

scooter et cyclomoto

OCTOBRE 1964 - 13^e ANNÉE - N° 148 - CE NUMERO : 1,20 F

COLOGNE

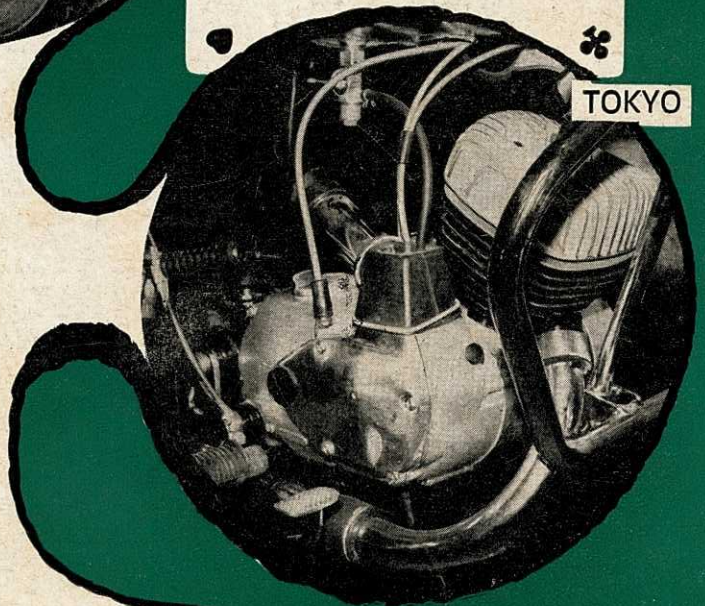


BRELAN
DE
SALONS

PARIS



TOKYO



L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

Ouvrage de 160 pages, en deux couleurs sous forte couverture, reliure solide. Tout ce qui concerne la réparation et l'entretien depuis la construction d'un petit atelier, l'utilisation des divers outils, astuces, tours de main, comment peindre au pistolet, etc., cet ouvrage se terminant par une table de conversion des mesures anglaises en mesures métriques.

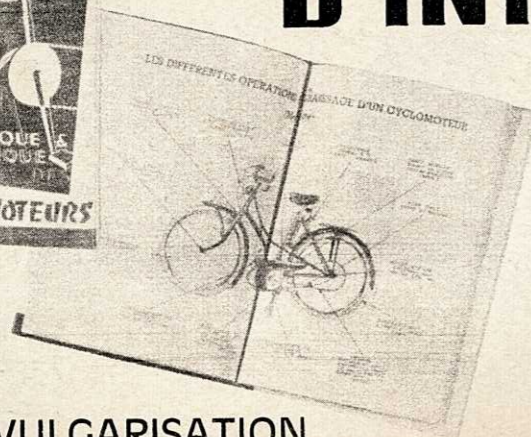
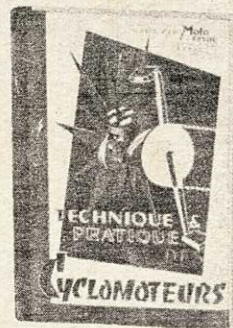
Un livre indispensable pour le bricoleur, pour celui qui fait sa mécanique lui-même.

PRIX : 5,25 Frs
Franco poste : 6,25 F.

OUVRAGES

INDISPENSABLES

D'INITIATION..



TECHNIQUE et PRATIQUE des CYCLOMOTEURS

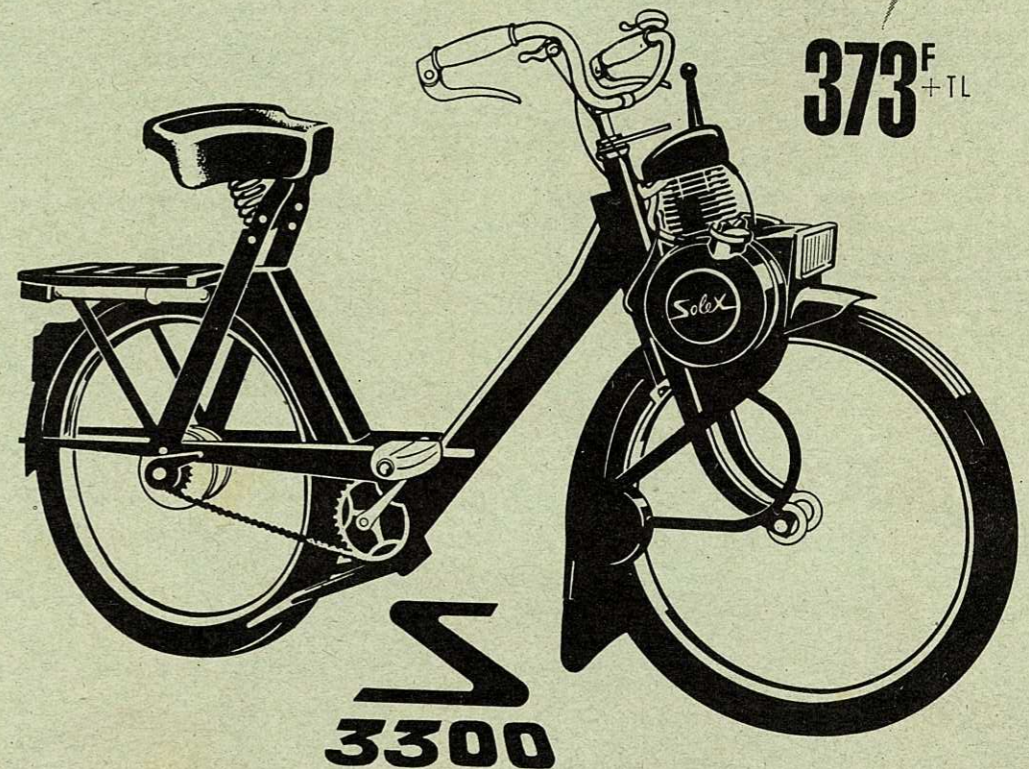
Ouvrage de 140 pages sous forte couverture, reliure solide. Tout ce qui concerne le cyclomoteur, depuis son historique jusqu'à son entretien, en passant par ses diverses conceptions, réalisations. L'ouvrage comporte un tableau synoptique des pannes permettant de déceler l'origine d'une panne et d'y porter remède.

PRIX : 5 Frs

Versament : C.C.P. 297-37 Paris. Franco poste : 6 F.

ET A DES PRIX DE VULGARISATION

Le Nouveau VELO SOLEX est sorti!



Ligne nouvelle
Selle grand confort
Frein tambour

ET TOUJOURS LE KILOMETRE AU MEILLEUR PRIX

Documentation gratuite sur demande à VELOSOLEX, COURBEVOIE (Seine)

AVENIR PUBLICITE - PARIS

Pierre Ravo



JUDENINE

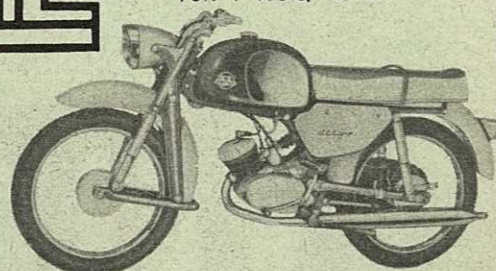
25, AVENUE PARMENTIER
PARIS-XI^e
Tél. : ROQ. 07-60

IMPORTE — DISTRIBUE

ASSURE LE SERVICE APRES-VENTE

- ★ des fringants vélomoteurs légers PRIOR K. 50 à moteur Sachs 5 vitesses
- ★ des discrets cyclomoteurs PRIOR 220-220 C (70 décibels)
- ★ des fantastiques 100 cc HERCULES K 102 et K 103

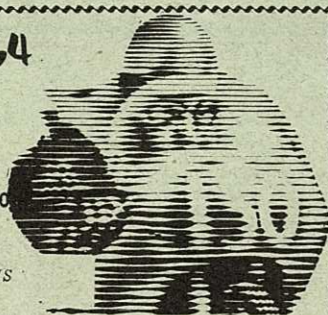
Nous assurons toujours la vente, la réparation, l'entretien, la pièce détachée des productions CAZENAVE, FAVOR, FLANDRIA, N.S.U., PALOMA, VAP, etc.



Le Prior K. 50 construit par Hercules

Nouveauté 64

GONFLAGE
MOBYLETTE
GAIN 10 km/h pour 90
AUTRES MOTEURS
100 A 150 F
RESULTATS GARANTIS



AGENT :
Sachs - Paloma - Flandria

REULT

93, Av. J.-B.-Clément - Boulogne - MOL. 98-67

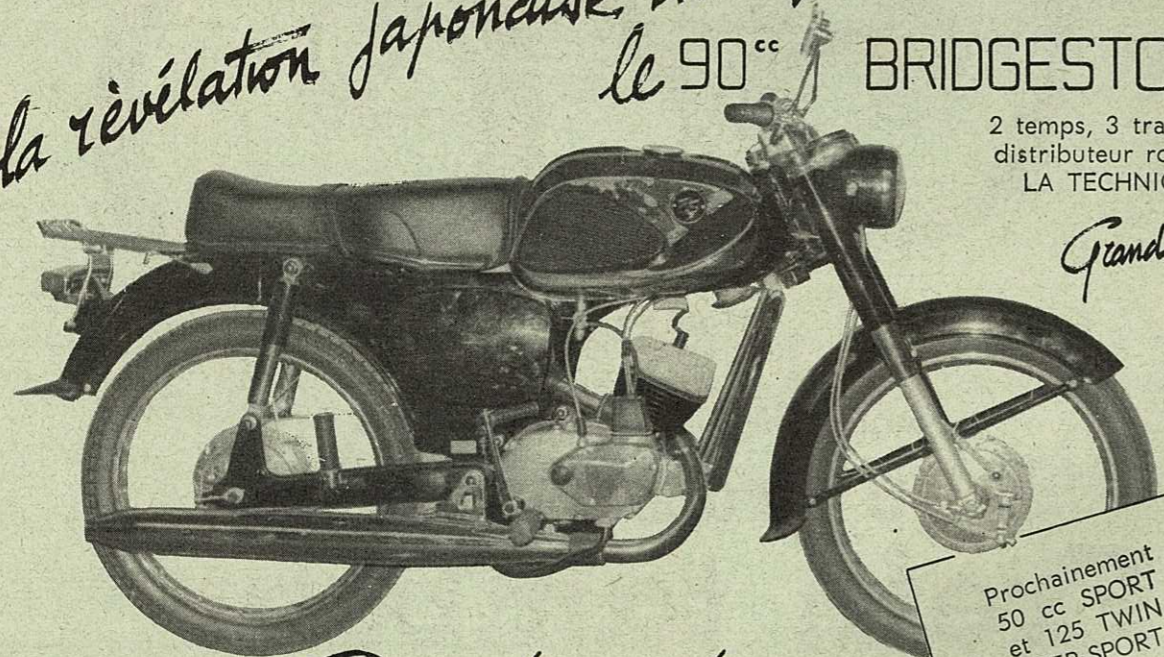
ON DEMANDE MECANICIEN MOTOCISTE COMPETENT. HAUT SALAIRE...

Lisez les journaux corporatifs, ces annonces foisonnent. Mais ATTENTION, SEUL, le mécanicien ayant de solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-vous être candidat avec toutes chances de succès ? Suivez nos COURS SUR LES MOTOCYCLES chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le SPECIALISTE RECHERCHE, et surtout, BIEN PAYE. - Préparation C.A.P. Mécanicien

Demander AUJOURD'HUI MEME notre documentation gratuite N°35B - Grandes facilités de paiement accordées

Écrivez : **COURS TECHNIQUES AUTOS**
SAINT-QUENTIN (Aisne)

la révélation japonaise du Salon de Paris
le 90^{cc} BRIDGESTONE



2 temps, 3 transferts
distributeur rotatif...
LA TECHNIQUE

Grand Prix

Prochainement
50 cc SPORT
et 125 TWIN
SUPER-SPORT

Bridgestone

S.A.F.D. — 39, RUE OCTAVE-MIRBEAU — PARIS-17^e — GAL. 63-40



DÉMARRAGES
INSTANTANÉS...

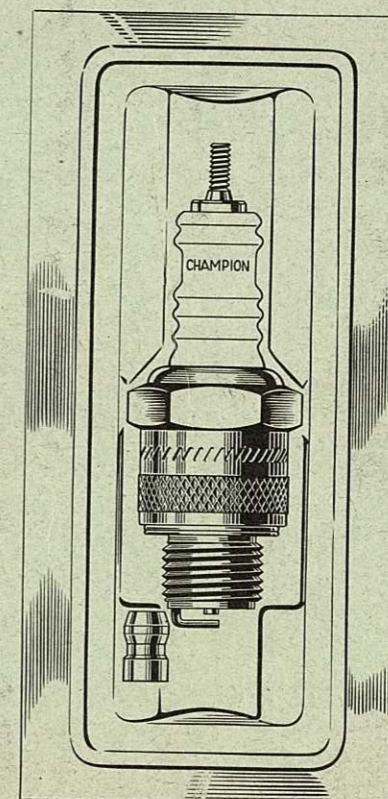
RECHANGE...
TRÈS PRATIQUE...

TOUS PRÉFÈRENT LES CHAMPION SPÉCIALES POUR 2-TEMPS!

Tous d'accord, les jeunes qui roulent à scooters, à vélomoteurs ou à motos : rien ne remplace la bougie Champion spéciale pour 2-temps. Démarrages "éclair", allumage correct, puissance accrue, plus long kilométrage... Ils y gagnent à coup sûr. Et elle est tellement facile à monter! Rudement pratique aussi comme bougie de réserve, la Champion! Dans son emballage hermétique en plastique, elle est totalement protégée contre l'humidité, la poussière, l'huile, la corrosion.

Voici pourquoi les ratés d'allumage sont supprimés !

1 - Le bec de l'isolant est conçu pour fonctionner à des températures plus élevées brûlant ainsi les fâcheux dépôts d'huile et de carbone.



- 2 - Les électrodes en alliage nouveau résistent beaucoup mieux à l'usure.
 - 3 - L'isolant à 5 nervures (exclusivité Champion) évite toute perte de courant. Il est inspiré du principe des isolants des lignes à haute tension, c'est tout dire !
- Ayez toujours un stock suffisant de bougies Champion pour 2-temps (4 types : L-81, L-86, L-90 et L-84).

CHAMPION la bougie préférée dans le monde entier : sur terre, sur mer et dans les airs.

