SEPTEMBRE 1971
221
3,50 F.

CYCLO MOTO

FINAMIX 3 2T

CYCLO-MOTEURS

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

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

atelier paul bertrand

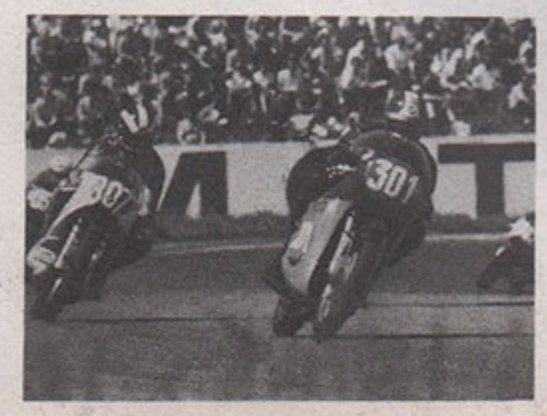
FINAMIX 3 est vendue en bidons de 2 litres avec bouchon doseur ou aux automélangeurs des stations FINA

LA 1ere HUILE SYNTHETIQUE 2T DU MONDE

LE MAGAZINE DE LA PETITE CYLINDRÉE
CYCLO MOTO

sommaire

JOUONS ENSEMBLE		2	**PAS DE RESULTAT CE MOIS-CI...** Mais un nouveau sujet !
EDITORIAL	R.-C. DELEFOSSE	3	**LA RANÇON DU SUCCES** Un bol qui pèse lourd !
L'EVENEMENT	FOLIE-DUPART	4	**FLASH SUR LE BOL** Les vainqueurs
PRODUCTION	Axel AVENEL	6	**LES « M » ET VOUS !** Honda 500, Kawasaki 350
QUESTIONS-REPONSES	D. BERNARDIN	8	**COURRIER TECHNIQUE** Nos solutions à vos problèmes
MODELES REDUITS	Axel AVENEL	10	**LA DERNIERE NEE :** « Honda Four » !
A L'ESSAI POUR VOUS	D. BERNARDIN	13	**MALANCA TESTA ROSSA** Avec la boite 5 vitesses.
TRIBUNE		18	**VOUS AVEZ LA PAROLE !** Dialogue sur tous les thèmes.
POSTER	Photo FOLIE-DUPART	20	**ERIC OFFENSTADT** En vedette au championnat du monde.
EN TOUTE FRANCHISE		22	**VOS « TASSES »...** Et votre avis !
HISTORIQUE	F.-M. DUMAS	26	**FLANDRIA** De la forge à l'industrie.
PORTRAIT	Axel AVENEL	29	**ANGEL NIETO** La carrière de « El nino ».
CONCENTRATION	LAURENT-MALLET	30	**LES ANCETRES** Ah ! Quel plaisir !
PORTRAIT	LAURENT-MALLET	31	**DE CONTO** L'homme et son matériel.
CINEMA	MASSON	32	**CONTINENTAL CIRCUS**
ATELIER	D. BERNARDIN	33	**DEMONTAGE-REMONTAGE** Motobécane 93 D, 2e partie.
ACTUALITES		36	**LE DEUX-ROUES ILLUSTRES...** Et la Bulle !
COMICS	R.-C. DELEFOSSE-F. BERGESE	38	**MICHEL DANS LA COURSE !** Les événements prennent tournure.
LES 10 ERREURS		40	**POUR VOUS DISTRAIRE...** Partout, à tout instant.



NOTRE COUVERTURE :

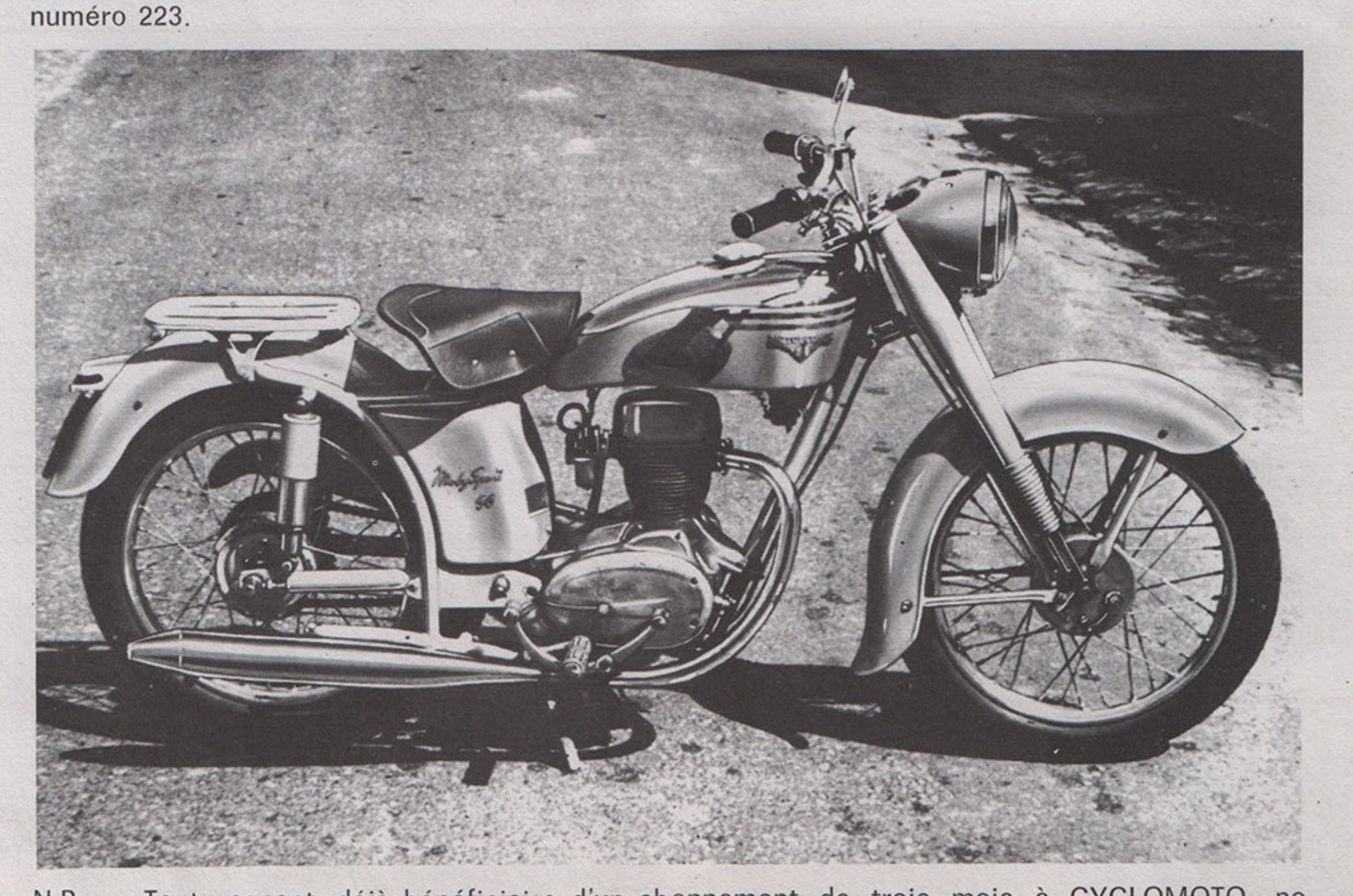
AGOSTINI, READ, SZABO, Bagarre Au sommet à Hockenheim

(Photo A. Avenel)

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 10e - Téléphone : 878-99-26 et 27
C.C.P. PARIS 1.159-15
Abonnement : UN AN 35 F - ETRANGER 48 F. Ce numéro : 3,50 F

? ensemble jouons

Depuis que nous avons inauguré la rubrique intitulée : « Ces vieilles demoiselles qui nous roulent encore », il ne se passe pas de jour sans que notre courrier n'en fasse mention, soit que vous en redemandiez, soit que vous nous en parliez, comme Yves Egron ce mois-ci (voyez plus loin) avec beaucoup de pittoresque d'ailleurs.
Il est donc clair que beaucoup d'entre-vous aiment les vieilles machines et s'en servent encore. Et comme rien n'est plus estimable, plus sympathique, plus motocycliste que ce goût pour ces engins encore capables de nous séduire, ce sont les vieilles demoiselles qui feront le thème de notre jeu n° 221.
Comme Yves Egron (qui peut recommencer !), envoyez-nous un récit concernant votre ancien cyclo, vélomoteur ou moto. Nous retiendrons les dix meilleurs envois, et nous départagerons éventuellement les ex aequo à partir de la photo que nous vous conseillons donc de joindre à votre texte (sans qu'elle soit obligatoire).
Ajoutons que les 10 récits primés seront publiés dans les numéros à venir.
Votre texte est prêt ? Parfait ! Envoyez aussitôt votre lettre à **Cyclomoto, 103, rue La Fayette, Paris 10** en mentionnant bien lisiblement dans le coin gauche de l'enveloppe : JOUONS ENSEMBLE. Si votre récit est le meilleur, 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 noms des gagnants seront publiés au PALMARES du numéro 223.



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.

éditorial

la rançon du succès

Ce numéro sort très en retard. Je vous prie de nous en excuser. Les vacances ont quelque peu perturbé les conditions de fabrication et, surtout, le 35e Bol d'Or international a mobilisé notre équipe de rédaction et embouteillé l'imprimerie qui avait à fabriquer une imposante quantité d'affiches et de documents de toute nature.

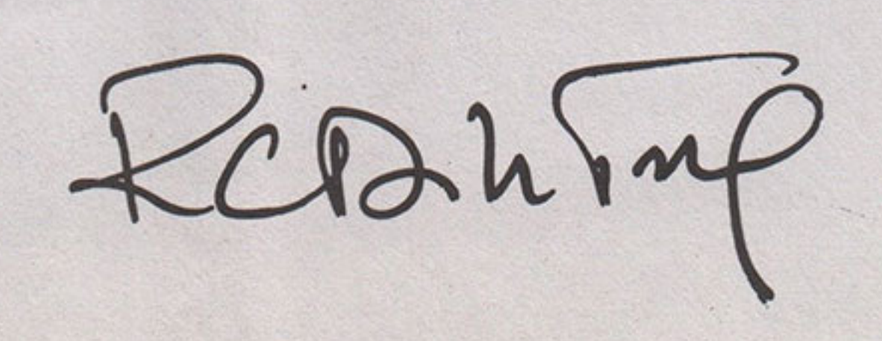
Nous étudions à présent une réorganisation qui nous mette ultérieurement à l'abri de ces inconvénients. Car, dans l'état présent des choses, le Bol est un véritable raz-de-marée qui bloque tout sur son passage !

D'ailleurs, ceux d'entre vous qui sont allés ce mois-ci au Mans — et ils sont nombreux — n'ont pas besoin qu'on leur explique la question en détail : ils ont pu vérifier sur place l'énorme réussite des 24 Heures Moto et voir quel imposant dispositif d'organisation entraîne la mise sur pied d'une pareille manifestation.

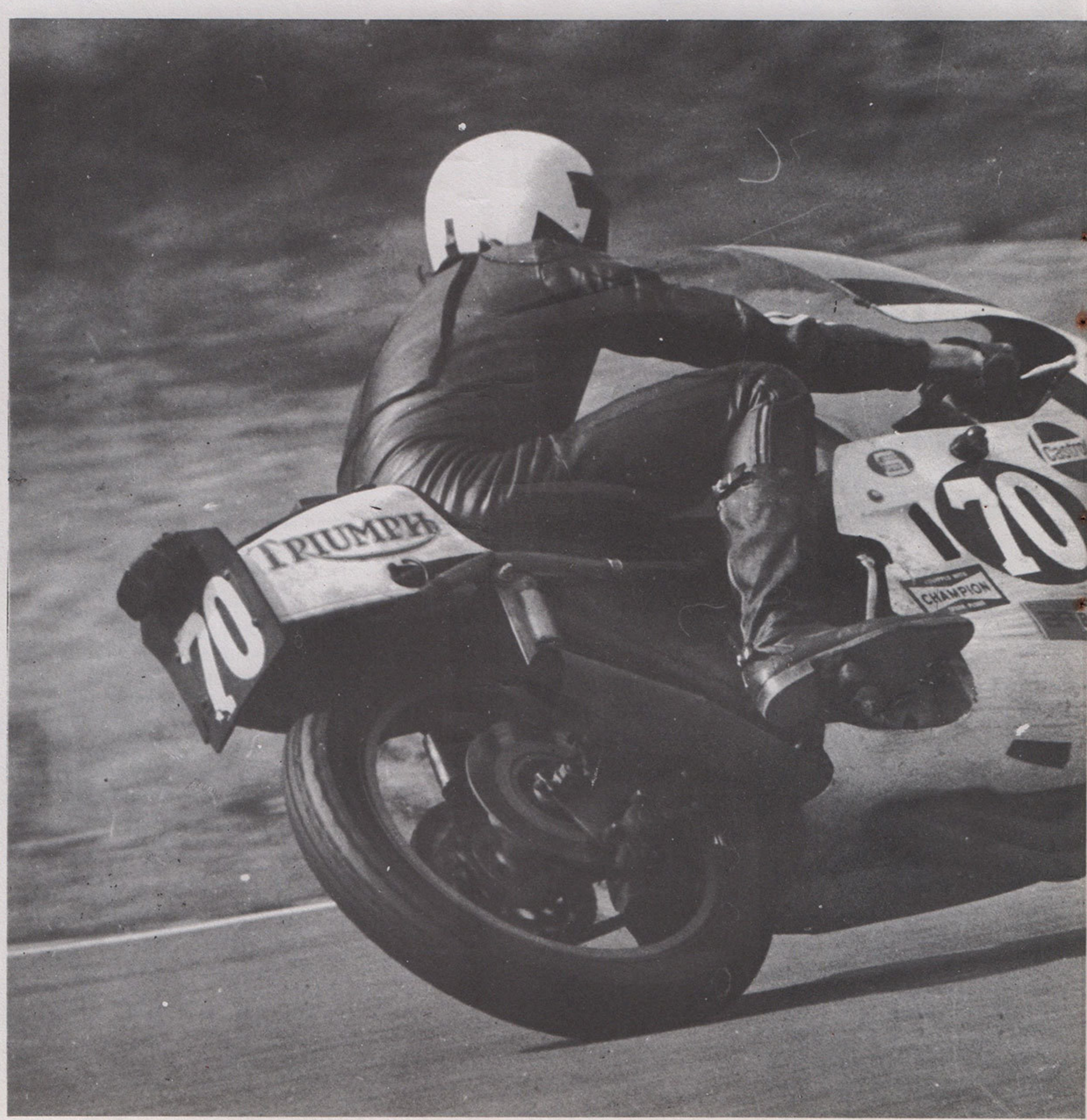
Le retard de ce mois-ci, c'est un peu la rançon du succès. Un succès auquel vous avez pris votre part en assistant par milliers au 35e Bol d'Or.

Pour vous qui en étiez, et plus encore pour vous qui n'avez pu y être, nous pouvons du moins incorporer à ce numéro quelques images qui vous feront vivre ou revivre ce formidable événement. Et, bien entendu, vous aurez le mois prochain un reportage original de la course.

Voici donc le contact renoué entre nous. Bonne rentrée, et à bientôt !

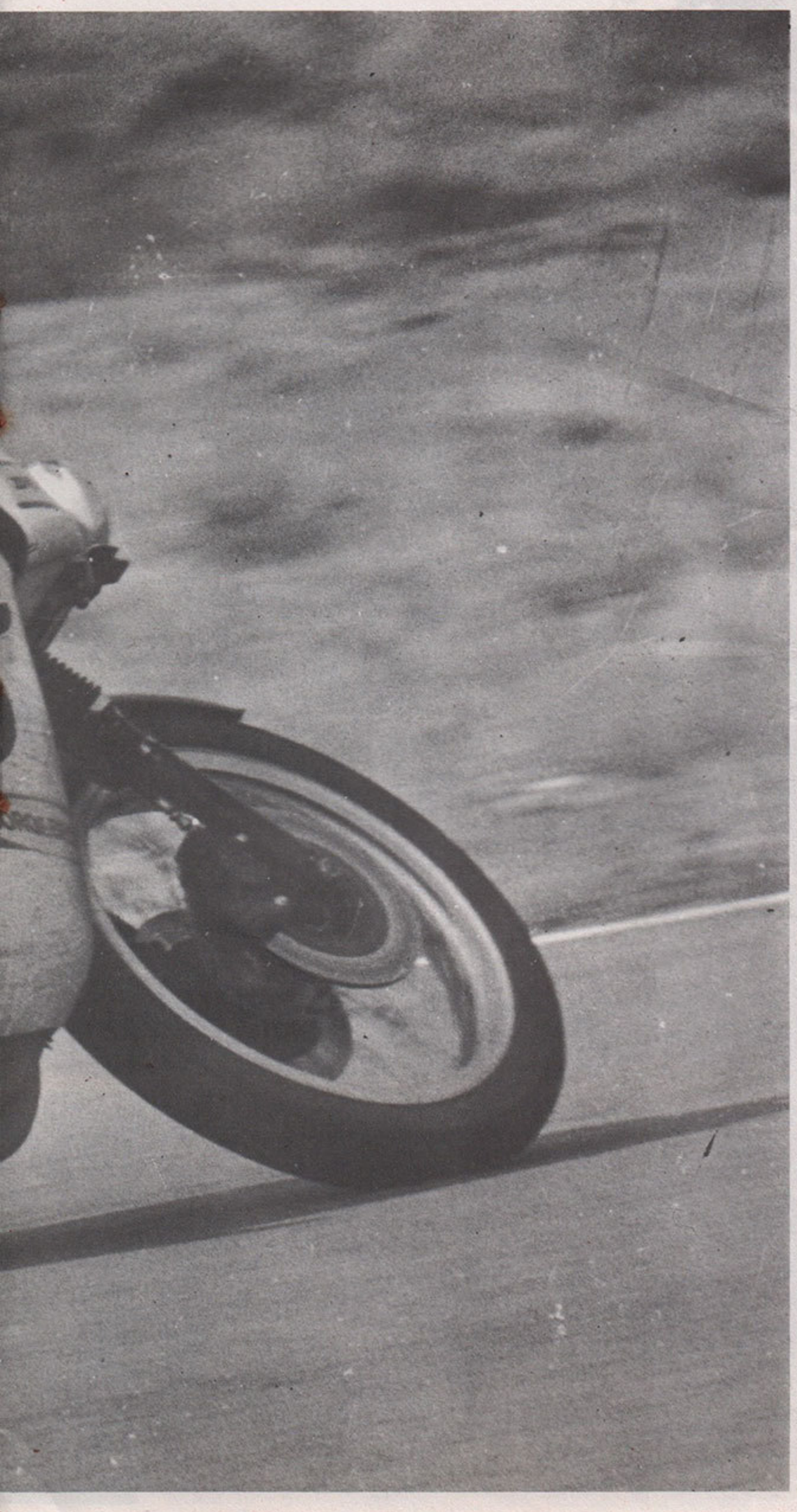


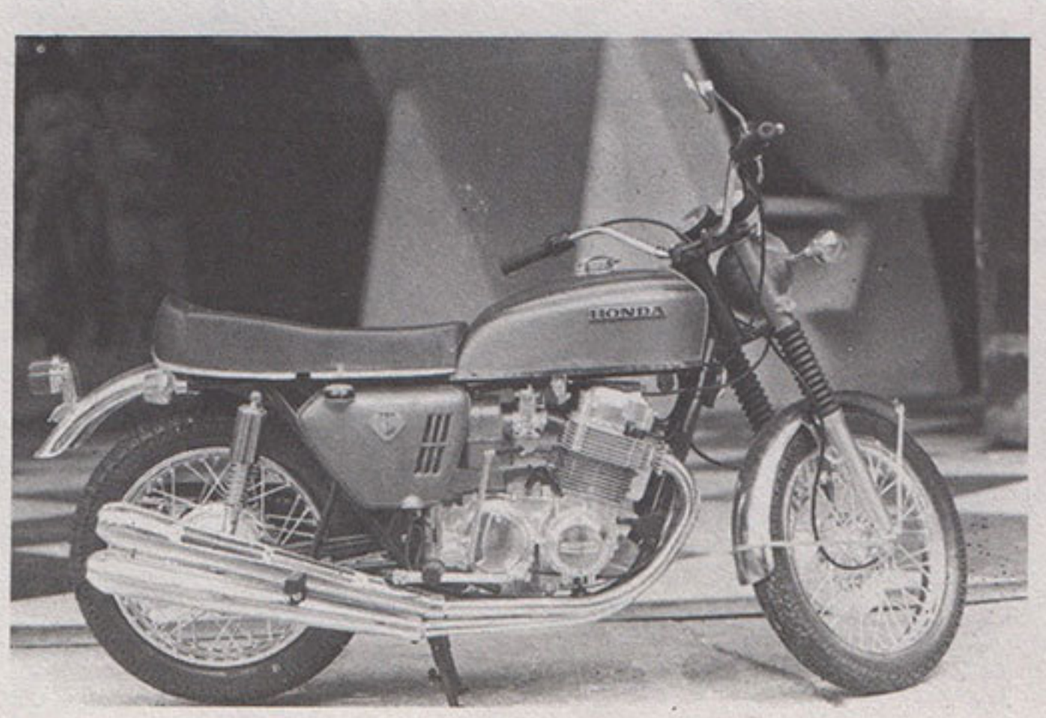
35e BOL

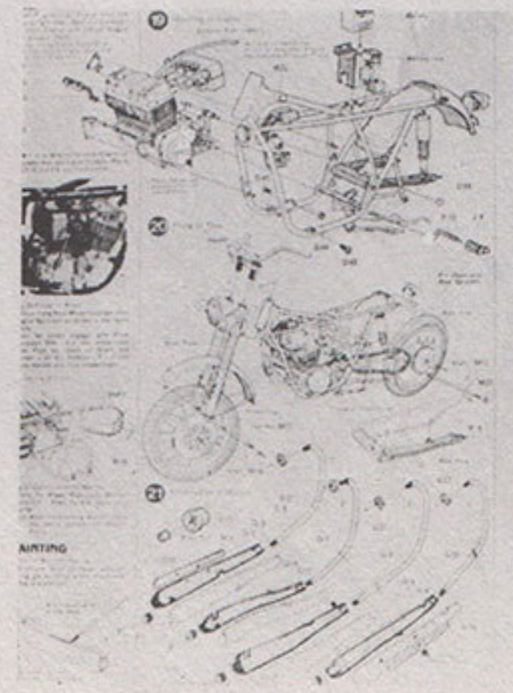


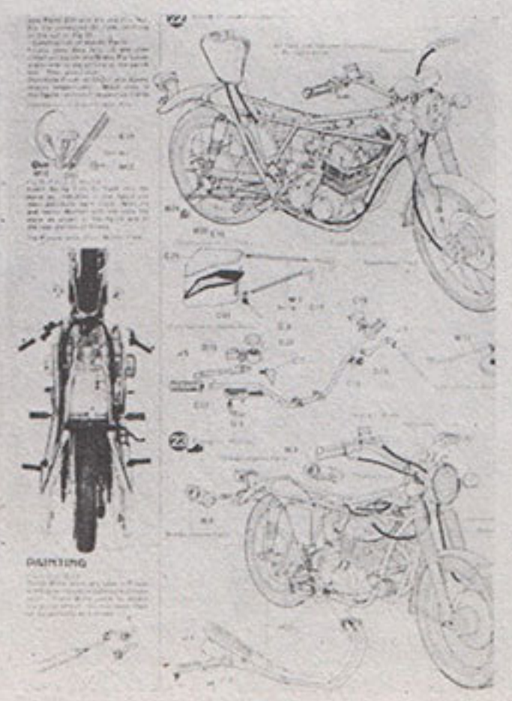
D'OR

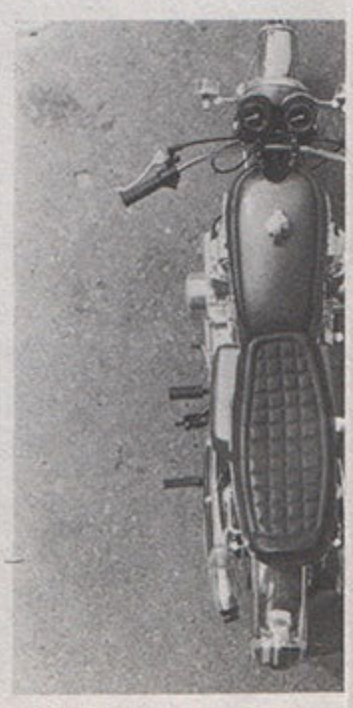
Percy Tait et Ray Pickrell ont remporté le 35e Bol d'Or International sur le Circuit Bugatti au Mans, avec une BSA 750 Trident préparée par Triumph Engineering. Les pilotes britanniques ont été en tête à deux reprises, menant au total 11 des 24 heures. C'est la seconde année consécutive que le Bol d'Or revient à une équipe et une moto anglaise. Tait et Pickrell ont parcouru 616 tours, soit 2.723,952 kilomètres, à la moyenne de 113,495 km/h. Ce chiffre relativement bas s'expliquant par le fait qu'il a plu sans cesse durant la première moitié de l'épreuve.




HONDA

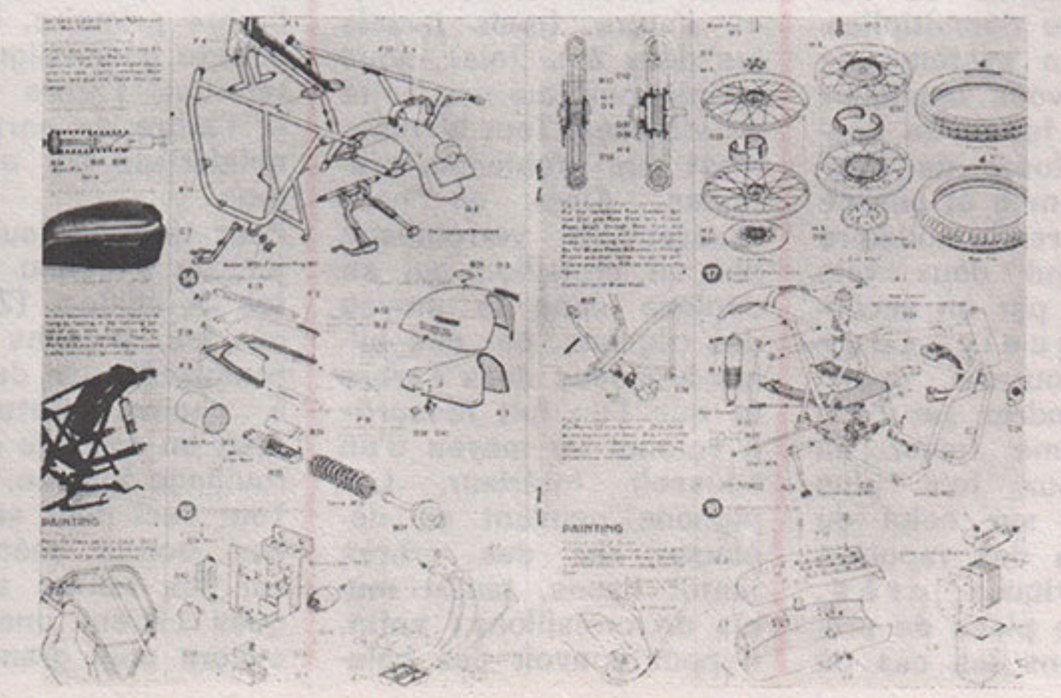


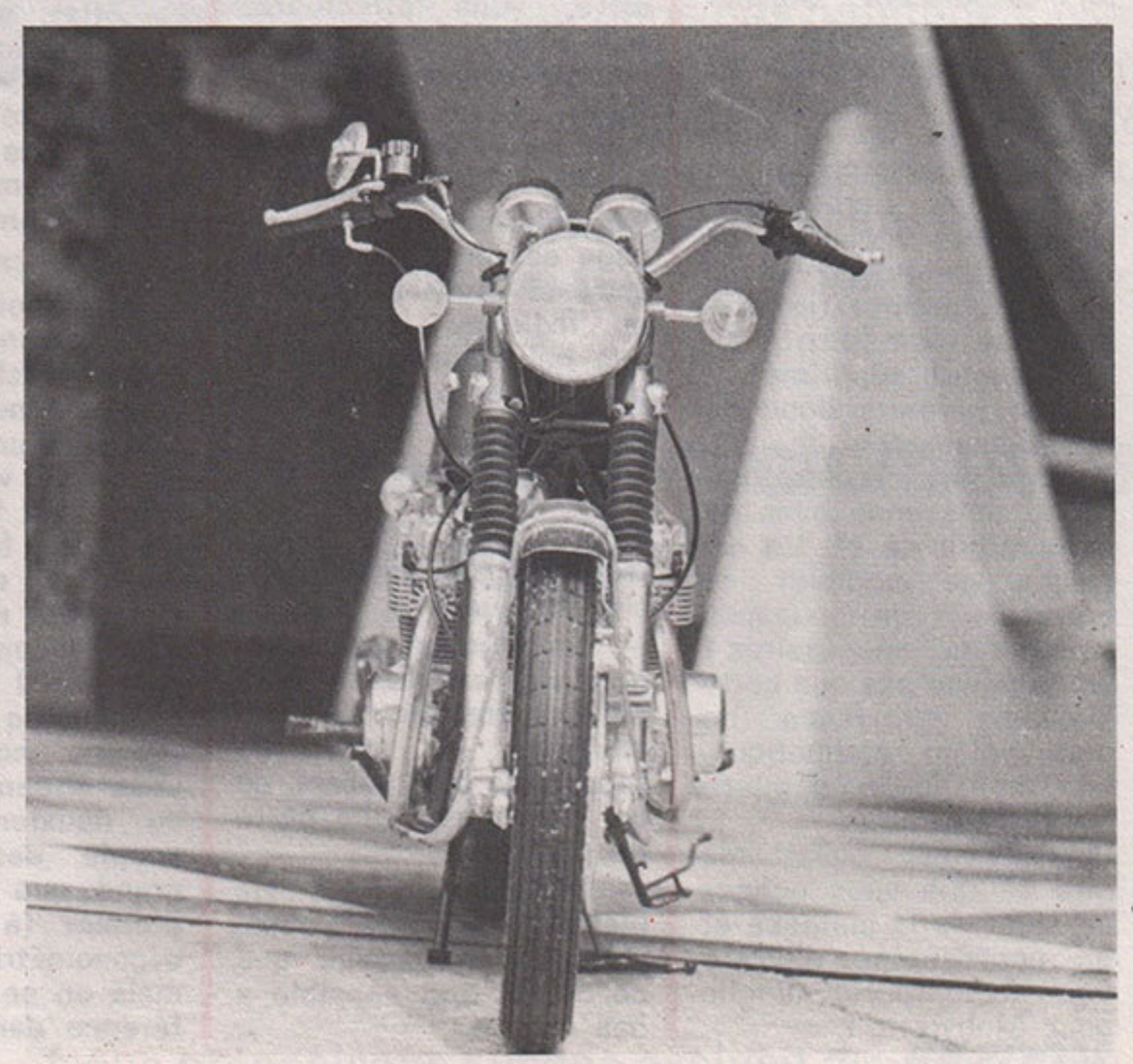




encore une 750 HONDA

C'est probablement ce que vous pensez en regardant cette photo, mais quelques détails retiennent certainement votre attention : les rayons apparaissent un peu gros par exemple et rappellent qu'il ne s'agit là que d'une maquette, la première réalisée par la Famiya Plastic Model Corporation, la première reproduction aussi sur le marché d'une machine de tourisme.
Elle se distingue des maquettes Protar par sa taille plus élevée (éch. : 1/16e) mais ne croyez quand même pas la photo, ce modèle mesure quelque dix-huit centimètres de long pour une dizaine de haut, et la photo n'a été prise ainsi que pour affirmer la ressemblance avec l'original.
Si maintenant vous vous attardez sur les détails, vous noterez outre les rayons trop épais (mais il s'agit là d'une nécessité afin d'obtenir des roues solides) les pots légèrement trop longs ainsi que le garde boue arrière qui de plus est un peu élevé, le bloc moteur apparait un peu haut, quant à la béquille latérale, je crois préférable de la retirer carrément.
Pour le montage, un manuel fort bien rédigé et abondamment illustré est joint aux pièces, mais il est en anglais ; si vous ne lisez pas cette langue les illustrations de montage suffiront peut-être à vous aider, mais dans ce cas ne courrez pas, vu le nombre très important de pièces et la finition à apporter à certaines dont les bavures sont trop apparentes, ou dont le noir est trop brillant. Le morceau principal sera probablement le montage de la chaine qui représente quelques deux cents pièces à assembler. Beaucoup de soins vous seront nécessaires afin de ne pas gâcher cette magnifique pièce dont le prix ne permet hélas pas de la recommencer toutes les semaines, mais quand vous aurez terminé et que vous ferez jouer les suspensions, ou la béquille rappelée par un ressort, ou bien les roues ou la selle amovible, quand vous aurez posé les ultimes décalcomanies, vous ne regretterez certainement pas les quelques après-midi d'automne qu'elle vous aura coûtés.
En vente : CILAM, 12, rue Froideveaux - Paris-15e.





question TECHNIQUE réponse

Fidèle lecteur de « Cyclomoto » depuis quatre mois, je me permets de vous écrire dans la rubrique « Technique, questions - réponses, » pour vous demander certains conseils au sujet de mon cyclomoteur.

J'ai acheté un cyclomoteur de marque Mobylette AV49 (3 vitesses automatiques) le 29 mai 1970. Il totalise à ce jour 4.700 km.

Au début, cette machine m'a causé de vives déceptions au point de vue vitesse : je n'arrivais en aucun cas à dépasser 50 km/h au compteur (Veglia), même le rodage une fois terminé.

Je décidai donc de supprimer le filtre à air vers 1.800 km, pour accroître la vitesse de pointe : j'arrivai alors assez facilement à 60 km/h sur le plat, vent nul (toujours au compteur).

Vers 4.400 km, je remplaçai mon carburateur d'origine Gurtner de 12 par un carburateur Gurtner de 14. Je constatai alors un accroissement de ma vitesse de pointe de 5 à 6 km/h environ. Au bout de 300 km accomplis avec ce nouveau carburateur, je constate une perte de puissance et de vitesse assez flagrante (je précise que mon filtre à air est toujours supprimé).

Je me permets donc de vous demander ce que vous pensez de cette perte de puissance avec ce carburateur de 14. Un décalaminage complet ou un réglage de soupapes seraient-ils nécessaires ? Je ne pense pas que cette anomalie provienne de mon volant magnétique, car mon cyclo démarre au quart de tour.

Pourriez-vous aussi me dire ce que vous pensez au sujet de la justesse et du pourcentage d'erreur des compteurs Veglia pour Mobylette ?

Gérard PERRIER,
83 - Toulon.

Votre lettre contient quelques erreurs qui méritent d'être relevées.

Le changement de vitesses Mobymatic est progressif. Il n'y a donc pas trois vitesses mais une infinité entre le rapport court et le rapport long. Par ailleurs, votre moteur étant un deux-temps, il n'a probablement pas besoin d'un rodage de soupapes, mais à la rigueur d'un rodage de soupape. Le décompresseur, en effet, en comporte une. Si elle porte mal et que vous manquez de compression, cela peut provoquer une perte de puissance. Démontez - la et, si le siège est abîmé, rectifiez-le avec une fraise de l'outillage Motobécane. Si tout est propre, faites tourner la soupape à sec avec un tournevis pour la mater sur son siège. Si un fraisage (léger, léger, le plus léger possible) a été nécessaire, vous effectuerez également ce matage comme finition. De toute façon, montez une soupape neuve ou ne touchez à rien.

Par ailleurs, un décalaminage est peut-être nécessaire si vous roulez avec un mélange trop gras, une huile non appropriée ou une carburation trop riche.

S'il y a un peu de calamine et qu'après l'avoir ôtée la puissance ne revient pas, il faudra chercher ailleurs.

— Votre volant peut donner une excellente étincelle favorisant les démarrages au quart de tour, mais être décalé, ce qui occasionne une perte de puissance.

— L'écartement des vis platinées peut aussi s'être déréglé sans que ce défaut soit sensible à bas régime.

— Votre carburateur de 14 mm est peut-être mal réglé pour le moteur. Si les conditions atmosphériques au moment du montage favorisaient une carburation riche ou pauvre, il se peut que désormais votre carburation soit trop riche ou trop pauvre. Il vous faut donc trouver un réglage moyen qui aille bien dans toutes les conditions.

— Enfin, votre gonflage peut avoir fait fonctionner le moteur dans de mauvaises conditions, telles qu'il a serré ou que l'embiellage est détérioré.

Dans le cadre de votre rubrique « Questions-réponses techniques », je me permets de vous poser une question :

Pouvez-vous m'expliquer clairement comment fonctionne une boîte de vitesses moto ? Je pense que cette question intéressera bon nombre de lecteurs non initiés.

O. CARNATIO,
95 - Enghien-les-Bains.

En effet, votre question est très intéressante et mériterait une longue étude... qui ne peut prendre place dans ce courrier. Voilà néanmoins quelques éclaircissements :

Démultiplication :

Qu'elle soit basée sur des engrenages, des pignons à chaîne ou des poulies, une démultiplication est un système de levier. Si vous appliquez à un petit levier un couple (une force de rotation) de 1 mkg et que ce levier soit rendu solidaire d'un second deux fois plus grand par un accouplement quelconque (chaîne, courroie, dent), vous obtiendrez sur l'axe du deuxième levier un couple deux fois plus grand que sur celui du premier (à des rapports trigonométriques près, mais on se place de préférence dans les cas où ces rapports sont sans importance). Vous pouvez considérer un pignon ou une poulie comme un nombre important ou une multitude de leviers rayonnant autour d'un même axe.

