

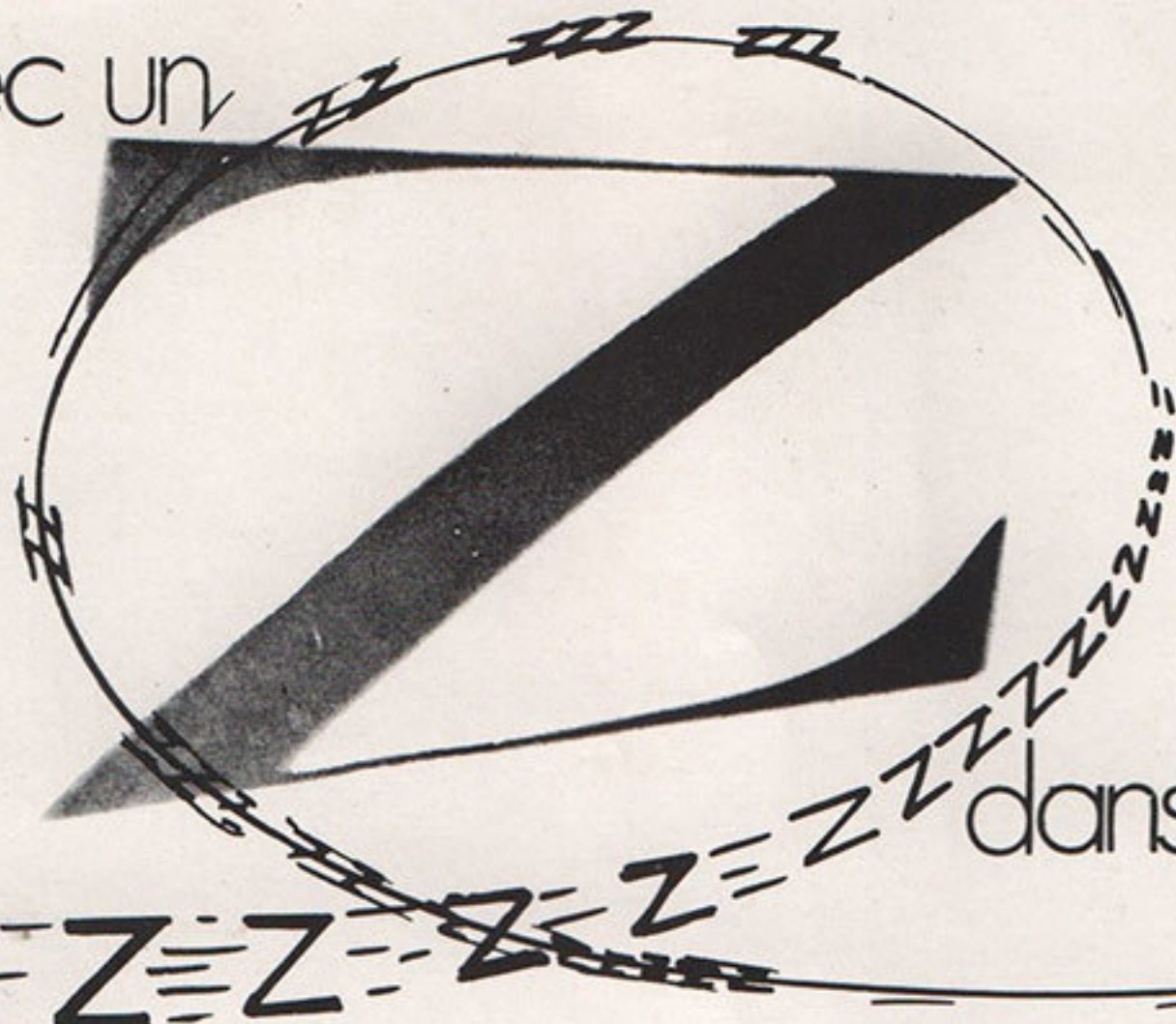
OCTOBRE 1971
222
3,50 F.

CYCLO MOTO

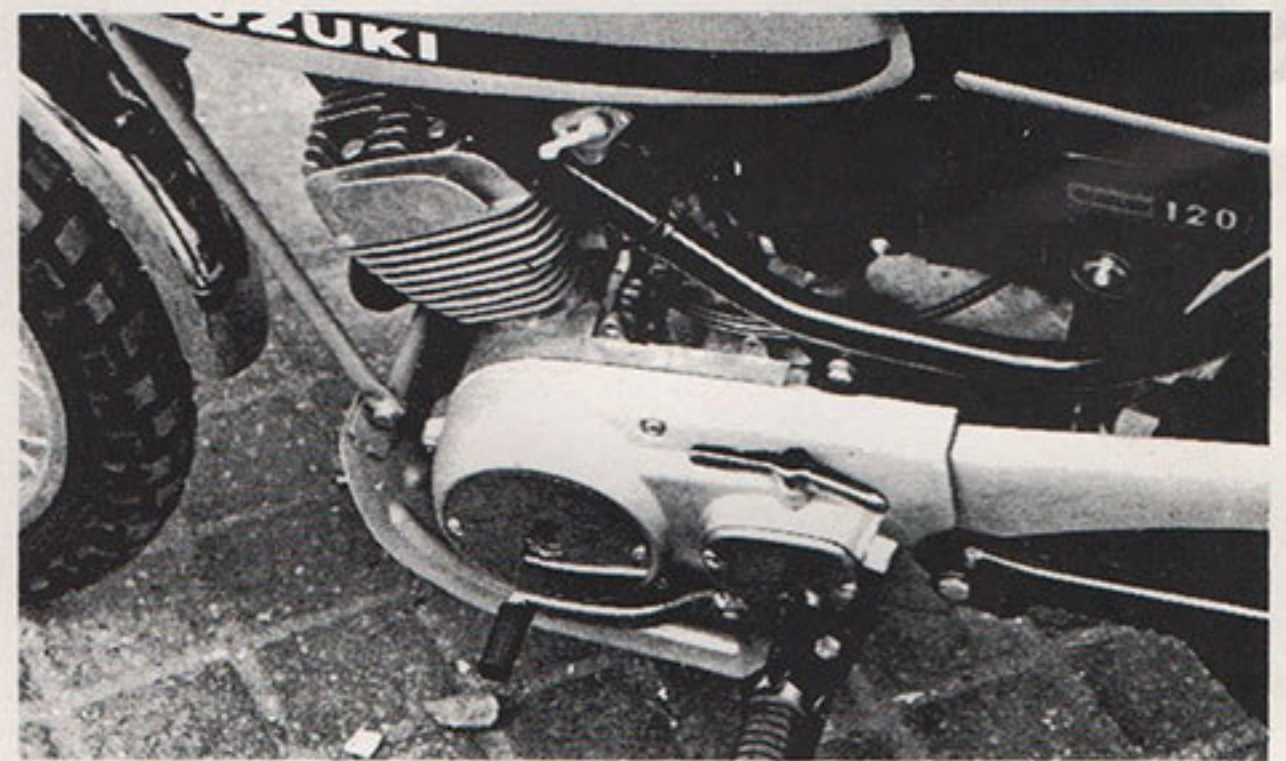
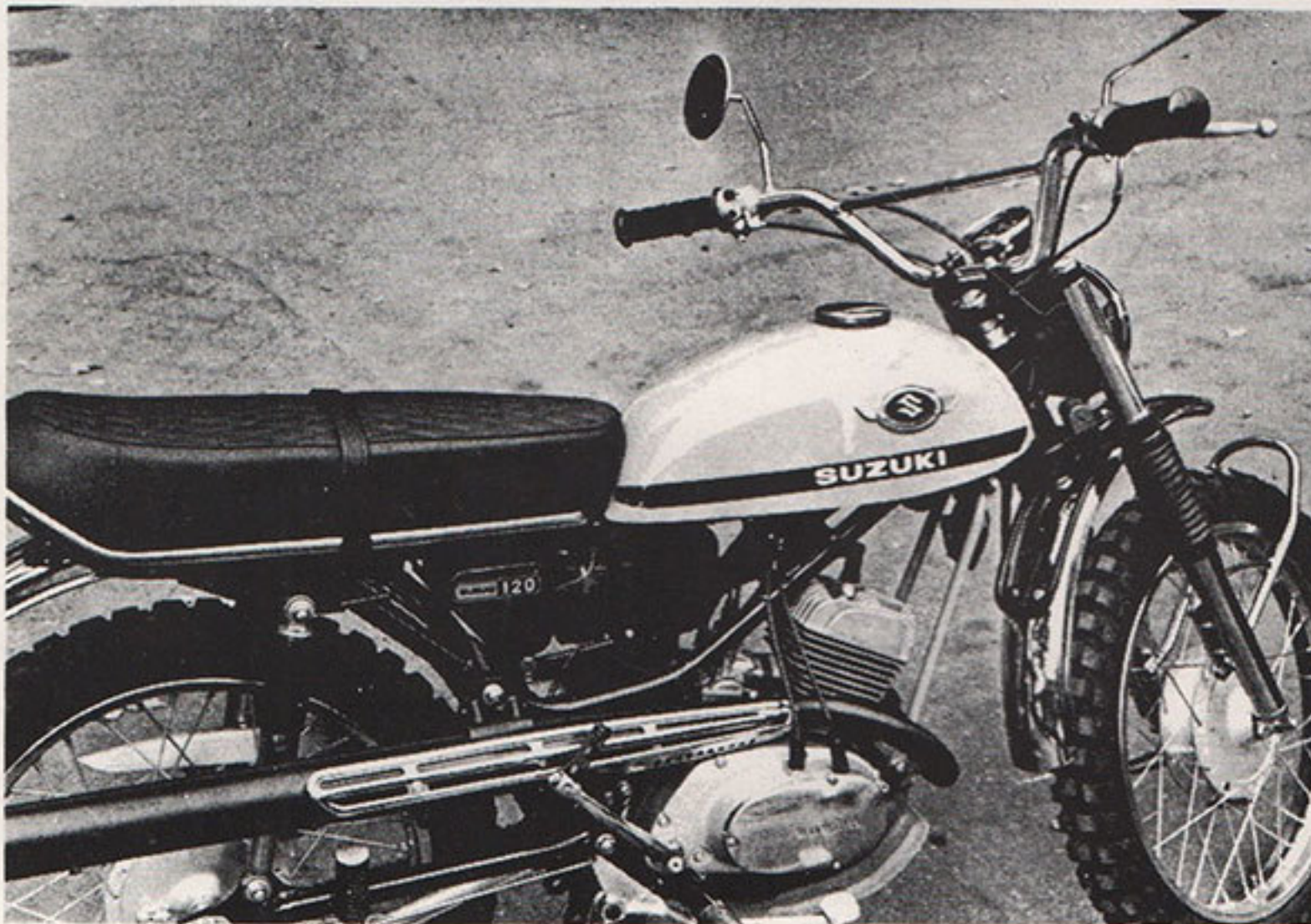




avec un



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

Ets E.L.R.I., 119, av. de Saxe,
69 - LYON. Tél. : (78) 60-32-34.
SCOOTER-SERVICE, 27, av. Le Fol,
VILLENEUVE-LE-ROI. Tél. : 922-31-18.
Ets PUJOLS Fils, 254, bd du Pt-Wilson,
33 - BORDEAUX. Tél. : (56) 48-44-33.
Ets LADEVEZE, 170, av. de Clichy,
PARIS-17^e. Tél. : 627-09-79.
Ets VYNCKE, 2, rue de Cambrai,
59 - LILLE. Tél. : (20) 53-98-32.
Ets LALA, 194, av. du Maine,
PARIS-14^e. Tél. : 783-50-12.
Ets PEUGEOT-LORRAINE, 5, rue St-Julien,
54 - NANCY. Tél. : (28) 52-29-48.
Ets MOTOS-SPORT,
70 - SILLINGY. Tél. : (50) 37.

Ets BASSO, 20, rue Louis-Ulbach,
10 - TROYES. Tél. : (25) 43-17-90.
Ets CERNEAU, 62, rue St-Germain,
27 - LOUVIERS. Tél. : (32) 951.
Ets PSALTY, 80, av. des Ternes,
75 - PARIS-17^e. Tél. : 380-55-52.
Ets BOURBON, 19, cours Victor-Hugo,
33 - BORDEAUX. Tél. : (56) 91-00-76.
Ets PROVENCE SPORT
M. MOREL, Place Léon-Blum,
83 - TOULON. Tél. : (94) 92-88-78.
COMPTOIR DES CYCLES ET ARMES
DE NAILLAC
24 - BERGERAC. Tél. : (53) 57-31-11.



CYCLO MOTO

sommaire

JOUONS ENSEMBLE		2	POUR GAGNER MAQUETTE, ABONNEMENT... Et maintenant, un bidon d'huile !
EDITORIAL	R.-C. DELEFOSSE	3	OCTOBRE, ON REDEMARRE ! Nouveautés dans le cyclo, et à « Cyclo ».
A L'ESSAI POUR VOUS	D. BERNARDIN	4	125 YAMAHA AS3 Un petit fauve domestique !
QUESTIONS-REPNSES	D. BERNARDIN	10	COURRIER TECHNIQUE Nos solutions à vos problèmes.
PRODUCTION	L. AYMARD	12	LA GAMME MOTOBECANE Avec deux nouveautés 1971.
TASSES A CAFE	LAURENT-MALLET	16	DINAN Au royaume du 50 compétition !
IMPORTATION	F.-M. DUMAS	19	GIULIETTA Sa dernière version, en première !
POSTER	Photo FOLIE-DUPART	20	BARRY SHEENE Etoile nouvelle au firmament de la course !
CINEMOTO	Pierre MASSON	22	CONTINENTAL CIRCUS Des insectes et des machines !
TEST	F.-M. DUMAS	23	PEUGEOT 104 Un nouveau variateur.
TECHNIQUE	D. BERNARDIN	27	LE PEUGEOT 104... Vous découvrez ses secrets !
COMPETITION	LAURENT-MALLET	30	35° BOL D'OR De l'intérieur comme de l'extérieur de la course.
EN TOUTE FRANCHISE		34	VOS « TASSES »... Et votre avis !
TRIAL		35	A BARCELONE En 50, de sept à douze ans !
ACTUALITES		36	LE DEUX-ROUES ILLUSTRÉ... Echos et nouvelles.
COMICS	DELEFOSSE - BERGESE	38	MICHEL DANS LA COURSE ! Dernier épisode.
PALMARES		40	RESULTATS DU JEU PHOTO... Et la bulle !
MOTS CROISES		41	SPECIAL DEUX-ROUES Pour vous occuper en tous lieux.



NOTRE COUVERTURE :

les jeunes ont
envahi le « Bugatti » !
Au Bol 71

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

? ensemble jouons

Il paraît clair que vous ne pratiquez guère la photographie et cela tient sans doute à ce que le plus grand nombre d'entre vous sont encore très jeunes. Cette réflexion, faite quand nous avons dépouillé vos envois pour le jeu précédent, nous en a suggéré une autre : vous devez certainement être plus doués pour le dessin !

Pour participer à notre jeu n° 222, il faut donc nous envoyer un dessin naturellement basé sur un thème deux-roues. Ceci dit, ce dessin peut être technique, poétique, humoristique... nous laissons le champ libre à votre inspiration ! Les dix dessins que nous classerons en tête de vos envois seront récompensés par une maquette, un abonnement de trois mois à Cyclomoto et un bidon d'huile Redex pour le premier classé, un abonnement de trois mois et un bidon d'huile pour les neuf autres. Et les meilleurs dessins seront publiés dans le ou les numéros à venir. Sitôt votre dessin terminé, envoyez-le à Cyclomoto, 103 rue Lafayette, Paris 10^e, en écrivant lisiblement dans le coin gauche de l'enveloppe : jouons ensemble n° 222.

Pensez aussi à indiquer très lisiblement votre nom et votre adresse complète, pour recevoir en toute certitude les récompenses que vous êtes appelés à gagner. N.B. — Tout gagnant, déjà bénéficiaire d'un abonnement en cours 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.



nos jeux primes par redex

La Société Redex a décidé de se joindre à nous pour récompenser les participants à « Jouons ensemble » et à « La bulle continue ». Dorénavant les gagnants recevront donc, en plus de la maquette et des abonnements que nous accordons chaque mois, un bidon d'huile Redex deux-temps ou quatre-temps. Il vous suffira de retourner à Redex la carte postale que vous recevrez si vous êtes primé à l'un de ces jeux, en indiquant la sorte d'huile que vous employez. Nous espérons avec Redex que ce cadeau vous fera plaisir, vous permettra de bien soigner votre deux-roues et vous incitera à participer encore plus nombreux à nos jeux.

éditorial



octobre on redémarre

Octobre... Ça fait penser au Salon, seulement, comme nous sommes en année impaire, nous nous passerons de l'exposition officielle que ses promoteurs, manifestement peu enclins à réagir vite en présence de l'évolution du deux-roues, continuent à programmer une année sur deux !

Nous nous consolerons en pensant que nous aurons du moins à la fin avril la deuxième expo moto de la foire de Paris, sur une surface doublée et avec des tas d'animations passionnantes autour.

A Cyclomoto, nous avons voulu tout de même vous présenter quelques nouveautés en cette période où, traditionnellement, l'attention est attirée sur de nouveaux modèles. Le Peugeot 104, le dernier Guilietta, le 75 et le X1 Motobécane encore inédits, enfin la dernière 125 Yamaha résumeront à nos yeux l'actualité en matière de petite cylindrée.

Vous avez, nous l'espérons, apprécié la présentation de ce numéro de septembre qui, à partir d'un emploi différent de la surface des pages, nous permet de mieux remplir celles-ci sans les bourrer et de donner plus de place à l'illustration. Ce n'est qu'un début : nous continuerons à travailler la réalisation technique de chaque numéro et, dès le mois prochain, nos efforts se développeront du côté rédaction. De nouvelles collaborations nous apporteront plus de variété dans le contenu de chaque numéro, les sujets traités traduisant également davantage de diversité dans la façon de les comprendre et de les traduire.

Comme toujours nous nous guiderons sur vos réactions. Dites-nous sans hésiter ce que vous pensez de notre travail. Car « CYCLO », c'est votre revue et nous la voulons telle que vous l'attendez !

Redant

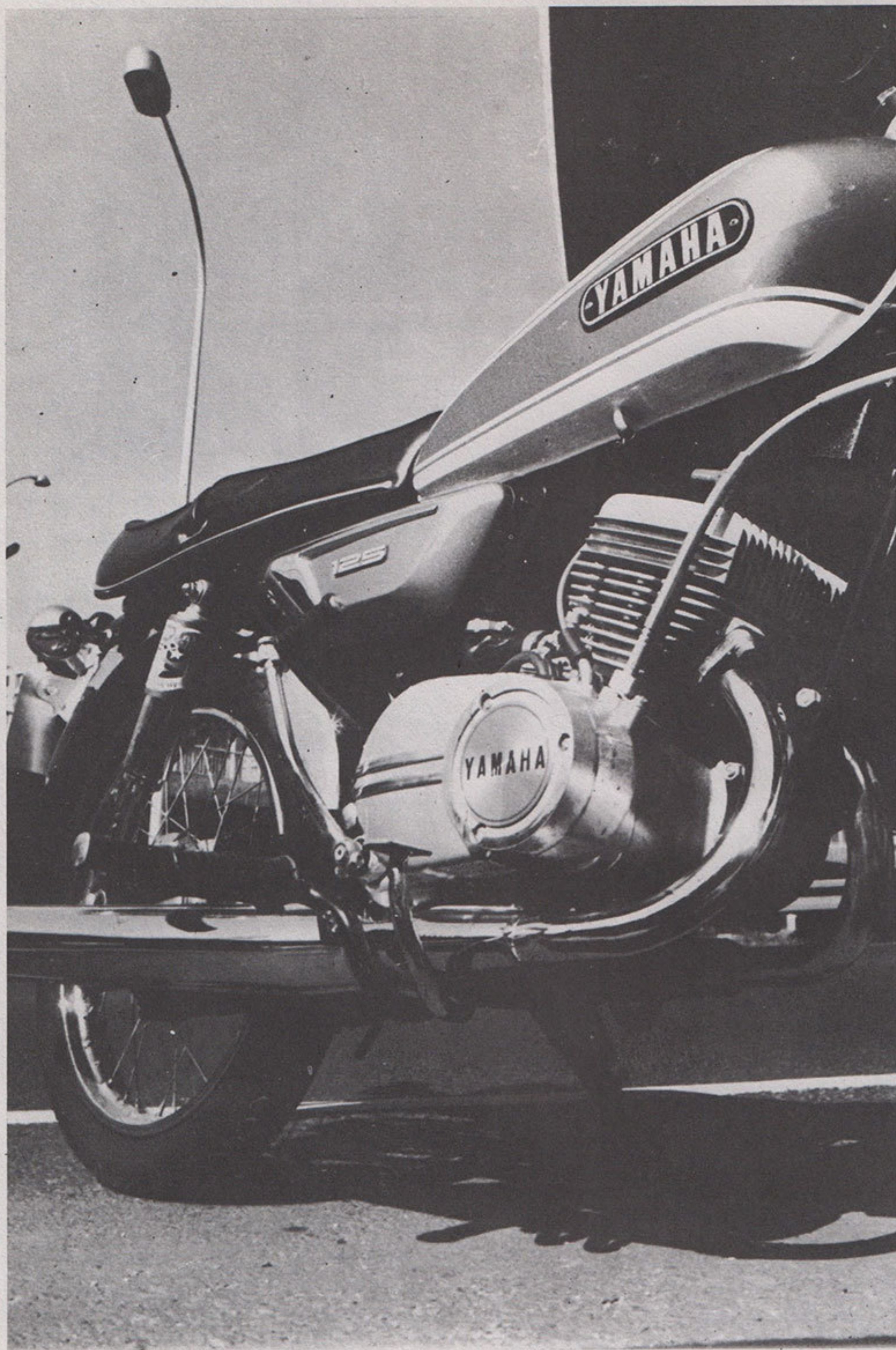


**un petit
fauve
domestique**



YAMAHA

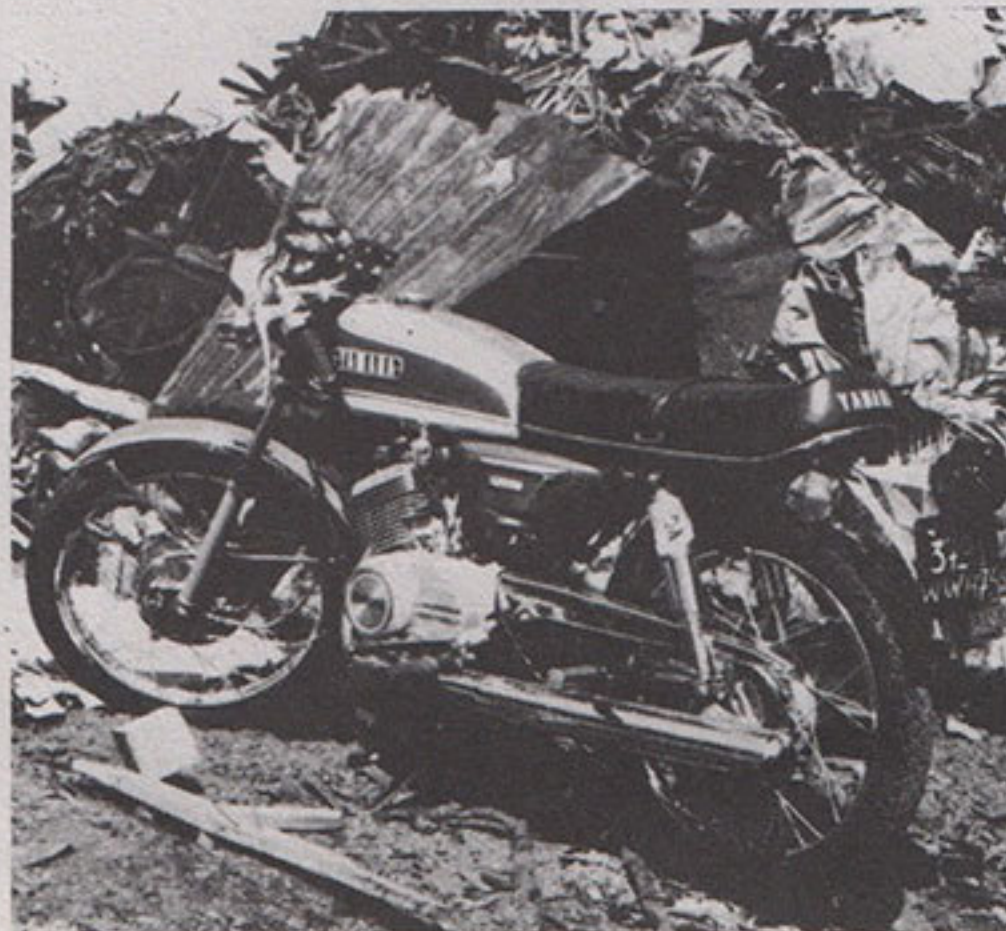
la Yamaha YAS 3
est le fruit
d'une évolution
si ses lignes
changent radicalement
de celles des 125 twins
qui l'ont précédée
dans la gamme Yamaha
l'essentiel reste similaire



Des lignes particulièrement réussies.

...Et tu retourneras poussière.

Le nouveau bloc d'un dessin très net aux cylindres et culasses abondamment ailetés. Côté sélecteur: celui-ci est à renvoi dans le plus pur style compétition, les repose-pieds sont montés sur silent-bloc, le starter n'agit que sur un carbu, le niveau d'huile est très lisible et le robinet comporte 3 positions dûment repérées (page de droite).



BIEN DIFFERENTE

Le cadre a été renforcé par deux tubes horizontaux sous le réservoir; les cylindres sont maintenant en aluminium chemisé et le bloc-moteur a pris un autre aspect rappelant de près les 250 et 350 de la marque (peint en gris métallisé au lieu de l'être en noir), mais la boîte, le vilebrequin et la disposition générale restent identiques. Pourtant, il y a quelque chose qui change. Plus puissant ce petit bicylindre deux temps est en même temps moins pointu que son prédécesseur. Cela se ressent immédiatement à la conduite. En ville on peut démarrer sans accélérer et sans faire crier l'embrayage, on peut reprendre à très bas régime à condition de ne pas tourner la poignée des gaz avec brutalité et on peut accrocher la 5^e à 5.000 tr/mn. Si l'on veut tirer la quintessence de ce moteur, il faut tout de même le cravacher; le trou que l'on constatait entre les 4^e et 5^e rapports a presque disparu. Il se trouve néanmoins bien des cas où, du fait de la démultiplication assez longue, le touriste (position équipement) hésite entre 4^e et 5^e.

ELLE TIRE LONG

La 125 YAS3 n'aime ni les faux-plats ni le vent debout (elle s'en tire mieux cependant que l'YAS1). A ce moment, les 120-125 compteur que l'on peut obtenir en équipement touriste et en position assise ne sont plus du tout là et l'on doit se contenter d'un maigre 110 compteur (cet instrument n'est pas excessivement optimiste). Mais jouer de la boîte de vitesses avec ce moteur qui prend allégrement 9.500 tr/mn en 4^e (pour en obtenir le maximum il ne faut pas hésiter à faire entrer l'aiguille du compte-tours dans la zone rouge) est un véritable plaisir dont le sportif que vous êtes ne se privera pas !

UN MOTEUR AMELIORE

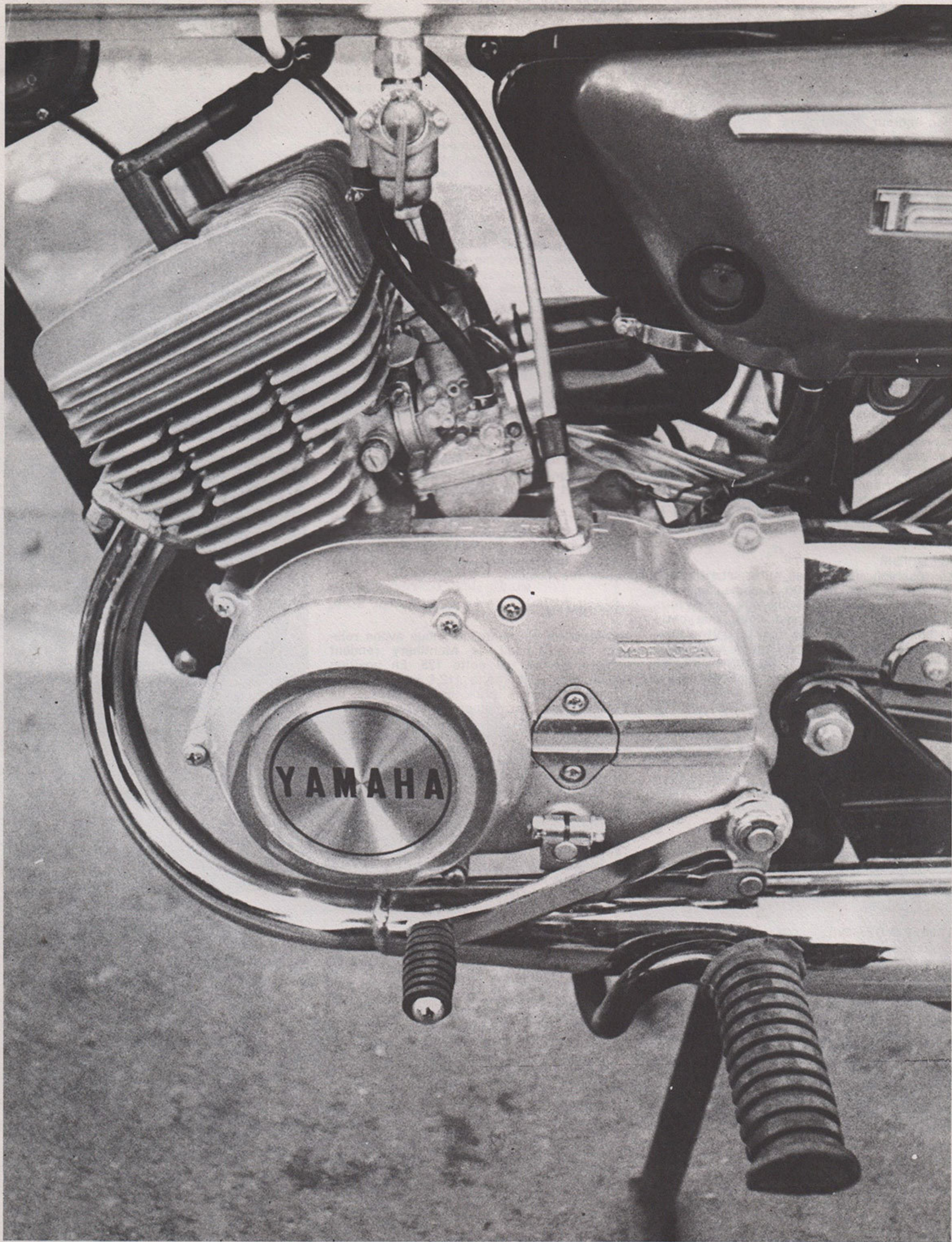
Bien adapté à une conduite tranquille mais demandant à être cravaché pour atteindre les maxima annoncés, le moteur de la YAS3 a été notablement amélioré par rapport à celui des YAS 1 et 2. Comment ? Grâce à de nouveaux pots bien sûr, mais aussi grâce aux nouveaux cylindres. Le dessin des canaux de transfert a été radicalement changé. L'ASI comportait déjà quatre canaux, mais les transferts arrière consistaient en deux boucles débouchant dans les transferts principaux. Maintenant, l'embase des transferts a été notablement élargie et les canaux arrière, parallèles aux transferts avant, permettent de diriger beaucoup plus précisément le flux des gaz frais. C'était une amélioration évidente (le moteur de la 125 était le seul chez Yamaha, depuis l'apparition de la R5, à conserver une disposition tortueuse) mais pour la réaliser il fallait refondre carters et cylindres. Voilà qui est fait.

TENUE DE ROUTE

Nous avons vu l'essentiel. Attardons-nous maintenant sur les « détails » qui ont tant d'importance pour le comportement d'un véhicule routier.

Le freinage — auparavant — était tangeant. Désormais il est confié, à l'avant à un moyeu double came de 150 mm qui remplit fort bien son office.

La tenue de route apparemment, n'a guère été améliorée. Cela tient certainement à ce que notre machine d'essai avait trop peu d'huile, ou une huile d'une trop faible viscosité dans la fourche télescopique. Car, les autres paramètres n'ayant pas changé (sauf l'empattement augmenté de 40 mm) et le cadre ayant gagné en rigidité, on doit s'attendre à une légère amélioration de la tenue de route.



SELECTEUR

La commande de sélecteur se fait désormais grâce à un renvoi inspiré (c'est un dépliant publicitaire qui nous le révèle) de la compétition. A dire vrai, cette disposition compliquée n'apporte pas autant qu'on pouvait en attendre.

L'axe du sélecteur étant assez avancé sur le bloc-moteur Yamaha, la pédale de l'AS1 était très courte. Le renvoi a permis de l'allonger, donc de démultiplier la commande qui devrait être plus douce. En fait, le précédent système était plutôt agréable (au passage d'une vitesse, on avait l'impression d'enfoncer un bouton pression!) et permettait de sentir fermement le verrouillage. De ce fait, le point mort était un peu plus facile à trouver que maintenant. Mais, pour tout motocycliste averti qui sait qu'il faut passer au point mort quelques mètres avant l'arrêt complet, ce défaut n'a que peu d'importance.

REPOSE-PIEDS

Les repose-pieds du pilote ont une caractéristique inattendue : ils sont mous ! Montés sur silent-blocs, ils donnent l'impression, lorsque l'on monte pour la première fois sur la machine, d'être dévissés. En fait, il n'en est rien, ces repose-pieds tiennent solidement. Et l'avantage est qu'aucune vibration ne parvient aux pieds du pilote.

Le passager est moins bien nanti de ce point de vue. Ses repose-pieds repliables sont fixés sur le bras oscillant, donc ils ne sont pas suspendus. De ce fait les jambes du passager travaillent en même temps que la suspension arrière, ce qui est assez désagréable.

RESERVOIR

Le réservoir de 9 litres suffit, étant donné l'appétit modéré de cette machine. Sa forme rappelle celle de nombreux réservoirs d'après-guerre et on peut noter que cette esthétique durable a le mérite d'être fonctionnelle. D'ailleurs la réalisation a été notablement améliorée et, si les réservoirs des années 50 avaient un fond rapporté assez disgracieux, le réservoir des nouvelles Yamaha est une pièce à emboutissage profond où seule la partie venant à cheval sur le tube de cadre est soudée. Sur les motos importées en France, l'email de cette partie est blanc et orange métallisé, les panneaux latéraux cachant le réservoir d'huile, le filtre à air à cartouche et l'appareillage électrique étant du même orange tournant vers l'ocre, ornés d'un motif chromé.

SELLE

La selle, réalisée en simili-cuir, est de dimensions généreuses. Elle offre un excellent confort et bascule de gauche à droite pour donner accès à la machinerie et à la trousse à outils.

TABLEAU DE BORD

Le tableau de bord, pour reprendre une expression propre à la presse automobile, est extrêmement sérieux. Au lieu d'être incorporé au phare, il est maintenant composé de deux boîtiers de compteur et de compte-tours montés souple. On y trouve également le témoin de point mort et le répétiteur de clignotants.

GARDE-BOUE

Les garde-boue sont en acier inox. Les pots d'échappement d'une seule pièce évitent toute fuite et sont restés immaculés tout au long de notre essai.

PNEUS

Les pneus, lignés à l'avant, à pavés rappelant de très près le K70 à l'arrière, sont respectivement des 2,50" et 2,75". Ces sections sont évidemment un peu faibles mais l'excellente qualité des pneumatiques compense cela.

IMPRESSIONS DE CONDUITE

A l'usage, cette 125 se révèle extrêmement agréable. Après avoir ouvert le robinet d'essence, il suffit d'appuyer légèrement sur le kick pour démarrer le moteur (j'oubliais le contact). A froid, il faut enrichir légèrement à l'aide du levier situé au-dessous du carburateur gauche. Particularité inédite : l'enrichisseur n'agit que sur ce seul carbu. En cas d'utilisation intempestive l'autre cylindre ne sera pas noyé et pourra assurer une marche hoquetante jusqu'à ce que le cylindre gauche ait « dégorgé ».

Le ralenti avoisine les 1.000 tr/mn et le son émis est feutré. Même lorsque l'on tire, le niveau sonore reste très acceptable. Les montées en régime se font sans aucun trou dès le plus bas régime et on constate avec plaisir que ce moteur est extrêmement docile. Il ne manifeste aucune tendance à l'encrassement, bien que les bougies soient assez froides (B9).

Malgré l'empattement plus long, la YAS3 reste extrêmement maniable à toutes les allures. Equipée d'un petit guidon comme notre machine d'essai elle permet, même à basse vitesse, de tenir une trajectoire précise. En ville, il est possible de se faufiler puis, lorsque la route se dégage, de mettre toute la sauce pour... pour retrouver un autre bouchon ! A noter qu'une astuce augmente l'agrément en conduite urbaine lorsque, sur un freinage brutal, faute d'avoir trouvé le point mort ou simplement par inadvertance, on cale.