CHAMPION

5 Square Villaret de Joyeuse, Paris 17^e

LES **DERBI**
aux portes de PARIS
chez **AUROUX**

198, Avenue G.-Clémenceau, NANTERRE (Seine)
BOI. 14-35

SPECIALISTE
HONDA — KREIDLER — JAWA —
M.Z. — VESPA — ITAL-JET, etc.
ET TOUTES MACHINES DE TRIAL

SANS CRAINTE
CONFIEZ-VOUS
A UN SPECIALISTE

toute la gamme



AGENCE OFFICIELLE : Suzuki - Giulietta - M.Z. - Jawa

R. SAINT LARY
2, Av. P.-Brossolette, MALAKOFF. PEL. 16-37

TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES FLANDRIA
D'ORIGINE PEL. 43-19

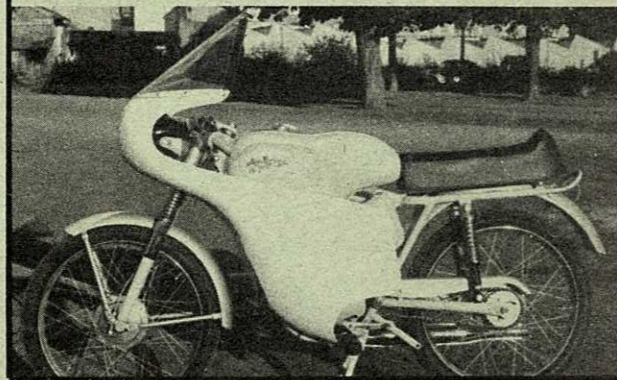
NOUVELLES CRÉATIONS POLYESTER
ALTUS

35, rue Sainte-Claire — Clermont-Ferrand
(Puy-de-Dôme) — Téléphone : 92-92-15

- ★ CARENAGES POUR 50 cc
- ★ SELLES COURSE A DOSSERET
- ★ CASQUES ENVELOPPANTS

ALTUS

NOUVEAU CARENAGE
« SUPER-COMPETITION » POUR 50 cc



NORMANDIE
MOTOPES
CYCLES - CYCLOMOTEURS - VELOMOTEURS
AGENT OFFICIEL VAP-MZ
BSA-PUCH-JAWA-HONDA-CZ
SUZUKI - TERROT - GIULIETTA
ROYAL ENFIELD - FLANDRIA -
SUPERIA - PALOMA - MALAGUTI
SPECIALISTES
FRANCO - MORINI - ITOM SUZUKI
EXPEDITION PROVINCE
NEUF ET OCCASIONS GARANTIES
164, rue d'Alésia - 14^e - M^o Plaisance
Tél. : YAU. 36-22

succès du salon

LE 49 cc **MOTOBI** — 4,5 CV — 4 VITESSES
SELECTEUR — VOLANT 30 W
LE PLUS RAPIDE
DES CYCLOS DE SERIE A 1.380 F

LE 49 cc **MOTO MORINI** — 4 temps-culbuteurs
ECONOMIQUE

CONSOMMATION : 1,025 l aux 100 km - 1 520 F

Pour Paris et sa région, vous les trouverez
chez les concessionnaires suivants :

- BOUANCHAUX - 79, rue M.-Grandcoing - VILLETANEUSE
- BOBILLOT-MOTO - 6, rue de la Butte-aux-Cailles - PARIS-13^e.
- CHARRIER - 28, rue Davoust - PANTIN.
- CHAUVIGNON - 35, boulevard de Valmy - COLOMBES.
- COUTURIER-SPORT - 10, avenue Gabriel-Péri - BEZONS (St-et-O.).
- DEMONTE - 15, rue Pasteur - CONFLANS-SAINTE-HONORINE (S.-et-O.).
- DUJAY - 22, rue du Cdt-Mouvat - VINCENNES.
- DOMINIQUE-MOTO - 97, rue d'Alleray - PARIS-15^e.
- DYNAMIC-SPORT - 149, rue Montmartre - PARIS-2^e.
- GOURDON - 16, rue Danielle-Casanova - MONTEREAU (S.-et-M.).
- LADEVEZE - 170, avenue de Clichy - PARIS-17^e.
- LA MAISON DU CYCLE - 162, bd Henri-Sellier - SURESNES.
- MENIERE - 176, boulevard de Pontoise - MONTIGNY-LES-CORMEILLES (S.-et-O.).
- MONNERET 7/9, bd Beaumarchais - PARIS-4^e.
- MOTO-BASTILLE - 6, boulevard Richard-Lenoir - PARIS-11^e.
- RAPID-MOTO - 6, rue Dailly - ST-CLOUD (S.-et-O.).
- RENONCE - 84, rue des Fusillés - NANTERRE.
- RENONCE - 43, rue Pierre-Timbault - GENNEVILLIERS.
- ROUSSEZ - 26, rue Ernest-Renan - ST-DENIS.
- SOUPER - 14, rue du Cardinal-Lamoignon - PARIS-5^e.
- TRUEBA - 105, rue Pierre-de-Montreuil - MONTREUIL.
- VESINET-SPORT - 67, route de Montesson - LE VESINET (S.-et-O.).

EXIGEZ BIEN **MOTOBI** OU **MOTO MORINI**
ET SI VOUS AVEZ LE PERMIS A1,
TOUJOURS LES 125 cc A PARTIR DE 2 200 F

Importateur : **G. COUTURIER** - SAB. 98-39
149, Av. de Neuilly - Neuilly-sur-Seine - Métro : Sablon
Bougies Marchal

LADEVEZE

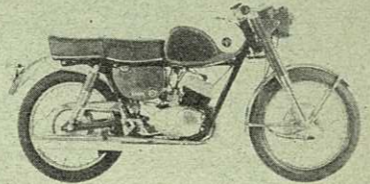
170, avenue de Clichy — PARIS-17^e
MAR. 09-79 - 06-96 — Métro Brochant
La plus grande représentation française et étrangère
DU CYCLO SPORT AU SCOOTER ET A LA GROSSE MOTO
1.000 CYCLOS — MOTOS — SCOOTERS
Agence 41 marques tous les nouveaux modèles
Tous les cycles sport, la pièce détachée, les accessoires
NEUF et OCCASION GARANTIE
A crédit avec 20 % comptant
ou le rachat de votre ancienne machine en 1^{er} versement
le reste 4 à 18 mois
Crédit et livraison immédiate
Expédition province, port payé
Prenons tous les carnets d'achats
Assurance immédiate à crédit avec 20 F
3 ateliers spécialisés
Devis d'accident et de vol
Service d'enlèvement
Achat comptant de Cyclos récents tout état
Liste contre 2 timbres — Fermé le Dimanche

YAMAHA

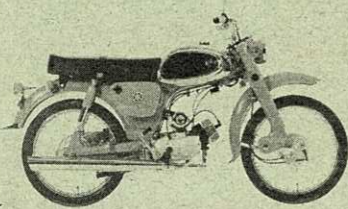
**3 NOUVELLES
MACHINES!**



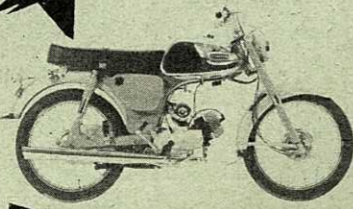
Agents
régionaux
demandés



250 cc - YDS 3

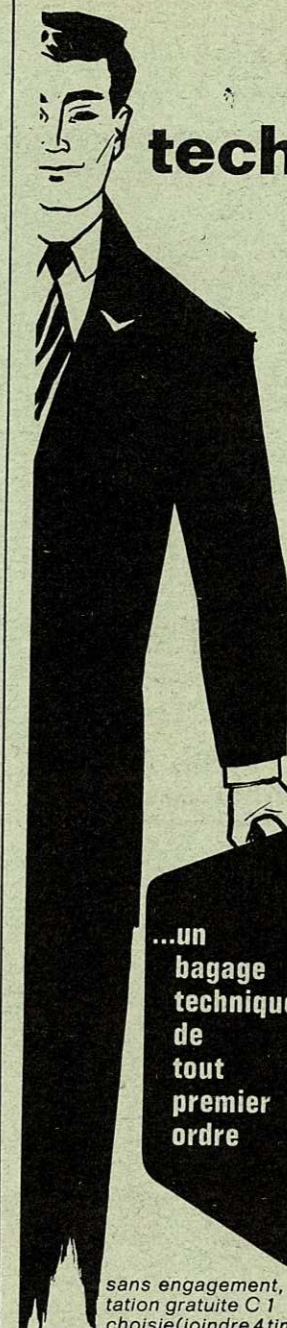


50 cc - YJ 1



80 cc - YG 1

CONCESSIONNAIRES PARISIENS :
DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre, Paris 2^e
FRANCOIS-MOTOS, 88, rue de Rosiers, Saint-Ouen
LEVALLOIS-MOTOS, 58, r. A.-Briand - Levallois
MOTO-BASTILLE, 6, bd Richard-Lenoir, Paris 11^e
MOTO-HALL CHATILLONNAIS, 8, route Straté-
gique, Châtillon-sous-Bagneux.
MOTO-RALLYE, 44, rue de Vouillé, Paris 15^e
NORMANDIE-CYCLES, 164, r. d'Alésia, Paris 14^e
DISTRIBUTEUR :
Sté AMAL, 56, r. A.-Briand, Levallois, PER. 59-64



... ce
technicien,
c'est
VOUS.

grâce à
l'enseignement
progressif par
correspondance
adapté à
tous niveaux
d'instruction...



...un
bagage
technique
de
tout
premier
ordre

sans engagement, demandez la documen-
tation gratuite C1 en spécifiant la section
choisie (joindre 4 timbres pour frais d'envoi)

infra

L'ECOLE PRATIQUE POLYTECHNIQUE
DES TECHNICIENS ET CADRES
24, RUE JEAN-MERMOZ - PARIS-8^e - BAL. 74-65
Métro : St-Philippe-du-Roule - F.O. Roosevelt - Champs-Élysées

BON (à découper ou à recopier)

Veillez m'adresser sans engagement la documentation
gratuite SM5 (ci-joint 4 timbres pour frais d'envoi).

Section choisie

NOM

ADRESSE

DERBI

le 49 cc qui vole
de victoire en victoire !

★

CHAMPION DE FRANCE INTER 1964

★

AUX COUPES DU SALON

50 cc SPORT : 1^{er} et 2^e

50 cc COURSE : 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e

TOUS SUR

DERBI

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE

J. ROCA (Moto-Sport) 34, rue de la Barre
Nevers (Nièvre)

PNEUMATIQUES

- VÉLO
- CYCLO
- MOTO
- SCOOTER

WOLBER

BOYAUX

- ROUTE et
- COMPÉTITION

WOLBER

MANUFACTURE GÉNÉRALE DE CAOUTCHOUC
ET DE PNEUMATIQUES

A. WOLBER

17, rue de Villeneuve, SOISSONS (Aisne)

une conduite sportive!

Une assurance
deux fois
moins chère,
Prix assurance
Paris : 110 f.
Province : 65 f.
une roue
de secours :



le nouveau
vélomoteur
CARÉNÉ

Vespa 50 S

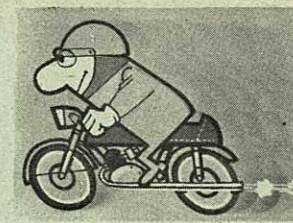
DOCUMENTATION :
VESPA-FRANCE

5, rue de Tilsitt — Paris (8^e)

WAG. 49-54



SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTÉS - TECHNIQUE - TOURISME - COMPÉTITION

OCTOBRE 1964 - 13^e ANNÉE - N° 148 - CE NUMÉRO : 1,20 F

alors, ce salon ?...

SALON de la confiance ? Salon de l'Optimisme ? Salon de la reprise ? Ces trois définitions peuvent convenir pour le Salon de Paris de 1964, encore qu'il soit tout de même nécessaire de bien préciser ce que l'on entend par là. En effet, il est possible de juger de ce Salon en partant de deux points de vue assez éloignés l'un de l'autre : d'une part, en tenant compte du « contenu », c'est-à-dire du nombre des exposants, des nouveautés présentées, etc. ; d'autre part, en tenant compte de l'ambiance, du climat, ce qui, pour être plus subjectif, n'en a pas moins une valeur certaine.

Pour nous en tenir à cette ambiance, à ce climat, il faut convenir que la cuvée 64 du Salon de la Moto était des plus réussies. Si le nouveau cadre dans lequel était exposée la « collection » motocycliste et cyclomotoriste y était pour quelque chose (plus clair, plus aéré, plus propre aussi), c'est surtout l'affluence des visiteurs jeunes qui, à notre avis, a contribué à cette réussite. Tous les jours, à toutes les heures, des vagues d'adolescents prenaient d'assaut les stands, s'arrachaient les prospectus, se bousculaient autour (et, souvent, sur) les machines. Et le trait caractéristique de cette jeunesse, sans doute celui qui est le plus plein de promesses pour l'avenir, est qu'elle semblait découvrir le cyclomoteur, le scooter, la moto. Les exposants ne se trouvaient pas en présence de visiteurs très avertis, blasés, à la recherche du détail technique, mais en présence de néophytes chaleureux et enthousiastes. Si cela ne faisait pas l'affaire, sur le moment, des gens chargés de veiller sur l'intégrité mécanique des machines exposées, il n'empêche cependant que cet afflux de jeunes passionnés pourrait bien être le meilleur gage de prospérité pour l'industrie du deux-roues.

Qu'on ne nous fasse pas dire que cette adolescence tapageuse caractérisait à elle seule la clientèle du Salon. Certainement pas et si nous avons, dès l'abord, mis l'accent sur sa présence, c'est

parce que nous pensons qu'elle est une garantie pour l'avenir. Mais les connaisseurs, les habitués « mordus », ne manquaient pas, pas plus que ne manquaient tous les visiteurs qui, depuis de longues années, constituent la masse de base des Salons : les véritables motocyclistes.

Donc, du point de vue des visiteurs, très bon succès même si nous n'avons aucun chiffre officiel confirmant cette impression.

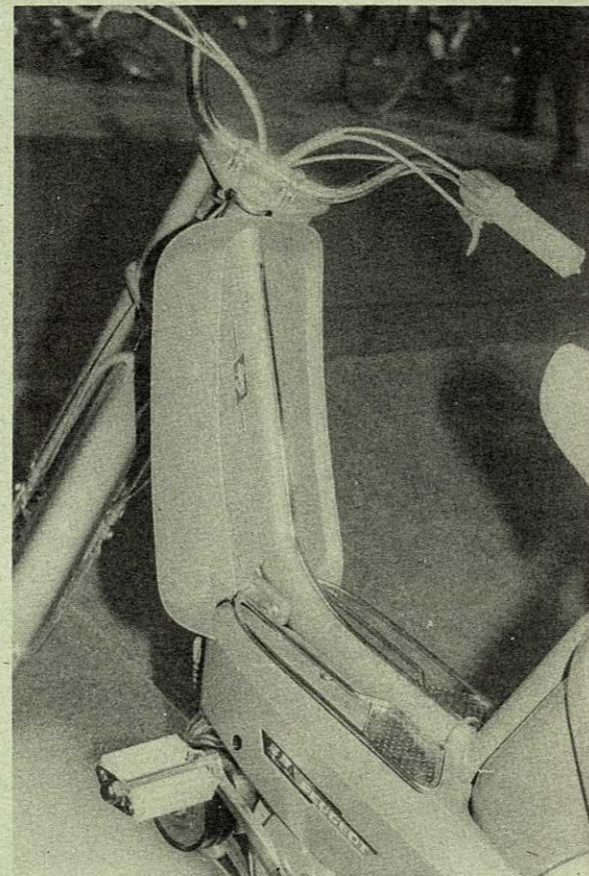
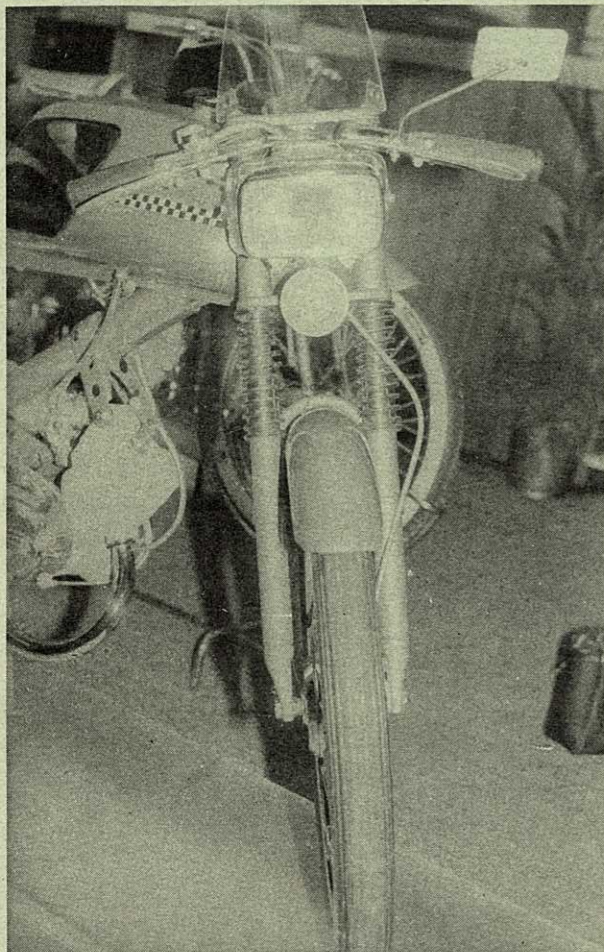
Du point de vue commercial, les quelques opinions que nous avons pu recueillir après le Salon auprès des exposants, constructeurs ou importateurs, étaient toutes très optimistes. Par rapport au précé-

dent Salon, tout le monde s'accordait à dire qu'il y avait un mieux incontestable, que les professionnels de la moto recommencent à y croire sérieusement, que la province avait « bougé » très sérieusement, en un mot, que les affaires avaient été fort bonnes. De nombreux sourires, une animation de bon aloi, ne laissent aucun doute sur le bien-fondé de cet optimisme.

Deux raisons fondamentales peuvent être invoquées pour cette amorcée de reprise. D'une part, la poussée démographique, phénomène prévisible, qui fait que le poids des nouvelles générations est aujourd'hui d'une importance extrême (et se fait sentir d'ailleurs

dans de très nombreux domaines).

D'autre part, les problèmes difficiles que pose la circulation et le stationnement des voitures en ville. Ces deux raisons font que le deux-roues peut connaître une nouvelle vogue. Mais, arrivés à ce point, il faut bien regretter que les premiers intéressés à cette reprise ne comprennent pas qu'il conviendrait de faire un effort de propagande collective pour attirer cette éventuelle nouvelle masse d'acheteurs. Il y a là un problème sérieux qui dépasse le stade du constructeur isolé pour rejoindre celui de la corporation tout entière, un problème qui ne semble pourtant pas retenir l'attention de nos constructeurs.



