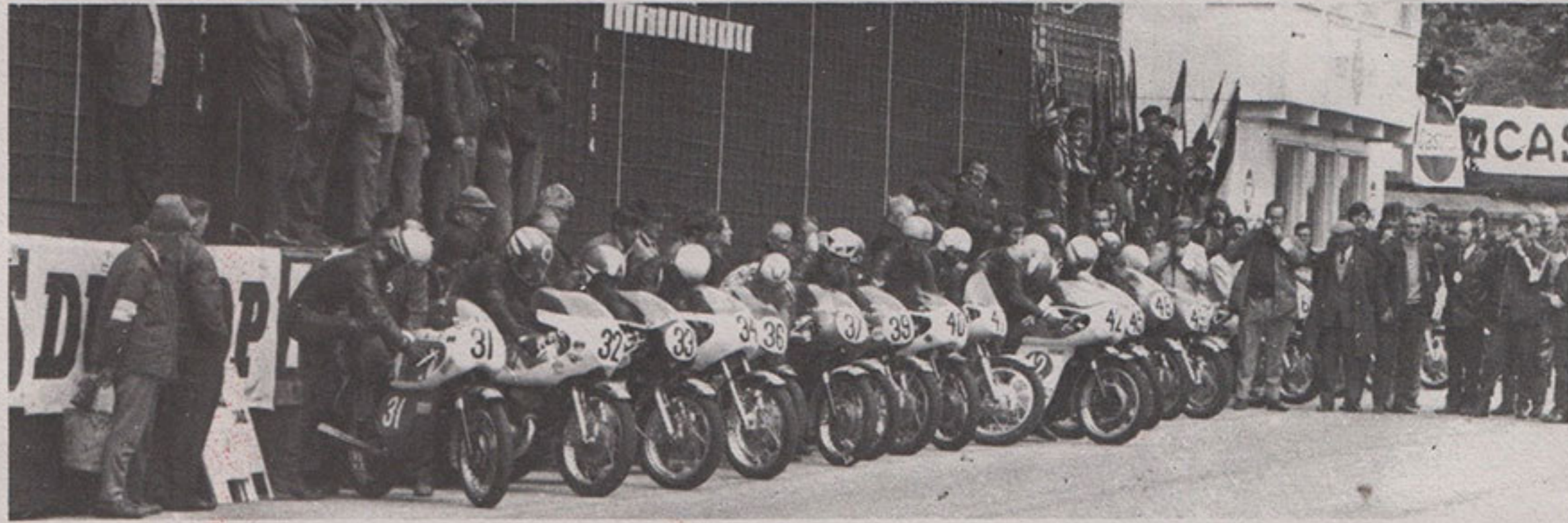
En 500 victoire de John Williams tandis qu'en 250 c'est Bill Smith qui remporte l'épreuve.

Production 750. — 1. Ray Pickrell (Trident), 1 h 30'30"2 (100,07 mph); 2. Jefferies (Trident), 1 h 32'0"3 (98,38); 3. Bob Heath (Rocket 3), 1 h 33'17"4; 4. Butenuith (R75/5), 1 h 36'36"; 5. D. Nixon (Trident), 1 h 37'21".

Production 500. — 1. J. Williams (Honda 450), 1 h 39'28"8 (91,04 mph); 2. Graham Penney (Honda 450), 1 h 39'6" (89,09 mph); 3. Cooper Adrian (T500), 1 h 44'32"8; 4. Graham Bailey (T500), 1 h 44'47"8; 5. Tom Loughridge (T500), 1 h 46'07"4.

Production 250. — 1. Bill Smith (CB 250), 1 h 47'43"6 (84,14 mph); 2. Ch. Williams (YDS7), 1 h 47'52" (84,04 mph); 3. T. Roob (CB 250), 1 h 49'47"6; 4. Berwick (T250), 1 h 51'26"4; 5. Daniels (T250 R), 1 h 51'41"4.





**125 cc VENDREDI 11 A 11 h
(3 TOURS)
SHEENE CHUTE**

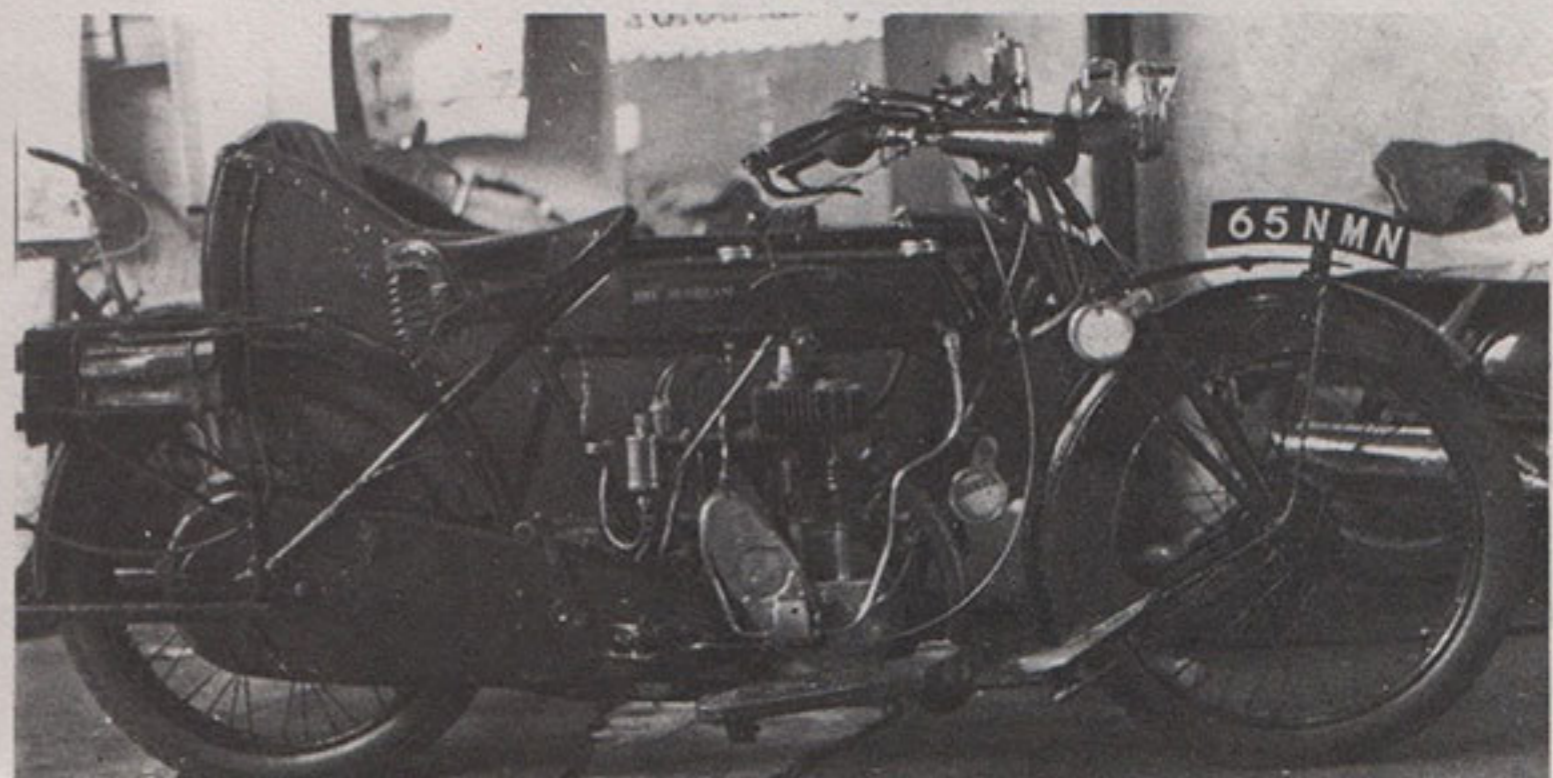
Dès le premier tour Cosgrove sur Maïco puis Bartusch sur MZ sont contraints à l'abandon tandis que Jansson et sa Maïco ont des ennuis qui le contraindront à s'arrêter par deux fois, aussi dès le deuxième tour c'est Sheene que nous voyons arriver, leader facile malgré les conditions atmosphériques déplorable, à Quarter Bridge la route est complètement mouillée, Sheene passe en trombe et soudain en sortie de virage les freins ne répondent pas, c'est la longue glissade qui le mène sans mal dans l'herbe mais un pot d'échappement traîne à terre, cabossé, la course est finie pour lui et c'est Mortimer qui gagne.

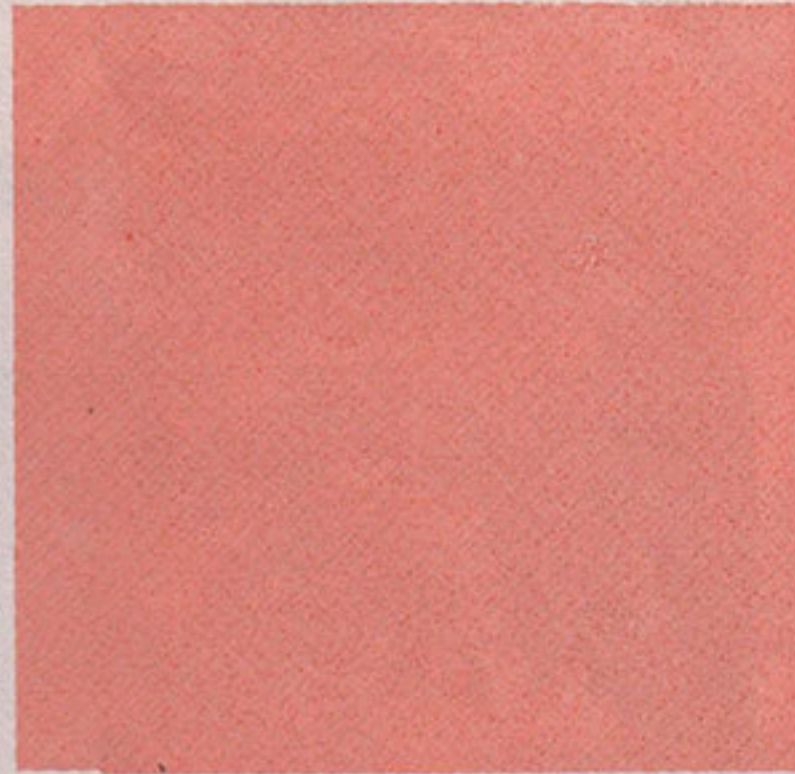
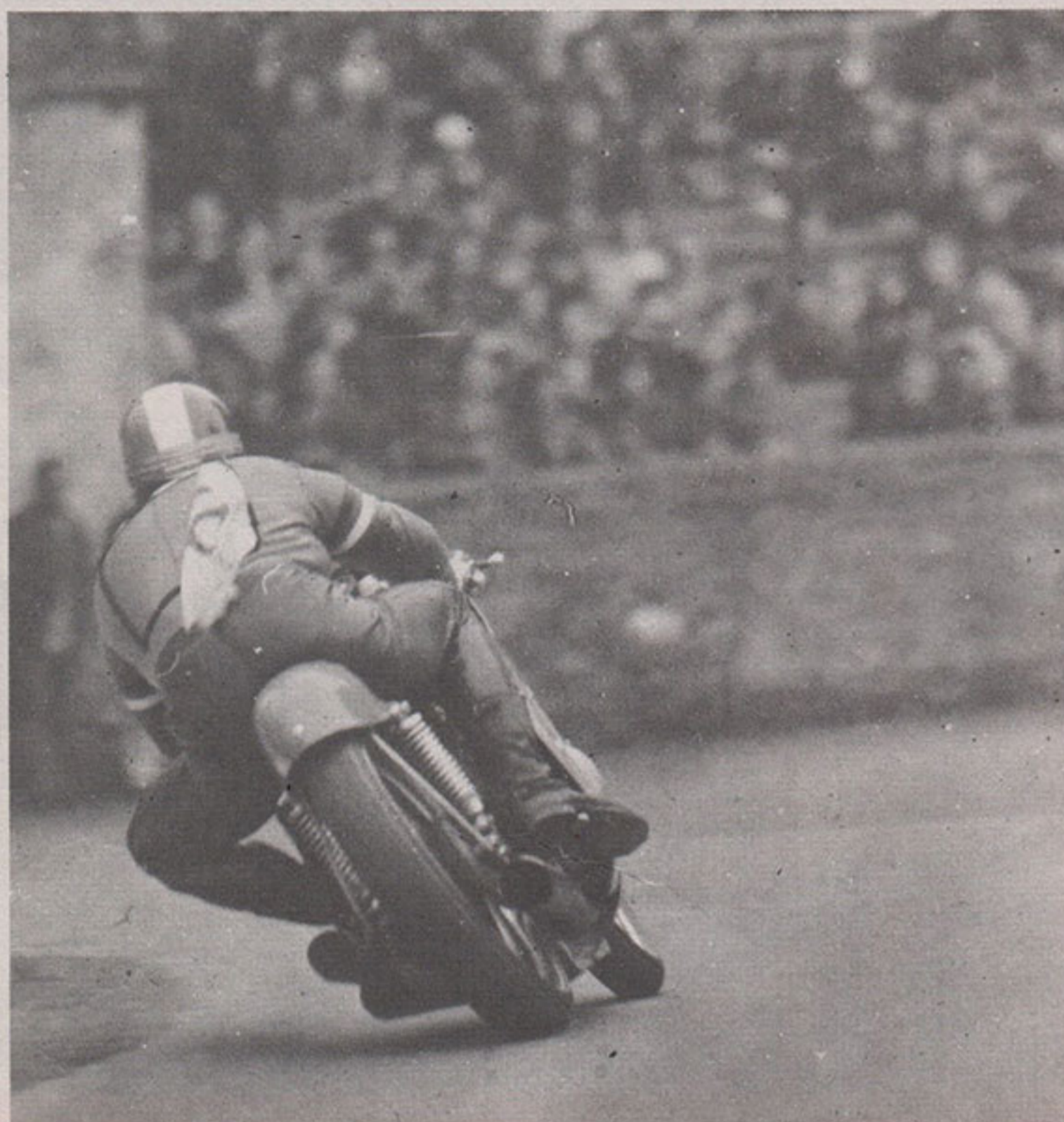
Jansson malgré les ennuis que celui-ci a endurés derrière eux Kidie et Courtney, autre abandon à signaler celui de Pasquier, seul Français engagé dans le T.T. à part Findlay.

T.T. 125. — 1. Mortimer (Yam), 1 h 20'54" (83.96 mph) ; 2. B. Jansson (Maïco), 1 h 23'43"6 (81.13 mph) ; 3. Kiddie (Honda), 1 h 29'12"2 ; 4. Courtney (Padg. Yam.), 1 h 29'28"2 ; 5. Watts (Honda), 1 h 29'43"6 ; 6. Ward (Maïco), 1 h 30'23"6 ; 7. Smart Fred (Honda), 1 h 30'36"6 ; 8. Porter (Honda), 1 h 31'48"2 ; 9. Rae (Maïco), 1 h 32'48"4 ; 10. Pearson (Honda), 1 h 33'05.



En haut : départ des 750 et 250 Production. Ci-contre : chute de Barry Sheene à Quarter Bridge. Ci-dessus : Jansson. Au centre : départ de Barry Sheene et Bartusch. Page suivante : Agostini (6), Pagani (4), Pantall (12), P. Williams (16) à Bray Hill au Quarter Bridge.





500 cc SAMEDI 12 A 11 H 30
(6 TOURS)
AGO EST PRESSE

Dès le premier tour Paganì qui était deuxième avec sa Linto est contraint à l'abandon alors qu'il était à 1'30" du leader. Mais les choses se gâtent, Agostini retrouve les mêmes ennuis de carburation qu'en 350. Un instant l'on craint que la panne stupide ne se reproduise mais des réglages effectués au cours du ravitaillement au troisième tour lui permettent, bien qu'il perde ainsi 1'45", de repartir premier et de confirmer son avance. Il continue de creuser l'écart prenant près de 3' au tour sur son suivant, revanche de sa course des 350 ou peur de rater le bateau qu'il doit prendre à 16 h pour Mallory Park, on ne sait, toujours est-il que nous ne le revîmes qu'à Liverpool à la descente du bateau conduisant le camion de la squadra MV d'un air satisfait.

Un deuxième accident devait endeuiller cette course où M. Jeffery se tuait sur Norton.

1. G. Agostini (500 MV) en 2 h 12' 24"4, moyenne 102.59 mph (env. 165,06 km/h), record du tour (au 3^e tour) en 21'35"4 à 104.86 mph ; 2. Peter Williams (496 Arter Matchless) en 2 h 18'03" ; 3. F. Perris (492 Suzuki) en 2 h 20'45"4 ; 4. S. Griffiths (496 Cowles Matchless) en 2 h 22'57"4 ; 5. C. Pantall (499 Padget Kawasaki) en 2 h 22'57"6. Record du tour : Mortimer au 1^{er} tour en 26'0"2 soit 87.05 mph (140,06 km/h).





Bravo à l'A.M.C.F. pour ses Coupes Eugène-Mauve, véritable départ de la saison de vitesse pour les nationaux, les inters ayant déjà couru à Bourg-en-Bresse... Bravo donc pour l'organisation sans faille, pour l'horaire respecté, ce qui permet aux concurrents de faire le nombre de tours prévu et « d'en avoir pour leur argent », le public, quant à lui, bénéficiant d'un spectacle permanent, bien souligné par le commentaire précis retransmis par une « sono » au point.

Toutes les catégories étaient présentes et les « cinquante » n'ont pas été sacrifiés aux nouveautés : Coupe 350 Kawasaki et 750 sport... A la fin des essais, De Conto faisait figure de favori avec le meilleur temps en national, son Itom se révélant un véritable « avion », bien que le braquet ne fût pas tout à fait celui souhaitable : trop court...

Tôt le matin, sous un ciel variable, les « cinquante » chauffent. Afin d'encourager les pilotes, c'est le « six kilomètres » qui sera utilisé, permettant le départ de cinquante coureurs : un record ! Plusieurs marques au départ : des Kreidler bien sûr, et même celui d'« usine » piloté par

Roca (le champion de France sortant, Charly Dubois, ayant décliné l'offre pour la saison afin de se consacrer à son magasin)... les spéciaux « Aufrère-Besse » pilotés par Deneux et Godfroy... les « Bidalot-Foures » pilotés par Audry et Laporte... et tous les autres, soit une vingtaine de machines. Des Itom avec De Conto, Morel, Bolf, Vouillon, Depetris, Duperrier ; des Derbi, seconds par le nombre avec huit machines ; trois Guazzoni ; deux Mondial ; trois Morini ; un Flandria ; un Suzuki, le seul qui ait d'origine un distributeur rotatif ; un Honda, le seul quatre-temps, et un nouveau compétiteur avec moteur Minarelli six vitesses : le Otus.

Les moteurs se sont tus, les pilotes se surveillent du coin de l'œil... Le directeur de course baisse son drapeau et, dans un bruit strident, les pilotes s'élancent dans la ligne droite...

Personnellement, je pensais que le six kilomètres nuirait au spectacle, qu'il y aurait des « trous » ; je reconnais m'être trompé et, une fois de plus, je dis bravo

à Maurice Vimont et à son équipe. Il fallait voir à tous les niveaux la bagarre féroce !

Le niveau général des machines et des pilotes s'est élevé d'une manière très sensible ; le spectacle redevient de choix et certains détracteurs de la « Tasse à café » reviennent sur leur jugement... Le temps où deux ou trois pilotes allaient vite, les autres faisant une triste procession « à la rame » semble révolu, certains jeunes montrant pour leur première course un sens de la trajectoire et du pilotage plein de promesses.

Il y eut de la casse et des chutes qui privèrent de bons pilotes des points pour le championnat : Le Toumelin, qui a changé son Derbi au profit d'un Kreidler : panne d'allumage... De Conto, une vitesse loupée, son moteur s'engorge, il coupe l'essence et la rouvre trop tard : serrage... Jacqueline Nougé, entrée dans la chicane sans embrayage, heurte une balle de paille et chute... Je souhaite que, dans l'avenir, ils puissent faire la preuve de leur talent sans que la malchance ne s'en mêle...

Sans grand problème, Deneux, sur son

8 h du matin : dans les tribunes
et le long de la piste,
il y a un public nombreux
prouvant que le 50 cc attire,
malgré les grincheux,
une masse certaine de jeunes.

COUPES EUGENE- MAUVE



Au départ : le 22 De Conto,
le 23 Harley, le 56 Jacqueline
Nougué, le 46 Morello.

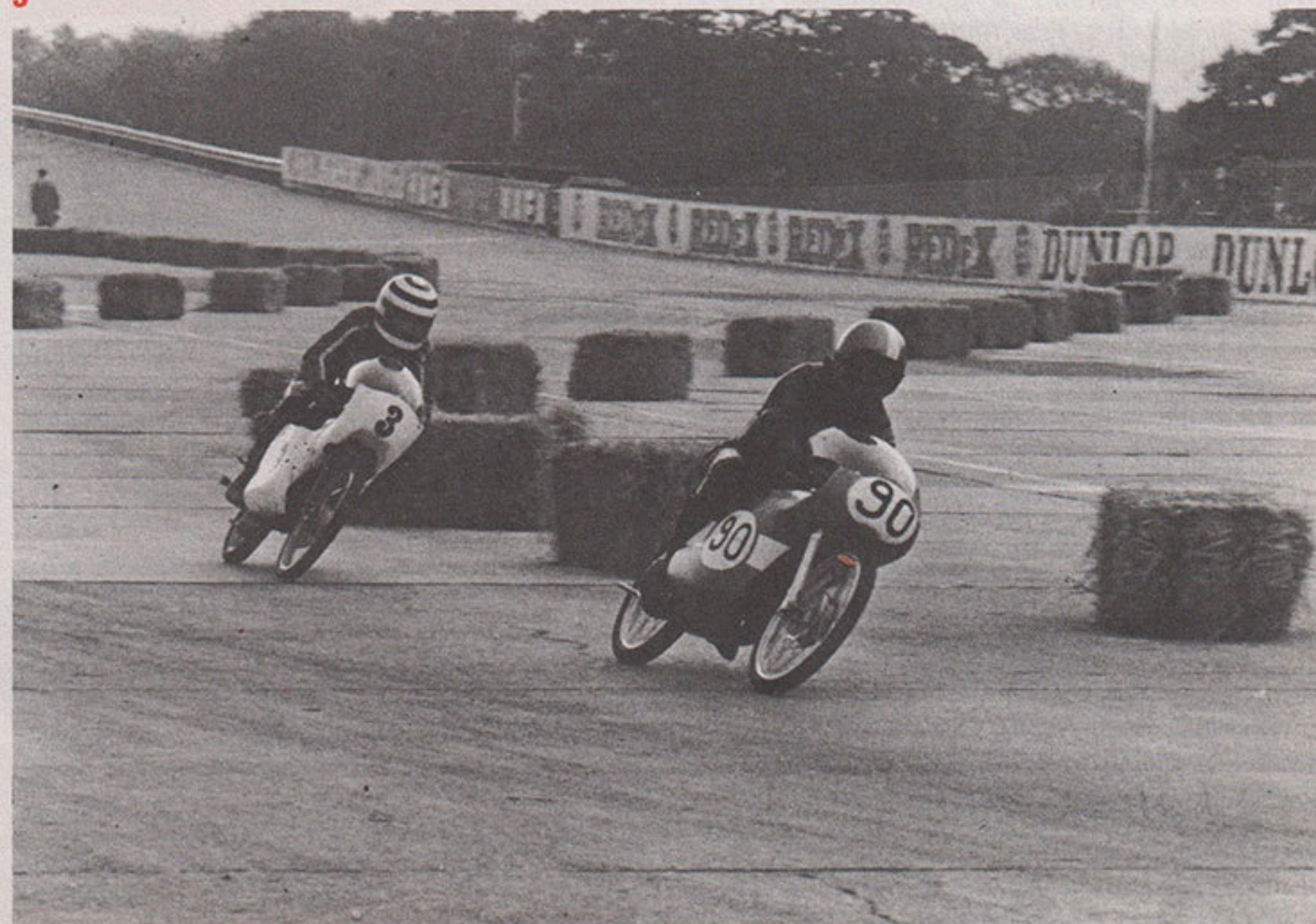
Belle bagarre entre Godfroy (n° 90)
et Huguet (n° 3).

Un jeune pilote qui prend
de bonnes trajectoires bien
que ce soit sa première course.



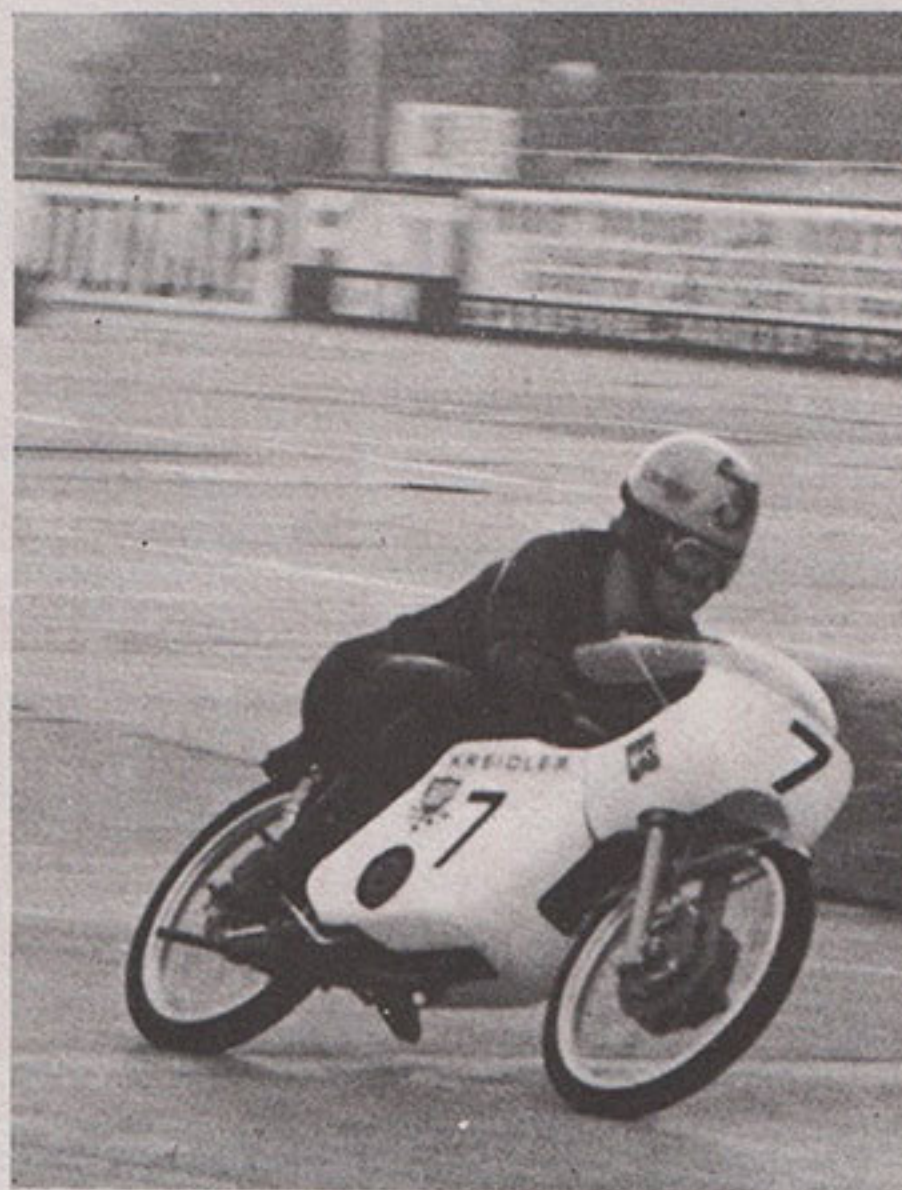
2

3

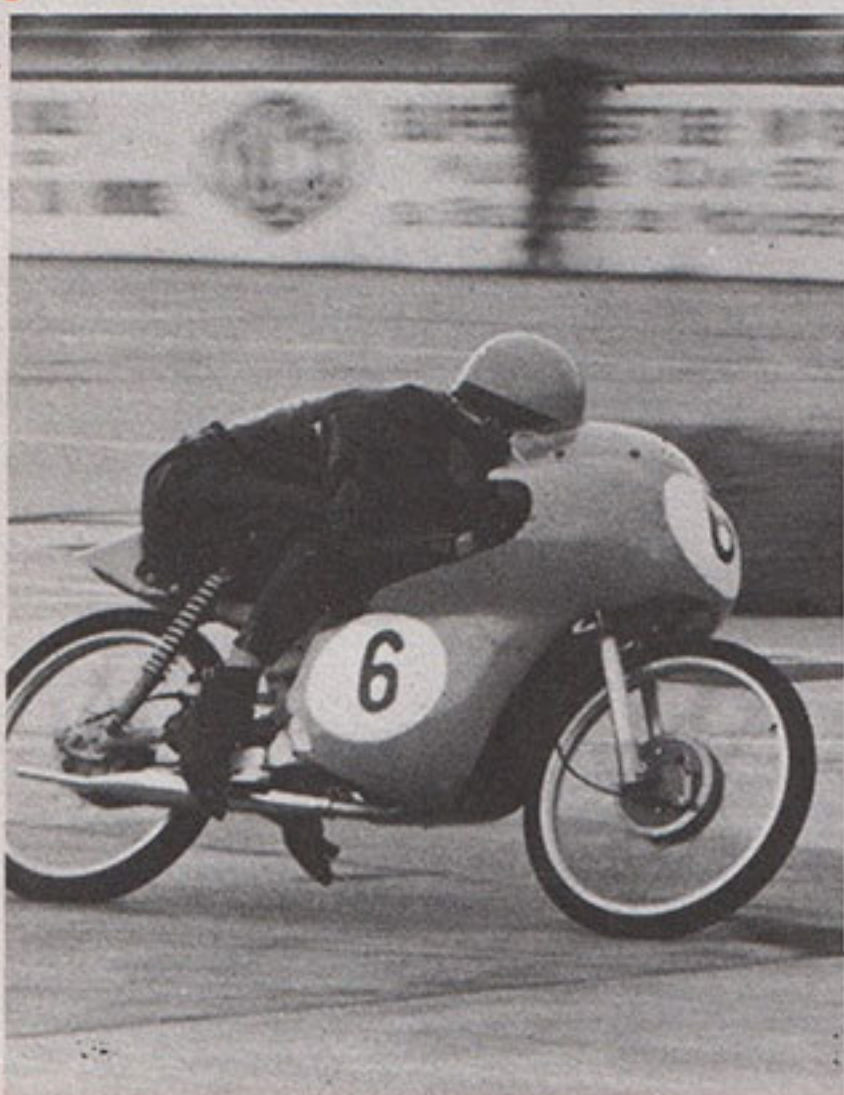




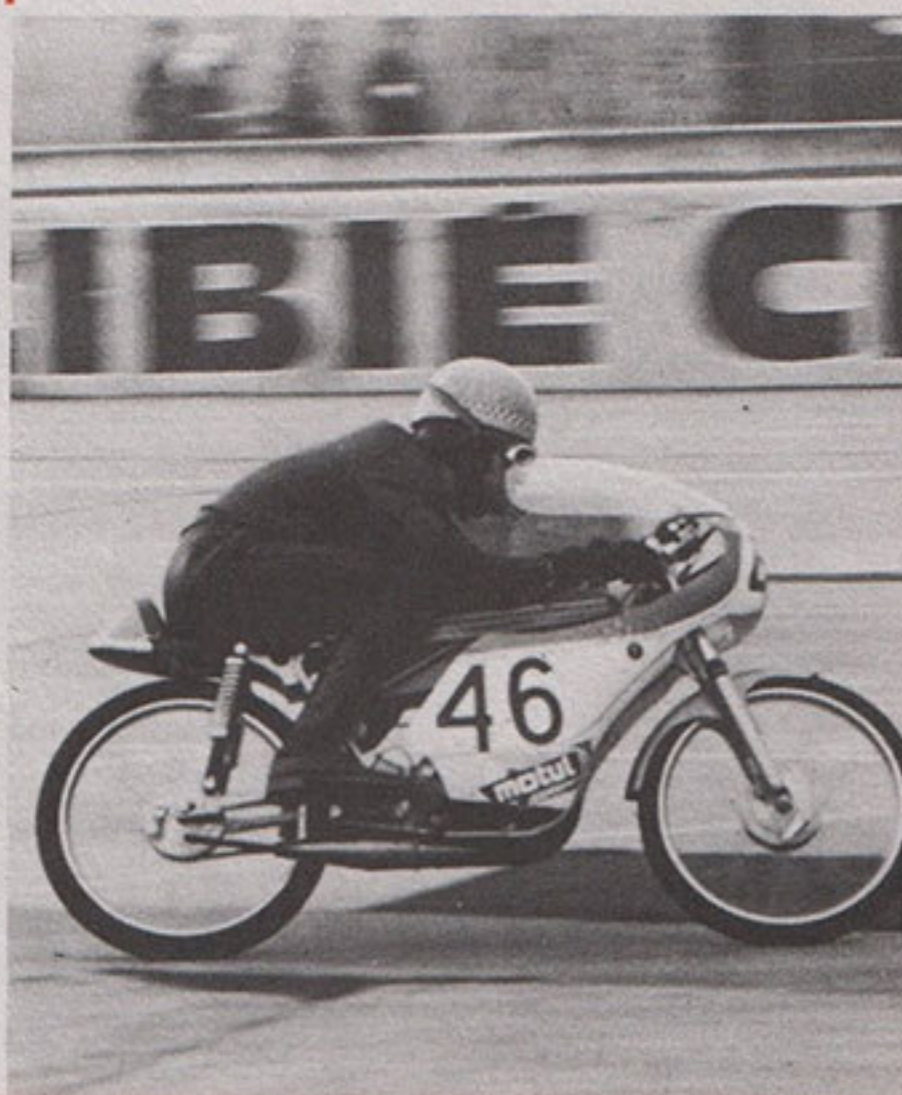
5



7



6



8

Kreid'Aufrère-Besse à distributeur, remporte la victoire à la moyenne de 104,596 km/h, devant Moreau et Roca (sur le Kreidler d'usine). Godfroy, sur le Kreid'Aufrère-Besse à alimentation classique, dont je vous ai donné les cotes en exclusivité il y a quelques mois, s'adjuge la victoire en « national », battant d'une seconde Huguet sur son Flandria préparé par Donguy (le préparateur qui se couvre de boutons lorsqu'il voit une « boîte à soupapes » !).

A l'arrivée, Godfroy m'a avoué qu'il avait eu du mal, malgré une vitesse de pointe supérieure, à garder sa place face au Flandria, Huguet « ramarrant dans les chicanes ». Caron termine second national, précédant Alberto, un pilote national marseillais qui parvint à lâcher Harlay, en petite forme. Un autre Marseillais qui ne doit pas regretter d'être « monté à Monthéry » est Morello, qui place son Otus quatrième national et second des « non-Kreidler », tous ces pilotes terminant dans le même tour...

On aura revu tout le monde à Cagnes-sur-Mer le 30 mai pour la prochaine épreuve nationale, les inters ayant probablement eu envie d'aller au Mans. A bientôt !

résultats techniques

Inters : 1° Deneux (Kreidler-Aufrère-Besse). 2° Moreau (Kreidler). 3° Roca (Kreidler usine). 4° Huguet (Flandria-Donguy, 5° général). 5° Monin (Kreidler, 6° général). 6° Harlay (Kreidler, 9° général). 7° Laporte (Kreidler-Bidalot-Foures, 18° général).

Nationaux : 1° Godfroy (Kreidler-Aufrère-Besse). 2° Caron (Kreidler). 3° Alberto (Kreidler). 4° Morello (Otus). 5° Fargues (Kreidler). 6° Couly (Kreidler). 7° Kerlo (Kreidler). 8° Bouhaer (Kreidler). 9° Cuisinier (Kreidler). 10° Savigny (Kreidler). 11° Metzger (Zundapp). 12° Morel (Itom). 13° Colas (Mondial). 14° Binoche (Derbi). 15° Michel (Mondial). 16° Hauty (Derbi). 17° Stoebner (Suzuki). 18° Turini (Kreidler). 19° Théry (Kreidler). 20° Segard (Derbi). 21° Michel (Gil).

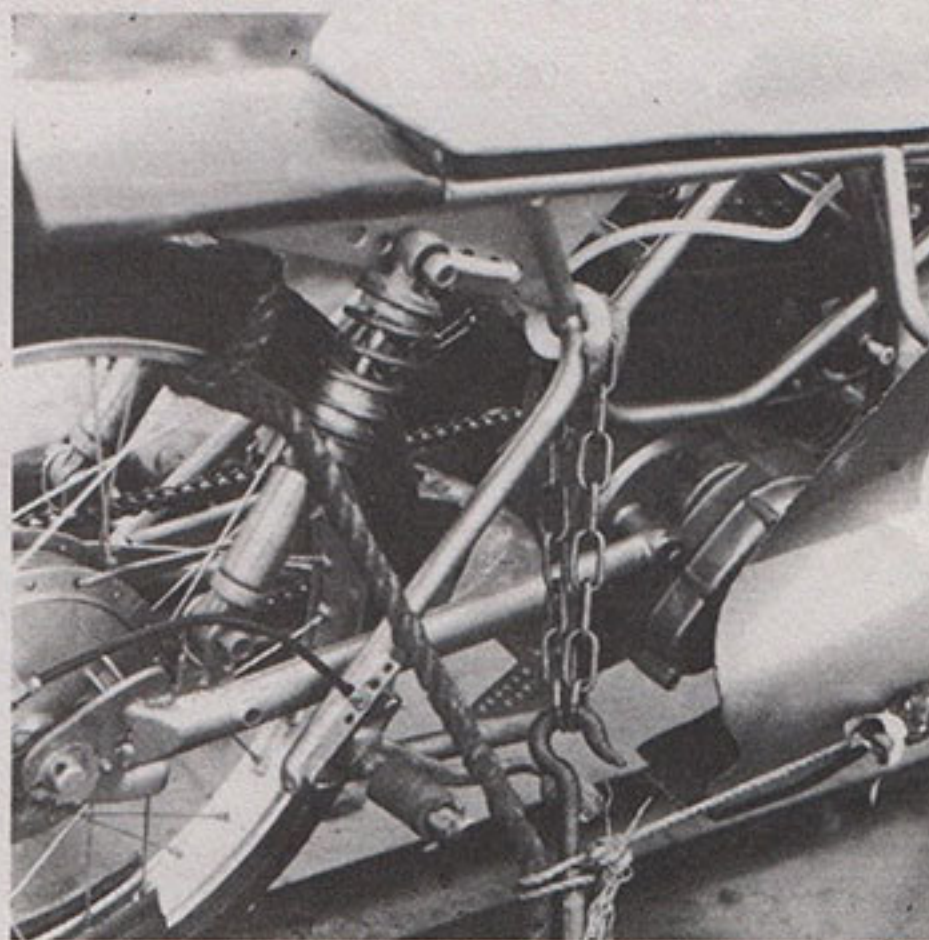
Honda quatre-temps : une belle prestation stoppée malheureusement par le bris de la pipe d'admission.