Un litre ! Mais pas besoin de repasser au point mort. Il suffit de débrayer car le kick attaque le vilebrequin sans passer par l'embrayage (cette disposition se retrouve sur toutes les Yamaha).

PERFORMANCES

Les vitesses de pointe que nous avons relevées sur l'anneau de Montlhéry rendent compte du brio de cette 125. En position assise, elle a tourné à 112,4 km/h ce qui, à peu de choses près, est la vitesse de l'YAS1 dans les mêmes conditions. Mais, en position couchée, elle a gagné quelques 7 km/h : 129,9 km/h désormais ! Les chiffres comme les chiffres d'accélération (19" aux 400 m) démontrant que, pour le tourisme, l'YAS3 tire trop long. La tendance à cabrer en 1^{re} ayant disparu du fait du bras oscillant plus long, il serait possible de raccourcir le rapport final pour avoir de meilleures accélérations et une vitesse plus élevée (et plus soutenue) en position assise.

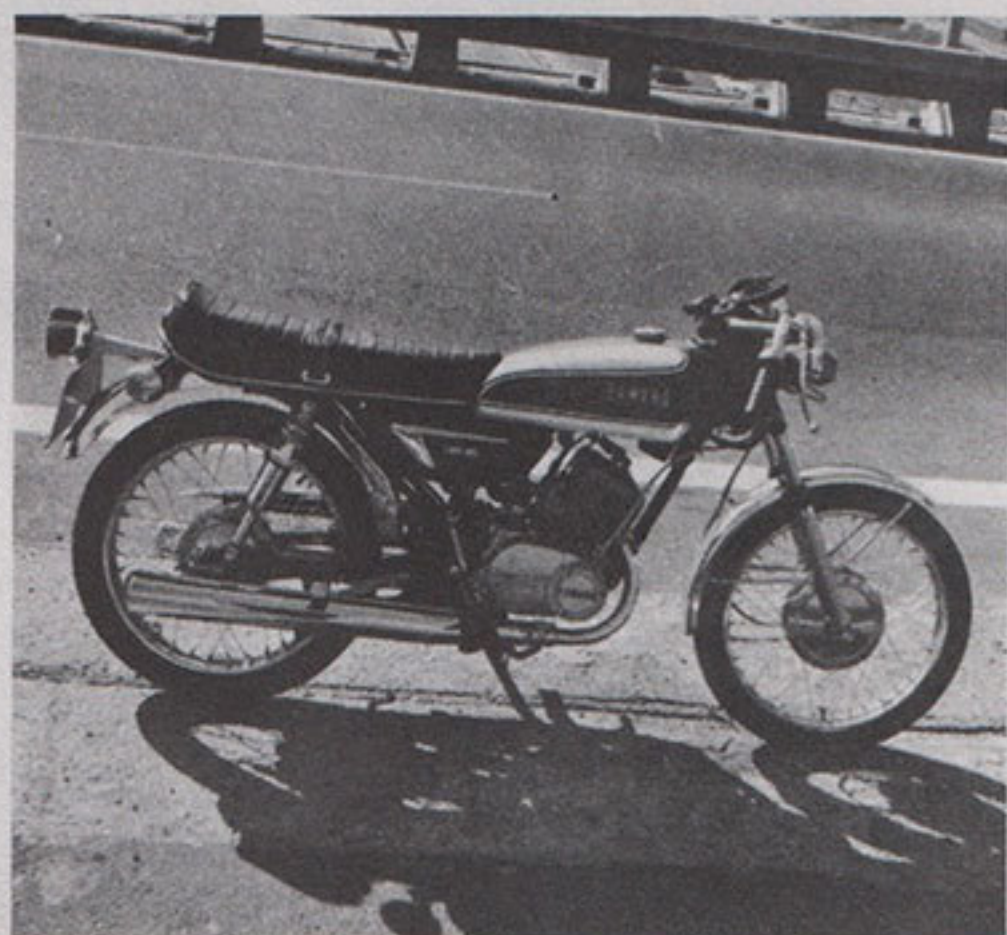
La consommation routière que nous avons relevée est de 4,5 litres aux 100 kilomètres. Ainsi le réservoir assure une autonomie de 200 km ce qui est satisfaisant.

EN BREF

Plus apte désormais aux longs parcours et à l'usage en duo, la 125 Yamaha est en net progrès vis-à-vis de sa petite sœur. Très agréable et très facile à piloter, elle réserve au jeune sportif l'agréable surprise de performances exceptionnelles.

Tout a bien changé maintenant et les machines « sport » ne sont plus des tas de boulons vibrants, suintant l'huile, à l'alimenter qu'au lait de chèvre et qui ont des chevaux sur une plage de 1.000 tours !

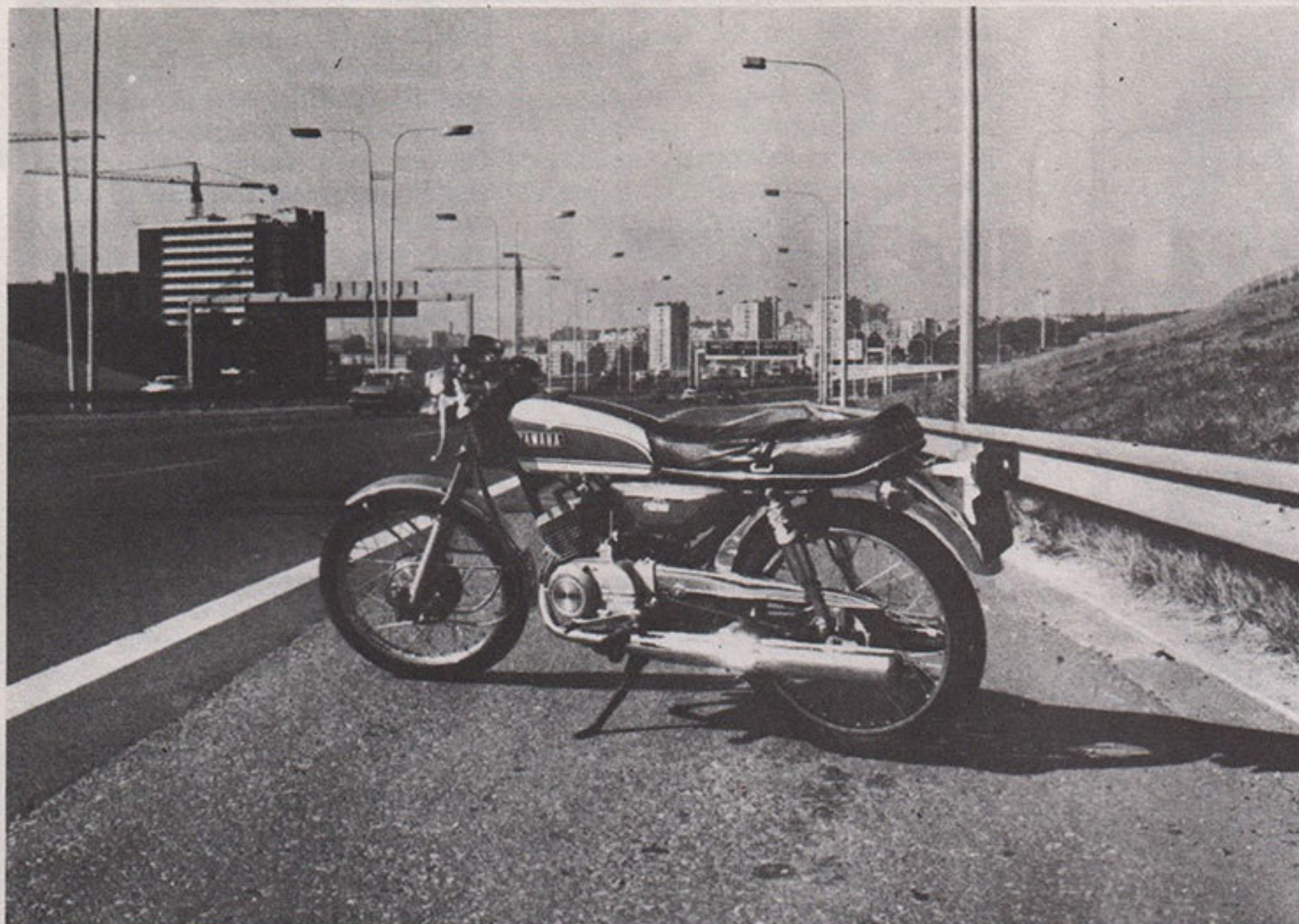
La 125 Yamaha peut se mettre aussi bien entre les mains d'un débutant que d'un pilote chevronné; elle reste propre en toutes circonstances, est silencieuse et démarre au premier coup de kick. Elle est donc presque parfaite et ses acheteurs ne regretteront pas leur choix.



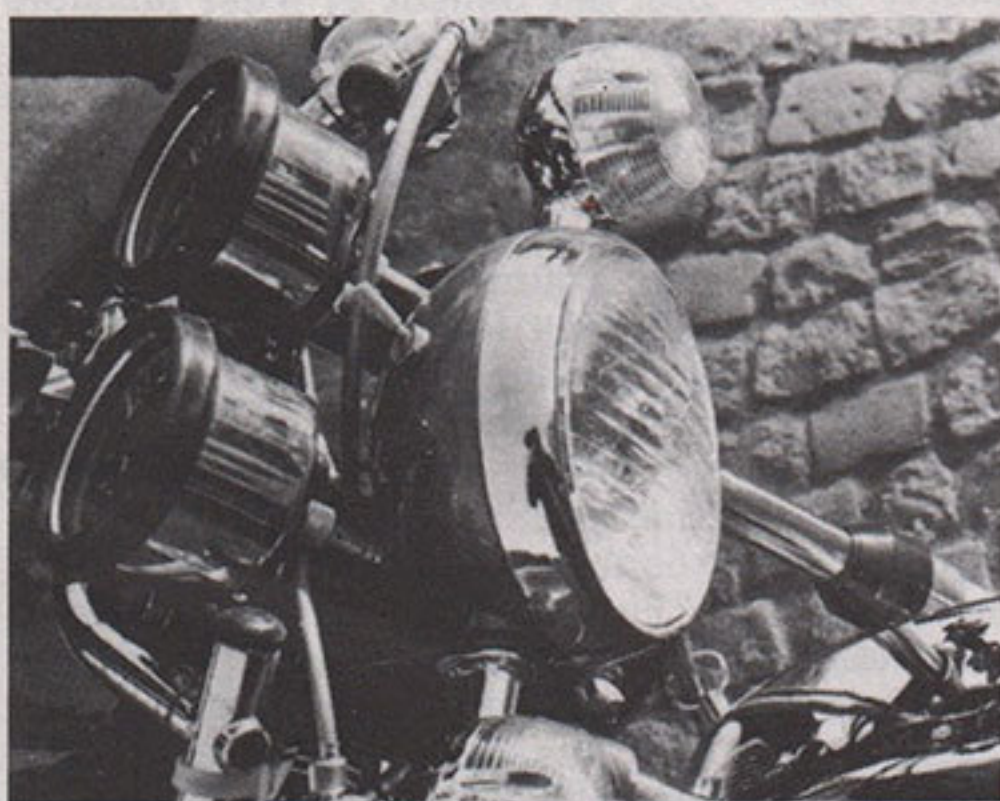
A l'âge des villes tentaculaires.

Pour les jeunes sportifs et sportives.



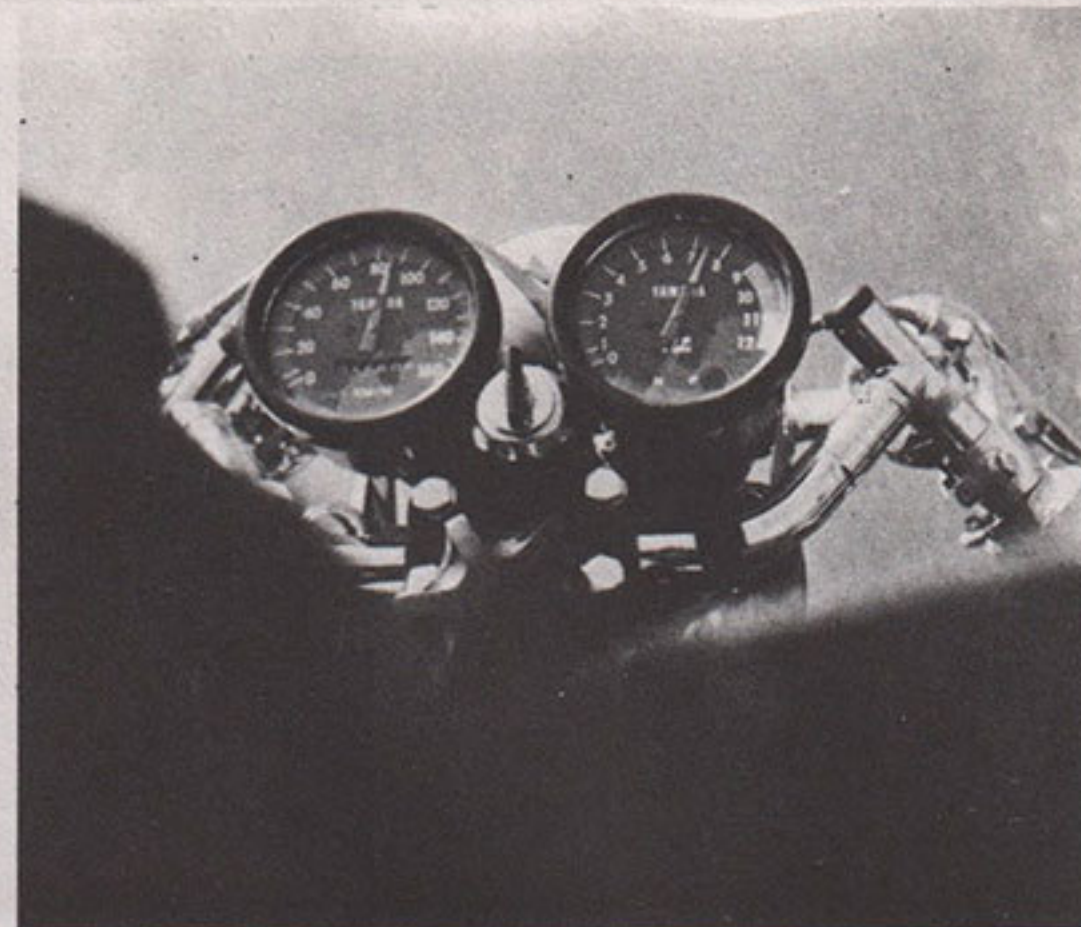
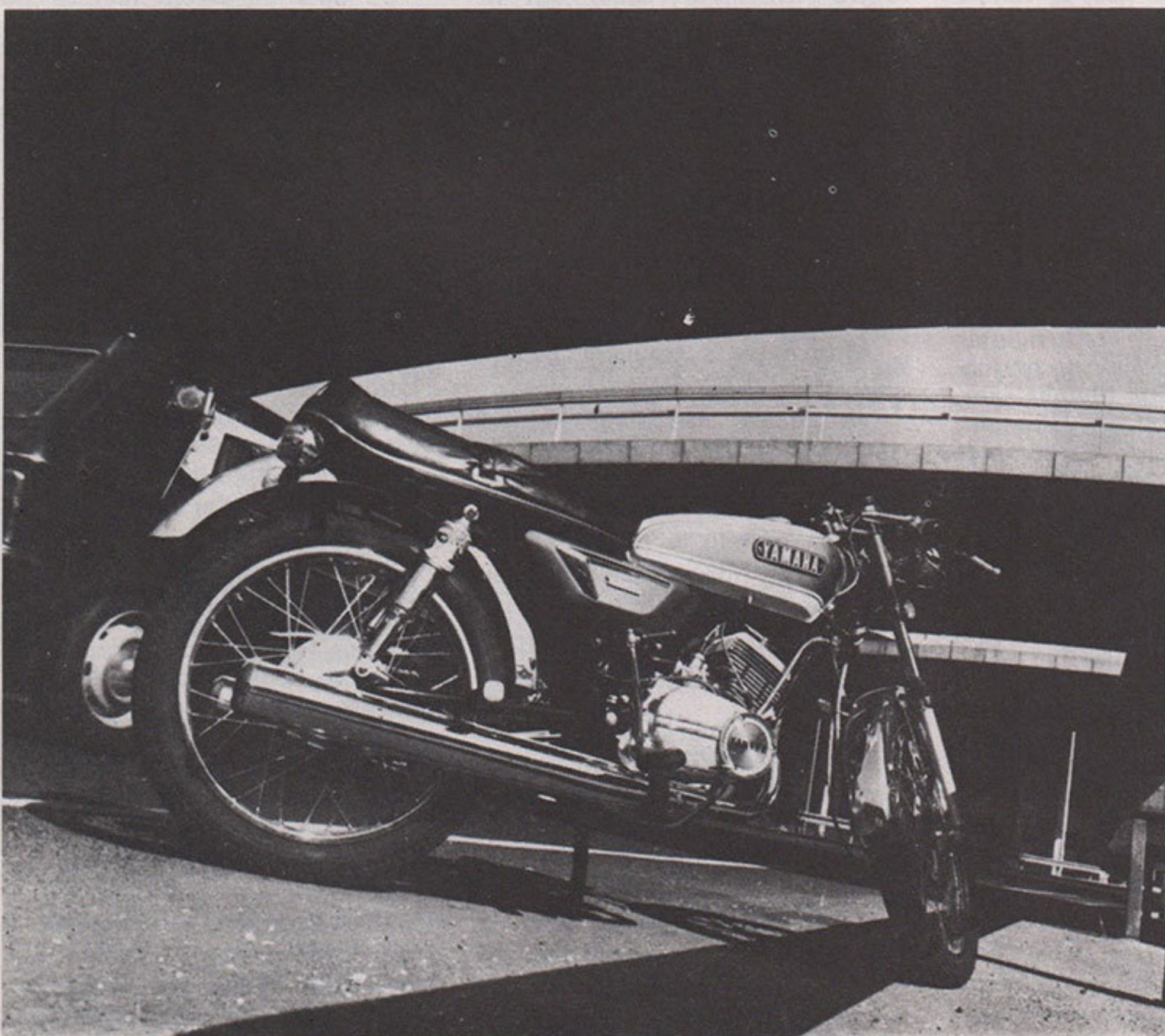


*A l'aise en ville,
et sur les périphériques.*



*Compteur, compte-tours et
clignotants ; toutes les commandes
d'éclairage sont au guidon
sauf l'inverseur code-phare
placé sur ce dernier.*

Belle comme un échangeur.



FICHE TECHNIQUE

Moteur :

Type : bicylindre deux temps
Alésage : 43 mm
Course : 43 mm
Cylindrée : 124 cc
Puissance : 15 ch à 8.500 tr/mn
Lubrification : Autolube
Mise en route : kick-starter

Boîte :

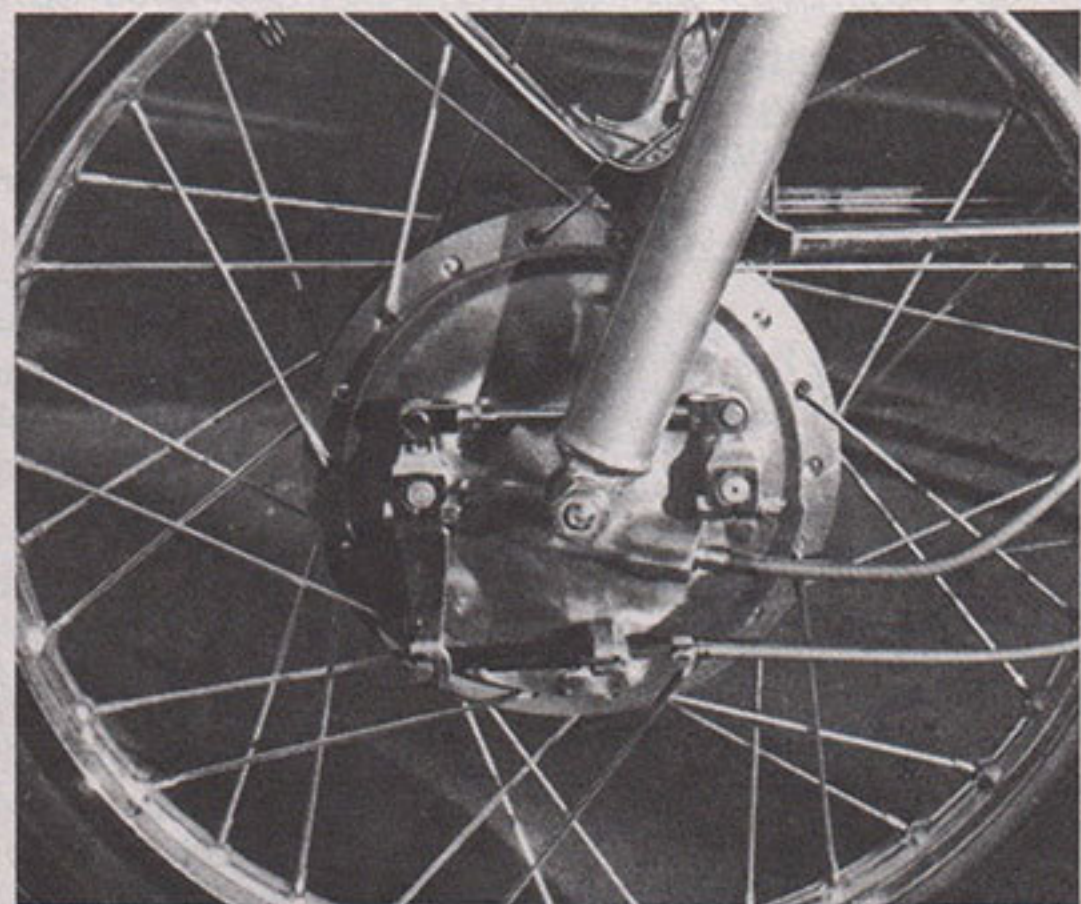
5 vitesses
Rapports : 1^{re} : 26,4 %
2^e : 46,2 %
3^e : 64,9 %
4^e : 80,6 %
5^e : 100 %

Partie cycle :

Cadre : simple berceau interrompu
Pneus : AV 2,50 x 18", AR 2,75 x 18"
Freins : AV double came \varnothing 150 mm
AR simple came \varnothing 130 mm
Empattement : 1.240 mm
Garde au sol : 160 mm
Réservoir d'essence : 9 l
Réservoir d'huile : 1,5 l
Poids à sec : 99 kg

Performances :

Vitesses maxi : couché 129,9 km/h
assis 112,4 km/h
Accélérations : 100 m DA : 6"5
200 m DA : 11"5
300 m DA : 15"5
400 m DA : 19"



*Un joli moyeu avant double came ;
la prise de compteur y est incorporée.*

*Les instruments restent lisibles en
toutes circonstances (en haut).*

question TECHNIQUE réponse

Pour ceux qui aiment gonfler les cyclos, je pense donner ma recette pour un BB3SP Peugeot : J'ai péché quelques données dans diverses revues, tenté certains essais un peu « au pif », résultat pas mal (cf plus loin).

Premier travail sur le moteur : le vérifier totalement, ça évite des surprises ultérieures.

2) Travail piston et lumières : Temps d'admission : 155° (tailler la jupe du piston); Temps de transferts : 135° (c'était d'origine, pas touché); Temps d'échappement : 165° (limer le haut de la lumière).

3) Travail de la culasse : Raboter de 2,5 mm (eh oui!) puis limer aux endroits où le piston touchait. Principe : « On verra si ça tient ». Résultat : ça tient. Compression obtenue : 11,2 au lieu des 7,4 d'origine.

4) Suppression du tube perforé du silencieux (on garde le tromblon).

5) Montage d'un carbu de 18.
6) Changement de la roue AR par celle d'une TT Motobécane. Résultat : avec une charge de 72 kg, la Peugeot dépasse le 75 chrono. Démultiplication beaucoup trop longue, la seconde monte à plus de 60 (je sème toutes les Mobyettes et je les écœure en passant la 3^e). Souplesse pour la main douteuse (le carbu refoule énormément à bas et moyen régime) ce qui rend la conduite très délicate, car si l'on fait crier souvent, l'embrayage ne tient pas 1.000 km.

Donc, que les possesseurs de Peugeot ne se tracassent pas, la mécanique est increvable : 75 km/h signifient 9.000 tr/mn en 3^e, je n'ai pas osé calculer le régime sur les intermédiaires mais en seconde je suis sûr de dépasser 11.000. « Et pourtant, elle tourne », disait quelqu'un dont j'ai la flemme de chercher le nom.

J'ai un autre moteur du même type, je vais le gonfler plus si possible, et essayer des disques bronze-acier pour l'embrayage.

S'il vous était possible de publier un schéma d'allumage électronique, j'essaierais bien de

l'adapter, la suppression du volant magnétique me permettant d'essayer le distributeur rotatif.

J'oubliais, dans mon énumération précédente, le réglage de l'avance à une valeur très forte (de l'ordre de 45°) ce qui n'empêchait pas le démarrage sur béquille, 1^{er} engagée, par une simple traction sur la roue AR, à condition de se méfier des retours rares, mais très violents (le contraire serait bizarre vu la compression).

Mélange utilisé : Super avec 2 % de Finamix 3. Avec ma compression, j'ai essayé le gasoil, ça marche à chaud, mais le départ à froid est totalement impossible. De toutes façons, le maximum de puissance est obtenu avec un réglage de carburation très riche : épaisse fumée malgré le 2 %, bougie noire, mais ça marche tout seul, de toutes façons, l'avance à l'allumage très forte fait que la calamine chaude n'a pas le temps de provoquer de l'auto-allumage.

Une suggestion pour les gonfleurs amateurs : pour éviter le serrage lorsqu'on coupe les gaz à haut régime, il devrait être possible de prévoir une injection d'huile directe par la pipe d'admission, alimentée par un petit réservoir situé légèrement au-dessous du gicleur d'huile. Lorsqu'on coupe les gaz, la dépression dans la pipe fait monter l'huile, lorsqu'on ouvre, normalement, la pression doit baisser, d'où arrêt du débit. Evidemment, ça risque de faire consommer de l'huile, mais quand on gonfle un moteur, on prévoit en général des frais plus importants que pour un modèle de série, non ?

D. DABAT,
38 - Saint-Martin-d'Hères.

Etes-vous certain que la forte avance diminue les risques d'auto-allumage ? Au contraire, le moteur chauffant plus, il y a beaucoup de chance pour qu'elle le favorise.

Votre rapport de compression n'est pas aussi élevé que vous semblez le penser. Avec une lumière mesurant 35 % de la course (environ), votre rapport de compression corrigé n'est que

de 7,3, valeur honorable mais pas très élevée. Un moteur course peut atteindre 8,5 ou 9.

Enfin, le serrage lorsque l'on coupe les gaz n'est pas dû à un défaut de lubrification mais au refroidissement brutal du cylindre (le piston restant chaud un peu plus longtemps). La solution n'est pas d'améliorer le graissage, mais de diminuer la température de fonctionnement. Et l'on revient à la nécessité de diminuer l'avance ce qui vous permettrait sans doute d'appauvrir la carburation. Votre moteur tourne bien parce que vous le refroidissez abondamment grâce à l'excès d'essence. Lorsque vous aurez trouvé la solution pour éviter ce refroidissement interne qui nuit à la combustion complète, vous obtiendrez un rendement supérieur avec une carburation plus pauvre.

Etant un fervent lecteur de votre revue, j'ai récemment vu une rubrique sur le gonflage de moteurs deux temps.

Je suis possesseur d'un cyclomoteur Honda type PS 50. Pourriez-vous me donner quelques « tuyaux » sur les moyens de gonfler ma machine. Je vais passer incessamment le permis moto (125 cc) et ai l'intention de la faire passer devant le Service des Mines.

Mes parents trouvent qu'une 125 serait trop dangereuse.

Je désire également monter un moteur sur un kart, moteur que j'ai récupéré sur un engin accidenté. Pouvez-vous me dire si mon moteur 4 temps accepterait du nitrométhane et du méthanol sans trop en souffrir.

J.-M. MAZON,
64 - Pau.

Il est toujours possible de faire tourner un 4 temps au méthanol. Il faut alors doubler le gicleur (au moins) et augmenter le rapport de compression (au minimum 14 à 1). Les démarrages étant très difficiles avec le méthanol pur, on ne l'emploie jamais seul. Un des mélanges classiques est :

**70 % d'alcool méthylique,
20 % d'essence,
10 % de di-éthylacétal, qui joue le rôle de solvant de l'essence.**

Le nitro-méthane augmente encore la puissance du fait de l'oxygène qu'il libère (suralimentation chimique). Mais son emploi est délicat et n'est possible que sur des machines de record.

De toutes façons, l'emploi de l'alcool augmente et la puissance et le régime. Or le PS 50 a une distribution astucieuse et peu coûteuse, mais ne supportant pas les hauts régimes. Cela n'arrive plus après quelques améliorations, mais le PS 50, construit selon une technique similaire, avalait quelquefois une soupe dans une descente.

En plus, la surcharge de votre embiellage diminuera beaucoup la longévité. Ne comptez pas sur plus d'une centaine de kilomètres !

Je suis un fidèle lecteur de votre revue et je vous félicite de vous intéresser plus particulièrement aux petites cylindrées.

Je me permets aujourd'hui de vous demander quelques renseignements. Disposant d'une Honda 50 C110, donc vélomoteur immatriculé, je voudrais savoir s'il est possible de le transformer en cyclomoteur, n'étant âgé que de 14 ans, c'est-à-dire de respecter les réglementations concernant les pédales et les 45 km/h fatidiques. Pourriez-vous donc m'indiquer un moyen de brider les performances ? Pensez-vous qu'un bridage genre Flandria, c'est-à-dire une pipe d'admission avec pastille incorporée et carburateur de petit diamètre (Dell'Orto 16 mm) soit efficace et satisfaisant ?

Dans le cas d'un bridage possible, je pourrai donc utiliser ce Honda sans attendre 16 ans, mais serai-je obligé de faire passer mon véhicule par le Service des Mines ?

F. REYDELLET,
42 - Saint-Etienne.

Une question qui change ! Il faut, pour que votre machine devienne un cyclo, que vous montiez un pédalier. C'est certaine-

ment le plus difficile. Ensuite, après l'avoir bridée (une butée empêchant la levée complète du boisseau devrait suffire), il faudra effectivement la passer aux Mines. Renseignez-vous auprès de la Préfecture de votre département pour cette formalité. Mais tout ceci est fort complexe et ne pourriez-vous pas envisager d'échanger votre vélomoteur contre un CB 50 ? Une annonce dans notre revue vous permettrait peut-être d'effectuer cette opération.

Enfin, nous vous déconseillons de rouler sans immatriculation avec votre machine non transformée. Il faut reconnaître que de nombreux utilisateurs le font sans ennuis lorsqu'ils roulent prudemment (à 45 km/h), empruntant les pistes cyclables et possédant une facture attestant de leur propriété. S'ils savent expliquer la sage utilisation qu'ils font de leur machine, ils méritent généralement l'indulgence des autorités. Mais en cas d'accident ou s'ils tombent sur un mauvais coucheur, ils risquent de perdre toute garantie et d'avoir une très forte amende (ça se compte par milliers de francs nouveaux) !

Depuis quelques mois je lis Cyclomoto que je trouve bien fait et constituant un excellent départ pour les jeunes fanas du deux-roues.

En ce moment je possède une moto FN 250 cc de 1954, après avoir eu un cyclo Motoconfort, puis un vélomoteur Puch 125. J'ai également une moto 175 Peugeot que je voudrais transformer en machine de cross. C'est pour cette raison que je vous écris.

Quels braquet, bougie, mélange me conseillez-vous ? Pouvez-vous m'indiquer les différents réglages, ainsi que les côtes des pots de détente (2 sorties) que je pourrais monter ? Pouvez-vous aussi me donner ses caractéristiques techniques, sa puissance, ses qualités ainsi que ses défauts ?

P. MEHL,
68 - Rouffach.

Ne vous faites aucune illusion, votre 175 Peugeot, aussi bien transformée que vous le pourrez, ne sera jamais une machine de cross.

Le montage de pneus tout-terrain, d'une démultiplication courte et l'augmentation de la garde-au-sol vous permettra de vous entraîner avant d'entrer en possession d'une véritable moto de cross. A cette fin, il n'est pas nécessaire que vous vous lanciez dans des transformations coûteuses.

Les réglages et l'échappement d'origine (relevé) vous donneront une puissance suffisante pour débiter. Une couronne arrière de 50 dents augmentera nettement la tenue en côte.

Etant possesseur d'une BM 5 vitesses 50 cc en attendant mieux, très intéressé par les motos de compétition et en particulier par votre revue qui, bien qu'assez difficile à trouver en Belgique, m'apporte de précieux renseignements, je regrette toutefois d'y trouver trop peu d'études techniques (gonflage de moteur entre autres).

Néanmoins, je tiens vivement à vous féliciter pour vos articles toujours très bien conçus et pour le courage dont vous faites preuve pour contenter les « fanas ».

J'ai l'intention de m'engager en 1972 dans le championnat 50 cc avec un moteur de ma conception et, comme les ouvrages à ce sujet sont inexistant chez moi, je vous saurais gré de me faire parvenir les renseignements suivants :

Caractéristiques du moteur :

Type monocylindre 2 temps, refroidi par air. A = 42 mm. C = 36 mm. Taux de compression : 13,5 à 1. Admission par disque rotatif. Transferts : échappement par soupape de 20 mm sur la culasse, commande des modromique par tige et culbuteur.

Renseignements souhaités :

— Quel devrait être le diagramme de distribution pour un tel moteur ?

— Est-il possible de faire passer les gaz frais le long du piston, c'est-à-dire par de simples évidements dans le cylindre sans recourir aux transferts et au chemisage ?

— Est-il possible d'y adapter un système d'injection en gardant toutefois l'admission d'air par disque rotatif, ce qui, à mon avis, permettrait de mettre de l'huile dans le carter comme sur les 4 temps ?

S. DEQUESNE,
1080 Berchem Ste Agathe (BXL)
Belgique.

Le type de moteur dont vous parlez étant rare, il ne nous est pas possible de vous renseigner.

L'échappement d'un 2 T étant très anticipé et le nombre de cycle étant double au même régime, le gros problème sera la tenue de la soupape d'échappement. La distribution peut aussi être assez problématique si l'on veut obtenir une aire de passage importante.

Vous ne pourrez sans doute pas graisser le moteur comme un 4 temps, car le courant de gaz frais passant dans le carter entraînerait beaucoup trop d'huile dans le cylindre.

La solution est un graissage parcimonieux à huile perdue du type du Posiforce de Suzuki.



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-... avec pages de cours, table des matières et tous détails.

Nom
Activité actuelle
Adresse



C'est le « X1 », la toute récente nouveauté Motobécane à la ligne et à la conception résolument modernes.

Motobécane - Motoconfort présente un nouveau modèle de cyclomoteur, le X1, équipé du moteur Isodyne du Cady et possédant les performances du Cady (vitesse limitée à 33 km/h, très bonne aptitude en côte), muni de roues en alliage léger de dimensions réduites (pneumatiques de 2 1/2 x 9, c'est-à-dire d'un diamètre extérieur de 36 cm), avec une véritable carrosserie surbaissée, et conçu de telle sorte (guidon repliable, selle à fixation « télescopique ») qu'il puisse se loger dans un encombrement minime et particulièrement dans le coffre d'une voiture, dans un bateau ou dans une caravane au prix de manœuvres particulièrement simples et rapides.

Motobécane-Motoconfort a, bien entendu, étudié ce cyclomoteur « réductible » en apportant aux problèmes essentiels du pliage du guidon et de la descente de la selle des solutions originales qui garantissent au conducteur une sécurité absolue et ne lui permettent de monter sur sa machine que si le guidon et la selle sont verrouillés en position de route.

C'est ainsi que la mise du guidon rabattable en position verticale (route) provoque l'enclenchement d'un ergot de sécurité, un dispositif de blocage rapide assurant en outre le serrage du guidon dans cette position « route ».

Quant à la selle, il existe, outre le dispositif de blocage de la tige de selle dans le tube de selle, des moyens de sécurité constitués par une fourrure à encoches baïonnette intérieure au tube de selle coopérant avec un tenon traversant la tige de selle, de telle sorte que la selle ne puisse être montée ou enfoncée qu'en la déplaçant angulairement par rapport à l'axe de la machine. Dès que le conducteur dispose la selle dans l'axe de la machine, même s'il n'agit pas sur le dispositif de blocage de la tige de selle, la selle ne peut s'enfoncer que sur une longueur limitée, le tenon venant se loger de lui-même dans une des encoches « baïonnette ».

Une poignée de portage située au centre de gravité de la machine permet la manipulation aisée du X1. Le poids de la machine est d'ailleurs de 26 kg seulement (c'est-à-dire un peu plus léger que

toute une gamme mais aussi

du nouveau
chez
motobécane:

le X1



Egalement récent, le « 93 D », agréable et élégant cyclo à démarreur électrique.