PEUGEOT - TERROT

(T.L. comprise)

Modèle « Tourisme » :		BB 3 L	900 F
C	489 F	Modèles « sport » :	
CT	570 F	BB 3 SP	1 120 F
VCT	637 F	BB 10 H M	823 F
LT	643 F	avec compteur et pare-jambes	873 F
VL	714 F	BB 10 H MV	887 F
TLS	733 F	avec compteur et pare-jambes	937 F
BBV	805 F	BB 3 K	tarif non encore fixé

A gauche, vu de face, le vélomoteur Peugeot de 50 cc est un modèle entièrement nouveau sur lequel nous aurons l'occasion de revenir. Ci-dessus, l'une des solutions nouvelles offertes par la marque : des pare-jambes qui agrémentent quelques cyclomoteurs.

Mais revenons-en, plus précisément, au Salon 1964. Si l'on notait quelques regrettables absences (Zündapp, Kreidler), ces dernières ne pouvaient cependant pas fausser, en ce qui concerne nos petites cylindrées, le caractère du Salon où tous les constructeurs français se retrouvaient.

Des nouveautés ? Oui, il y en avait sur presque tous les stands. Mais à part quelques modèles vraiment originaux, il s'agissait plutôt d'améliorations apportées à des modèles existants.

Les deux grands du cyclomotorisme français innovaient. Chez Vélosolex, et pour la première fois, deux modèles sont présentés au choix aux acheteurs. Le dernier-né est une version améliorée de l'ancien et coûtera un peu plus cher.

Chez Motobécane, la surprise était constituée par le vélomoteur à boîte 5 vitesses dont le

moteur développe plus de 4 ch. Dans les deux cas, bien que sur un plan différent, il y a donc une tendance à sortir de la voie traditionnelle... et personne ne songe à s'en plaindre.

Pour le troisième grand, Peugeot, c'est toute la gamme qui a été modifiée dans sa ligne et dans des détails importants de présentation et de confort. Et puis, on trouve aussi un vélomoteur nouveau : le BB 3 K.

Un stand très grand réunissait trois marques liées maintenant par des accords dont on ne connaît pas encore la portée exacte : Cazenave, Vap et Paloma. Gamme habituelle de production, avec — là encore — l'apparition de véritables vélomoteurs. Sans doute pourrions-nous assister dans les mois à venir à une sorte de standardisation de la production.

Vieux habitués du Salon, Favor, Libéria

n'avaient pas modifié sensiblement leurs modèles.

Flandria n'avait pas fait figurer au Salon les deux nouveautés dont on parlait : frein à disque et moteur 5 vitesses. Mais ces nouveautés existent et les agents ont pu les voir à l'usine, alors que sur le stand ils ont pu apprécier l'étendue de la production de la marque.

Recherche nouvelle de présentation chez Supéria, avec les modèles à double échappement très spectaculaires, et aussi un nouveau « tourisme ».

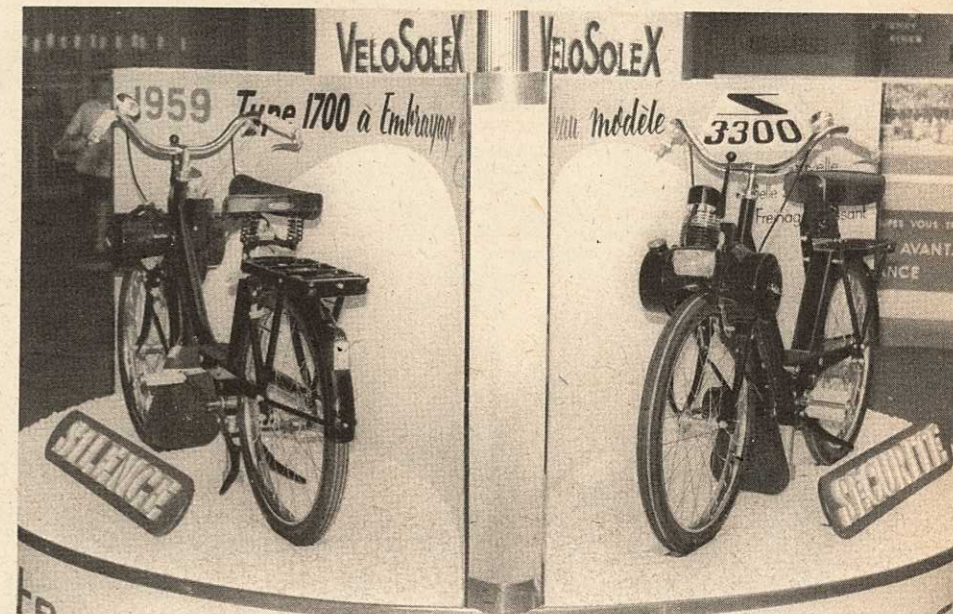
Presque tous les importateurs avaient des modèles inédits à soumettre à l'appréciation de la clientèle.

Le 50 YF 1 et le 80 YG 1 chez Yamaha, tous les deux équipés d'un moteur deux-temps à distributeur rotatif.

VELOSOLEX

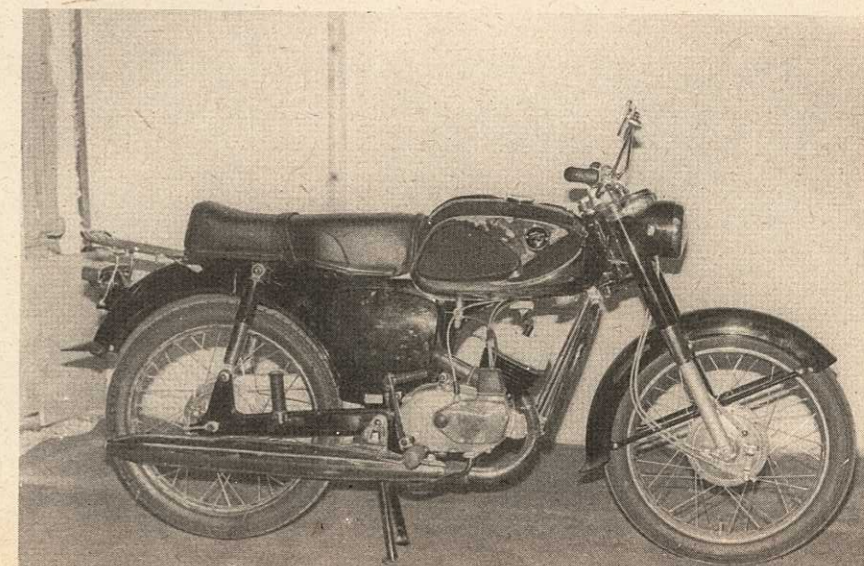
S 2 200	348 F + T.L.
S 3 300	373 F + T.L.

Le nouveau Vélosolex S 3300 — malgré son cadre formé de 2 poutres en V, son phare rectangulaire et son moyeu-frein arrière — reste toujours dans la tradition de la marque.



BRIDGESTONE

Nouvelle venue sur le marché français, Bridgestone, marque japonaise, présentait un 90 cc deux-temps 3 transferts à distributeur rotatif développant 7,8 CV, monté dans un cadre-caisson. Belle petite machine, équipée de fort jolis moyeux-freins.



Un nouveau 100 cc produit par Hercules (8,2 ch) placé dans le cadre du KS 50. Un Honda 90 cc simple A.C.T. à cylindre horizontal, quatre rapports : moteur et partie cycle sont nouveaux.

Une marque japonaise, non encore connue en France, exposait un 90 cc deux-temps à disque distributeur rotatif : il s'agit de Bridgestone. Toujours en « première » pour le Salon de Paris, la gamme complète des cyclomoteurs et vélomoteurs italiens Malaguti, présentés par leurs importateurs. C'est sur un stand français, Bertin, que l'on pouvait voir d'autres « italiens » : les Testi. Pour ne pas quitter la production transalpine, il nous faut encore citer les nouvelles versions du Motobi 50 cc, dont une en cycle complètement caréné, qui voisinaient sur le stand Couturier avec le déjà bien connu Corsarino Morini. B. Savoye, pour sa part, pré-

sentait un Mondial « type Monneret » avec un nouveau réservoir et un frein à disque à l'avant. Nouvelle présentation aussi pour le Garelli qui attirait tout particulièrement les jeunes.

Ital-Jet, avec le Mustang aux lignes inhabituelles mais fort agréables à l'œil, semble avoir réussi à impressionner agents et clients. Itom, qui na plus besoin d'être présenté, proposait un modèle à sélecteur. Enfin, la gamme des Giuletta était aussi prête à satisfaire une clientèle fidèle.

Côté allemand, si l'on regrettait l'absence de Kreidler et Zündapp, on avait pour la première fois l'occasion de voir le 50 maico, autre petit deux-temps à distributeur rotatif, développant 5,5 ch et disposant d'une boîte à cinq rapports. Nouvelles pour Paris, étaient aussi les produc-

tions Simson, cyclomoteur et cyclo-scooter déjà décrits dans nos colonnes.

Chez Suzuki, l'on pouvait voir une version tourisme, le 50 M 30, 4 vitesses, embrayage automatique, vastes pare-jambes.

Enfin, dans une décoration à l'allure très sportive, Derbi présentait les modèles que nous connaissons déjà, mais améliorés ; deux 75 cc (cross et tourisme) complétaient la gamme.

En ce qui concerne les scooters, deux stands retenaient l'attention. Chez Lambretta, le Cento était en évidence ainsi que les tris de la marque en différentes versions et les classiques 125 et 175 cc. Chez Vespa, c'est un tout nouveau 180 cc qui retenait l'attention sans oublier, évidemment, le 50 cc caréné qui est sorti cette année.

FLANDRIA

Cyclos à galet, courroies, automatiques :

Galet luxe, cyclo	299 F + T.L.
Alouette, cyclo	538 F + T.L.
Mystère, cyclo	589 F + T.L.
Floride mono, cyclo	664 F + T.L.
Princesse mono, cyclo	774 F + T.L.
Princesse vari, cyclo	829 F + T.L.

Cyclos et Vélomoteurs multivitesse :

Mirage 3 V, 49 cc, cyclo	831 F + T.L.
Comet 3 V, 49 cc, cyclo	931 F + T.L.
Comet 4 V, 49 cc, cyc. ou vélom.	977 F + T.L.
Parisienne 4 V, ventilé, 49 cc, vélom.	1 399 F + T.L.

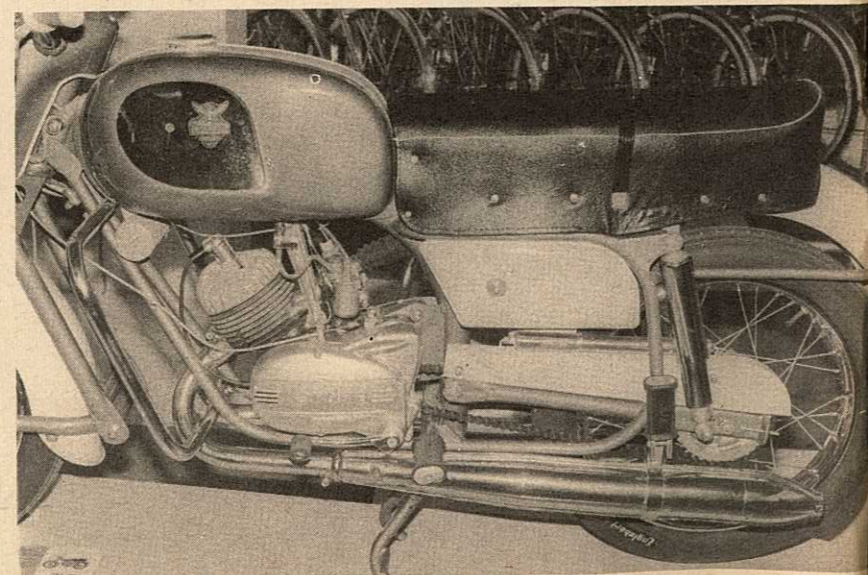
Cyclomoteurs et Vélomoteurs sports :

Sportif 4 V, 49 cc, cyclo. ou vélom.	1 030 F + T.L.
Ultra Sport 4 V, ventilé, cyclo ou vélom. 49 cc	1 185 F + T.L.
Rally 4 V., 49cc, cyclo ou vélom.	1 299 F + T.L.
Record 4 V. à la main, ventilé 49 cc, cyclo ou vélom.	1 369 F + T.L.
Record 4 V. au pied, ventilé 49 cc, 4, 3 ch, vélom.	1 419 F + T.L.
Rally 4 V, 49 cc, 5 ch, vélom.	1 539 F + T.L.
Concorde 4 V. 49 cc 5 CV, vélom.	1 459 F + T.L.

Si le frein à disque et le nouveau moteur 5 vitesses n'étaient pas sur le stand Flandria, on a pu voir, par contre, le nouveau tourisme (en haut, à droite) et surtout le Concorde. Ce dernier possède un cadre double-



berceau « nortonisé » (voir la boucle constituée par l'arrière du cadre). On peut remarquer aussi le mode de fixation du moteur (en bas, à gauche), par une patte venant se fixer derrière le cylindre.



MOTOBECANE

(T.L. comprise)

Mobylette :

BG 43	477 F
AV 42	453 F
AV 44	546,50 F
AV 48	595 F
AV 76	616,50 F
AV 79	666 F
AV 65	661 F
AV 85	752 F

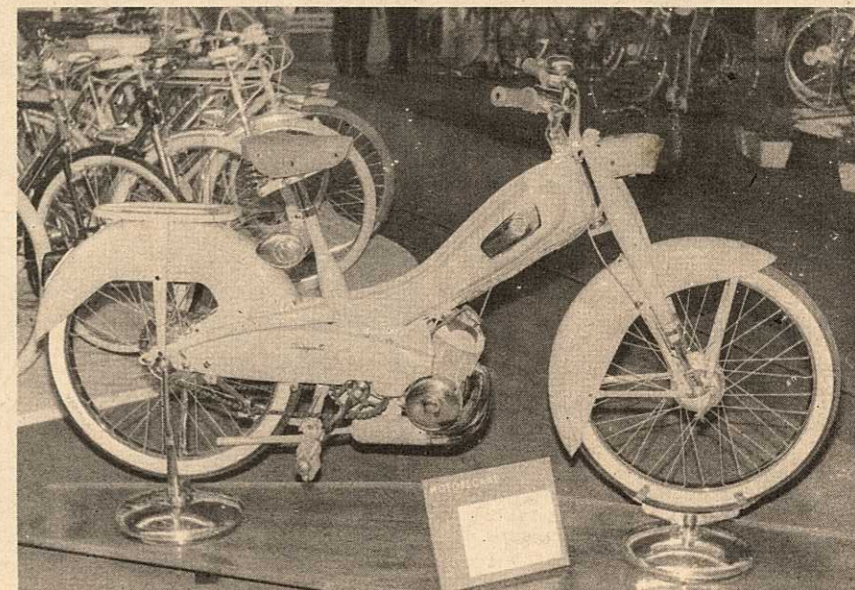
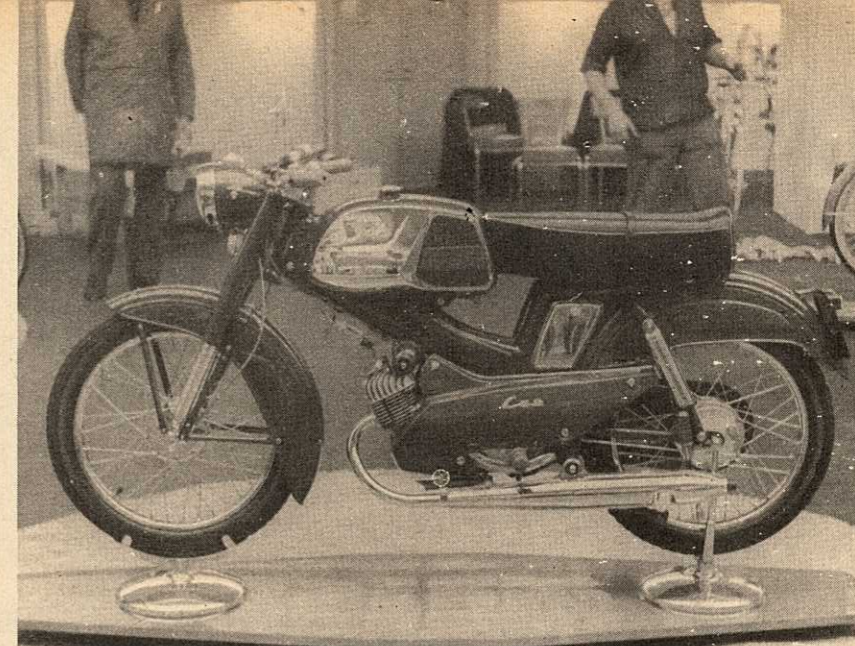
Mobymatic :

AV 68	721,50 F
AV 88	802 F
AV 89	919,50 F
SP 50	926,50 F
SP R	993,50 F
AV 98	1 246,50 F

Vélomoteurs :

D 89	1 009 F
D 50	970 F
D 50 R	1 029,50 F
D 98	1 296 F
D 52	1 424,20 F

Motobécane commence à songer sérieusement à la clientèle jeune, comme le prouve son D 52 (en haut) : un 50 cc développant 4,2-4,5 CV, doté d'une boîte séparée 5 vitesses à sélecteur au pied et, sur demande, d'un allumage totalement électronique. Ce D 52 fait date dans le programme de la plus importante firme française qui, par ailleurs, à côté de quelques améliorations, offrait ses AV 76 et 79 dans une nouvelle présentation (photo ci-dessus).