La liaison matérielle, pratiquement indéformable, entre le petit et le grand levier, fait que si l'extrémité de l'un se déplace à une vitesse donnée, l'extrémité de l'autre se déplace à la même vitesse. Ainsi, les deux pignons, les deux poulies ont la même vitesse périphérique (sur le pourtour). Mais pour un déplacement de l'un de 10°, l'autre ne se déplace que de 5° (dans le cas du rapport 1/2). La vitesse angulaire de l'un à l'autre est donc dans le rapport 1 à 2 (2 à 1 selon que l'on considère le plus petit ou le plus grand). Ce que l'on appelle vitesse angulaire n'est ni plus ni moins que le régime.

Si un pignon tourne à 5.000 (le plus petit), le second, celui qui est deux fois plus grand, tourne à 2.500.

Nous avons donc le principe d'une démultiplication. Si nous juxtaposons deux ou plusieurs démultiplications différentes avec un système permettant d'enclencher l'une ou l'autre (mais jamais les deux à la fois), nous avons constitué une boîte de vitesses. Tout le reste n'est que problèmes pratiques. Ainsi, on peut assurer le verrouillage par un croisillon qui se déplace dans le moyeu des pignons, par des billes bloquées dans l'arbre et que l'on fait ressortir à volonté au moyen d'un poussoir intérieur. Les pignons peuvent se déplacer sur des arbres tantôt lisses, tantôt munis de croisillons ; enfin, il peut y avoir des baladeurs portant sur leurs faces des ergots qui entrent dans des fraisages correspondants sur les pignons. Les pignons eux-mêmes peuvent être baladeurs. Différentes sortes de verrouillages peuvent être combinées dans une même boîte.

Enfin, un système, maintenant abandonné, sauf pour les marches arrière de boîtes de vitesses de voitures, consiste à faire se déplacer un des deux pignons vis-à-vis de l'autre. Les dents se rencontrant à des vitesses différentes avant d'engrener, elles souffraient beaucoup.

Les boîtes peuvent être disposées selon deux modèles : en cascade ou avec un rapport en prise directe, le dernier généralement.

— En cascade : il y a un arbre d'entrée et un arbre de sortie l'un derrière l'autre, chaque rapport faisant intervenir deux pignons.

— En prise directe : les arbres d'entrée et de sortie sont coaxiaux et le deuxième arbre ne sert que pour les rapports autres que la prise directe. Sur ces rapports, quatre pignons interviennent : deux pour transmettre le mouvement à l'arbre secondaire, deux autres pour revenir à l'arbre primaire. En prise directe, aucun pignon n'intervient, l'arbre d'entrée et l'arbre de sortie étant solidarisés par un crabotage.

Pour terminer sur ce sujet, on a connu des boîtes à chaîne (Zündapp) où les pignons étaient remplacés par des roues à chaîne. Cette boîte était en cascade et à verrouillage interne.

Tout ceci pour se limiter aux boîtes mécaniques, car les boîtes automatiques offrent une variété encore plus grande.

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.

Nous préconisons l'usage exclusif du **BP-ZOOM**

BBDO

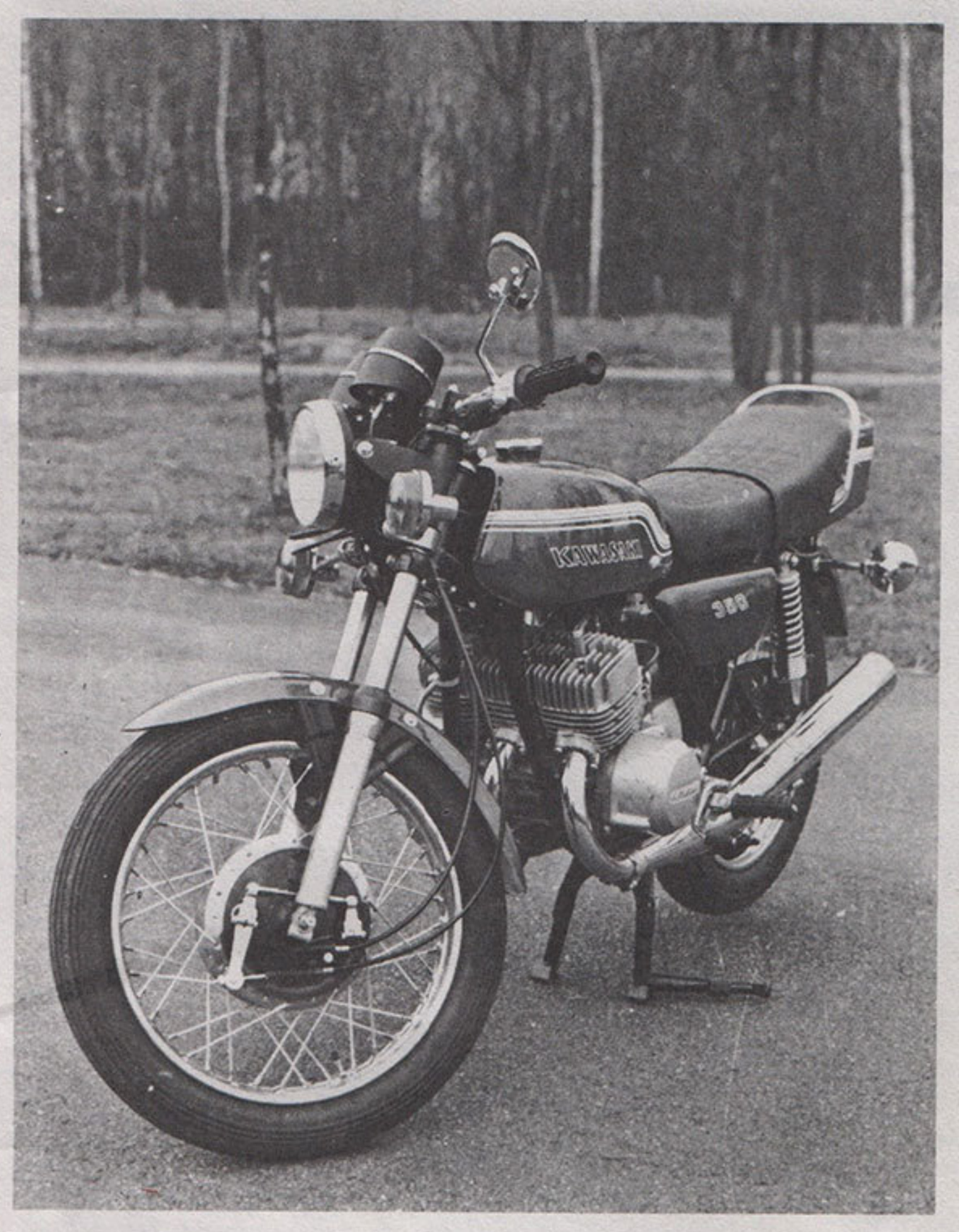
les Cadettes

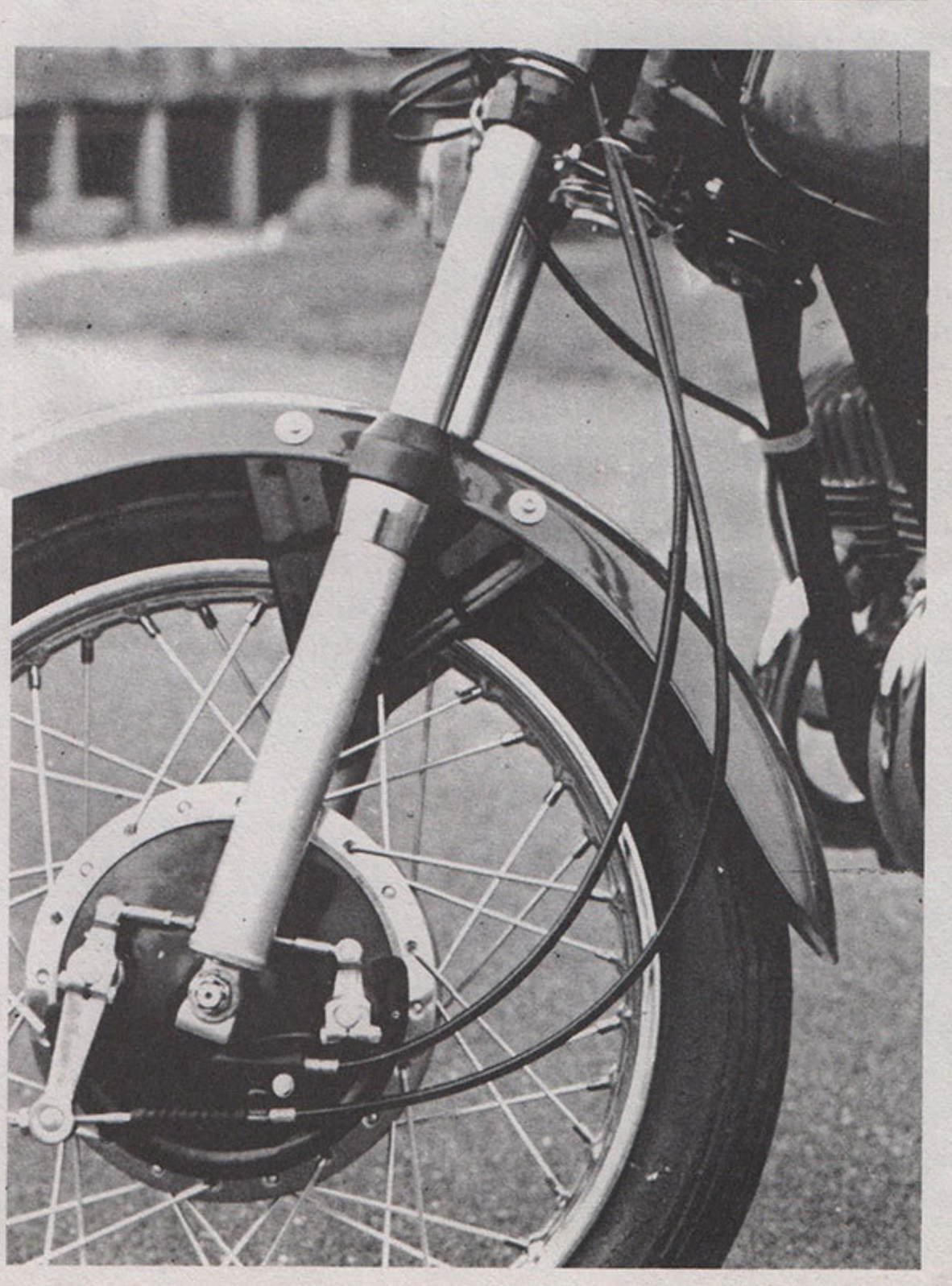
Les deux machines que nous vous présentons aujourd'hui ont un point commun : elles sont issues de machines de cylindrée supérieure, l'une de la 750 Honda, l'autre de la 500 Kawasaki, c'est-à-dire de deux « bêtes » qui nous ont fait rêver et nous pensons que leurs cadettes feront de même.

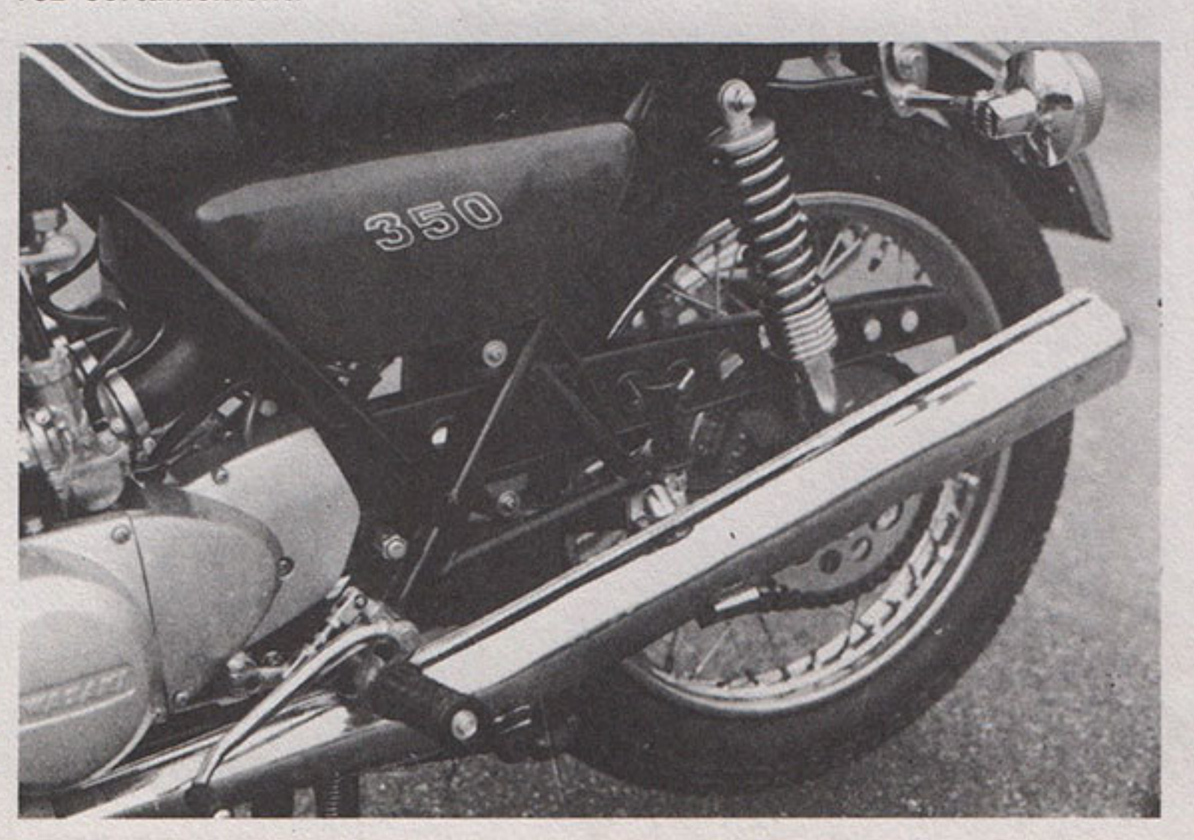
Commençons par la plus jeune, qui est aussi la plus petite : la 350 Kawasaki SS ; elle se distingue de prime abord de la 500 par une esthétique particulièrement réussie, typique, qui ne laisse pas indifférent : l'ensemble réservoir-selle à dosseret est heureusement relié par un filet blanc et noir qui joue agréablement sur le rouge de la machine. Une grande garde au sol contribue à donner à celle-ci une apparence de légèreté qui fait penser à une grosse 125. Le moteur, s'il s'apparente directement à celui de la 500, a cependant été rendu beaucoup plus compact et 15 cm ont ainsi été gagnés en largeur. Les échappements, disposés comme sur la 500, sont largement relevés vers l'arrière. Quant au cadre, d'un dessin nouveau, il contribue à donner une tenue de route assez bonne pour que l'on en ait négligé de mettre un amortisseur de direction. Tout ceci joint aux performances fait de la 350 Kawa une machine dont vous rêverez certainement.

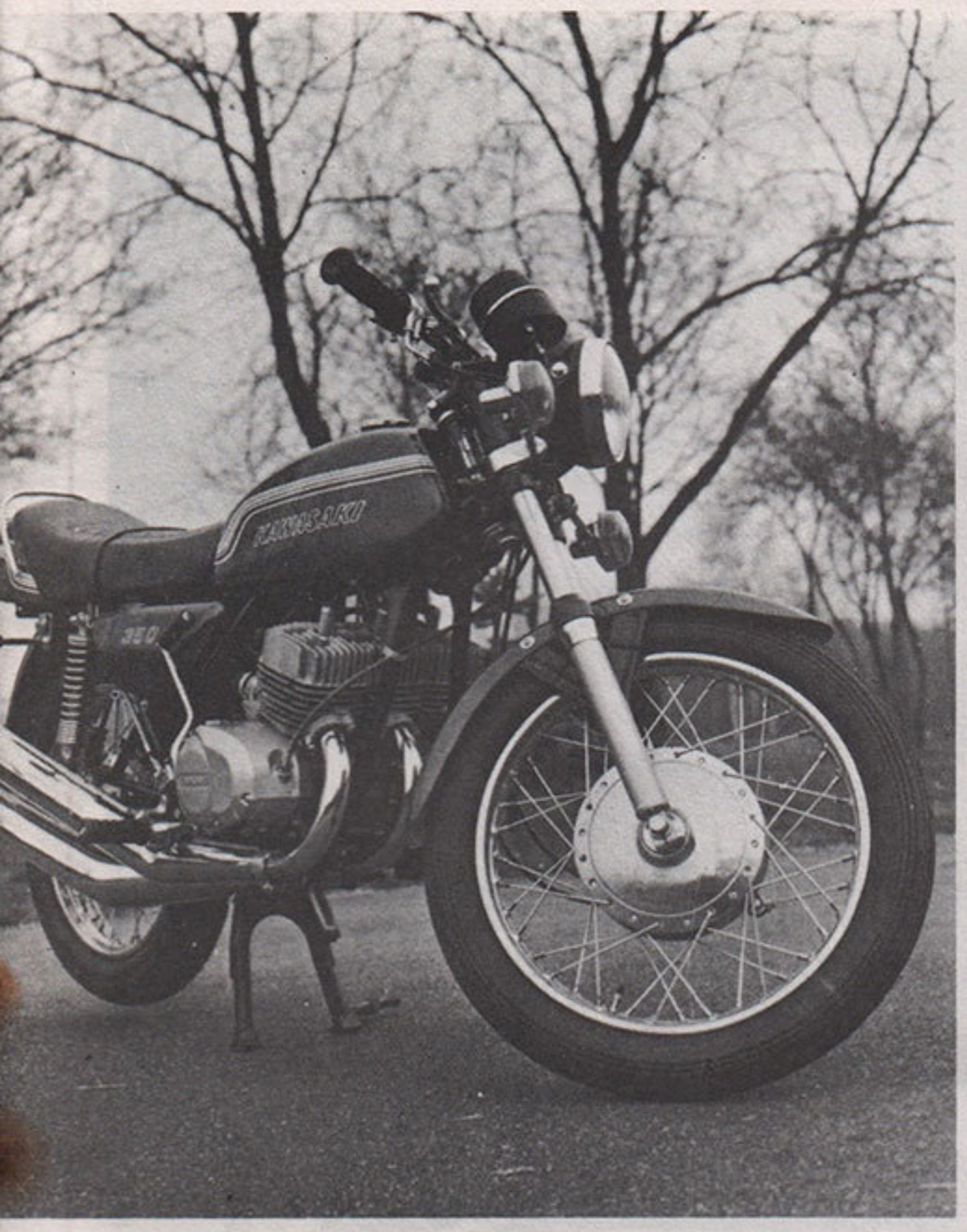
Voyons maintenant la 500 Honda Four. Contrairement à la machine précédente, elle ressemble étroitement à son aînée, la 750 et, de loin, seul quelques détails permettent de faire la différence, les plus importants étant l'inclinaison moindre des cylindres ainsi que le dessin de la culasse. D'autres petits détails apparaissent quand on se rapproche; hormis le dessin des pots, légèrement différent ainsi que celui des carters d'embrayage et de boite de vitesse, on constate la disparition du réservoir d'huile, celle-ci étant maintenant contenue dans le carter moteur, ce qui permet d'apporter une plus grande finesse à la machine. A noter aussi les carburateurs, actionnés comme sur les nouvelles 750 par un palonnier et une commande desmodromique. Les repose-pieds arrière sont fixés plus haut et les roues sont plus petites.

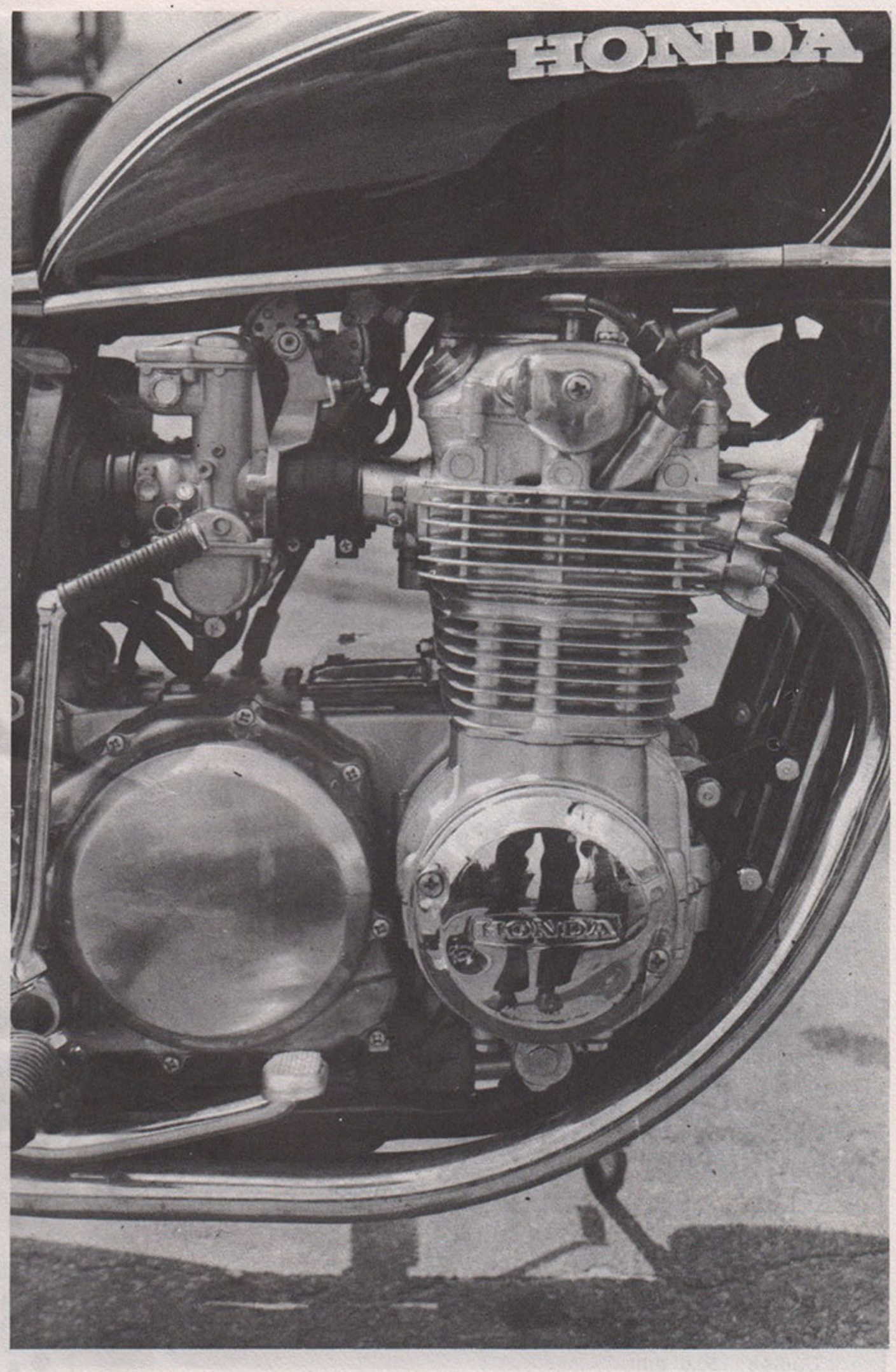
Dans l'ensemble l'on s'aperçoit que, contrairement aux apparences, il ne s'agit pas d'un modèle réduit de la 750, mais d'une machine repensée en fonction d'une cylindrée inférieure et qui prouve son excellente étude par ses performances et sa tenue de route.

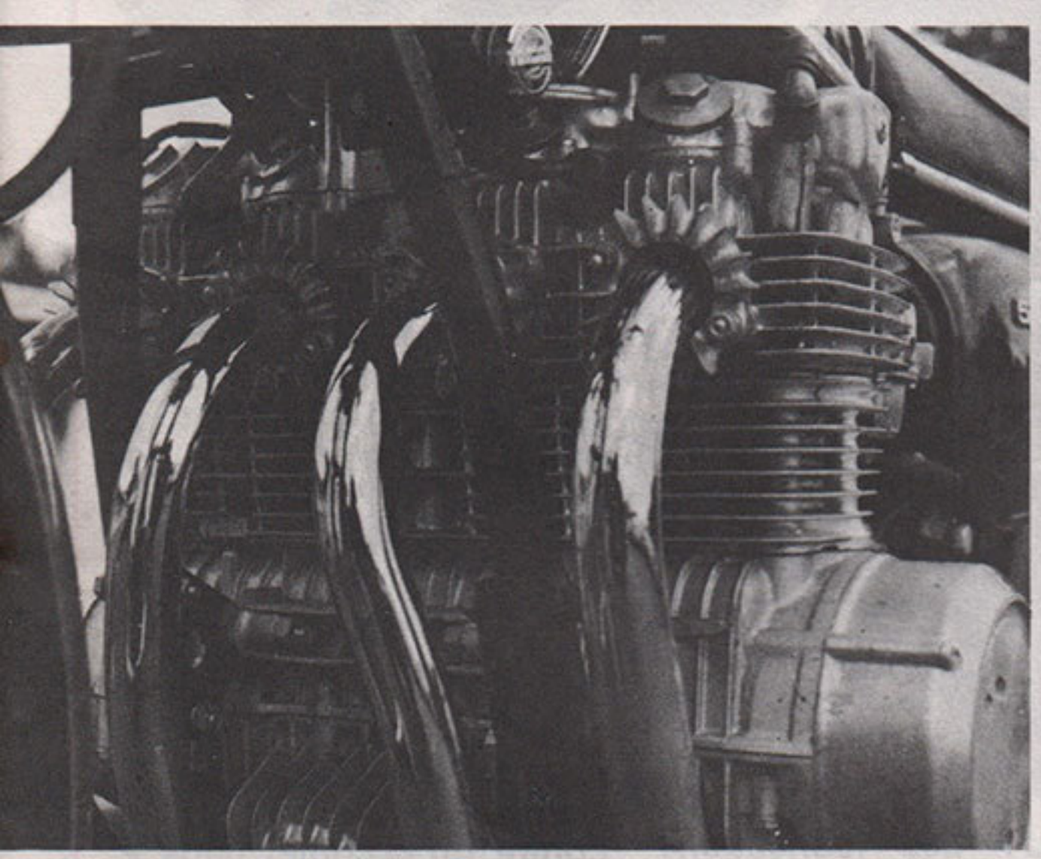


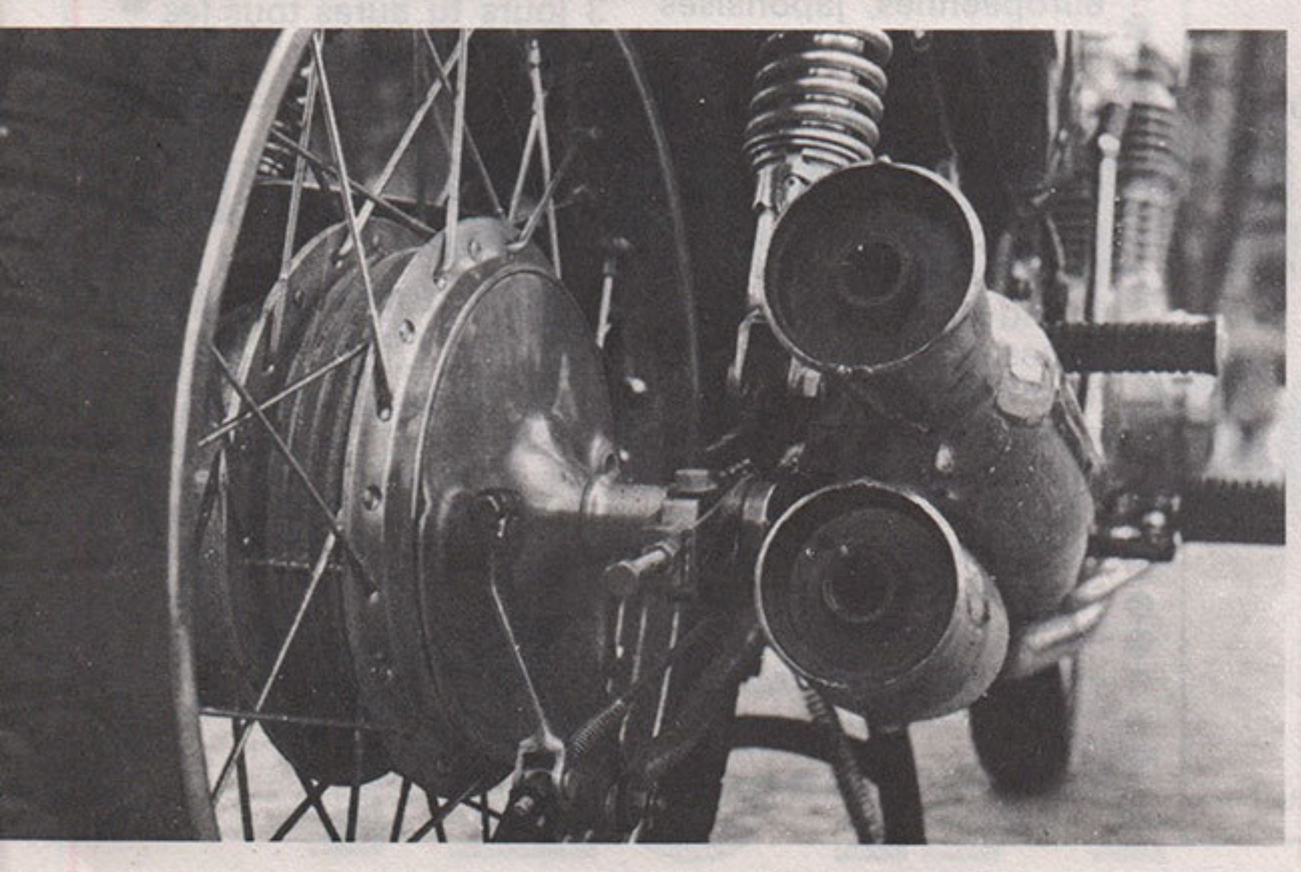




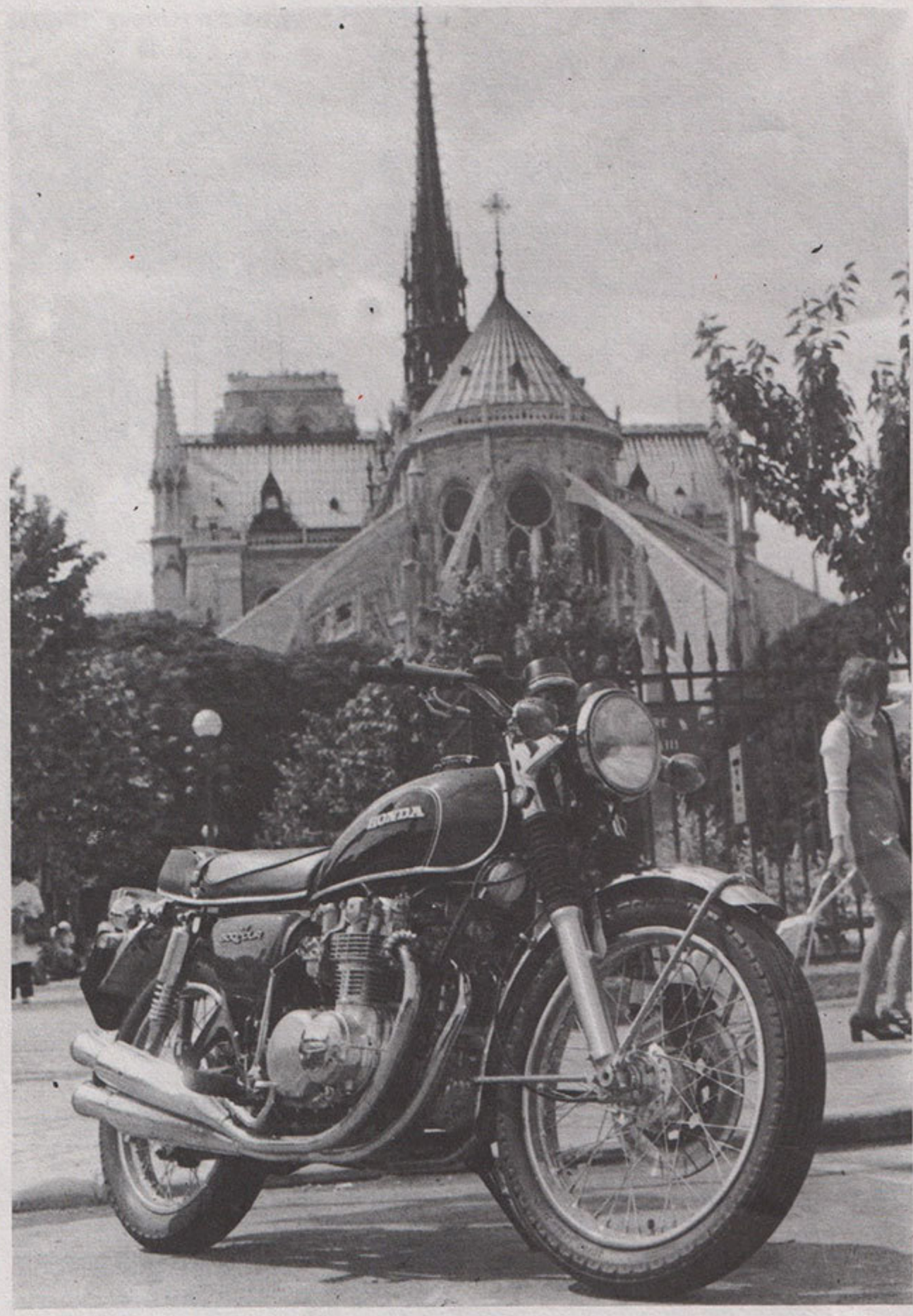








Vous voyez sur ces différentes vues quelques aspects des deux machines : autant la 500 Honda rappelle sa grande sœur, autant la 350 Kawasaki malgré un air de famille avec son aînée tend à s'en distinguer sur le plan esthétique.



FICHES TECHNIQUES	500 Honda	350 Kawa
Moteur :	4 cyl. 4 temps (simple ACT)	2 temps trois cylindres
Alésage :	56 mm	53 mm
Course :	50,6 mm	52,3 mm
Cylindrée :	498 cc	358 cc
Rapport de compression :	9 à 1	7,3 à 1
Puissance :	50 ch à 9 000 tr/mn	45 ch à 7 000 tr/mn
Lubrification :	carter réservoir pompe	système Superlube
Carburateurs :	4 ∅ 22 mm	3 ∅ 24 mm
Couple :	4,2 m/kg à 7 500 tr/mn	4,25 m/kg à 7.000 tr/mn
Transmission primaire :	chaîne rapport 2,00/1	engrenage 2,22/1
Secondaire :	chaîne rapport 2,00/1	chaîne 3,07/1
Boîte :	5 rapports	5 rapports
Embrayage :	multidisque à bain d'huile	multidisque à bain d'huile
Partie cycle :	cadre double berceau	cadre double berceau
Suspension AV :	Télescopique	Télescopique
AR :	Oscillante	Oscillante
Pneu AV :	3,15 × 19	3,00 × 18
AR :	3,50 × 18	3,50 × 18
Frein AV :	simple disque	200 double came
AR :	180 mm simple came	180 simple came
Longueur :	2,105 m	2,010 m
Poids :	184 kg (sec)	142 kg
Réservoir essence :	14 l (dont 4)	14 l (dont 2)
Huile :	3 l	1,5 l
Performances maxi :	180 km/h (constructeur)	180 km/h (constructeur)

comme toi,
je suis un «fan» de la moto

Par l'ETN

j'en suis devenu
UN VRAI SPÉCIALISTE

Pour bien connaître les «2-Roues» actuels (de la Honda 750 au Vélosolex), **pour transformer en métier** ton amour de la belle mécanique, emploie la Méthode ETN du Mécanicien en Motos.
Réalisée par un des premiers spécialistes français, par elle (en 700 pages et 1000 illustrations, moyennant une heure d'étude par jour pendant 5 à 8 mois), tu sauras TOUT des fabrications européennes, japonaises et US.

DES RÉPARATIONS COURANTES AUX RÉGLAGES «COMPÉTITION».
Elle explique avec clarté la technique ; elle décrit à fond les opérations pratiques de réparation, de modification et jusqu'à la vraie mise au point de «moulins» tournant à 11 000 tours.
Oui, d'un «fan» connaissant un peu la moto, elle fait un spécialiste hautement qualifié, professionnel ou non.

SUCCÈS GARANTI.
Essai sans frais de la Méthode complète pendant un mois. Succès final garanti ou remboursement total.
On demande des mécanos en motos partout. Tout «motociste» prouvant sa qualification par un simple essai est immédiatement engagé avec un salaire élevé. Pourquoi pas toi ?
Contre le coupon ci-contre (ou sa copie), dans 3 jours tu auras tous les renseignements.