Dès l'an dernier, les machines types 40 et 50 se présentaient sous forme d'une gamme de cinq modèles, avec fourche rigide ou fourche télescopique, celle-ci associée à une suspension arrière sur les 50, munis ou non du variateur automatique Mobymatic. Les modèles non équipés du Mobymatic ont été remplacés dès maintenant par des modèles nouveaux, essentiellement caractérisés par un moteur différent comportant en particulier une tubulure d'admission longue, un carburateur spécial, dit « à récupération », et un silencieux d'échappement de forme ovale, dont la longueur est parcourue trois fois par le flux gazeux, très efficace sur le plan du niveau sonore, « accordé » bien entendu avec la longue tubulure d'admission, ce qui permet au conducteur de bénéficier aux bas régimes, dont l'importance est essentielle en côte et pour les démarrages, d'une amélioration sensible du couple moteur. Ces trois modèles nouveaux sont la N 40, la N 40 T et la N 50. Ils sont présentés, soit en version Standard, soit en version Luxe (émail bicolore corail et blanc et garde-boue en inox). Le phare nouveau style, de grande dimension, à optique réglable qui est celui de la 50 Luxe et la 50V Luxe, a été choisi pour la version Luxe de la nouvelle Mobylette N 40 T. Il a été également adopté pour la 40 V Standard.

Il faut rappeler que tous les modèles de Mobylette sont équipés d'un dispositif automatique de tension de courroie.

Dans les modèles un peu plus lourds, les AV-AU 85 et AV-AU 88 continuent leur carrière à la satisfaction des usagers désireux d'avoir une machine plus « étoffée » et un réservoir de contenance plus élevée en vue d'importants trajets routiers. Dans le haut de la gamme, nous trouvons les machines 92 et Spéciales, essentiellement caractérisées par la présence d'une boîte-relais à deux positions (moteur et cycle), plus généralement destinées aux trajets longs et difficiles sur route, grâce à leur variateur Mobymatic à double poulie extensible (importante plage de variation de 2,6) qui leur permettent d'aborder les côtes les plus « coriaces ».

le Cady, qui était le plus léger des cyclomoteurs).

Il est possible de loger le X1 dans dans le coffre d'une voiture, sans risque d'ailleurs de salir l'intérieur de ce coffre, le bouchon de réservoir étant prévu parfaitement étanche, avec possibilité de fermer la mise à l'air.

Le cyclomoteur X1 comporte deux versions, la version Luxe étant équipée d'indicateurs de changement de direction avant et arrière et d'un feu stop.

Le X1, par son très faible encombrement en longueur (1,25 m), se prête particulièrement aux exigences de la circulation urbaine. Cette longueur est exactement la moitié de la largeur maximale autorisée pour les véhicules automobiles (2,50 m). Mais les caractéristiques dimensionnelles de cette machine n'ont pas été obtenues au détriment de la position du conducteur, et les emplacements des poignées de guidon, de la selle et des pédales sont ceux des cyclomoteurs classiques.

On peut considérer que, dans ces conditions, le X1, avec son encom-

brement excédant le moins possible le gabarit d'un piéton — demande souvent formulée par les urbanistes — sa maniabilité et son silence, est de nature à donner le maximum de satisfaction, non seulement à son conducteur, mais aussi aux spécialistes de la circulation urbaine et aux techniciens de « l'environnement ».

LES MOBYLETTES ET LES SPÉCIALES

Avec plus de neuf millions de Mobylettes produites jusqu'à présent et 70.000 Cady, Motobécane-Motoconfort s'achemine allègrement vers les dix millions de cyclomoteurs, cap qui sera dépassé au cours de l'année 1972. Ce succès tient évidemment à la conception de ces machines : la plus grande simplicité de conduite grâce à l'adoption généralisée de l'automatisme (embrayage automatique, double Dimoby, changement de vitesse automatique Mobymatic), facteur de sécurité qui justifie les avantages

administratifs accordés au cyclomoteur, les soins particuliers apportés d'ailleurs à tous les éléments conditionnant la sécurité de la machine : tenue de route, freinage, éclairage, ainsi qu'une attention spéciale apportée au problème du silence que Motobécane-Motoconfort considère comme essentiel (des résultats sont déjà enregistrés assez sensiblement au-dessous des niveaux réglementaires qui sont pourtant d'une sévérité certaine). Succès dû, d'autre part à l'importance et à la technicité du réseau commercial, avec un nombre élevé de points de vente (18.000) et une solide expérience du moteur de 50 cc Motobécane-Motoconfort sorti à près de dix millions d'exemplaires !

Si la descendance du Cady d'origine, apparu en 1965, est représentée par quatre modèles, celle de la Mobylette, apparue en 1949, est représentée par onze modèles (un certain nombre d'entre eux comportent d'ailleurs deux versions : Standard et Luxe), ce qui permet d'offrir à chacun l'engin « sur mesure » répondant à ses exigences et à ses possibilités financières.

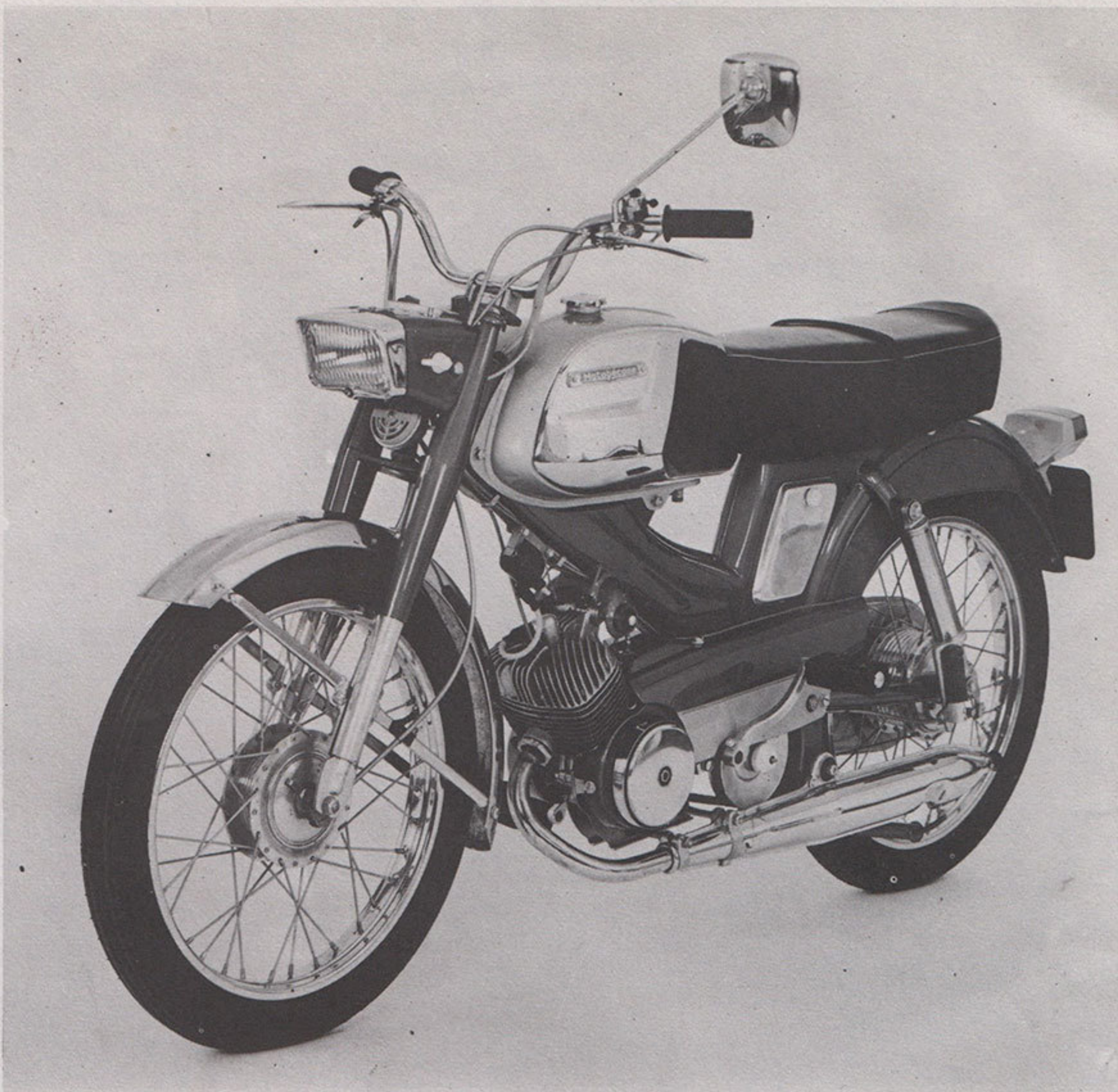
Egalement nouveau, le vélomoteur « Type 75 », qui sera équipé en série d'indicateurs de changement de direction avant et arrière et d'un stop.

La SP 94 TT sera maintenant équipée d'indicateurs de changement de direction avant et arrière, et d'un feu stop, à l'instar de la 93 D (à démarreur), qui était la seule à les posséder jusqu'à présent; clignotants et stop sont alimentés par batterie de 12 volts sur la 93 D, par le volant magnétique sur la SP 94 TT. Ces machines bénéficient d'une présentation particulièrement luxueuse, et la SP 94 TT (tous terrains) comportera maintenant des pneumatiques à bande rouge.

La SP 93 et la SP 94 TT sont équipées de l'allumage type « Electronic », dont le fonctionnement est basé sur le principe d'une décharge de condensateur à travers un circuit primaire rendu conducteur par un thyristor, l'électrode de commande de ce thyristor étant liée à un capteur électromagnétique situé dans le volant magnétique; le dispositif en question supprime les organes mécaniques en mouvement, donc les causes d'usure, permet par accord du circuit self-capacité, d'obtenir la constance de l'étincelle particulièrement efficace au moment des départs, ainsi qu'une amélioration du rendement, une longévité accrue des bougies, une résistance exceptionnelle à l'humidité (le dispositif fonctionne dans l'eau) et une durée de vie pratiquement illimitée.

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR 75

Dans le domaine des vélomoteurs, Motobécane - Motoconfort présente cette année outre le vélomoteur 125, sorti en série au cours de l'année 1970, un nouveau vélomoteur, le 75, qui emprunte aux Mobylettes « Spéciales » leur transmission, à savoir pédalier-embayage automatique double Dimoby-variateur automatique Mobyomatic à grande plage de variation, mais qui est muni d'un moteur de 75 cc, dérivé d'ailleurs du moteur des vélomoteurs D 75, C 75 à culasse munie d'ailettes panoramiques, à boîte à cinq vitesses et même renforcé par rapport à ce moteur. La puissance avoisine 5 ch à 7.000 tr/mn.



Cette machine a donc été conçue en vue de permettre à l'utilisateur de concilier les avantages de simplicité de conduite de la Mobylette avec des performances plus élevées, et de donner au conducteur la possibilité légale de transporter un passager adulte, ainsi que d'utiliser les autoroutes.

La machine est équipée d'un allumage « Electronic » essentiellement basé sur le principe d'une décharge de condensateur à travers un circuit primaire rendu conducteur par un thyristor dont l'électrode de commande est liée à un capteur électromagnétique dans le volant magnétique. Ce dispositif assure une remarquable constance de l'étincelle à tous les régimes, des départs facilités, une amélioration du ralenti, la meilleure tenue des bougies, ainsi qu'une insensibilité totale à l'humidité.

La machine est équipée d'indicateurs de changement de direction AV et AR et d'un feu stop. La présentation de la 75 est luxueuse : émail noir et rouge, garde-boue avant en inox.

Le vélomoteur 75 peut être conduit par toute personne possédant, soit le permis A1 (spécial vélomoteur), soit un permis de quelque catégorie que ce soit, ce qui est particulièrement intéressant pour les automobilistes.

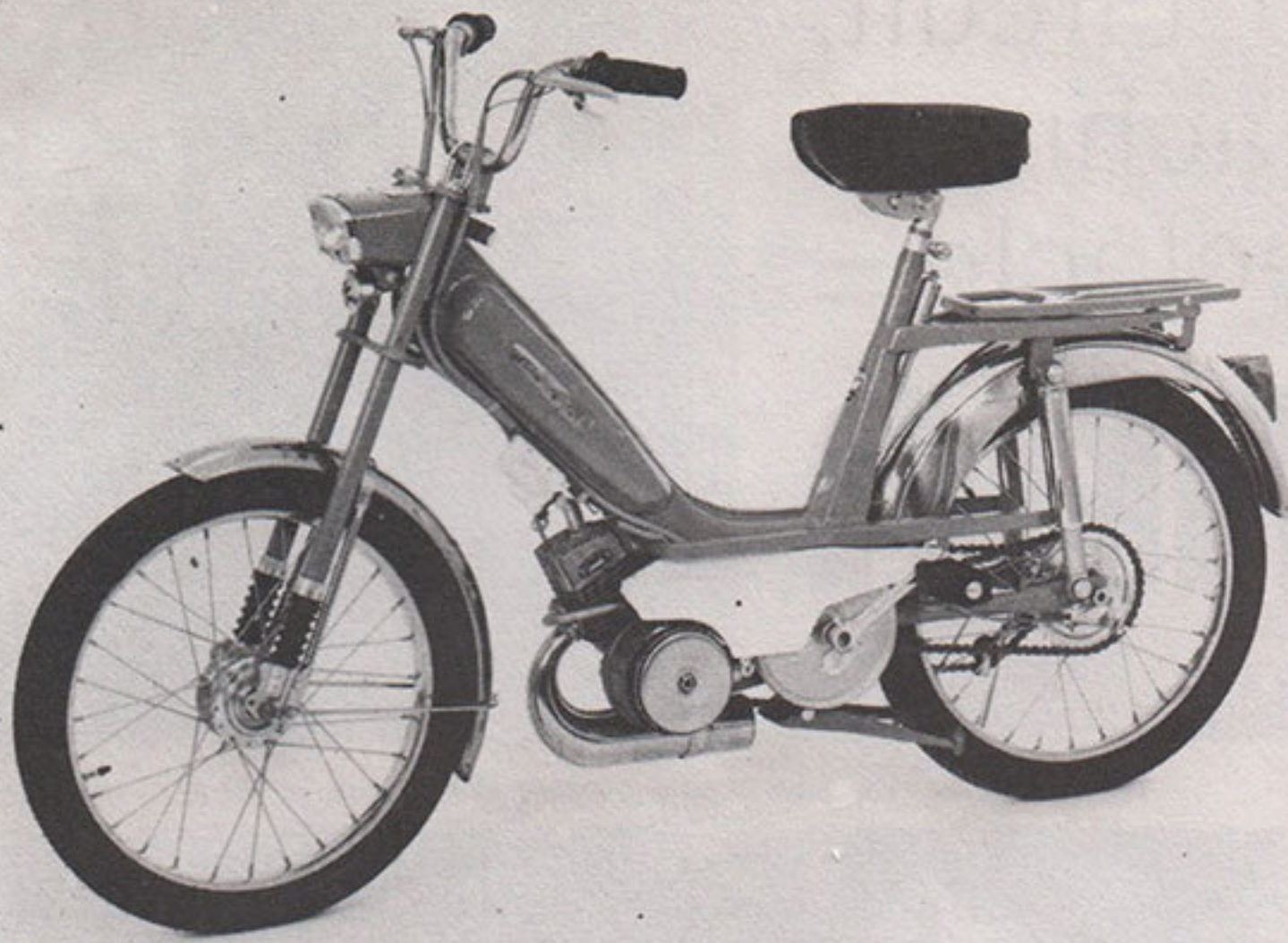
LES " CADY "

Les Cady M1 - C1 et Cady à petites roues M1PR - C1PR sont, avec leurs poids de 27 kg, les plus légers des cyclomoteurs. Très demandées par la clientèle, ces machines doivent leur succès à leur maniabilité et à leur utilisation facile en bicyclette, et le doivent également à leur moteur « Isodyne », établi en vue d'assurer la puissance la plus constante possible dans leur plage d'utilisation, ce qui permet au conducteur de disposer à bas régime d'une puissance « anormalement » élevée, cette puissance s'abaissant très rapidement au-dessus de 4.000 tr/mn environ, ce qui limite la vitesse à 33 km/h. Le couple élevé disponible aux bas et moyens régimes permet des démarrages et des reprises remarquables, tandis que les côtes sont « avalées » sans ralentissement appréciable; ceci, grâce à une conception particulière de la tubulure d'admission de très grande longueur, provoquant des phénomènes de résonance améliorant le remplissage du moteur à bas régime et le contrariant aux régimes élevés.

La mise en bicyclette de ces machines ne demande aucun effort et le pédalage est particulièrement

aisé, d'une part grâce au faible encombrement en largeur du moteur qui permet le montage d'un pédalier à manivelles rapprochées, d'autre part grâce à une transmission à haut rendement, demandant le minimum d'efforts au cycliste. Les Cady à petites roues, à vocation plus spécialement urbaine, en raison de leur faible encombrement, sont représentés par trois modèles : le PR, le plus simple, le PRT, à fourche télescopique, le PRTS, à fourche télescopique et suspension arrière; ces derniers destinés aux utilisateurs les plus exigeants sur le plan du confort. Les Cady à petites roues bénéficient d'une présentation particulièrement luxueuse et sont livrés au choix en émail rouge ou blanc, tous avec des garde-boue en inox. L'allumage comporte une bobine de grande dimension extérieure au volant magnétique, de même d'ailleurs que sur le Cady à grandes roues M1 et C1, et les Cady à petites roues sont équipés d'un avertisseur électrique.

Tous les modèles de la gamme Cady ont des bases de cadre qui forment poignées de portage à proximité du moteur, au centre de gravité de la machine, ce qui permet le portage aisé du Cady, d'ailleurs facilité par son faible poids et son faible encombrement.



Le Cady MIPR sera équipé dorénavant d'un nouveau phare en matière plastique, de lignes modernes, formant « dièdre ».

Il y a lieu de noter que les possibilités de loger le X1 dans un encombrement des plus réduits ne sont pas intéressantes seulement pour l'automobiliste, mais aussi pour l'utilisateur désireux de garer sa machine dans un espace très restreint et qu'il est aisé de la porter sur les lieux de parking en évitant par exemple d'avoir à la faire rouler dans des couloirs d'immeuble, ce dernier procédé étant généralement peu apprécié par les

responsables de l'entretien desdits couloirs.

Divers accessoires sont prévus pour les Cady : tablier pour tous les Cady, et porte-bagages avec panier amovible de présentation luxueuse en fil d'acier chromé pour les Cady M1, C1, MIPR, C1PR, tous ces accessoires pouvant être montés par les Agents Motobécane-Motoconfort.

Notons enfin, que les caractéristiques techniques des Cady leur confèrent une exceptionnelle facilité de conduite, ces machines bénéficient de la classification dans le groupe « O » du tarif d'assurance R.C. ce qui est le tarif le plus bas.

LE VÉLOMOTEUR 125

La 125 Motobécane-Motoconfort, produite en série depuis un an et demi, poursuit sa carrière à une cadence croissante qui atteint maintenant un chiffre mensuel appréciable. Il s'agit d'un vélomoteur de 125 cc, équipé d'un bloc-moteur bicylindre deux temps, solution qui correspond à une remarquable régularité du couple moteur et à une grande nervosité.

Les deux cylindres, à ailettes panoramiques largement développées, sont face à la route, et inclinés vers l'avant, assurant ainsi le meilleur refroidissement des culasses. Les ailettes en éventail des culasses dirigent le flux d'air de refroidissement vers les bougies. Le trajet des gaz : tubulure d'admission-tubulure d'échappement-silencieux d'échappement est le plus direct et le plus simple possible, ce qui assure les meilleures conditions de puissance et de rendement au moteur.

Les deux carburateurs à aiguille, à passage de 19 mm et à cuve

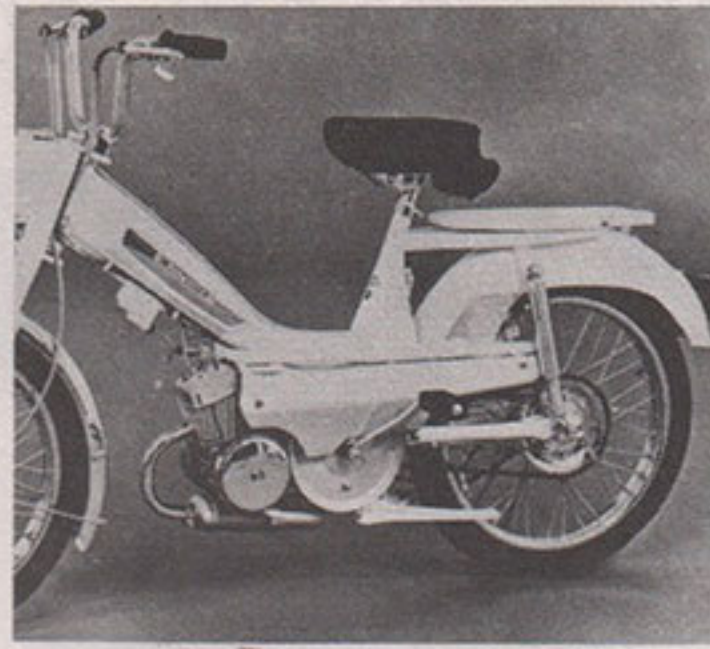
centrale, s'alimentent dans un filtre-silencieux d'admission, fixé sur le cadre, à cartouche démontable, ce qui permet un entretien très simple de ce filtre d'admission. Ses dimensions et sa position très haute permettent de rouler dans des conditions climatiques les plus dures (poussière).

Il y a lieu de faire remarquer la présence d'un vilebrequin à trois paliers, donc très rigide. La puissance « nette » (DIN) de 12,5 ch à 7.500 tr/mn correspond à une vitesse de 110 km/h. Les cinq vitesses par sélecteur et la nervosité du moteur permettent des démarrages, des accélérations et des performances en côte de tout premier ordre. Embrayage multidisques à bain d'huile.

La machine possède un allumage électronique. Célèbre maintenant, le dispositif breveté Motobécane-Motoconfort, type « Electronic », est essentiellement basé sur le principe d'une décharge de condensateur à travers un circuit primaire rendu conducteur par un thyristor dont l'électrode de commande est liée à un capteur électromagnétique situé dans le volant magnétique ou à sa périphérie (ce dernier cas est celui de la 125).

Sur la 125, chaque cylindre a son dispositif d'allumage autonome (les deux dispositifs sont d'ailleurs identiques).

Le « Cady »...
déjà 700.000 exemplaires !
Le 125, apparu l'an dernier,
est ici montré dans sa
version Luxe (en bas).



Quant à la Mobylette, si populaire que l'on emploie son nom pour désigner tout cyclomoteur, elle existe aujourd'hui à plus de 9.000.000 d'unités !

Les avantages du système d'allumage électronique résultent d'une part, dans le fait qu'il supprime tous les organes mécaniques en mouvement (donc pas d'usure et pas d'entretien); d'autre part dans le fait que, reposant sur le principe d'une décharge de condensateur dans le primaire de la bobine haute tension, il est ainsi possible d'accorder le circuit self-capacité pour obtenir, à tous les régimes, la meilleure décharge oscillante, c'est-à-dire la meilleure étincelle : d'où constance de l'étincelle à tous régimes, départs facilités, amélioration du ralenti, du rendement, pas de perlage aux bougies, pas d'encrassement ni d'usure de bougies. Le dispositif peut fonctionner dans l'eau et sa durée de vie est pratiquement illimitée.

Les pick-up électromagnétiques de commande, avec leurs ergots de came, situés à la périphérie du volant, permettent un réglage rapide et précis de l'avance.

En ce qui concerne la partie cycle, il faut remarquer le cadre double berceau de grande rigidité, auquel le moteur est fixé par cinq boulons qui assurent une dépose très aisée. Il a bien entendu été fait appel à l'avant et à l'arrière à des suspensions hydrauliques (fourche télescopique avant, bras oscillant arrière). Les pneus (2,75 x 17) sont du type « Motocyclette ». Le pneu avant ligné assure la meilleure tenue de route.

La machine est livrée avec équipement complet du siège passager (la selle, de grandes dimensions — 60 cm d'assise et 24 cm de largeur — comporte une sangle). Les repose-pieds « passager » sont fixés sur le cadre, c'est-à-dire à la partie suspendue de la machine, et sont livrés « d'origine ».

La selle à relevage latéral fait office de couvercle pour une vaste boîte à outils (longueur 27 cm). La machine est équipée de freins de grandes dimensions (diamètre avant de 160 mm avec garniture de largeur 25 mm). Le guidon est muni de leviers de frein et d'embrayage à boules de protection.

Tous les accessoires sont étudiés pour donner satisfaction à l'utilisateur le plus exigeant : compteur de vitesse gradué de 0 à 150 km/h et compte-tours mécanique disposés sur un tableau de bord éclairé, pri-

se de tachymètre incorporée au moyeu avant. Dispositif d'arrêt du moteur par mise à la masse. Un inverseur est situé au guidon (position-croisement ou croisement-route). Antivol de direction.

La machine est présentée en email rouge et noir avec flancs de réservoir et garde-boue avant chromés. La machine comporte une version Luxe, équipée d'une batterie, d'indicateurs de changement de direction avant et arrière et d'un feu stop ainsi que de deux rétroviseurs. Un soin tout particulier a été apporté dans le domaine des caractéristiques photométriques et des conditions d'installation de ces divers feux, le constructeur sachant parfaitement qu'un dispositif, imparfait, même légèrement, n'apporterait au conducteur qu'une trompeuse et redoutable illusion de sécurité.

La 125 peut être conduite par toute personne possédant soit le permis A1 (spécial vélomoteur), soit un permis de quelque catégorie que ce soit, ce qui est particulièrement intéressant pour les automobilistes. Il y a lieu de rappeler que la 125 Motobécane-Motoconfort a été choisie par les C.R.S. pour leur piste itinérante d'éducation routière qui, cette année, de mai à octobre, est établie successivement dans vingt-quatre villes de France et rencontre le plus grand succès auprès des jeunes.

Dix vélomoteurs 125 Motobécane-Motoconfort, dont trois à double commande permettent à tous de se familiariser avec la conduite, et les jeunes amatrices ne se montrent pas les moins assidues à s'entraîner à l'École des motards de la route.



mini-circuit,
mini-machines.
maxi-spectacle =

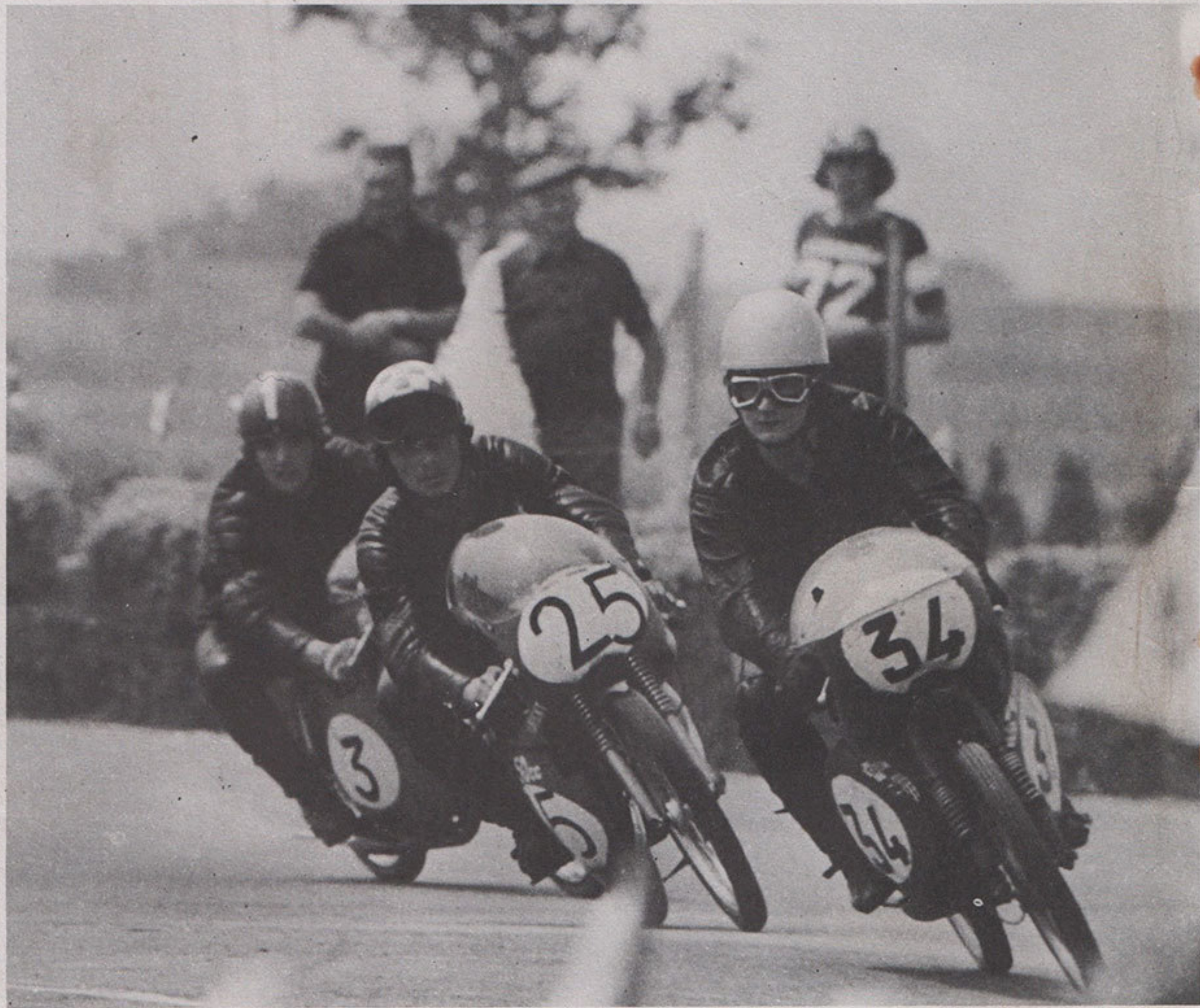
DINAN

par Laurent-Mallet

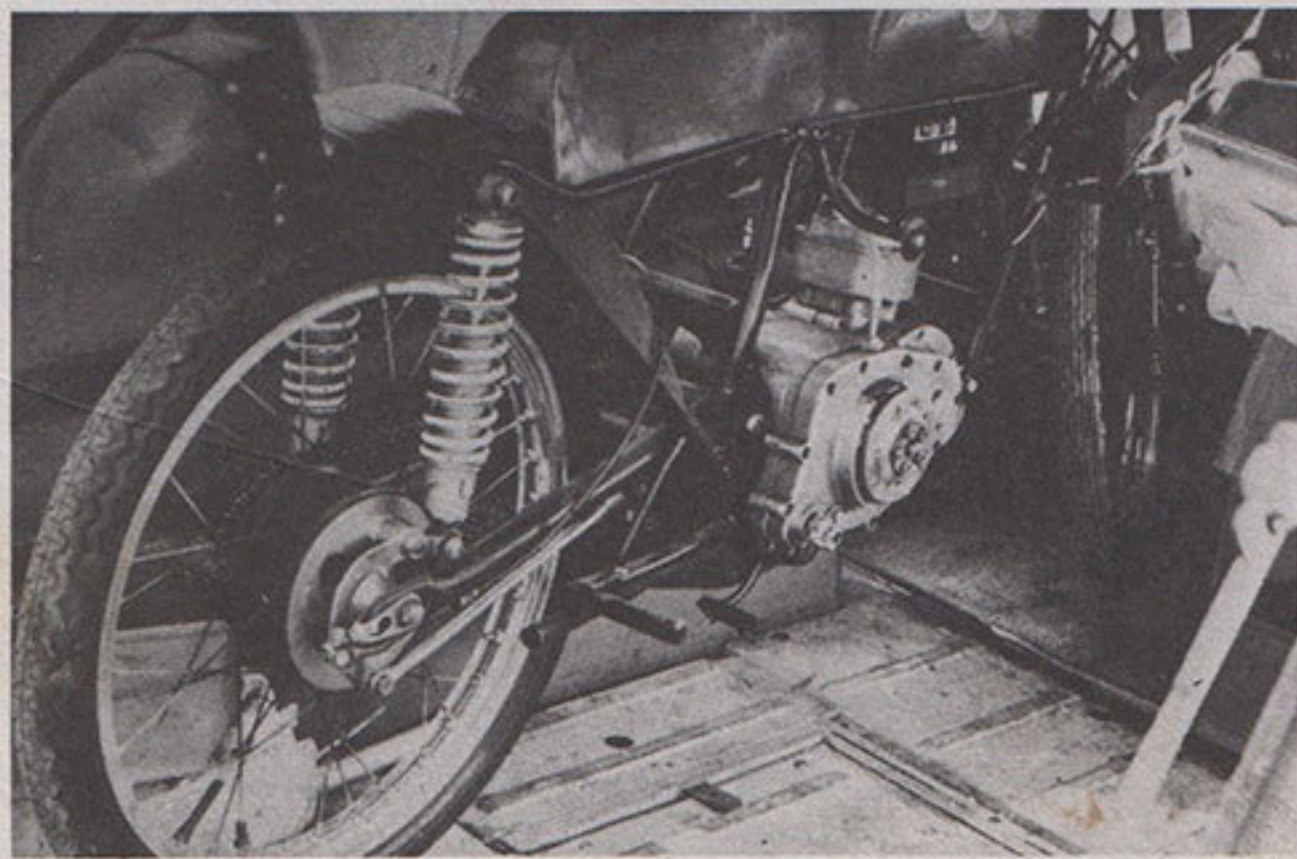


Dégoulinants d'eau, le moral au plus bas les pilotes de notre catégorie préférée quittent le circuit de Montlhéry sur lequel ils viennent de participer à une véritable course de hors-bord sans intérêt. Certes Jacques Roca a plané au-dessus du lot mais, vraiment, le spectacle était tout à fait minable...

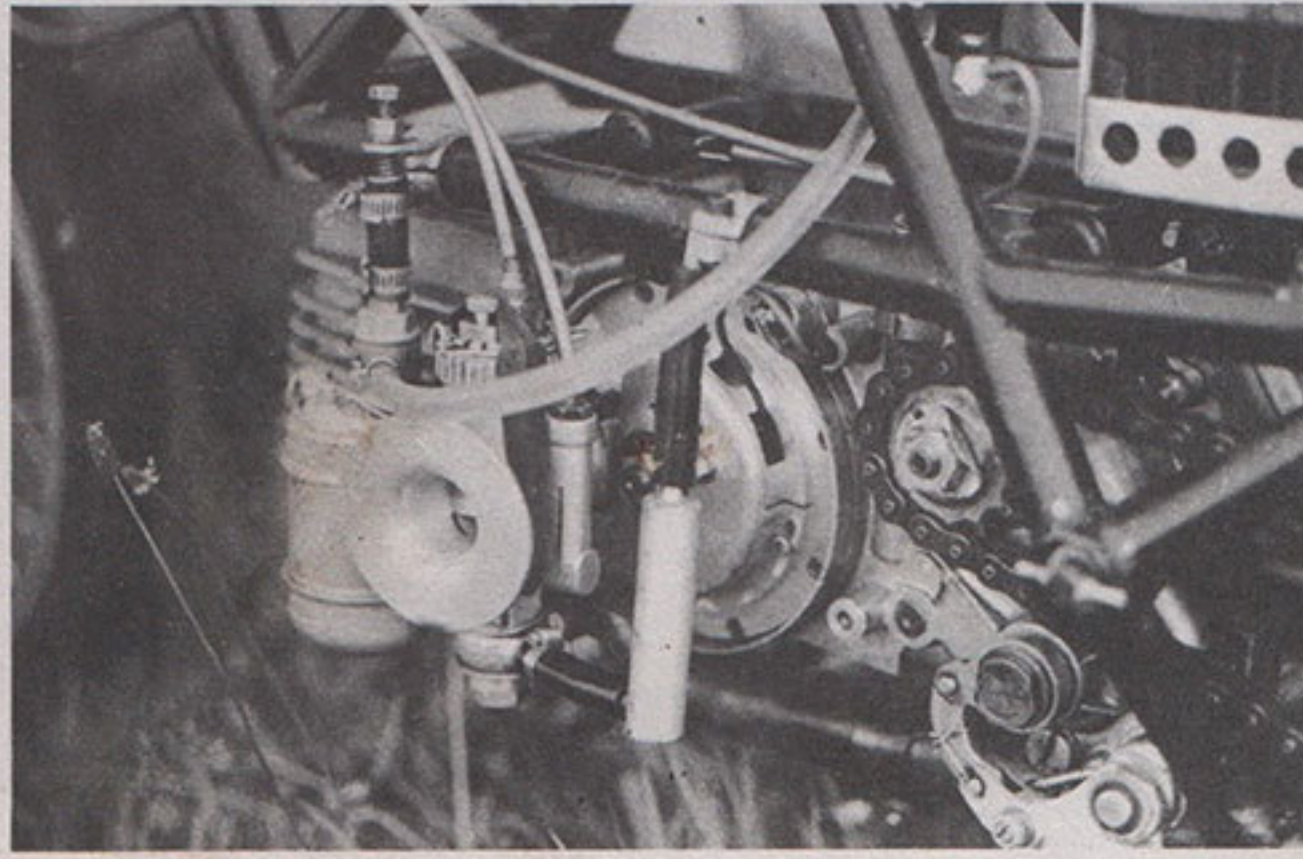
Heureusement, les préparatifs en vue des courses de Dinan viennent mettre du baume au cœur... les premiers prennent la route le vendredi, les derniers le samedi, mais tous sont présents pour les essais libres. Les nouveaux apprennent le circuit, les anciens recherchent les repères; tous admirent l'effort des organisateurs qui ont élargi la piste dans ses parties dangereuses. Godfroy a un souvenir ému pour ses dents « qui étaient si belles et qui marchaient si bien »; Roca jette un regard vengeur sur les grillages qui l'avaient envoyé en stage à l'hôpital. Vraiment, pour ces deux pilotes, il s'agit d'une revanche contre le mauvais sort... Ça et là les tentes se plantent dans une anarchie complète. Beaucoup s'installent près du circuit, d'autres — les connaisseurs — profitent du terrain de foot-ball mis à la disposition de tous par les très dynamiques patrons de l'AS Trélivan. Il y a des robinets en parfait état de marche, des toilettes propres, bref des tas de choses auxquelles ne nous ont guère habitués les organisateurs...



