motocyclisme

15 janvier 1970
année 2
5 francs

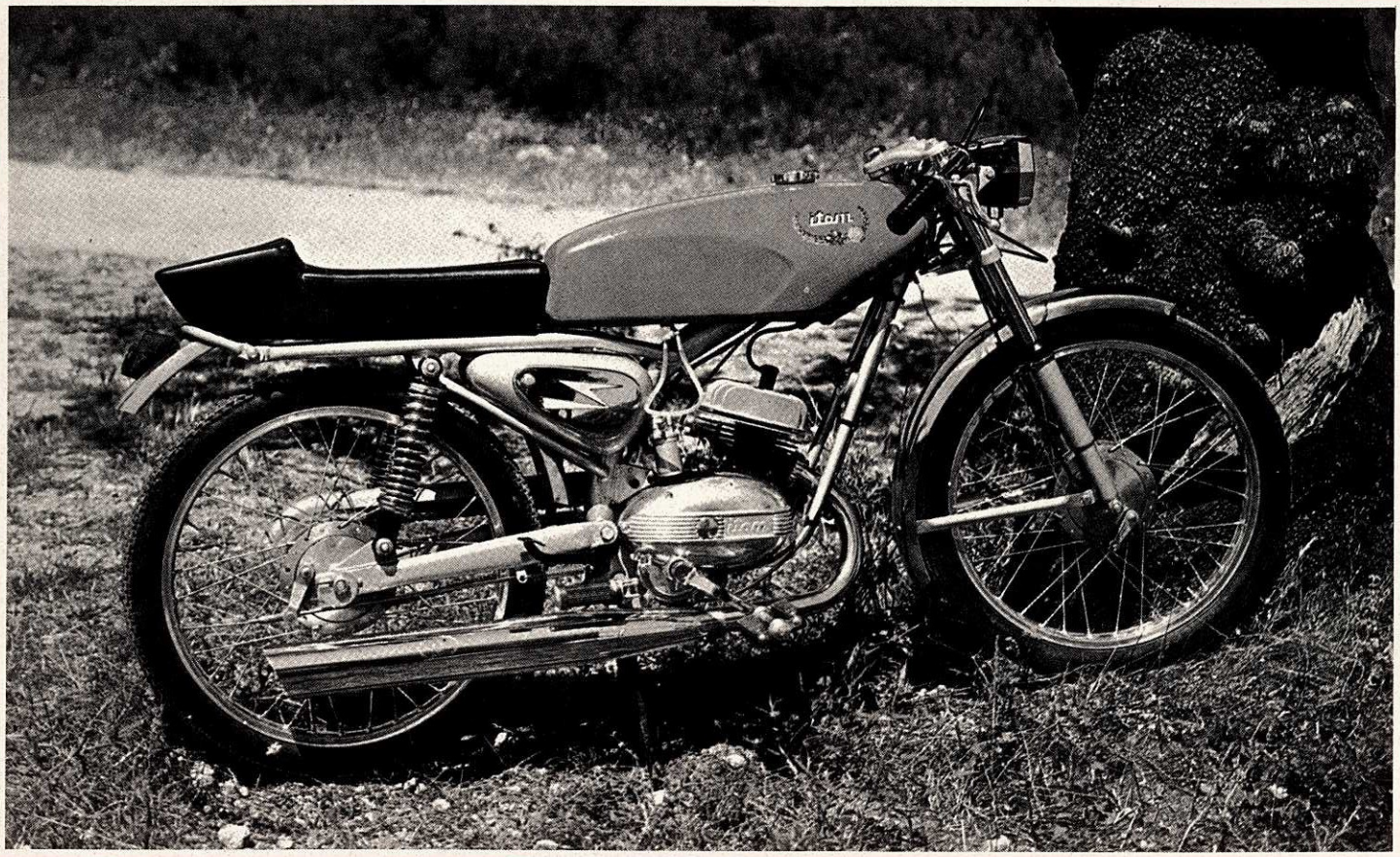
12

la revue internationale pour tous les motocyclistes

SPECIAL GUZZI

MOTOBÉCANE D75

SALON DE MILAN



Le Cyclomoteur de la Jeunesse et des Sportifs

ASTOR SPRINT

4 vitesses

Sélecteur au pied

SANS PERMIS

Moteur 2 temps, cylindrée 49,5 cc. Testé en usine à 12.000 t/m en régime continu.
En service courant limité à 5.500 t/m. - Embiellage sur roulement à aiguilles. Alimentation mélange à 8%. Boîte de vitesses à 4 rapports par sélecteur au pied. Embrayage à disques multiples à bain d'huile. Volant magnétique spécial course 18 w. Bobine H.T. à bain d'huile.

Un Super Moteur increvable

49,5 cc. - 13.000 t/mn en compétition

D.I.M. - **116 Bd de Paris - 13 MARSEILLE 3e - Tél. 50.28.18**

le grand tourisme fait encore un pas en avant avec la

V7 spécial 750 de Moto Guzzi

V7 Spécial 750 cc. 60 cv SAE, plus de 185 km/h

Moto-Guzzi lance enfin sur le marché la V7 Spécial 750, conçue pour les amateurs de grand tourisme les plus exigeants. Lorsqu'on approche cette machine que les Américains appellent « Buffalo », on ressent une impression de puissance, et les mots qui viennent à la bouche sont: « Ca, c'est une moto! ».

Les yeux se portent sur l'impressionnant moteur en V détenteur de 6 records du monde de vitesse, puis sur la dynamo 12 V 300 Watts prête à accueillir des phares à iode, sur le tableau de bord complet (tachymètre, compte-tours, témoins de point mort, de pression d'huile, de veilleuse et de charge), sur la transmission à cardans, la selle... On ne résiste pas au désir de l'essayer. Coup de pouce sur le démarreur, on enclenche la première et on ouvre à peine les gaz (cela vaut mieux afin d'éviter un redoutable coup de pied aux fesses). Le couple surprend: comment cette grosse machine s'arrache-t-elle aussi facilement? Enfin on prend la route; maniabilité surprenante pour une « Buffalo ». On se pique au jeu et on roule des heures et des heures « pleins pots » en solo ou en duo sans fatigue ni pour soi, ni pour la machine.

La V7 700 cc de série détient le record sur le célèbre trajet Hambourg-Vienne, 1400 km. La V7 Spécial a bien d'autres aspects qui vous satisferont, mais vous les découvrirez vous-même; essayez chez l'un des spécialistes Moto-Guzzi la nouvelle GT par excellence: la V7 Spécial 750.

IMPORTATEUR POUR LA FRANCE:

F. TESTON

94 Cours Lieutaud 13 Marseille 6ème - tél. 48.23.59

Les 50 Italjet

go-go

scout

KIT KAT

trial

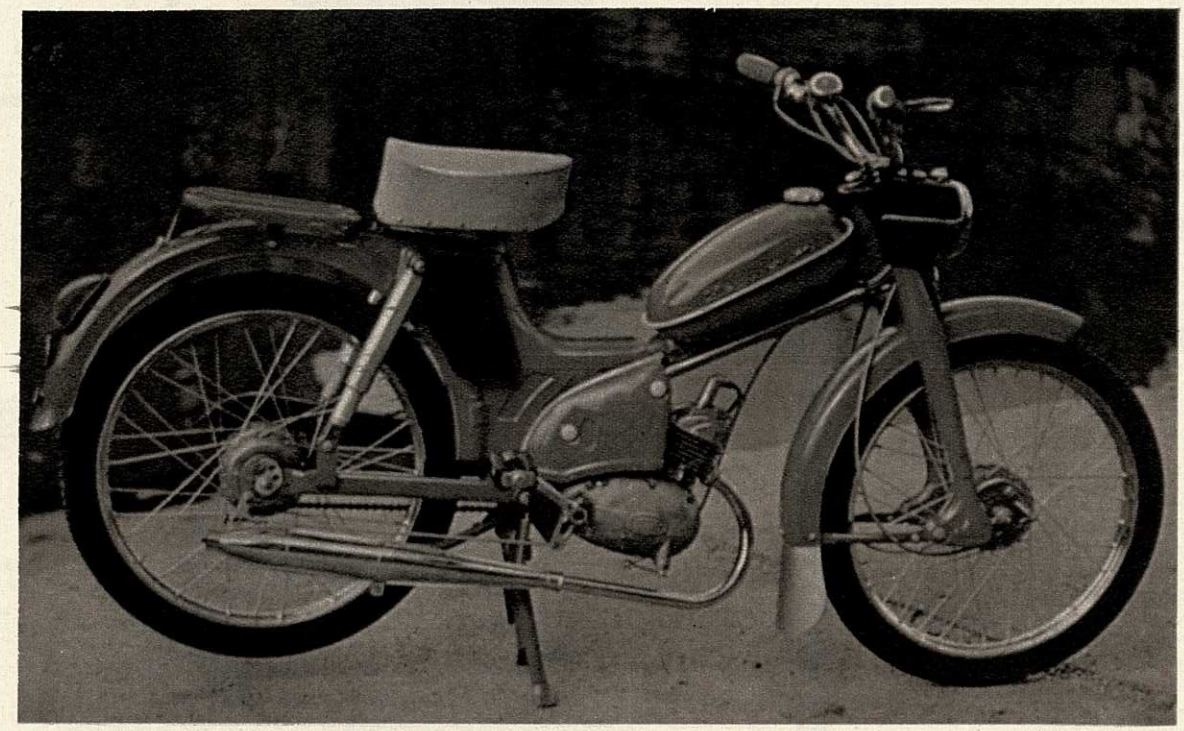
veloce

ranger

ITALJET
ITALJET
ITALJET
ITALJET

CHAMPION DE BELGIQUE 1966-1967 / **D.I.M., 116 Bd de Paris - Marseille 3e**

KOMAR 2330



Makers:

Zjednoczone Zaklady Rowerowe - Bydgoszcz, Plac Piastowski 3

Exporters: POL-MOT, Foreign Trade Enterprise of Automotive Industry Warszawa, Stalingradzka 23, POLAND

TOUR

La selle spacieuse et la fourche avant combinées avec la suspension arrière «swing-arm» hydrauliques font de votre Sparta un fauteuil roulant, qui aplanit les plus mauvaises routes.
Le moteur et la fourche arrière forment un ensemble rigide articulé au cadre sur un pivot ne nécessitant aucun graissage; tout en évitant une usure prématuré de la chaine et des pignons.
Le puissant moteur Saxonette placé bas dans le cadre se charge pour vous des manœvres d'embrayage etc.
Votre Sparta est votre moyen de transport personnel; seul ou à deux et avec bagages votre prix de kilomètres est le plus bas!
Couleurs: noir, beige ou bleu ardoise en combination avec gris-perle.
Livrable avec selle simple ou avec selle double.

Quelques données techniques:

SPARTAMATIC:

Moteur: ILO Mini
Cylindrée: 50 cc
Alésage: 40 mm
Course: 38 mm
Graissage: 1:25
Embrayage: centrifuge à bain d'huile
Eclairage: 17 watt
Réservoir: VV et TV 3 ltr.
AV 4 ltr.
Guidon: réglable
Poids: VV – 34 kg
TV – 38 kg
AV – 50 kg

TOUR:

Moteur: Saxonette
Cylindrée: 50 cc
Alésage: 38 mm
Course: 42 mm
Graissage: 1:25
Embrayage: centrifuge à bain d'huile
Eclairage: 17 watt
Réservoir: 6 ltr.
Guidon: réglable
Poids: 57 kg

SPORT:

Moteur: ILO V49
Cylindrée: 50 cc
Alésage: 40 mm
Course: 39,5 mm
Graissage: 1:25
Embrayage: disques à bain d'huile
Vitesses: 3
Eclairage: 17 watt
Réservoir: 11 ltr.
Guidon: réglable
Poids: 68 kg

Sparta monte des pneus Vredestein et des chambres à air-stop.

L'usine se réserve le droit à tout moment, de modifier les modèles ou les prix sans être tenue à verser aux acheteurs aucune indemnité de quelque nature que ce soit.

UNE MARQUE QUI S'IMPOSE SUR LA ROUTE

Velocette

R. LECONTE IMPORTATEUR
44, rue de Vouillé - PARIS 15è
Tél. VAU 06-74

CH KRAJKA

a testé pour vous, au Bol d'Or la 750 Moto Guzzi de série en 24 h, 2.500 Km, consommation: huile, néant essence, 7,2 l/100 Km.

81, rue St Maur
PARIS XI
tél: 355.52.95

Découvrez les joies des promenades en montagne avec une

BULTACO

Tout-Terrain
également utilisable Ville, Route

100 et 125 cm³ Lobito - 250 Sherpa-trial - 250 Matador

Importateur exclusif pour la France:

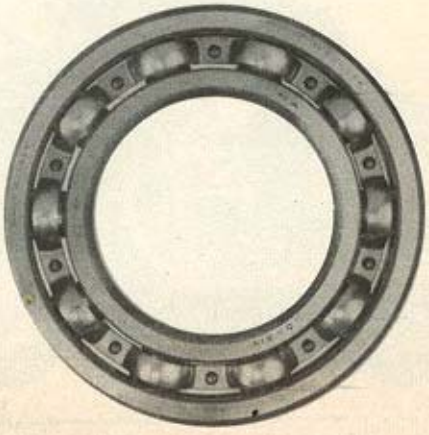
CEMOTO FRANCE

58, Bd Silvio Trentin - 31 TOULOUSE
Tel. 47-47-46

Renseignement contre 0,90 F en timbres

MOTORI MORINI FRANCO

Moteurs jeunes,
pour les **jeunes,**
roulements à billes RIV



Levallois Motos

56, rue A. Briand
Levallois-Perret
Tel. PER 19-73
Métro : Anatole France

YAMAHA
TRIUMPH
HONDA
B.M.W.
B.S.A.

Expédition pièces détachées dans toute la FRANCE

750 HONDA et BMW nouveaux modèles disponibles

88, Rue de PICPUS
PARIS 12e
Tél. 628.53.66

STATION - SERVICE - DERNY
PICPUS-MOTOS

HONDA
FLANDRIA
PEUGEOT
VESPA
SOLEX

Service après vente assuré

huiles **motul**

Husqvarna

c'est une assistance en course

Husqvarna

n'a pas de moto "SPECIAL USINE" c'est la moto de mr tout le monde avec laquelle tous les champions gagnent.

Husqvarna

a remporté **4** *championnats nationaux sur* **5**

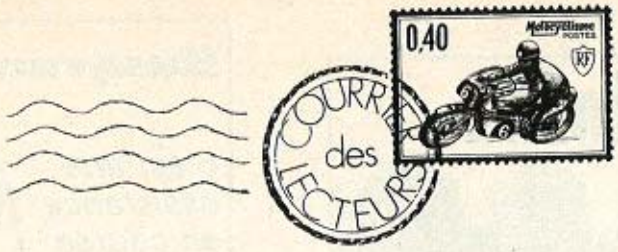
Husqvarna

championnat inter-armée-police - 1er Robert Vanesse
trophé national des espoirs - 1er Michael Lepan
championnat de France junior - 1er Roger Barbara
championnat de France national - 1er Michel Combes, 2e J Broutin, 3e M Lepan, 4e J-P Servais, 5e J Gabillat.

Husqvarna

1er championnat du monde 500 cm³ BENGT ABERG sur Husqvarna 400 cm³

LE MATERIEL SUEDOIS
111, rue d'Ermont
95IST PRIX
Tél. : 960-38-31



Petit tricheur!

Q. — C'est surtout en tant qu'amateur de vieilles motos que je lis votre revue, bien que je sois également intéressé par les essais et les divers articles qui la composent.

Le seul ennui de votre revue, est qu'elle soit mensuelle, c'est à dire que les résultats de courses, les présentations, etc... ne sont connus que parfois un mois après, je ne prendrais comme exemple que le cas du Bol d'Or, mais cela n'enlève rien de sa qualité.

Deux raisons m'ont incité à vous écrire:

La première est de vous demander si vous pourriez m'envoyer des renseignements sur une marque pratiquement inconnue; il s'agit de « Styl'son » qui montait des moteur JAP dans ses cadres. J'ai un ami qui possède une 250 cm³ de la marque à moteur JAP à soupapes latérales, moi-même j'ai également une 250 cm³ dont le moteur est aussi un JAP mais qui est culbuté et j'ai appris qu'existent aussi des side-cars avec des 1000 cm³ JAP.

Etudiant dans une école technique, je m'intéresse aux articles « le point de vue du technicien » et c'est là la seconde raison qui m'a fait vous écrire et je vous prie de bien vouloir transmettre ma lettre à Mr J.T. Grimault.

J'ai été franchement déçu par l'attitude de son auteur et par l'esprit avec lequel il détruit les hypothèses formulées par d'autres journalistes pour expliquer quelques particularités techniques et qu'il émet une hypothèse encore plus nébuleuse (750 Honda).

Mr Grimault, vous dites que dans une chambre hémisphérique les positions les plus éloignées sont évidemment diamètralement opposées, c'est vrai, mais cela n'explique rien ou du moins pas ce que vous voulez démontrer, et il est évident que si les axes, des soupapes ne sont plus dans le même plan mais dans des plans parallèles les points de contact éventuels des soupapes sont beaucoup plus distants, puisqu'ils se trouvent dans le plan médian (si les soupapes sont de même diamètre) et que les soupapes sont rondes et ainsi, la course possible de chaque soupape est plus grande. Si vous n'êtes pas convaincu, pensez qu'à l'extrême, si l'entraxe des soupapes est supérieur ou égal à la demi-somme des diamètres, elles ne pourront pas se toucher (fig. 1).

Quant à votre argument selon lequel cette disposition prépare l'orientation des canaux il ne tient pas debout car si cela avait été, les soupapes auraient été décalées dans l'autre sens (fig. 2).

Si la raison que vous avez indiquée était la bonne, il me semble que le montage le plus logique eut été celui-ci (fig. 3).

Et j'ajoute que l'on aurait pu préparer cette orientation en adoptant un montage classique. (fig. 4).

Un avantage de la disposition adoptée par Honda est puisqu'on a affaire à un simple ACT d'avoir des culbuteurs droits et non coudés mais je ne pense pas que ce soit là une raison suffisante.

Quant à la turbulence, c'est un phénomène assez complexe et on peut se demander s'il vaut mieux avoir des canalisations torturées pour une bonne turbulence ou avoir des canalisations rectilignes pour un meilleur remplissage.

Il semble en effet que la position des bougies ait pu jouer un rôle.

Sachez que je garde à votre revue toute mon estime mais avouez qu'il est désagréable de voir dans une revue un journaliste voulant ridiculiser son confrère.

J.F. Briand
28, Bd Jean Mermoz
35-Rennes

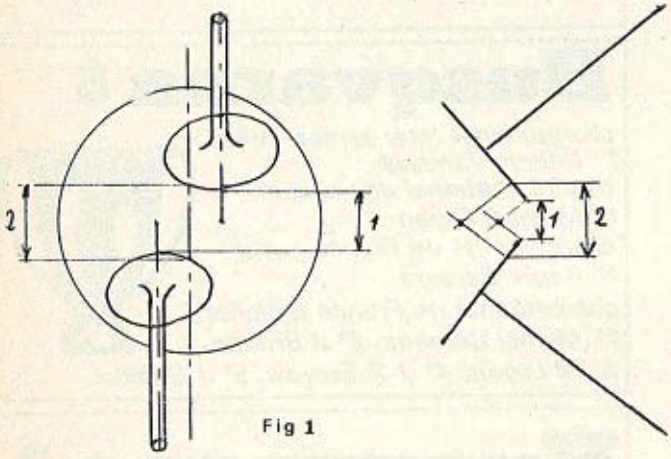


Fig 1

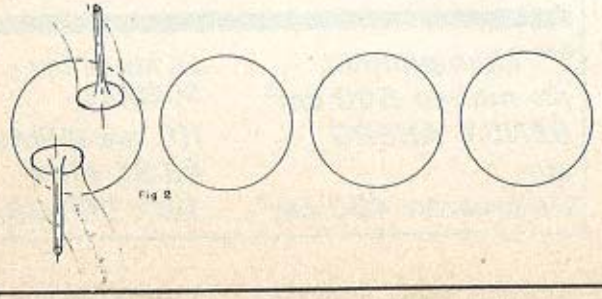


Fig 2

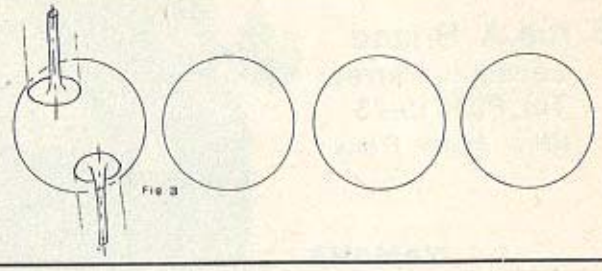


Fig 3

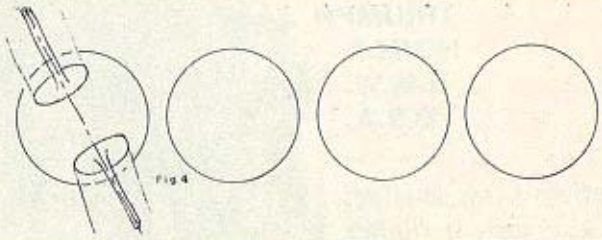


Fig 4

Réponse **Nos recherches ne nous ont pas encore permis de trouver de renseignements valables sur votre Styl'son 250 cm³ à moteur JAP mais nous vous demandons un peu de patience. Les améliorations portées aux autres parties de la revue ont nécessité de tels efforts que nous avons quelque peu délaissé l'organisation de nos archives. Nous espérons donc pouvoir trouver quelque chose de substantiel à vous communiquer sur la Styl'son.**

Je suis absolument désolé de vous avoir déçu par mon attitude mais je pense que vous l'avez mal interprétée. Je n'ai jamais eu l'intention de ridiculiser systématiquement les confrères. Il se trouve seulement que j'apprécie assez peu que l'on raconte aux lecteurs des histoires à dormir debout.

Je suis d'autant plus à l'aise pour formuler cette exigence que chaque fois que j'ai commis une erreur (et cela m'est déjà arrivé dans ces colonnes) je l'ai bien volontiers reconnu.

Par exemple j'ai certainement manqué de précision en mentionnant simplement « diamètralement opposé » alors que je pensais « dans un même plan diamètral ».

Ceci étant, ce qui vous parait évident « dans des plans parallèles les points de contact éventuels des soupapes sont beaucoup plus distants » ne le parait que parce que vous trichez! Eh oui! Vous trichez! Les dimensions 1 et 2 que vous notez dans votre premier croquis ne tiennent pas compte de la courbure du cylindre qui permet d'écarter plus les soupapes quand elles sont dans un même plan diamètral.

En fait ce n'est pas à une augmentation de la distance que l'on assiste, mais bien à une diminution. La distance 2 est, en réalité, plus petite que la distance 1.

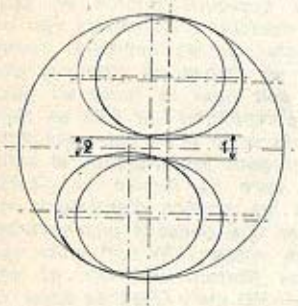


Fig 5

Bien plus, à partir d'un certain décalage, les soupapes se touchent. Vous pouvez prendre une règle graduée, les ellipses représentant les soupapes n'ont pas changé de dimension!

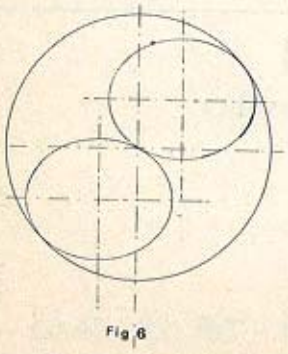


Fig 6

Non je ne suis pas convaincu! Et encore moins par votre raisonnement aux limites. Vous semblez être le spécialiste des hypothèses limitatives. Postuler que la somme des diamètres des soupapes est inférieure à l'alèsage c'est se priver d'un avantage certain des culasses hémisphériques. Je ne connais pas les dimensions des soupapes de la 750 mais, pour la 350, qui possède une cylindrée unitaire voisine, le total des diamètres des soupapes atteint 61 mm pour 56 mm d'alèsage.

Avec des dimensions cohérentes pour l'alèsage et les soupapes, on arrive à l'imbrication de la figure 7.

Je sais bien qu'il ne s'agit, dans votre esprit, que d'un argument de raisonnement mais il est malgré tout amusant d'imaginer, au passage, la forme qu'aurait la chambre de combustion. Comme ça, pour voir...

Pourquoi n'avoir considéré que les cylindres extérieurs

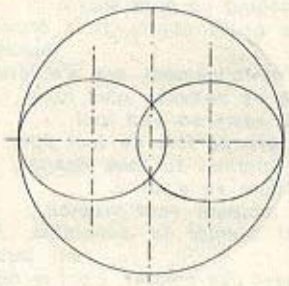


Fig 7

quand vous parlez de l'orientation des conduits d'admission et d'échappement? Je pourrais être encore plus mauvais joueur et ne considérer que les deux cylindres médians. L'orientation est alors correcte et, quoi que vous disiez, mon argument tient debout...

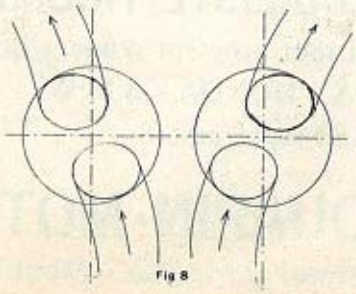


Fig 8

Non! Tout cela n'est pas sérieux. Je crois me rappeler avoir dit « il me semble que ce soit l'une ou plusieurs des trois solutions suivantes... ». Dans un quatre cylindres, bien plus que dans un bicylindre, ce qui est vrai pour un cylindre ne l'est pas forcément pour son voisin. C'est pour cette raison que j'ai adopté cette position nuancée qui se trouve ainsi plurivalente.

Contrairement à ce que vous semblez penser, la disposition que vous préconisez dans la figure 4 est rien moins que classique pour un moteur à simple A.C.T. Pour tout dire, elle est même pratiquement inemployée.

Votre solution des culbuteurs coudés ne résoud en rien le problème. Quelle que soit l'orientation choisie pour l'axe des culbuteurs il y aura un déplacement latéral, sur la queue de soupape si l'axe est parallèle à l'arbre à cames, sur l'arbre à cames si l'axe est perpendiculaire au plan de la soupape et sur les deux pour toutes les positions intermédiaires. Ce phénomène est aggravé par le fait que le plan des soupapes n'est pas perpendiculaire à l'arbre à cames. Il s'en suit donc un basculement du culbuteur sur la queue de soupape si l'axe de culbuteur est parallèle à l'arbre à cames, du culbuteur sur l'arbre à cames (ce qui est beaucoup plus grave) si l'axe est perpendiculaire au plan des soupapes et du culbuteur sur les deux extrémités pour toutes les positions intermédiaires.

Je suis tout à fait d'accord avec vous pour reconnaitre que la turbulence est un phénomène assez complexe et que le dilemne remplissage turbulence est délicat. Je vous ferais seulement remarquer qu'il ne s'agit pas, ici, de créer une turbulence, mais d'utiliser celle qui existe déjà au passage sous la tête de la soupape. Le problème est fondamentalement différent.

Je terminerais en vous disant, mais ce n'est là que mon opinion personnelle qui n'a rien à voir avec la fonction technique que j'assume au journal, en vous disant donc qu'il est possible de se ridiculiser mais non de ridiculiser quelqu'un...

Croyez bien que la rédaction est très sensible à l'estime dans laquelle vous la tenez, et j'ose espérer qu'il en sera de même pour moi après cette réponse.

J.T. Grimault

750 Honda au rapport

Q. — Permettez moi de vous féliciter pour votre essai vraiment très complet de la 750 Honda, très interessante est la partie de l'article réservée au duo, beaucoup de motocyclistes roulent de nos jours avec leur compagne; je suis moi-même marié et ce petit air de chanson « Elle est toujours derrière » prend ici tout son sens.

Certaines données cependant ne correspondent pas dans votre article: La vitesse au 1000 t/mn en 5ème de 22,46 Km/h nous donne à 8300 t/mn 186,18 Km/h.

Sur la courbe de performance, à 8300 t/mn cette vitesse est de l'ordre de 200 Km/h ce qui laisse supposer une démultiplication différente. Pour la 750 cm³ livrée en France faut-il donc se baser sur la vitesse de 22,46 Km/h aux 1000 t/mn ce qui donne en 5ème à 8500 t/mn, 191 Km/h ou sur la courbe qui donne au régime de puissance de 8500 t/mn plus de 200 Km/h chrono.

J. Drapeau
28, Bd de la Fraternité
44 - Saint Nazaire

Q. — Trop jeune encore et surtout démuni pécunièrement, votre revue est le seul bien qui me relie à la moto. Comme je pense ne pas être le seul dans ce cas, je me permets de vous écrire pour vous demander pourquoi une revue de la qualité de la vôtre n'a pas présenté quelques photos en couleur sur l'essai de la Honda 750. Je trouve malheureux que pour cinq francs vous ne présentiez aucune photo couleurs, surtout pour une machine aussi exceptionnelle que la Honda (vous le reconnaissez vous-mêmes).

D'autre part je me suis livré à quelques calculs sur la vitesse de la Honda 4.

La zone rouge du compte-tours commence à 8300 t/mn (à ne pas dépasser). Dans le bas droit de la page 48, vous indiquez: vitesse maxi au 1000 t/mn en 5ème 22,46 x 8,3 = 186,418 Km/h. Pour réaliser 193,5 Km/h votre essayeur a donc roulé dans la zone rouge ce qui est anormal, j'en déduis donc que

celui qui aime sa moto et qui par conséquent ne roule jamais dans la zone rouge du compte-tours ne dépassera pas 185 Km/h. Qu'en pensez-vous? J'attends votre réponse avec impatience.

J. Riquet
26 Bd Jules-Verne
80 - Amiens

Réponse **Nous avouons honteusement ne pas avoir attaché à ces rapports de transmission toute l'attention qui leur était due. En fait nous avons accordé une confiance hâtive aux documents Honda sans vérifier leur correspondance, ce qui est parfaitement condamnable.**

Reconnaissez pourtant que, s'il aurait été relativement facile de contrôler les rapports de transmission primaire et secondaire, cela nous était beaucoup plus difficile pour les rapports internes de la boîte.

Pour vous apporter les précisions souhaitées nous avons adressé une demande de renseignements à Honda France dont nous vous communiquerons la réponse.

Q. — Je suis un fervent lecteur de Motocyclisme. C'est à mon avis le seul vrai livre de motos très bien conçu. Je vous écris pour vous demander quelques renseignements. Je suis en train de faire des projets pour construire une moto de course. Mais il me manque un peu de matériel. Alors, je vous demande, s'il vous serait possible de m'obtenir et de m'envoyer des plans de cadre de motos de course. C'est pour savoir de quelle façon le faire, avec les dimensions et diamètres de tubes à utiliser. Je voudrais savoir aussi quel genre de suspensions il me faut et si je peux en emprunter à de vieilles motos sans inconvénient. Le tout serait pour une 125 ou 250 cm³ (sinon 50 cm³).

Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me dire si vous pouvez me fournir tous ces renseignements. Je vous remercie avec sympathie en attendant votre réponse.

J.F. Mauzé
Ecole de la Colombière
Rue d'Autun
71 Chalon sur Saône

Réponse **Je pense que Messieurs Pera et Morena, de Golfe Juan, seraient heureux de pouvoir vous aider dans votre entreprise ou, tout au moins, vous conseiller. Voici leur adresse: P.E.M. - 186, avenue de la Liberté - 06 Golfe-Juan.**

Et puis, un petit tour d'espion dans les parcs, avant les courses, est toujours très instructif. Tenez-nous au courant.

Feu "vers" pour le départ

Q. — Fidèle lecteur de Motocyclisme depuis le numéro 7, ne sachant pas qu'une telle revue existait auparavant, je trouve le numéro 9 absolument remarquable, clair, précis, complet et détaillé. La large part que vous consacrez au courrier des lecteurs est une excellente chose et l'initiative prise en créant « la parole est aux lecteurs » est tout à fait de bon goût.

Je n'aurais rien à raconter, bien que de nombreuses histoires amusantes ou désagréables me soient arrivées au cours de randonnées, mais il serait trop long d'expliquer mes mésaventures dans cette lettre.

Je me permets seulement de vous proposer quelques modestes vers, car je vois que la poésie est acceptée dans le courrier des lecteurs.

Le départ

Quand dans l'obscurité du matin,
Alors que tout est calme, serein,
Les bagages attachés,
Tête casquée, mains gantées
Et que les montures fin prêtes
Désirent qu'en marche on les mette,
On entend un bruit sourd,
Deux bruits courts, trois bruits lourds,
Un ronronnement qui s'enlève,
Nous ne sommes plus nous
Et du reste on s'en fout.
Une grande joie de tout âge,
Des sourires sur nos visages,
La route va s'ouvrir,
Les moteurs vont vrombir,
C'est bientôt la pénombre, il est tard,
Restent des ombres, c'est le départ!

P.S. Pourriez-vous me donner les caractéristiques générales de la Guzzi V7 spécial 750 cm³ et son prix svp, ou bien dois-je attendre les essais de celle-ci que vous effectuerez sur un de vos prochains numéros.

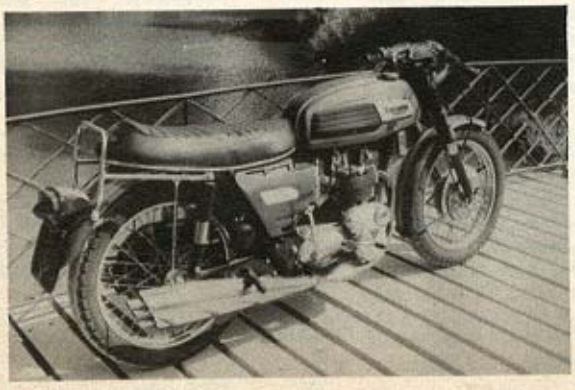
En attendant, recevez l'amical salut d'un motard.

Christian Pellizzoni
3, Rue Charles de Foucault
13 - Marseille (4e)

Réponse **Vous allez sauter de joie en lisant ce numéro « Spécial Guzzi » où la V7 Spécial est entièrement épluchée, où nous jetons un coup d'oeil curieux sur la V7 du Bol d'Or et la même attelée à un side. Bonne lecture!**

Q. — Je lis votre revue depuis le numéro 1 et j'en suis très content. Elle n'a cessé de s'améliorer de mois en mois. Elle coute peut-être 5 F. mais c'est une dépense mensuelle et il y a de quoi lire et beaucoup d'images à regarder. Tous les sujets sont traités avec sérieux et sont bien détaillés. Peut-être que quelques photos en plus en couleurs... J'aimerais voir un article sur les spéciales (comme les reines de vitesses) que ce soit pour la route ou pour la compétition. Je suis un fana de la moto mais étant actuellement sous les drapeaux et bientôt père de famille je n'aurai pas les moyens d'entretenir ma moto. J'ai possédé plusieurs cyclos, vespas 125 cm³ ainsi que deux Nortons 500 cm³ et une BSA 350 cm³. C'est au sujet de cette dernière que je voudrais vous demander quelques renseignements. C'est une BSA 350 cm³ Gold Star mono B. 32 avec culasse, cylindre en alliage léger. Elle est équipée d'origine d'un carburateur Amal grand

(suite aa pag. 120)



LE SPECIALISTE TRIUMPH

Cadeaux à tout acheteur d'une « Bonneville »

LAVERDA - HONDA - B.M.W.

Service après-vente assuré

LE DOUARIN-MOTO

108, Av. Henri Barbusse - Montreuil - Tél. 287-44-55

Ouvert du lundi au samedi de
8 H 30 à 19 H et le dimanche de 9 H 30 à 12 H 30

ECHOS MOTO

Qui arrive le premier sur l'autre rive? Frank Lucas semble bien parti, bénéficiant de sa longue expérience et du net avantage de puissance de sa 250, mais Mirabelle semble remonter l'importateur Toulousain.

Le virus ravage nos montagnes

Après Jean-Claude Killy (Sherpa) et Marielle Goitschel (R. 69 S), la maladie du deux-roues à définitivement gagné le coeur de nos meilleurs skieurs en faisant une nouvelle adepte, Isabelle Mir.

Grande spécialiste mondiale de la descente, Mirabelle n'est pas du genre à passer ses étés sur une chaise longue en train de siroter un jus de pamplemousse; la soif de vitesse, de grand air et d'action l'à poussée récemment à faire l'acquisition d'un Lobito 125 cc de tout terrain, avec lequel elle semble aussi à son aise que sur les planches. Signalons tout de même à notre jeune championne que les galets et les rochers dans lesquels elle semble évoluer avec beaucoup de maitrise, n'ont rien du moelleux accueillant d'un bon champ de poudreuse. Attention aux bûches!

Pour ce pied à terre, nous serions bien mauvais joueurs de pénaliser Isabelle.

INFORMATIONS

L'UNMC (union nationale des moto-cross men) représentée par son bureau au complet, plus Monsieur Bertrand, a été reçue le vendredi 21 novembre au siège de la FFM et largement écoutée. Le positif de cette réunion a été l'obtention d'une commission de travail paritaire entre coureurs et organisateurs composée des personnes suivantes:
pour l'UNMC: MM Queirel, Sauton, Vernier, Juigne;
pour la FFM: MM Van Laere, Seery, Moreau, Druet.

YAMAHA

Rentre officiellement dans la course pour les championnats mondiaux des 250 et 350 cc. Les machines seront confiées à Rod Gould et au Suédois Kent Anderson, deux pilotes qui se sont distingués la saison dernière sur des Yamaha TD 2 et TR 2. Ils participèrent en principe à toutes les épreuves du championnat mondial et à quelques épreuves internationales en Angleterre. Gould participera pour sa part à cinq courses aux U.S.A. dont la célèbre Daytona « 200 ». Une bonne récompense pour deux privés, qui se montreront dangereux pour leurs concurrents, voilà qui risque de relancer les débats mondiaux.

Ronald Litvine

"One solo finisher in experts trial"

Tel était le titre que l'on trouvait dans les hebdomadaires anglais cette avant-dernière semaine de novembre. En effet, seul un pilote termina cette épreuve connue qui se déroulait au Pays de Galles le 15 Novembre, ainsi que huit équipages de side-cars. Fait encore plus a-

musant, J. Harrison (250 Bultaco) déclaré vainqueur unique de l'épreuve doit sa victoire au fait qu'il devait absolument prendre la malle à Liverpool pour le ramener en Irlande. Autre détail, tous les autres pilotes furent exclus de l'épreuve, accusés de « Malingering » ce qui équivaut à peu près au terme français de tireurs au flanc. Le temps était très mauvais et nombre de pilotes parmi lesquels Miller, Arthur Lampkin et Jeff Smith s'étaient arrêtés dans des pubs pour se réchauffer et boire quelques verres!

Au Salon de Milan

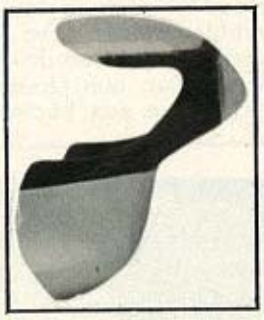
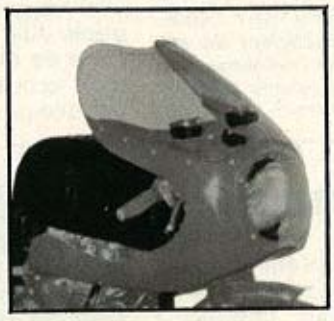
Un contrat a été signé entre la Sté « Gitane » (MICMO à Machecoul, 44) et la Sté « Testi », assurant à « Gitane » l'exclusivité de la distribution de toute la production « Testi ». Sur notre photo, de g. à dr.: MM Bougit Directeur Commercial de « MICMO », Testi P.D.G. de la Sté « Testi », le recordman du Monde Arteno Venturi (sur 175) Minarelli, et le Docteur Ingénieur Minarelli devant le tout nouveau 49 cm³ Testi « Champion » du Minarelli 5 vitesses.

SPECIAL SHOPPING

agent officiel
BMW - HONDA
SUZUKI - TRIUMPH
tous les modèles
de la 125 à la 750

CREDIT 18 MOIS
avec 30% comptant
choix occasions

J.C. FAURIE
10, Av. de St Ouen
Paris 18è - Tel. 387-79-90
Métro: La Fourche

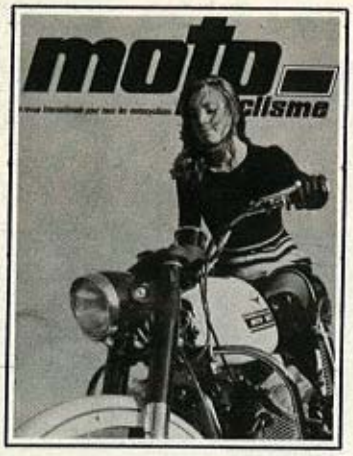
Carénages Churchgate Bell - Accessoires et vêtements Rivetts

Documentation contre 4 timbres
Expédition contre remboursement

Ets VALDEVIT **14-16, rue de la Glacière**
91 Corbeil Essonnes - 496.12.35

Si vous voulez recevoir un auto-collant « MOTOCYCLISME » pour votre casque ou votre moto, écrivez-nous en joignant la somme de 2 F en timbres, mandat ou chèque, sans oublier de mentionner très lisiblement votre nom et votre adresse.

Lisez moto cyclisme
la revue internationale pour tous les motocyclistes



La grace ou la puissance? Pourquoi vouloir choisir? L'ensemble est tellement harmonieux.

moto cyclisme

la revue internationale pour tous les motocyclistes

Sommaire 12

année 2
revue mensuelle

Page		Auteur	Photos
11	Echos Moto	R. Litvine Lucas	●
12	Shopping	●	●
15	Editorial	J.F. Piétri	●
16	GUZZIRAMA: Guzzi V7 Spécial (essai)	H. Brun	P.Y. Refalo
42	GUZZIRAMA: Side-car Guzzi	D. Rouge	A. Rouge
49	GUZZIRAMA: La V7 du Bol d'Or	J.T. Grimault	C. Crouan
53	Salon de Milan	J.T. Grimault	P.Y. Refalo
70	Les Maïco	P.Y. Refalo	P.Y. Refalo
76	J'étais pilote au Bol d'Or	D. Urdich	J.C.J.
82	Motobécane D75 (essai)	H. Brun	P.Y. Refalo
98	Actualités Régionales	●	●
104	La F.F.M. dans ses murs	H. Brun	●
105	Les Nippons dans la course	F. Seguin	F. Beau
107	On a couru: Trial Chaville	J. Dondeine	J. Dondeine
108	Livry-Gargan	D. Rouge	A. Rouge
112	Mode à pleins gaz	Ch. Michaud	A. Rouge
115	Modèles réduits: Guzzi 500	Ch. Ramade	Ch. Ramade
118	Le Grand Rush	Jijé	●
128	Petites Annonces	●	●

ABONNEMENTS ■ **France:** Annuel **50,-Frs** - Semestriel **27,50-Frs** ■ **Belgique:** Annuel **650 FB** - Semestriel **350 FB** ■ **Etranger:** Annuel **70,-Frs** - Semestriel **40,-Frs** ■ Administration, Rédaction, Publicité EDISPORT-FRANCE, 21, rue de la République - (13) MARSEILLE 2e - A Paris: R. RECOULY, Tel. 670-85-69 - ■ Dépôt légal: 1er trimestre 1970 ■ Imprimerie: Poligrafico G. Colombi S.p.A. - 20016 PERO (MI)
■ Copyright by EDISPORT Milano
■ Distribué par N.M.P.P. - Il a été tiré 40.000 exemplaires de ce numéro. **N'oubliez pas d'indiquer à partir de quel numéro vous désirez que commence votre abonnement.**

fanatiques ceci vous interesse !

vous trouverez, encarté dans chaque numéro de

moto cyclisme

la photographie, en couleurs, d'un grand champion de la moto, en pleine action. En vous abonnant à la revue vous serez sûr d'avoir la serie complète de la "Galerie des Champions"

BULLETIN D'ABONNEMENT

Nom ..... Prénom .....

Rue ..... N° .....

Ville ..... Département .....

Pays .....

Je désire souscrire un abonnement de (1)

1 an ☐ à MOTOCYCLISME, à compter du N° ☐

6 mois ☐ à MOTOCYCLISME, à compter du N° ☐

Signature .....

(1) Rayer la mention inutile

FRANCE: Abonnement 1 an F. 50; Abonnement 6 mois F. 27,50 - **BELGIQUE:** Abonnement 1 an 650 FB; Abonnement 6 mois 350 FB - **ETRANGER:** Abonnement 1 an F. 70; Abonnement 6 mois F. 40. Détacher selon le pointillé et renvoyer à: **EDISPORT-FRANCE, 21, rue de la République - (13) MARSEILLE 2e - Tél. 20.50.68.** Pour le paiment, joindre un chèque ou un mandat-lettre

EDITORIAL
EDITORIAL
EDITORIAL
EDITORIAL

Pour 1970 le vent est à l'optimisme

Avec l'avènement de la nouvelle année, nous avons tous pris de bonnes résolutions et avons formulé un certain nombre de voeux. Je ne parlerai pas des premières qui sont personnelles à chaque motard, mais, des seconds, il y a beaucoup à dire.

Le premier voeu concerne, bien évidemment notre industrie nationale. On nous a annoncé la venue prochaine d'une 125 cm³ Motobécane. Ce n'est pas mal pour un début tardif, mais on ferait bien de se dépêcher un peu à Pantin sinon leur machine risquerait fort d'être dépassée à sa mise en vente. Alors, que la 125 roule très bientôt sur nos routes!

Eternels insatisfaits, à peine avons nous pris connaissance de l'existence d'une 125 que déjà nous nous surprenons à rêver d'une 350 et pourquoi pas d'une 500?

La production française épuisée, tournons nous maintenant vers les étrangers. Nous souhaitons de tout coeur que les machines anglaises, italiennes, allemandes et japonaises ne nous soient plus livrées avec d'abominables « cornes de boeuf » en guise de guidon, que les systèmes d'éclairage puissent permettre une conduite de nuit sans danger, que les avertisseurs sonores voient leur rôle n'être pas limité au « je suis là pour le code », et qu'enfin, cela s'adresse surtout aux anglaises, sa Seigneurie Le Frein veuille bien leur accorder sa grâce.

Bien sûr, bien des amélioration, encore, feraient bondir notre coeur d'allégresse tels, par exemple, le montage généralisé du compte-tours, des carters de chaîne étanches, des commandes de systèmes électriques rationnels, des cadres qui ne plient plus...

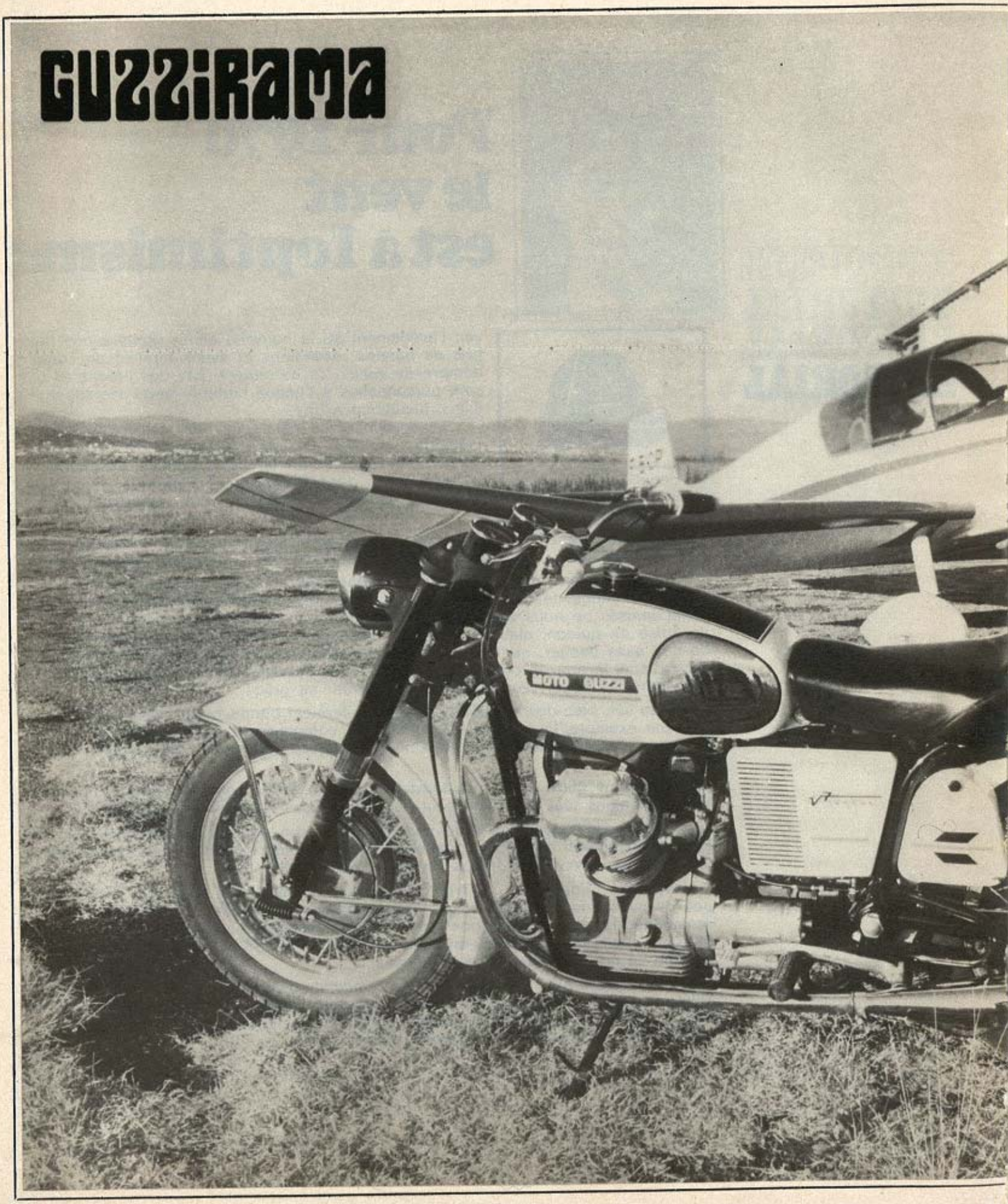
Réfrénons notre ardeur: optimistes, peut-être, mais pas de délire. Et puis, si nous obtenions tout cela d'un seul coup, que nous resterait-il à réclamer?

Quittons la mécanique pure pour passer à son exploitation sportive. Un peu partout on entend parler de créations, plus ou moins lontaines, de circuits. Enfin, les Français auront leur Brands Hatch, et autre Mallory Park.

Ne nous réjouissons pas trop vite car l'automobile aura la priorité et, avec un peu de malchance, la moto n'aura qu'un accès limité à ces circuits. Question de rentabilité, parait-il. Il serait bon que les futurs responsables de ces circuits aillent faire un petit tour, un week-end, en Angleterre. Peut-être alors se rendraient-ils compte du non fondé de leurs réticences.

Il ne restera plus à espérer que les Syndicats d'initiatives et l'Office National de Météorologie parviennent à un accord pour nous donner du beau temps toute l'année afin que nous puissions sillonner nos nationales abandonnées sans craindre les pièges que, régulièrement, le Général Hiver y sème.

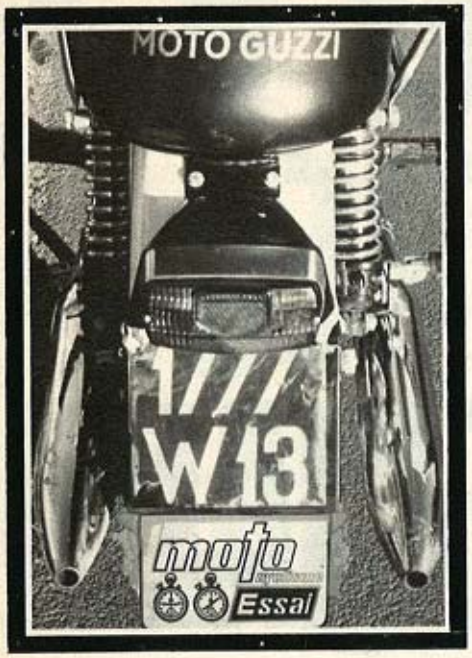
GUZZIRAMA



DES V.7 TRES SPECIAUX

**Non,
il ne s'agit pas ici
d'un nouveau
feuilleton d'espionnage
télévisé mais plutôt
de l'essai
d'une nouvelle
venue en France
dans le club
des grosses cylindrées
la Moto-Guzzi
V. 7 Spécial.**

GUZZIRAMA



V.7 SPECIAL

Pendant les « années creuses », Moto-Guzzi n'était représenté en France que par les Stornello 125 et 160, dignes héritiers d'une réputation de longévité et de solidité depuis longtemps attachée à la marque transalpine.

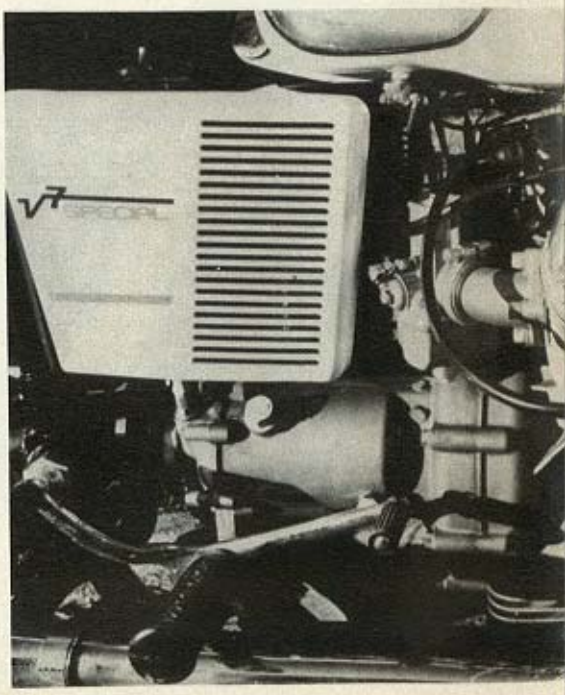
Depuis, les choses ont bien changé: — les besoins de la police et de l'armée italiennes, les goûts de la clientèle américaine et les impératifs de la concurrence naissante, amenèrent tout naturellement les éminences grises, qui président aux destinées de la firme de Mandello del Lario, à concevoir quelque chose d'une solidité à toute épreuve, de dimensions généreuses (c'est le moins qu'on puisse dire) et de performances élevées. Si les V. 7 ,fruits consciencieusement muris de longues recherches, études et expérimentations, remplissaient honorablement les deux premières conditions, il leur était en revanche plus difficile de soutenir la comparaison avec d'autres modèles de prix ou de cylindrée sensiblement identiques, voire même moindres sur le troisième point.

Mais plus de deux années se sont écoulées depuis l'apparition des grosses bicylindres en V et, répondant certainement aux désirs d'une clientèle, légitimement exigeante ainsi qu'aux impératifs d'une évolution logique et harmonieuse, Moto-Guzzi honore dès cet hiver le marché français de la version améliorée du V7: la Spécial.

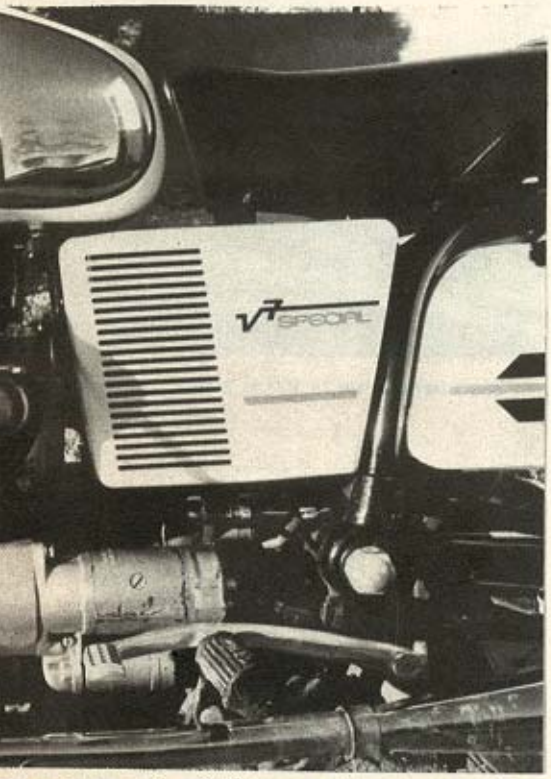
Elle est blanche et grosse, mais que cache-t-elle exactement ?

Les fanatiques de la surdimension en longueur, en largeur, en hauteur et en épaisseur, les inconditionnels des brutes puissantes volontairement mal dégrossies, les amateurs de motos épaisses aux formes rebondies et respirant la tranquille et servile soumission de la bête toujours prête à s'acquitter des tâches les plus lourdes dans n'importe quelle circonstance, ceux-là sont aussi bien servis que par le passé. La Spécial ne trahit en rien l'esprit et la forme du V. 7 et reste

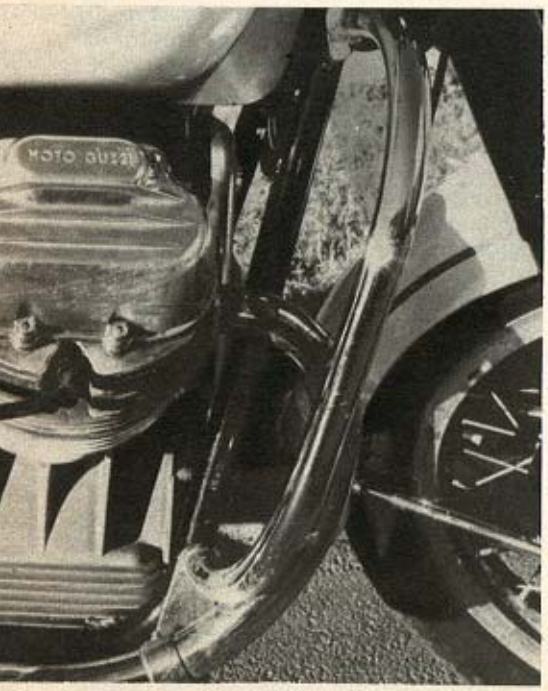
Les évidements chromés dans le réservoir sont tionnels. Les lignes rigides du couvercle masquant formes plutôt « rondouillardes » de l'ensemble de la



La position des cylindres impose un déplacement



sans doute très esthétiques, mais assez peu fonc- le filtre à air et la batterie contrastent avec les machine.



vers l'arrière des repose-pieds et des commandes.

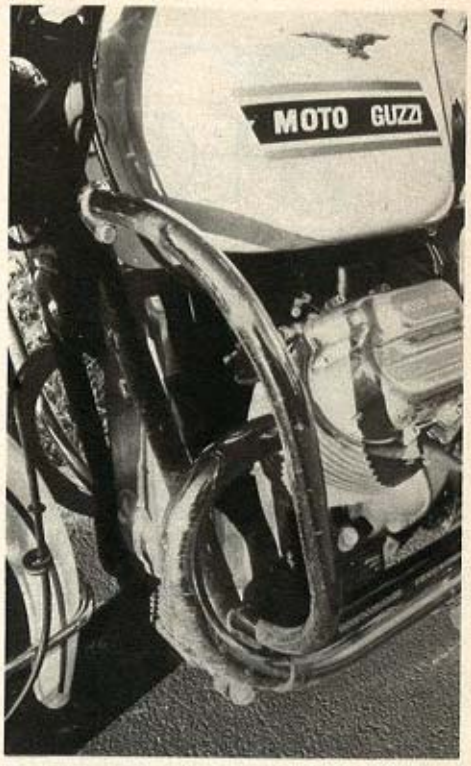
d'un aspect très généralement identique à celui de son prédécesseur. Seuls des détails comme les caches latéraux, le réservoir, le tableau de bord et la forme de la béquille ont été modifiés. Le groupe propulseur quant à lui ne subit qu'un accroissement de cylindrée, donc de puissance, par augmentation de l'alésage, son architecture générale n'étant changée en aucun point.

La couleur dominante est toujours le blanc, les garde-boue sont parcourus de liserés rouges, le sommet du réservoir est noir, et ses flancs sont en partie chromés. Tous ces coloris inhabituels contribuent à faire de la grosse Guzzi une moto très particulière, une moto qu'on reconnaît au premier coup d'oeil sans que celui qui le donne soit choqué le moins du monde, mais plutôt agréablement surpris. Une moto blanche, ça change un peu de tout ce qu'on a l'habitude de voir, et puis les mauvais esprits qui se font de la moto l'idée d'un engin crasseux et salissant, pourront constater qu'il en existe de blanches et qui savent le rester longtemps: ça les décidera peut-être.

Même coloris, mêmes formes générales, le V. 7 spécial est toujours assez bas (hauteur de selle 0,80 m) et c'est bien agréable pour les petites tailles, relativement large et long (0,67 m et 2,245 m), en grande partie à cause de l'imposant groupe propulseur et de ses deux cylindres en V disposés transversalement par rapport à l'axe de la route. La fourche avant téléscopique est garnie à son extrêmité inférieure d'un magnifique double came et d'une non moins magnifique jante en dural qui frappe avant tout par son faible diamètre (18"). Cette impression est encore accentuée par la place importante qui est réservée au tambour de frein; les rayons sont très courts.

Le pneu ne contraste en rien avec ces éléments de dimensions et de conception rassurantes: c'est un Pirelli MT 63 qui remplit largement tout l'espace qui lui est destiné à l'intérieur du garde-boue. D'une section « sérieuse » et d'un dessin fort enveloppant sans toutefois parvenir jusqu'au « mastoc » (les lignes rouges allègent bien l'ensemble), ce garde-boue paraît, de prime abord efficace.

L'extrêmité supérieure de fourche est très bien remplie. Moto-Guzzi qui



Les tubes de garde protégeront efficacement les culasses en cas de chûte.

La position inclinée de l'allumeur le rend accessible. Il suffit de dégager les deux clips qui tiennent la tête du distributeur.

GUZZIRAMA

V.7 SPECIAL

Le flasque est du côté opposé au carter du couple conique. Cela oblige à débrancher le frein lors du démontage de la roue.

Un des charmes de la V7: la transmission par arbre

se fait fort d'avoir utilisé dans la réalisation de son engin un certain nombre de techniques empruntées à l'automobile, a traité le poste des instruments de contrôle tout à fait dans cet esprit. On trouve, sur ce que l'on peut véritablement appeler « le tableau de bord », les deux cadrans habituels de dimensions respectueuses: tachymètre à gauche et compte-tours à droite, l'un et l'autre ambitieusement gradués respectivement jusqu'à 240 Km/h et 8000 t/mn.

Au centre, fixés sur la même plaque que les deux compteurs, se trouvent quatre voyants (pression d'huile, phare, point mort et charge) disposés tout autour de l'emplacement de la clé de contact qui occupe une place logique comme sur la T. 150. Hélas! à la différence de cette dernière, l'antivol est toujours sur la colonne de direction, il est dommage que le progrès ne concerne que la moitié des fonctions de la clé qui, et c'est un autre reproche, ne peut servir au contact et à l'antivol: il y en a une pour chaque usage, et tant pis pour vous si vous aimez la simplicité.

Une originalité: le compteur de vitesse est gradué par tranches de 30 Km/h, les dizaines sont simplement indiquées par des traits. Il y a un totaliseur de kilomètres, mais pas de compteur journalier.

Devant le poste de contrôle, le phare montre ses lignes arrondies dans toute leur simplicité et leur dépouillement. Ses lignes originales allongées sont des plus classiques. On aurait peut-être aimé quelque chose de plus gros et de plus anguleux. Comparé au reste de la moto il semble petit; attendons cependant l'essai pour nous prononcer sur le plus important: son efficacité.

Le garde-boue arrière, la plaque et son feu rouge n'attirent pas l'attention outre mesure, c'est toujours blanc bordé de rouge, pas trop lourd, mais un peu tout de même. Les caches latéraux ont été agrandis, ils sont maintenant rectangulaires et comportent des bouches latérales qui servent à l'alimentation en air frais d'un filtre à air que l'on devine conséquent.