ETN

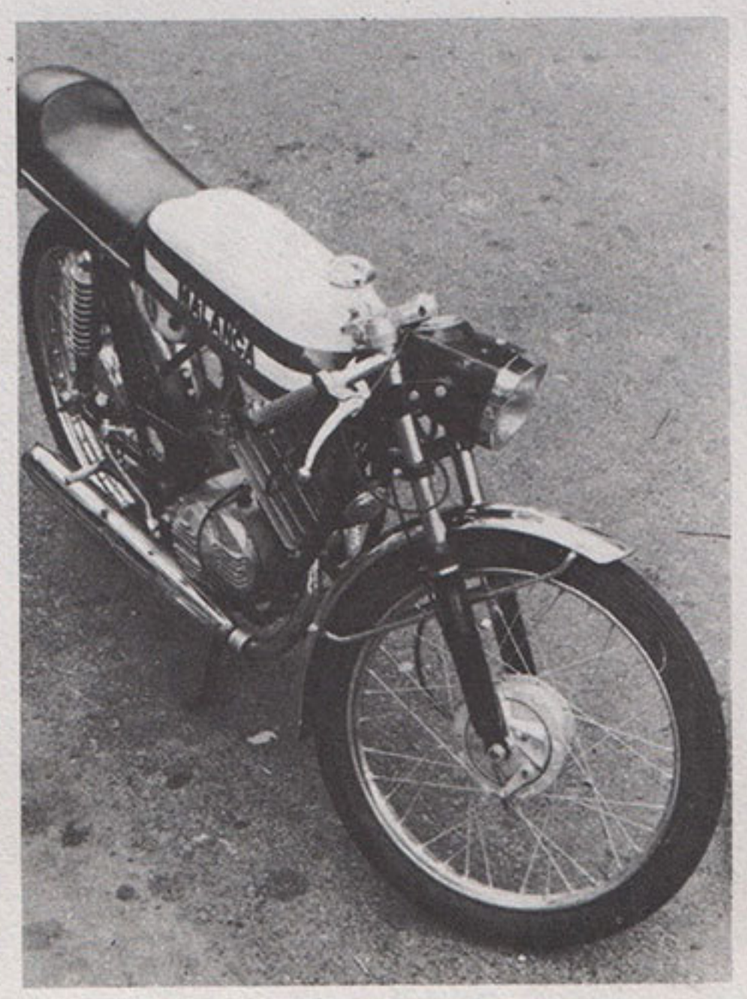
Ecole des TECHNIQUES NOUVELLES
20, rue de l'Espérance, Paris-13
OUI, je suis intéressé par votre Méthode du Mécanicien-Spécialiste en Motos, S.V.P., envoyez-moi, sans frais ni engagement pour moi, votre documentation n° C-**36** avec pages de cours, table des matières et tous détails.

Nom . . . . . .
Activité actuelle . . . . . .
. . . . . .
Adresse . . . . . .
. . . . . .

D. BERNARDIN

le malanca 50 TESTA ROSSA

A deux en particulier, mais même en solo la béquille très basse empêche d'incliner la machine au-delà d'un angle très « père peinard ». (Page de titre.) Le moteur 5 vitesses est solidement fixé au double-berceau. Le réservoir descend entre les tubes supérieurs du cadre (au lieu de s'encastrer). De ce fait, malgré ses petites dimensions extérieures (il est long mais étroit), il contient 10 litres de carburant (page ci-contre).



Le 50 Malanca « sue le sport par tous les pores » de son bel émail rouge vert et blanc. Ces couleurs, celles du drapeau italien, la marque Malanca les mérite par ses titres de championne d'Italie de vitesse et de montagne en 1968 et 1969.

Voyons si l'expérience sportive de la marque se retrouve dans la série. A n'en pas douter la forme du réservoir et la selle incitent à la position effacée. Mais le reste, le cadre, les freins, les suspensions, enfin le moteur méritent-ils l'élogieuse appellation de « Sport » ?

Pour le cadre, je peux d'emblée vous rassurer : c'est du beau travail. Le très joli double-berceau croisé à la colonne de direction donne tous les signes d'une excellente rigidité. Une limite cependant à l'expérimentation de ses qualités : la béquille, dont la hauteur n'est vraiment pas adaptée aux caractéristiques sportives de la machine. Pour la suite de l'essai nous allons la supprimer.

Les freins ? Là on n'a pas sous les yeux des freins dignes d'une réplique de machine de compétition. Deux moyeux en alliage léger d'un diamètre raisonnable, 120 mm environ, sont là pour assurer le freinage. Ces deux freins sont des simple-came. Il n'y a donc pas de quoi se pâmer. Néanmoins, quitte à revenir plus loin sur le freinage pour nuancer cette position, les distances d'arrêt sont très honnêtes. Il n'est pas toujours nécessaire d'avoir des double-cames ventilés pour disposer d'un bon freinage !

Les suspensions ? Très sport ! A l'avant une fourche Marzocchi à plongeurs chromés munie de joints d'étanchéité apparents. A l'arrière, des éléments amortis à ressorts apparents donnent eux aussi une « gueule » très sport. Ces suspensions ont peu de débattement, ce qui ne confère pas un confort extraordinaire. Mais le débattement limité reste encore, malheureusement, le moyen le plus employé pour assurer une tenue de route saine. Ce point mérite d'ailleurs une petite disgression : les machines de cross et de tout-terrain ont maintenant des fourches avant ayant jusqu'à 210 mm de débattement.

Un bon amortissement, un rapport judicieux entre la dureté des ressorts et le poids réparti sur l'avant permettent à ces motos d'éviter tout mouvement de galop. Les suspensions arrière ont, elle aussi, des débattements considérables. Quand est-ce que les machines routières et sportives profiteront de cette expérience !

Seules les BMW R50/5, 60/5 et 75/5 ont pour l'instant des suspensions comparables à celles des motos de tout-terrain. On peut même dire qu'elles en dérivent directement, la fourche avant des « Behemmes » n'étant pas autre chose qu'une copie de fourche Maïco.

Mais il faut reconnaître que les grands débattements coûtent cher, autant parce qu'ils nécessitent une étude plus poussée que parce que la réalisation doit être plus soignée. Alors, puisque nous ne

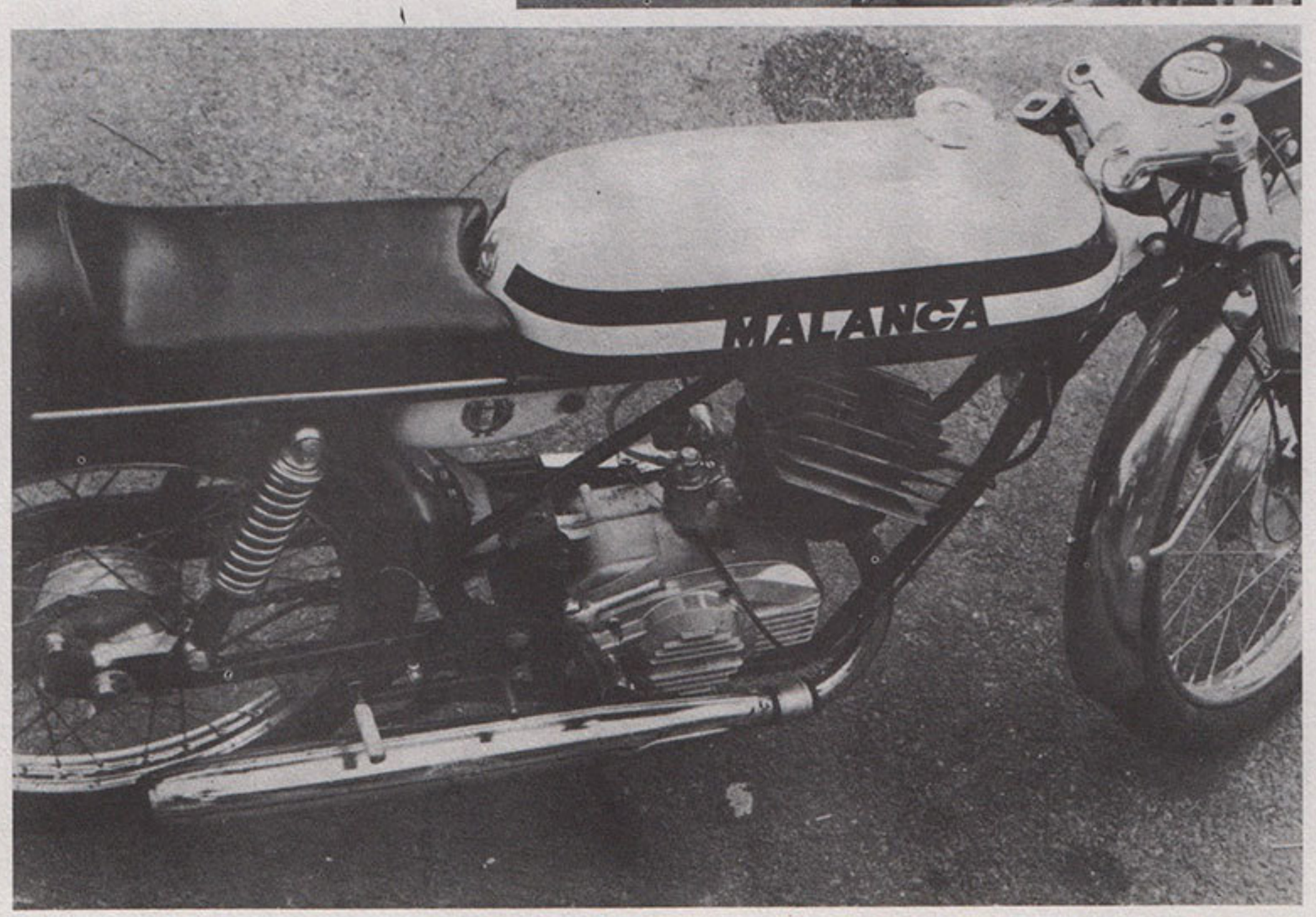
souhaitons pas que les motos soient chères, il faut bien que nous nous contentions encore un temps de ces suspensions à faible débattement plus faciles à réaliser !

Enfin le moteur, pièce essentielle d'une machine sport. Il est annoncé par le constructeur pour 6,8 ch à 9.200-9.500 tr/mn. Cette puissance, sur le papier, n'a rien de mirifique tant la surenchère est courante dans ce domaine. Pourtant, avant même d'avoir effectué les tests chronométrés, je peux affirmer que les performances correspondent réellement à ces 6,8 ch ; sur le boulevard périphérique, en position couchée, le Malanca prend 100 km/h au compteur d'une 250 Yamaha. Honnête !

Ces performances sont obtenues grâce à un carbu de 20 mm et à une superculasse à ailettes en éventail, très impressionnante il faut le dire. Dans les carters moteurs on trouve une boîte 5 vitesses à rapports serrés avec un sélecteur à gauche (première en haut, les autres en bas). A l'usage on remarque une légère anomalie de l'étagement de cette boîte. Première et seconde sont serrées, puis il y a un léger trou de seconde à troisième. Ensuite tout est extrêmement rapproché et l'on entend à peine le régime baisser d'un rapport à l'autre.

Cette boîte serrée convient fort bien au moteur, qui est évidemment un peu pointu, avec un régime de puissance placé haut. Mais pointu ne veut pas dire en

Les lignes du Malanca Testa Rossa 5 vitesses sont particulièrement réussies. Le bloc-moteur nervuré, l'énorme culasse, le gros carburateur Dell'Orto ainsi que les repose-pieds reculés, l'ensemble réservoir-selle et les suspensions donnent une ligne très « compétition » (ci-dessus).

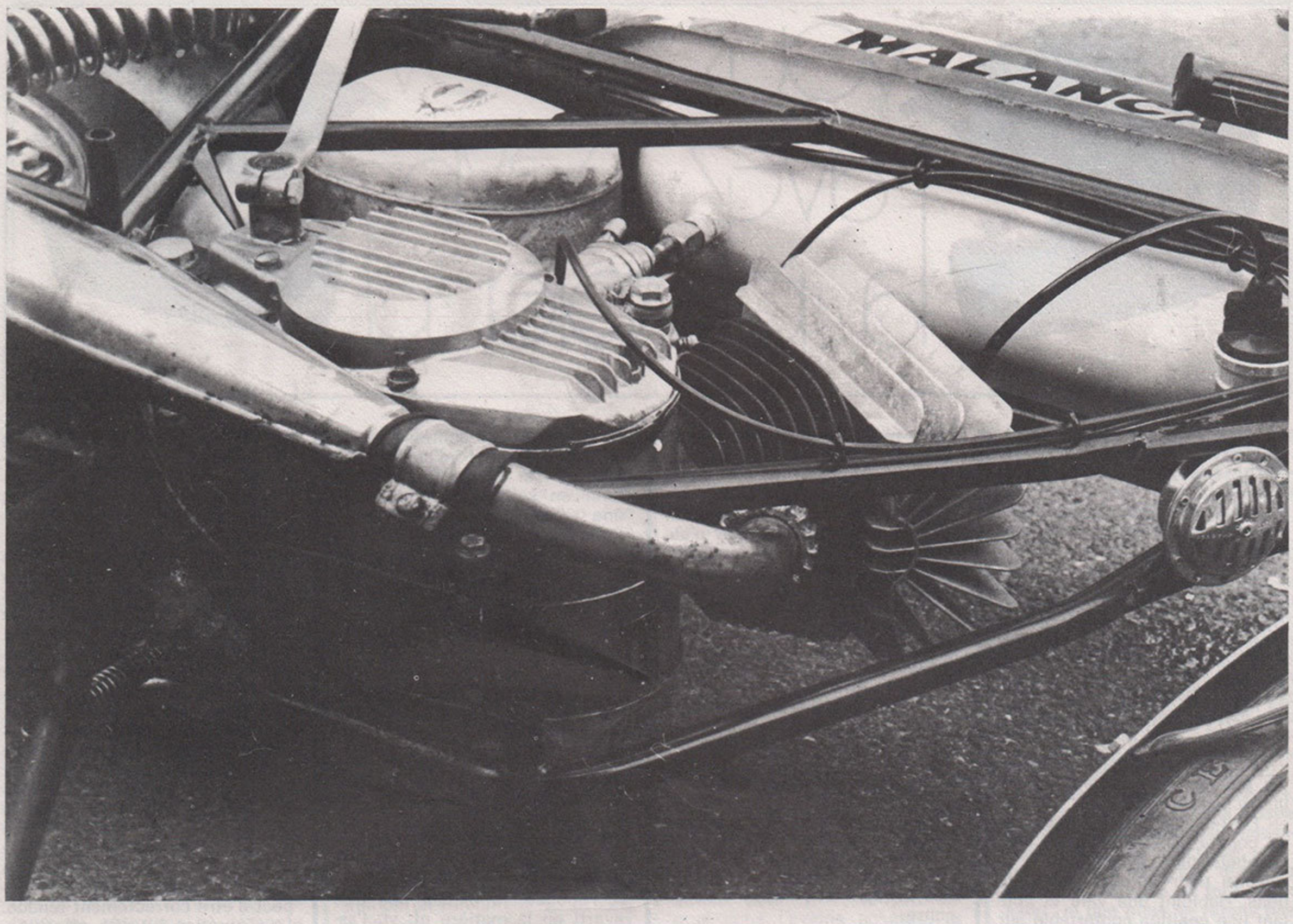


l'occurrence difficile à utiliser. Ce 50 n'engorge pas et tient merveilleusement le ralenti. Lorsqu'il tourne à ce régime, on ne croirait jamais avoir à faire à un moteur puissant. Il est d'ailleurs très possible d'évoluer à assez bas régimes dans les embouteillages à condition de ne pas ouvrir brusquement les gaz ; puis, lorsqu'un trou se présente, on attrape l'embrayage et on ouvre en grand pour faire cirer. Là ça accélère !

Une des raisons du bon caractère de ce moulin vient de ce qu'il supporte des bougies assez chaudes : Lodge 2 HN, Marchal 34 S, Bosch W 225 T1, NGKB7H ou Champion L5. Ces bougies presque chaudes étonnent sur un moteur aussi puissant, mais il s'agit là des recommandations du constructeur qui sait évidemment de quoi il s'agit !

Dans d'autres domaines, on peut noter que l'éclairage est un peu insuffisant. L'optique de phare ressemble fort à celle des cyclos limités, et le fait d'y placer une ampoule puissante ne suffit pas à donner un bon éclairage. Le diamètre de la parabole a une grande importance de ce point de vue.

Les commandes de cette machine sont toutes très bien placées. On peut cependant regretter qu'il n'y ait pas de réglage au guidon pour le frein avant et l'embrayage. A part cela le sélecteur et la pédale de frein son très bien placés et leur maniement respectif est tout à fait précis. La pédale de sélecteur très courte a de ce fait une faible course, ce qui



est très agréable. Les repose-pieds sont bien placés et donnent une bonne position de conduite ; la forme et la position du guidon conviennent également fort bien à mes goûts...

CIRCUIT ROUTIER

Bien entendu le caractère sportif de cette machine lui a fait mériter un essai complet. Le Malanca a donc pris le chemin de Montlhéry et, sans aucun réglage particulier, a tourné plein pot, d'abord sur le circuit routier, ensuite sur l'anneau. Sur le 9 bornes, que je connais assez mal, il a tourné en 6 minutes 50 secondes, ce qui représente une moyenne de 80,6 km/h. Ce temps, fait sans aucun souci de battre des records, montre que, grâce à une boîte bien étagée, à une bonne tenue de route et à un bon freinage, cette petite moto peut tenir des moyennes très honorables.

La tenue de route, comme le laissait prévoir l'examen des réactions des suspensions, est un peu sautillante : le faible débattement et les ressorts durs qui leur sont nécessaires sont en cause. Mais l'excellente rigidité du cadre, bien conçu et bien réalisé, et un amortissement correct des fourches avant et arrière empêchent tout louvoiement même dans les courbes prises à fond.

Le freinage d'un 50 cc n'est évidemment pas mis à très rude épreuve sur un circuit comme le 9 kilomètres (épargnez-moi les dixièmes). Un premier freinage en bas de la côte Lapize, un second aux Deux-Ponts, le reste n'étant qu'effleurements délicats, ne mettent pas les moyeux à très rude épreuve. Dans ces conditions les moyeux se sont cependant révélés fort efficaces, progressifs et, puisqu'un usage parisien fait uniquement d'accélérations et de freinage n'a pas montré qu'ils s'échauffaient, je crois que l'on peut compter sur les moyeux.

La position se révèle très bonne pour la recherche de vitesse. Néanmoins, toujours pour les questions suspensions, le plat-ventre s'avère difficile à tenir dès que ça chahute ; le menton et le sternum (ma position personnelle est un peu en cause) accusent des coups très désagréables ; un peu de mousse remédierait facilement à cet inconvénient.

L'ANNEAU

Cette excellente position allongée permet, avec la puissance du moteur, d'atteindre des vitesses de pointe très sérieuses.

En position assise, les bras bien droits, sans tricher donc, le Malanca tourne en 1'51''2, soit à 82,4 km/h. Le régime tient très bien en 5e dans cette position. Mais le Malanca tire tout de même relativement long. Dès que l'on prend la position couchée on gagne 10 km/h. Personnellement j'ai tourné en 1'41''2, à 90,6 km/h mais Bourgeois, en cuir et adoptant une meilleure position, s'est permis de descendre ce temps à 1'38''2, c'est-à-dire d'atteindre 93,4 km/h.

CONCLUSION

Ces performances donnent à tout motocycliste réaliste la valeur actuelle d'un 50 sportif.

A tous ceux qui croient qu'un petit vélomoteur peut largement dépasser les 100 km/h et ne guère avoir plus d'ennuis de fonctionnement qu'une Mobylette il faut dire et redire qu'ils « planent » où se fient à des performances fantaisistes annoncées par des constructeurs peu scrupuleux ou par des conducteurs qui n'ont aucune notion des erreurs que peuvent commettre les compteurs. 93 km/h ,c'est à peu près la vitesse de pointe que l'on obtenait il y a cinq ans du même genre de machine... Mais il fallait alors monter un pot de détente pour atteindre ces sommets ! Il fallait encore une bougie très froide et une carburation impeccable pour en arriver là. Aujourd'hui, c'est sans réglage spécial que l'on y parvient, avec une machine qui est aussi bien capable de rouler en ville que sur route et dont le moteur est exceptionnellement souple pour sa puissance de pointe. Ainsi, bien que la 5e soit relativement longue, faite pour la position couchée, il est possible de rouler assis dans de nombreuses conditions sans que le moteur ne s'assoie.

Avec une esthétique plaisante et des performances hors-pair, le Malanca est assuré d'un grand succès auprès des jeunes. Importateur : B. Savoye, 16, rue de l'Armistice, 69 - Lyon-Bron. Tél. : 26-87-35.

PUIS-JE CONDUIRE UN 50 A 14 ANS ?

Lisant votre revue depuis peu, je veux me rendre acquéreur d'un cyclomoteur sport (Supercinque Malaguti ou Supéria Grand Prix) ce mois-ci ; j'aimerais être éclairé sur différents points.

— Pourrais-je conduire un 50 à l'âge de 14 ans ?

— Est-ce que les performances du Malaguti décrites dans le numéro 213 ont été réalisées avec le moteur bridé ?

— Peut-on remplacer les pédales par des repose-pieds et par un kick-starter ?

— Peut-on par la suite débrider et gonfler le moteur sans une désobéissance à la loi ?

J'hésite pour le choix des guidons. Habitant une ville et voulant une position confortable sur ma machine, quel guidon me conseillez-vous ? J'aimerais savoir si un guidon touriste coupe beaucoup la vitesse de la machine.

P. BONHOURE,
67 - Strasbourg.

N.D.L.R. : Vous pouvez piloter un cyclomoteur non-immatriculé, c'est-à-dire un 50 bridé, dès vos 14 ans. Si vous souhaitez conduire un cyclo non-limité dans sa vitesse (qu'il s'agisse d'un 50 ou plus ainsi commercialisé ou d'un 50 ultérieurement débridé) vous devrez posséder le Permis A1 (Licence) et avoir 16 ans minimum. Naturellement, si vous modifiez votre cyclo initialement non-immatriculable, il vous faudra le faire immatriculer et, dans certains cas, si les transformations le modifient vraiment dans ses caractéristiques d'homologation, le présenter à l'agrément du Service des Mines. Vous ne pouvez pas remplacer les pédales d'un cyclo non immatriculé par des repose-pieds et un kick-starter, ni débrider et gonfler le moteur de cet engin sans enfreindre la loi, à moins d'avoir l'âge voulu, de posséder le permis indispensable et d'avoir satisfait aux obligations énumérées plus haut.

Pour ce qui est du guidon, il est certain qu'un « touriste » se prête mal à la position couchée et que, conduisant assis, vous perdrez sur route un peu de la vitesse maximum que vous pourriez atteindre avec une position « en limande ». Mais vous n'aurez aucun confort en équipant votre cyclo de « bracelets ». A vous de savoir ce qui, pour vous, est prépondérant : le bien-être en selle, ou la vitesse et, surtout, l'allure sport de la machine.

MON SP 98 CONTRE UNE «VIEILLE DEMOISELLE»

Fidèle lecteur de votre revue et très intéressé par votre rubrique « Ces vieilles demoiselles qui roulent encore », je désirerais acquérir une machine de ce genre.

Disposant actuellement d'une 50 cc SP 98 de 1968, je cherche une personne à qui échanger ce cyclomoteur contre une vieille 125 ou plus grosse si possible. Je lis dans certaines rubriques que des gens ont acheté de vieux engins pour la somme de 100 F quand on ne leur a pas donnés. Il ne s'est pas encore présenté d'occasion de ce genre. Mes moyens financiers ne me permettant pas de me payer une moto moderne, je désirerais que vos lecteurs me préviennent si une de ces machines embarrasse leur cave.

C. BAYON,
75 - Paris-12e.

N.D.L.R. : Voilà, votre appel est transmis à tous nos amis. Nous vous souhaitons de trouver vite une possibilité d'échange... ou la « vieille demoiselle » oubliée dans un coin par l'un ou l'autre de nos plus anciens lecteurs.

L'HISTOIRE DE MA PREMIÈRE MOTO

Puisque en ce moment, « Cyclomoto » fait une large place aux vieilles pétoires, j'aimerai vous raconter l'histoire de ma première moto. Première, oui, non que je n'aie possédé par la suite de brillantes et nombreuses machines, bien au contraire, mais ce fut celle qui m'enseigna à passer les vitesses et à me tenir en selle, bref à conduire une moto.

Il s'agit d'une Gnôme-Rhone LX 200, monocylindre, 2 temps de 200 cc, possédant un pot d'échappement relevé et un sabot de protection sous le moteur, donc je pense qu'elle a été conçue comme un modèle cross (je parle ici d'un engin fabriqué en 1959 car, maintenant, un pot relevé ne signifie plus grand chose).

C'est en janvier 1969 que j'en fis l'acquisition. Depuis longtemps déjà je rêvais d'en posséder une. Au cours d'une promenade, l'été précédent, dans un petit village non loin de Saint-Malo, je l'avais remarquée.

A l'époque, je n'étais pas très averti en la matière et, vu l'aspect imposant qu'elle offrait, j'avais déduit qu'il s'agissait d'une Harley !

Donc, un jeudi de janvier 1969, je retournais en compagnie d'un camarade voir si, par hasard, elle était à vendre. Je la retrouvais facilement aux alentours d'un parc à huîtres. Questions auprès des pêcheurs : est-elle à vendre ? à qui appartient-elle ? Enfin nous trouvons le propriétaire, qui nous fit comprendre que la boîte de vitesses était morte et que, pour 50 F, il serait content de s'en débarrasser. Il l'avait achetée aux Domaines deux ans auparavant, pour 450 F, et il s'en était servi pour traîner des charretées de paniers de moules sur la grève ! Je dois ici expliquer que l'endroit où nous étions est un centre de mitiliculture et d'ostréiculture (culture des moules et des huîtres en viviers marins), en plein dans la baie du Mont-Saint-Michel.

La Gnôme avait donc, après avoir servi dans l'armée, roulé uniquement dans la boue et la vase, ce qui n'avait pas dû l'arranger. Mais qu'importe ! Pour 50 F, c'était une affaire et le samedi suivant, nous l'achetions, mon camarade et moi, déboursant 25 F chacun.

Une fois la moto en notre possession, il fallut la ramener à Saint-Malo, distant d'une trentaine de kilomètres. Nous avions alors 15 ans tous les deux, et pas de permis bien sûr. Cependant j'avais pensé la ramener en roulant, en passant par de petites routes et avec le ferme espoir que les dieux de la mécanique nous permettraient de la réparer en un temps record. J'étais donc venu en stop, tandis que mon camarade, nanti d'un plein sac d'outils, me rejoignait sur sa Peugeot B.B. 3SP. Non encore avertis, nous pensions pouvoir réparer la boîte de vitesses sur place ! Ce ne fut pas nécessaire car, après examen, nous trouvâmes que la chaîne était sautée du pignon de sortie de boîte et qu'elle frottait sur l'arbre du pignon en question, tout en donnant l'aspect d'être correctement tendue. La réparation fut vite effectuée. Je remplis le réservoir de super, ignorant alors tout du moteur deux temps et pensant qu'une moto pareille ne pouvait marcher qu'à l'essence pure ! Néanmoins, après 20 ou 30 coups de kick et une chaussure cassée, la machine prit le parti de démarrer, pour s'arrêter au bout de quelques secondes. Un indigène du pays, attiré par le bruit, vint à la rescousse et nous expliqua qu'il fallait vidanger le réservoir et le remplir de mélange si on ne voulait pas avoir d'ennuis à brève échéance. Sitôt dit, sitôt fait, et voilà le copain qui me pousse, solution plus pratique et plus économique pour ce qui est des chaussures ! Après quelques mètres, elle démarre, la première est terrible, je vais grimper aux arbres ! Je passe maladroitement la seconde, quelle puissance ! puis la troisième et pout... pout... pout, plus rien ! Le mélange dégoulinait partout et je m'aperçus que le robinet du réservoir, mal remonté après la vidange, fuyait. On redémonte, dans notre ardeur on bousille le filetage de plus belle. Plus moyen de démarrer et l'essence coule à flot. Une seule solution désormais, rentrer à Saint-Malo en poussant. Mais ça fait vraiment loin ! Soudain,

mon copain a une idée : si on la remorquait ! Et voilà la Peugeot qui remorque la Gnôme-Rhone, avec une ficelle. Le retour s'effectua sans trop d'incidents et là, un grand bravo pour la Peugeot BB 3SP, c'est du solide ; sauf dans les descentes, où la Gnôme-Rhone voulait à tout prix doubler la Peugeot, ce qui me valut quelques frayeurs.

La moto ramenée à Saint-Malo, nous décidons de la retaper pour faire du cross, seule utilisation possible de cette bécane, vu notre âge. Il fallut d'abord enlever l'énorme système en ferraille qui, soudé au porte-bagages et au cadre, permettait d'attacher la remorque à moules. Une bonne scie à métaux, une bonne lime et du muscle, et voilà la moto allégée de 10 kilos. Je refais un filetage au réservoir et remonte un nouveau robinet d'essence serré avec de l'étoupe dont se servent les plombiers pour les tuyauteries. On regarde ce que ça donne, plus de fuite, et tout marchait à merveille. Une fois la boue et l'ancienne peinture grattées, la moto fut gratifiée d'une superbe couche de peinture rouge et en route pour le cross !

Ce fut le début d'une époque magnifique. Le jeudi le samedi et le dimanche nous emmenions la bécane sur un terrain naturel, riche en montées, en buttes et en bosses et nous nous essayions, échangeant la machine toutes les demi-heures. Bien sûr les suspensions n'étaient pas tellement souples et la machine n'était pas un modèle de légèreté mais le moteur, nerveux et puissant, nous permettait de nous amuser déjà pas mal. Il y eut de nombreux incidents : chaîne cassée, sélecteur cassé, boisseau se coinçant, pot d'échappement choisissant la liberté ; et aussi de nombreuses chutes, mais quelle joie quand on réussissait un joli saut, ou quand on battait le record du tour !

Les voisins, eux, bien que peu nombreux, n'appréciaient pas tellement nos évolutions et surtout le bruit de la machine. Le pot d'échappement rouillé, percé, cabossé, avait rendu l'âme et nous roulions en échappement libre. Nous décidâmes donc de le remplacer. Pas question d'en racheter un, ça coûterait trop cher, donc au travail. Un tube coudé de tuyau d'échappement d'Aronde, un silencieux de Peugeot 175 et le tour fut joué. Tout ceci étant, bien sûr, soudé et rattaché par force fils de fer et autres tendeurs. Et quel plaisir de voir que tout seuls, on a réussi à obtenir un si joli pot remontant vers le ciel !

Outre les joies mécaniques et esthétiques (!), je dois à cette machine une de mes plus belles peurs :

Nous avions ramené la machine chez moi, pour nettoyer le carburateur. Le carburateur démonté et nettoyé, mon camarade se trompe en remontant les câbles. Il inverse le câble de gaz et le câble commandant le volet d'air. Nous décidons de l'essayer et mon copain pousse la machine dans la rue. Celle-ci, étant très en pente, facilite ce genre de démarrages.

Je mets le starter à fond (c'est-à-dire que j'ouvre les gaz en grand) et je tourne la poignée de gaz (j'ouvre donc le volet d'air !), je passe la première et on pousse. Soudain elle démarre, et me voilà dans une descente, en première, les gaz à fond. C'est un moment dont je me souviendrai longtemps : les freins bloqués, la machine avançait dans un bruit de tonnerre (le pot ayant jugé bon de prendre la fuite), et je ne pouvais pas remettre au point mort, ni caler le moteur, ni couper les gaz, la poignée ne commandant que l'ouverture du volet d'air ! Je ne pensai pas une seconde à la manette de starter ! Une seule solution pour l'arrêter : arracher le fil de bougie. Ce fut une des plus belles châtaignes que j'aie jamais senties.

Tout fut remis en place, et comme le beau temps était là, nous partîmes avec une bande de copains et de copines pique-niquer sur le terrain de cross.

Hélas, au cours d'une de ces sorties, un incident mit un terme à nos pétarades printanières. A la suite d'un démontage malheureux, le boisseau se déforma et resta bientôt coincé à longueur de temps. Nous nous mîmes en quête d'un boisseau chez les garagistes de la région, mais nos recherches restèrent vaines. Les vacances arrivant, chacun partit de son côté et la moto resta dans un coin. A la rentrée, je trouvai un boisseau adaptable à notre carburateur et nous fîmes encore quelques tours sur la piste de cross. Mais nous en avions assez des démontages-remontages et des tours sur la piste de cross. L'hiver étant venu, chacun étant occupé de son côté, la machine resta au garage.

Un amateur s'étant présenté pour la machine, nous la lui laissâmes, dans un moment de bêtise, pour 50 F, le prix auquel nous l'avions achetée. Je crains que nous n'ayons fait là une grosse bourde car nous avons regretté, les beaux jours revenus, cette moto sensationnelle. Elle m'a permis de m'initier aux « ficelles du métier », et c'était un engin encore très valable puisqu'il était donné pour 110 km/h.

J'ai maintenant un peu plus d'expérience en la matière motocycliste, mais si je retrouvais la même machine au même prix, je sauterais à nouveau sur l'occasion. Mais j'ai eu beau chercher, je n'en ai pas trouvé, ou alors elles étaient trop chères pour mon goût (800 F).

J'espère ne pas vous avoir trop ennuyé, mais je pensais que cette machine méritait un hommage.

Y. EGRON,
35 - St-Malo-Paramé.

CLUB CYCLOMOTO ET CLUB MOTO-REVUE

Je suis abonné à « Moto Revue » et je lis « Cyclomoto » depuis plus d'un an. Je lis aussi quelques autres revues. J'ai vu que quelques-unes d'entre elles ont fondé des clubs. Et je vous pose la question : « Pourquoi n'y aurait-il pas le Club Cyclomoto ou le club Moto Revue. De plus pourquoi ne sortez-vous pas un auto-collant Cyclomoto. On l'apposerait sur notre cyclomoteur. Et cela nous permettrait de nous reconnaître.

F. LOEVENBRUCK,
57 - Metz.

N.D.L.R. : Pour s'occuper de la marche d'un club, il faut du temps et du personnel, un local, etc. Or, à Moto Revue et Cyclomoto, nous avons encore beaucoup de choses en préparation pour enrichir et embellir nos publications et ces projets, ces réalisations ne nous laissent actuellement pas le loisir d'envisager la création d'un club. N'oubliez pas qu'à côté des revues, il y a aussi le Bol d'Or, la Coupe Kawasaki, auxquels nous consacrons beaucoup d'activité.
Tout ceci ne veut pas dire que nous n'aurons pas un jour notre club... ni que nous ne ferons pas d'auto-collant « Cyclomoto ».

●

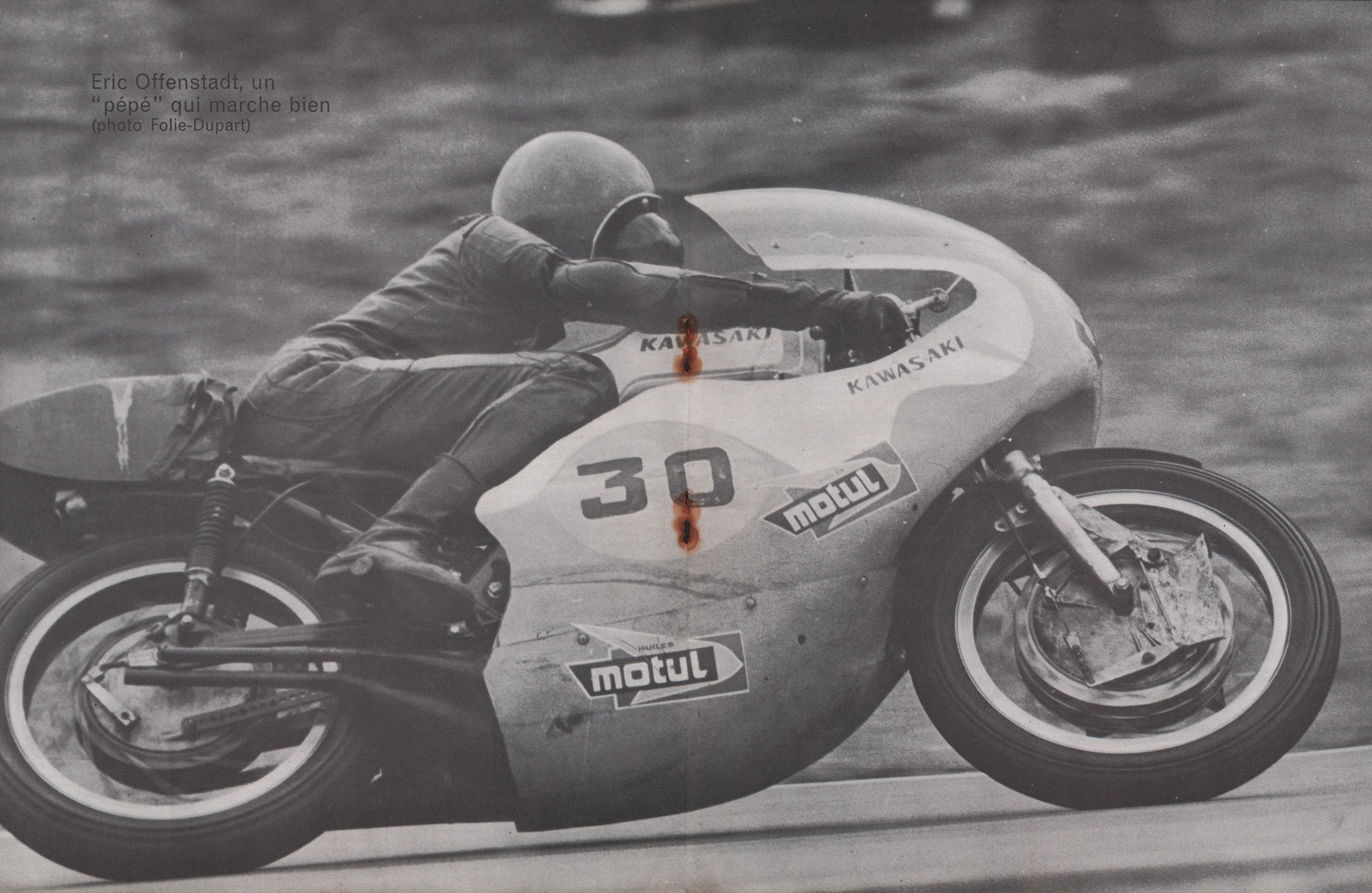
Ayant votre revue « Cyclomoto » numéro 216 du mois de février 1971, qui me permet de prendre contact avec vous afin de savoir si je pourrais trouver quelques pièces détachées pour ma moto ainsi que pour celles de mes deux sœurs.