Vous connaissez les beautés du « short-circuit » ?



La belle « boîte à eau » Derbi n'a malheureusement pas tourné...



Le distributeur de la machine de Deneux.





Pour faire le poids et nettoyer la piste, les vedettes Couly et Morello !!!

Dinan est un circuit où l'on vient « en famille ». Les femmes et les enfants suivent leur « cher pilote favori ». Ça et là les machines sont soumises à la grosse bricole; les gamelles ont fait leur œuvre... Des boîtes à outils émergent des ruisseaux de clefs, de marteaux et de joints — il y en a même un qui resoude une patte de carénage sur son Derbi. Les copains, autour, commentent gentiment car on n'est pas pressé, les manches n'ont lieu que le dimanche. La nuit doucement enveloppe les derniers maniaques qui, inlassablement, tournent à la recherche des trajectoires. Une odeur de cuisine s'élève : vraiment il est difficile de croire que l'on est sur un circuit, c'est les vacances... les vraies...

Après un dernier pot pris ensemble chacun se retire sous sa tente... un frénétique fait un concours avec les coqs du voisinage pour réveiller en fanfare la petite colonie... Un à un, les yeux entrouverts, le poil hirsute et la barbe agressive les demis-dieux émergent... Premier souci : voir comment les machines ont passé la nuit, si la rosée ne s'est pas sournoisement introduite dans les carburateurs et les réservoirs... Rassurés et contents, c'est la cérémonie du Nescafé préparé par les épouses dévouées puis, après une toilette rapide, la conversation interrompue la veille à grand peine renaît de ses cendres... Les motards, c'est pire que les

bonnes femmes ! dès qu'il y en a deux, ça jacasse !

Le gros souci est de savoir si ce sont les cinquante ou les cent vingt-cinq qui ouvrent le feu... Les organisateurs ne semblent pas très fixés, pour un peu on jouerait au célèbre jeu : amstram-gram-pique-et-pique, etc. Mais ici, par un miracle étrange, tout est pris avec optimisme et bonne humeur. C'est le « bordel » le plus sympathique que j'aie jamais rencontré !...

Enfin les dés sont jetés... La première vague d'assaut des 50 nationaux se présente. De partout chacun voit le circuit qui ne fait qu'un kilomètre. Au départ le super favori : « Godfroy le magnifique ». Le drapeau s'abaisse et, à la surprise générale, c'est Caron qui bondit en tête et qui creuse le trou... La pointe des bottes au ras du sol, le paquet des concurrents s'emmanche dans les courbes; tout le monde est parti, sauf Godfroy qui, ce matin, semble mal réveillé et qui a engorgé... Avec une diabolique volonté de vaincre Caron conserve la tête du début à la fin. J'avoue que, pour moi, c'est une révélation car, malgré ses bonnes places, je ne pensais pas qu'il avait une telle classe... Derrière, c'est la grosse « chicore » entre Bouhaer et Gomez... se sont qualifiés : Caron, Gomez, Bouhaer, Lebre, Alberto et Couly.

Les premières éliminatoires des 125 voient deux frénétiques de talent Massieye et Bret domi-



Un poste de chronométrage très dépouillé, mais efficace.

ner le lot, le second nommé passant la ligne en tête. Se qualifient également : Belmont, Troisy et Fouquereau. Un éliminé a toutefois retenu mon attention : Lamotte, sur une motobécane très proche de la série avec ses Gurtner sport...

Deuxième série des 50 nationaux : se qualifient Bertrand, Meyer, Duperrier, Fargues et Mauer; il faut pourtant déplorer l'arrêt de Hauty qui avait fait un départ « canon ». En 125, deuxième série, les élus sont Sierra qui plane au-dessus du lot, Chevalier, Galbin, Marandet, Hardy, Colombo...

Troisième série des 50 nationaux : Le Calvez et Morello se livrent une bagarre féroce. Seul Metzger reste dans leur tour. Outre ces trois pilotes se qualifient : Binoche, Kapp et Strober.

En 125, Granon, Dauphin, Bou-teiller, James, Avez et Marguere se qualifient aussi.

Pas un seul instant l'intérêt ne baisse et si certains spectateurs quittent un instant le bord de la piste, c'est pour faire « la chasse aux canettes ».

Se repêchent en 50 : Godfroy, Colas, Troisy, Cuisinier, Lebecque et Chatel.

En 125, Le Corre, Godfroy, Cloutier, Lelong, Bouhaer et Chevessier se voient retenus pour les finales...

Les moyens de lutte contre le soleil se diversifient. Cela va de l'ombrelle belle époque au chapeau de gendarme en papier

journal. Pour ma part je me suis fait un magnifique « couvre-cheik » avec une serviette éponge mouillée et une ceinture de cuir, ce qui me vaut le surnom de Mohamed. Profitant de l'arrêt prévu pour le déjeuner, un certain nombre de pilotes et supporters se rendent au bord de la mer ou font honneur au cidre... Les finales... en première demi-finale, le spectacle vient de Godfroy; à son habitude, il engorge au départ et c'est avec presque un demi-tour de retard sur Caron qu'il s'élance; hélas pour lui, le drapeau saluera la victoire de Gérard qui vraiment tient la forme. Alberto, victime d'ennuis divers, voit s'échapper là probablement la médaille d'argent du championnat. Dans la seconde demi-finale, Morello et son Otus font la course en tête du début à la fin...

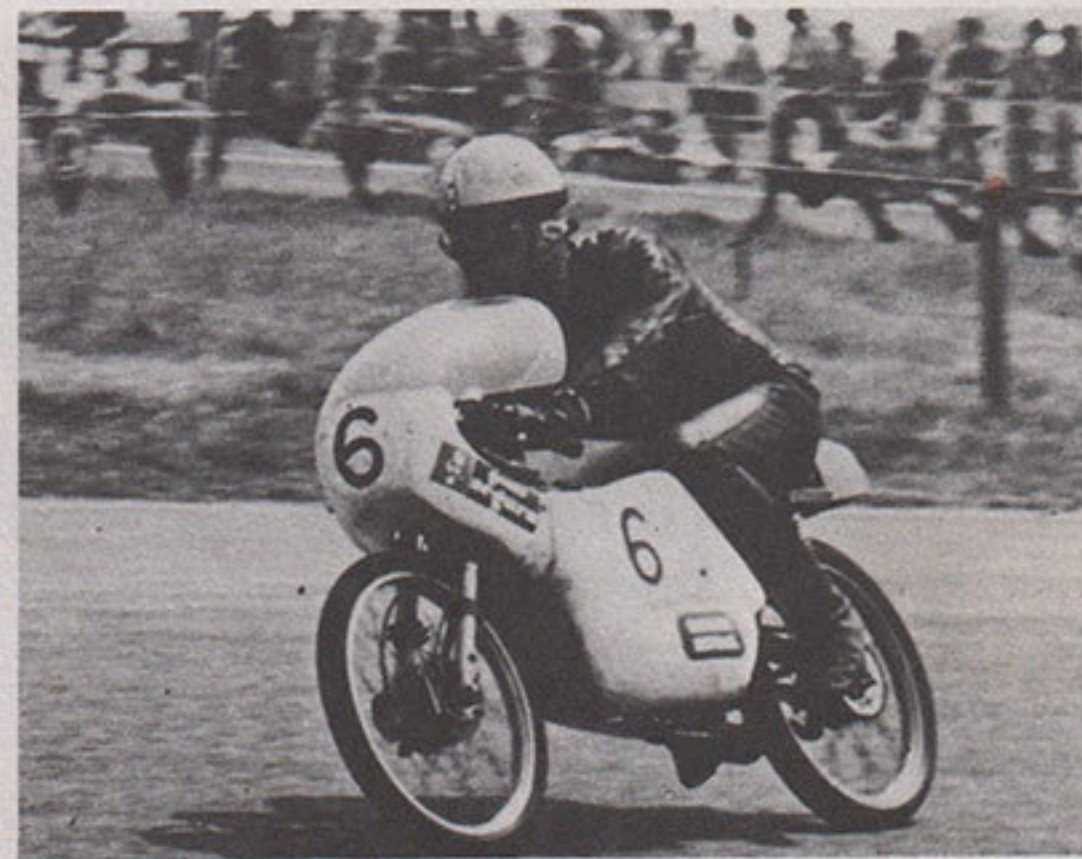
Ils sont douze sur la ligne, et malgré un coup de drapeau bien asséné au départ; Caron, encore lui, prend la fuite. Derrière, en paquet, se trouvent Fargues, Morello, Le Calvez, Metzger et Bouhaer. Godfroy est une fois de plus en train de pousser. Son Kreid' accepte enfin de prendre ses tours et la chasse s'engage; au quatrième tour il est en tête mais Caron se met « à lui sucer la roue » et, dans le dernier tour, profitant du fait que Guy est gêné par un attardé, il passe la ligne d'arrivée en vainqueur ! De retour au parc, son premier geste est d'aller s'excuser auprès de son rival : « Tu sais,



Un C 110 peu véloce mais un pilote qui attaque fort !

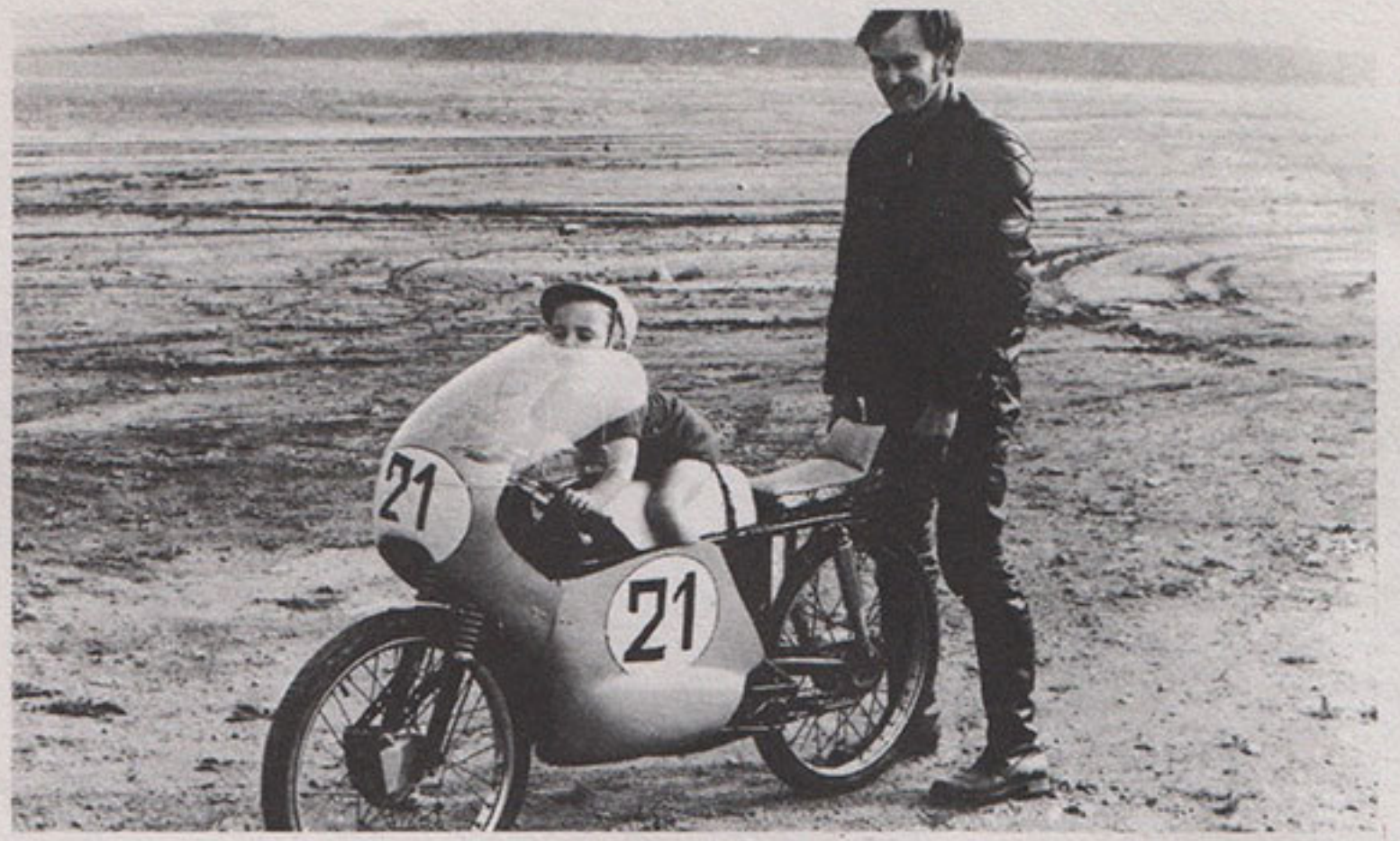


Roca et son « Kreid' usine » devant Deneux.



Le « Toum » : un pilotage sans faille et la volonté de vaincre lui permettent seuls de faire des places.

DINAN

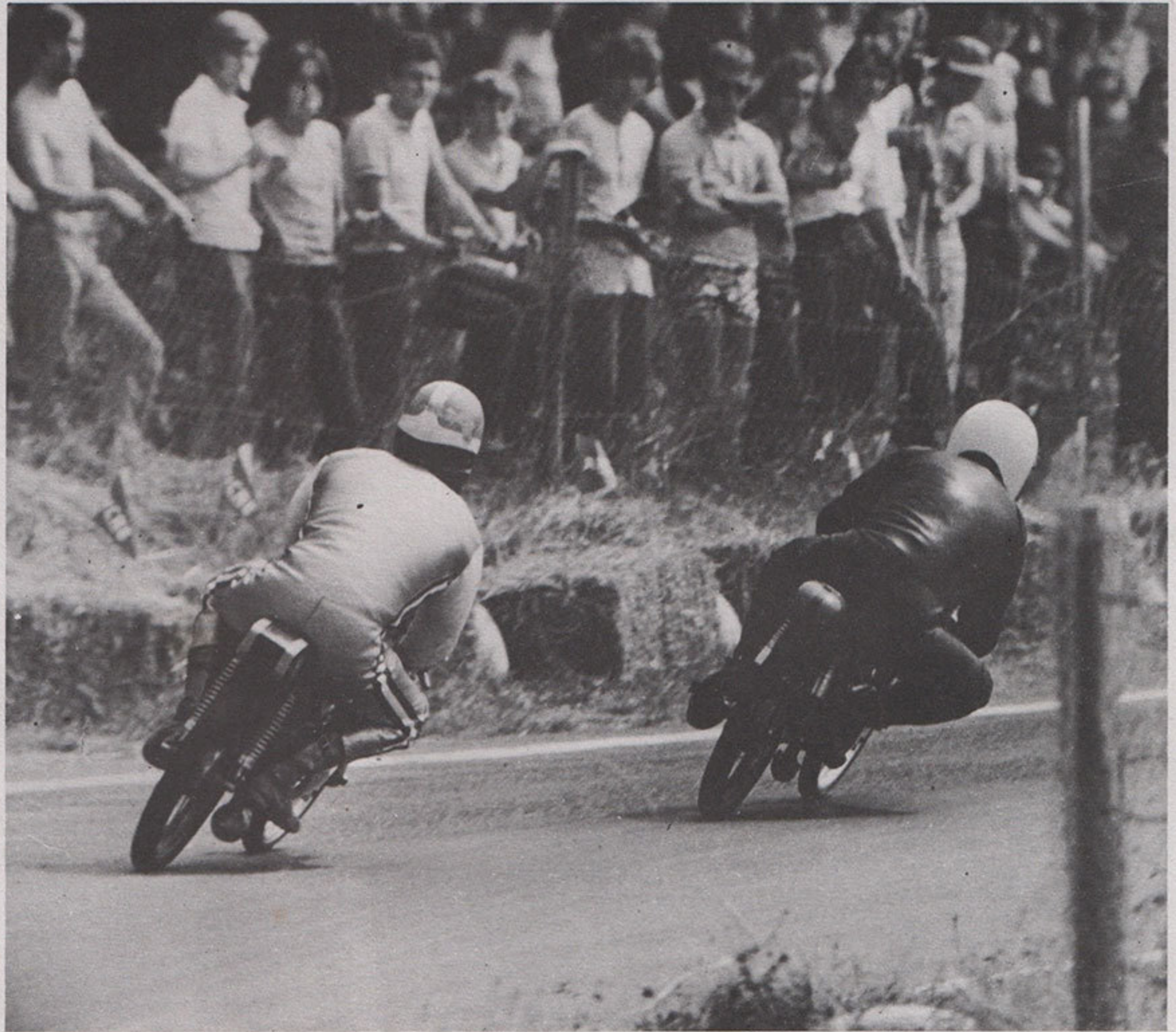


La jeune génération est déjà à l'entraînement...

quand j'ai vu la voie libre j'ai foncé ». C'est ça la camaraderie chez les pilotes de tasses à café !

Les inters prennent le départ trois fois, la victoire étant attribuée par l'addition des points. Le scénario est le même dans les trois manches : Deneux en tête, déchaîné, et Roca toujours mal parti, qui remonte comme un diable sur la machine d'usine pour gagner sans espoir pour qui que ce soit. Je trouve d'ailleurs dommage qu'une telle machine hante les circuits français; il me semble que sa place devrait être en Grands Prix... Le Toumelin remporte (grâce à son pilotage de grande classe, car sa machine n'est pas un modèle de vélocité) une troisième place très méritée devant Audry, Moreau, Millard très malchanceux, Harlay dont l'embrayage était en panne et Laporte dont la machine ne serait pas dans le coup en national tant elle « rame ».

Pour la finale des 125 nationaux, il est très dur de faire un pronostic, plus de la moitié des partants étant dans le coup : Massieye, Belmont, Chevalier, Sierra, Guilhot, Galbin et Granon se battent en paquet; le spectacle est sensationnel : pas de cadeaux mais une grande correction; l'ordre d'arrivée est le suivant : Belmont, Granon, Chevalier, Galbin, Dauphin, Guilhot, Massieye, Hardy, James, Sierra qui ne méritait pas une telle place...



Belle bagarre entre Millard et Harlay.



En 125 cc, tout est dans le style !



La Motobéc' n'a pas tenu ses promesses...



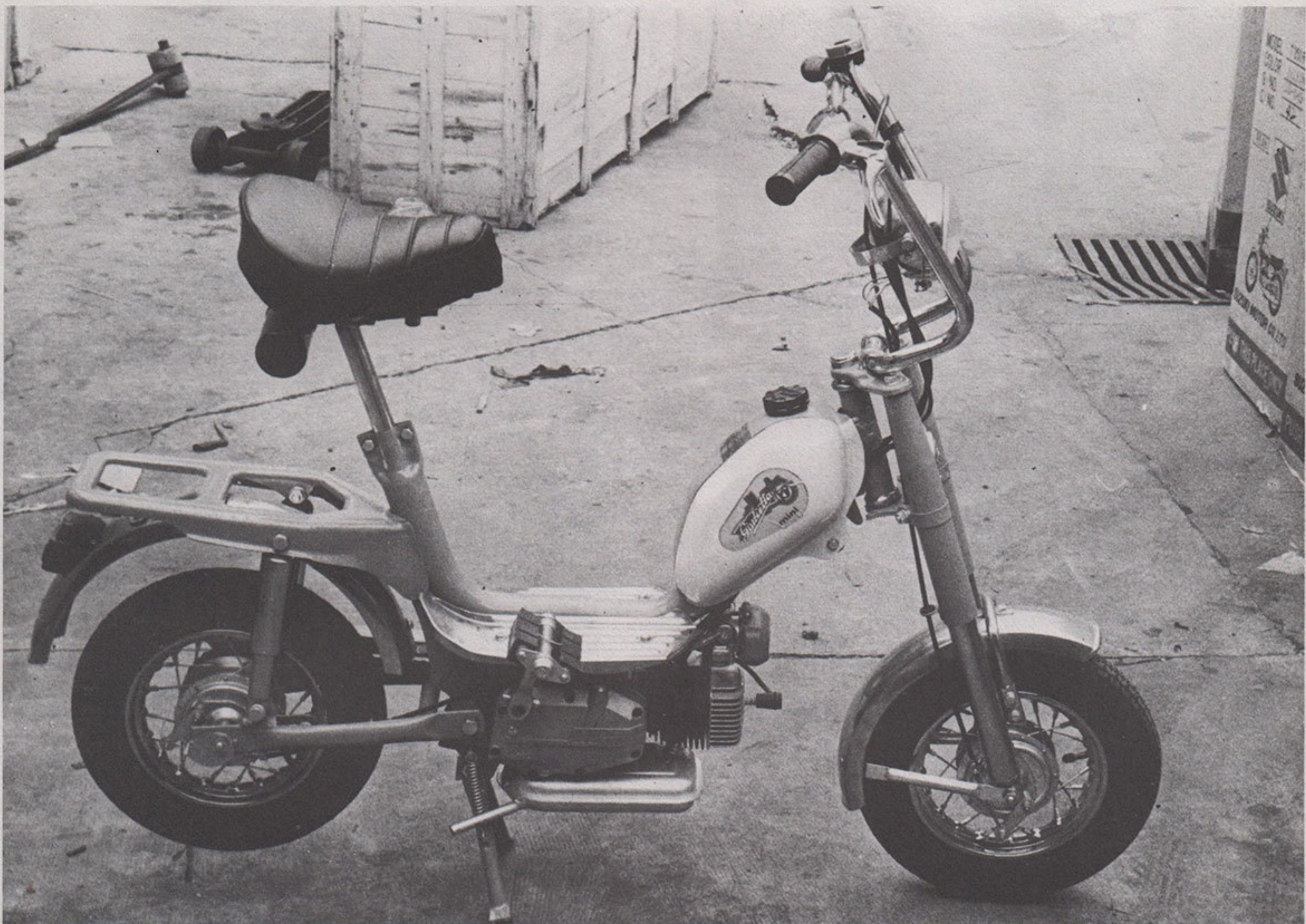
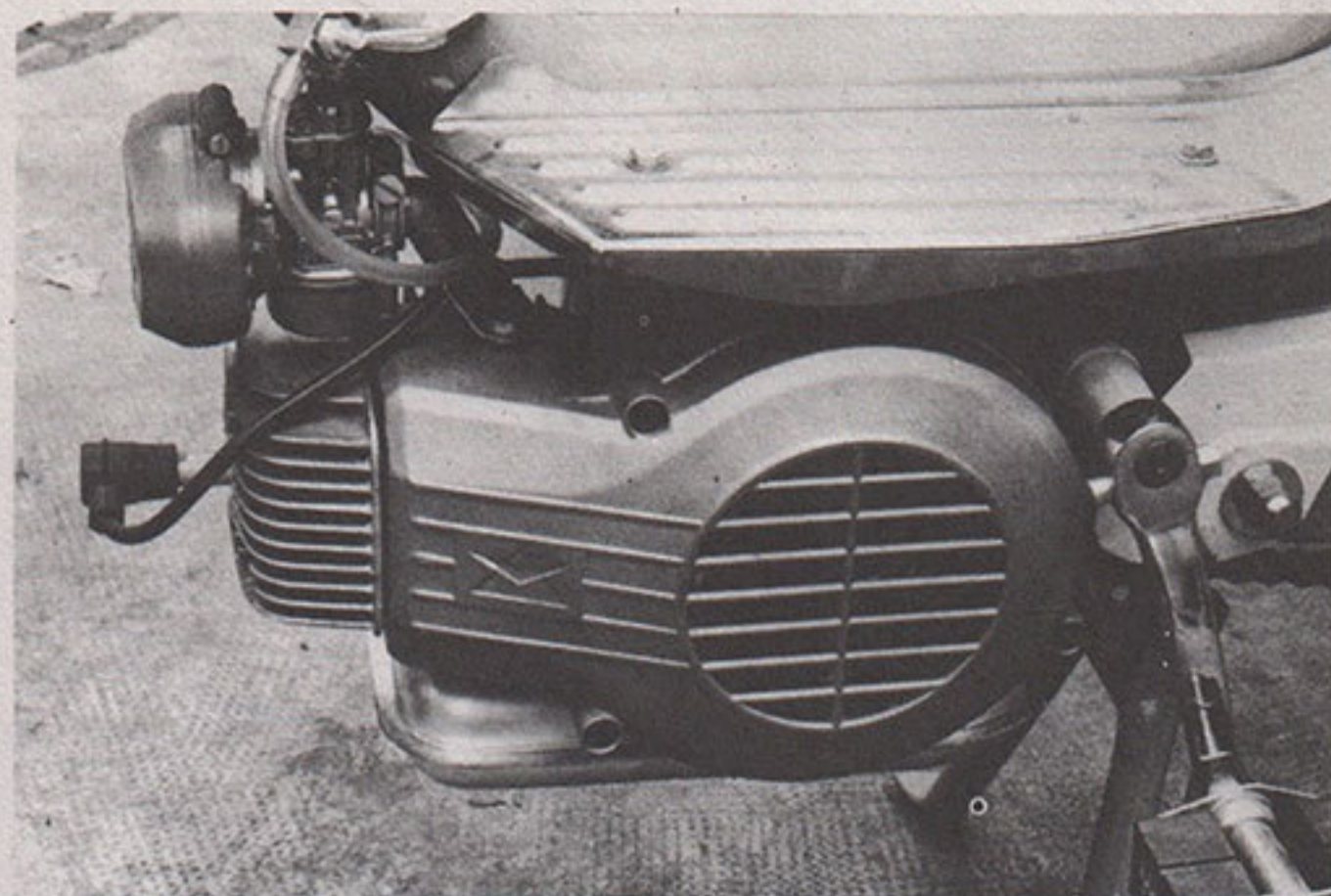
En vacances, il y en a toujours un pour travailler.

Les 125 inters voient la victoire de Roca sur une machine aux performances identiques à celles de ses collègues; seul son pilotage est la cause de son succès. Derrière lui nous trouvons Lelièvre, Millard, Huguet, Crivello, Viura, Chevalier, Benelhadj, Sabatier et Audry...

Vraiment il fallait faire le déplacement; les responsables de clubs feraient bien de s'inspirer des réalisations de ces bretons aux moyens modestes, mais qui font preuve d'un sens sportif exceptionnel.

EN PREMIERE

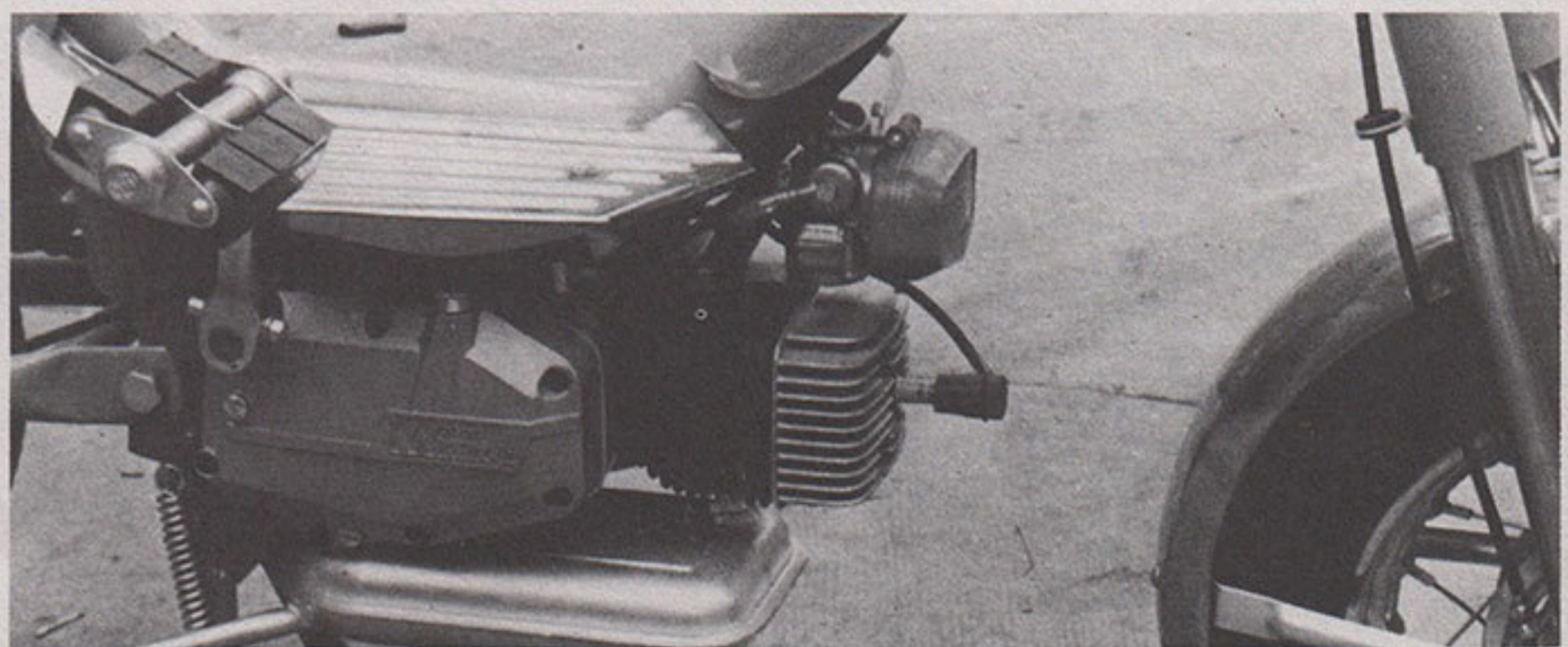
un
nouveau-né
pour GIULIETTA



Les Ets P. Bonnet, dynamiques importateurs de Giulietta, viennent de recevoir le tout dernier-né de la marque. Un mini cyclomoteur confortable : suspensions avant et arrière télescopiques, et élégant : présentation vert et crème avec de nombreuses parties chromées.

Bientôt en vente ce petit engin amusant et pratique vous sera proposé au prix de 1.289 F TTC.

Nous ne manquerons pas de vous en reparler plus en détail.





CYCLO

SPA 1971

Barry Sheene

(Photo Folie-Dupart)

ciné des insectes, des démons et bien d'autres choses encore MOTO

des insectes, des démons
et bien d'autres choses encore

Ainsi, le Continental Circus a fait l'objet d'un film et vers le début du mois d'octobre, nous pourrons aller d'un Grand Prix à un autre, voir de près les hommes et les machines qui font les saisons internationales de vitesse.

Du point de vue technique, une telle réalisation s'est heurtée à mille difficultés. Nous ne ferons pas de commentaires sur ce sujet puisque les photos ci-contre nous semblent éloquentes.

Sur le contenu de ce film, nous avons fait parler son auteur; et cela nous donne d'abord une vision pessimiste des compétitions motocyclistes. En effet, l'homme choisi comme élément central, c'est Jack Findlay, celui qui tourne dans les G.P. depuis longtemps, qui jamais n'a gagné, mais qui souvent a cassé ou bien est tombé. Findlay, c'est le « fou » qui consacre toute sa vie à préparer les quelques vingt dimanches par an pendant lesquels il va foncer, foncer et... retourner dans son camion, sans victoire, avec une machine peut-être brisée.

En contrepoint, apparaît l'ange exterminateur: Agostini, la vedette, l'homme qui gagne, qui pose, qui va par avion sur les circuits; c'est l'inaccessible tandem Ago-MV qui se joue de tous les efforts de ses adversaires et accumule des lauriers.

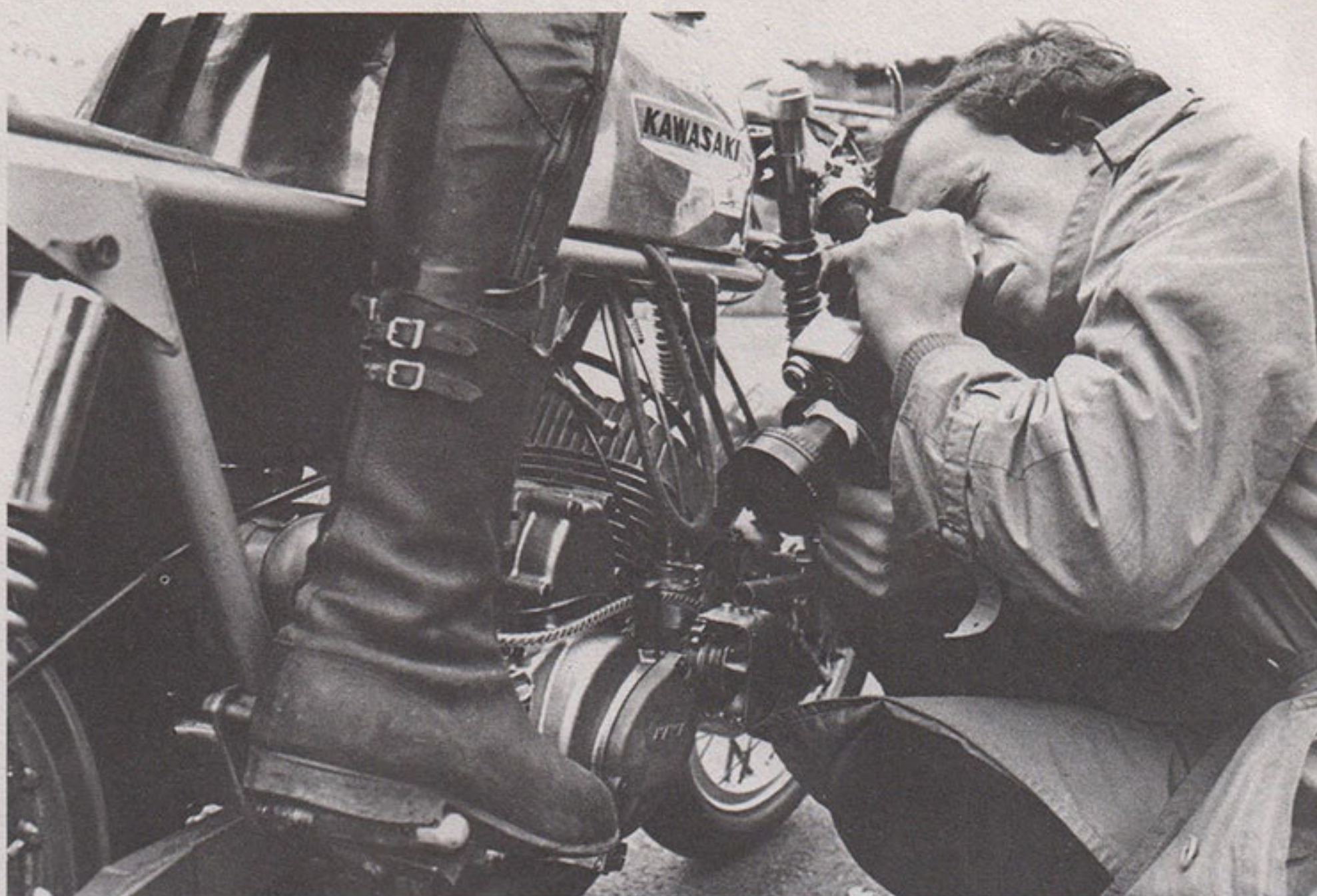
Ainsi présenté, le duel des G.P. semble impossible et décourageant. En ce sens, on peut parler d'une vision pessimiste.

Ne s'arrêtant pas à ces quelques considérations, l'auteur s'est attaché à la vie même des hommes. Et il découvre leur grande solitude. Avant le G.P. ils sont seuls. Pendant le G.P. ils sont isolés de leur public, et même, l'ignorent. Après le G.P. ils sont encore seuls. Chacun pour soi... et Dieu pour tous.

Ce qui a le plus frappé notre cinéaste, c'est le rapport entre le pilote et les grandes choses comme la vie et la mort. La vie c'est la machine et la course. C'est tout et c'est... dingue! La mort, elle est là qui guette sur chaque circuit. Les pilotes foncent vers elle, aux limites des capacités de la mécanique, aux limites de la tension nerveuse. Et la mort les fauche ou ne les fauche pas. Mais la compétition a un côté suicidaire indéniable.