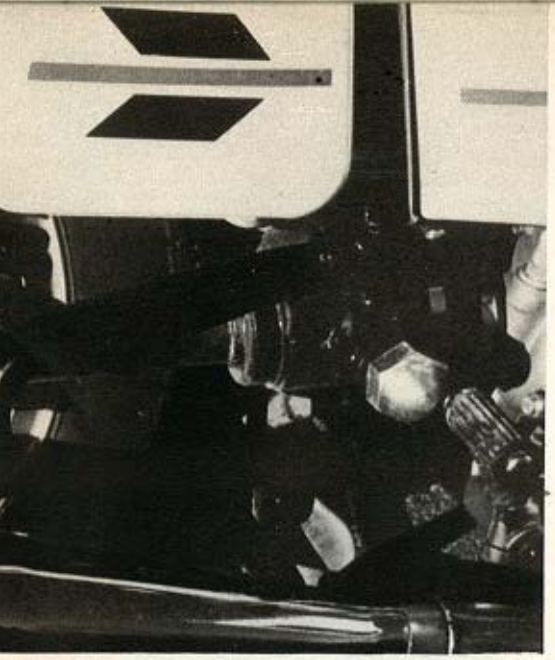
Les amortisseurs arrières à ressort apparent sont réglables sur deux positions grâce à une clé spéciale placée, ainsi que les nombreux outils, dans l'un des deux petits coffres de chaque côté de la moto. Aucun ne se ferme à clé; ça ne serait pourtant pas très difficile à réaliser et il serait tellement agréable de pouvoir laisser quelque chose dans sa moto sans crainte de le voir disparaître dès qu'on a le dos tourné. Enfin, supportant tous ces éléments, le cadre semble vraiment à la hauteur de cette « lourde » tâche. Pour voir ce qu'il en est réellement le meilleur moyen est encore de rouler avec, et je ne m'en suis pas privé.

Le premier contact

Ce qui frappe le plus dans la partie avant concerne surtout le guidon ou plutôt la position qu'il occupe par rapport au T. supérieur. Au lieu d'être, comme sur la majorité des motos, fixé à la verticale de la fourche, ce guidon-là se trouve décalé au-dessus du réservoir. Il tient dans cette position grâce à la compréhension de deux tiges de forte section (des cocottes pour les initiés) qui partent du sommet des éléments télescopiques. Vraisemblablement, ce système bizarre permet de reculer sensiblement les poignées et autorise par conséquent le pilote à adopter la véritable position assise même si ses bras sont un peu courts. La disposition et la largeur des cylindres du V. 7 oblige à disposer les repose-pieds très reculés par rapport à la normale. Or, comme cette moto ne me semble pas appartenir à la catégorie des petits racers dont on recule les commandes pour permettre la « position limande », il fallait, pour conférer au pilote une position assise visiblement beaucoup plus appropriée au caractère général de cette machine, trouver un moyen qui évite, à celui dont les bras ne dépassent pas un mètre de longueur, de s'asseoir sur le résevoir pour arriver aux poignées.

Tout a été reculé sur cette moto: les repose-pieds et leurs commandes, donc la selle et les commandes manuelles, ce qui explique la bizarre position du guidon. De plus, cette disposition semble engendrer la création d'un bras de levier qui facilite la tâche directionnelle des biceps.

Ce guidon, dans le plus pur style « cornes de vache » (c'est tout naturel pour une moto que les Américains désignent du nom évocateur de Buffalo) aura tout de même intérêt à être remplacé par quelque chose de plus



qui ne nécessite pratiquement aucun entretien.

plat et de moins large; ce qui a d'ailleurs très aimablement été fait par les soins de l'importateur sur la moto essayée.

A droite: frein avant, accélérateur et démarreur électrique, et commande d'air.

A gauche, embrayage et complexe électrique « tout au guidon ». Je constate avec plaisir que les Italiens semblent s'attacher à cette solution simple et logique: sur le côté avant du combiné se trouve « un basculateur » à trois positions, 1 - Arrêté, 2 - Veilleuse (le voyant au tableau s'allume) et 3 - Code-phare. L'inverseur est situé au-dessus, à côté du bouton d'avertisseur et tout à fait à la portée du pouce; c'est net et clair, on ne peut que féliciter. En revanche, si l'appel de phare est à la rigueur possible (il suffit de laisser l'inverseur en position phare et de faire sauter l'interrupteur de la position 1 en 3), il faut ici s'attacher à reprocher très sévèrement l'absence de clignotants. Cet oubli est très grave si l'on considère à la fois le prix de la machine et ses performances qui en font avant tout une grande routière, si ce n'est une « autoroutière ». Quelle que soit la législation Italienne sur ce point précis, il est inconcevable que, prenant visiblement les goûts de la clientèle (Américaine en particulier) pour des impératifs d'esthétique et de tendance primordiaux, les firmes exportatrices n'en fassent pas de même lorsqu'il s'agit de dispositifs indispensables et irremplaçables sur toute machine destinée à rouler vite, pour des raisons évidentes de sécurité.

Dernière remarque en ce qui concerne le guidon: lors de la pose du guidon plat, le bouton du démarreur placé sous la poignée d'accélérateur

Simple et compact, le combiné tout au guidon équipant la V7 serait parfait s'il comportait un véritable avertisseur optique.

GUZZIRAMA

V.7 SPECIAL

vient toucher et rayer le réservoir, il est alors nécessaire de le déplacer, le plus facile étant de le fixer sur le boulon de serrage du guidon. L'ennui, c'est qu'on ne peut plus l'actionner avec le pouce droit, la main gauche est donc mobilisée et ne peut plus débrayer. Dans la mesure où le point mort est assez dur à enclancher à chaud et où il est necessaire de donner un coup de gaz pour démarrer le moteur, la nouvelle position de ce bouton et l'impossibilité de débrayer qu'elle entraîne constitue un petit inconvénient. Bien sûr, il vaut mieux toujours démarrer au point mort, mais nous verrons que la boîte sait se montrer capricieuse de temps en temps.

Il faudrait donc essayer de fixer le fameux commutateur à la portée du pouce droit lors de la pose, logique, d'un guidon plat.

Le réservoir quant à lui n'a pas été modifié dans ses grandes lignes par rapport à celui des V. 7, toujours sympathique et rebondi, il est retréci et chromé sur les parties normalement réservées aux grippe-genoux. Esthétiquement parlant, ce n'est pas mal, mais sur le plan efficacité le résultat est juste le contraire du but recherché. Là où l'on voudrait pouvoir serrer et trouver un point d'appui pour mieux faire corps avec la machine, on découvre en fait le revêtement le plus glissant de toutes les parties de la moto. Par contre, tous les autres impératifs dont un réservoir de moto peut normalement s'énorgueillir sont parfaitement traités sur le V. 7 spécial: bouchon à ouverture rapide qui ne refoule jamais, contenance proportionnelle à l'aspect général de la machine et lui conférant une autonomie de plus de 300 Kilomètres dont elle n'aura pas souvent à rougir face à la concurrence, enfin: possibilité de ménager une réserve par la présence de deux robinets qui peuvent chacun séparement alimenter les deux carbus par l'intermédiaire d'une croix. Tout cela est très bien fait et ne mérite que des louanges. Prolongement direct du réservoir et nouvelle source de satisfaction de la part de l'essayeur (et d'une des parties très intimes de son être), la magnifique selle du V. 7 ne comporte pas moins de deux étages (rez de-chaussée pour le pilote et premier pour le passager) plus un dosseret très conséquent. Longueur, largeur et épaisseur ne supportent pas la moindre critique. On est bien, très bien même.

En effet, grâce à l'amabilité et à la compréhension de l'importateur Teston, j'ai pu effectuer environ 3.000 Km avec la V7 Spécial. Tout au long de cette période d'essai, j'ai eu tout le loisir d'apprécier pleinement les qualités et les défauts qui ne se révèlent qu'après un usage intensif et dont je vais vous entretenir maintenant.

La tête de carénage offre une très bonne protection encore complétée par des plaques fixées aux tubes de garde.

Vous fumez trop, M. Krajka! Egoïstement, les malheurs du susnommé ne nous empêcheront pas d'examiner la version police de la V7 qui est maintenant commercialisée en France. C'est une 700 cm³ équipée d'un carénage, d'une selle monoplace et de très belles sacoches qui sont en fait de véritables coffres.

Fini Le kick !

J'ai d'abord été surpris puis très ennuyé en constatant un petit oubli. Le plus méticuleux fouineur, qu'il soit armé d'une loupe ou d'un compteur Geiger ne parviendra pas à déceler la plus petite trace de kick starter sur cette Guzzi; sachant que les ingénieurs de la maison ont été beaucoup inspirés par la technique automobile, j'ai cherché la manivelle en vain. La Spécial ne sait partir qu'au démarreur électrique. C'est le moyen le plus agréable que je connaisse et je souhaite qu'il soit géné-

ralisé à tous les gros cubes de cette catégorie. Mais il semble que la batterie fasse dans l'esprit des ingénieurs d'objet d'une confiance un peu trop aveugle et démesurée. La meilleure, la plus surdimensionnée et la mieux alimentée des batteries n'est jamais à l'abri d'une panne. Tout au long de l'essai, même en roulant pendant des heures la nuit en code ou pleins phares, je n'ai jamais pu constater la moindre défaillance de cet élément; de même, toutes les mesures pour éviter un oubli ont été prises: les phares et tout le système électrique sont automatiquement coupés pour peu que l'on n'oublie pas d'enlever la clé de contact ou de la remettre en position off. Et on peut affirmer que le système du démarrage électrique a été très étudié et qu'il est parvenu à un stade de mise au point très éprouvé. Mais un incident est vite arrivé et on aimerait bien pouvoir disposer d'un autre moyen de secours que la poussette.

Cette remarque mise à part, j'ai toujours été agréablement surpris par la rapidité de mise en marche du moteur. L'enrichisseur de départ est indispensable à froid, nul besoin de titiller, d'accélérer ou de quelque autre recette mystérieuse. Le gros bicylindre fait entendre ses première explosions dans les 3 secondes qui suivent la première pression sur le cher bouton. Il part sur le ralenti, sauf à chaud où il faut donner un petit coup de gaz pour accompagner.

Dès la mise en route, c'est un bruit spécial qui se fait entendre. Les explosions sont très sourdes, irrégulièrement espacées et accompagnées de nombreux bruits de distribution. Avec les réglages définitifs, après rodage, ceux-ci ont eu une nette tendance à diminuer. Lorsqu'elle est sur la béquille latérale, le très faible régime du ralenti la secoue considérablement dans une longue suite de hoquets réguliers: on dirait qu'elle rigole et sa bonne humeur n'est qu'une invitation supplémentaire aux grandes ballades.

Mais avant de la laisser évoluer sur son terrain, j'étais curieux et (pourquoi le nier?), un peu rempli d'appréhension quant à son comportement en ville.

Dans la jungle des embouteillages

— Le moteur a démarré, enfourcher le V7 ne demande que peu d'efforts vu sa faible hauteur de selle, en revanche, une fois à cheval sur le « Buffalo », quelle récompense! Je crois qu'au point de vue confort on a rarement fait mieux en matière de selle; celle-ci n'est pas très esthétique mais quelle souplesse!

— Le gros réservoir s'évide pour laisser s'encastrer vos genoux; les pieds sont haut placés et si Louis XVI avait pu faire de la moto, je crois qu'il n'aurait pas désavoué la position de conduite du V7: on est comme dans un fauteuil.

— Le guidon haut et large a le très grand mérite de tomber dans les mains sans que le dos se courbe.

— En ville, la position est donc très relax et contribue beaucoup au bon contrôle de l'engin. Car il faut la tenir... Au premier coup d'accélérateur, attention surtout à tout ce qui se passe sur votre droite; sans être royaliste, la machine a un sérieux penchant pour cette direction: vous l'avez deviné, c'est du couple de renversement dont il s'agit.

Tout le monde connaît maintenant ce phénomène qui se produit sur toutes les motos dont le vilebrequin est longitudinal et qui fait incliner l'engin dès qu'on tourne vigoureusement la poignée des gaz.

Sur la V7 Spécial, ce couple est vraiment renversant et c'est bien la première source de préoccupation de tout néophyte ayant toujours eu entre les mains des motos à disposition classique. Mais on s'y fait très vite; en ville, au début, c'est un peu gênant et il ne faut pas accélérer trop fort quand on se faufile entre deux rangées de voitures à faible allure. En fait, au bout d'une centaine de kilomètres on s'habitue à mettre le pied droit par terre aux feux rouges, et même en roulant on n'y fait plus du tout attention. Ce phénomène ne doit donc nullement rebuter l'éventuel acquéreur, et c'est même amusant de pouvoir montrer qu'on a une moto qui dit bonjour quand on accélère à l'arrêt. Par contre, beaucoup moins agréable est la réaction de l'engin lorsque vous vous arrêtez au feu rouge: consciencieusement, vous regardez si le voyant du point mort s'allume, rassuré vous lâchez l'embrayage et... vous vous retrouvez au milieu d'une foule de passants qui traversaient sur les clous et qui vous traitent d'assassin ou de tout autre qualificatif du genre que l'on n'aime guère se voir jeter à la figure. Incontestablement, ce voyant-là est un faux témoin et il faudrait impérativement le revoir afin que ce grave défaut disparaisse totalement et qu'il s'allume lorsque vraiment plus aucun rapport n'est enclanché et non pas « à peu près ».

— Un autre ennui concerne la poignée d'accélérateur dont le circlips épris de liberté est venu entraver le retour, occasionnant ainsi quelques petites émotions... Une fois la pièce en place tout est rentré dans l'ordre.

Mis à part le couple, la première crainte concerne la maniabilité en ville. Evidemment, ce n'est pas un cyclo, les manoeuvres sur les trottoirs et partout où il faut passer sont assez pénibles, de même la direction ne peut renier ses origines, il faut de la poigne pour remuer tout ça. Mais,

Voilà ce que l'on peut appeler un tableau de bord. Notre photographe, P.Y. Refalo ayant (comme d'habitude, dit-il) particulièrement bien travaillé, la légende est presque inutile. Presque, parce que nous attirons votre attention sur la position incongrue du bouton de démarreur (sous le tachymètre)

GUZZIRAMA

V.7 SPECIAL

là encore, avec un peu d'habitude, et dès qu'on roule à plus de 20 Km/h, l'engin, sans être un modèle du genre, se révèle très docile. Rarement j'ai été obligé d'interrompre le traditionnel et obligatoire slalom entre les voitures parce que l'engin était trop gros, et très vite, je suis parvenu à passer dans des endroits vraiment très surprenants. L'embrayage est très docile et ne chauffe pas; de toutes façons ce moteur est vraiment souple et on reprend très bas sur n'importe quelle vitesse (25 à l'heure en 4e) la 1e permettant, sans débrayer, de rouler quasiment au pas.

Les freins répondent bien; à la limite, l'arrière se bloquera, mais il faut vraiment se mettre debout dessus et en utilisation urbaine les deux tambours donnent entièrement satisfaction tant en rapidité qu'en efficacité, en progressivité et en étanchéité. Du point de vue confort, le V7 Spécial se révèle remarquable en ville, je pense surtout aux pavés qu'elle avale vraiment sans qu'on s'en aperçoive, ce qui est assez rare pour un deux-roues.

En fait, le seul problème surgit à l'arrêt: sous peine de n'utiliser que la béquille latérale, il faut impérativement savoir qu'un V7 ne se met pas sur la béquille en appuyant sur l'ergot (même les plus costauds s'y casseraient les reins), mais en pesant sur l'extrémité du sabot de la béquille qu'il faut aller chercher sous le pot d'échappement, devant la roue arrière. Deux opérations sont nécessaires en réalité: tout d'abord faire descendre à l'aide de l'ergot la béquille centrale jusqu'à terre, ensuite (c'est là que les réflexes rouent), mettre le plus rapidement possible le pied sur le sabot avant que le ressort de rappel n'ait tout remonté au point de départ. Dans ce dernier cas, deux solutions: s'armer de patience et recommencer jusqu'à ce que le ressort en ait assez, ou alors mettre la latérale. La latérale donne à la moto un angle impressionnant et, une fois mise sur le plat, on peut lui faire toute confiance. Cependant, elle ne revient pas dès qu'on remet la machine à la verticale et de plus elle est située assez loin vers l'avant. A la rigueur, en la poussant de la pointe du pied gauche, on arrive à la mettre en place mais, pour la ramener, il faut vraiment se coller sur le réservoir et prier le ciel d'avoir les jambes suffisamment longues.

Enfin, un inconvenient qui ne se produit pas souvent mais dont les conséquences sérieuses exigent que l'on y prête attention mérite d'être cité: si par hasard vous avez ramassé une petite pointe dans le pneu arrière et que la fuite soit trop faible pour que vous ne vous soyez aperçu de rien jusqu'au lendemain matin quand vous ouvrez la porte du garage, vous aurez alors la surprise de trouver votre chère monture allongée par terre.

La V7 Spécial ayant beaucoup trop d'amour-propre pour extérioriser ainsi la douleur ressentie dans le plus profond de l'un de ses pneumatiques, la cause de cette chûte incombe en fait à la béquille latérale et à l'antivol. Cela paraît bizarre, mais c'est très simple. Il n'y a en effet qu'une seule position possible pour le guidon, une fois que la fourche est verrouillée. Or, cette position est la moins favorable lorsque la béquille latérale est utilisée (extrémité avant du pneu en direction contraire du sens d'inclinaison de la moto). Si l'ensemble est encore très stable lorsque le pneu arrière est au mieux de sa forme, par contre, votre engin tombera automatiquement par terre dans le cas où le boudin viendrait à se dégonfler.

A la suite de cette chûte, le guidon a fait un joli trou dans le réservoir, et c'est assez ennuyeux pour que je conseille à tous les possesseurs actuels et futurs de V7 de mettre l'antivol uniquement quand leur moto est sur la béquille centrale; à moins qu'ils soient sûrs de n'avoir jamais à craindre de crevaison à retardement, auquel cas j'aimerais bien qu'ils me communiquent leur secret.

En tout cas, pour ce qui est de l'utilisation urbaine en général, on peut dire que, sans être ce qui se fait de mieux dans le genre, la Guzzi n'a absolument rien d'incompatible avec les affres de la circulation et, à condition d'en avoir un peu l'habitude, on n'est jamais rebuté à l'idée que l'on doit sortir avec la Spécial et plonger dans la marée grouillante à 6 H du soir.

Je pense seulement que son propriétaire n'a pas acheté un tel engin uniquement pour se rendre de chez lui à son travail tous les matins, bien que la V7 Spécial se prête à un tel usage sans jamais protester. Il est quant même très facile de s'apercevoir qu'elle n'est pas dans son élément. C'est pourquoi, sans plus attendre, je vous emmène « faire un tour » avec.

Un express sans rail, sans fumée ni caténaire

On peut généralement diviser les gens qui sont appelés à se déplacer loin pour leur travail ou leur plaisir en deux catégories: ceux qui aiment la sûreté, l'exactitude et la fiabilité des chemins de fer, et ceux qui préfèrent aller par la route où ils veulent, même s'ils n'arrivent pas à l'heure prévue ou si les dieux de la mécanique ne sont plus momentanément des leurs. Après avoir parcouru près de 2500 Km essentiellement sur routes nationales et autoroutes avec la V7 Spécial, je crois pouvoir définir une troisième catégorie, résumé des avantages qui appartiennent aux deux déjà citées: celle qui procure les séduisantes certitudes de la première et le profond sentiment de liberté et de plaisir de la seconde. Ceux-là, pour peu qu'ils aiment la moto, seront certainement très attirés par la V7 Spécial. Ce n'est évidemment pas le racer sur lequel on gagne plus de 20 Km/h en se couchant dessus, qui roule toujours entre 8 et 10000 tours et dont le pro-

priétaire sera fier de montrer les pots usés sur le goudron des petits lacets.

Avec la V7 Spécial, on met son cuir, son casque et ses gants, on prend la quatrième au départ de l'autoroute et, au bout de deux heures, on est 300 Km plus loin, sans chauffer, sans ratés, sans huile sur les bottes. Le pilote en a plein les bras, mais, elle, elle en redemande. Il ne faut surtout pas essayer de la brutaliser: la zone rouge commence à 6500 et si d'aventure vous essayez de monter tous les rapports à cette limite, la boite ne vous suivra pas et vous le fera savoir bruyamment. Par contre, si sagement vous décidez de le passer entre 5500 et 6500, alors tout rentre dans l'ordre. On doit quand même reprocher à cette boite sa lenteur, les montées à la volée sont impossibles à réaliser, et il faut vraiment décomposer au maximum lorsqu'on ne veut rien entendre.

Malgré son augmentation de puissance, le moteur est resté très souple. Les trois quarts du temps, rétrograder se révèle inutile tant il dispose de chevaux en bas. En poussant les régimes au maximum avant l'affolement (8000), on obtient 60 en première, 100 en seconde et 140 en troisième. Mais cela ne vaut vraiment pas la peine, tant sur le plan de l'efficacité que sur celui de la longévité mécanique, qui risque fort de souffrir après pareil traitement. Tout ceci n'est d'ailleurs certainement pas dans les intentions de celui qui dispose ou qui va se rendre acquéreur d'une telle machine.

La passion profonde pour la moto est parfaitement compatible avec le fait de posséder ou d'acquérir la Spécial. Il suffit de considérer que, passée une certaine période plus ou moins longue, un motard peut éprouver une certaine lassitude des petits sprints en virages serrés, et une soif grandissante d'avaler de la route pour éprouver les plaisirs du tourisme à grande échelle, sans délaisser pour autant son mode de locomotion favori. Ce motard aime, c'est une vieille habitude, mettre la poignée dans le coin et, sur la route plus que partout ailleurs, il faut beaucoup de chevaux pour rouler sans se soucier des automobiles dont les plus puissantes doivent être ridiculisées en accélération. La vitesse croisière sur grande route se situe entre 140 et 150 réels, et seules les conditions de circulation actuelles empêchent de rouler perpétuellement avec l'aiguille sur le 160. Aucune côte, aucun faux plat ne viendra à bout du moteur qui se rélève alors sous sa véritable personnalité. La plus forte rampe sera franchie entre 130 et 140 (toujours des vrais) sans broncher. Là se situe la principale qualité de la moto: c'est cette aptitude à rouler à des allures très rapides, et surtout à s'y maintenir indéfiniment.

A cette vitesse, la direction devient douce, légère et précise, les grandes courbes sont effacées souvent à plus de 120 sans aucune manifestation extérieure de mécontentement de la part de l'engin. Pas de louvoiement, pas de décrochage, tout se passe en souplesse et, sans s'en apercevoir, on fait vraiment des moyennes incroyables.

La nervosité, en valeur absolue, n'est pas aussi pharamineuse que celle de toutes les autres 750. Les 400 m DA varient entre 14'5 et 15', et le 1000 m DA est effectué régulièrement entre 28' et 29'. Ce sont quand même des chiffres qui permettent d'être largement en votre compagnie (ou qui essaie tout au moins) car, une fois lancée, la Spécial ne craint vraiment pas grand monde et, quand beaucoup sont obligés de « faire souffler un peu », elle continue de plus belle, sans jamais donner le moindre signe de fatigue.

Le tableau se gâte légèrement dès que l'on quitte le grand billard. Si l'autoroute constitue un morceau de choix sur lequel elle se promène éternellement aux alentours de 160 chrono (le petit guidon est indispensable, plus au moins une tête de fourche pour ceux qui raffolent de ce genre de sport), par contre la V7 Spécial montre rapidement ses limites en virages serrés. La lenteur d'exécution de la boite, la direction avant qui avoue davantage l'embonpoint qu'elle supporte à basse vitesse et le poids de l'ensemble qui gêne les balancements, tout cela ne rend pas très passionnante la conduite sur les petites routes. Les pots raclent relativement tard, ce qui est une bonne chose, les pneus ne glissent que très peu à l'accélération, les freins tiennent le coup même après deux tours de Ste-Victoire, rien en fait n'empêche un tel exercice ni ne le rend dangereux. On a seulement l'impression de faire beaucoup d'efforts pour un piètre résultat (89,6 Km/h). Il faut quand même préciser que, le jour de cet essai, il faisait un mistral à décorner tous les « buffalos » de Camargue, et je n'ai pu rattraper en ligne droite tout ce que les grosses cylindrées perdent normalement dans le tronçon sinueux.

Contre le vent comme dans plusieurs circonstances à haute allure, il m'est arrivé de regretter amèrement l'absence du frein de direction. En usage général, le poids et la répartition des masses de la machine permettent de s'en passer, mais la Guzzi nous a été confiée pendant une période néfaste: le mistral ne nous a pas laissé tranquilles pendant tout le temps, sauf pendant une brève période dont nous avons profité pour faire les essais en vitesse de pointe, accélérations et consommation.

La poignée de béquillage, très différente de celle de la spécial, est d'un precieux secours.

D'après ces mesures, la vitesse de la Spécial ressort, en position couchée, à une moyenne de 171 et assis de 157,5.

Quant à la consommation, elle est ressortie tout au long de la dernière partie de l'essai à une moyenne de 7,35 l. Cela fait beaucoup, mais il faut considérer que cette valeur a été obtenue après un usage de toutes les ressources de l'engin dans leur ultime limite. Nous avons ici une valeur maximale, l'autre extrémité de la fourchette se situant autour des 5 l. La courbe vous donnera des détails plus exacts.

En roulant de nuit, nous avons apprécié le phare de la V7. En valeur absolue et surtout en efficacité, il surpasse un grand nombre de productions actuelles dans ce domaine, beaucoup plus jolies ou tout au moins harmonieuses, mais d'un rendement

GUZZIRAMA

bien inférieur. Signalons tout de même qu'un montage souple du feu arrière allongerait considèrablement la vie des empoules, beaucoup trop éphémère (1 pour 200 Km).

La direction, moins lourde qu'elle le laisse paraitre, a tout de même besoin d'un frein de direction. Jamais elle ne s'allège ni ne guidonne en accélération, mais, par vent de face et surtout de travers et à très haute vitesse, on aimerait tenir quelque chose de plus ferme entre les mains. De plus, dans les épingles, à très faible allure, on sent nettement la roue avant « hésiter » une fois braquée et en inclinaison. En fait, la position du tableau de bord empêchait tout montage de frein à friction classique (peut-être un amortisseur se serait-il révélé ici d'une quelconque efficacité?), toujours est-il qu'en l'absence de possibilité de réglage, les ingénieurs ont opté pour le compromis: pas trop lourde pour les basses vitesses, mais assez tout de même pour la route rapide.

La tenue de route souffre par contre beaucoup moins. Un fois admis le fait que la V7 ne pourra jamais se battre honnêtement dans les lacets, son pilote pourra l'y jeter sans crainte. Les Pirelli s'usent vite, mais ils sont suffisants sur le sec. Sur le mouillé, c'est autre chose et, dans les terrains humides, il vaut mieux ne rien tenter de hasardeux, car il est rare que ces deux-là vous pardonnent le moindre freinage un peu vigoureux ou l'angle téméraire.

Toujours sur le mouillé, j'ai pu rouler longtemps sous la pluie ou après, et j'ai pu constater un fait qui ne saute pas aux yeux instantanément: la position des cylindres et l'efficacité du garde-boue avant réduisent les dégats au minimum et les extrémités inférieures du pilote arrivent moins trempées et transies qu'à l'ordinaire et, par les temps qui courent, on apprécie...

La suspension manque un peu de fermeté, elle absorbe tout, surtout de l'avant. Mais la machine réagit mal aux creux et bosses des petites routes qui compromettent vraiment l'adhérence et même le guidage. On est confortable, bien amorti, mais quand elle se met à sauter, on ne sait pas si on va pouvoir tourner ou s'arrêter, suivant les besoins du moment. Le poids de l'engin y est pour beaucoup. En revanche, sur les tracés rapides, le confort est total, les inégalités, forcément moins accentuées, sont littéralement effacées par la fourche et les amortisseurs, dont les trois positions s'adaptent généralement aux conditions d'utilisation, remplissent alors pleinement leur tâche. A grande vitesse, c'est l'express confortable et sûr, une qualité qui ne saurait s'accompagner d'un freinage médiocre.

Celui de la Spécial ne s'est jamais révélé tel, loin de là. Les techniciens ont ici fait confiance aux moyens classiques et, à part un peu d'élasticité dans la poignée du frein avant à laquelle on s'habitue vite, efficacité et endurance n'ont jamais fait défaut sur la Spécial. Cette qualité est en grande partie la conséquence d'un très puissant frein moteur qui soulage réellement les tambours et qui ne rend l'intervention de ces derniers vraiment nécessaire qu'en cas d'urgence. Il est dommage que la boite ne permette pas d'en faire un usage encore plus fréquent. Nous touchons ici un point qui, à mon avis, mérite réellement d'être revu.

Les pignons craquent pour un rien, on ne peut pas passer les rapport dans les hauts régimes, ou alors il faut tellement attendre que l'avantage gagné est aussitôt perdu. Bref, il faudrait que les techniciens aillent plus loin dans le domaine automobile en s'inspirant de ce que leurs collègues appellent les synchros de boite.

Quant au sélecteur, il est à double branche et de dimensions très respectables. On monte les rapports de la pointe et on rétrograde du talon (première en haut). Entre temps, il faut lever le pied du repose-pied mais ça ce n'est pas grave.

Dernier point de notre examen de détail: l'embrayage. Contrairement à la boite, sa conception ne présente que des garanties à tous points de vue, mais son utilisation laisse apparaitre certains troubles vraiment incomparables avec la conduite normale d'une moto. Au début, tout allait très bien, j'avais même marqué sur mon carnet de bord: sans problème. Mais, au bout de 3000 km, peut-être à la suite d'une fuite d'huile ou de toute autre défaillance accidentelle, il se mit d'abord à coller, chose qu'il n'avait jamais faite, même à froid, puis, en ligne droite, il lui arrivait de décrocher, le moteur s'emballait et il n'y avait plus rien au bout de la poignée de gaz. Il a fallu détendre la commande; une fois détendu « juste ce qu'il fallait », les rapports ne passaient plus bien, la première rechignant même à sortir, il fallait parfois lui faire violence et j'ai horreur de ça (mes semelles aussi d'ailleurs). Enfin, un peu la boite, un peu l'embrayage, toujours est-il que j'ai été considérablement déçu par le système de transmission de cette moto qui montre par ailleurs de réelles qualités. Pour ce qui est de l'embrayage, il s'agit très certainement d'un accident, mais je considère que la boite de la Spécial n'est pas à la hauteur du reste. Et c'est d'autant plus frappant que l'ensemble de la moto a été pensé et réalisé dans une optique de facilité, de confort et de performances « à la longue ». La V7 Spécial nous a prouvé ce que son moteur, son confort et sa tenue de route étaient capables de faire sur de longs parcours rapides et il est regrettable que toutes ces possibilités soient mal servies par une boite très capricieuse et un embrayage sujet à certaines défaillances.

Une fois cette transmission revue et corrigée, ou après avoir essayé de l'oublier en roulant uniquement sur les deux derniers rapports (les plus serviables), la V7 apparait réellement comme un engin de grand tourisme capable de séduire tous ceux qui aiment rouler vite et qui n'ont pas besoin de passer au maxi partout pour goûter le plaisir de la moto.

Que ceux qui en sont à ce stade l'examinent de près car elle le mérite.

Que ceux qui n'y sont pas encore la regardent avec beaucoup de respect, car elle leur en imposera plus souvent qu'ils ne croient.

Le point de vue du Technicien

Le bicylindre en V après des périodes de gloire semblait, ces dernières années, totalement ignoré par les constructeurs. Seul Harley-Davidson continuait à en produire et, avec la disparition en 1955 de l'inoubliable Vincent HRD, ce type de moteur semblait définitivement condamné après avoir, pendant les années 30 surtout, constitué la quasi-totalité des bicylindres produits.

Et puis vint la V. 7 de Moto-Guzzi qui immédiatement ranima dans les souvenirs l'image de la Victoria Bergmeister. Apparemment, l'architecture est très proche et on pense se retrouver en face d'une Bergmeister qui aurait pris de l'embonpoint, d'une Bergmeister à l'échelle 2.

En fait les similitudes se limitent à l'apparence extérieure et la Moto-Guzzi ne doit rien aux travaux de l'ingénieur Küchen qui avait signé le moteur de la Bergmeister.

Pourquoi un bicylindre en V ?

Nous pensons en fait que, au départ, l'option déterminante n'a pas été celle du moteur mais bien celle de la transmission. Il ne s'agit bien sûr que d'une supposition mais qui est cependant défendable.

Les dirigeants de Moto-Guzzi désiraient une machine puissante dont la transmission ne pose aucun problème. Deux solutions s'offraient alors: la chaîne sous carter étanche ou l'arbre. Moto-Guzzi à choisi l'arbre et nous reviendrons plus loin sur ce choix. Il était encore possible, en utilisant un second couple conique de rétablir le moteur suivant un axe transversal (comme le fait MV avec ses quatre cylindres de grand tourisme), mais c'est là une complication devant laquelle les techniciens de Moto-Guzzi ont reculé. Le moteur étant à axe longitudinal, il était difficile d'opter pour un vertical-twin. Les difficultés de refroidissement du cylindre arrière sur les Sunbeam ont été, à cet égard, assez instructives, et ne restaient donc en lice que les dispositions à plat ou en V.

Si le flat-twin possède un bien meilleur équilibrage, celui du moteur en V est cependant supérieur, à cet égard, au vertical-twin. Par ailleurs, Moto-Guzzi avait l'expérience de ce type de moteur ayant construit un 500 cm³ de compétition à cylindres en V a 120°. Ici la réduction de l'angle à 90° diminue pourtant les qualités dans ce domaine.

Par contre, ce moteur est notablement moins large qu'un bicylindre à plat, la garde au sol aux culasses ne pose aucun problème et le refroidissement des cylindres et culasses est tout aussi bon. Enfin, le relèvement des cylindres permet, à condition d'avoir l'arbre à cames situé au centre du V, de réduire la longueur des tiges de culbuteur donc leur inertie et leur tendance au flambage. Ainsi, pour la V 7, la disposition à plat des cylindres

Un cadre au sens propre du mot. Si ce n'était le tirant de renfort supérieur, on pourrait presque parler de quadrilatère. Le « trou » est normalement rempli par le filtre à air et la batterie.

V.7 SPECIAL

Le petit cylindre fixé à droite sous la gout tière est le synchroniseur des câbles de commande des carburateurs et un autre, similaire, fixé à gauche assure la même fonction pour les enrichisseurs de départ.

Les amortisseurs arrière, pratiquement verticaux, périeure. Des goussets soudés dans la courbe sont

en conservant les mêmes culasses et la même position pour l'arbre à cames porterait la longueur des tiges de 236 mm à 318 mm, soit une augmentation de près de 35%.

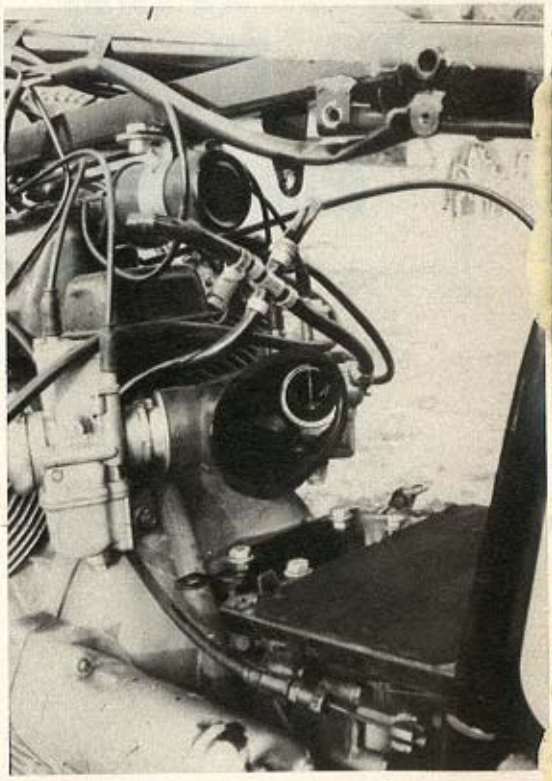
Par contre le décalage à 90° des cylindres entraîne un espacement irrégulier des explosions (270° ou 450°) qui explique ce bruit saccadé que nous avouons, pour notre part, trouver particulièrement désagréable.

Enfin, cette disposition des cylindres permet d'utiliser un vilebrequin à un seul maneton.

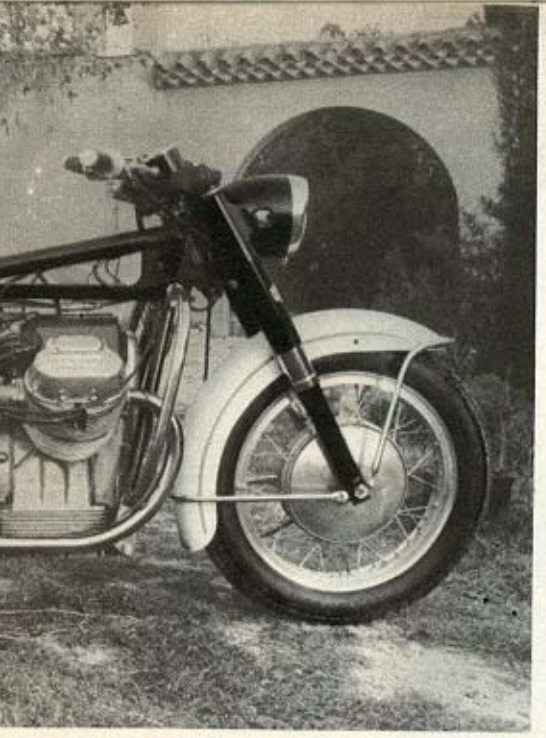
Deux idées directrices: Robustesse, Simplicité

Par rapport aux vilebrequins des flat-twins ou vertical-twins, ce vilebrequin est beaucoup plus simple à construire et, étant plus court, il est moins sujet aux flexions, donc plus robuste. Ces deux impératifs de simplicité et de robustesse semblent d'ailleurs avoir été déterminants dans la conception de la V. 7. Ainsi, pour rester dans le domaine de l'embiellage, ce sont des paliers lisses qui ont été choisis ce qui accentue la simplicité de construction et la robustesse du vilebrequin qui est alors monobloc. Pour les puristes, cette solution est sans doute moins élégante, moins raffinée qu'un vilebrequin assemblé monté sur roulements (le Vincent HRD par exemple), mais elle n'en est pas moins fort intéressante. Nous avons déjà dit, à propos de l'essai de la 750 Honda, notre opinion sur les paliers lisses, nous n'y reviendrons pas. Les deux bielles à chapeau, en acier matricé, sont donc simplement placées côte à côte sur le maneton.

Le carter moteur, mettant d'accord les tenants du plan de joint vertical avec ceux du plan de joint horizontal est monobloc. Un flasque amovible supporte le palier arrière et permet la mise en place du vilebrequin. Cette solution n'est pas une nouveauté, elle a déja été employée sur les moteurs BMW et, en France, sur les Panhard, de technique très motocycliste, dûs à l'ingénieur J.A. Grégoire. Sur le V. 7, le vilebrequin est mis en place seul et non avec ses bielles (comme sur les anciens BMW ou le Panhard précités) ce qui n'était pas sans imposer de savantes contorsions à l'équipage mobile ni sans donner du fil à retordre aux mécaniciens amateurs qui se lançaient dans de telles opérations. Ici, en démontant seulement le carter

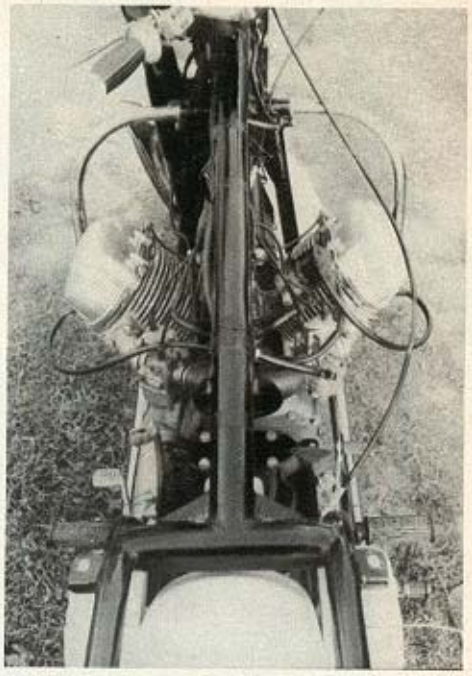


Le carburateur droit, boisseau grand ouvert, laisse notre regard plonger dans cette bouche béante. C n'est pas la luette que l'on voit au fond, mais l'ai guille! Les carburateurs sont alimentés par un branchement en croix, dérivé de celui en U et ne possédant d'autre avantage sur ce dernier que la multiplication des branchements, il y en a deux de plus). Remarquer la tentative d'évasion de l'enrichisseur de départ gauche que nous avons jugulé d'un tournevis implacable.

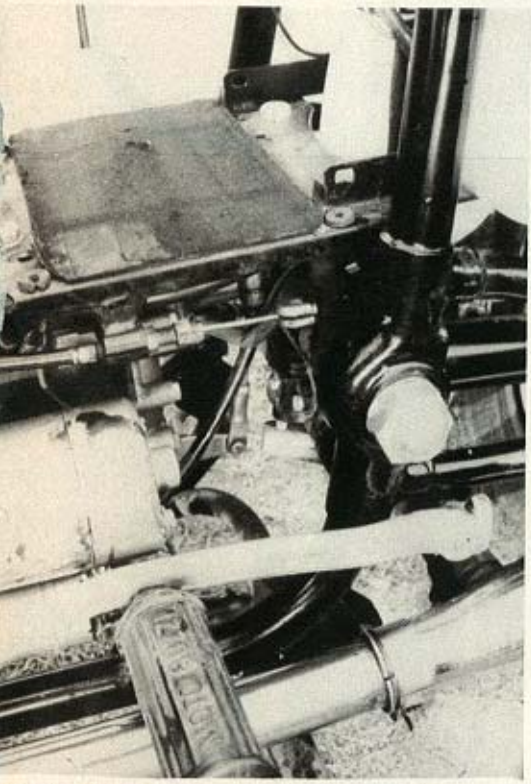


ont travailler en flexion les tubes de la boucle su- hargés de limiter cette déformation.

La curieuse « gouttière » faite d'une tôle de 2 mm pliée en V qui sert à la fois de gousset et de tirant. Le double berceau est soudé sur un tube qui traverse la gouttière et sert aussi de fixation aux tubes de garde.



La liaison du tube supérieur (∅ 45) avec la traverse de même diamètre est épaulée par deux goussets. Remarquons au passage la qualité des soudures et l'aspect du moteur sous cet angle inhabituel.



ut un petit monde se dissimule sous le support la batterie. La commande d'embrayage, au emier plan, la biellette verticale reliant la pédale sélecteur au mécanisme de sélection. Enfin, à rrière, le contacteur de stop est fixé sur une tra- rse en dessous de la fourche oscillante. Une très ouste pièce en acier est chargée de retransmettre double berceau les efforts produits par la roue ière. On y a fixé une traverse et les supports de t d'échappement et de repose-pieds arrière.

inférieur on peut inspecter l'embiellage et, le cas échéant sortir une bielle en démontant la culasse et le cylindre correspondant, pratiquement sans toucher au reste du moteur.

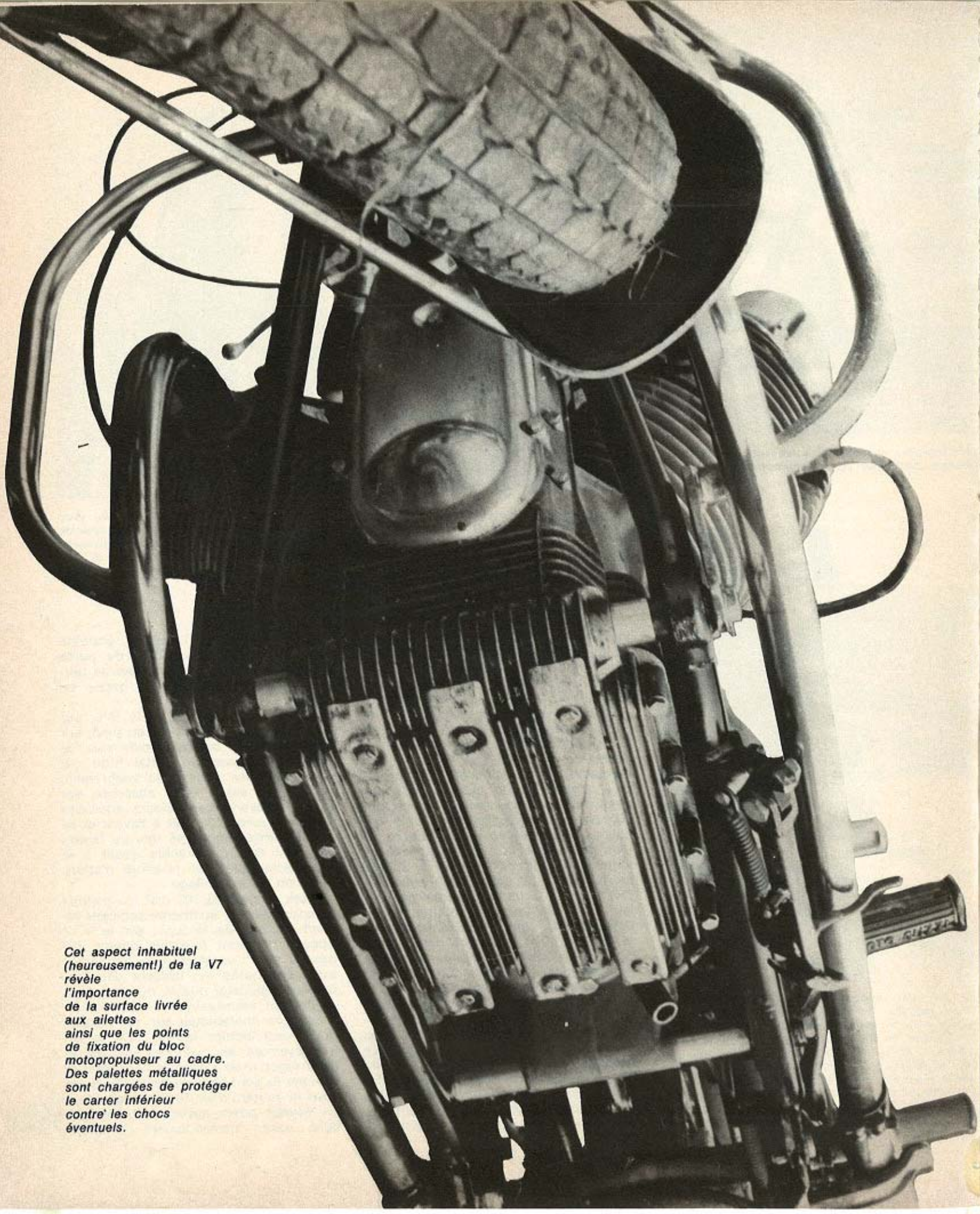
La course est assez réduite (70 mm), c'est la même que celle de la 700 cm³. C'est donc seulement sur l'alésage qui passe de 80 à 83 que repose l'augmentation de la cylindrée. La 700 était déjà affligée d'une cylindrée doublement batarde, doublement parce que 700 cm³ ne correspondent pas à une culasse bien définie en France et, de plus parce que la cylindrée réelle atteignait 703,718 cm³. La V. 7 Spécial ne faillit pas à cette règle avec ses 757,487 cm³. Nous ne pensons pas que les 7,487 cm³ supplémentaires soient déterminants dans la puissance totale et prévoir dès le départ des pistons de 82,5 mm de diamètre, par exemple, qui amènent la cylindrée à 748,387 cm³ n'aurait pas été plus couteux.

Le moteur de la 700 cm³ était déjà nettement supercarré (0,875), l'augmentation d'alésage de la Spécial n'a pu qu'accentuer cette caractéristique. Le rapport course/alésage passe, cette fois-ci à 0,843, et la vitesse linéaire du piston demeure dans des limites raisonnables. Signalons également aux amateurs de courses ultra-courtes que l'augmentation de l'alésage entraîne une augmentation parallèle du poids du piston, le risque étant alors de perdre en inertie ce que l'on gagne en vitesse.

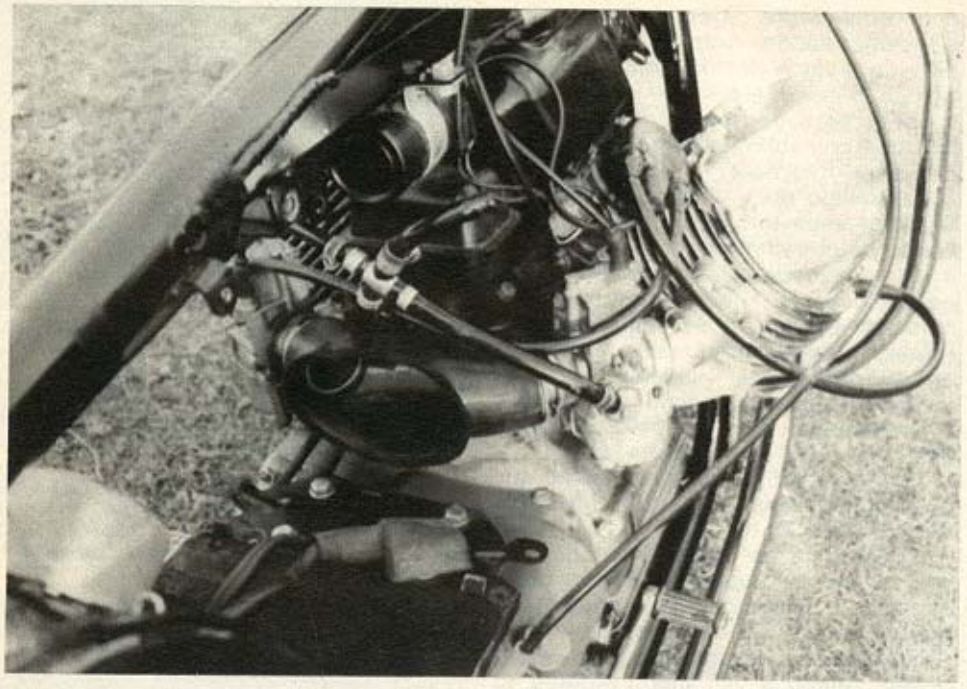
Les bielles tournent, à la tête, sur des coussinets minces et, au pied, sur une bague en bronze tandis que ce sont des bagues en métal fritté qui constituent les paliers du vilebrequin, la poussée axiale étant absorbée par le palier avant. Les valeurs adoptées pour les paliers: 38 mm à l'avant et 54 mm à l'arrière pour 44 mm au maneton sont très rassurantes quant à la robustesse qu'il est possible d'attendre d'un tel embiellage.

Alors que sur la 700 cm³ les pistons comportaient un quatrième segment racleur en bas de la jupe, sur la V. 7 Spécial, ils sont tous les quatre au-dessus de l'axe et la jupe est largement échancrée, ne laissant des surfaces de guidage que là où elles sont réellement nécessaires.

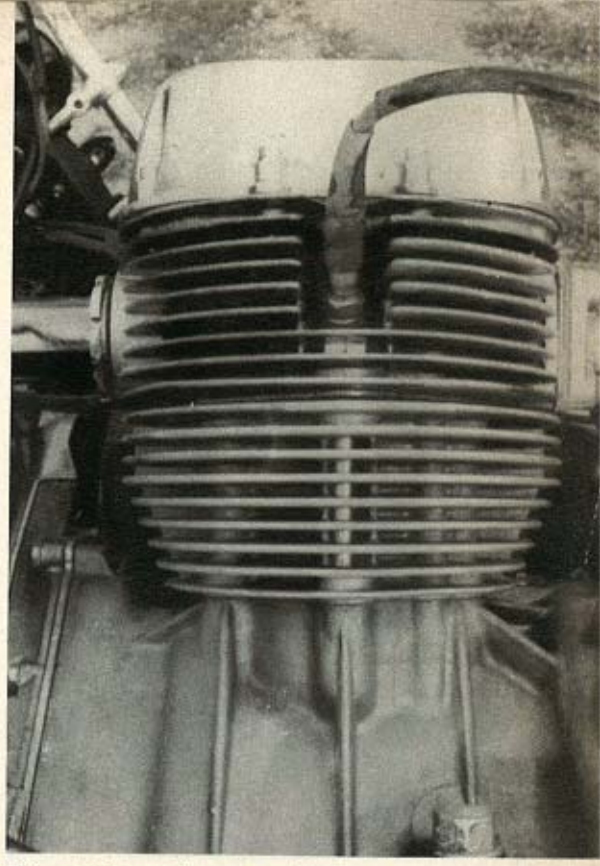
Solution inattendue sur un moteur dont l'architecture facilite déjà le refroidissement, les cylindres sont en alliage léger avec l'alésage chromé dur. Comme ils sont baignés de toutes parts dans le courant d'air, le refroidissement ne devrait poser aucun problème. Ils sont assez profondément enfoncés



Cet aspect inhabituel (heureusement!) de la V7 révèle l'importance de la surface livrée aux ailettes ainsi que les points de fixation du bloc motopropulseur au cadre. Des palettes métalliques sont chargées de protéger le carter inférieur contre' les chocs éventuels.



Les deux carburateurs débouchent dans une chambre commune en caoutchouc moulé qui s'applique simplement contre le boîtier du filtre à air, l'étanchéité étant assurée par la dépression.



Notre photographe a « redressé » un des cylindres en V. Il est ainsi possible de voir que le goujon placé sous la bougie est simplement encadré par deux nervures de renfort.

dans le bloc (64 mm environ), laissant ainsi la place à l'arbre à cames et au poussoir situés au centre du V. Les tunnels des tiges de culbuteurs viennent de fonderie avec le cylindre mais la même voie n'a pas été suivie pour l'alimentation en huile des culasses qui s'opère par une conduite extérieure.

Une distribution par arbre à cames en tête sur un bicylindre en V est assez peu intéressante par la complication qu'elle amène et, considérant les régimes limités permis par le gros bicylindre (6500 t/mn) les techniciens de Moto-Guzzi ont pensé, avec juste raison, que la commande par arbre à cames central, poussoirs, tiges et culbuteurs était la plus logique.

Placé au centre du V, l'arbre à cames tourne sur deux paliers et est entraîné, depuis le vilebrequin, par un couple d'engrenages hélicoïdaux. Ce sont ensuite des poussoirs cylindriques et des tiges en duralumin avec embouts en acier qui actionnent les culbuteurs.

Les culasses sont d'un dessin très classique avec chambre de combustion hémisphériques et soupapes inclinées à 70°. Sans rester dans des valeurs voisines de 90° comme les constructeurs anglais (Triumph par exemple), Moto-Guzzi n'a pas voulu descendre jusqu'aux 60° actuellement considérés comme valeur optimale.

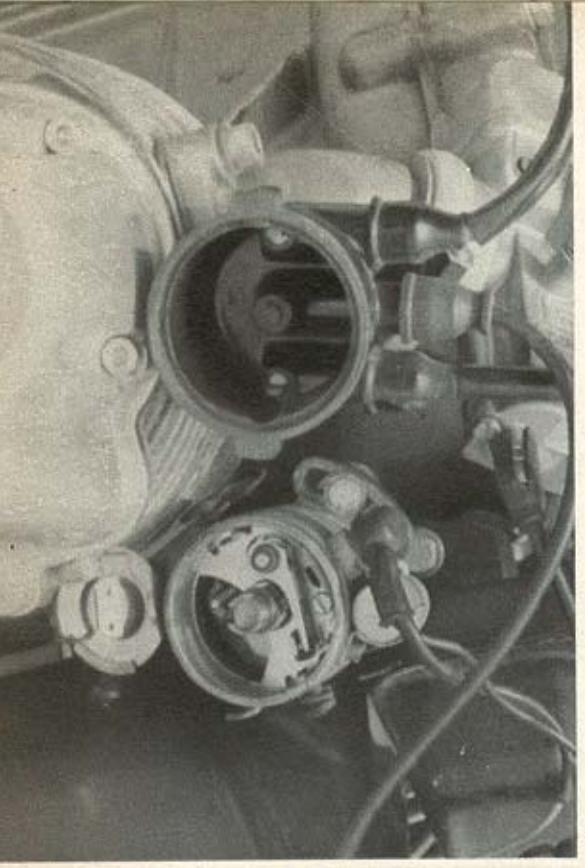
Pour atteindre le taux de compression de 9, on a donc été amené à utiliser un piston bombé, le résultat étant une chambre de combustion dont la coupe a la forme d'un croissant. Nous sommes évidemment loin de la forme de moindre surface d'échange. Par contre, nous avons noté avec satisfaction que les conduits d'admission et d'échappement, dont le centrage de fonderie est forcément imparfait, sont raccordés à la fraise aux sièges rapportés. Ce n'est certes pas un polissage qui serait d'ailleurs ici un tantinet ridicule, mais un fraisage très correct. Un petit raffinement inhabituel qui méritait d'être signalé.

Les culbuteurs sont également d'un dessin très classique et oscillent sur des axes dont le support est rapporté et maintenu en place par quatre des six goujons qui servent à fixer chaque ensemble cylindre-culasse. La culbuterie est très accessible grâce à des couvercles fixés par des vis hexacaves.

Comme sa soeur la 700, la 750 n'utilise qu'un ressort par soupape. Ce n'est pas par ignorance que cette solution a été adoptée par les techniciens de Moto-Guzzi qui avaient utilisé trois ressorts concentriques par soupape sur la célèbre quatre cylindres à refroidissement liquide, mais simplement parce que ce montage s'avère suffisant. N'oublions pas que, si les soupapes sont grandes, le régime maximum autorisé est 6500 t/mn et que comprimé sous 28 mm, le ressort exerce une force de réaction de 60 Kg.

La bougie est inclinée d'environ 42° sur l'axe du cylindre et occupe une très bonne position tout en restant très facilement accessible.

Les paliers lisses sont assez exigeants en ce qui concerne la lubrification. Sur la V. 7 Spécial le système employé est classique mais sûr. La réserve d'huile (3 litres) est dans le carter dont le fond est abondamment aileté. Cette solution s'imposait par sa simplicité: une seule pompe, pas de réservoir séparé ni de tuyauteries, et sa sureté: minimum de pièces en mouvement, donc de risque de défaillance. La pompe est à engrenages et est entraînée à partir du vilebrequin par un couple de pignons hélicoïdaux. Remarquons que le pignon hélicoïdal en bout de vilebrequin a une largeur égale à la somme des largeurs du pignon d'arbre à cames et du pignon de pompe à huile, la partie avant engrène avec le pignon de pompe à huile et la partie arrière engrène avec le pignon d'arbre à cames. Ainsi les trois pignons se rodent ensemble comme s'il s'agissait de



L'allumeur ouvert laisse voir un rupteur simple qui serait classique si ce n'était l'angle inhabituel (peu visible ici) des bossages sur la came. Afin de conserver un distributeur classique (les plots sont calés à 180°), le doigt, posé ici sur la culasse près de l'allumeur, s'étend sur 45° afin de pouvoir rattraper le décalage dû à l'angle des cylindres. Suivant une technique universellement employée sur les automobiles, c'est par rotation de tout l'allumeur, grâce à un secteur visible à sa base, que s'opère le réglage de l'avance.

deux couples de pignons, sans qu'il y ait d'inter-action, pour le plus grand bien du silence de fonctionnement. La pompe à huile est logée sur la face avant du bloc, derrière le carter de distribution et il suffit de démonter ce dernier pour y accéder.

L'allumage du V. 7 Spécial est confié à un allumeur. Si ce nom est très connu de nos confrères automobilistes, il l'est beaucoup moins dans le domaine motocycliste parce que très peu employé. L'allumeur est constitué d'un rupteur provoquant la mise en action de la bobine par variation de potentiel et d'un distributeur qui met en communication avec la sortie de la bobine la bougie du cylindre choisi.

Nous reviendrons plus en détail sur ce système dans la série « Votre moteur de A à Z ».

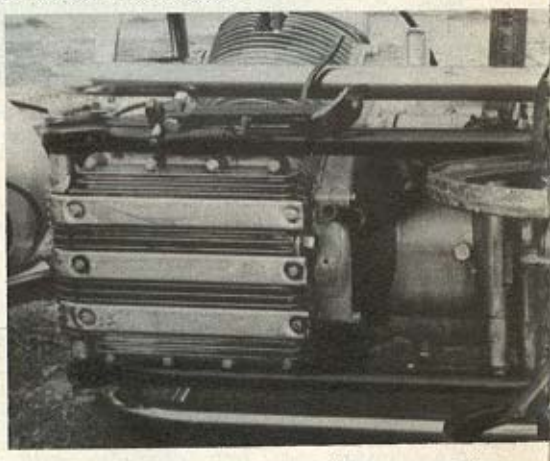
L'intérêt de ce système est de n'avoir qu'un seul rupteur, qui sera commandé par une came ayant autant de bossages qu'il y a de cylindres, et une seule bobine. Remarquons que, étant donné l'angle à 90° des cylindres et l'espacement inégal des explosions qu'il implique, les cames du rupteur devront être calées à 135°. Cet allumeur, de technique très automobile, est entraîné d'une façon qui ne l'est pas moins: un couple d'engrenages hélicoïdaux à axes orthogonaux à partir de l'arbre à cames. La tête de l'allumeur est inclinée vers la droite et est ainsi très accessible pour l'entretien courant.

Une volumineuse dynamo 12 V 300 W est placée au dessus du carter, au centre du V et est entraînée par le vilebrequin au moyen d'une courroie trapézoïdale. A la seule vue de cette dernière, les puristes pousseront des cris d'orfraie préférant une belle transmission par pignons beaucoup plus élégante ou, à la rigueur par chaînes. En fait, puisqu'il n'y a aucun impératif de précision dans le rapport de transmission, la courroie suffit amplement, elle a fait ses preuves de fiabilité, dans ce domaine, en construction automobile et est, ici, efficacement protégée par un carter. Enfin, ce qui ne gâte rien, c'est certainement la solution la plus économique. La puissance étant produite, reste maintenant à l'utiliser au mieux, c'est le rôle ingrat et pourtant vital de la transmission.

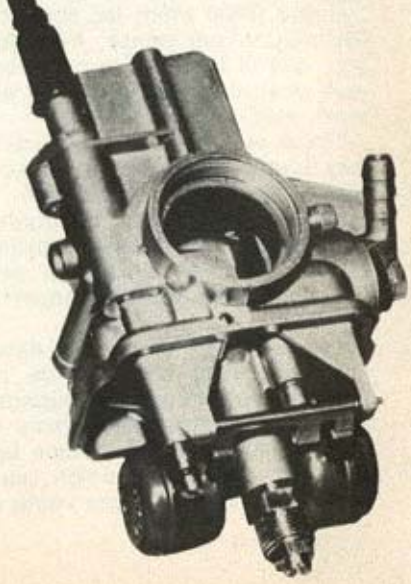
Classique et éprouvé souvent mais original parfois

C'est pour son embrayage que Moto-Guzzi est résolument sorti des sentiers battus. Il s'agit vraisemblablement

La dynamo est dissimulée sous un vague capotage en plastique dont l'utilité n'est pas évidente. Pour peu que la vis de fixation avant suive l'exemple de celle qui devrait être à l'arrière, ce problème est en passe d'être résolu.

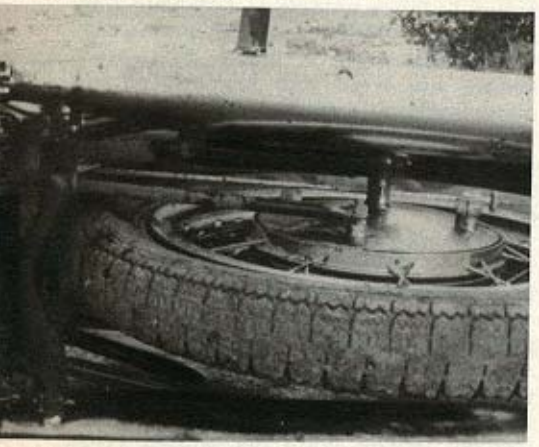


La béquille découvre le tuyau d'inter-connection entre les deux pots d'échappement destinée à diminuer le bruit de fonctionnement. Le tuyau du reniflard débouche derrière le carter d'embrayage à la base duquel est pratiqué un trou permettant l'écou-



V.7 SPECIAL

De deux choses l'une, ou la bobine fixée sous la gouttière est mal montée, ou Moto-Guzzi n'a pas de suite dans les idées car, après l'orientation (logique) choisie pour la tête de l'allumeur, la même devrait être adoptée pour la bobine.



ment de l'huile qui s'y serait introduite accidentellement. Derrière la patte de fixation de la boîte, axe du sélecteur avec le levier actionnant la tringle ui commande le mécanisme de sélection.

vous livre ici ses secrets: le boisseau carré à commande côté aval différencie beaucoup plus nettement que le boisseau bycilindrique les faces conplant la section contrastée et le débit. La cuve i contient un flotteur double voit son étanchéité alisée par un joint à cordon en caoutchouc synétique. Elle est maintenue par un bouchon dont tanchéité est assurée par un joint torique.

du seul bidisque à sec en sortie de vilebrequin actuellement produit en série. Nous allons voir rapidement qu'il réunit à peu près toutes les conditions pour être robuste, endurant et d'une utilisation agréable. En bout de vilebrequin il n'aura à encaisser que le couple du vilebrequin sans que celui-ci soit multiplié par le rapport de transmission primaire; bidisque, il nécessitera une force de solidarisation donc un effort d'embrayage deux fois plus faible. Nous connaissons certaine 750 anglaise, la T 150 pour ne pas la nommer, à qui l'adoption d'une solution similaire ne pourrait être que bénéfique. La réalisation de ce mécanisme est, par ailleurs, très soignée, nous le verrons plus en détail à propos des photos que nous avons faites. Le disque de fermeture vissé sur le volant porte à sa périphérie des dents avec lesquelles peut engrener le pignon du démarreur électrique, technique très automobile là-aussi. Malgré la fiabilité du système et le soin avec lequel cet équipement a été réalisé, il est pourtant regrettable que la mise en route repose entièrement sur le démarreur électrique, la meilleure machine étant à la merci d'une batterie déchargée. Nous aurions donc très bien vu un kick, même si sa présence était inutile 99 fois sur 100, c'est la 100ème fois qui nous intéresse alors.