Mes deux sœurs et moi possédons trois motos Terrot : un 175 Rallye et deux 125 Ténor. Nous aurions voulu avoir des vis platinées, bobines d'allumage et bien d'autres pièces que je pourrais trouver à votre établissement, une revue technique pour la 175, etc.

R. LUMOT,
Basse-Terre,
(Guadeloupe).

N.D.L.R. : Hélas, nous ne vendons pas de pièces détachées, et ne commercialisons pas de brochure sur la 175 Terrot Rallye. Procurez-vous notre numéro 217, qui contient l'essai de cette « vieille demoiselle » et beaucoup de renseignements sur le modèle. Et pour le reste, écrivez aux Etablissements Terrot (Cycles Peugeot), 25 - Beaulieu-Valentigney.

écrivez lisiblement



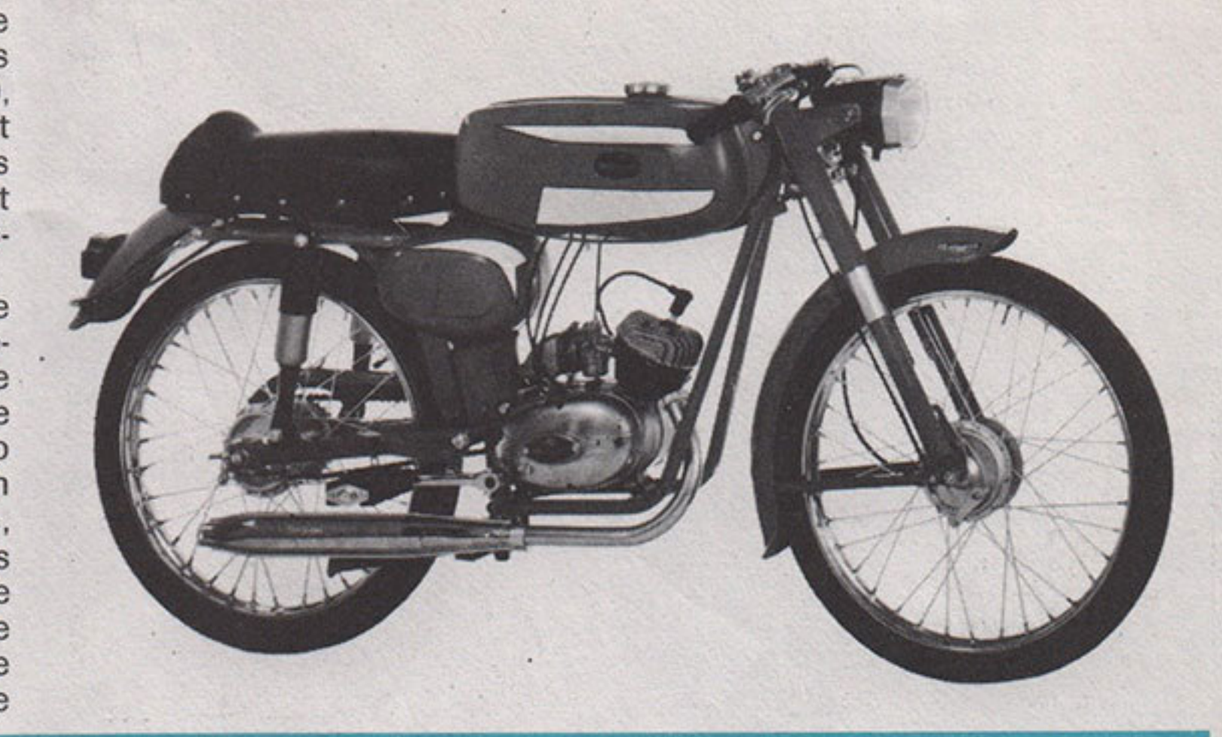
Eric Offenstadt, un
"pépé" qui marche bien
(photo Folie-Dupart)

en toute FRANCHISE

MALAGUTI SPORTIVO : AUCUNE CASSE A DEPLORER !

Fervent lecteur de votre revue depuis plus de deux ans, je me permets de vous envoyer mes impressions sur mon Malaguti Sportivo acheté neuf en avril 1969.
J'ai acheté ce cyclo à cause de son prix, 1.140 F neuf. Prix très compétitif pour un cyclo sport.
Revendu après 13.000 kilomètres parcourus en un an et demi, voici les différents gonflages exécutés.
Description : Le moteur est le traditionnel Franco-Morini 3 M, trois vitesses à main donné pour 2 ch à 5.500 tr/mn. Le cadre est le double-berceau monté sur les 4 MPS, une biplace à dosseret rembourrée avec des noyaux de pêche, un réservoir de 10 litres, une fourche et des amortisseurs à simple ressort, de petits freins en tôle de 105 mm de diamètre, ajoutée à celà une peinture rouge et blanche.
Améliorations : Après 5.000 kilomètres je me suis aperçu que mon moteur n'était vraiment pas dans le coup, et j'arrivais tout juste à prendre une bonne AV 88. Je décidais de remplacer la petite culasse d'origine par une culasse « Turbo ». Malheureusement, au point de vue performances, pas grande amélioration, à part une tenue en côte un peu plus correcte. Le revers de la médaille est que mon taux de compression bien supérieur (9/1 au lieu de 7/1) m'a contraint d'adopter une bougie d'indice thermique très élevé sinon, au bout de dix kilomètres parcourus poignée dans le coin, il se produisait un phénomène d'auto-allumage à tel point que, même en appuyant sur le bouton de masse, le moteur tournait encore une bonne minute !
Recherchant toujours à améliorer mon cyclo à 8.000 km j'échangeais le carbu Dell'Orto de 14 contre un de 19 muni d'un cornet. Je démontais le cylindre et agrandis la lumière d'admission pour permettre le montage d'une pipe de 19 mm de diamètre. Le gain ne se fit pas attendre, la première montait à 25 compteur beaucoup plus vite qu'avant, la seconde à 50 au lieu de 45 et la troisième à 80, soit un bon 70 chrono. Tout se déroula bien, quand, en feuilletant « Moto Revue », je m'aperçus qu'il existait un kit augmentant les performances des moteurs Franco-Morini et Minarelli. Ce kit était disponible chez l'importateur B. Savoye et porte le nom de « Transformation M-M ». Il comprend :
Un cylindre du type 4 MPS dont la transformation essentielle consiste en un fraisage de la lumière d'admission (ce qui la réduit considérablement en longueur) et un diamètre de passage de 21 mm ; une culasse du type Malanca 3 M, avec ailettes bien plus épaisses que les « Turbo » et chambre de combustion à ongle ; un carbu Dell'Orto de 19 mm de diamètre avec pipe, cornet et gicleur de 88, un piston avec jupe travaillée côté admission, des segments, tous les joints, le tout pour moins de 200 F ! Je signale au passage les services de M. Savoye, qui ont toujours été très rapides et pleins de bonne volonté malgré la distance qui nous séparait. Donc je montais le tout, réglage du carbu, du volant magnétique et montage d'une bougie Bosch de 260. Après 1.000 km de rodage mon embrayage se mit à patiner dès que j'ouvrais un peu. J'écrivis donc chez B. Savoye pour demander comment résoudre ce problème, car mes disques étaient neufs. On me renvoya un plateau pouvant comporter 8 ressorts d'embrayage au lieu de 6 d'origine, et après, plus aucun ennui de ce côté.
Voici les performances obtenues après ce montage, soit à 9.500 km, avec mélange BP à 8 % : 1re 20 chrono ; 2e 50 chrono (60 compteur) ; 3e 85-90 chrono (100 compteur).
A signaler que le moteur tirait visiblement trop court avec la démultiplication d'origine (13 × 30 dents). Au décollage, il m'arrivait souvent de parcourir les premiers mètres sur la roue arrière.
Tenue de route : En grande courbe, la machine tanguait de tous les côtés, à cause d'un bras oscillant arrière assez peu rigide, le pneu arrière étant un Michelin Rapido qui n'a jamais décroché, et un Pirelli ligné à l'avant.
Le freinage était à peine suffisant, le remplacement des garnitures étant nécessaire à 8.000 km et, de plus, la tôle circulaire autour du moyeu avait une désagréable tendance à fondre.
L'éclairage est tout simplement digne d'un cyclo.
Qualités : Robustesse, aucune casse à déplorer, nervosité, endurance. Je n'ai serré qu'une fois et cette machine ne m'a jamais laissé sur le bord de la route.
Défauts : Confort inexistant, la tenue de route est douteuse, les freins s'échauffent rapidement, la consommation atteint 3,5 litres.
Sur ce, Amitiés à tous les fans de la moto, petits et gros cubes.

J. DOUVILLE, 50 - Agneaux.



FLANDRIA SPORT : UN MOTEUR EXTRA !

Voici un essai pour votre revue. J'ai acquis en juillet 1970 un cyclomoteur Flandria Sport dont voici les caractéristiques : (ancien modèle, 2 ans) 4 vitesses à main, frein arrière au pied (la pédale de frein est assez reculée mais on s'y fait avec l'habitude), couleur rouge avec l'emplacement des genoux noir, guidon bracelets, porte-bagages, rétroviseur, selle confortable mais assez haute pour les bracelets, réservoir 8 litres.
Défauts : Réserve nettement insuffisante (on fait, lorsque l'on place le bouton d'ouverture d'essence sur réserve, environ 1 km !), roue arrière d'accès assez difficile.
Qualités : Bonne présentation, freins suffisants, éclairage très bon et surtout le moteur : il m'est arrivé de faire 100 tr/mn de suite sans m'arrêter et le moteur s'est très bien comporté, à un régime toujours constant, ce qui est dû à une 4e qui peut reprendre très bas.
Projets : J'envisage de mettre une batterie et de gonfler un peu le moteur.
Performances : Très honnêtes : débridé à 15, j'ai atteint la vitesse de 75 km/h couché.
Je suis en train de monter un carbu Dell'Orto de 19, ce qui doit donner environ 85-90 km/m.

J.-F. BONNIN, 71 - Gueugnon.

FLANDRIA BMA : UNE SPORTIVE SERIEUSE !

En toute franchise je vous envoie mes impressions sur un Flandria de type BMA acheté d'occasion en août 1970. Je me sers de cette machine depuis seulement 3 mois mais je suis à même de vous donner mes impressions sur ce modèle dont je me sers pratiquement tous les jours. Je parcours 25 km aller et retour pour me rendre au C.E.T.

Caractéristiques de la machine :

Les coloris sont harmonieux, noir pour le cadre, rouge vif pour le phare et les garde-boue. Il pourrait de loin ressembler au « Rekord » de la même marque.

Côté moteur, c'est un Flandria 49 9 cc, possédant 4 vitesses à la main, 1 carburateur Dell'Orto 20 s.

La première est courte ; les deux vitesses suivantes sont bien étagées ; on remarque un trou important entre la 3e et la 4e.

Le moteur est très nerveux mais a tendance à s'échauffer anormalement lors de longs parcours. Je grimpe n'importe quelle côte en 3e à haute allure.

Autres particularités :

Je n'ai eu avec cette bécane, jusqu'à ce jour, aucune panne grave, du point de vue moteur aussi bien que du cadre (à part une collision assez spectaculaire dans un bus à l'arrêt, après dérapage). La fourche en a pris un sale coup mais a résisté au choc (elle est légèrement tordue). Il est donc prouvé que le cadre s'avère très robuste. Jamais d'ennuis de bougie, ce qui est rare pour un cyclo sportif. C'est une bougie Bosch à deux électrodes. Par contre les 5 six-pans logés à la base du cylindre ont tendance à se desserrer (la première fois j'ai cru que mon piston était mort : Manque total de compression). Je fus heureux de découvrir que cela venait de ces fameux six-pans.

Tenue de route :

Le frein avant a une action presque nulle à grandes vitesses, même parfaitement tendu. Le frein arrière à rétro-pédalage s'est avéré très efficace sur sol sec, mais dangereux sur routes humides, et catastrophique sur les pavés de Paris par temps de pluie.

Performances :

Les performances sont en bonne relation avec ce type de machine. Au compteur j'ai 120, mais il est évident que cette vitesse n'est jamais atteinte ! Le carburateur d'origine a été changé pour faire place à un Dell'Orto. J'ai encore agrandi la pipe d'admission de 2 mm. Elle atteint maintenant un diamètre de 18 mm. La culasse est limée à 3/10 de mm. Je gratte régulièrement certaines Malagutti, Malanca et peux rivaliser avec un Itom ou Derbi. J'ai été chronométré sur sol plat sans vent à 88,5 km/h (au compteur j'avais 100 km/h).

Conclusion :

Une sportive sérieuse, moteur très robuste, idem pour le cadre. Recommandée pour les jeunes recherchant aussi bien l'utilitaire que la sportive.

Vive la Moto, les Cyclos et « Cyclomoto » !

J.-P. KIND, 92 - Bourg-la-Reine.

MALAGUTI CAVALCONE CROSS : BEAUCOUP DE QUALITES, PEU DE DEFAUTS !

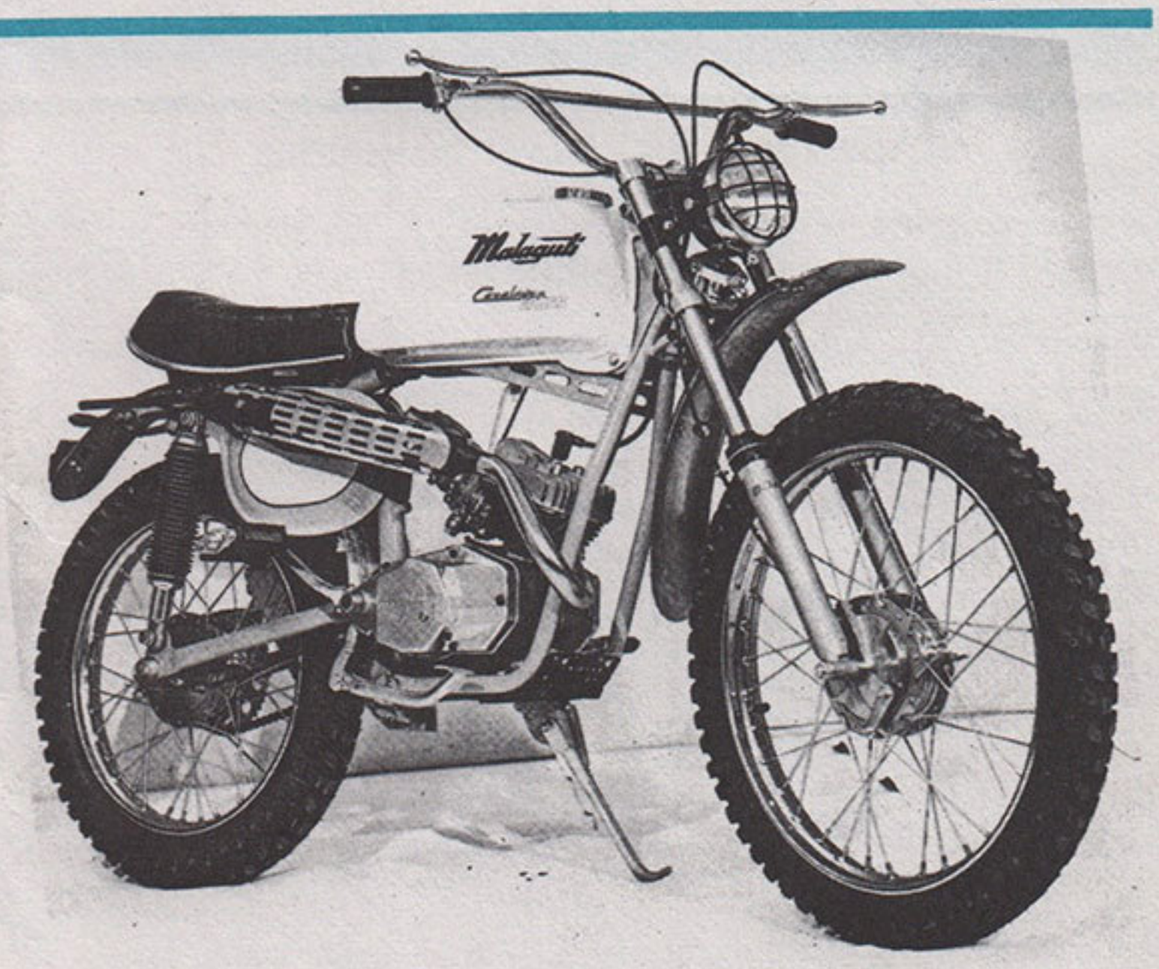
Je vous féliciterai tout d'abord pour votre revue qui en principe est bien constituée. N'ayant eu mon Mala qu'au mois de décembre 1970, je ne peux pas vous donner des explications bien détaillées.

Quand je l'ai acheté (2.500 F) il était bridé, mais je ne m'en rendais pas tellement compte, d'autant plus qu'il n'y a pas de compteur. Ce n'est qu'au bout d'un mois que je la fis trafiquer. Mais bientôt j'en eu assez du cross, et je la transformais en course ; j'avais entre autres mis un garde-boue polyester, un guidon bracelet racing et une selle dosseret Malaguti, et je gardai les pneus cross en attendant d'avoir suffisamment d'argent. Enfin, de la sorte, elle montait facilement à 85-90 km/h.

Mais j'avais toujours mes chicanes dans mon pot de détente, cela ne m'empêcha pas d'épater un type en vélomoteur Kreidler boulevard Sébastopol ; j'ai étonné ce garçon car je l'avais battu au démarrage et il n'en revenait pas, c'est pour cela qu'il me rejoignit lorsque je me suis arrêté.

Enfin, malgré cela, j'ai deux copains qui ont, l'un un Garelli 4 vitesses avec réservoir et selle dosseret Derbi compétition, et l'autre un Itom architrafiqué. Eh bien, tous les deux m'en mettaient plein la vue ! C'est pour cela que je comptais mettre des pneus course, enlever les chicanes et polir la culasse. Malheureusement je devais faire transformer ma moto un mercredi après-midi et, le même jour, une auto m'est rentrée dedans ! Maintenant ma fourche est en bouillie, mon réservoir est fortement endommagé, et moi je suis cloué chez moi avec un pied foulé et un plâtre qui monte jusqu'à la rotule !

Ses qualités : elle en avait beaucoup : rapidité, esthétique, gros carbu 19 mm, c'est suffisant, 5 vitesses et 5 ch, cadre double-berceau, fourche genre Ceriani, suspension arrière très souple, bonne tenue de route (sauf sur le mouillé avec les pneus cross), machine très sport, confortable, pot d'échappement solide et esthétique.



Défauts (presque sans importance) : avertisseur nul, éclairage assez faible, mauvaise adhérence à la route sur le mouillé, prix très élevé.

Malgré cet accident j'ai toujours le moral. C'est pour cela que je compte me racheter peut-être un Mondial Record ou un Derbi. Ou bien alors je ferai réparer ma Malaguti.

Mes amitiés aux fans de la moto, et merci à « Cyclomoto » pour sa rubrique « En toute franchise ».

F. FRANGESE, 92 - Saint-Cloud.

HONDA CB 50 : JE N'EN REGRETTE PAS L'ACHAT !

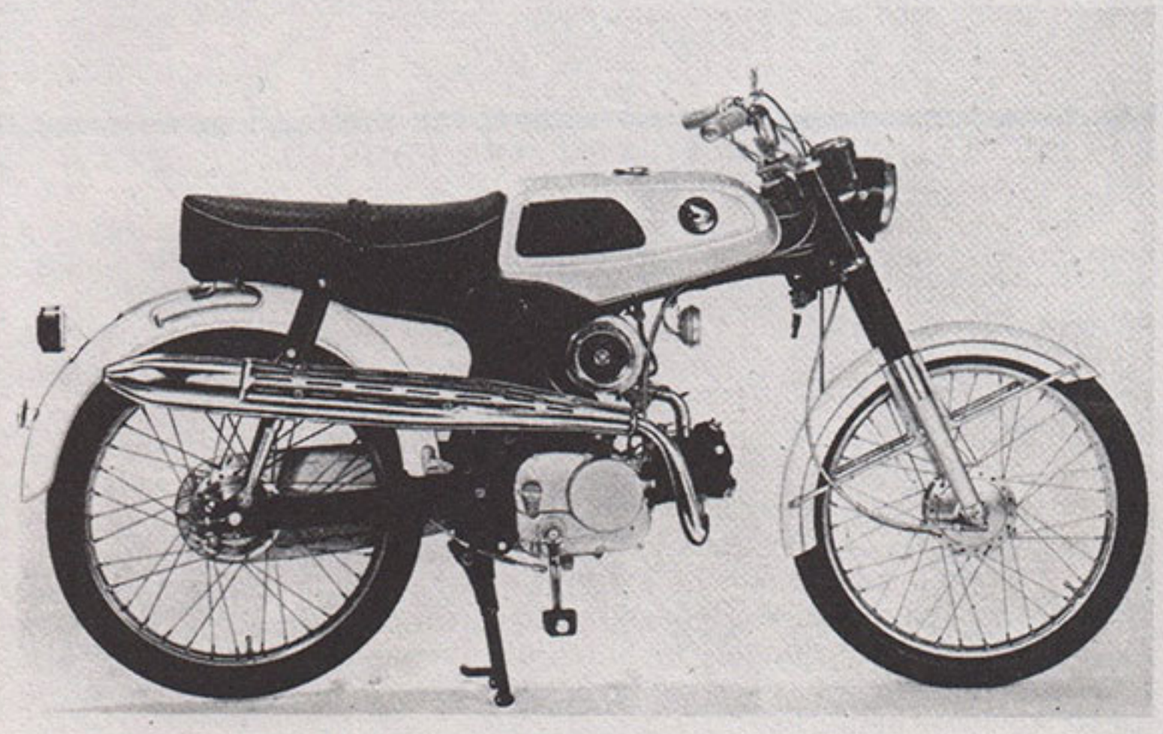
Lecteur assidu de « Cyclomoto », je vous envoie mes impressions sur une Honda CB 50 achetée d'occasion le 30 mars 1971 avec 5.300 kilomètres compteur, et qui en totalise actuellement 8.100. Le prix neuf de ce cyclo est de 1.500 F. J'ai payé le mien 850 F.

Présentation :

Machine d'aspect très moto, cadre en T noir mat, garde-boue et réservoir gris métallisé, très beau pot d'échappement chromé relevé. Equipement d'origine très valable : 1 antivol de direction, 1 contact (sur le cadre), 1 compteur gradué jusqu'à 100, éclairé de nuit, repose-pieds.

Moteur 4 temps 49 cc à soupapes commandées par tiges et culbuteurs. Carburateur de 12 mm de diamètre. Boîte de vitesses à 3 rapports (un 4e serait le bienvenu) : 1re 18 km/h ; 2e 32 km/h ; 3e 63 km/h sur route.

Position de conduite très agréable, amortisseurs excellents, tenue de route parfaite même avec les pneus d'origine, sauf sur route mouillée. La consommation est de l'ordre de 3 litres sur route et de 3,5 litres en ville (aux 100 km). Freins puissants et progressifs, éclairage nettement suffisant.



en toute FRANCHISE

Suite

Transformations :
2 rétroviseurs (dont 1 de cassé sur la photo), 1 porte-bagages, 1 porte-bagages de réservoir, 1 paire de poignées en plastique noir, 1 stop.
Pour : Bonne position de conduite, moteur sans problème, béquille solide, carter protège-chaîne, machine bien finie.
Contre : Pas de 4e vitesse, accessibilité mécanique mauvaise (câbles).
En définitive je ne regrette pas l'achat de ce cyclo et je conseille la CB 50 comme routière. Bien entretenue elle ne donne que des satisfactions.
Amitiés à l'équipe de « Cyclomoto ».

L. BATS, Paris.

CADY « PRT » : AMUSANT ET NERVEUX !

Lecteur de votre revue depuis deux ans, je me permets de vous envoyer mon avis sur mon Cady « PRT » acheté neuf, en janvier 70.

Description : La ligne est très jeune. La peinture tient bien (bleue).

Partie cycle : Le cadre est très bien étudié : il forme le réservoir d'une contenance de 2,7 litres. Le porte-bagages, d'assez grande dimension, n'est pas solide et se courbe facilement. La fourche télescopique est assez souple et amortit bien les inégalités de la route. Les freins sont bons par temps sec. Le frein avant n'est pas étanche. Lorsqu'il pleut, il perd de son efficacité. Leur réglage se fait au guidon. Les roues sont de 16.2. L'encombrement de ce cyclo est très réduit, il prend place facilement dans un break.

Partie moteur : Le moteur est très souple grâce à son double embrayage. Il développe 1,05 ch à 3.600 tr/mn ; son régime maximum est de 4.300 tr/mn.

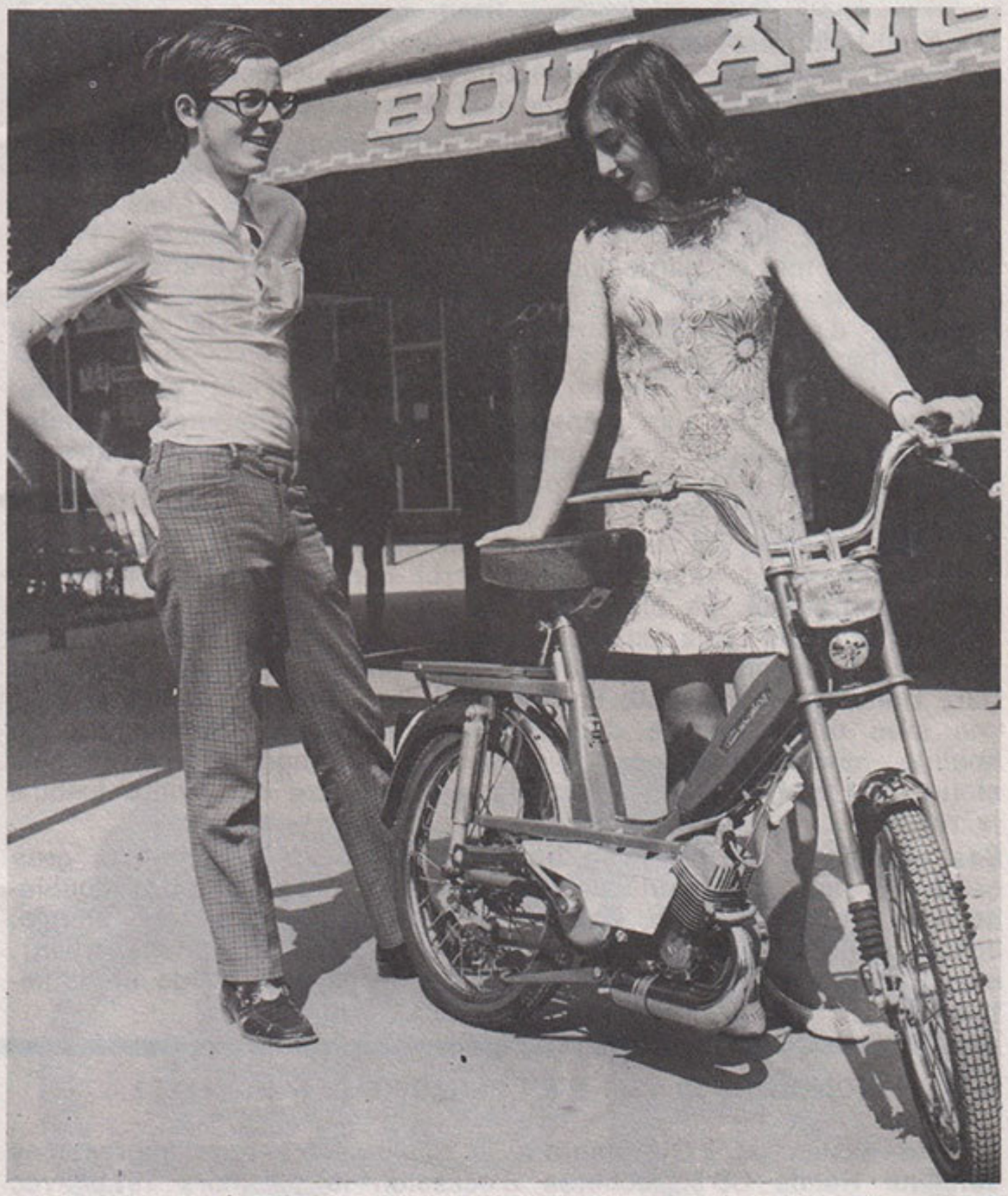
Accessoires : J'ai posé un rétroviseur Suzuki et une paire de repose-pieds repliables.

Performances : Après un bon rodage (de 1.000 km), la vitesse est assez surprenante pour un Cady.
J'ai atteint 45 km/h, le vent dans le dos devant une voiture. Mais la vitesse de croisière se situe autour de 38 à 40 km/h.

Défauts : Ils sont minimes. Béquille absolument ridicule et très fragile. Il y a quelques vibrations.

Conclusions : Le Cady est un cyclo amusant et nerveux ; et pour 650 F on ne peut trouver mieux comme cyclo économique.

B. LABATTUT, 16 - Roumazières.



DUCATI 48 SL2A : IL M'A COMBLE !

Je vais vous faire part des impressions éprouvées (et elles sont nombreuses) au guidon de mon cyclo, un Ducati 48 SL2A acheté neuf pour 1.400 F.
Présentation à l'origine : Teinte rouge, cadre, fourche gris ; moteur style Sachs à ventilation forcée ; 3 vitesses commandées au guidon (pouah !) ; grand guidon bête ; freins, jantes comparables à ceux de la 125 Morini 4 vitesses ; pot style 125 Honda mono (pouah !) ; carburateur Dell'Orto 16 mm ; cadre double-berceau.
Présentation revue et corrigée : Coloris toujours rouge mais fourche Cériani et garde-boue polyester rouge, selle polyester rouge ; carénage gris métallisé ; pot de détente : le silencieux étant devenu inutilisable, tellement il était rapé (because les virages) ; guidons bracelets ; suppression de la boîte à camembert du carburo, remplacée par un cornet court ; pipe alésée à 19 mm ; petits coups de fraise sur les lumières.

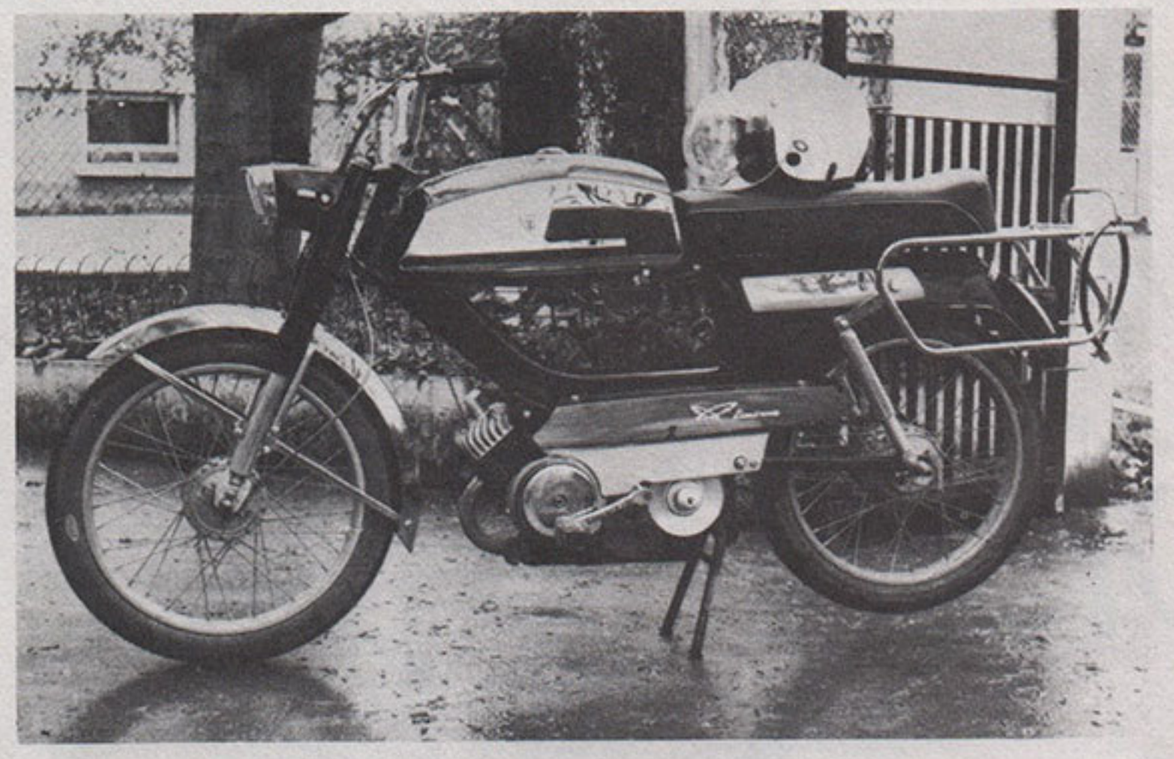
Qualités, défauts : Très bonne tenue de route, angles impressionnants ; freinage extra (2 Griméca de 150 mm) ; bon amortissement avant ; confort spartiate à cause de la selle polyester.

Performances :

à l'origine : 53 km/h assis ; 65 km/h couché (si l'on peut dire avec le grand guidon) ;
modifié (avec pot de détente et carénage) : 66 km/h assis ; 80 km/h couché, mais malgré tout c'est faible.

Conclusion :

Ce cyclo utilitaire au début, puis ultra racer, m'aura comblé jusqu'à ma moto. J'espère une 350 Kawa 3 cylindres.
J'en profite ici pour rappeler aux motards que nous sommes aussi sur la route, que nous roulons, que nous allons aux concentrations et qu'un signe de la main en croisant l'un de nous ne vaut pas cher ! Salut à tous les motocyclistes de Paris et du centre de la France.



MOTOCONFORT SP 93 : ENDURANTE ET RAPIDE !

Nouveau lecteur de votre revue, je vous envoie en toute franchise mes impressions sur ma Motoconfort SP 93. Je l'ai achetée le 7 juillet 1970 et, à la fin des vacances, elle totalisait 6.500 km.
Je vous donne mes impressions en bloc, sans les partager en défauts ou en qualités car tout ceci dépend de l'utilisateur.
La partie cycle est très bien étudiée. La forme est moderne, les couleurs bien réparties (noir et rouge). Les suspensions sont solides et très douces en solo et en duo. Les freins sont puissants (moyeux de 100 mm). Inconvénient, quand je freine brusquement, la roue arrière saute. Les pneus adhèrent bien sur le sol sec, sur sol mouillé c'est autre chose (bilan : un phare et un pantalon à remplacer lors d'une chute sur route mouillée).
La roue arrière se démonte très rapidement (1'30" outils en mains). Le pot d'échappement est peu esthétique et la boîte à outils est trop petite. Manque de réserve dans le réservoir.
L'équipement électrique est bon, à part l'avertisseur qui est inaudible au-dessus de 60 km/h. Compteur très optimiste. La tenue de route est bonne, et la position est agréable. La conduite est souple et nerveuse.
Partie moteur maintenant. C'est le traditionnel moteur des Spéciales, cylindrée : 49,9 cc, taux de compression 8,6, grande surface de refroidissement. C'est un moteur robuste et souple. Sa nervosité est accrue grâce à l'efficace changement de vitesse automatique « Mobymatic ».
Quelques points noirs : grande consommation de courroies (une tous les 4 à 5.000 km), pot d'échappement vite encrassé, silent-blocs s'usant vite.
Le carburateur est un Gurtner à niveau constant. Il est simple et facile d'accès.
J'ai remarqué une chose bizarre : au bout de 4 à 5 km de côte importante, le moteur s'arrête sans raison apparente. Cela se produit exclusivement en duo et donc est peu important.
La consommation est raisonnable (2,5 litres aux 100 km), ce qui permet grâce à la contenance respectable du réservoir (8,4 litres) une bonne autonomie (environ 300 km).
L'allumage est électronique. Il est efficace car je n'ai pas eu encore d'ennuis de ce côté.
Les performances m'ont beaucoup surpris. Je me suis fait chronométrer à 64 km/h sur une route plate, sans vent (le compteur, lui, marquait 75 !). J'étais en position couché. Je n'ai fait aucune transformation à mon moteur.
En conclusion, la SP 93 est une très bonne machine, endurante et rapide. Son prix est modéré (1.390 F) et on ne regrette pas cette somme.
Amitiés à tous les motocyclistes et félicitations à « Cyclomoto ».