La caméra a été placée du côté de ce public que les pilotes ne connaissent pas. Et encore une fois, la caméra voit à sa manière. Les pilotes qui passent ressemblent à de gros insectes bruyants. De temps en temps, un insecte s'écrase quelque part sur le bord du circuit...

C'est une vision particulière du monde motocycliste qui nous est proposée, qui n'a rien à voir avec l'enthousiasme débordant du Bol d'Or par exemple ou même avec l'air de fête de nombre de G.P. Mais une manière d'interpréter la vie ne saurait être condamnée. Elle se discute et pour cela rendez-vous à la rentrée, lorsque le film sera projeté dans les salles de cinéma.



la révolution secrète



L'emploi d'un matériau synthétique pour le carénage de tête de fourche a permis de réaliser un bloc regroupant tous les instruments et les tenant à l'abri.

F.-M. Dumas

Peugeot, l'un des plus grands noms de l'industrie française du deux-roues, est aussi l'un des plus anciens ; les Motocycles Peugeot ayant pris naissance dès 1899.

Depuis les tristes premières années 60, Peugeot a abandonné la construction des motocyclettes pour se consacrer exclusivement aux 50 cc, et ce, avec un succès croissant.

Le 104 est l'aboutissement d'une longue lignée et c'est à mon avis une parfaite image de " l'école française " du cyclomoteur : un engin automatique, puissant, confortable et sans entretien.

PEUGEOT 104

Révolutionnaire, le 104 l'est dans sa conception tant de certains éléments du moteur, l'embrayage par exemple, que dans celle de la partie cycle.

J'ai qualifié de secrète cette révolution parce que rien dans les lignes extérieures de la machine, aussi modernes qu'elles soient, ne laisse augurer de ses innovations techniques. Mon ami Dominique Bernardin vous parlera plus en détail de ces particularités mécaniques, aussi je ne m'y attarderai pas. Voyons plutôt ce qu'elles apportent de nouveau dans la conduite.

Les résultats sont de deux ordres. Le premier étant que, sitôt en selle et après avoir roulé un peu, l'on s'aperçoit que le 104 est plus nerveux et a des reprises plus franches que la majorité des engins de même catégorie à embrayage automatique.

De plus, bosses et trous sont allègrement avalés par les amortisseurs tout à fait à la hauteur et aidés dans leur travail par l'efficace suspension de la selle.

Le second résultat n'est pas immédiat mais on s'aperçoit à l'usage que le 104 ne perd aucune des qualités ci-dessus énoncées dans le temps. Point n'est besoin de réglages ni de graissage ; le système est conçu pour fonctionner longtemps, très longtemps sans qu'il soit nécessaire d'y toucher.

Nous avons nous-mêmes utilisé ce cyclomoteur à des fins utilitaires dans la très dure circulation urbaine et pendant de nombreux kilomètres (il en totalise près de 1.000 alors que j'écris ces lignes) sans qu'il manifeste la moindre défaillance ni la plus petite baisse d'efficacité.

Rappelons aussi que notre Champion National Georges Monneret et son fils Philippe ont tourné 24 heures sur le circuit de Montlhéry avec un Peugeot 104 en juin de cette année. Ils ont effectué ainsi 1.256 km à 52 km/h de moyenne et la consommation était de l'ordre de 2,1 l au 100 km.

Le moteur du 104 est un monocylindre deux temps qui délivre sa pleine puissance à 6.500 tr/mn. Le régime maximum est de 7.000 tr/mn.

La paternité de ce moteur est due à M. E. Padovani, directeur des Etudes de la Société des Cycles Peugeot. Pour les plus âgés d'entre vous qui s'intéressent depuis quelque temps déjà à la moto, ce nom n'est pas sans rappeler un glorieux passé et il constitue un très valable « certificat de garantie » quant à la qualité de ce moteur.

M. Padovani fut en effet le concepteur de bon nombre de réalisations célèbres chez Terrot d'abord (175 Rallye et Tournoi et 125 ETD) puis chez Peugeot lors de l'absorption de la première marque citée par la seconde.

Extérieurement le 104 a une apparence très moderne. Dans son habillage la partie cycle emploie abondamment le plastique teinté dans la masse, ainsi le phare, les bras de fourche, le carter de chaîne, etc. sont réalisés dans ce matériau, solide et léger.

L'esthétique générale de la machine, je l'avoue, ne me satisfait pas complètement. Je trouve ses lignes un peu trop torturées mais c'est là une question de goût et s'il n'est pas tout à fait le mien, il faut reconnaître par ailleurs que la finition est fort soignée.

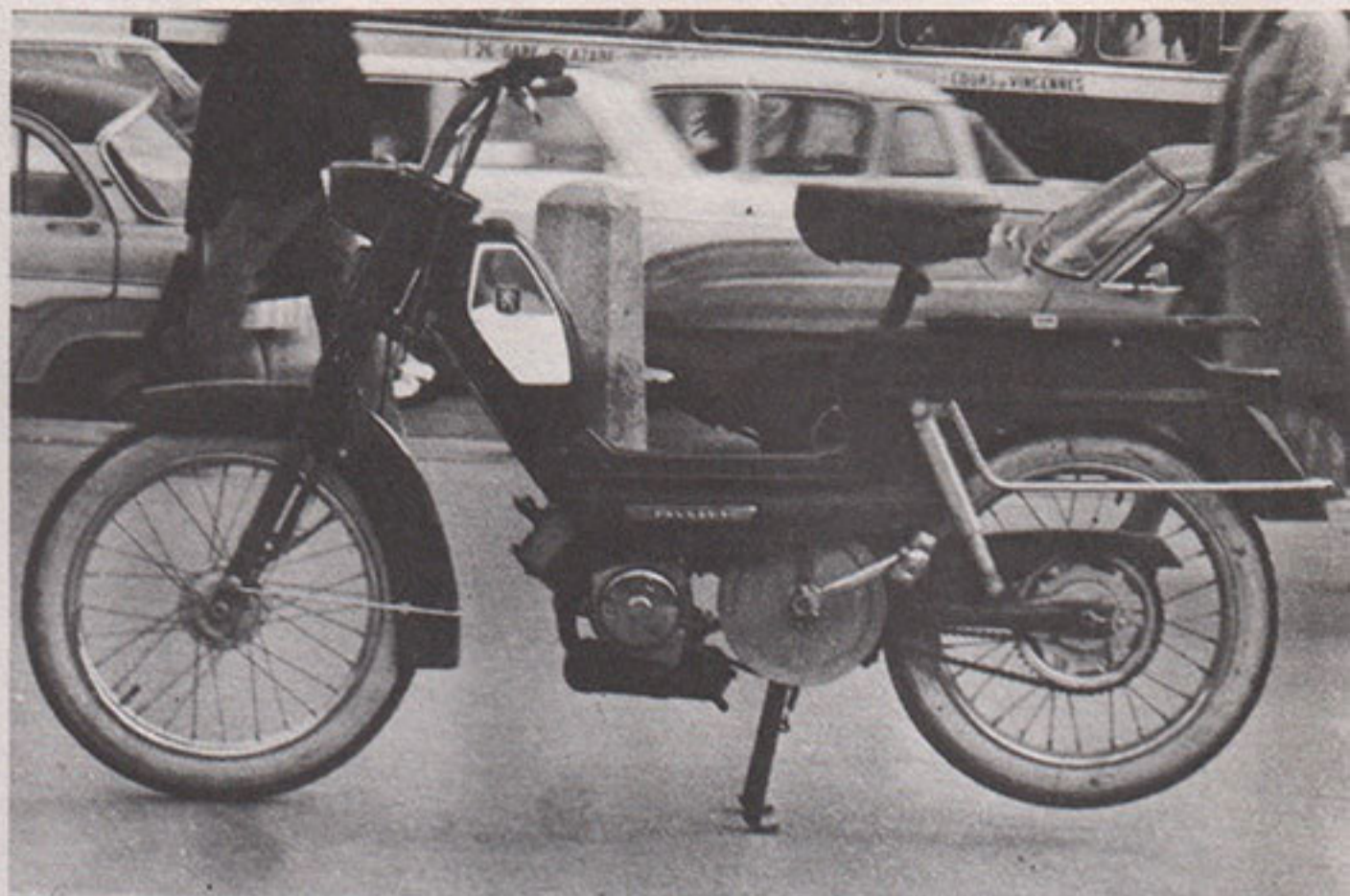
Emplacement prévu pour les sacoches sur le porte-bagages, avertisseur incorporé au carénage de phare avant, protection très étudiée, rationnelle et efficace, etc. Un côté très intéressant par le confort qu'il procure est la conception, en deux parties réglables, du guidon.

Déjà utilisé sur d'autres cyclos Peugeot et un peu différemment sur l'ancien Terrot Skipper, un 50 cc qui était en avance sur son époque, ce système apporte une facilité de réglage très appréciable et la possibilité de positionner les deux parties au goût et à la mesure de chacun. Il est aussi fort utile quand vous transportez votre cyclomoteur, de pouvoir replier les deux branches du guidon vers l'intérieur. Ceux qui aiment, et on les comprend, emporter leur moyen de transport en vacances dans la voiture familiale apprécieront le détail.

En selle et sur route on s'aperçoit bien vite que tout est étudié dans les moindres détails. Les manettes droite et gauche actionnent les freins au demeurant exceptionnellement doux à manier et efficaces.

Sur les cocottes supportant ces manettes vous trouverez d'un côté un petit bouton incorporé actionnant l'avertisseur qui, une fois n'est pas coutume, est très audible. Des petites manettes auxiliaires commandent d'un côté le décompresseur, bien utile pour un démarrage sans peine : un seul coup de pédale, comme si c'était un kick, de l'autre côté c'est la commande du starter que nous n'avons pas eu, quant à nous, à utiliser étant donné l'époque clémente à laquelle nous avons effectué notre essai.

La solution aux encombrements urbains.



Clair, net, et précis mais d'une esthétique discutable. Notez la possibilité de réglage du guidon (ci-dessous).

J'adresserai un tout petit reproche à ces leviers de décompresseur et de starter, qui sont parfois un peu gênants en conduite normale quand vous avez de grandes mains, surtout si un bout de câble « effiloché » en dépasse malencontreusement !

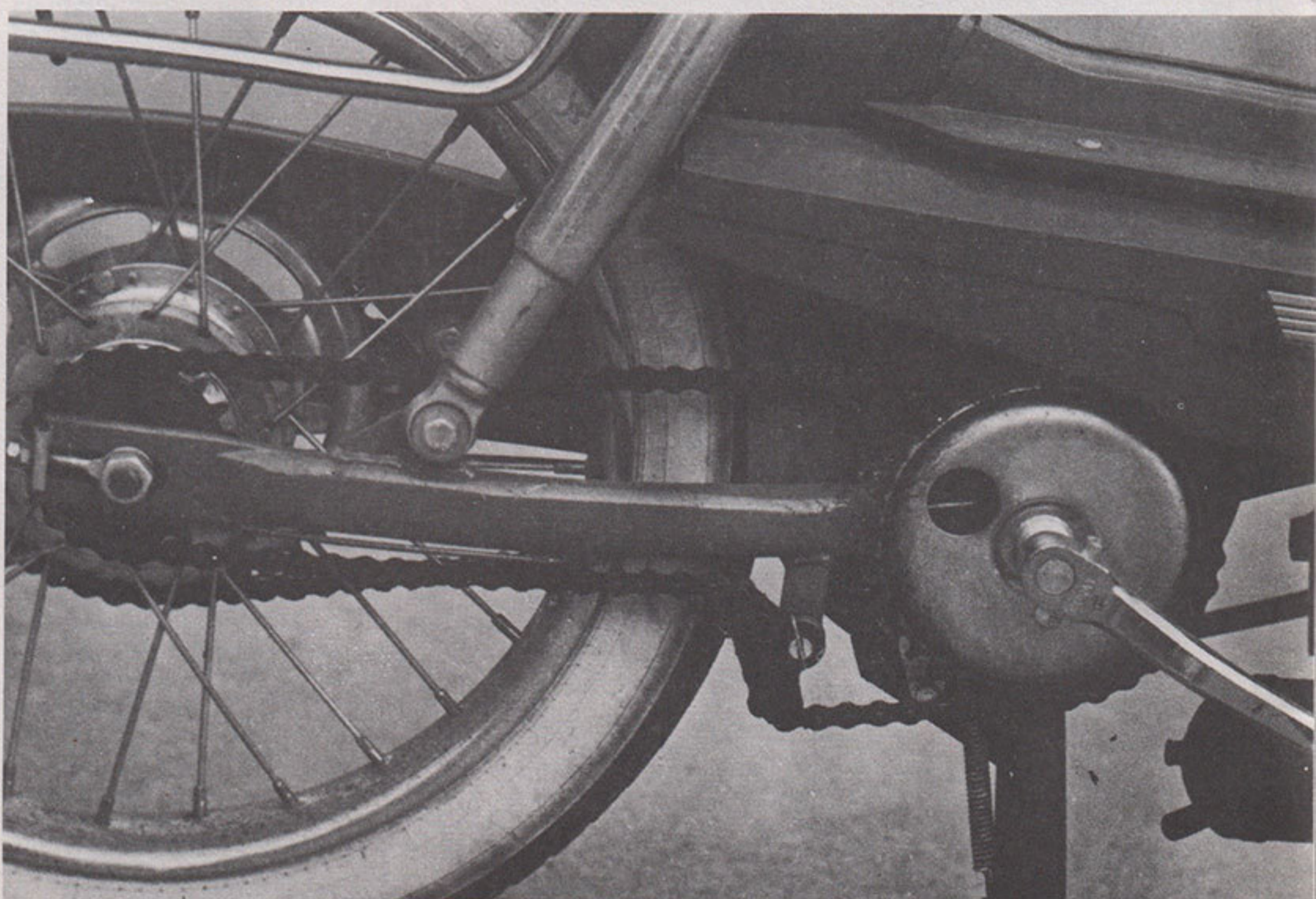
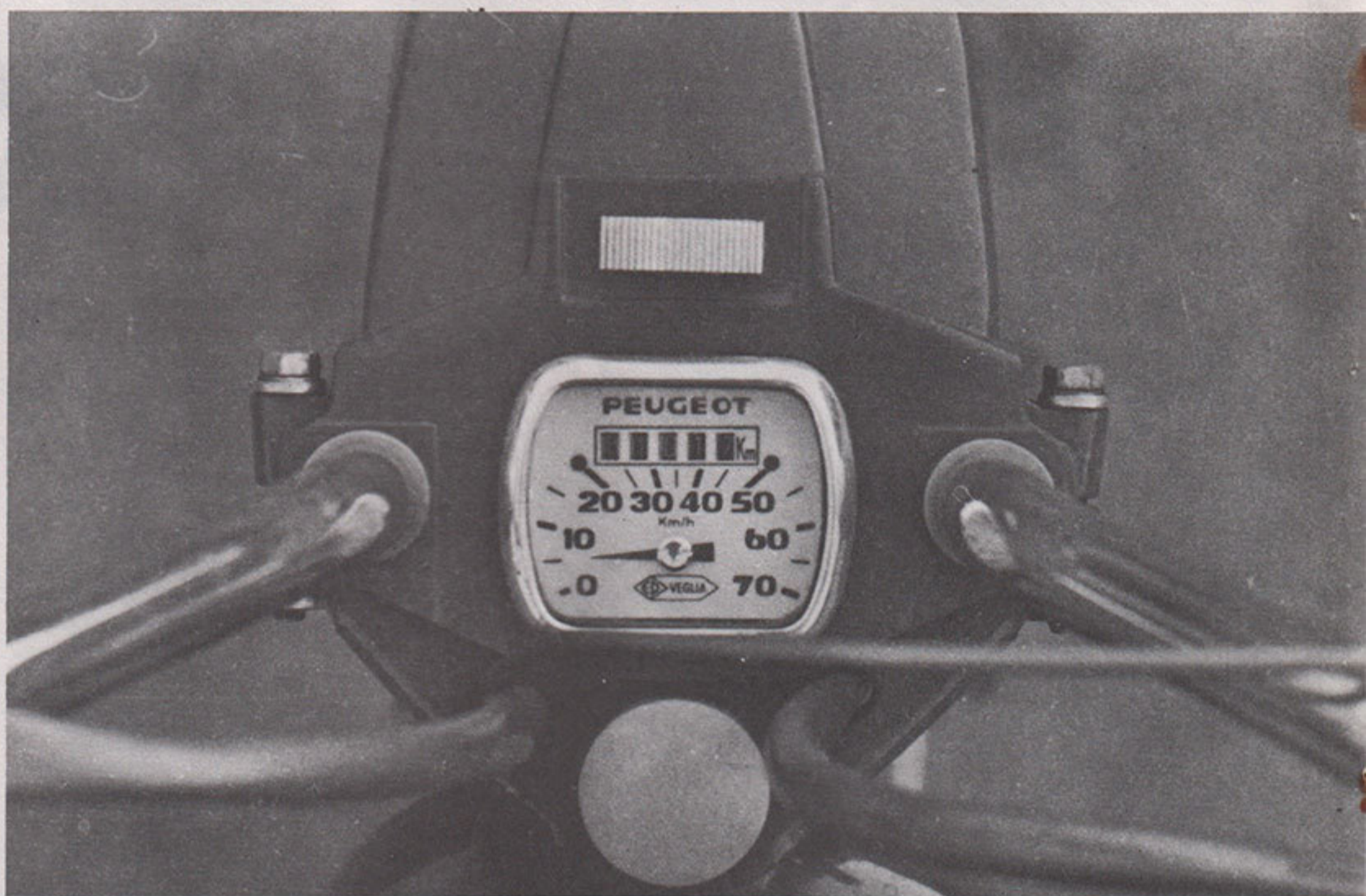
Bien en vue, le tachymètre très lisible vous indique votre vitesse et le kilométrage effectué, même la nuit grâce à son éclairage.

En bon cyclomoteur qu'il est, le 104 est bien sûr limité à 50 kilomètres à l'heure mais c'est là tout autant une vitesse de pointe que, l'exploit de la famille Monneret le prouve, une vitesse de croisière et elle est, nous l'avons vu, fort rapidement atteinte. Mentionnons aussi que les performances ne sont trop affectées ni par le profil du terrain (les côtes sont avalées sans encombre), ni par le poids du pilote. Pour reprendre une fois encore le cas du Record de Monneret, nous y avons remarqué que le père tournait en 20" de plus seulement que le fils malgré une différence de 37 kg. La puissance du moteur est donc largement calculée et le couple assez important.

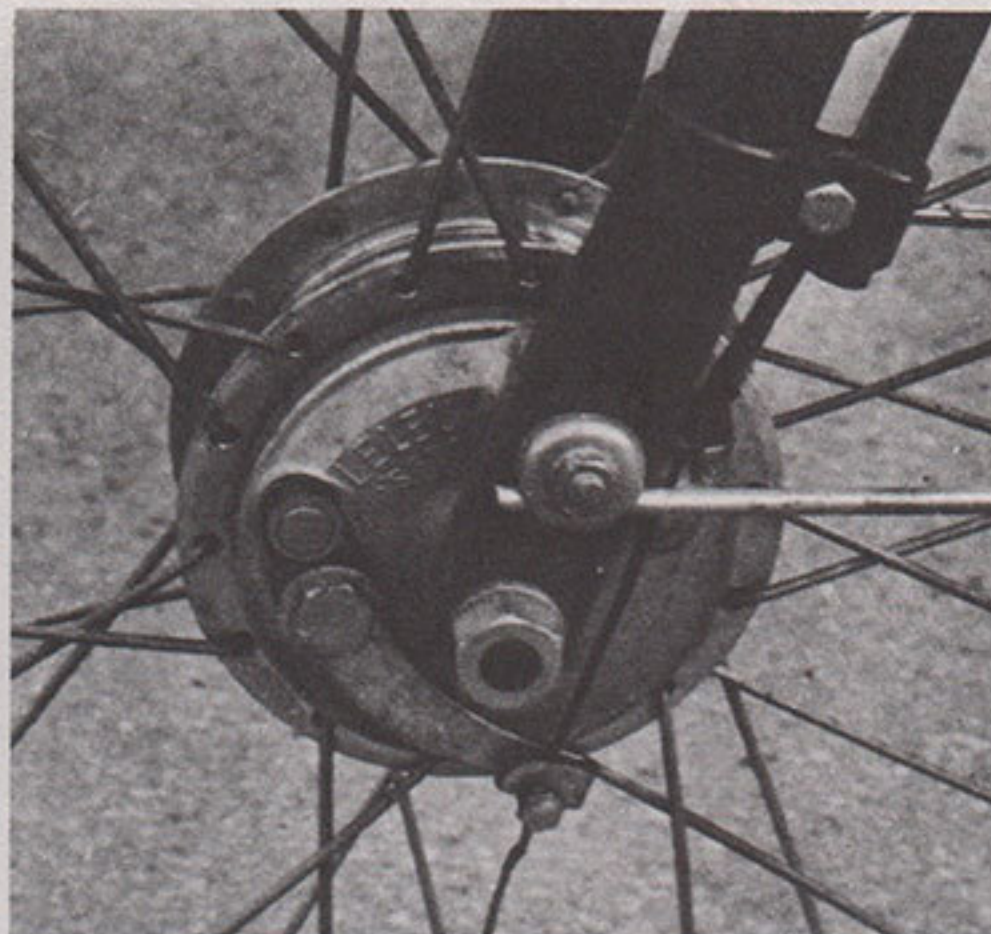
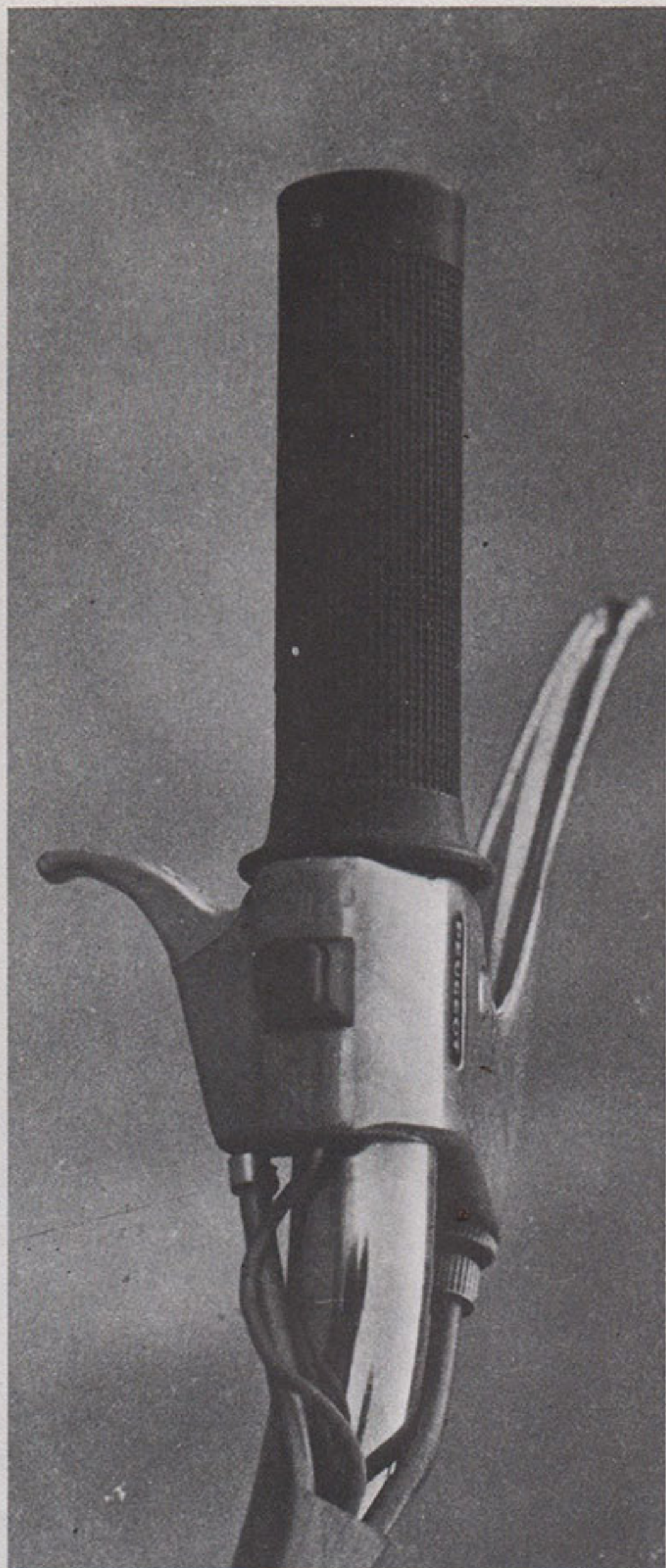
La tenue de route du 104, grâce surtout à l'excellence des suspensions, ne pose aucun problème. Ce n'est pas un 50 cc sportif avec lequel on s'amuse à « prendre de l'angle » dans les virages, mais c'est une machine de tourisme avec laquelle on passe toutes les difficultés sans avoir à s'occuper de rien. N'est-ce pas là la meilleure des qualités.

Dans le domaine de la finition, notons encore la barre de protection chromée qui entoure le garde-boue arrière et permet aux futures sacoches de ne pas aller frotter sur la roue ou les amortisseurs.

Le 104 est présenté dans un bleu « Caraïbes » fort seyant ma foi et il est disponible en trois versions : le modèle normal, et des versions plus luxueuses : le 104 Bi avec selle biplace et compteur et les 104 V (qui fait l'objet de cet essai) et VBI, avec un variateur de vitesses automatique permettant de gravir des côtes jusqu'à 16 %.



Tout a été fait pour que l'entretien soit réduit au plus strict minimum tel en témoigne ce tendeur de chaîne.

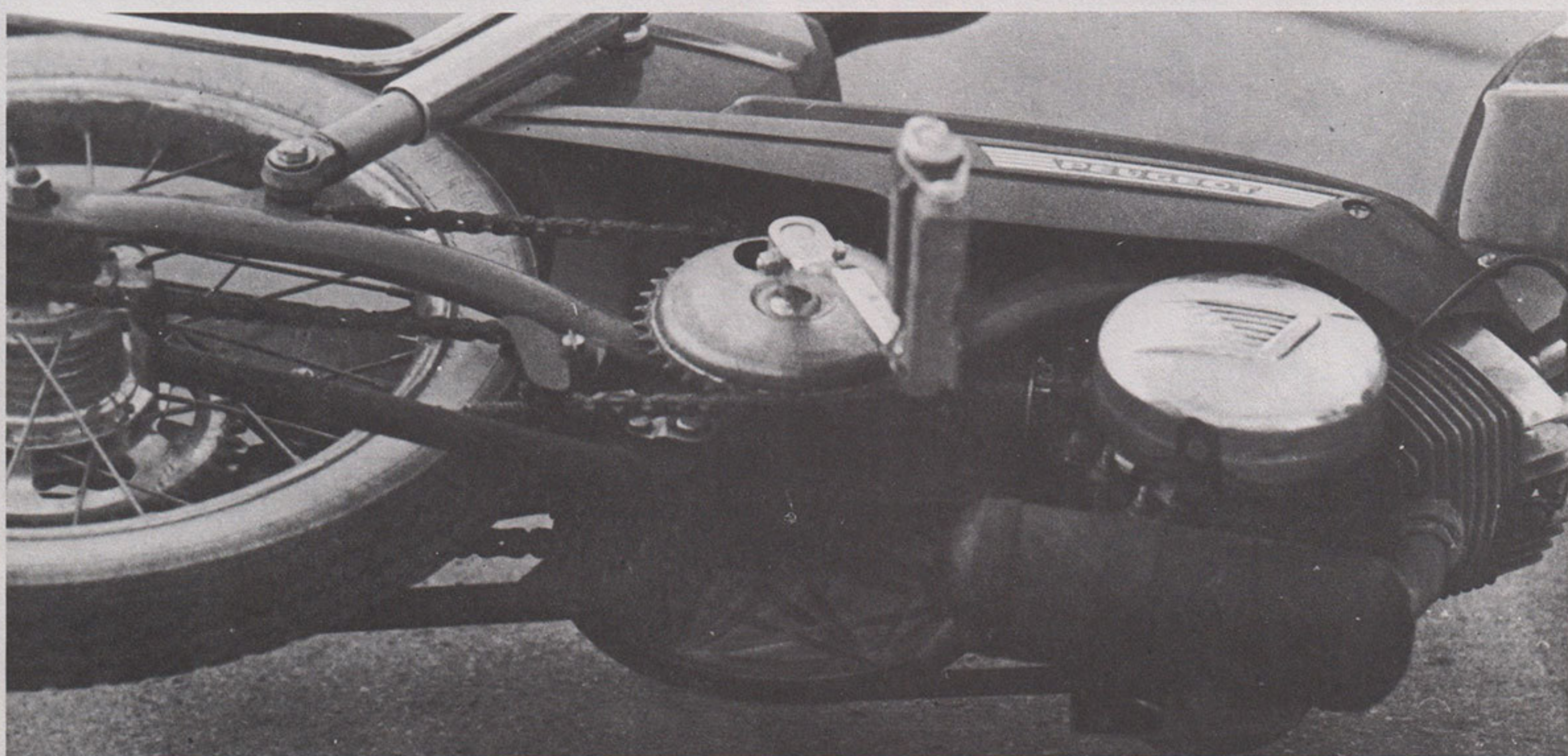
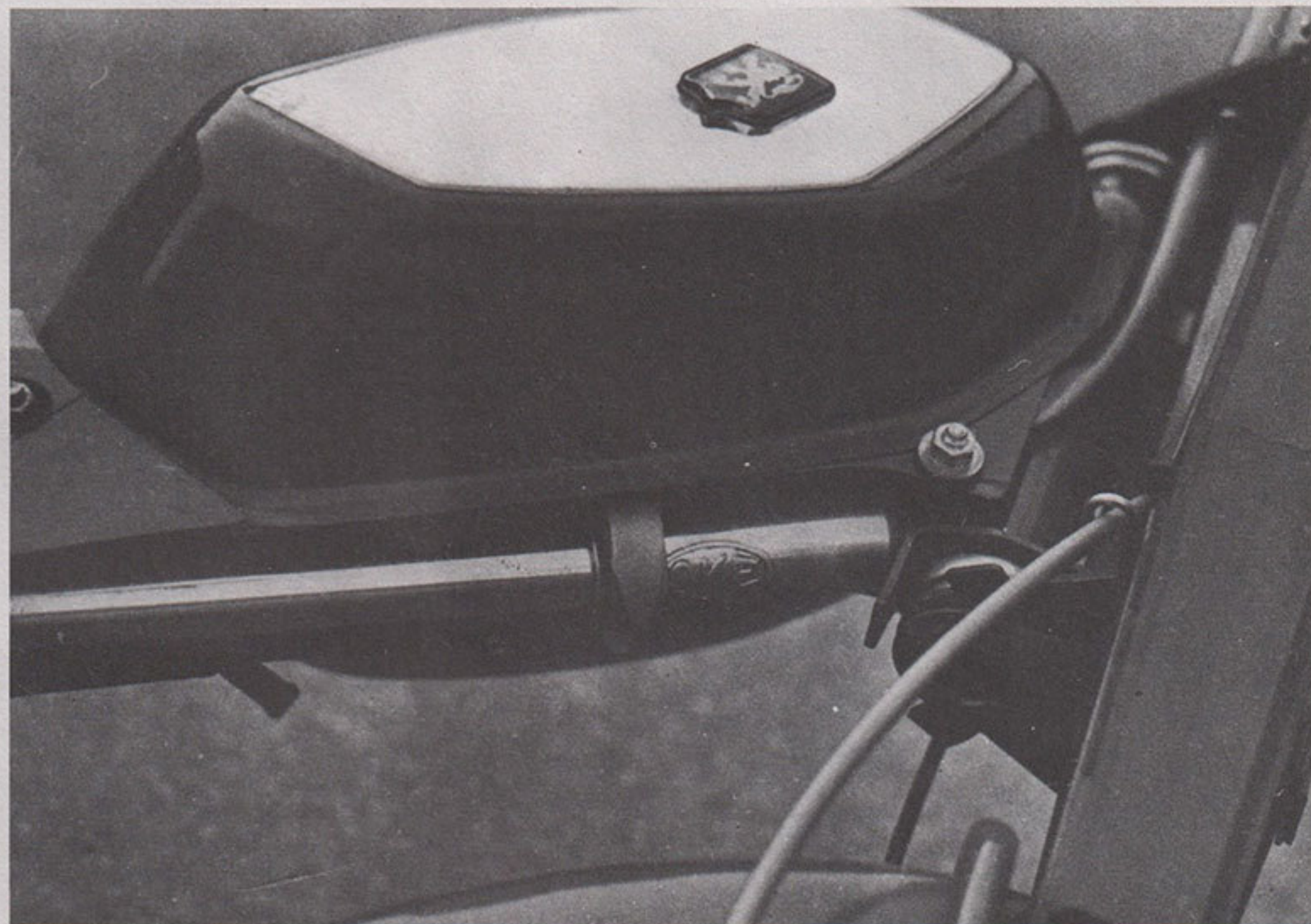


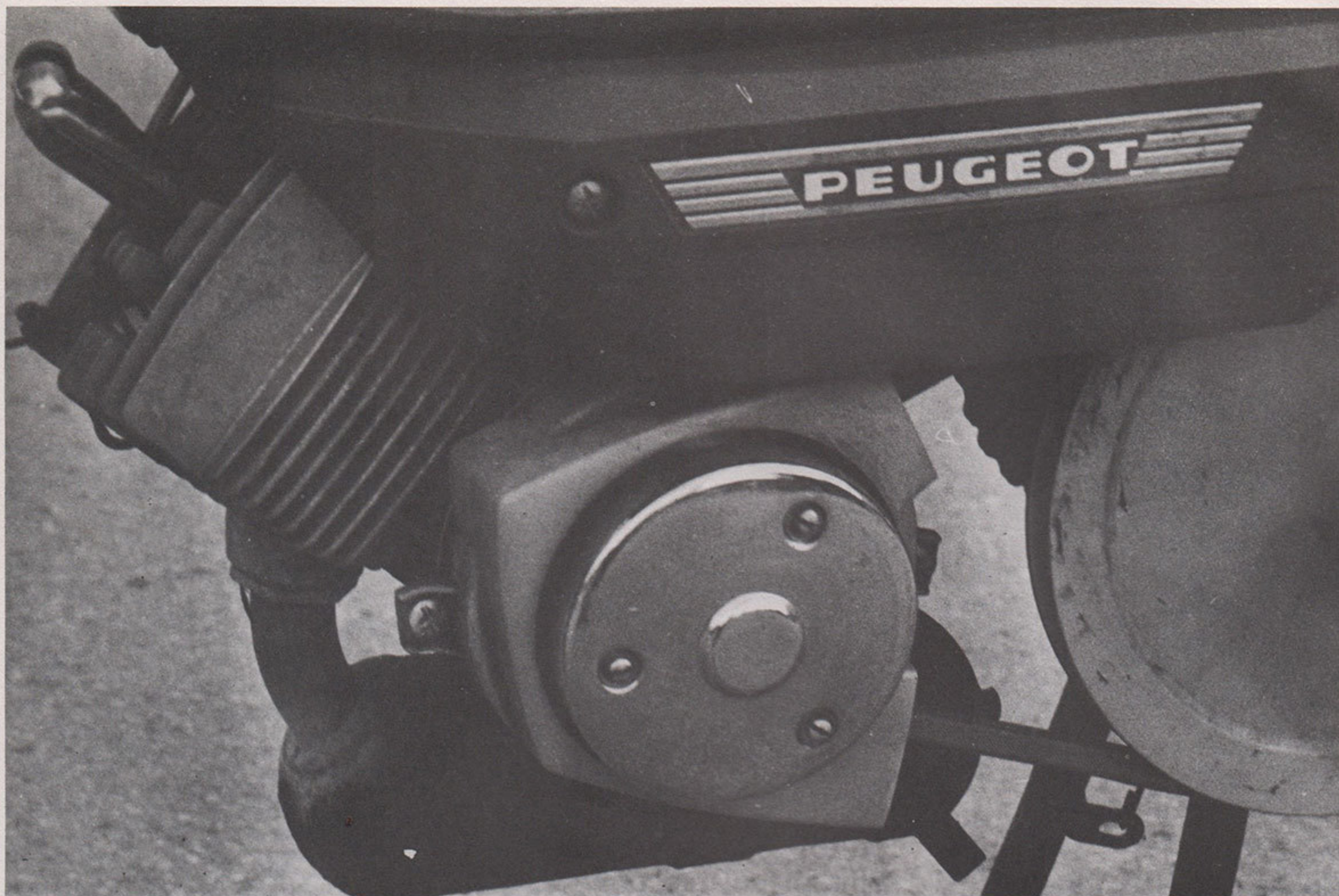
Un très net effort de stylisme mais la petite manette du starter (ou du décompresseur de l'autre côté) est un peu gênante.

Petit mais assez efficace...