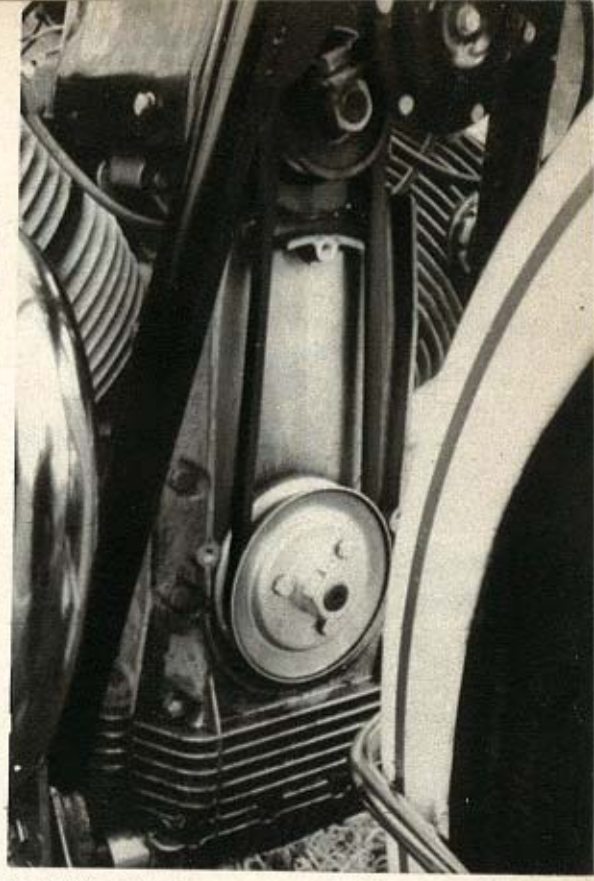
Il existe de nombreuses personnes persuadées qu'une machine à vilebrequin longitudinal et transmission acatène n'a pas de transmission primaire. Rien n'est plus faux! Elle ne revêt pas le même aspect, voila tout!

Sur la V. 7, la transmission primaire s'effectue par un simple couple de pignons à dentures droites, un amortisseur de transmission à came axiale double et ressort hélicoïdal étant intercalé entre l'arbre entraîné par l'embrayage et la transmission primaire.

C'est là une disposition qui rappelle étrangement celle employée sur les anciennes BMW (elle a été abandonnée sur la série 5), sans la taille hélicoïdale des pignons malheureusement...

La boîte de vitesses est à quatre rapports sans prise directe, tous les pignons étant à taille droite. Le crabotage s'effectue par des bagues coulissantes, technique d'esprit très automobile là aussi, dont la robustesse est indéniable mais qui entraîne un encombrement élevé.

Le faible rapport de la transmission primaire (1,375) fait tourner la boîte assez vite, ce qui n'est pas sans provoquer quelques grognements et autres protestations lors des changements de rapports. Puisque Guzzi semble avoir

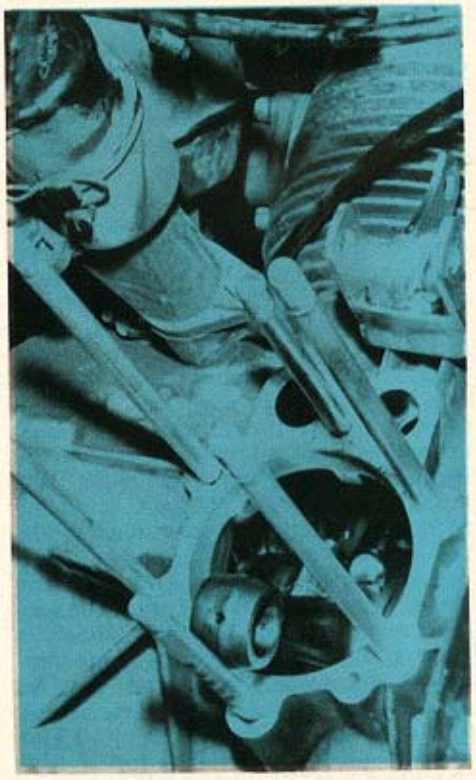


La voici, cette fameuse courroie dont on parle tout le temps et qu'on ne voit jamais!

La V7 Spécial utilise ces nouveaux carburateurs Dellorto VHB 29 C à boisseau carré.

GUZZIRAMA

V.7 SPECIAL



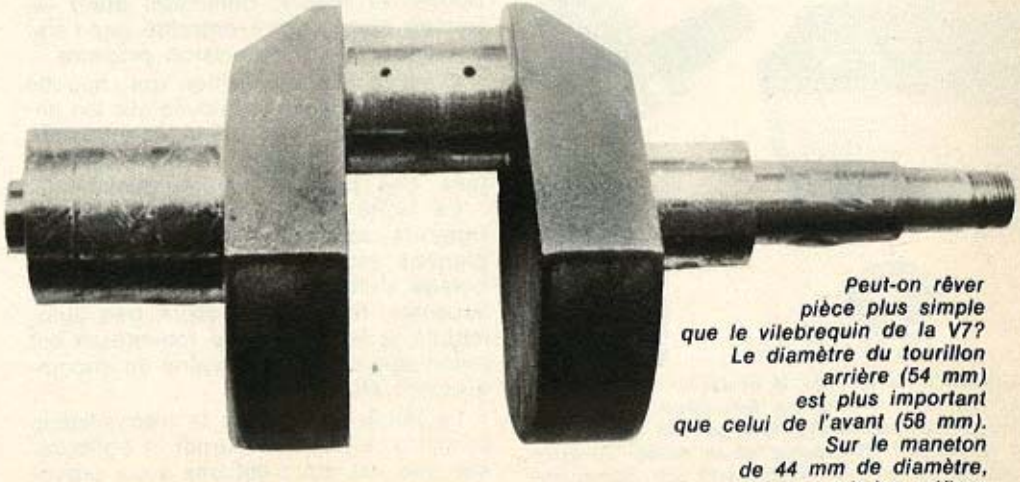
Le cylindre droit est ici démonté, la bielle montrant son pied (sans intention malveillante...) par l'orifice. La position côté à côte des deux bielles sur la même maneton est également clairement visible. La patte de fixation de la dynamo, en haut à droite, est une pièce « made in rue St Maur ».

un penchant pour la technique automobile, pourquoi ne va-t-il pas jusqu'au bout des choses en employant des bagues de synchronisation?

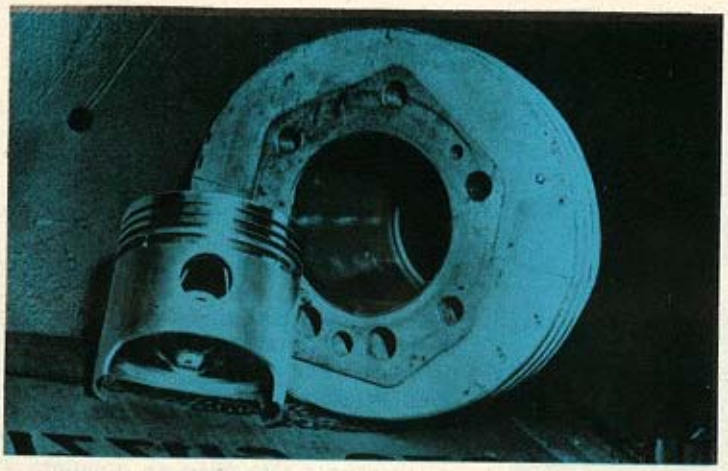
La sélection s'opère par deux cliquets entraînant par l'intérieur le tambour commandant les fourchettes, une plaque provoquant l'effacement du cliquet qui n'est pas en action.

En sortie de boîte de vitesses c'est un joint homocinétique constitué par un double cardan qui entraîne l'arbre de transmission. Un joint tripode, à la fois moins lourd et moins encombrant, aurait sans doute constitué une solution plus moderne, mais ne soyons pas trop exigeant. La présence d'un joint double est déjà presque un luxe étant donné la faible amplitude angulaire des oscillations. D'ailleurs BMW, même sur sa dernière série 5, utilise un cadran simple qui n'est pas rigoureusement homocinétique. Les éventuels petits défauts d'alignement entre la queue du pignon et l'arbre sont compensés par un manchon canelé reliant ces deux pièces.

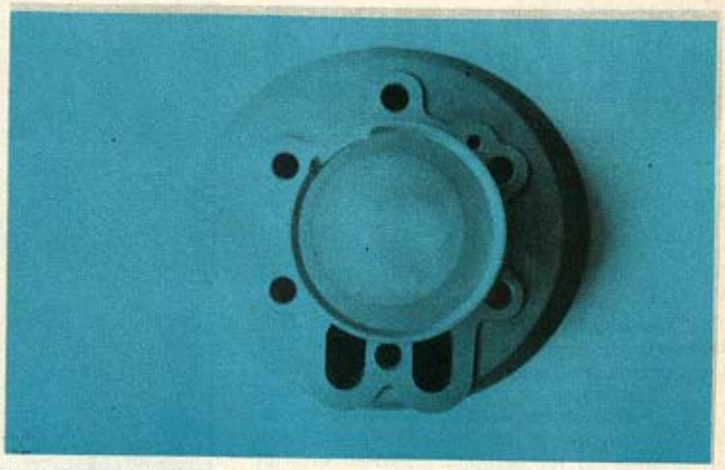
Le couple conique travaille dans un carter en alliage léger, le pignon est guidé par deux roulements à rouleaux coniques qui absorbent très bien les poussées axiales et radiales combinées et permettent de plus un rattrapage du jeu. Pour cela, des rondelles de réglage sont prévues en plus de l'entretoise placée entre les bagues intérieures des deux roulements. La cou-



Peut-on rêver pièce plus simple que le vilebrequin de la V7? Le diamètre du tourillon arrière (54 mm) est plus important que celui de l'avant (58 mm). Sur le maneton de 44 mm de diamètre, on voit les orifices de lubrification des deux bielles.



Devant l'imposant cylindre en alliage léger à alésage chromé dur, le nouveau piston des V7 Spécial où tous les segments sont au-dessus de l'axe et où la jupe est échancrée.



Le même cylindre vu de dessous laissant apparaître les trous des 6 goujons de fixation et les tunnels des tiges de culbuteurs. L'échancrure dans la partie du cylindre encastrée dans le bloc est destinée à laisser le passage à la tête de bielle de l'autre cylindre.

ronne tourne sur un gros roulement à billes qui est chargé d'absorber à la fois poussées radiales et axiales et un roulement à aiguilles qui ne peut bien sûr encaisser que des réactions radiales.

Le réglage axial est ici permis par une cale d'épaisseur placée entre deux joints sous la fixation au carter du flasque supportant le roulement à billes.

Ce genre de transmission ne souffre pas la médiocrité ni dans la fabrication ni dans le montage et nous ne pouvons que déconseiller aux mécaniciens amateurs de « tripoter » les réglages d'un couple conique. La concordance des sommets fictifs des deux cônes doit être réalisée avec une précision rigoureuse sous peine de voir se détériorer le rendement et le silence de fonctionnement ...et le couple conique.

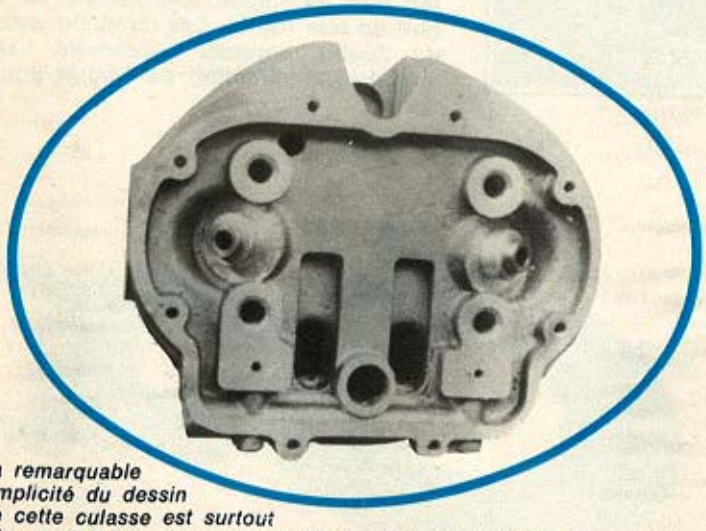
Le moyeu de la roue arrière est entraîné au moyen de canelures, solution courante sur les machines à transmission acatène.

Par contre, à l'inverse de la disposition habituellement employée (BMW, Zundapp, Sunbeam, Velocette LE etc...), les segments de frein ne sont pas fixés sur le carter du couple conique mais sur un flasque fixé du côté gauche. Ainsi les éventuelles fuites d'huile pouvant se produire à la sortie de puissance du carter du couple conique n'ont aucune chance (s'il est possible d'appeler cela une chance) de se répandre dans le tambour de frein.

C'est sur ce détail réconfortant que nous terminerons la partie motrice pour attaquer tout ce qui l'entoure et que l'habitude a baptisé, d'une façon quelque peu condenscendante « partie cycle ».

Une partie cycle qui n'a rien du velo

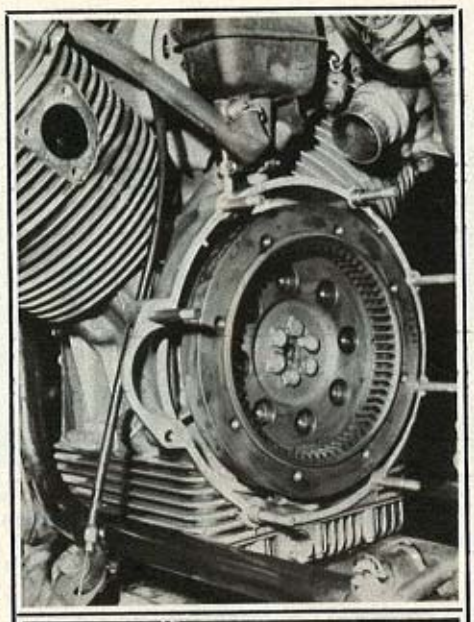
Le cadre est d'une simplicité lumineuse. La partie inférieure est constituée par un double berceau qui se prolonge horizontalement vers l'arrière pour terminer par une boucle au-dessus du garde-boue arrière. En fait, on pourrait penser que c'est le même tube qui fait « le tour » du double berceau s'il n'était pas interrompu aux



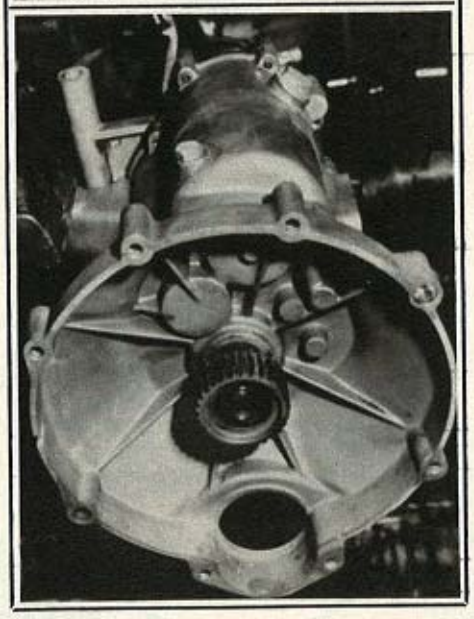
La remarquable simplicité du dessin de cette culasse est surtout dûe au fait que les support d'axe de culbuteurs sont rapportés. En bas, les généreux tunnels de tiges de culbuteurs et, encore en dessous, la rampe de distribution amenant l'huile aux deux petits perçages d'où elle est conduite aux axes de culbuteurs.

La même vue, de dessous, révèle la forme hémisphérique de la chambre de combustion, la position de la bougie et la différence de diamètre entre l'échappement à droite et l'admission à gauche. En regardant bien, on voit même les traces laissées par la fraise dans les conduits.

GUZZIRAMA



Le volant moteur porte une couronne dentée intérieurement entraînant les deux disques lisses de l'embrayage. Les huit ressorts de pression s'emboîtent dans des logements pratiqués dans le fond du volant. Remarquer le freinage deux par deux des vis de fixation du volant sur le vilebrequin et les bagues de centrage enfilées sur les goujons supérieur droit et inférieur gauche de fixation de boîte. Au centre du V, le boîtier de condenseur du reniflard avec l'arrivée des gaz au centre, le retour de l'huile condensée à gauche et le tuyau de mise à l'air libre, coudé, au premier plan.



La deuxième moitié du carter d'embrayage est solidaire de la boîte de vitesses qui contient également la transmission primaire, trop souvent oubliée. L'arbre de transmission primaire porte un moyeu cannelé qui reçoit les deux disques garnis.

fixations de l'axe de la fourche oscillante.

Un tube supérieur de fort diamètre (45 mm) vient relier la colonne de direction à une traverse tubulaire rejoignant les parties supérieures arrière du double berceau.

C'est maintenant que les originalités commencent. Les tubes du double berceau ne sont pas reliés directement à la colonne de direction mais viennent se souder sur un petit tube transversal avec de généreux goussets de renfort dans les deux plans. Ce tube transversal est lui-même soudé à un tirant fait d'une simple tôle pliée en gouttière et constituant à la fois tirant et gousset.

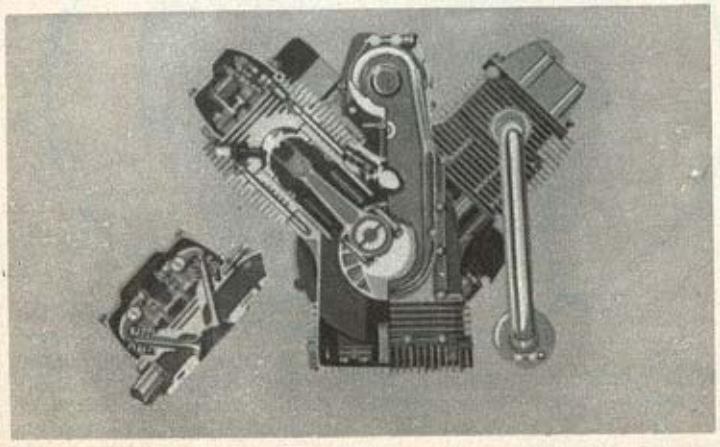
Comme c'est maintenant devenu traditionnel, examinons le comportement du cadre lors de la transmission des efforts entre la colonne de direction et l'articulation de la suspension arrière.

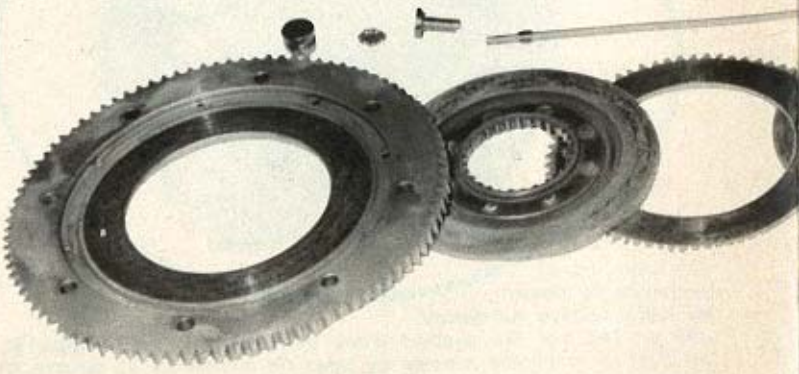
Vis à vis des efforts de flexion, tout d'abord, la partie haute se comporte assez honorablement, le tube supérieur étant triangulé par le tirant en tôle pliée qui ne va malheureusement pas jusqu'à la traverse arrière.

Les montants arrière, par contre, travaillent franchement en flexion qui s'accompagne d'une flexion similaire des montants avants. Les réactions des amortisseurs arrière atténuent cependant cette tendance.

Vis à vis des flexions donc, le comportement du cadre est assez satisfaisant mais sans plus.

La flexion, maintenant n'est retransmise dans la partie haute que par le tube, il serait parfaitement vain d'espérer une résistance torsionnelle du tirant en tôle roulée. Les montants avant du double berceau solidement fixés au tube de direction par moult gous-





sets de renfort retransmettent une bonne partie des efforts de torsion au carter moteur. Les tubes inférieurs du double berceau sont efficacement aidés jusqu'aux pattes arrière de fixation de ce même carter, juste avant les coudes allant aux supports d'axe de suspension arrière. Grâce en grande partie au carter moteur, la résistance torsionnelle globale est très satisfaisante.

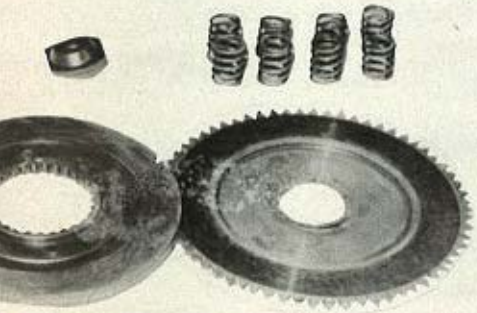
Nous avons noté avec plaisir l'articulation du bras de suspension arrière sur roulements à rouleaux coniques pratiquement inusables et dont le jeu est rattrapable, ce qui permet de conserver dans le temps un guidage rigoureux de la roue arrière. Ce n'est certes pas une nouveauté mais ce montage mérite néanmoins d'être souligné.

Les éléments élastiques arrière sont classiquement constitués de ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques coaxiaux.

A l'avant, rien que de très classique également avec une fourche téléscopique de 120 mm de course avec amortissement hydraulique à simple effet, mais l'axe de fourche est également monté sur de très robustes roulements à rouleaux coniques.

Tout au long de cet examen, deux caractéristiques essentielles qui ont certainement été les objectifs principaux de Moto-Guzzi: la robustesse et l'accessibilité, transparaissent dans toute la conception de la machine. Ce sont des caractéristiques précieuses pour une machine de grand tourisme que l'on désire quand même sans histoire. De nombreux utilisateurs auront certainement la sagesse d'aller quelques petits Km/h de moins mais pendant plus longtemps!

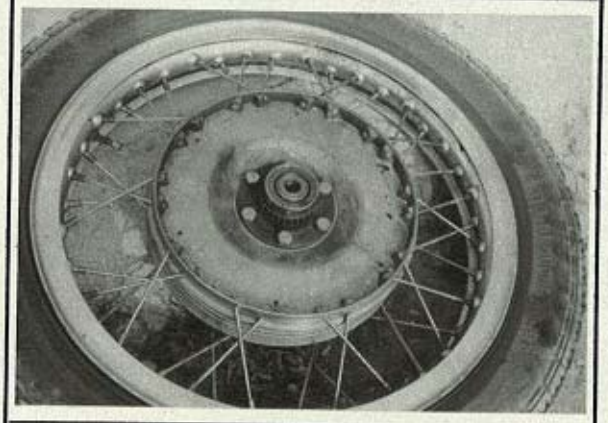
J.T. Grimault



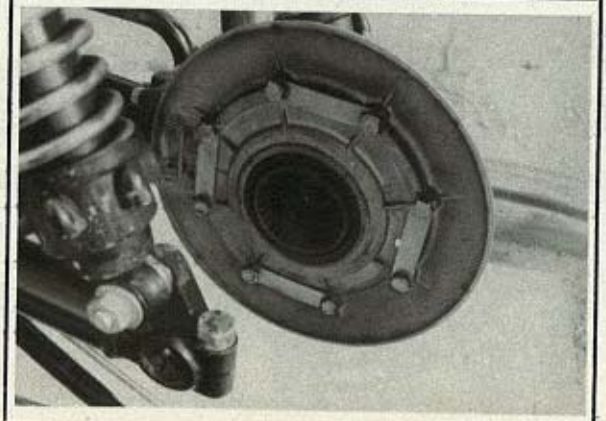
L'embrayage au complet: le disque de fermeture dont la périphérie garnie de dents constitue grande couronne du démarreur, un disque garni, un disque lisse, le deuxième disque garni et e troisième disque lisse qui est aussi le plateau pression. Au second plan se trouvent le poussoir, la tige, la butée et les huit ressorts de pression.

Ce n'est pas pour le photographe (vous pensez bien, s'il avait su!) qu'Henri Brun a pris cette pose. Il faut vraiment forcer pour desserrer la broche. Finies, Henri, les lettres des admiratrices...

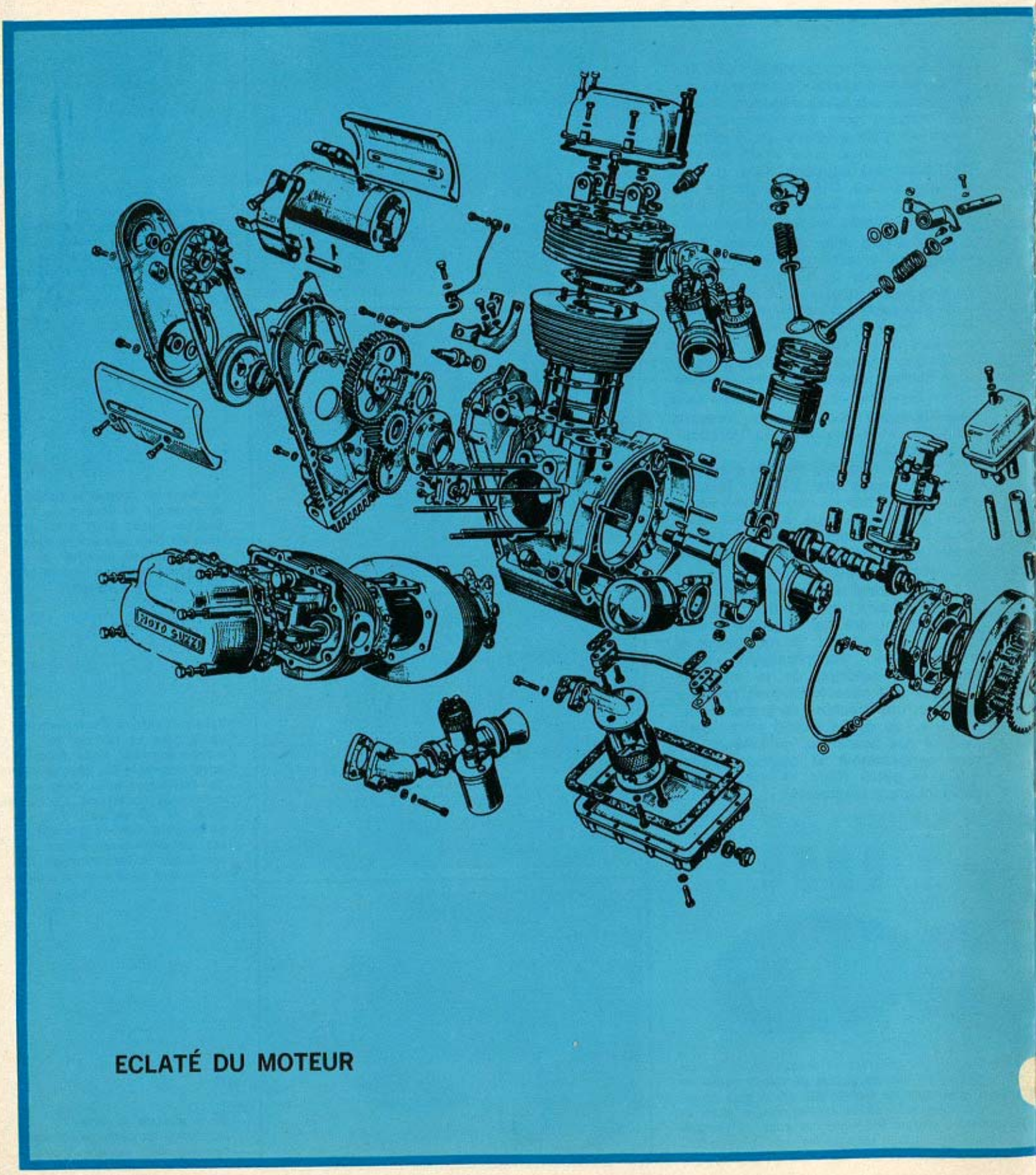
Après avoir enlevé la broche et démonté le flasque de frein, tout se passe bien si on prend soin de bien orienter la roue. Pas besoin de coucher la machine, la roue sort très bien. Vive la roue à broche!



Très mécanique, l'entrainement de la roue se fait par ce moyeu cannelé. Nous avons aussi apprécié les rayons droits qui travaillent ainsi dans les meilleures conditions. Ce que la photo ne rélève pas, c'est qu'un petit peu de graisse sur les cannelures aurait empêcher la formation de la rouille que nous y avons trouvée.



Cette vue de la face intérieure du carter du couple conique vous montre l'autre élément de l'entrainement.



ECLATÉ DU MOTEUR

GUZZIRAMA

V.7 SPECIAL

Caractéristiques Techniques

MOTEUR

Architecture

Semi-bloc motopropulseur bicylindre transversal en V à 90°.
Alésage et course: 83/70.
Rapport Course/Alesage: 0,843.
Cylindrée unitaire: 378,743 cm³.
Cylindrée totale: 757,487 cm³.
Cycle: 4 temps.
Refroidissement par air.

Culasses

Séparées en alliage léger.
Fixation par 6 goujons vissés dans le bloc.
Support de culbuteurs rapportés.
Chambre de combustion hémisphérique.
Soupapes en tête commandées par culbuteurs.
Angle des soupapes: 70°.
Sièges de soupapes rapportés en fonte spéciale.
Taux de compression: 9.

Cylindres

Séparés en alliage léger avec alésage chromé dur.
Longueur de l'emboîtement dans le bloc: 64 mm.
Fixation par les mêmes goujons que la culasse.

Pistons

Alliage léger hypersilicé.
Fond bombé.
Diamètre de l'axe 25 mm.
4 segments.
1 Coup de feu chromé
2 d'étanchéité.
1 Racleur.

Distribution

1 arbre à cames central tournant sur deux paliers lisses.
Entrainement de l'arbre à cames par pignons à taille hélicoïdale.
Poussoirs cylindriques creux.
Tiges de culbuteurs en alliage léger avec embouts en acier rapportés.
Tunnels de tiges venus de fonderie avec le cylindre.

Carter

En alliage léger coulé.
Carter monobloc avec flasque arrière amovible.

Embiellage

Vilebrequin monobloc en acier forgé.
2 paliers lisses sur bagues antifriction, ∅ palier avant 98 mm, arrière 54 mm.
Bielles placées côte à côte sur le même maneton, ∅ maneton 44 mm.
Bielles à chapeau en acier matricé.
Articulation tête de bielle sur coussinets minces.
Articulation pied de bielle sur bague en bronze.

Lubrification

Carter réserve.
1 pompe à engrenages entraînée par pignons hélicoïdaux.
Pression normale: 2,5 à 3 Kg/cm².
Témoin de pression d'huile.
Capacité: 3 litres.

Alimentation

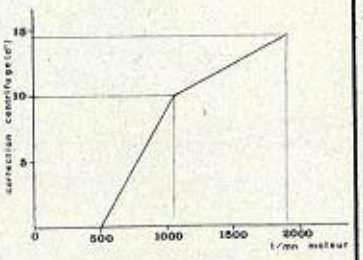
2 Carburateurs Dellorto VHB 29C à boisseau carré.
Diamètre de passage: 29 mm.
Avec filtre à air a sec unique.
Réservoir de carburant: en acier embouti.
Capacité: 22,5 litres.
2 robinets dont un de réserve.

Allumage

Système: batterie - bobine - allumeur.
Batterie 12 V SAFA 6SZ 3.
Dynamo 12 V, 32 ah.
Régulateur Bosch.
Allumeur Marelli.

Caractéristiques de performances

Puissance maximum: 50,5 ch DIN à 6500 t/mn (60 SAE).
Couple maximum: 6 mKg DIN à 5200 t/mn.
Puissance spécifique: 66,5 ch/litre (DIN).
Consommation spécifique minimum: 200 g/ch/h à 2000 t/mn
couple spécifique: 7,92 mKg/litre (DIN).
Rapport poids/puissance: 4,36 Kg/ch.



TRANSMISSION

Embrayage

Multidisque à sec (2 disques garnis) en bout de vilebrequin.
Commande par levier et tige traversant l'arbre de transmission primaire. Butée à billes.
∅ extérieur des disques garnis 160 mm, épaisseur 8 mm.
Tarage des ressorts: 9 Kg sous 20 mm, 24 Kg sous 17 mm.

Transmission primaire

Après l'embrayage, par engrenages à taille droite.
Carter commun avec la boîte de vitesses.
Amortisseur de transmission par came axiale double et ressort hélicoïdal.
Rapport: 1,375 (22/16).

Boite de vitesses

4 rapports sans prise directe.
Pignons à taille droite toujours en prise.
Commande: sélecteur à balancier; côté droit;
position des rapports: 1ère au talon, les autres a la pointe du pied;
voyant de point mort.
Rapports de transmission: 1ère 2,23 (29/13) 33,63% - 8,9 Km/h/1000 t/mn. 2ème 1,333 (24/18) 56,4% - 14,891 Km/h/1000 t/mn. 3ème 0,954 (21/22) 78,6% - 20,8 Km/h1000 t/mn. 4ème 0,75 (18/24) 100% - 26,468 Km/h/1000 t/mn.
Capacité du carter: 750 cm³.
Viscosité: SAE 90 EP.

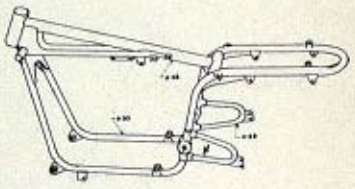
Transmission secondaire

Par arbre, cardan homocinétique et couple conique à taille gleason.
Carter en alliage léger.
Capacité: 300 cm³.
Viscosité: SAE 90 EP.
Rapport: 4,375 (35/8).

PARTIE CYCLE

Cadre

Tubes d'acier: double berceau fermé en haut par un tube unique. Tirant en tôle pliée.
Fixation axe de fourche AV sur roulements à rouleaux coniques
Fixation axe de fourche AR sur roulements à rouleaux coniques.



Suspension

AV: fourche télescopique.
∅ des tubes: 36 mm.
Amortissement hydraulique à simple effet.
Course: 120 mm.
Capacité: 160 g par bras.
AR: fourche oscillante.
Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
∅ des bras de fourche 38 mm.
Réglage des embrases de ressorts sur 3 positions.

Roues et pneus

Jantes Borani Record 18/3 en alliage léger.

Pneu AV: 4,00/18 Pirelli Super Sport MT 63.
Pneu AR: 4,00/18 Pirelli Super Sport MT 53.
Démontage: roues avant et arrière à broche.

Freins

AV: tambour central en alliage léger fretté fonte.
Double came, commande par câble.
Diamètre: 220 mm.
Largeur de garniture: 40 mm.
Surface de freinage: 286 cm².
Ancrage par encastrement dans le bras gauche de fourche.
AR: tambour central en alliage léger fretté fonte, simple came.
Commande par tringle et pédale au pied gauche.
Diamètre: 220 mm.
Largeur de garniture: 40 mm.
Surface de freinage: 286 cm².
Ancrage par biellette oblique.

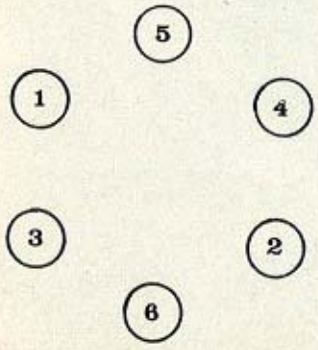
Equipement

Phare: marque C.E.V.
Diamètre: 150 mm.
Avertisseur: Bosch 1GM.
Feu AR: C.E.V.
Commande du stop par le frein arrière.
Démarreur électrique: Bosch LJ 227 H 13.
Tachymètre: Veglia Borletti 0-240 Km/h.
Compte tours: Veglia Borletti Electronic 0-8000 t/mn, zone rouge 6500 t/mn.
Interrupteur d'éclairage: combiné d'éclairage C.E.V. tout au guidon.

REGLAGES

Culasses

Ordre de serrage: voir croquis.
Couple de serrage: 3,8 mKg.
Culbuteurs: Adm. 0,15 mm, Ech. 0,25 mm.



Distribution

Calage par repères sur les pignons.

Allumage

Ecartement des contacts: 0,42 à 0,48 mm.
Avance initiale 9°.
Avance totale (correction centrifuge): voir courbe.
Bougies 14/125 degré thermique 225 (normes allemandes).
Ecartement des électrodes: 0,6.

Carburateur

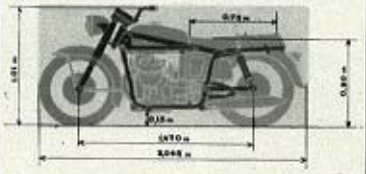
Gicleur principal: 145.
Gicleur de ralenti: 45.
Gicleur d'enrichisseur de départ: 80.

Pneus

Pression de gonflage:
AV: Solo et duo 1,5 Kg/cm² (grande vitesse: 1,7 Kg/cm²).
AR: Solo 1,8 Kg/cm² - Duo 2 Kg/cm² (grande vitesse: 2 et 2,2 Kg/cm²).

DIMENSIONS ET POIDS

Largeur guidon: 0,67 m.
Poids: à sec 220 Kg, avec pleins effectués 243 Kg.



PRIX

9.800 F TTC.

Le verdict du chrono

PERFORMANCES

CIRCUIT DE LA SAINTE VICTOIRE

Développement: 25,2 Km

Meilleur tour, départ arrêté: 16'52" soit 89,6 Km/h

ACCELERATION

0-100 mètres D.A.	5"8
0-200 mètres D.A.	8"8
0-300 mètres D.A.	11"9
0-400 mètres D.A.	14"6
0-1000 mètres D.A.	28"5

REPRISE

Départ lancé à 80 Km/h en 4ème

0-400 mètres: 13"

0-1000 mètres: 28"2

VITESSE MAXIMUM

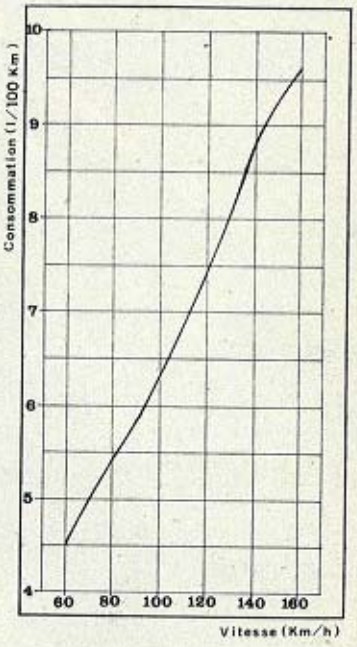
En tenue de sport et en position effacée

Vitesse maximum chrono en 4ème: 171,15 Km/h

CONSOMMATION

Moyenne générale sur les essais 7,35 litres/100 Km

Consommation à vitesse stabilisée, voir courbe.



en bref

QUALITES

Machine très propre et confortable
Très bonne aptitude aux longues étapes rapides
Très bon éclairage
Finition soignée
Freinage sûr et efficace

DEFAUTS

Boîte de vitesse inadaptée
Embrayage parfois défaillant
Absence de clignotants
Béquillage compliqué
Machine peu agréable en parcours sinueux.

GUZZIRAMA

sur le side de Krajka Daniel Rouge n'était pas tout à fait vert de peur !!

Lorsqu'un vendredi soir Charles Krajka me proposa de prendre pour un essai, la place de passager dans son side-car "course", j'acceptai avec tout l'enthousiasme que l'on peut avoir à tenter une nouvelle expérience.

GUZZIRAMA

Mon passé de sidecariste tenait en fort peu de choses: un Rallye des Eléphants en passager de Bernard Krajka, qui pilotait une BSA « Golden » en rodage attelée à un side-car Steib dans lequel j'avais pris place, et une tentative désastreuse de constructeur-pilote qui avait bien failli me dégoûter à tout jamais du trois roues; l'affaire promettait d'être intéressante.

Un lundi, rue Saint Maur, 11 heures... Pendant que l'Estafette dans laquelle la Guzzi et son side dételé ont été chargés prend la route de Montlhéry, Krajka a fini de passer son cuir; un dernier coup d'oeil circulaire pour voir si rien n'a été oublié et en route. Nous monterons à l'autodrome avec l'attelage tourisme de Charles, une 700 V7 associée à un side Précision, avec lequel il promène habituellement Madame et les enfants. Bien que l'attelage et ses passagers représente un poids respectable (aux alentours de 450 kgs), la nervosité de la V7 équipée du pont side ne semble pas trop souffrir. De même, la maniabilité reste tout à fait convenable malgré l'absence d'un règlage « side-car » de la chasse. Sur l'autoroute, la fluidité de la circulation permit à Charles de mettre « la poignée dans le coin » et le trajet fut couvert avec un compteur oscillant autour de 145 km/h, ce qui ne manquait pas d'ébahir quelque peu certains propriétaires de voiture de petite cylindrée affublées du vocable « Sport » par leur constructeur.

Les pistes de l'autodrome fermant à midi, il fut décidé de ne tourner que l'après-midi, et les dernières minutes de la matinée furent mises à profit pour accomplir les fastidieuses formalités administratives qui précèdent tout essai à Montlhéry.

Les choses sérieuses commencèrent au début de l'après-midi. Le matériel ayant été rassemblé près de l'épingle des Deux Ponts, la première tâche fut de sortir le side et la machine du fourgon. Pas de difficultés pour le side ne pesant qu'une quarantaine de kilos, mais la machine, malgré un allègement indispensable, pèse encore un poids respectable et sa maniabilité à l'état non-attelé n'est pas améliorée par la présence des pneus Racing-Car à bande de roulement plate. Le débarquement terminé, le side est ensuite rendu solidaire de la machine par un système classique à 4 points d'attache: 2 inférieurs à rotule et 2 supérieurs par chape et boulon. La rotule avant est fixée sur la broche qui traverse la partie antérieure du bloc-moteur, celle de l'arrière prenant la place du repose-pied passager, la boucle tubulaire de support ayant été préalablement renforcée par la soudage d'une tôle de forte épaisseur. La chape avant utilise la fixation prévue d'origine pour le pare-chocs, près de la colonne de direction, et le hauban arrière vient s'attacher au tube gauche du double berceau, en avant du support supérieur d'amortisseur.

Le side-car par lui-même est réduit à sa plus simple expression: un châssis plat en tube rond, sur lequel

Vue d'ensemble de l'attelage. Sur la photo, on ne se rend pas bien compte du gain de la garde au

Le domaine, oh combien restreint, du passager: une planche, une roue et quelques poignées, le tout

sol dû au montage de roues de 16 pouces...

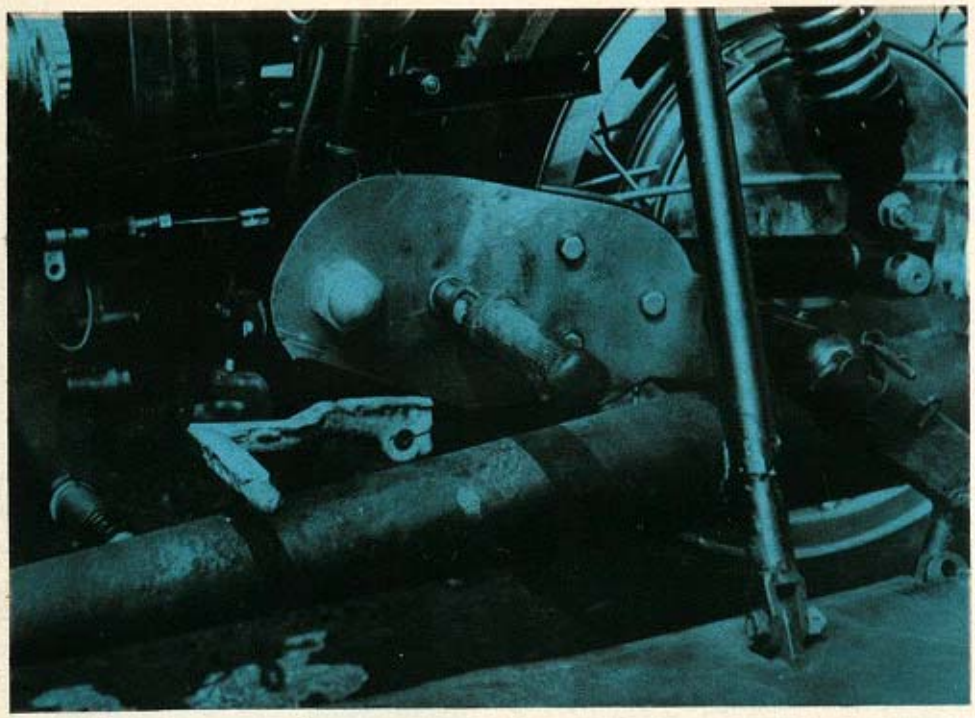
ixé à la moto par quatre attaches dont Krajka vé-ifie soigneusement le serrage.

sont soudés d'un côté les attaches à rotule et de l'autre le support de la roue, un moyeu Steib rayonné avec une jante de 16 pouces. Cette roue non suspendue est munie d'un carénage en tôle dont l'utilité est double: tout d'abord améliorer le coefficient de pénétration et ensuite éviter tout contact intempestif de la roue avec le passager dont les évolutions ne sont pas toujours aussi contrôlées qu'il le souhaiterait. Le châssis tubulaire est recouvert d'une faible épaisseur de contreplaqué rembourré d'une façon toute symbolique par une fine couche de mousse de latex garnie de moleskine. Pour en finir avec le domaine du passager, une poignée est fixée sur le hauban avant et une autre sur le côté du plateau, celle-ci étant prolongée par un tube qui permet d'éviter de faire frotter la hanche sur le sol lorsque l'on sort à gauche. Un carénage en matériau léger, dépourvu de pare-brise, améliore la pénétration et protège le passager des graviers ou corps solides de toute nature que pourraient projeter d'autre concurrents.

La machine, c'est un prototype de 750 cc que l'usine Guzzi avait fourni à Krajka au début de l'année pour disputer la saison de side-car. Côté moteur, les améliorations ont été réduites à un minimum: montage des carburateurs Dell'Orto VHB de 29 mm à cuve centrale sur des pipes d'admission rectilignes et mise en échappement libre avec des tubes raccourcis et des mégaphones légèrement refermés dont les cotes furent données par l'usine. C'est la partie cycle qui a fait l'objet du plus gros travail: les jantes de 18 pouces d'origine furent remplacées par des 16" de façon à pouvoir utiliser des pneus Dunlop Racing Side-Car qui n'existent que dans cette dernière dimension. Cette diminution du diamètre des roues amène de plus un abaissement sensible de la machine et un légère réduction de la chasse, améliorant ainsi la maniabilité de l'attelage. Un allègement notable a ensuite été effectué: suppression de la dynamo, du démarreur, du filtre à air, des coffres à outils, des caches de la batterie, des fourreaux de fourche et de la plaque minéralogique; remplacement des volumineux garde-boue d'origine par des petits modèles en dural et de la batterie de 32 Ah par une plus légère de 12 Ah seulement. De plus, mais dans un but de sécurité cette fois, le verre de phare s'est vu remplacé par une plaque de plexiglass de faible épaisseur. Pour finir, la position du pilote a été aménagée de façon à répondre aux exigences de la course: guidon à bracelets, repose-pieds reculés, sélecteur retourné, pédale de frein raccourcie, selle monoplace plus basse et plus légère, et dont le dosseret prolongé sert d'appui confortable au passager lors des sorties à droite.

Pour en terminer avec cette présentation, disons encore que les caractéristiques « tourisme » du moteur ne nécessitent pas de délicat réglage de carburation, pas de bougies « glaciales » et que l'utilisation d'une bonne huile du commerce, de la Motul

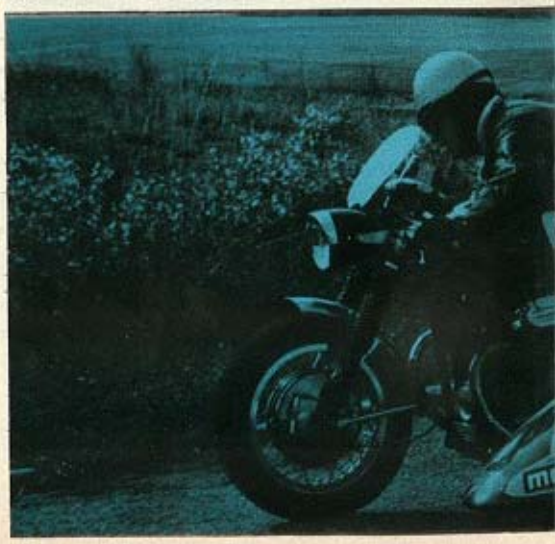
Sur la barre d'attache supérieure du side vient s'ancrer l'amortisseur de direction, ce qui n'empêche pas la machine de guidonner, parfois, avec une belle vigueur.



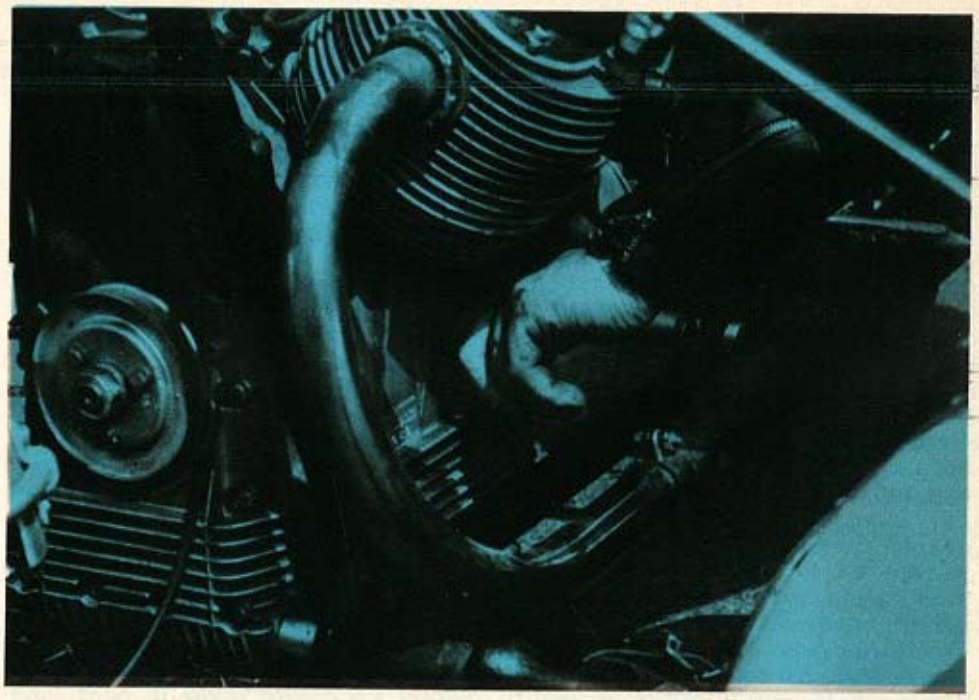
A la place de la batterie d'origine est montée une Yuasa provenant d'une Honda.

sent, suffit largement à assurer au moteur une lubrification convenable. Le montage du side terminé, Charles contrôle le niveau d'huile, celui de l'essence, la pression des pneus et il ne reste plus qu'à mettre en route. Les petites roues et le pont side nécessitent de démarrer en seconde. On cherche la compression à reculons. « Pousse! » Quelques pas d'élan, Charles saute énergiquement sur la selle et embraye simultanément: la roue arrière se bloque aussitôt. C'est raté; la grosse bête se défend et à froid, les compressions sont dures à passer. Au deuxième essai, plus énergique que le précédent, le moteur consent à allumer. En mégaphones, la Guzzi surprend beaucoup: on s'est habitué à entendre cette machine émettre un bruit feutré au milieu duquel on discerne à bas régime, le cliquetis métallique de la distribution; ici, on n'entend que le ronflement hurlé par les mégaphones et le puissant bruit de succion des carburateurs. La montée en régime, au point mort, semble également plus nerveuse et l'absence de dynamo n'est peut-être pas étrangère à ce fait. Le temps d'enfiler casque et gants, et d'ajuster les lunettes, le moteur a pris suffisamment de température pour partir faire un tour de reconnaissance. A plat ventre sur la planche, j'écoute Krajka me hurler une dernière recommandation: « Reste à plat jusqu'au fond de la Cuvette; tu ne te relèves que quand ça commence à monter ». Acquiescement d'un vague signe de tête. Le gardien donne le feu vert. La première s'en-

Century SAE 50-60 dans le cas prégage avec un claquement caractéristique et c'est parti! Je glisse aussitôt d'une dizaine de centimètres vers l'arrière, surpris par l'accélération. L'attelage louvoie un peu, deuxième, la trajectoire se stabilise. Troisième; la piste défile sous mon coude gauche; jamais le macadam de Montlhéry ne m'a paru aussi inhospitalier. Quatrième. C'est déjà la contre-courbe Ascari. Tendu, je me serre un peu sur la droite, au ras du mégaphone. La contre-courbe passée sans histoire, on aborde le bout droit qui mène à la Cuvette de Couard. La vitesse n'est pas très élevée, 145 km/h environ, mais avec les yeux à 15 cm du goudron, l'impression est fantastique. Juste avant d'aborder la Cuvette, je tappe sur le genou de Charles afin d'attirer son attention sur un geste significatif: «Doucement». Bien avant le fond, déjà à genoux sur la planche, je cherche à tâtons une poignée qui se dérobe. Un coup d'oeil en arrière: déportée par la pression du vent, ma main évolue trop loin et j'allais agripper le corps d'amortisseur. Freinage. Il faut tirer très fort pour venir se placer en travers de la selle, juste derrière le pilote, la main accrochée à la poignée fixée à droite du dosseret. La secousse au passage de la bosse me fait donner du menton dans le dos de Krajka alors que l'attelage guidonne pendant quelques mètres. Accélération avec effort violent pour regagner l'avant du plateau, quelques secondes à genoux sur la planche en se cramponnant aux poignées pour ne pas passer par-dessus le nez du side pendant que Charles freine pour les lacets de Couard. Sortie à gauche pour un virage serré sur la seconde, l'épaule frottant dans l'herbe du bas-côté. Accélération, troisième dans la courbe à droite à hauteur de la bretelle Lapize. Quatrième, courbe à gauche presque sans sortir et plongeon dans la descente Lapize avec changement de revêtement. Jusqu'alors, l'absence de suspension ne s'était pas trop fait sentir mais là, on apprécie soudain à sa juste valeur le confort tout à fait relatif de la planche qui transmet intégralement les inégalités de la piste. Pour le virage Lapize, il suffit d'attendre le bon moment et se laisser glisser vers l'avant en fin de freinage, en visant l'ouverture que constitue sur la gauche l'espace laissé entre le nez et l'aile du side. A la sortie du virage, procédé semblable: à la faveur de l'accélération, on se laisse de nouveau glisser derrière le petit carénage. La séance de vibro-masseur continue jusqu'à l'Epingle des Bruyères, précédée par un léger « à gauche » où, accroupi sur la planche, on attend le moment propice pour se précipiter sur le dosseret de selle afin de négocier l'épingle elle-même, en première. C'est le virage le plus lent du circuit. A la sortie de cette épingle, alors que Krajka met « toute la sauce » sur la première, il ne faut pas perdre de temps pour se remettre à plat et profiter pour cela du trou dans l'accélération que représente le passage de la seconde. Freinage, de nouveau la première pour passer l'épingle à gauche; retour sur la planche à l'accélération et montée de tous les rapports dans la petite côte qui mène vers les Biscornes. La première des trois est abordée sur le rapport supérieur, à environ 150 km/h, sans qu'il soit nécessaire au passager de sortir. Du moins, c'est ce que Charles essaye de me faire comprendre mais, pas plus



rassuré que ça, je n'en fais qu'à ma tête et extirpe du panier la plus grande partie possible de mes 165 centimètres. Léger freinage sur la fin de cette courbe, troisième, et enchainement sur la droite qui ne laisse pas beaucoup de temps au passager pour se mettre en position. Cette courbe interminable s'emmanche légèrement en travers, ce qui ne semble pas émouvoir Krajka qui reste à la corde jusqu'à ce que la sortie du virage soit visible; légère accélération puis freinage et seconde pour la troisième Biscorne à droite, sans changement de position pour le passager. Passage avec un peu de gaz, un peu plus après la corde du virage et ouverture en grand des boisseaux de carburateurs pour la ligne droite de la Forêt. Plongeon sur la planche au passage de la troisième, mais là, pas question de se mettre à plat ventre: Charles a passé la 4ème et n'en étant pas à mes premiers tours de circuit routier, je sais ce qui m'attend. Le revêtement de cette ligne droite, pistes d'essais spéciaux mises à part, est le plus épouvantable qui puisse se trouver à Montlhéry. Au fur et à mesure que la vitesse augmente, le plateau semble s'animer d'une vie propre: il tangue, roule, tressaute, bondit et danse bientôt une infernale sarabande qui tourne à la frénésie. Cramponné à mes poignées avec l'énergie du désespoir, j'évolue d'avant en arrière, de gauche à droite, de haut en bas et vice-versa et, à travers sauts et rebonds, encaisse la plus magistrale série de coups de pied à l'arrière-train qu'il m'ait été donné de recevoir. De son côté, Krajka donne l'impression de faire quelque effort pour maitriser une direction éprise de liberté, en dépit de l'amortisseur pourtant bien en place. Un coup d'oeil égaré vers la roue avant suffit à expliquer le fait: la fourche torturée par une crise d'épilepsie exécute les mouvements les plus fantaisistes;



Pour gagner du poids, la dynamo a été supprimée, ainsi que le cache antérieur.

elle ondule, se tortille, vibre, s'agite convulsivement, et va même parfois jusqu'à débattre dans le sens initialement prévu par le constructeur. La roue arrière n'est pas oubliée dans la distribution et subit quelques pertes d'adhérence dont témoignent les brutales sautes de régime du moteur. Pensée émue à la transmission qui encaisse les à-coups sans défaillir. Après un kilomètre et demi de ce martyre collectif, c'est avec une joie sans mélange que l'on voit arriver le virage de la Forêt. Freinage énergique, rétrogradage; les spasmes de l'attelage se calment avec la réduction de vitesse. Le virage se passe en seconde, avec un bon régime, et le side fait quelques écarts de trajectoire, vite corrigés, sur le revêtement en ciment qui saute encore copieusement. Troisième dès la sortie, et avec l'accélération, la pente de la piste qui monte de façon sensible et les bosses, le retour à la position couchée ne se fait pas sans quelques difficultés. Les grandes courbes de la remontée de la Forêt s'avalent sans problèmes et la plage de puissance étalée du moteur, jointe au rapport court du pont side, permet de tirer la quatrième. La courbe à droite qui précède le « S » du Gendarme passe en freinage, passager agenouillé à l'arrière du plateau, le pied droit calé contre la rotule arrière, afin de disposer d'un appui pour se jeter aussitôt vers la gauche en visant bien les poignées; la première partie du S est négociée en seconde, en décelérant à la sortie. Là, le mouvement du passager doit être très précis; il faut mettre à profit le moment où, entre les deux virages, la force centrifuge s'annule, se relever, gagner l'arrière et se jeter sur le dosseret de selle. Si l'on se relève trop tôt, le side lève et risque de se retourner; trop tard, la roue arrière ne sera pas chargée à l'attaque du second virage et c'est la mise en travers avec dans les cas extrêmes, risque de « planter » le nez du panier. Krajka, peu confiant dans les qualités de son passager néophyte, vire sans forcer et tout se passe bien. Troisième, et de nouveau sortie à gauche pour la courbe qui suit le Gendarme et qui passe en pleine accélération, la roue du side au ras de l'herbe. Quatrième à la sortie de cette courbe et applatissement décontracté pour le bout droit qui suit. L'attelage se remet à bouger un peu à l'entrée de la courbe Ascari qui se passe sans couper. Pas besoin de sortir et je me contente de glisser sur la planche, en serrant au plus près sur l'aile du side. Encore quelques bosses à hauteur du château d'eau, puis l'on se prépare à négocier les Deux Ponts. Freinage, rétrogradage; la première est attrappée juste à l'entrée de l'épingle et la sortie se fait « aux chevaux » avec l'arrière de l'attelage en légère glissade. C'est reparti pour un tour!

A la fin de ce second tour, rompu, moulu, brisé, épuisé et suant à grosses gouttes, je fis signe à Charles de s'arrêter. La Gauloise qui suivit avait un goût merveilleux. Après avoir échangé queques impressions, Krajka proposa de faire, à titre comparatif, un petit tour avec le side tou-

risme. « Tu sortiras juste dans la deuxième Biscorne et aux Deux Ponts ». Ce fut une vraie promenade durant laquelle le pilote s'amusa comme un fou; les petits coins sont attaqués d'un grand coup de frein arrière et le travers qui en résulte est conservé à grand renfort de chevaux. L'attelage oscille, tangue sur ses suspensions souples, les pneus hurlent et fument, la fourche est prise de guidonnages impressionnants mais inoffensifs, le sourire de Charles en témoigne. Pour un éventuel public pas trop averti, il ne fait aucun doute que le passage en courbe d'un ensemble de tourisme soit beaucoup plus spectaculaire que celui d'un basset, mais en ce qui concerne l'efficacité, là non plus, le doute n'est pas permis. Au passage sur la ligne droite de la Forêt, après la petite montée qui suit la troisième Biscorne, un chrono sommaire fut établi sur 300 mètres lancé: 137 km/h, le compteur marquant alors un peu moins de 145, ce qui représente 5,9% d'erreur sur la vitesse maximum possible. Le tour suivant, la même ligne droite servit à un autre essai, de freinage cette fois. A 60 km/h (vitesse compteur non-corrigée) et avec les deux freins, 11 mètres suffisent à immobiliser l'attelage. Avec le seul frein arrière, la distance d'arrêt passe du simple au double et se chiffre alors à 22 mètres. Le frein avant seul ne fut pas testé, son utilisation se soldant immanquablement par un tête-à-queue. Avec ce second tour touristique s'acheva notre récréation. Réprenant le side course pour quelques tours chronomètrés, le moteur est cette fois bien chauffé avant de partir et dès le feu vert, Charles tire à fond. A hauteur de la bretelle de Couard, quelques dizaines de mètres avant de plonger dans la Cuvette, la vitesse corrigée du pourcentage d'erreur du compteur de la 700 cc (arrondi à 6%), ressort à 166 km/h environ. En circuit, avec le pont long d'origine, Charles nous a dit avoir atteint 173-174 km/h. Avec une machine mécaniquement si proche de la série, il faut le faire. Au cours de ces tours chronomètrés dont le rythme allait en s'améliorant, le meilleur temps enregistré fut de 5' 23" soit 102 km/h. Il est certain qu'avec un passager entrainé, habitué également au pilotage de Charles car l'homogénéité de l'équipage a une importance capitale, ce temps aurait pu être largement abaissé.

Lorsque, la fin de l'après-midi arrivant, Charles décida d'arrêter, 10 tours de circuit soit plus de 90 km, avaient été couverts. La fatigue commençant à se faire sentir, j'avais failli retourner le side en sortant trop tôt en bas de la descente Lapize et quelques cent mètres plus loin, sortant de nouveau trop tôt mais à gauche cette fois, le délestage brutal de la roue arrière nous avait valu un superbe « tout-droit ». Mais je commençais à prendre goût à la chose et, pour un peu, j'en aurais redemandé. Il fallut attendre plusieurs minutes que le moteur et les mégaphones soient froids pour dételer sans risque de se brûler. Une feuille de papier traitreusement disposée sous le bloc ne réussit pas à prendre l'étanchéité en défaut pendant toute la période de refroidissement, bien que la distance couverte équivale à celle d'une course d'un kilomètrage moyen.