Ph. BARTHELEMY, 94 - Charenton.

MOTOBECANE AV 69 : JAMAIS EN RADE !

Lecteur de votre revue depuis plus de deux ans, je me décide à vous écrire pour vous faire part de mes impressions sur ma machine, qui est une Motobécane AV 68. Elle m'a été donnée en fin 1969, et totalise un nombre de kilomètres indéterminé.

L'aspect est super-connu, car c'est le même que toutes les Mobylettes « bleues ». La pose d'une selle biplace, d'un cache-phare et de deux rétroviseurs personnalise l'ensemble. J'ai, par le même souci de personnalisation, peint les carters et les côtés des garde-boue d'un gris très clair.

Qualités : La solidité du moteur est proverbiale, et il m'est arrivé de faire Bayeux-Mantes-la-Jolie (229 km) ou bien Pontaubault-Paris (325 km) d'une traite et poignée dans le coin, ce qui est une jolie performance pour un cyclo utilitaire. Ayant changé la couronne arrière pour une 54 dents, la nervosité s'en est trouvée améliorée sans que la vitesse de pointe ait à s'en ressentir. J'ai changé les amortisseurs arrière et ai mis à la place ceux d'une « Spéciale Route » qui ont l'avantage de posséder des repose-pieds suspendus. La vitesse de pointe se situe aux environs de 60 km/h. Celle-ci peut se maintenir presque indéfiniment. Le confort est acceptable, et la position est excellente. J'ai sillonné pas mal de routes et chemins en France, mais jamais ma machine ne m'a laissé en « rade » (ce en quoi je l'en remercie !) La consommation est très faible : 1,75 litre à 2 litres d'essence à 6 ou 8 % d'huile. Dans mes nombreuses randonnées j'ai souvent roulé dans des sous-bois ou même dans des champs, et à chaque fois que j'étais embourbé ou en fâcheuse posture dans le travers d'une pente glissante, ma Mobylette m'a toujours tiré d'affaire... avec force fumée et plutôt dans le style d'un tracteur et non pas dans celui d'une machine de cross (avé !).

Défauts : Ils sont peu nombreux, et l'habitude permet d'y remédier (partiellement). Le plus gênant est une réelle aptitude pour le guidonnage, il n'est pas recommandé, à partir d'une certaine vitesse, de tenir le guidon avec une seule main, car alors la moindre petite bosse (ah, la maudite !) peut devenir un réel obstacle pour la suite du voyage. Ma machine est aussi très, très sujette au vent latéral, ce qui est très désagréable (si, si). L'éclairage n'est pas assez puissant sur route (j'en ai fait la désagréable expérience).
Malgré cela, l'AV 68 est une machine compacte, qui ne décevra pas son propriétaire. Je vais bientôt poser un plus gros carburateur de manière à améliorer la puissance à bas régime. Je pars en Hollande avec ma machine, sans doute un baroud d'honneur, car cet été je ferai du tourisme avec une CB 250 Honda.

G. FABRE, Paris 15e.

FLANDRIA COMET 4 : UNE AFFAIRE !

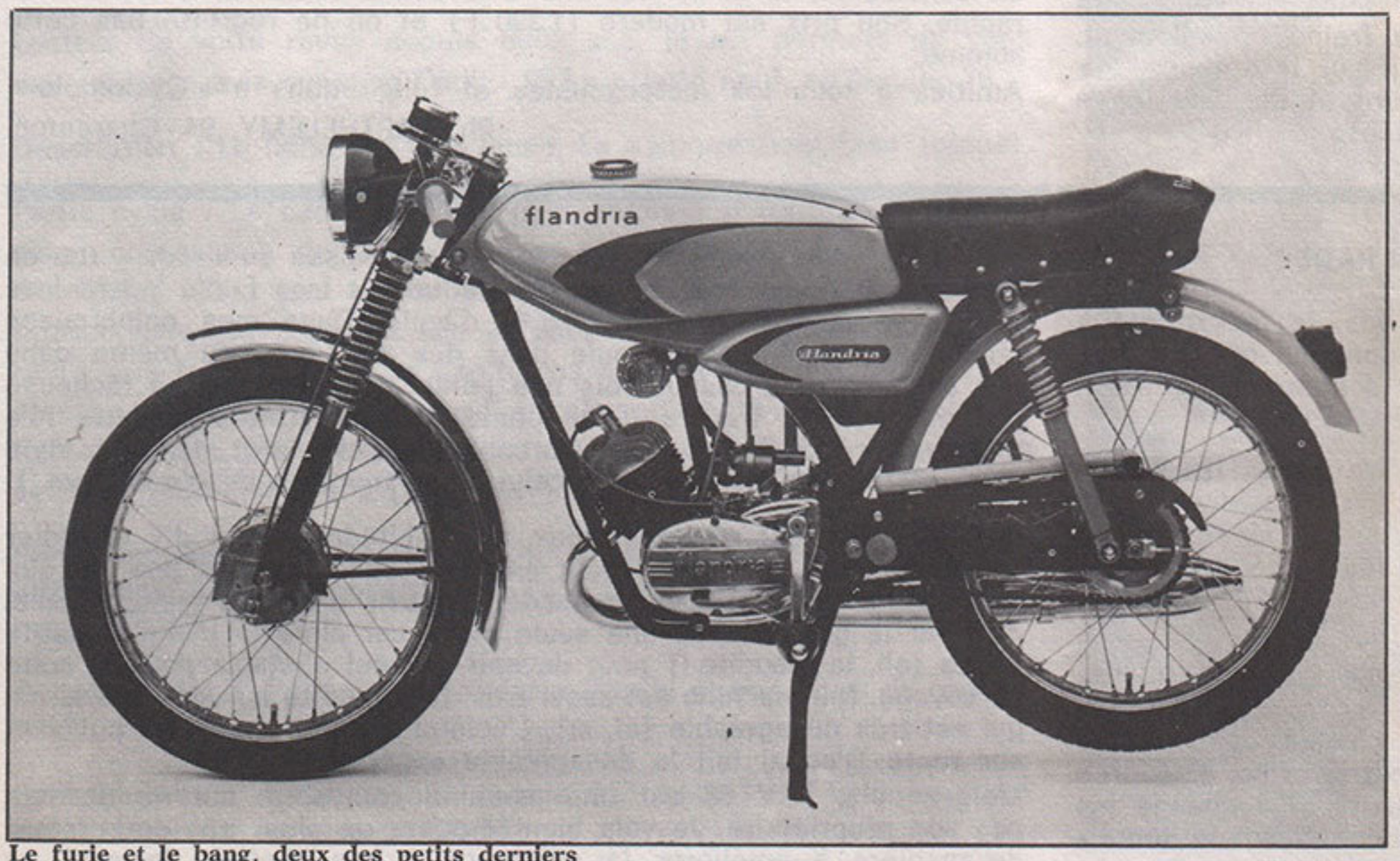
Lecteur de votre revue depuis plus d'un an et passionné de petites cylindrées dans l'attente d'une plus grosse, je vous envoie mes impressions sur ma Flandria Comet IV, achetée d'occasion en décembre 1970. Elle totalisait 8.000 km et en a maintenant 12.500.
Présentation de la machine :
Utilitaire plutôt que sportive. Le tout fait compact et robuste. A l'achat, je n'ai dû changer que le moyeu frein arrière, et par acquis de conscience j'ai fait une vidange.
Qualités : Tenue de route irréprochable. Machine très confortable, tant en solo qu'en duo. Moteur absolument increvable et d'une puissance remarquable. J'ai pu m'en servir à deux pendant deux semaines en pleine montagne. J'ai pu monter à 2.000 mètres pratiquement d'une traite sans que la machine ne manifeste la moindre réprobation. Il est impossible de faire toucher quelque chose en virage. Cette tentative aboutirait inévitablement à la « gamelle ». Frein arrière très puissant (compensant celui de l'avant), entretien et gonflage aisés. Faible consommation. Boîte 4 vitesses très bien étagée (malgré une première un peu courte). Suspension arrière correcte.
Défauts : Frein avant pratiquement neutre (çà ou rien). Fourche avant très, très dure, cette dernière ayant tendance à délester. Première nettement trop courte, ce qui vous laisse souvent derrière les Malaguti, Negrini, Derbi, etc. Câble de vitesses se déréglant et réglages de ces derniers très délicats. Embrayage très collant. Tout le système d'éclairage ainsi que le circuit électrique aurait vraiment besoin d'être revu.
Conclusion : Pour la modique somme de 500 F je pense avoir fait ce qu'on appelle « une affaire ». La Comet IV neuve (pour 130.000 F) doit être vraiment une machine idéale.
Amitiés à « Cyclomoto » et à tous les passionnés de petites et grosses cylindrées.

J. BALLADUR, 75 - Paris-18e.

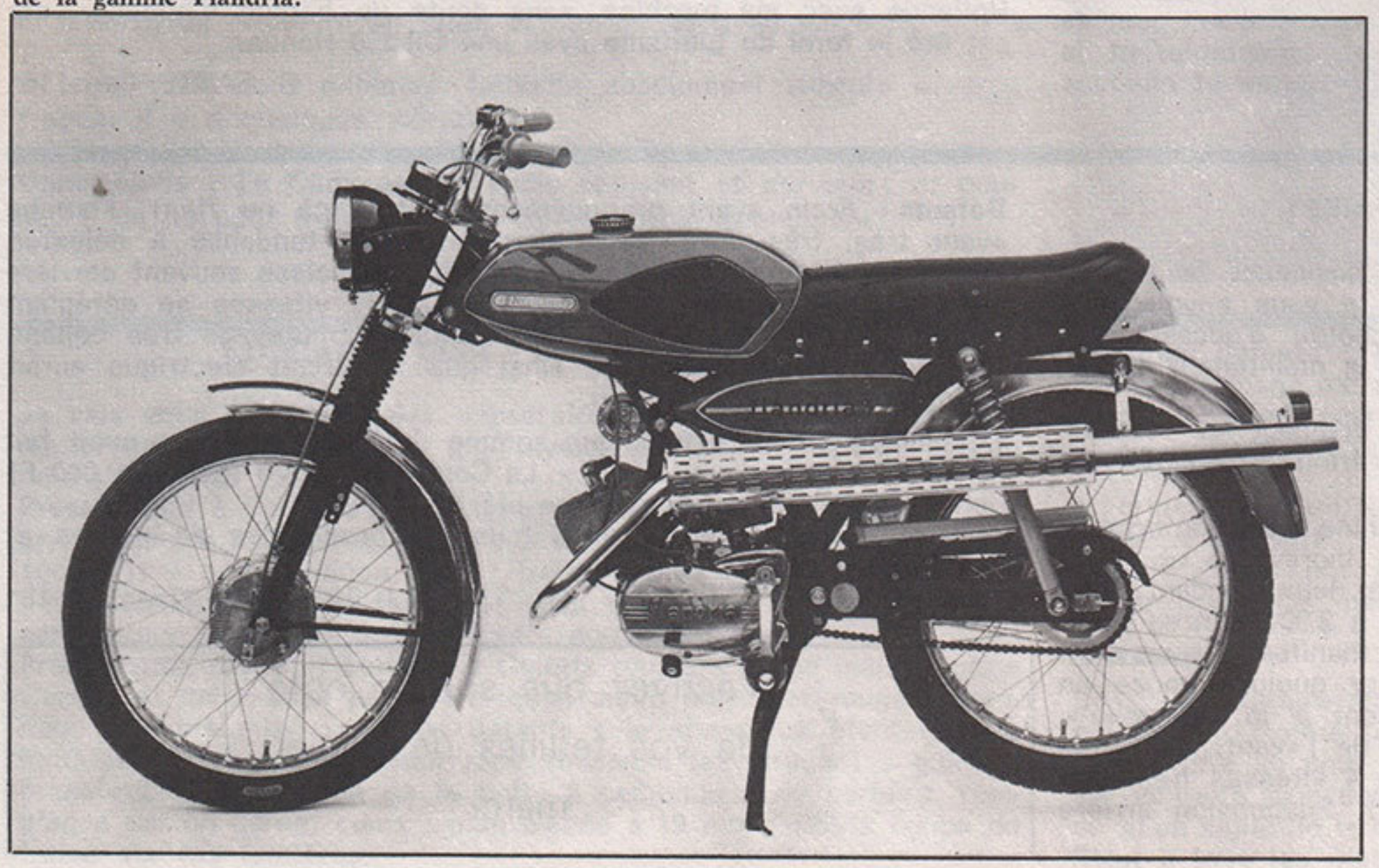
n'écrivez que sur un coté
de vos feuilles de papier
merci

il était une fois..

par F.M. Dumas



Le furie et le bang, deux des petits derniers de la gamme Flandria.



Claeys-Flandria a réussi dans un temps relativement court à s'imposer sur le marché et à devenir un des leaders de la production de cyclomoteurs en Europe.
C'est cette spectaculaire ascension que nous allons essayer de vous conter à l'occasion du soixante-quinzième anniversaire de Aimé Claeys.

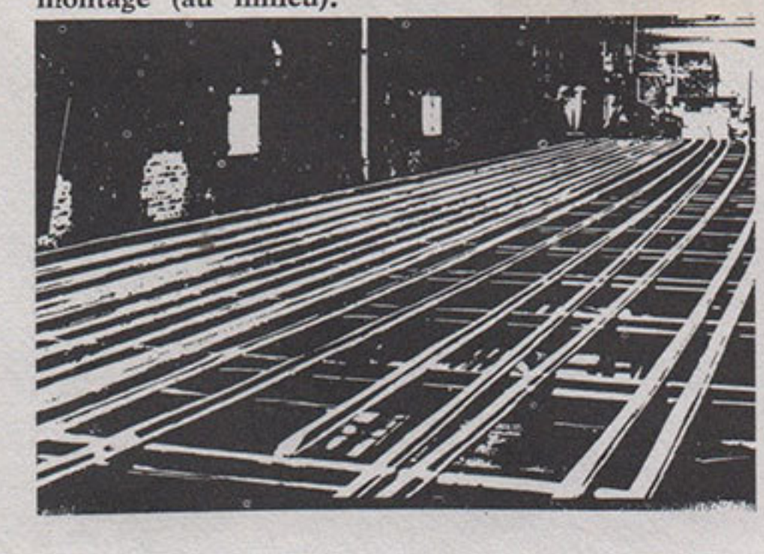
IL ETAIT UNE FOIS...

... Un homme qui s'appelait Alexandre Claeys et le rêve de ce fils de paysan fut de devenir forgeron. Après avoir fait l'apprentissage de son métier à Oostkamp, il arriva en 1925 à Zedelgem où il fut accueilli dans la famille Dombrecht qui depuis 1778 exploitait une forge à l'endroit même où s'élèvent aujourd'hui les usines. Il épousa la fille de son patron et reçut la forge en dot ; la forge de la famille Claeys était née.
Louis Claeys, le fils d'Alexandre, né en 1846, prévoyait l'avenir illimité de la bicyclette et, en collaboration avec son fils aîné, Léon, il procéda à la fabrication de sa première bicyclette en 1896.

LOUIS CLAEYS, LE PERE PRODIGE DE ZEDELGEM

Même si Louis n'a jamais vu les affaires en grand, il fut quand même le père d'une famille nombreuse. Ses enfants, doués de qualités exceptionnelles, vont se distinguer chacun dans sa propre voie.
Léon est d'abord chargé de la direction de la forge. Plus tard, son attention sera attirée par les machines agricoles : les célèbres usines Clayson.
Victor, lui, se lancera dans le commerce du lin.
Richard deviendra grand propriétaire foncier au Canada.
Alidor, Aimé, Rémi et Jérôme fondent en 1926 une S.P.R.L. : « Claeys frères » spécialisée dans la fabrication de bicyclettes et d'autres produits.
En 1930, Alidor se retire de la S.P.R.L. pour construire une fonderie de fer.
En 1956, on assiste au partage du patrimoine. Rémi se voit attribuer les usines Superia ainsi que les usines de tubes à Lichtervelde. Jérôme se retire définitivement des affaires. Aimé reste grand animateur des usines A. Claeys-Flandria.

Une des phases du travail sur la chaîne de montage (au milieu).



Après ce petit aperçu qui nous a déjà mené jusqu'en 1956, revenons en arrière aux environs des années 1900.
Aimé Claeys, né à Zedelgem le 7 décembre 1895 fit ses études à Zedelgem et à Torhout pour les terminer à Bruges. Malgré sa vive intelligence, il ne se sentit nullement attiré par la vie scolaire : il lui tarda de déployer son énergie inépuisable, son talent d'organisateur, son intelligence dans « la vie réelle ». Son père le comprit. Et voilà Aimé qui se mit à polir, à peindre, à faire des cadres de bicyclettes à cœur joie. En un mot : il apprit son métier !

LE GENIE CLAEYS SE MANIFESTE

Les frères et sœurs Claeys travaillent dur dans la forge de Louis. Comme principale marque de leurs bicyclettes, ils choisissent « De Westvlaamse Leeuw » (« Le Lion de Flandre Occidentale »), nom qui se transformera plus tard en « Flandria ». En 1910, la vente de bicyclettes atteint déjà les 150. Dans ce bon vieux temps, la bicyclette a sa place d'honneur dans le salon. Les premières bicyclettes sont particulièrement lourdes aussi bien quant au poids que quant au prix : 23 kg et 175 F.
En 1910, le signal est donné pour la modernisation de l'entreprise. Un moteur à essence va remplacer le manège de poneys qui, jusque-là, fournissait l'électricité nécessaire au soufflet, aux machines à forer et à découper.
C'est le commencement de la mécanisation que seule la guerre 1914-18 put ralentir momentanément. La forge ne pouvant fonctionner faute de matériaux, Aimé Claeys décide de déployer son énergie dans d'autres secteurs, il fait le commerce du beurre, plus tard celui de charbon et d'engrais ; à la fin de la guerre, il fait le commerce en gros de denrées coloniales. La guerre finie, la famille Claeys retrouve sa vieille passion : la bicyclette. Les affaires marchent à merveille. Alidor, Aimé, Rémi et Jérôme fondent leur propre firme : « Les Usines Claeys Frères ». Entre 1910 et 1927, la production totale de bicyclettes est de 25.000

L'EXPANSION

En 1929, un nouveau plan de travail est mis au point et publié : il prévoit la production de 25.000 cadres de bicyclettes ! Folie des grandeurs, disent les uns. Vue réaliste, prétend Aimé Claeys. Et cette même année il réussit à vendre 35.000 cadres et bicyclettes.
C'est également en 1929 qu'Alidor décide de construire une fonderie de fer. Ainsi Flandria devient un « triumvirat » dont Aimé est à la fois l'aîné et l'animateur.
La naissance d'un premier enfant dans la famille inspire à Aimé Claeys une idée lumineuse : la fabrication de voitures d'enfants. Plus tard, on produira aussi des triporteurs et des trottinettes, des voitures de livraison et des voitures d'invalides.
Convaincu que l'avenir est au moteur, Aimé conçoit en 1933 les plans d'un premier cyclomoteur. La production ne cesse de croître jusqu'en 1938 mais sera brusquement arrêtée par la grande crise économique qui éclate à la veille de la deuxième guerre mondiale. A ce moment, 800 employés et ouvriers sont en service.
Entre temps, Aimé Claeys a conçu le projet de pénétrer sur le marché hollandais. Le moyen le plus efficace d'atteindre ce but consiste à y implanter une usine. Commencée en 1938, la construction s'achève en mai 1939.

LA GUERRE 40-45, UNE CATASTROPHE !

Le nombre d'employés et d'ouvriers encore en service à la fin de la guerre est significatif : en effet, des 800 ouvriers d'avant la guerre, il n'en reste plus que 100.
Un concours de circonstances a paralysé la production. Citons entre autres le refus de collaborer à la production de guerre allemande. D'autre part, le départ de nombreux ouvriers, mis au travail en Allemagne ou à la construction du Mur de l'Atlantique, met la direction de l'usine devant des difficultés insurmontables. Toutefois, Aimé Claeys ne considère pas ce repos forcé comme du temps complètement perdu : il en profite pour se recueillir. Rien d'étonnant donc qu'après la Libération, les initiatives se succèdent, faisant preuve de l'épanouissement du génie créateur d'Aimé Claeys.

Une vue de l'atelier où sont assemblés les cadres de vélo (en haut).

Il nous semble impossible de donner un aperçu détaillé de toutes les réalisations qui sont le fruit de la vitalité indomptable d'Aimé Claeys. C'est pourquoi, nous préférons mettre en relief, à l'aide d'abondantes illustrations, les principales caractéristiques qui ont permis à M. A. Claeys de faire des Usines Flandria une firme à renommée mondiale.

DE LA PETITE A LA GRANDE INDUSTRIE

Qui dit grande industrie, dit production de masse, travail à la chaîne et adaptation aux techniques les plus récentes.
C'est pourquoi Aimé Claeys, immédiatement après la guerre, achète en Amérique et en Angleterre les machines les plus modernes. Les résultats ne se font pas attendre : en 1950, la production de bicyclettes atteint les 250.000. En 1951, première année de production de cyclomoteurs ! 25.000 cyclomoteurs sortent des usines.
En 1969 : 250.000 tondeuses à gazon.
De plus, la chaîne de montage est mise en application. Par sa conception, sa réalisation ainsi que son efficacité, ce système, appliqué à la production de cyclomoteurs, peut soutenir la comparaison avec celui utilisé par les plus grands constructeurs de voitures.

DE NOUVELLES PRODUCTIONS

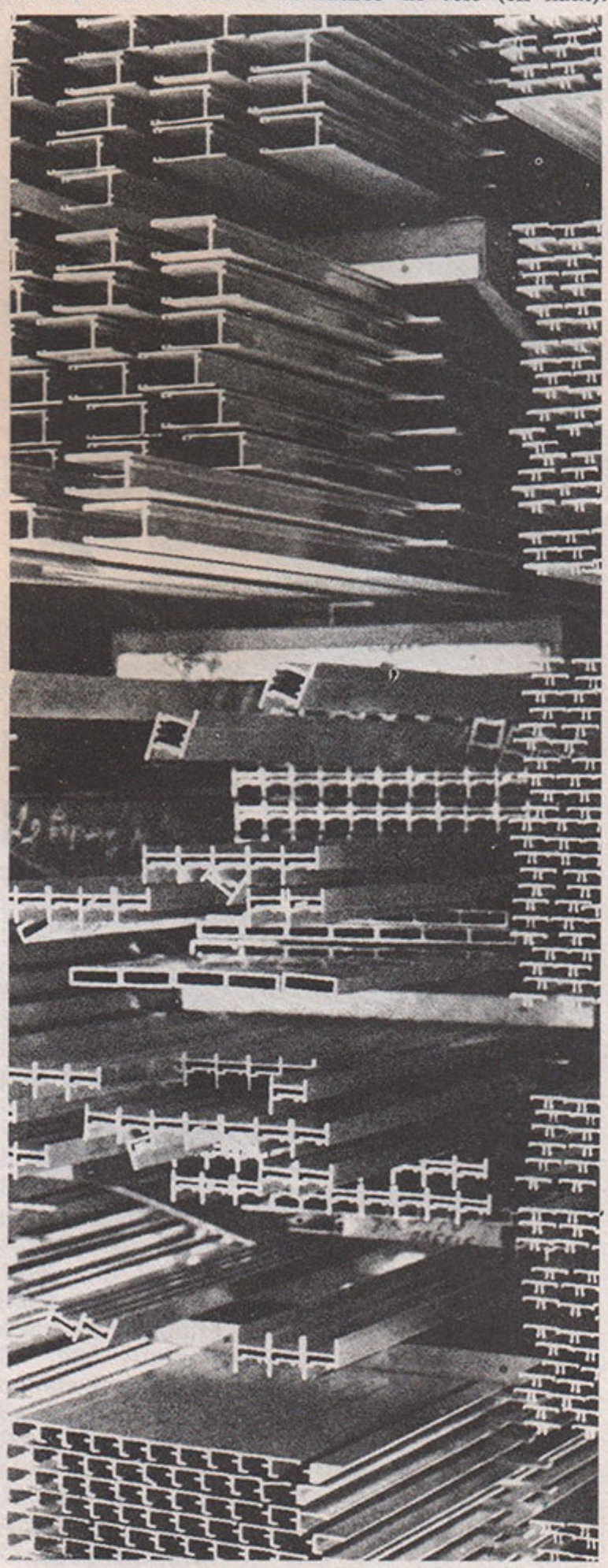
Peu après la guerre, la production de bicyclettes reprend de plus belle, ce qui permet à Aimé Claeys de réaliser un projet qui, depuis longtemps, lui tient tellement à cœur : le cyclomoteur. Le plan de production est bien conçu : témoin les 25.000 cyclomoteurs fabriqués en 1951 (la première année !). De plus, la vente est organisée de telle façon que tous les cyclomoteurs sont vendus ! Rien d'étonnant si en 1959 on peut assister à la sortie du 250.000e cyclomoteur. Les premiers cyclomoteurs sont pourvus d'un moteur de fabrication étrangère. Mais la même année les ébauches d'un nouveau moteur prennent forme. Afin de procéder à la fabrication en série, une nouvelle usine est implantée à Zwevezele.

L'EXPANSION INDISPENSABLE

Il ne suffit pas de concevoir de nouveaux projets, il faut également l'espace indispensable à leur réalisation. Voilà pourquoi Aimé Claeys se met à construire. Tout au long de sa vie, il construira : la petite forge devient une usine immense...
Bientôt la commune de Zedelgem semble trop étroite à cet homme qui voit grand : une deuxième usine s'élève à Zwevezele pour la fabrication de moteurs et de tondeuses à gazon.
Une troisième usine est implantée à Warneton : elle assurera la production de profilés d'aluminium, de bicyclettes et de cyclomoteurs.
Un centre de vente et d'assemblage est établi à Rosendaal ainsi qu'une nouvelle usine (en collaboration) à Agueda au Portugal où se fabriquent des bicyclettes et des cyclomoteurs. A Zedelgem même, de nouveaux ateliers sont construits pour la fabrication de convecteurs à gaz.

DES CHIFFRES QUI PARLENT...

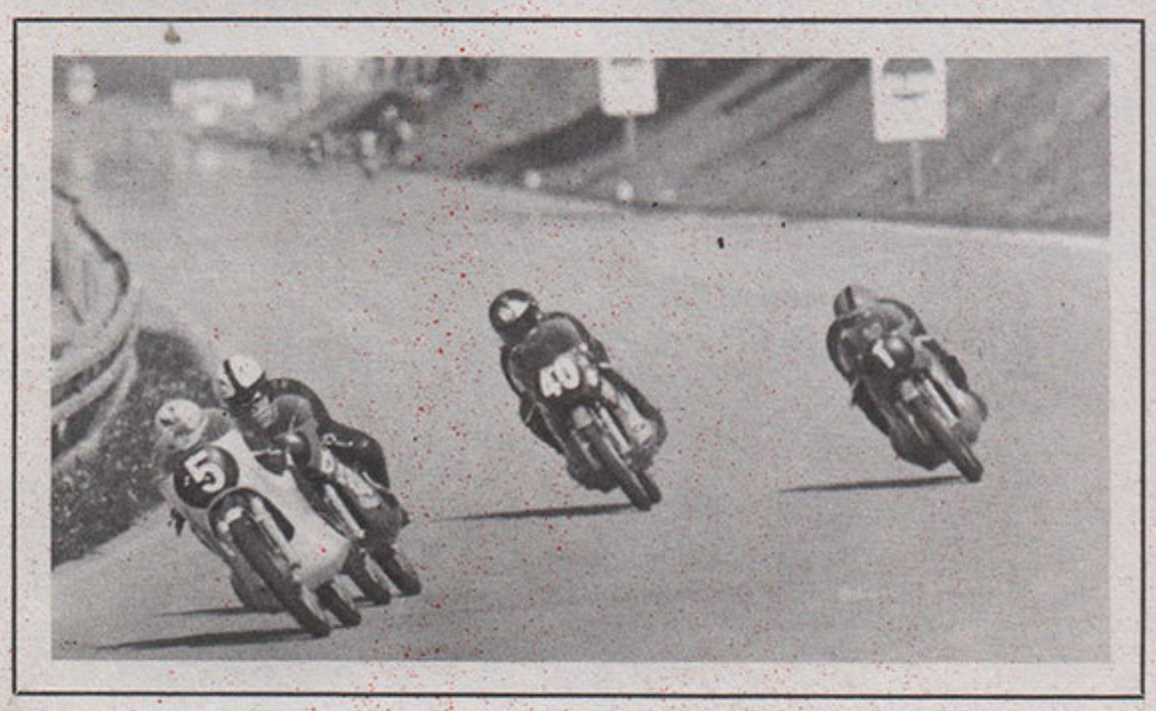
Personnel en service :
2.300 employés et ouvriers
Production annuelle :
Bicyclettes de tous types : 350.000
Cyclomoteurs : 110.000
Tondeuses à gazon : 250.000
Appareils de chauffage : 90.000
Aluminium : 200.000 kg et 8.000 profilières
Le résultat : une gamme des plus complètes. Il n'y a en effet pas moins de 15 modèles présentés par la marque en 49 cc.
Les deux nouveautés sont cette année le « Bang » et le « Furie ».
Le **« Bang »** est un tout nouveau vélomoteur sport. Bloc moteur 4,3 CV, 49 cc, à quatre vitesses, d'une présentation très moderne avec compteur séparé au-dessus du phare, pot d'échappement relevé, etc. Le cadre est constitué par une robuste poutre centrale à laquelle est suspendu le moteur.
Le **« Furie »** est un dérivé du Spécial et comme ce dernier est équipé du moteur 5 CV. La boîte est à quatre vitesses par sélecteur. Le cadre, au contraire du « Bang », est un double berceau. Il est prévu de livrer ce cyclomoteur avec des pédales. La présentation est en jaune et noir alors que le « Bang », lui, est rouge et noir.

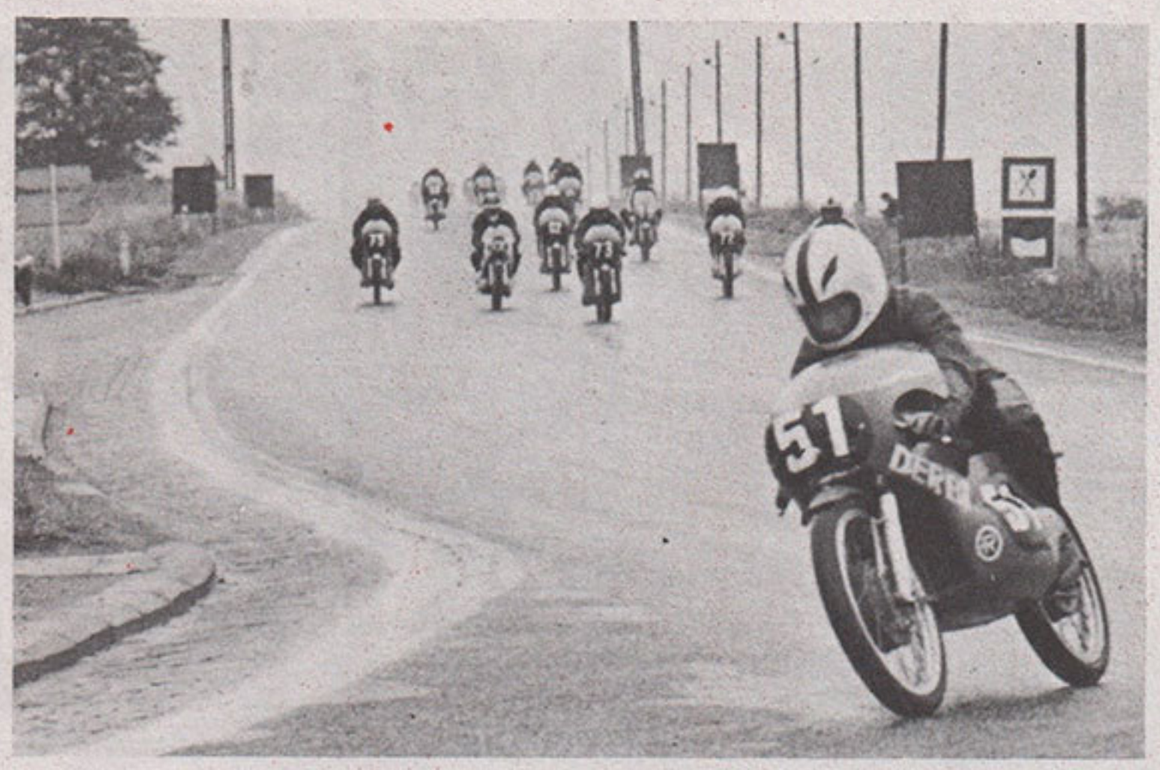


ANGEL NIETO

Idole de l'Espagne en général, et plus particulièrement de Valéras, faubourg de Madrid qui le vit naître il y a 24 ans, Angel Nieto, dit El Nino (l'enfant), a de quoi justifier la popularité dont il jouit auprès de la presse et de la télévision de son pays. Il est en effet le premier Espagnol à avoir remporté un titre de champion du monde en 1969, titre qu'il conserva l'an dernier et qu'il entend bien reconduire cette année après avoir tenté de lui adjoindre celui des 125, catégorie où seul, maintenant, Sheene peut prétendre au titre. Certainement trois couronnes de champion du monde à 24 ans, dont les deux des années passées, plus quelques titres nationaux, cela dénote un tempérament de champion.

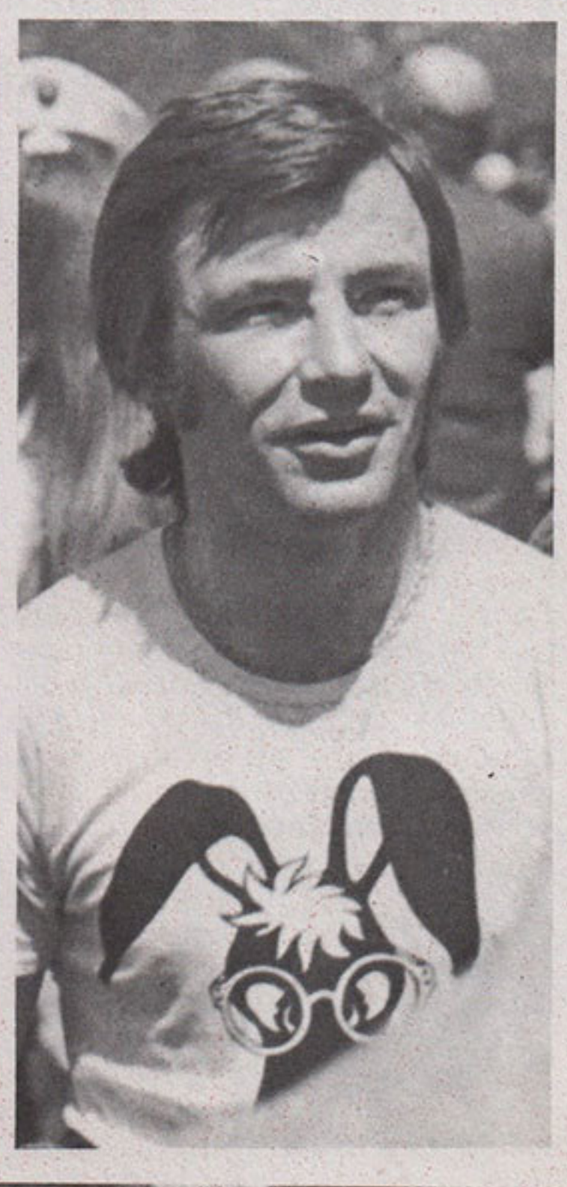
De petite taille, nerveux, plein de fougue, Nieto commença à courir à 16 ans sur un 50 Derbi, puis l'année suivante cette marque l'engage dans son équipe officielle pour le Grand Prix de France à Charades, mais c'est la chute lors d'un accrochage avec Morishita, non sans avoir signé le sixième temps aux essais. Et c'est 1965, la saison commence par le Grand Prix d'Allemagne et une fort belle cinquième place pour Nieto devant Anscheidt, non sans que le premier se soit permis de mener devant Bryans sur Honda et ai décroché trois fois le record du tour. 1968, deux places, 2e en Espagne, 4e en Belgique, le portent à la quatrième place du championnat du monde. Enfin c'est 1969, l'année de la réussite; disposant à peine des nouveaux moteurs il reçoit des consignes draconiennes qui l'obligent à rester à 1.000 tr/mn en dessous de la limite. Malgré cela Nieto se place régulièrement, soit derrière Toersen (en Espagne, en Allemagne et en France), soit derrière Lodewikx (en Tchécoslovaquie, en Irlande et en Yougoslavie) et prend deux premières places en Allemagne de l'Est et en Irlande, grâce auxquelles il devient champion du monde (grâce aussi peut-être à son accrochage avec Lodewijkx au Grand Prix d'Irlande, accrochage qui laisse ce dernier sur la touche, lui faisant perdre une victoire certaine qui l'aurait mené à la première place).