TESTI

Cyclomoteurs P. 3 N :

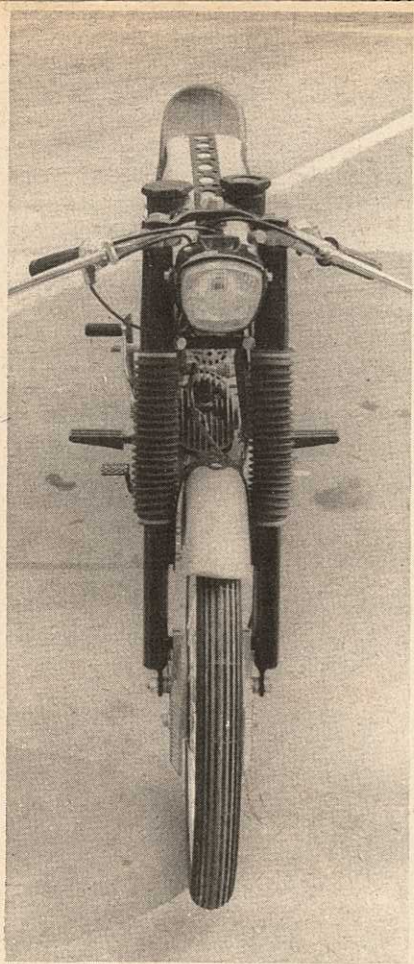
Grand Prix	1 082 F + T.L.
Telstar	1 355 F + T.L.
Week-end	1 434 F + T.L.

Vélomoteurs P. 4 :

Grand Prix	1 210 F + T.L.
Telstar	1 450 F + T.L.
Week-end	1 507 F + T.L.

Testi, marque italienne présentée sur le stand Bertin, se caractérise par ses 50 cc aux lignes très anguleuses. Le plus original est incontestablement le « Week-End-Cross » (ci-contre).

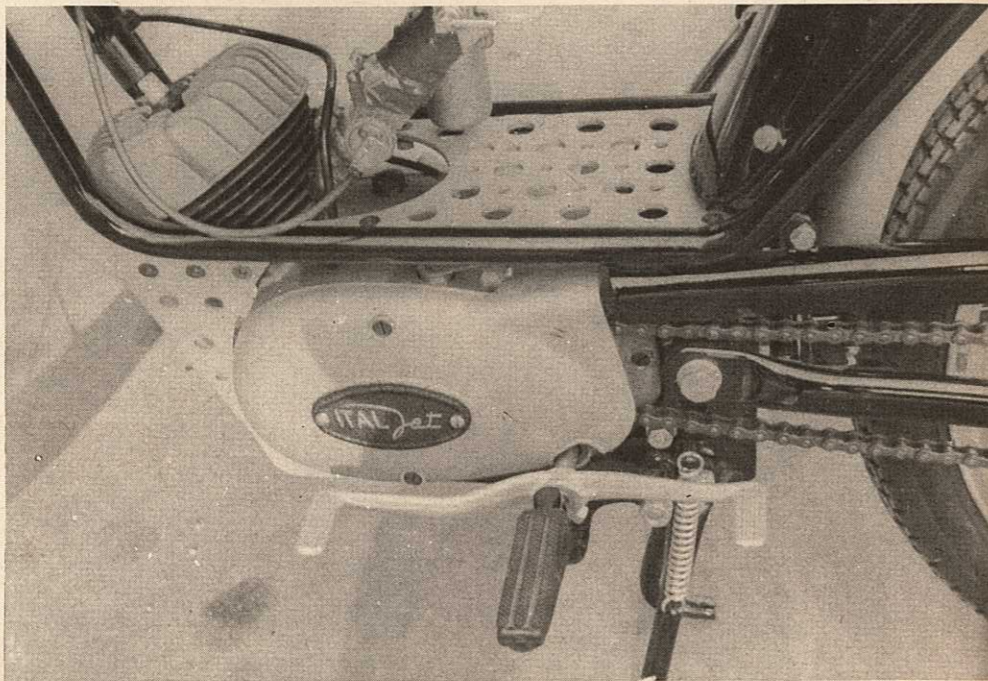
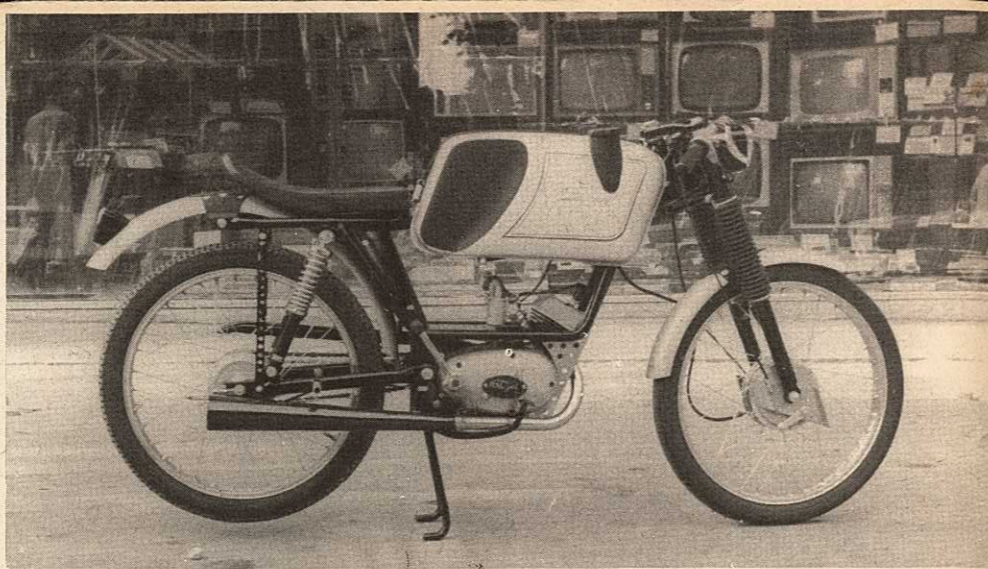




ITAL-JET

Ital Jet « Beta » 1 430 F + T.L.
 Ital Jet « Mustang », sans permis 1 480 F + T.L.
 avec permis 1 550 F + T.L.

Incontestablement un des mieux réussis du point de vue esthétique, l'ital-Jet « Mustang », qui connut le plus grand succès à Paris comme à Cologne. Le cadre double-berceau reçoit, « accroché », le moteur Minarelli. La forme du réservoir, la fourche télescopique avec ses manchons caou'chouc, les petits garde-boue, les éléments arrière à ressorts apparents, l'élégante petite selle, confèrent à ce « Mustang » une allure de petite moto de compétition.

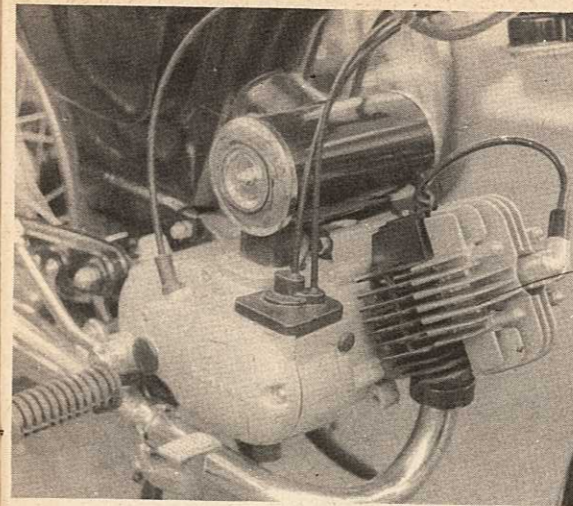


SUZUKI

M 30 : prix non encore fixé.
 M 15 1 480 F + T.L.
 M 15 D 1 595 F + T.L.
 M 12 1 730 F + T.L.
 80 cc Sport 1 990 F + T.L.
 125 cc Sport 2 990 F + T.L.
 250 cc Sport 3 500 F + T.L.

Le 50 cc Suzuki M 30, version utilitaire de la marque. Moteur 4 CV. Boîte 3 vitesses à embrayage automatique (pas de levier côté gauche du guidon). Pare-jambes devant assurer une bonne protection.

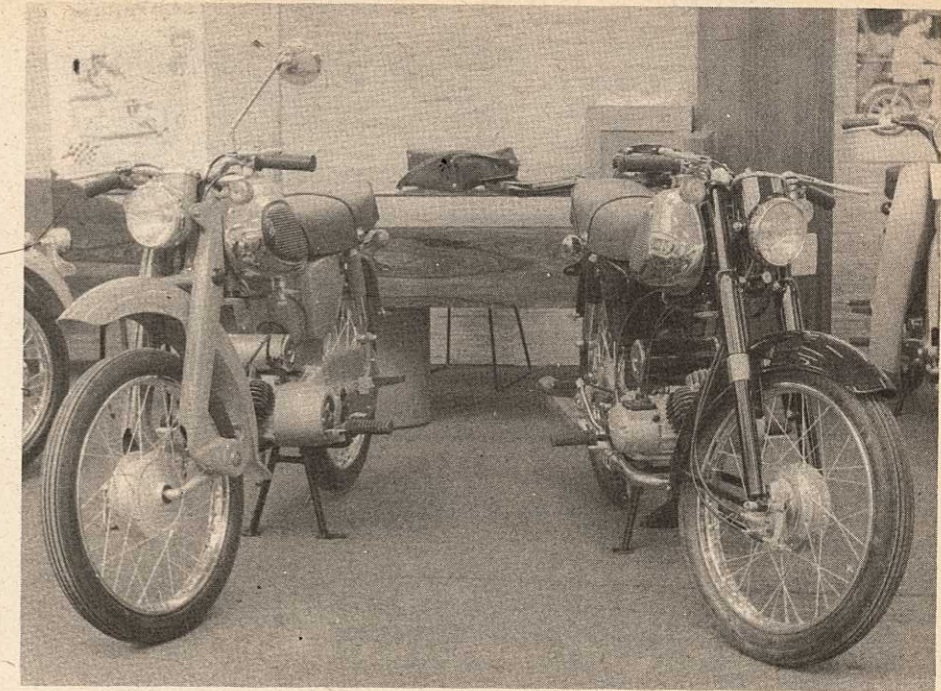
SCOOTER ET CYCLOMOTO N° 148



YAMAHA

MF 2 1 695 F + T.L.
 YF 1 1 700 F + T.L.
 YG 1 1 999 F + T.L.

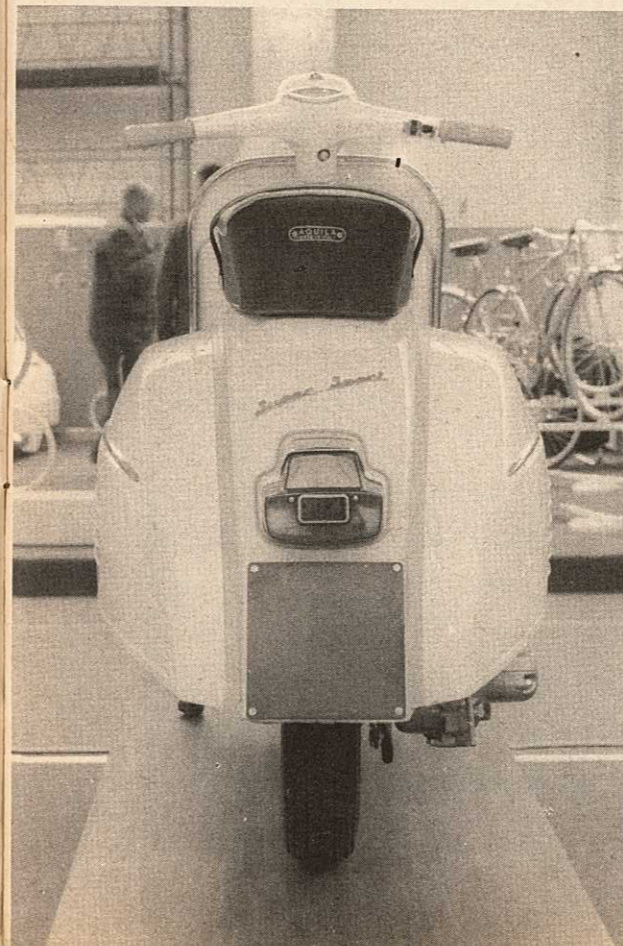
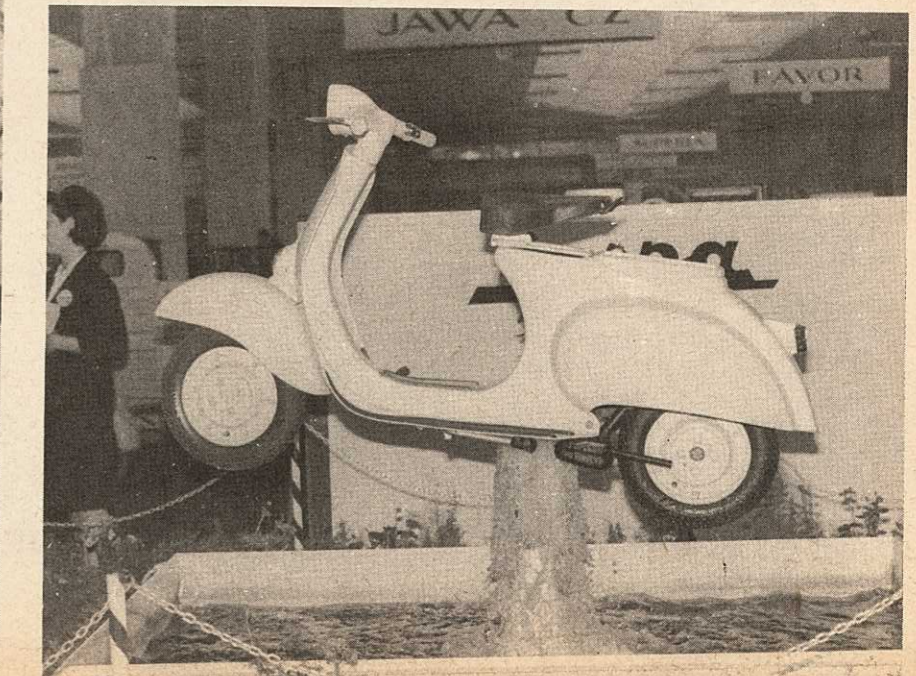
Deux nouveaux petits cubes Yamaha : le YF 1 (50 cc de 4,5 CV-SAE) et le YG 1 (73 cc de 8 CV-SAE). Les moteurs (des 4 vitesses deux-temps à 3 transferts et dis que distributeur rotatif d'admission) ne diffèrent que par leur alésage. Notons (à droite), la forme des ailettes, le volumineux filtre à air et le carburateur enfermé. Les cadres-coques sont également les mêmes. Mais (à droite), alors que le YG 1 reçoit une fourche télescopique, c'est une fourche en embouti, avec suspension par bras oscillants qui équipe le YF 1.