Bouhaer et son Kreidler spécial. Dommage qu'il sorte la pointe des pieds du carénage, car il soigne son plat ventre !

Roca et le Kreidler usine.

Morello sur un « Otus ».

L'équipe : de gauche à droite, Aufrère, Godfroy, Deneux, Besse et M. Point, l'importateur qui a imposé le Kreidler en France.



La partie arrière de la machine d'usine : bras oscillant et fixation arrière du moteur, des pièces de série modifiées, une solution déjà utilisée par Couly. Pour le reste, tout est vraiment spécial.



par F.M. Dumas

à
45 km/h

Sur une base identique, Derbi nous propose deux modèles : le 74 cc, véritable petite moto, et le 49 cc, traité en cyclo-moteur, c'est-à-dire limité à 45-50 km/h et pourvu de pédales.

C'est toujours un gros problème pour les cyclos à tendance sportive de concilier ce pédalier avec le frein AR au pied d'un côté et le sélecteur de l'autre. Derbi s'en est assez bien tiré, les manivelles étant très courtes et placées en arrière (l'axe du pédalier est le même que celui du bras oscillant).

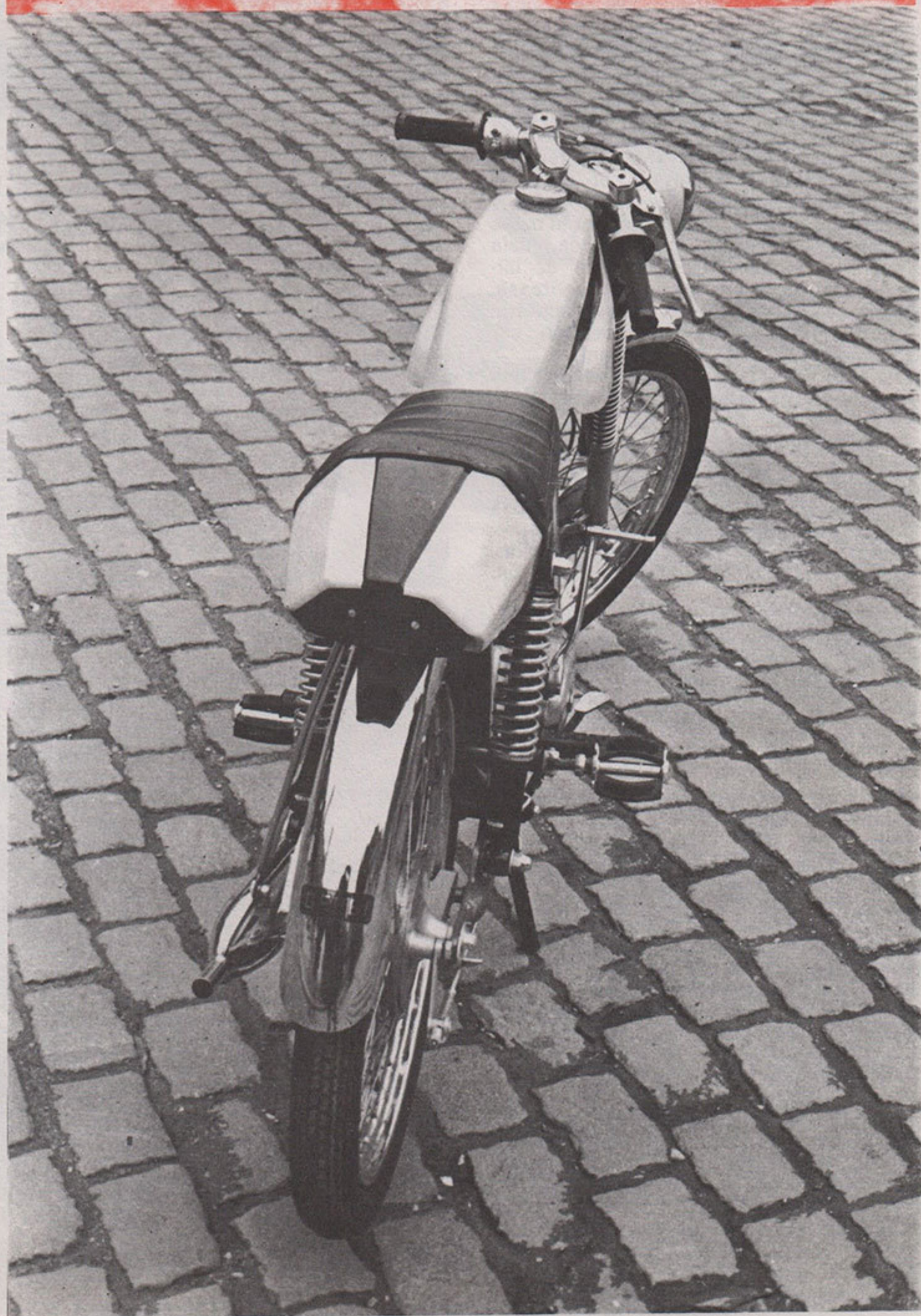
En route, elles sont maintenues de façon à ne pas gêner par des repose-pieds déployables. Le seul défaut, et peut-être particulier à notre machine d'essai, est que lorsque vous faites reculer la moto, les pédales tournent et relèvent ces repose-pieds, au grand dommage des caoutchoucs. Quittons cet accessoire, légal mais inutile, d'autant plus qu'il est prévu un kick pour le démarrage.

Quoique limité en vitesse, le Derbi mérite bien son appellation « Gran Sport », car tout dans sa conception contribue à faire penser qu'il s'agit là d'un véritable petit racer : un réservoir anatomique et fonctionnel très long, prolongé par une petite selle à dossier (qui abrite astucieusement le feu rouge) aussi peu rembourrée d'ailleurs que celles des vraies machines de course !

Vous voilà installé, parfait !.. Il ne vous reste plus qu'à vous pencher en avant et à étendre les bras pour atteindre les guidons à bracelets étroits à souhait et pourvus de manettes de frein et d'embrayage à boule, en alliage léger. Malheureusement, les réglages de tension des câbles ont été oubliés sur ces accessoires... une petite lacune qui ne prête guère à conséquence. Ces manettes ne sont pas montées sur les bracelets, comme c'est l'usage, mais directement sur le haut des tubes de fourche, ce qui doit les rendre assez difficiles à attraper pour de petites mains. A la main gauche, votre pouce atteint très facilement deux boutons, l'un de mise à la masse pour arrêter le moteur, l'autre commandant l'avertisseur... beaucoup plus timide que l'échappement !

Un cyclo à vocation sportive
mais l'absence de plaque rappelle
la limitation à 45 km/h.

DERBY 50 "gran sport"



Prix : 1.890 F.

Importateur

Ets Bonnet

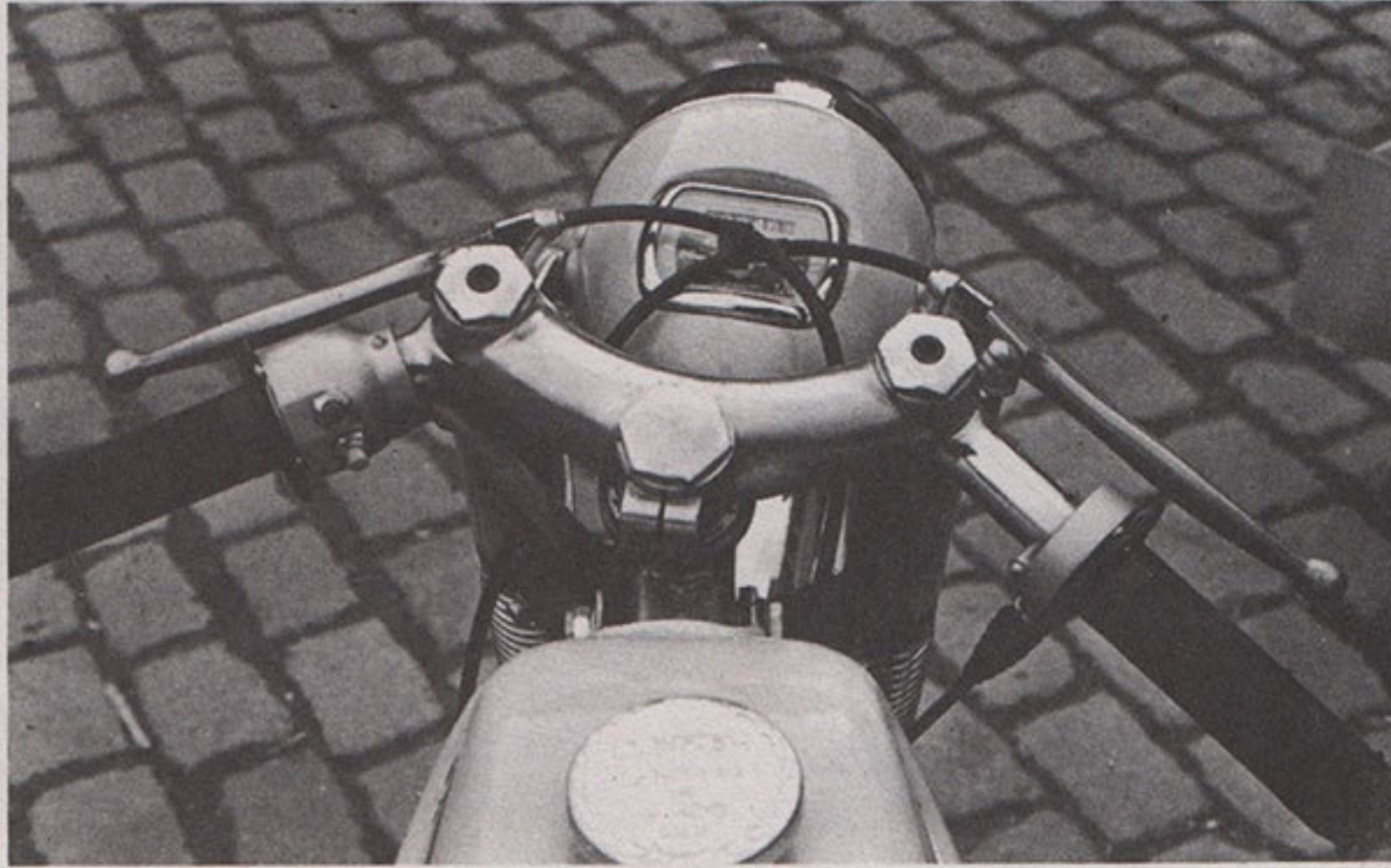
78, av. du Général

Leclerc

92

Boulogne-

Billancourt



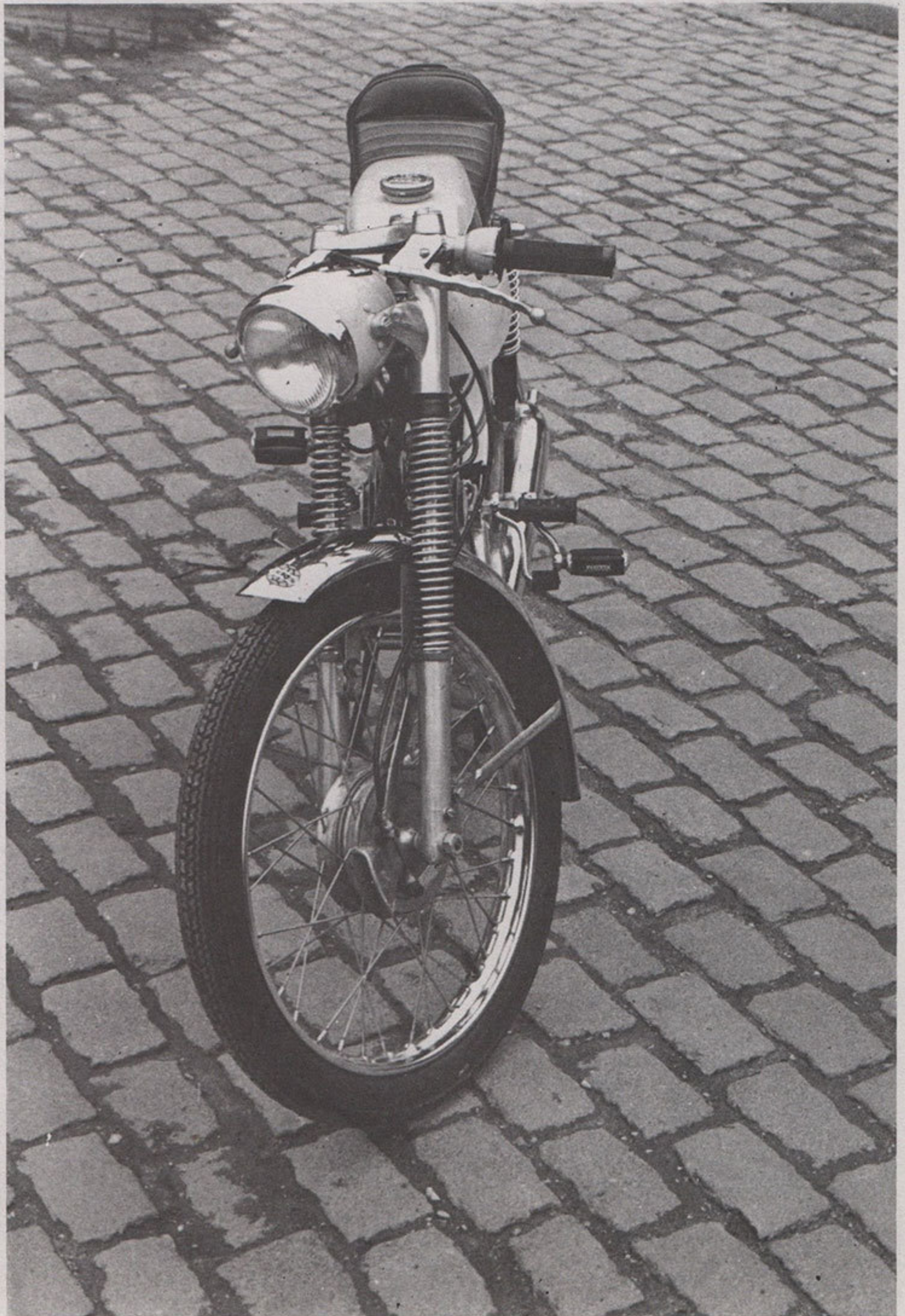
Au pied droit, vous trouvez une petite pédale qui actionne le frein AR par l'intermédiaire d'une tringle et ne pose aucun problème. Au pied gauche, la pédale de sélecteur, d'un maniement un peu dur au début, mais ce n'est qu'une question de persévérance car, après un peu d'usage, la boîte devient très douce. Un coup d'œil sur la machine avant de prendre la route. A l'avant, une fourche à longs ressorts apparents et chromés parachève l'allure sportive de la « bête ». Le frein de 130 mm est pourvu d'ouïes d'aération agressives et... factices, mais s'avère néanmoins très efficace et largement suffisant en fonction de la vitesse. Quant au frein AR, du même diamètre, il faut en user avec circonspection, car il se montre parfois trop puissant. Il ne nous reste plus qu'à juger la machine à l'œuvre. Les premiers kilomètres dans Paris, puis sur des petites routes plus ou moins cahoteuses font sérieusement ressentir la dureté des suspensions... cruelle rançon du sport ! Mais reconnaissons que la tenue de route est excellente. La facilité de conduite qu'elle procure permet de se faufiler, de déboîter, bref de se jouer de tous les pièges de la circulation urbaine.

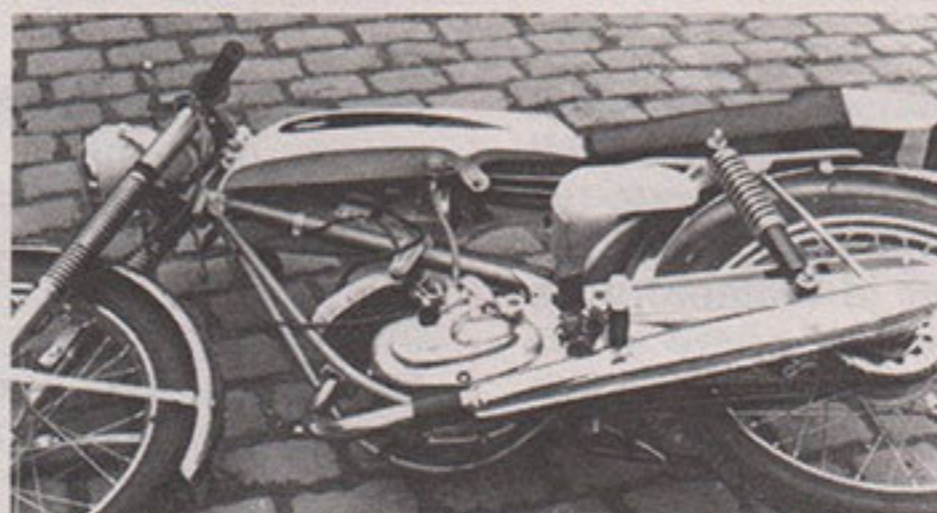
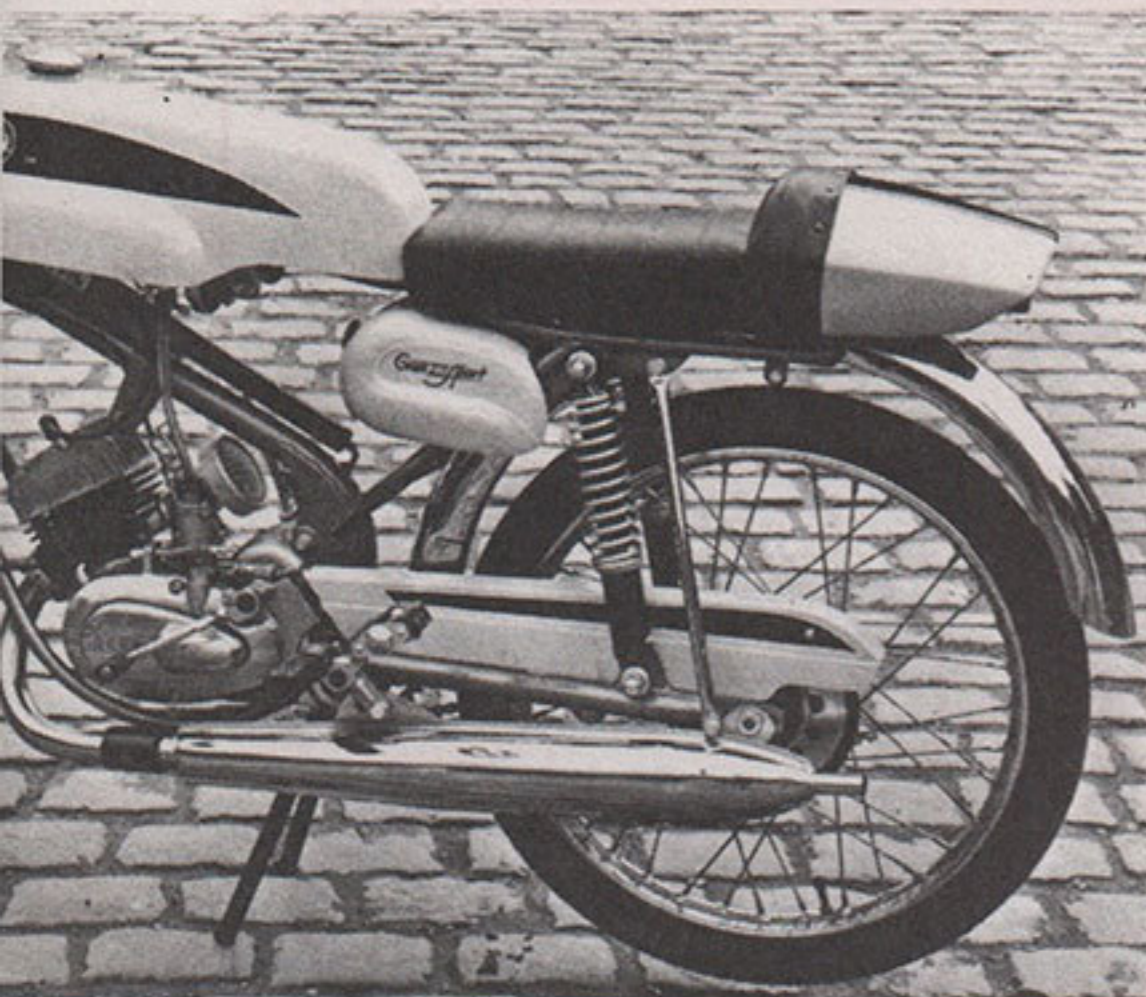
Le moteur, lui non plus, ne renie pas ses origines sportives. On sent tout de suite que les 3 ch annoncés sont bien là, mais à pleins gaz : il ne faut pas craindre de jouer sur le sélecteur pour rester tout le temps dans les régimes optima qui sont tout en haut de la courbe.

Le seul inconvénient est pour les oreilles délicates, car si de très nombreux jeunes vous jettent un regard admiratif et envieux, ce n'est pas le même genre de sentiment qu'expriment en général les personnes d'un âge plus avancé !

Toujours en raison de la puissance, qui n'est délivrée qu'à haut régime, il est parfois nécessaire de faire longuement cirer l'embrayage au démarrage si on veut démarrer « comme un boulet » ou, tout simplement, pour un départ en côte. Bien que le Derbi « Gran Sport » soit un cyclomoteur et, par ce fait, limité à 45 km/h, il faut avouer que, sur route plate ou en léger faux-plat, la bride se relâche quelque peu. Il m'est arrivé de surprendre la petite aiguille rouge du compteur Veglia oscillant vers 80 km/h ! Même en tenant compte de sa tendance à l'exagération, elle devait outrepasser quelque peu la limite admise.

Beaucoup plus agréable sur de petites routes sinueuses, le Derbi 50 « Gran





- 1 - Un joli museau n'est-ce pas ? Notez que les manettes sont fixées sur les tubes de fourche.
- 2 - Racée, prête à bondir !
- 3 - Moins à l'aise sur le pavé que sur le bitume...
- 4 - Un peu de patience et vous y arriverez...
- 5 - La structure du cadre montre bien que la rigidité est surtout fournie par le gros tube supérieur.
- 6 et 7 - Une belle mécanique figinée dans les moindres détails.
- 8 - Notez l'axe du pédalier confondu avec celui du bras oscillant.

Sport » mouline un peu sur les grandes portions droites et on ressent profondément que la machine ne demande qu'à aller plus vite, mais en est empêchée... C'est presque dommage de ne pouvoir jouir au maximum des grosses possibilités de ce petit cube.

Il est vrai que les amateurs de vitesse (possesseurs d'une licence) peuvent se rabattre sur le vélomoteur de 75 cc, à peine plus cher (moins de 100 F) et donné pour 105 km/h !

Un bon point à signaler est l'absence quasi totale de vibrations.

La finition est fort bonne, excepté quelques menus détails, tels les soudures du cadre assez peu esthétiques et une certaine fragilité de la peinture, au demeurant d'un très bel aspect.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser de prime abord, le cadre n'est pas un double berceau mais un tube coudé de forte section, auquel est suspendu le moteur et qui remplit d'ailleurs parfaitement son office. Les deux petits tubes boulonnés, pris à première vue pour un double berceau, ne sont là que pour la décoration.

Le moteur est très étroitement dérivé des compétition-client si célèbres de la marque. C'est un long-course (alésage 38 mm, course 43 mm) de 49 cc qui développe 3 ch à 6.500 tr/mn. Le taux de compression est de 6,5 à 1. L'embellage est à masses pleines et le cylindre, peint en noir, en fonte. Il est largement aileté et les ailettes sont plus longues vers l'arrière que vers l'avant pour procurer un refroidissement à peu près égal tout autour du cylindre.

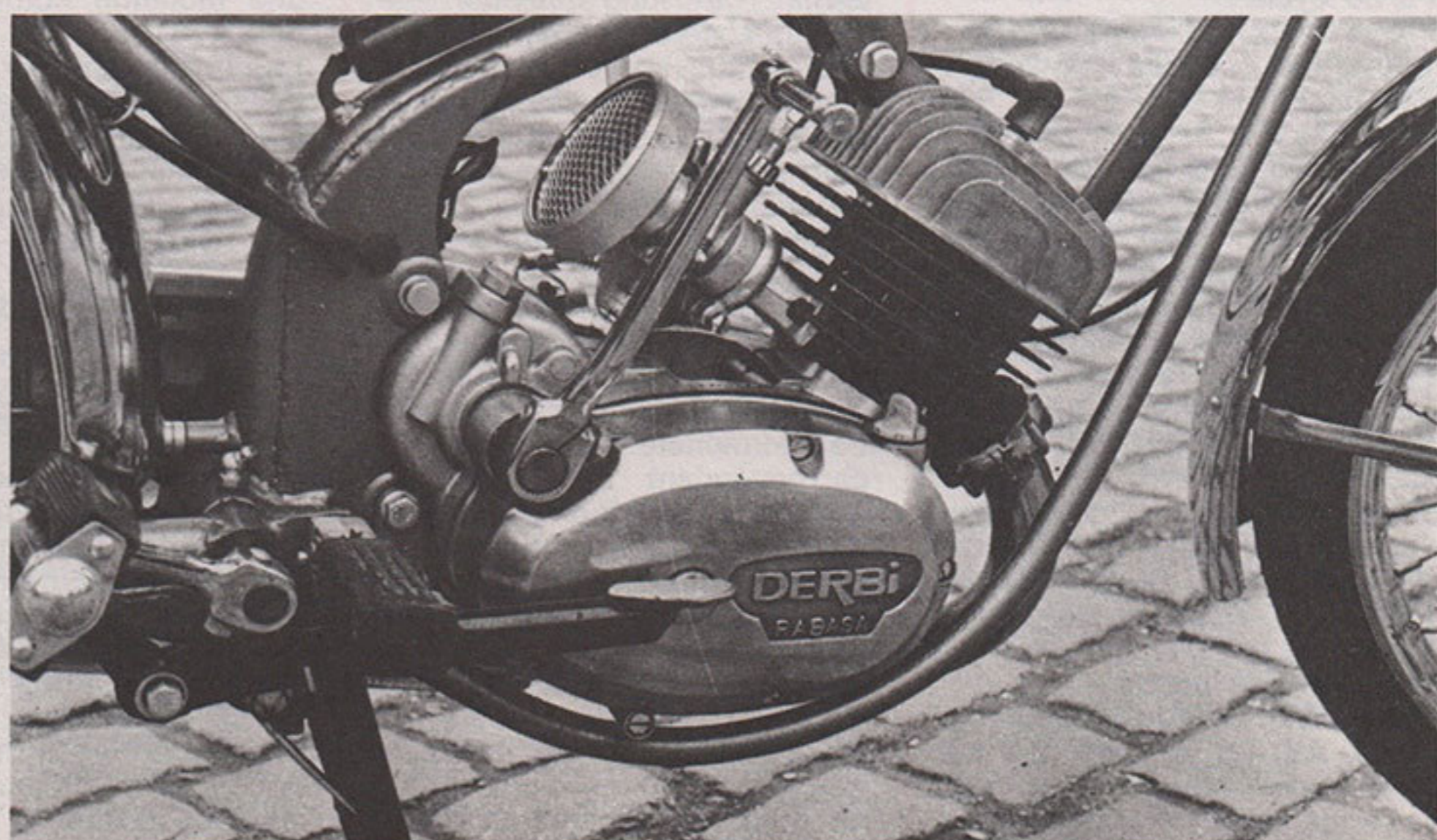
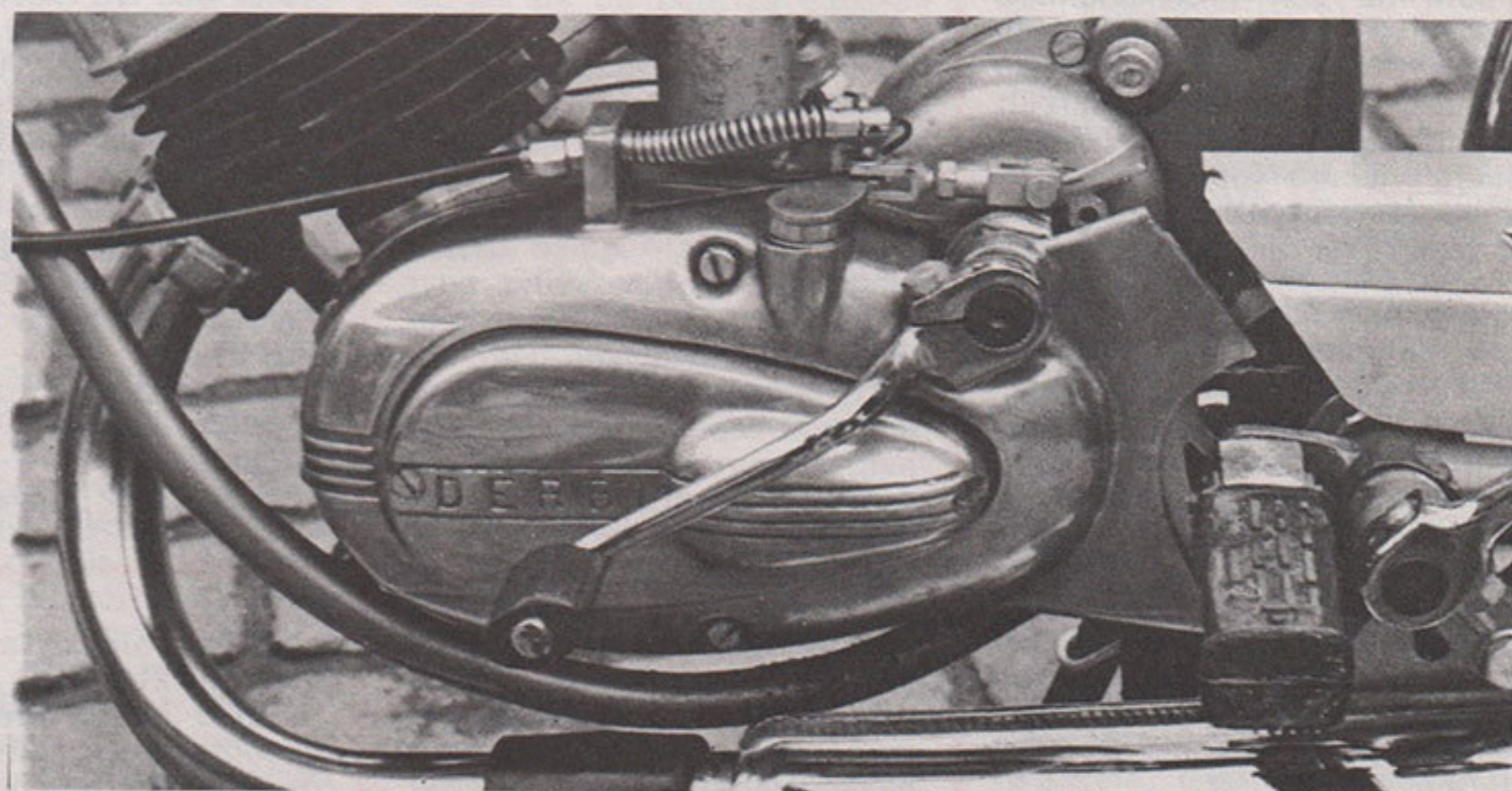
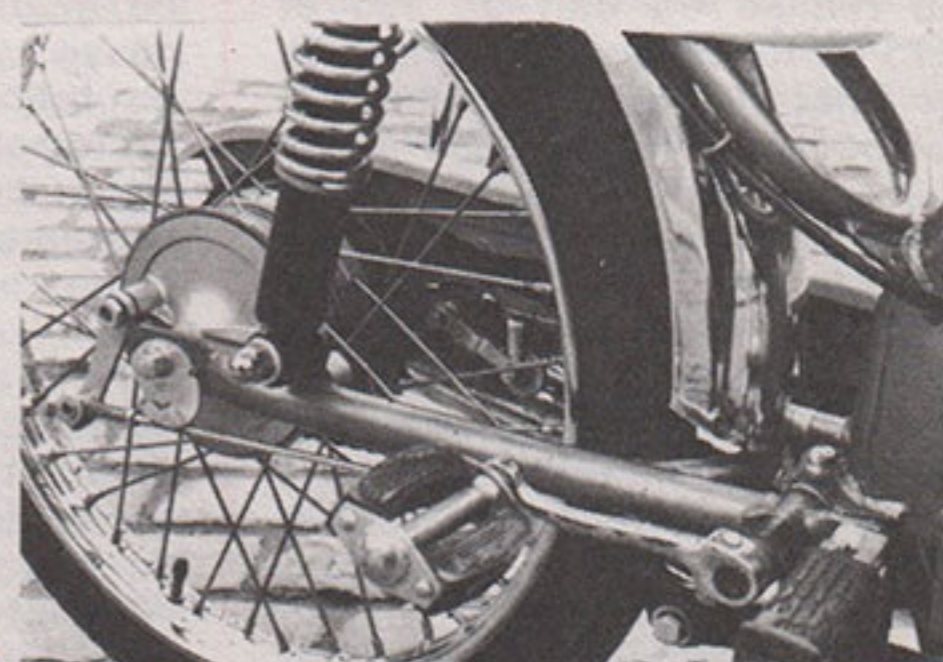
La culasse en alliage léger constitue un des points de fixation du moteur au cadre. L'alimentation est confiée à un Dell'Orto du type UA16BS et le bridage du moteur est obtenu par une diminution du diamètre de la pipe d'admission. Si ce système a l'avantage pour la marque de permettre une standardisation de la production, il est cependant vraisemblable que le bridage du moteur par l'adoption d'un carburateur plus petit apporterait une meilleure souplesse de fonctionnement. Placée du côté droit, la transmission primaire s'effectue par des pignons à taille hélicoïdale. Quant à l'embrayage, il est à disques multiples et fonctionne en bain d'huile.

La boîte de vitesses, fort bien étagée, est à quatre rapports. Les verrouillages s'effectuent par croisillons : une solution un peu compliquée mais qui donne toute satisfaction.

L'allumage est alimenté par un volant magnétique et, suprême raffinement, il est entièrement électronique (Motoplat) et très puissant.

Le volant magnétique comprend également une bobine d'éclairage.

Fidèle reflet des célèbres machines de course espagnoles, le Derbi 50 cc a su gagner un pari difficile : être une véritable petite moto de sport et ne pas trahir le palmarès, l'image de la marque « Campeon del Mundo » tout en étant limité à 50 km/h.



TECHNIQUE

question réponse

Lecteur de « Cyclomoto » depuis sa naissance, j'ai été agréablement surpris lors de la parution de votre article « Ces vieilles demoiselles qui vous roulent encore ». Amoureux de mécanique et de vieilles mécaniques en particulier, je m'applique depuis plusieurs années à la récupération et à la remise en état de 125 et 175 Motobécane. Dernièrement, je me suis rendu acquéreur d'une 350 L4C de 1955 Motobécane. Désirant l'atteler pour « essayer » de faire les Eléphants 72, je suis arrêté par un problème. Je ne possède aucun renseignement sur ma machine. Le circuit électrique étant en panne, ma batterie neuve se décharge inlassablement et ne charge pas. Mis à part cet incident, le moteur tourne maintenant très bien. Faute de voir prochainement l'essai de cette machine dans votre revue, je désirerais connaître le schéma du circuit électrique avec les appareils et leurs valeurs (puissance, voltage, résistance), ainsi que les calages (vis platinées, cames).

D. FERRE,
33 - Libourne.

Avant de passer à l'essai de cette vieille demoiselle, voici quelques caractéristiques et réglages :

Moteur :

Bicylindre en V à 0° ! Alésage : 56 mm. **Course :** 71 mm. **Cylindrée :** 348,7 cc. **Rapport de compression :** 6,8 à 1. **Puissance maxi :** 18 ch à 5.800 tr/mn.

Partie cycle :

Pneus : 3,25 x 18. **Empattement :** 1.300 mm. **Garde au sol :** 120 mm.

Réglages :

Distribution : AOA 32° ; RFA 48° ; AOE 60° ; RFE 26°. **Jeu de réglage :** 0,40-0,45 mm. **Jeu de fonctionnement :** admission 0,5 mm ; échappement 0,10 mm. **Avance :** 21° = 3 mm avant PMH. **Pleine avance :** 36°. **Ecartement des vis :** 0,35 mm. **Bougies :** 175 à 225.

Carburateur :

Amal monobloc Ø 22,2 mm. **Gicleur principal :** 120. **Gicleur d'aiguille :** 105. **Gicleur de ralenti :** 25. **Position d'aiguille :** au milieu.