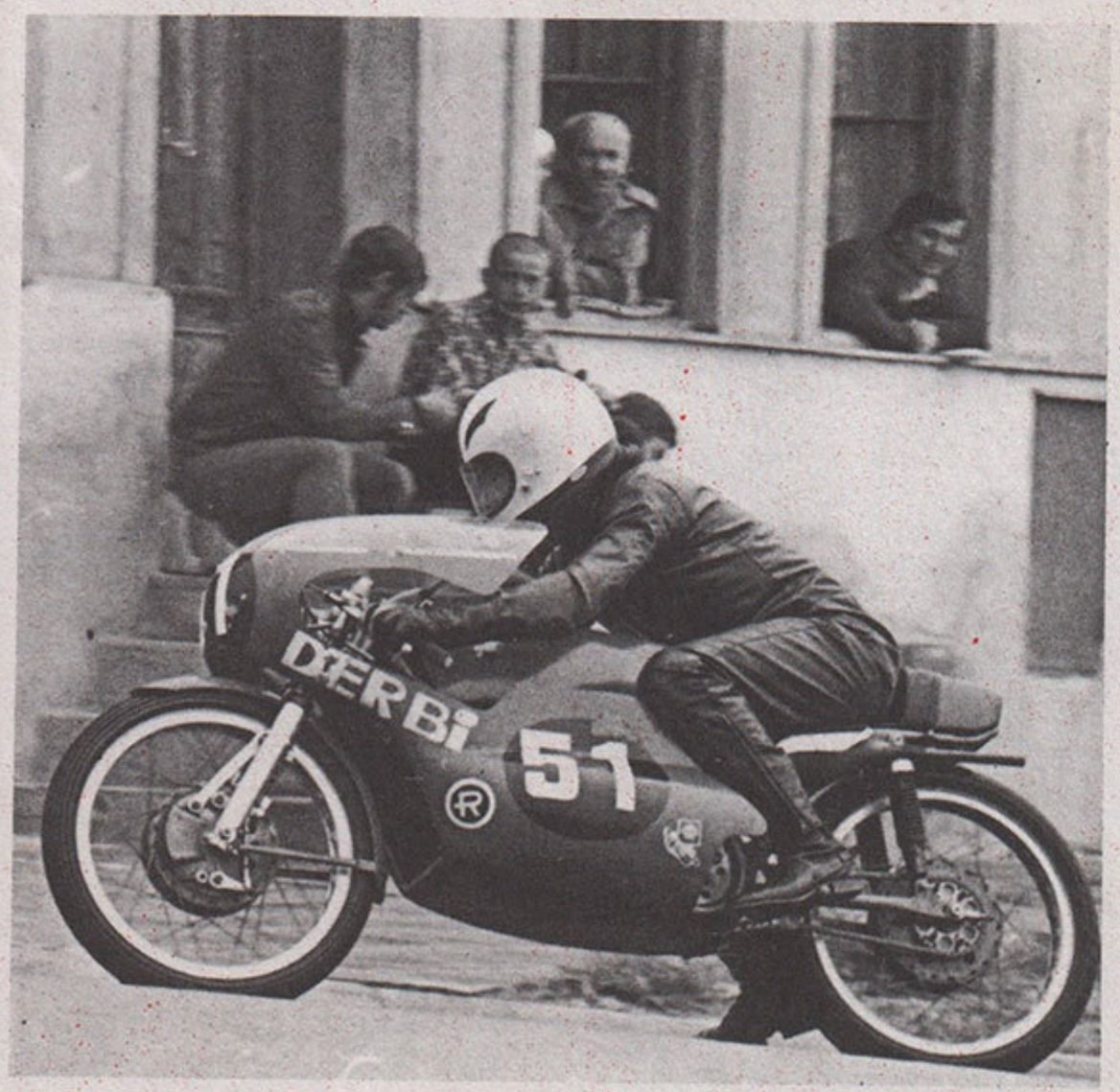




Mais en 1970, la suprématie du petit espagnol s'affirme avec quatre victoires dans les quatre premières courses, puis Toersen raffle les trois courses suivantes avant que Nieto ne gagne en Irlande, s'assurant ainsi du titre. Les deux dernières courses étant gagnées par Canellas et par Kunz, qui retirent ainsi toute chance à Toersen d'égaler Nieto.

Quant à cette année « El Nino » paraît favori pour le titre, titre qu'il devra une fois encore à la régularité dont il fait preuve malgré la fougue qui le mène quelquefois à des actions quelque peu osées, telle cette tactique qui a l'air de l'amuser beaucoup et qui consiste à surgir dans le dernier tour pour enlever la première place à l'arraché, comme il l'a déjà fait plusieurs fois cette année, tactique au demeurant profitable tant en 50, où seul De Vries peut comme lui prétendre au titre, qu'en 125, où le même scénario se produit avec Barry Sheene, mais avec moins de succès, la supériorité du team Sheene-Derbi étant incontestable.





RENCONTRE DES ANCETRES

Trempé et déçu par les Trophées de vitesse du M.C.F., pour me remonter le moral, je suis passé chez mon ami Gérard qui vient d'acheter une Triumph Daytona et dont le souci constant est un rodage parfait. Mon idée était d'aller à la réunion des « Ancêtres » près de Sens...

Un propriétaire de Monet Goyon m'avait affirmé que je serais bien reçu malgré l'âge de la Vélocette « LE ». En effet, pour participer, il fallait une machine d'avant 1939. Heureusement pour les propriétaires de Zundapp Russie et autres 1.000 Vincent, il était prévu des exceptions... Après de brèves palabres, mon complice accepte de se traîner à faible allure et de m'accompagner. Rendez-vous fut pris pour le lendemain matin huit heures...

Au réveil, une bonne surprise il fait un temps magnifique ! Les chromes brillent de mille feux. Contact et en route ; hélas, au premier freinage, le « Véloce » continue tout droit : les freins sont absolument sans effet ! Démontage, nettoyage, remontage... une bonne demi-heure perdue ! il faut dire que nous avons passé un bon moment à chercher l'écrou de la broche avant qui batifolait dans les hautes herbes à la suite d'un coup de pied malheureux...

Huit cents mètres plus loin, mon oreille inquiète perçoit un couinement affreux au niveau de la maudite broche. De plus, à chaque freinage, la machine embarque à gauche. Re-arrêt, re-démontage, re-remontage, essais... tout va bien mais le radiateur d'eau est vide ! Sous l'œil surpris d'un pompiste, nous ravitaillons : « Une moto avec de l'eau, vous vous payez ma tête ? »

Deux vues du parc, sur celle du bas vous remarquerez à gauche une Auzani, dont la courroie de transmission a été enlevée.

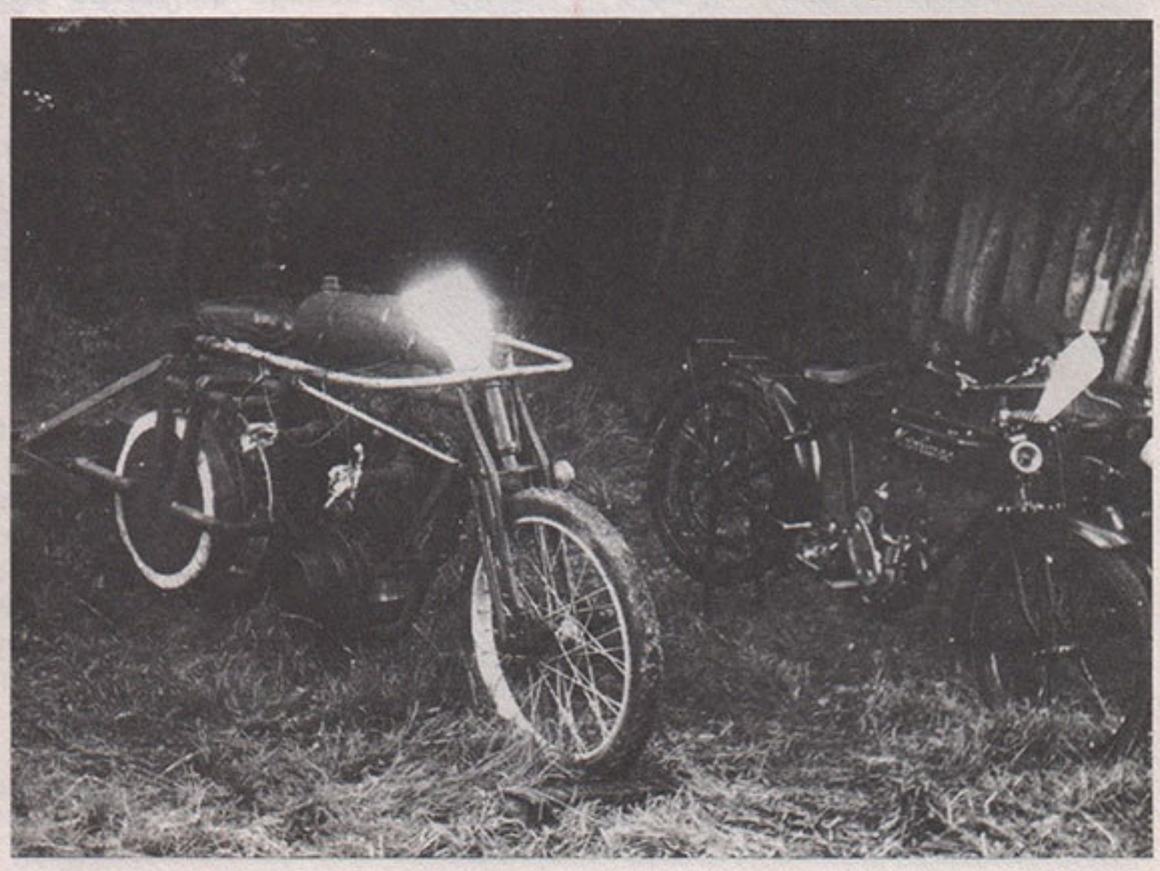
Les kilomètres défilent gentiment, sans problème. C'est l'extase ! Par moments, Gérard tire « un canon » pour nettoyer son moteur... Ça y est : de nouveau une panne... l'essence, et pas de réserve ! En hoquetant suivant l'humeur du carbu vide, nous rejoignons une pompe salvatrice... Un sandwich avalé sur le bord de la route et, enfin, nous arrivons à Sens. Sur une place, nous faisons la connaissance de jeunes un peu perdus. Il y a une antique BMW qui « pisse l'huile » de quoi donner des cauchemars aux mécanos d'outre-Manche ! Un participant chevauche un attelage BSA revu par Dubout. La troisième surprise est un copain du quartier, terrotiste enragé ! Avec des ruses de sioux, nous approchons un autochtone ; encerclé il ne peut fuir et, avant que nous lui ayons grillé la plante des pieds, il avoue ! « Les vieilles motos, c'est par là ». Après moults remerciements, nous prenons la voie royale qui mène à la concentration... Depuis longtemps, je n'avais rencontré une telle ambiance !

Pas de marchands, sauf un de boisson, bien à sa place car il fait soif. Gérard laisse sa Triumph à l'entrée, monte comme passager sur le « LE », et nous pénétrons dans l'enceinte... Le spectacle est permanent. Il y a des Monet-Goyon, des Motobécane, des Alcyon, des Matchless, des Vélocettes et deux monstres auprès desquels une Harley-Davidson fait figure de cyclo, des Anzani bicylindres, transmission par courroie sur la roue arrière, un fût de carburant et, tenez-vous bien, 2,3 litres de cylindrée ! A l'arrêt c'est impressionnant, mais en action, c'est le délire ! Le terme de pompe à feu ou de grosse Bertha semble un doux euphémisme pour qualifier le bruit de cette gracieuse chose... Après avoir admiré les autres machines, nous nous faisons inscrire pour participer à la course. Vu notre arrivée tardive, le concours de démarrage est passé et les votes pour la plus belle machine sont clos. C'est bien dommage, la prochaine fois je viendrai le samedi... Sans lire le programme et avec mon passager, je suis la voiture pour le tour de reconnaissance. Un circuit extraordinaire, avec des virolots, le rêve ! Le départ est donné ; comme un dingue j'attaque ! Le tablier racle le bitume ; devant moi une Vélocette KSS avec arbre à cames en tête ; une René Gillet me passe ; au passage, on me fait des signes. J'accélère et, à chaque tour, j'améliore mon temps mais, à l'arrivée, j'apprends qu'il s'agissait d'une course de régularité ! Bien entendu ma performance est minable, mais quelle rigolade ! La prochaine fois, je lirai le programme...

De retour au parc, l'ambiance est toujours merveilleuse. A grands coups « de gueule » (sonorisation d'époque), les organisateurs rameutent tout ce joli monde et c'est la remise des coupes : la plus belle machine, le concours de démarrage, la course de régularité, etc., et même une récompense pour la moto, la plus mal peinte, sous forme d'un pulvérisateur d'antimite gagné par le pilote d'une quatre-pattes F.N. ! Puis ce fut la tombola avec ses surprises, comme le propriétaire de Ducati gagnant du Finamix 3, le tout ponctué par un garçon à la gouaille étonnante !

L'heure du départ a sonné, dans ma soute à outils, je range mon lot : une trousse à outils, l'endroit est logique ! Adieux aux nouveaux amis et, après un plein d'eau et d'essence, en route. A notre groupe d'origine s'est adjoint une 250 Aermachi et le terrotiste. Nulles pannes importantes à signaler, si ce n'est la perte de mon guidon... Par contre, nous avons dépanné une belle machine moderne bicylindres deux temps... Vraiment, je ne regrette rien ; Patrick Négro et ses amis sont vraiment des organisateurs de grande classe !

Ch. LAURENT-MALLET



portrait de conto

S'il y avait une coupe du pilote le plus malchanceux à décerner à un coureur de talent, c'est à Pierre de Conto que, de plein droit et à l'unanimité, elle serait attribuée ! Confiant ses chances à un Itom, il termine sa saison 1970 en bonne place alors que c'était sa première année de course. Profitant de l'hiver, il cherche les chevaux qui lui permettront de surclasser les Kreidler : distributeur rotatif, cylindre à quatre transferts et de nombreux essais sur une route nationale, à l'heure de la sieste des gendarmes !

A Lapize, c'est la victoire. Il réédite ce succès à la course de côte d'Ambert, puis le mauvais sort s'occupe de lui : premier temps aux essais devant Godfroy, il engorge son moteur aux Coupes Eugène Mauve et ne peut finir la course. A Cagnes-sur-Mer, il casse la pédale de sélecteur alors que son « avion » faisait trembler les gros « bras » ; au Castelet, c'est la vis de croisillon de boîte de vitesses qui s'éprend de liberté. Enfin, aux Trophées de vitesse du M. C.F., deuxième temps aux essais mais, pendant la course, il chute au deuxième tour et casse la poignée d'embrayage au ras de la cocotte. Pour sortir des chicanes, il doit s'aider des pieds, dans le style « champion de la draisienne » !

Même si la malchance le quitte, pour lui le championnat est terminé alors que son talent et sa machine lui auraient permis cette année de terminer dans les trois premiers. Son objectif, battre les RS, ne sera pas atteint mais désormais, il a fait la preuve que ses Itom sont les meilleurs et, au point de vue mécanique, les plus solides. Jamais ils n'ont descendu un cylindre, un embiellage ou la boîte cinq vitesses, éléments qui, sauf la boîte, sont de série ! Son « avion » ne paye pas de mine, la selle est un demi phare (pour le dosseret) fixé sur une planche ; le cadre est celui, bien connu, formé d'un gros tube ; la fourche et le frein avant sont ceux des cyclos, les amortisseurs arrière et le réservoir sont spéciaux ; pas du tout, comme on peut le voir, une machine d'usine ! Ses cylindres sont les petits modèles, en fonte (garantis à vie) ; ils comportent les deux transferts normaux plus deux autres, plus petits, rajoutés à la fraise. Pour la dernière course, il a utilisé un carbu de 25 alors que, jusqu'à présent, il se contentait d'un 22. Le moteur ne tourne qu'à 12.500 tours mais, sur toutes les vitesses, avec un braquet dément de 15×28 !

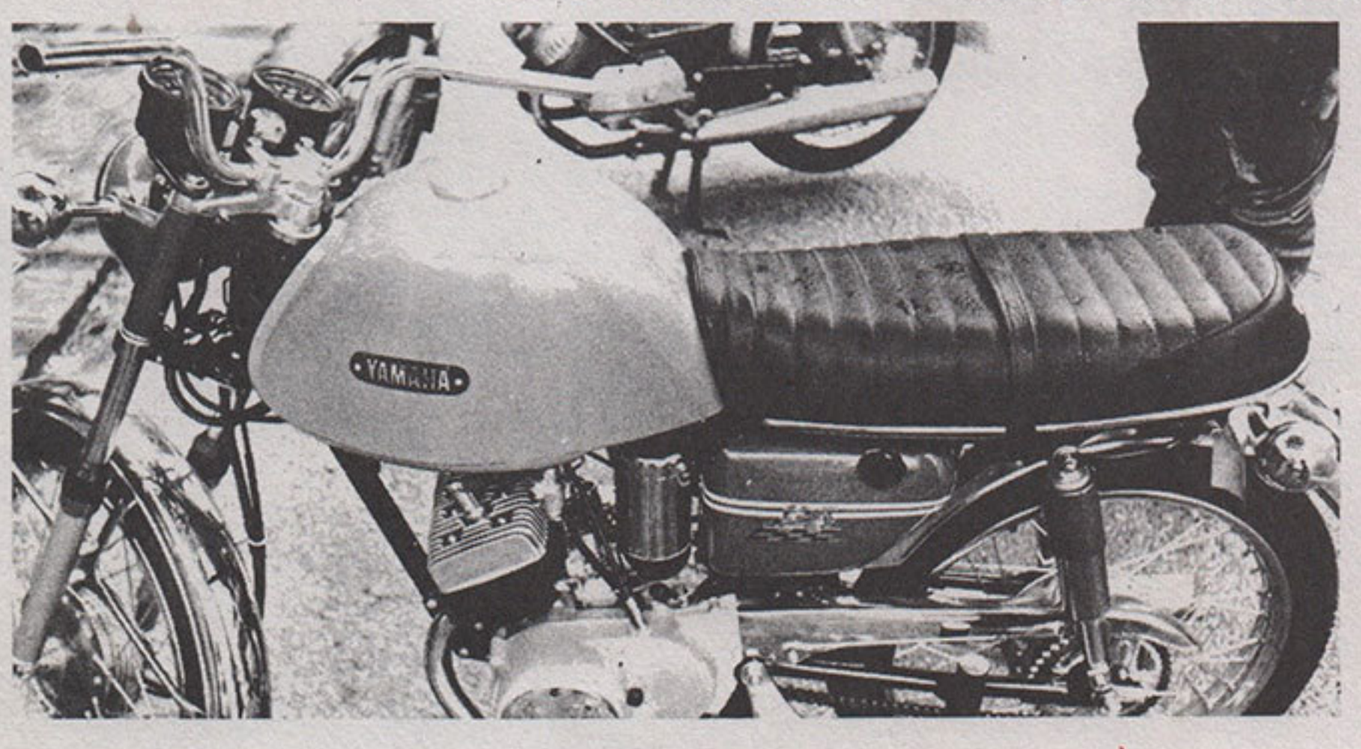
Dans sa région, il fournit des machines « compétition » à ses clients et, ma foi, les résultats sont fort bons : Duperrier par exemple se comporte très bien. Pour ceux qui désirent une machine rapide et originale, je donne son adresse : Pierre de Conto, Chemin des Sables, 69-Villefranche-sur-Saône, en vous précisant que sa préparation est artisanale. Les premiers seront servis, les autres attendront car les cylindres de fonte ne se « grattent » pas aussi vite que les cylindres en alliage et du « grattage », sur les spéciaux De Conto, il y en a beaucoup !!

Ch. LAURENT-MALLET

La Yamaha YAS 125 est une très bonne machine mais qui souffre, grâce en soit rendue aux lubies américaines, d'une autonomie réduite due à la faible contenance des réservoirs. Afin de satisfaire ses clients et amis amateurs de grand tourisme, M. Tardieu, le motociste bien connu, a fait réaliser des réservoirs de contenance décente : 14 litres, de quoi « bouffer du bitume » pendant un temps suffisamment long pour participer aux concentrations et éviter le pénible « pompiste by night » tous les cent kilomètres...

Prévus pour la Yam, ils se montent sur les ferrures d'origine et permettent de conserver la selle d'origine, que vous ayez une YAS 1 ou YAS 2. La finition en est parfaite et ils sont disponibles dans les couleurs d'origine. Le prix est un petit 250 F ; si vous désirez la machine complète équipée d'origine avec ce réservoir, il vous en coûtera papiers en main : 3.650 F.

(Chez : M. Tardieu, 8, boulevard de Stalingrad, Châtillon-sous-Bagneux, tél. : 253-69-14).



† CHARLY DUBOIS

Charly DUBOIS est mort cet été dans un accident de la circulation. La raison s'insurge contre le destin cruel qui nous retire si tôt, si brutalement l'un de nos meilleurs pilotes de vitesse...

CHARLY avait vingt quatre ans, la course était sa passion dévorante ; tout le monde a en mémoire son cuir rouge si souvent en tête dans les courses de 50 cc. Quelle que fut la machine qu'il pilotait, il gagnait, comblant le handicap d'une vitesse parfois inférieure par un pilotage d'une efficacité exceptionnelle...

1971 fut pour lui l'année d'une semi-retraite : son magasin de Nîmes posait des problèmes de lancement et, sagement, il refusa l'offre de la machine d'usine Kreidler ainsi que les Aermacchi de l'importateur R. Leconte. Cette absence des circuits devait prendre fin le 11 juillet à Dinan car, en grand secret, il avait préparé un Guazzoni...

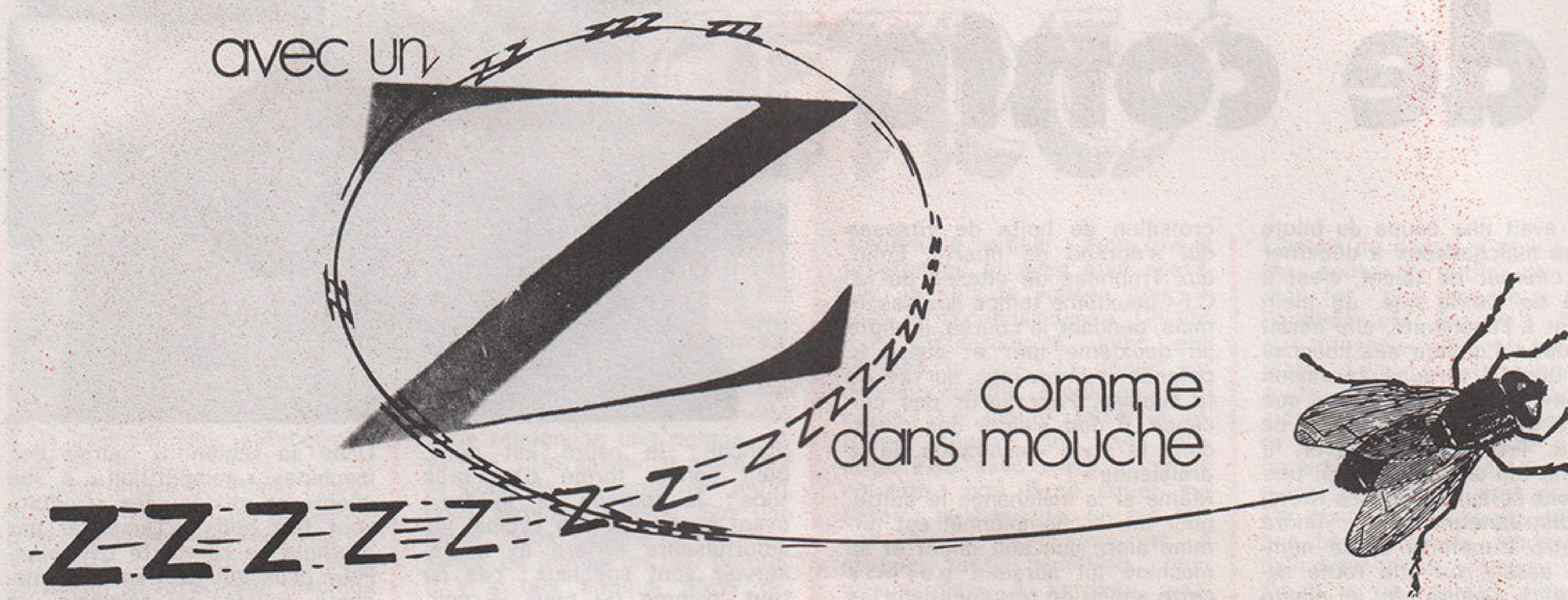
Charly était un homme qui, avant chaque course, se concentrait énormément, ceci rendant alors son abord difficile. Ce n'était qu'une fois la victoire acquise qu'il se détendait, redevenant un garçon charmant et plein d'esprit...

A sa famille et ses proches je voudrais dire que tous, dans le milieu motocycliste, ont ressenti le malheur qui les a frappés.

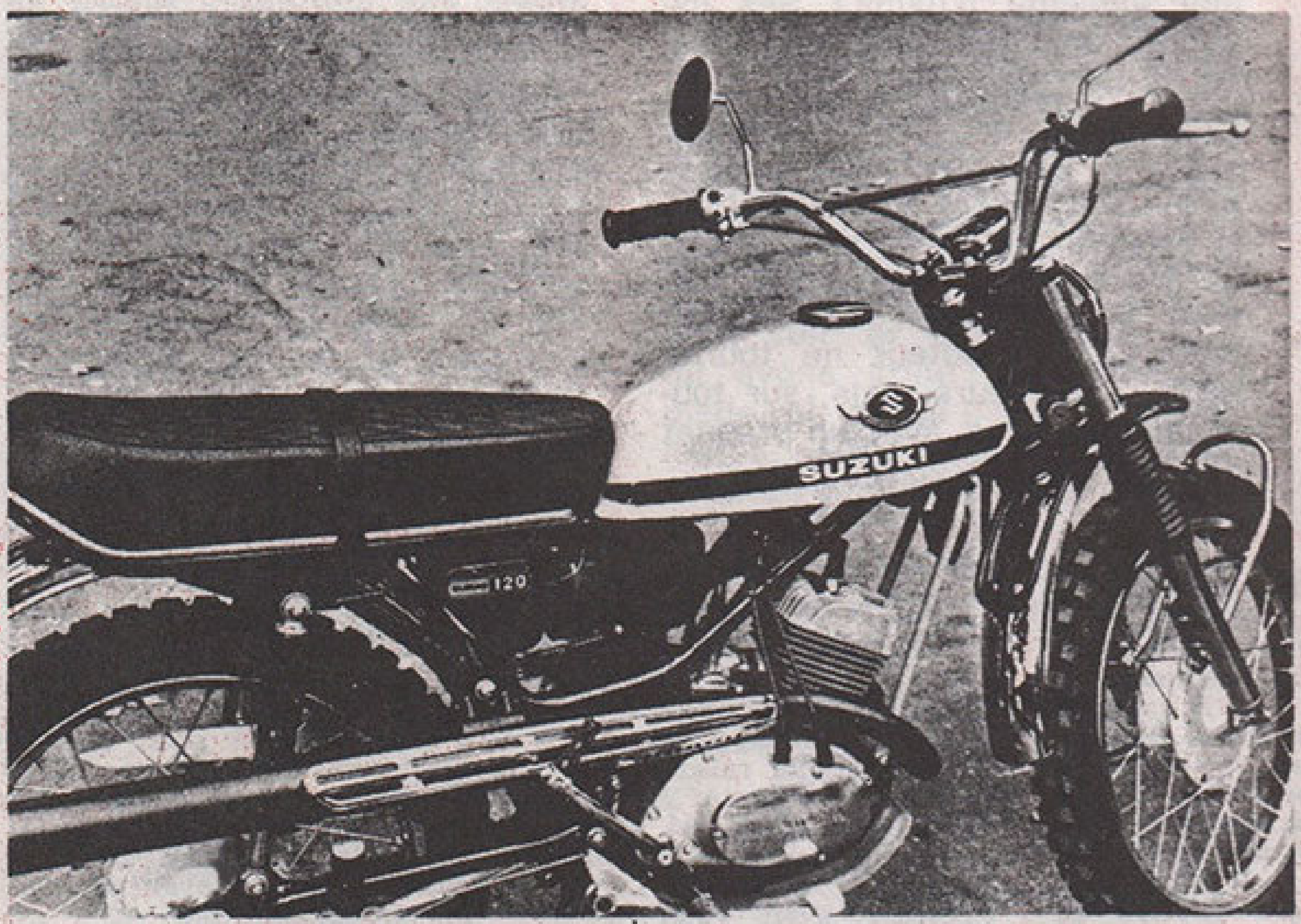
Ch. LAURENT-MALLET.

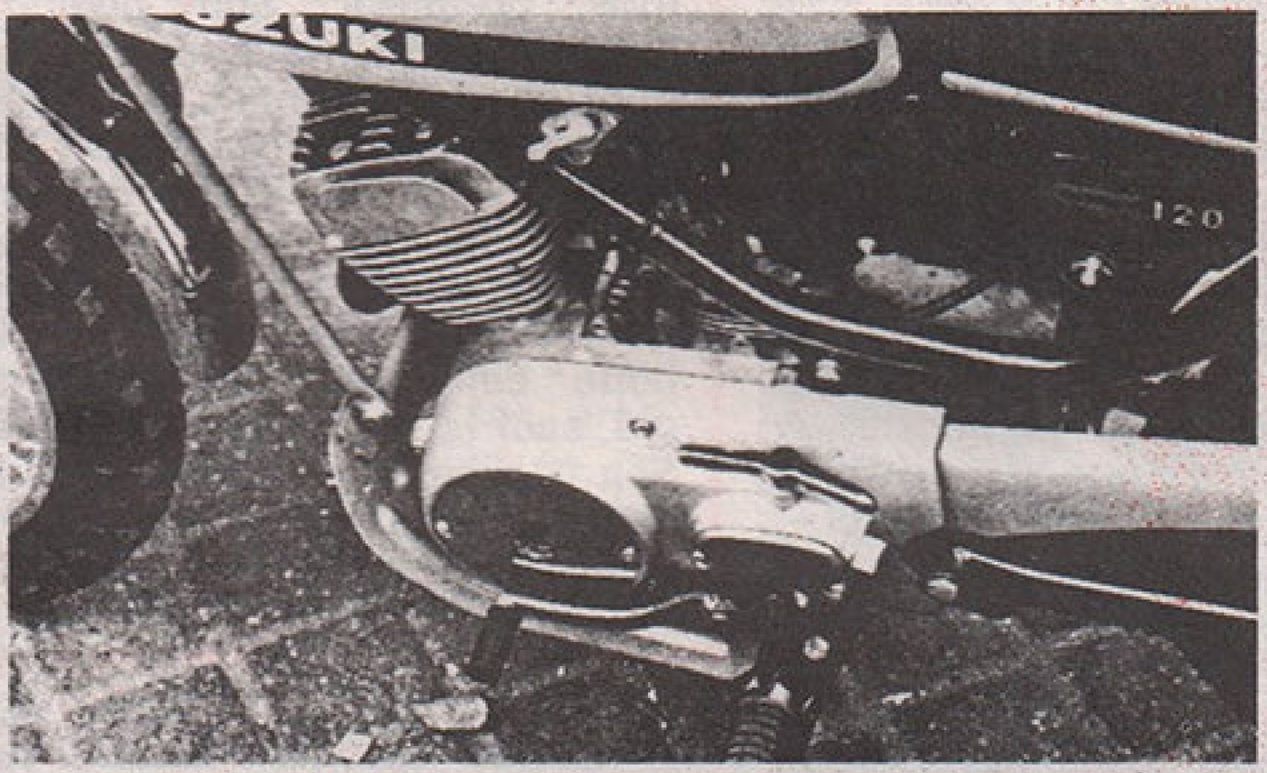
SUZUKI

avec un



comme
dans mouche





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 15e - Tél. : 532-60-53.
Gérard MAYER, 8, rue de l'Orangerie,
78 - VERSAILLES. Tél. : 950-28-52.
Ets WOLFF, 10-12, rue Fg de Savernes,
67 - STRASBOURG. Tél. : (88) 32-02-84.
Ets DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre
PARIS-2e. Tél. : 231-19-30.
Ets ALEXIS, 3, rue Jean-Jaurès,
69 - LYON. Tél. (78) 72-39-39.
Ets GIOANNI, 16, rue Merle,
06 - CANNES. Tél. : (93) 38-49-48
Ets MOTO-BASTILLE, 6, bd Richard-Lenoir,
PARIS-11e. Tél. : 700-29-28.
Ets MOTORAMA, 27, av. Félix-Viallet,
38 - GRENOBLE. Tél. : (76) 44-82-11.

Ets E.L.R.I., 119, av. de Saxe,
69 - LYON. Tél. : (78) 60-32-34.
SCOOTER-SERVICE, 27, av. Le Fol,
VILLENEUVE-LE-ROI. Tél. : 922-31-18.
Ets PUJOLS Fils, 254, bd du Pt-Wilson,
33 - BORDEAUX. Tél. : (56) 48-44-33.
Ets LADEVEZE, 170, av. de Clichy,
PARIS-17e. Tél. : 627-09-79.
Ets VYNCKE, 2, rue de Cambrai,
59 - LILLE. Tél. : (20) 53-98-32.
Ets LALA, 194, av. du Maine,
PARIS-14e. 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 Ternes,
75 - PARIS-17e. 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.

MOTOBECANE 93 D

REMONTAGE

CARTERS

On commence le remontage par les roulements. A cette fin on place une plaque métallique un peu moins épaisse que l'espace entre les deux volants du vilebrequin. Ouvrir l'étau et placer le vilebrequin comme sur la figure 1. Monter le roulement avec le tube et le marteau.
Chauffer le carter côté allumage jusqu'à ce qu'il fume légèrement ou que la salive bouille. Poser le joint à lèvres neuf avec le monte-joint (fig. 2). Poser le carter sur l'étau et présenter le vilebrequin avec ses roulements. Il se place tout seul grâce à la chauffe (fig. 3). Mettre en place le joint papier (monté à l'huile).
Chauffer le carter d'embrayage. Poser le joint d'étanchéité avec le monte-joint. Présenter le carter et pousser sans taper avec le tube à remonter les roulements.
Serrer les carters.

PISTON ET CYLINDRE

Présenter la cage d'axe de piston et monter le piston avec le faux axe. Préparer le monte axe avec l'axe de piston. Chauffer la calotte du piston (fig. 4) jusqu'à ce qu'elle fume légèrement. Amener l'axe, pousser et récupérer le faux axe (se munir d'un chiffon, fig. 5 et 6).
Immédiatement présenter le cylindre sur les colonnettes et le piston étant au P.M.H. poser le cylindre sur le haut du piston (fig. 7). Le cylindre descend tout seul à mesure que le piston refroidit. Ne jamais pousser.
Retirer le cylindre. Monter les freins d'axe (fig. 8). Replacer les segments, dans l'ordre qu'ils occupaient avant le démontage. Poser le joint d'embase huilé. Placer le cylindre. Serrer les segments avec deux doigts au niveau des transferts. Veiller à ce qu'ils soient correctement montés, la coupe venant au niveau de l'ergot. Faire descendre le cylindre en le faisant « boiter » de droite à gauche (fig. 9).
Monter le joint de culasse (alu feuilleté) à l'huile. Poser la culasse. Placer les 4 rondelles. Visser les 4 écrous et serrer en croix progressivement à 1,5 mkg.

EMBRAYAGE

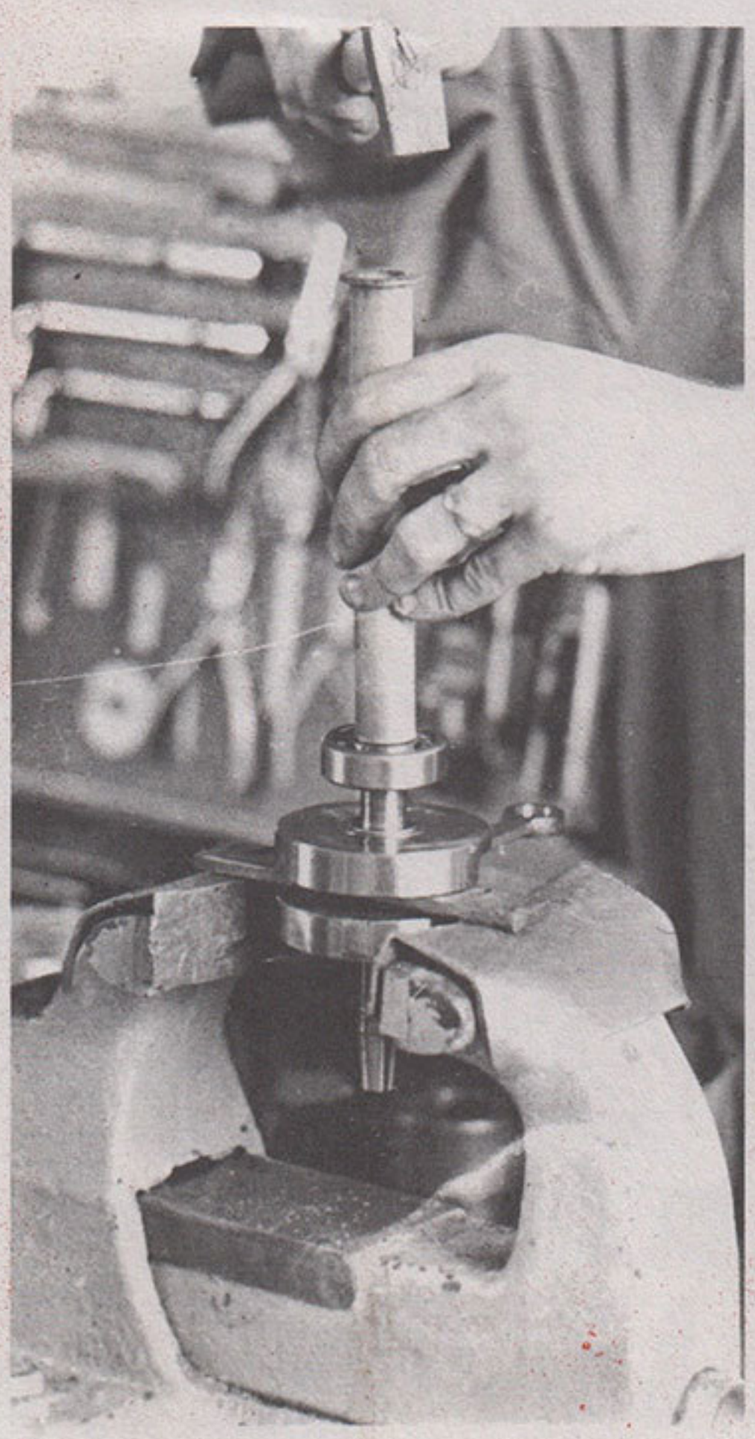
Remonter l'ensemble — rondelles, douille à aiguille, clips — dans l'embrayage. Monter l'embout pilote présenter l'embrayage sur la soie de vilebrequin (fig. 10). Pousser et récupérer l'embout pilote (fig. 11).
Placer la clavette dans le pose-clavette (fig. 12). Pousser le pose clavette en tournant (fig. 13). La clavette est ainsi placée sans difficulté dans la gorge qui la reçoit. Poser le tambour d'embrayage. Visser l'écrou de 14 sur plat à 2,5 mkg. Placer la vis graisseur.