Plus qu'un véritable essai, cette promenade sportive fut une prise de conscience de ce qu'est la compétition en side-car, vue du côté des acteurs. Cela parait si simple quand on voit passer un Enders ou un Fath, que l'on a l'impression que n'importe qui pourrait en faire de même. En fait le passager se doit au départ d'une course, d'être dans une parfaite condition physique. Une fraction de seconde d'inattention, et une poignée « loupée » peut se solder par une chute sur le bitume aussi peu accueillant que possible, et pour l'attelage privé de son contrepoids mobile par une sortie de route dont les conséquences risquent d'être désastreuses. Les passagers, ces obscurs, ces sans-grade si souvent oubliés dans les programmes, les commentaires ou les résultats d'épreuves méritaient d'être un peu mis à l'honneur. Mais surtout, n'allez pas croire que j'ai cherché à vous faire peur; rien ne vous empêche d'essayer, si jamais cela vous tente...

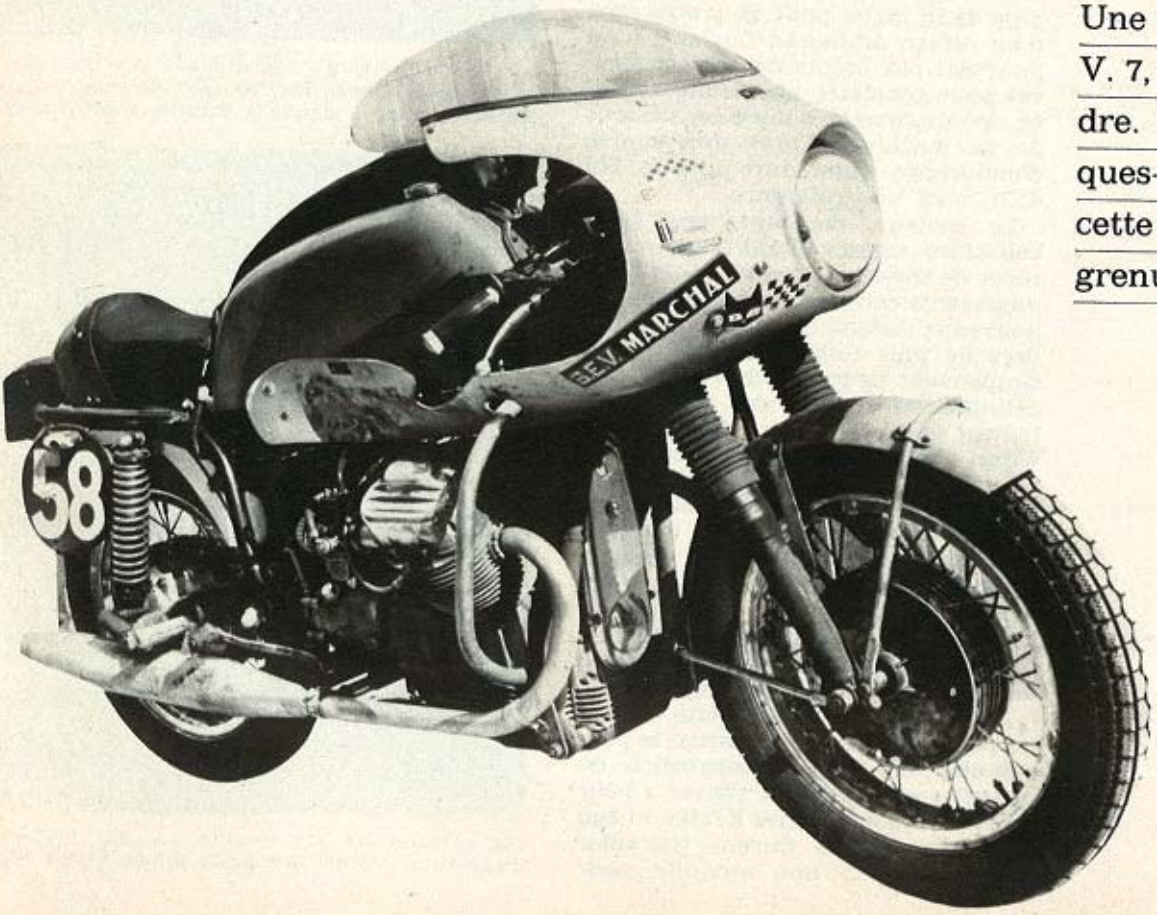
« Tiens bon, fils ».

GUZZIRAMA

A MONTLHERY NOUS AVONS PRIS

LE "BUFFALO" PAR LES CORNES

Une version « racing » de la V. 7, cela a de quoi surprendre. J'en vois même quelques-uns qui ricanent tant cette idée leur paraît saugrenue.



GUZZIRAMA

Il serait tout de même bon de préciser qu'il s'agissait d'une course d'endurance, les 24 heures du Bol d'Or pour ne rien vous cacher.

Quand notre ami Krajka nous proposa d'essayer la V.7 qu'il avait amenée, avec Douniaux, à la dixième place du Bol d'Or, nous avons pensé qu'avec l'essai de la V.7 tourisme et du side du même Krajka, nous pourrions vous proposer un panorama complet de l'utilisation de la V.7.

La bête fait peau neuve

C'est dans le magasin de la rue Saint Maur que nous avons fait connaissance avec la bête. Jean-Paul Matureaux nous confia franchement qu'il n'était pas emballé par sa monture d'un jour. Il faut avouer qu'à l'étroit derrière la petite vitrine, la V.7 qui se trouvait exactement en l'état dans lequel elle avait terminé le Bol n'était rien moins que pimpante.

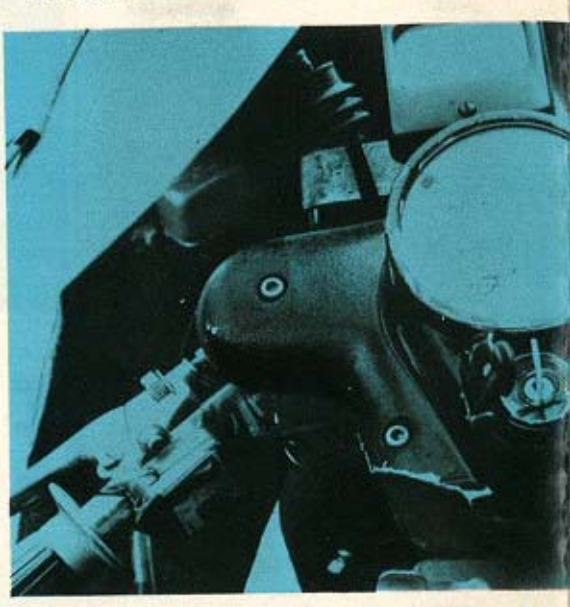
Sur l'invite de Krajka, nous adoptons l'attitude classique du limier: à quatre pattes, le nez au ras du sol et l'oeil inquisiteur. Manquent seulement le Macfarlane, la casquette, la pipe et la loupe pour se croire sorti d'un roman de Conan Doyle. Il n'est pourtant pas besoin de ces accessoires pour constater une totale absence de suintement d'huile en dessous de la machine. Après une course d'endurance aussi dure que le Bol d'Or, c'est une référence.

Le moteur, pourtant, peut être considéré comme étant rigoureusement de série puisque les seuls aménagements concernent le montage de nouveaux ensembles pistons-cylindres de plus faible diamètre ayant simplement pour but de ramener la cylindrée en dessous des 70 cm³. Un travail qui aurait été évité si Moto-Guzzi n'avait pas adopté cette stupide cylindrée batarde de 757,487 cm³. Hormis cela, seuls des conduits d'admission rectilignes ont été adoptés, non pour améliorer le remplissage, mais pour mettre les entrées d'air des carburateurs, dont le filtre a été supprimé, le plus loin possible de la batterie. Un facteur supplémentaire de sécurité n'est jamais négligeable.

L'usine avait préparé cette machine pour le Bol d'Or, du moins le pensait-elle. En fait la préparation en question aurait plutôt convenu pour les six jours et Charles Krajka et son fidèle La Bricole durent travailler ferme pendant une semaine pour l'adapter réellement au Bol d'Or.

La première transformation visible est le montage d'une tête de carénage plus destinée à protéger le pilote, donc limiter sa fatigue, qu'à améliorer réellement l'aérodynamisme. D'ailleurs la présence autour du phare d'une visière, sans doute esthétique mais constituant un magnifique « piège à vent », enlève toute illusion à cet égard.

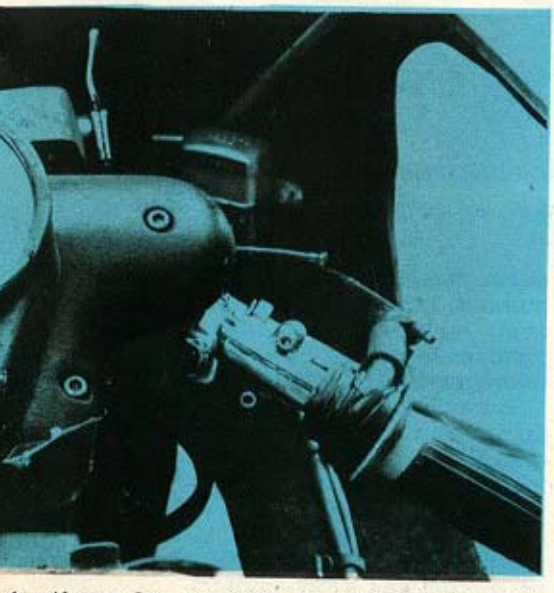
Ce qui saute ensuite aux yeux est



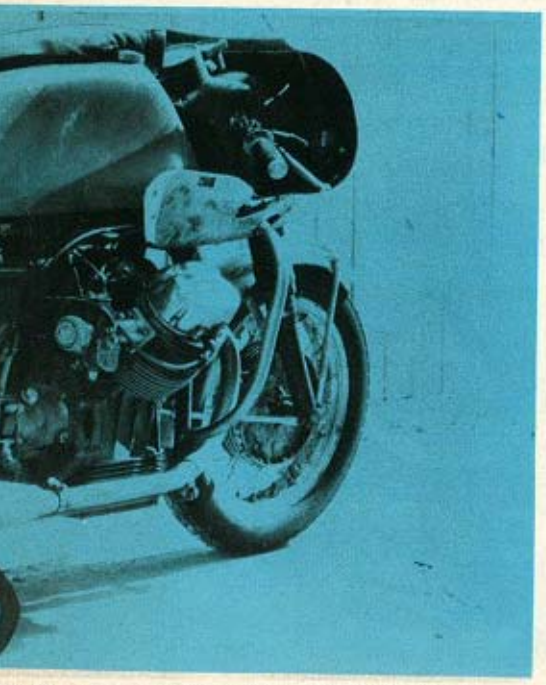
Le « tableau de bord » a dû être scié pour permettre un braquage normal. Tout en avant, le compte-tours électronique et, à droite la manette d'enrichisseur

Les carburateurs sont montés sur des tubulures d'admission droites. Une petite astuce signée Kraj-

le magnifique et gigantesque réservoir en matière plastique teintée en rouge qui a été emprunté à la Linto. En ce qui concerne le réservoir, les deux compères préparateurs avouent avoir eu les yeux plus grands que le ventre, la consommation moyenne en course s'étant établie à 7,2 litres aux 100 kilomètres. Reconnaissons cependant que pour une machine de cette cylindrée, une consommation aussi faible était inattendue.



de départ. Sur les côtés du carénage les relais électromagnétiques.



a: les carburateurs sont, au repos, obturés par ces apsules pour bouteilles munies d'un anneau.

Un coussin d'une épaisseur généreuse garnit le dessus du réservoir. Son apparence change agréablement des plaques de mousse fixées par sparadrap habituellement rencontrées.

Une très belle selle à dosseret, également empruntée à la Linto achève de transformer l'allure de cette machine.

Pour être adaptée à la compétition, la position de conduite demandait à être remaniée.

Le grand guidon d'origine laisse la place à des bracelets équipés de leviers Tormaselli à réglage rapide.

Les repose-pieds sont reculés, désormais fixés dans la boucle du support des repose-pieds passagers, ce qui a entraîné la modification du frein et du sélecteur.

Quand nous aurons signalé que, pour la course mais non pour l'essai, des longues portées à iode alimentés par relais avaient été montés sur les tubes de garde, nous aurons fait le tour des principales modifications.

Pour une épreuve comme le Bol d'Or, la préparation de la machine revêt une importance capitale et Krajka qui est autant mécanicien que coureur avait pris ses précautions. Des fers ronds soudés sur la tête des broches de roues pouvait procurer, le cas échéant une prise efficace pour un démontage rapide. Afin de limiter la perte de temps provoquée par une rupture de cable, un deuxième est mis en place, mais non branché à côté de chaque cable de commande, simplement maintenus par des attache-rapide en caoutchouc ou de la bande adhésive. En cas de rupture, quelques instants suffisent alors pour brancher le deuxième cable. Tous ceux qui se sont précipités un jour avec une clef de 12 et une clef de 14 sur un écrou de dimension douteuse pour s'apercevoir qu'il s'agissait d'un écrou de 13 comprendront la valeur de la petite astuce utilisée par Krajka pour éviter ces valses-hésitation. Tous les écrous et les clefs de la dimension correspondante sont peints d'une même couleur, il est ainsi possible de les identifier du premier coup d'oeil.

En course, chaque minute compte aussi bien dans les stands que sur la piste.

En selle pour le rodeo

La moto sortie du magasin, une pression sur le bouton du démarreur

Le garde-boue arrière a été raccourci et des tringles supplémentaires supportent le pot d'échappement et reçoivent les plaques de course.

GUZZIRAMA

et le gros V twin tourne comme une horloge, enfin, comme une horloge bruyante... Reconnaissons pourtant que, pour une machine de compétition elle n'est absolument pas bruyante.

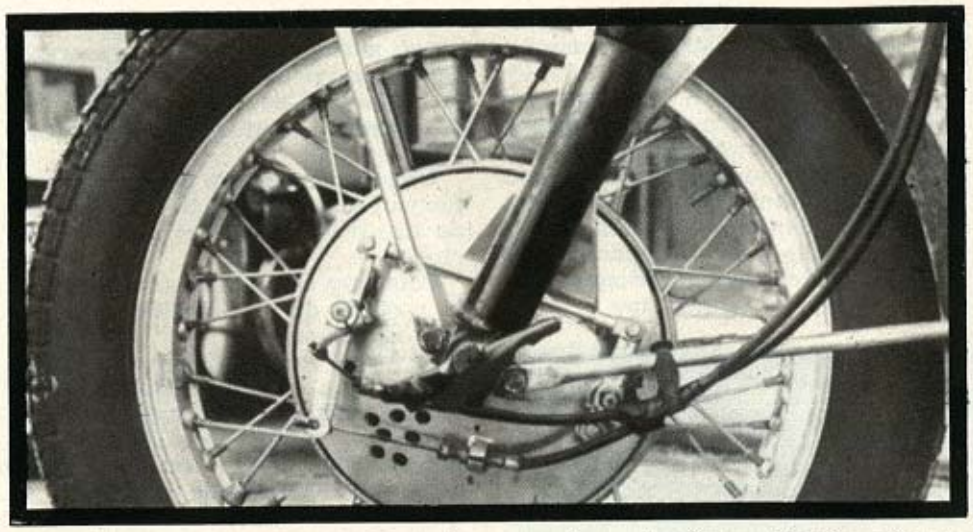
Une fois la machine enfourchée, c'est le volume du réservoir qui se révèle préoccupant. Il est nécessaire de s'y allonger complètement pour atteindre les bracelets. Charles Krajka donne à Jean-Paul les derniers conseils et en route.

Notre intention n'est pas de vous livrer ici un essai complet de cette machine qui ferait forcément double emploi avec l'essai de la V.7 Spécial. Ce qui nous intéressait surtout, c'était de savoir comment la machine avait supporté les 24 heures de course.

A cet égard, c'est très rassurant, l'embrayage a toujours autant de punch, il n'a visiblement pas souffert. Les freins, par contre, ont durement accusé les efforts de la course. Ainsi se confirment les impressions ressenties au cours des essais de la machine de tourisme.

Le moteur par contre, semble dans un état de fraîcheur remarquable ainsi que toute la mécanique en général, d'ailleurs. Krajka nous a avoué à ce propos que tout l'outillage qui avait été préparé si minutieusement n'avait servi qu'à démonter les roues: à l'avant pour changer les freins à flasque ajourés quand il s'est mis à pleuvoir, à l'arrière après la crevaison.

La position de conduite n'est pas particulièrement adaptée à la conduite en ville (la prise de contact a eu lieu rue Saint Maur) et Jean-Paul attend avec impatience que l'horizon se dégage.



Le frein avant vous livre ses secrets. Remarquer les perforations pratiquées, dans le flasque pour l'aération.

La puissance se manifeste à tous les régimes et nous retrouvons le comportement de routière de la V7. Le carénage se révèle vraiment très bas et protège assez peu. La différence est frappante si on compare avec la 750 Honda ayant couru le même Bol d'Or. Il faut vraiment être à plat sur le réservoir pour être protégé.

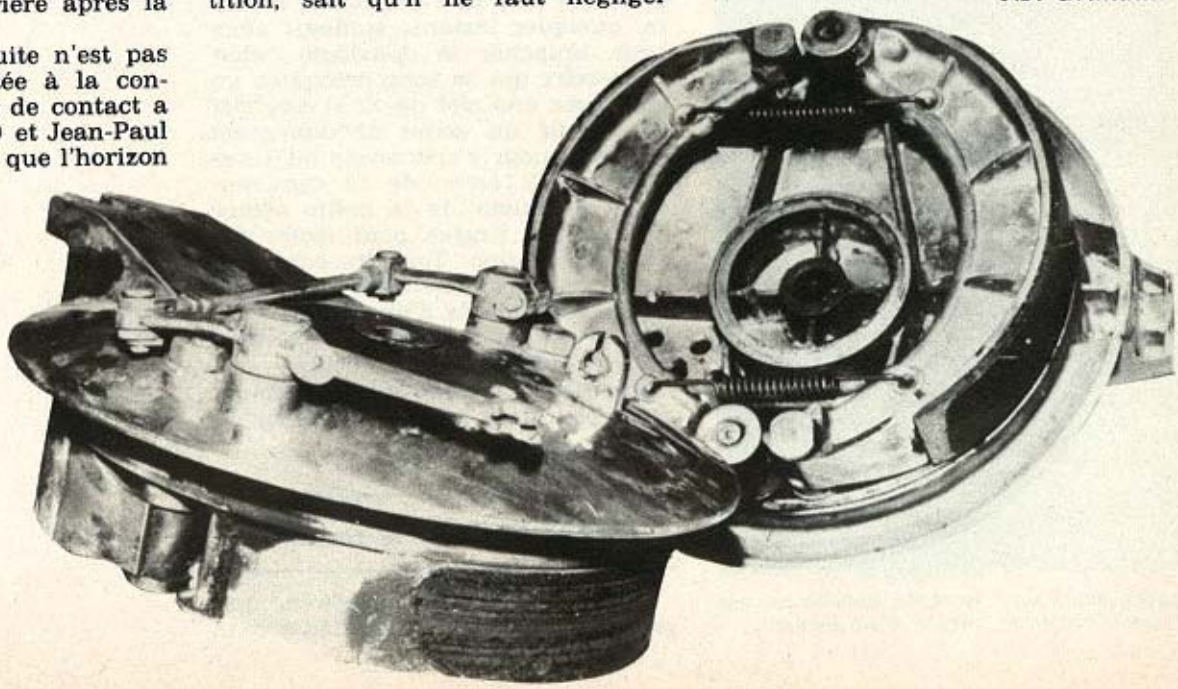
Avec l'énorme réservoir de Linto, la position de conduite se révèle vite très fatigante et il fallait vraiment que les deux pilotes aient une résistance physique hors série pour tenir chacun l'équivalent d'un tour de cadran (de la petite aiguille) en selle, et qui plus est, pendant une compétition.

Krajka qui, habitué de la compétition, sait qu'il ne faut négliger aucun facteur, surtout pas le facteur humain, nous a expliqué comment il avait entretenu sa forme physique pendant la course. Nous vous en parlerons certainement un jour.

Si ce n'était l'état d'usure avancée du pneu arrière, la tenue de route est celle de la machine de série, fait logique puisqu'il n'y a pas eu de modification de ce côté. Les suspensions sont assez fermes et l'amortissement comme l'ensemble de la partie cycle ne semble pas avoir souffert.

En fait le but recherché par Moto-Guzzi au Bol d'Or semble avoir été atteint. La démonstration est faite que la V.7 est une machine de tourisme aux performances honorables et sans histoires.

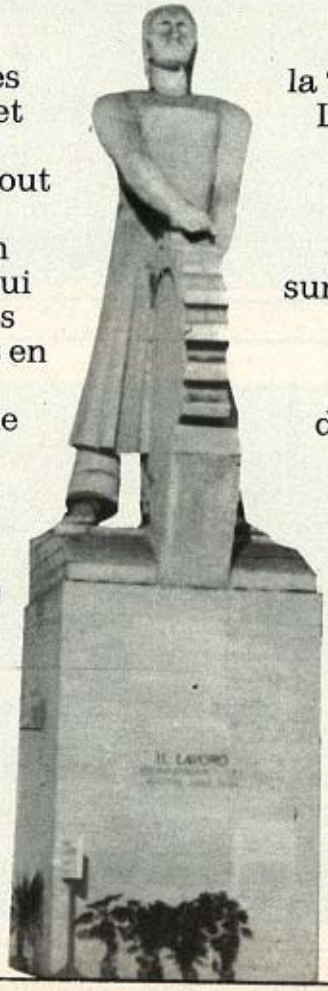
J.T. Grimault



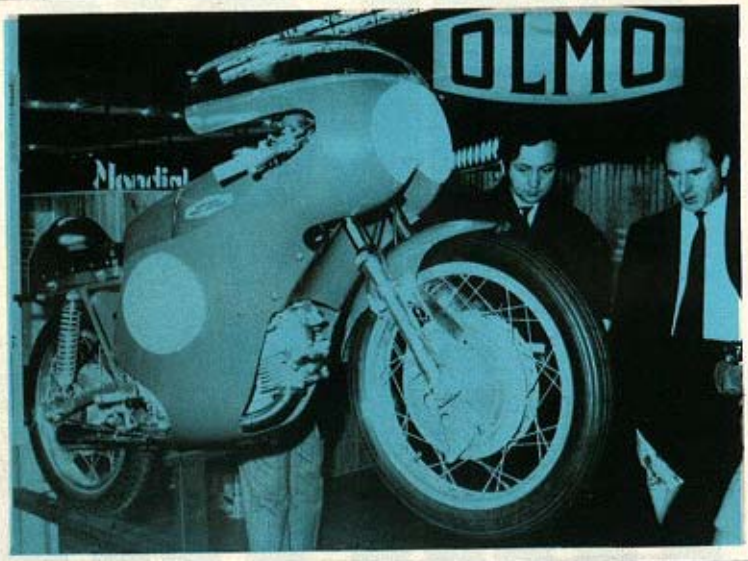
Comme pour toutes les commandes, un deuxième câble est prêt à être branché en cas de rupture. Deux fers ronds soudés à la broche seront d'un précieux secours pour le démontage.

SALON DE MILAN

Invasion des mini-bikes et des petites cylindrées tout terrain au 41ème salon de Milan, qui se tient tous les deux ans en alternance avec celui de Paris. La renaissance des grosses cylindrées s'y confirme également d'une façon éclatante avec, au sommet, la 1000 cm³ Laverda et la 750 cm³ M.V. Les Japonais y faisaient une timide apparition, Kawasaki surtout dont la 500, seule machine exposée, disparaissait sur un stand minuscule entre la Munch et la Vincent. Enfin Yamaha, et sa 650 tant attendue, était absent.

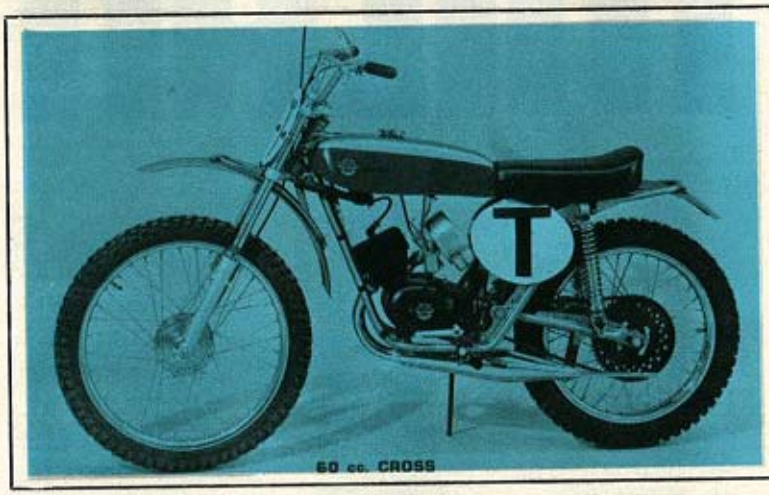


SALON DE MILAN



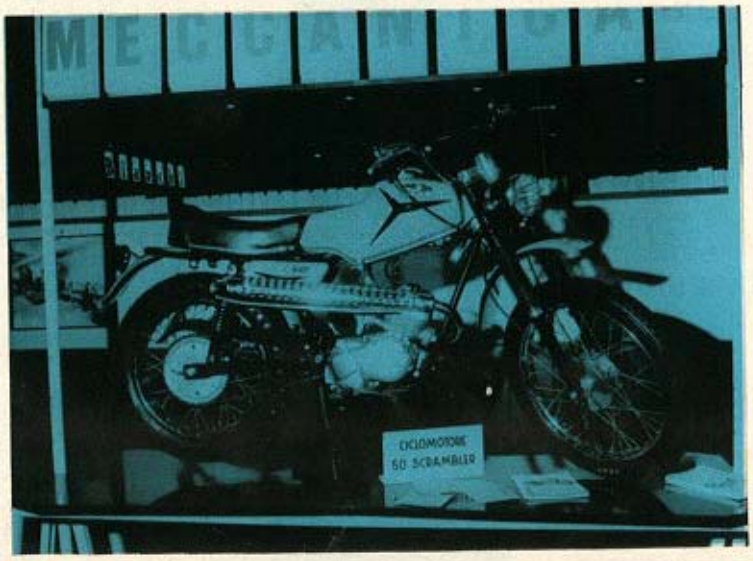
AERMACCHI

Avec la nouvelle 350 GT Sprint que nous vous présentons dans les pages couleurs, les pôles d'attraction de ce stand étaient les modèles « competizione ». Ici l'Ala d'Oro donnée pour 34 ch et 200 km/h en 250 cm³ et 44 ch et 210 km/h pour la 350. La fourche avant est une Ceriani. Le double frein double came avant fait 230 mm alors qu'à l'arrière le simple came a un diamètre de 200 mm. Sur la même stand, outre la 125 Compétition, on pouvait voir les versions tourisme (Ala Blu) et Sport (Ala Verde) de la 250.



ANCILLOTTI

Voisinant avec un 50 cm³ « Regolarità » nous avons remarqué ce très beau 60 cm³ de cross dont le monocylindre 2 temps (41/44) comprimé à 10 est donné pour 9,5 à 10.500 t/mn. L'ensemble du moteur est peint en noir mat et un amortisseur hydraulique contrôle les mouvements de la direction.

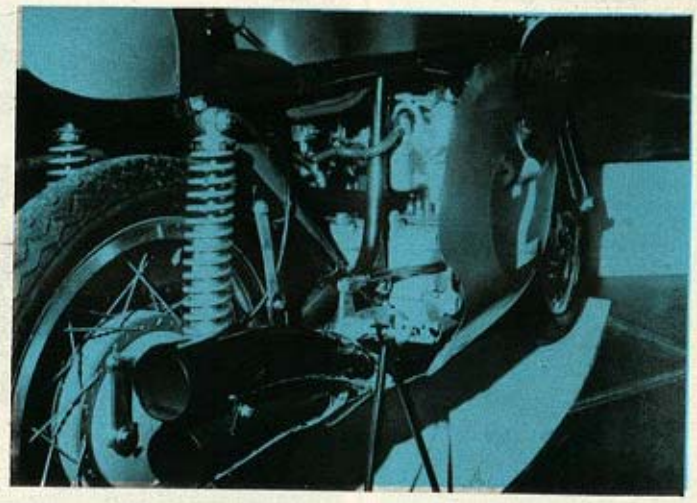


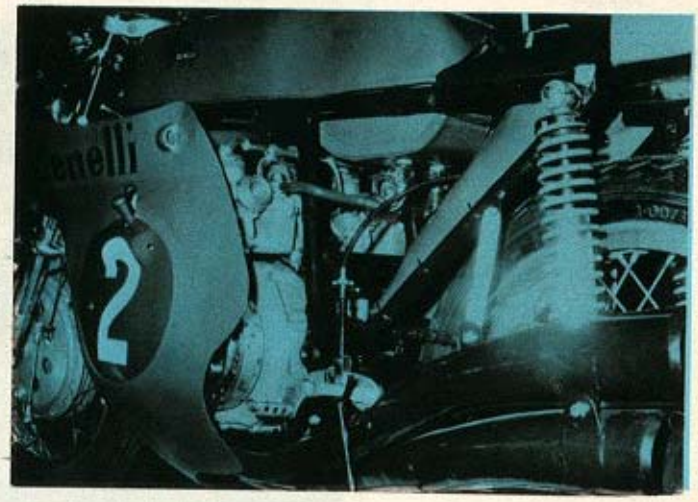
DUCATI

Le préposé au stand a paru surpris qu'on lui demande si la sortie de la 500 twin était prochaine: quelle 500 twin?... P. Y. Refalo n'a trouvé que ce joli petit 50 scrambler à se mettre sous l'objectif.

BENELLI

Les quatre cylindres
250 et 350
se disputaient
la vedette avec
la 650
que nous vous présentons
dans les
pages couleurs.

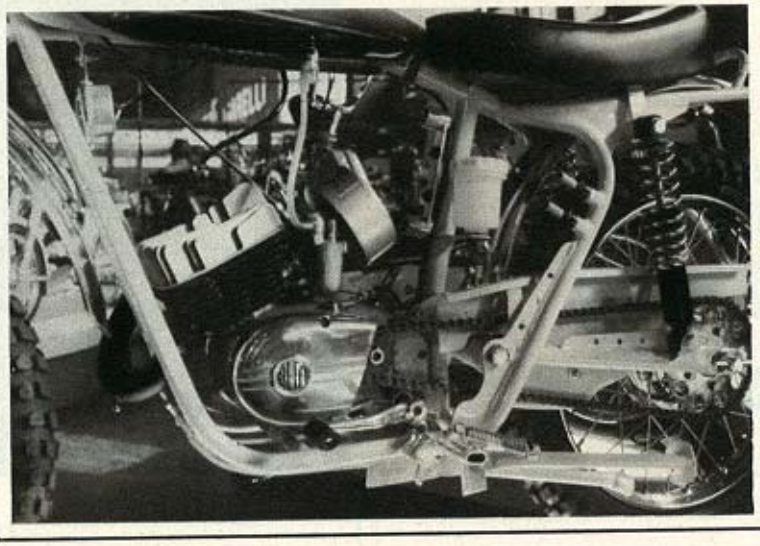




Ce 125 cm³ cross,
le Leoncino, est donné pour
10 ch à 6500 t/mn.
Le poids ne dépasse pas
84 kg et la vitesse
attendrait 90 km/h.

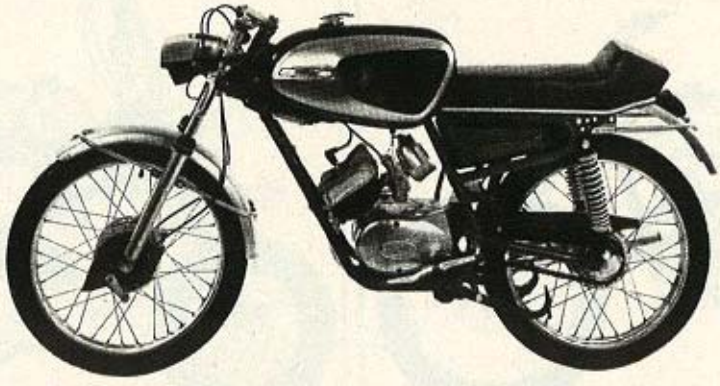
A côté des habituelles
versions de 50 cm³,
Benelli n'a pas échappé
à la mode des minibikes
et propose ce modèle
trés bien étudié.

SALON DE MILAN



BETA

Parmi la gamme habituelle de 50 cm³ économique, sport et cross, nous avons retenu le cross spécial. Remarquer les supports pour deux bougies de secours, le réservoir en plastique (un réservoir de Lockheed) qui est chargé de la lubrification de la chaîne grâce à un goutte-à-goutte, enfin la clef, sur le montant central du cadre, est très accessible.

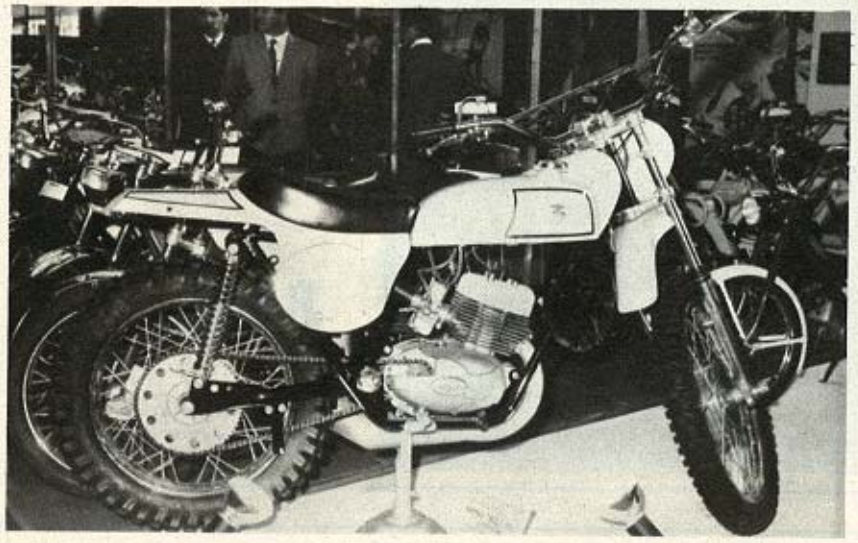


GIULETTA

Dans la gamme très complète construite par Peripoli, nous avons remarqué le Giuletta « Levriero » avec un réservoir de style typiquement japonais.

CIMATTI

La mode dévorante des modèles tout-terrain a fait baptiser scrambler ce 100 cm³ à moteur Minarelli qui a plutôt l'allure d'une machine de route.



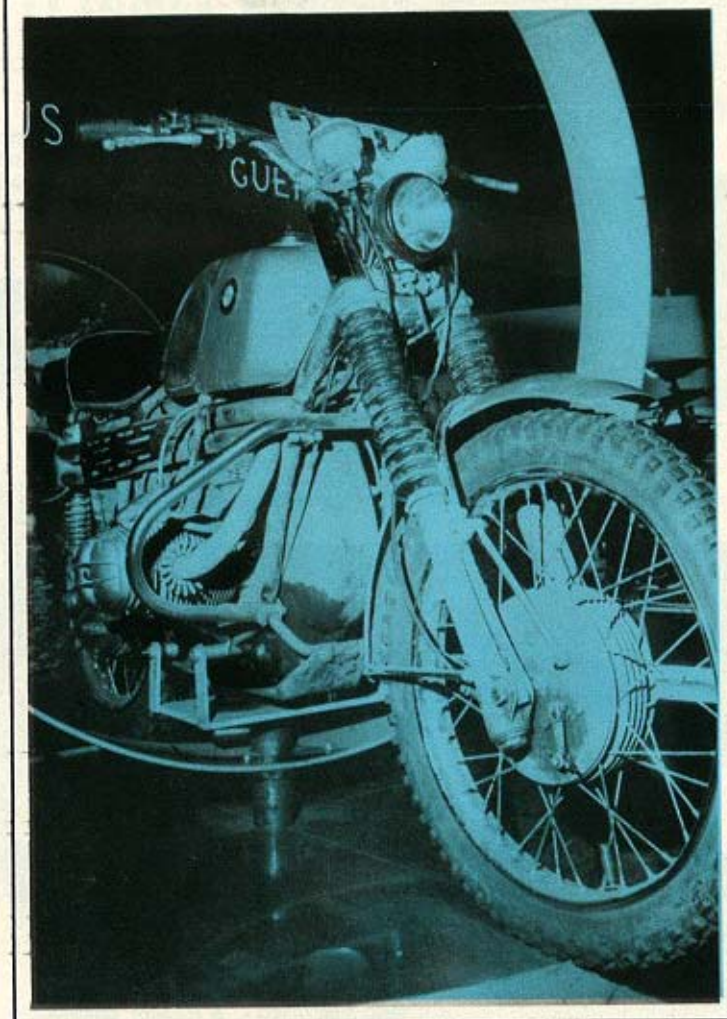
Egalement à moteur Minarelli, un 175 cm³ de cross « competizione ».

Un 50 cm³ cross à moteur Franco Morini.

FANTIC MOTOR

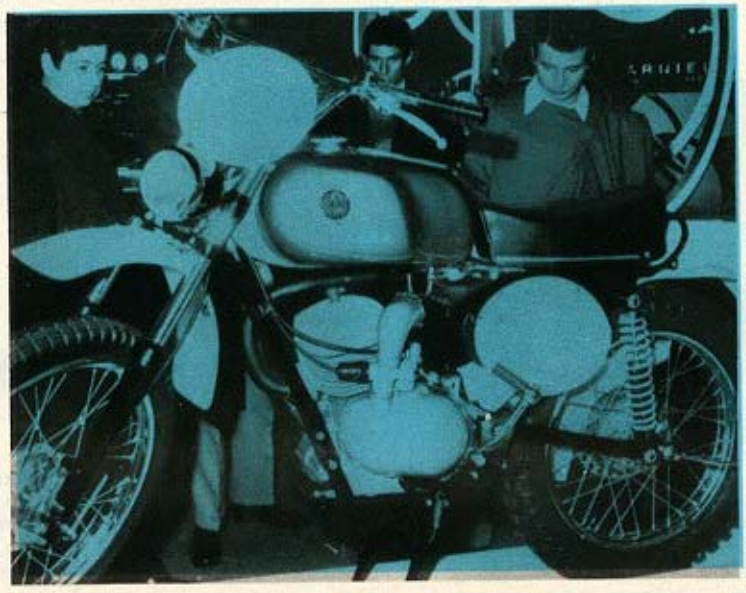
Cette marque italienne s'est spécialisée dans la fabrication de mini-bikes. Le Bronco T x 1 utilise un moteur 4 temps Aspera de 3,8 ch. La roue avant est équipée d'un disque fixé à l'extérieur sur la jante et pincé par le centre.

SALON DE MILAN



B.M.W

Au milieu du stand, la 750 des Six Jours trônait, boueuse et crottée à souhait.

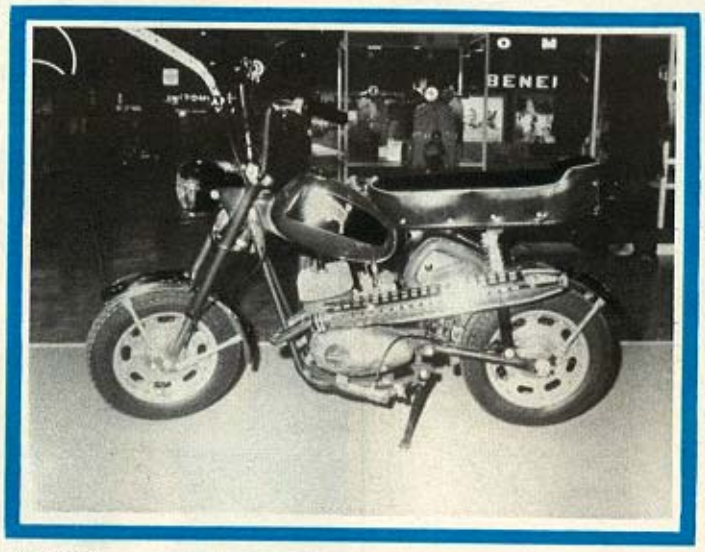


GILERA

A côté de multiples versions à 4 et 5 vitesses des 125 et 150 en route, tout-terrain et cross et de la 500 bicylindre que nous vous présentons dans les pages couleurs, nous avons noté la présence de la 125 2T 5VD. C'est un monocylindre 2 temps à distributeur rotatif de 125 cm³ (54/54) qui, comprimé à 13, développe 20,5 ch à 9.500. Pour un poids de 99 kg, cette machine atteint les 105 km/h.

GARELLI

Un cross 50 cm³ à échappement surélevé et double plateau à l'arrière.



Le stand ne serait pas complet sans une mini-bike.

Le scooter Capri peut être équipé de moteurs 50, 100, 125, 150 cm³.

SALON DE MILAN

GREEVES

Le cylindre panoramique du célèbre mono deux-temps. Les échappements sont profondément enfoncés dans le cylindre afin de limiter les échauffements par conduction à partir des gaz brûlés.

HONDA

Le stand Honda n'était pas à la mesure de la réputation de la marque. Les Italiens ne pouvaient qu'aimer le mini-bike qu'est le nouveau Trail 70 Honda, un monocylindre quasi-horizontal de 70 cm³ à arbre à cames en tête.

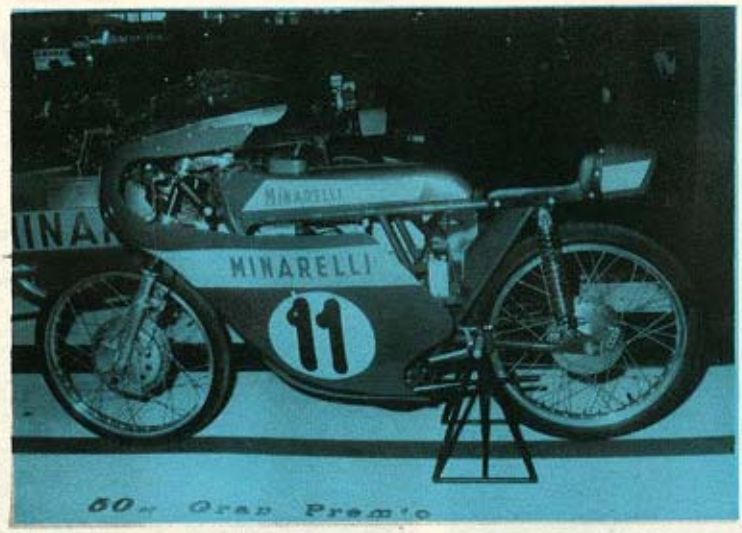
GUAZZONI

Sur ce modèle cross, l'échappement s'effectue vers l'avant et le carburateur, très exposé, est muni d'un filtre dont l'aspiration se fait tout en arrière.

Parmi de nombreux autres 50 et 60 cm³ à distributeur rotatif, celui-ci vous livre une partie de ses secrets. Le piston porte un segment coup-de-feu en L chromé et un segment classique, un troisième roulement sur la queue de vilebrequin annihile toute velléité de flexion que pourrait causer la chaîne de transmission primaire. La boîte est à six vitesses.

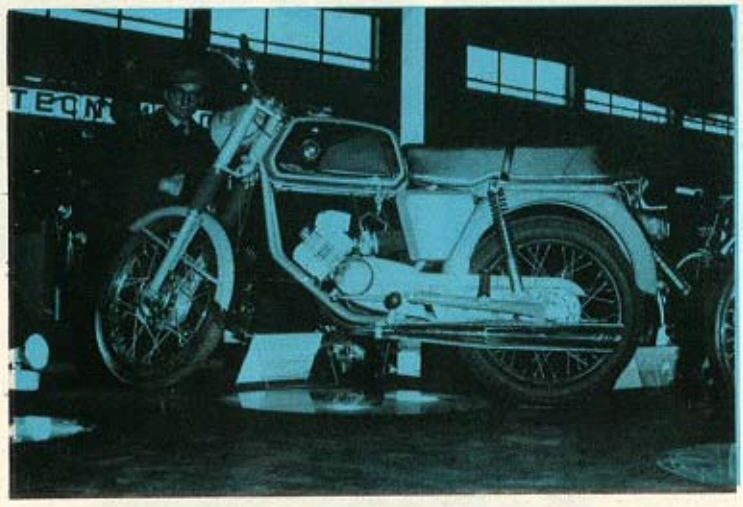
Le Matta 50 a vraiment fière allure. Noter l'échappement vers l'arrière.

SALON DE MILAN



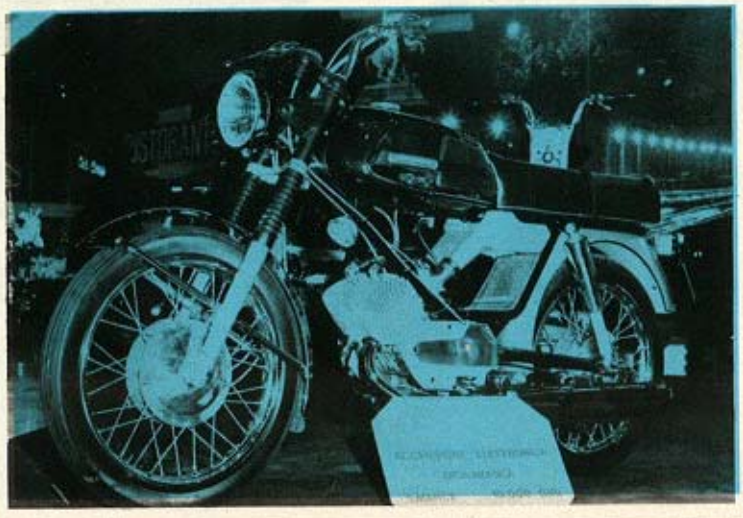
MINARELLI

En dehors des machines de record dont nous reparlerons, nous avons beaucoup admiré ce 50 cm³ Grand Prix dont le frein avant est digne d'une 125 cm³.



PUCH

Alors que les ailettes en éventail se généralisent, Puch revient, avec son M 50 SE, aux ailettes cruciformes sur un cylindre incliné. Le garde-boue avant est curieusement décoré d'une bande noire mate.

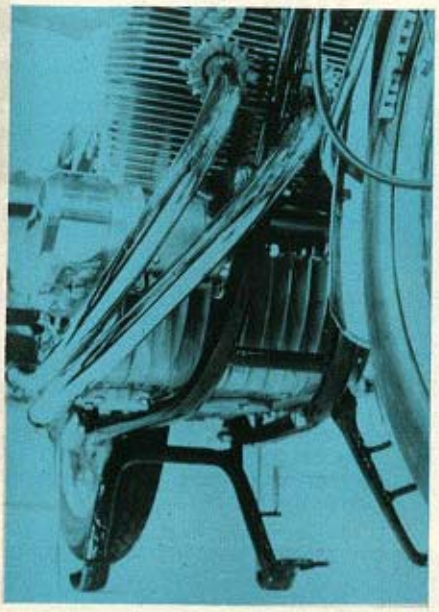


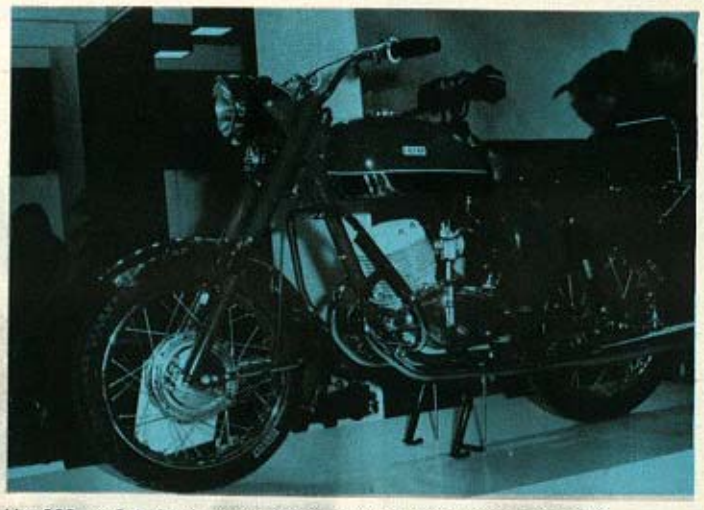
MOTOBECANE

Sur un stand très fourni, la 125 bicylindre était présente et à été très regardée.

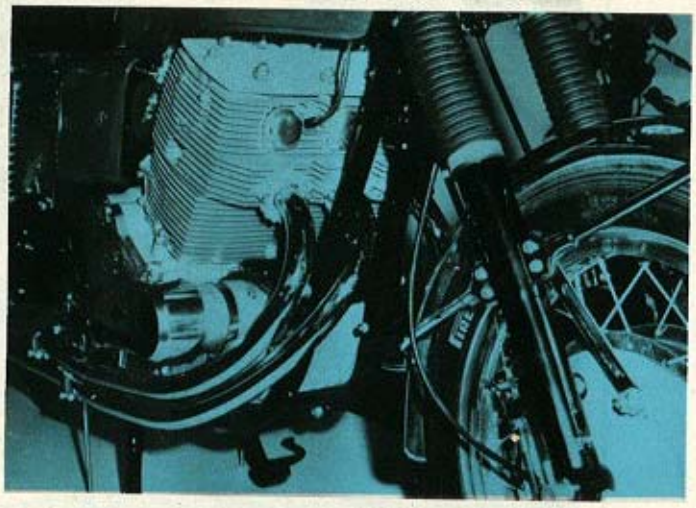
LAVERDA

Détails de la 1.000 cm³ trois cylindres que nous présentons par ailleurs dans les pages couleurs. Les renseignements sur ce modèle qui n'est encore qu'un prototype d'étude ne sont que très succincts. Il est donné pour 75 ch à 7.500 t/mn, ce qui entraînerait cette trois pattes à plus de 200 km/h. La distribution par arbre à cames en tête commandé par chaîne n'est plus au centre comme sur la 750, mais à droite. Les cotes d'alésage/course ne sont pas divulguées, mais il n'est pas interdit de penser qu'elles seront proches de celles de la 650: 75/74 puisqu'on aurait alors 981 cm³. Le cadre apparaît beaucoup plus orthodoxe que sur les 750.



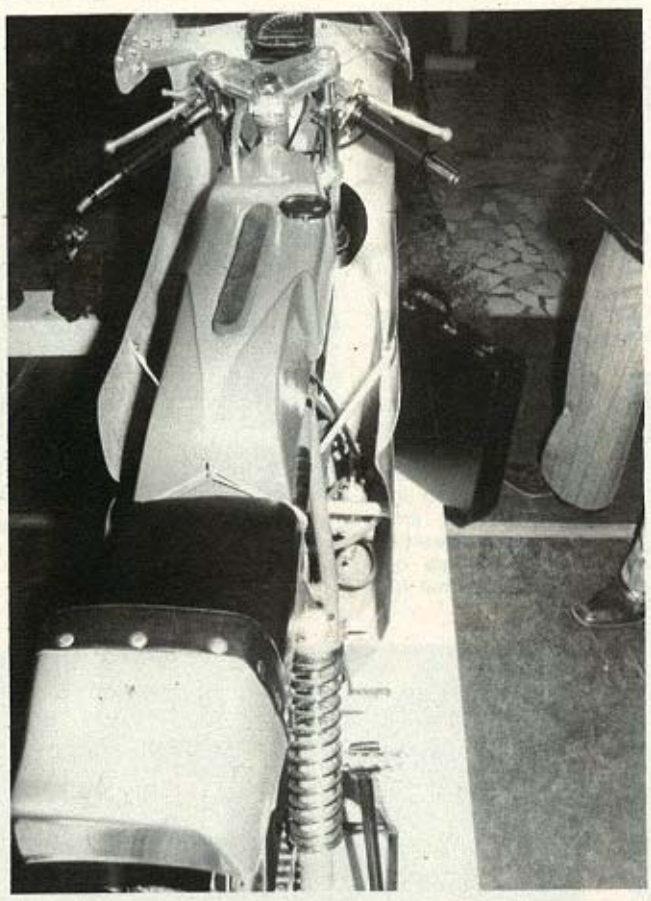


Un 200 cm³ twin 4 temps très sage: il développe 11 ch à 6.500 t/mn. La commande du double came s'effectue suivant le système B.M.W.



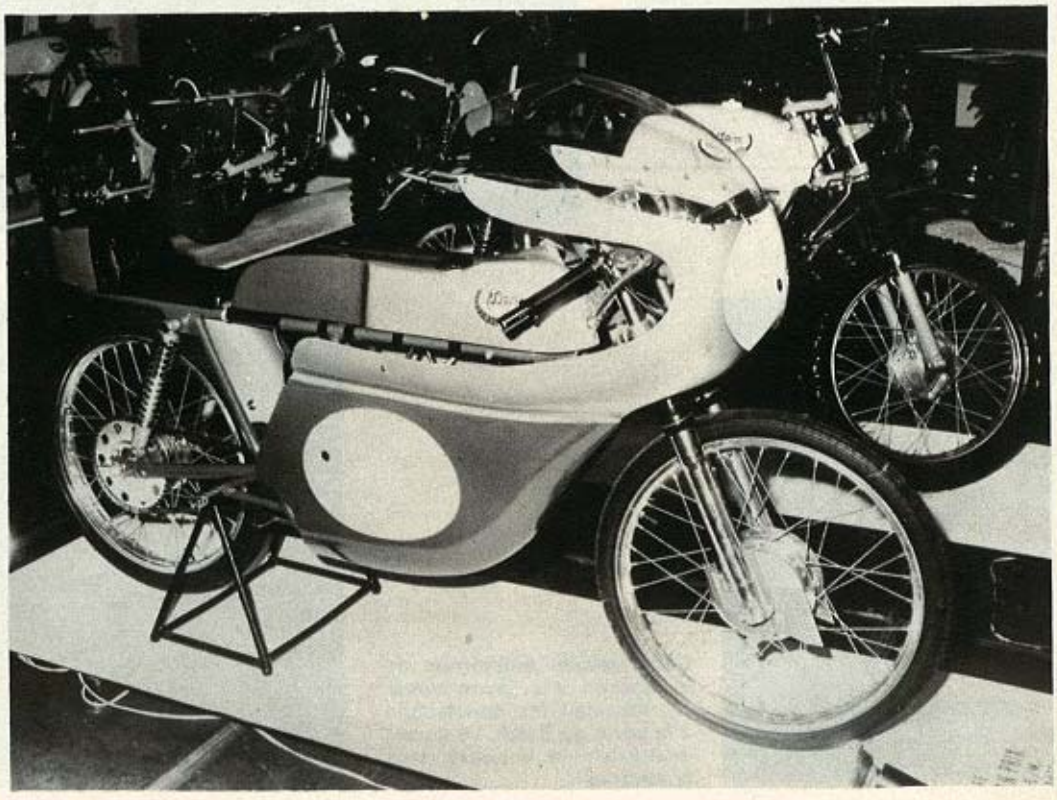
Cette version tout-terrain de la Laverda, d'un jaune agressif, attendait les spectateurs à la porte du Salon. Le compteur avait été encastré dans le réservoir.

SALON DE MILAN



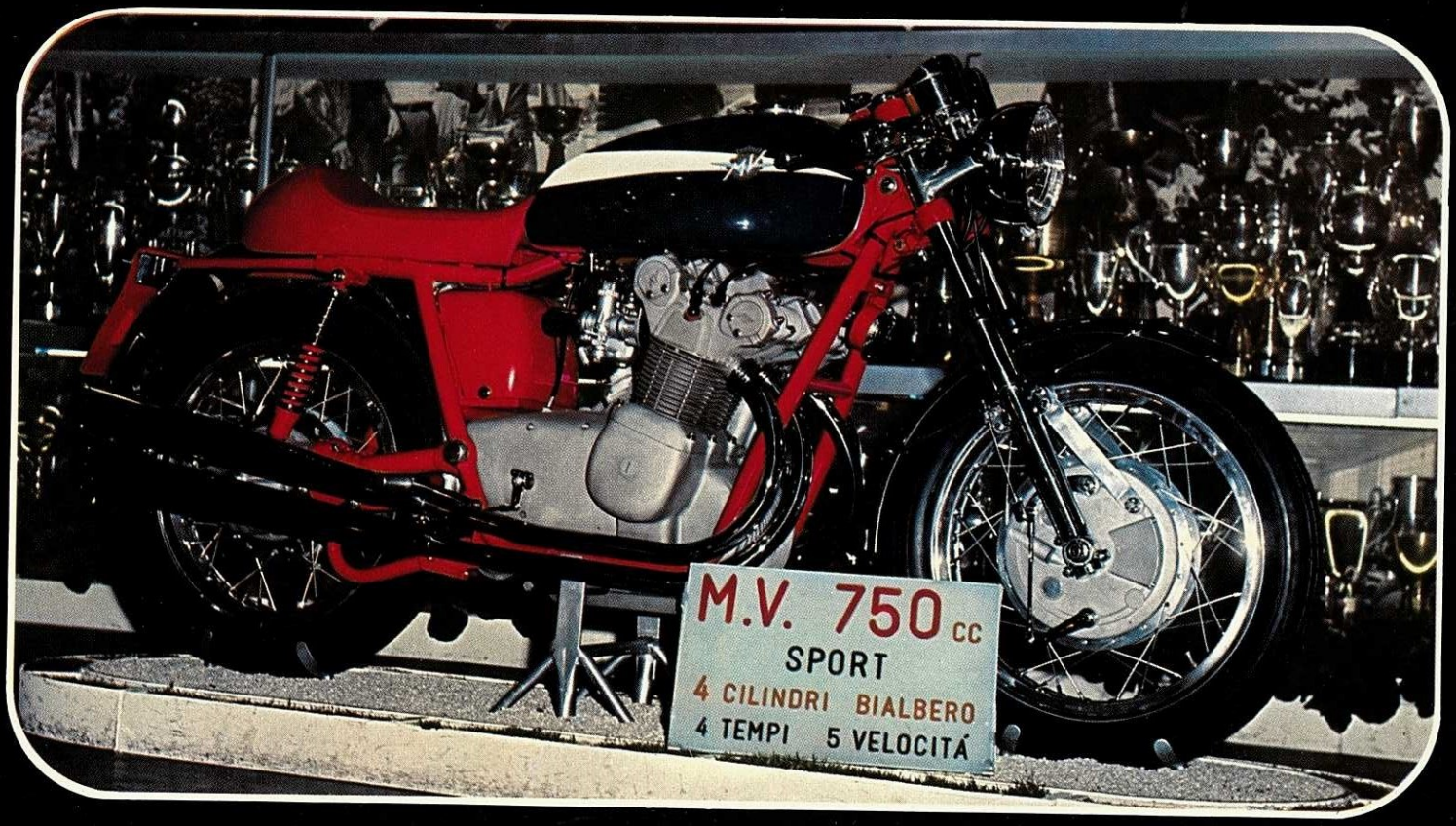
ITOM

Surprise sur le stand Itom: un tout nouveau 50 cm³ à distributeur rotatif situé sur la droite. Ce moteur équipé d'une boîte à six rapports est encore en période de mise au point. Il est doté actuellement de l'allumage électronique et refroidi par air, mais le refroidissement par eau est également expérimenté. La puissance actuelle est de 12 à 13 ch à 13.000 t/mn.

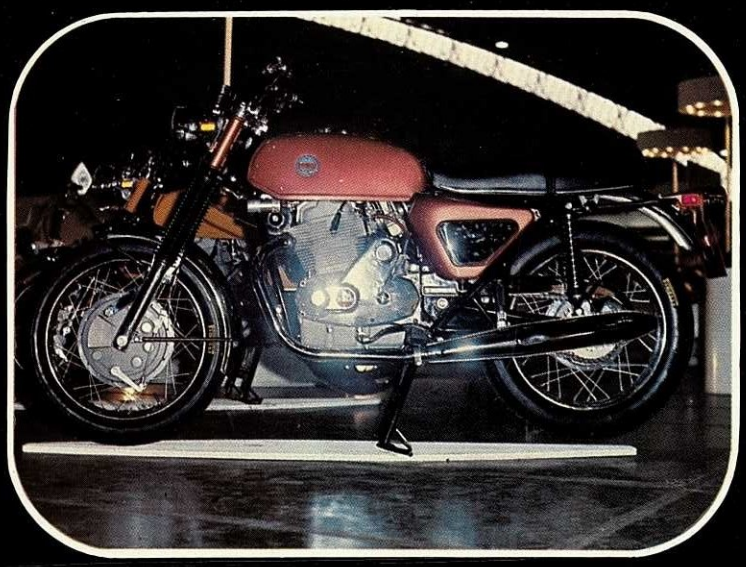


SALON DE MILAN

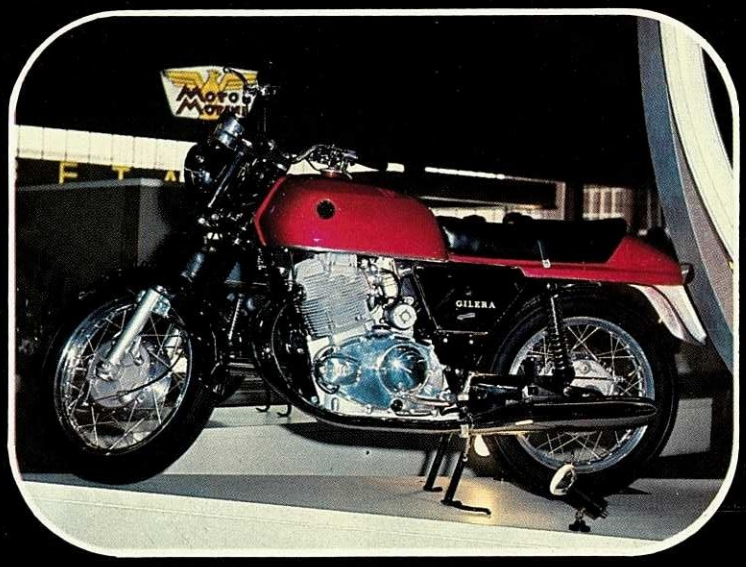
Laverda 1000 3 cylindres



MV 750



Motobi 650



Giléra 500

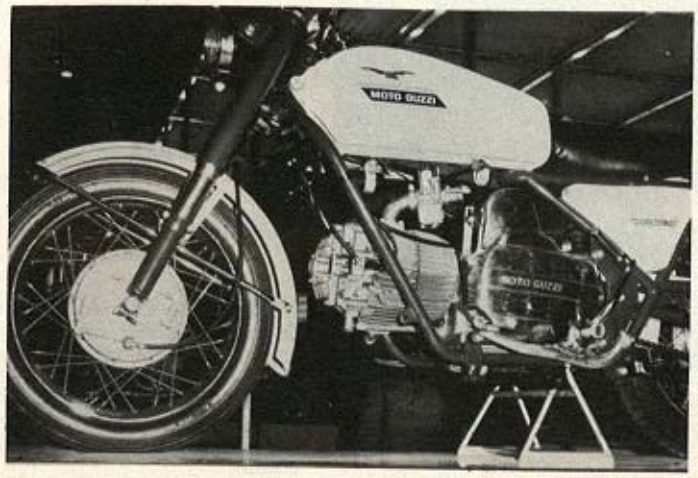
Aermacchi 350 Sprint

Moto-Guzzi 500 mono Falcone

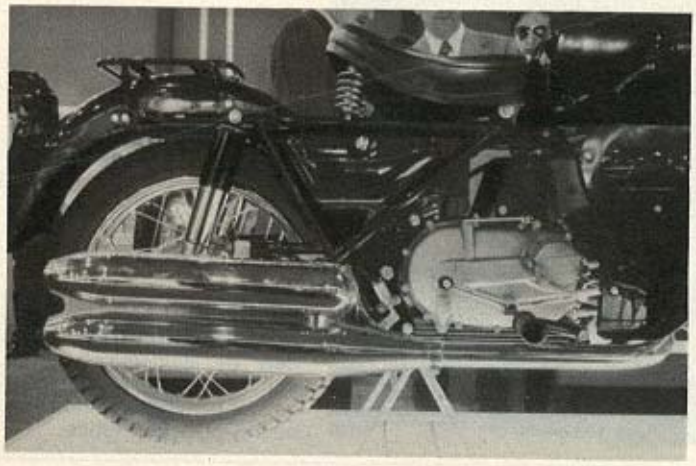
1000 Vincent Egli

Testi 50 cm³

MOTO·GUZZI



Une nouvelle jeunesse pour la Falcon.
Les inconditionnels du mono seront ravis par ce 500 dont les 30 ch emmènent la machine à 140 km/h.
Suivant une solution qui gagne des adeptes, la dynamo est entraînée par courroie.



Les Stornello 125 et 160 ont subi un remaniement esthétique total. Remarquez en particulier les carters latéraux qui, comme le reste du moteur, sont en finition mate, de forme nettement influencée par le style japonais.