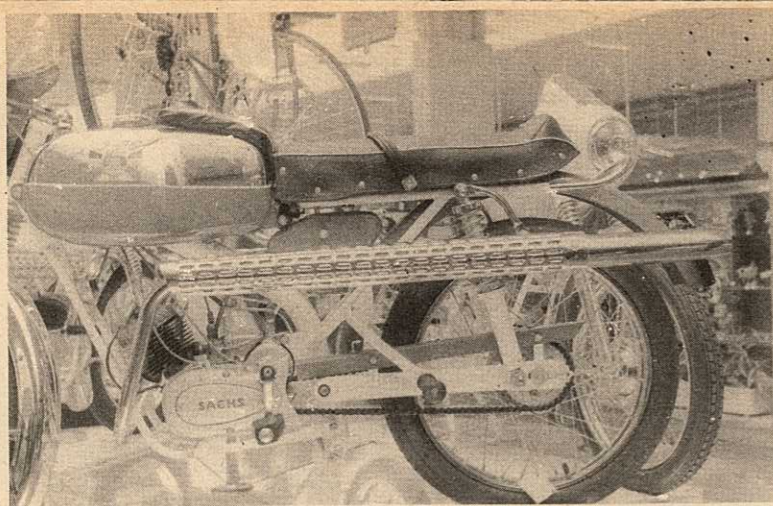


Chez Vespa, la présentation est toujours originale. A Paris, le 50 cc semblait se tenir au-dessus d'un bassin grâce à un puissant jet d'eau... mais une poutre transparente, noyée dans le jet, donnait le « coup de main nécessaire ».

VESPA

Scooters :
 50 S 1 295 F + T.L.
 125 Grand Tourisme « Spécial » 1 595 F + T.L.
 160 cc Grand Sport 1 960 F + T.L.
 Accessoires :
 50 S :
 Rcu de secours complète 63 F + T.L.
 Support AV de roue de secours... 9 F + T.L.
 125 cc :
 Roue de secours complète 49 F + T.L.
 Support AV de roue de secours... 9 F + T.L.
 160 cc :
 Roue de secours (incorporée sous capot) 75 F + T.L.
 Coffre « Holidays » pour tablier avec serrure 94 F + T.L.

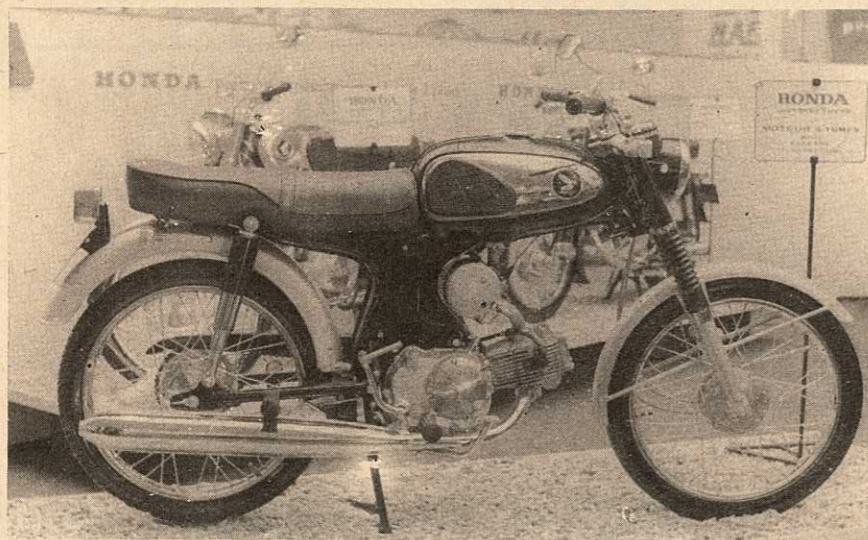
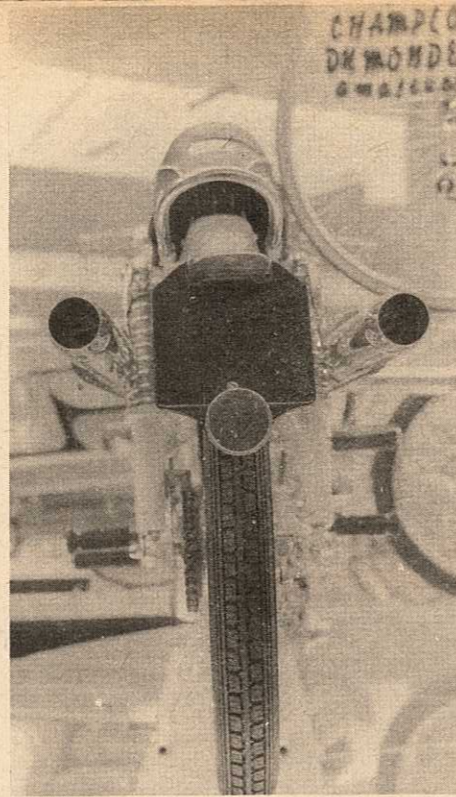




SUPERIA

Superette	740 F + T.L.
Telstar monovit.	899 F + T.L.
Telstar 2 vit.	965 F + T.L.
Telstar 3 vit.	998 F + T.L.
Jet 3 vit.	1 339 F + T.L.
Fullspeed Victoria 2 vit.	999 F + T.L.
Fullspeed Sport 3 vit.	1 190 F + T.L.
Fullspeed 3 vit. avec 2 échappements relevés	1 299 F + T.L.
Fullspeed 4 vit.	1 439 F + T.L.
Fullspeed 5 vit.	1 634 F + T.L.

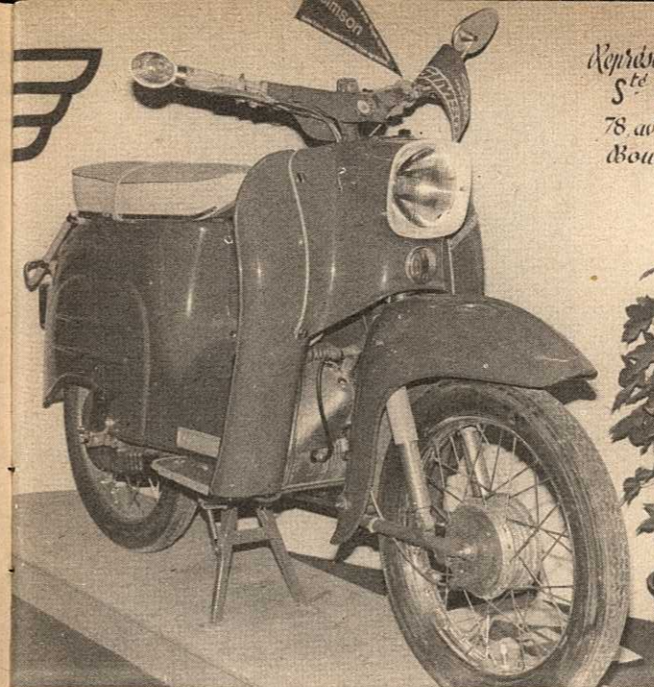
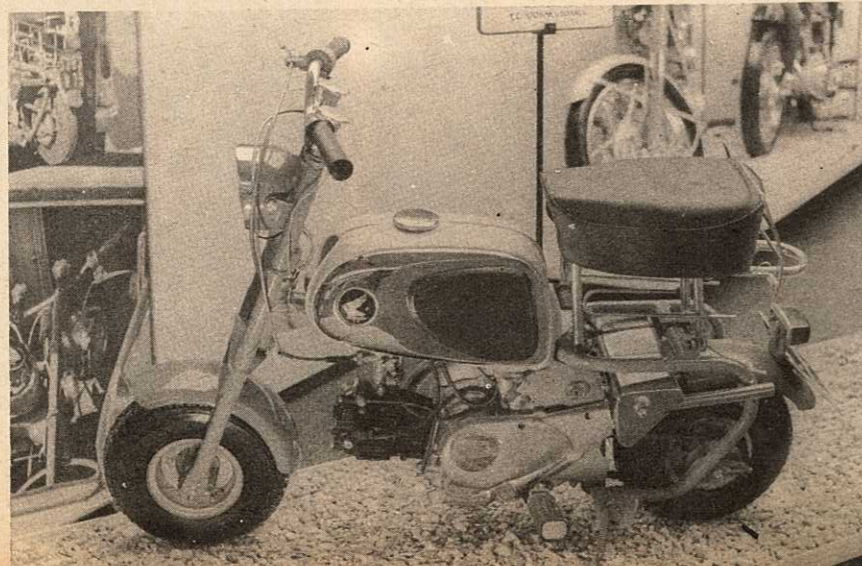
Ces 50 cc à double échappement relevé, sont les nouveaux Fullspeed de chez Superia qui sont aussi améliorés en ce qui concerne la fourche avant (renforcée), le coussin de réservoir, la boîte à outils, etc. Autre nouveauté sur le stand : un « tourisme », guidon relevé, mais équipé du moteur Sachs à 5 vitesses.



Nouveauté chez Honda, le CS 90 (ci-contre), un 90 cc à simple arbre-à-cames en tête de 8 CV-SAE à 9.500 t/m. Cet ACT est entraîné par chaîne côté gauche du moteur. Boîte 4 vitesses. Cadre-coque dont l'embouti va de la colonne de direction à l'extrémité de la selle. Machine fort élégante et, qui plus est, fort agréable à piloter grâce à la souplesse du moteur. Quant au « Monkey » (ci-dessous), il a toujours son succès de curiosité : ce 50 cc 3 vitesses, long de 117 cm seulement, haut de 72, peut être logé dans un coffre de voiture.

HONDA

50 cc :	
C 310	1 390 F + T.L.
C 100	1 390 F + T.L.
C 110	1 590 F + T.L.
Monkey	1 350 F + T.L.
55 cc CT 105 « tout terrain » ..	1 790 F + T.L.
90 cc C 200	2 050 F + T.L.
90 cc CS 90	2 180 F + T.L.

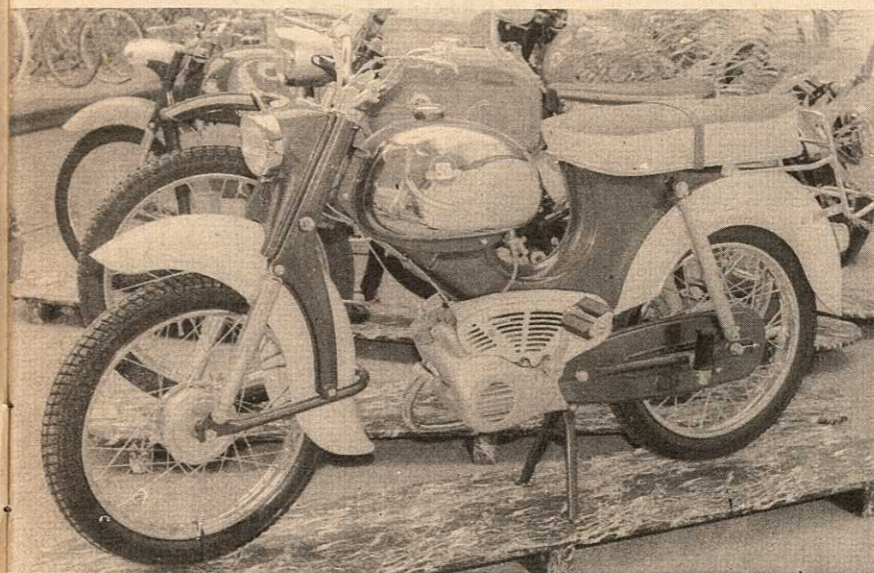


ITOM

4 vitesses 1 525 F + T.L.

GIULIETTA

G.S.S.3. 1 250 F + T.L.
G.S.S.4. 1 480 F + T.L.



La nouveauté sur le stand Hercules-Prior était le moteur de 100 cc monté dans le cadre du 50 cc Sport. Mais le modèle tourisme illustré ci-dessus n'en reste pas moins l'un des modèles de base de la marque.

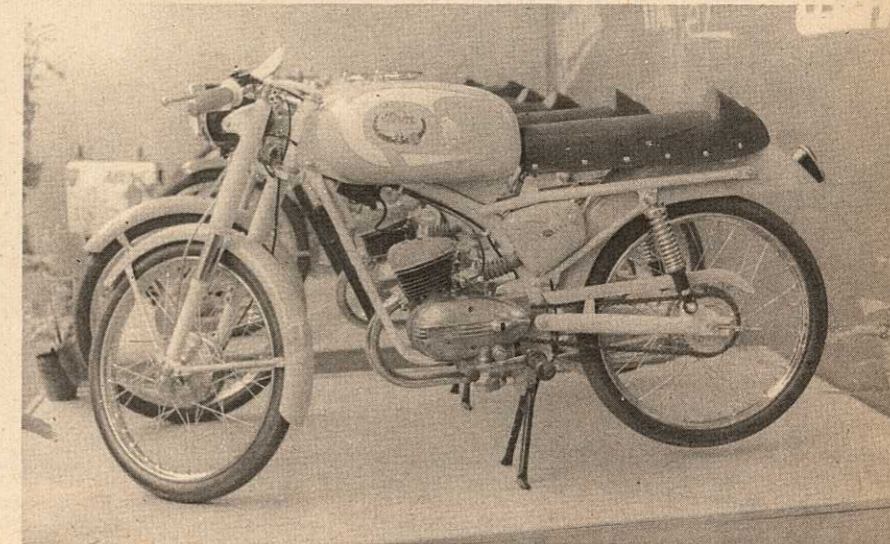
Nombreux cyclos, petits scooters de 50 cc chez Ducati, représenté au Salon par l'usine italienne elle-même qui cherche un importateur en France pour l'ensemble de sa production.

SCOOTER ET CYCLOMOTO N° 148

SIMSON

S R 4, vélomoteur 49 cc 1 380 F + T.L.

Deux modèles Simson étaient exposés, mais celui qui sera importé n'est pas le cyclo-scooter que nous voyons ci-contre. C'est le modèle vélomoteur dont toutes les caractéristiques ont été données dans notre numéro 140.

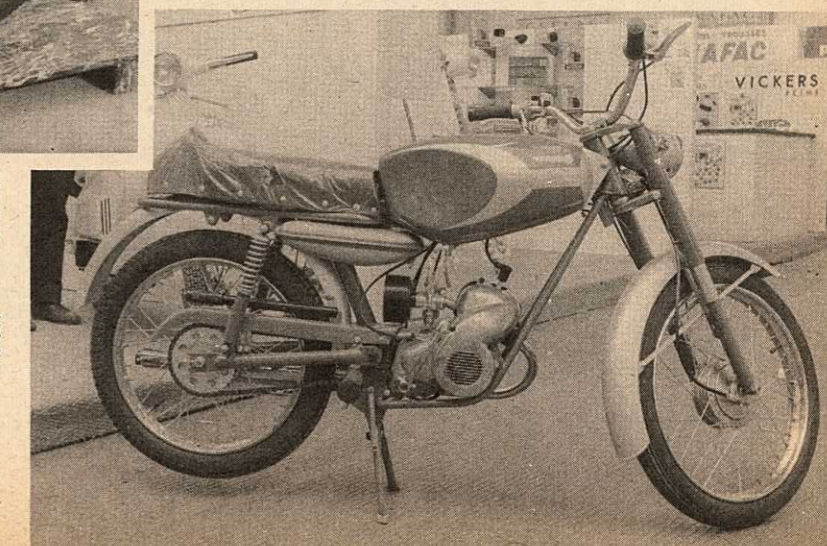


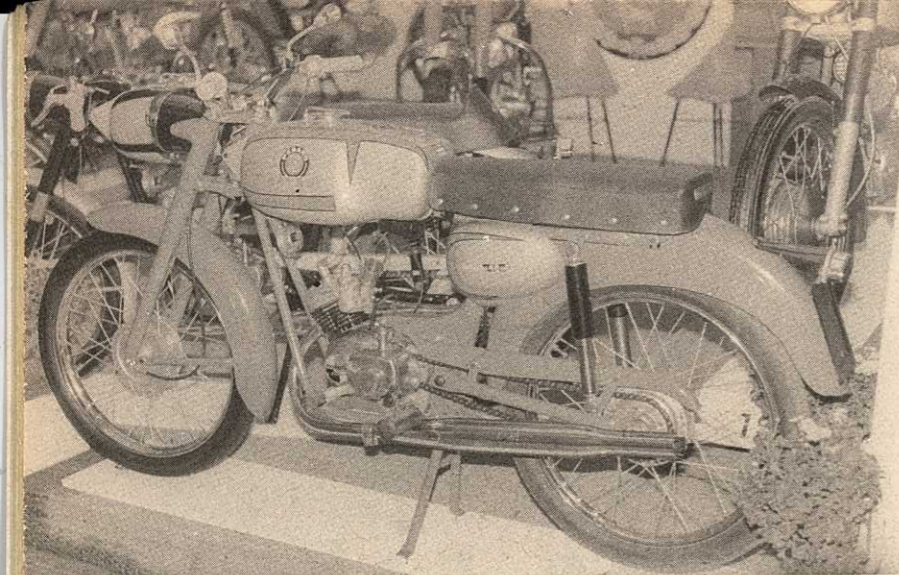
Si rien de nouveau n'est à signaler du côté des classiques Giulietta-Péripoli, par contre, l'itom est maintenant équipé d'un sélecteur au pied et de nouveaux bracelets placés plus en avant.