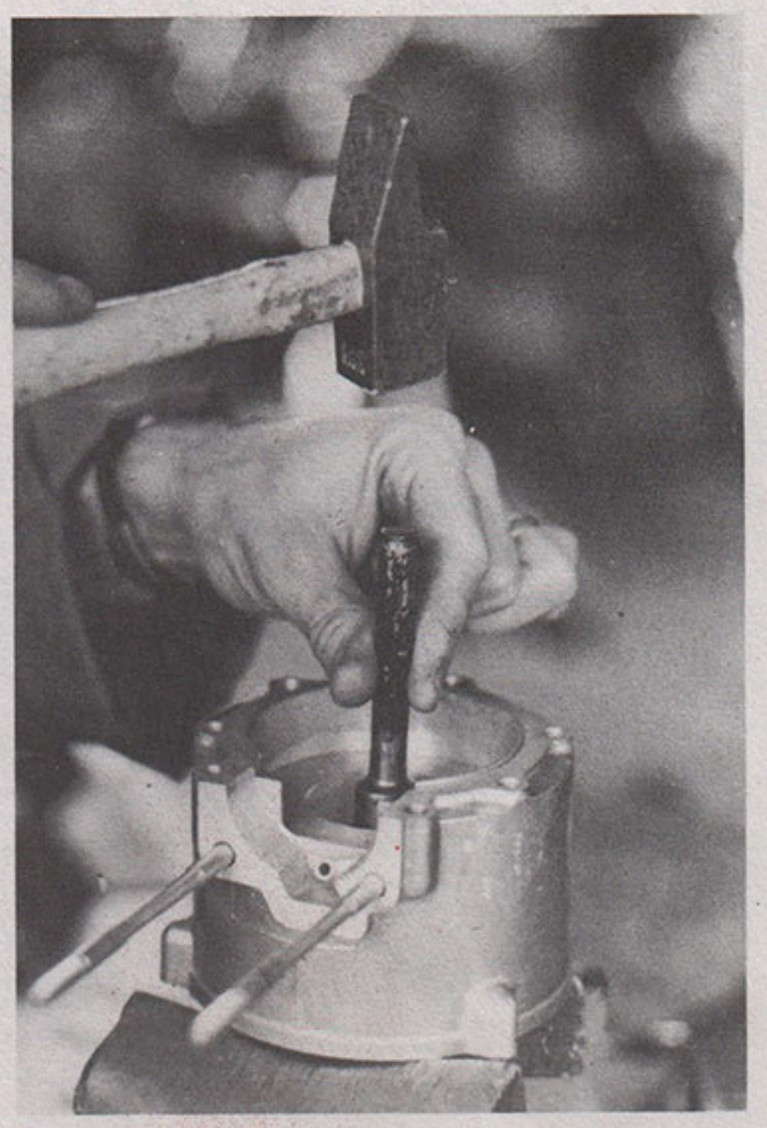
DYNAMO ET ALLUMAGE

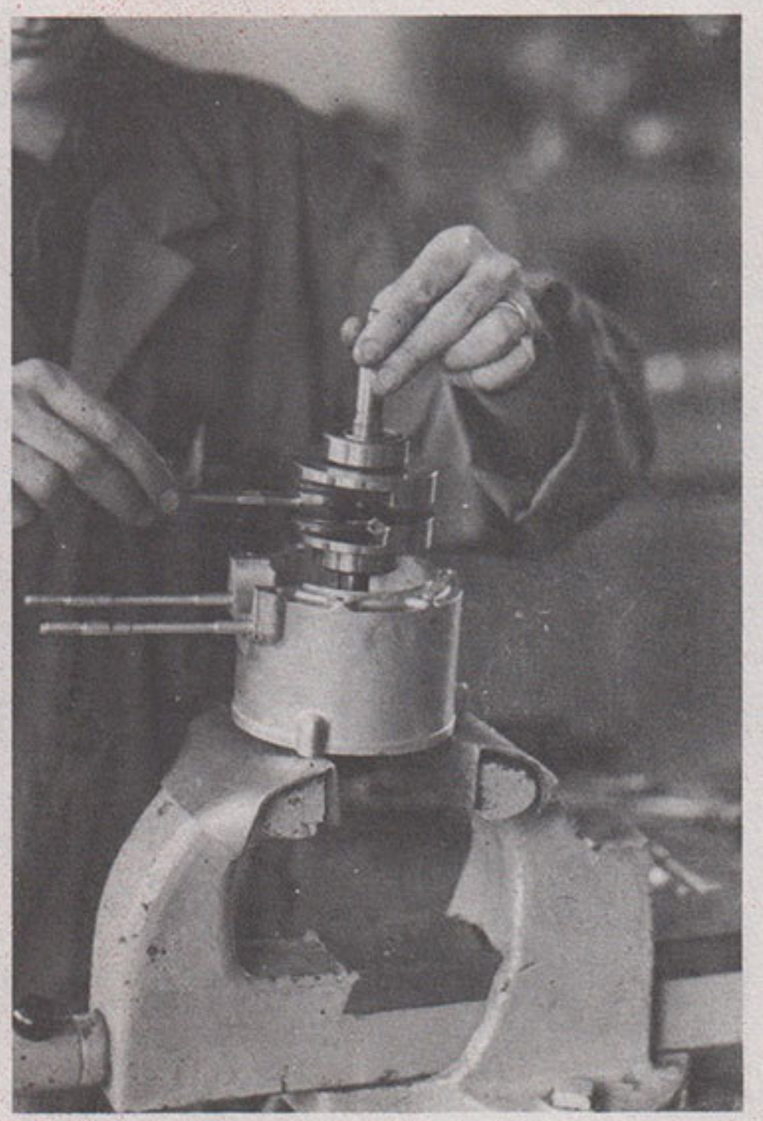
Replacer les deux clavettes. Présenter l'induit. Visser à 2 mkg (fg 14). Reposer le stator. Le faisceau doit être présenté devant l'encoche de passage. Présenter une vis. Faire légèrement tourner le stator pour trouver le trou. Poser les 2 autres vis sans serrer beaucoup. Replacer les ressorts des charbons après avoir vérifié que le collecteur ne touche pas sur le stator. S'il touche desserrer les vis et centrer le stator. Serrer les vis définitivement (fig. 15).

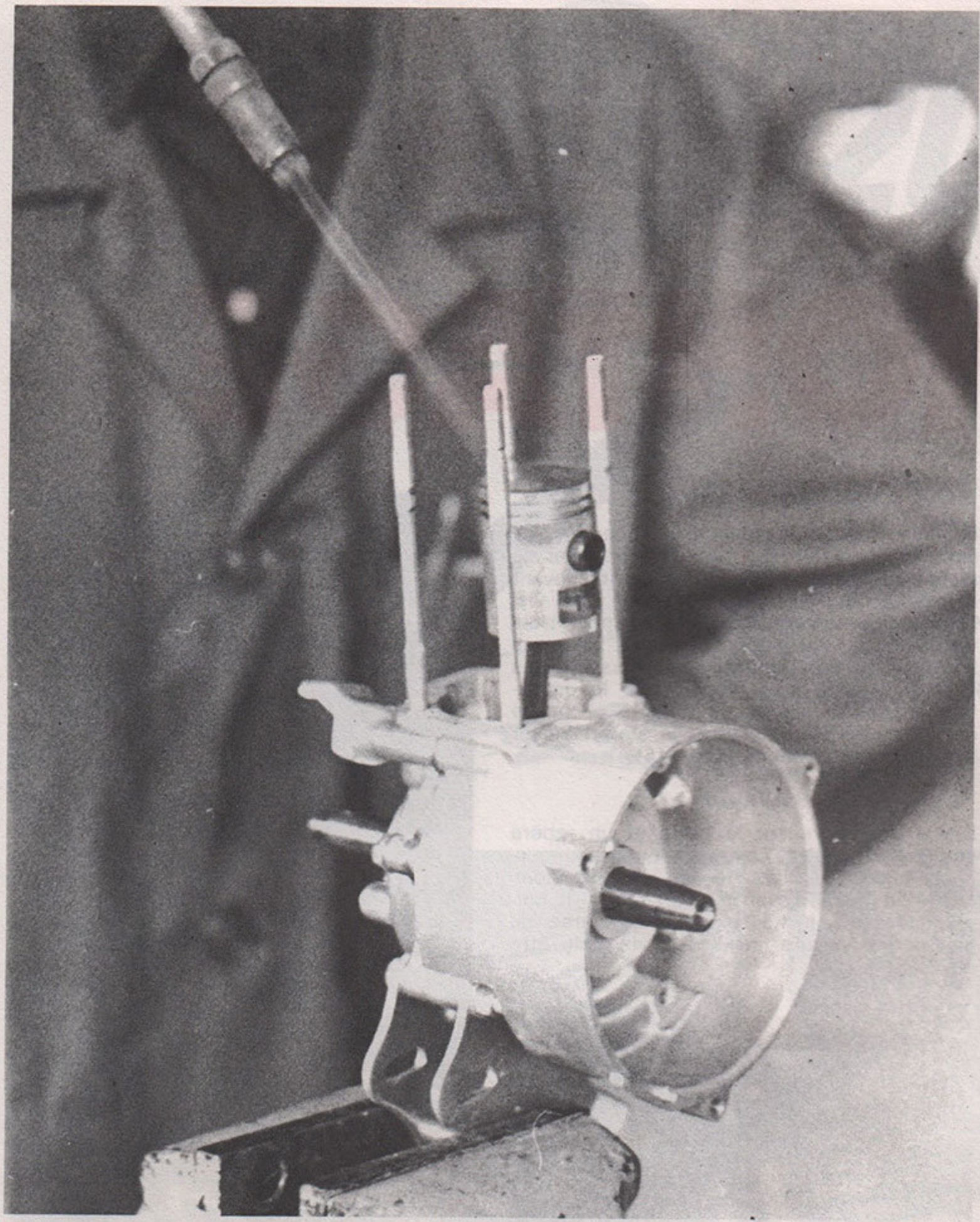
AVANCE

Il y a un repère sur la came et un repère sur le porte-feutre. Lorsque les vis commencent à décoller lorsque les repères coïncident le point d'avance est correct. Il correspond alors à 1,5-2 mm de la course du piston. L'ouverture maxi des vis doit être de 35/100e.

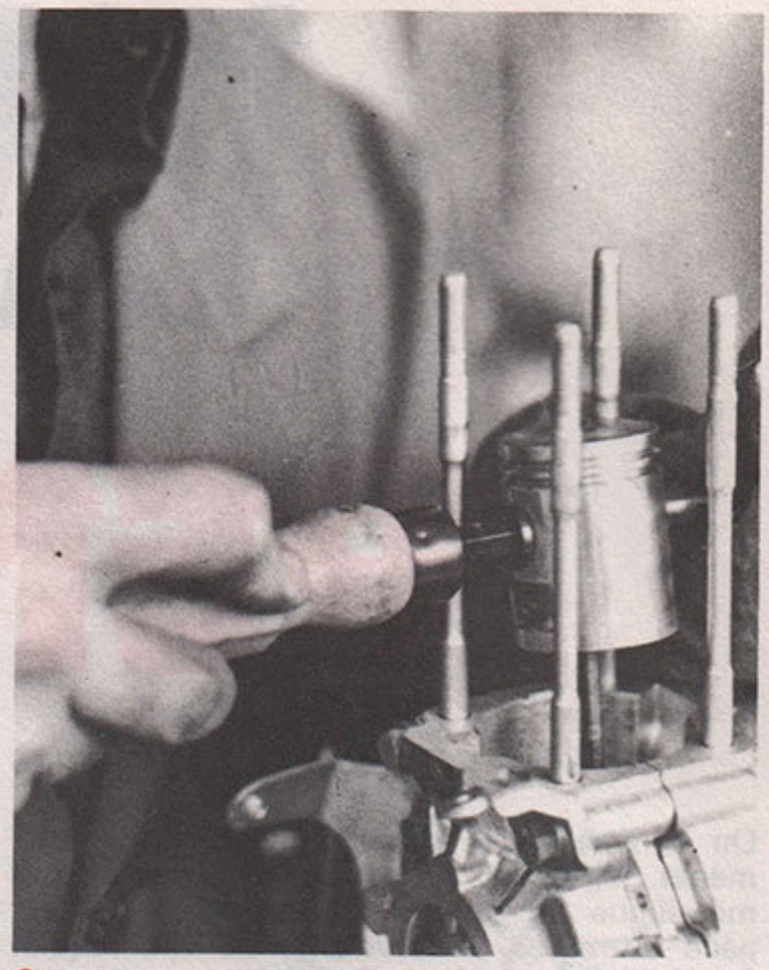

1


2

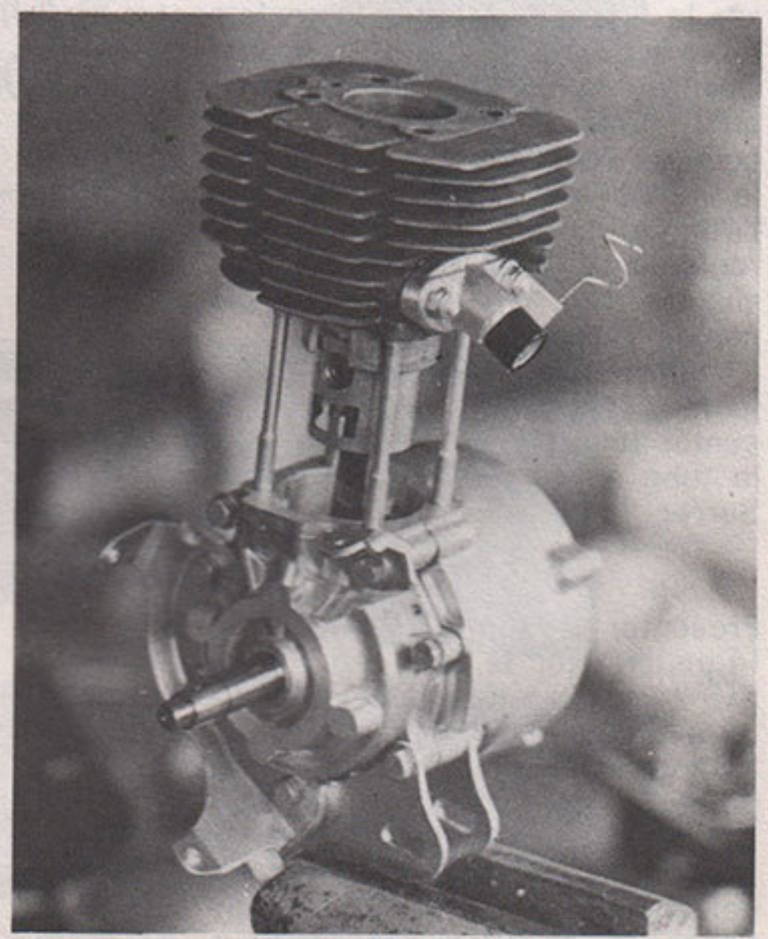

3



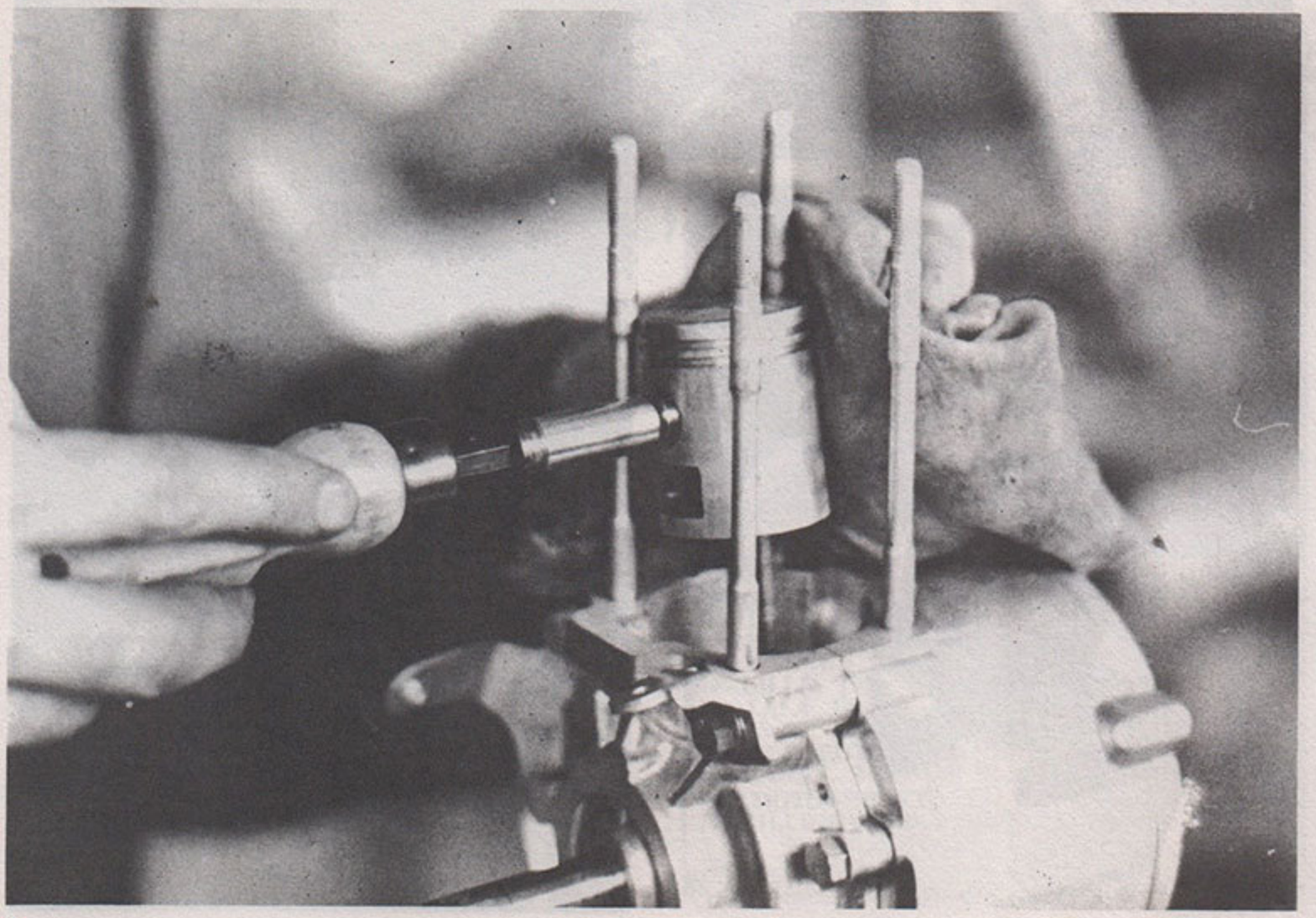
4



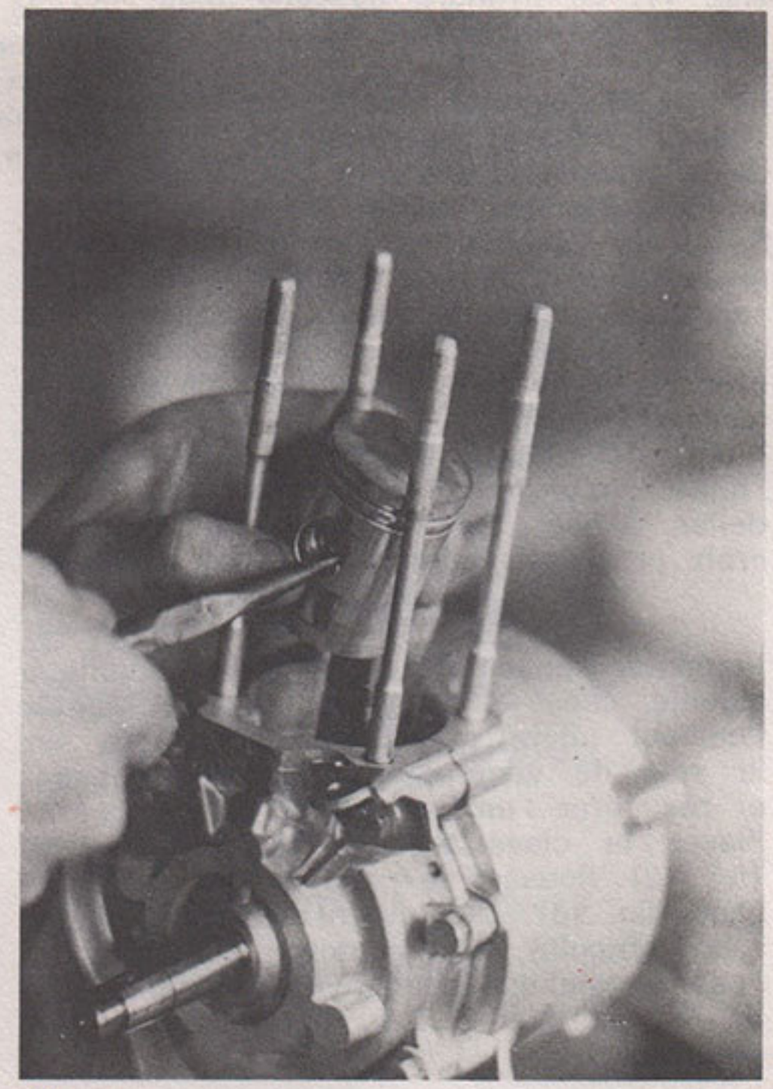
6



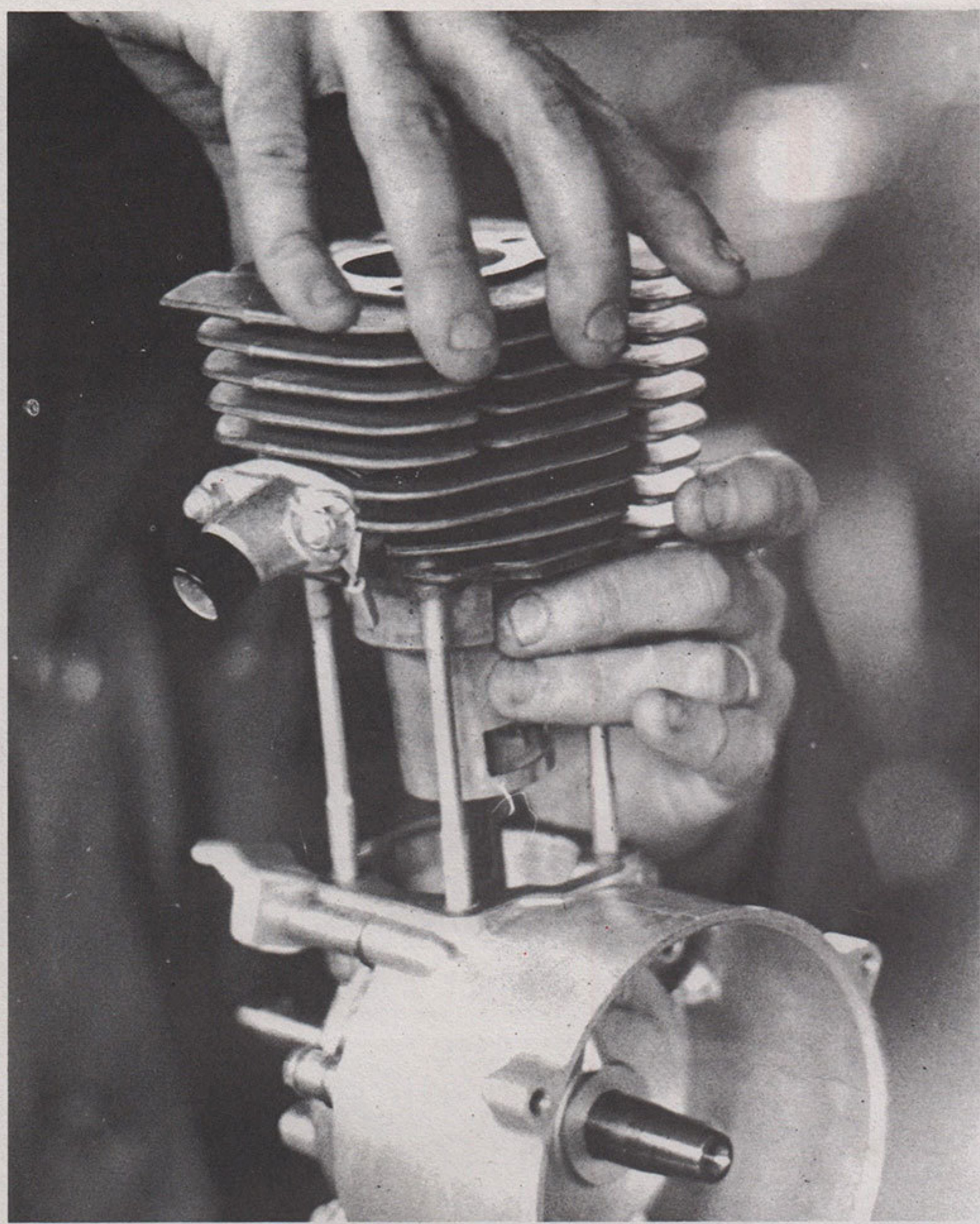
7



5

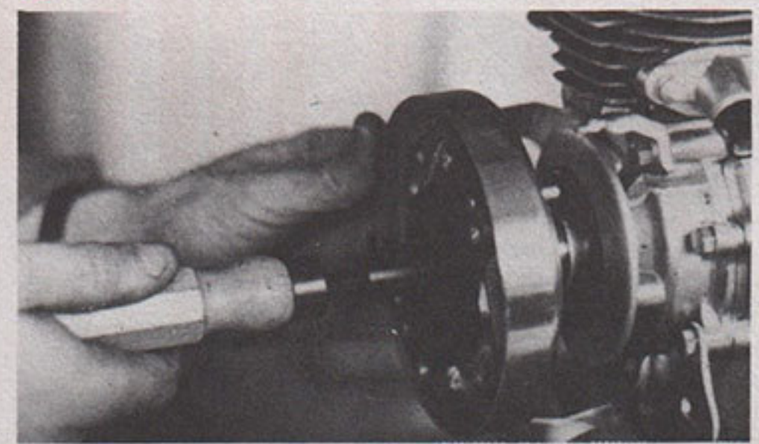


8

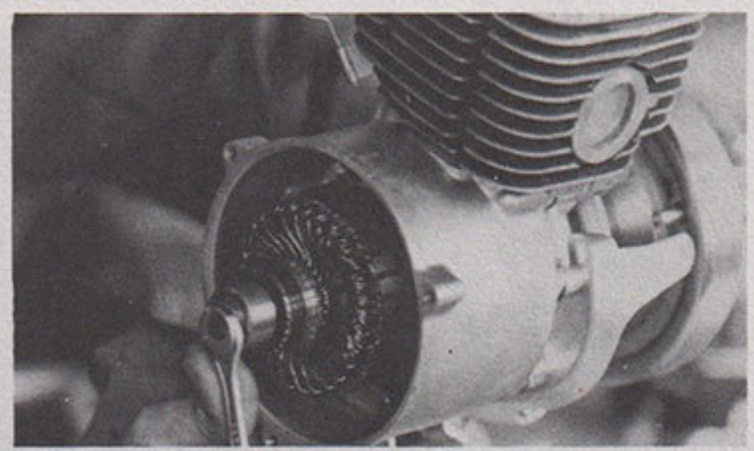


9

12

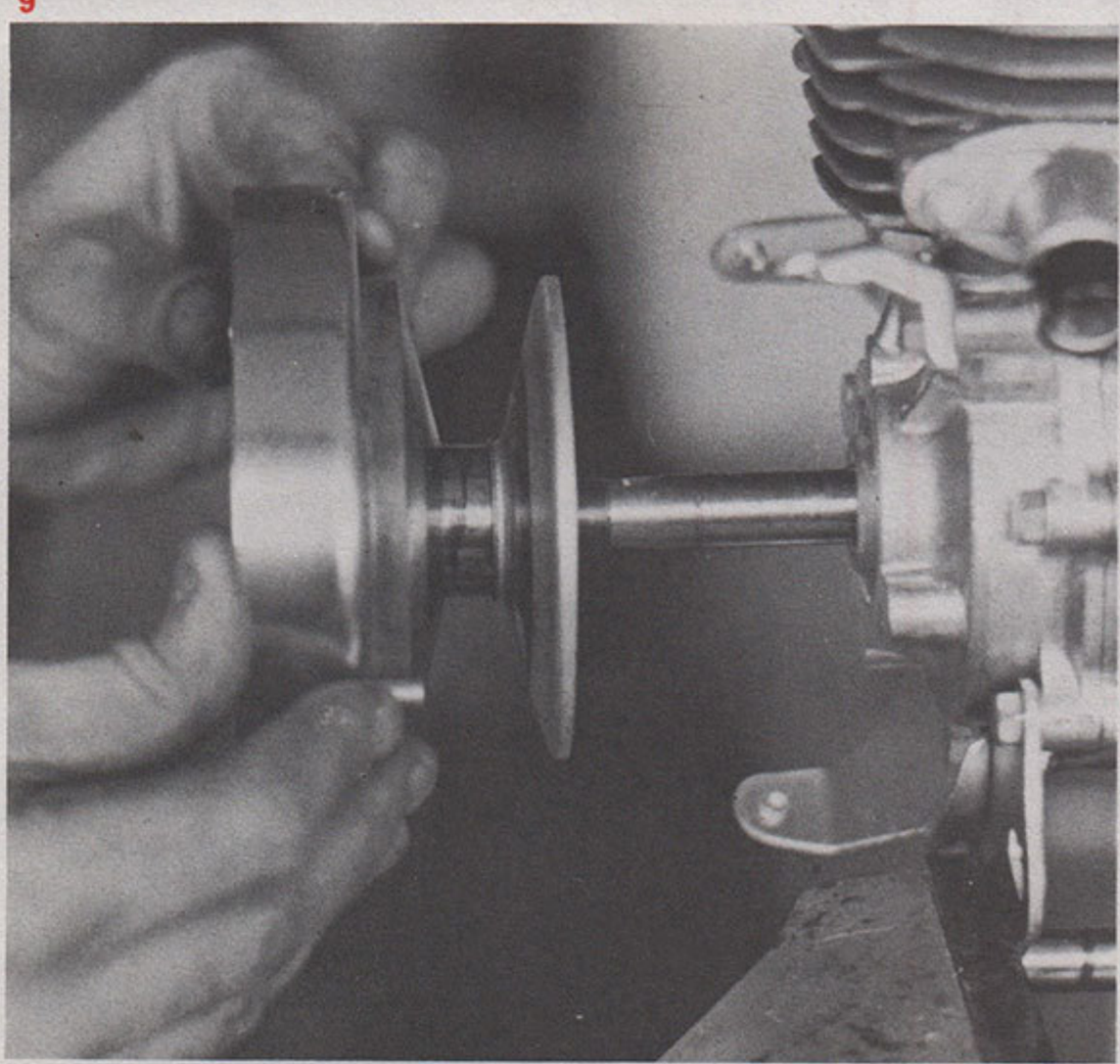


13

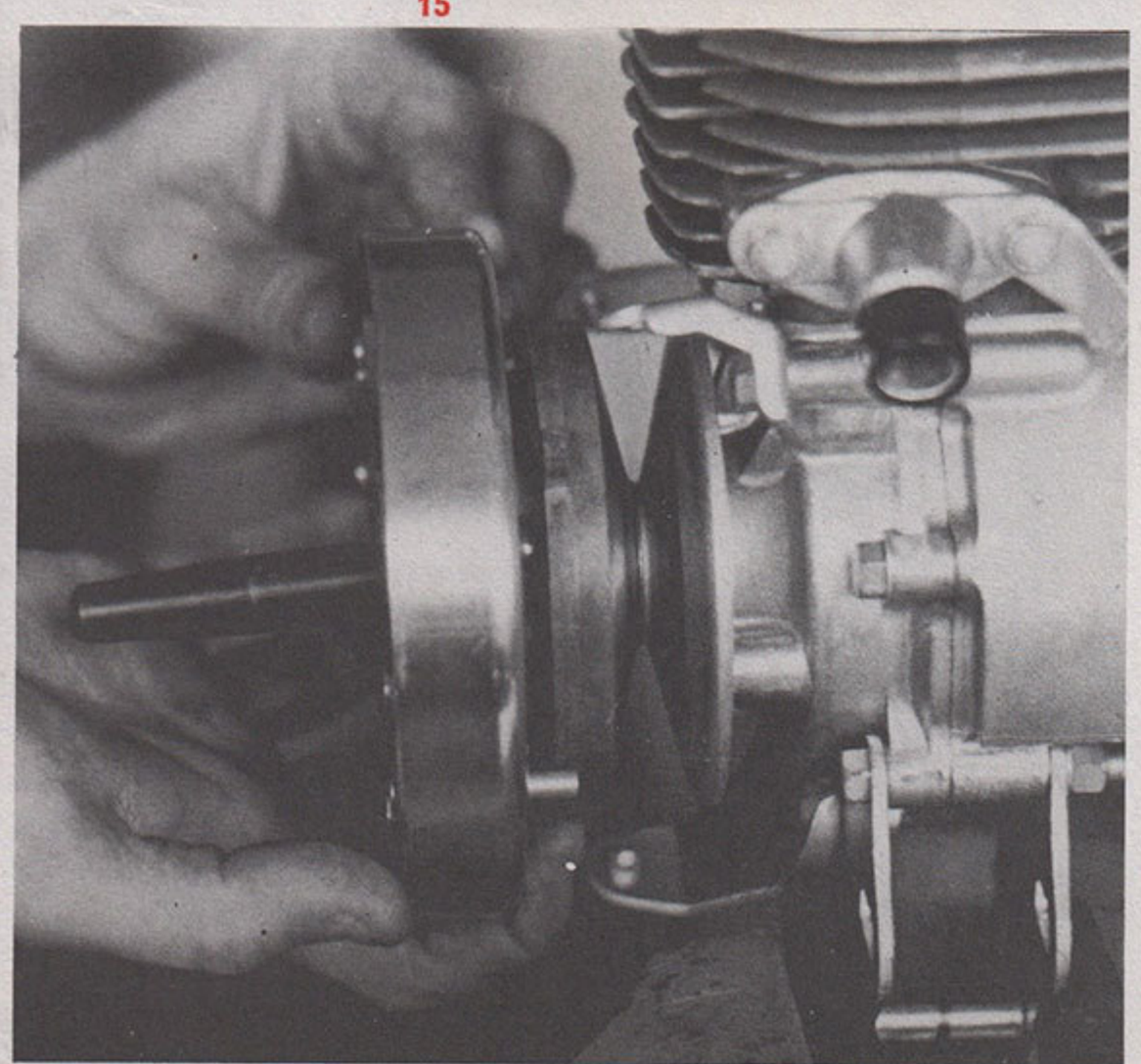


14

15



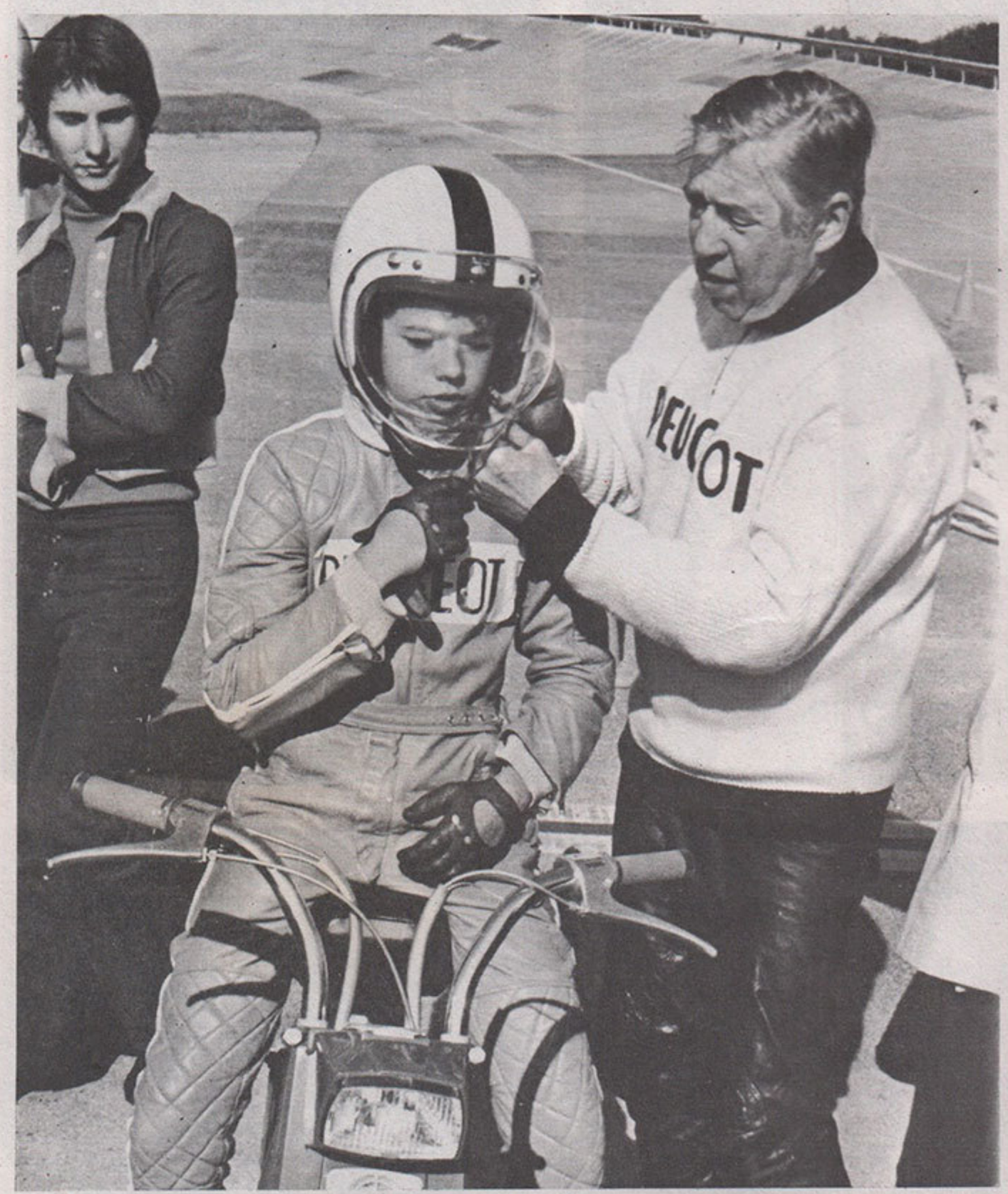
10



11

INFORMATIONS

1.256 km en 24 heures... Record des Monneret et du Peugeot 104 !