Pression des pneus :

Solo : AV 1,5 kg ; AR 1,8 kg. **Duo :** AV 1,8 kg ; AR 2,1 kg. **Pour votre circuit électrique,** la panne la plus fréquente avec

ce genre d'installation provient de la lampe régulatrice qui grille quelquefois à haute vitesse. Comme dépannage, on peut brancher le filament code de l'ampoule de phare à sa place. Mais après une longue période d'inutilisation, c'est peut-être le redresseur qui est détérioré. De toute façon, avec ce genre d'installation, on se passe aisément de batterie en branchant la veilleuse directement sur le volant. Nous ne possédons malheureusement pas de schéma électrique pour cette machine. Pour l'utiliser avec un sidecar, il sera judicieux de raccourcir la démultiplication en montant un petit pignon de sortie de boîte 14 ou 15 dents au lieu du 17 dents d'origine, d'autant que cette machine tire déjà long en solo.

Je me décide à vous écrire, ayant sous les yeux l'essai de la 125 ZS Motobécane. Je suis possesseur d'une 175 Z2C datant de 1959. Acquise depuis cinq mois, j'ai parcouru environ 17.000 km sans ennui. Chouquette (c'est son nom) me sert pour mes trajets quotidiens et les sorties. Son plus long voyage est un aller-retour Avignon - Chantilly (deux fois 800 km) dont l'aller aussi bien que le retour ont été faits en 13 h, soit 62 km/h, sans décompter les arrêts (repas, essence, repos). Cette bécane me satisfait pleinement par rapport à la 125 Terrot que je possédais auparavant. En effet, après ce long voyage, je n'étais absolument pas fatigué, preuve du confort et de la bonne disposition des commandes de cette moto, et c'était mon premier trajet de plus de 200 km.

Achetée 350 F, j'estime avoir fait une bonne affaire. Mais je sens qu'un certain nombre de réglages doivent être faits. Aussi j'aurais voulu connaître les principales caractéristiques de ce modèle et les chiffres correspondant aux différents réglages (culbuteurs, vis platinées, etc.). De même, pourriez-vous m'indiquer comment améliorer les performances modestes de la bécane (un carbu de 20 mm au lieu du 19 actuel ou je ne sais quoi), mais qui me permette de ne pas trop ralentir la marche des BMW et compagnie lorsque nous par-

tons pour des concentrations un peu lointaines ?

D. FERRON,
84 - Morières.

Sur votre Z2C, vous pouvez sans inconvénient monter jusqu'à un carburateur de 22 mm. La puissance (si le carburateur est bien réglé) augmentera assez nettement, et ce moteur vraiment robuste le supportera sans peine. Vous pouvez également vous mettre à la recherche d'un moteur de 200 trial, mais il est évident que les réglages doivent être soignés. Les voici :

Distribution :

Jeu aux culbuteurs à froid : 0,1 mm. **AOA :** 22° ou 3,2 mm. **RFA :** 45° ou 7,7 mm. **AOE :** 60° ou 13,8 mm. **RFE :** 20° ou 2,6 mm.

Notez que les moteurs de trial étaient la plupart du temps calés en bascule, ce qui améliore le fonctionnement à bas régime mais limite la puissance en haut.

Avance :

Avance initiale : 2,2 mm. **Pleine avance :** 8,1 mm.

Carburateur (pour le Gurtner M20D) :

Volet : 8. **Gicleur :** 35. **Aiguille :** position basse.

Bougie :

175 ou 225 suivant l'usage.

Le hasard aidant, la parution de votre n° 216, dans lequel vous essayez la 125 Terrot Fleuron, a coïncidé avec le jour où je me suis porté acquéreur, pour une modique somme, du modèle 175 Tournoi.

Et, finalement, le n° 217 et l'essai de la Rallye m'ont décidé à m'adresser à vous pour avoir quelques renseignements concernant ma machine.

En effet, il suffit de la faire tourner pour s'apercevoir qu'elle nécessite de nombreux réglages !

Pourriez-vous donc me communiquer la description technique de la 175 Tournoi (la mienne date de 1958), comme vous l'avez fait pour la 125 dans votre n° 216 : allumage, bougie, avance, distribution.

D'autre part, j'ai cru comprendre que la Rallye était une version améliorée de la Tournoi. Dans ce cas, pouvez-vous m'indiquer les transformations nécessaires au modèle que je possède, dans la mesure où

celles-ci ne sont pas incompatibles avec sa longévité !

P. PINTO,
11 - Carcassonne.

La transformation de votre moteur en Rallye nuirait certainement à sa longévité. Pour encaisser la compression augmentée et les plus hauts régimes, les techniciens de chez Terrot avaient prévu un embielage plus robuste qui, malheureusement, est maintenant introuvable.

Voici les réglages de la Tournoi :

Distribution :

AOA : 35° ou 6,5 mm. **RFA :** 65° ou 13,6 mm. **AOE :** 65° ou 13,6 mm. **RFE :** 35° ou 6,5 mm. Avec le jeu de fonctionnement de 0,25 mm.

AOA : 6°. **RFA :** 36°. **AOE :** 36°. **RFE :** 6°. Selon la méthode recommandée par le constructeur : jeu de réglage de 1 mm.

Bougie :

Usage normal : 175. **Usage intensif :** 225.

Allumage :

Avance initiale : 15° (4 mm). **Pleine avance :** 36° (7 mm).

Carburateur :

Type Gurtner 2M23,5. Volet : n° 6. **Gicleur principal :** 40. **Gicleur de ralenti :** 0,45.

Vidanges :

Moteur : tous les 2.500 km. **Boîte :** tous les 15.000 km (huile moteur).

Je suis très intéressé par vos articles sur les vieilles demoiselles. Je suis possesseur d'une 125 cc Peugeot 3 vitesses au réservoir de 1947 et j'ai beaucoup de problèmes.

1° Le réservoir est rouillé à l'intérieur ; comment dois-je faire pour le nettoyer ?

2° La bougie est noyée après deux coups de kick.

3° Quand je la fais démarrer et que je veux passer la première, elle cale. Elle refuse de partir à la poussette, ce qui fait que je ne peux pas rouler avec ma machine.

De plus, et cela date d'il y a seulement quelques jours, le kick est bloqué et refuse de descendre, même en débrayant à fond. Pourriez-vous me dire pourquoi ça ne va pas et comment réparer ?

F. LOEWENBRUCK,
57 - Metz.

Vos difficultés de démarrage proviennent probablement d'un

pointeau de flotteur usé ou d'un flotteur percé, à moins que ce ne soit la rouille venant du réservoir qui l'empêche de fermer. C'est ce qui explique le mieux les difficultés de mise en route au kick et le fait que le moteur engorge définitivement dès que vous commencez à le faire tourner en charge.

Le kick bloqué nécessite le démontage du carter d'embrayage pour un examen attentif. Diverses avaries de la transmission ou du kick peuvent avoir provoqué ce blocage et une énumération du plus petit au plus grave malheur qui aient pu vous arriver serait un peu encombrante pour ces pages. A moins que vos ennuis ne proviennent pas du kick, mais de la boîte, vous n'aurez à démonter que le couvercle d'embrayage pour cette réparation.

Pour votre réservoir, voyez la réponse faite à M. Picard, qui a le même problème.

En tant que lecteur assez ancien (n° 152) de « Cyclomoto », je constate que votre revue est toujours passionnante et excellente. Il y a d'abord la clarté des explications, que je trouve très compréhensives, puis l'essai de machines anciennes. C'est à ce sujet que je vous écris car j'ai de petits problèmes.

Je viens d'acquérir une Motobécane de 1937. Elle a roulé quatre ans puis elle est restée trente ans dans un garage qui, parfois, prenait l'humidité. Bien sûr, tout est rouillé, mais le moteur n'est pas grippé. Mais le problème est que je ne sais quel moyen employer pour dérouiller le réservoir de l'intérieur, car il restait un peu d'essence et celui-ci est complètement rouillé à l'intérieur. Je voudrais savoir comment faire pour qu'il soit de nouveau utilisable. Est-il nécessaire de démonter le moteur en entier (boîte, embrayage, etc.) ? Les vitesses se passent encore et l'embrayage fonctionne. Dois-je quand même m'assurer que rien n'est hors d'usage (je n'ai jamais séparé les carters d'un moteur, c'est pour cela que j'ai un peu peur) ? Quelle huile dois-je mettre dans la boîte et quel

pourcentage d'huile dans le mélange ?

J'ai la carte grise de cette 125 de 1937. Elle appartenait à mon grand-père. Si elle marche, pourrai-je m'en servir légalement ?

Ph. PICARD,
18 - Vierzon.

Pour dérouiller l'intérieur de votre réservoir, vous pouvez, soit le nettoyer à la grenaille, soit le faire sabler intérieurement (et extérieurement, ce qui facilitera votre travail). Dans le premier cas, mettez la grenaille de fonte et du pétrole dans votre réservoir et agitez jusqu'à disparition de la rouille. Pour la boîte, étant donné l'âge de votre machine, il est très probable qu'il faille de la graisse. Une graisse rose de marque fera l'affaire mais, si vous cherchez le nec plus ultra, vous pouvez mettre une graisse molle au bisulfure de molybdène (Antar, Molykote ou autre marque).

Quant au mélange, 5 % d'une bonne huile deux-temps devraient faire l'affaire. Puisque le moteur n'est pas grippé, il n'est pas nécessaire de le démonter.

Pour la carte grise, remplissez un certificat de vente (qui vous sera donné dans un commissariat) et faites-le signer à votre aïeul. Après avoir porté ce document rempli au commissariat ou à la préfecture, vous obtiendrez la carte grise à votre nom, contre une somme assez modique, pour une 125. Bonne chance pour cette remise en route d'un ancêtre !

Je possède un Derbi 50 « Gran Sport ». Ayant changé la couronne arrière de 42 dents par une 38, la vitesse, qui était de 80 km/h, est passée à 100 km/h (compteur). Je désirerais que mon moteur ait quelques chevaux en plus (3 ch à 6.000 tr/mn origine). J'aimerais que vous m'indiquiez la façon de réaliser ce projet.

S. JEGAUX,
91 - Saulxier.

Il est assez aisé d'augmenter la puissance de votre Derbi, puisque les précédents modèles (vélomoteurs) développaient 6 ch et atteignaient 100 km/h. Mais, tant qu'à immatriculer, ne préféreriez-vous pas monter le cylindre du mo-

teur 75 cc, qui permet un bon 115 km/h ? Pour plus de précisions sur le gonflage de cette machine, adressez-vous à J. Roca, aux Ets Bonnet, 78, av. du Général-Leclerc, 92 - Boulogne-Billancourt.

Fidèle lecteur de votre revue, j'aimerais que vous m'aidiez à résoudre mon problème. Je suis possesseur d'une Flandria Mistral qui totalise 4.000 km. Après un rodage parfait, j'ai débridé ma machine, mais n'étant pas satisfait de ses performances (65 compteur), j'ai voulu la « gonfler ». J'ai donc agrandi sur le cylindre : l'admission de 2 mm vers le bas ; l'échappement de 2,5 mm vers le haut, et j'ai chanfreiné les lumières. J'ai agrandi les transferts sur la calotte du piston de 1,2 mm. Je n'ai pas touché aux fenêtres de transfert sur le bas du piston. J'ai scié le coude de 4 cm et j'ai laissé le pot tel quel. Je n'ai pas raboté la culasse.

J'espérais avoir gagné des tours, mais déception : j'ai perdu toute la nervosité, les régimes ne montent plus, j'ai perdu près de 10 km/h en vitesse de pointe, des côtes que je montais facilement en deuxième, je dois maintenant les monter en première. Lorsque j'ai le vent contre, je n'arrive plus à prendre la quatrième. Je n'ai pas changé la démultiplication. Que dois-je faire ? L'avance à l'allumage de 2,75 mm n'a pas été touchée, faut-il la régler autrement ? J'ai laissé le carburateur Bing de 25 mm d'origine, j'ai essayé différents réglages, mais rien n'y fait. Je pense que vous êtes les seuls à pouvoir résoudre mon problème. Vous conseillez à ceux qui veulent de meilleures performances d'acquérir un vélomoteur, c'est pourquoi, si je ne peux réparer, je voudrais monter un cylindre-piston de Flandria Camaro immatriculée. Pouvez-vous m'en indiquer les performances ? Si l'embellage est identique au mien ? On m'a dit qu'il fallait changer le pot et le coude. Est-ce vraiment nécessaire ?

B. BEAU,
34 - Sète.

Vous avez certainement été trop gourmand. Le moteur du Mistral a des performances

limitées du fait des transferts prenant haut par des fenêtres aménagées près de l'axe de piston. Pour y remédier, il vous faudra abaisser les fenêtres de transfert, à la fois sur le piston et sur le cylindre. Cette transformation vous amènera à sortir du cylindre au niveau du plan de joint. Gardez tout de même une surface suffisante pour assurer l'étanchéité et limez le carter en vis-à-vis pour que le passage des gaz soit libre.

Le deuxième point par lequel pêche votre gonflage est le fait de n'avoir pas raboté la culasse. En augmentant la lumière d'échappement de 2,5 mm, vous avez diminué d'autant la course utile où la compression s'effectue réellement. Il faut maintenant que vous remontiez le taux de compression corrigé à un minimum de 6 à 1, sinon 7 ou 8 à 1, pour obtenir un rendement correct de la combustion.

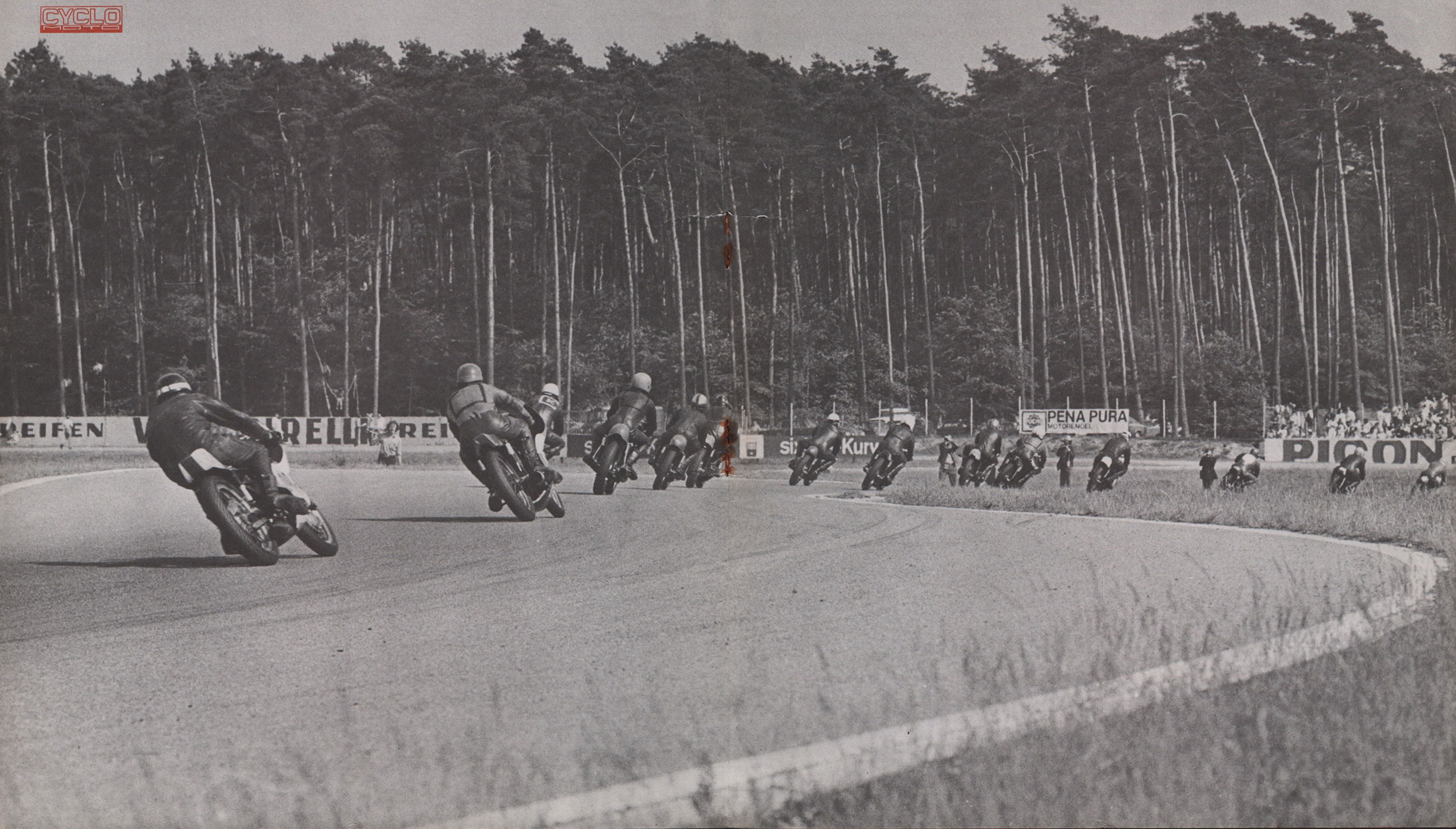
Par ailleurs (si vous nous aviez donné les hauteurs de lumière actuelles, notre réponse aurait pu être moins évasive), puisque vous avez été loin dans le gonflage, le régime du balayage optimum est maintenant très haut. Ou, malgré une augmentation conséquente du temps d'admission, le régime du remplissage maxi du carter est resté assez bas. Il serait donc judicieux d'augmenter le diamètre de votre carburateur. Un 19 mm, à condition que la pipe soit ajustée, vous donnera satisfaction. Et votre pot n'ayant pas été modifié, le régime d'accord, bien que plus élevé du fait de l'augmentation du temps d'échappement, n'est pas assez haut. Il serait bon de raccourcir le cintre d'échappement et de vérifier que votre pot comporte une chambre de détente avant les chicanes (sinon, il faudra le remplacer par un autre ou par un pot de détente vide si vous destinez la machine à la compétition). Désolé de vous décevoir, mais il n'est pas possible de monter le gros cylindre du Camaro sur votre moteur.

Ecrivez lisiblement.

N'utilisez que le recto de vos feuilles de papier

Grand prix d'Autriche
à Salzburg
(photo Axel Avenel)

CYCLO



en toute FRANCHISE

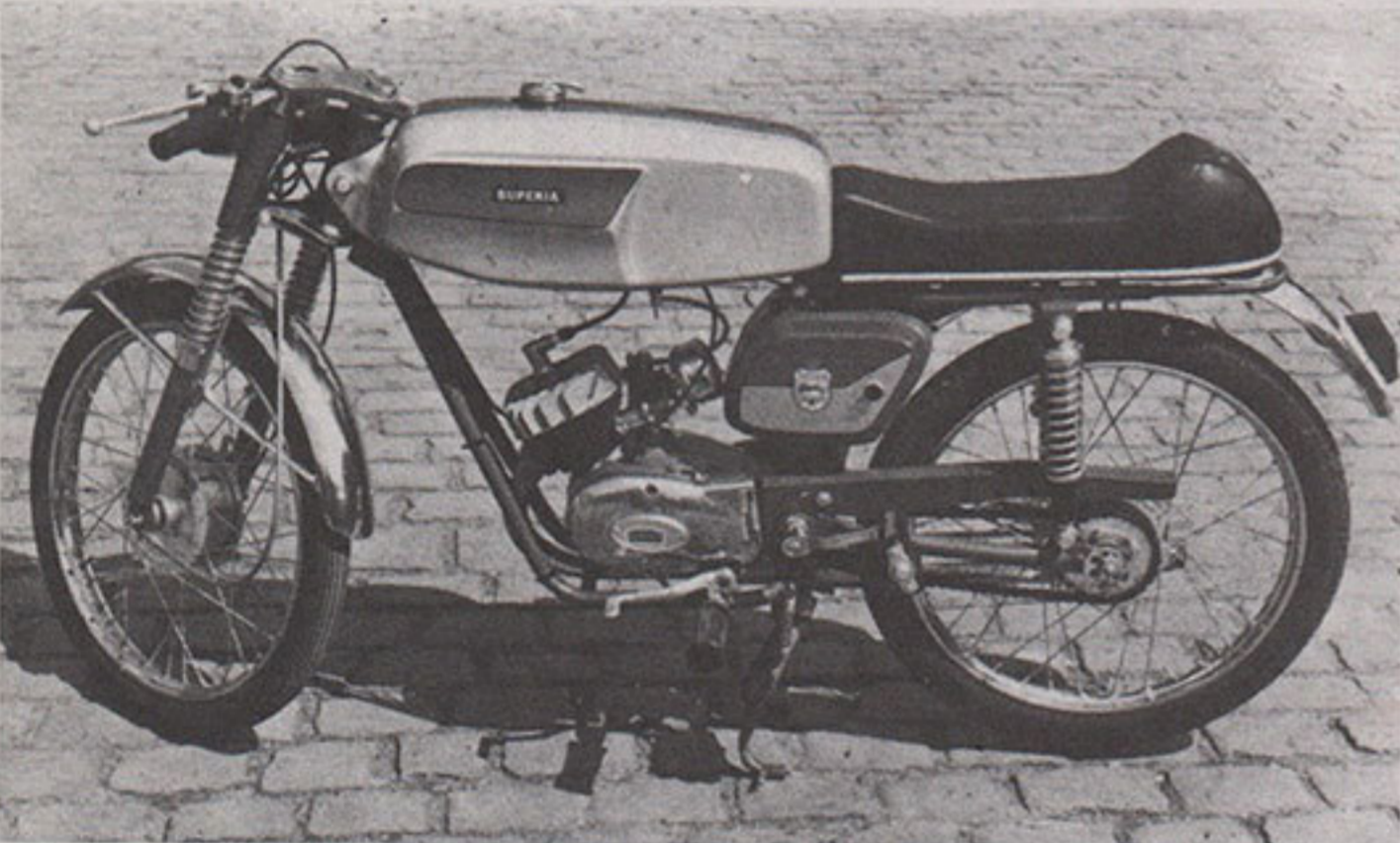
SUPERIA APOLLO : 15.000 KM SANS ENNUIS

Je possède un cyclomoteur Superia Apollo 4 V dont le moteur est un Minarelli. J'ai déjà effectué 15.000 km en 6 mois et je n'ai eu aucun ennui, sauf une vis d'embrayage qui s'est dévissée, heureusement sans casse.

J'ai acheté ce cyclomoteur car je le trouvais plus joli que les autres avec son cadre jaune et son très beau réservoir bombé couleur blanc crème. Et comme moteur, je préférais un Minarelli, beaucoup plus solide que le Franco-Morini à mon sens. Ayant effectué 1.000 km, j'ai enlevé le bridage : une rondelle dans le carburateur (Dell'Orto de 19) et changé le gicleur (un 72 au lieu du 64), et j'ai augmenté l'avance (3,5 mm). Là mon cyclo roulait à 85 km/h chrono (120 au compteur) !!!

Les ennuis que j'ai eus sont venus du cadre : soudure de la patte de fixation du moteur cassée (vibrations) et bras oscillant (fixation).

Maintenant je viens de faire renforcer le cadre. J'avais un cadre double-berceau chez moi ; j'ai scié le double-berceau de celui-ci et je l'ai remis à l'arrière de ma machine, ceci a été fait par un très bon soudeur, il a même mis des manchons



dans le tube et ressoudé la patte fixation du moteur. Pour le bras oscillant, j'ai mis des rondelles et un axe plus long pour le serrer plus avec le contre-écrou, comme ça il ne bouge plus (tenue de route extraordinaire).

Je viens de monter un allumage bobine-batterie (Bosch 6 V 8 Amp.). J'ai été obligé de mettre une deuxième bobine d'éclairage pour la recharge de la batterie (celle d'origine est une 15 W et celle remise une 18 W), tout ça monté avec une cellule redresseuse de 500 Suzuki. La bobine d'allumage donc remplacée par la deuxième bobine d'éclairage, celle-ci a été remplacée par une grosse bobine de 6 V (de voiture) mise sur le cadre.

Avec tout ça, le matin pas de problème pour démarrer et le moteur tourne beaucoup mieux, surtout à bas régime, mais le gros problème c'est la nuit, avec l'éclairage (à l'AV ampoule de 6 V 25 W remplacée par une 15 W) la batterie se recharge mal, je fais 50 km avec la lumière et après ça commence à baisser. Comme mon volant sort 33 W environ, cela devrait suffire pour l'éclairage. Ceci vient peut-être de la cellule de T 500, avec un pont de diodes cela serait peut-être merveilleux ?

J'ai changé aussi ma couronne arrière, j'ai mis 4 dents en moins (avant, souvent je cherchais une 5° tellement elle montait en régime en 4° !)

J'ai monté aussi un carénage, bracelets, etc.

Maintenant les performances sont un peu meilleures (entre 90 et 100 km/h chronométrés avec une 125 Motobécane (la nouvelle)).

J'ai un camarade qui a une 125 Honda (la « Touriste », la moins puissante, celle qui marche à 100-110 km/h). Eh bien, croyez moi, il a du mal à me doubler, et même en accélération ! J'ai un camarade qui me double avec un vieux Flandria Concorde (allégé et un peu revu) et un autre avec un 75 Motobécane (je crois que les essais de cet engin ont été un peu faibles, car ce 75, que ça monte, à plat, à deux, il roule toujours entre 90 et 100), tandis qu'un 75 Derbi qui marche mieux, je voudrais le voir à deux dessus.

J.-P. RABOT, 54 - Dombasle.

GITANE-TESTI : TRES SPORTIF !

J'ai l'espoir que vous publierez dans votre rubrique « En toute franchise » mes bonnes et mauvaises impressions, à propos du cyclomoteur Gitane-Testi. Ce cyclomoteur est très sportif, équipé d'un moteur « Minarelli » 4 vitesses, sélecteur au pied. Sorti en juillet 70, sa cylindrée exacte est de 49,6 cc, alésage 38,8, course 42 mm et compression 9,5 à 1 pour une puissance d'environ 1,2 ch à 5.000 tr/mn.

La tenue de route est vraiment extraordinaire grâce au très beau cadre double-berceau triangulé type « compétition », ainsi qu'à la fourche AV télescopique hydraulique. Le contrôle, lui aussi, est très bon grâce au double-comes AV, le freinage est très correct et assez puissant.

Ce cyclo est confortable dans les 20 premiers kilomètres seulement, car la selle racing monoplace donne une position assez inclinée vu aussi la longueur du réservoir de 9 litres plus une réserve.

Sur route sinueuse la Gitane-Testi ne vrille pas et ne louvoie pas non plus (plutôt rare pour un 50 cc). Mais un des rares défauts est que les repose-pieds touchent dans les virages prononcés, ainsi que les pédales qui gênent la conduite et raccrochent souvent partout. Il y a l'optique aussi, avec les ampoules qui grillent souvent et surtout celle du stop qui, elle, est facile à installer, soit dit en passant ; la chaîne qui se détend rarement, se tend facilement grâce à un escargot excentrique. Les suspensions AV et AR son souples grâce aux trois positions pour correction de dureté. L'embrayage à bain d'huile par disques multiples est souple et nerveux mais progressif, les vitesses sont bien échelonnées, le moteur et son carbu Dell'Orto UA 19 S (Ø 19) sont très abordables, les pneumatiques ont une très bonne adhérence (par tous temps).

Encore deux petits reproches, l'un pour la garde au sol assez basse, l'autre pour les fuites du bouchon du réservoir aux démarrages et freinages, surtout quand le réservoir est plein.

G. FAUCONNIER, 93 - Stains.

SUZUKI AS 50 : PETITE BOMBE FILANTE !

La machine est compétitive et très confortable. Le réservoir gris et le cadre bleu lui confèrent une allure très sportive ; le pot d'échappement remonte du côté gauche, les repose-pieds ne sont pas repliables, le démarrage s'effectue par un kick, les freins sont de grand diamètre et très puissants ; la suspension est assurée par une fourche télescopique à l'avant et un bras oscillant à l'arrière. Je totalise 14.300 km sans ennuis.

Caractéristiques.

Moteur deux-temps, 49,8 cc développant 6 ch à 9.000 tr/mn. Le cylindre noir et la culasse aluminium clair sont placés presque horizontalement. Les cinq vitesses, commandées par un sélecteur au pied, se trouvent côté gauche. Le carburateur est un 16 mm Mikuni. L'embrayage est à disques multiples et l'alimentation s'effectue par un disque rotatif.

Performances.

Le moteur est d'une nervosité rarement rencontrée sur un 50 cc. Les accélérations sont foudroyantes, vu le poids quand même élevé (80 kg) : 200 m en 13,1 secondes.



La vitesse maxi réalisée est de 120 km/h (au compteur, mais il va juste).

1^{re} : 20 ; 2^e : 45 ; 3^e : 65 ; 4^e : 85 et en 5^e : 95 à 105 km/h en cuir de compétition et en position effacée.

Impression.

Excellente, grande sécurité en toutes circonstances. Résiste bien aux longues randonnées.

Les Japonais sont des cracks ; ils ont fabriqué de petits bijoux de bombes filantes !

D. DROULANS, Rixensart (Belgique).

petite bombe
filante

HONDA CS-50 : CONDUITE AGREABLE, SOLIDITE REMARQUABLE !

La machine est rouge, avec accessoires chromés; d'un très beau style, elle est touristique (à première vue). Elle est très confortable et a une tenue de route incroyable. Achetée en septembre 1969, elle a parcouru aujourd'hui plus de 19.500 kilomètres et, malgré cela, c'est toujours le même petit bijou ; ayant été entretenue avec amour, bien entendu.



solidité
re-
mar-
quable

Caractéristiques.

Moteur 4 temps, 49 cc, développant 5,2 ch à 10.250 tr/mn. Son poids est d'environ 78 kg. Les 4 vitesses sont commandées par un sélecteur au pied, qui est résistant et très pratique. J'utilise une bougie froide (N.G.K. - C10H), et de la SECA 100 d'octane comme essence. J'obtiens un parfait résultat de rendement.

Performances.

La CS-50 donne des performances auxquelles je n'aurais pas cru : sa vitesse maximum à plat, en cuir de compétition et en position effacée, est de 85 à 90 km/h.

La vitesse maximum réalisée est de 100 km/h (même avec un passager derrière) et malgré tout la tenue de route reste excellente.

Rapports de vitesses : 1^{re} : 25-30 km/h ; 2^e : 50 km/h ; 3^e : 60-65 km/h ; 4^e : 85-90 km/h.

Nous avons parcouru, mon copain et moi, plus de 13.000 kilomètres en faisant des randonnées dans toute la Belgique (environ 300 kilomètres par jour quand nous faisons des voyages) ; sans aucun pépin, vitesse moyenne 65 km/h. Nous trouvons cela formidable...

Impression.

Sa conduite est agréable et sa solidité remarquable... Une seule condition à tous ses avantages : L'ENTREtenir A FOND...

R. VAN DE WOUDE,

Rosières St-André (Belgique).

MALAGUTI « EUROPINO » : BIEN GONFLE !

Possédant un Malaguti Europino, je me permets de vous envoyer mes impressions.

Moteur :

Type deux-temps monocylindre 48 cc, alimentation par mélange 5 %, allumage par volant magnétique, embrayage de boîte de vitesses en bain d'huile.

Machine :

Suspension AV par fourche télescopique ; Suspension AR sans (la mienne est l'ancienne) ; roues 16", deux moyeux acier Ø 90, étanches ; gros pneus gravés 2.1/16" x 16 ; selle monoplace (confortable).

Cinq mois environ après l'achat je l'ai gonflé. Non, pas de

limage, j'ai tout simplement changé de culasse, pot d'échappement et carbu.

La culasse est une Turbo (mais oui !) et le carbu un UA 18 S (18 mm).

Les performances ont changé : de 50 km/h chrono je passe à 80 km/h chrono. Maintenant : 100 m en 8,2" ; 400 m en 23" « incroyable ».

Petite histoire pour finir : Nous allons, lors des courses du Mans, dans cette ville mais la dernière fois, pour revenir, j'ai dû tirer deux de mes camarades pendant 40 km. Preuve d'un bon gonflage, ma machine tourne toujours aussi bien. Mais dès que j'aurai mon permis, je compte bien avoir quelque chose de beaucoup plus rapide, une 250 Honda par exemple.

B. SERGE, 37-Tours.

VESPINO : COMME NEUF APRES 2 ANS !

Je ne peux pas dire être un fervent lecteur de votre revue, car je m'intéresse plus particulièrement aux cylindrées supérieures à 125 cc ; cela ne m'empêche pas de lire vos essais sur certaines « tasses à café » tel le Kreidler RS ; j'apprécie aussi votre rubrique « En toute franchise », qui peut renseigner de nombreux jeunes en quête d'un bon cyclo, et c'est pourquoi je vais vous parler de mon Vespino en vous envoyant deux clichés de celui-ci.

Les raisons pour lesquelles j'ai acheté cet engin plutôt qu'un autre sont les suivantes : son originalité par certains accessoires très pratiques (roue démontable sur le côté comme sur les scooter de la marque, une transmission propre, simple — courroie —. La traction vélo est particulièrement étudiée (mise au point mort à la poignée — finis les titillements sur les plateaux plus ou moins propres — et chaîne dans un carter étanche).

Je possède mon cyclo depuis deux ans passés, je peux, en connaissance de cause, juger de sa valeur.

Défauts : confort de selle insuffisant, prix relativement élevé : 1.200 F, marque étrangère (pièces longues à venir), consommation élevée pour un cyclo : 2,5 litres, d'où autonomie faible (130 km), manque de puissance pour déplacer mes 80 kg en côte.

Qualités : colori sortant de l'ordinaire (bleu turquoise), chromes de qualité, éclairage efficace (code, phare sur un beau commodo), confort des suspensions très acceptable, freinage valable, vitesse correcte pour un engin sans boîte de vitesses, tenue de route excellente (surtout après achat de pneus crampon), endurance digne d'une routière (les 200 bornes sans s'arrêter sont endurées très souvent et sans ennuis mécaniques).

Ennuis en 2 ans : bougies d'origine impropres aux grandes distances, le problème a été résolu, après maints essais, avec une Marchal très froide, câble d'accélération cassant très souvent, le montage, difficile (car dans le bloc guidon-phare), était mauvais et facilitait l'usure rapide, pédales et bras de pédales, une douzaine à cause de chutes ou heurts imprudents, d'où aussi changement du pédalier, par mesure de précaution, changement de la courroie, deux paires de mâchoires, une culasse (j'ai foiré bêtement le pas de vis pour la fixation de la bougie), changement d'un roulement d'embellage, changement d'un pignon du système de point-mort, soudure du cadre derrière la selle, il a cédé par excès de poids en duo, une béquille pleine (car creuse à l'origine et trop fragile).

comme
neuf
après 2 ans.



Vous me direz que les défauts sont importants du point de vue solidité. Ce n'est qu'apparence, car au bout de 2 ans ma bécane démarre au quart de tour et se trouve comme neuve, alors que la majorité des gens possèdent une Mobylette indestructible dans l'ensemble, mais dont les accessoires tels qu'éclairage, freinage sont défectueux, non seulement par leur qualité, mais surtout par le manque de soin de leur possesseur.

Moi et surtout mon père entretenons le cyclo dans ses moindres détails ; il ne va jamais chez le concessionnaire.

Je vais vous parler un peu de mon expérience « motocycliste », si je puis dire. Même roulant sur un cyclo je peux m'estimer être motocycliste, je circule par tous les temps, en toutes saisons, je roule aussi bien sous la pluie, dans la neige, dans le brouillard (avec une visibilité réduite à 2 mètres), mes balades sont relativement longues (souvent 200 bornes). Je ne roule pas en pépère et apprécie de prendre un beau virage, je n'ai jamais de véritable but, je prends une petite route, au hasard, de préférence très mouvementée, et je roule pendant des heures pour le plaisir de rouler.

Je désire une 250 cc ou, à la rigueur, une 125 cc tout-terrain, la vitesse ne m'intéresse plus depuis la limite de vitesse, et puis quelle joie de vaincre la nature au lieu de rouler sur le macadam !

Je crois en avoir trop dit, je me tais. Vous mettrez ou non mon avis sur ma bécane dans votre canard, vous êtes seuls juges de son utilité.

D. JARDY, 76 - Le Havre.

BENELLI « MONZA 70 » : ET LE SERVICE APRES-VENTE !

Fidèle lecteur de votre revue, je me permets de vous écrire pour vous donner mes impressions sur ma machine, que je possède depuis le 9 octobre 1970 : cyclo Benelli « Monza 70 ». Cette machine totalise aujourd'hui 5.000 km.

Moteur : 49 cc, 4 vitesses à pied, carbu Dell'Orto de 12 mm, culasse Turbo.

Cycle : réservoir de 9,5 litres, pneus de grandes dimensions, selle très confortable en skaï, bonne présentation.

Qualités : bonne présentation, grand réservoir, bon confort, excellente tenue de route, freins puissants, compteur juste, faible consommation (2,5 litres), vitesse 70 km/h assis.

Défauts : cylindre déjà rouillé, bouchon de réservoir non étanche, peinture des angles du réservoir disparaissant vite au niveau des genoux, chrome des suspensions couvert déjà de rouille, avertisseur non audible en 4°, éclairage insuffisant, nécessité d'une clef pour contrôler le niveau d'huile de la boîte, chaîne se détendant rapidement, service après-vente insuffisant : carter de boîte de vitesses cassé il y a déjà trois semaines, et je dois encore attendre une semaine avant d'avoir l'espoir de pouvoir m'en servir.

Dès que je le pourrai, j'achèterai une D 75 Motobécane.