HERCULES-PRIOR

Trial et cross :	
Véloc. K 50 G.S.	2 400 F + T.L.
Véloc. K 103 G.S.	3 200 F + T.L.
Véloc. K 175 G.S.	3 700 F + T.L.
Tourisme :	
Cyclo. 220	1 300 F + T.L.
Cyclo. 220 L	1 370 F + T.L.
Véloc. K 50	1 900 F + T.L.
Véloc. K 50 G.T.	1 990 F + T.L.
Véloc. K 102	2 100 F + T.L.
Véloc. K 103	2 400 F + T.L.

DUCATI





MOTOBI-BENELLI

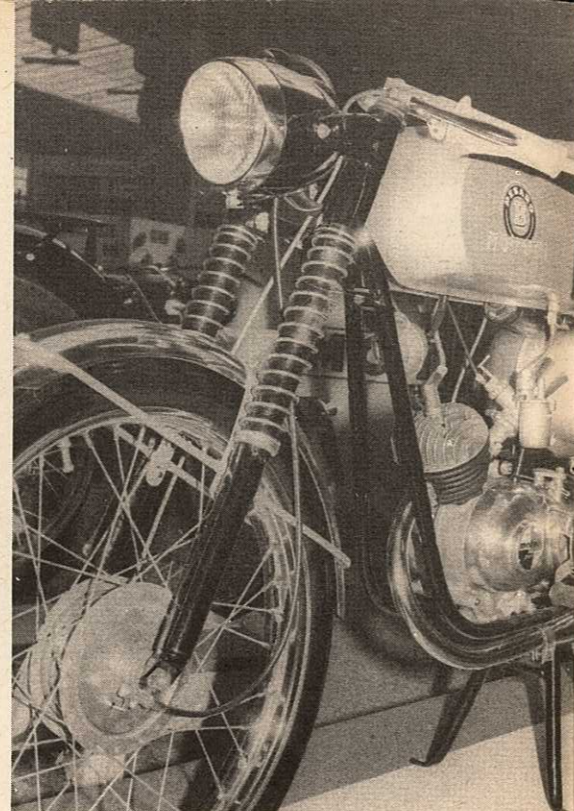
49 cc :	
Confort	1 380 F + T.L.
Cyclo-scooter	1 420 F + T.L.
Sport	1 380 F + T.L.
Super Sport	1 420 F + T.L.

MORINI

Corsarino V	1 520 F + T.L.
Corsarino Z	1 580 F + T.L.
Corsaro	2 750 F + T.L.
Corsaro Veloce	2 850 F + T.L.

Le 50 cc Motobi était présenté dans une version nouvelle : réservoir changé, selle à dossier, fourche AV modifiée, garde-boue, etc. Une version était même équipée d'un guidon relevé. Toujours pour Motobi, un cyclo caréné rappelant un peu le « Pic-Nic » mais avec moteur de 49 cc.

En ce qui concerne le Corsarino de Morini, il disposait d'un nouveau guidon et d'une nouvelle selle. Sur le stand des Etablissements Couturier, touristes et sportifs avaient le choix donc, entre des modèles élégants et... efficaces !..



conclusion de la coupe nationale des deux-roues



organisée par la Prévention Routière

CONCIDENT avec le dernier jour du Salon, la finale de la Coupe nationale des deux-roues s'est déroulée sous des cieux peu cléments, ce qui n'a pourtant pas découragé les nombreux spectateurs et supporters des vingt-deux sélectionnés admis à participer à cette ultime épreuve.

Rappelons que cette Coupe Nationale a été organisée par la Prévention Routière pour intensifier ses efforts en faveur du cyclomoteur qui connaît en France un développement continu à telle enseigne que le parc est passé de 2.400.000 à 6.000.000 d'unités entre 1955 et 1964.

Le cyclomoteur joue un rôle prépondérant comme véhicule de transport individuel pour les moins de 18 ans, les ruraux, les usagers à moyens financiers modestes et en tant que second véhicule. S'intéressant plus particulièrement, on le conçoit aisément, à la clientèle jeune, la Prévention Routière a réservé ce concours aux jeunes gens de 14 à 20 ans pour développer chez ces usagers de la route leurs aptitudes à la conduite, leurs connaissances du code, leurs sens de la prudence et de la courtoisie.

Ce concours a connu un grand succès puisque 19.000 cartes-réponses ont été adressées à la Prévention Routière lors des épreuves éliminatoires.

Dans chaque département les auteurs des trois meilleures réponses ont été appelés à participer aux demi-finales régionales qui se sont déroulées à Versailles, Lille, Mézières, Metz, Colmar, Mâcon, Valence, Toulon, Avignon, Albi, Nogaro, Périgueux, Angers, Quimper, Alençon, Rouen, Tours, Troyes, Guéret, Vichy, Aurillac et Paris.

Et ce sont les vainqueurs de ces demi-finales qui se sont retrouvés le 11 octobre, lors de la Finale Nationale.

Celle-ci comportait cinq épreuves :

a) Epreuve d'appréciation : les concurrents devaient indiquer la vitesse d'un véhicule en circulation urbaine, en l'occurrence une voiture-pie et la distance de freinage équivalente.

b) Epreuves de Code de la Route portant sur douze questions. Un premier classement établi après ces deux épreuves désignait les 10 premiers admis à poursuivre le concours.

c) Epreuve de signalisation : deux erreurs à découvrir sur une scène de circulation de 4 x 1 mètres.

d) Epreuve de maniabilité : épreuve de conduite réservée aux cinq premiers.

e) Epreuve finale où les deux lauréats devaient exposer devant le jury certains aspects de la lutte pour l'amélioration de la sécurité des cyclomotoristes.

Animées par Harold Kay, les différentes phases du programme se sont déroulées dans une ambiance bon enfant.

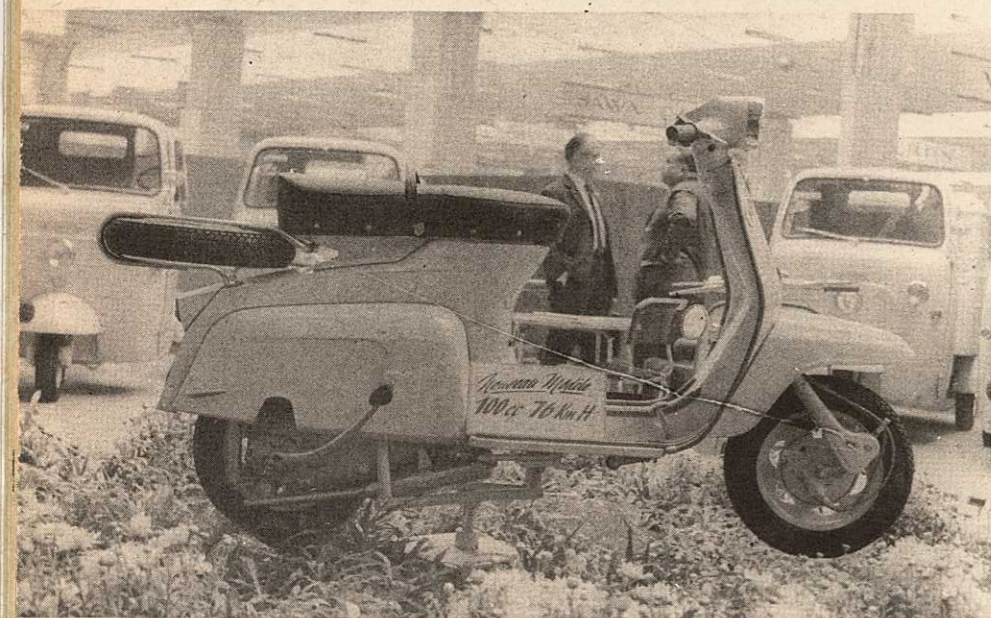
Et au terme d'une lutte amicale mais très serrée c'est Jean-Pierre Besson (Mayenne) qui remporte cette finale et s'adjuge le prix d'une valeur de 5.000 F qui récompensait le lauréat de cette première Coupe Nationale des deux-Roues.

Le déroulement de cette manifestation était placé sous la compétence d'un jury composé :

- d'un représentant de M. le Secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports ;
- du Chef d'Escadron Obry, sous-direction de la Gendarmerie Nationale ;
- de M. Bonhomme de Montaigu, administrateur chargé de mission à la direction de la Réglementation au Ministère de l'Intérieur ;
- du Commandant de groupement Gavillot, sous-direction de la Police Urbaine ;
- de l'Officier de Paix principal Tardy, direction des Compagnies Républicaines de Sécurité ;
- du Commissaire divisionnaire Zirmolt, Direction générale de la Préfecture de Police ;
- de M. Cochard, Secrétaire général de la Chambre Syndicale du Cycle et Motocycle ;
- de M. Charley Tantet représentant M. Catinat, vice-président délégué à la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation des Cycles et Motocycles ;
- de M. Pérouse, Président de la F.F.M.,
- et un représentant de la Prévention Routière.

CLASSEMENTS

1. Besson J.-P. (Mayenne) ; 2. Meresse Michel (Seine-et-Oise) ; 3. Andlauer Benoît (Bas-Rhin) ; 4. Hauc Jean-François (Tarn) ; 5. Mocelin Jany (Haute-Savoie) ; 6. Vergne Pierre (Haute-Vienne) ; 7. Lecat Patrice (Somme) ; 8. Macheus Pierre (Lot-et-Garonne) et Mlle Maisonnial Michelle (Allier) ; 9. Mlle Hacquin Jeanne (Seine) ; 10. Mlle Vautherot Josée (Haute-Saône) ; 11. Mlle Dabouis Gérard (Cantal) ; 12. Abas Gilbert (Gers) ; 13. Biadatti Antoine (Ardennes) ; 14. Hurot Gérard (Seine-Maritime) ; 15. Lemaire Jacques (Deux-Sèvres) et Olivier Loïc (Côtes-du-Nord) ; 16. Jouvot Marc (Jura) ; 17. Georget Jean-Claude (Indre-et-Loire) ; 18. Mlle Portal Marie-France (Var) et Naurer Marc (Hérault) ; 19. Gimbert Gérard (Nièvre).



LAMBRETTA

Scooter :	
Cento	1 650 F + T.L.
125 LI	1 899 F + T.L.
175 TV	2 350 F + T.L.

Utilitaires :	
Lambro 125 cc :	
Châssis nu avec cabine	3 985 F + T.L.
Caisse-ridelles avec cabine	4 370 F + T.L.
Fourgon tôle avec cabine	4 820 F + T.L.

Lambro 175 cc :	
Châssis nu avec cabine	4 720 F + T.L.
Caisse-ridelles avec cabine	5 105 F + T.L.
Fourgon tôle avec cabine	5 555 F + T.L.

Lambro 200 cc :	
Châssis nu avec cabine	5 230 F + T.L.
Caisse-ridelles avec cabine	5 615 F + T.L.
Fourgon tôle avec cabine	6 070 F + T.L.

Châssis-coque à lignes carrées, suspension avant à roue tirée, gros ressort et amortisseur hydraulique séparés à l'arrière, roues de 10 pouces en embouti, vastes tambours de freins (surtout compte tenu du diamètre des roues) de 150 mm de Ø. Poids de 80 kg, réservoir de 6,2 litres sous la selle, vitesse annoncée de 76 km/h. Mais, bien sûr, les 125 LI et 175 TV continuent leur carrière avec succès.

(SUITE PAGE 417)

C'est évidemment le Cento qui était en vedette sur le stand Lambretta en tant que dernier-né de la marque italienne. Le « Cento » qui, comme son nom l'indique, est un 100 cc deux-temps, bien sûr — de 51 mm d'alésage pour 48 de course, comprimé à 7,5 à 1 et développant 4,7 CV. Ce groupe moto-propulseur oscillant à transmission primaire par chaîne (rapport 45/14 = 3,214 à 1), comporte une boîte à 3 rapports, attaquant directement l'arbre d'entraînement de la roue arrière ; les rapports internes sont les suivants : 1,857 à 1 (100 %) en 3e, 2,867 (64,75 %) en 2e et 4,3 à 1 (38,7 %) en 1re.



LE 75 cc CROSS DERBI

EXPOSÉ AU SALON
PEUT DEVENIR POUR
LA FRANCE UNE
BONNE MACHINE
DE **TRIAL**

PLUIE, soleil, pluie... bref, un temps idéal pour l'essai d'une machine de trial. C'est en compagnie de Roca et de Daniel Auroux, le trialiste expert bien connu, que nous nous rendons place des Gardes à Clamart.

Il est évident qu'un 75 cross n'offre que peu d'intérêt en France puisque la plus faible cylindrée admise dans la spécialité est de 250 cc. Toutefois Roca envisage la transformation de ce modèle Derbi en machine de trial et c'est ce qui motive la présence d'Auroux à nos côtés.

LA MACHINE

La partie cycle est identique en ce qui concerne le cadre et les freins à celle du 50 cc sport.

Les amortisseurs arrière sont assez volumineux et se révèlent assez durs à l'usage.

Roues de 19; jantes alu; pneus de 2,75 à l'avant (Pirelli tourisme) et 3,00 cross à l'arrière.

La fourche provient aussi d'un des 50 cc de la marque avec toutefois quelques différences (T supérieur en acier au lieu du T en alliage léger coulé).

Le guidon, judicieusement dessiné, est fixé directement sur le T de fourche par l'intermédiaire des écrous de fixation des plongeurs. Il n'est, malheureusement, pas réglable, de même que les leviers de frein et d'embrayage.

Repose-pieds renforcés, très accrocheurs.

Les pédales de frein et de sélecteur sont fort bien placées, mais nous reprocherons peut-être à la pédale de frein d'être un peu longue ce qui lui donne une course assez importante. Petite selle plate et garde-boue en polyester, très décollés, complétaient l'équipement « cross » de la machine.

Présentation en gris métallisé et noir.

LE MOTEUR

Il s'agit du 75 sport (alésage 47, course 43) dont la puissance est portée à 9,5 ou 11 ch dans le cas de notre machine (certaines versions de ce moteur atteignent 13 ch!).

Carburateur de 22 mm de diamètre. Boîte 4 vitesses très serrée.

Ce sont les seuls renseignements que nous ayons eus sur le moteur, Roca ayant reçu la machine au dernier moment pour le Salon, sans fiche technique.

IMPRESSIONS DE CONDUITE

Un coup de kick et le moteur part. Il tient parfaitement le ralenti, ceci malgré les 126 (ou 146) CV/litre et le carburateur de 22 mm.

La position est bonne en selle. Pre-

mière: il faut faire cirer l'embrayage, les « chevaux » venant assez haut, mais quels chevaux! L'accélération est tout simplement sensationnelle, me rappelant celle de ma 350 Jawa et elle est grandement favorisée par l'étagement de la boîte.

Le rapport de démultiplication finale est très court (celui-ci étant commandé par l'étagement très, peut-être trop, serré de la boîte de vitesses).

En ligne droite, en quatrième et sur l'accélération, l'on ressent un léger ga-



lop dû, sans doute, au manque de rodage des suspensions et à la légèreté de la machine.

Dans les courbes, la machine s'inscrit parfaitement et dérape progressivement.

ESSAI TRIAL

Après quelques essais en « zones », il a bien fallu nous rendre à l'évidence: ce n'était pas « ça ». D'abord la partie cycle peu adaptée: repose-pieds trop en avant, suspensions trop dures (surtout l'arrière), pneus inadaptés au trial,

manque de garde au sol (pot de détente) et braquage insuffisant.