Le père et le fils se relayant environ toutes les deux heures, ils sont partis sur l'autodrome de Montlhéry et tournèrent sans autres arrêts que pour les changements de pilote, pendant 24 heures, parcourant ainsi quelques 1.256.666 km à 52 km/h de moyenne (377 tours).

Guère favorisés par le temps ils affrontèrent le vent, la pluie et les orages, mais pilotes et machine supportèrent allègrement le tout et arrivèrent en pleine forme.

Nous ne présenterons pas « Jojo » habitué des records. Philippe n'a que 12 ans, 50 de moins que son père, et s'il continue sur cette lancée il risque de faire tout autant parler de lui. Grâce surtout à la différence de poids (il pèse 37 kg) il mettait 20'' de moins que Georges à boucler un tour et toujours à fond, il ne « coupait » pas plus que papa, ralentissant seulement un peu au Faye et à la Ferme.

Parlons un peu maintenant de la machine : il s'agissait du dernier né de la gamme Peugeot le « 104 », un cyclomoteur confortable et, comme Georges et Philippe l'ont prouvé, solide.

Monsieur Padovani, le père du moteur et ingénieur célèbre déjà par de nombreuses réalisations (175 Terrot Rallye, 125 Terrot...), était présent sur le circuit pour surveiller sa mécanique et surtout pour assister à la réussite, car aucun incident ne fut à déplorer.

Le moteur du 104 atteint sa vitesse maximum à 6.500 tr/mn et peut tourner à 7.000 tr/mn. Pendant les 1.256 kilomètres de l'épreuve il a consommé 2,100 litres aux 100 km de mélange.

Un triple bravo pour ce succès de la mécanique et des deux pilotes.

Bourse de la sécurité A. Neiman 1971, une idée pour les "2 roues"

On se souvient que la Fondation A. Neiman, créée en 1969 par la famille de l'inventeur des antivols, récompense chaque année la personne ayant soumis la meilleure idée permettant d'améliorer la sécurité des véhicules routiers.

Tout en perpétuant la mémoire d'A. Neiman qui passa sa vie à inventer et à réaliser des dispositifs améliorant la sécurité automobile, cette bourse stimule l'ingéniosité et aide son bénéficiaire à mettre au point et à concrétiser son invention.

Le Jury de la Bourse de la Sécurité que préside Monsieur P. Bézier, Président de la Société des Ingénieurs de l'Automobile, groupe une dizaine d'ingénieurs éminents, responsables d'organismes nationaux intéressant la sécurité.

L'an dernier ce Jury n'avait pu décerner que des primes d'encouragement. Cette année l'intérêt technique des projets reçus (une centaine) lui a permis d'attribuer la totalité de la Bourse (10.000 Francs) et trois encouragements de 1.000 Francs.

C'est Monsieur Jean Naud qui se voit attribuer la « Bourse A. Neiman » pour un projet original et simple touchant la sécurité des « deux roues ».

Monsieur Jean Naud a 40 ans, ancien élève de l'école Violet et de l'Institut National du Froid, il est ingénieur d'engineering. Roulant couramment en cyclomoteur, ainsi que sa femme, il a eu l'idée de monter, en plus du feu rouge arrière, un feu directionnel blanc éclairant le dos et les épaules du conducteur. Ce dispositif supprimerait une cause fréquente d'accident : le simple feu rouge ne permettant pas à l'automobiliste de reconnaître assez tôt qu'il va dépasser un « deux roues ».

Etant donné la distance réduite entre le feu et le conducteur, le système peut être très efficace en utilisant une lampe de faible puissance. La réalisation en serait donc très facile.

Outre qu'il signale parfaitement la présence d'un « deux roues », le dispositif imaginé par Monsieur Naud améliore considérablement la sécurité lors des changements de direction. Il rend en effet bien visibles les mouvements du bras du pilote qui va tourner.

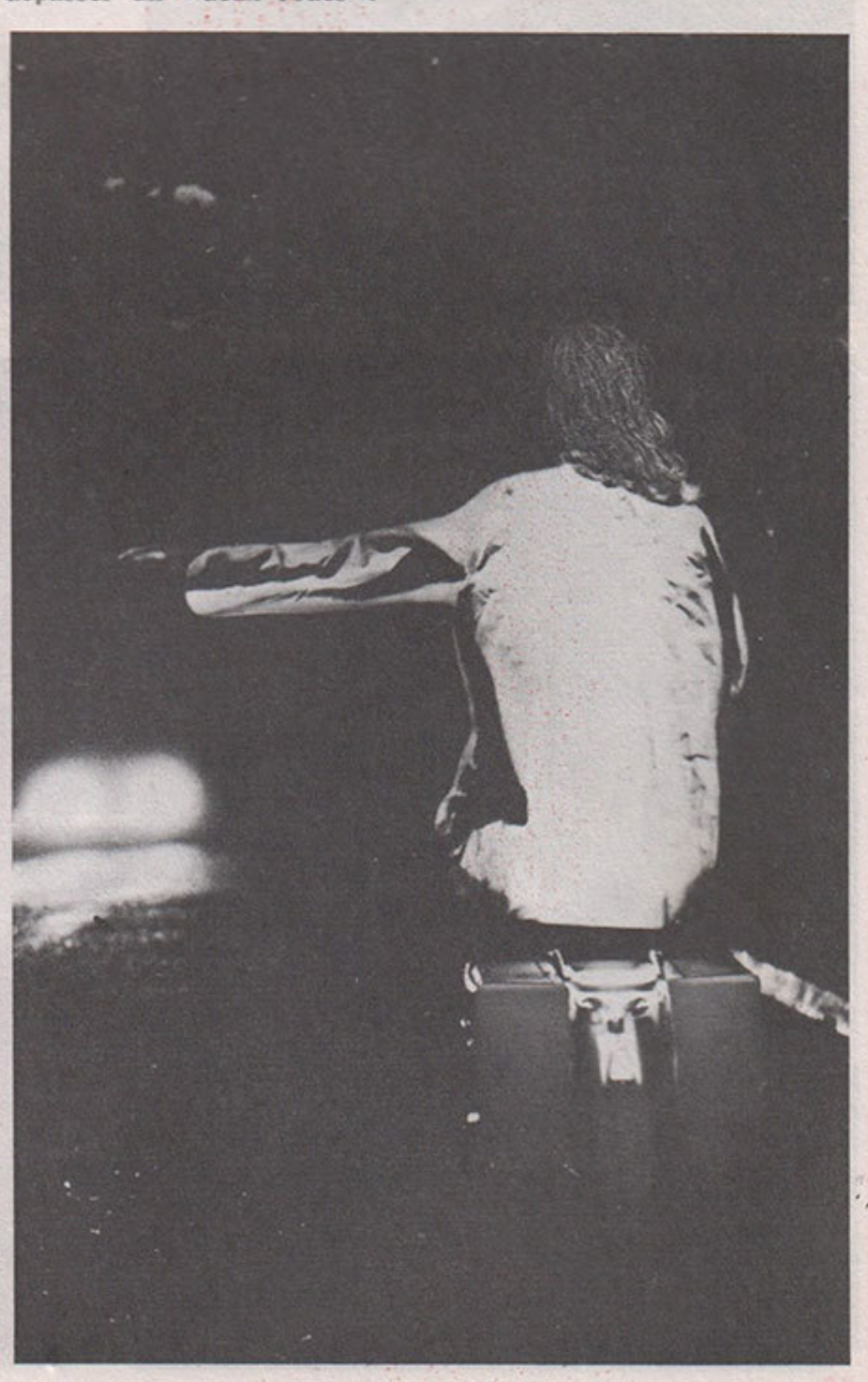
A l'époque où la technique des automobiles progresse constamment, il est réconfortant de voir un jury d'ingénieurs primer une invention simple s'appliquant aux « deux roues », moyen de transport souvent délaissé par les campagnes de sécurité.

Le Jury de la « Bourse de la Sécurité A. Neiman » a également attribué une prime d'encouragement au projet suivant :

— Monsieur Lucien Couderc, agent technique à l'usine atomique de Pierrelatte, 34 ans, auteur et titulaire de 18 brevets, a imaginé une poignée de frein de cycle ou de motocycle en forme de boucle, la partie de la boucle la plus éloignée du guidon étant réservée aux adultes, tandis que la partie de la boucle la plus proche est destinée aux enfants.

Rappelons que la « Bourse de la Sécurité » continue. La Fondation A. Neiman recevra les projets du 1er juin 1971 au 31 mars 1972 et récompensera en mai la meilleure idée en lui attribuant une bourse de 15.000 Francs.

Adresser les dossiers à : Fondation Neiman, 51, avenue de Neuilly, 92 - Neuilly-sur-Seine.



Tout savoir sur les cours de pilotage moto du circuit Bugatti

Cette école est ouverte aux possesseurs d'un véhicule à moteur du type cyclomoteur, vélomoteur, ou motocyclette, pourvu qu'ils aient au minimum 16 ans. En raison de son caractère promotionnel, l'école est ouverte aux motocyclistes qui ne sont pas licenciés depuis plus de deux ans à la F.F.M. dans les catégories « nationale » et « internationale ». Enfin, les élèves ne doivent pas être âgés de plus de 25 ans.

Les stages sont organisés comme suit, en fonction du nombre des élèves :

— Un stage du « 1er degré » comportant 5 séances de 3 heures :
- 1 h de cours théorique (technologie course) ;
- 1 h 30 de cours pratique ;
- 30 minutes d'essais libres sur la machine personnelle de l'élève. Cette machine devra bien sûr être en parfait état d'entretien et de sécurité.

Le droit d'inscription aux stages est fixé à 50 F (prévoir un délai d'un mois).

A la suite de chacun de ces stages, une sélection est opérée pour désigner les pilotes les plus aptes à la compétition et qui seront admis à disputer le stage du « 2e degré », pour lequel 25 élèves seront admis.

Chaque session du 2e degré comprendra une série de 4 séances de 3 heures chacune sur les machines de l'école (Yamaha 250 cc). Les élèves auront à effectuer 10 tours de circuit par séance, soit 40 tours pour l'ensemble.

Le droit de participation est fixé à 180 F.

A l'issue de ce second stage, les moniteurs sélectionnent les 8 meilleurs élèves de l'année qui disputeront l'épreuve, dont le vainqueur sera récompensé par l'attribution du « Casque Total » : une machine de course « Ossa » 250 cc offerte par la firme « Total ».

Pour conclure, le « Casque Total » est une épreuve promotionnelle destinée à rechercher les jeunes espoirs de la vitesse en leur donnant la possibilité de s'exprimer pleinement.

La finale se disputera ainsi : 2 à 3 tours de lancement — 5 tours chronométrés et 1 tour d'arrêt.

Le vainqueur qui recevra la dotation s'engagera à disputer le maximum de courses nationales et internationales.

Nous rappelons que l'école de pilotage est ouverte les samedi et dimanche de 11 h à 14 h et de 17 h à 20 h. Pour tous renseignements, s'adresser à Monsieur Baudrillard, La Trugalle, 72 - Neuville-sur-Sarthe.

Carnet bleu

Le champion de France de trial Christian Rayer et sa jeune femme Françoise nous ont annoncé la naissance de leur fils Laurent, tout petit frère de Pascal.

Nos amicales félicitations à Christian, Françoise et Pascal, et nos vœux de santé à Laurent Rayer.

Le deux-roues à l'assaut des bolides du Mans

A l'Arc de Triomphe, départ d'un essaim de jolies filles à Solex pour le Mans.

Elles ont distribué dans l'enceinte du village des posters représentant les coureurs dans leur voiture aux quelques 300.000 visiteurs qui ont suivi les 24 Heures automobiles.

Une suggestion à Solex : pourquoi ne pas imaginer une telle opération à l'occasion du Bol d'Or ?

La passion selon Saint Motard

Mon cœur chante
Comme un violon
L'aube nouvelle et ta présence
mais qui l'écoute ?
Suis-je seul
Somme-nous deux ?
Mon cœur chante comme un violon
Le fol espoir de tous les doutes
Alors si tu le veux
Prenons la route
Est-ce qu'on le peut ?
Mon cœur chante comme un violon
La vie sans fin de tes printemps
La rose pure
Notre innocence.

G. GUIVARC'H
35 - Rennes.

et la bulle continue !...

C'est de la Bulle n° 219 qu'il est d'abord question. Vous vous souvenez, une photo montrant l'actrice Mireille Darc en selle sur une Kawasaki, sous les regards de Eric Offenstadt et du regretté Christian Ravel ?

Comment ne pas accorder la palme à notre ami Christian Bonato (4 rue Lalloz à 90 - Belfort) qui a fait cette si bonne trouvaille :

« TROIS PATTES POUR UNE SAUTERELLE, JE REVE ! »

Christian, associant le type de la moto (une 3 cylindres, ou 3 pattes !) à l'un des films qui ont fait de Mireille Darc une vedette (la grande Sauterelle) a trouvé une bulle très brillante. A lui l'abonnement gratuit de 3 mois, à compter du numéro 222.

Nous avons reçu, comme toujours, bon nombre de réponses. Mais, dans leur grande majorité, les trouvailles n'étaient pas fameuses. Ça sentait le besoin de vacances ! Citons tout de même, de Cyrille Vincent, à 44 - St-Nazaire:

« C'EST LA KAWA...A QUI ? »

Et de Anne-Marie Simmeray, à 21 - Dijon :

« LAISSE ALLER, C'EST UNE VALSE... en KAWASAKI ! »

Cette bulle révèle de l'à-propos : Anne-Marie a repris le titre du film de Mireille Darc pour le lancement duquel un concours a été doté de la machine que montre la Bulle.

Pour continuer, voici une nouvelle photo, soit la Bulle numéro 221.

Ce mannequin, enfourchant le tricycle BSA Ariel 3, se gratte pensivement la tête... A vous de lui faire dire ou penser ce que vous suggèrent cette attitude, ce petit et original véhicule ou l'ensemble de la scène.

Solution dans le n° 223.

MICHEL DANS LA COURSE

UNE DEMI-HEURE PLUS TARD...

LES AMIS, NOUS AVONS LA CHANCE D'AVOIR LA VISITE D'UN SPÉCIALISTE : ROGER CROUSTILLON ICI PRÉSENT QUI EST REPORTER À "CYCLO-MOTO".

JE N'AI PAS FAIT MON ESSAI APRÈS AVOIR CHANGÉ MA COURONNE ARRIÈRE. IL YA, JE L'ESPÈRE, ME FAIRE L'HONNEUR DE ME DIRE CE QU'IL EN PENSE.

EH BIEN, C'EST À DIRE QUE...

PAS DE FAUSSE MODESTIE, JE VOUS EN PRIE !

VOYEZ-VOUS... HUM... IL Y A TRÈS LONGTEMPS QUE JE N'AI ...

BROUM !

EN ROUTE ! VOUS L'AUREZ VITE EN MAIN... ET N'AYEZ PAS PEUR DE METTRE LE PAQUET !

ET ENFONCEZ BIEN VOTRE CASQUETTE, SINON VOUS ALLEZ LA PERDRE !

TRRTTT TRTT

À MON AVIS, CE GARS-LÀ N'A JAMAIS EU AUTRE CHOSE ENTRE LES MAINS QU'UN SOCC, ET ENCORE !

APRÈS UN TOUR D'UNE ÉTERNITÉ...

LE VOILÀ ENFIN !

IL A FAIT UNE VITESSE MOYENNE D'ENVIRON 50 !

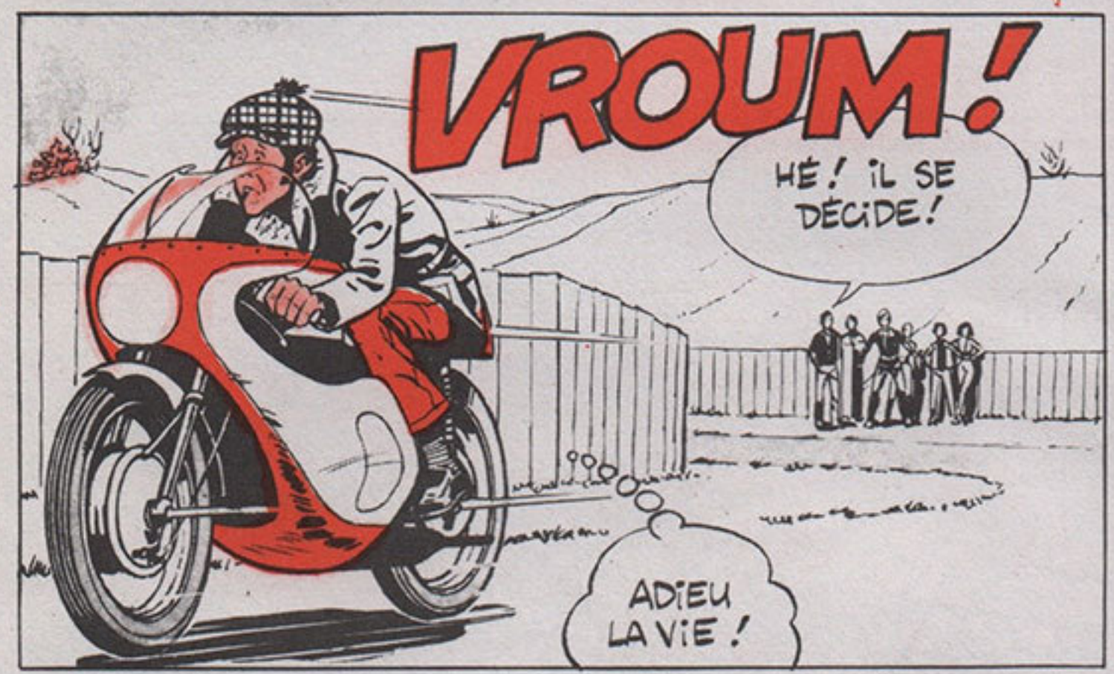
TRRR RTTT

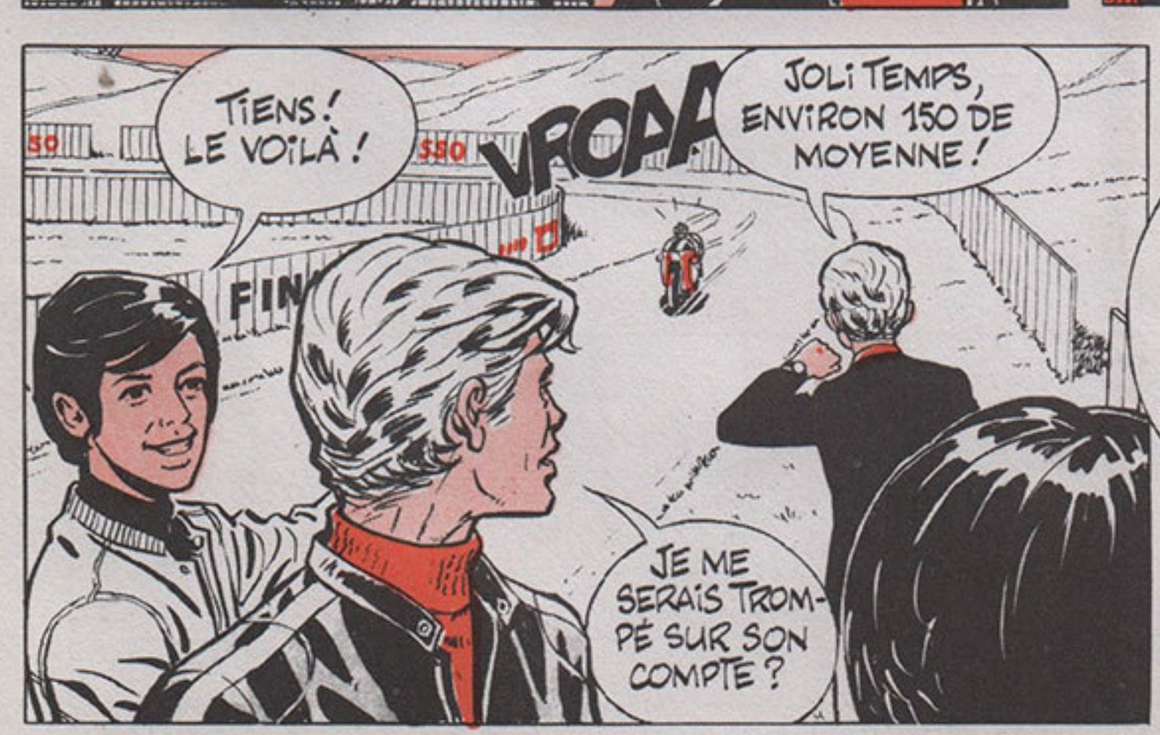
IL Y A QUELQUE CHOSE QUI NE VA PAS ?

EUH... SI, SI... ÇA VA...

ALORS, FONCEZ, MON VIEUX ! MONTREZ NOUS CE QUE VOUS SAVEZ FAIRE !

Rattrapé, le dragueur à la MG est pris par Michel pour un reporter de « Cyclomoto »...



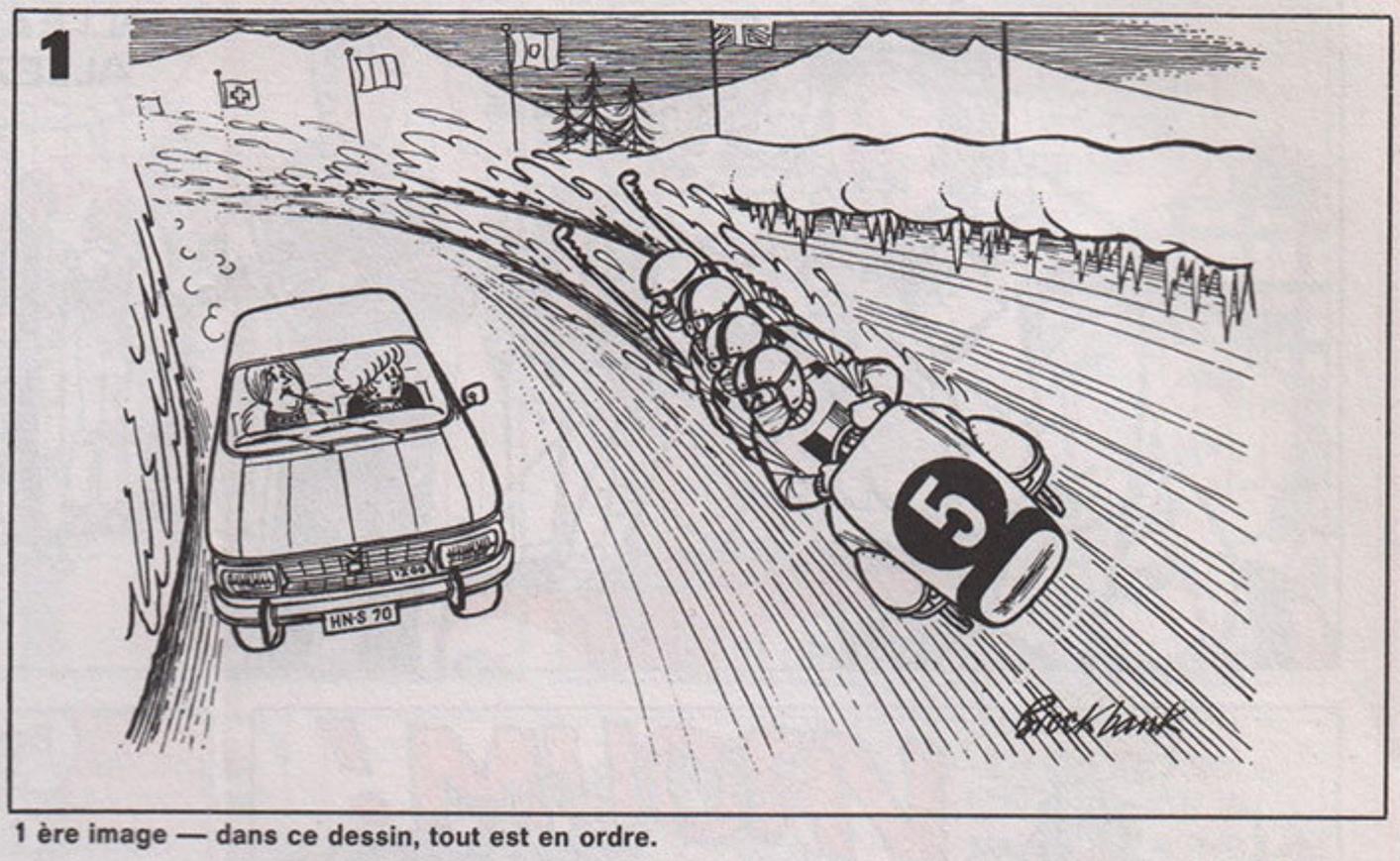


Francis Bergèse

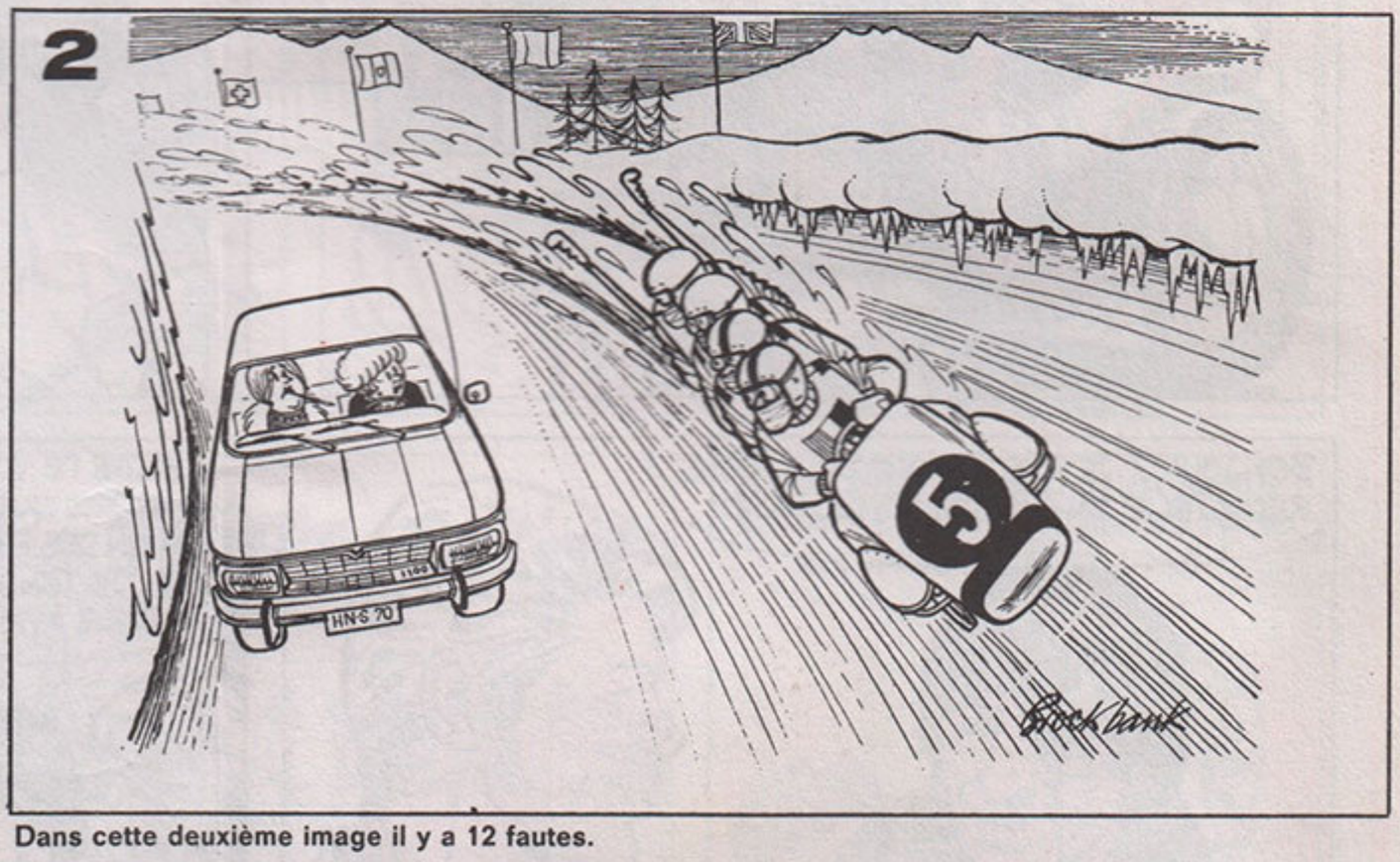
A Suivre...

êtes-vous dans la course ?

Voici une devinette pour les observateurs perspicaces. Le dessinateur Russell Brockbank a reproduit une scène de la vie quotidienne et dans le deuxième dessin, il a commis intentionnellement 12 fautes qu'il vous appartient de déceler.
Celui qui parvient à détecter ces 12 erreurs en moins de six minutes peut se considérer comme très astucieux. Celui qui met de 10 à 20 minutes possède un pouvoir de compréhension honorable. Celui qui au contraire ne découvre aucune faute devrait consulter le plus rapidement un ophtalmologiste !



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



Dans cette deuxième image il y a 12 fautes.

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.
Malanca Testa Rossa, 5 vit., n° 221,

TESTS

Maïco 125 « Trail Bike », n° 199.
Lambetta 200 DL, n° 203.
Derbi 50 « Gran Sport », n°s 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°s 204 et 205.
Honda PC 50, n°s 206, 207 et 208.
Franco Morini, n°s 209 et 210.
Yamaha 100 Twin, n°s 211, 212 et 213.
Vélosolex Flash, n° 214.
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.
Motobécane 93 D, n°s 220 et 221.

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

DECOUPEZ OU RECOPIEZ CE BON ET ADRESSEZ-LE A

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

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

35F

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

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

(1) Rayer les mentions inutiles

M. .....

Rue .....

.....

Dépt ..... Ville .....

Imprimé en France par S.N.I.L., 163, rue de Belleville - Paris (19e)
N° 221 — Le Directeur de la Publication : M. Casasnovas. Dépôt légal : 3e trimestre N°s 202 et 203

PUBLI-SERVICE

Le 5000.

Qui l'attendait le plus vous ou vos clients ?

Il faut bien l'avouer, jusqu'à présent, les Solex brillaient par leur sobriété.

Mais les jeunes aiment les couleurs. Alors nous avons fait le 5000 en couleurs. Des couleurs gaies : bleu atoll, blanc névé, jaune palma, orange.

Les jeunes aiment les hauts guidons. Nous avons mis un guidon à hautes branches.

Les jeunes aiment les petites roues. Nous avons équipé le 5000 de petites roues passe-partout.

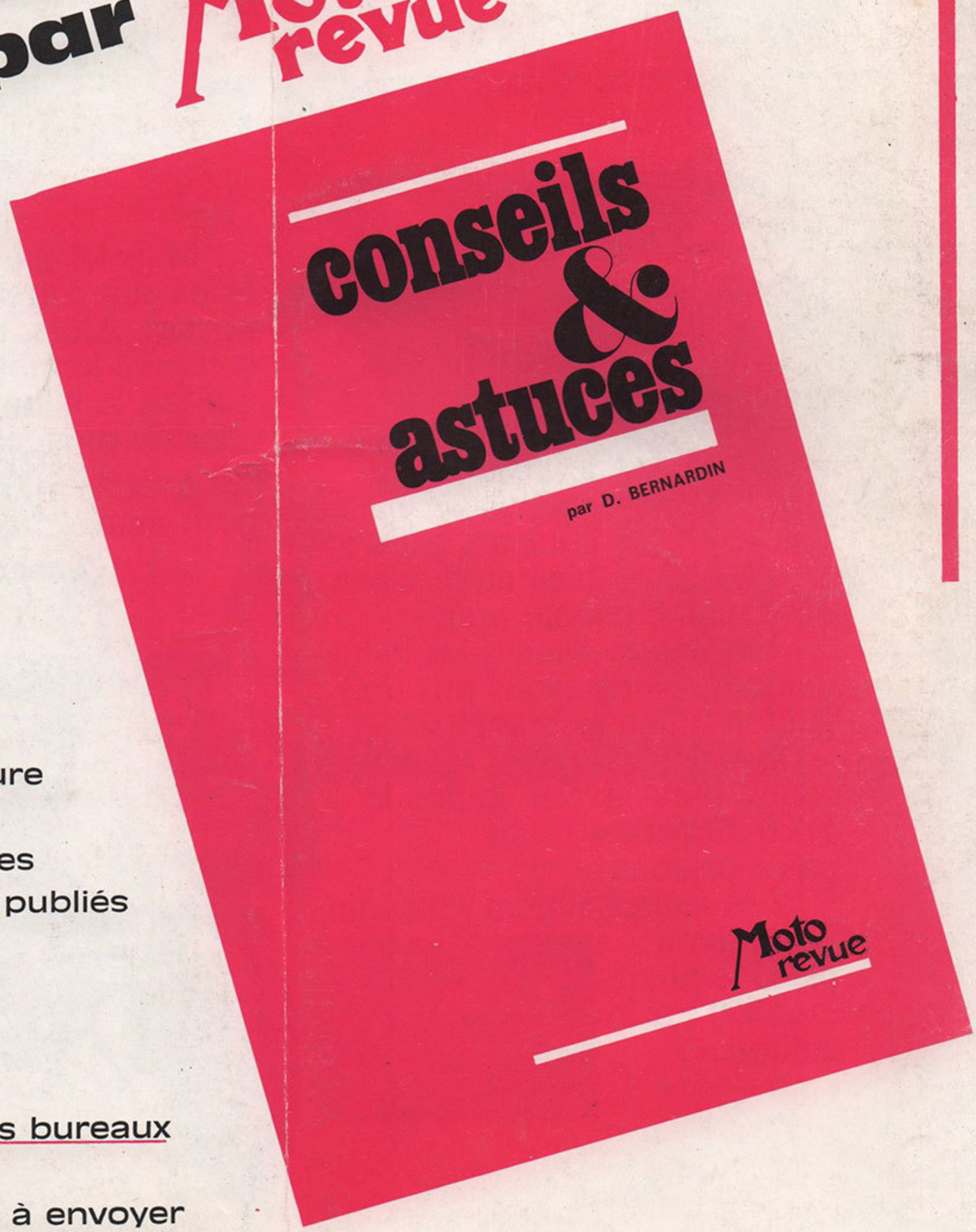
Les jeunes aiment voir loin. Nous avons placé le phare du 5000 sur le guidon.

Mais les jeunes n'ont pas beaucoup d'argent dans les poches. Alors, nous avons conservé le moteur Solex. Celui qui fait le kilomètre le moins cher du monde.

Avec le 5000, Solex a fait peau neuve. Vous n'aurez pas attendu pour rien. Et vos clients non plus.

SOLEX

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



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

conseils & astuces

est vendu 16,50 à nos bureaux

envoi par poste :

16,50 + 2,50 = 19,00 F à envoyer à Moto-revue C.C.P. 1-159-15 PARIS

aucun envoi contre remboursement