D. BARRAUD, 66 - Perpignan.

175 MOTOBECANE Z 2 C : TRANSFORMEE CROSS

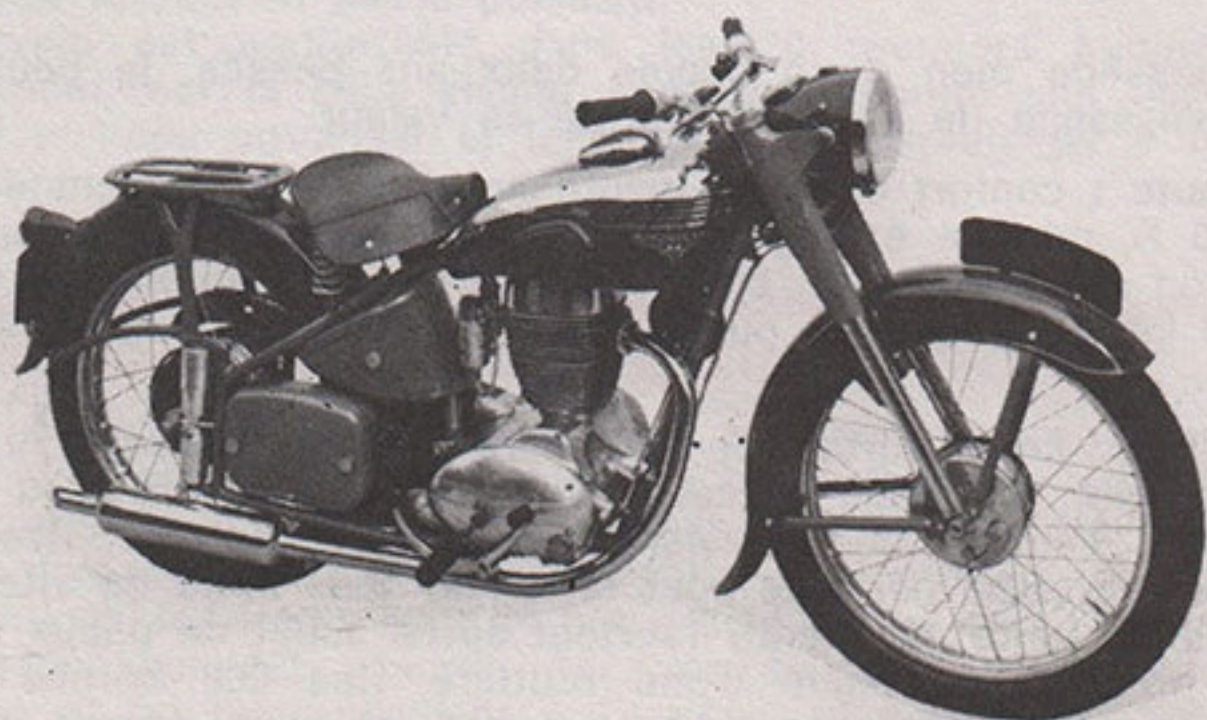
Fidèle lecteur de « Cyclomoto » je me permets de vous donner mes impressions sur ma 175 Motobécane Z 2 C transformée en cross et que j'avais achetée au prix assez modique de 100 F.

Mais n'ayant pas le permis moto à l'âge de 17 ans, je me suis aussitôt mis au travail pour en faire une tout-terrain.

Transformations : J'ai enlevé le garde-boue avant. Je peux vous dire tout de suite que je ressors méconnaissable après avoir fait du moto-cross dans la boue, mais ce n'est pas un sport de chemises blanches.

Les phare, batterie, porte-bagages, pot d'échappement, tout cela a été enlevé sans difficulté.

Présentation : Moteur : monocylindre de 175 cc quatre-temps à très bon refroidissement par air ; segments que j'ai changés : deux racleurs et deux simples ; vis platinées en très bon état, mais je voudrais mettre en garde les acheteurs de vieilles motos : il faut faire très attention aux allumages qui n'ont pas fonctionné depuis longtemps. C'est de là qu'elles nous laissent tomber !



Carbu Gurtner, boisseau transformé de 3/4 et cuve très volumineuse. Je ne me suis pas amusé à gonfler le moteur, car je savais bien que je n'aurais aucune amélioration au moto-cross. Je mets de l'huile Labo 40. Réglage des culbuteurs : A. 15 - E. 20. Bougie très chaude Bosch à deux têtes réglées à 60.

Vitesses : Quatre, mais la dernière je ne la mets presque jamais dans les terrains réservés au moto-cross. La 1^{re} et 2^e sont très utiles et assez rapprochées pour que l'on puisse jouer sur les deux. Embrayage multi-disques très résistant. Chaîne de transmission très souvent nettoyée en raison des morceaux de terre qui l'encrassent facilement.

Freins : J'ai supprimé le frein avant, et celui à pied est très puissant. **Pneus :** Dunlop « Fort » 25x300 pavé devant et derrière. **Jantes :** chromées très solides mais lourdes et d'un diamètre trop petit, ce qui rend la 175 trop basse pour le moto-cross.

Cadre : double berceau très solide et qui protège bien le carter. **Selle :** de ma fabrication. **Poignée des gaz :** Saker à boule. Le garde-boue arrière a été relevé un peu et coupé un peu plus haut.

Je n'ai pas jugé utile de changer les pignons et la couronne arrière, et j'ai un petit ennui pour les boulons de la couronne arrière qui se cassent comme du verre quand je fais des démarrages « maisons ».

J'ai été très surpris par la force de cette Motobécane. Sans rechigner elle monte des talus presque à la verticale ; bien sûr elle ne m'épargne pas des « gamelles », mais je n'ai jamais eu des casses sérieuses sur ma machine et je crois que cela vient de la solidité du matériel qui égale beaucoup de motos actuelles.

La plus terrible gamelle a été d'accrocher un rocher avec le cadre en dessous des carters alors que j'étais en 3^e, et elle est ressortie avec le réservoir défoncé.

En conclusion c'est une moto excellente et l'on peut y trouver les chevaux à tous les régimes.

G. BODI, 46 - Livernon.

PEUGEOT BB 3 SPORT : ENDURANCE INSOLENT

Je vous envoie dans la rubrique « En toute franchise » mon opinion sur mon cyclo Peugeot BB 3 Sport, acheté neuf en juillet 1969 et totalisant à ce jour 28.007 km. Avouez que ce n'est pas mal !...

Je me présente : je suis niçois depuis 10 ans (né dans les Vosges), ai 19 ans 1/2, 1,85 m, 65 kg ; membre actif du Centaure-Club de Nice.

Ma machine :

Présentation : Coloris : rouge pour le cadre, la fourche et le phare ; gris pour le réservoir (à grippe-genoux noirs mat du plus bel effet), le bras oscillant et les garde-boue.

Moteur : 49 cc, deux-temps, entièrement d'origine, d'une finition et d'une technique très satisfaisantes.

Modifications : En décembre 70, j'ai repeint le réservoir, les garde-boue et les caches-moteur en jaune d'or, tout en laissant rouge le cadre et la fourche, et ai supprimé les caches et le protège-chaîne. En juin 70 (22.000 km environ), remplacement du pneu arrière Rapido Michelin de 2.75x17 par un Continental K 111 de 300x17 qui me donne entière satisfaction, et remplacement le même jour de la selle par une Radaelli à dossier. A 27.000 km, remplacement du pneu avant (225x17 Michelin) par un pneu identique.

Qualités : Robustesse à toute épreuve (en 28.000 km, un seul ennui : une bobine à changer). Endurance insolente ; vous



endurance

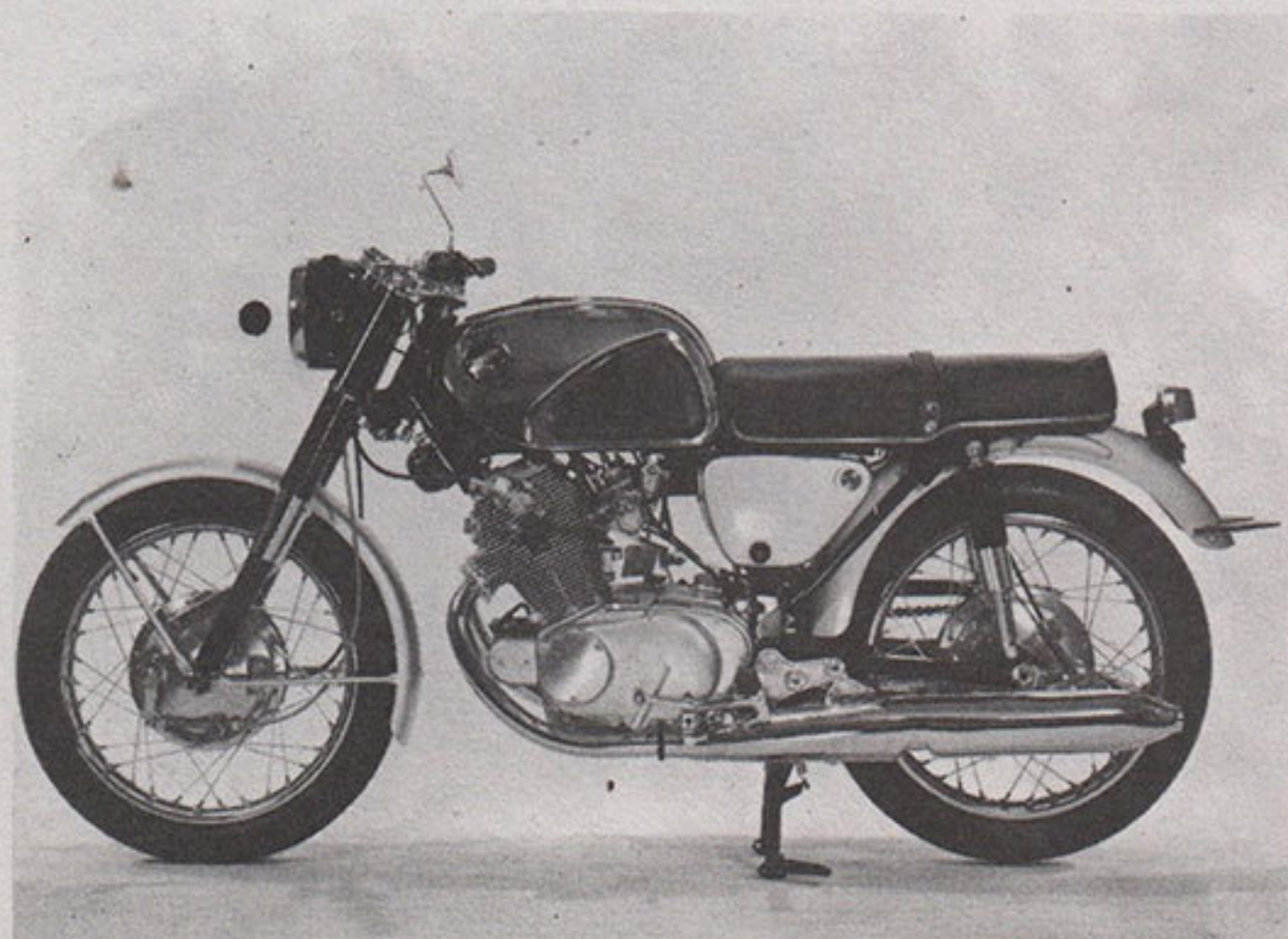
HONDA 300 : INJUSTEMENT MECONNUE !

Bien que l'E.t.f. d'un plus de 125 cc puisse sembler déplacé dans votre revue, je vous l'envoie car beaucoup de jeunes considèrent leur 50 ou 125 comme un engin de début, et ma 300 Honda me semble injustement méconnue. Je regrette de ne pas envoyer de photo, mais ma machine est sale quand j'ai de la pellicule, et quand je la lave, j'ai la flemme d'aller chercher du film !

Je la décris donc sommairement :

Machine très compacte, aussi peu encombrante que la Yamaha 125 cc type YAS1, seul le moteur énorme trahit la cylindrée. Réservoir rond (genre MV4) caractéristique. Ligne sobre de très bon goût, moderne sans exagération. Moteur qui semble avoir inspiré la 750 Laverda.

Passons maintenant aux impressions : Plus de 165 km/h, 5 litres aux 100 km sur route, 4 vitesses très bien étagées.



vous fatiguez avant lui : avec ce cyclo, je suis monté au Chamois en été 70 puis Clermont (concentration du Puy-de-Dôme), puis Bullet, en Suisse (concentration) et de là j'ai gagné les Vosges (Epinal) et descente à Marseille (concentration de Sanary) et retour à Nice. Pendant tout ce voyage, je n'ai regardé qu'une seule fois la bougie et n'ai décalaminé qu'une seule fois.

Performances honorables : 68 km/h chrono ; de plus, on peut tenir indéfiniment le 50 km/h compteur, en solo.

Les démarrages se font au premier coup de pédale kick par n'importe quel temps. Reprises satisfaisantes en plat, en montée aussi à condition de bien tirer la 2°. Boîte de vitesses très endurante. Maniabilité excellente. Tenue de route exemplaire (surtout avec un triangulaire Continental derrière !) Faible consommation (2 litres aux 100 à 50 km/h). Freinage exemplaire : puissant et endurant sur les deux roues. Bonne accessibilité mécanique. Eclairage satisfaisant.

Défauts : Confort assez précaire, vu la sécheresse des suspensions. Les bracelets et la dureté de la selle Radaelli m'obligent à m'arrêter tous les 100 km, un rictus de douleur aux lèvres. Faible puissance en duo, sauf en plat. L'étagement de la boîte n'est pas excellent (dès la moindre côte, la 3° s'assoit ; un quatrième rapport serait souhaitable). Avertisseur inaudible.

Je salue ici mon ami de Clermont que j'ai hébergé en septembre et dont le récit du voyage est passé dans le numéro 214 de « Cyclomoto ».

Conclusion et projets : Cette machine est idéale pour faire de la route en 50 cc, d'une solidité incroyable et ses qualités font oublier ses petits défauts.

Connaissant depuis deux ans le concessionnaire Norton de Nice, ma prochaine machine sera une 750 cc Commando Fastback LR avec laquelle je ferai, je l'espère, un grand nombre de concentrations.

Je salue ici tous les motards, mes amis, qui, par leurs saluts amicaux sur la route, m'ont encouragé à poursuivre mon long voyage alors que le moral était chancelant. Vive « Cyclomoto », la moto, longue vie aux motards sans distinction d'âge, de sexe ou de machine.

G. THOMASSIN, 06 - Nice.

Défauts : 1° Très grave : les segments gomment sur les 300, ils m'ont fait crever un piston ; 2° pas grave : 165 kg, c'est lourd (voir plus loin).

Qualités : 1° Rapide, sobre, très jolie à mon goût (argent, alu poli et noir, réservoir à flancs chromés) ; 2° Moteur puissant (30 à 35 ch) associé à une excellente boîte 4 vitesses (2° à 100, 3° à 135), très solide à part ses segments ; 3° Eclairage correct avec un phare blanc de 45 W (illégal) ; 4° Démarreur électrique utile quand par hasard on cale ; 5° Accélération : j'ai « tenu » une Lamborghini en ville : St-Tropez à minuit en septembre, donc rues désertes mais tortueuses ; 6° Le mieux : Tenue de route excellente, et surtout cette moto prévient très tôt : elle flotte de l'AR en penchant trop, mais reste contrôlable. On peut pencher fort : mon père m'a vu pencher à 45°, ça ne bougeait pas, et mon prédécesseur a raclé les pots sans chuter.

Le poids de 165 kg, classé dans les défauts (j'ai déjà reçu la Honda sur les pieds, on fait plus agréable !), m'a souvent servi cet été, quand des copains veulent faire une infidélité à leur 50 ou 125 cc, de moins de 100 kg : je béquille et je les invite à prendre ma place. Régulièrement, je récupère moto et « essayeur » penchés à 45° et prêts à basculer sur le flanc avant même d'avoir démarré !

Lorsque l'essayeur-apprenti s'est tiré à son honneur du débéquillage, je l'invite à démarrer au kick. Ce n'est pas que ça demande un effort énorme, mais il faut de la fermeté plus que de la brutalité ou de la précipitation. Une fille arrive sans difficulté à démarrer ce twin, j'en ai fait l'expérience plusieurs fois.

Avant cette Honda, j'avais roulé en Solex, Cady, BB Peugeot, plus quelques engins au hasard des prêts. La 300 Honda me semble excellente pour qui veut se lancer directement dans la moto sérieuse. Je précise qu'il s'agit de la machine type « Sport » (fourche télescopique, au lieu de celle à biellettes oscillantes du modèle « Tourisme »).

Mon rêve : la BMW R/75-5 ou — les purs me hueront ! — le « fauteuil roulant » Harley 1200, à gonfler bien sûr, à moins que je ne me monte un « chopper ».

D. DABAT, 38 - St-Martin-d'Hères.

Qui es-tu, Jacques Deneux?

Où, quand, sur quoi as-tu commencé à courir ?

Il y a bien longtemps, avec les moyens du bord, à savoir avec un Paloma bricolé : fourche « Earles Mobylette » sur les conseils de Serre, une bonne machine qui marchait à 70 chrono. C'était un trois vitesses et il allait plus vite que d'origine, ce qui était rare à l'époque ! Mais les résultats étaient très décevants... Le démon de la mécanique me tenant, j'ai insisté... Après le Paloma, je suis passé au Ducson, machine très rapide à l'époque mais qui ne tenait pas : serrages constants, embrayage en bout de vilebrequin qui « grillait », tu connais le problème... Pas dégoûté de la mécanique, j'ai acheté un Derbi « sport ». Mêmes ennuis : serrage et casse... En 1968, sur le Kreidler de Latouche, aux Coupes du Salon, j'ai fait une place de premier, mais à la suite d'une réclamation je fus déclassé : la turbine de refroidissement avait été supprimée... La victoire est donc revenue à Moreau sur son Mondial ; il faut préciser que ce n'était pas lui qui avait réclamé, mais un pilote qui n'avait rien à gagner... En 1969, enfin, j'ai acheté le premier « Kit », ce qui m'a permis d'être champion de France national. L'année dernière, j'ai essayé le « Kedesuho » : moteur Suzuki, poignée de gaz de Derbi, roue AR de Kreidler, frein AV de Honda 125 K3. Cela n'a rien donné et, heureusement, en fin de saison, Aufrère et Besse m'ont prêté une machine. Depuis, je cours toujours sur leur machine avec les résultats que l'on sait...

Quels sont les bons pilotes à l'heure actuelle, à ton avis ?

Millard, sans aucun doute, Audry et Le Toumelin, mais ils n'ont pas de machine dans le coup. Monin également. En national, Godfroy me semble être le meilleur, car il court de plus en plus avec sa tête. **Le démon de la mécanique t'a-t-il abandonné maintenant que tu disposes d'une machine préparée par d'autres ?**

Non, j'ai réalisé par mes propres moyens un « distributeur » qui a l'air de marcher pour le moment mais qui n'a pas été essayé de façon précise. C'est un moteur que, de toute façon, je réserve en cas de casse sur un circuit. Par contre, je fais réaliser une boîte cinq vitesses course avec la première très longue et les autres rapports serrés, comme celle que j'utilise actuellement, et que je compte vendre 350 F, ce qui est, je pense, très raisonnable pour un coureur.

Que penses-tu des « nouveaux venus » Otus et Testi ou de « revenants » comme les Itom ?

Bien préparés, il n'y a pas de problème en « national » ; c'est dans le coup en « inter » : les six vitesses Minarelli plus un distributeur et un gros carbu, cela peut devenir un « client sérieux »...

Le Kedesuho est-il tout à fait enterré ?

Pratiquement, oui. Je n'ai pas le temps de courir plusieurs lièvres à la fois et le travail à effectuer sur l'embellage est très important car il est aussi gros que celui d'une 125, ce qui limite le régime maxi à 10.500 tr/mn. Le passage du carbu également doit être agrandi pour placer un Ø 24 ou 25 et le temps me manque.

Quel est le circuit qui te semble le meilleur ?

Dinan, bien sûr !

Celui que tu aimes le moins ?

Bourg-en-Bresse, à cause des arbres qui bordent la piste.

Penses-tu passer à des cylindrées plus grosses ?

Non, je m'amuse bien en cinquante, on risque de se faire moins mal et, sur le plan financier, c'est la catégorie la moins chère. Je cours pour m'amuser et je pense que c'est la catégorie la plus drôle, surtout maintenant qu'il y a de plus en plus de pilotes qui marchent bien. L'intérêt ira en grandissant. Le cinquante est un club fermé car la majorité des pilotes ne pratiquent sur piste que la « Tasse à café »... Les « Critériums » et autres « Coupes » ne me tentent pas.

Si le bruit de la suppression de la catégorie cinquante dans les organisations d'un grand club parisien se confirmait, que ferais-tu ?

Avec les autres pilotes de cinquante de ce club, j'irais m'inscrire à un autre club comme l'A.M.C.F... Mais pour l'instant, c'est seulement une hypothèse, car le bruit n'est pas confirmé...

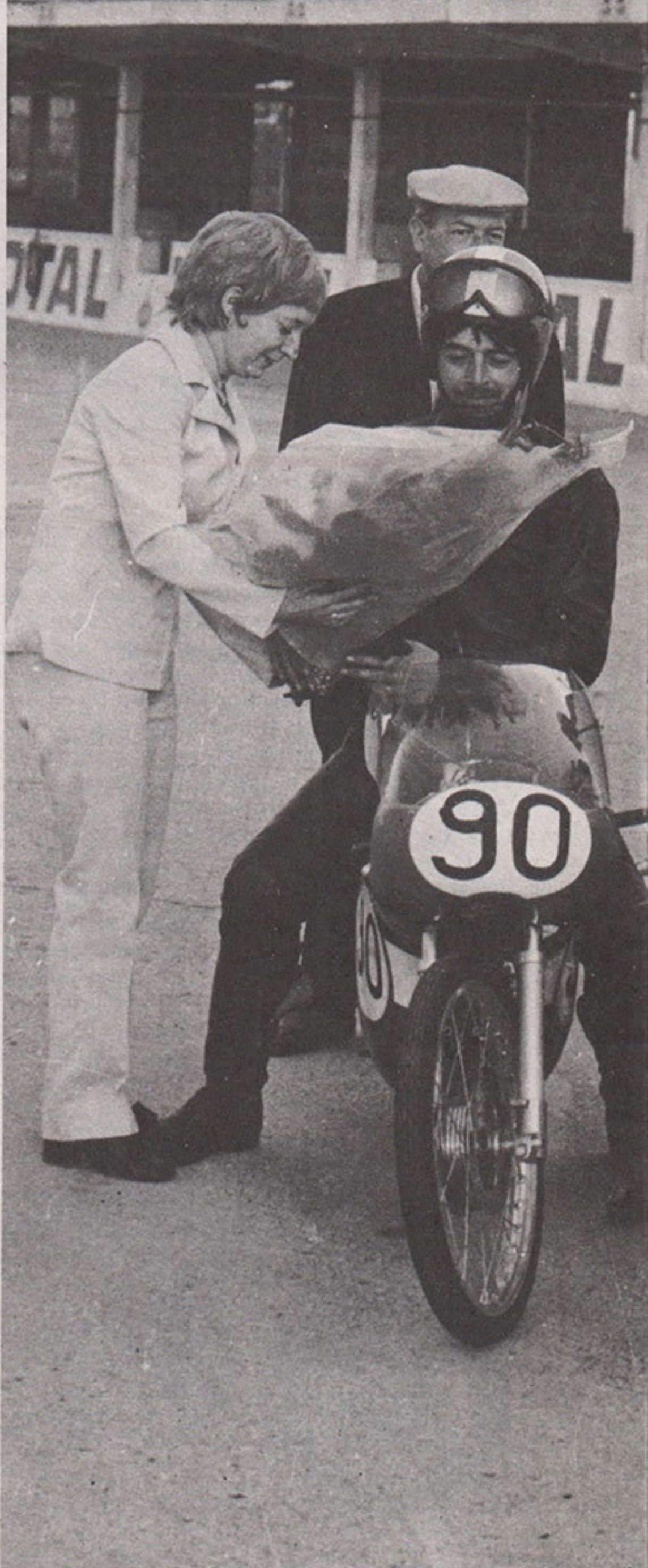
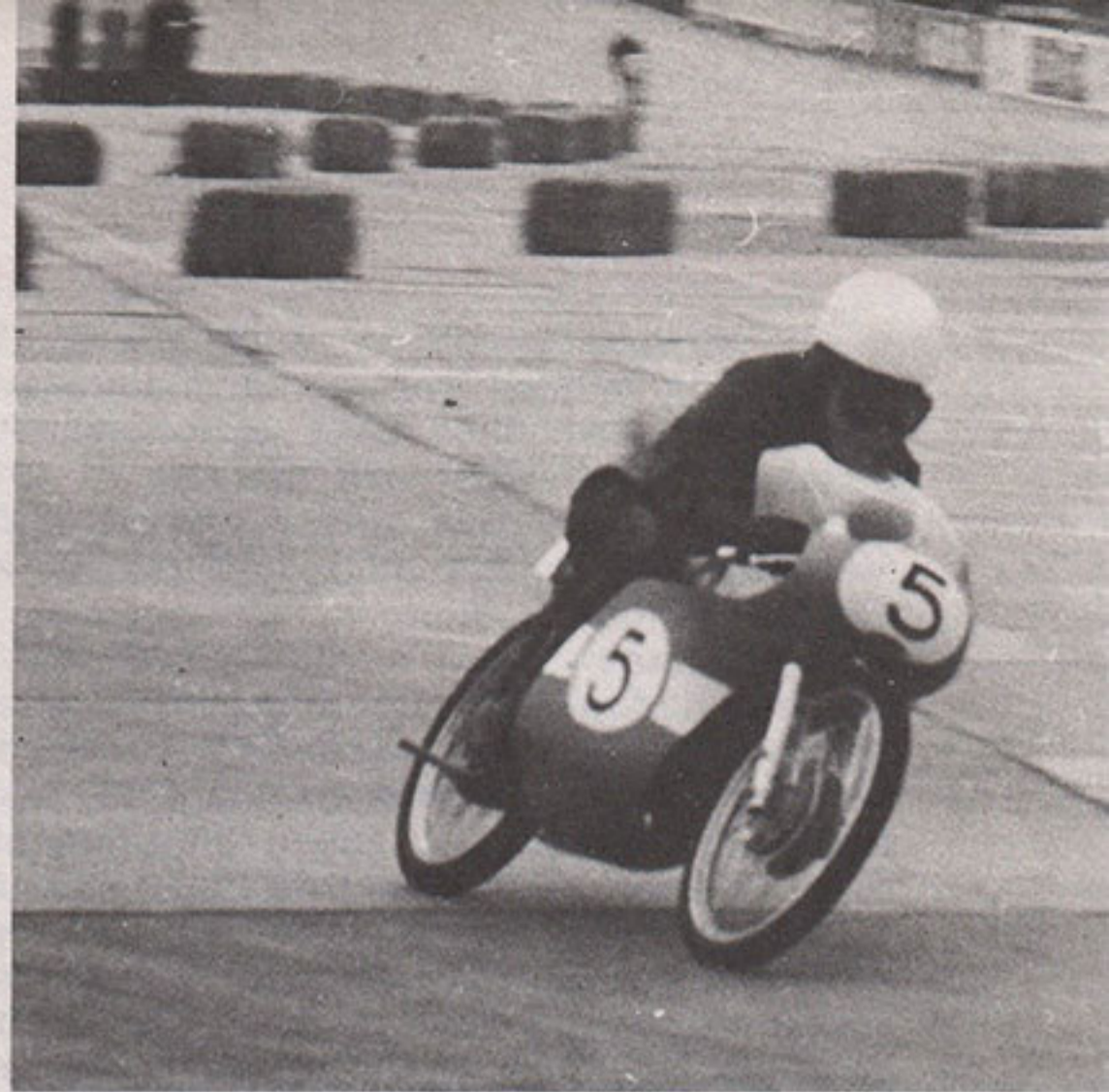
Aurais-tu des conseils à donner aux jeunes qui désirent courir ?

Commencer par venir assister aux courses puis regarder les machines au parc après la course (avant, ils se feraient « jeter » comme des malpropres, car la tension nerveuse est au maxi). Après la course, on a toute la journée pour discuter et donner des conseils. Une fois qu'ils sauront ce qu'est une machine de course, il leur faudra tourner à leur main et observer les trajectoires des pilotes qui vont bien. C'est très important, les trajectoires. Il ne sert à rien de passer comme un fondu pour aller se « goinfrer de bitume » quelques mètres plus loin ; ça fait mal, ça n'apprend rien et coûte cher en matériel !..

Que penses-tu du niveau moyen de pilotage chez les nationaux que tu as vus à Montlhéry ?

J'en ai vu pas mal !.. Mais il m'est difficile de répondre car ma machine était nettement plus rapide ; je m'arrangeais pour les passer dans les lignes droites afin d'éviter tout risque d'accident...

Tu n'es donc pas d'accord avec cet inter qui me disait : « Un national qui se





En pleine action : Deneux.

Attentifs avant le départ on reconnaît le n° 21 Moreau, le 23 Harlay, le 22 Deconto, le 96 Caron, le 3 Huguet.

Deux équipiers
deux victoires :
Godfroy et Deneux.



traîne dans une courbe ou une chicane, je le sors » ?

Pas du tout ! Il faut considérer la course comme un sport, pas une tuerie. De toute façon, un bon inter ne doit pas être gêné par un national, il doit se permettre de le passer où et quand il veut...

Si un petit club voulait organiser, sur un petit circuit, avec de petits moyens, sans possibilité d'offrir des primes, te déplacerais-tu ?

Oui, certainement, la preuve : je suis allé à Cagnes-sur-Mer où il n'y a pratiquement pas de primes d'arrivée mais des frais d'engagement importants, plus les frais de déplacement...

Tu ne suis donc pas l'A.C.I.F. dans la bagarre qui l'oppose aux organisateurs de courses ?

Les pilotes de cinquante ne sont pas tellement concernés par l'A.C.I.F., dont les idées ne sont pas toutes réalistes : pour Lapize, entre autres, ils ne voulaient pas payer de « droits d'engagement », alors que les organisateurs ne demandaient que des « droits d'assurance »... Evidemment, ils demandent des primes de départ pour les deux premières lignes, mais il faut bien considérer que les organisateurs ont persisté à mettre sur pied des courses pendant la « période noire » où ils ne faisaient pas leurs frais et que ce n'est pas maintenant qu'ils commencent à renflouer les caisses de leurs clubs qu'il faut donner un coup de poing sur la table... Il faut les laisser respirer un peu, ce qui ne m'empêche pas de trouver les primes insuffisantes pour tous les circuits...

Quels sont tes problèmes actuels ?

Je n'en ai pas : les meilleurs préparateurs de cinquante me prêtent une machine qui va bien et que je commence à me mettre en main... même le frein AV, un Fontana quatre cames de Ø 140 !

Que penses-tu de la retraite provisoire de Charly Dubois ?

A mon avis, c'était le meilleur avec Vigreux. Son retrait provisoire me laisse une petite chance pour le titre, encore que Millard aille plus vite que moi et que le Kreidler usine de Roca puisse retrouver ses chevaux... Mais c'est lui le plus sûr comme pilote et le meilleur.

As-tu des souhaits à formuler ?

Plusieurs : que les Services de la Fédération soient un peu moins bureaucratiques ; que mes excellents « sponsors-préparateurs » travaillent plus vite ; que les courses de « Tasse à café » soient plus nombreuses ; enfin, courir sur le Bugatti...



Même lorsqu'il ne pilote pas, il traîne dans le parc des coureurs.





VOUS
AVEZ
la parole

DU 50, RIEN QUE DU 50 !

Je vous écris pour vous dire ce que je pense de la place des 50 cc dans votre revue. M. Barret se plaint que vous ne faites des essais que de 50 cc utilitaires genre Ciao, PC 50, etc. Je pense que tout le monde ne peut se rendre possesseur d'un cyclo dernier cri à 5 vitesses. D'autre part, je crois qu'il n'est pas valable de perdre de la place avec des 125 cc alors que Moto-Revue s'en charge. Vous êtes la seule revue à vous occuper de 50 cc, alors, continuez dans cette voie ! De plus, ce n'est pas parce qu'on a une 125 cc ou une 250 cc que l'on est obligé de délaisser les 50 cc. Je connais un commissaire de course qui en est à sa cinquième ou sixième grosse cylindrée (plus de 500 cc) et qui prend autant de plaisir que moi à lire Cyclomoto et qui s'intéresse au 50 cc. Alors Cyclomoto aux 50 cc, Moto-Revue aux autres cylindrées.

P. DECHET, Paris-11'.

N.D.L.R. : Vous voyez bien que Cyclomoto demeure avant tout le magazine de la petite cylindrée, utilitaire ou sportive. Mais les 125 constituent aujourd'hui le « plafond » de la petite cylindrée et beaucoup de jeunes y viennent, d'où la nécessité de leur faire une place ici.

UNE « COMBINE » POUR L'ECLAIRAGE

Je suis lecteur de votre revue depuis 3 ans. Ce sont surtout les questions techniques qui m'intéressent. Dans un récent numéro (avril) de nombreux jeunes possesseurs de Mobylette (Motobécane) se posent des problèmes avec l'éclairage. Je voudrais les faire profiter d'une solution qui s'est révélée efficace.

Pour cela il n'y a pas besoin de batterie ni redresseur, il suffit d'acheter une bobine d'éclairage (10 F) de D. 52, et le volant approprié (généralement ce sont ceux qui ont la bobine HT sous le cadre). Avec cela, vous aurez un éclairage puissant (20 W). Mais il faut acheter l'ampoule et le système de branchement (lampe 6 F, culot 8 F).

Pour la casserole il suffira de prendre une optique de SPTT, d'enlever le système de fixation de l'ancienne ampoule et de pratiquer 3 petites encoches sur le côté pour permettre de fixer la lampe nouvelle.

Le système employé est le même que celui des anciennes Simca (P 60). Voir au besoin sur ces voitures le montage de l'ampoule sur la casserole.

Vos solutions de gonflage sont très bien pour débiter dans ce travail.

P. GALECKI, 69 - Vaulx-en-Velin.

COMMENT CONTACTER C. MEISSEL ?

Le numéro 216 de « Cyclomoto » relate le gonflage d'une « AV 88 en or ». Mais l'adresse du constructeur n'étant pas tout à fait complète, serait-il dans vos possibilités de me mettre en rapport avec l'auteur par le moyen de votre choix. J'aimerais avoir les cotes de :

- son moteur ;
- son pot ;
- son développement en matière de transmission ;
- ses modifications du carburateur.

F. DUPONT,

35, rue Léon Thyriez, Loos (59).

Nous ne nous autorisons pas à publier l'adresse complète de nos correspondants. Maintenant, si C. Meissel, de La Ciotat, auteur de l'E.T.F. qui vous intéresse veut lui-même se mettre en relation avec vous, il le pourra puisque dans votre cas particulier nous donnons toutes vos coordonnées.

J'ENTREPRENDS DE CREER UN CLUB

Je pense que, maintenant, vous commencez à me connaître. Cela fait 3 fois que je vous écris, et d'ailleurs je dois, aussi, commencer à vous ennuyer ?...

Pourtant il aurait pu s'agir d'une quatrième fois, car j'ai déjà un « en toute franchise » de prêt ; mais, là, cela serait vraiment de trop.

Je viens vous écrire, cette fois-ci, au sujet d'un autre problème : la création d'un moto-club ! Oui, malgré mes 16 ans, mon 50 cc pour le moment, j'entreprends, avec l'aide de camarades possédant 50 cc ou 125 cc tels que Motobécane Z 46 C ou Peugeot, et avec l'aide précieuse de mon père, qui a tout de même 19 ans de motocyclisme et 6 ans de moto-cross, la création d'un moto-club. Nous sommes une dizaine, et pour l'instant, pas de local. Nous avons déjà contacté la commune pour celui-ci, avec de la chance, nous pourrions en avoir un.

Nous avons trouvé un nom qui peut servir d'emblème et représenter vaguement le Nord (en général). Nous avons appelé le club : le Vikings Moto-Club.

Pour le moment je remplis les fonctions de Secrétaire, je ne pense pas que j'assure mal cette fonction puisque j'ai déjà un programme pour 1 an... que je fais des fiches publicitaires pour inciter les « fans de la moto » à se joindre à nous...

A mon programme j'ai un rallye, un concours, une exposition, etc. Mais ce ne sont encore que projets...

Puis-je contacter certains motocistes, pour demander leur aide, leur participation ? Par ici, j'ai à 15 km environ de bons motocistes, concessionnaires : Moto Guzzi, BMW, Honda, Ducati, Yamaha, Suzuki, etc.

Est-il possible de se faire patronner par une marque qui ait un rapport avec la moto ? Pouvez-vous me dire la composition idéale d'un bureau ?

Faut-il de gros moyens financiers ?

Ne vais-je pas rencontrer des difficultés auprès des motocyclistes, au sujet du moto-club, parce que nous ne possédons pas encore de grosses machines ?

Faut-il de suite nous décourager ?

Qui peut nous aider ?

Il est assez triste de voir qu'avec nos 50 cc nous ne sommes vraiment pas considérés par

les motocyclistes. Nous avons beau avoir des insignes... un bon équipement, l'œil scintillant en regardant leurs machines... enfin tout ce qui peut prouver notre amour pour la moto... ils ne nous comprennent pas, ne s'occupent pas de nous, nous dédaignent presque... J'ai peur pour mon club à cause de ça. Je n'arriverai donc pas à avoir de vrais motocyclistes ? Des hommes qui ont une belle et puissante moto et qui peuvent comprendre qu'il faut un début à tout et que nous, avec nos 50 ou 125 (vieilles) nous ne sommes pas si indésirables que ça... et pouvons prétendre à la réalisation d'un moto-club avec eux. Puis-je avoir de l'espoir sur leur compréhension et leur aide ?

Sincères amitiés motocyclistes et longue vie à la moto !