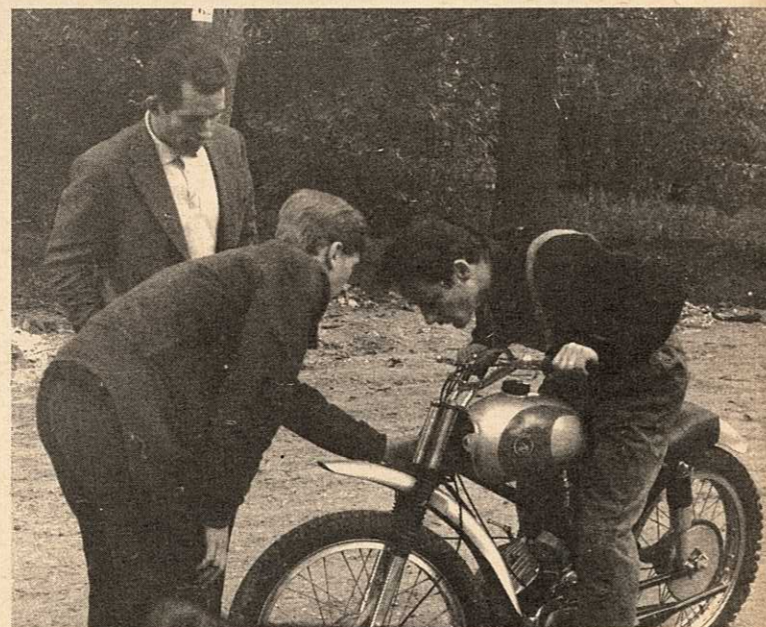
Du côté moteur, la boîte trop serrée ne permettait pas d'utiliser au mieux la puissance, puissance insuffisamment étalée à notre goût puisqu'il fallait jouer d'une manière excessive de l'embrayage et de la poignée de gaz.

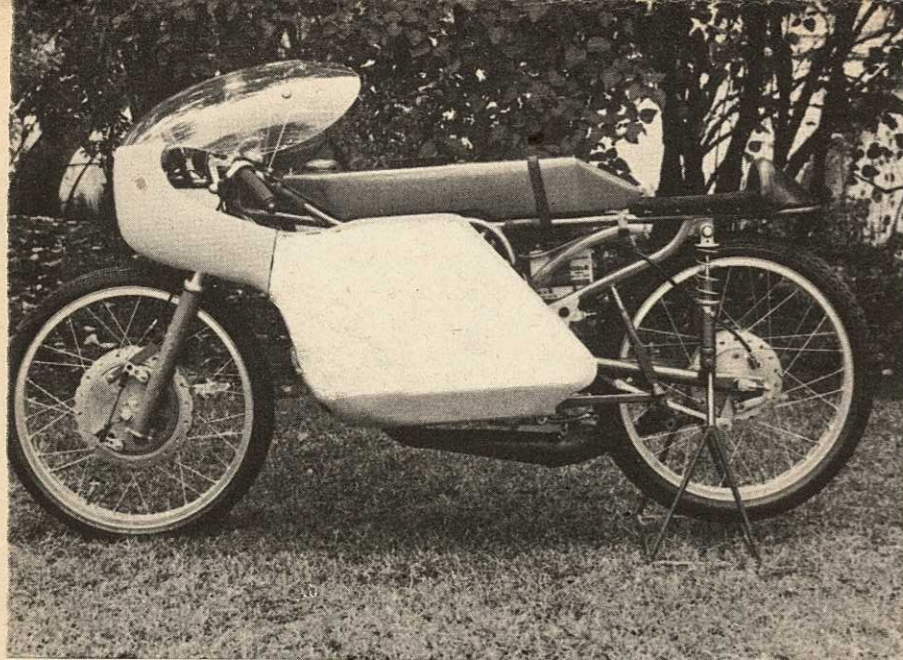
CONCLUSION

Le 75 « cross »? Une excellente base pour faire une machine trial mais il y a encore beaucoup de travail à faire tant sur la partie cycle que sur le moteur. Toutefois, connaissant le dynamisme de l'importateur Derbi, nous pouvons espérer voir le premier exemplaire au prochain trial de Saint-Cucufa.

P. B.

★





le
nouveau
"RENN-FLORETT"
de
KREIDLER

DÉPUIS le début de cette année, on s'est affairé tant et plus, chez Kreidler, à sortir un nouveau « compétition » capable de concurrencer plus efficacement — sinon battre — les 50 Suzuki et Honda. Malheureusement, tout n'est pas encore au point et si Taveri put l'utiliser parfois en Grand Prix, Anscheidt, pour sa part, ne put jamais dépasser le stade des entraînements : le moteur n'a pas encore la tenue mécanique escomptée.

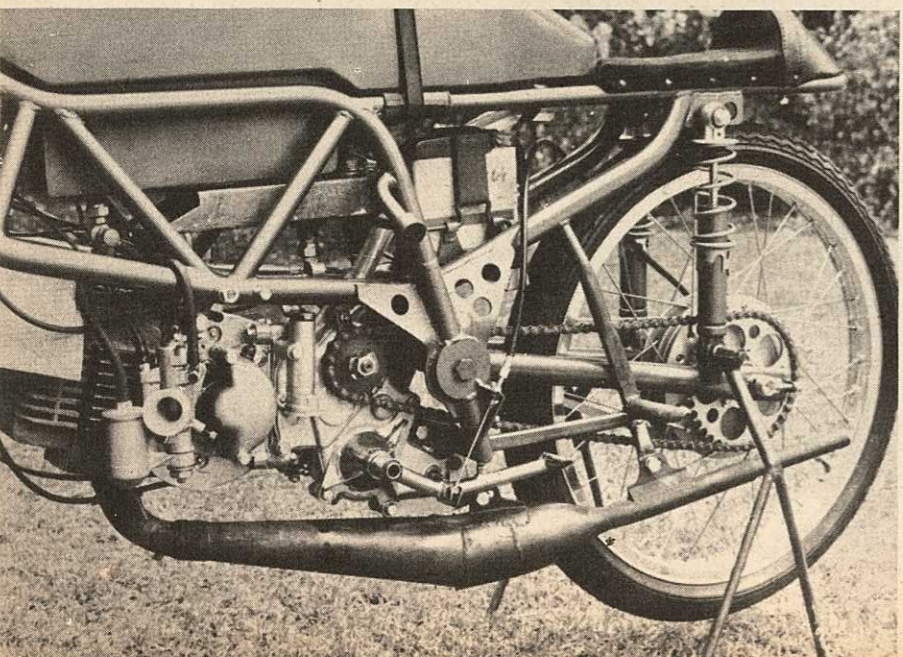
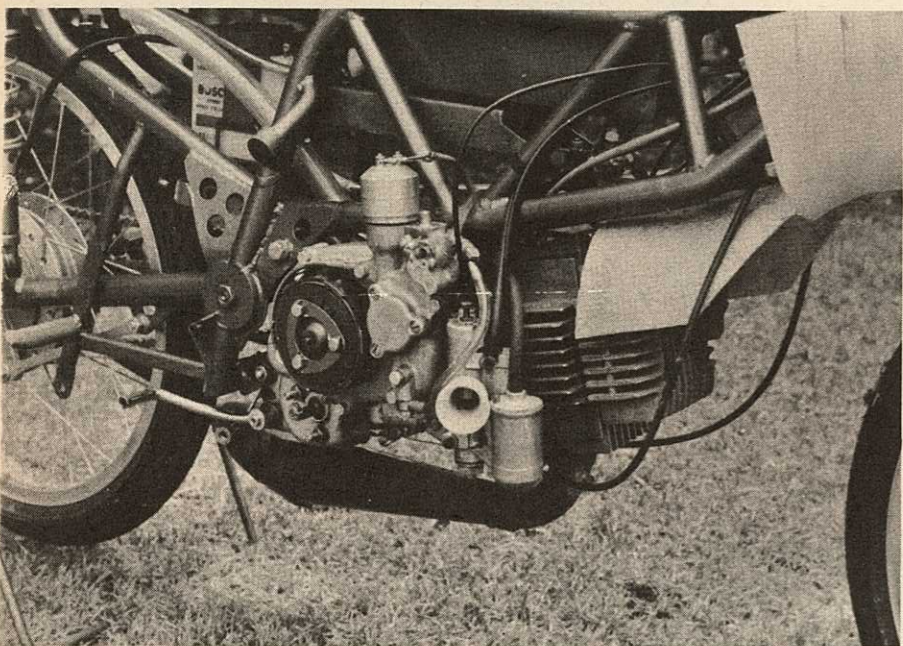
Ce moteur est resté fondamentalement le même, équipé de deux disques distributeurs rotatifs et, donc, de deux carburateurs. Mais notons, placée côté droit du moteur, une pompe à huile chargée de lubrifier l'embellage (on conserve encore un mélange, mais en faible proportion, pour la lubrification du cylindre).

On s'est également préoccupé de simplifier la commande de la boîte de vitesses : en place du bloc 4 vitesses à sélecteur plus relais 3 positions commandé au guidon, c'est, cette fois, un bloc 6 vitesses et un relais 2 positions (ici, la machine de Taveri, avec frein à gauche et sélecteur à droite). Embrayage à l'air libre.

Enfin, modification de la partie cycle. Le cadre double-berceau classique a été abandonné au profit de l'ancien double-berceau sous lequel le moteur est accroché ; mais cet ancien cadre a été revu et corrigé, encore plus triangulé et plus rigide. Egalement une nouvelle fourche télescopique toujours à « épaules », ainsi qu'un nouveau et très beau moyeu-frein, plus grand, étroit, à double-cames. D'après Anscheidt, cette nouvelle partie cycle serait un véritable régal et pourrait même, d'après lui, compenser une légère et éventuelle différence de puissance par rapport aux machines concurrentes.

Alors, espérons que l'an prochain, ce 50 Kreidler s'immiscera encore plus qu'il ne l'a fait cette année dans la lutte pour la première place.

Les photos illustrant cette page sont dues à notre collègue Ben de « das Motorrad ».



CHAMPIONNATS DU MONDE 50 cc 1964
ANDERSON ET SUZUKI CONFIRMENT

en repoussant les assauts de Anscheidt et Kreidler d'abord, et ceux de Bryans et Honda, ensuite..!

B IEN qu'une épreuve reste encore à disputer au moment où nous écrivons ces lignes, le Championnat du Monde des 50 cc est mathématiquement terminé et c'est seulement pour la gloire que s'affronteront les concurrents sur le dernier circuit de l'année : celui de Suzuka.

Epreuve par épreuve, grand prix par grand prix, nous allons revivre les péripéties de ce championnat dont l'intérêt ne s'est pas démenti tout au long de l'année.

DAYTONA BEACH : FESTIVAL SUZUKI ET BON DEPART POUR ANDERSON

Pour la première fois une épreuve des championnats du monde a lieu aux Etats-Unis. Honda absent, les Kreidler pas encore au point, les Suzuki n'ont aucun mal à s'imposer, prenant les trois premières places devant Anscheidt et Beltoise tous deux sur Kreidler. Champion sortant le Néo-Zélandais Anderson débute donc victorieusement sa nouvelle saison.

Moyenne générale du vainqueur : 127,03 km/h.
Record du tour (Anderson) : 128,75 km/h.

BARCELONE : ANSCHEIDT GAGNE MAIS BUSQUETS MERITAIT LA VICTOIRE

Changement de situation à Barcelone. Un extrême outsider, Busquets sur Derbi, ne doit qu'à une casse malheureuse dans le dernier tour de ne pas remporter l'épreuve. Anscheidt prend sa revanche de Daytona sur Anderson mal parti. Les Honda (trois pilotes dont le nouveau Bryans) ne terminent pas.

Moyenne générale du vainqueur : 103,371 km/h.
Record du tour (Anscheidt) : 105,548 km/h.

Championnat du Monde individuel : Anderson 14 pts ; Anscheidt 11 pts ; Morishita 9 pts ; Itoh 8 pts, etc.

Championnat du Monde par marques : Suzuki 14 pts ; Kreidler 11 pts ; Derbi 2 pts, etc.

FRANCE : CLERMONT-FERRAND : RIEN A FAIRE CONTRE ANDERSON

Course sans histoire pour Anderson à Clermont-Ferrand. Il laisse son second Anscheidt à près de 30". La surprise est provoquée par l'excellente troisième place de notre champion J.-P. Beltoise qui devance Busquets et Morishita. Un seul Honda au départ avec Bryans : il s'arrête au second tour.

Moyenne générale du vainqueur : 105,875 km/h (nouveau record).
Record du tour (Anderson) : 106,964 km/h (nouveau record).

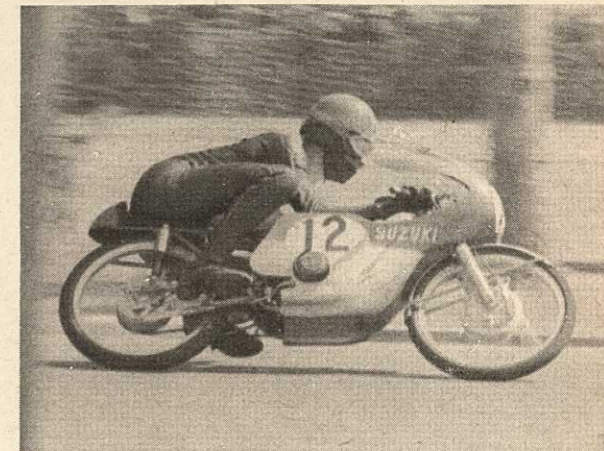
Championnat du Monde individuel : Anderson accentue son avantage. Avec 22 pts, il précède Anscheidt de 5 pts, Morishita de 11 pts ; J.-P. Beltoise est en 5^e position.

Championnat du Monde par marques : Suzuki 22 pts ; Kreidler 17 pts ; Derbi 5 pts, etc.

TOURIST TROPHY : ANDERSON ENCORE MAIS CETTE FOIS LES HONDA ONT TENU

Anderson se détache de plus en plus au fil des kilomètres. Derrière lui une lutte très violente oppose les autres pilotes : Bryans remonte de la 7^e place pour prendre la place d'honneur avec son Honda. Anscheidt n'est que 4^e, faiblissant en fin de course. La bonne tenue des Honda est l'enseignement numéro un de ce Grand Prix.

Moyenne générale du vainqueur : 129,78 km/h (nouveau record).
Record du tour (Anderson) : 130,57 km/h (nouveau record).



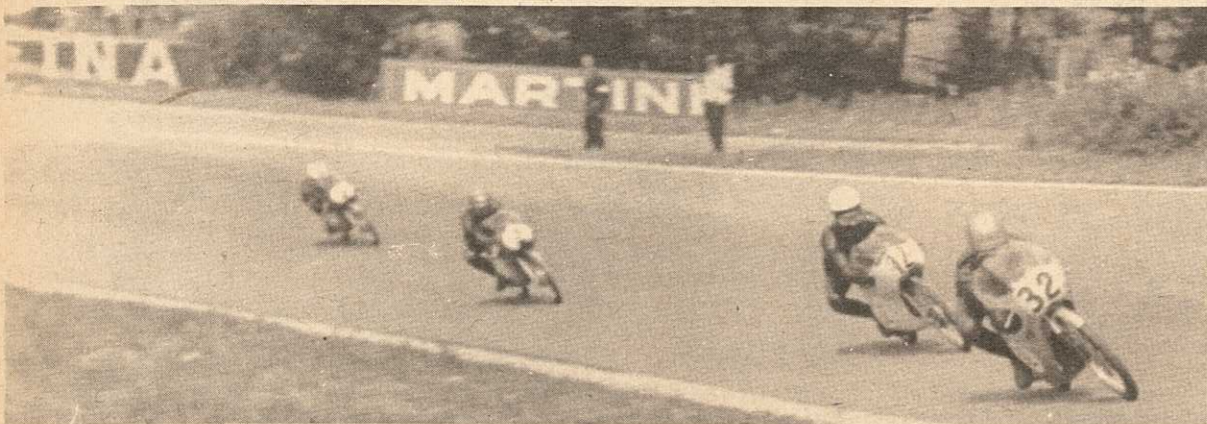
ANDERSON



BRYANS

ANSCHEIDT



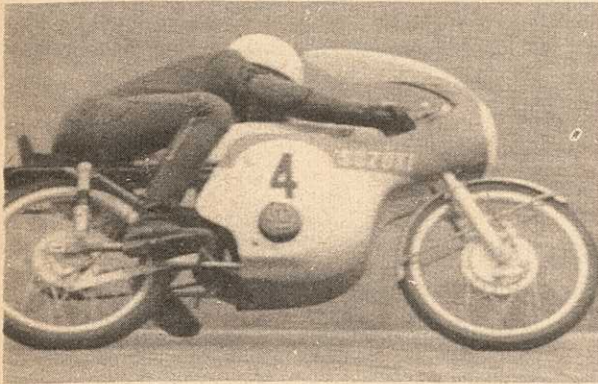


A Spa : voici le trio majeur de ces championnats : Bryans, Ansheidt et Anderson.