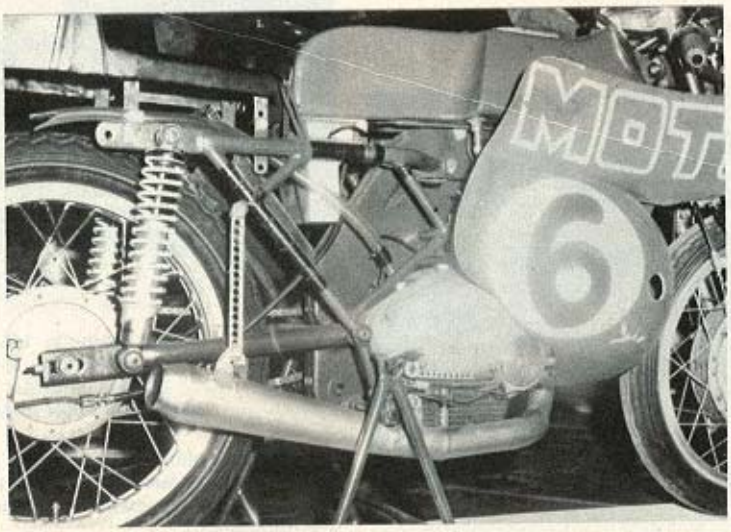
La version police de la Falcon se distingue de la version tourisme par un carénage, une selle monoplace et un volumineux double silencieux d'échappement.

On n'a pas d'idées préconçues, chez Moto-Guzzi, et après un 500 mono, voici un 50 twin! Ce GHEZ est un deux-temps à distribution classique accouplé à une boîte à cinq vitesses.
Au risque de vous décevoir, nous ne vous cacherons pas que sa vitesse est actuellement limitée à 45 km/h.

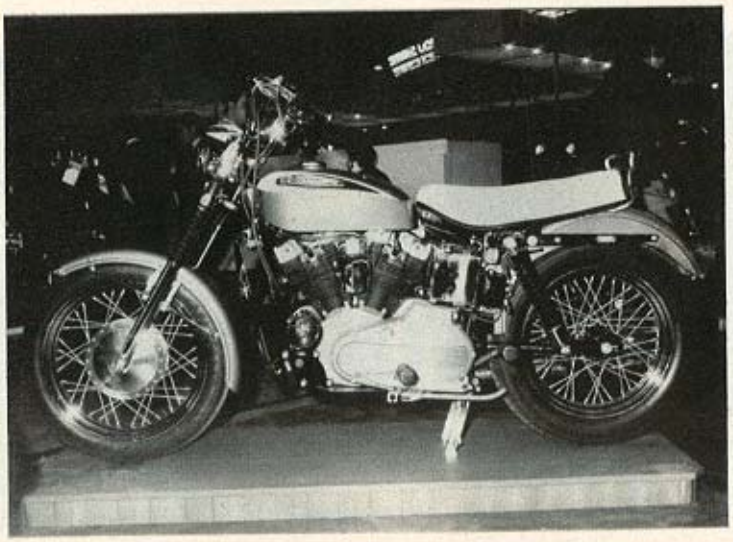
SALON DE MILAN

MOTOBI

A côté d'une 650 Twin, soeur de la 650 Benelli, on pouvait voir la nouvelle forme adoptée pour les culasses des monocylindres. La dynamo entraînée par courroie traverse le cadre en tôle emboutie.



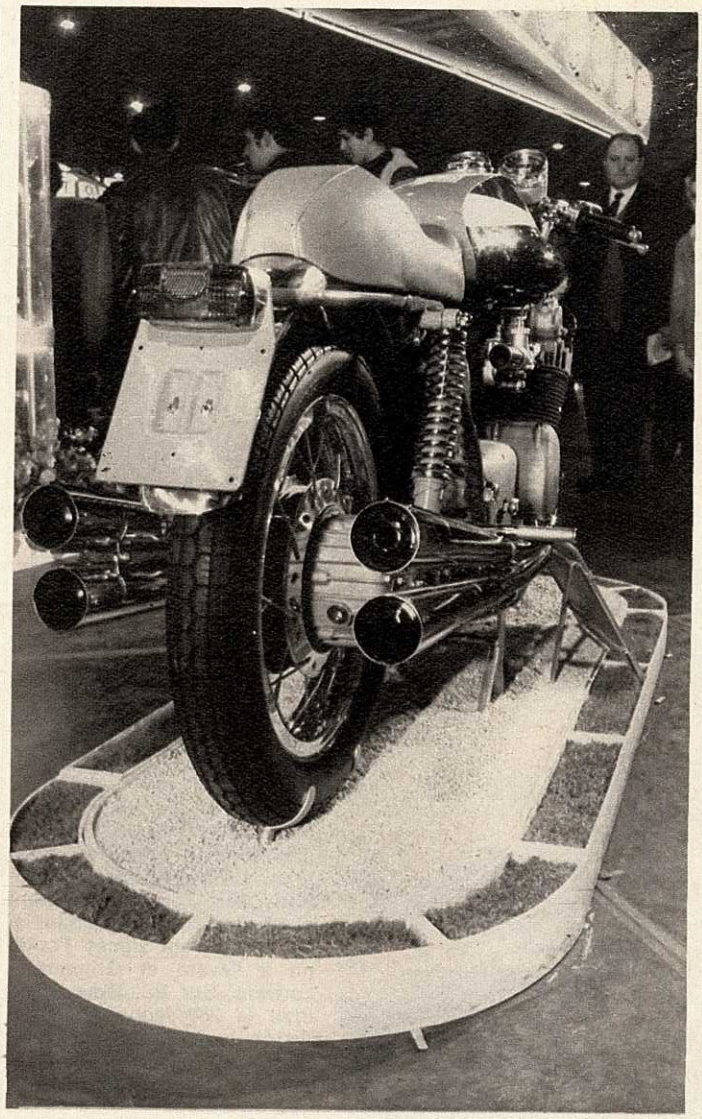
Détail de l'arrière du cadre composite vu ici sur le modèle de compétition. Il fait appel à la fois à une poutre mince et haute en tôle emboutie et à des tubes.



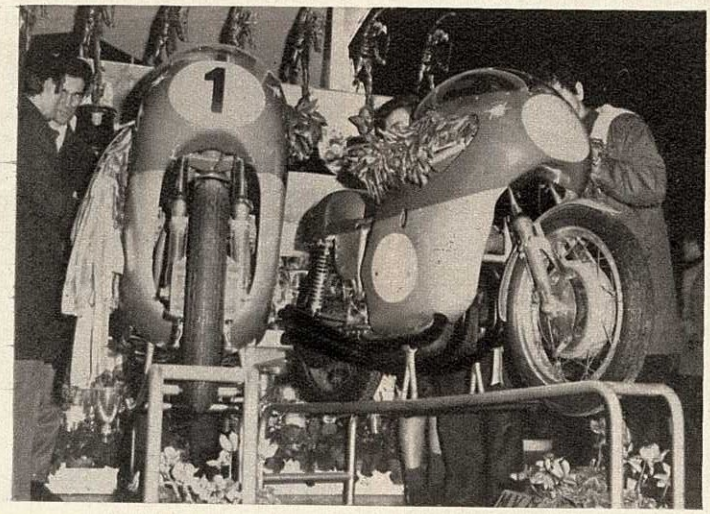
HARLEY DAVIDSON

Heureux Italiens qui peuvent acquérir la 900 cm³ Sportster. Animée par le 61 ch du gros V twin, cette machine est la plus européenne des Américaines et possède un petit parfum de Vincent HRD (je vais me faire agonir d'injures par les fanatiques de la célèbre marque anglaise). Seule ombre au tableau, elle dépasse largement le cap des 2.000.000 de lires...

M.V

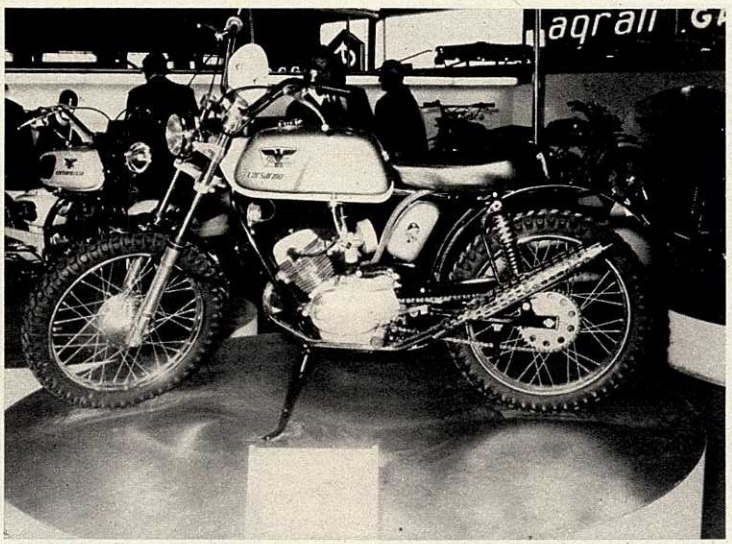


4 cylindres, alésage/course 65/56, 743,3 cm³, 60 ch à 7.900 t/mn, 220 kg, 225 km/h, indéniablement une des reines de ce salon. Deux arbres à cames en tête, 4 carburateurs, 4 échappements, frein avant à 4 cames, transmission acatène: la mécanique est raffinée. Présentée en rouge vif, le progrès esthétique par rapport à la 600 est considérable. Date de commercialisation prévue: le printemps.



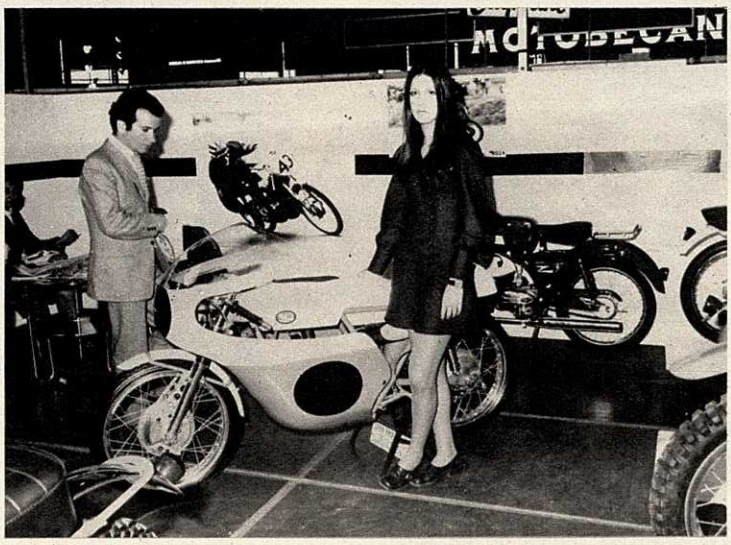
Malgré la 750, les glorieux 4 et 6 cylindres d'Agostini ne manquaient pas d'admirateurs.

SALON DE MILAN



MOTO·MORINI

Un autre 50 cm³ quatre-temps, le Corsarino, ici dans sa version cross.



VILLA

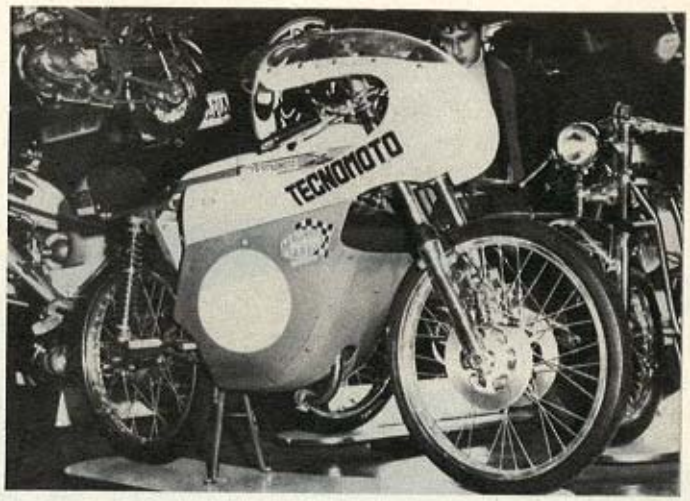
Ces modèle sont maintenant diffusés par Itom. Ici la 125 cm³ a refroidissement liquide, alimentation par carburateur Dellorto de 30 mm et allumage électronique, qui est donnée pour 30 ch à 11.000 t/mn. La boîte est à 6 rapports, les suspensions avant et arrière sont de Ceriani et les freins sont signés Fontana à l'avant et Grimeca à l'arrière. Sur le même stand était la 250 mono (72/60) à distributeur rotatif et refroidissement par air. Alimenté par un Dellorto de 40 mm, elle développe 40 ch à 10.000 t/mn. La boîte est à 6 rapports.

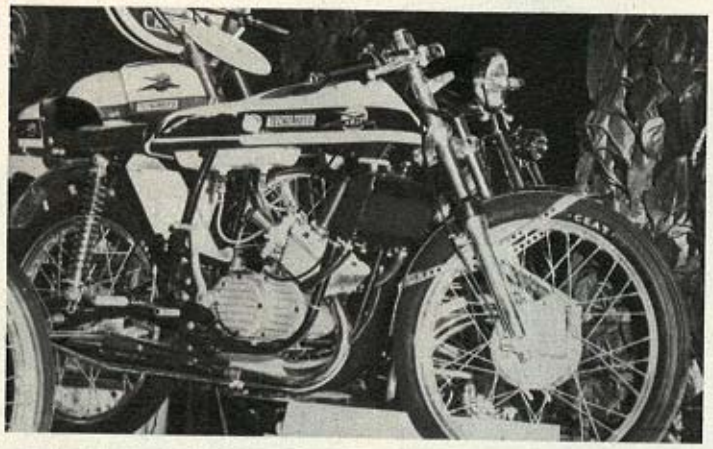
SOLEX

Pour son Flash, Solex avait fait un effort certain de présentation.

TECNOMOTO

Un très joli modèle, le Cross Spécial GP Competizione. Le moteur, comme tous ceux des Tecnomoto, est à base Franco Morini, mais ici doté d'un refroidissement par eau.





Equipé du même moteur, voici un modèle sport. Remarquer les nouveaux carters latéraux ailetés.

Toujours avec le même moteur, une version GP très finement carénée. Les pneus sont de racing triangulaires et la roue avant reçoit un double frein à disque Campagnolo.

MOTOM

Un peu perdu parmi les deux-temps, le toujours vaillant 50 cm³ quatre temps culbuté est fabriqué avec le cadre monopoutre bien connu, mais aussi avec un cadre tubulaire et des petites roues.

SALON DE MILAN

Chez MAÏCO les cross sont "RENN"*

une visite à l'usine de Tubingen

Jeudi 4 décembre, 16 heures, l'ennui commence à s'installer dans mon bureau où la morte saison de la moto me retient prisonnier. Qu'ils sont loin les reportages sur les circuits de vitesse ou de cross. De plus, il fait froid et cela n'est pas fait pour me consoler. Sans être au plus bas, le moral de mes collaborateurs ne va pas très fort non plus, et un silence triste et laborieux s'est installé dans nos bureaux. Mais le téléphone sonne, je décroche, l'accent de la Camargue chante à mes

* *Renn = compétition en allemand.*

MAÏCO

oreilles: Hubert Soulignac, que tous les crossmen connaissent pour s'être mesurés à lui sur les circuits, ou pour être ses clients, est au bout du fil.

Hubert Soulignac, l'importateur des motos Maïco en France, me fait part de son intention d'emmener un représentant de Motocyclisme afin de faire connaître l'usine Maïco de Tübingen et surtout de présenter des nouveautés très attendues: les Maïco de cross 1970. L'idée me séduit, je jette un coup d'oeil autour de moi et conclus que, Grimault étant en Italie pour mettre la dernière main au reportage sur le Salon de Milan, Piétri absent pour des raisons personnelles et Brun occupé par l'esai de la Guzzi V7Spécial, je suis tout désigné pour le travail. J'accepte l'invitation de Soulignac, me voilà embarqué vers l'Allemagne. Moi qui me plaignais tantôt du froid, j'allais être servi: 3.000 Km de routes enneigées et verglacées.

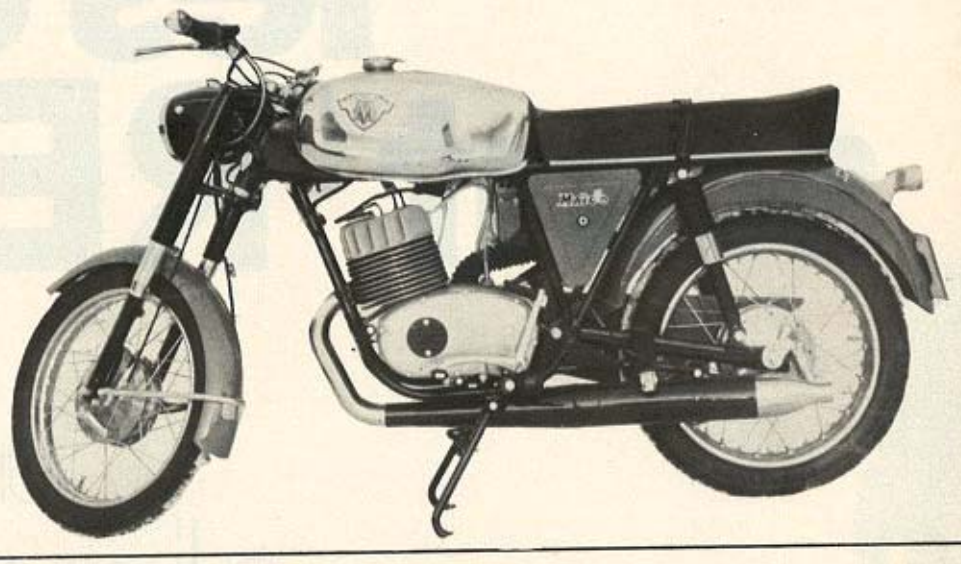
L'usine Maïco s'élève à Pfäffingen, un sympathique village allemand à 8 Km de Tübingen. La firme n'est pas nouvelle; elle s'intéresse depuis de nombreuses années à la construction mécanique: motos, scooters, voitures automobiles ont été tour à tour et selon des fortunes diverses ses principales activités. Depuis 1952-53, la direction a pris une résolution: construire des motos de qualité et uniquement des motos de cross ou presque, car, à côté des 125, 250, 360 et 400 cross qu'elle produit actuellement, l'usine fabrique aussi, en petite quantité il est vrai, des machines de vitesse, de trial et de route, des vélos. Le principal souci des dirigeants reste cependant le département cross, mais nous y reviendrons.

Maïco vit quasiment en autarcie. A Herrenberg, la firme posède une fonderie moderne, à Pfäffingen, un immense atelier de peinture avec étuves de séchage rapide, d'innombrables machines-outils qui, à longueur de journées, taillent, façonnent, ajustent, polissent les pignons, les écrous, les vis et toutes les pièces dont elle a besoin. Quelques éléments viennent de l'extérieur: carburateurs et volants magnétiques entre autres.

Une telle unité dans la fabrication

125 cm³

Le 125 Supersport. Une machine de route sûre et confortable



125 cm³

Le 125 Trial Bike. Il peut être aussi livré par Monsieur Soulignac avec le réservoir des machines de cross.

La 400 cm³. Elle n'attend plus que les lauriers de la victoire.

ne peut que confirmer l'impression de solidité puissante qui se dégage des motos qui sortent des chaînes et notamment les modèles 1970.

MAICO 1970

Car nous les avons enfin vus, les nouveaux modèles: peu de différences avec ceux de la saison précédente, du moins extérieurement car, côté moteur, les chevaux sont désormais plus nombreux.

On pourra cependant distinguer désormais au premier coup d'oeil la 250 de la 400: cette dernière possède en effet, cette année, de nouveaux carters qui, à la mode japonaise, épousent de près la forme des organes qu'ils recouvrent, alors que la 250 conserve le carter classique.

Là se limitent les différences extérieures, car la partie cycle est la même sur toutes les Maïco de cross. Toutes ont le même aspect agressif très prononcé; la phrase d'un confrère m'est immédiatement revenue à l'esprit: « La Maïco, un fauve trapu et musclé, prêt à bondir ». Cela provient, je pense, de

Monsieur Gunther Schier, ingénieur des Maïco au pupitre de contrôle du banc d'essais.

MAÏCO

l'aspect ramassé de la machine, dû à la taille de la roue arrière sensiblement plus petite que celle de l'avant et à la forme du cadre: un double berceau en tubes extra-légers mais dont la solidité est désormais admise.

La suspension arrière est assurée par un bras oscillant et deux amortisseurs hydrauliques dont le débattement maximum est de 80 mm, celui de la roue, axée légèrement en arrière de l'attache inférieure de ces amortisseurs, étant de 100 mm. Sur la roue arrière est monté un 4.00 - 18" de fort belle apparence. Le frein est un moyeu central de 160 mm.

A l'avant, une fourche Maïco permet un débattement de 160 mm, une roue sur laquelle est montée un 300 - 21" et dont le freinage, est assuré par un simple came de 160 mm.

Surmontant le tout, un large guidon haubanné avec des leviers de commande munis de boules de sécurité.

Le réservoir reste identique à lui-même, d'un dessin anguleux mais non sans charme et d'une contenance de 7 litres, largement suffisante en cross.

La selle est large et confortable.

Côté moteur, c'est là que, forcément, 250 et 400 vont différer: même aspect extérieur du moins pour le cylindre, c'est-à-dire impressionnante surface d'ailetage, même volumineux filtre à air sous la selle, même pot d'échappement en tôle soudée.

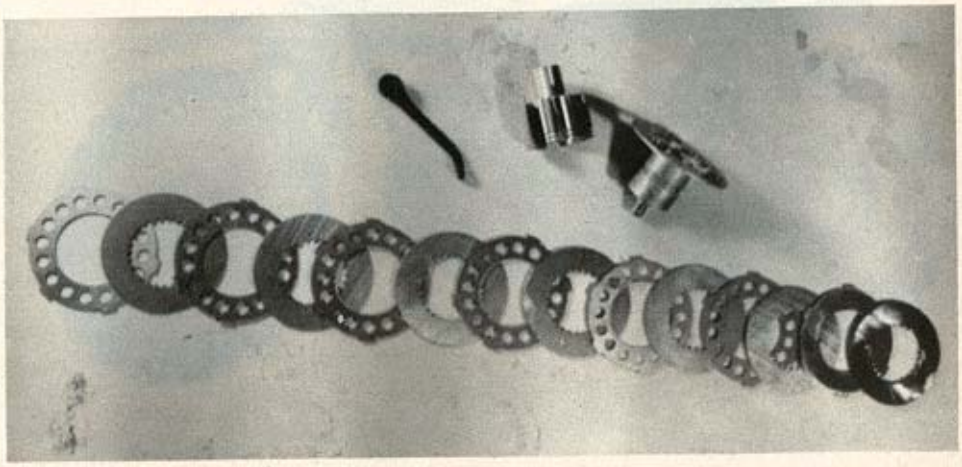
La nouveauté, cette année, sur la 250 est l'apparition d'un troisième transfert grâce auquel les 247 cm³ de cylindrée (alésage 67 - course 70) fournissent, selon les affirmations de l'ingénieur qui nous a reçus, 33 ch à froid et 30 à chaud à 6500 t/mn. Il y a donc un gain de 2 ch sur le modèle 1969. Le taux de compression est passé de 12 à 13. L'allumage est assuré par un volant magnétique. La culasse reçoit deux bougies. Selon leur position, la température de fonctionnement des bougies diffère: la centrale, la plus communément employée atteint 280°, alors que celle placée sur le côté qui ne doit servir qu'en cas de besoin peut, elle, atteindre 310°.

L'alimentation est assurée par un carburateur Bing de 30 mm et l'énergie fournie par le moteur est transmise à la roue par une boîte de 4 vitesses bien étagées.

Les dessous d'une Maïco: un pot de détente à la forme très étudiée et un double berceau qui s'élargit sous le moteur.

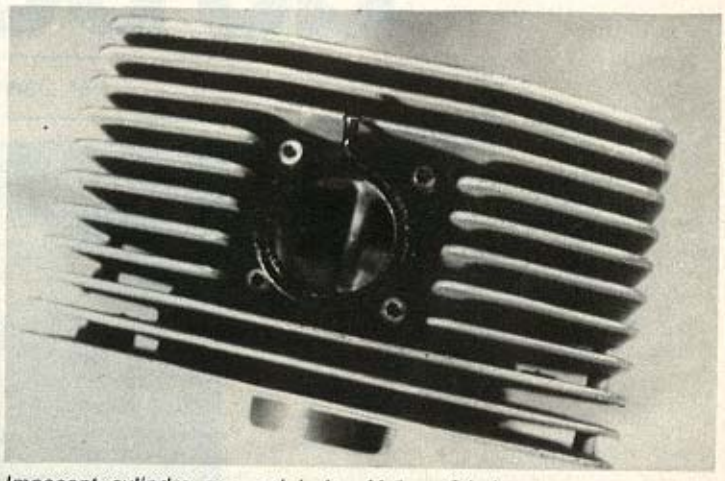
Le tout ne pesant pas plus de 100 Kg, voilà donc une 250 qui ne manquera pas de séduire les crossmen sérieux. 400 c'est le cheval de bataille 1970 de Maïco, du moins sur le continent européen; elle court en effet avec succès depuis des mois aux U.S.A. aux mains d'Ake Johnson. Car c'est bien une 400 que pilote le Suédois et non une 360 comme l'écrit notre confrère « Motor Cycle ». D'ailleurs, il existe déjà des 480: une aux U.S.A. et une aux mains d'Adolphe Weill en Europe, et des motos de ce type pourraient être commercialisées dès cet été. La nouvelle 400 a gagné six chevaux. A 6500 t/mn, elle peut en libérer 44 à froid et 41 à chaud, et ce grâce à la cylindrée qui a été portée de 354 à 386 par un allongement de la course de 76 à 83 mm, l'alésage restant, lui, égal à 77 mm. Cependant, le père de ce moteur, M. Günther Schier, nous a précisé que la cylindrée peut même atteindre 397 cm³ par des alésages successifs jusqu'à 78 mm, mais nous ne saurions conseiller cette opération.

Le taux de compression, comme sur les 360, est de 12. Comme sur la 250,



L'embrayage multi-disques en bain d'huile de la Maïco est du type tout métal.

L'embiellage de la 250. La bielle tourne au pied sur aiguilles encagées. Le piston reçoit un unique segment en L. La fenêtre visible dans le haut de la jupe du piston alimente le troisième transfert.



Imposant cylindre que celui des Maïco. Généreuse surface d'ailetage. La barette centrale maintient le segment au passage de la grande lumière d'échappement.

la culasse reçoit deux bougies: la centrale atteignant 310°, la latérale 340°.

L'alimentation est assurée par un carburateur Amal de 36 mm, mais Maïco compte le remplacer très prochainement par un Bing de même diamètre.

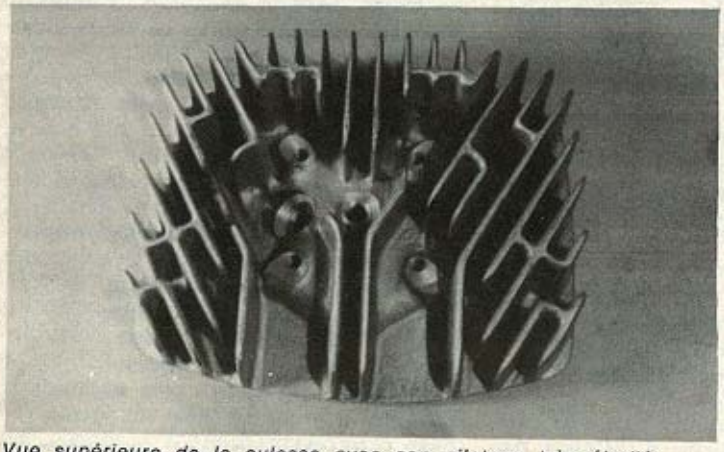
Un volant magnétique pourvoit à l'allumage. La boîte est à quatre rapports et, détail important, l'axe secondaire monté jusque là sur une bague de bronze tourne sur des aiguilles.

Le sélecteur a été renforcé et le kick est d'un dessin nouveau.

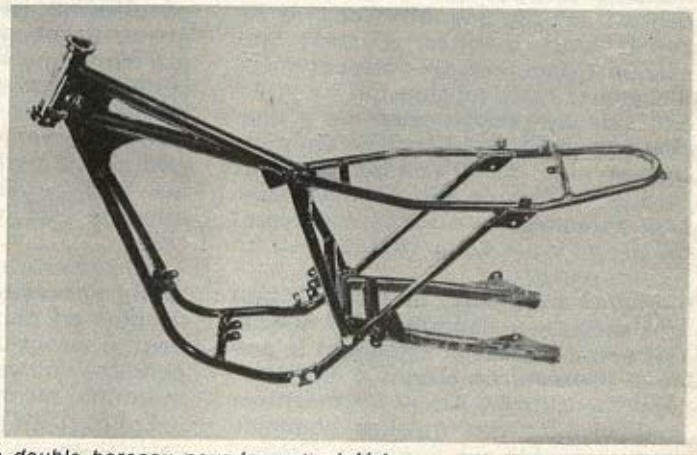
Les 103 Kg de l'engin permettront à Portal et Corroy dont l'usine vient de s'assurer les services et à tous les crossmen qui l'utiliseront de briller sur les circuits français et étrangers.

Je ne pourrai pas terminer ce rapide tour d'horizon de la gamme Maïco 1970 sans vous citer trois autres modèles que je n'ai hélas pu voir à l'usine: tout d'abord la RS 125 de vitesse, un petit bolide qui, développant 25 ch à 11000 t/mn, permet des pointes supérieures à 190 Km/h; la 125 SS de route: 14,5 ch - 7200 t/mn - 125 Km/h! Je voudrais dire à ce sujet, ayant assisté à l'usine à des essais de ce moteur au banc, que j'ai pu le voir tourner à 17.000 t/mn sans casser. Ce régime anormal était dû à une rupture dans les circuits électriques du pupitre de commande du banc.

Enfin, je ne veux pas oublier les excellentes trial-bikes. L'usine ayant accepté de m'en prêter une pour participer aux Eléphants, j'ai hésité entre la 125, la 250 et la 360 cm³, je me suis enfin décidé pour la première, pour l'unique raison que les deux autres ne sont pas encore importées en France. Le rallye me donnera ainsi l'occasion de tester une machine en vente sur le marché français, et je vous donne rendez-vous dans le numéro de février pour vous faire part de mes impressions de conduite. *P.Y. Refalo*



Vue supérieure de la culasse avec son ailetage très étudié.



Un double berceau pour la partie inférieure, une triangulation généralisée pour la partie supérieure explique la résistance du cadre.

J'étais pilote au bol d'or

Par Daniel Urdich

Samedi 14 Septembre, 14 heures

Dans une heure le départ. Nous décidons de tirer à pile ou face le pilote qui prendra le départ. Face, c'est Michel. Je me sens soulagé, je n'aime pas les départs. Certes ils font partie de la course et sont à son visage, exaltants. Mais ils sont aussi primordiaux pour l'issue de celles-ci. Un moteur qui démarre mal et voilà 200 mètres de retard qui seront très difficiles à remonter.

Il n'est d'ailleurs qu'à observer les pilotes pour s'en convaincre. Ils vérifient plusieurs fois leurs vitesses, le contact, les robinets d'essence, ils essuient leurs lunettes, ajustent leur casque. Chacun essaie désespérément d'atténuer cette tension qui va croissant par des plaisanteries, des grimaces, une boutade. D'autres enfin ne luttent plus. Ils attendent, les yeux fermés, et l'on ne sait s'ils réfléchissent intensément ou s'ils s'efforcent de ne plus penser à rien. 5... 4... 3... 2... 1... partez.

Michel part mal, la Honda étant très difficile à démarrer, les spectateurs sont debout et attendent le premier passage. Le circuit a un développement de 6,4 Km et les machines sont visibles dès qu'elles commencent à monter sur l'anneau. Celui-ci est une très grande courbe considérablement relevée. Lorsque l'on dispose d'une machine très rapide il est nécessaire de monter le plus haut possible pour se soustraire à la force centrifuge.

Au premier passage, Appietto sur une Laverda est en tête et plonge le premier dans la chicane, sourire aux lèvres et follement applaudi par la foule. Michel est environ 10ème puis il remonte des places au fil des tours. Nous sommes tous satisfaits, la Honda est très rapide, espérons qu'elle ne casse pas. Les techniciens japonais sont, comme à leur habitude, impassibles. Seuls les Anglais me certifient que, si le régime prescrit n'est pas dépassé, la machine tiendra sans aucun problème les 24 heures. Malgré ma bonne volonté, et sachant que cette machine a été préparée par l'usine avec tout ce que cela comporte de recherches et de calculs, je n'arrive pas à partager leur optimisme, ma très petite expérience m'ayant appris à être prudent au sujet de la casse.

Au fur et à mesure que l'heure du relais approche, je me sens devenir de plus en plus nerveux, je n'ai pas peur à proprement parler, mais cependant une certaine angoisse insurmontable me serre le coeur.

Enfin, il est téléphoné aux signalisateurs de faire signe à Michel de stopper. Beaucoup seront étonnés de savoir qu'il est nécessaire de rappeler au pilote de s'arrêter au nombre de tours déterminés. Cependant, sur une machine très rapide, il est absolument impossible de compter les tours de circuit effectués. Personnellement, je ne suis jamais parvenu à compter plus de trois tours consécutifs.

En selle: « Ignition on »! (contact), me clame le mécanicien. Un coup de kick, très difficile à actionner, le moteur part. 1ère, je fais 30 mètres jusqu'à l'entrée du circuit, le feu passe au vert, ... et je cale! un instant, qui, dans ma précipitation, me semble une éternité et le moteur est remis en route. 1ère je démarre, le moteur monte en régime dans un bruit absolument magnifique, 7500 t/mn soit environ 105 Km/h, 2ème, le régime chûte à peine et me voici presque instantanément à environ 130 Km/h; 3ème, environ 160, en 4ème, 190, ça y est, pour la première fois de ma vie, je franchis le cap des 200 Km/h. A cette vitesse là, la courbe qui naguère me semblait une droite avec ma petite 250 cm³ approche vite, très vite même, je double les dites 250 en ayant l'impression qu'elles sont arrêtées. J'attaque la courbe bien à l'extérieur, en ayant pris cependant soin de ralentir un peu, et je me rabats progressivement à la corde. La machine bouge terriblement, on dit qu'elle guidonne (l'expression s'avère d'ailleurs parfaitement exacte, puisque c'est bel et bien le guidon

qui se démène entre vos mains). J'essaie de raidir les bras, c'est pire, il semble que le cadre entier se tord. Quand je pense que je roule à près de 200 Km/h! Une seule solution, couper à la corde le plus tard possible et laisser la machine dériver tout doucement vers l'extérieur de la courbe.

Au bout de quelques tours, j'ai déjà la machine mieux en main. (Je n'avais en fait effectué, en guise, de prise de contact, que 9 tours la veille et ce, sans dépasser 6000 t/mn). Bientôt une joie profonde, bien que puérile m'envahit. Je sens en effet mes bottes effleurer le sol au virage de la Ferme et à l'épingle du Faye. Quelques tours plus tard, un son métallique assez important m'indique que ce sont les mégaphones (pots d'échappement) qui touchent par terre au Faye.

Je suis heureux, je me sens bien sur cette machine, bien sur ce circuit, bien dans ma peau. Je suis même, pourquoi le cacher, fier d'avoir réussi à domestiquer la puissance de cette machine, de lui avoir imposé ma volonté. Certains riront de me voir parler d'une moto, sinon comme d'un être humain, du moins comme d'un animal. Riez, mais je vous assure qu'en certaines circonstances, on arrive à un tel degré de communion avec sa machine que celle-ci perd totalement son apparence de « tas de ferraille » pour devenir une compagne qui, sous vos doigts, s'anime véritablement d'une vie qui, si elle n'est pas biologique, laisse transpirer une certaine personnalité que beaucoup de bêtes, voire d'hommes peuvent lui envier. Une moto ne ressemble pas à certaines personnes qui recherchent avec plus ou moins de bonheur leur personnalité. Le sienne est déterminée lors de sa construction, souvent inconsciemment d'ailleurs, et elle se manifeste lors de la vie que lui insuffle son pilote.

A lui de s'en accomoder, tout en lui imposant prudement ses « règles du jeu » de manière à rester sur la piste...! Le mythe du centaure se trouve donc « concrétisé » en quelque sorte par le mariage pilote-machine.

Vous allez certainement vous esclaffer, mais peu importe, si je vous avoue que, vers la fin de la course, ou plus exactement de l'épreuve, alors que je me sentais réellement au bout du rouleau, je crois que j'ai pris un nouveau départ lorsque j'ai parlé à ma machine. Oui, vous avez bien lu, je lui ai parlé, je lui ai dit entre autre « courage ma belle, je te mènerai à la victoire ». Du courage, ce n'est pas elle, bien sûr, mais moi qui en avais besoin. Néanmoins ce monologue que j'ai eu avec elle, avec cette partie de moi-même qu'elle représentait désormais, m'a permis de retrouver rageusement cette dernière soif de kilomètres et de victoire dont j'avais le plus grand besoin.

Mais revenons-en au début de la course. Bien sûr les deux grandes courbes me font encore peur, et je suis loin de les prendre à la limite ainsi que les deux chicanes où les 190 kg de la machine sont durs à balancer, pas aussi durs toutefois que les bottes de paille...

Je vois bientôt le signalisateur brandir le panneau stop et je m'arrête aux stands. Quelques réglages et voilà Michel reparti. Je dois avouer que je ne suis pas mécontent de me reposer un peu.

Encore quelques relais et la nuit tombe. Alors le spectacle devient grandiose aussi bien pour les spectateurs que pour les pilotes. Vu du poste du pilotage il est magnifique et je n'arriverai qu'à rendre maigrement compte de sa qualité.

D'abord il ya ce bruit, puissant mais mélodieux, en un mot envoûtant; ce bruit qui vous propulse vers les pointillés jaunes du circuit qui semblent avalés par la machine, à peine sortis de l'ombre. Les feux rouges des petites cylindrées semblent des projectiles qui me sont destinés. En les doublant, j'ai à peine conscience que d'autres garçons, d'autres hommes (et mêmes femmes) se

J'étais pilote au bol d'or

battent contre le chronomètre, contre la nuit, contre eux-mêmes.

Malgré la grande fraternité existant entre les coureurs, je me sens terriblement seul.

Seul dans cette nuit noire avec ces deux cadrans, compte-tours et manomètre d'huile qui, éclairés semblent suspendus au-dessus du sol. C'est en effet tout ce que je puis voir de la machine. J'ai nettement l'impression que je suis en train de vivre intensément une aventure unique à laquelle je n'aurais même pas osé songer quelques semaines auparavant.

Panneau stop, Arrêt, un quart d'heure de conversation aux stands, puis je vais essayer de dormir dans la voiture.

Effectivement, je dormais bel et bien quand mon père est venu me réveiller en me disant « C'est à toi ». A moi? quoi donc? Pendant un court instant le cerveau tout engourdi, je me suis demandé où j'étais. Puis ayant réalisé, l'idée m'a traversé l'esprit que j'étais fou, alors que je dormais si volontiers, de me lever, de m'équiper, pour aller donner le meilleur de moi-même, et qui sait, peut-être même ma vie, pour quoi? Pour me prouver que j'étais un homme? Pour quelques instants d'euphorie, de gloire peut-être, de soulagement en tout cas d'en avoir fini? N'y allais-je pas pour ce « qui sait » cité plus haut, cette forme moderne de roulette Russe qu'est toute compétition motocycliste ou automobile? Questions sans réponse, mais ne sont-elles pas le lot de toute aventure que l'on désire vivre à fond?

De toute façon, quand on court, on ne se pose pas tant de questions. Avant ou après, d'accord, pendant, jamais et c'est pourquoi il m'est difficile d'évoquer tout ce que j'ai ressenti au cours de ce Bol d'Or.

Ma course solitaire contre le temps s'effectue sans problème et je retourne me coucher. Je suis réveillé par un bruit que je connais bien et que j'aurais souhaité ne jamais entendre, celui des gouttes d'eau qui frappent le toit de la voiture. Leur martellement, loin de décroître, s'amplifie.

Je fais un effort terrible, je ne sais si c'est pour accepter ou repousser cette idée, mais je dois me rendre à l'évidence, il pleut. La pluie sur la route, je l'aime bien, elle ajoute du piment à la conduite, elle est grisante, elle vous fouette le visage et l'on sourit, on rit même lorsque l'on imagine la tête des automobilistes,

Cul-sec, Madame Urdich!

qui, le visage collé au pare-brise, roulant prudemment à 80 Km/h, se voient dépasser par une forme indistincte qui roule, elle, à 180 Km/h. Mais en course! Là ce sont les spectateurs qui s'amusent (Il y a de quoi, il n'y a pas eu moins de 25 « gamelles » au Bol d'Or!). Mon père me dit que je suis blême, je n'ai aucune peine à le croire; c'est la première fois que je cours sous la pluie, avec, en prime, une machine surpuissante. Je crois ma dernière heure arrivée, je le dis très sincèrement, et j'essaye néanmoins de ne pas le laisser paraître. Je me dis toutefois que je n'ai peut-être pas autant profité de mes 19 ans que je l'aurais pu...

Bah! on verra bien!

Michel s'arrête et me fait signe que le circuit est glissant, ce qui achève de me rassurer.

En selle: 1ère, je m'avance prudemment vers le feu rouge, le commissaire le rend vert. Je démarre en douceur, place bien ma machine parallèlement aux pointillés et j'accélère progressivement. La machine tient bien, 2ème, 3ème, 4ème, 5ème, pas de problème et je bénis les pneus qui l'équipent. Mais la courbe arrive toujours aussi vite. J'ai le choix entre deux solutions. Soit considérer que les champions passent très vite et souvent en léger dérapage et essayer d'en faire autant, soit « rendre la main » et rentrer de plus en plus vite sans chercher à surestimer mes possibilités. Je me dois de signaler ici qu'il est plus facile « scientifiquement » parlant de déraper à 200-250 Km/h qu'à 80 Km/h car à ces vitesses l'effet gyroscopique des roues empêchent pratiquement la machine de se coucher, de sorte qu'elle se comporte presque comme une voiture en glissant vers l'extérieur de la courbe.

Mais « humainement parlant », sachant que quand la machine part en glissade, il n'y a plus aucun moyen de corriger sa trajectoire... il faut bien « viser ». Loin devant, dans la faible lueur du phare, je distingue un rideau d'arbres qui semble me barrer le passage et j'adopte sans plus tarder la seconde solution. Je coupe, redescend aux environs de 180 Km/h... et tout se passe bien. Réaccélérations, freinages très prudents, virages, chicanes, anneaux pas de problème pour le premier tour. Au fur et à mesure que je tourne, je prends de l'assurance surtout en virages, où je sais être arrivé à la limite quand je sens la machine se coucher, un coup de reins et elle se relève. Mais je « travaille » surtout les freinages. Après la courbe Ascari, je remonte à 200 Km/h et cherche à freiner le plus tard possible pour négocier la bretelle du Couard qui se prend littéralement arrêté (5-8 Km/h).

Aussi, je sors du carénage environ 200 mètres avant celle-ci et je commence à freiner à 170-160-150 m. Arrivé à ce stade, je suis assez content de moi car je double pas mal de concurrents au freinage. Néanmoins j'essaie de réduire la distance de 5 m et je bloque ma roue avant! Heureusement que je roulais relativement vite (environ 130 Km/h) ce qui fait que la machine est restée « à peu près » en ligne mais j'ai néanmoins emprunté l'échappatoire. Le temps de manoeuvrer pour revenir sur la piste et cette peur que j'avais réussi à refouler pour la transformer en tension nerveuse extrême, est revenue me tenailler. Décidément, je n'arriverai jamais à m'en débarasser.

De plus l'épingle du Faye avait été rendue terriblement glissante par l'huile répandue lors des nombreuses chutes et la pluie; beaucoup de pilotes préféraient d'ailleurs passer sur le bas côté en terre (où plutôt en boue), l'adhérence y étant meilleure que sur le goudron! L'anneau aussi m'a donné quelques problèmes. De nuit, j'avais la hantise de perdre de vue la ligne médiane car du fait de son relèvement, les phares n'éclai-

raient qu'à une trentaine de mètres et trente mètres de visibilité à 200 Km/h, c'est un peu faible.

J'avais donc peur de monter trop haut et de finir par passer par-dessus avec 20 mètres de chute libre en perspective. Rougerie, habitué de Montlhéry il est vrai, montait jusqu'en haut, je lui « tire mon chapeau ».

De plus, l'anneau est tellement défoncé que pendant quelques tours, j'ai été pris de maux de ventre très violents, au point que j'ai songé à m'arrêter. J'ai estimé que je n'en avais pas le droit car le temps d'aller réveiller Rougerie pour qu'il s'équipe, la Kawasaki qui nous talonnait serait passée devant nous. Parallèlement, je craignais de m'évanouir subitement de douleur, auquel cas je ne me serais certainement jamais réveillé. J'ai donc essayé de me décontracter au maximum en quittant la selle et en m'allongeant de tout mon poids sur le réservoir et le mal a disparu au bout de quelques tours. Ce petit incident m'aura permis de savourer pleinement l'expression « passer un mauvais quart d'heure ».

Plus tard, alors que je roulais aux environs de 190 Km/h, je passe ma 5ème, je lâche l'embrayage, réaccélère, le moteur s'emballe, je pense avoir raté une fois de plus cette damnée vitesse, mais non, la machine part dans tous les sens et je comprends que c'est la roue arrière qui patine.

De toute façon, des incidents de ce genre, je pourrais en relater beaucoup d'autres car ce sont eux qui constituent l'essence même de la course. Ils sont à la base de toutes ces frayeurs: quelle courte mais intense satisfaction de s'en être tiré, de se dire « ce n'est pas pour cette fois ».

Enfin vient l'heure du dernier relais, ce sera le plus long, deux heures, avec non pas l'autorisation mais l'ordre de « rendre la main ». Quel dommage, car le circuit bien que gras, est maintenant entièrement sec, le soleil ayant enfin fait son apparition, et j'aurais aimé profiter pleinement de ces deux dernières heures. Malgré tout, peut-être en est-il mieux ainsi car je suis physiquement et nerveusement à bout. Mes doigts sont tellement douloureux à force d'avoir été crispés sur les leviers que j'arrive à peine à freiner et à débrayer.

Je me promène donc tranquillement, ne dépassant jamais 180 Km/h et je suis très surpris lorqu'une première machine me double dans la ligne droite, je résiste difficilement à la tentation de la rattraper mais il est un temps pour tout. Je reporte donc mon attention sur le public qui n'a jamais cessé d'augmenter depuis le départ (5000 entrées ont été enregistrées durant la nuit, sans les resquilleurs).

J'ai l'impression qu'à chaque passage les spectateurs me regardent comme une bête curieuse, qu'ils analysent chacun de mes mouvements, chacune de mes trajectoires, en un mot qu'ils me jugent. Peut-être se disent-ils que nous n'avons rien d'extraordinaire pour avoir gagné: ce en quoi ils ont raison. Pour mon compte, je suis très loin d'être un « champion », mais ce qu'ils ne savent pas ou ne veulent pas savoir (comme beaucoup de pilotes d'ailleurs) c'est que bien que disposant d'une machine rapide, cette victoire n'a pas été aussi facile qu'ils le supposent. Avant ce Bol d'Or, je n'avais jamais conduit autre chose que des 250, et j'ai pu « apprécier » la différence.

Une 250 permet généralement à son pilote (cette remarque étant particulièrement valable à Montlhéry) de se reposer nerveusement dans les lignes droites, les courbes, l'anneau.

Avec une grosse cylindrée et surtout sous la pluie, il est impossible de relâcher son attention ne serait-ce que pour 50 mètres. Il faut tenir compte de l'adhérence du revêtement (je pense en particulier à ces belles dalles de ciment bien luisantes et défoncées qui constituaient la zone de freinage de sortie d'anneau, devant les tribunes) de l'huile, de l'eau, des pointillés jaunes qui vous font faire des écarts en courbes à près de 200 Km/h, des moindres raccords de revêtements et... des petites cylindrées dont certaines n'avaient plus d'éclairage arrière en pleine nuit.

A chaque tour, certains spectateurs applaudissent, la plupart restent sinon indifférents, du moins immobiles. Ils sont sûrs désormais de notre victoire. Des filles me font de grands signes de la main. Je leur réponds machinalement, qu'elles aillent au diable, que ne donneraient-elles pas en effet pour pouvoir s'afficher avec le vainqueur.

Bientôt, Philippe, mon ami et signalisateur me montre une dernière fois le panneau. Il indique qu'il ne me reste que 10 mn avant la fin de cette aventure, de cette expérience, de cette épreuve.

Dans 10 minutes, je vais me séparer pour toujours de cette merveilleuse machine, d'une partie de moi-même.

Les spectateurs commencent à s'agiter, ils ont envahi les stands et une partie de la piste, ils prennent des photos au pied de l'anneau.

A chaque tour, je m'attends à voir le drapeau à damiers. J'emploie toute ma volonté pour empêcher de demander le maximum à ce moteur, de me lancer à fond sur l'anneau pour pouvoir plonger vers ce drapeau à damiers, symbole de la fin, mais aussi de la victoire.

Il s'abaisse enfin, « ça y est », je prends une profonde inspiration, et

A la sortie du Lycée Périer, l'homme et la machine qu'il a dû acheter (les Japonais seraient-ils parents avec les Ecossais) sont connus de tous et leur départ ne passe pas inaperçu.

J'étais pilote au bol d'or

boucle un dernier tour au ralenti en compagnie de la Kawasaki de Guenard-Morel, 2ème de l'épreuve. Je crois que tous deux résistons difficilement à l'envie de nous tirer une dernière « bourre », sans régime limite, sans obligations ou interdictions de quelque nature qu'elles soient, histoire de pouvoir se griser une dernière fois de vitesse, de ces cadrans, de ce circuit, de ce bruit. J'arrive enfin devant les tribunes, je plonge littéralement dans la foule, j'enlève mon casque, on me demande un autographe que j'ai la plus grande peine du monde à signer.

Je suis heureux, bien sûr, mais vidé. Je suis même trop fatigué pour être ému. Je ne me souviens plus comment je me suis retrouvé debout, je sais que ma mère m'a embrassé, que nous nous sommes soudain retrouvés Michel et moi, avec un micro sous le nez. J'ai entendu « en direct pour l'O.R.T.F. » mais cela me semblait si lointain!

Puis nous avons eu droit à notre tour d'honneur, tous les deux sur la machine, nous qui n'avons pas passé plus d'une minute ensemble lors des ravitaillements. Michel conduisait et cela me faisait une drôle d'impression d'être le passager.

Puis, arrivé devant les stands, je suis allé remercier tous les mécaniciens et techniciens qui nous avaient permis de remporter ce Bol d'Or. J'ai ensuite repris la machine pour la conduire au parc. Michel était derrière, je roulais à 10 Km/h et il m'a dit « Il y a du gravier, fais gaffe de ne pas te casser la gueule ». Nous avions cessé d'être des pilotes pour redevenir de paisibles motocyclistes en ballade dominicale. C'était merveilleux.

Mais pourquoi la course, pourquoi ne pas simplement faire partie de la multitude de motocyclistes qui, se promenant, roulent comme bon leur semble et peuvent goûter aux mêmes joies qu'un coureur sans être obligés d'avoir peur?

Parce que j'aime cette ambiance, qui régne dans les parcs à coureurs, ces bruits, ces odeurs de ricin. Ils laissent sentir la puissance, la vitesse dont sont capables ces bolides. C'est un univers de violence, oui, mais de violence contenue... jusqu'à la course.

Et puis la course, si elle me demande beaucoup, si elle me réclame corps et âme, me permet néanmoins d'oublier certaines réalités, ou plutôt de les dépasser.

Quand je cours, j'oublie tout, je me bats, contre moi-même, contre les autres, j'essaie de forcer mes possibilités, de viser toujours plus haut, c'est-à-dire plus vite, pour me prouver que je peux moi aussi sortir de ma médiocrité. Je tends vers un idéal, déterminé par le chronomètre, et je me réalise enfin à travers ces 200 Kg de ferraille que j'essaie d'amener à la victoire.

Je sais aussi qu'il est fort possible qu'un jour je me dépasse un peu trop et que je finisse entre quatre planches. C'est peut-être aussi une raison supplémentaire qui m'a fait, non pas adopter, mais continuer la compétition.

Un de mes professeurs a dit un jour que toutes les actions d'un individu sont déterminées par la volonté de vie et de mort qui y réside.

Or je crois que cette forme moderne de roulette Russe qu'inclut toute compétition m'excite particulièrement. Quand un individu joue réellement à la roulette Russe, il sait qu'il s'agit d'un suicide à probabilités. On peut donc dire qu'il « veut mourir ».

Quand je cours, je ne veux pas mourir, ce n'est donc pas un suicide, mais je fais néanmoins tourner le barillet. S'il m'arrive un incident, si je dérape et n'arrive pas à redresser, au moment où je chute, j'appuie sur la détente et il est alors trop tard pour revenir en arrière et ce n'est qu'au moment où j'arriverai par terre que je saurai s'il y avait une balle engagée dans le canon.

Je ne suis pas le seul coureur à inclure, dans son amour de la course, cette dernière raison.

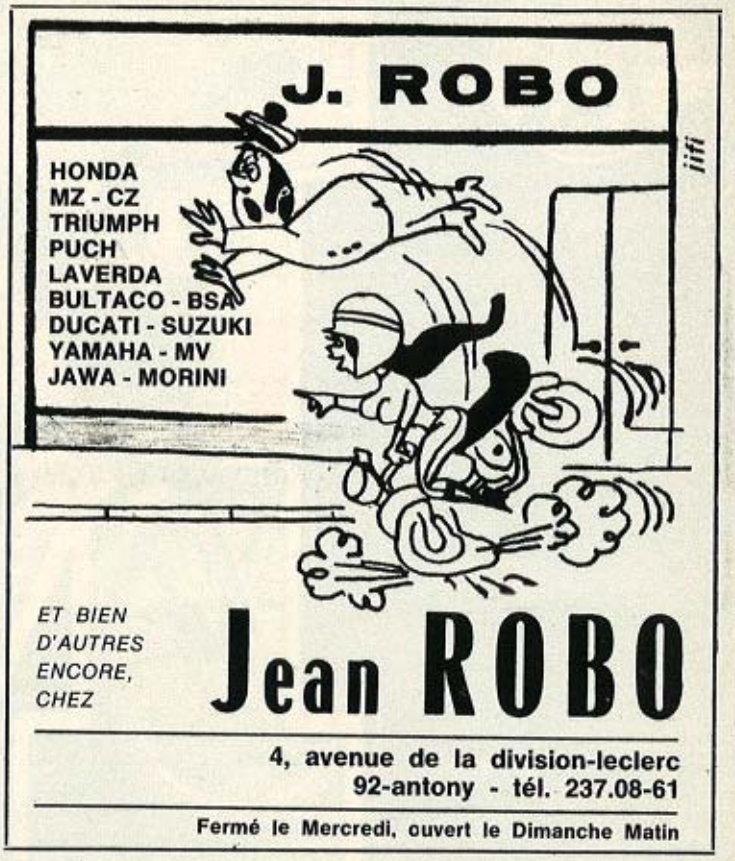
CALENDRIER DES GRANDS-PRIX 1970

12 Avril	CROSS	250 500	ESPAGNE SUISSE
19 Avril	CROSS	500	AUTRICHE
26 Avril	CROSS	250	BELGIQUE
3 Mai	VITESSE		ALLEMAGNE OUEST EIFEL
10 Mai	CROSS	250 500	YOUGOSLAVIE VESOUL-FRANCE
17 Mai	VITESSE		FRANCE
24 Mai	CROSS	250 500	ITALIE FINLANDE
31 Mai	CROSS	250 500	URSS SUEDE
31 Mai	VITESSE		YOUGOSLAVIE
7 Juin	CROSS	250	POLOGNE
12 Juin	VITESSE		T.T.
14 Juin	CROSS	500	TCHECOSLOVAQUIE
21 Juin	CROSS	500	URSS
27 Juin	VITESSE		PAYS-BAS - ASSEN
28 Juin	CROSS	250	GRANDE-BRETAGNE
5 Juillet	VITESSE		BELGIQUE
12 Juillet	CROSS	500	ALLEMAGNE OUEST
12 Juillet	VITESSE		ALLEMAGNE OUEST
19 Juillet	VITESSE		TCHECOSLOVAQUIE
26 Juillet	CROSS	500	ALLEMAGNE EST
2 Août	VITESSE		FINLANDE
2 Août	CROSS	500	BELGIQUE
9 Août	CROSS	250 500	FINLANDE LUXEMBOURG
15 Août	VITESSE		ULSTER-IRLANDE
23 Août	CROSS	250	ALLEMAGNE DE L'EST
30 Août	CROSS	250	SUISSE
13 Septembre	VITESSE		ITALIE
17 Septembre	VITESSE		ESPAGNE
17 Septembre	CROSS	250	AUTRICHE

LES SALONS DE LA MOTO EN 1970

Le calendrier des Salons pour 1970 a été établi ainsi par le Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles:

14-23 Janvier	BRUXELLES
21 Février - 1er Mars	AMSTERDAM
8-15 Mars	VIENNE
2-5 Avril	STOCKHOLM
17-26 Avril	BELGRADE
18-28 Avril	BARCELONE
26-29 Septembre	COLOGNE
1er-11 Octobre	PARIS
fin octobre - 10 Novembre	TOKYO



MOTO CROSS

IMPORTATEUR - DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE

Ets BOUDET Frères

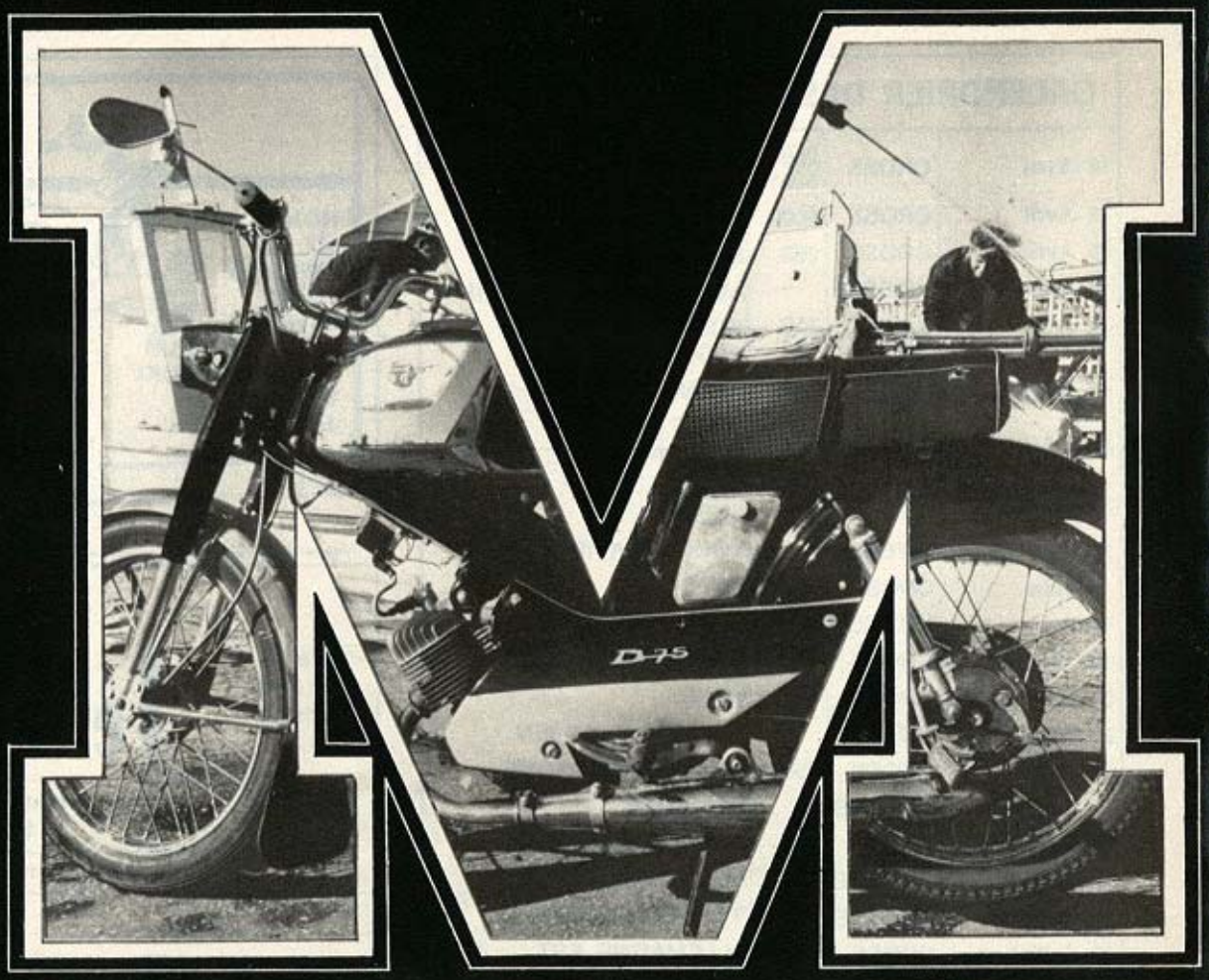
74, Avenue du Quercy - 12 - Villefranche de Rouergue - Tel. 382

RICHARD-MOTOS

87 - 89, Bd Ch. de Gaulle
95 - SANNOIS - Tel. 961-23-10

HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI
MOTO-MORINI - BULTACO - JAWA

... et la moto de cross championne du monde 1969: HUSQVARNA (agent esclusif pour la région parisienne).



UN GROS CUBE A LA FRANCAISE

C'est en effet la plus forte cylindrée actuellement produite dans tout notre hexagone qui va faire l'objet de cet essai. Jusqu'à la mise en vente de sa grande soeur tant

otobécane D/5

attendue, la 125 bicylindre, le D.75 Motobécane a le redoutable honneur de représenter ce qui se fait de mieux en France dans le domaine des deux-roues motorisés.

Motobécane D75

Il est grand temps que cette situation cesse. Toutes les courbes de vente prouvent incontestablement le formidable engouement provoqué actuellement par la moto. Toutes les conditions pour que cette situation ne puisse aller qu'en se développant et en se reconsolidant sont d'ores et déja réunies.

La circulation automobile en ville est devenue impossible: quand on veut avancer on est coincé, quand on veut stationner on ne peut plus s'arrêter. La multiplication des voitures mises en circulation chaque année conduit tout droit à la saturation du réseau. Quant aux autoroutes, le plan de redressement les a abattues. On en aura encore moins cette année que l'année dernière: tout juste 300 Km.

L'absence de vignette, les primes d'assurances relativement limitées et les possibilités de crédit intactes, toutes ces raisons ne peuvent que favoriser le développement de la moto. Même la presse non spécialisée est consciente de ce phénomène. Tout le monde s'en rend compte en France, sauf les constructeurs qui se cantonnent actuellement dans le domaine des utilitaires de petite cylindrée dont la majorité est limitée à 45 Km/h. C'est une catégorie dans laquelle ils n'ont rien à envier à personne. Mais, si pendant les années de vaches maigres le cyclomoteur était resté seul rentable en grande série, il n'en est absolument plus de même actuellement. Il est vraiment dommage que, la preuve étant faite du très haut niveau de notre production en faible cylindrée par rapport aux étrangers, les constructeurs français abandonnent à ces derniers une tranche de marché qu'ils devraient revendiquer et qui est maintenant sur le point de dépasser en rentabilité celle des petits utilitaires. Plus les grosses cylindrées françaises se feront attendre, plus grand sera le retard technique et commercial à rattrapper, et plus difficiles seront l'implantation de ces machines sur le marché et le retour de nos constructeurs à une place qu'ils n'auraient jamais dû quitter.

Extérieurement, bien que très inspiré des précédents modèles de 50 cm³ qui n'ont pas été profondément remaniés depuis pas mal de temps, le 75 présente une ligne agréable, pas trop lourde et n'appelle pas beaucoup de reproches si ce n'est au sujet du vide que l'on trouve entre le cadre et l'ensemble selle - réservoir.

Le garde - boue avant est chromé ainsi que ses tringles de fixation et les tubes inférieurs de fourche. De dimension et de conception correctes ce garde - boue est surtout intéressant par la bavette en caoutchouc dont est munie son extrémité inférieure. On ne trouve pas souvent cet accessoire sur les vélomoteurs actuels, c'est bien dommage! C'est très utile sur un utilitaire et finalement l'esthétique n'en souffre pas trop.

Le frein avant est un simple came dont le cable se trouve sur le flasque droit tandis que la prise du compteur kilométrique est à gauche.

Le phare rectangulaire semble bien proportionné au reste de la machine; il comporte: le tachymètre, le commutateur principal d'éclairage sur le côté gauche et la mise à la masse dessous. Le guidon représente un bon compromis situé au juste milieu entre le cintre plat et le grand guidon à la pépère; frein avant et accélérateur à droite, débrayage, enrichisseur de départ, inverseur (phare-code) et avertisseur.