Jean-Michel VANPETEGHEM,
59 - Allennes-les-Marais,
Vikings Moto-Club, Tél. 58-00-83

N.D.L.R. : Sérions les questions : vous pouvez naturellement contacter les motocistes de votre région, qui peuvent notamment recommander votre club à leurs clients. Vous pouvez aussi rechercher tous les patronnages qui vous viennent à l'esprit mais, naturellement, ne vous attendez pas à ce que cela aboutisse tout de suite ! Votre bureau de club (au fait, êtes-vous affilié à la F.F.M. ?) doit comprendre au moins un président, un secrétaire, un trésorier et un membre. Les moyens financiers seront d'une importance directement dépendante de votre programme d'action. Pour le fonctionnement administratif, les cotisations des membres doivent suffire à couvrir les frais, mais si vous vous lancez dans de grosses organisations, c'est autre chose !

Etant jeune vous-même, pourquoi n'essaieriez-vous pas de faire déjà un club solide avec des jeunes utilisateurs de petits cubes ? Si votre affaire marche, si vos membres trouvent au club l'atmosphère et les possibilités qu'ils attendent, ce sera la meilleure publicité. Et vous attirerez aussi des motocyclistes car, contrairement à ce que vous dites, je ne crois pas que les possesseurs de 50 cc soient méprisés par les motards, en tous cas pas si l'esprit moto les habite !

Allez-y, et bonne chance !

PASSIONNE DE MOTO-CROSS...

Passionné de mécanique et de moto-cross depuis l'âge de dix ans, j'ai toujours eu envie de courir. Malheureusement, mes parents m'ont toujours refusé. Alors, un jour, à treize ans, j'ai monté ma première machine : un moteur Terrot dans un cadre Origon, et qui avait du succès. Le moteur me lâcha ; je remontaï un moteur ABG deux vitesses et j'adaptai un sélecteur au pied. Ensuite vinrent mes quatorze ans et le moment où je désirais être mécanicien moto ; cela se passait en 1959-1960. Mes parents n'avaient toujours pas cédé : c'étaient des

pleurs et des grincements de dents à longueur de journée !

Suivant leur idée, je me suis retrouvé menuisier, mais cela ne dura guère. Après un temps assez long sans travail, ils décidèrent de me placer en apprentissage chez un petit mécanicien de province. Cela dura jusqu'à mes dix-neuf ans. Après l'obligation du service militaire, je me suis marié. Maintenant, étant dans ma vingt-sixième année, je voudrais courir en 125 cross, mais je crains d'être un peu « vieux », comme notre camarade De Nadaï. J'ai voulu voir ce que ça donnait sur une petite machine : je m'en suis construit une et je passe d'agréables moments. L'hiver dernier, j'ai trouvé un vieux Malaguti chez un revendeur de cycles. Celui-ci me l'a cédé gratuitement et j'ai pu ainsi, à la campagne, le démonter. J'ai gardé uniquement le cadre et le moteur. J'ai commencé à renforcer le cadre, j'ai ensuite mis une plaque de protection de carter et gonflé le moteur, bien entendu après l'avoir refait. Le plus gros travail a été la partie cycle : j'ai adapté une fourche Kawa 90 de récupération, un réservoir Kawa. Les roues AV sont faites à partir d'un moyeu Honda CB 50 avec une jante que j'ai rayonnée moi-même. Il a fallu tourner des entretoises pour fixation de la roue. Le T de fourche a été raccourci pour la colonne de direction. Un guidon de BMW type cross, poignée de gaz Magura, un garde-boue AV Joël Queirel et l'avant fut terminé.

Le dernier os dur a été la roue AR Suzuki 50. Il a fallu souder sur le bras AR et le frein AR a posé quelques problèmes. Garde-boue AR polyester, amortisseurs AR Honda CB 125, pot de détente Itom et grille de protection Honda CB 750. Tout cet ensemble fait une très belle machine, très maniable. Roue AV en 19 et AR 17, et pneus cross. Avec cette petite moto, je passe partout et, le dimanche, je tourne avec pendant deux à trois heures sans m'arrêter. J'arrive à me contenter comme ça en attendant ma 125 cross (Puch ou Sachs) que je vais sûrement faire moi-même et avec laquelle j'espère courir l'année prochaine.

D. CHAMOULAUD,
Paris (11^e).

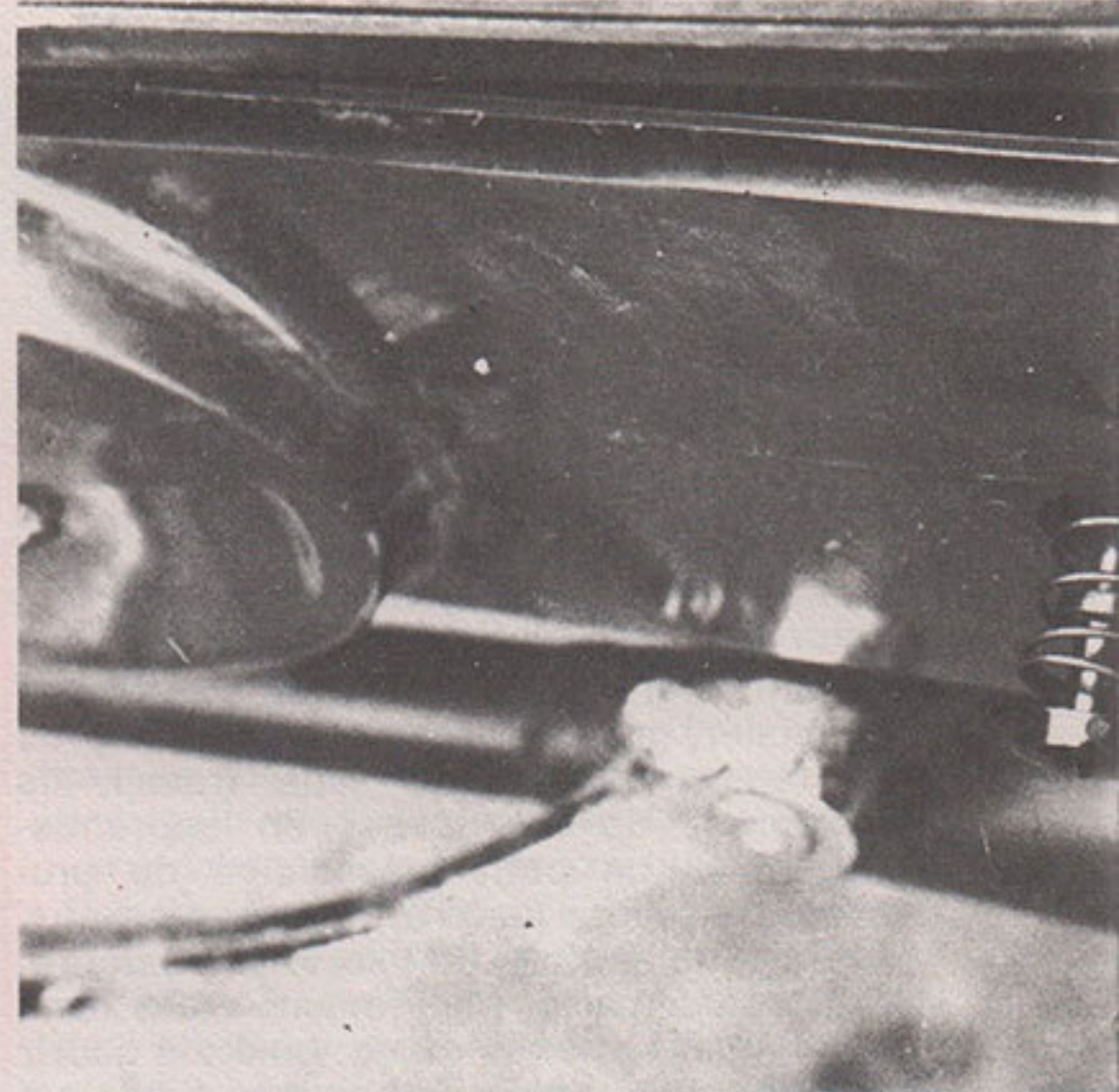


La moto

Toi, qui de tout temps des pistes fut la reine,
De tous les véhicules tu es la souveraine,
Sans toi combien de gens se seraient ennuyés,
Car, esseulés, dès lors à quoi se seraient-ils adonnés ?
Le sport n'est jamais arrivé à t'enlever
Ce qui est pour toi, bien plus qu'une victoire, « La Sincérité ».
Enlaidie, tu l'es par des mains meurtrières
Qui veulent faire de toi une machine de barbare.
Qui sont donc ces gens là qui de façon cavalière,
Te traitent comme un objet et non comme un bijou rare ?
Heureusement des fervents tu en as, qui ont
Pour toi bien plus qu'une passion, un amour profond.
Si tu es critiquée par certaines langues de vipères,
Crois bien que c'est sans doute le fruit d'une jalousie amère,
Car ils n'ont qu'une chose en toute bonne foi
Dont ils peuvent se vanter, celle d'avoir deux roues de plus que toi.
Bien des films, il est vrai, à tort te veulent montrer
Très différente de ce que tu es en réalité ;
Mais c'est le seul moyen qu'ont ces diffamateurs,
De pouvoir à loisir proclamer leur rancœur.
Ne te fais pas de soucis, toujours il existera
Un certain noyau de gens qui du mal de toi dira
Mais laisse de côté cette parcelle infime,
Et consacre-toi à ceux dont la passion est unanime.
Vole de concentration en concentration, en ayant pour principale raison
de faire reconnaître aux gens que la moto a du bon.
N'aie crainte que ton nom soit oublié un jour,
Car il y aura des gens qui seront toujours pour.

Moto Club Sètois.

VESPA BOXER B3M



un vrai cyclo de tourisme

F.M. Dumas

L'année dernière nous avons essayé le Ciao Vespa, le modèle le plus simple de la gamme, qui nous avait enchanté par sa simplicité de fonctionnement, son silence et sa nervosité. Cette année nous nous sommes tournés vers un modèle un peu plus élaboré le Boxer, avec un confort accru par une suspension arrière et une fourche télescopique plus souple à l'avant.

C'est le modèle intermédiaire de la gamme car au-dessus Vespa nous propose une version à variateur automatique et une selle biplace en option.

Mais faisons ensemble de tour du propriétaire. La finition est absolument remarquable depuis les bras de fourche « brut de fonderie » jusqu'au moteur et transmissions entièrement masqués par d'élégants carters en plastique. Le volumineux boîtier de phare abrite une optique beaucoup moins importante, mais suffisante pour les vitesses atteintes, et l'avertisseur qui au contraire du Ciao est électrique et ma foi, fort puissant.

Toujours sur ce boîtier qui joue aussi le rôle de capotage de la colonne de direction nous trouvons l'interrupteur du phare, qui a un fonctionnement un peu particulier avec une position centrale d'arrêt et une position marche de chaque côté, et un petit compteur rond placé asymétriquement sur le dessus de la planche de bord.

Ne quittons pas le poste de pilotage sans accorder une mention aux manettes de commandes, bien disposées, munies de réglages au guidon et de ressorts pour un meilleur rappel des leviers de freins. A droite la poignée des gaz est très douce et à ce bloc de commande est incorporé le petit bouton carré de l'avertisseur. A gauche se trouvent deux manettes l'une pour le frein arrière l'autre pour décompresser.

Comme pour le Ciao le cadre est en fait un châssis en tôle emboutie, le réservoir se trouvant non plus à l'avant mais sous la selle, il contient 2,8 l soit 175 km d'autonomie. La particularité la plus intéressante pour la partie cycle du Boxer et la suspension arrière. Elle est constituée par un seul ressort hélicoïdal avec un amortisseur hydraulique qui est incorporé dans le châssis. Le bras oscillant supporte le moteur, le réducteur et la roue arrière. Solution ingénieuse mais qui demande une très bonne rigidité latérale du dit bras.

Mais ce n'est pas là la seule originalité du Boxer, le moteur et le système de transmission témoignent eux aussi d'un gros effort de la marque pour mettre au point un ensemble propre, silencieux et ne nécessitant qu'un entretien minimum. Tout cela a été réalisé sans oublier pour autant le côté esthétique.

Le moteur à cylindre horizontal est très étroit mais comporte cependant un roulement de chaque côté du vilebrequin. La transmission du moteur à la roue arrière s'effectue par courroie crantée trapézoïdale, solution idéale et parfaitement adaptée aux faibles puissances d'un cyclomoteur. C'est en fait la transmission primaire car le moyeu de la roue arrière comprend un jeu de pignons (ou un variateur pour le modèle B3V) faisant office de démultiplication et de transmission secondaire. Rapport moteur-roue : 1/14,925.

L'embrayage automatique à masselottes centrifuges est situé en bout de vilebrequin pour le modèle sans variateur que nous avons à l'essai tandis qu'il est reporté sur la poulie réceptrice arrière pour le modèle B3V.

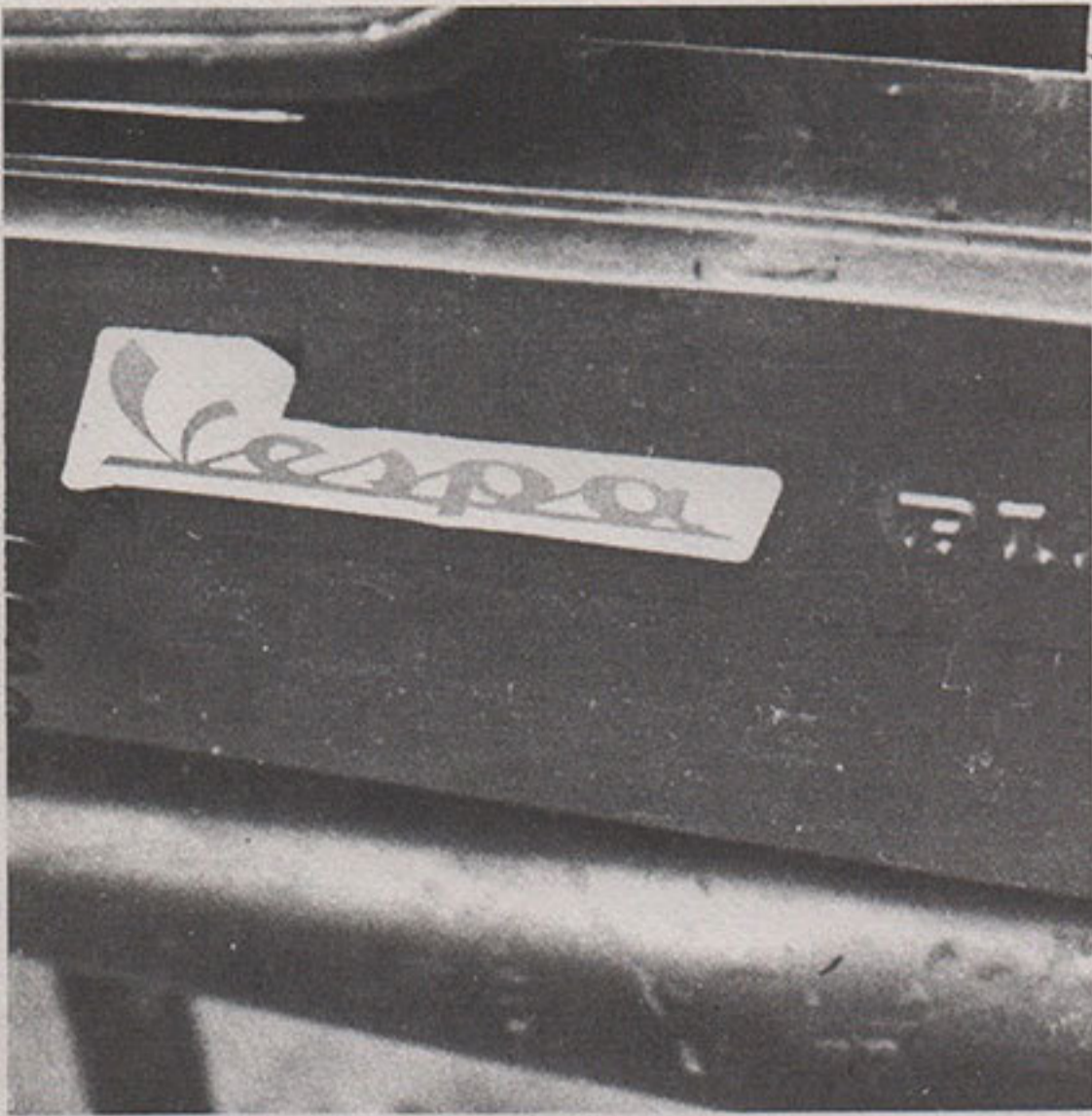
On pourrait croire que l'ensemble propulseur nous a livré là tous ses secrets mais il recèle encore d'autres particularités et non des moins intéressantes.

Ainsi la distribution est confiée à un distributeur rotatif constitué par la masse gauche du vilebrequin qui est ajustée avec précision aux carters et est échan-crée sur une partie de son pourtour. La dépression qui règne dans le carter fait entrer le mélange air-carburant fourni par le carburateur lorsque l'échan-crure vient en face de la tubulure d'admission. L'avantage inhérent à ce mode de distribution est de procurer une bonne lubrification de l'embiellage et par là de permettre un abaissement conséquent du pourcentage d'huile entrant dans la composition du mélange (2 % pour les Ciao et Boxer).

Signalons encore la présence sur le côté droit d'une transmission par chaîne actionnée par les pédales. La chaîne est elle aussi entièrement enclose sous carter plastique.

Assez parlé technique, il est temps de voir ce que donne le petit bijou sur la route.

La position est très confortable, un léger coup de pédale en actionnant le décompresseur et un bruit feutré très discret



Les carters latéraux s'enlèvent avec une pièce de monnaie.

se fait tout aussitôt entendre. Un peu surprenant, ce bruit, d'ailleurs car le long échappement peint en noir mat et en forme de mégaphone, aussi curieux que cela puisse paraître pour un deux-temps, ne laissait pas augurer une telle discrétion.

Il suffit maintenant de mettre un peu les gaz et c'est parti. L'embrayage au premier abord paraît moins nerveux que celui du Ciao mais il ne doit s'agir là que d'une question de tension de la courroie car le moteur est le même. Les freins sont tout à fait à la hauteur et la tenue de route est sans reproche grâce en particulier aux gros pneus de 2 1/4 x 18 (à valve type moto).

Question suspension le tableau est un peu moins idyllique et si la suspension arrière quoique un peu dure est un progrès par rapport au Ciao qui en est dépourvu la fourche avant télescopique ne me semble pas avoir un gros avantage sur le système à balancier (pour les Ciao et les premiers modèles de Boxer). Peut-être était-ce dû sur notre essai à un manque d'huile mais la fourche talonnait beaucoup trop facilement et s'est avérée trop souple.

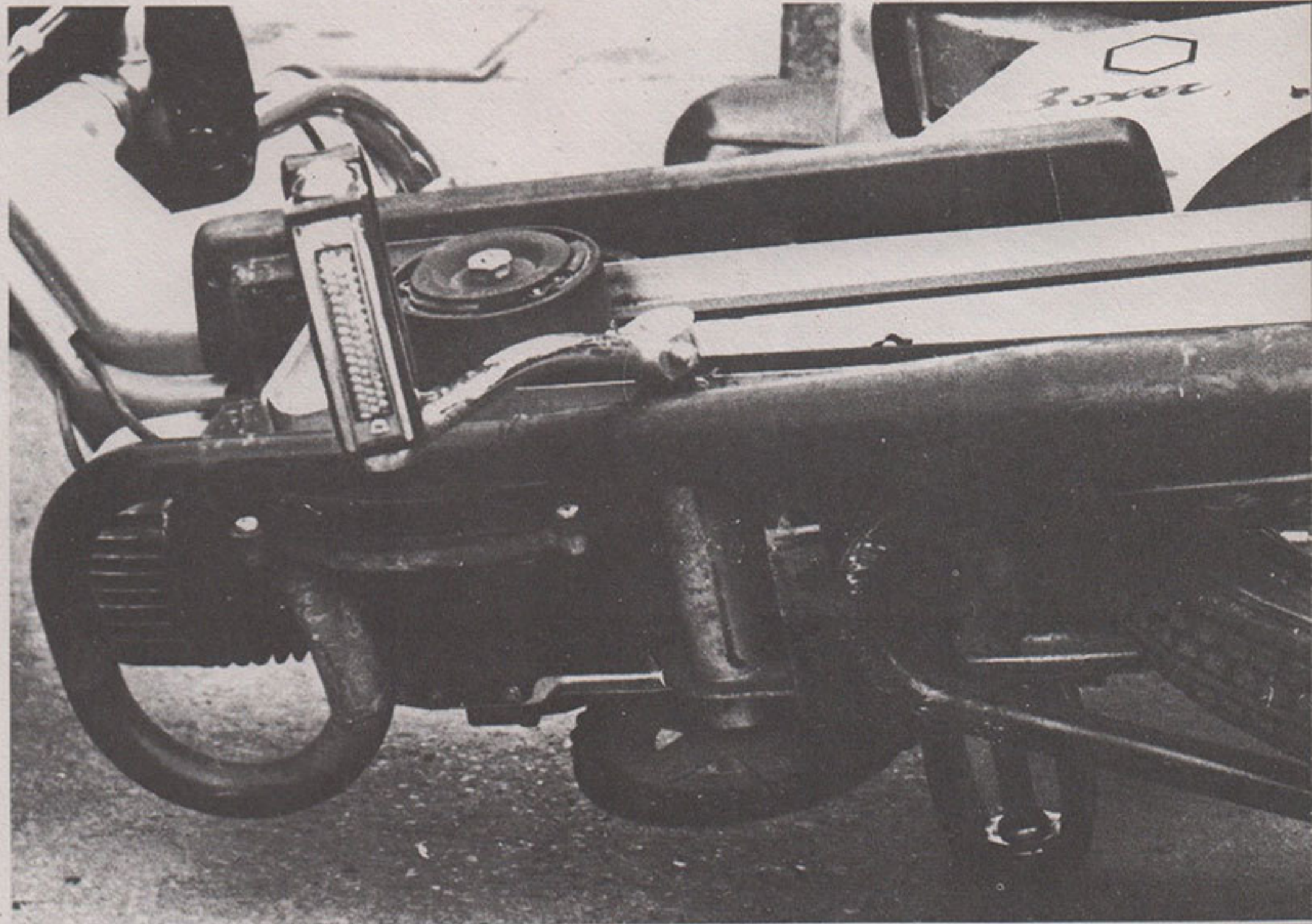
Défaut bien minime et c'est vraiment le seul que j'ai pu relever, en quelque 500 km d'usage courant, sur cette machine fort bien conçue, jolie et pratique.

Un autre petit reproche pourrait être fait en cas de crevaison car la roue arrière est quelque peu délicate à démonter mais je n'ai heureusement pas eu à effectuer cette opération.

Enfin pour vous permettre d'apprécier au maximum cette « bête à rouler » sans problème une foule de petits détails viennent encore accroître la facilité d'emploi.

Le robinet d'essence est muni d'une réserve, les carters des transmissions s'enlèvent avec une simple pièce de monnaie, une pression sur un bouton suffit pour passer de marche vélo en marche moteur et réciproquement.

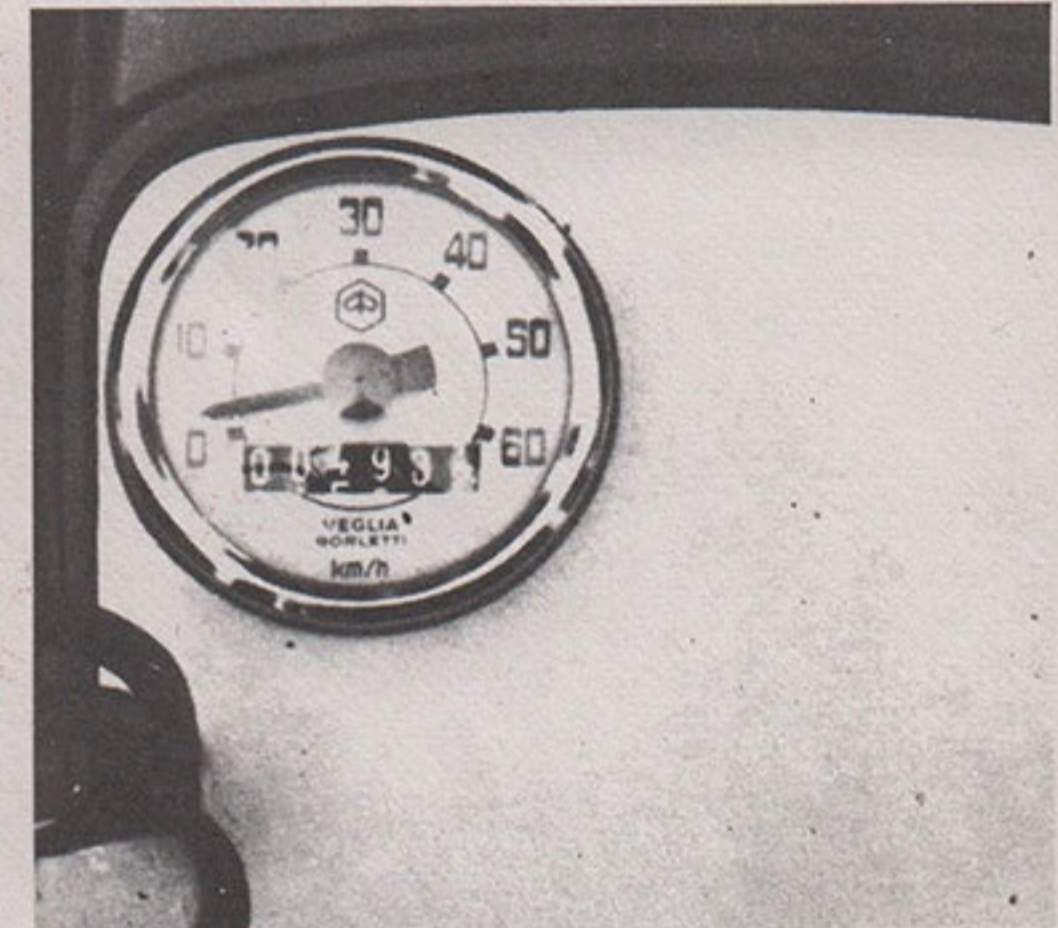
Une petite boîte en plastique souple astucieusement fixée sous le porte-bagages arrière contient les outils indispensables et un manuel d'entretien « super-complet ». Dernier détail et non des moindres car le Boxer fait beaucoup d'envieux : un robuste antivol de direction avec une serrure de sécurité (Neiman) est monté d'origine.



Remarquez l'étroitesse du moteur et le trajet compliqué du tube d'échappement.



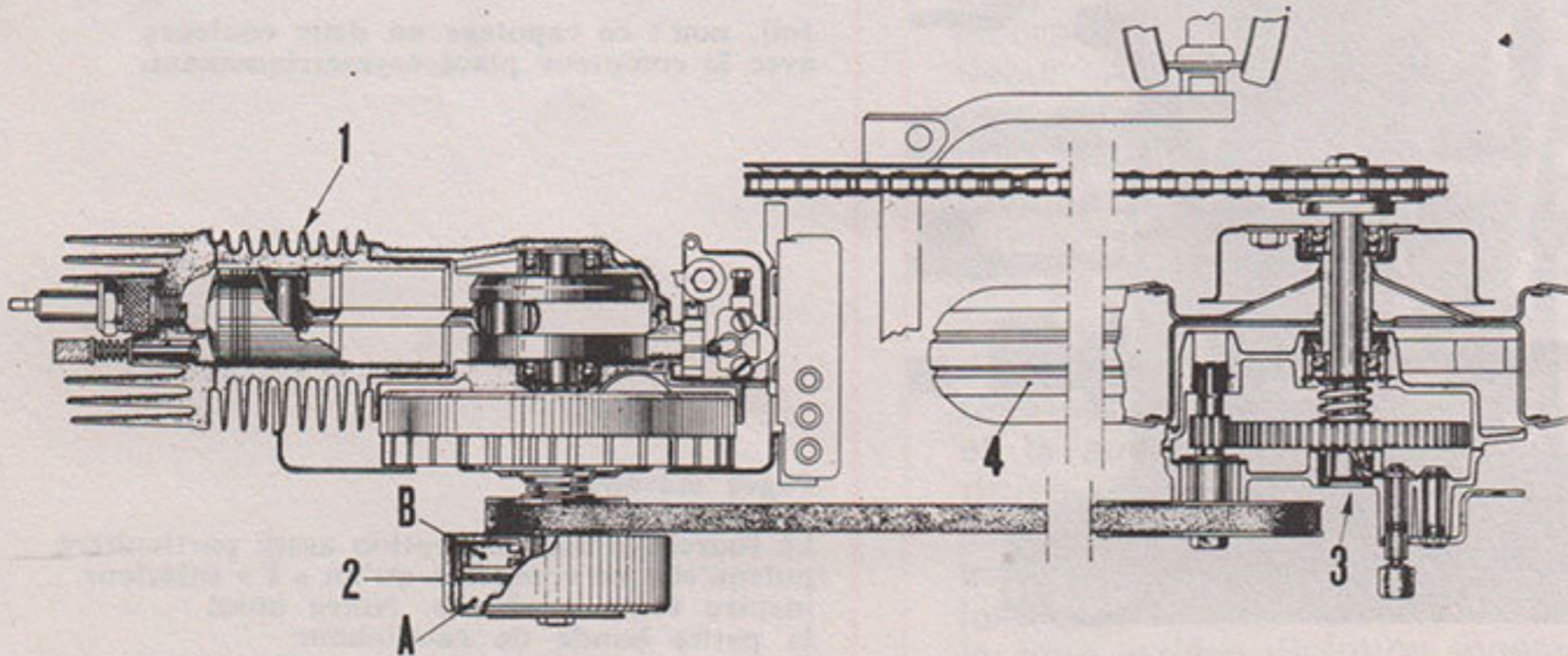
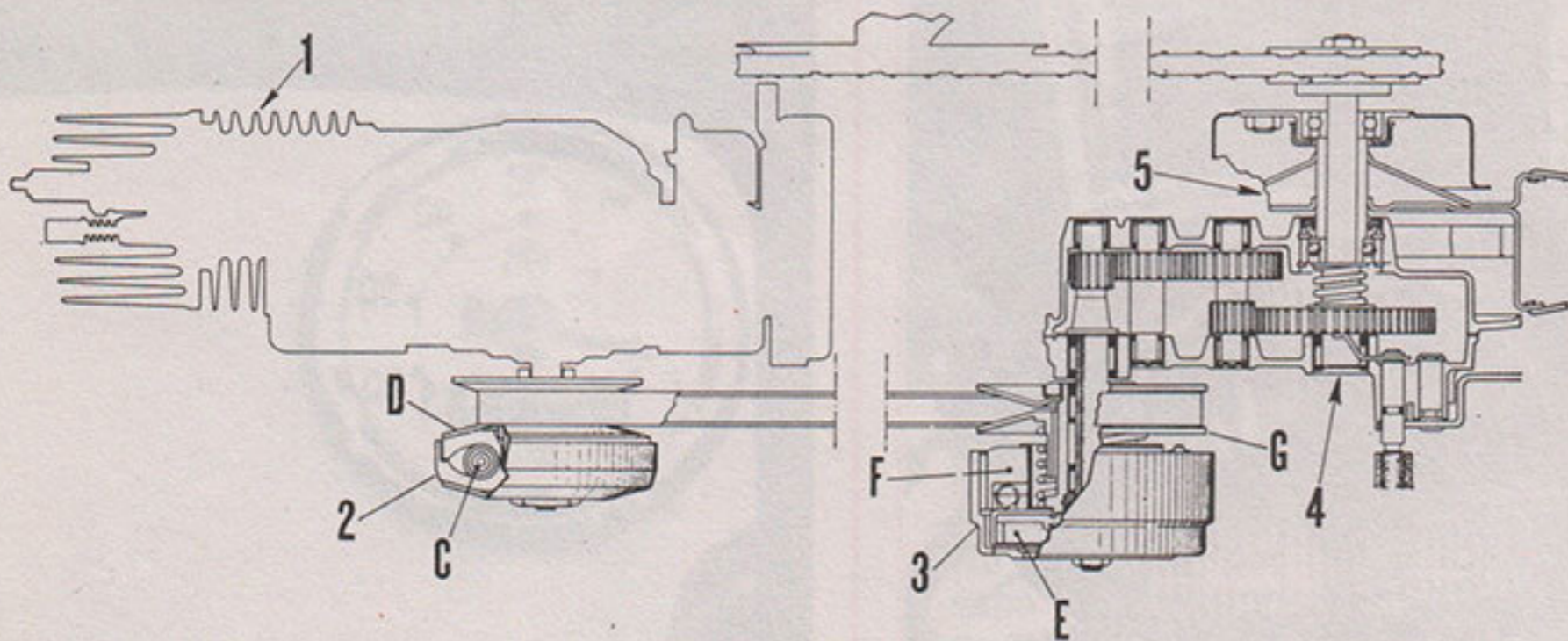
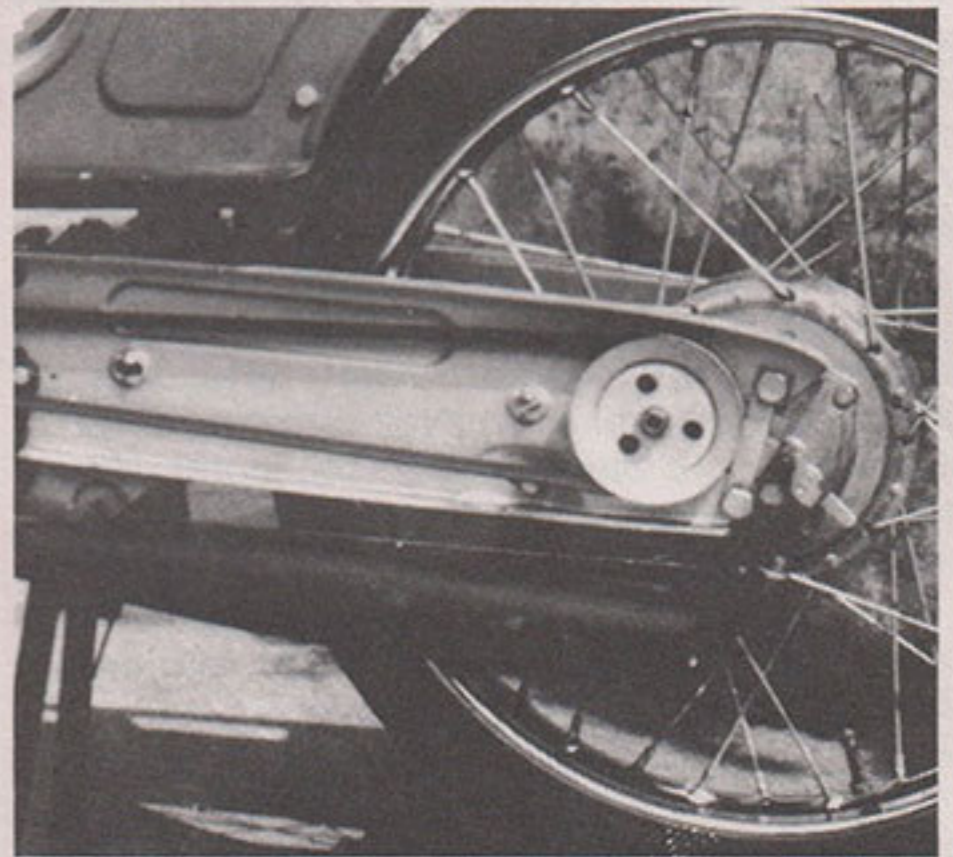
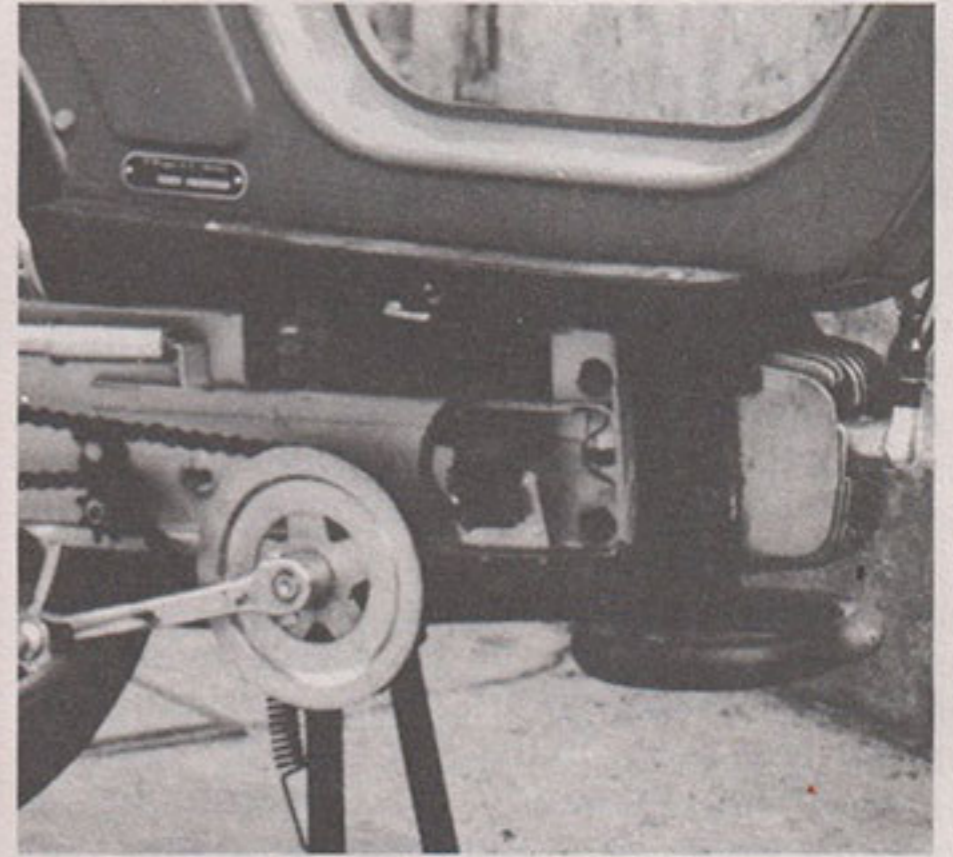
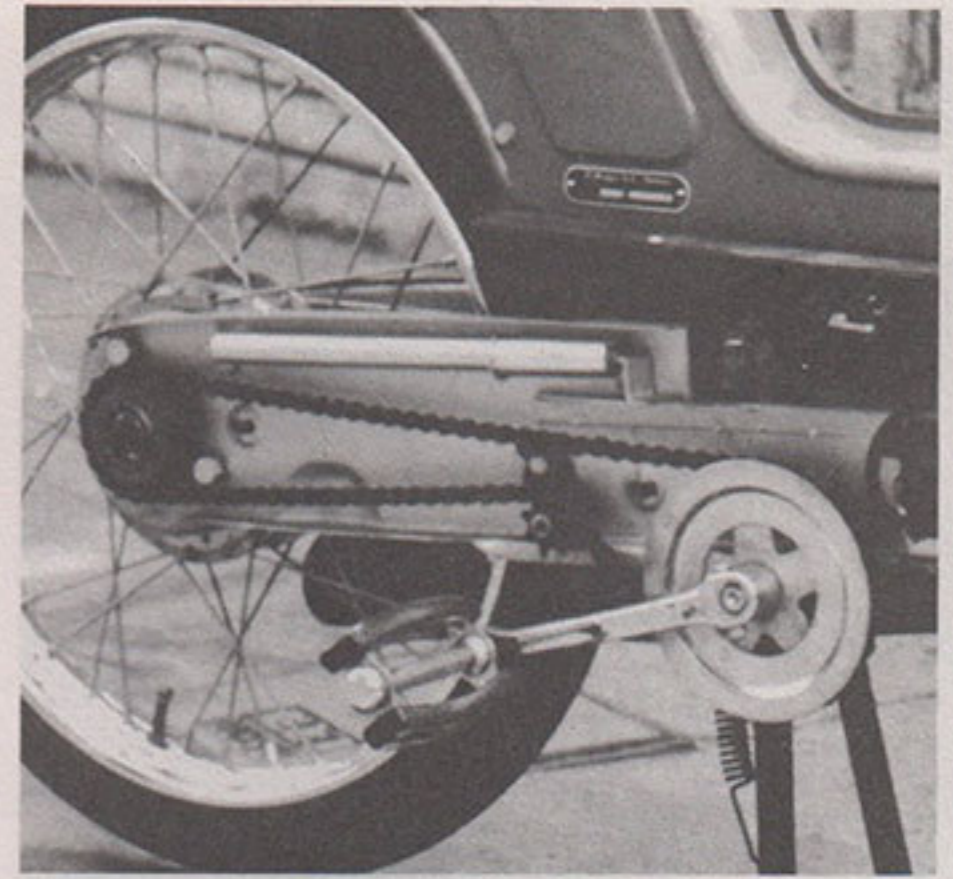
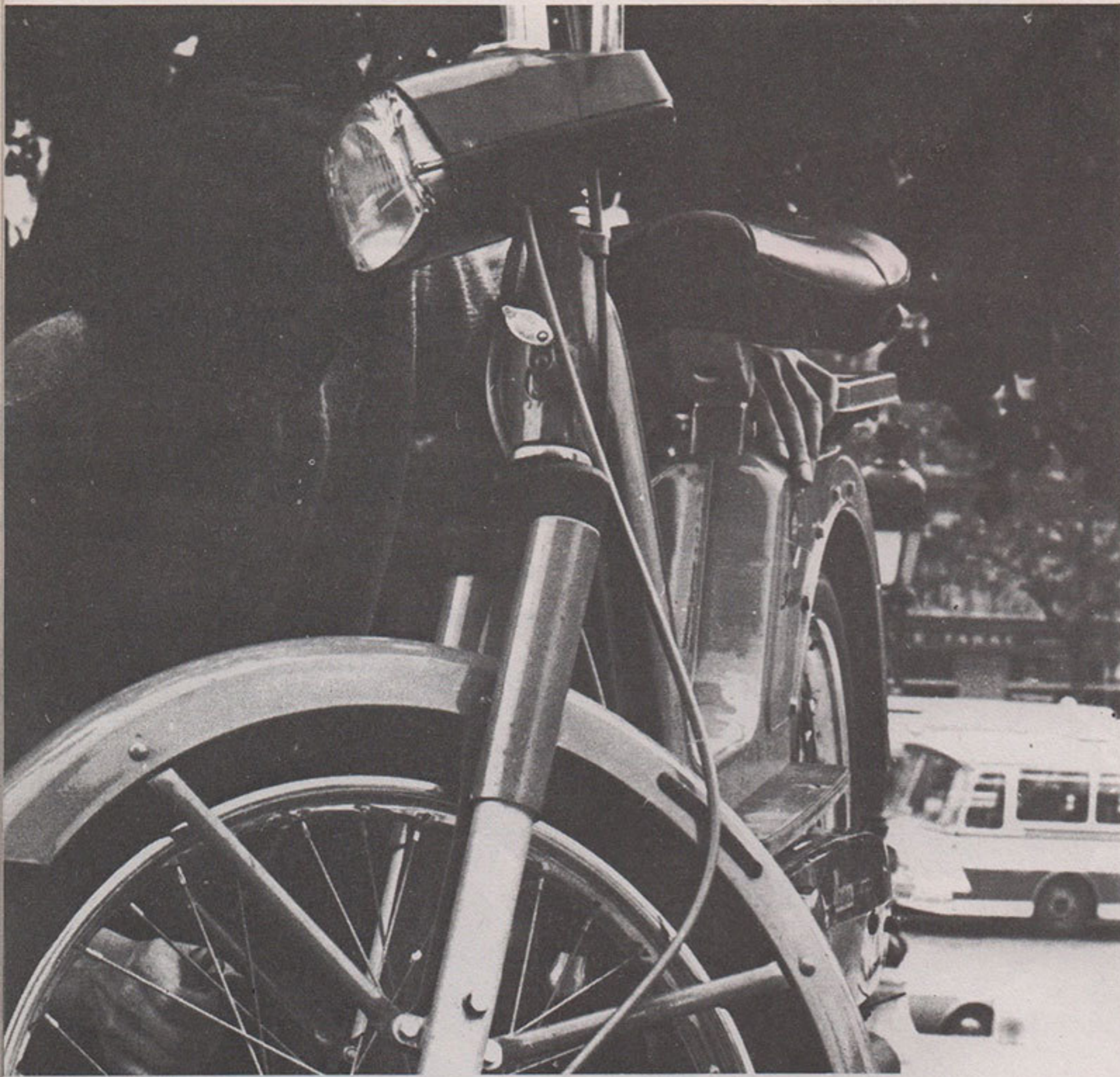
L'élégant et volumineux capotage du phare abrite aussi compteur et avertisseur.