Notez le tendeur de chaîne qui mérite une mention toute spéciale et la longueur ainsi que la forme inhabituelle du bras oscillant qui supporte aussi le moteur (photo du bas).

Un accessoire trop souvent oublié ici bien à l'abri des envieux.





Notre machine d'essai était équipée d'un variateur automatique comme vous pouvez le constater ici.

PEUGEOT 104

Fiche technique

Georges Monneret
lors des 24 Heures sur le 104.
Une position peu orthodoxe.



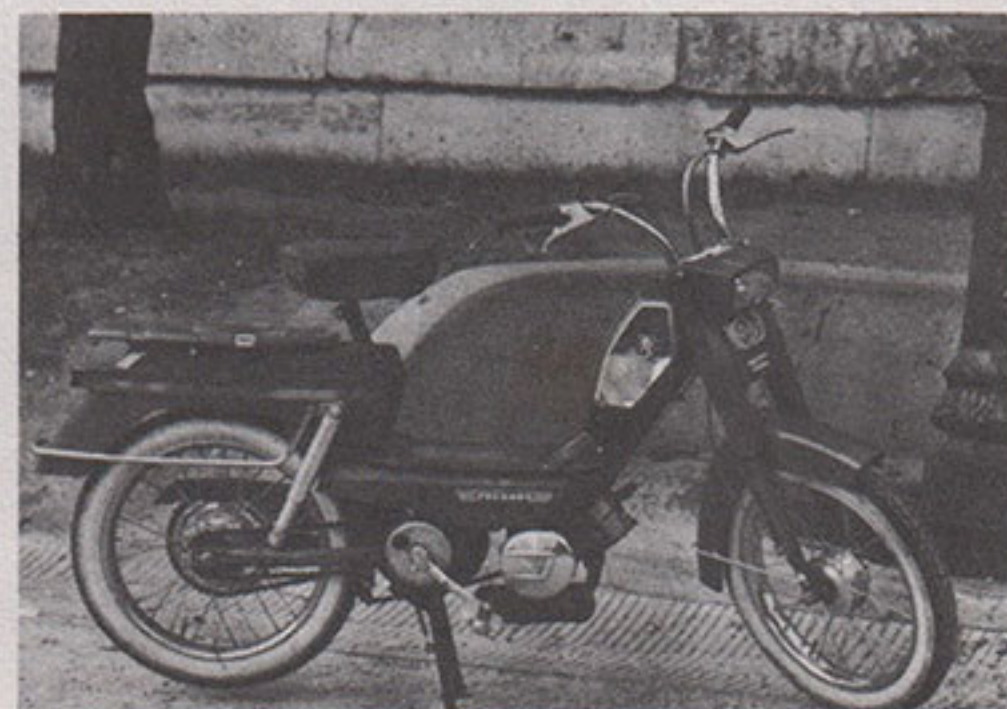
Moteur :
Monocylindre deux temps du type à clapet.
Transmission :
Monovitesse : embrayage inversé automatique à disque. Variateur : nouvelle technique (Brevet Cycle Peugeot) à embrayage inversé automatique à disque.
Châssis :
Poutre en tube d'acier avec habillage en A.B.S. (matériau synthétique).
Suspension :
AV : fourche télescopique avec butées de rebondissement.
AR : type à bras long oscillant. Axe d'articulation, commun avec l'axe d'articulation du moteur, fixé à l'avant du châssis.
Selle : à ressort central, montée sur un bras articulé à suspension à flexibilité variable.
Pneus : 2,25 x 15.
Dimensions :
Empattement : 1095 mm

Longueur H.T. : 1 700 mm
Hauteur de la selle par rapport au sol
Mini : 800 mm
Maxi : 930 mm
Hauteur de la selle double par rapport au sol : 770 mm
Hauteur moyenne du guidon : 960 ± 20 mm
Largeur moyenne du guidon : 550 mm
Largeur H.T. aux pédales : 470 mm
sans pédales : 240 mm

Poids :
Monovitesse selle monoplace : 43 kg
selle biplace : 42 kg
Variateur selle monoplace : 43,7 kg
selle biplace : 42,6 kg

Performances :
Monovitesse : pente maximale 12 %
démarrage en côte 10 %
Variateur : pente maximale 17 %
démarrage en côte 12 %

De très nombreux détails témoignent du sérieux de l'étude de ce cyclomoteur : La barre de soutien pour d'éventuelles sacoches souligne agréablement l'ensemble.



le peugeot 104

par Dominique Bernardin

Le Peugeot 104 V répond, dans ses grandes lignes, aux critères techniques de la construction française des cyclomoteurs utilitaires : transmission primaire par courroie, embrayage et variateur automatique. Il n'en comporte pas moins des originalités de conception qui méritent qu'on s'y arrête.

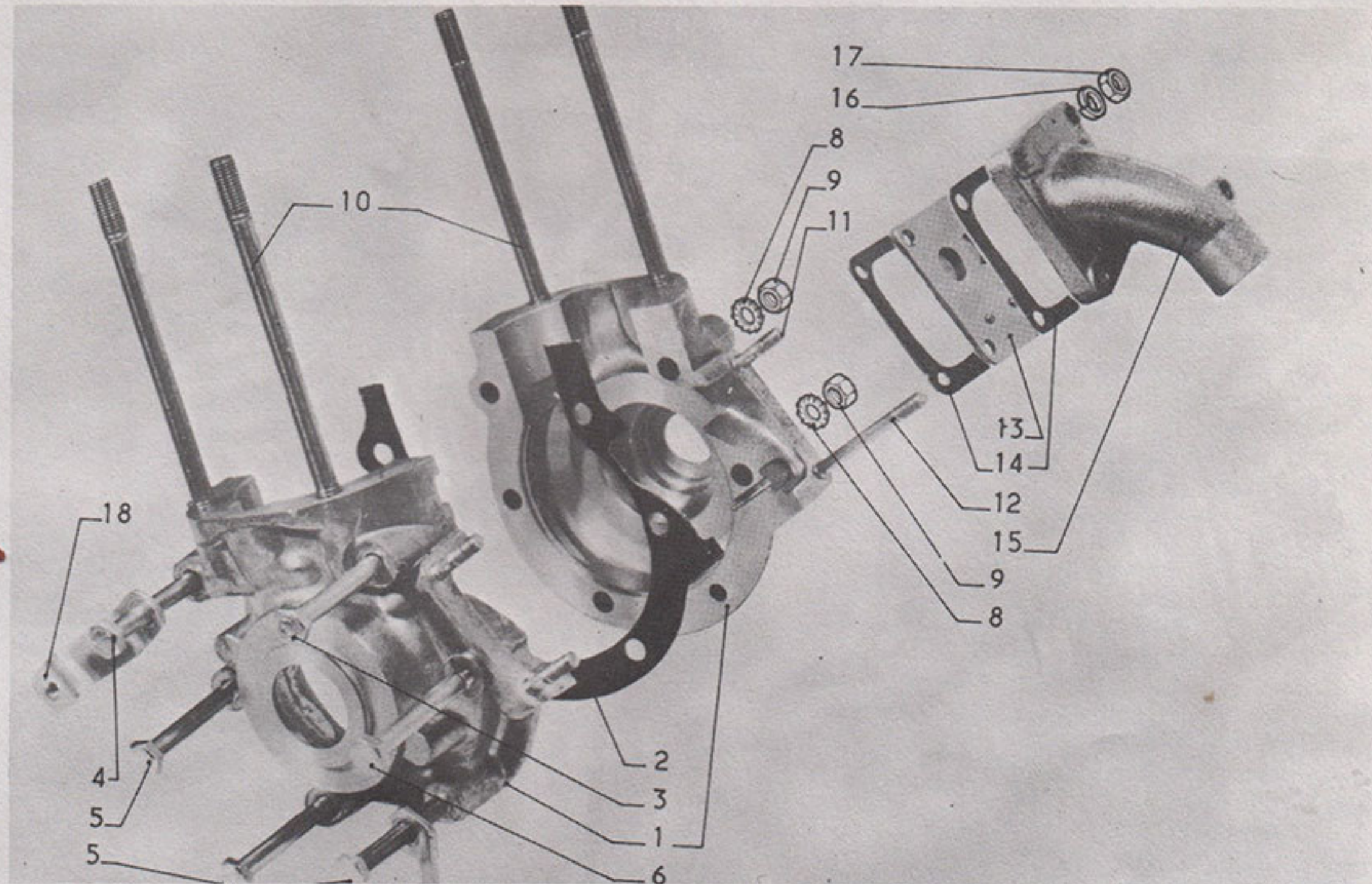
La plus évidente de ces particularités apparaît dès que l'on ôte les carters de protection. Le bras oscillant de la suspension arrière est d'une longueur inaccoutumée et son point d'articulation est situé assez haut, au-dessus du moteur. Cette solution implique que le pédalier et le groupe moteur soient solidaires du bras oscillant. Il y a là un petit inconvénient : le moteur n'est pas suspendu et il augmente nettement l'inertie du bras oscillant. La suspension arrière ne comportant pas d'amortisseurs il pourrait favoriser des oscillations de grande amplitude se ressentant à la conduite comme un mouvement de galop. Cependant la masse du moteur n'étant pas considérable et les expériences précédentes de ce mode de suspension (Lambretta, Vespa) montrant que les inconvénients ne sont pas insurmontables, ce sont les avantages de cette solution qu'il faut mettre en valeur.

1° La chaîne a une tension constante ;

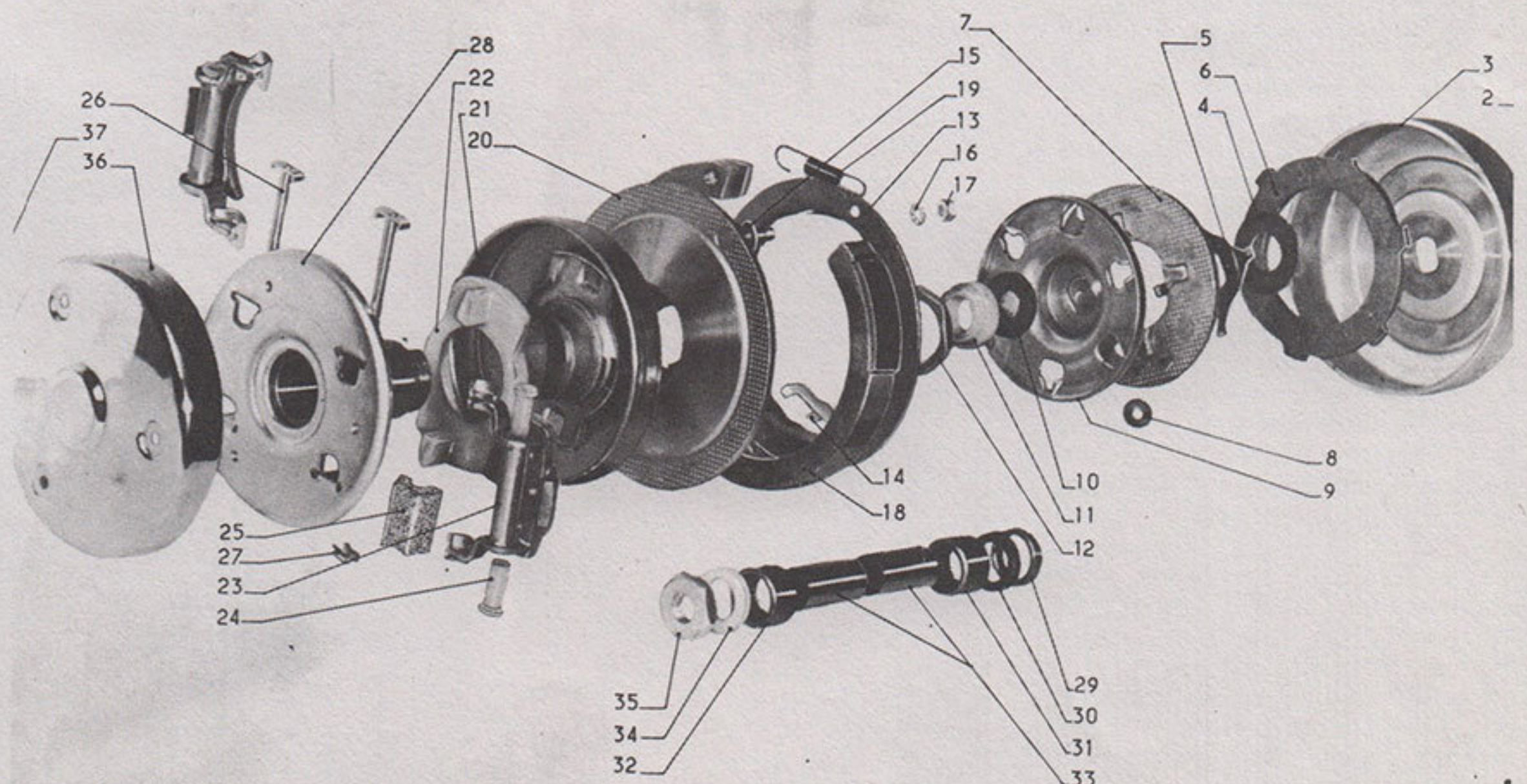
2° La longueur du bras de suspension et la place de son articulation lui permettent de réagir sans retard et avec douceur aux inégalités de la route ;

3° Le point d'articulation de la suspension étant situé très près de la colonne de direction cette solution promet une grande rigidité latérale, à condition bien sûr, que la rigidité propre du bras oscillant soit assurée.

Par ailleurs le moteur est articulé autour du même axe que la suspension arrière. Le variateur à une seule poulie extensible exige en effet un système de tension de la courroie. Le moteur est donc articulé par une patte du carter autour de cet axe de suspension où il tourne sur des douilles à aiguilles. Du soin de la réalisation



Les carters et le système d'admission à membrane du BB 104.



Eclaté de l'embrayage et du variateur.

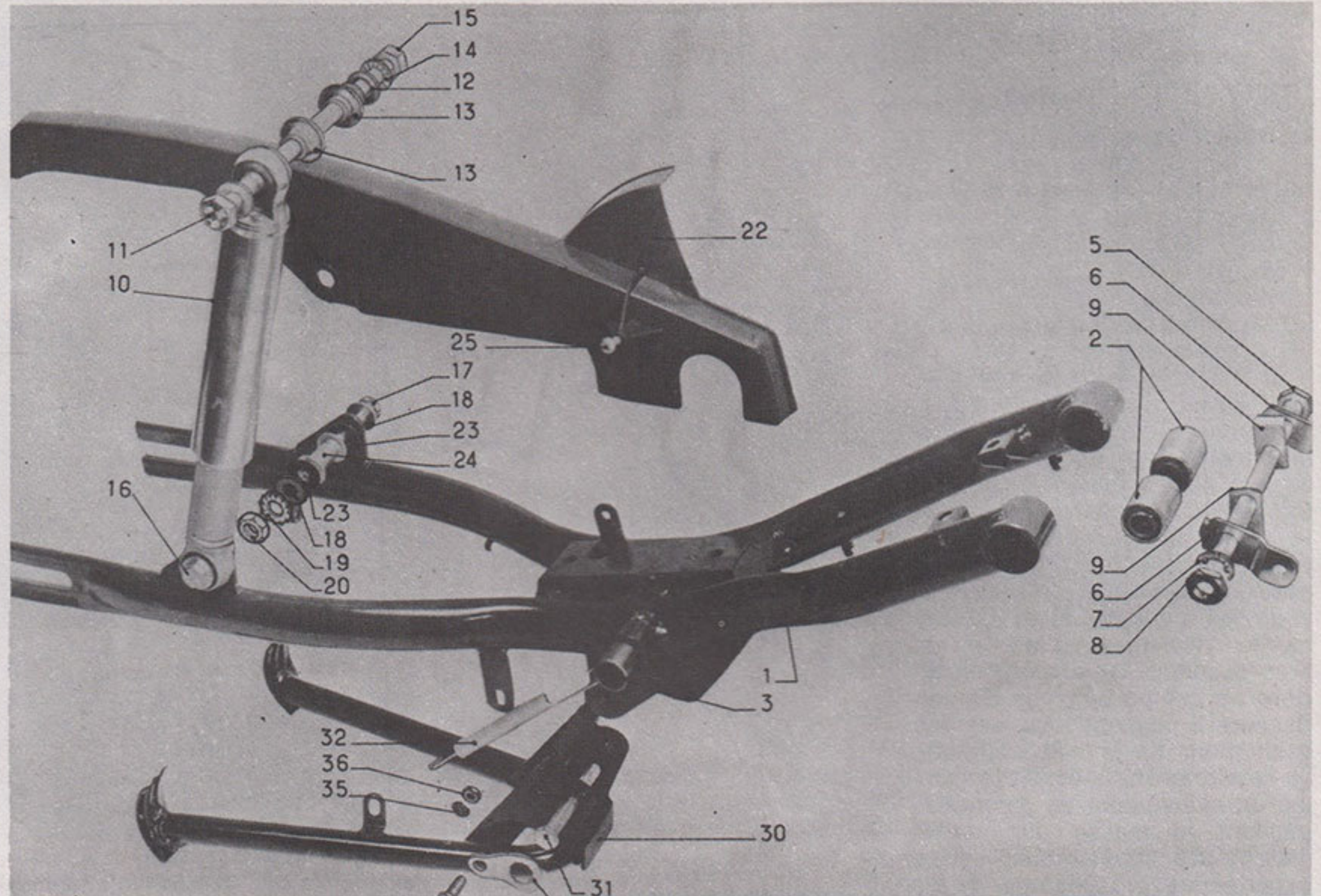
le peugeot 104

dépend la progressivité du variateur et les aiguilles donnent toutes garanties à ce propos. Un ressort assure la tension de la courroie.

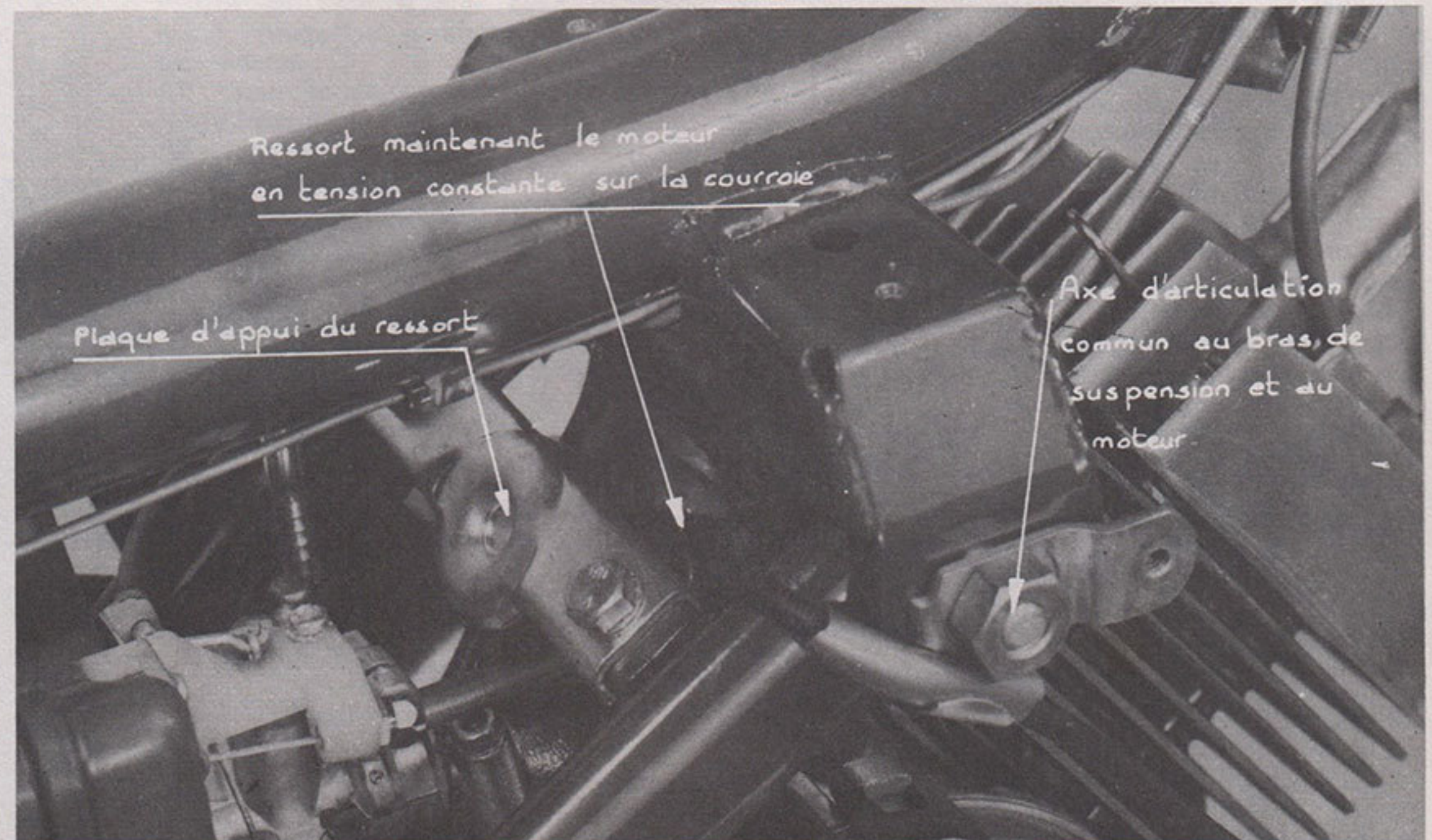
Un examen attentif de l'embrayage et du variateur montre aussi un grand soin de la conception. L'embrayage est mixte, à tambour et à disque. C'est un tambour fixé à l'arbre moteur qui solidarise la poulie (folle à l'arrêt) portant des masselottes articulées qui s'écartent lorsque la machine roule. Elles viennent alors en contact avec le tambour et la mise en route devient possible. Mais, lorsque le moteur tourne le processus est différent. C'est un plateau fixé à l'arbre moteur, portant des billes incluses dans des alvéoles, qui pressent le disque, solidaire de la poulie contre le fond du tambour. Les billes sont dans des alvéoles inclinées qui les orientent en direction du plateau lorsque la force centrifuge les chasse vers la périphérie.

Le variateur comprend une poulie dont une seule joue est fixe. L'autre est mobile latéralement. Des masselottes type régulateur de Watt la repoussent vers la joue mobile lorsque le régime augmente. Ainsi la démultiplication s'allonge pour toute velléité du moteur de prendre plus de tours que n'en permet le régulateur. Cette variation cesse lorsque les masselottes viennent en appui sur leur support d'articulation. La grande vitesse est alors atteinte et le régime peut varier dans la mesure où il reste une réserve de puissance. Qu'une côte ou une autre raison ralentisse la marche et le variateur empêche que le régime redescende au-dessous de celui retenu comme le plus favorable par le constructeur.

Les critères de ce régime sont d'ailleurs difficiles à retenir. Si l'on veut favoriser les accélérations il faudra choisir le régime de couple maximum puisque l'on cherche alors à avoir la plus grande force de traction possible. En côte ou par vent contraire il faut par contre disposer de la puissance maximum pour obtenir la vitesse maxi. Ce



Le long bras oscillant articulé sur le support moteur.



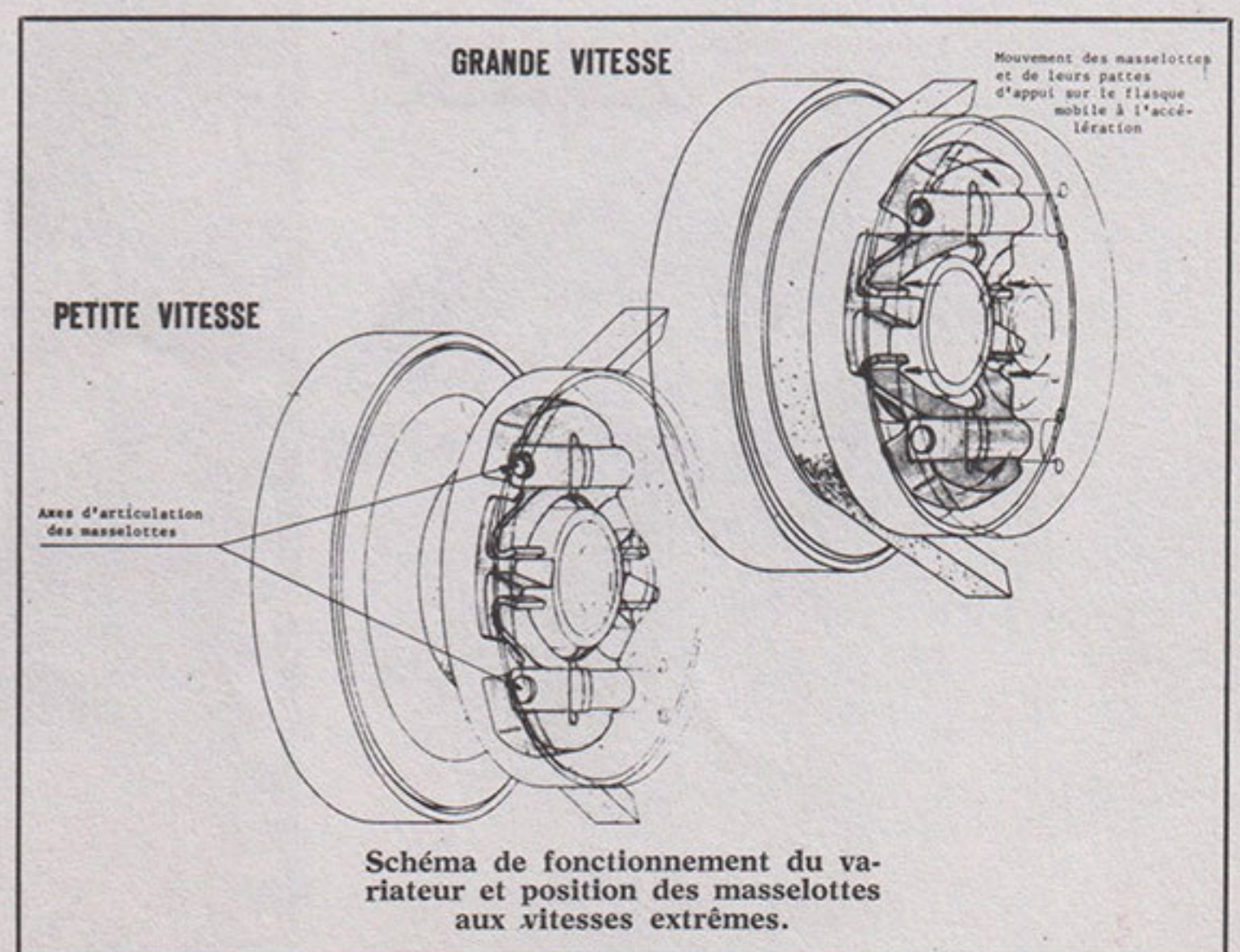
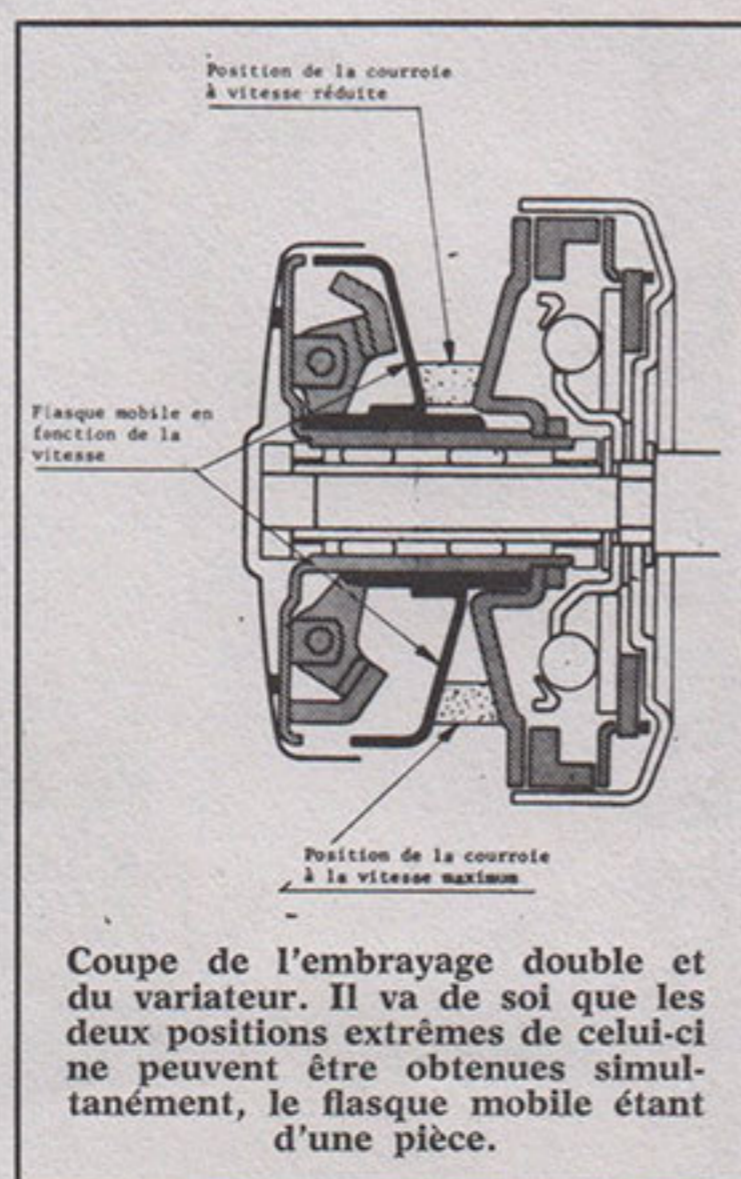
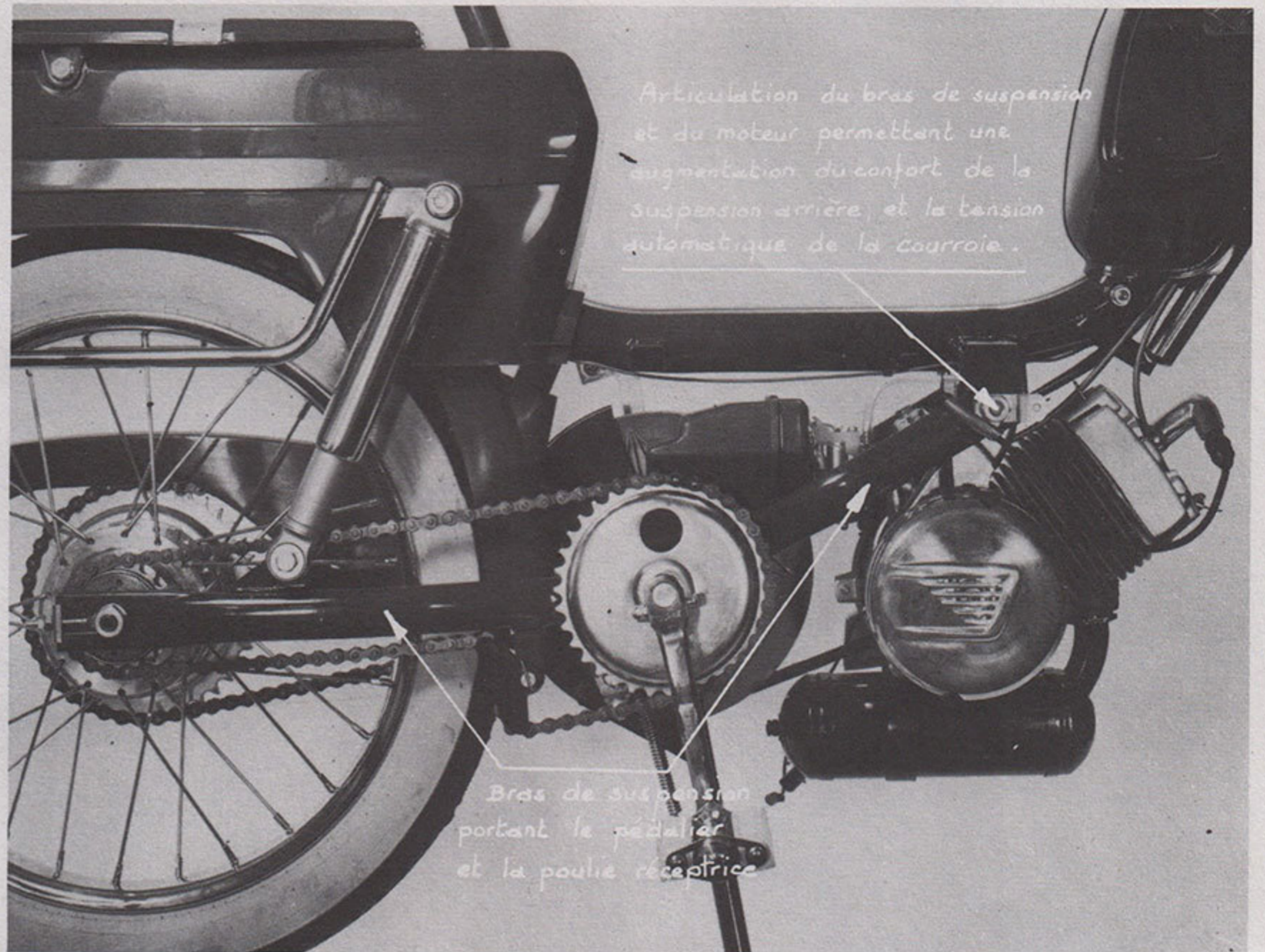
régime est aussi, la plupart du temps, celui qui assure la consommation minimale d'un deux-temps à pleine charge. Bien qu'il soit un peu défavorable aux accélérations c'est donc ce régime qu'il serait judicieux de choisir. Malheureusement un régime élevé du variateur lors de la marche à pleine charge implique qu'il le soit également à charge partielle. Notons qu'il sera légèrement moins élevé que le régime choisi, et que le brin menant de la courroie sera un peu moins tendu.

Ceci a deux inconvénients. D'une part l'agrément de conduite à charge partielle sera affecté par le régime du moteur. Le niveau de bruit sera élevé. Par ailleurs le régime de puissance maximum diminuant à charge partielle la consommation spécifique minimum sera sans doute située également à plus bas régime. La consommation à charge partielle sera diminuée bien sûr, pas autant cependant qu'avec une machine monovitesse.

Le moteur des Peugeot 104 et 104 V a encore une autre caractéristique intéressante : il est muni d'une admission par clapets. La pipe d'admission n'est pas fixée sur le cylindre mais sur les carters où elle débouche sur une chambre assez vaste, communiquant d'ailleurs directement avec les transferts (voir carter droit sur l'éclaté des carters).

Entre la pipe d'admission (15) et les carters (1) est interposée une plaque (13) percée de deux trous. On voit sur la photo la face de cette plaque qui est tournée vers le carburateur. Sur son autre face on pourrait voir deux lamelles qui, au repos, viennent se coller à leur support. La dépression dans le carter et l'inertie des gaz frais les en séparent au cours du fonctionnement du moteur tandis que lorsque le piston descend et comprime les gaz ces clapets se referment et assurent l'étanchéité du carter.

Voilà l'essentiel des caractéristiques techniques de ce cyclo-moteur. On voit qu'il est original à plus d'un titre. Mais l'essentiel est qu'il soit efficace. C'est ce qu'analyse notre essai.