Le cadre est celui qui équipe toutes les Mobylettes de la gamme haute, si je puis m'exprimer ainsi, depuis des années. Il se compose d'une poutre centrale de forme banane qui relie la colonne de direction à un élément comportant dans sa partie supérieure le tube de fixation de la selle et les attaches supérieures des amortisseurs.

Dans la partie moyenne se trouve le coffre à outils qui la traverse de part en part. La trousse à outils est assez complète (tournevis, clés, démonte pneus, clé à bougie, râpe, colle et rustines). La 75 est également livrée avec une bougie et une chambre à air de rechange. C'est assez rare et intéressant pour mériter d'être signalé, mais il est dommage que les deux capots ne soient pas munis de serrure.

Enfin, la partie inférieure arrière du cadre, supporte l'articulation des bras de suspension. La lacune la plus importante concerne l'absence de tout porte-bagages particulièrement regrettable quand on examine la recherche dont ont fait l'objet les principaux éléments de la machine.

Le moteur, un monocylindre directement extrapolé du 49 cm³ de la marque est fixé en trois points. Le moteur, la boîte et l'embrayage sont en effet séparés. Les ingénieurs ont voulu conserver le maximum de pièces déjà existantes et le moteur, identique dans ses grandes lignes au 49, transmet sa puissance par le même système de courroie qui, au lieu d'aboutir à un plateau démultiplicateur puis à la roue arrière par la chaîne comme sur les modèles automatiques, entraîne un embrayage monodisque et une boîte à cinq rapports placée à la verticale du coffre à outils au centre de la machine.

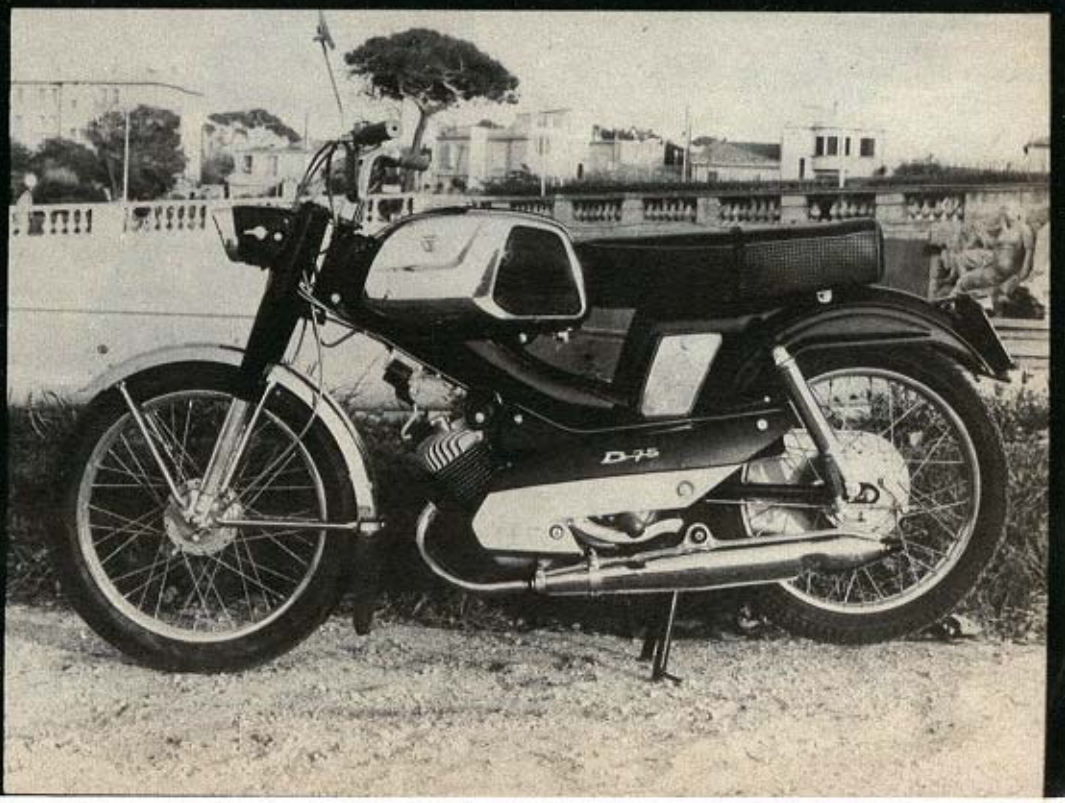
Le sélecteur est à droite tandis que la pédale de frein est à gauche. Le réservoir, muni de flancs chromés et de larges grippe-genoux, malheureusement désormais délaissés par les Japonais eux-mêmes, apporte beaucoup à l'esthétique de l'ensemble: il vient se coller à l'extrémité antérieure de la selle et donne ainsi une touche sportive à ce 75. Sa contenance est raisonnable (8 litres) et comporte une réserve. La selle longue est dépourvue de bourrelets et de dosseret. Vu le caractère et la nervosité de l'engin ces détails ne sont pas indispensables, on y trouve une sangle pour le passager dont la présence, même s'il a plus de 14 ans, est ici admise bien que seules la plaque et la cylindrée différencient ce 75 de son frère le 49 qui lui, est réservé aux passagers de moins de 14 ans.

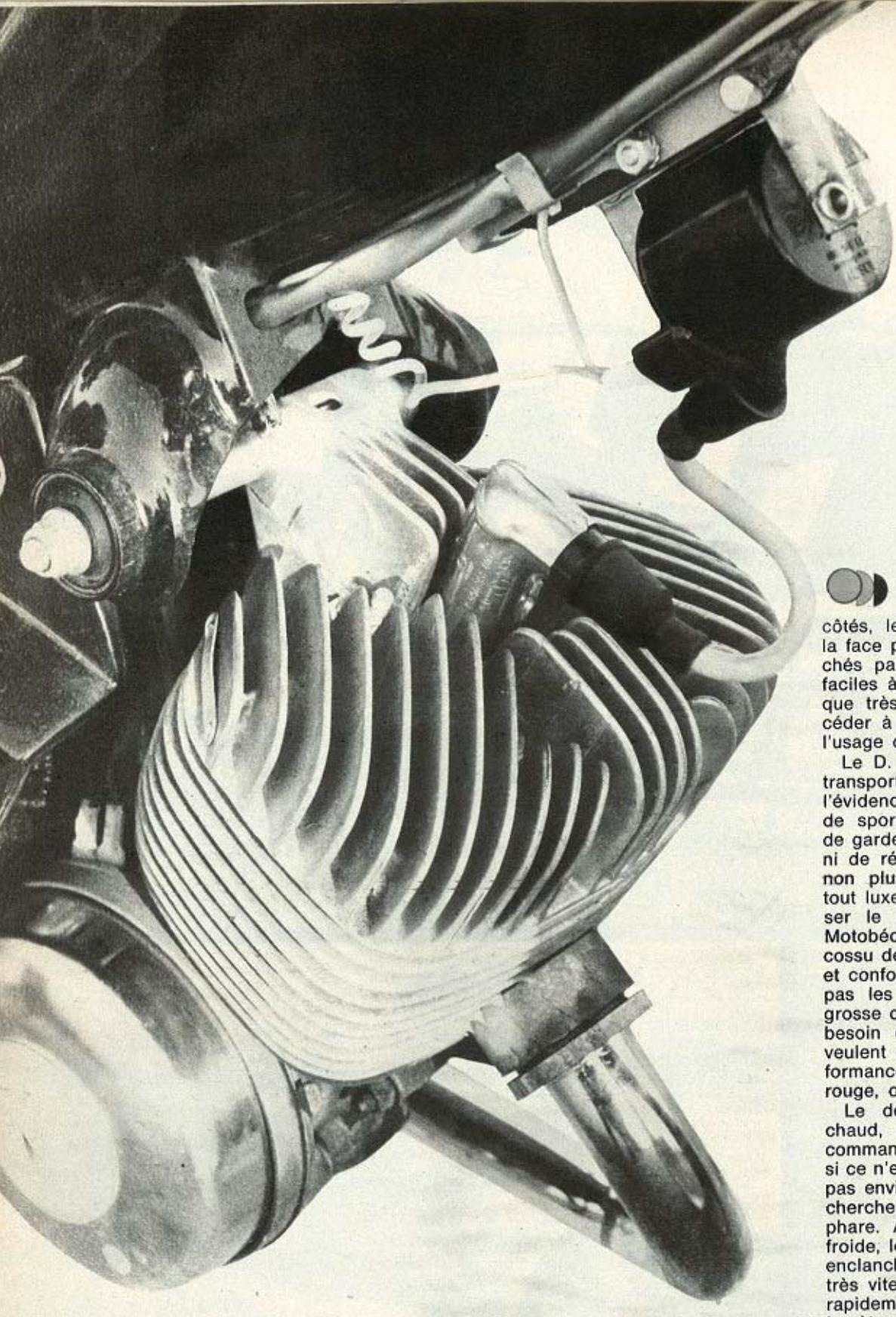
C'est la loi... Le passager a droit aussi aux repose-pieds en série et, en comble du raffinement, ils sont suspendus par l'effet d'un très astucieux système de fixation sur la partie immobile des amortisseurs.

Le D. 75 dispose d'une bonne béquille centrale avec ergot de levage du côté gauche juste sous le pot d'échappement, qui, pour la circonstance reçoit un renfoncement. Il aurait été si facile de le mettre de l'autre côté. Les chaussures ne se bruleraient pas et le pot serait net. De l'autre côté, autre marque d'une finition très soignée, la chaîne travaille sous carter: la propreté et sa longévité en sont d'autant multipliées.

Toujours du côté droit, en arrière du sélecteur se trouve le kick - starter (pédale de démarrage pour les scientifiques académiciens). Enfin, des deux

D-75


D-75



D75

côtés, le système de transmission et la face postérieure du moteur sont cachés par des carters bicolores assez faciles à démonter. L'utilisateur n'aura que très rarement l'occasion de procéder à cette opération quel que soit l'usage qu'il fera de son engin.

Le D. 75 est d'abord un moyen de transport urbain. Il faut se rendre à l'évidence, il n'a rien d'un petit cyclo de sport, pas de faux berceau, pas de garde-boue filiforme et pas de selle ni de réservoir minuscules. Il n'a rien non plus d'un utilitaire dépouillé de tout luxe et de tout confort pour réaliser le maximum d'économie. Le 75 Motobécane est avant tout un outil cossu destiné à transporter rapidement et confortablement tous ceux qui n'ont pas les moyens de s'offrir une plus grosse cylindrée, ceux qui n'ont jamais besoin de rouler très vite, mais qui veulent quand même disposer de performances décentes au pied d'un feu rouge, ou dans les files de voitures.

Le démarrage à froid, comme à chaud, ne pose aucun problème; la commande d'air n'a aucun rôle à jouer si ce n'est pour les flemmards qui n'ont pas envie d'arrêter le moteur en allant chercher la mise à la masse sous le phare. Au début, quand la boîte est froide, les rapports sont un peu durs à enclancher mais cette fermeté disparaît très vite. Le moteur chauffe aussi très rapidement et, après deux ou trois kilomètres sans tirer, on peut ouvrir en grand. Il apparaît tout de suite que le régime maxi se situe très haut, le petit mono en demande toujours et ne semble jamais être limité jusqu'à un très haut régime où, comme tous les deux temps la puissance se stabilise, puis chute sensiblement. Ce régime limite est ici assez élevé (7000 t/mn).

Le moteur est suspendu sous le cadre, la fixation étant réalisée par des bagues en caoutchouc. Le volant magnétique en bout droit de vilebrequin assure l'allumage avec une bobine extérieure placée sous le cadre.

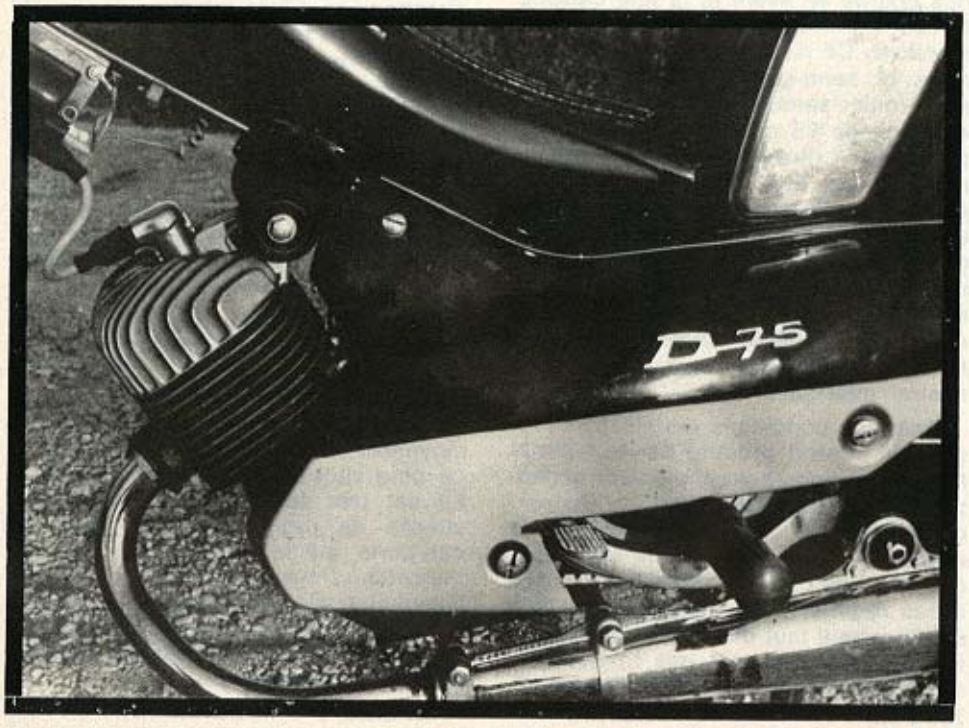
Le phare où sont prévus les passages des cables et le tachymètre encastré forme un ensemble net et agréable.

La consommation s'en ressent assez d'ailleurs, elle varie selon les conditions d'utilisation entre 2,5 litres et 4,5 au 100. Pour la ville, la position idéale est très tranquille, à peu près au milieu de la selle, les bras sont normalement écartés, de par la largeur réduite du guidon, et les genoux pliés à 90° bien collés aux grippe - genoux très pratiques et bien placés.

Les repose-pieds ne sont pas assez larges et on est obligé de tordre ses pieds vers l'extérieur si on veut les utiliser sans actionner le sélecteur ou la pédale de fren. Celle-ci doit d'ailleurs être actionnée avec la plus grande discrétion. Le moindre mouvement brusque du pied gauche provoque le blocage de la roue arrière quelle que soit la vitesse de l'engin et il faut redoubler d'attention sur le mouillé, les pavés ou les graviers. Cette pédale de frein arrière n'a pas assez de course et il serait bon, que tout en conservant sa puissance finale cette commande devienne plus progressive.

L'avertisseur est tout à fait ridicule et ne fait vraiment du bruit qu'à haut régime: quand le moteur tourne normalement il ne fait pas plus de bruit qu'un timbre de vélo. Par contre le gros phare éclaire bien.

Dernière critique en ce qui concerne la conduite en ville, le frein avant, à l'inverse de son homologue arrière, ne donne jamais le résultat qu'on est en droit d'attendre de lui. Peut-être est-ce spécial à la machine essayée mais l'efficacité de ce tambour est dérisoire.

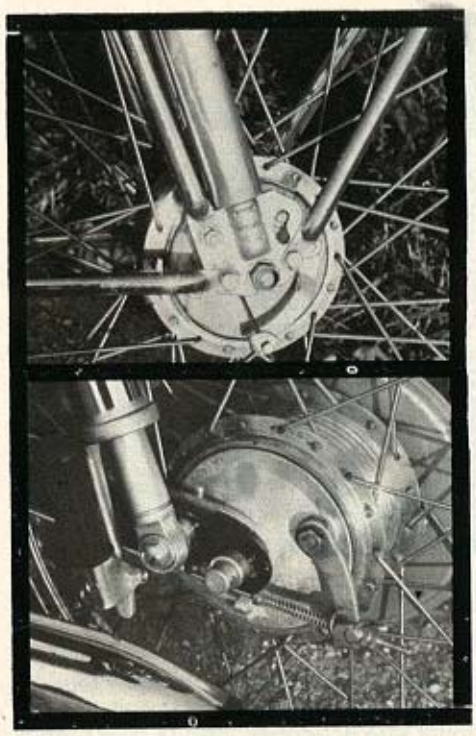


Un carter en tôle emboutie fixé par quatre vis masque entièrement les organes mécaniques du côté gauche. La pédale de frein est à la fois trop haute et trop près du repose-pied.

Motobécane D75

Au chapitre des qualités, je dois d'abord avouer que jamais je n'ai eu l'impression de me trouver sur une Mobylette améliorée. Ce 75 ne chauffe jamais outre mesure et sa boîte cinq rapports donne vraiment d'excellentes accélérations à cet engin. Les performances au démarrage sont celles d'une voiture moyenne (400 m D A 24"9), et on peut vraiment évoluer dans les files de circulation sans aucun complexe, avec toujours un peu de réserve en reprise pour se sortir des situations problématiques. Ajoutons à cela, une souplesse extraordinaire, on repart, en cinquième à 20 Km/h. Pas mal pour un deux temps! La ville est véritablement le domaine du D. 75; la position est bonne, le confort est très satisfaisant et les performances font qu'on ne s'ennuie jamais derrière le guidon.

et sur la route ?



Pas très enthousiasmant, ce frein avant. Un tambour de 120 ou 130 (voire même un 115 mm comme à l'arrière) serait plus adapté. La mortaise en arc de cercle où s'engage le têton d'ancrage du frein permet son dégagement pour le démontage de la roue.

Paradoxalement, le frein arrière est d'un diamètre supérieur au frein avant... et d'une efficacité redoutable. Originellement prévu pour une commande par cable, il est, sur le 75, commandé par tringle.

En effet, le 75 Motobécane est présenté comme une grande routière... par rapport aux cyclos limités à 45 Km/h bien sûr. En fait il s'agissait de savoir s'il pouvait valablement rouler assez longtemps et assez loin sur la route. Là aussi, sans être transcendant, le D. 75 s'est bien comporté. Lorsqu'on est au fond de la selle le dos courbé en avant et la tête baissée, le coefficient de pénétration est un peu amélioré. Ce n'est pas la position couchée ni semi-couchée mais on peut ainsi rouler sans vent et sur le plat aux environs de 75 chrono ce qui est appréciable. A titre d'indication, la vitesse maxi est de 82,5 Km/h mais avec le menton sur le réservoir et les coudes entre les genoux ce qui ne signifie pas grand-chose quand on se réfère au caractère général de l'engin. La quatrième très longue permet de rouler aux environs de 65-70 chrono dans les faux plats et face au vent, pas un gros mistral bien sûr..

Dans les conditions d'utilisation routière, le confort procuré par la selle et les suspensions est simplement acceptable pour une telle cylindrée. On perçoit nettement les irrégularités de la chaussée ainsi que moult vibrations (les plus importantes dans les reprises à bas régime) et la fatigue se fait vite sentir mais il faut bien se rendre compte que la route n'est pas le domaine d'utilisation auquel est destiné le D. 75. Il suffit qu'il ait une vitesse de croisière correcte, et un minimum de confort pour pouvoir faire de courtes randonnées extra muros. (Mais attention au vent latéral; le D. 75 n'aime pas ça et fait des écarts impressionnants!).

Il remplit ces deux conditions très honnêtement. De plus, dans les itinéraires très sinueux, sans vraiment donner l'impression de forcer outre mesure, il permet à son pilote de réaliser des moyennes très honorables. Maniable bien que n'appartenant pas à la catégorie des poids plumes, d'une direction peut-être un peu légère (il n'y à pas de frein de direction) et bien servi par un moteur toujours vaillant, le D. 75 procure en parcours très mouvementé, l'agréable impression d'aller vite. La suspension arrière est ferme mais elle encaisse bien et ne laisse jamais batifoler la roue arrière. Quant à la fourche avant, beaucoup plus souple, elle n'a jamais entravé les passages rapides en courbe, ni même plongé au freinage et pour cause...

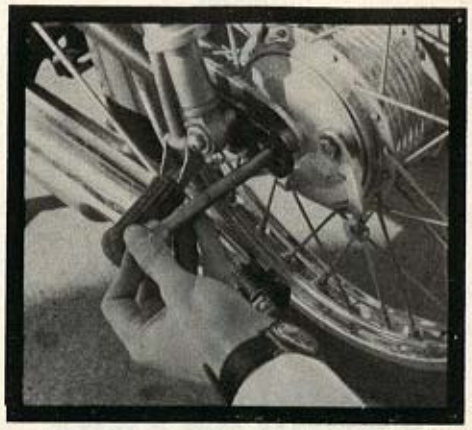
On s'amuse bien dans les petites routes avec le D. 75. Pour ma part j'ai réalisé, sur le routier de la Sainte Victoire un 71,7 Km/h très honorable si on considère la vitesse de pointe. Cette moyenne prouve que, si la rapidité de ce cinq vitesses n'est pas affolante, il lui est très facile de conserver une vitesse de croisière élevée pour sa catégorie même dans des conditions délicates. Dans ce dernier cas interviennent également, pour la réalisation d'une moyenne suffisante, une bonne tenue de route et un freinage efficace bien que très améliorable.

En effet, une fois prévenu et en face d'un passage difficile où la nécessité impérative de freiner apparaît opportune, il suffit d'écraser la poignée du frein

Originale et ostucieuse, la fixation des repose-pieds passager est une spécialité Motobécane. Technique malheureusement rarissime, un très efficace carter en tôle emboutie muni d'un regard protège la chaîne secondaire.

Le jeu laissé par l'enlèvement de la double fourche permet de dégager les pots d'entraînement. La roue sort alors très facilement en laissant la machine sur béquille.

Après avoir fait sauter la tringle de commande et dévissé un écrou, la broche sort relativement facilement et va libérer la double fourche d'ancrage visible entre le bras de suspension et le moyeau.



avant (pour la forme), et de chatouiller la pédale du tambour arrière à la limite du blocage. Avec beaucoup d'habitude, la tactique, si elle est très loin de l'idéal en la matière, se révèle assez efficace surtout par la puissance du frein arrière malheureusement trop peu progressif. Sur le mouillé, sa bonne étanchéité représente malheureusement de nombreuses occasions de chute. On ne sait si c'est une qualité ou un défaut. Le frein moteur n'est pas exceptionnel, il s'agit d'un deux temps ne l'oublions pas, mais on peut s'en servir avec de bons résultats surtout sur les troisième et deuxième rapports.

La boîte est en tous points digne de louanges, l'étagement est bon (une vitesse tous les 15 Km/h environ), le sélecteur est facile à manier dès que la machine a parcouru quelques kilomètres et ne tombe jamais sur de faux points morts. Je n'ai hélas pas étalonné le compteur ni vérifié les vitesses maxi sur les intermédiaires, le dit compteur étant atteint par la maladie de Parkinson. A une vitesse donnée, il couvre en effet pas ses va-et-vient un bon tiers des graduations. A titre d'exemple lorsque la machine est lancée à fond, le compteur indique en permanence de 60 à 100 Km/h sans que l'aiguille puisse rester plus d'une seconde sur la même graduation.

Dernier organe vital: l'embrayage, sa course est bonne et il ne chauffe ni ne faiblit même après l'usage intensif qu'en appelle une petite cylindrée accouplée à une boîte cinq vitesses. Par contre la transmision primaire par courroie trapézoïdale crantée prête le flanc à la critique. D'abord les démarrages en première la font patiner, même quand le mécanisme colle, la transmission de puissance n'est pas instantanée, ceci uniquement pour les départs en première, car au passage des autres vitesses ce phénomène disparaît et les montées à la volée sont parfaitement réalisables sans patinage aux réembrayages. Ensuite la courroie est appelée à se détendre plus ou moins vite selon l'utilisation et la façon de piloter. Or pour la retendre c'est toute une histoire, et c'est assez compliqué pour que je préfère vous l'expliquer par une photo légendée.

Ce petit ennui d'entretien mis à part, le bilan d'utilisation du D. 75 se révèle positif: je lui ai trouvé une ligne agréable malgré sa sinistre couleur noire, une finition correcte, de bonnes performances, grâce à un moteur endurant et très propre ce qui ne gâte rien,. un embrayage sans problèmes d'utilisation, et un confort à la hauteur de l'ensemble. J'ai quand même regretté l'absence de frein avant, la sensibilité excessive de son frère de derrière, et l'absence d'avertisseur et de tachymètre sérieux.

C'est un excellent outil pour la ville, et un engin amusant à piloter dans les « petits coins ».

Il peut faire de la route mais son pilote se lassera avant lui.

L'entraînement du moyeu est réalisé par quatre plots garnis de caoutchouc. La broche est visible derrière le flasque portant les segments de frein. Au premier plan à droite la double fourche d'ancrage fait également office d'entretoise.

Les plots du moyeu s'emboîtent dans des logements ménagés dans une pièce en alliage léger coulé vissée sur le pignon arrière.

Le frein n'est pas exactement central et la frette est facilement visible. Les segments en alliage léger comportent une nervure de renfort du côté de la came de commande (arrière plan de la photo). Les garnitures sont collées.

Le point de vue du Technicien

D75

Le D75 que nous allons examiner maintenant est étroitement dérivé du 50 cm³ D52. Si ce n'étaient le sigle et quelques détails de finition qui diffèrent, il serait d'ailleurs facile de les confondre.

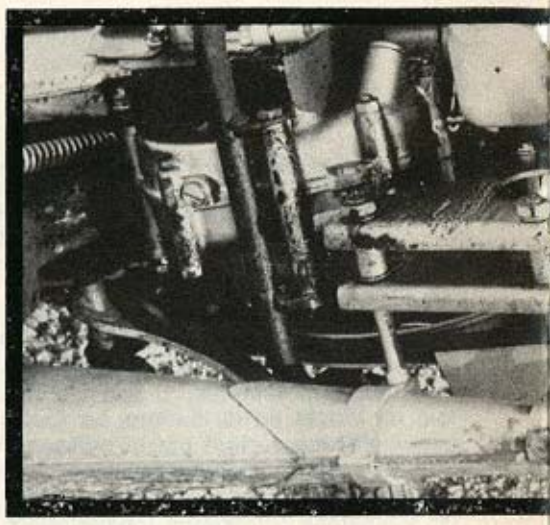
Le moteur est, ici, totalement indépendant de la boite de vitesses. L'aspect est sans doute moins flatteur qu'avec un bloc moteur, mais cette solution n'est pas sans présenter des avantages. Il est, par exemple, bien pratique, pour la révision de l'embiellage, de ne pas avoir à démonter la boite de vitesses. Sur les deux-temps où la température du carter pompe a une influence non négligeable sur le remplissage, le carter séparé est aussi plus facile à refroidir. Motobécane n'a pas exploité cet avantage, il aurait cependant été facile de garnir copieusement le carter d'ailettes. L'adoption d'une transmission primaire (que nous verrons en détail plus loin) utilisant une courroie trapézoïdale assez tolérante en ce qui concerne l'alignement a permis le montage souple du moteur tout en conservant la boite de vitesses fixe. Ainsi l'alignement de la chaîne secondaire est stable et la pédale de sélecteur, tout en étant montée directement sur la boite, ne suit pas les vibrations du moteur.

Le démontage de réservoir laisse apparaître l'absence de tout élément supérieur pour le cadre. Nous avons donc affaire à un cadre ouvert comme sur la majorité des Mobylettes.

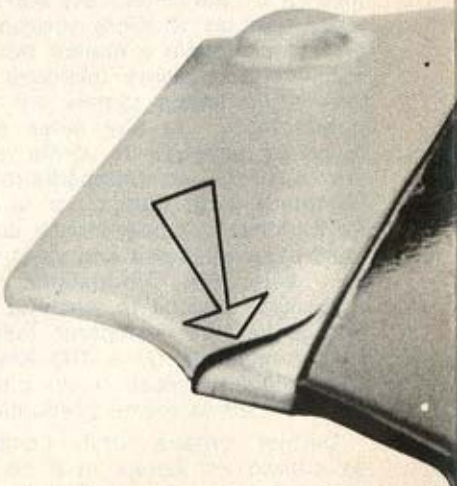
Les monocylindres ne brillant pas particulièrement par leur équilibrage, Motobécane, a donc effectué le montage du moteur sur bagues de caoutchouc trois points. Les deux premiers points sont aux extrémités d'un axe fixé à l'arrière de la culasse. Le troisième point est muni d'une mortaise de réglage permettant, en faisant basculer le moteur autour de l'axe constitué par les deux premiers points, d'effectuer la tension de la courroie. Les choses se compliquent quand on pense à l'échappement. D'une part le montage souple du moteur entraîne l'obligation pour l'échappement de suivre les vibrations du moteur, d'autre part, lors de la tension de la courroie, l'échappement va suivre le basculement général et un centimètre de débattement de l'axe de moteur se traduira par quatre centimètres à l'extrémité du pot d'échappement.

Le pot d'échappement est fixé en trois points. Les deux premiers sont constitués par des tiges vissées sur deux plaques boulonnées au carter moteur. Il n'était évidemment pas question de compter sur la fixation au cylindre! Une patte fixée au cadre et utilisant une bague de caoutchouc constitue le troisième point.

Pour compenser le débattement de tension de courroie, on fait pivoter le pot autour du premier point de fixation, le tuyau pouvant alors basculer dans l'entrée du pot tandis que le deuxième point se déplace dans une mortaise prévue à cet effet. L'avancement de l'échappement provoque

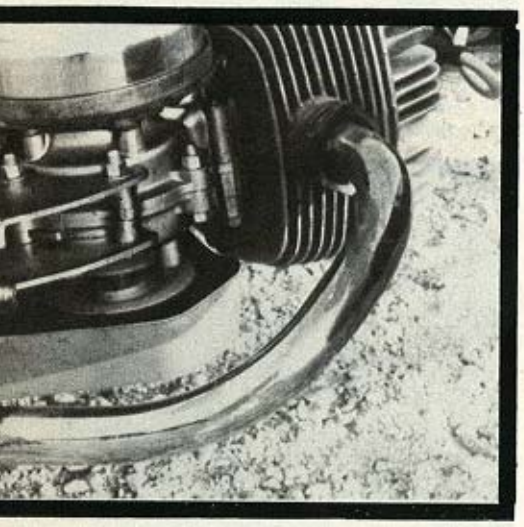


Ces grandes plaques sont essentiellement destinées à fixer l'échappement au moteur! Ce dernier étant monté souple, l'échappement doit suivre ses déplacements. A dire vrai, les plaques servent également au réglage de la tension de la courroie...



Malgré le montage souple du moteur et des carters latéraux, l'effet destructeur des « vibrures » est clairement visible (flèche).

Henri Brun vous montre la méthode pour retendre la courroie de transmission primaire.



un mouvement pendulaire de la patte de fixation arrière.

Hormis ce montage spécial, le moteur est assez classique. Le petit carter est à plan de joint vertical, il supporte un embiellage assemblé sur deux roulements à billes. La bielle monobloc en acier matricé tourne sur aiguilles à la tête comme au pied avec des diamètres d'axes confortables: 18 mm pour le maneton, 11 mm pour l'axe de piston.

Le cylindre en alliage léger avec alésage chromé dur est généralement considéré comme une technique noble, coûteuse et, en tant que tel, il est souvent réservé aux machines de compétition. Les ingénieurs français n'ont pourtant pas hésité à l'employer sur des modèles de tourisme. Nous l'avons déjà rencontré sur le Peugeot 50 SP et Motobécane l'a également retenu pour son 75. Les avantages de ce système sont indéniables.

En tout premier lieu vient l'excellent refroidissement ainsi permis grâce à la très bonne conductibilité thermique de l'aluminium. Cet avantage se manifeste autant par rapport aux cylindres en fonte qu'à ceux en alliage léger chemisé où la retransmission des calories entre le cylindre et la chemise est souvent aléatoire (cf « Métalic Bond Yamaha et Al Fin). Ici, le dépôt de chrome étant obtenu par voie électrolytique, il est en contact parfait avec l'alliage léger. Cette caractéristique est particulièrement précieuse sur les deux-temps dont le cylindre est thermiquement très chargé.

Le chrome présente également de très bonnes qualités de résistance au frottement, au moins l'équivalent des meilleures fontes.

Les coefficients de dilatation pour le cylindre et le piston étant voisins, il est alors possible de réduire le jeu, donc de limiter le bruit de fonctionnement à froid.

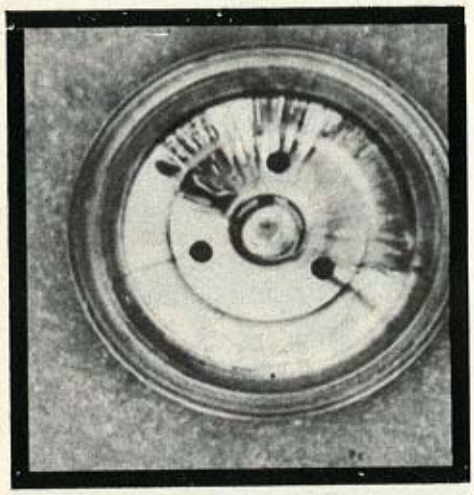
Enfin il représente un gain de poids toujours intéressant.

Le même phénomène s'est produit au garde-boue arrière (flèche) ce qui entraînait des mises en résonnance de la plaque de police.

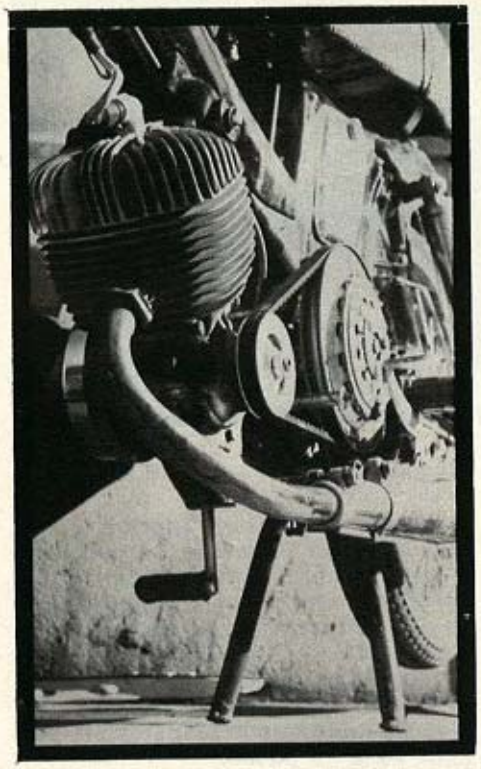
La chambre de combustion de la culasse équipant notre D 75 d'essai était du type polyhémisphérique, c'est-à-dire, en fait, constituée de plusieurs portions d'hémisphères, ici trois. Ce type de chambre vraisemblablement adopté pour augmenter le turbulence de compression est peu répandu, la plupart des 75 sont équipés d'une chambre hémisphérique simple.

L'ailettage, tant de la culasse que du cylindre, est très fourni et est surtout développé dans le sens de la largeur.

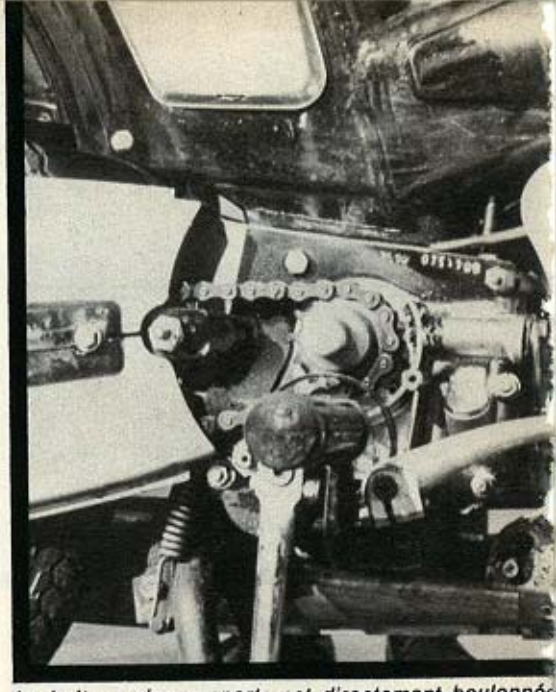
Le cylindre est alimenté par un carburateur Gurtner de 16 mm avec une très longue pipe d'admission. Chez Motobécane, les services de recherche ont toujours accordé une très grand importance à l'étude des phénomènes pulsatoires (cf la pipe d'admission du moteur « Isodyne »



La présence d'huile dans un embrayage à sec n'est pas une condition idéale. C'est pourtant ce qui est arrivé à notre D. 75 par la faute d'une bague d'étanchéité très symbolique, qui devra être sérieusement re-etudiée.



La disproportion entre les volumes respectifs du carter et du cylindre est une caractéristique courante sur les deux-temps modernes. A la partie supérieure du carter, juste en dessous le cylindre, on aperçoit le contour extérieur de l'amorce d'un canal de transfert. Remarquer le départ de la poulie qui doit provoquer une fatigue du roulement gauche.



La boite a cinq rapports est directement boulonnée au cadre. Une mortaise dans les plaques permet de conserver sensiblement l'horizontalité du po

La transmission primaire se fait par courroie trapé zoïdale crantée. Un embrayage monodisque à se à ressort diaphragme se trouve à l'entrée de l boite de vitesse. Remarquer la forme et la longueu

équipant le Cady). Cette étude s'avère payante puisque nos essais ont révélé une très agréable souplesse qui ne peut qu'être la bienvenue sur un véhicule à vocation essentiellement urbaine.

Les D52 et D75 sont probablement les seules machines produites à ce jour équipées d'une liaison entre le moteur et la boite de vitesses par une courroie trapézoïdale. Ce type de transmission n'est pas sans avantages. Nous avons déjà vu qu'il autorisait un montage souple du moteur permettant théoriquement de filtrer les vibrations.

L'essai prouvera, qu'en fait, il en subsistait suffisamment pour provoquer des fentes dans les tôleries.

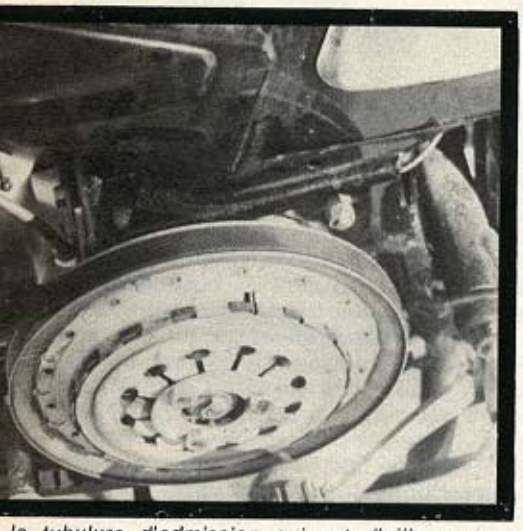
On peut également mettre au crédit de la courroie un silence certain et une très grande souplesse de fonctionnement.

Il ne faut pourtant pas chercher à se dissimuler que l'argument décisif a été le prix de revient. Aussi bien en elle-même que par l'absence de carter étanche, elle est très économique. Ces courroies sont, schématiquement, constituées d'une âme textile enrobée de caoutchouc synthétique. Suivant les faces, les fonctions différent ainsi que les compositions du caoutchouc pour s'y adapter. Sur les flancs, par exemple, c'est l'adhérence et la résistance au frottement qui sont recherchées, sur la périphérie ce sera la résistance à la traction, tandis que sur l'intérieur, des crans limitent le travail de compression demandé au caoutchouc.

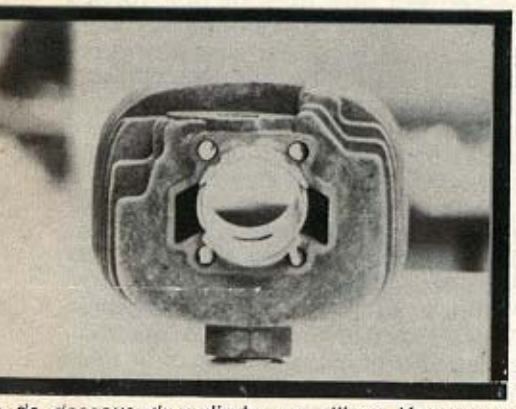
Il n'en reste pas moins vrai que le système repose entièrement sur l'utilisation de la seule adhérence et que, malgré la modicité du couple à transmettre la surface de contact sur la petite poulie en sortie de moteur est assez réduite. Nos essais ont permis

La forme polyhémisphérique de la chambre de com bustion est vraisemblablement adoptée pour amé liorer la turbulence de compression, donc la com bustion.

échappement lors du débattement de tension à la urroie. Sous l'effet des vibrations, l'écrou a d'ail-urs choisi la liberté.

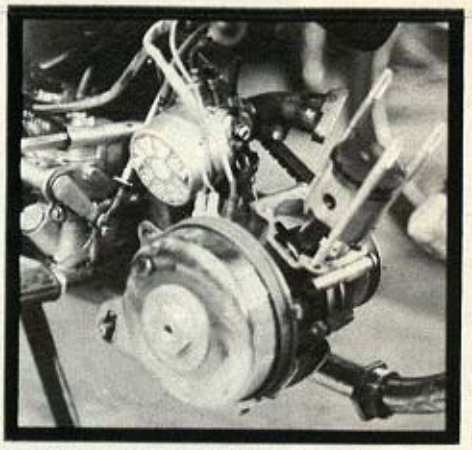


la tubulure d'admission qui est d'ailleurs sou-ue par une patte fixée au carter pour limiter le te-à-faux.



de dessous du cylindre en alliage léger avec ésage chromé dur. La qualité de la fonderie est arquable. Remarquez l'inclinaison des canaux transfert.

Sur la plaque de tôle pliée, soudée à la partie inférieure du cadre et sur laquelle est fixée la boîte, un tube transversal est soudé; ses extrémités aplaties et coudées reçoivent l'axe de la fourche oscillante et la patte de fixation du pot. Une mortaise lui permet de suivre les mouvements d'avant en arrière du moteur lors de la tension de la courroie.



Le démontage du cylindre et de la culasse ne pose pas de problèmes particuliers, le moteur restant en place même sans sa fixation à la culasse. Sur la face avant de la boîte de vitesses, le levier de commande de l'embrayage qui s'effectue, à la mode anglaise, au travers de l'arbre primaire avec une bille de poussée.

de déceler des glissements dans la transmission lors des accélérations énergiques et il semble bien que ce soit la courroie qui en soit responsable.

L'embrayage est un monodisque à sec à ressort diaphragme donc semblable dans son principe à celui de la T150 Triumph. Bien sûr la technique de réalisation diffère totalement!

Ce mécanisme nous a donné toute satisfaction bien que le démontage ait révélé la présence d'huile provenant de la boîte de vitesses. L'étanchéité est en effet censée être réalisée par une vague bague en caoutchouc synthétique qui semble avoir été découpée dans un tuyau d'arrosage! Il serait bon qu'un système un peu plus sérieux soit utilisé.

La boîte à cinq vitesses est la même que celle de la D52. C'est une boîte en cascade avec engrenages à taille droite toujours en prise. Le crabotage est central et s'effectue par un doigt coulissant dans une fente pratiquée dans l'arbre secondaire. Ce doigt est commandé par une tige et une butée à billes.

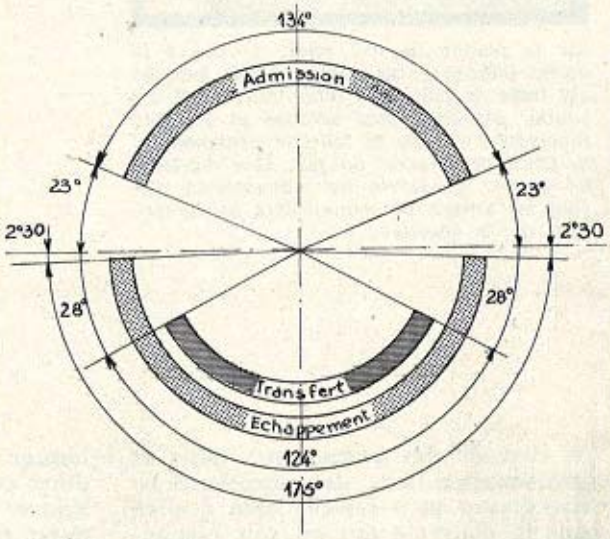
Le mécanisme de sélection est placé à l'extérieur, du côté gauche, sous un carter rapporté. Il est du type à cliquet oscillant et, mieux qu'une longue et fastidieuse description, le dessin de l'éclaté de la boîte vous montrera son fonctionnement.

Les deux arbres de la boîte de vitesses sont placés dans un même plan horizontal et c'est le pignon du kick engrenant avec le pignon secondaire du premier rapport qui barbotte dans l'huile et la projette sur les autres pignons. Il est d'ailleurs, à cet effet, muni d'un tambour.

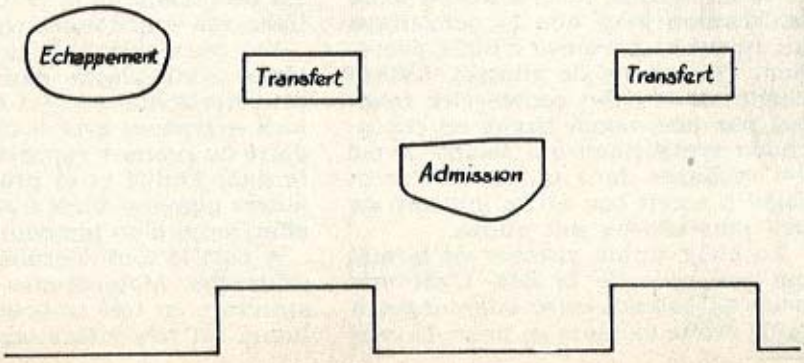
A part la toute dernière 125, la totalité des Motobécanes utilise une structure en tôle emboutie. Cette solution est très intéressante. Elle per

Si le coffre est exigu, il est bien garni! A noter qu'une chambre à air, qui ne figure pas sur la photo, est egalement fournie.

Le carter de transmission secondaire est complété à l'avant par un petit élément qui masque le pignon de sortie de boîte. Le coffre à outils occupe une fenêtre ménagée dans le cadre et fermée de chaque côté par un couvercle maintenu par un bouton en matière plastique vissé.



La seule lecture du diagramme peut induire en erreur. Si les angles d'admission et d'échappement peuvent paraître importants, on peut remarquer, sur le développement du cylindre, que les lumières correspondantes sont arrondies. Ainsi, pendant les premiers degrés d'échappement et d'admission, la section de passage offerte aux gaz reste très limitée.



met d'obtenir des caissons à parois minces dont la résistance en torsion est toujours assez élevée avec la possibilité d'adapter la section aux efforts locaux. La partie essentielle est constituée par une poutre pratiquement rectiligne reliant la colonne de direction au support de boite sur lequel est soudé un tube supportant l'axe de suspension arrière.

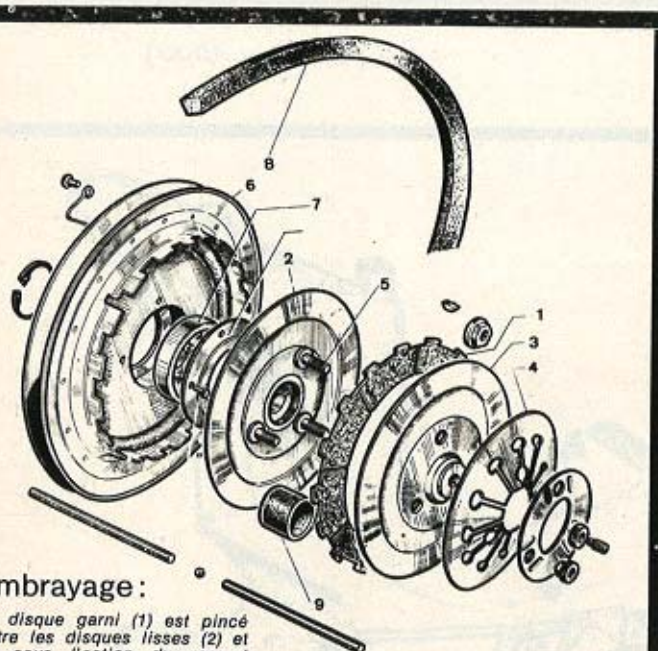
Un autre caisson supportant le tube de selle et les supports d'amortisseurs est soudé à cette poutre. C'est essentiellement la jonction entre la poutre et ce caisson qui va encaisser les réactions des amortisseurs arrière et le poids du pilote. Une telle structure ne peut être adoptée que pour une production en série importante. Les investissements nécessaires à sa fabrication, presses en particulier, ne peuvent être amortis que sur un grand nombre d'exemplaires alors qu'un cadre tubulaire peut être construit à l'unité. Dès que les cadences sont importantes, le prix de revient devient très intéressant mais il faut remarquer qu'il est alors difficile d'apporter des modifications.

Si la colonne de direction est classiquement montée sur billes, la fourche oscillante arrière s'articule sur des silent-blocs. L'entretien est ainsi réduit à sa plus simple expression. Considérant le poids de la machine et les efforts retransmis par la roue arrière, il est très logique de négliger les déformations du caoutchouc et d'affirmer que le guidage est parfait.

Les éléments de suspension arrière

Boîte de vitesses:

1 - Arbre primaire. 2 - Arbre secondaire. 3 - Doigt de crabotage. 4 - Tige de commande. 5 - Roulement de commande. 6 - Levier de commande. 7 - Cliquet oscillant. 8 - Secteur denté. 9 - Levier support du cliquet. 10 - Axe de sélecteur. 11 - Axe de kick. 12 - Pignon de kick. 13 - Roue libre de kick. 14 - Axe de commande d'embrayage. 15 - Pignon de sortie de boîte. 16 - Pédale de sélecteur. 17 - Pédale de kick.



Embrayage:

Le disque garni (1) est pincé entre les disques lisses (2) et (3) sous l'action du ressort diaphragme (4). Les goujons (5) servent à la fois à maintenir le diaphragme et à solidariser le disque (3) du disque (2) qui est lui-même fixé par cône et clavette sur l'arbre primaire de la boîte de vitesses.
Le plateau (6) est centré par un roulement (7) sur le moyen disque (2), il reçoit le mouvement par la courroie (8) et entraîne le disque garni (1) par des cannelures. L'étanchéite autour de la tige de poussée est censée être réalisée par cette bague de caoutchouc (9).

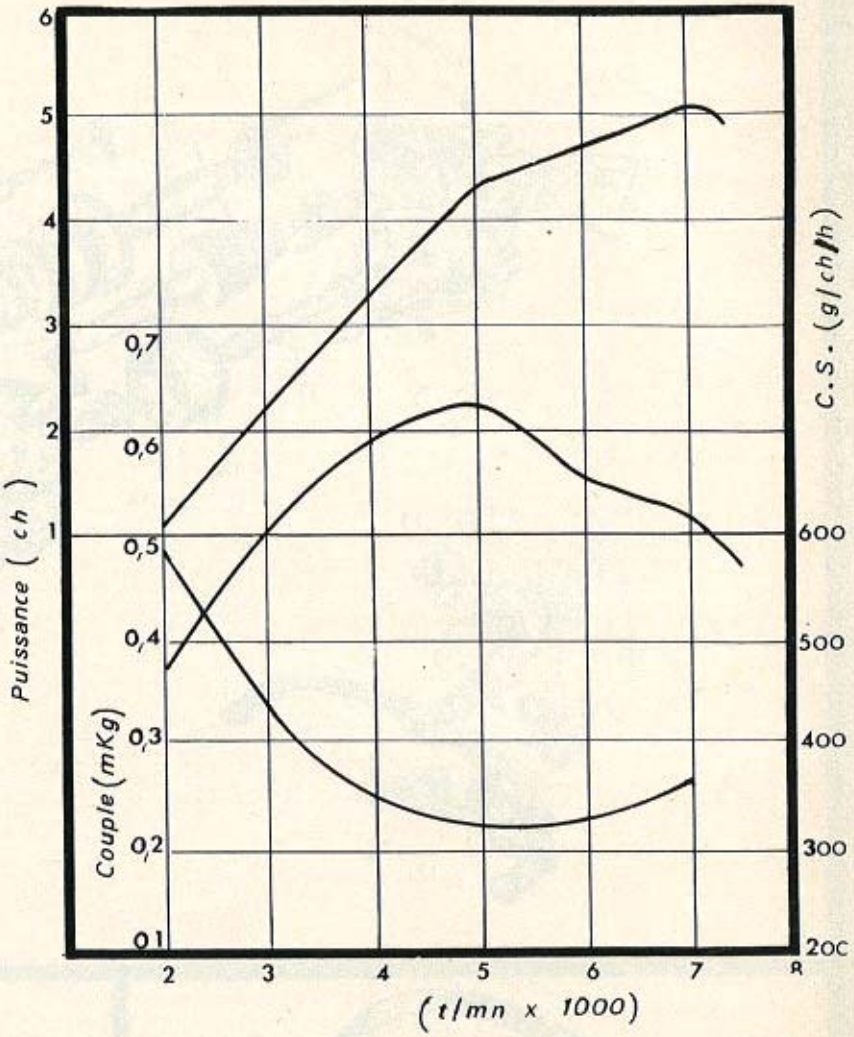
Fourche:

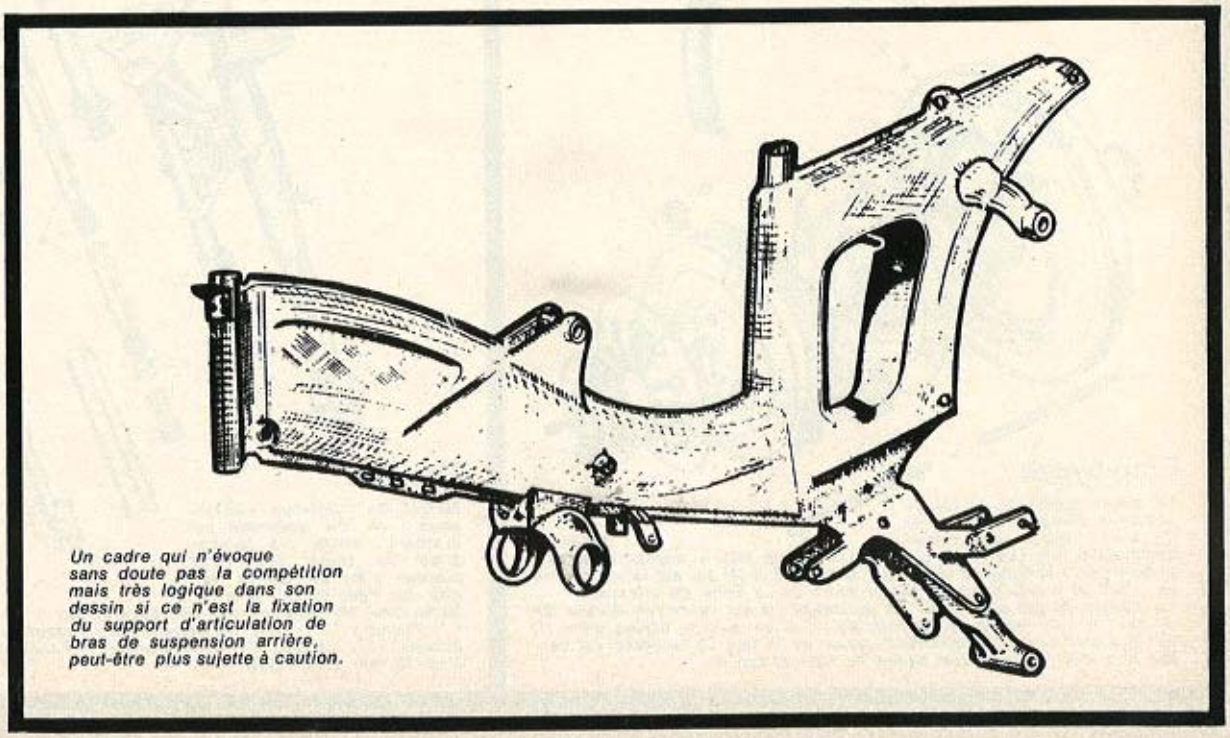
Malgré de nombreux « enjoliveurs » en tôle emboutie qui viennent l'étoffer, la fourche avant est plutôt maigrelette puisque c'est en fait la rigidité des tiges (1) qui sera déterminante. Ne vous fiez pas aux apparences:
1 - Plongeur. 2 - Tube de fourche. 3 - Ressort extérieur. 4 - Ressort interieur. 5 - Bagues. 6 - Entretoises. 7 - Tubes de direction (le reste n'est là que pour l'oeil).

Motobécane D75

sont constitués d'un amortisseur hydraulique et d'un ressort hélicoïdal coaxial.

La fourche avant est beaucoup plus primaire, l'amortissement est simplement confié aux frottements internes. Elle est évidemment directement dérivée des fourches équipant les autres Mobylettes. Nous pensons d'ailleurs que c'est cette ressemblance très marquée avec les 50 cm³ qui a limité la diffusion de cette machine. Techniquement très intéressante, l'essai a révélé des performances fort honorables qui mériteraient une diffusion beaucoup plus importante. Pour notre part, nous considésons d'ailleurs que c'est cette ressemtion urbaine, cette machine n'est pas loin de constituer l'idéal. Enfin, n'oublions pas qu'elle aura préparé la clientèle à la venue tant attendue de la 125.





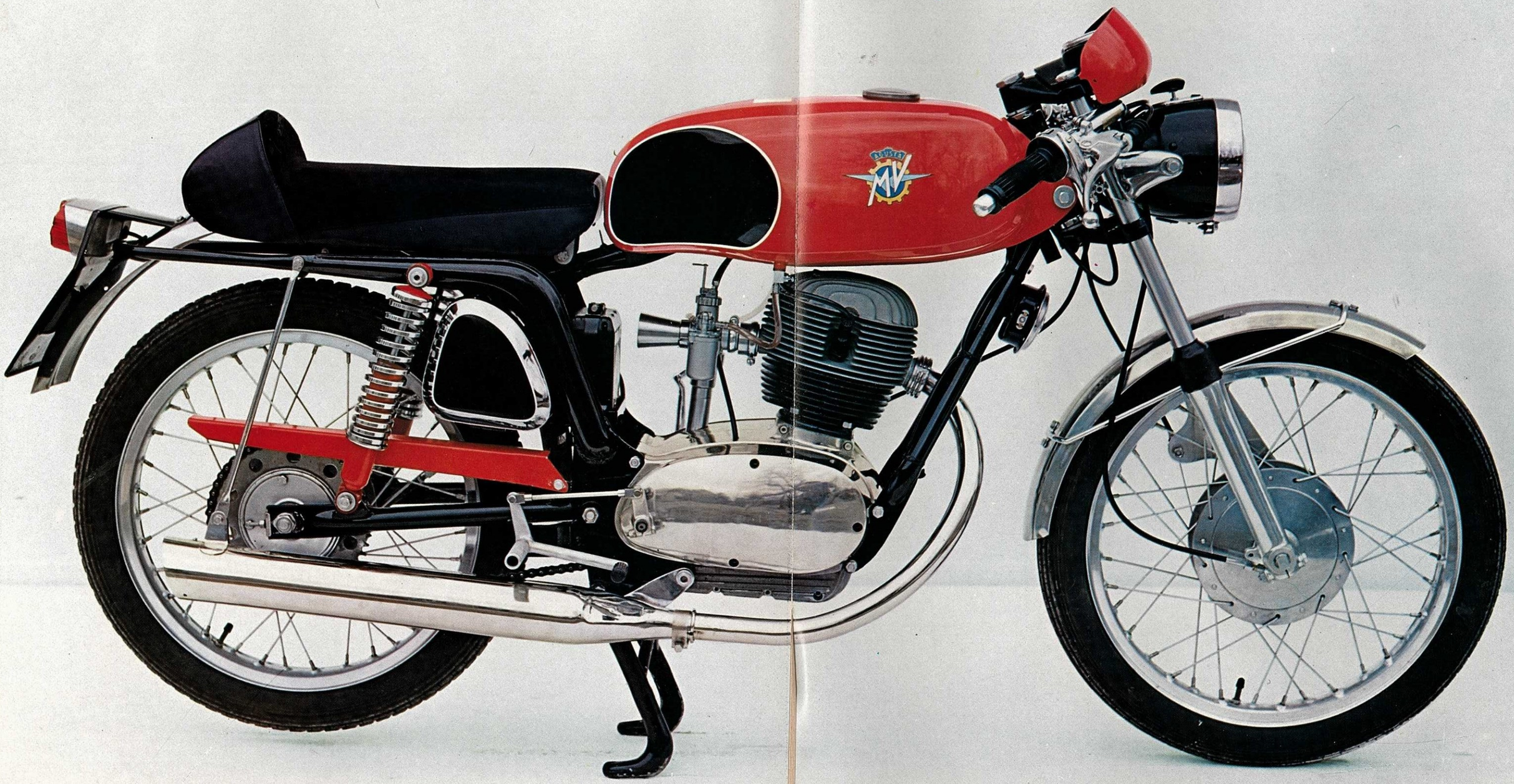
Un cadre qui n'évoque sans doute pas la compétition mais très logique dans son dessin si ce n'est la fixation du support d'articulation de bras de suspension arrière, peut-être plus sujette à caution.

MV Agusta 125 G.T.L. "S"

Moteur: monocylindre quatre temps
Soupapes en tête commandées par culbuteurs
Alésage et course 53/56
Cylindrée 123,546 cm^3
Puissance 13 ch SAE

Boîte: 5 rapports

Vitesse: 120 Km/h



EDITION MOTOCYCLISME

Caractéristiques Techniques

MOTEUR

Architecture
Moteur séparé. Monocylindres incliné de 30° sur la verticale.
Alésage et course 47/41,8.
Rapport Course/Alésage 0,89.
Cylindrée 72,571. Cycle 2 temps.
Refroidissement par air.

Culasse
Fixation par goujons vissés dans le carter.
Chambre de combustion polyhémisphérique.
Taux de compression 10.

Cylindre
Matière: alliage léger, alésage chromé dur.
Lougueur de l'emboîtement dans le bloc: 18 mm.
Fixation par les mêmes goujons que la culasse.

Piston
Matière: alliage léger hypersilicé.
Fond plat. Diamètre de l'axe 11 mm. 2 segments.

Distribution
Balayage par contre courants suivant deux boucles.
Carter pompe, deux transferts.
Admission déterminée par la jupe du piston.
Diagramme symétrique.

Carter
Matière: en alliage léger moulé en coquille.
Plan de joint vertical perpendiculaire au vilebrequin.

Embiellage :
Vilebrequin assemblé, en acier.
2 paliers sur roulements à billes.
Diamètre des tourillons 17 mm.
Diamètre du maneton 18 mm.
Bielle monobloc en acier matricé.
Articulation tête de bielle sur aiguilles Longueur 12 mm.
Articulation pied de bielle sur aiguilles Longueur 7 mm.

Lubrification
Par mélange (B.P. Zoom) à 6%.

Alimentation
Carburateur Marque Gurtner.
Diamètre de passage 16 mm.
Filtre à air à élément métallique et silencieux d'admission.
Réservoir de carburant en tôle d'acier emboutie.
Capacité: 8,8 litres.
1 robinet (avec filtre) à trois positions: Fermé-Réserve-Ouvert.

Allumage
Système volant magnétique Novi.
Bobine extérieure.

Caractéristiques de performances
Puissance maximum: 5,05 ch à 7000 t/mn.
Couple maximum: 0,623 mKg à 4000 t/mn.
Puissance spécifique: 67,3 ch/l
Couple spécifique: 8,33 mKg/l
Consommation spécifique minimum: 322 g/ch/h à 5.000 t/mn.

TRANSMISSION

Primaire
Côté gauche. Type par courroie trapézoïdale. Carter de protection en tôle emboutie.
Rapport 2,557 (180,5/70,6).

Embrayage :
Monodisque à sec. Position: en bout de boîte. Carter de protection en tôle emboutie.
Commande manuelle par câble à la poignée gauche.

Boite de vitesses
5 rapports. Pignons à taille droite. Commande: Sélecteur simple. Côté droit.
Position des rapports se'on les normes allemandes.
Rapports de transmission: 1ère: 4,37 (48/11) 27,1%; 2ème: 2,69 (43/16) 44,1%; 3ème: 1,855 (39/21) 63,8%; 4ème: 1,4 (35/25) 84,7%; 5ème: 1,185 (32/27) 100%.

Secondaire
Par chaîne sous carter complet en tôle emboutie.
Rapport 3,075 (40/13).

PARTIE CYCLE

Cadre
Type Coque en tôle emboutie et soudée.
Fixation axe de fourche AV sur roulements à billes.
Fixation axe de fourche AR sur silentblocs.

Suspension :
AV: fourche télescopique.
Ressorts hélicoïdaux.
AR: bras oscillants.
Amortisseurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux coaxiaux.