Joli, non ! ce capotage en deux couleurs avec le compteur placé asymétriquement.

Pages suivantes :

La fourche d'une conception assez particulière puisqu'elle ne comporte qu'un « T » inférieur inspire toute confiance. Notez aussi la petite bande de caoutchouc pour que le câble du frein ne frotte pas directement sur le garde-boue avant.



Carter enlevé côté transmission
moteur (par courroie). Vous voyez aussi
le dispositif de débrayage
(le petit levier à l'arrière).
Le moteur de profil. Guère plus large
que le châssis-cadre.

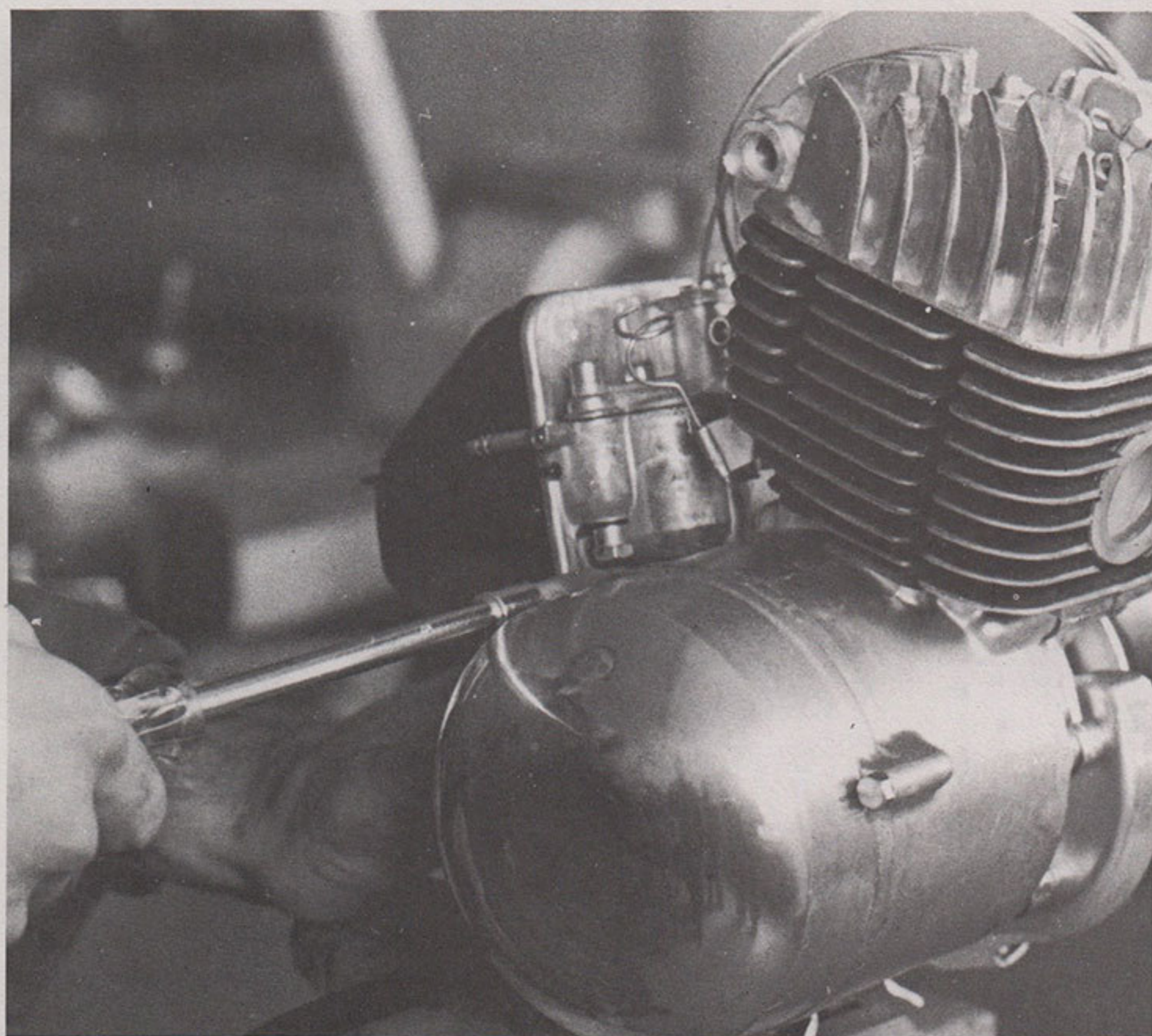
Carter enlevé côté transmission du pédalier.
Là se trouve aussi la pompe
particulièrement bien protégée.
Notez le tendeur automatique de la chaîne
et la constitution du pédalier
pour constituer une meilleure protection
de la chaîne... et de vos bas de pantalon !

En conclusion, Vespa a su faire profiter
ses cyclomoteurs Ciao et Boxer de toute
l'expérience acquise en de nombreuses
années avec les scooters. Le résultat en
est que ce sont des machines parfaite-
ment adaptées à un usage urbain : uti-
litaires silencieuses, robustes et sans pro-
blèmes. N'est-ce pas là le but primordial
d'un cyclomoteur ?

Quant à moi je ne peux mieux résumer
l'impression que m'a faite ce cyclo qu'en
avouant qu'il serait dans les tous pre-
miers sur la liste si je devais acheter un
petit véhicule urbain.

MOTOBECANE 93 D

(1) démontage



- 987 Pince fermante à circlips
- 988 Pince ouvrante à circlips
- 1.117 Clé à graisseur d'embrayage ou variateur
- 1.179 Limiteur de course de piston
- 1.321 Pose clavette d'embrayage ou variateur
- 1.322 Outil de démontage variateur
- 1.323 Extracteur magnétique
- 1.347 Embout pilote de montage embrayage et variateur Ø 11
- 1.348 Embout pilote de montage embrayage et variateur Ø 10
- 1.349 Monte axe de piston
- 1.350 Collier de démontage de joue fixe variateur vissée
- 1.353 Outil pour mise en place des joints anti-fuite dans carter moteur
- 1.356 Tournevis (à chocs)

par Dominique Bernardin

Ce démontage-remontage effectué à l'atelier des stages de l'usine Motobécane décrit les procédés, les coups de main et l'outillage nécessaire pour travailler proprement sur le moteur de la 93 à démarreur électrique. La dépose du moteur, tout à fait classique, n'y est pas examinée.

DYNASTART

Oter les 3 boulons de 8 qui maintiennent le couvercle du dynastart (fig. 1) ; ôter le couvercle. Dégager les deux ressorts des charbons. Dévisser les 3 vis cruciformes (fig. 2). Oter le stator. Poser le limiteur de course à la place de la bougie (fig. 3). Dévisser l'écrou de rotor (clef de 10, fig. 4). Le remplacer par un boulon de 8x125. Visser pour extraire l'induit (fig. 5). Oter les clavettes. La came est clavetée par une clavette demi-lune et l'induit par deux clavettes du même type.

EMBRAYAGE

Oter le graisseur (clef de 6). Dévisser l'écrou de 14 (fig. 6). Visser l'arrache-came au pas de 24x100 bien à fond. Visser le boulon d'extraction (fig. 7). Le tambour est monté sur arbre conique et claveté. Oter la clavette.

Enlever le 1^{er} circlip avec une pince fermante. Extraire les 2 rondelles avec l'extracteur magnétique (fig. 8). Oter le 2^e circlip avec une pince ouvrante. On peut alors démonter la cloche d'embrayage et le variateur qui sont solidaires. La douille à aiguille et les rondelles viennent avec l'ensemble. Dans l'ordre sont montés : la douille à aiguille, une rondelle traitée (plus épaisse et brunie), le petit circlip, une rondelle traitée, une ou plusieurs rondelles de calage (plus minces et plus claires que les rondelles traitées), enfin le grand circlip (fig. 9).

CYLINDRE ET CULASSE

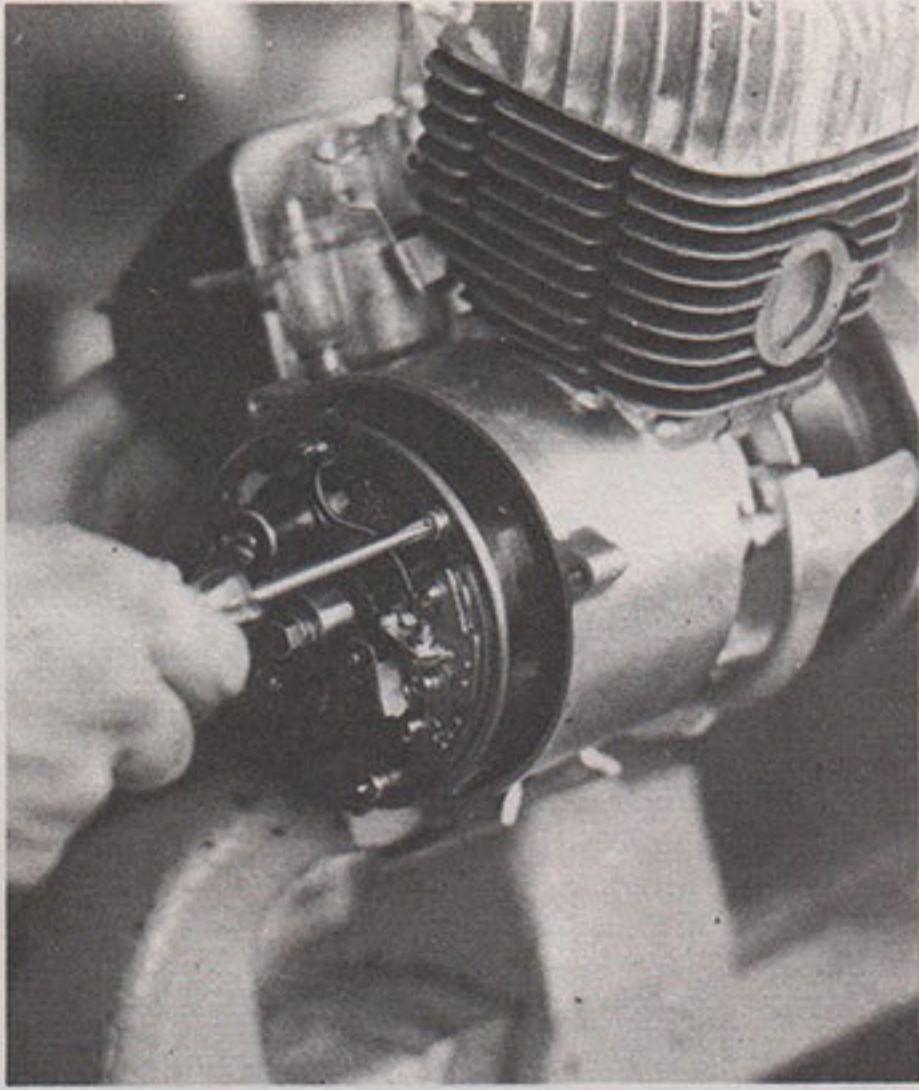
Démonter les 4 écrous de culasse (clef de 10, fig. 10). Oter la culasse et les rondelles (4). Enlever le joint feuilleté puis le cylindre et le joint papier de l'embase. Oter les segments en les écartant entre les deux pouces (fig. 11) et les deux freins d'axe avec une pince à becs fins.

Poser l'extracteur d'axe avec le faux axe. Visser pour extraire (fig. 12).

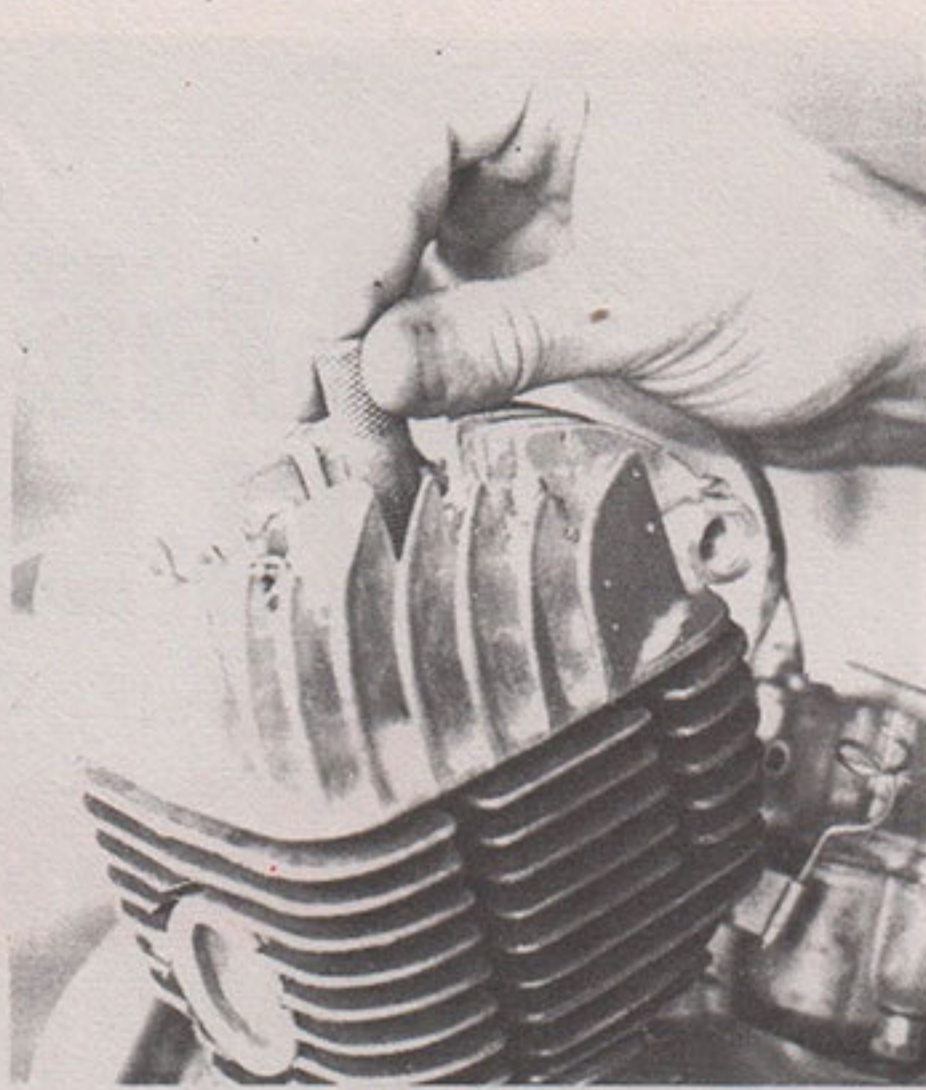
CARTERS

Ouvrir le carter en dévissant les boulons de 10 placés côté embrayage (fig. 13). Il y a 2 boulons avec écrous au pas de 100 et 5 sans écrou au pas de 125 dont deux longs et trois courts. Chauffer la portée de roulement (et non le vilebrequin) (fig. 14). Tenir le carter côté embrayage par ses deux colonnettes. Lorsque l'on a assez chauffé le carter le vilebrequin et l'autre demi-carter sortent tout seuls. Il est évident qu'on doit le tenir à quelques centimètres au-dessus de l'établi pour ne pas faire tomber le vilebrequin et le carter droit (fig. 15).

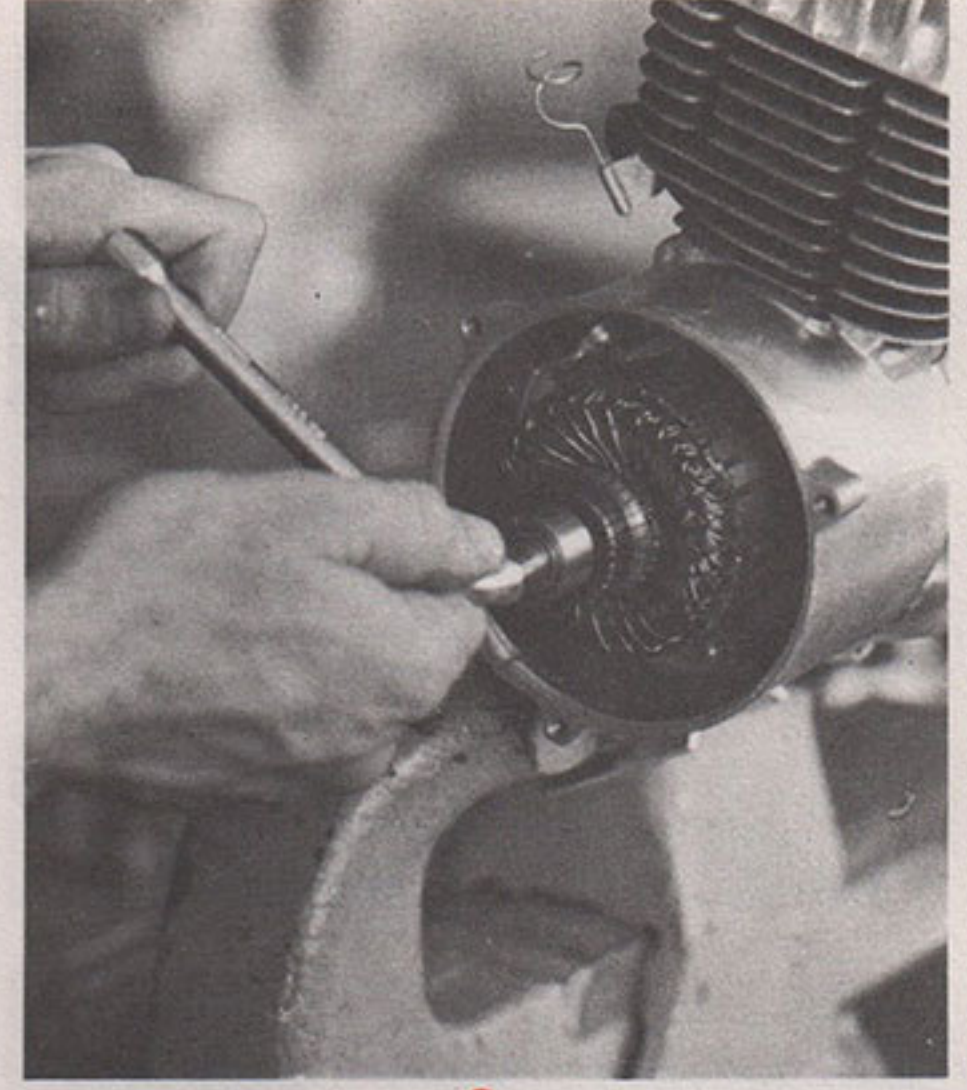
On chauffe ensuite la portée de roulement du carter de dynastart (fig. 16) en se tenant encore plus près de l'établi (1 à 2 cm) pour ne pas risquer de fausser le vilebrequin qui descend tout seul. Le vilebrequin étant fixé dans l'étau avec des mordaches en plomb on pose l'extracteur de roulement et on sort un roulement puis l'autre (fig. 17). Le dernier travail est d'ôter les joints spy qui sont détériorés par la chauffe et devront impérativement être remplacés (fig. 18).



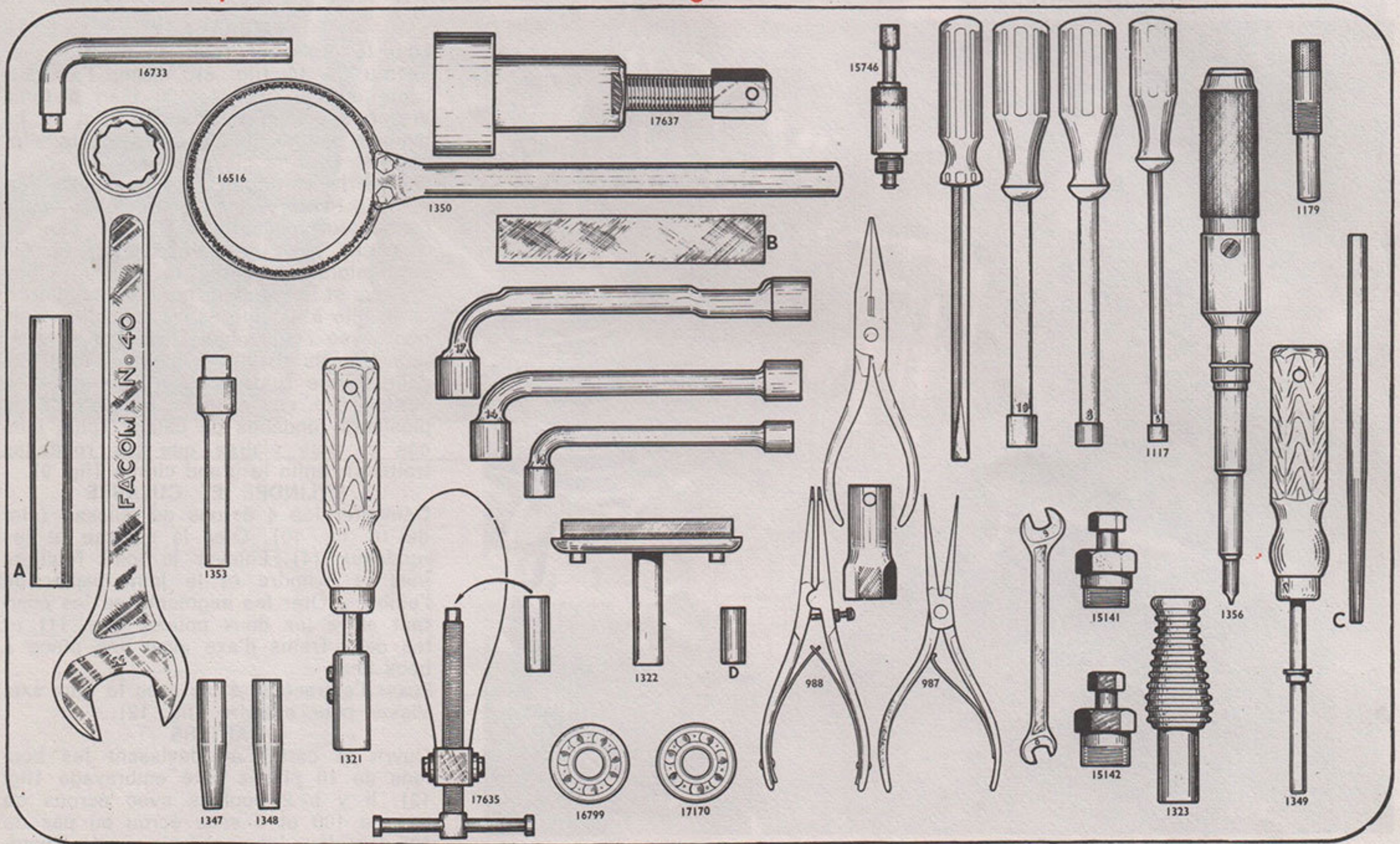
4



3



2

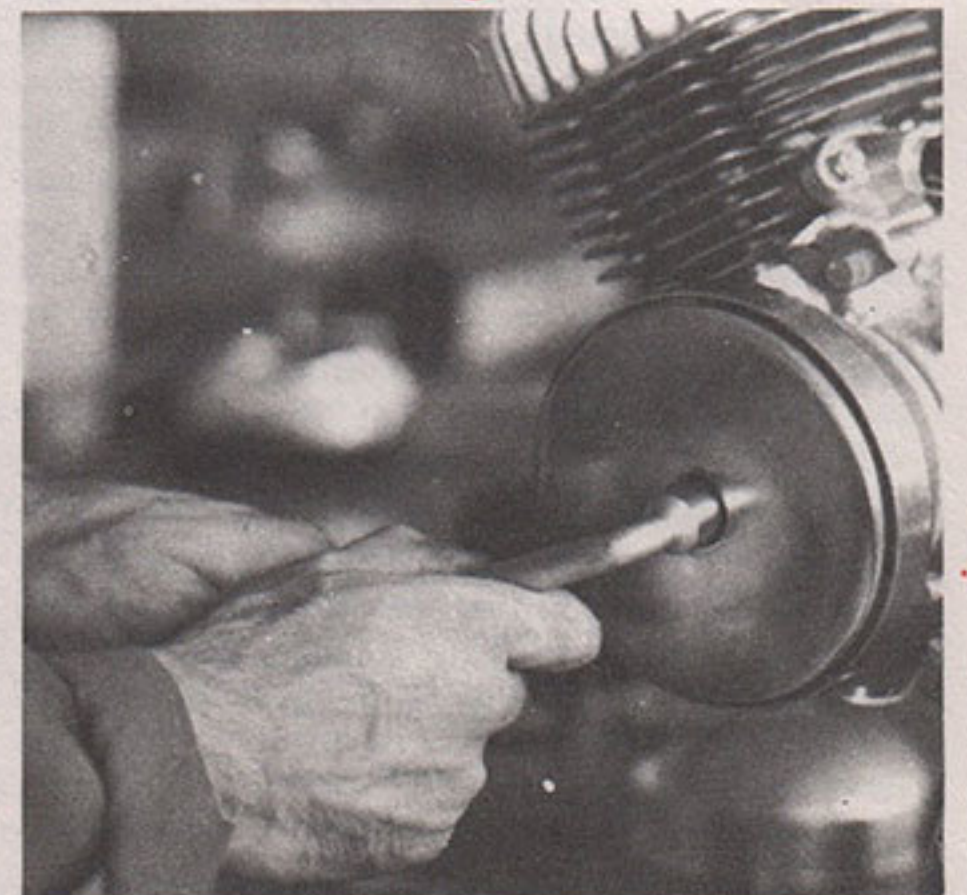


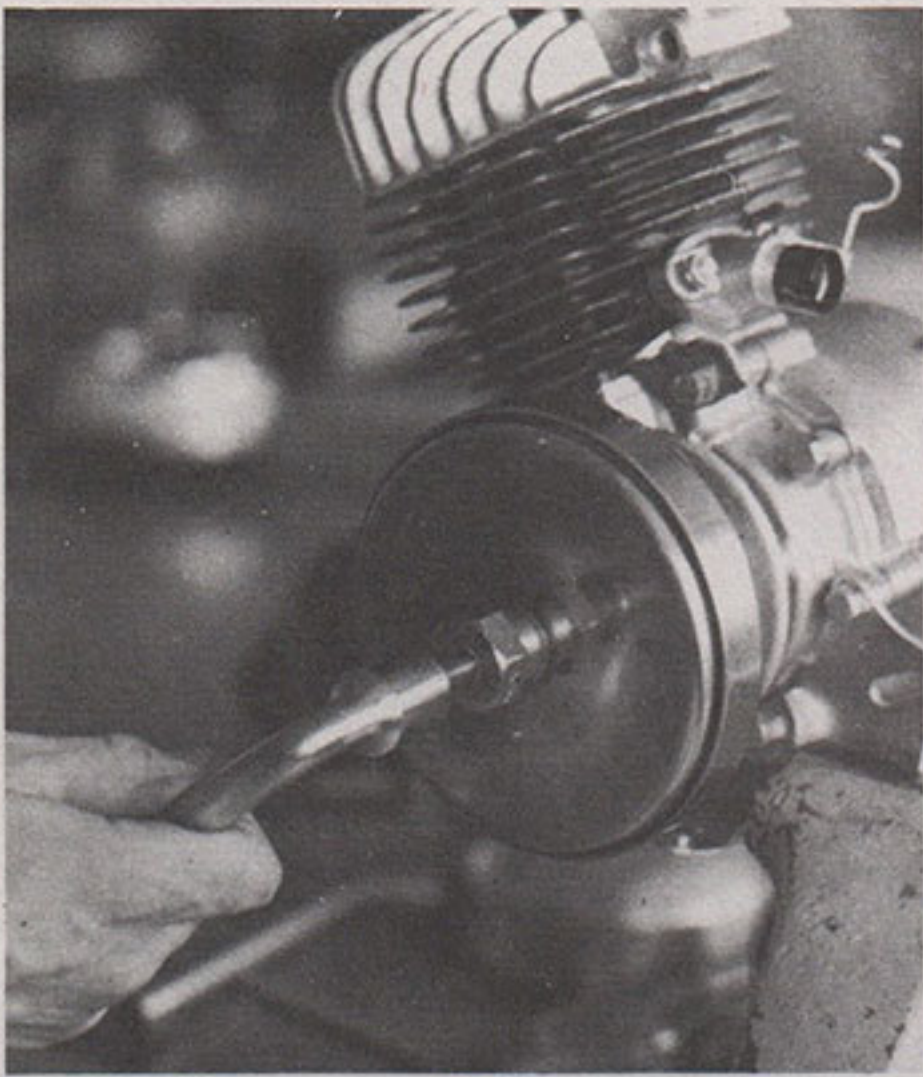
5

- 15.141 Extracteur de cloche d'embrayage et variateur $\varnothing 24 \times 100$
 15.142 Extracteur de came de volant $\varnothing 26 \times 100$
 15.746 Jauge de réglage d'avance à l'allumage
 16.516 Bague de centrage des induits
 16.733 Clé carrée pour écrou de volant
 4 pans creux
 16.799 Faux roulement de vilebrequin $\varnothing 15$
 17.170 Faux roulement de vilebrequin $\varnothing 16$
 17.635 Chasse-axe de piston
 17.637 Extracteur de roulements de vilebrequin
 A Tube de 18×22 L = 150 mm
 B lame d'acier doux de $120 \times 30 \times 7$
 C Broche acier pour dégauchissage bielle, etc.
 L = 210, $\varnothing = 10$, L cône 70,
 \varnothing terminal 7,5
 Faux axe de piston $\varnothing 12,9$ mm (fonctionne avec monte-axe de piston 1349)