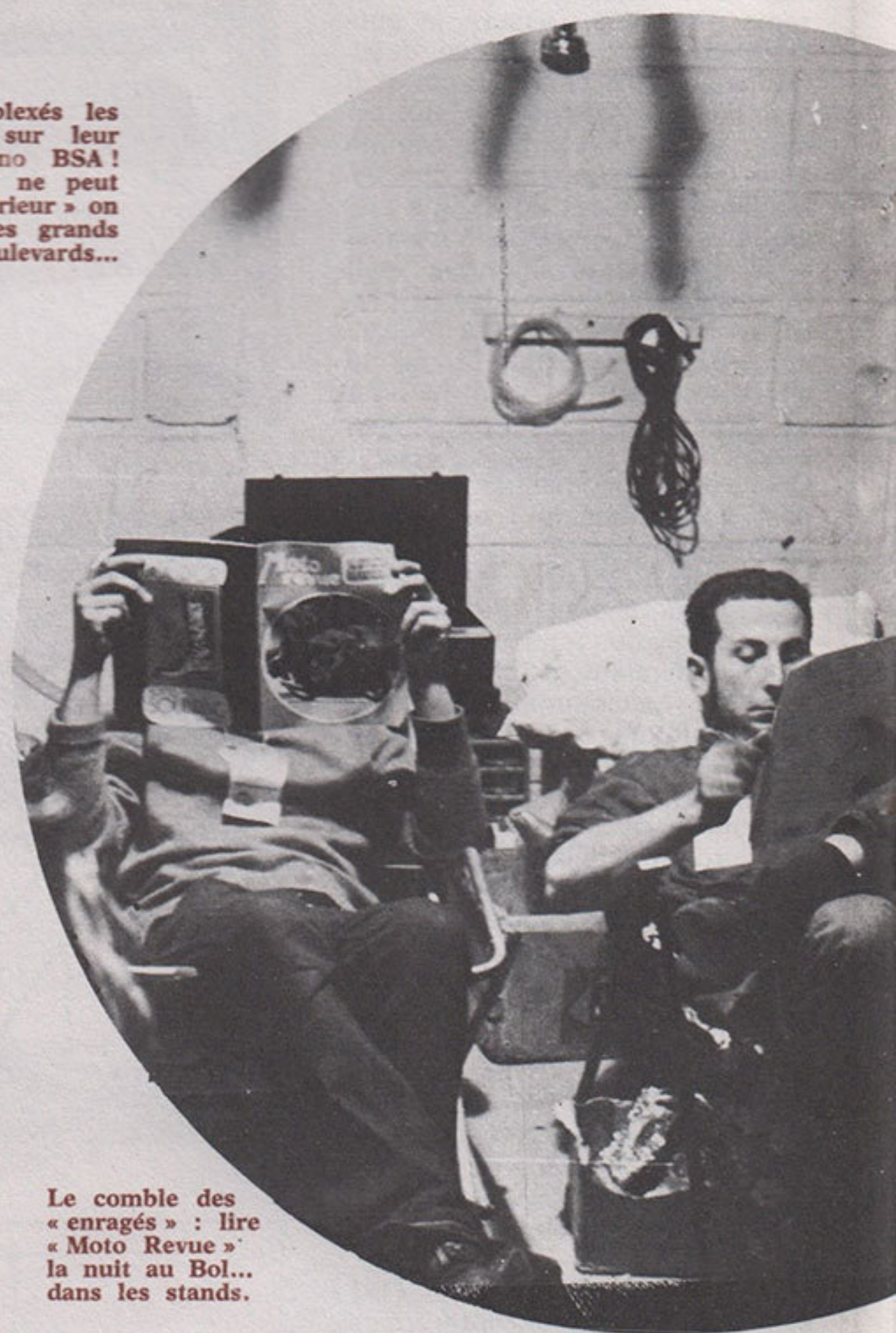


roosbeef saignant,
macaroni collant
et petit suisse

voici la recette du "Bol à la mode du Mans"

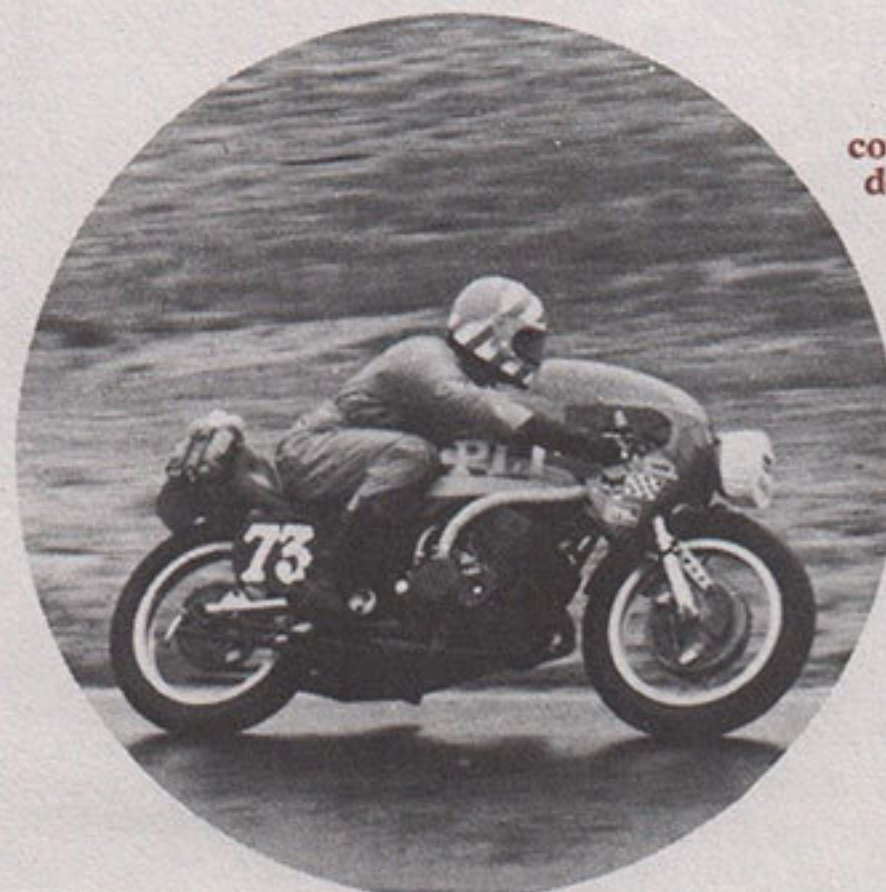


Jamais complexés les
Anglais sur leur
mono BSA !
Quand on ne peut
faire l'« intérieur » on
prend les grands
boulevards...



Le comble des
« enragés » : lire
« Moto Revue »
la nuit au Bol...
dans les stands.

Fougeray coupe la piste pour la
deuxième fois... Le Bol 1971 aurait
pu avoir son « affaire Beltoise »...



La « PLT »
autant de
couleurs que
de pannes...



Le Bol est une course de jeunes.



Gilles Mallet rentre en panne, il sera mis hors course.

Vendredi. Mon fidèle pégase à deux roues étant couché avec une vilaine grippe du côté de l'allumage, parfaitement insensible aux bienfaits de l'aspirine, je me résigne à rejoindre le « Bugatti » dans ma super caisse : un bolide signé Peugeot, rouge et décapotable... Sur la route, les pots à terre, une bonne centaine de bécans me passent avec vingt bornes de mieux mais moi, sournoisement, je dépasse tous les cyclos sauf un type en Kreidler, le cintre entre les dents, qui me laisse à Chartres dans un embouteillage!...

La densité des motos au mètre carré augmente au fur et à mesure que je me rapproche du but. Debout, le casque sous le bras, deux moto-stoppeurs me font signe... Coup de frein au passage. Je prends une bordée d'injures du « caisse man » qui me suit et j'embarque les deux naufragés. Enfin, la grande entrée du circuit mondialement connu se présente à ma vue éblouie. Mon intention, louable en elle-même, est de laisser mon somptueux char pour aller retirer mon laissez-passer et autres papiers nécessaires pour circuler dans l'enceinte... un CRS en pleine forme me fait comprendre que je ferais bien de changer mes projets et que le fait de se trouver en face du génial reporter de Cyclomoto ne lui fait ni chaud ni froid!... Un commissaire de l'A.C.O. me montre un petit coin de parking; je m'y installe et me présente au Bureau d'accueil... Un laissez-passer grand comme un drap de lit orne peu après mon pare-brise et, le cœur léger, je pénètre dans le temple de la vitesse déjà empli des cris de joie des moteurs participant aux essais.

Délaissant le parking réservé, je me rends dans le parc des coureurs; çà et là des figures connues... ma tente plantée, je pars en exploration... Une odeur de frites attire irrésistiblement tous les ventres affamés.

Des amitiés gastronomiques se créent; chacun raconte les exploits et les difficultés rencontrées sous le soleil ou la pluie. Certains essaient de faire des pronostics: tu vas voir les Italiens cette année, des « obus » avec des bourins gros comme çà!... Et les Anglais? Pas de cadeau: ils vont bouffer tout le monde comme à Daytona, à Zolder ou au Bol! Le chauvinisme de marques enflamme les esprits!...

En un instant tout le monde se tait; les saucisses s'arrêtent à mi-chemin et pendent lamentablement au bout des doigts gras: un hullement divin qui vous prend « aux tripes » s'élève dans l'azur; un cri plein de mille choses étranges: les « trois pattes » anglaises sont en pistes!

Laissant ma place auprès du « mangeodrome » je me précipite dans les stands. Des machines donnent déjà des inquiétudes à leurs mécanos qui s'affairent au milieu d'outils divers... Chaque stand a son style; aux combinaisons blanches de l'écurie « A.B.C. » répondent celles plus hippies des Folies Méricourt. Les grosses équipes aussi sont en uniforme: BMW en bleu et blanc, Triumph et Guzzi en bleu, avec le nom de la marque en blanc dans le dos. Les BSA-men arborent l'« Union Jack » sur la poitrine, mais tous n'ont qu'un but: trouver les bons réglages... La nuit tombe doucement, permettant les ultimes essais d'éclairage dans les tentes et les caravanes. Le marchand de sable passe...

Les lueurs de l'aube me jettent hors du lit; d'un coup d'œil circulaire je constate que des tas de tentes nouvelles ont poussé dans la nuit. Déjà les concurrents de la coupe Kawa chauffent... un « caoua chaud », voilà ce qu'il me faut... Confortablement installé, je suis les essais sur un écran de télévision. Rassurez-vous, il ne s'agit pas de la « zeroertéef », mais d'un circuit intérieur installé par Hibou-Publicité en collaboration avec Moto Revue. L'organisme d'« information » télévisé avait probablement un important match de bilboquet à « couvrir » ce jour là; la moto, même avec cinquante mille spectateurs, ce n'est pas un sport à programmer!... Heureusement, des tas de confrères sont là, venus de tous les pays; les organes de la grande presse ont délégué des « gros bras » de leur rédaction!...

Après une « Coupe » sans grande surprise, remportée par Meyer, les seuls faits marquants sont la casse de Fabre et la remontée de Lavot... Les stands sont enfin livrés aux concurrents du 35^e Bol d'Or. Dans un calme olympien, les mécaniciens des deux Pannonia s'installent. Tout est en caisses; il suffit d'ouvrir les couvercles pour être « opérationnel ». Chaque outil est disposé; seul petit problème le « derrick », prévu pour le ravitaillement, est trop haut. En quelques coups de scie la solution est trouvée. Le moral semble ne pas être atteint et, pourtant, une « petite » erreur s'est glissée dans la lecture du règlement et les deux machines engagées sont strictement de série, avec garde-boue en tôle, silencieux et filtres à air; seul un petit saute-vent et un gros réservoir prouvent qu'elles sont prévues pour l'endurance!...

Les tchécoslovaques n'ont pas de complexe: ce sont de véritables machines de course qu'ils ont engagées, CZ usine à refroidissement par air, Jawa usine à refroidissement par eau, tout comme la CZ d'Hervé, si malchanceuse l'année dernière. Les SPQ n'ont rien à envier car, en fait de machines de tourisme... leur unique vocation est la piste. Les Ducati sont, après les Pannonia, les machines les plus proches de la série...

Dans le ciel se déploient les drapeaux des nations représentées... les hymnes nationaux accueillent les premières gouttes de pluie... une Citroën « SM » aux couleurs de Moto Revue entraîne les coureurs pour un tour de reconnaissance... sage initiative qui devrait être de règle sur tous les circuits, chacun se rendant ainsi compte des dernières modifications intervenues sur le parcours... 16 heures... le Président de la F.F.M. libère les concurrents qui, après un bref sprint démarrent. Les gros cubes prennent le large; seule la 360 Bultaco garde le contact en 5^e position. Elle naviguera pendant vingt trois heures entre la cinquième et la troisième place! Ce n'est qu'à la fin que la victoire en 500 cc, pourtant amplement méritée, lui échappe pour un piston cassé!

Les ennuis commencent; des bougies se changent à tour de bras; la première grosse réparation est effectuée sur la Guzzi de Rouge et Costeux: changement de la boîte de vitesse...

35°

BOL
D'OR

Après des pourparlers sans fin je pénètre dans le poste des commissaires de la grande parabolique du Musée. Le spectacle est très impressionnant. Sous la pluie, les anglais sont déments. Les fesses dans l'herbe, un genou sur la selle, ils passent tout le monde à l'intérieur, à l'extérieur! Certains français ne sont pas très à l'aise en ce début de course. Frisquet, sur l'Aermacchi de Leconte, prend une trajectoire très large afin de ne pas gêner, ce qui est la preuve d'une grande correction... D'autres coureurs vont inspecter de près, de trop près, le revêtement du circuit! La nuit, les imitant, tombe... Aux ennuis d'allumage s'ajoutent ceux d'éclairage, la pluie persistant dans son effort... Les campings s'étendent de plus en plus; par petits groupes harassés les spectateurs venus en moto, souvent de très loin, admirent ces autres motards qui tournent indéfiniment. Rares sont les « non connaisseurs », tout le monde se sent solidaire. Des boutiques offrent des flots de marchandises, les casquettes à grande visière font des ventes record car elles protègent un peu de l'humidité...

Dans le Musée se tient une présentation de mode motocycliste. Blousons de coupe mode pour la ville, fabrication Chrome Cuir. Solution intéressante pour celui qui va travailler en moto, mais qui provoque le déchainement d'un certain nombre de « roule toujours »! Un des contestataires est donc invité à prendre le micro pour exprimer son point de vue... La gamme de

Vogue Sport, plus classique, reçoit aussi ses critiques : « hé papa, avec ta combinaison blanche, tu te vois en train de déculasser sur le bord de la route? »... Bref, une « chaude ambiance », des instants de calme et des pointes de fièvre comme pour la présentation d'une combinaison noire avec des bottes blanches!...

Dehors, la ronde continue... Tous les abris « en dur » sont envahis par ceux que le sommeil à terrassés, formant des monceaux de sacs de couchages, de casques, de cuirs trempés et de couvertures multicolores... Mon anorak en ciré jaune me protège bien le haut du corps mais mon pantalon est plus trempé qu'une vieille serpillière; je décide donc de rejoindre la salle de presse où l'Ecurie Baranne a prévu une série de réconforts... Différentes tables se créent par affinités; je me joins à celle des journalistes français spécialisés. La conversation porte sur les avantages et les inconvénients des appareils de photo... je suis pour ma part bien inquiet car de l'eau s'est infiltrée partout... Moto Revue et Guillemot, la maison française de matériel photographique, ont installé un labo qui marche 24 heures sur 24 pour les professionnels. Je confie mes films... si j'ai un « pépin », je serai vite fixé!...

Je replonge dans la nuit et la pluie. Dans le stand de la Kawa suralésée de Tébec on change un embiillage!... Chez Laverda, les réservoirs sont purement et simplement changés à chaque ravitaillement... Les BMW font une course d'équipe au milieu du peloton. Aux dires de leurs supporters, la firme Muni-choise a mis au point des monstres qui, demain matin!... Le hurlement prodigieux des tricylindres anglais fait lever à chaque passage la tête des mécanos de tous les stands. C'est un cri mécanique de bête ayant des chevaux à tous les régimes, même en troisième. La roue avant semble déjauger sous l'accélération!... Dans le virage qui précède la ligne droite des tribunes, les deux BSA mono se présentent de front et là, sous mes yeux hagards, leurs pilotes les balancent proches à se toucher, celui de l'intérieur tapant sur l'épaule de son compère! Absolument déments ces anglais!...



...il y a en général beaucoup d'agitation...



...surtout autour des machines...



Si certains savent garder toute leur bonne humeur...



...tandis que du côté spectateur ce serait plutôt la décontraction.



L'on vit aussi de
charmants mannequins
présenter une
collection de mode
« Moto ».



La nuit les tribunes
sont pleines de
motards.

Innovation : un circuit
de télé intérieur
dû à l'initiative de
Birep et Mibon
Publicité.



Le cognac Martel
protège de la grippe,
entre autre !...

Triste nouvelle : la CZ d'Hervé et Collas a abandonné à 19 h 40... En tête, les gros monstres se relayent : Japauto, Guzzi, Triumph ou Laverda... De retour à la salle de presse je constate que le décor a changé. Plusieurs personnes dorment affalées sur les machines à écrire ; dans un coin trois journalistes anglais sont attablés : une pile importante de verres s'accumule... Un casque à écouteurs sur les oreilles, le célèbre « Moustache », l'homme à la MV, semble perdu dans un rêve lointain lorsque, tout à coup, il éclate en grands cris de joie. Visiblement, son enregistrement est bon !... Un bruit de Manx en train de chauffer réveille les somnolents. Toutes les têtes se tournent, d'autant plus que maintenant s'élève le chant d'une Yamaha « 4 » ! Il ne s'agit pourtant que de l'amusement d'un des trois anglais, qui imite à la perfection les bruits les plus divers du monde motocycliste !...

Quatre heures du matin : la pluie cesse enfin... Telle un fantôme une machine s'approche, poussée par un pilote exténué : Gilles Mallet rentre à son stand en panne. Hélas une nouvelle l'y attend : son effort est inutile, il est mis hors-course pour avoir pris un léger raccourci...

Enfin l'aube ! Une légère brume diffuse les pâles rayons du soleil. Les sacs de couchage éclosent un à un, donnant naissance à des motards... Certaines machines ont abandonné : la 750 Triumph de Buckmaster et Robertson ; la CZ usine de Stasa et Bojer ; la 500 Kawa de Delfosse et Pasquini ; la Laverda des suisses Borel et Schreyer qui avaient bouclé le premier tour en tête ; la Ossa de Decombeix et Guldner, la 500 BSA de Heath et Melody, un des deux monos ; la quatre pattes 750 de Léon et Cholet et, surtout, la Triumph 750 de Chevallier et Debrock, un équipage plein de talent... La plupart de ces abandons sont dus aux chutes... La série noire s'allonge encore ; la Norton de Palomo et Rodes casse son carter d'huile ; Smith voit sa Honda 750 mise hors course ; un mécano l'a ramenée au stand à la place du pilote ; la BMW de Butenuth et Hiller s'arrête et ne repart plus, moteur « out » ; sa compagne d'écurie la rejoint quelques heures plus tard dans le même état !... Dans le stand hongrois, la nuit n'a pas posé trop de problèmes : juste un peu de fil de fer pour un échappement volage et un resserrement de carburateur. Il règne un ordre impeccable dans les outils et les mécanos ont avancé leur chaise longue pour profiter de la chaleur montante... L'autre machine de moyenne cylindrée proche de la série, l'Aermacchi, tourne comme une horloge, rattrapant un retard causé par le filetage de la bougie qui s'est soudé à la culasse. C'est dans des conditions pareilles que l'on se met à apprécier la simplicité mécanique d'un « mono » culbuté, car le changement est réalisé en un temps record !...

A l'unanimité, si une palme de courage et d'opiniâtreté devait être décernée, ce serait à Lamouroux, qui décide de terminer seul après la chute de son équipier Jully, transporté à l'hôpital avec une fracture du péroné, et au diabolique Mandracci, qui reprend sa magnifique Guzzi le thorax entièrement bandé... A l'unanimité également la palme couronnant l'équipe ayant le plus « bidouillé » pendant 24 heures serait attribuée aux PLT boys, pour avoir changé les quelques bagatelles suivantes : un embiellage puis un piston, une batterie pour laquelle se déclencha une véritable chasse au trésor... puis ce fut le K 81 qui déchappa, plus les réglages divers. Vraiment il faut un moral d'acier pour ne pas abandonner dans des conditions de pareil mauvais sort !...

Enfin la course se termine. Les tribunes sont archi-combles. A grand peine les vainqueurs des différentes catégories rejoignent le podium et, bursquement, c'est la tornade, le rush des spectateurs, ces motards qui viennent acclamer ces autres motards. Je suis broyé, trituré, piétiné, englouti... au secours... crevé, content ! Le champagne se répand sur l'ensemble ; une main munie d'un appareil photo émerge au-dessus des têtes. Je ne sais pas si c'est la mienne, je déclenche au hasard... De l'air enfin : je me suis échappé ! Vite je regagne mon campement ; sur le chemin je croise l'équipe Pannonia qui calmement range ses machines, fière de son exploit : les deux équipages sont classés et pas derniers... Avec un sourire un de leurs responsables m'a confié : L'année prochaine on revient pas avec des « production » mais avec des « racers ». Donc, rendez-vous au 36^e Bol d'Or !

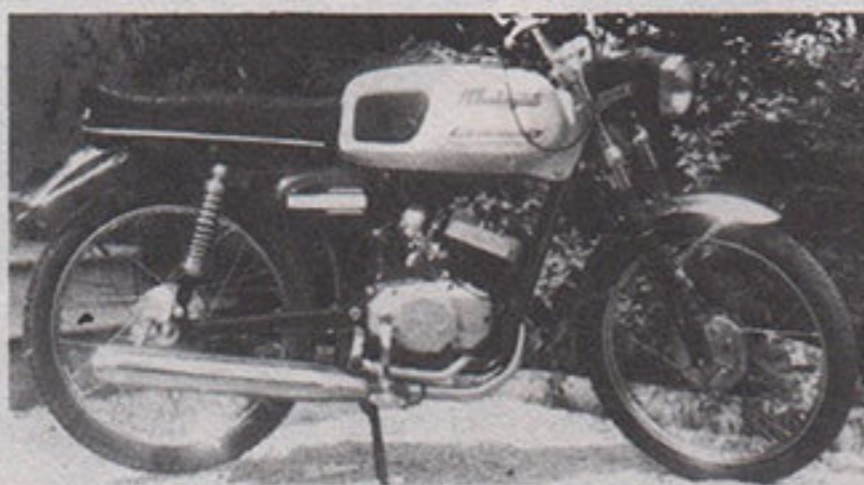
en toute



FRANCHISE

Suite

Malaguti
supercinque :
idéal dans
les lacets



C'est à la suite d'un accident (où j'étais en droit), survenu en fin août 1970 avec mon cyclo, un Garelli, que j'ai pris possession de ce Malaguti (le 16 décembre 1970). C'est une machine typiquement italienne avec un réservoir effilé, des couleurs vives (blanc crème et bleu marine) et dont l'aspect sport est accentué par une fourche sans soufflets, des amortisseurs à ressorts apparents chromés et des petits garde-boue inox. Sur ma machine, la selle est biplace et le guidon est relevé (mais il existe également un modèle avec selle à dossier et guidon à bracelet). Quant au moteur, c'est le nouveau Franco Morini à boîte 5 vitesses, qui se différencie extérieurement du quatre vitesses par ses formes anguleuses. Bridé, il fournit 2 ch et, débridé, 6 ch à 9.000 tr/mn. L'alésage est de 39 mm pour une course de 41,8 mm. Le taux de compression est de 9 à 1. L'embrayage en bain d'huile est à disques multiples. Le carburateur est un Dell'Orto UA19S (19 mm de passage). L'allumage est assuré par un volant magnétique de 6 V 18 W.

Dès le début, j'ai mis un rétro, accessoire absent d'origine. J'ai aussi posé un repose-pied côté sélecteur, un autre côté frein arrière, dont le constructeur avait heureusement prévu les emplacements. Je n'ai rien de très spécial à dire sur le rodage, si ce n'est que le cyclo n'a jamais eu la moindre tendance au serrage. Bien sûr, il n'échappait pas à la règle : comme tous les cyclos, il était bridé à 50 km/h. De ce fait, il n'accélérait vraiment pas bien fort et il s'asseyait lamentablement dans toutes les montées un peu raides. Je l'ai donc débridé dès 800 km. J'ai monté une pipe de 19 mm à la place de celle d'origine qui comportait un rétrécissement, un gicleur de 90 à la place du 65 et j'ai aussi enlevé le silencieux d'admission, prévus pour brider le moteur. J'ai néanmoins laissé le filtre à air pour éviter l'usure prématurée ou qu'un gravier ne pénètre dans le moteur (ce qui peut arriver avec un cornet). Mais je précise que le moteur ne s'est définitivement libéré qu'à plus de 1.500 km.

A mon avis, un des principaux défauts de Malaguti est la dureté des amortisseurs arrière. La selle, elle aussi, n'est pas des plus souples. De ce fait, quand on arrive plein pot sur un revêtement dégradé, il n'est pas rare de se voir soulevé de la selle, ce qui est assez désagréable ! Le freinage est assuré par deux moyeux Grimeca simple came en dural, de 120 mm avant et arrière. Le frein arrière est surpuissant, même en utilisation intensive, mais le frein avant est insuffisant. Ceci s'est d'ailleurs confirmé une fois de plus lors d'une furieuse bourre avec un Testi 6 vitesses durant une vingtaine de kilomètres de lacets où le frein avant déclara forfait ! Dernier défaut du Malaguti : une boîte à outils minuscule (il n'y a pas d'autre mot). En étant très méticuleux, on arrive à ranger une ou deux bougies, une clef à bougie et un chiffon ! Il est absolument impossible d'emporter le nécessaire pour une crevaison et, si cela arrive, il faut pousser la machine jusqu'au plus proche garage ! Il va sans dire qu'une crevaison en Malaguti en rase campagne, tourne à la catastrophe (ce ne sont là que des prévisions car je n'ai heureusement jamais crevé avec ma machine). J'ai donc acheté une bombe à regonfler les pneus, que j'emporte chaque fois que je fais de longs trajets.

Mais le Malaguti a aussi de nombreuses qualités. Il est tout d'abord très agréable à conduire grâce à l'absence presque totale

de vibrations et à l'excellente position de conduite qui permet de le contrôler parfaitement. L'éclairage est très pratique grâce au tout-au-guidon, qui comprend les positions veilleuse (avec témoin vert), code, phare et il est, de plus, efficace tant que l'on ne dépasse pas 70-75 km/h. Le réservoir (avec réserve) contient 9 litres. La consommation étant très faible (2 l aux cents en conduite normale, 2,5 l en conduite intensive), on a une autonomie de 360 km. Malheureusement, quand il est rempli à fond, il refoule copieusement du mélange sur ses flancs.

Le matin, le Malaguti démarre toujours au quart de tour. Il suffit seulement de mettre le starter et de titiller deux ou trois fois. De plus, le pédalier est si bien démultiplié qu'on peut presque mettre le cyclo en route avec la main !

Mais le point fort de l'engin, c'est surtout sa tenue de route et son moteur. Tout d'abord les pneus sont vraiment excellents : sur le sec, le mouillé ou même sur la neige, on roule comme sur un rail (il faut toutefois se méfier des plaques de verglas qui surprennent dans les virages car on risque de... dérailler !). Le cadre inspire confiance : le double berceau est réalisé en tube de 22 mm tandis que la poutre fait 35 mm. Il ne vrille jamais, sa rigidité est parfaite. Ce cadre est renforcé notamment à la colonne de direction, au niveau de la fixation du bras oscillant et des amortisseurs arrière.

C'est donc sur les petites départementales (souvent prises plein pot) que l'on peut apprécier vraiment le Malaguti. Dans les lacets, conduire un Malaguti devient un régal : si l'on considère que ce n'est qu'un 50 cc, on peut dire qu'il devient exubérant dès qu'on le sollicite au maximum de ses possibilités. Il accélère dans le bruit rauque caractéristique de tous les Franco Morini et alors là, vraiment, peu de 50 cc peuvent se vanter de lui montrer leur feu rouge ! Les épingles les plus serrées sont prises sans le moindre louvoiement, ni guidonnage, ce qui est tout à fait remarquable. Comme le Malaguti tire court, le vent devant ou même les montées importantes ne le gênent pas outre mesure. Au démarrage, c'est sur les trois premiers rapports qu'il est le plus méchant. La boîte est parfaitement étagée mis à part un très léger trou entre la troisième et la quatrième. Les vitesses passent et s'enclenchent toujours très bien (bien qu'il arrive parfois qu'il faille quelque peu insister pour passer la cinquième). Le Franco Morini est d'une robustesse et d'une endurance vraiment exceptionnelles car il n'a jamais serré malgré l'utilisation souvent intensive.

Je fais moi-même le mélange : j'ai utilisé jusqu'à 2.000 km de l'huile minérale, puis ensuite de l'huile Finamix qui me donne entière satisfaction. Cette huile permet de réduire à 3 % le pourcentage d'huile dans l'essence mais par précaution je l'ai porté à 4 %.

Quant aux performances, elles sont remarquables. Il est vrai que mes 47 kg m'avantagent. Les chiffres ci-dessous sont lus au compteur, mais cet instrument est d'une justesse exceptionnelle, chose qui m'a été confirmée dans l'essai du Malaguti (Cyclomoto n° 213). Sur route plate, sans vent, j'ai atteint 84 km/h en position assise et 88 km/h en position effacée (le guidon relevé ne permet pas une position couchée). Comme vous pouvez le voir, le 84 km/h est un chiffre hors du commun pour un 50 cc.

En conclusion, je crois que le Malaguti Supercinque est un vrai pur-sang italien, une machine robuste qui ne manifeste jamais son mécontentement même si vous roulez souvent poignée dans le coin. Son entretien est vraiment minime : en 3.700 km d'utilisation, il ne m'a coûté qu'une bougie et trois câbles d'accélérateur ! (ces derniers ne résistent en effet jamais plus de 1.000 ou 1.200 km). Celui qui n'a aucune pitié pour la mécanique trouvera sûrement en cette machine, un cyclo idéal.

M. PONNAVOY, 13 - Marseille 16°

TRIAL pour enfants à Barcelone

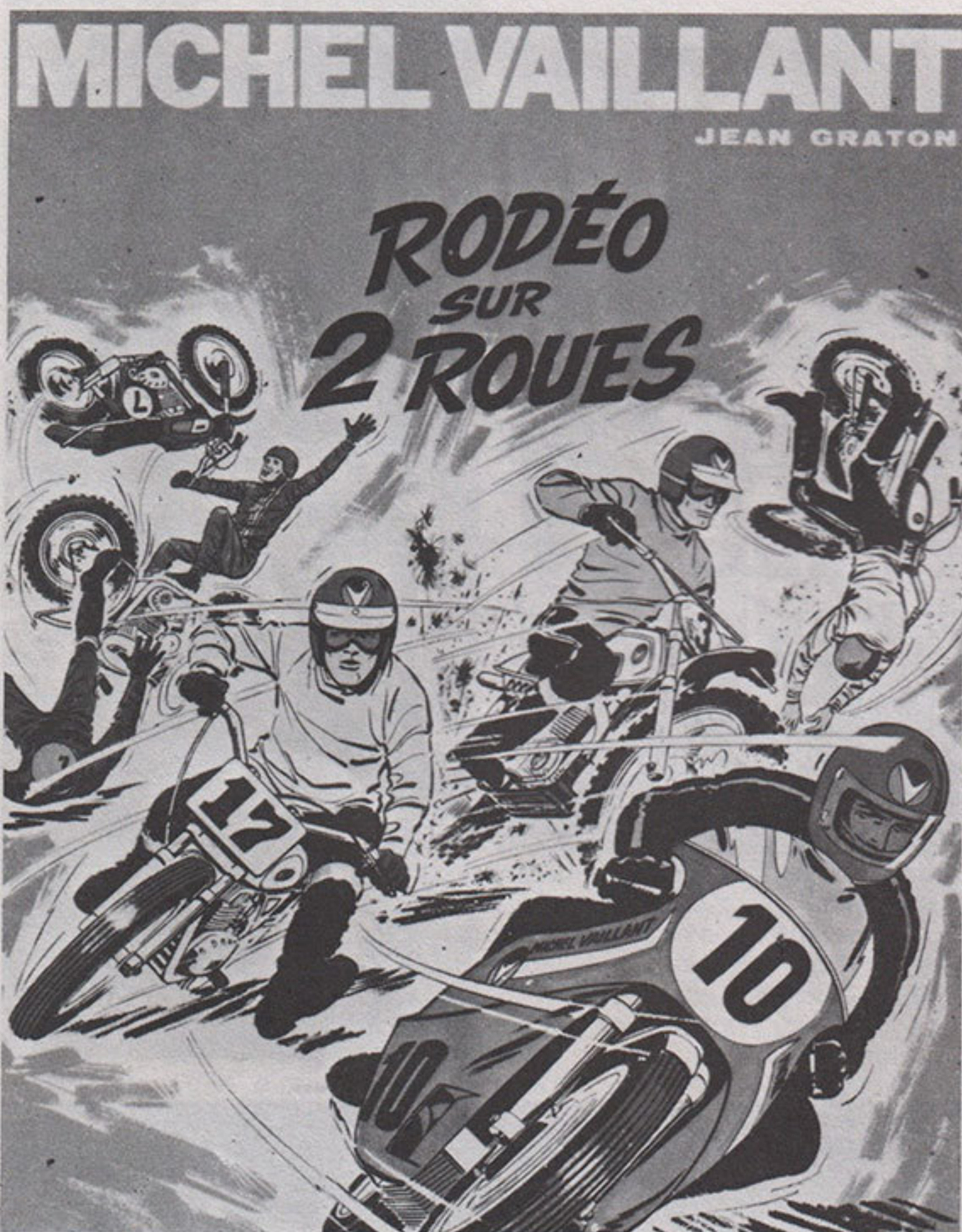
Vous connaissez, bien sûr, la petite Montesa « Cota 25 », une réplique de la « Cota 247 » pour les enfants. Il vous intéressera peut-être de savoir que le dimanche 5 septembre l'écurie Impala (un club local barcelonais) a organisé un vrai trial pour enfants de 6 à 12 ans, dans un terrain privé, pour la première fois dans l'histoire, avec un grand succès. On a marqué un circuit de 3,5 km dans un bois, à couvrir deux fois, avec 10 zones « non-stop » pour chaque manche. Les zones n'étaient pas dangereuses mais très compétitives, avec un remarquable pouvoir de sélection pour les petits garçons. On a établi une division en deux classes : de 6 à 9 ans pour la classe « A » et de 10 à 12 ans pour la classe « B ».

Il y avait un total de 42 coureurs (27 dans la classe « A », 15 dans la classe « B »). Ce fut une étonnante exhibition d'adresse, même de dextérité et de pur style trialistique chez la plupart des petits concurrents. Les spectateurs en étaient émerveillés. C'est que dans les plus jeunes générations, on apprend tout très vite, n'est-ce pas ? Le vainqueur, Miguel

Reyes, 11 ans, accomplit la prouesse de terminer la compétition avec sa feuille de route toute nette, sans pénalisation. Et d'autres, comme Diego Cavestany et Alberto Arana (11 et 12 ans) ont fini avec un seul point de pénalisation sur les 20 zones « non-stop ». En outre, la compétition fut très serrée, car certains ont terminé avec 2, 3, 5 points. Il y avait peut-être là une pépinière de futurs champions : c'est en commençant très jeune que l'on peut avoir rapidement la classe d'un expert qui fait qu'à 16 ou 17 ans, on est préparé pour n'importe quel exploit sportif.



INFORMATIONS



rodéo sur deux roues

Les Usines Vaillante lancent leurs nouvelles motos sur le marché mondial et Jean Pierre Vaillant décide de les faire participer aux principales épreuves internationales.

Pour donner à cet événement le plus d'éclat possible, les motos seront pilotées par Michel Vaillant, Steve Warson, Jean Pierre Beltoise et par le champion du monde de moto-cross : Joël Robert.

Et voici nos quatre amis embarqués dans l'aventure la plus fracassante de leur carrière déjà mouvementée.

L'intervention énergique du Père Vaillant mettra fin à cette série d'exhibitions beaucoup trop dangereuses pour

les jeunes pilotes qui reprendront leur place au volant de leurs bolides de Formule 1, la tête pleine des souvenirs tragi-comiques de cet inattendu « Rodéo sur deux roues ».

Voilà, en résumé, le contenu du bel Album de bandes dessinées mis en vente par les Editions Dargaud, qui ont d'abord publié ce « Rodéo sur deux-roues » dans le journal « Tintin ». L'illustration est excellente, le texte, à la page, est plein d'humour et vous passerez un très bon moment à suivre les aventures des champions Beltoise et Joël Robert, que vous ayez sept ou soixante dix sept ans ! (Prix : 8,75 F. Dargaud Editeur, 12, rue Blaise Pascal, 92 - Neuilly s/S.)

C'est maintenant officiel : la Chambre Syndicale des Importateurs d'automobiles, cycles, motocycles et Industrie Annexes, à la quasi-unanimité de ses membres, a décidé de participer à l'organisation d'une nouvelle exposition internationale de la Moto, à

moto et foire de paris
accord reconduit
pour 1972

l'occasion de la Foire de Paris 1972 (du 29 avril au 14 mai).

Cette heureuse nouvelle ne sera pas pour surprendre les centaines de mille de visiteurs de la Foire de Paris, comme tous les milieux motocyclistes qui ont pu apprécier au printemps dernier le dynamisme de cette manifestation, dans le cadre de laquelle ont été créées la « Nuit de la Moto » ou encore l'opération « Bien conduire sur 2 roues » qui permit à 10.000 garçons et filles de faire sans incident leurs premiers tours de roues sur de vraies motos, grâce à la compétence des escadrons motocyclistes des C.R.S., la Prévention Routière et Antar.

Pour 1972, les organisateurs ont de nombreux projets et comme ils sont décidés à donner une surface encore

plus grande à cette exposition, un nouvel emplacement va être choisi, en plein cœur de la Foire, permettant à tous ceux qui n'ont pu exposer cette année, d'être présents l'année prochaine.

Située à l'orée de la période de vente, organisée dans un cadre grandiose réunissant, entre autres, toutes les activités propres au tourisme et aux loisirs, l'Exposition Moto de la Foire de Paris s'est avérée, dès sa naissance, comme une manifestation attendue, tant par le grand public que par les Professionnels, qui seraient sûrement heureux de trouver en 1972, à côté de toutes les marques étrangères, nos producteurs nationaux, qui, ne l'oublions pas, sont à la base même du renouveau du « 2 roues motorisés ».

(Communiqué)

dumautar,
le gant
du motard !