Roues et pneus
Jantes Acier chromé Rigida.
Pneu Avant: 2,75-17 Michelin.
Pneu Arrière: 2,75-17 Michelin.
Roue arrière à broche.

Freins
AV: tambour central en alliage léger fretté, simple came.
Commande par cable. 100 mm.
Largeur de garniture 23 mm.
Surface de freinage 72 cm².
Surface de garniture 36 cm².
Ancrage par ergot et mortaise dans le bras de fourche droit.
AR: tambour central en alliage léger fretté, simple came.
Commande par tringle.
Diamètre 115 mm.
Largeur de garniture 23 mm.
Surface de freinage 83 cm².
Surface de garniture 40 cm².
Ancrage par ergots sur le flasque et le bras de suspension avec double fourche amovible.

Equipement électrique
Phare: Luxor 142 rectangulaire 130/75.
Avertisseur Transval TR5
Feu AR Maly.
Commande du stop: néant.
Tachymètre: Huret totalisateur gradué jusqu'à 120 Km/h.
Interrupteur d'éclairage sur le phare. Inverseur: au guidon.

REGLAGES

Culasse
Ordre de serrage en croix.
Couple de serrage.

Allumage
Ecartement des contacts 0,35-0,40 mm. Avance 1,5 mm.
Ecartement des électrodes 0,6 mm.

Carburateur
Gicleur principal 74.

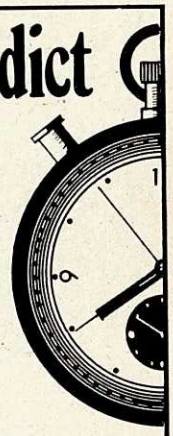
DIMENSIONS & POIDS

Longueur h t: 1,80 m.
Empattement: 1,19 m.
Largeur guidon: 60 cm.
Hauteur guidon: 90 cm.
Hauteur selle: 82 cm.
Garde au sol 0,11 m.
Poids: 63 kg.

PRIX

1760 Frcs.

Le verdict du chrono



PERFORMANCES
Développement: 25,2 Km.
Meilleur tour, départ arrêté: 23' 12" soit 65,2 Km/h.
Meilleur tour, départ lancé: 21' 7"5 soit 71,7 Km/h.

ACCELERATION
0-100 mètres, départ arrêté: 9"4
0-200 mètres, départ arrêté: 16"2
0-300 mètres, départ arrêté: 20"6
0-400 mètres, départ arrêté: 25"4

VITESSE MAXIMUM
En cuir de tourisme et en position effacée: 1000 m en 43"8 soit 82,600 Km/h
en position assise: 1000 m en 46"8 soit 77,51 Km/h

en bref

QUALITES
Machine confortable
Performances honnêtes
Propreté, solidité, endurance
Ligne agréable
Boîte cinq rapports satisfaisante
Frein arrière surpuissant

DEFAUTS
Frein avant insuffisant
Vibrations destructrices
Manque de progressivité de frein arrière
Transmission à courroie discutable.

ACTUALITES REGIONALES

3. île de france

à LIVRY GARGAN la coupe de l'armistice

En ce 16 Novembre 1969 avait lieu comme chaque année au stade de Livry-Gargan une concentration Nationale, portant le nom de: Coupe de l'Armistice.

Les candidats motocyclistes avaient jusqu'à 11 heures du matin pour poser leur candidature. A 9 heures, certains arrivaient déjà, malgré le vent violent soufflant en rafales et un léger crachin glacé qui promettait une mauvaise journée.

Le paisible automobiliste qui empruntait la RN 3 ce matin-là, pour se rendre à sa maison de campagne, se voyait obligé de serrer à droite afin de laisser la place à des monstres rugissants qui se rendaient a leur concentration annuelle, à Livry. Gargan.

Certains étaient venus de fort loin, Valence, Chambéry, d'Auvergne, de Cognac, etc. La plupart avaient pris la route en pleine nuit et sous la pluie.

A partir de 9 heures du matin, les arrivées de motocyclistes, seuls ou en groupes, s'échelonnaient. Tout Livry-Gargan était à la fenêtre. Le stade du parking commençait à s'emplir de motos de toutes origines et de toutes provenances. On pouvait voir de la Motobécane 1934 à la puissante Gus Kuhn Commando; trois 750 Honda étaient de la fête et donnaient lieu à bon nombre de discussions d'ordre mécanique. J'ai également noté la présence d'une MV4, fort admirée elle aussi.

D'autres plus modestes étaient venus en curieux, chevauchant Vespa et cyclomoteurs. Aucune voiture n'était admise au parking du stade.

Vers les 11 heures du matin, on pouvait alors compter environ 150 à

200 motos. C'était l'heure de la clôture des inscriptions.

Pendant que les commissaires et autres personnalités du M.C.F. faisaient leur bilan, on se dirigeait, nous autres motocyclistes, vers la salle des sports du stade où la température ambiante était quand même plus supportable qu'à l'extérieur. Là, un bar nous attendait pourvu d'un mini-bureau de tabac. Un restaurant était également installé et l'on pouvait parler moto en face d'une choucroute garnie pour le modeste prix de 5,50 Frcs. Un orchestre Bavarois d'origine ajoutait à la bonne ambiance qui régnait déjà.

Vers 12h30, vint la remise des coupes aux équipes méritantes. Un cri d'enthousiasme ébranla la table à laquelle je dégustais ma choucroute avec mes amis du M.C. de Chambéry: ils venaient de remporter la première place au total des points. Une coupe leur fut offerte ainsi qu'un souvenir du M.C.F. Puis la distribution des coupes continua, voici le classement:

Classement	Clubs	Motos	Km
1	M.C. Chambery	5	500
2	M.C. Valence	3	630
3	M.C. D'Auvergne	4	500
4	M.C. Berchères-les-Pierres	10	125
5	U.M. de la Maine	8	152
6	U.M. de Savoie	2	540
7	M.C. Limousin	2	392
8	M.C. Epernay	6	137
9	M.C. Le Mans	3	201
10	M.C. Vigneux	14	40
11	M.C. Cognac	1	530
12	M.C. Noiseen	18+3	13

Eloigné M.C. Valence: 630 Km

Après la remise des coupes et des cadeaux, un apéritif d'honneur était offert aux participants. Pour la plupart, il était temps de repartir. Le retour allait s'avérer difficile car la pluie recommençait à tomber. Mais qu'importe, la pluie n'arrête pas un « vrai Motocycliste ».

Avant de disparaître à travers l'orage, beaucoup se donnèrent rendez-vous aux deux grandes prochaines concentrations d'hiver: Les Eléphants et les Mille Vaches.

Alors, les démarrages « pleins-pots » se succédèrent jusqu'à la tombée de la nuit, et le soir, dans leur lit, les habitants de Livry-Gargan croyaient encore percevoir les hurlements rageurs des mégaphones.

J.P. Combaut

Elle est belle, hein, M'sieu l'agent!

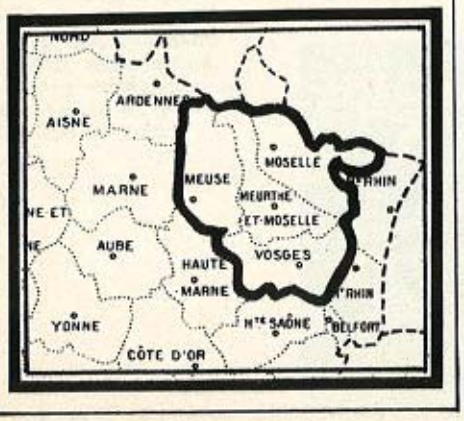
Une Guzzi qui vient de loin. L'équipage n'a rien négligé quant à l'équipement de motard.

Le Moto-Club de Chambéry (vainqueur au total des points). Un triumphiste serait-il venu se méler aux fans de Honda?

Une Triumph qui attira bon nombre de regards.

ACTUALITES REGIONALES

5. lorraine



La recette pour que votre club marche mieux ou 24 h de la vie de M. Julien... et un appel pour le lancement des 50 cross!

Monsieur Julien est un Marseillais passionné de moto; comme tous les malades de son genre, il concilie ses occupations professionnelles et l'exercice de sa passion. Il s'y adonne le plus souvent possible en compagnie d'une bande d'amis et verse surtout dans le motocross. Rien, jusqu'à présent, qui ne sorte de l'ordinaire, pourtant, un jour du début de l'année 1964, M. Julien apprend qu'il doit partir s'établir à Metz: il monte en grade mais aussi en latitude; l'endroit ne convient guère à son caractère et encore moins à la pratique du deux-roues, sa détente favorite.

Les premiers temps ont été très durs, au début il ne connaissait personne, et puis il fait froid et le temps est toujours gris. Là se place le plus important de l'histoire. Notre homme dynamique décide de fonder un club: il a remarqué quelques jeunes sur de grosses motos et, depuis quelque temps, il essaie de les contacter et de les réunir. Petit à petit, le groupe fait tache d'huile, on commence à le connaitre dans la ville, mais personne n'a à s'en plaindre; cela commence à marcher.

Au bout de quelques mois, l'affiliation à la FFM est obtenue, toute l'organisation est en place, on s'est débrouillé pour avoir un local à la Maison des Sports, secrétaire et trésorier sont désignés et prennent leur tâche au sérieux, les adhérents sont de plus en plus nombreux, mais le plus dur reste à faire.

Tous les membres n'ont qu'un seul désir: rouler et faire des concentrations. Or tout cela coûte très cher: non seulement il faut que le club marche, mais il faudrait aussi pouvoir aider dans la mesure du possible le plus grand nombre d'adhérents pour que ceux-ci participent en masse aux concentrations et que le club soit bien classé.

Tous ces problèmes, qui ne représentent jamais des montagnes mais arrêtent très souvent la majorité des clubs dans cette voie, le président va les résoudre en un tournemain. Il va même réussir (chose rare) à constituer des provisions conséquentes pour l'avenir. Généralement, pour équilibrer leur budget, les clubs organisent une ou plusieurs manifestations par an, mais il faut un terrain, des autorisations, des homologations, des participants et des spectateurs et bien souvent, en fin de compte, le bénéfice obtenu (quand il existe) n'est pas en rapport avec les efforts déployés, tout au moin à brève échéance. Il faut souvent attendre plusieurs années pour parvenir à acquérir sur le marché des manifestations une notoriété rentable.

Le Moselle Moto-Club a trouvé un moyen beaucoup plus simple, rapide et efficace. Un exemple vous fera mieux comprendre que de longues explications. Le samedi où nous sommes arrivés à Metz, quelle ne fut pas notre surprise lorsque nous rencontrâmes dans la rue principale une trentaine de motards qui défilaient, bien rangés, avec dossarts frappés chacun d'une lettre et suivant leur président, porte-voix à la bouche, dans une Méhari: c'est une monstrueuse campagne publicitaire pour l'ouverture d'un « hyper-marché ». Depuis le matin, ils sillonnent les rues de la ville et il n'y a pas un habitant qui n'ait entendu parler de l'inauguration du magasin en question. Le soir, ils seront tout aphones, fourbus et crevés à force d'avoir roulé et rigolé, et s'être livrés à toutes les fantaisies pour se faire remarquer, mais le trésorier rentrera chez lui encore plus content que les autres: il a dans la poche un chèque de 300.000 AF.

Vue partielle du Moselle Moto-Club...

Il ne se passe pas longtemps sans que M. Julien ait des idées de ce genre et, le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elles sont toujours favorablement accueillies. Le résultat: plus de 50 participants à chaque réunion tous les mercredis, une ambiance jeune et formidable et de nombreuses victoires dans les concentrations les plus éloignées. Le Club vit bien et c'est tout naturellement que, lors d'un réunion dans un bar, même à l'improviste, le trésorier signe un chèque pour régler les consommations et personne n'en entend plus parler.

Une autre spécialité dans un genre différent mais tout aussi louable: chaque membre surpris en flagrant délit de circulation en deux-roues sans son casque est redevable immédiatement et sans possibilité de recours d'une amende de 5 F. C'est le tarif et tout le monde y gagne.

Mais, me direz-vous, pourquoi ce voyage à Metz? Bien d'autres clubs sont aussi dynamiques et débrouillards? Je suis d'accord et j'attends d'ailleurs leurs lettres pour m'exposer leurs solutions originales. En fait, tout cela n'est qu'un aspect du Moselle Moto-Club; son ambition et celle de M. Julien concerne un sujet d'intérêt national. C'est par une lettre qu'il nous avait invités à venir le voir. Beaucoup de jeunes de la région sont maintenant attirés par les deux-roues et surtout par la compétition; la vitesse, ils n'osent pas y penser: c'est très cher et puis les possibilités sont actuellement très limitées, il ne faut rien faire d'autre.

Pour que les jeunes puissent courir sans s'engager dans des dépenses vertigineuses et sans s'exposer à des dangers indéniables, il a eu l'idée de lancer le 50 cm³ en cross. Il a déjà le le terrain où viennent s'entraîner régulièrement chaque dimanche de la saison creuse les amateurs de cross de la région. Mais même les 250 coûtent cher et elles ne sont pas dans le coup face aux 360 et 400 actuelles avec les réglementations en vigueur. De plus, les quart de litres vont déjà vite et ne sont peut-être pas des engins d'apprentissage les mieux adaptés aux débutants. Enfin, avec un 50 cross, on pourrait faire courir dès l'âge de 14 ans; ce n'est peut-être pas très recommandé, mais il est possible que nous assistions à l'éclosion de quelques bons pilotes par ce moyen.

Le dimanche, donc, convocation de tout le ban et l'arrière-ban régional pour les entraînements de cross et la présentation des 50 cross sur la piste de Roziereulles.

Lors de ces entraînements, le dimanche après-midi, beaucoup d'incrédules et de sceptiques furent surpris de voir tourner les 50 cm³ sur le même parcours que les grosses. Pour l'occasion, la maison Itom avait délégué sur place deux 50 cross et son plus fin pilote en la personne de Jean-Paul Matureaux.

Toute l'après-midi, ces machines sont passées de l'un à l'autre et chacun fut conquis. Bien sûr, ça ne va peut-être pas très vite dans les côtes, mais on s'amuse bien tout de même. D'ailleurs, les deux engins ont été laissés à Metz pour que tout le monde soit convaincu de leurs possibilités en compétition.

D'autres firmes étrangères seraient également disposées à se lancer dans ce domaine et notamment Malaguti. Il est certain que, dans le cas où l'entreprise réussirait, les marques françaises ne rechigneraient pas à s'y intéresser. Les avantages de la formule sont nombreux: possibilité de courir très tôt, pour pas cher et dans une discipline peu dangereuse; découverte de nouveaux talents, grâce à la création de cette formule d'initiation. Pour arriver à ce but, le Président Julien, par notre intermédiaire, lance un appel à tous les intéressés, aspirants pilotes, éventuels organisateurs et clubs pour que ceux-ci prouvent, par leurs messages, qu'une telle catégorie peut naître en France dès maintenant.

L'idéal serait d'organiser, à l'intérieur de chaque ligue et en marge d'autres épreuves lorsque le circuit le permettrait, des éliminatoires à la suite desquelles les meilleurs seraient admis à participer dans plusieurs confrontations à l'échelle nationale, avec une finale de Championnat de France de 50 cm³ en fin de saison.

Dès aujourd'hui, nous attendons les lettres de tous ceux qui partagent les idées du président du Moselle Moto-Club et qui pourraient l'aider dans sa tentative.

Pendant cette présentation, comme tout au long de ces deux journées « nordiques », j'ai pu constater l'esprit dynamique et l'ambiance sympathique qui régnait dans le monde du deux-roues chez nos amis de Metz. Ils se seraient fâchés si nous n'avions pas accepté leur invitation à venir faire étape chez eux sur la route des Elephants, chacun s'étant proposé spontanément et je crois que, même si nous arrivions plus de cent ce soir-là, ils seraient encore capables de tous nous loger.

C'est donc avec d'autant plus d'impatience de les retrouver que nous attendons les Elephants et notre passage dans ce club sympathique et dynamique. Pour eux, peu importe le froid, la pluie, la neige, le verglas ou le brouillard, ils roulent par tous les temps et parfois au radar quand c'est nécessaire.

H. Brun

Matureaux, sur Itom.

ACTUALITES REGIONALES

15. lyonnais

Activités de la Ligue Motocycliste du Lyonnais

La distribution organisée toutes les années par la Ligue Motocycliste du Lyonnais, a eu lieu ce dimanche 7 Décembre, dans la salle des fêtes de Beynost.

Ce charmant petit village est situé à quelques kilomètres de Lyon, et possède un très actif Moto-Club dont notre ami Chapot, père de l'illustre crossman, est un des plus actifs dirigeants.

Malgré un froid très vif et les routes glissantes, et malgré une épidémie de grippe, l'assistance était relativement nombreuse. Ce que nous pouvons regretter, c'est que quelques candidats aux récompenses décernées par la Ligue, n'aient pas été présents ce jour-là.

Plusieurs champions de France étaient cités à l'ordre du Palmarès, notamment: Laplanche, Champion de France et Champion de la Ligue en régularité; Lansac, qui a fait une entrée fracassante dans le Championnat de France cette année en catégorie Nationale 500 cm³.

Nous citerons également Duhemm Fernandez, Champions de France en side-car, et Jacky Chapot, récompensé à juste titre pour avoir obtenu huit places de premier au championnat de cross de la Ligue.

Bien entendu, la séance était présidée par Monsieur Lenoble, Président de la Ligue, assisté de Monsieur Moulin, Président du Moto-Club et de Monsieur Savoye, toujours prêt à encourager les jeunes motocyclistes.

Nous vous donnons ci-dessous le palmarès.

Après un vin d'honneur, tout le monde s'est séparé enchanté, se promettant de se retrouver l'année prochaine à la même cérémonie avec l'espoir d'un renouveau de la moto.

J. Ruyssen

Tourisme - Concentrations

	REGULARITE:	
Individuel	1er: Laplanche - Champion de France et Champion de la Ligue	1 Coupe
	2ème: Coulanges - 4ème au Championnat de France	1 Plaquette
	3ème: Guillemoz - 6ème au Championnat de France	1 Médaille
	CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CLUBS	
Clubs	2ème: Club Motocycliste du Beaujolais	1 Coupe
	3ème: Union Motocycliste de l'Ain	1 Plaquette
	VITESSE	
Solo	Lansac - Champion de France National 500	1 Coupe
	Vinai - 1000 Km	1 Coupe
	Clément - 1000 Km	1 Coupe
	Rollet - 1000 Km	1 Médaille
	Verganais - 1000 Km	1 Médaille
Side-Car	Equipage: Duhemm/Fernandez - Champions de France	1 Coupe
	Equipage: Audrey/Brutinot - 4ème au Chpt de France	1 Coupe
	Equipage: Bichat/Broise	1 Coupe
		1 Plaquette
		1 Plaquette
	MOTO CROSS	
Solo	1er: Alai Volff	1 Coupe
	CHAMPIONNAT DE LIGUE	
Solo	1er: Jacky Chapot - 8 Place de premier	1 Coupe
	2ème: Chantelot - 4 places de premier	1 Coupe
Side-Car	Equipage: Bongiovani/X	1 Coupe
	Equipage: Galland/X	1 Plaquette

ACTUALITES REGIONALES

19. languedoc-roussillon

La saison terminée?.... Pas pour tout le monde....

Le 2 novembre, le Moto-Club Sommierois proposait aux motocyclistes de la région un rallye surprise: cette activité dont on ne parle pratiquement jamais dans nos clubs attira cependant bien des amateurs de belles balades curieux de voir ce que cela pouvait donner...

Aussi, dès huit heures, les concurrents se bousculèrent-ils au siège du club pour se faire inscrire et se procurer des cartes routières, indispensables pour ne pas se perdre sur les petites routes des Cévennes...

Il était bien neuf heures lorsqu'à mon tour je pris le départ avec le numéro 45 (il y eut plus de 50 inscriptions)... Le temps était au beau et le froid du petit matin déjà oublié. Cette forme de Rallye n'est certes pas une course de vitesse, mais devant le sérieux de l'organisation chacun voulut jouer le jeu avec sérieux, et de petits groupes plus ou moins rivaux se constituèrent dès les premiers kilomètres, tous bien décidés à être les vainqueurs...

L'ambiance y étant, tout laissait penser que cette journée serait un succès de plus à l'actif du MCS qui, avec assez peu de moyens, fait véritablement des prouesses dans notre région depuis plusieurs saisons déjà.

Le parcours bien choisi, sinueux à souhait sur 200 Km environ, conduisit les concurrents sur les routes les plus agréables et les moins fréquentées de la région, permettant aux « fonceurs » de tourner « la poignée dans le coin » d'un contrôle à l'autre sans incident, sauf pour « votre serviteur » qui, sur une crevaison à l'entrée d'un méchant virage, faillit bien ne jamais terminer ce rallye et de toute façon ne put dès lors espérer se classer.

Enfin vers 14 heures, personne ne s'étant perdu, les derniers questionnaires remplis, tout le monde se retrouva à Sommières autour d'une bonne table pour commenter sa course et se féliciter d'être venu. L'on avait passé un bon moment entre « mordus » et personne ne regretta les 11 francs demandés par le MCS pour l'inscription et le repas, bien au contraire, chacun se promettant de remettre çà à la première occasion.

C'était simple, mais il fallait y penser. La saison des grandes sorties est certe terminée (sauf peut-être pour ceux qui pourront se rendre aux « Eléphants ») mais, comme vient de le prouver le MCS, il est encore possible à ceux qui ne veulent pas encore mettre leurs machines dans la naphtaline de trouver prétextes à de bien agréables rencontres et de prolonger quelque peu ladite « saison »...

Messieurs les Clubs, à vos cartes...

Franck Faes

CARENAGES TOURISME & COMPETITION

DIM

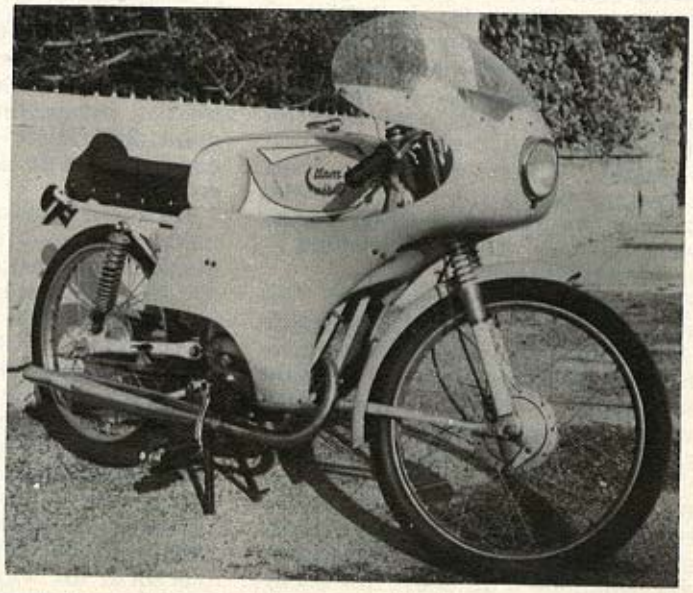
CARENAGES EN POLYESTER POUR EQUIPEMENT DE CYCLOMOTEURS 50 CC ET MOTOS, TOURISME ET COMPETITION

Marques:

ITOM - ITALJET - DUCATI - MORINI - MOTOM - MOTOBECANE - MOTOCONFORT - BETA - GUAZZONI - MALAGUTI - TESTI B.M.W. (Tourisme et Type POLICE)

Teintes:

Blanc - Bleu - Jaune ITOM - Jaune RALLY Rouge - Gris Métal - Noir



DIM s.a.r.l. 116, Boulevard de Paris - 13 - MARSEILLE (3e) - Téléphone: 50.28.18

la Fédération est dans ses murs

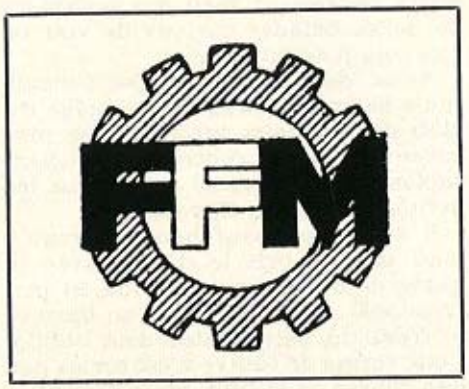
Recemment transférée au numéro 36 de la rue d'Hauteville la F.F.M. avait convié la presse, le 21 Novembre pour lui faire l'honneur de ses nouveaux locaux.

Un rapide coup d'oeil aux deux étages d'installations modernes nous permit de constater une chose: notre fédération est très bien installée dans des bureaux clairs et spacieux qui vont lui permettre de travailler efficacement, loin du tumulte qui l'entourait place de la Concorde dans l'immeuble de l'Automobile-Club.

Après un bref discours d'ouverture prononcé par le Président Monsieur Lesueur, celui ci se soumit ainsi que Monsieur Cornet pour la vitesse, et Monsieur Van Laere pour le cross, au feu des questions.

Le premier problème soulevé fut de loin le plus important. Pourquoi cette augmentation du prix des licences? D'abord, à cause du nombre toujours croissant des accidents (262 cette année dont quatre mortels), les assurances ont relevé leurs primes et une étude comparative a permis de constater que toute autre compagnie en aurait fait autant, et que les conditions proposées actuellement par la compagnie qui garantit nos licenciés sont les plus avantageuses. Deuxième raison, les installations nouvelles. Comme dans son discours inaugural, Monsieur Lesueur a insisté de nouveau sur la nécessité d'avoir de bons outils pour faire un bon travail. Enfin, toujours dans cette optique, il a été décidé de créer un bulletin de liaison entre la Fédération et les ligues ou clubs, toutes choses qui ont demandé un effort financier considérable.

Ces dépenses, concernant les moyens de travail et d'expression de la Fédération ont été jugées primordiales par les dirigeants qui peuvent maintenant s'attaquer de pied ferme aux problèmes soulevés par les différentes disciplines. Quelques- uns de ces problèmes ont été évoqués par les personnalités présentes qui ont posé différentes questions concernant la disparition de la catégorie promotionnelle d'un sport qui nécessite peut-être plus que tout autre, un apprentissage sérieux. Il fut répondu



qu'il n'y avait pas actuellement assez de différence entre une 250 et une machine de cylindrée supérieure permettant de courir en 500 pour que les jeunes ne choisissent pas la deuxième catégorie et que, par conséquent, on devait s'orienter davantage vers une formule 125 pour les débutants, plus compatible avec les impératifs de faible prix et de performances modérées: seuls avantages d'une telle catégorie.

La constitution d'une catégorie 750 sport, chère aux fanatiques de vitesse, et rendue possible par la profusion actuelle des modèles de cette cylindrée dont nous gratifient les fabricants de tous azimuts, fut réclamée. Monsieur Cornet a répondu qu'il n'était pas prudent de faire courir de telles machines aux mains de pilotes inexpérimentés. Mais comment pourraient — ils acquérir cette expérience, s'ils ne peuvent pas courir?

De plus, il a été très difficile de mettre sur pied un réglement valable pour une véritable catégorie sport 250 (il a été remanié encore cette année, dans le sens d'un retour au véritable esprit de la catégorie: le plus proche possible de la série). En conséquence, si le projet de faire courir les 750 était adopté, il serait assez long d'établir une règlementation. Que les impatients prennent patience! Il semble d'ailleurs qu'un tel projet soit à l'étude sur le plan international et la Fédération ne voudrait pas sortir un règlement qu'elle serait ensuite obligée de remanier pour le normaliser avec celui de nos voisins.

Toujours en ce qui concerne la catégorie sport, l'assurance nous a été donnée que l'envoi de commissaires techniques sur les circuits et les contrôles effectués seraient à l'avenir multipliés dans la mesure du possible. La sécurité des circuits a aussi été à l'origine d'une question à laquelle il a été aussi répondu. La Fédération va organiser des séminaires de directeurs de circuit et de commissaires de pistes. Cette initiative aurait pour but d'améliorer les conditions de sécurité des circuits et peut-être de trouver ou de développer de nouveaux moyens d'actions dans ce domaine (poses de filets dans les endroits dangereux, dégagements en bordures de virages, etc...). Quant à la création de nouveaux circuits, même après le passage du Père-Noël, il ne faudra pas trop y croire. On envisage simplement, à plus ou moins longue échéance, de faire courir des motos au Castelet près de Toulon sur le circuit Ricard, qui semble pour le moment être destiné aux voitures, et sur des circuits aux environs de Dijon, Bordeaux et de Cannes. Partout, il y a encore beaucoup à faire avant d'y arriver.

En revanche, les courses de côte semblent repartir en flèche. Leur nombre est en nette augmentation cette année, mais, dans ce domaine aussi, et peut-être à l'exception du cross, les installations et organisations futures ne sont pas en rapport avec l'augmentation toujours croissante des licences (encore 10% environ cette année).

Enfin, le problème qui nous touche le plus à coeur et qui fut soulevé tout au long de cette petite conférence de presse: il concerne, dans le domaine de la vitesse comme dans celui du cross et aussi du trial, l'envoi de nos coureurs à l'étranger. Il est évident que ceux-ci ayant déjà bien du mal à courir et à se déplacer en France, ne peuvent à plus forte raison, sans aide extérieure, se rendre à l'étranger et participer régulièrement aux confrontations internationales, ce qui leur permettrait de se hisser au niveau des meilleurs et de se battre pour la victoire dans les grands prix.

Le principe des subventions et assistance de nos coureurs à l'étranger dont le nouveau bureau de la Fédération s'était fait le champion, avait du être provisoirement mis en sommeil pendant la saison passée pour les raisons primordiales exposées plus haut. Cependant, les dépenses de mise en place et d'installation étant maintenant terminées tous les dirigeants ont renouvelé ces promesses. Dès l'ouverture des saisons prochaines de cross et de vitesse, une commission mixte dans chaque discipline (coureurs, membres de la Fédération) décidera des pilotes à envoyer à l'étranger, des circuits où ils courront, des personnes qui les assisteront et surveilleront l'évolution des résultats, et qui essayera, dans la mesure du possible, d'aplanir toutes les difficultés d'engagements, de primes de départ, de frais de déplacement pour ces compétitions à l'étranger. Il n'était pas normal que nos dirigeants acceptent de laisser courir en France les étrangers qui viennent souvent rafler les premiers prix, sans exiger une certaine réciprocité de la part des organisateurs étrangers souvent hostiles à toute tentative isolée d'engagement de la part des coureurs.

Comme cela avait pu être réalisé auparavant, dans la mesure de ce qui était alors possible, la Fédération nous a donné sa parole que tout ce qui pouvait être fait dans ce domaine serait fait à l'avenir. Nous en prenons acte et lui souhaitons de réussir au maximum dans cette initiative difficile mais oh combien bénéfique.

Cette réunion se termina par un très sympathique cocktail à l'occasion duquel Monsieur Poch, importateur C.Z., a remis la 360 promise au début de la saison au vainqueur du Championnat de France, Jacques Vernier; gageons que cette nouvelle monture ne lui posera pas trop de problèmes d'adaptation par rapport à la précédente et félicitons le encore ici pour sa brillante performance. Monsieur de Crecy, importateur H.V.A., remit pour sa part un chèque de 1000 Frcs au Champion de France Junior, Roger Barbara. On notait également la présence de Monsieur Seurat qui fait actuellement beaucoup pour le sport motocycliste en France. Bref, ce n'est pas pour rien que, voulant terminer sur une belle phrase, un de nos dirigeants laissa échapper ce lapsus hautement significatif «La moto s'importe bien ». Quant à nous, nous lui souhaitons tous de continuer à bien se porter et pendant longtemps.

au Pré-Catelan les Nippons dans la course

Guénard-Morel sur 500 Kawa, 2ème au classement général, 2.740,038 KM en 24 h 06' 29''. Moyenne 113,656 Km/h.

Ces bombes fulgurantes qu'étaient les premières machines nippones venant s'aligner sur les circuits européens, trustant toutes les victoires, abattant tous les records, ridiculisant les productions britanniques ou italiennes, avaient certes fait penser après leur retrait que le règne du « Soleil Levant » avait bel et bien disparu sur le Continental Circus. Mais c'était compter sans cette marque discrète, presque effacée face aux véritables trusts japonais que sont Honda, Yamaha, Suzuki, c'était compter sans cette marque, qui après une entrée réservée dans le domaine de la compétition, vient cette saison de remporter avec Dave Simmonds, le titre mondial en catégorie 125 cc; cette marque porte encore le parfum heurté de la langue japonaise: Kawasaki.

Kawasaki-France, sous l'influence de son dynamique directeur, Monsieur Maugendre, a permis à des Tebec, Ravel, et autres Lacorre Bétemps, j'en passe, de marquer une nouvelle fois le sigle de l'usine en tête d'épreuves nationales.

Ces hommes qui se sont illustrés tout au long de la saison au guidon de ces maintenant bien connues « Kawa », honoraient de leur présence la soirée Kawasaki organisée au

Présentation du diplôme.

Pré-Catelan. Toute la moto s'était donnée rendez-vous en cette sympathique réunion, où le plus remarqué fut sans aucun doute Dave Simmonds, Champion du Monde 1969 en 125 cc. Représentant la marque, Monsieur Yano, directeur à l'exportation de l'usine nippone, reçut des mains du sympathique Dave, le diplôme de Champion du monde par marque. Autre invité notable, Jack Findlay accompagné de son épouse Nanou.

De nombreuses et fort jolies coupes récompensèrent les acteurs qui avaient misé sur la carte Kawasaki pour la saison 1969, leur permettant, sans oublier pour cela leur valeur intrinsèque de pilote, d'inscrire leur nom au palmarès des différentes épreuves nationales ou européennes.

Aux hasard d'une coupe de champagne, c'était Lhéraud, Offenstadt, Guénard, Morel, Moustique, que vous rencontriez en grande discussion, échangeant sans aucun doute leurs projets pour la saison prochaine.

Soirée sympathique s'il en est, qui laisse augurer que l'étendard «Kawa» flottera avec encore plus de brio sur les circuits en 1970.

François Zeugin

2èmes au classement général du Bol d'Or: Guénard-Morel.

D. Simmonds, Champion du Monde 125 cm³.

35ème Coupes de l'armistice à LIVRY GARGAN

Les 15 et 16 novembre, après une semaine de pluies pratiquement ininterrompues, c'est par un temps maussade, venteux et humide, mais dans l'ensemble dépourvu de précipitations atmosphériques, que se sont déroulées cette année les 35èmes Coupes de l'Armistice.

Comme l'année passée, ces coupes se divisaient en deux catégories bien distinctes, l'une disputant le Trophée International, l'autre le Trophée National. Pour ces deux catégories, un itinéraire de 402 Km avait été tracé autour de Paris dans les départements suivants: Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Essonne, Yvelines, Val-d'Oise. Cette boucle était à parcourir deux fois pour les concurrents du Trophée Inter et une seule fois pour ceux du National.

Pour le Trophée National, l'épreuve était ouverte aux machines « solo » réparties en groupes suivant leur cylindrée: 0 à 50 cc, 50 à 125 cc et de 125 jusqu'à 1000 cc, les moyennes imposées à respecter sur toute la longueur du parcours étant respectivement les suivantes: 33 Km/h, 40 Km/h et 50 Km/h. Quatre concurrents étaient engagés en 50 cc, 5 en 125 et 17 en plus de 125 cc. Le Trophée Inter était réservé aux machines de 250 à 1000 cc et la moyenne imposée était de 50 Km/h. Peu de civils dans ce Trophée, la majorité des concurrents étant des policiers de diverses unités, alors que la note internationale était donnée par cinq Belges d'une Brigade motocycliste de la police Liégoise. Départ et arrivée étaient donnés au Parc des Sports de Livry-Gargan où une grande salle avait été mise à la disposition des organisateurs par la municipalité. Un orchestre bavarois avait été chargé de la rude tâche de mettre un peu d'ambiance pendant la longue nuit de veille que supporters et officiels devaient passer à attendre les premières arrivées.

Avec ce 90 cc Kawasaki Scrambler, Jumeaux remporte la catégorie 125 cc et termine second du Classement Général. Seul incident à signaler: un ressort de béquille centrale est pris de liberté.

Pour les concurrents du Trophée Inter, cette nuit ne devait pas être de tout repos. En effet, à la mi-parcours, moins de la moitié des pilotes étaient encore en course, le circuit détrempé par les pluies de la semaine précédente opérant une sélection impitoyable.

Les Nationaux, n'ayant à accomplir qu'un seul tour, ne partaient que le dimanche matin, à partir de 4h 30. Pour eux aussi, la compétition allait être très dure. Le Sidecar-Club de France était venu en force avec une équipe de sept hommes dont six étaient équipés de Ossa « tous terrains », le septième, Mauchain, montant une Suzuki « Scrambler ». Dans cette équipe, Claude Thomas, le Français médaillé aux Six Jours Internationaux, semblait un prétendant sérieux à la victoire. Au dixième contrôle horaire, à Galluis, soit environ à la moitié du parcours, il ne reste plus que six pilotes en course: encore pointé en bonne position au contrôle précédent, le trio de Ossa Thomas-Moizard-Samofal a mystérieusement disparu et on ne le reverra qu'à Epone, au contrôle horaire n° 11. Cette erreur de parcours, en éliminant ces trois hommes, fait bien l'affaire de Mauchain qui se retrouve en tête avec d'ores et déjà une telle avance qu'on peut considérer que, sauf incident, il a la victoire en poche. Une autre Ossa a également disparu mais vers le contrôle horaire n° 8 et cette fois sur casse mécanique: c'est celle de Marcel Seurat dont le piston n'a pas apprécié de reprendre du service après avoir supporté une partie des Six Jours. La partie la plus difficile du parcours — celle de nuit — était alors passée et les hommes encore en course pouvaient espérer être à l'arrivée. A part Mauchain déjà cité, le petit groupe des rescapés était constitué de Grare (Husqvarna), de Dumesnil (Ossa) et de trois autres équipages surprenants: de l'Escaille montant une V. 7 Guzzi strictement de série même en ce qui concerne les pneus, Segarra sur un scooter Vespa

Robert Mauchain, 1er « civil ».

Claude Blivet (à gauche) et J. Paul Bertsch, respectivement 1er et second du classement général Inter.

160 cc, et Jumeaux, notre célèbre sidecariste, dont l'impressionnante silhouette était véhiculée par 90 cc Kawasaki (les mauvaises langues qui ont odieusement insinué que les suspensions avaient dû être renforcées se sont trompés; Gérard nous a affirmé le contraire, ce que nous avons pu vérifier par nous-mêmes).

Chez les Inters, décimés par la première boucle, la seconde étape continue le massacre. A mi-parcours, il ne reste plus que cinq concurrents en course parmi lesquels un ancien vainqueur, Bertsch, fait figure de favori. Peu avant, Pichon, un policier courant en privé sur une Ossa, très attardé mais pouvant encore espérer finir, avait vu ses espoirs déçus par une rencontre un peu brutale avec un pan de mur qui se trouvait inopinément sur sa trajectoire.

A l'arrivée, le plateau s'était encore restreint. Chez les civils, les rescapés n'étaient plus que trois: Mauchain, Jumeaux et Grare terminant dans cet ordre. De l'Escaille (la Guzzi) et Segarra (le Vespa) parviendront jusqu'à l'arrivée mais trop attardés, ne figureront pas au classement.

Chez les militaires, quatre hommes revinrent dans les délais se présenter au quarantième contrôle: Blivet du C.M.S.N., montant une BMW, l'emportait devant Bertsch (C.M.S.N.-Triumph). Dupeyron (C.R.G.I. - Norton (se plaçait troisième devant un autre habitué de l'épreuve, Viano (C.R.G.I. - Norton). Trop lourdement pénalisé, Marck (C.M.S.N.-Triumph) ne figurait pas au classement.

Ces deux jours se terminèrent comme il convient par une remise de prix, organisée dans la salle mise à la disposition du M.C.F. par Monsieur le Maire de Livry-Gargan. L'orchestre bavarois et la musique de la Police Nationale permirent d'attendre sans trop d'impatience les résultats officiels. Après les discours d'usage, de nombreuses coupes furent remises aux concurrents militaires, les civils repartant les mains vides. Certes, leurs récompenses leur seront données lors de la remise des prix générales du M.C.F., mais il y eut dans l'assistance un silence réprobateur auquel mirent fin quelques vigoureux coups de sifflet.

Ces 35èmes coupes de l'Armistice décideront-elles d'un changement d'orientation de cette épreuve? Après la remise des prix, on chuchotait du côté des militaires que les C.R.S. ne seraient pas au départ l'an prochain: malgré les moyens mis à leur disposition, le temps qui leur est accordé pour reconnaitre le parcours, l'assistance qu'ils trouvent sur le circuit, et le fait que, montant des machines de l'administration, ils peuvent « tirer » sans songer au côté financier d'une casse éventuelle, les policiers trouvent l'épreuve trop dure. Chez les civils, pour ceux qui utilisent des machines « tous terrains », la partie routière du parcours est trop importante alors que ceux qui montent des machines tourisme ont parfois beaucoup de mal à se sortir des chemins boueux. Et pour tous, le fait que le parcours ne soit pas fléché rend difficile la participation en imposant de nombreuses, indispensables et fastidieuses reconnaissances.

La régularité connait actuellement un regain d'intérêt chez les pilotes civils; en aménageant un peu le règlement, il ne fait aucun doute que ces Coupes deviendront une des plus importantes épreuves françaises. Que souhaiter de plus au M.C.F. et à son équipe?.

D. Rouge

35ème Coupe de l'Armistice

CLASSEMENT TROPHEE INTERNATIONAL

1. N. 125 - BLIVET Claude - C. M.S.N. - B.M.W. 652 points - 2. N. 130 - BERTSCH J. Paul - C. M.S.N. - TRIUMPH 749 points - 3. N. 111 - DUPEYRON Henri - C.R.G. I - NORTON 953 points - 4. N. 104 - VINAO Henri - G.R.G. I - NORTON 1557 points.

Trophée National

CLASSEMENT GENERAL

1. MAUCHAIN Robert - S.C.F. - SUZUKI - 519 points - Premier du Groupe E - 2. JUMEAUX Gérard - M.C. de FRANCE - KAWASAKI - 1344 points - Premier du Groupe B - 3. GRARE Alain - M.C. de FRANCE - HUSQVARNA - 1475 points - Deuxième du Groupe E.

TROPHEE INTERNATIONAL INTER -POLICE-ARMEE: EQUIPES de 2 BLIVET Claude - BERTSCH J. Paul

Jumeaux se réconforte après l'effort: « juste un doigt... ».

Septième trial de Chaville 23 novembre 1969

Ce trial se déroulait dans les bois de Chaville sur un long parcours de plus de 20 Kilomètres avec treize zones que les Nationaux avaient à parcourir deux fois et les Inters trois fois. Ajoutons que le ciel avait bien voulu fermer quelques temps les vannes, et que la gadoue n'était pas (trop) de la partie et vous aurez une idée du théatre des opérations.

Chez les Inters tous les clients sérieux étaient là. Christian Rayer sur son domaine bien sûr, Coutard père et fils et quatorze autres. Quant aux machines, majorité écrasante de Bultaco, une Montesa, celle de Favreau, une Ossa, celle de Chaligne et la Sprite à moteur Sachs 125 de Pagès qui ne put prendre le départ à cause d'une bobine claquée.

Quant à la course, il fallait bien se douter que Rayer sur son terrain allait se montrer intraitable, ce qu'il fit et fort bien car il devança Coutard junior de 13 points.

A noter la malchance de Shooman trahi par sa commande d'embrayage dans le premier tour, réparant et accomplissant son troisième tour avec la roue arrière à plat (c'est bête une jante qui tourne avec un pneu qui reste en place...)

Quant à l'abandon de Huguet, il s'est fait sur crevaison dans le troisième tour.

Les Nationaux avaient à parcourir deux fois le circuit avec des zones quelque peu « améliorées ». Beaucoup de Bultaco, mais aussi des machines moins classiques (avec des fortunes diverses) puisque cela allait de la Motobécane 50 TT qui manque cruellement de chevaux à la 400 H.V.A. de cross bourrée de chevaux, elle, et qui s'est révélée être... un excellent instrument aratoire; beaucoup de Bitzas à base de Motobécane aussi.

Les cinq premiers se retrouvent dans un mouchoir et c'est finalement Obert qui l'emporte devant Viquier et Mauge.

Chez les débutants et sur des zones « gentillettes », c'est Gros qui l'emporte devant Lefèvre. Lors de la remise des prix dans le Gymnase Municipal, Charles Coutard s'est taillé un certain succès en emportant... un gros nounours en peluche.

Nous avons aussi appris la décision de faire participer un coureur aux délibérations de la Fédération. C'est C. Coutard père qui a été élu avec Christian Rayer suppléant.

J. Dondeine

Dégonflé à l'arrière mais enflé à l'avant... Shooman à l'arrivée.

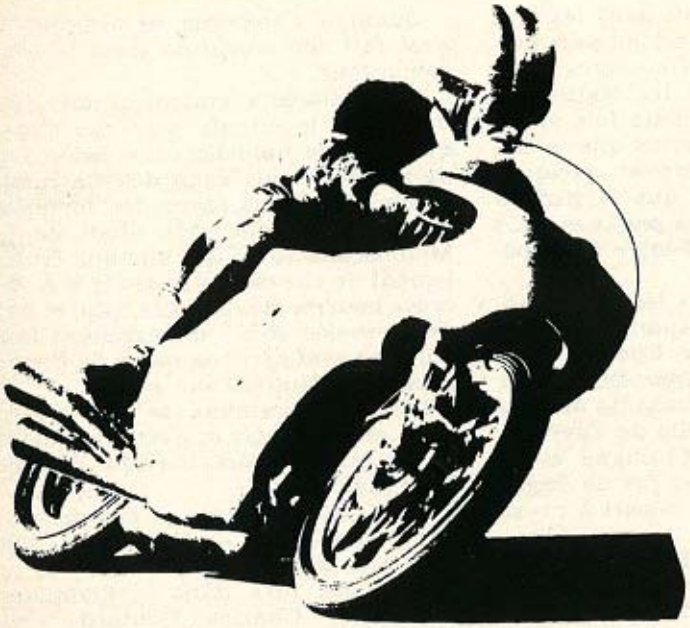
Charles Coutard au contrôle.

Souverain chez lui, Christian Rayer.

CLASSEMENTS

NATIONAUX: 1er Christian Rayer 10 pts, 36/0; 2ème Charles Coutard, 23 pts, 33/0; 3ème Yves François, 72 pts, 16/0; 4ème Philippe Berthuel, 73 pts, 17/0; 5ème Jean Bohec, 73 pts, 15/0; 6ème Claude Coutard, 83 pts, 16/0.

INTERNATIONAUX: 1er Marcel Obert, 67 pts, 6/0; 2ème Michel Viguie, 68 pts, 5/0; 3ème Charles Mauge, 69 pts, 4/0; 4ème Bertrand Favreau, 70 pts, 7/0; 5ème Jean Morino, 71 pts, 6/0; 6ème J. Pierre Frisquet, 75 pts, 4/0; 7ème Claude Mette, 76 pts, 7/0; 8ème Olivier de La Garoullaye 77 pts, 4/0; 9ème Richard Coret, 78 pts, 5/0; 10ème Gérard Boelhy, 72 pts, 3/0.



Lecteurs de motocyclisme qui êtes vous ?

Au cours de l'été dernier, quatre questionnaires ont paru successivement qui posaient un certain nombre de questions concernant la carte d'identité du lecteur de Motocyclisme (âge, profession, habitat), celle de sa machine, la façon dont il a acquis celle-ci et dont il l'utilise, le profil de la moto de ses rêves, son opinion sur la revue.

Nous avons dépouillé au total 1409 bulletins. 197 lecteurs ont envoyé les 4 questionnaires et, de ce fait, ont participé au concours.

Lecteurs de Motocyclisme, vous reconnaissez-vous? Voici votre portrait-type tel qu'il se dégage de vos réponses.

Le lecteur de Motocyclisme est du sexe masculin (96%), bien que nous ayons reçu quelques réponses féminines. Il est âgé de 16 à 18 ans (49%) et est étudiant d'abord (48%) au ouvrier ensuite (28%). Il habite dans une ville de 10 à 50.000 habitants (34%), sinon de plus de 100.000 habitants: 27%. Lui ou sa famille possède généralement la télévision (87%), un électrophone (87%), une voiture (82%), moins souvent un magnétophone (47%), une résidence secondaire (19%) et plus rarement encore une caravane (7%). Il aime passer ses vacances à la mer (54%), souvent à la montagne (33%), généralement avec des amis (64%), en camping (57%).

Comme on pouvait s'y attendre, notre lecteur-type possède un deux-roues (89%), mais entre les différentes catégories, les positions sont moins nettes: vélomoteur: 21%, cyclomoteur: 34%; moto: 34% (et encore, parmi les lecteurs ayant participé au concours, les proportions sont un peu différentes: vélomoteur: 20%, cyclomoteur: 32%, moto: 38%).

Bien entendu, le 50 cm³ est roi: 37%. La 125 vient juste après avec 14%, puis la 250 avec 11%, la 500 avec 9%, enfin la 175 avec 8%. Les machines de sport remportent également les suffrages (48%), puis les « tourisme » (25%). De toutes façons, il s'agit d'un deux-temps classique (52%), à un cylindre (64%) et 4 vitesses (51%).

Mais, s'il possède le plus souvent un 50 cc, notre lecteur-type rêve d'une 750 (36%), quelquefois d'une 500 (17%), sport (44%), 4 temps à un ou deux ACT (27 et 30%), deux cylindres (47%) ou 4 cylindres (32%), 5 vitesses (60%).

Il a acheté sa moto neuve (47%) plutôt que d'occasion (36%), comptant (49%) plus souvent qu'à crédit (23%). Il l'utilise tous les jours (58%) pour faire du tourisme (58%), quelque soit le temps (71%). Il y consacre en principe 30 à 50% de son salaire (17%), mais beaucoup de bulletins laissaient cette partie du questionnaire en blanc, de même en ce qui concerne le kilométrage: en moyenne 10 à 20.000 Km par an (27%). Il change généralement sa machine tous les deux ans (17,5%). Le lecteur de Motocyclisme n'a le plus souvent pas de licence (83%). Lorsqu'il en possède une, il s'agit d'abord d'une licence de cross.

Il fait lire la revue à 2 amis (18%) ou il l'a lit seul (17%). Là aussi, beaucoup de réponses manquantes. Enfin, voici son opinion sur le revue: il aime les essais compétition (84%), de grand tourisme (84%) et tourisme (84%), mais le scrambler ne l'intéresse pas: 51% de non. Il aime également les reportages sportifs (72%) en général, les reportages de vitesse (91%), de cross (53%) et les concentrations (72%), mais n'apprécie pas le trial: 53% sont contre. Les articles techniques, sont en nombre suffisant (72%). Ils ne doivent pas être plus longs pour le texte (57%), mais doivent comporter plus d'illustrations (67%).

Dans l'ensemble, il aime également les interviewes de coureurs (71%), les rétrospectives historiques (50%), les activités des clubs (67%), l'humour (52%), le marché du neuf 90%) et celui de l'occasion (88%).

Hélas! nous n'avons pas un lecteur-type idéal, mais quelques-uns d'entre vous s'en rapprochent et ceux qui arrivent en tête sont ceux qui, de plus, ont répondu le plus complétement: le fait de n'avoir pas rempli toutes les questions a automatiquement déclassé un certain nombre qui, peut-être, auraient eu leur chance. A ceux-là, nous souhaitons un meilleur résultat au prochain concours, et nous félicitons vivement les vainqueurs. A tous, un grand merci pour avoir répondu si nombreux!

Classement

1ers ex-aequo:	Yves LE PECQ à Chatou (78)	1 combinaison compétition en cuir
	Josiane CAUSSADE à Bayonne (64)	1 combinaison compétition en cuir
3è	Charles INGOLD à Paris	1 paire de sacoches
4è	Vincent ROUSSEL à St Pierre du Mont (40)	1 paire de sacoches
5è	Alain DAVID à Bordeaux (33)	1 paire de sacoches
6è	Rémi LOUSTAUD à Dijon (21)	1 paire de sacoches
7è	Patrick DAVID à Longwy-Haut (54)	1 paire de sacoches
8è	Michel ESTRABAUD à Mazamet (81)	1 paire de sacoches
9è	Olivier LACOCHE à Maubeuge	1 paire de sacoches
10è	Michel OLIVIER à Toulouse (31)	1 paire de sacoches
11è	Pierre GUYOT à Antibes (06)	1 abonnement 1 an à Motocyclisme
12è	Edmond FRANCESCHI à Marseille (13)	1 abonnement 1 an à Motocyclisme
13è	Bernard BOIVIN à Noisy-le-Sec (93)	1 abonnement 1 an à Motocyclisme
14è	Yves RONZI à Fontaine les Dijon (21)	1 abonnement 1 an à Motocyclisme
15è	Alain BLOCH à Paris 13è	1 abonnement 1 an à Motocyclisme
16è	Dominique SZYMANSKI à Noeux les Mines (62)	1 abonnement 1 an à Motocyclisme
17è	Patrick TONI à Marseille (13)	1 abonnement 1 an à Motocyclisme
18è	Pierre-Yves GUIZIOU à Le Guievinec (29 S)	1 abonnement 1 an à Motocyclisme
19è	Jacques OLIVIER à Armentières (59)	1 abonnement 1 an à Motocyclisme

ABONNEZ-VOUS A MOTOCYCLISME

Notez bien notre nouvelle adresse:
21 rue de la République
13 - MARSEILLE (2e)

MODE

A PLEINS GAZ

Hélas! Hélas! il fait de moins en moins un temps à mettre un motard dehors! Pourtant pour essayer d'encore mieux lutter contre le froid, nous sommes allés au marché aux puces de Saint-Ouen pour voir ce que nous pouvions y « dégotter » de chaud au milieu du fatras habituel des friperies.

Capitonné

Ce parka adopté par de nombreux porteurs de presse de Paris, dont vous pourrez aussi apprécier les multiples qualités.
Tout concourt à nous isoler parfaitement des grands froids: sa capuche fixe, sa doublure amovible en fourrure synthétique très chaude dont l'extrémité des manches est resserré par une bande tricoté en laine, sa double fermeture zippée est boutonnée, sa large ceinture coulissante. Toutes tailles Coloris kaki.
Son prix neuf: 139 F.
11 Boulevard Périphérique Saint Ouen

Hippie

L'adopterez-vous?
Cette redingote fourrée en mouton sauvage d'Afganistan, folklorique et décontractée, mais aussi chaudement pratique pour la ville. Fermeture à grosses agrafes dissimulées dans les poils de la bête.
Son prix neuf: 540 F.
Stand 6 - Marché Malik Saint Ouen

Solide

Pour les plus costauds seulement, de blouson de l'armée de l'air porté par les pilotes Français tel que vous le connaissez. Deux poches en biais, pressionnées extérieurement, deux poches intérieures, une petite poche sur la manche, un col de fourrure amovible, une doublure ouatinée montée sur glissière, deux pattes d'épaule, zippée devant et resserrée intérieurement à la taille par un lacet. Taille: 92 à 104 - Coloris: Kaki et bleu-marine. Son prix neuf. 160 F. Stands 12 et 66 - Marché Malik - Saint Ouen.

Conformiste

Le fameux Cromwell très populaire en Grande-Bretagne et de plus en plus recherché par les fanas Français. En vente chez tous les motocyclistes.

Sportif

Pour les non frileux, ce blouson commando a un succès fou. En nylon toilé marine à doublure matelassée, il est zippé devant et resserré par une bande tricotée à la taille et aux poignets. Col en fourrure synthétique.
Son prix neuf: 32 F.
16 passage Marceau
Saint Ouen

Style Grand Nord

Le yéti d'occasion de l'armée Suédoise, entièrement en peau de mouton, rafistolé et mis au gout de la ville et de la mode, peut être cet hiver l'ami du motard - chaud, protégeant efficacement du froid, souple et très « in-» cette année.
Une façon de joindre l'utile à l'agréable.
Son prix occasion: 325 F
...et pour compléter la panoplie, la toque en mouton assortie.
Son prix neuf: 25 F.
Stand 6 - Marché Malik
Saint Ouen

Farfelue

Cette veste en daim, style trappeur pour le débutantes amourachées des deux-roues. Franges indiennes de tous les bords - poches, manches, dos...
Son prix neuf: 195 F.
...et pour les nostalgiques de la chevauchée fantastique, une casquette de marinier.
Son prix: 15,50 F.

Christiane Michaud

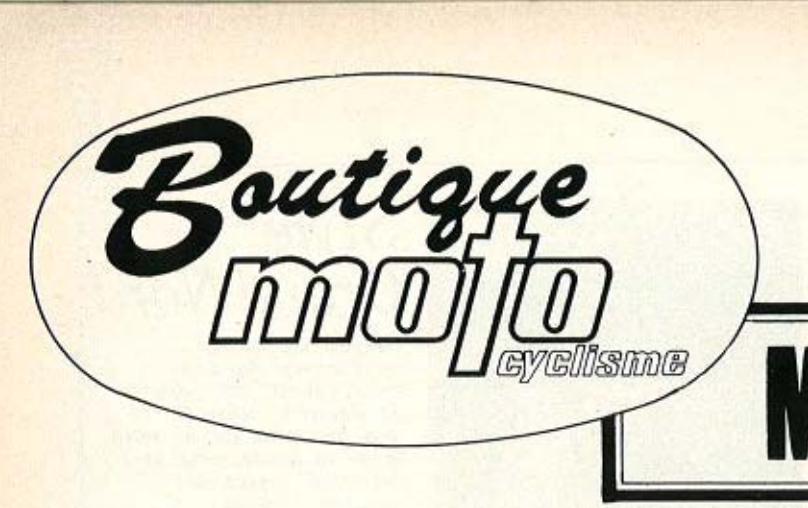
EN COMPÉTITION
OU A LA VILLE

ils s'équipent s'habillent en cuir

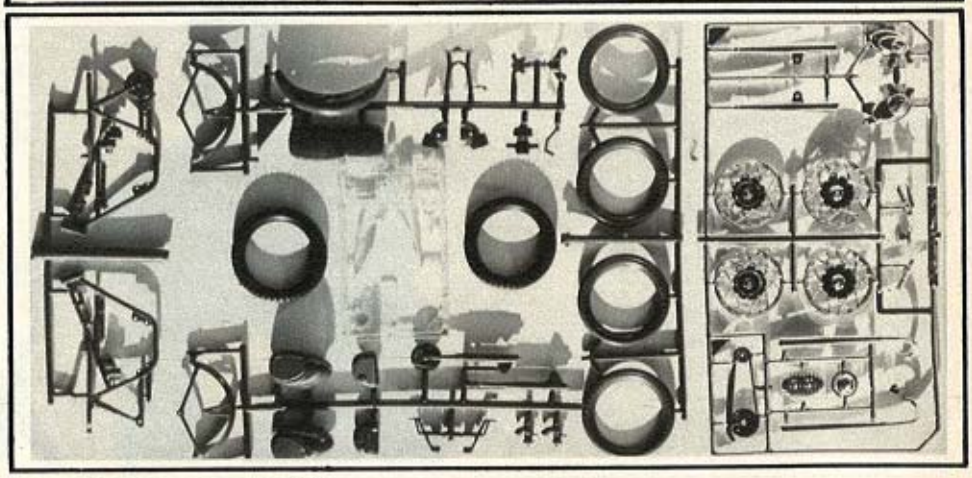
AVEC ELEGANCE

CHEZ VOGUESPORT

14, Bd. Jules-Ferry - Paris - Tél.: 023.91.27



MODÈLES RÉDUITS



Pour vous procurer ces modèles réduits, il vous suffit de nous faire parvenir le bon de réduction ci-joint dûment rempli et accompagné de la somme correspondante.

BON DE REDUCTION N° 3 - VALABLE JUSQU'AU 15 AVRIL 1970

NOM .....

Adresse .....

.....

Je désire recevoir le (ou les) modèle(s) réduit(s) suivant(s) *:

E - PROTAR 105 ☐ Prix réduit: 35,00 F

F - PYRO 152 ☐ Prix réduit: 14,00 F

Je joins la somme de ..... en mandat-lettre, chèque ou timbres postaux.

* mettre une croix dans la case correspondante.

Attention !

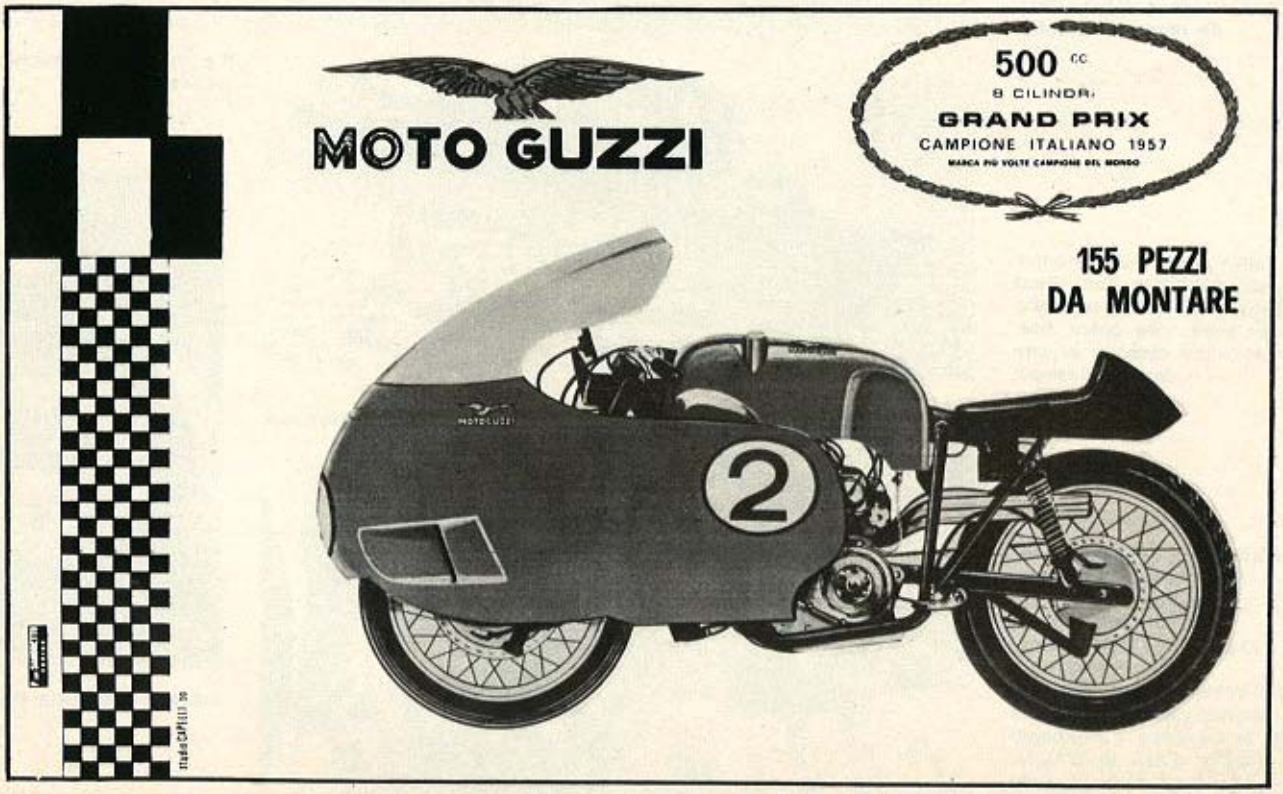
Ce bon de réduction est valable jusqu'au 15 avril. Passée cette date, les modèles réduits vous seront fournis au prix normal.