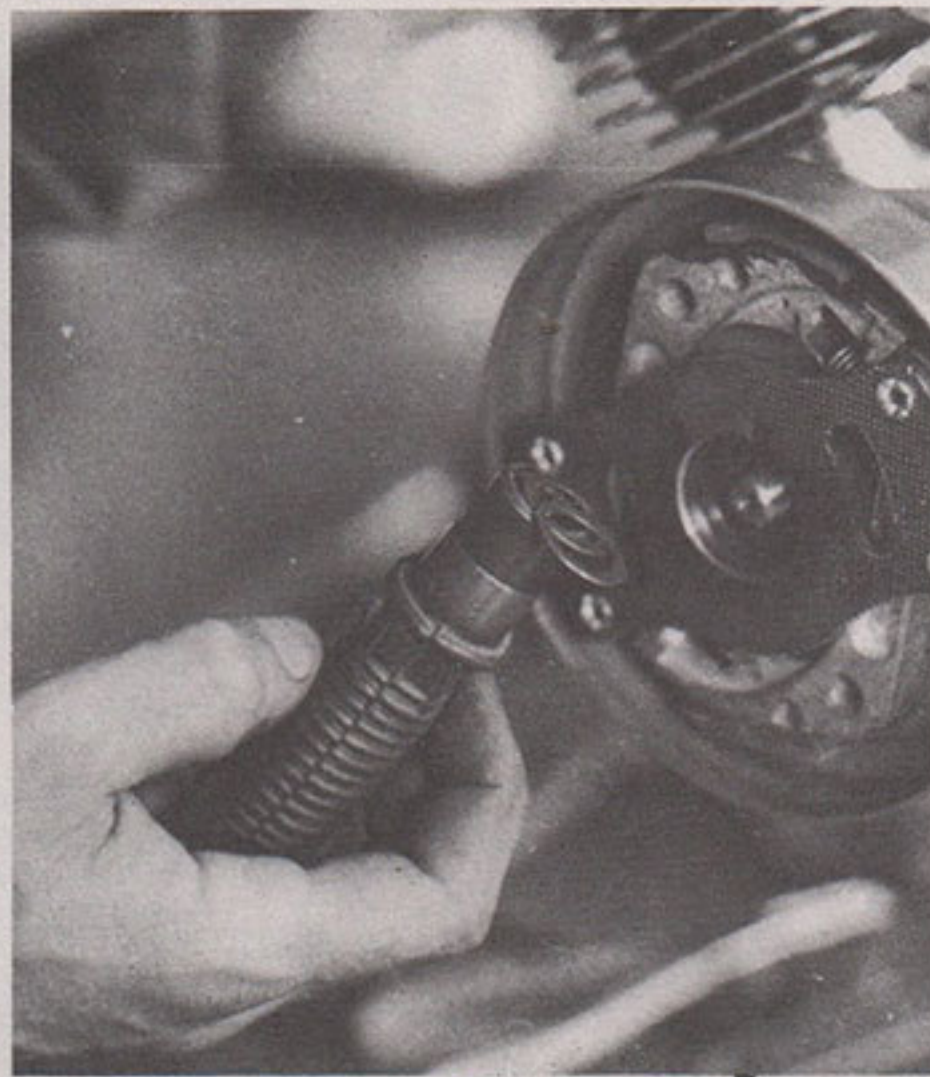


6

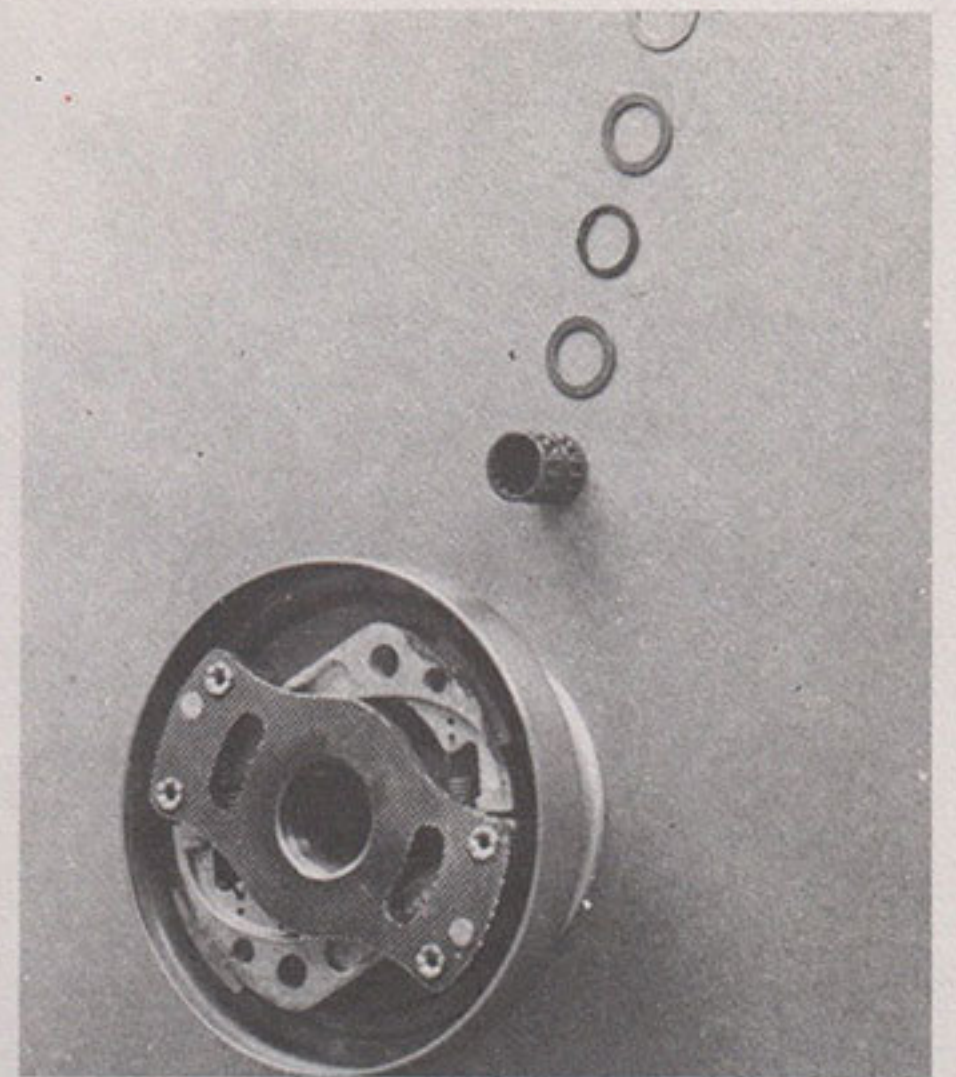




7



8



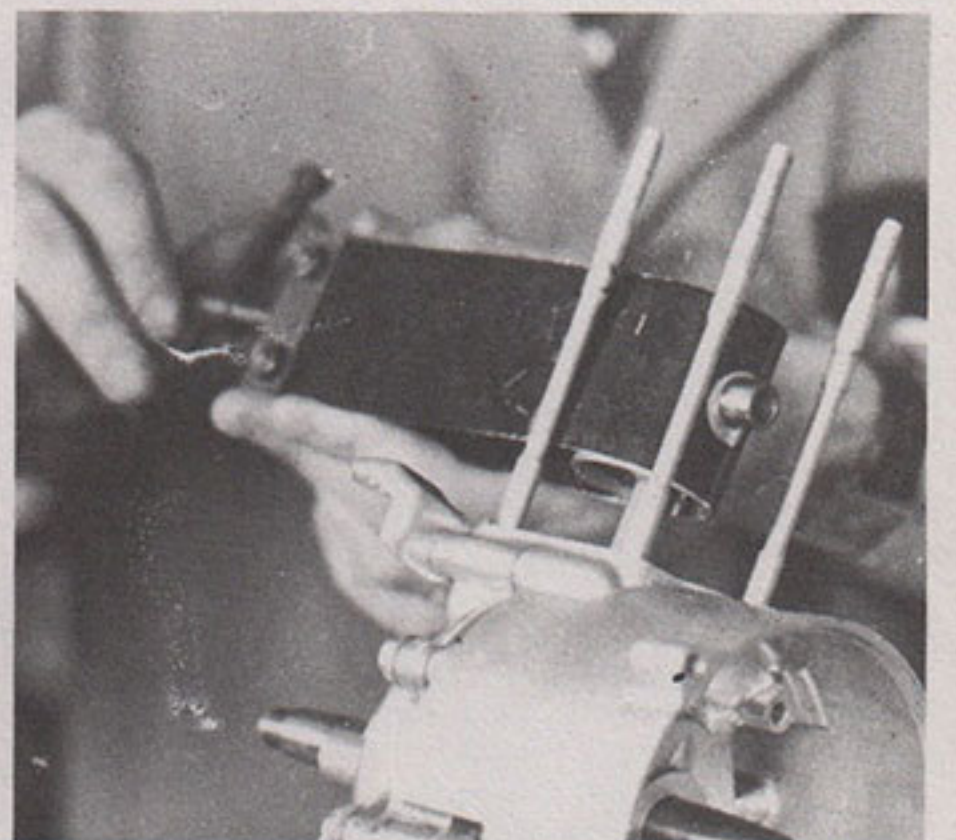
9



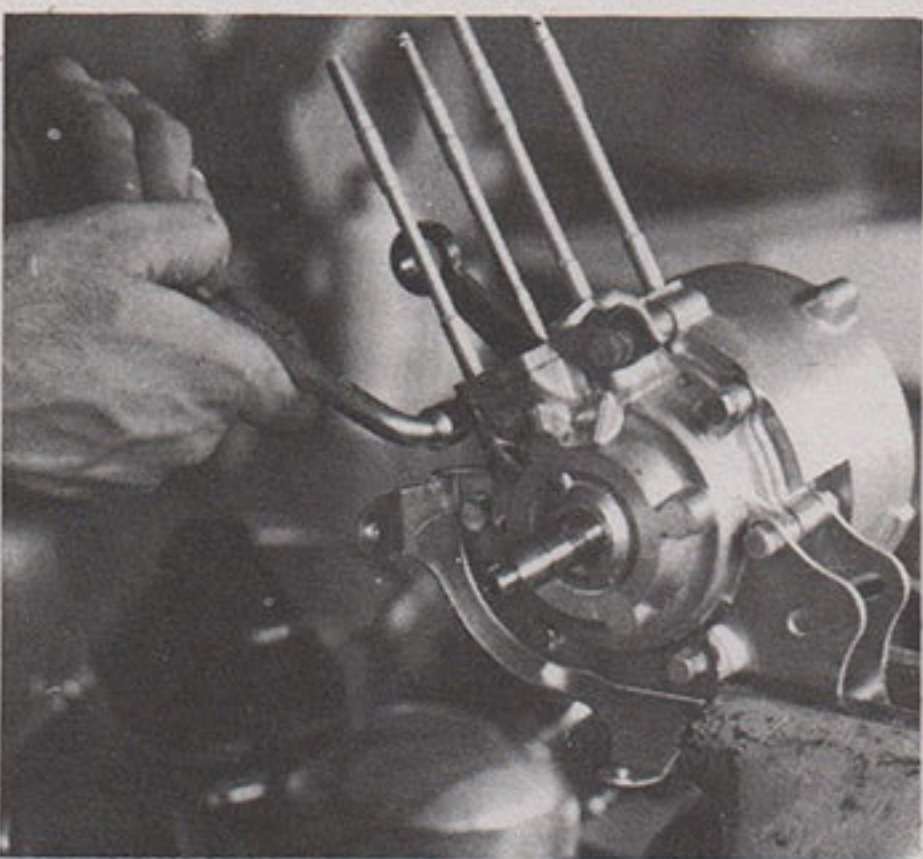
10



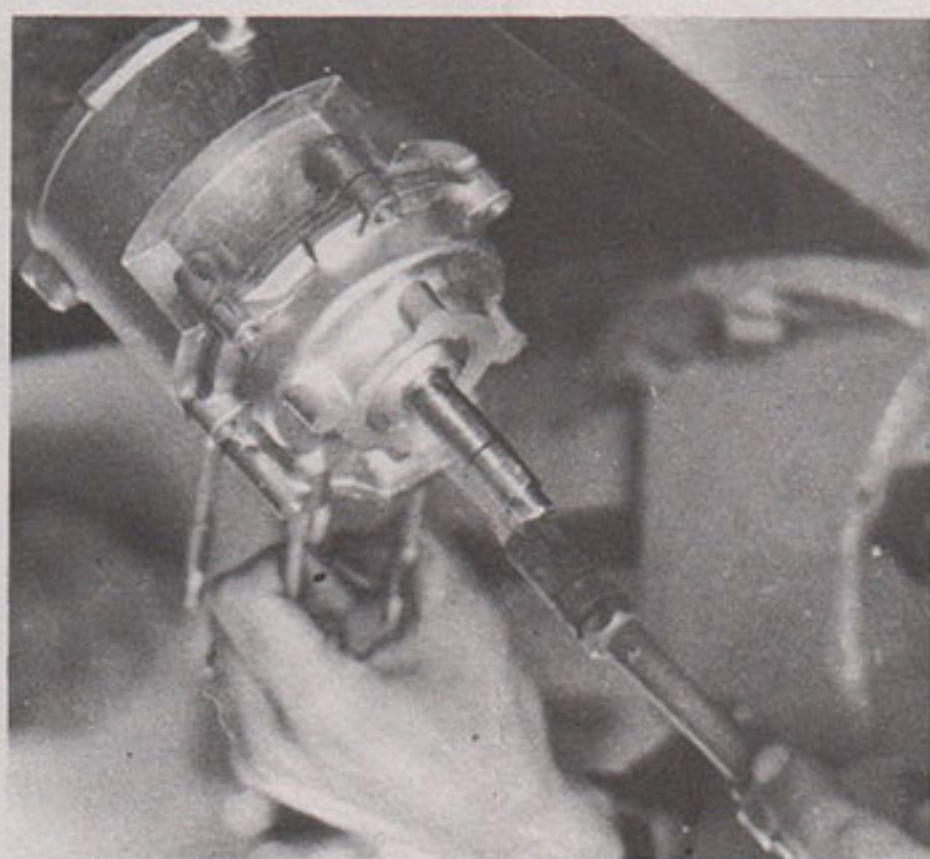
11



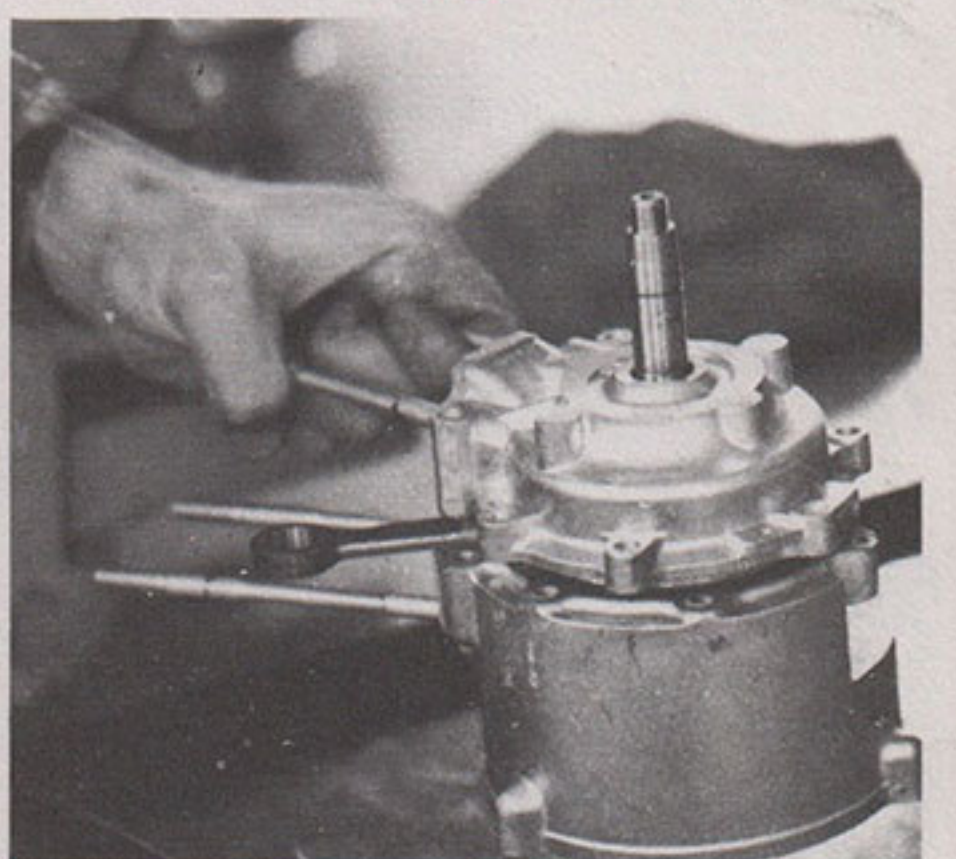
12



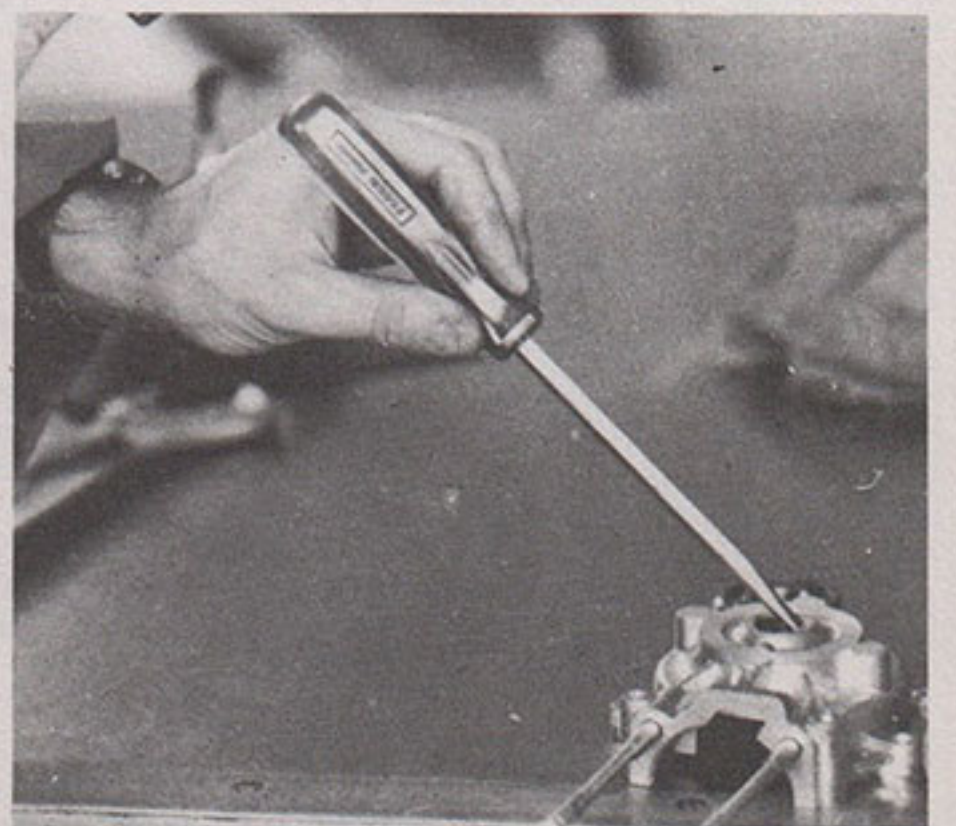
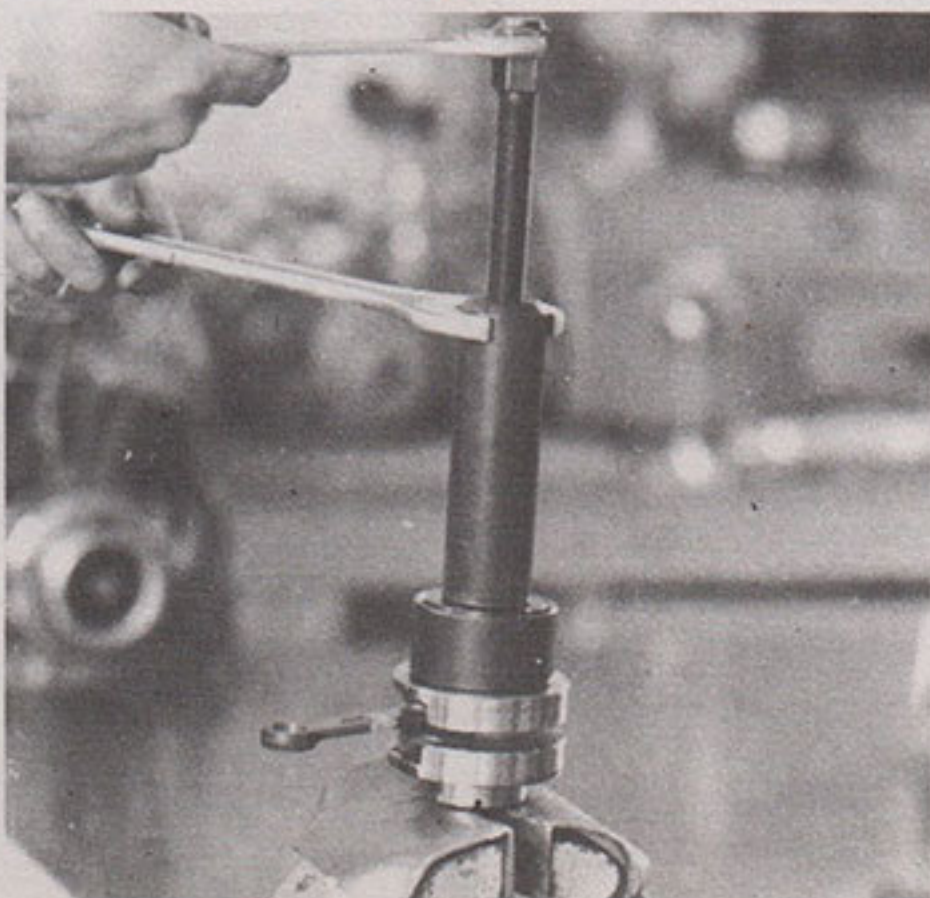
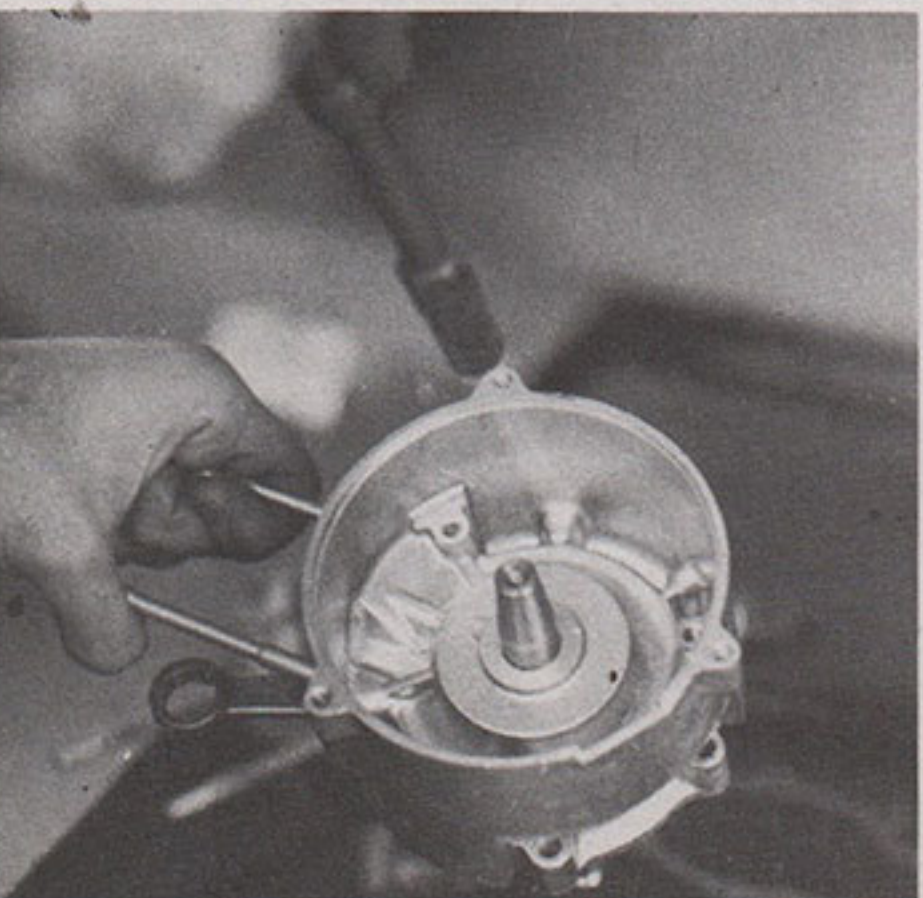
13



14



15



(Remontage dans notre prochain numéro)

DU NOUVEAU CHEZ PEUGEOT

par R.C. Delefosse

Commercialisé depuis quelques semaines, ce nouveau cyclomoteur de la gamme Peugeot, à suspension AV et AR se présente en deux versions à tension automatique de courroie : monovitesse et à variateur nouvelle technique.

Les solutions choisies dans la conception, ont permis de réunir sur un seul véhicule toutes les qualités demandées par les usagers : performances ; absence de vibrations ; confort ; rigidité ; légèreté ; maniabilité ; accessibilité des organes.

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR :

Du type à clapet à couple élevé à bas régime. 2 temps avec admission et précompression directe dans le carter. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindre en aluminium chromé dur. Taux de compression 8,4 à 1. Avance à l'allumage 1,5 mm. Allumage par volant magnétique 8 W. Graissage par mélange huile/essence. Puissance pour les 104 et 104 V : 2 CV à 5.500 tr/mn.

CARBURATEUR :

Marque Gurtner type D.12.G. Filtre à air et silencieux d'admission. Cuve de décanation. Commande des gaz par poignée tournante au guidon.

BOUGIE :

Marchal 35. Ecartement des électrodes 4/10 mm.

MISE EN MARCHÉ :

Par pédalage.

TRANSMISSION :

Primaire, par courroie trapézoïdale. Tension automatique de la courroie, obtenue par l'axe d'articulation moteur coaxial à l'axe de suspension et ressort de compression (Brevet Cycles Peugeot). Poulie relais identique en monovitesse et variateur. Secondaire, par chaîne. Entraxe des pignons constant quels que soient les débattements du bras de suspension AR.

EMBRAYAGE :

Extra plat, entièrement automatique, comprenant un embrayage moteur à disque \varnothing 120 mm et un système de lancement à masselottes.

CHANGEMENT DE VITESSE :

Pour le 104 V, automatique par variateur.

POULIE MOTRICE A MASSELOTES OSCILLANTES (Brevet Cycles Peugeot) :

Cette poulie motrice est essentiellement composée de 2 masselottes oscillantes qui assurent chacune les deux fonctions suivantes :

- Déplacement du flasque mobile par action centrifuge.
- Entraînement, sans frottement, du flasque mobile en rotation.

Cette disposition qui permet de supprimer les colonnettes d'entraînement, assure des régimes de variation parfaitement contrôlés et stables, tout en supprimant les frottements, causes de dispersion et de mauvais rendement.

D'autre part, ce montage a permis d'augmenter dans de fortes proportions le guidage, en diamètre et longueur, du flasque mobile.

Cette augmentation du guidage, associée à une qualité de bague à très bon coefficient de frottement, assure une grande fiabilité du coulisement, point essentiel pour le bon fonctionnement, le rendement et la stabilité des performances du variateur.

CONSOMMATION :

Pour le 104 : 1,8 l aux 100 km ; pour le 104 V : 2 l aux 100 km.

CHASSIS :

Constitué par une poutre en tube d'acier avec habillage en ABS. Cette association permet d'obtenir à la fois légèreté et rigidité. D'autre part, l'utilisation de l'ABS apporte une grande résistance au choc et à la corrosion tout en supprimant les résonances métalliques. Réservoir acier à flancs chromés, contenance 3,7 l. Porte-bagages. Béquille centrale. Phare rectangulaire, garde-boue avant enveloppant, capotages et coque arrière en ABS.

SUSPENSION :

A l'avant : par fourche télescopique à grande flexibilité, avec ressorts précontraints et butées de rebondissement.

A l'arrière : du type long à bras oscillants.

L'axe d'articulation de cette suspension, commun avec l'axe d'articulation du moteur, est fixé à l'avant du châssis.

Cette solution originale, moteur et transmission solidaires du balancier, apporte de nombreux avantages : confort ; absence de vibrations ; bon rendement de transmission (chaîne de transmission à entraxe constant).

Pour accroître le confort du pilote, la selle à ressort central est mon-

tée sur un bras articulé de suspension à flexibilité variable (Brevet Cycles Peugeot). Enfin, dans ses quatre exécutions, le « 104 » est livré en coloris bleu Caraïbes.

PNEUS :

AV : 2 1/4 - 15, pression : 1,800 kg.

AR : 2 1/4 - 15, pression : 1,800 kg.

FREINS :

Tambour \varnothing 80 mm, moyeux monoblocs.

Poids :

	selle monoplace	selle biplace
Variateur :	43,7 kg	42,6 kg
Mono :	43 kg	42 kg

Empattement : 1.095 mm. Longueur hors tout : 1.700 mm. Hauteur de selle par rapport au sol, mini : 800 mm, maxi : 930 mm. Hauteur de selle double par rapport au sol : 770 mm. Hauteur moyenne du guidon par rapport au sol : 960 plus ou moins 20 mm. Largeur moyenne du guidon : 550 mm. Garde au sol : 125 mm à la sortie du pot. Largeur hors tout au niveau des pédales : 470 mm, sans pédales : 240 mm. Pente maximale pour mono : 12 %. Démarrage en côte : 10 %. Variateur : 17 % Démarrage en côte : 12 %.

Prix du « 104 » : 980 F, du « 104 V » (variateur) : 1.040 F ; du « 104 BI » (selle bi-place et compteur incorporé) : 1.055 F ; « 104 VBI » (avec variateur) : 1.115 F.

le "104"!



La trousse de première urgence du motocycliste

Le matériel de dépannage indispensable doit être solide, universel, pas encombrant, et permettre sur route tous les dépannages et les petits réglages souvent si nécessaires. Le motocycliste que la mécanique intéresse pourra toujours compléter l'outillage de base par des outils plus nombreux, plus lourds, plus encombrants qu'il gardera au garage.

Pour la route, Facom propose un équipement de base ainsi conçu :

— Une clé à bougie standard adaptée à tous les types de bougies quelles que soient les difficultés d'accès.

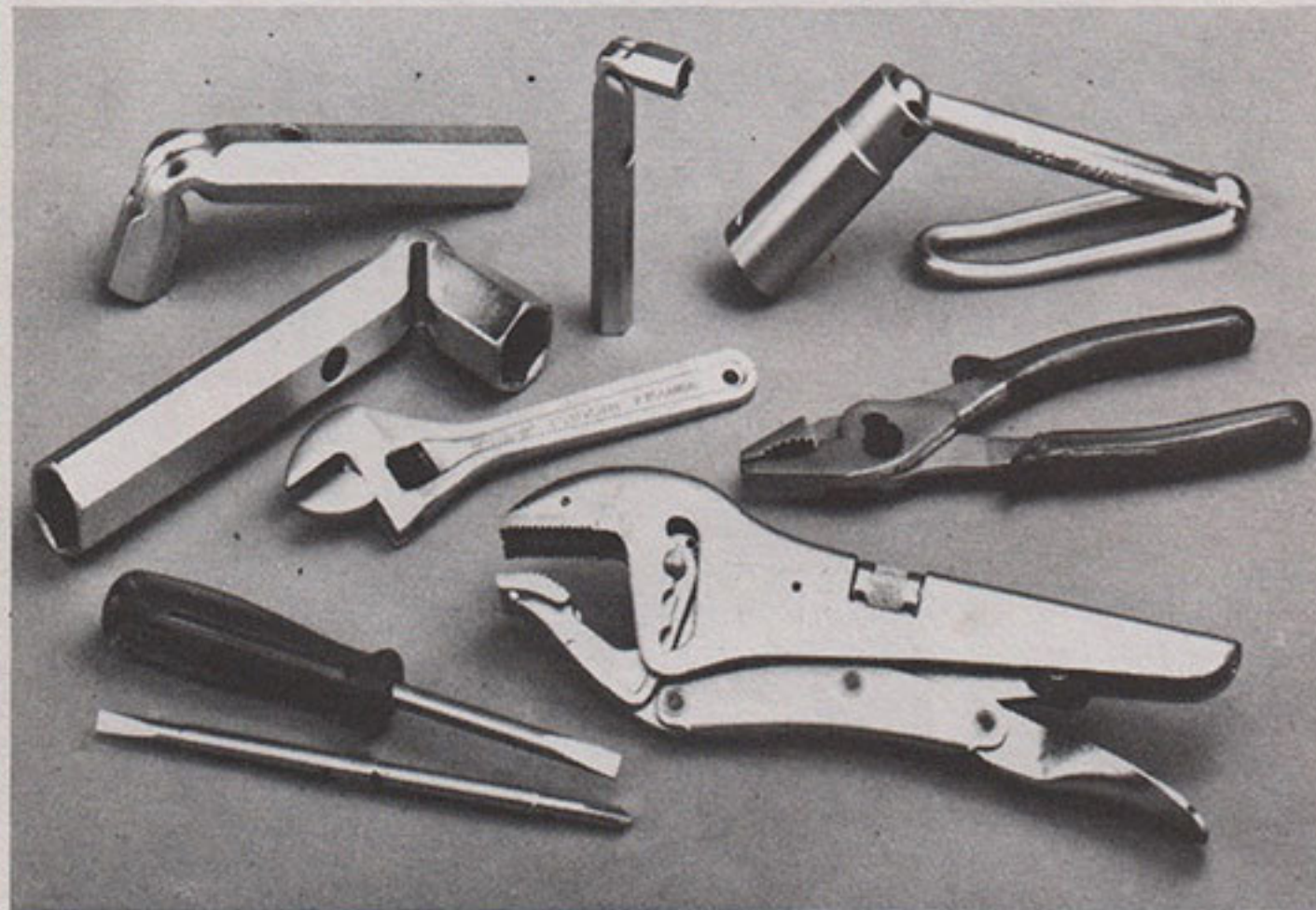
— Deux ou trois clés à tube Nervus qui peuvent dévisser les écrous d'accès difficile.

— Une clé à molette 113 de capacité 19 mm.

— Une pince étau qui permet de dévisser et débloquer tous les écrous et de redresser les tôleries tordues (il faut tout prévoir).

— Une pince motoriste 186 qui permet le travail dans le moteur.

— Une petite trousse de tournevis AMS qui comprend deux lames pour vis Philipps permettant le travail sur les vis à empreintes cruciformes que l'on rencontre de plus en plus souvent. Bien sûr, cette trousse de sécurité comprendra également une bombe pour regonfler les pneus ou un nécessaire de démontage de pneus avec emplâtres à froid et une attache rapide en cas de rupture de chaîne.



outillage de base



Comment se servir d'une pince-étau.

Rallye international « chamois 2.770 »

En juillet 1965, le BMW Club organisait pour la première fois à Val d'Isère son rallye « Chamois 2770 ». Ce sont quelques 300 participants qui, à l'époque, s'étaient rendus à ce rassemblement motocycliste. Au fil des années, le nombre des participants n'a cessé de croître pour atteindre l'an dernier plus de 5.500 personnes et près de 4.000 motos. Cette participation place le rallye « Chamois 2.770 » au deuxième rang des grands rassemblements motocyclistes européens.

En 1971, le rallye « Chamois 2.770 » se déroulera comme à l'habitude à Val d'Isère les 10 et 11 juillet prochains. Compte tenu du nombre de participants attendus, de nouvelles dispositions ont été prises en ce qui concerne l'accueil et le camping. Le bureau d'accueil bénéficiera d'un local plus spacieux, possédant deux issues et bénéficiant de larges emplacements de parking. Situé à l'entrée de Val d'Isère (en venant de Bourg St-Maurice), au lieu dit La Daille, le bureau d'accueil sera ouvert le vendredi 9 juillet en fin d'après-midi, le samedi 10 juillet de 8 h à 24 h et le dimanche 11 juillet dans la matinée de 7 h à 11 h.

En ce qui concerne le camping, celui-ci se situera comme l'an dernier dans la Vallée du Manchet, mais cette année et ceci, grâce à la compréhension de la Municipalité de Val d'Isère, toute la vallée sera mise à la disposition des campeurs. Un équipement sanitaire est prévu et de larges provisions de bois seront disposées en divers endroits. Les commerçants de Val d'Isère assureront sur place des possibilités de ravitaillement. Le boucher en particulier prévoira la « matière première » nécessaire aux grillades sur feux de bois, mé-

chouis, etc., mais chacun est libre d'apporter son mouton en travers de sa selle !

L'organisation du service d'ordre au sommet du col tiendra compte de l'expérience et tout a été prévu pour éviter l'embouteillage dont trop de personnes ont souffert l'an dernier. Cependant, la bonne volonté de chacun et un minimum de discipline de la part des participants seront nécessaires pour assurer au col de l'Iseran, où la place ne manque pas, le stationnement rapide des motos. En fin de matinée le dimanche 11 juillet aura lieu à Val d'Isère sur l'allée des Téléphériques le tirage de la tombola devenue fameuse par la valeur et le nombre des prix dont elle est dotée.

Pour parfaire l'ambiance de ce grand rassemblement motocycliste international, la présence d'équipes d'assistance de nombreuses marques et de plusieurs motocistes est assurée.

Le montant de l'inscription est de 10 F. En raison du grand succès remporté l'an dernier par la montée gratuite du Téléphérique du Solaise (plus de 3.000 participants en ont profité), le BMW Club a pris des accords avec les différentes sociétés de remontées mécaniques de Val d'Isère pour faire bénéficier les participants d'un petit circuit constitué par une montée par le téléphérique du Belvedere et une descente par le Télécabine de la Daille (le circuit peut être fait dans le sens inverse). Des navettes en minibus reliant les gares de départ de ces deux remontées mécaniques seront gratuitement mises à la disposition des participants sur présentation de leur carte d'inscription.

Pour terminer, il est peut-être utile de préciser que Val d'Isère se trouve en Savoie à 133 km de Chambéry et à 28 km de Bourg St-Maurice sur la Nationale 202 (Carte Michelin n° 74).

Un mot de C. Pellizzoni

Je dois tout d'abord remercier Cyclomoto pour la récompense (maquette + abonnement) offerte à chaque gagnant de « Jouons ensemble ». Ensuite, et c'est très gentil de la part de la revue, je ne crois pas que je méritais tant d'éloges, du fait que j'attribue la réponse exacte aux 10 questions, à une lecture assidue de plusieurs revues spécialisées à la fois, mais aussi, peut-être, à davantage de chance que les autres concurrents.