Pour les gants, le motocycliste est un des clients les plus difficiles qui soient. Il veut pouvoir débrayer, freiner, accélérer... manier toutes les commandes manuelles de sa machine sans gêne et sans que son gant ne s'use prématurément aux endroits les plus sollicités.

Pour cela, il lui faut un article vraiment spécial, renforcé à la paume, sur la face intérieure du pouce avec, de préférence, l'index recouvert d'une peau de chamois pour pouvoir essuyer les lunettes.



de l'avion de chasse au cyclo

Il y a plus de 25 ans, aux heures les plus décisives de la guerre, des avions de chasse décollaient plein gaz du sol anglais. Les moteurs n'avaient pas subi le rodage prévu... mais les missions ne pouvaient pas attendre. Pourtant, les moulins ont tenu le coup : ils étaient lubrifiés au Redex.

Aujourd'hui, de grandes compagnies d'aviation continuent à faire confiance aux produits Redex, mais aussi cette marque a su s'imposer en compétition automobile et motocycliste par l'efficacité et la qualité de ses produits.

Pendant de nombreuses années (depuis 40 ans), les ingénieurs de Redex Led (Londres) ont concentré leurs efforts sur la mise au point et l'amélioration d'un seul produit, le Redex Standard, qui s'utilisait sous forme d'additif au carburant et au lubrifiant.

Récemment, et au départ pour les besoins de la compétition, ils ont élargi leur gamme en créant notamment deux produits particulièrement intéressants : Redex Grand Prix, huile prête à l'emploi pour moteurs 4 temps, et Redex 2 temps, pour moteurs deux temps.

Ces produits qui possèdent un pouvoir lubrifiant très supérieur à celui des huiles

classiques et une résistance à la température et au cisaillement qui réduit les risques de grippage-serrage ont donné d'excellents résultats dans la compétition, et des connaisseurs comme Giardini en automobile, Rougerie et Bacou en vitesse et cross, l'utilisent en course.

La Société Redex France, forte de ces résultats et qui vient, à la suite d'essais extrêmement concluants, d'obtenir la préconisation de Bultaco (France), commercialise à présent en bidons de deux litres ses qualités Grand Prix et 2 Temps. Cette dernière qualité convenant aux deux temps de toutes cylindrées. Elle a tenu à nous préciser que le produit vendu dans le commerce était absolument le même que celui employé en course. Cela est rendu possible par le fait que les huiles Redex ne contiennent pas de sels métalliques et n'ont aucune tendance, au contraire, à former des gommages et des dépôts, même en usage ville ou en service intermittent. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette initiative qui permet aux amateurs de vitesse et aux fervents du grand tourisme de bénéficier pour un prix raisonnable de la marge de sécurité que confère une huile de compétition.

Parti le 20 septembre de Paris en direction de Madrid, Dominique doit nous donner régulièrement des nouvelles de son voyage dont nous vous entretiendrons au fur et à mesure. A bientôt donc et nous lui disons bonne chance !

50 et 125 en location

— Vous venez d'ouvrir une agence de location de « Deux Roues », que proposez-vous à votre clientèle ?

● Nous avons une gamme qui va du vélo pliant à la moto en passant par des 50 cc.

— Je crois qu'en moto, vous vous contentez de 125 cc ?

● Oui, il s'agit de louer des machines à des gens qui ont besoin d'un moyen de locomotion

pratique pendant un certain temps, et absolument pas de fournir des racers à des frimeurs que je retrouverais pliés au premier feu. — Justement, n'avez-vous pas peur de la clientèle du deux roues, on l'assimile fréquemment aux blousons noirs, cela ne vous intimide pas ?

● Absolument pas, les machines que je propose sont d'honnêtes 125 CZ qui n'attirent pas les rigolos et vu le sérieux de notre maison, je préfère quelquefois refuser le client quand il ne m'inspire pas confiance.

— Quels systèmes proposez-vous à vos clients ?

● Premièrement la location soit à l'heure, à la journée, à la semaine ou au mois, hormis pour

les motos où le minimum est d'une journée, je pense ainsi écarter les importuns. Deuxièmement nous avons une formule de location vente comme pour les télévisions.

— Comment marche ce dernier système ?

● Le client choisit son modèle et nous l'achetons puis lui louons avec un contrat d'un an, il évite ainsi le comptant à l'achat et n'a à s'occuper ni d'assurance ni d'entretien et au bout d'un an il peut soit acheter, en payant de la même façon le reste du prix de la machine, soit résilier purement et simplement son contrat. J.L.P. Locations, 74 bd des Batignolles, Paris 17^e.

à travers la presse étrangère

par M. Duval

Italie : réfractaires à l'assurance !

La Police de la Route italienne sévit et dresse une « liste noire » pour rechercher les coupables, nous dit « Motociclismo ». Mais coupables de quoi ? S'il est vrai que dans tous les pays, les possesseurs de motos (eh oui !) représentent (aux dires de notre confrère...) les réfractaires « classiques » à l'obligation de l'assurance, c'est en Italie que l'on en trouve le plus grand nombre ; il y en aurait quelques 180.000 qui estiment inutile de suivre cette règle légale, considérant que les contrôles sont difficiles. Alors, la police épie, surveille, dénonce et, patiemment depuis le 12 juin, dresse la liste des « hors-la-loi » pour les faire rentrer dans le droit chemin. Ce qui ne mécontente pas du tout les Compagnies d'Assurances qui ont le droit, à cette occasion, de revoir leurs tarifs !

Angleterre : moto-liberté individuelle !

Motorcycle Mechanics part en guerre dans l'éditorial de son numéro d'octobre contre le gouvernement de sa gracieuse Majesté ! Les motifs ?... Une proposition de loi visant à élever l'âge du permis de conduire-moto de 16 à 17 ans et à instituer le port obligatoire d'un casque de sécurité. Les arguments de notre confrère ?... L'âge n'a aucune importance, ce qui compte, c'est le manque d'expérience et d'entraînement qui cause les accidents graves ; quant au casque, dit-il, c'est une question de liberté individuelle. Chacun peut porter l'équipement qu'il désire, même s'il est assez fou pour ne pas se protéger la tête. Après tout, a-t-on le droit d'empêcher les alpinistes, les pilotes d'avion ou les parachutistes de pratiquer leur sport favori sous prétexte qu'il est dangereux ? Peut-on obliger les motocyclistes à porter des bottes fourrées et anti-dérapantes pour les cas de pluie ? Non, sans doute ! Pas plus que de les obliger à avoir un casque de sécurité. Alors ? C'est l'appel aux armes, dans les termes les plus férocés : « En tant qu'individu, vous pensez sans doute qu'une seule voix n'a aucune chance contre l'appareil

Canada : à bas la pollution !

Après la télévision la radio, les grands journaux, la revue 2 Temps/4 Temps du Québec ouvre elle-même un dossier pollution, titré : « la pollution est l'affaire de chacun de nous ». Cet article s'adresse aux 85.000 motocyclistes de la « Belle Province » et leur rappelle quelques règles simples contribuant à lutter contre la pollution : — Veiller à ce que le carburateur soit convenablement réglé ; — Faire nettoyer ou remplacer le filtre à air régulièrement ; — Utiliser de l'essence sans plomb ; — Éviter de laisser tourner longtemps le moteur au ralenti ; — Maintenir en bon état les bougies et contacts d'allumage...

Et l'article conclut : « il faut que tous les gens de bonne volonté poursuivent leurs efforts afin de pouvoir bénéficier d'un meilleur environnement pour aujourd'hui et demain ». Après tout, pourquoi pas ?...

gouvernemental, massif et lent. Mais vous n'êtes pas tout seul ! En tant que sujet britannique, vous avez le droit démocratique d'écrire à votre Parlement à Westminster ! Vous devez vous joindre à nous et prendre la plume contre ces ronds-de-cuir prétentieux qui prennent les motocyclistes pour un fléau que l'on peut exterminer légalement grâce à la législation. » Les moyens ?... Une pétition nationale dont, bien sûr, « Motorcycle Mechanics » donne dans son numéro un exemple-type à remplir par les lecteurs ! L'hebdomadaire « Motor Cycle News » s'est lui aussi emparé de l'affaire, en termes toutefois beaucoup plus modérés, avec plus amples détails : outre la pétition nationale, la Fédération Anglaise Motocycliste, la RAC, la section motocycliste de la « Motor Agent's Association » et l'Association Nationale des Commerçants du cycle et motocycle ont décidé également de faire pression, chacun leur tour, pour produire un impact supérieur, à Westminster. Une affaire à suivre, qui promet peut-être de beaux rebondissements !

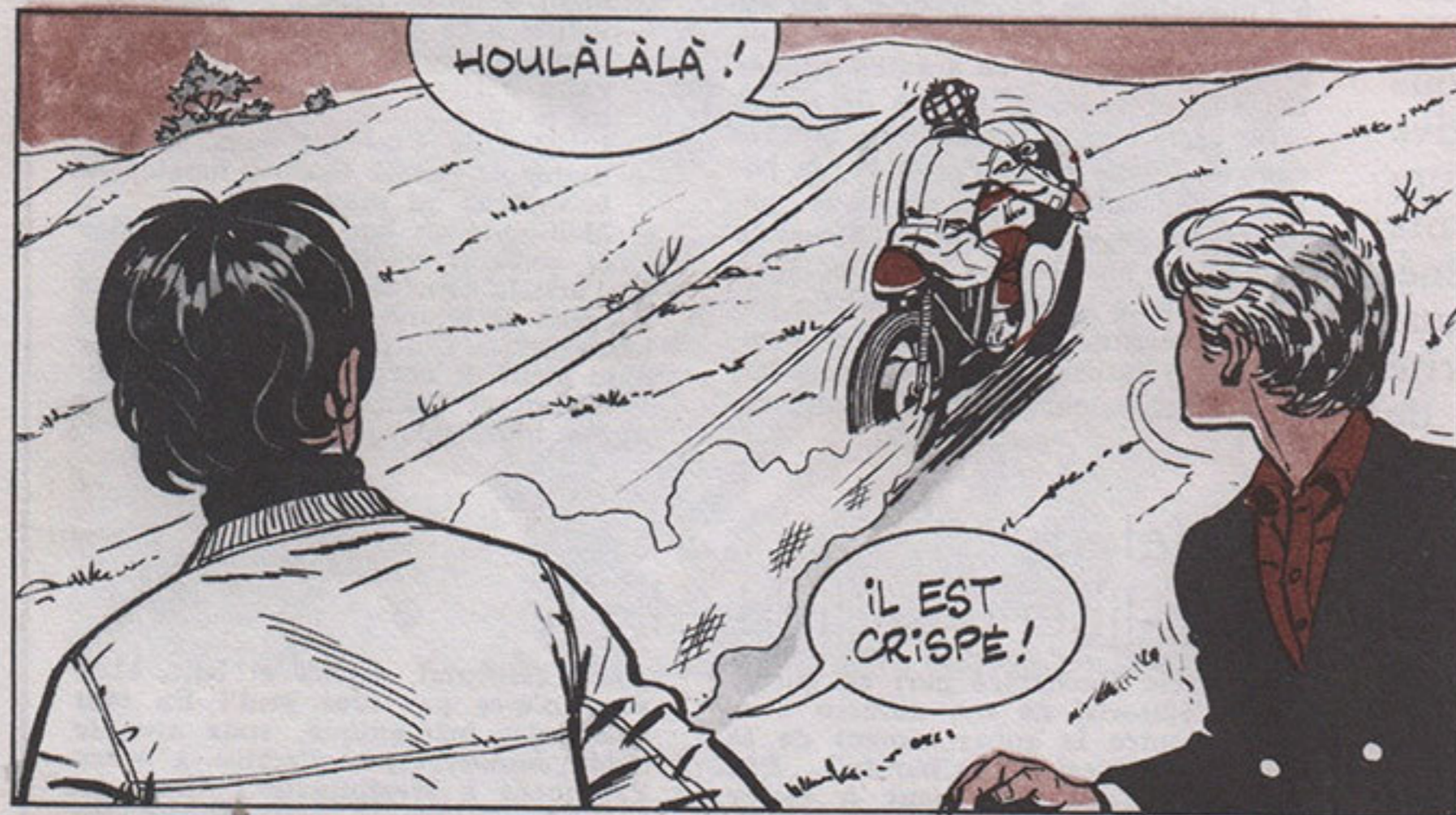
l'Aventure

est à votre porte

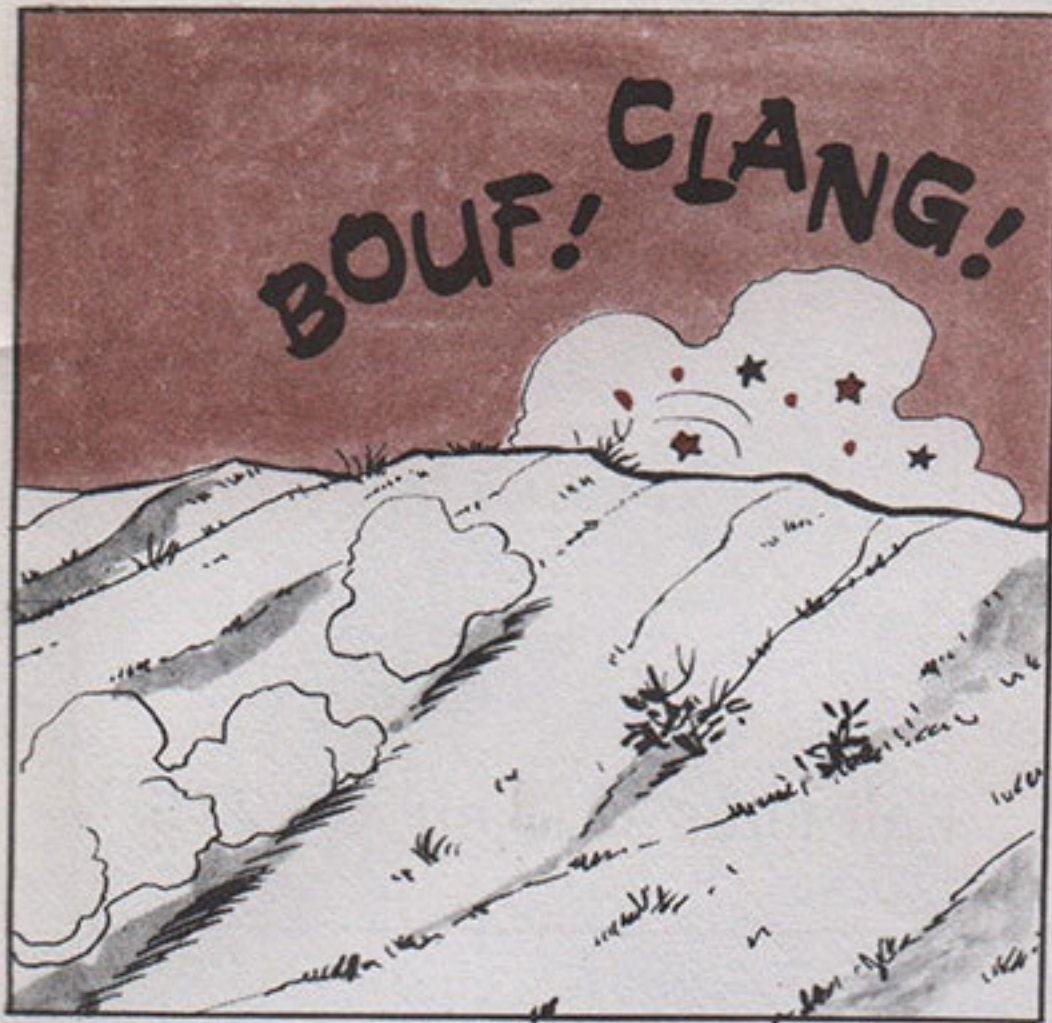
Il s'appelle Dominique Tissot, il a 18 ans, est chauffeur-coursier et possède une AV88 et beaucoup de curiosité.

Pour lui cela suffit pour partir faire le tour d'Afrique en visitant Ceuta, Alger, Tamanrasset, Niamey, Cotonou, Lomé et Abidjan puis pour revenir par Dakkar : quelques 20.000 à 25.000 km en solitaire avec une machine de série dont seules les suspensions ont été renforcées et sans appuis financiers. Il a prévu de travailler sur place quand cela sera possible et pense donc que son voyage durera quelques 9 à 10 mois.

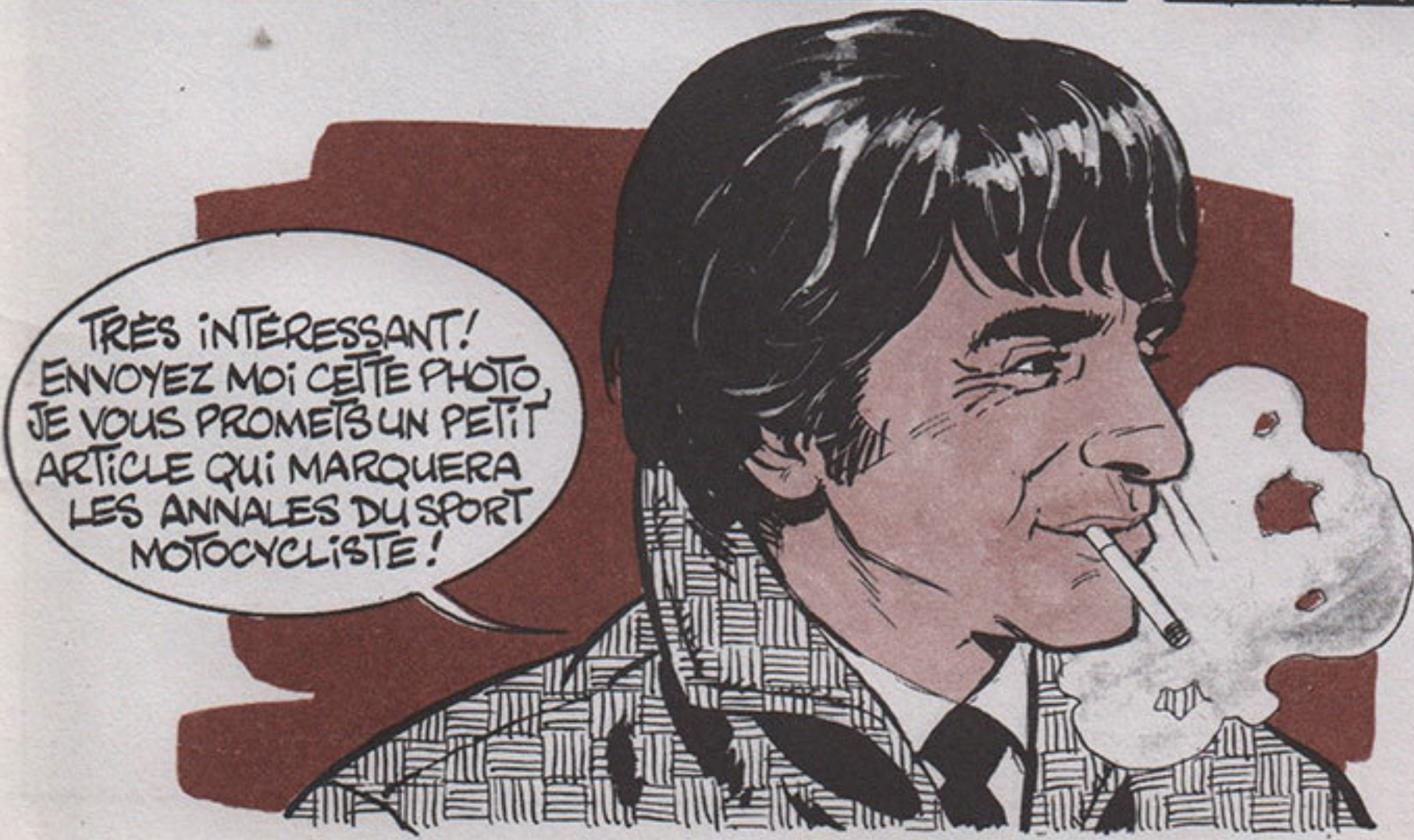
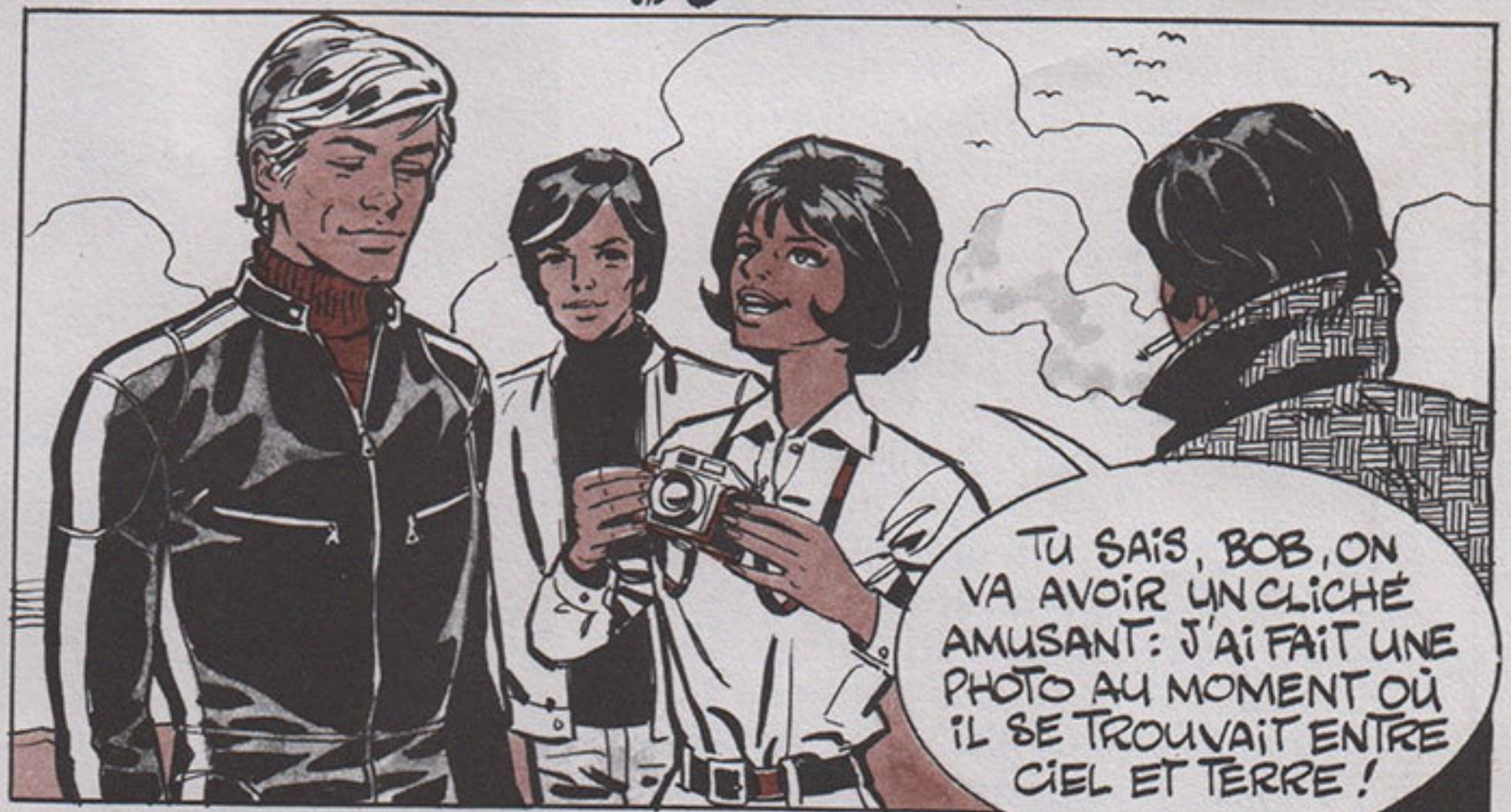
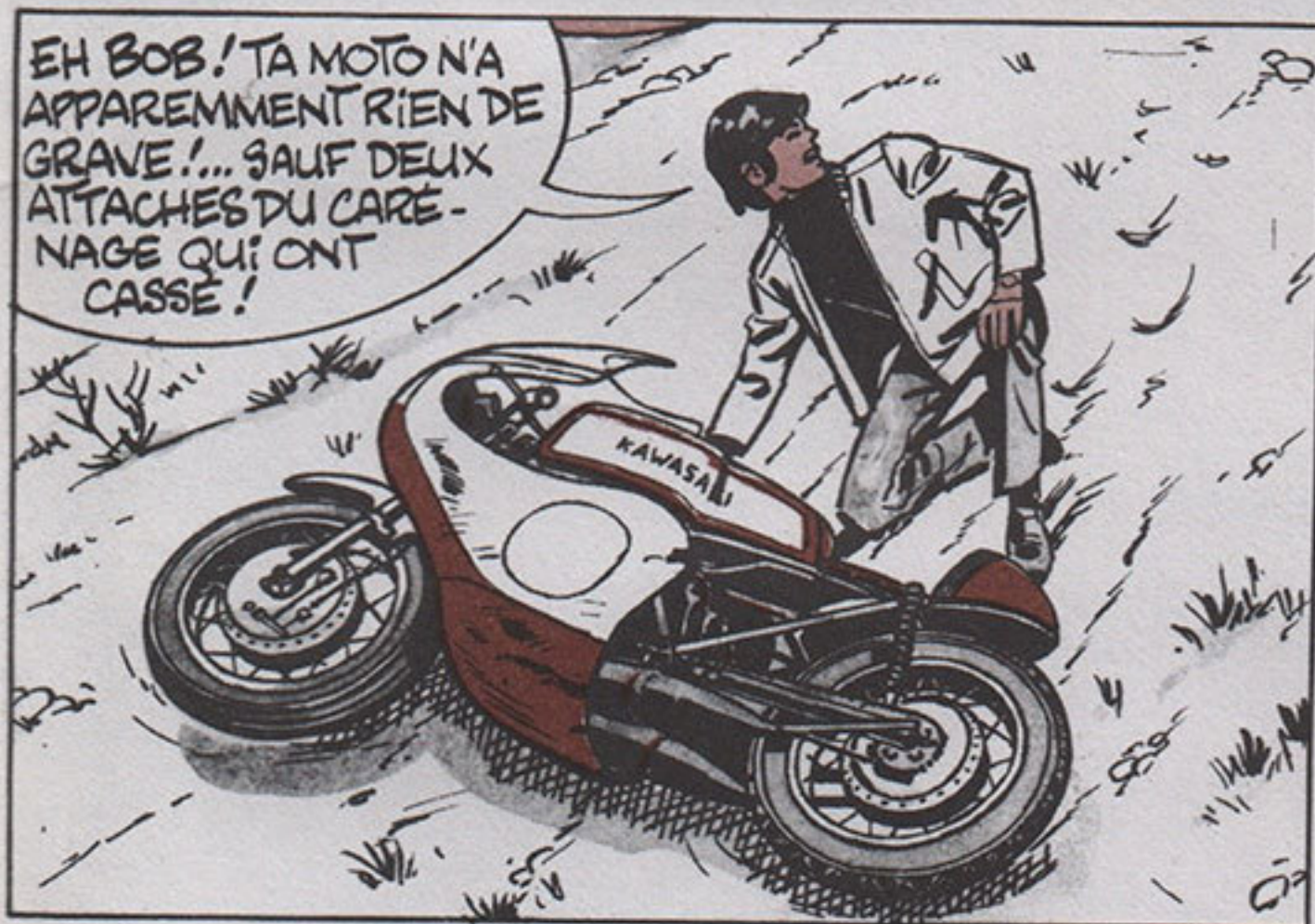
MICHEL DANS LA COURSE



Faux reporter de Cyclomoto,
le frimeur est convié à essayer la Kawasaki de course !



JE NE CONNAIS ABSOLUMENT PAS CE TYPE!



Le cadre très faible permet de diminuer de manière particulièrement jolies les dimensions des photos. Toutes ces modifications ont amené le poids à 130,6 kg, qu'avant et 66 sur la roue arrière.

IL N'AVAIT RIEN COMPRIS!
L'AMATEUR AVAIT PRIS LA KAWA 500 QU'ON LUI AVAIT PRETÉE POUR UNE MACHINE DE CROSS!

Ca s'est passé le 20 Oct dans le

Bob favori de la pro...
saki-Moto-Re...

FIN

? ensemble jouons

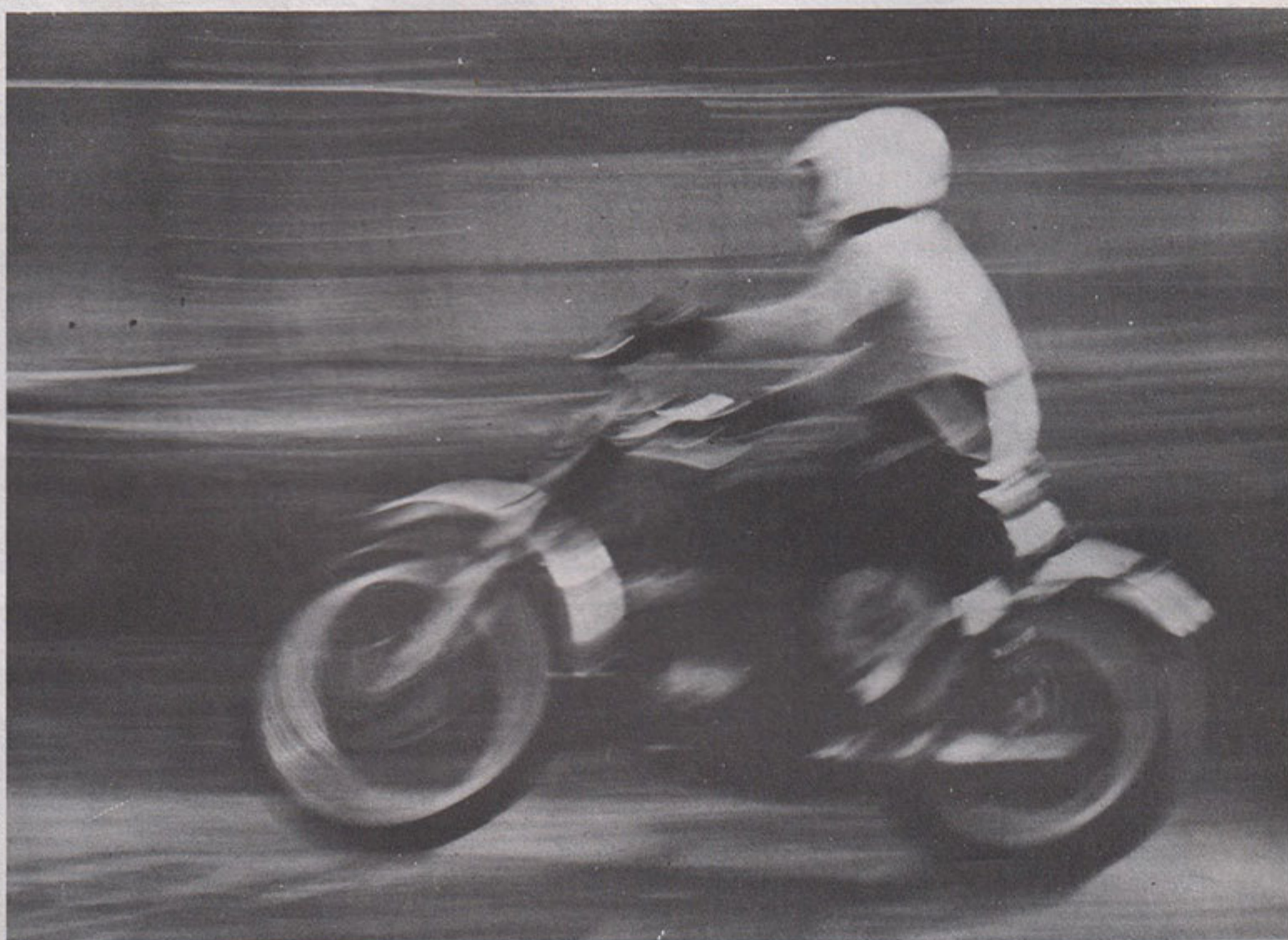
Palmarès du jeu n° 219

Force nous est de croire que vous ne pratiquez guère la photographie. En effet, bien que nous ayons reporté le jeu n° 219 pour le temps des vacances combien propres à fournir l'occasion de prendre un bon instantané, nous n'avons reçu finalement que peu d'envois et encore moins de bons clichés. Dommage car la photo permet de garder le souvenir d'une machine, d'une scène de course, d'une randonnée.

Enfin, il a bien fallu procéder au dépouillement de ce jeu 219-220. Nous avons donné la première place à Alain Lesaffre, 60 rue de Chantepie, 37 - Joué-les-Tours, pour sa photo que le flou rend amusante. Il remporte donc la maquette, un abonnement de trois mois à Cyclomoto et un bidon d'huile Redex.

Le seconde place a été attribuée à l'instantané de J.-B. Beneteau, 24 square Léonard-de-Vinci, 86 - Châtel-lerrault, qui a saisi au vol une chute du trialiste Favreau. Il gagne un abonnement de trois mois et un bidon d'huile Redex, comme ceux de nos lecteurs classés ensuite :

3. Jean-Pierre Autissier, 38 rue Saint-Jacques, 23 - Auzances, auteur d'une bonne photo de cross; 4. Gérard Pizié, 62 ter rue Gambetta, 45 - St-Jean-de-la-Ruelle, pour un portrait d'Agostini. Pour le reste c'est davantage l'intention que la réalisation que nous récompensons en accordant la cinquième place à François-Rodolphe Ingold, 30 rue de Paradis, Paris 10°, la sixième place à Patrice Queva, 54^e Régiment d'Infanterie à Verdun, la septième à Charles Ingold, 30 rue de Paradis, Paris 10°, la huitième à Benoit Rolland, 44 rue Fessart, Paris 19°, la neuvième à Cyrille Vincent, 10 rue des Halles, 44 - Saint-Nazaire, et la dixième à Hugues Mary, La Bulaire, 49 - Gesté (motocrossmen de nuit, par temps d'orage !).



Ci-dessus :
photo de
J.-P. Autissier.

En haut :
la première place
à A. Lesaffre.

Ci-contre :
deuxième J.-B. Beneteau.

nos
essais
disponibles

et la
bulle
continue

« 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.
Vélosolux « 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.
Yamaha AS3, n° 222.

TESTS
Maico 125 « Trail Bike », n° 199.
Lambretta 200 DL, n° 203.
Derbi 50 « Gran Sport », n° 210 et 220.
Kreidler 50 Spécial, n° 211.
Guzzi Trotter Mark et Special, n° 212.
Honda Dax 70 Solo et Side, n° 215.
Ariel 3, n° 217.
Motobécane 93 D, n° 218.
Vespa « Boxer », n° 220.
Peugeot 104, n° 222.

DEMONTAGES - REMONTAGES
Motobécane Cady, n° 204 et 205.
Honda PC 50, n° 206, 207 et 208.
Franco Morini, n° 209 et 210.
Yamaha 100 Twin, n° 211, 212 et 213.
Vélosolux 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° 220 et 221.

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

Si la photo n'a guère inspiré les lecteurs de « Cyclomoto », ceux-ci sont par contre de plus en plus nombreux à nous envoyer des bulles. Le chien motocycliste dont la photo a été publiée dans le numéro 220 a suscité des réponses dont quelques-unes témoignent d'une appréciable recherche.

Nous accorderons la palme à Simon Chomarat, 3 rue du Grand-Port, 42-St-Rambert-sur-Loire, pour l'excellente trouvaille qui suit : « Ouah ! Enfin je vais pouvoir inaugurer la rubrique des chiens écraseurs ! ». Simon gagne donc un abonnement de trois mois à « Cyclomoto » et un bidon d'huile Redex. Parmi les bulles qui valent une citation, retenons celles-ci :

« Elle a du chien cette moto ! », d'Alain Bellelle à Vincennes ; cette même idée a été reprise par Mme Dominique Thur, de Bondy, et le canonier Coulomb (S.P. 69 179) ;

« Concentration au Mont Canigou... j'espère qu'il n'y aura pas d'os ! », d'Alain Edon à Blanc Mesnil ;

« Qui m'a traité de minet ? », de D. Dabat à Saint-Tropez ;

« Ah, tout de même, ces jappe-au-nez ! », de René Camus au Plessis-Robinson, etc. Vous voyez que le niveau des trouvailles s'améliore. Continuez !

LA NOUVELLE BULLE (N° 222)
Voici quelques doctes personnages, dont le préfet Maurice Grimaud en contemplation devant l'ancêtre du cyclomoteur. A vous de trouver quelque chose à faire dire ou penser au personnage central. Les bulles les meilleures seront citées dans le numéro 224 de « Cyclomoto », le gagnant obtenant un abonnement de trois mois à « Cyclomoto » et un bidon d'huile Redex.



DECOUPEZ OU RECOPIEZ CE BON
ET ADRESSEZ-LE

A

**CYCLO
MOTO**

103, rue La Fayette
PARIS (10^e)

TEL. : 878-99-26 et 99-27

Changement d'adresse : 0,50 F (joindre l'ancienne bande, de préférence).

BULLETIN D'ABONNEMENT 35^F

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

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

M.

Rue

Dépt Ville

(1) Rayer les mentions inutiles

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.**