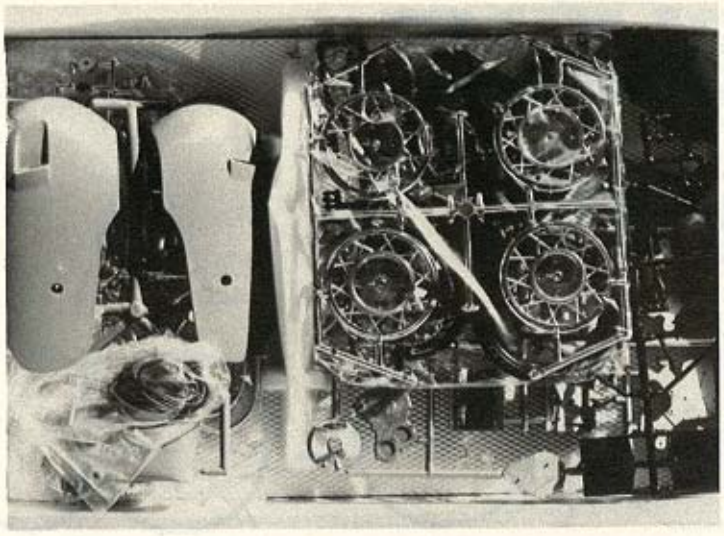
		Prix normal
E	**PROTAR** (Réf. 105) MOTO-GUZZI 500	39,00 F
F	**PYRO** (Réf. 152) YAMAHA 250	14,00 F

MODELISME

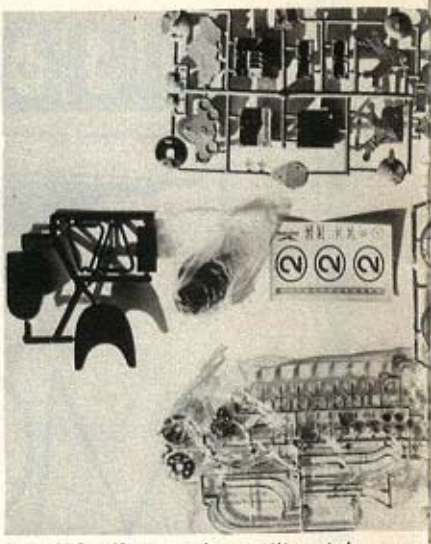
LA MOTO-GUZZI V.8

Ce mois-ci, nous avons essayé la Guzzi 500 Grand Prix de chez Protar. Ce n'est certes pas une nouveauté, mais ce modèle mérite que l'on s'y intéresse; il ne dément pas la qualité dans les finitions et dans l'ajustage des pièces à laquelle nous a toujours habitués la grande marque italienne. Ainsi, il va de soi que les roues, les suspensions, la direction, la chaîne secondaire fonctionnent réellement: mais suivons les différentes étapes de son montage.

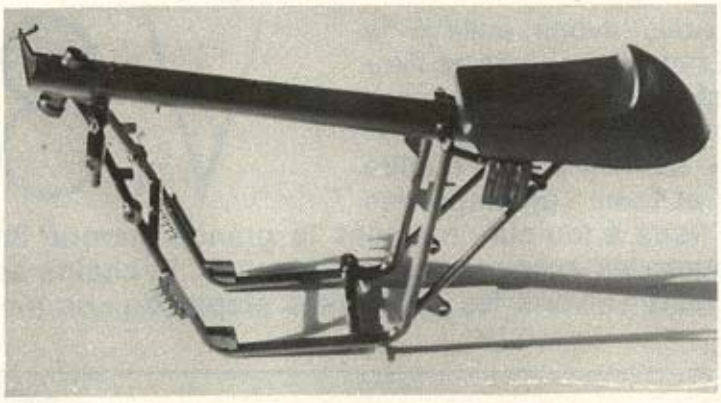




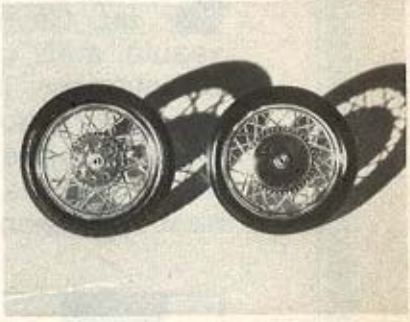
Voici la boîte à construire telle qu'on vous la propose. On regrettera que Protar néglige de fournir un tube de colle, ce qui vous empêchera de commencer votre modèle si vous avez projeté de le faire un dimanche.



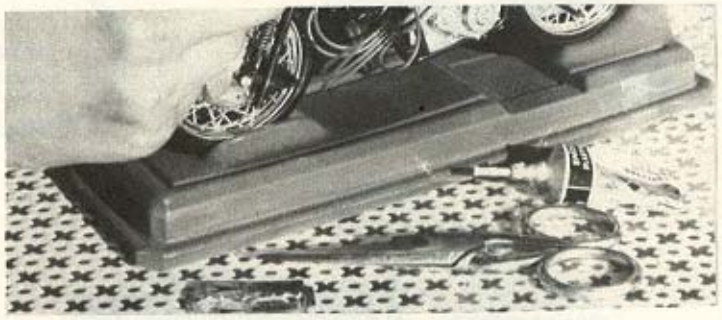
Les 150 pièces qui constituent la maquette, ainsi que les décalcomanies et les câbles de commande. On regrette que, comme sur les modèles récents



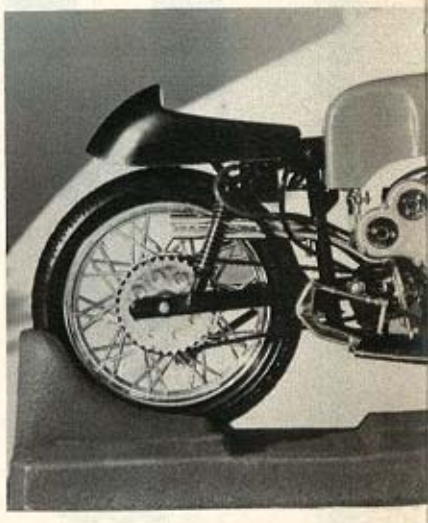
On assemble ensuite le cadre. On remarque la poutre supérieure qui fait office de réservoir d'huile.



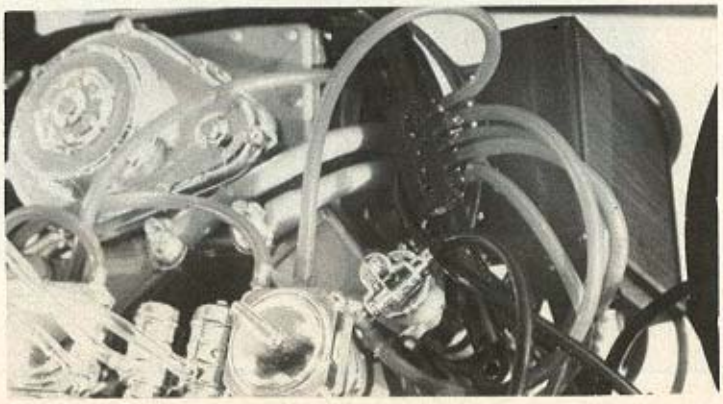
Le montage commence par les roues et les pneus.



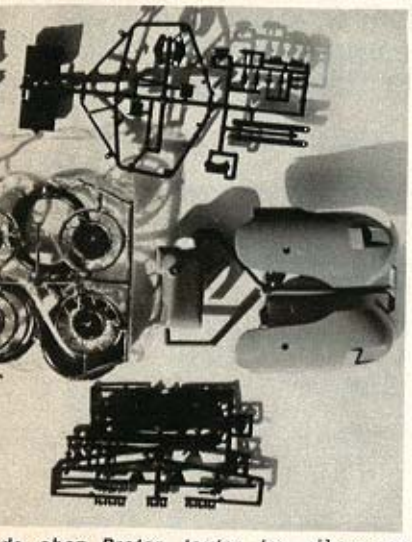
Cette photo nous montre l'instrumentation dont il est besoin: à savoir un tube de colle, une pince fine, une paire de ciseaux et une lame de rasoir.



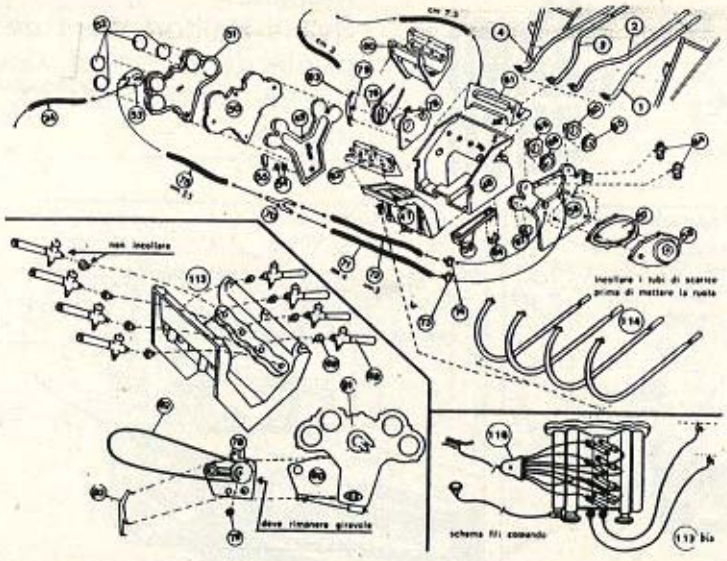
Voici la maquette terminée sans son



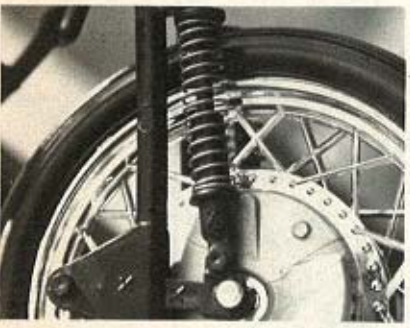
La finition de ce moteur est remarquable. La partie la plus délicate de la construction est l'assemblage des câbles: freins, embrayage, accélérateur (allant aux huit carbus), les huit bougies et le faisceau d'allumage, les circuits d'eau et d'huile. J'ai dénombré plus de quarante câbles différents.



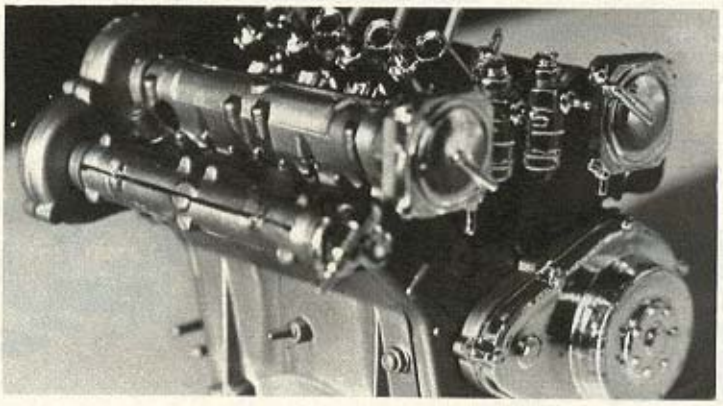
de chez Protar, toutes les pièces ne soient pas numérotées, facilitant ainsi leur identification.



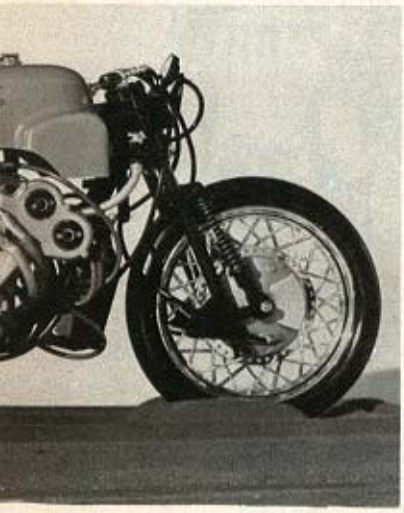
Voici une des nombreuses planches qui constituent le plan de montage: celle-ci concerne le moteur. Il est à remarquer que le plan est rédigé en quatre langues (y compris le Français).



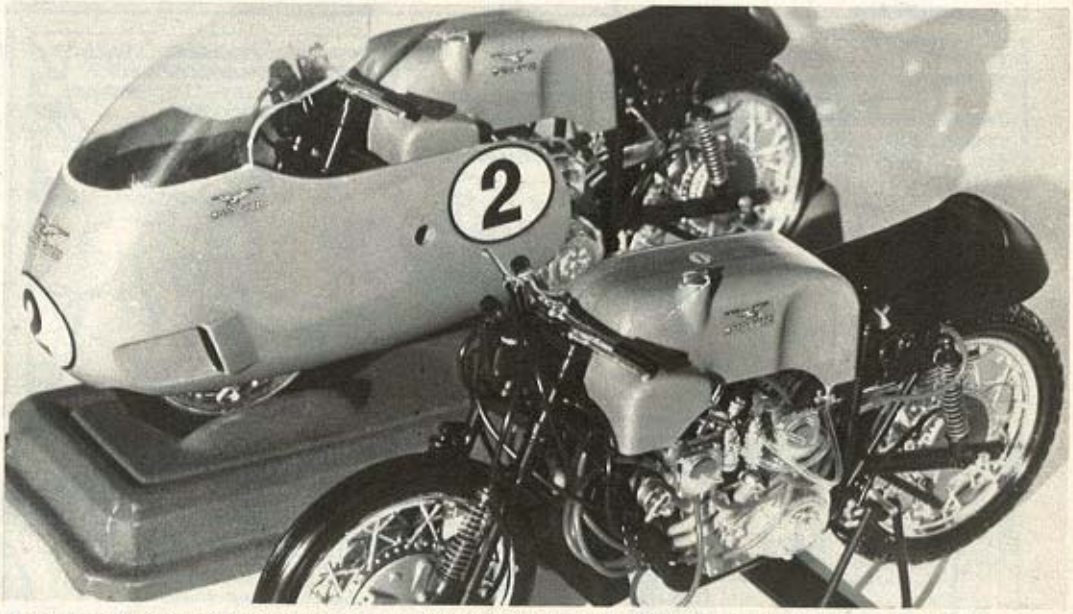
On assemble ensuite la fourche avant et sa suspension (attention à ne pas intervertir les bras de la fourche.



Le montage du moteur demandera un peu de dextérité pour coller ses huit carburateurs (on distingue au premier plan les deux cuves d'alimentation).



rénage.



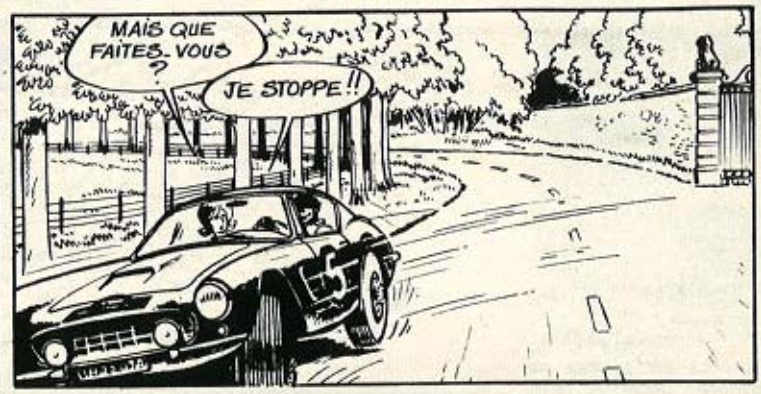
Libre à vous de mettre le carénage ou non. Pour ma part je pense qu'il est dommage de cacher un si beau moteur.

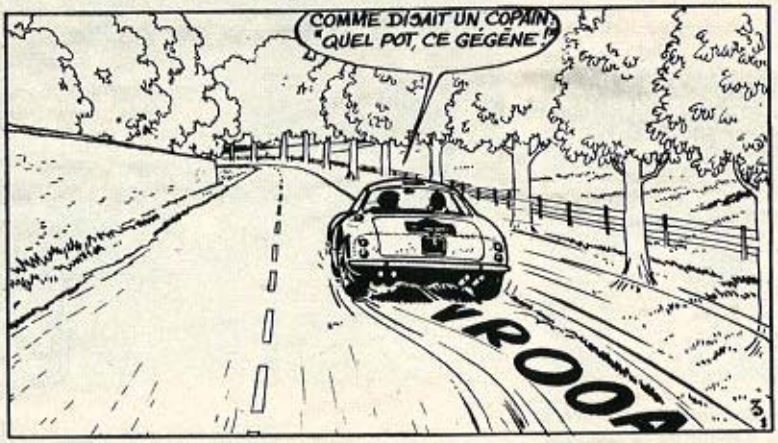
Caractéristiques techniques:

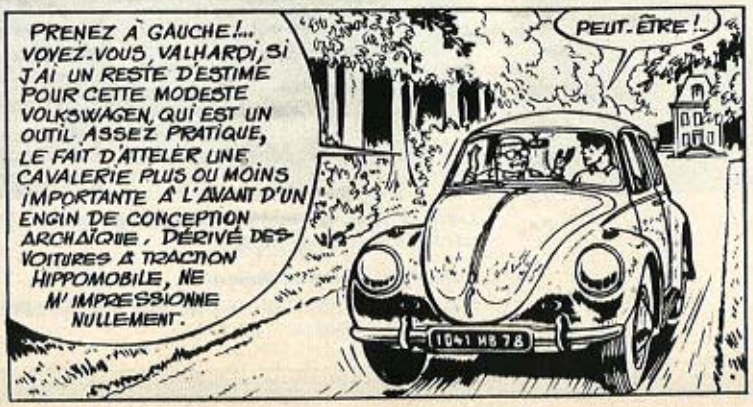
500 cc - Lubrification: carter sec - 8 cylindres en V à 90° - Refroidissement par eau - 4 ACT - Six vitesse - 80 CV.

LE GRAND RUSH

Résumé:
Sylvie Beldorf vient de donner, dans la propriété de son père, une surprise-partie à laquelle Jean Valhardy et Gégène étaient invités.







C'EST ICI, FRANCHISSEZ CARRÉMENT LE PORTAIL.

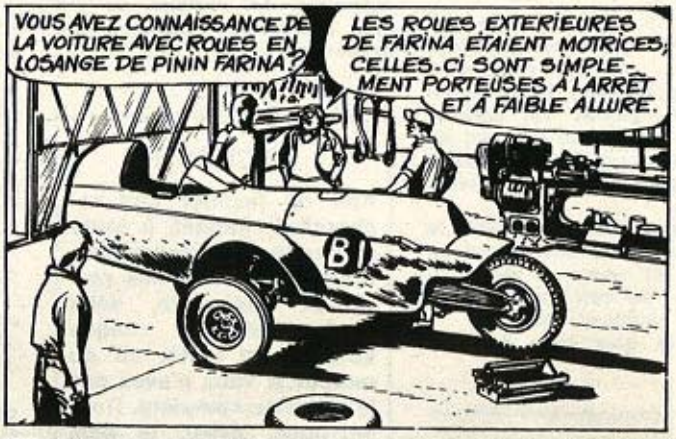
VOICI JUSTEMENT JEAN-CLAUDE BUTEL, C'EST LUI QUI DONNE UN SENS À MES ÉLUCUBRATIONS.

JEAN-CLAUDE, VOICI MONSIEUR VALHARDI. JE VOUDRAIS LUI MONTRER NOTRE RÉALISATION.
MONSIEUR VALHARDI ! C'EST LE PILOTE D'ESSAI... PARFAIT, VENEZ VOIR ET...

TOUT DOUX, TOUT DOUX, MON CHER BUTEL, MONSIEUR VALHARDI NE SAIT MÊME PAS DE QUOI IL S'AGIT, N'ANTICIPONS PAS.

...EUH !... JE M'EXCUSE... JE PENSAIS...
NE VOUS EXCUSEZ PAS, JE SUIS TRÈS INTÉRESSÉ PAR LES EXPLICATIONS DE MONSIEUR BELDORF.

VOICI LE B.1, C'EST LE PREMIER APPAREIL DE SA SÉRIE, PUREMENT EXPÉRIMENTAL, ASSEZ GROSSIER DE LIGNE, JE LE CONÇOIS, ET JE NE VOUS EMPÊCHE PAS DE RIRE.
FORMIDABLE, N'EST-CE PAS ?
CURIEUX VÉHICULE...
SALUT, M'SIEUR BELDORF.
B1


VOUS AVEZ CONNAISSANCE DE LA VOITURE AVEC ROUES EN LOSANGE DE PININ FARINA ?
LES ROUES EXTÉRIEURES DE FARINA ÉTAIENT MOTRICES, CELLES-CI SONT SIMPLEMENT PORTEUSES À L'ARRÊT ET À FAIBLE ALLURE.
B1

ICI, LA ROUE AVANT EST MOTRICE, CELLE DE L'ARRIÈRE DIRECTRICE... OUI... JE SAIS... ÇA NE MARCHERA PAS, C'EST DANGEREUX... IMPOSSIBLE !... IL Y A CENT ANS L'APPROCHE DU CENT KILOMÈTRES-HEURE DEVAIT NOUS ÊTRE FATALE...

(suite de la page 10)

prix, un compteur, un compte-tours et de bracelets. J'aimerais connaître ses caractéristiques techniques d'origine précises:

T/mn, vitesse, cylindrée exacte, qualités et défauts etc... Je l'ai achetée il y a un an 600 F en mauvais état, depuis j'ai refait le moteur, piston neuf, alésage du cylindre, rabotage de la culasse, rodage de soupapes, embrayage neuf. J'ai ajusté un carénage, un réservoir et une selle polyester. J'en suis satisfait et elle me donne beaucoup de joies, plus pour longtemps hélas. Mon rêve: la 500 cm³ Kawa ou la 750 Honda.

F/Cal F. Garnier
51ème RI e.c.c.a.s. Ordinaire
Caserne Friant
80 - Amiens

Réponse **La Gold Star est un monocylindre culbuté mais n'en affiche pas moins pour autant des performances fort honorables qui en ont fait pendant de nombreuses années une machine très appréciée des amateurs de vitesse.**

Commercialisée vers 1946, la Gold Star, qui existait aussi en version 500 cm³ a reçu, au cours de sa carrière de nombreuses améliorations.

Dans la plus pure tradition britannique, il s'agit d'une longue course (71/88) puisque le rapport course/alésage atteint 1,24, la cylindrée exacte ressort à 348,4 cm³.

Le vilebrequin assemblé est en acier il tourne sur un roulement à rouleaux côté distribution et deux roulements côté transmission, un à rouleaux, un à billes. Les volants du vilebrequin sont ovales, ce qui a permis de réduire l'entre axe de la bielle. Celle-ci est en acier EN 16 forgé et tourne à la tête sur une double rangée de rouleaux. Deux arbres à came sont entrainés par pignons à taille droite directement à partir du vilebrequin. Le mouvement est ensuite communiqué aux soupapes par poussoirs cylindriques à tête, tiges et culbuteurs. Les tiges sont tubulaires en alliage léger avec embouts en acier rapportés. Le réglage du jeu aux culbuteurs s'effectue par excentriques.

Sur l'axe de commande de l'ensemble magnéto-dynamo, un reniflard rotatif met en communication le carter avec l'extérieur.

Le volumineux cylindre est en alliage léger chemisé en acier austémitique.

La culasse est également en alliage léger avec les soupapes en V à 66° (74° sur les premières versions).

Dans sa version 1959, ce moteur était donné pour 34 ch à 7500 t/mn.

Quant aux qualités et défauts, comme à l'habitude, nous ne nous prononcerons pas sur une machine que nous n'avons pas essayée.

Christèle Pastor est heureuse de vous annoncer la naissance de sa soeur Nathalie le 10 décembre dernier et que, en sa compagnie, elle fait tout pour que ses parents (son père est notre inestimable metteur en page) ne puissent fermer l'oeil avant un certain temps.

Nous adressons toutes nos félicitations à ces derniers, et bon courage!

Lecteurs

Afin de faciliter nos recherches, joignez à toute demande de renseignement, concernant les machines anciennes, deux photos montrant chaque côté de la moto, ou du moteur si vous n'avez pas la machine complète. Donnez-nous, aussi, le plus de renseignements relatifs à votre moto: année de mise en circulation, type, modèle, cylindrée, si vous les possédez. Si vous ne nous fournissez pas le maximum de données, il nous sera très difficile de vous répondre. Facilitez nous la tâche.

Ça compte

Q. — Fidèle lecteur de votre revue, je me permets de vous demander quelques renseignements.

Je possède une Honda CD 125 qui possède une batterie de 6 volts et de 10,5 ampères.

Je voudrais placer sur cette machine « un ou deux » phares iodes, car la nuit je vois très mal.

Est-ce possible, sinon que dois-je faire? Mon « deux roues » n'est pas équipé d'un compte-tours. Comme je considère cet instrument indispensable, je voudrais en placer un.

Doit-il être électronique, magnétique ou mécanique? Où puis-je m'en procurer un?

Gilbert Sémat
30, Cours de la République
11 - Lezignan-Corbières

Réponse **Non, vous ne pourrez pas monter de phare à iode sur votre 125, vous n'obtiendrez rien du tout.**

La batterie n'est pas en cause, car l'alternateur ne débitera jamais assez de courant pour la recharger. Inutile donc d'essayer de remplacer votre batterie.

Vous pouvez cependant essayer de remplacer votre ampoule de phare par une autre plus puissante.

Il est toujours bon de pouvoir suivre le régime de rotation d'un moteur. On trouve actuellement de nombreuses marques de compte-tours de fabrication sérieuse. Nous vous conseillons surtout les anglais ou allemands, les italiens étant assez optimistes.

Vous pouvez faire votre choix chez n'importe quel accessoiriste sérieux.

Errata

Que les mannes de Corneille veuillent bien pardonner une hérésie dont nos amis italiens se sont rendus coupables. En effet, page 35, du numéro 11 il fallait lire: « Nous partîmes cinq cents et par un prompt renfort, nous nous vîmes trois mille en arrivant au port ».

Redde Caesari... Rendons à C. Ramade ce qui lui appartient, c'est à dire la paternité de l'encart central (Honda 750) de notre dernier numéro.

LE MARCHE DU DEUX ROUES 1969

MOTOCYCLES

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. t/m	Puissance réelle	Nombre di vitesses	Nombre de Cylindres et Positions	PNEUS Dimensions AV.	PNEUS Dimensions AR.	Poids	Vitesse maxi. Km/h	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
A.J.S. (GB)														
250 Y4 - Cross	2	68 x 68	247	11,1	6400	27	4	1 V	2,75 x 21	4,00 x 18	99			7.400
370 Y5 - Cross	2	83 x 68	368	11,1	6400	32	4	1 V	2,75 x 21	4,00 x 18	101			7.950
500 Mono	4	85,5 x 86	496	9	6800	44	4	mono	3,50 x 19	3,50 x 19	165	160	5	6.400
AERMACCHI (I)														
Modèle Ala Verde	4	66 x 72	246,2	8,5	6800	20 à la roue AR	5	1 horizontal	2,75 x 19	3,25 x 18	128	140	3,7	4.526
B.M.W. (D)														
R 50/5	4	70,6 x 67	498	8,6	6600	36	4	2 flat twin	3,25 x 19	4,00 x 18	205	157	4,6	7.203
R 60/5	4	70,6 x 73,5	599	3,2	6600	46	4	2 flat twin	3,25 x 19	4,00 x 18	210	167	4,8	7.825
R 75/5	4	70,6 x 82	745	9	6400	57	4	2 flat twin	3,25 x 19	4,00 x 18	210	175	4,5	9.645
B.S.A. (GB)														
B 25 Starfire	4	67 x 70	247	10	8250	21	4	1	3,25 x 18	3,50 x 18	137	140	3,14	
B 44 Victor Shooting Star	4	79 x 90	441	9,4	6500	28	4	1	3,25 x 18	3,50 x 18	145	138	4,34	
B 44 Victor Special	4	79 x 90	441	9,4	6500	28	4	1	3,25 x 19	4,00 x 18	139	138	4,34	
A 50 Royal Star	4	65,5 x 74	499	9	6250	31	4	2	3,25 x 19	4,00 x 18	173	151	4,22	
A 65 It Thunderbolt	4	75 x 74	654	9	7250	44	4	2	3,25 x 19	4,00 x 18	187	169	4,22	
A 65 Firebird Scr.	4	75 x 74	654	9	7000	52	4	2	3,50 x 19	4,00 x 18	191	169	4,7	
A 65 2L Lightning	4	75 x 74	654	9	7000	52	4	2	3,25 x 19	4,00 x 18	191	177	4,34	
A 75 Rocket 3	4	67 x 70	740	9,5	7500	58	4	3	3,25 x 19	4,10 x 19	212	193	6,28	
BULTACO (E)														
Metralla	2	60 x 72	244,3	9	7500	27,6	5	1	2,75 x 18	3,00 x 18	102	160	6	5.100
Metralla Racing Kit	2	60 x 72	244,3	11	8500	35	5	1	2,75 x 18	3,00 x 18	95	180		6.800
Sherpa T	2	60 x 72	244,3	10	5500	19,8	5	1	3,00 x 21	4,00 x 18	92	100		5.450
Matador MK 3	2	60 x 72	244,3	9	5500	23	5	1	3,00 x 21	4,00 x 18	112	120		5.550
Pur Sang	2	60 x 72	244,3	12	8000	34	5	1	3,25 x 21	4,00 x 18	102			5.990
Bandido 360	2	64 x 85	362,8	11	7500	43,5	4	1	3,25 x 21	4,00 x 18	114			6.950
CZ (CZ)														
175	2					15						120		2.180
DUCATI (I)														
250 Monza	4	57,8 x 74	248,6	7,9	5900		5	1 incliné 10°	3,00 x 18	3,00 x 18	136	135		3.755
250 Mach/1	4	57,8 x 74	248,6	9,8	5900		5	1 incliné 10°	2,75 x 18	2,75 x 18	129	150		3.961
350 Mark/3	4	75 x 76	340,2	9,8	8000		5		2,75 x 18	3,00 x 18	129	165		4.321
GILERA (I)														
150 - 5 V.	4	60 x 54	152,6	10	8500	16,3	5	1	2,50 x 17	2,75 x 17	100	130	3	3.270
HARLEY DAVIDSON														
1200 Electra glide	4	100,8 x 87,3				66	4	V 2	5,00 x 16	5,00 x 16	300			15.000
HONDA (J)														
CB 250	4	50,6 x 56	249	9,5	10000	30	5	2	3,00 x 18	3,25 x 18	160	150		4.640
CB 350	4	50,6 x 64	325	9,5	10000	36	5	2	3,00 x 18	3,50 x 18	160	160		5.210
CB 450	4	57 x 70	444	9	9000	43	5	2	3,25 x 18	3,50 x 18	187	170		7.100
CB 750	4	63 x 61	736	9	8500	65	5	4	3,25 x 18	4,00 x 18	237	200		9.990

MOTOCYCLES

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. t/m	Puissance réelle	Nombre de vitesses	Nombre de Cylindres et Positions	PNEUS Dimensions AV.	PNEUS Dimensions AR.	Poids	Vitesse maxi. Km/h	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
JAWA (CZ)														
250 Tourisme	2	65 x 75			5000	14		1	3,25 x 16	3,50 x 16	129	110		2.590
350 Tourisme	2	58 x 65 x 2			5000	18		2			139	120		2.930
350 Californian	2	58 x 65 x 2			4750	21		2			134	130		3.590
KAWASAKI (J)														
250 A 1 Samurai	2	56 x 53	247	7	8000	31	5	2	3,00 x 18	3,25 x 18	145	168		5.299
350 A 7 Avenger	2	56 x 62	338,1	7	7500	40,5	5	2	3,25 x 18	3,50 x 18	149	180		6.299
500 H 1 Mach III	2	58,8 x 60	498,8	6,8	7500	60	5	3	3,25 x 19	4,00 x 18	174	191,5	9,6	8.750
650 W 2 Commander	4	72,6 x 74	624,5	8,7	6500	50	4	2	3,25 x 18	3,50 x 18	181	185		s/cde
LAVERDA (I)														
750 Dem. El.	4	74 x 80 x 2	744	7,7	6600	53	5	2	3,50 x 18	4,00 x 18	215	182	5,90	8.600
MOTO GUZZI (I)														
125 Stornello Luxe	4	52 x 58	125	9,8	7000	12	4	1	2,50 x 17	2,75 x 17	93	120	2,70	2.750
170 cc. Stornello	4	58 x 58	160	9,8	7000	14	4	1	2,50 x 19	3,00 x 17	105	135	2,70	2.900
V7 700 cc.	4	80 x 70 x 2	703,7	9,8	6300	50	4	2 V 90	4,00 x 18	4,00 x 18	243	185	6,50	8.885
MV AGUSTA (I)														
Gran Turismo	4	56 x 53	123,5			8	5	1	2,75 x 18	2,75 x 18		105	2,50	2.660
Rapido Sport	4	54 x 59,5	150			10	5	1	2,75 x 18	2,75 x 18		120	2,80	2.994
MV 250	4	56 x 53 x 2	247	9,5	7500	18	5	2	2,75 x 18	3,00 x 18		150		4.578
MV 600 4 cylindres	4	56 x 58 x 4	592	9	8000	52	5	4	3,50 x 18	4,00 x 18	220	185		14.800
MZ (DDR)														
ES 250/2	2	65 x 69	242,93	8,5	5300	18	4	1 V	3,25 x 16	3,50 x 16	156	130	5,5	3.769
NORTON (GB)														
650 Mercury	4	68 x 89	647	8,5	6800	50	4	2 flat twin	3,25 x 19	3,50 x 19	175	180	5,5	7.900
Commando	4	73 x 89	745	8,9	6800	60	4	2 flat twin	3,00 x 19	4,10 x 19	170	200	6	8.950
Commando S.	4	73 x 89	745	9	7000	62	4	2 flat twin	3,00 x 19	4,10 x 19	165	210	6,5	
OSSA-FRANCE														
250 Sport	2	60 x 72	244,3	11	7000	25	4	1 vertical	3,00 x 18	3,00 x 18	94	140		4.800
250 Sport America	2	60 x 72	244,3	11	7000	25	4	1 vertical	3,00 x 18	3,00 x 18	94	140		5.550
250 Trial	2	60 x 72	244,3	9	6000	16	4	1 vertical	3,00 x 21	4,00 x 18	94			5.450
250 Enduro	2	60 x 72	244,3	11	6800	20	4	1 vertical	3,00 x 21	4,00 x 18	96			5.800
250 Enduro America	2	60 x 72	244,3	11	6800	20	4	1 vertical	3,00 x 21	4,00 x 18	98			6.100
250 Moto cross	2	60 x 72	244,3	12,5	7000	32	4	1	3,00 x 21	4,00 x 18	98			5.970
SUZUKI (J)														
T 250	2	54 x 54 x 2	247	7,3	7500	29	6	2 V	2,75 x 18	2,75 x 18	150	160	4,5	5.265
T 350	2	54 x 61	315	6,94	7500	39	6	2 V	3,00 x 18	3,25 x 18	155	170	5,5	6.060
T 500	2	64 x 70	492,34	6,6	7000	47	5	2 V	3,25 x 19	4,00 x 18	182	190	7,5	7.554
TRIUMPH (GB)														
TR 25 W	4	70 x 67	249	8,5	8250	22	4	1	3,25 x 19	4,00 x 18	130	130	3	5.055
Tiger 100 T 100 S	4	65,5 x 69	490	9	7000	38	4	2	3,25 x 18	3,50 x 18	153	155	3,6	6.755
Tiger Daytona T 100 T	4	65,5 x 69	490	9	7400	41	4	2	3,25 x 18	3,50 x 18	155	168	4	7.335
Trophy TR 6	4	82 x 71	649	9	6500	45	4	2	3,25 x 19	3,50 x 18	165	175	4,5	7.660
Bonneville T 120	4	82 x 71	649	9	6700	52	4	2	3,00 x 19	3,50 x 18	165	189	5	8.280
Trident T 150	4	70 x 67	741	9,5	7250	60	4	3	3,25 x 19	4,10 x 19	210	209	6,5	11.460
YAMAHA (J)														
YC 52	2	50 x 46	180	7,4	7500	21	5	2	2,75 x 18	3,00 x 18	118	140	5	4.100
DT 1 Trial	2	70 x 64	246	6,8	6000	18,5	5	1	3,25 x 19	4,00 x 18	109	112	3,5	5.100
YDS 6	2	56 x 50	243	7,3	7500	30	5	2	3,00 x 18	3,25 x 18	138	160	6,5	5.100
YR 3	2	61 x 59,6	348	7,5	7000	36	5	2	3,00 x 18	3,50 x 18	154	173	7,5	6.100

CYCLOMOTEURS

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. f/m	Puissance réelle	Nombre de vitesses	Nombre de Cylindres et Positions	PNEUS Dimensions AV.	PNEUS Dimensions AR.	Poids	Vitesse maxi. Km/h	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
BICIZETA (I)														
Bicizeta C 50	2	37 x 38	41,96		3700			1 à flat			35	37		732
DERBI (E)														
Junior	2	43 x 48	49	6,5	6500	3	4	1 V	2,25 x 18	2,25 x 18	60	45	2	1.858
DUCATI (I)														
SL/1A	2	42 x 38,8	49	7,5	5500	4,3	4	1 incliné 25°	2,25 x 19	2,25 x 19	61	50		1.550
SL/2A	2	d°	49			d°		d°	2,25 x 19	2,25 x 19	61	50		1.460
GARELLI (I)														
Gulp Flex	2	39 x 40	49			2,2	mono	1	2,25 x 16	2,25 x 16				750
Gulp Matic	2	39 x 40	49			2,2	aut	1	2,25 x 16	2,25 x 16				875
Record	2	39 x 40	49			6,5	4	1	2,25 x 19	2,25 x 19				1.500
Cross	2	39 x 40	49			6,5	4	1						1.500
GIULIETTA (I)														
Bracco	2	41 x 39	48 87	6,7	6500	2,2	3	1 V	2,00 x 18	2,25 x 18	50	45	1,5	1.199
Junior	2	41 x 39	48,87	6,7	6500	3,5	3	1 V	3,00 x 12	3,00 x 12	52	45	2,5	1.692
America-Cross	2	41 x 39	48,87	6,7	6500	3,5	3	1 V	2,50 x 18	2,50 x 18	52	45	2,5	1.548
America-GT	2	41 x 39	48,87	6,7	6500	3,5	3	1 V	2,25 x 18	2,25 x 18	50	45	2,5	1.548
ITALJET (I)														
Mustang	2	42 x 38,8	49,6				4	1	2,50 x 18	2,50 x 18				1.440
Trial	2	42 x 38,8	49,6				4	1	2,50 x 19	2,50 x 19				1.650
Gogo	2	42 x 38,8	49,6				4	1	3,00 x 10	3,50 x 10				1.440
Ranger	2	42 x 38,8	49,6				4	1	3,00 x 10	3,00 x 10				1.440
Scout	2	42 x 38,8	49,6				4	1	3,00 x 10	3,50 x 10				1.440
Veloce	2	42 x 38,8	49,6				4	1	2,00 x 18	2,00 x 18				1.440
ITOM (I)														
Astor Trial	2	40 x,39,5	49 5	8	5500		4	1	2,00 x 18	2,00 x 18				1.700
Astor 3M	2	30 x 39,5	49,5	7	5200		3	1	2,00 x 18	2,00 x 18				1.290
Cross Super Luxe	2	40 x 39,5	49,5	8	5400		4	1	2,00 x 18	2,00 x 18				2.190
L'Economic	2	39 x 41,5	49,5	6,5	4400		mono	1	2,00 x 16	2,00 x 16	40			825
Astor 4 M. AM Normal	2	40 x 39,5	49,5	8	5400		4	1	2,00 x 18	2,00 x 18	53		1,90	1.530
Astor 4 M. GT	2	40 x 39,5	49,5	8	5400		4	1	2,00 x 18	2,00 x 18	53		1,90	1.640
Astor Sprint	2	40 x 39,5	49,5	8	5400		4	1	2,00 x 18	2,00 x 18	56		2,50	1.790
HONDA (J)														
PC 50	4	35,6 x 42	49	9	8300	1,75		1	2,00 x 19	2,25 x 19	48	50		828
PS 50	4	35,6 x 42	49	9	6600	1,75	3	1	2,00 x 19	2,25 x 19	54	50		926
CB 50	4	39 x 40	49	8,8	6500	4,5	3	1	2,25 x 23	2,25 x 23	75	50		1.432
KREIDLER (D)														
Kreidler	2	40 x 39,5	49,8	8,5	6000	3,6	3	1	21 x 2,75	21 x 2,75	72	45	2	1.852
MALAGUTI (I)														
Sportivo - 569	2	39 x 41,8	49,9	7,3	5500	2	3	1	2,25 x 19	2,25 x 19		45		1.180
Sportivo Cross - SCR69	2	39 x 41,8	49,9	7,3	5500	2	3	1	2,25 x 19	2 25 x 19		45		1.280
Turbo Maggiolino MT 69	2	39 x 41,8	49,9	8	7500	5	3	1	2,25 x 19	2,25 x 19		45		1.395
Turbo Magg. Cross MTCR	2	39 x 41,8	49,9	8	7500	5	3	1	2,25 x 19	2,25 x 19		45		1.460
Turbo Magg. 4MTS	2	39 x 41,8	49,9	8	7500	5	4	1	2,25 x 19	2,25x 19		45		1.630
Olympique 4OTS	2	39 x 41,8	49	8	7500	5	4	1	2,25 x 19	2,25 x 19		45		1.690
Olympique Cross CR3T	2	39 x 41,8	49	8	7500	5	3	1	2,50 x 17	2,50 x 17		45		1.650
MALANCA (I)														
3 M	2	42 x 38	47,6				3	1			47	49		1.135
Tubo	2	42 x 38	47,6				3	1			42	49		977
MONDIAL (I)														
3 VP	2	42 x 38	47,96				3	1			47	49		1.448
4 VP	2	42 x 38	47,96				4	1			48	49		1.704
Record	2	42 x 38	47,96				4	1			48	49		1.855

CYCLOMOTEURS

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. t/m	Puissance réelle	Nombre di vitesses	Nombre de Cylindres et Positions	PNEUS Dimensions AV.	PNEUS Dimensions AR.	Poids	Vitesse maxi. Km/h	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
MOTOBECANE (F)														
SP 94 TT	2		49				aut	1			27			413
Cady	2		49				mono	1						473
AV - AU 46	2		49				mono	1						649
AV - AU 49	2		49				aut	1						699
AV - AU 56	2		49				mono	1						743
AV - AU 59	2		49				aut	1						827
PEUGEOT (F)														
101 S	2	39 x 40	49	7,4	4000	1	1	1 incliné	23 x 2,00	23 x 2,00	31	35	1,16	507
101 T	2	39 x 40	49	7,4	4000	1	1	1 incliné	23 x 2,00	23 x 2,00	33	35	1,16	591
102 R	2	39 x 40	49	7,4	5000	1,5	1	1 incliné	23 x 2,00	23 x 2,00	31	50	1,18	559
102 T	2	39 x 40	49	7,4	5000	1,5	1	1 incliné	23 x 2,00	23 x 2,00	33	50	1,18	643
101 MR	2	39 x 40	49	7,4	4000	1	1	1 incliné	2,00 x 16	2,00 x 16	30	35	1,16	559
101 MT	2	39 x 40	49	7,4	4000	1	1	1 incliné	2,00 x 16	2,00 x 16	32	35	1,16	633
102 MR	2	39 x 40	49	7,4	5000	1,5	1	1 incliné	2,00 x 16	2,00 x 16	30	50	1,8	605
102 MT	2	39 x 40	49	7,4	5000	1,5	1	1 incliné	2,00 x 16	2,00 x 16	32	50	1,8	679
CT	2	39 x 40	49	7,4	5300	1,8	1	1 incliné	23 x 2,00	23 x 2,00	38	50	1,8	694
VCT	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	variateur	1 incliné	23 x 2,00	23 x 2,00	40	50	2	760
RS	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	variateur	1 incliné	23 x 2,00	22,50 x 2,25	45,6	50	1,8	886
VRS	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	variateur	1 incliné	23 x 2,00	22,50 x 2,25	47,8	50	2	966
RT	2	39 x 40	49	7,4	5300	1,8	1	1 incliné	23 x 2,00	23 x 2,00	42,5	50	1,8	798
VRT	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	variateur	1 incliné	23 x 2,00	23 x 2,00	44,9	50	2	877
GT	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	3	1 incliné	23 x 2,00	22,50 x 2,25	47,9	50	2 à 2,2	1.095
SP	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	3	1 incliné	17 x 2,75	17 x 2,75	52,7	50	2 à 2,2	1.335
TS	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	3	1 incliné	17 x 2,25	17 x 2,75	52,7	50	2 à 2,2	1.335
PIAGGIO (I)														
Ciaio C7N utilit.	2	43 x 38,4	49,7	8	4500	1,4	1	1			33,5		1,40	600
Ciao C7N	2	43 x 38,4	49,7	8	4500	1,4	1	1			33,5		1,40	700
Ciaio C7E	2	43 x 38,4	49,7	8	4500	1,4	1	1			35		1,40	770
Ciaio C7V	2	43 x 38,4	49,7	8	4500	1,4	variateur	1			37,5		1,40	800
Vespa 50	2	43 x 38,4	49,7				3	1	2,30 x 4,9	2,30 x 4,9	66		1,50	1.425
VELOSOLEX (F)														
3800 Noir	2	39,5 x 40	49	8,1	4000	0,8	1	1 vertical	1,75 x 19	1,75 x 19	27	30	1,3	420
3800 Luxe	2	39,5 x 40	49	8,1	4000	0,8	1	1 vertical	1,75 x 19	1,75 x 19	28	30	1,3	447
Micron	2	39,5 x 40	49	8,1	4000	0,8	1	1 vertical	12,50 x 1,75	12,50 x 1,75	30	30	1,3	531
Flash Standard	2	39,5 x 40	49	8,5	5000	1,4	1	1 vertical	2,00 x 16	2,00 x 16	33	40	2	559
Flash Suspension	2	39,5 x 40	49	8,5	5000	1,4	1	1 vertical	2,00 x 16	2,00 x 16	33	40	2	619

VÉLOMOTEURS

AERMACCHI (I)														
Aletta	2	50 x 56	123,15	7,3	6750	10	4	1 vertical	2,50 x 17	2,50 x 17	80	105	2,5	2.462
Scrambler	2	50 x 56	123,15	7,3	6750	10	4	1 vertical	2,50 x 17	2,50 x 17	80	105	2,5	2.462
BULTACO (E)														
Lobito 100	2	51,5 x 49,5	99,1	10	8000	10	4	1	2,75 x 17	3,25 x 16	79,5	95	4,5	3.850
Junior 125	2	60 x 51,5	124,9	8,5	5000	9	4	1	2,50 x 17	2,50 x 17	74	100	4 5	2.630
C.Z (CZ)														
125	2	58 x 52				11	4				105	110		
DERBI (E)														
74	2	43 x 47	74	9,5	9000	8,5	4	1 V	2,25 x 18	2,25 x 18	62	110	3	1.911
DUCATI (I)														
Cadet	4	55 x 53	121,3	8,5	6500		4	1 incliné 10°	2,50 x 18	2,75 x 18	83	95		2.006
125 Monza	4	52 x 55,2	124	8,6	6500		4	1 incliné 10°	2,75 x 18	2,75 x 18	117	115		2.829
GARELLI (I)														
Record	2	39 x 40	49			6,5	4	1	2,25 x 19	2,25 x 19				1.500
Cross	2	39 x 40	49			6,5	4	1						1.500

VÉLOMOTEURS

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. t/m	Puissance réelle	Nombre de vitesses	Nombre de Cylindres et Positions	PNEUS Dimensions AV.	PNEUS Dimensions AR	Poids	Vitesse maxi. Km/h	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
GILERA (I)														
124 - 4 vitesses	4	58 x 50	123,08	10	8500	11	4	1	2,50 x 17	2,75 x 17	91	110	2,3	2.620
124 - 5 vitesses	4	58 x 50	123,08	10	8800	13,6	5	1	2,50 x 17	2,75 x 17	90	125	2,6	3.040
HONDA (J)														
C 50	4	41,4 x 39	49	8,8	10000	4,8	3	1	2,25 x 17	2,25 x 17	69	70		1.223
C 50 M	4	41,4 x 39	49	8,8	10000	4,8	3	1	2,25 x 17	2,25 x 17	69	70		1.420
SS 50	4	41,4 x 39	49	9,5	10500	6	5	1	2,75 x 17	2,75 x 17	75	90		1.574
SS 50 M	4	41,4 x 39	49	9,5	10500	6	5	1	2,50 x 17	2,50 x 17	75	90		1.636
CD 125	4	41 x 44	124	9	10000	12	4	2	3,00 x 16	3,00 x 16	115	115		2.840
SS 125	4	41 x 44	124	9,4	10000	13	4	2	2,75 x 17	2,75 x 17	100	115		2.650
CB 125 K3	4	41 x 44	124	9,4	11000	15	5	2	2,50 x 18	2,75 x 18	110	130		3.200
ITALJET (I)														
125 sport	2	47 x 52	123,5	9,5		12	4	1	2,50 x 18	3,00 x 18	98			2.100
125 Rally	2	47 x 52	123,5	9,5		12	4	1	2,75 x 19	3,00 x 17	98			2.100
125 America	2	47 x 52	123,5	8,5		9	4	1	3,00 x 18	3,50 x 18	98			2.100
KAWASAKI (J)														
GA 2 SS	2	51,8 x 47	89,9	7	8000	10,5	5	1	2,50 x 18	2,50 x 18	79	110		2.527
KREIDLER (D)														
TM (Tourisme)	2	40 x 39,5	49,8	8,5	6800	6,3	5	1 horizontal	21 x 2,75	21 x 2,75	73	90	2,22	2.222
RS (sport)	2	40 x 39,5	49,8	11	7200	6,5	5	1 horizontal	21 x 2,75	21 x 2,75	73	95	2,4	2.288
MALAGUTI (I)														
Vulcano VT69	2	39 x 41,8	49	8	7500	5	4	1	2,25 x 19	2,25 x 19		100		1.760
Vulcano Cross CR4T	2	39 x 41,8	49	8	7500	5	4	1	2,50 x 17	2,50 x 17				1.900
MALANCA (I)														
4 MC	2	42 x 38	47,6				4	1			47	95		1.358
Country - Cross	2	42 x 38	49,6				4	1			52			1.623
Testa rossa - Competition	2	42 x 38	49,6				4	1			48	102		1.640
MONDIAL (I)														
Record	2	42 x 38	48		9500	6,5	4	1						1.625
Sprint	2						4		2,50 x 18	2,75 x 18		106		2.115
MZ (DDR)														
ES 125	2	58 x 52	123		5500	8	4	1 V	3,00 x 18	3,00 x 18	112	105	3	2.389
SUZUKI (J)														
AS 50	2	37,8 x 41	49,88	6,7	9000	6	5	1 horizontal	2,25 x 17	2,25 x 17	73	95	2,5	2.181
A 70	2	42 x 46	69,76	7	8000	9	4	1 horizontal	2,25 x 17	2,50 x 17	74	110	3	2.346
B 100 P	2	56 x 52	118,86	7,2	7000	9	4	1 vertical	2,50 x 17	2,75 x 17	86	100	2,5	2.388
T 125	2	43 x 43 x 2	124	7,3	8500	15	5	2 horizontal	2,50 x 18	2,75 x 18	102	120	3,5	3.609
YAMAHA (J)														
YL 1	2	38 x 43	97	7,1	8500	9,5	4	2	2,50 x 17	2,50 x 17	99	112	3	2.590
YA 51	2	43 x 43	124,8	7	8500	15	5	2	2,50 x 18	2,75 x 18	98	130	4	3.330
AT 15 Trial	2	56 x 50	123	7,1	7500	11,5	5	1	3,00 x 21	3,25 x 18	94	105	2,5	3.600

SCOOTERS

LAMBRETTA (I)														
Type 125 L13 (D.L.)	2	52 x 58	123	7,5	5650	5,5	4	1 horizontal	3,50 x 10	3,50 x 10	118	91,5	2,5	2.350
Type 200 SX (D.L.)	2	66 x 58	198	7	6500	11	4	1 horizontal	3,50 x 10	3,50 x 10	123	110	3,05	2.980
PIAGGIO (I)														
Vespa 125 S.	2	57 x 52,5	123,4				4	1	3,50 x 10	3,50 x 10	89	88	2,10	2.008

LE MARCHE'
DE L'OCCASION
MOTOS

	175 cm³		250 cm³		350 cm³		500 cm³		600 cm³		650 cm³		750 cm³
	Tour	Sport	Tour	Sport	Tour	Sport	Tour	Sport	Tour	Sport	Tour	Sport	Sport
AERMACCHI				Ala Verde									
1968				3500									
1967				2600									
1966				2300									
1965				1800									
1964				1500									
1963				1300									
AJS				Sapphire 14 CSR	Sceptre 16		Statesman 18				Swift 31	Hurricane 31 CSR	33
1968												5600	5700
1967				3000	2400		3700					5000	5200
1966				2800	2100		2800				3900	4500	
1965				2400	1650		2100				3500	4000	
1964				2000	1600		1800				3000	3600	
1963				1600	1400		1500				2600	3300	
BMW			R 27				R 50	R 50 S	R 60	R 69 S			
1968							4500		4900	5800			
1967			2900				4400		4600	5100			
1966			2600				3500		3600	4500			
1965			2100				2900		3000	4000			
1964			1800				2500	3100	2600	3400			
1963			1400				2100	2500	2200	2800			
BSA			C 12	Starfire B 25	B 31		Shooting Star B 44 SS	Royal Star A 50			A 65-T Thunder-bolt	A 65-L Lighthing	
1968				3400			4200	4400			5000	5200	
1967			2600	3100			3600	3800			4300	4600	
1966			2000	2900				3400			3800	4100	
1965			1500	2500	1900			2900			3400	3700	
1964			1300	2100	1500			2400			2900	3400	
1963			1200	1700	1300			2000			2500	3100	
DUCATI	Monza 160		Monza 250	Mark III	Sebring								
1968	1500		3000	3500	3400								
1967	1300		2200	2600	2400								
1966	1000		2000	2300	2100								
1965	900		1500	1800	1600								
1964	700		1200	1500	1300								
1963	600		1000	1300	1100								
HONDA			CB 72	CB 250 CB 72	C 77	CB 350 CB 77		CB 450					
1968				3600		3800		4800					
1967				2500	2400	2700		3400					
1966			1700	2200	1900	2400		3000					
1965			1200	1700	1600	1900							
1964			1100	1300	1200	1400							
1963			900	1100	950	1900							
JAWA-CZ	450		559		360								
1968	1300		1500		1900								
1967	1200		1300		1600								
1966	900		1100		1300								
1965	800		950		1100								
1964	700		800		900								
1963	550		700		800								
MATCHLESS			Monitor G2	Monitor G2 CSR	Mercury G3		Maior G80				Maiestic G12	Monarc G12 CSR	G 15
1968												5600	5700
1967			2200	3000	2400		3700					5000	5200
1966			1900	2800	2100		2800				3900	4500	
1965			1600	2400	1850		2100				3500	4000	
1964			1400	2000	1600		1800				3000	3600	
1963			1200	1600	1400		1500				2600	3500	
MOTOBECANE	Z 23 C	ZS			L4C								
1963	650	750			1000								

	175 cm³		250 cm³		350 cm³		500 cm³		600 cm³		650 cm³		750 cm³
	Tour	Sport	Tour	Sport	Tour	Sport	Tour	Sport	Tour	Sport	Tour	Sport	Sport
MOTOBI													
1968													
1967			2400										
1966			2200										
1965			1900										
			1500										
MOTO-MORINI				Settebel.									
1968													
1967				3000									
1966				2600									
1965				2000									
1964		1200											
1963		950											
		800											
NORTON			Jubilé		Mono	Navig	ES400/88	88SS	99			650SS	Atlas
1968							4800	5100				5000	5900
1967			3100			3500	4000	4200				4700	5100
1966			2300			2800	3200	3400				4100	4300
1965			2000			2300	2600	2800	2750			3200	3500
1964			1600		1600	1800	2100	2300	2250			2750	
1963			1200		1400	1600	1800	2000	1850			2400	
PUCH	SV	SVS	SG	SGS									
1968				2600									
1967	1600	1800	2000	2300									
1966	1200	1400	1500	1800									
1965	950	1500	1250	1500									
1964	850	900	1000	1300									
1963	750	850	950	1100									
ROYAL-ENFIELD			Clipper		Bullet		Bullet 500	Twin 500					Constell. Intercep.
1966			1900		2100		2300	3000					3700
1965			1500		1900		2100	2600					2900
1964			1300		1600		1800	2200					2400
1963			1100		1300		1600	1900					2000
SUZUKI													
1968				3600									
1967				2600									
1966				2300									
1965				1500									
1964				1200									
1963				900									
TERROT	Fleur.	Rallye											
1963	500	700											
TRIUMPH			Tiger Cub	Trophy	Twenty One	Tiger 90	Tiger 100	Daytona			Thunder-bird	T 120	
1968				3400			4200	4600			5200	5600	
1967			2300	3100	3300	3500	3800	4100			4600	5000	
1966			1800	2900	3000	3100	3200	3600			4000	4500	
1965			1500	2400	2500	2550	2600	2800			3100		
1964			1300	2100	2200	2150	2100	2200			2500		
1963			1100	1700	1800	1900	2000	2100			2200		
VELOCETTE			L E	Vogue		Viper	Venom	Thruxton					
1968						3800	4500	5000					
1967						3400	3900	4200					
1966						3000	3200	3500					
1965			2000	2500		2400	2600						
1964			1500	1800		1900	2100						
1963			1200			1600	1800						
YAMAHA		YCS1		YDS		YR							
1968		2600		3700		4600							
1967		2300		2900		3800							
1966		1800		2400		2800							
1965				1800		2300							
1964				1500									
1963				1200									

Liste des essais parus dans "Motocyclisme"

Modèle	Numéro	Année
AJS 4	9	69
● AERMACCHI 125 Aletta Scrambler	2	69
● BSA Firebird Scrambler 650	4	69
● DUCATI Mark 3 Desmo 350	4	60
FLANDRIA Rekord 50	8	69
● GARELLI Rekord 50	2	69
GILERA 5V Tourisme	5	69
● HARLEY-DAVIDSON Electro-Glide	3	69
HONDA 450	7	69
HONDA 750	10	69
● ITALJET Gogo 50	1	69
ITALJET Kit-Kat 50	5	69
ITALJET Indian RE 750	8	69
● ITOM Sirio 50	1	69
KAWASAKI Mach 3 500	6	69
● LAMBRETTA J 50	3	69
● MOTO-GUZZI Trotter 50	2	69
● MOTO-GUZZI V7 700	4	69
● MV 250	2	69
● MALAGUTI Cross 50	1	69
MALAGUTI 4 MPS	11	69
● NORTON Dunstall Dominator 750	3	69
P.E.M. 125	6	69
● PERIPOLI America Junior 50	4	69
PEUGEOT SP 50	9	69
● PIAGGIO Ciao 50	1	69
PUCH Maxi 50	7	69
● SUNBEAM 350 (1920)	3	69
● TRIUMPH Bonneville 650	1	69
● TRIUMPH Daytona 500	2	69
TRIUMPH Bonneville 650 T 120 R	5	69
TRIUMPH TRIDENT 750	9	69
VELOSOLEX Flash	1	69
YAMAHA 350 R3	11	69
YAMAHA Compétition 250 TD2 et 350 TR2	11	69

Les essais devant lesquels figure un astérisque ont été traduits de l'italien. Tous les numéros sus-cités sont encore disponibles en nos bureaux, et peuvent être obtenus contre la somme de cinq francs par exemplaire.
Liste des essais prévus:

Cette liste n'est pas limitative et l'ordre de parution n'est pas encore fixé:

BULTACO Metralla 250 - YAMAHA 125 - HONDA 250 - HONDA 125 - BSA Rocket 750 - SUZUKI 500 - HUSQVARNA 360 - MOTOBECANE 125 - BMW R 50 5 - BMW R 75 5 - BMW R 60 55.

petites annonces

Vente

Vds **250 Terrot** - B. ét. 450 F. Guichon G. - La Poterie 49 - Tilleres.

Vds **750. René-Gillet.** collec. exc. état - prix à débat. Robert Jacques - Villedieu (49).

Vds **Honda 450 6/69** - Thomas Gilbert 15, av. Pierre Sémard - St Martin d'Hère (38).

Vds **B.S.A. 650** super-rocket 42 cv rouge. 45000 Km parfait état. 2900 F. Meyer 61 r. Blanqui 21-Dijon.

Achat

Ach. **Mobylette** SP-TT. tr. bonne occ. Martin Dominique Résidence La Seigneurie B. H2 - 91 - Villiers s/Orge.

Ach **FN** B. ét. ou épave Pengalet, 116 r. J.P. Timbaud - 92. Courbevoie.

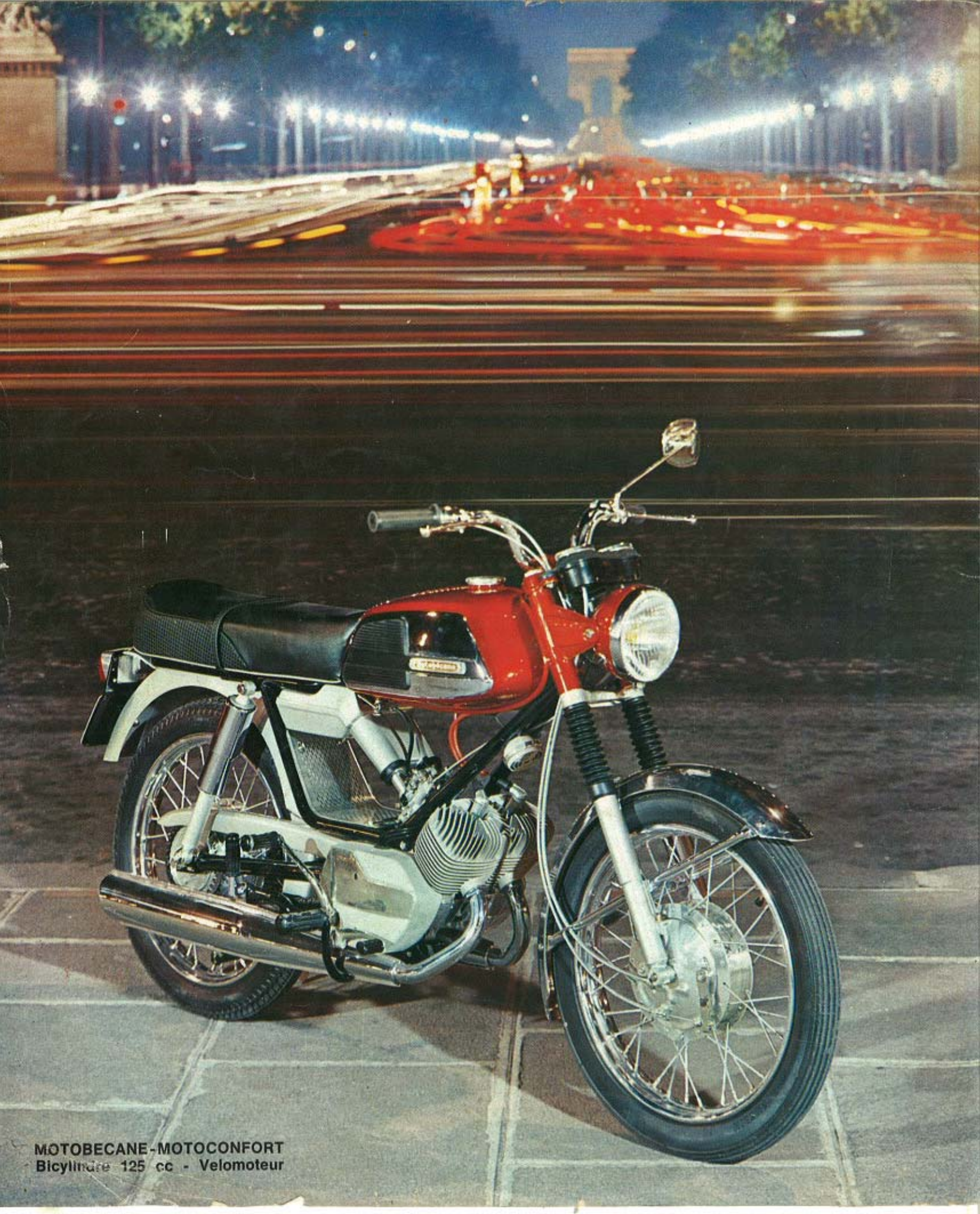
Cherche Motocycliste Dessinateur pour Illustrations textes - Réponse assurée - Richard J. (44) Suce.

La ligne de 24 lettres, signes ou espaces:
Vente-Achat (Particuliers) 1,—F. indication du prix obligatoire.
Vente-Achat (entreprises) 6,—F. - Demandes d'emploi (mécan.) 0,50 F. - Offres d'emploi (mécanique) 2,— F.
Fond de commerce prop. commerc. 6,— F.
Joignez un mandat-lettre a votre texte.

N'oubliez pas:
1 majuscule = 2 minuscules - 1 espace = 1 lettre - 1 ponctuation = 1 lettre.
Les annonces doivent nous parvenir dix jours avant la fin du mois.

100 MOTOS EXPOSÉES DISPONIBLES
Agent officiel : **HONDA - SUZUKI - TRIUMPH - LAVERDA**
CREDIT 18 MOIS
ALAZARD 522-44-65
47 bis, AVENUE DE CLICHY PARIS-17e
Métro place Clichy
47 bis dans l'impasse côté cinéma Accès parking
Spécialiste : **BMW - BSA - tous Accessoires**
NEUF - OCCASIONS
cadeau à tout acheteur : LE SERVICE APRÈS-VENTE

Continental



MOTOBECANE-MOTOCONFORT
Bicylindre 125 cc - Velomoteur