Ceci dit, il ne m'est pas possible de vous refuser de parler un peu de ma vie motocycliste, non pas par forfanterie, mais dès qu'il s'agit de moto, un nou-

veau sens s'éveille en moi, débloquent une vis imaginaire, et laissant s'échapper de la sorte un flot de paroles au service de notre idéal. Quant à la photo, un portrait de moi-même aurait été inutile, et n'aurait que contribué à me rendre, à la vue de certains, prétentieux. J'ai donc choisi un cliché pris d'assez loin, où l'on me distingue en partie équipé, favorisant de la sorte l'anonymat que je tiens à garder et que désire au fond de lui-même chaque « vrai » motard, le mettant ainsi à égalité avec tous ses frères, quelque soit leurs machines. Que les sceptiques se rassurent, la V7 qu'ils

voient sous mes fesses n'est pas une offre de mon « papa », mais une somme non négligeable de sacrifices qui diminuera lorsque mes 18 mois de crédit arriveront à leur terme (*).

Tout ce qui touche de loin ou de près la moto m'intéresse, mais je suis particulièrement attiré par les rassemblements et concentrations, où l'on retrouve une ambiance qui nous est chère, lorsqu'elle n'est pas troublée par des gens qui n'ont de motard que le nom, et l'esprit fraternel qui anime chaque « pur ».

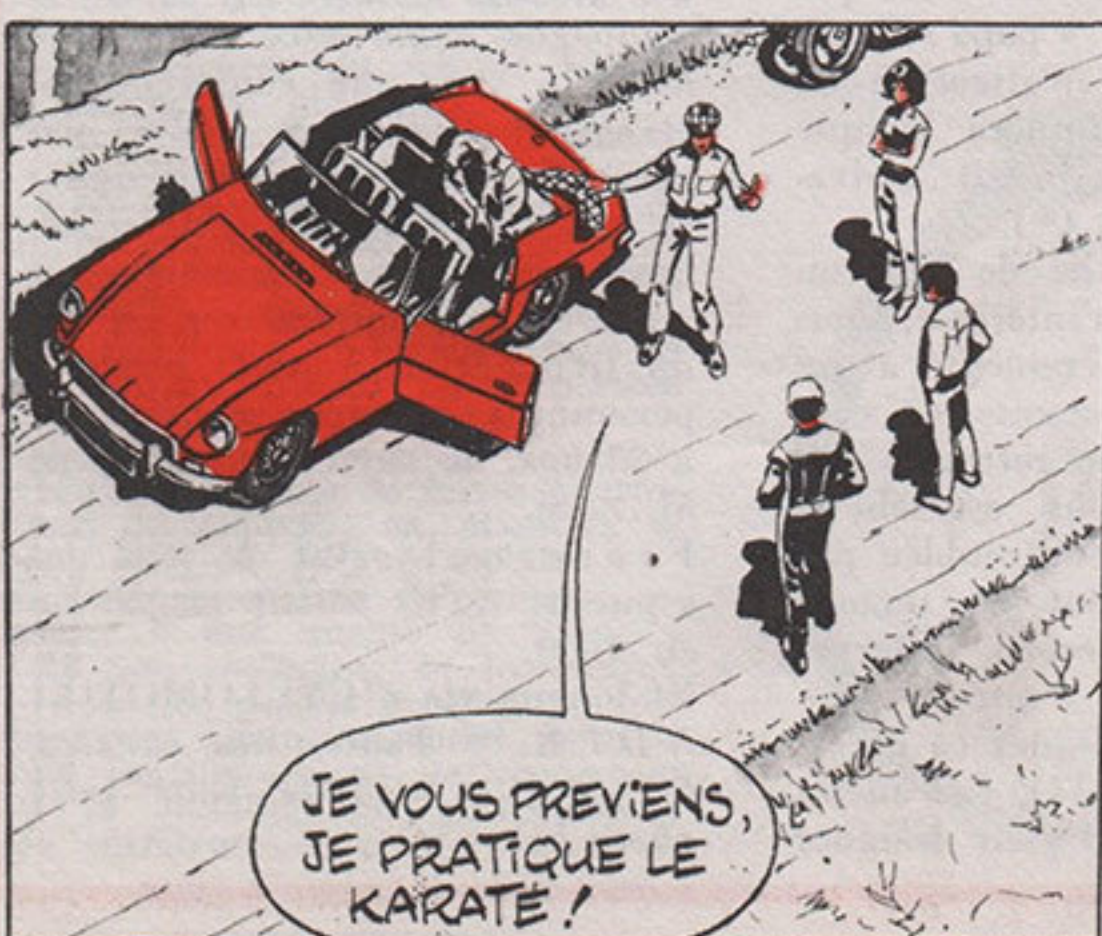
Je ne pourrai expliquer ce qu'est pour moi LA MOTO, car aucun mot n'est assez fort pour désigner

ce que je ressens pour cette compagne, mais ceux qui ont ça dans le sang me comprendront et savent qu'il n'est parfois pas nécessaire de mots pour désigner ce que l'on aime. Je pourrai encore écrire très longuement sur « elle », mais une lettre n'est pas un livre, et ne voulant ennuyer personne je termine sur l'espoir, à 23 ans, de suivre l'exemple de M. Sexé.

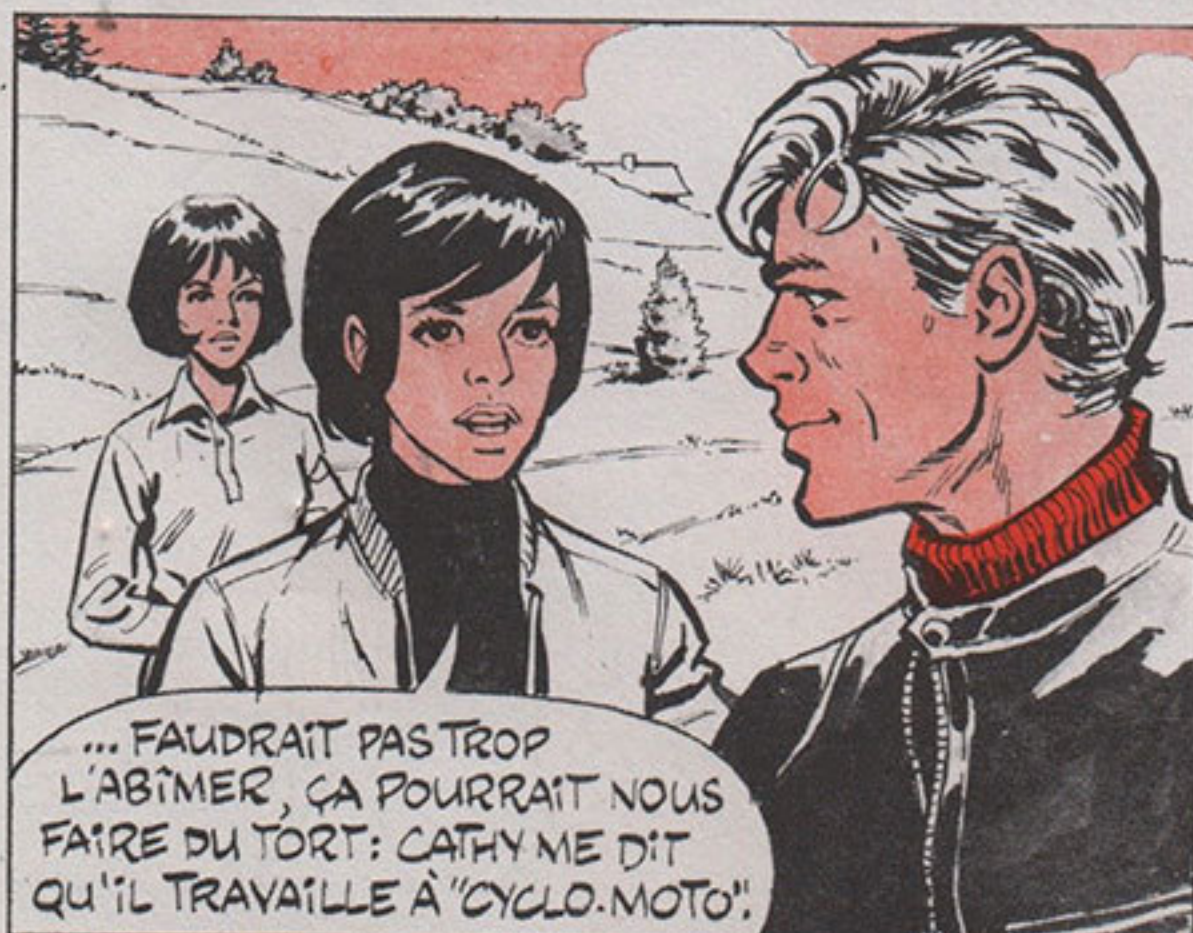
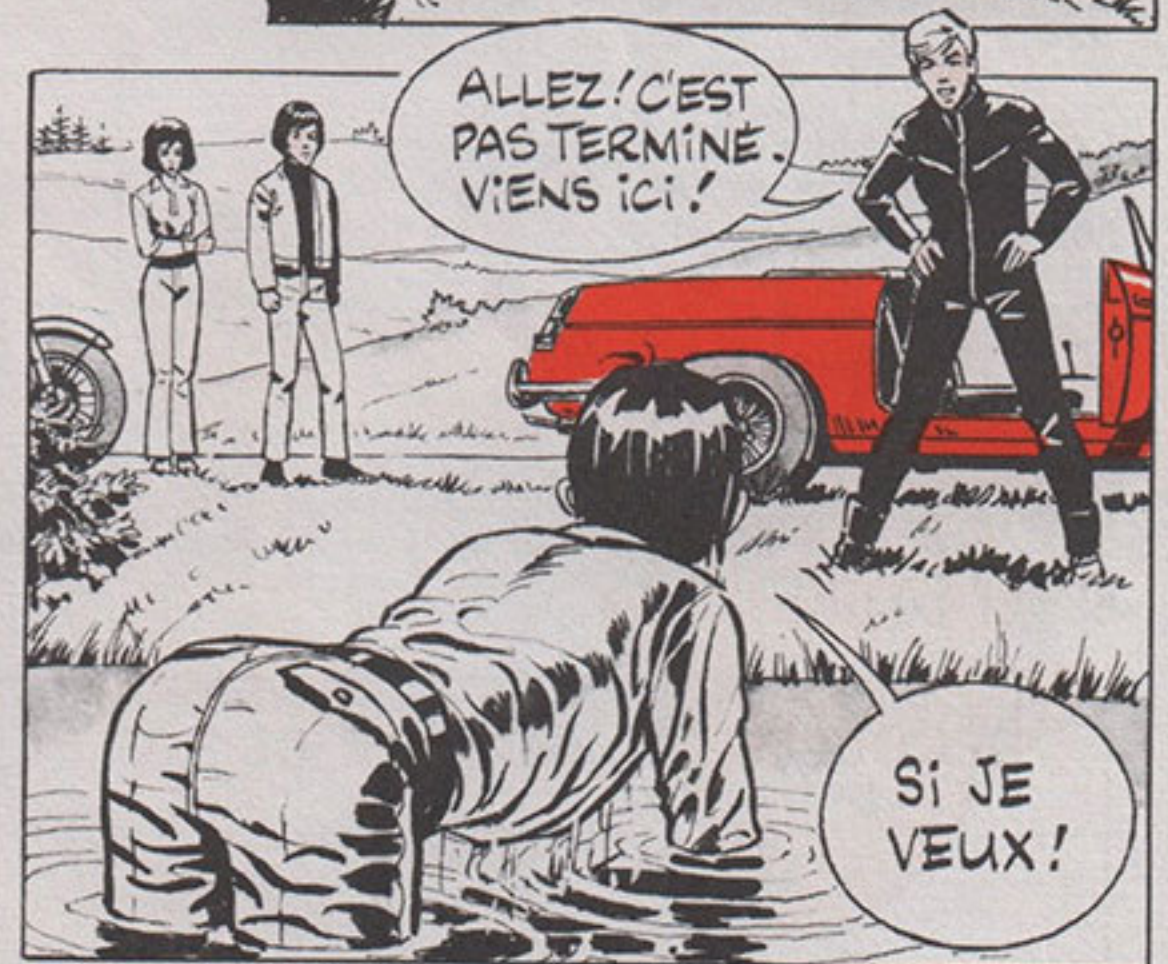
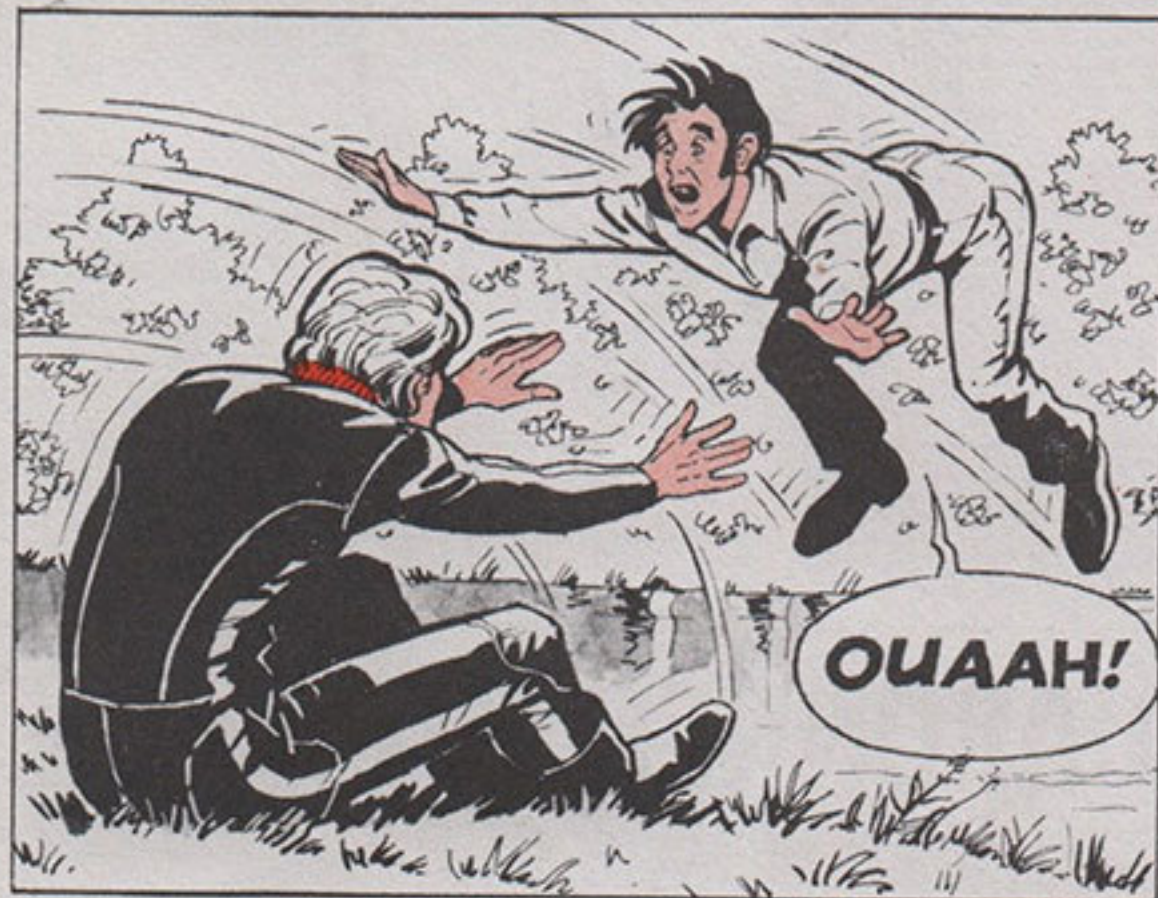
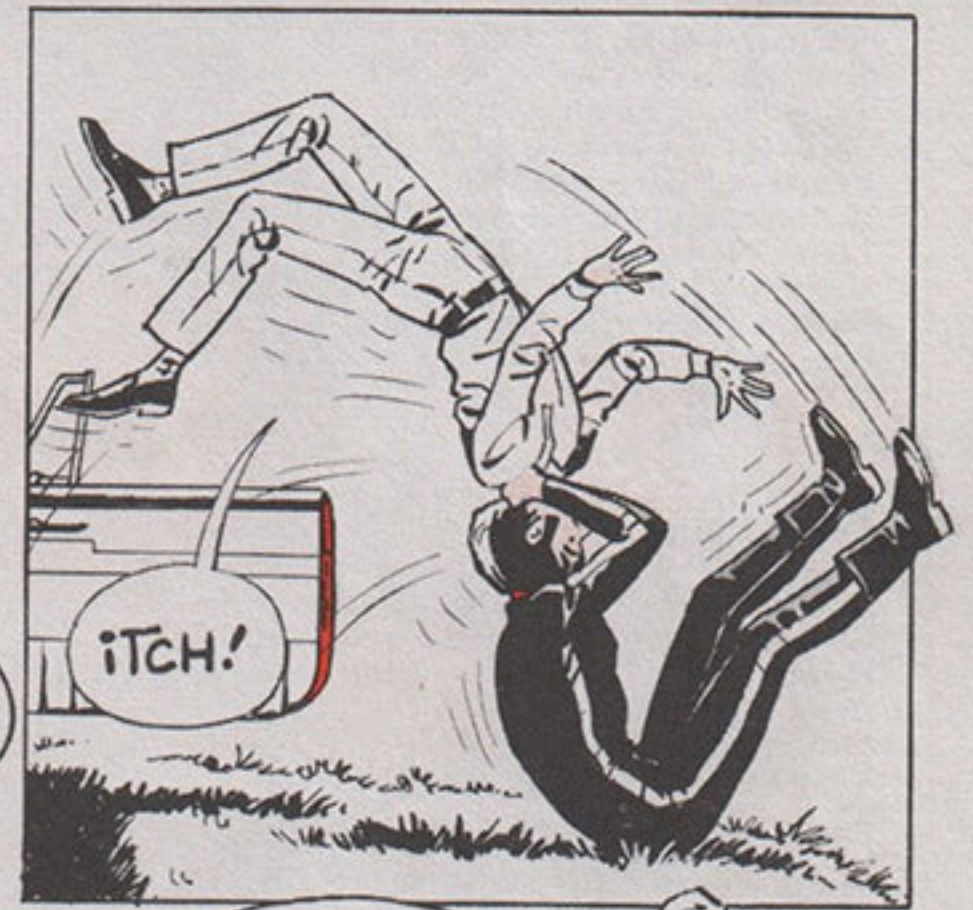
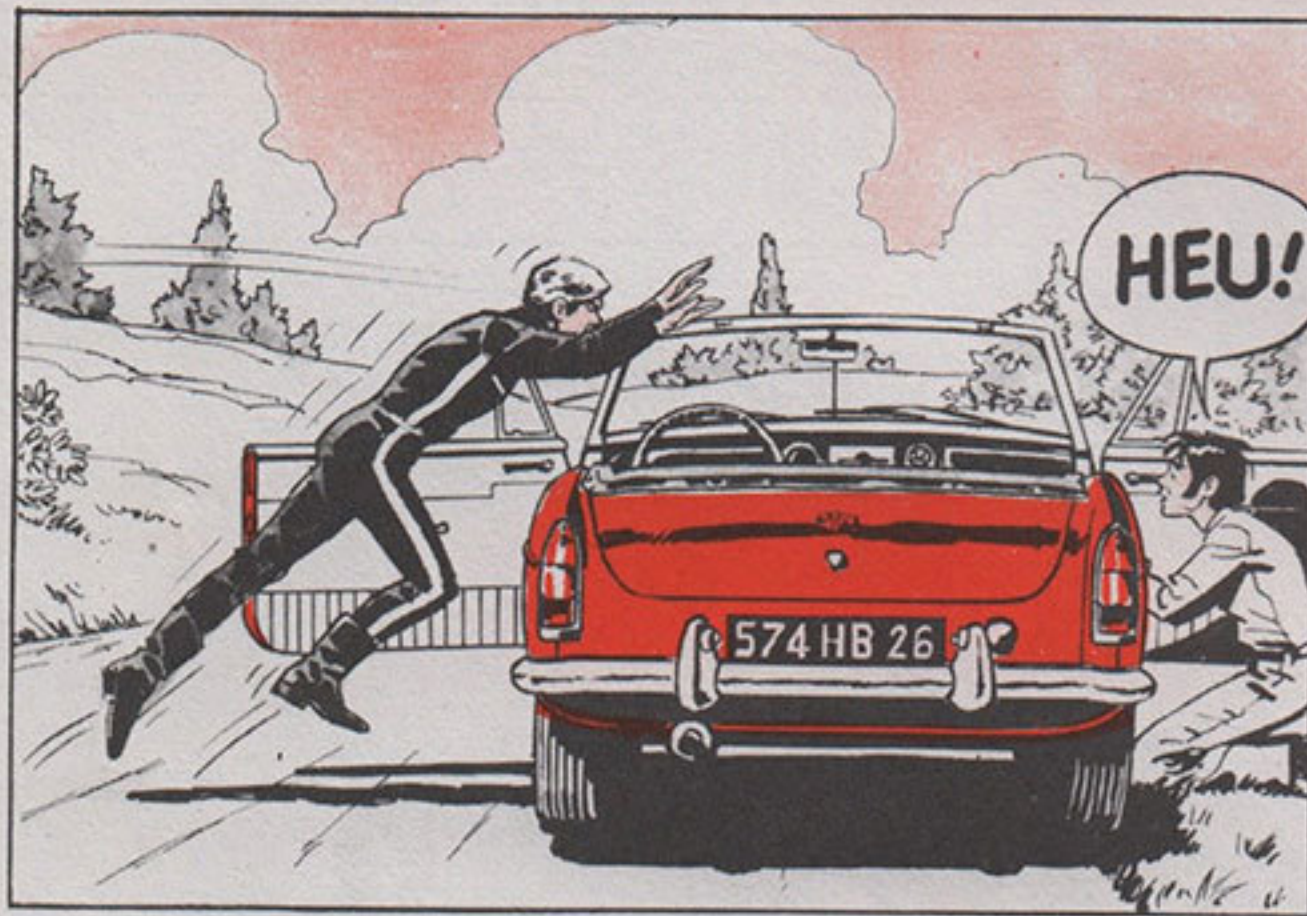
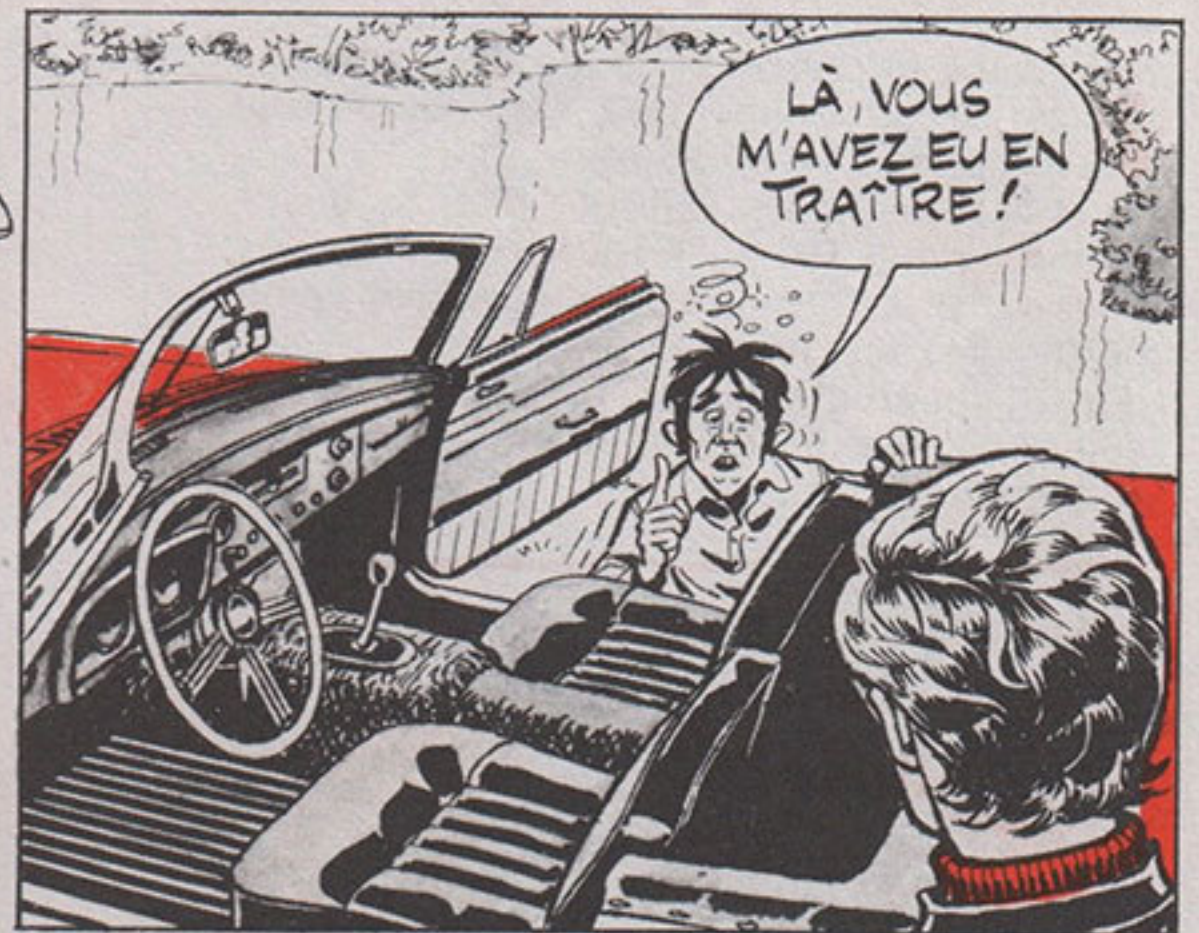
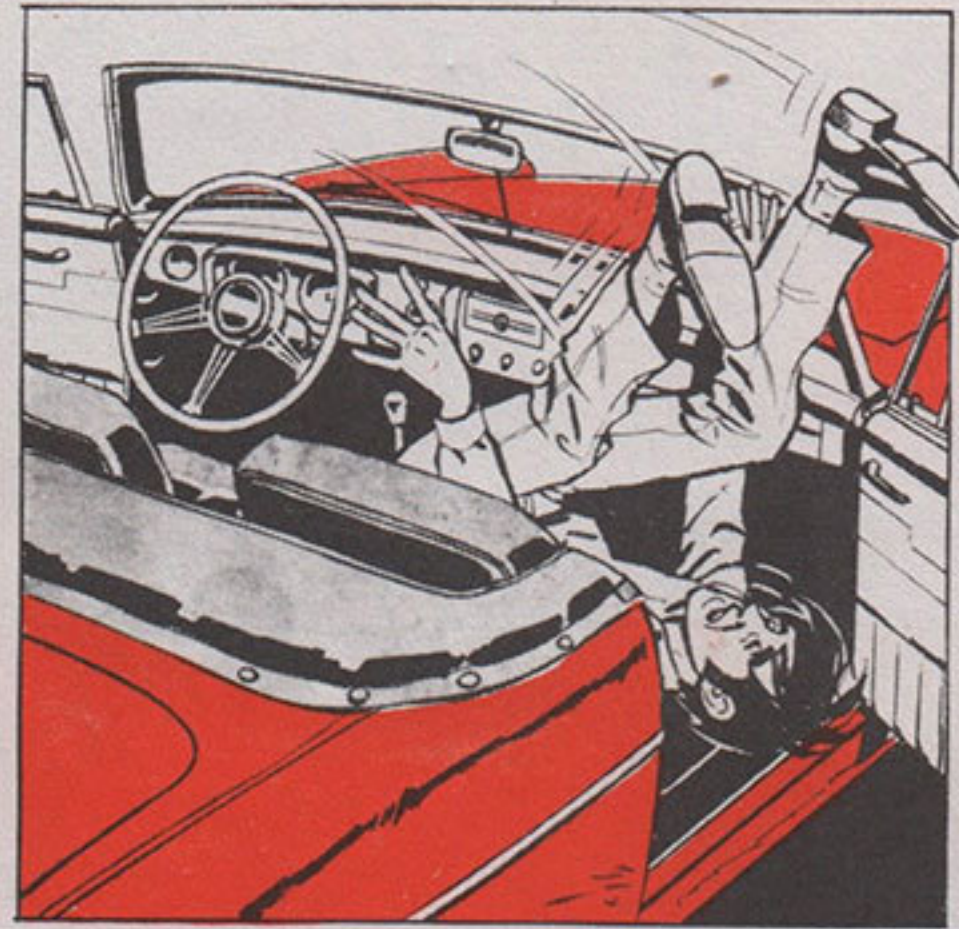
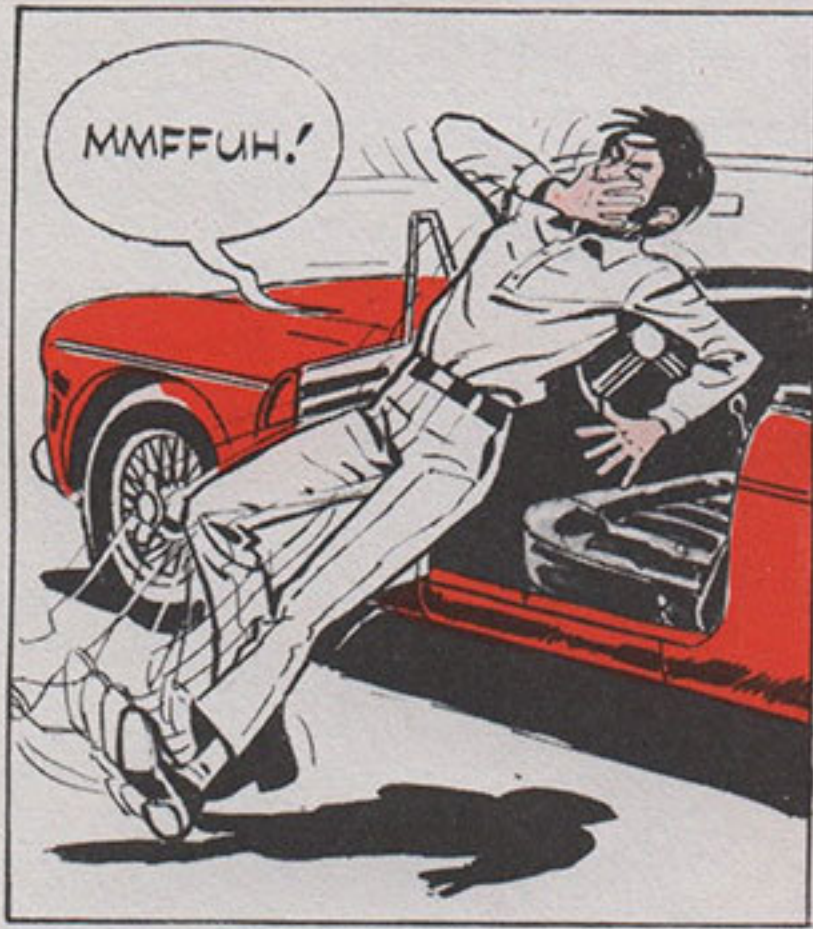
Fraternel salut à tous les « purs », qu'ils soient en 50 ou en 1000.

Et longue vie à CYCLOMOTO !
N.D.L.R. : Toutes nos excuses, la place a manqué pour cette photo !

Michel dans la course



Rejoint par Michel et Bob, le « Fri-meur » à la voiture sport passe un mauvais quart d'heure mais s'en tirera provisoirement grâce à un subterfuge.



êtes-vous dans la course ?...

L'entraînement fait tout. Entraînez donc vos yeux et votre sens de l'observation car notre environnement turbulent exige des réactions immédiates. Pour le compte de la firme NSU le dessinateur Rudolf Griffel a tout mis en œuvre, dans cette scène de camping estival, pour permettre au lecteur de juger de son don d'observation. Le deuxième dessin comporte dix erreurs... Mais voyez donc vous-même !

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 175 « Trail Bike », n° 199.
Lambetta 200 DL, n° 203.
Derbi 50 « Gran Sport », n° 210 et 220.
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.
Vespa « Boxer », n° 220.

DEMONTAGES - REMONTAGES

Motobécane Cady, n° 204 et 205.
Honda PC 50, n° 206, 207 et 208.
Franco Morini, n° 209 et 210.
Yamaha 100 Twin, n° 211, 212 et 213.
Vélosolex Flash, n° 214.
Motobécane 93 D, n° 220.

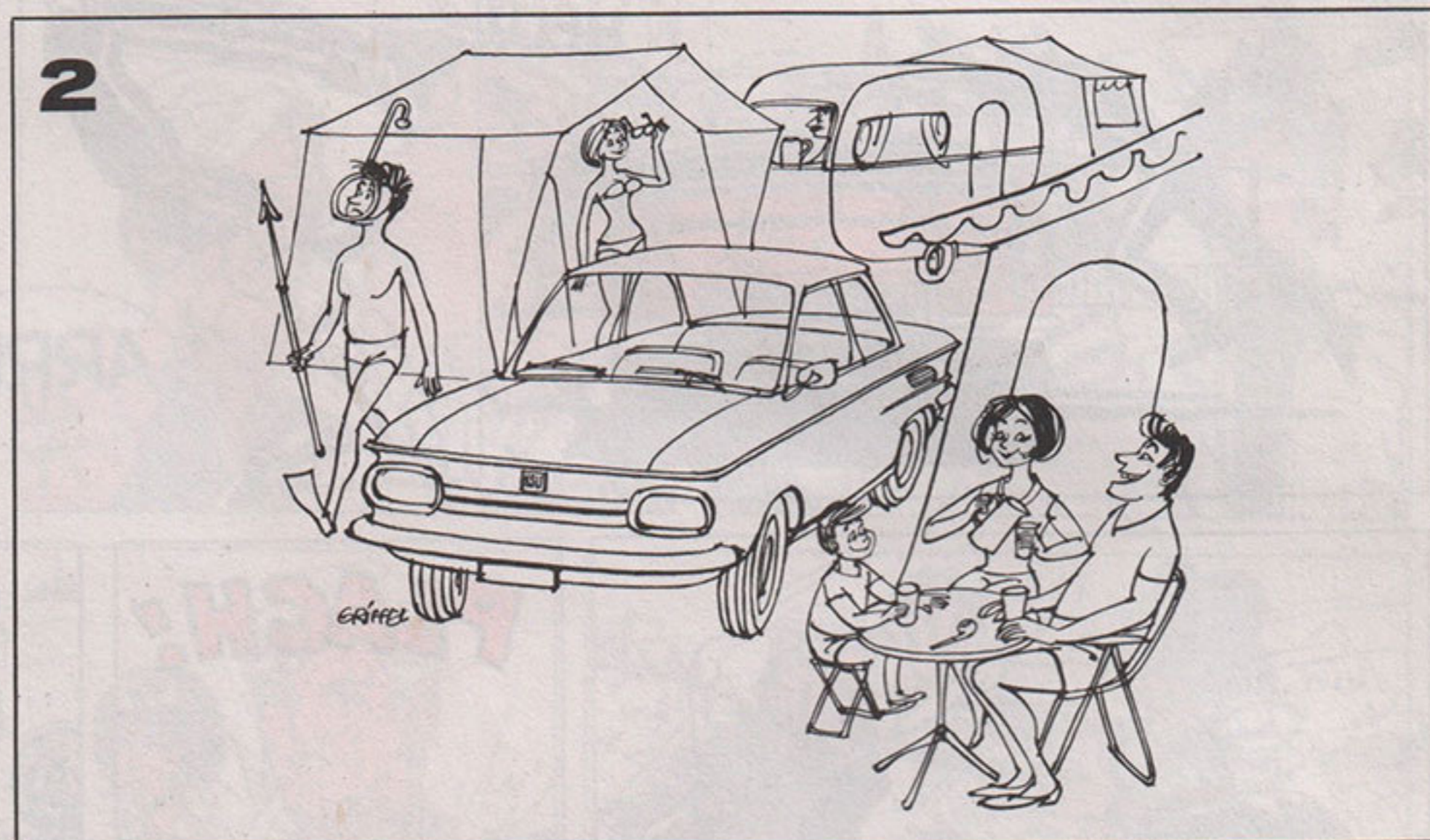
MACHINES ANCIENNES

125 Terrot Fleuron 1958, n° 216.
125 MZ 1963, n° 216.
175 Terrot Rallye 1957, n° 217.
Motobécane 125 ZS 1957, n° 218.
Velocette LE 1951, n° 219.

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.



Ici tout va bien...



... mais là, il y a dix erreurs à découvrir!

DECOUPEZ OU RECOPIEZ CE BON
ET ADRESSEZ-LE

A

**CYCLO
MOTO**

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

MOTOS 2T

2T

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

- permet de réduire la dose de mélange à 3 %
- plus de chevaux
- évite l'engorgement à bas régime
- moins de fumée
- moins de calamine
- convient pour les motos 2 temps à réservoir d'huile séparé
- préconisée par Gitane-Testi Husqvarna, Lambretta SAFD Malaguti, Montesa, Ossa



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

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



atelier paul bertrand



Le nouveau Peugeot 104. Un cyclomoteur doit-il avoir autant de classe?



Lorsque nous avons conçu le 104, peut-être avons-nous fait trop bien tant il surclasse tous les autres cyclomoteurs. Nous n'étions pas obligés, par exemple, de l'équiper d'une suspension à triple effet pour une conduite aussi douce ou d'utiliser des matières de qualité supérieure comme l'A.B.S. pour éliminer totalement le bruit et les vibrations. Mais nous l'avons fait. Nous n'étions pas obligés de le doter d'un moteur à clapet et d'un nouveau variateur de vitesse automatique pour une conduite

aussi souple et des performances aussi exceptionnelles en ville et sur route. Mais nous l'avons fait. Et nous n'étions pas obligés de lui prévoir un guidon entièrement réglable pour une conduite encore plus agréable. Mais c'est dans nos habitudes. Nous faisons des cyclomoteurs

qui sont un peu plus confortables, un peu plus racés et d'une mécanique un peu plus perfectionnée et un peu plus endurante que les autres. Nous ne pouvons pas nous en empêcher. Car nous sommes Peugeot.

**C'est plus qu'un cyclomoteur.
C'est un Peugeot.**