Championnat du monde individuel : Anderson semble se promener. Il a, maintenant, 10 pts d'avance sur Ansheidt et 15 sur Morishita. Bryans apparaît au classement à la 5^e place avec 6 pts.

Championnat du monde par marques : Suzuki 30 pts ; Kreidler 20 pts et... Honda 6 pts.

MORISHITA



ASSEN : BRYANS RELANCE LE CHAMPIONNAT D'AUTANT PLUS QU'ANDERSON CASSE

Une défaillance de l'allumage du Suzuki d'Anderson et, par contre, une remarquable victoire de Bryans (Honda) semblent redonner au Championnat un intérêt qu'il perdait par suite de la supériorité du tandem Anderson-Suzuki. A noter encore la 4^e place d'Ansheidt devancé par les Suzuki de Morishita et Itoh, toujours réguliers.

Moyenne générale du vainqueur : 121,244 km/h (nouveau record).

Record du tour (Bryans) : 123,106 km/h (nouveau record).

Championnat du Monde Individuel : Si Ansheidt, avec 23 pts, se rapproche d'Anderson (30 pts), Bryans est maintenant 4^e ex aequo avec Itoh (14 pts). Morishita, lui, n'est plus qu'à 2 pts d'Ansheidt.

Championnat du Monde par marques : Suzuki augmente son avantage sur Kreidler (36 pts contre 23 pts) mais Honda marque 8 pts et reste 3^e avec 14 pts au total.

SPA : CONFIRMATION DU 50 HONDA ET DE BRYANS ; LES 3 PREMIERS TERMINENT DANS UN MOUCHOIR

Course extrêmement serrée en Belgique entre les trois vedettes du Championnat. A l'arrivée, 0,5" séparent le premier (Bryans) du troisième (Anderson) entre lesquels s'intercale Ansheidt. Par cette nouvelle victoire, Bryans confirme qu'il devient l'ennemi n° 1 du champion sortant. Et, de plus, Ansheidt n'a peut-être pas encore dit son dernier mot.

Moyenne générale du vainqueur : 147,592 km/h (nouveau record).

Record du tour (Bryans) : 148,812 km/h (nouveau record).

Championnat du Monde individuel : Nouveau « rapproché » de Ansheidt et Bryans par rapport à Anderson. Cependant Morishita conserve de peu la troisième place. Tout est encore possible.

Championnat du Monde par marques : Suzuki 40 pts ; Kreidler 29 pts ; Honda 22 pts.

G.P. D'ALLEMAGNE : TROISIEME VICTOIRE CONSECUTIVE POUR BRYANS. LE SUSPENSE AUGMENTE

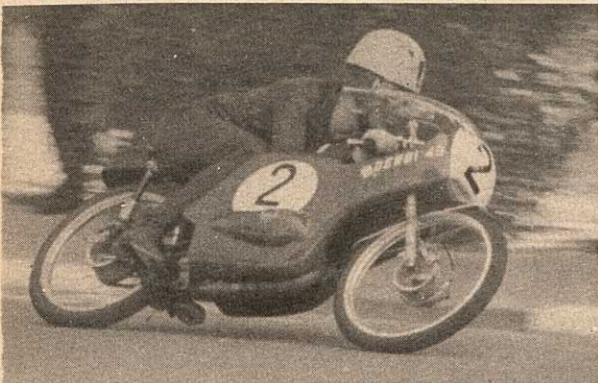
Rien ne semble plus pouvoir arrêter le pilote de chez Honda qui remporte à la solitude sa troisième victoire consécutive, victoire confortable puisque le second (Morishita) est à plus d'une minute. Ansheidt ne termine que 4^e et Anderson, blessé, n'a pas pris le départ. Le danger Bryans devient brûlant pour Suzuki et Anderson.

Moyenne générale du vainqueur : 120,660 km/h (nouveau record).

Record du tour (Bryans) : 122,390 km/h (nouveau record).

Championnat du Monde individuel : Le G.P. d'Allemagne est la 7^e épreuve des championnats et seuls les 5 meilleurs résultats seront retenus. En tenant compte de cela, le classement est le suivant : Anderson 34 pts ; Bryans 30 pts ; Ansheidt 29 pts ; Morishita 25 pts ; Itoh 19 pts, etc.

Championnat du Monde par marques : Mêmes considérations que ci-dessus : Suzuki 42 pts ; Honda 30 pts ; Kreidler 29 pts.



BUSQUETS

J. P. BELTOISE



FINLANDE : LES JEUX SONT FAITS : EN GAGNANT, ANDERSON RENOUVELLE SON BAIL DE CHAMPION DU MONDE

Le G.P. d'Argentine n'ayant, en définitive, pas lieu, Ansheidt ne peut plus être champion du monde ; Bryans, lui, subit un test décisif car pour Anderson une victoire à Imatra représente un nouveau titre. Enjeu important donc. Mais Bryans, en tête jusqu'à mi-course, doit abandonner. Ansheidt, qui veut finir en beauté, lutte avec l'énergie du désespoir contre Anderson qui le battra finalement de 0,5". Et ainsi prend fin mathématiquement le Championnat du monde 1964.

Moyenne générale du vainqueur : 109,908 km/h.

Record du Tour (Anderson) : 111,552 km/h.

Championnat du Monde individuel : Avec un total « valable » de 38 pts, Anderson est hors de portée de Bryans. Ce dernier compte 30 pts : une victoire au Japon lui ferait totalement aussi 38 pts, mais même dans ce cas (le plus favorable pour lui) Anderson serait Champion grâce à ses meilleures places suivantes. Ansheidt vient ensuite avec 29 pts et ne pourrait totaliser que 34 pts à la suite d'une victoire au Japon. En quatrième position, le très régulier Morishita avec 25 pts. Si, pour la première place, le G.P. du Japon ne peut plus rien modifier, pour la seconde il peut encore avoir une influence... si Ansheidt fait le déplacement de Suzuka, ce qui n'est pas très vraisemblable.

Championnat du Monde par marques : Là encore, Suzuki, avec 38 pts, est assuré du titre, devant Honda avec 31 pts et Kreidler 29 pts.

CLASSEMENTS :

1. Anderson (NZ - Suzuki) 38 pts (42) ; 2. Bryans (EIR - Honda) 30 pts ; 3. Ansheidt (D - Kreidler) 29 pts (38) ; 4. Morishita (JAP - Suzuki) 25 pts (32) ; 5. Itoh (JAP - Suzuki) 19 pts (21) ; 6. J.-P. Beltoise (F - Kreidler) 6 pts ; 7. Taveri (CH - Kreidler) 5 pts ; 8. Busquets (E - Derbi) et Kunz (D - Kreidler) 3 pts, etc.

Par marques :

1. SUZUKI 38 pts (54) ; 2. HONDA 31 pts (31) ; 3. KREIDLER 29 pts (38) ; 4. DERBI 5 pts ; 5. DUCATI 1 pt.

le 14^e rallye-concentration du salon

C'EST par un temps assez maussade et pluvieux que s'est déroulé le quatorzième Rallye-concentration du Salon 64.

Depuis sa création, c'est une des rares fois que cette manifestation connaît un temps défavorable, au dire de son organisateur : M. Lacoste.

Malgré cela, il y eut toutefois une centaine de participants.

Le programme du matin se déroula fort bien et se termina par une visite de la cité en cortège. Un vin d'honneur, placé sous la présidence des édiles de la commune, eut lieu dans la magnifique salle des réceptions de la cité.

Après un discours du président pour remercier les donateurs et qui sur la fin faisait le point entre les « motorisés » fantaisistes aux moteurs pétaradants et ceux de la salle toujours amateurs et fervents admirateurs de la mécanique deux-roues, il précéda à la distribution des Coupes et des prix.

Classement de la Concentration :

Règlements F.F.M.

1. Moto-Club de la Porte Océane (Le Havre), 6720 pts ; 2. C. O. Pont-

lieue (Le Mans), 5964 pts ; 3. Moto-Club du Nord de la France (Roubaix), 2100 pts ; 4. Union Motocycliste Vigneux, 795 pts ; 5. Moto-Club de Paris, 748 pts ; 6. Moto-Club de Noisy, 645 pts ; 7. Moto-Club de Chatillon, 520 pts ; 8. M.S.C. Colombes, 450 pts.

Classement National :

Coupe du Salon « BP » : M.-C. de la Porte Océane (Le Havre) ;
Coupe Challenge : M.-C. de la Porte Océane ;
Coupe « Ricard » : Club Olympique de Pontlieue (Le Mans).

Classement Régional :

1. Coupe du Salon « Municipalité de Créteil » : U. M. Vigneux (795 pts) ; Challenge Municipalité de Créteil : U. M. Vigneux ; 2. Coupe : Moto-Club de Paris ; 3. Coupe : M.-C. Noisy ; 4. Coupe : M.-C. Chatillon ; 5. Coupe « cyclomoteurs » : U. M. Vigneux.

Classement hors règlements :

Coupe Individuelle « General Motors » : M. et Mme Joye (Roubaix) (M.N.C.F.) nouveau Challenge ;



ANDERSON CHAMPION DU MONDE 1964

Club ayant présenté le plus de machines deux-roues : Union Motocycliste de Vigneux (9 machines).

Le mauvais temps fit annuler le gymkhana qui est remis au printemps prochain. Une discussion à batons rompus eut lieu dans la salle de réunion de la Maison des Jeunes, sur le tourisme et les Concentrations.

30^e COUPE DE L'ARMISTICE ET 2^e COUPE DE REGULARITE DES PETITES CYLINDREES

Ces deux épreuves de régularité sont organisées le 8 novembre par le M.C.F., en Seine-et-Oise.

Le départ et l'arrivée auront lieu à Saint-Germain-en-Laye.

Les distances à couvrir sont les suivantes : Coupe de l'armistice : 556 km ; Petites cylindrées (50 cc) : 278 km.

A l'arrivée, à partir de 14 h 30, auront lieu des épreuves de démarrage et de freinage.

Les concurrents intéressés voudront bien prendre connaissance des règlements au M.C.F., 73, boulevard Péreire, Paris-17^e.

amicale conversation avec le champion de France inter

« Je suis né le 3 novembre 1934 à Bénisanet, province de Taragone, en Espagne. Mais je suis venu très jeune en France ; et, depuis que j'ai quitté l'école, je travaille avec mon père, à Nevers, en qualité de mécanicien. C'est donc avec mon père que j'ai fait tout mon apprentissage, et c'est encore avec lui que j'ai été amené, pour faire de la compétition, à gonfler des moteurs. Je suis marié et père de trois enfants : deux filles de 4 ans et 15 mois, et un garçon de 3 ans... »

Assis à nos côtés, c'est Jacques Roca qui parle d'une voix posée, calme et chaleureuse à la fois. Les mots viennent aisément, les phrases sont bien construites. Sa façon de s'exprimer reflète assez bien la personnalité de Roca : un garçon réfléchi, méthodique, attentif, capable cependant de s'emballer, de se passionner.

Roca : c'est un nom bien connu sur nos circuits depuis quelques années déjà, et plus encore depuis qu'il remporte de multiples succès sur nos circuits avec le 50 cc Derbi. Trois fois champion de France, c'est une référence... même si Roca, avec beaucoup de modestie, n'entend en attribuer le mérite qu'à la supériorité de sa machine.

A cette activité de pilote, Roca ajoute, aujourd'hui, celle d'importateur des Derbi. C'est donc à ce double titre : coureur et importateur, que nous l'avons interrogé.

Certaines des réponses que vous trouverez ci-dessous sembleront peut-être un peu dures à nos jeunes lecteurs. Jacques Roca ne ménage pas la jeune génération et ne prend pas de gants pour le faire savoir. Mais que l'on ne s'y trompe pas : cette colère n'est pas celle d'un homme desabusé, ne croyant pas en la jeunesse. C'est, bien au contraire, la réaction constructive d'un homme qui, tous les jours, dans la vie courante comme sur les circuits, fait tout ce qui est en son pouvoir pour essayer de corriger les défauts qu'il est bien placé pour déceler parmi ses jeunes clients et... amis.

Car, en définitive, Roca, qui sait toujours avoir un mot aimable pour tout le monde, qui sait accueillir avec le sourire tous ceux qui viennent le voir, qui ne refuse de conseils à personne, Roca ne compte que des amis... même parmi ses clients. Et, croyez-nous, ce n'est pas si facile !..



LA COMPÉTITION

DERBI

LES JEUNES

ET

J. ROCA

— Vos débuts en compétition n'ont pas eu lieu avec les Derbi, naturellement. Parlez-nous donc un peu de ces « Spéciales Roca » qui vous ont fait connaître sur les circuits.

— J'ai commencé à courir en revenant d'Algérie. J'avais été blessé et, à la suite de cette blessure, ma jambe n'est pas redevenue ce qu'elle était. Je n'ai donc plus pu faire du vélo, mon sport favori jusqu'alors, et j'ai cherché autre chose. Par ma profession, j'étais naturellement attiré par la moto. J'avais toujours eu plaisir à « faire » de la moto et tout naturellement j'ai décidé de « tâter » de la compétition. J'ai débuté avec une 175 Puch, que tout le monde a connue. Cette 175 nous a coûté beaucoup de travail à mon père et à moi pour pouvoir la gonfler. On a commencé par la « deux carbus » ; on a fait ensuite un moteur super-carré ; on en est arrivé enfin au distributeur, qui nous a demandé beaucoup d'essais, et procuré aussi beaucoup de déboires. Et puis nous sommes tout de même parvenus à le faire marcher à peu près honnêtement. Et c'est alors, en 1962, à Clermont-Ferrand, que la marque Derbi m'a confié l'une de ses machines. Mes débuts en compétition remontent cependant à 1959. J'ai participé au Bol d'Or 1959 avec Esmes, sur une Morini, alors que j'étais encore à l'hôpital Percy.

— Revenons à votre rencontre avec Derbi à Clermont-Ferrand, il y a deux ans. Comment êtes-vous entré en contact avec les gens de l'usine ? Comment avez-vous fait pour obtenir le 50 cc ?

— En ce qui concerne Derbi, j'estime que j'ai eu un gros coup de chance. Parlant espagnol, j'ai pu plus facilement approcher les gens de chez Derbi à Clermont-Ferrand et, au tout dernier moment — une heure peut-être avant le départ de la course —, je suis allé trouver le patron et lui ai dit : vous avez une machine en plus, elle ne vous est plus utile maintenant puisque vos coureurs ont les leurs, si vous me la prêtez, j'ai des chances de faire premier Français. Il a été très gentil, s'est intéressé aux temps que j'avais réalisés avec ma spéciale, qui a même été essayée par les pilotes Derbi et, finalement, il a décidé de me prêter la machine. Elle n'a pas très bien marché, a ratatouillé pendant toute la course mais... c'est tout de même la seule machine qui ait terminé ce jour-là pour Derbi. Par la suite, j'ai demandé si on voulait bien

m'en prêter une pour disputer le championnat de France. Cette requête a été acceptée et de ce moment datent mes relations plus suivies avec l'usine Derbi.

— Relations bénéfiques pour vous et pour eux, puisque vous avez déjà apporté à Derbi trois titres de champion de France. Depuis 1962 vous avez eu évidemment l'occasion de faire plus ample connaissance avec l'usine espagnole et avec ses patrons, ou ses dirigeants. Pouvez-vous nous dire rapidement ce que représente Derbi en tant qu'usine ?

— Derbi est actuellement une usine très, très bien équipée avec un outillage ultra moderne. Elle est, sans doute, en Espagne, l'usine la plus importante au point de vue motocycliste. Ce qui la caractérise c'est qu'elle fabrique presque tout par elle-même. On pourrait presque dire que l'acier entre d'un côté de l'usine et que la machine sort complète de l'autre côté. Seuls quelques accessoires ne sont pas fabriqués à l'usine, à tel point que, récemment encore, l'usine construisait ses propres carburateurs. Ils fabriquent toujours, pour donner quelques exemples, leurs robinets d'essence, leurs moyeux, etc. Il existe dans l'usine un département travaillant la matière plastique, le caoutchouc, département où sont fabriqués les poignées, les repose-pieds et les carénages. C'est donc une usine très bien équipée, très moderne. Elle possède d'ailleurs deux tours français Salomé et deux autres ont été commandés. Actuellement, elle produit cent 49 cc par jour, le petit modèle trois-vitesses à sélecteur qui est bien diffusé en Espagne ; elle produit aussi huit cents 75 cc par mois ; huit cents 125 cc ; quelques 250 et 350 mais uniquement sur commande. Elle fabrique également des triporteurs de différents modèles, avec des moteurs de 250 ou 350 cc. Pour faire tout cela l'usine compte actuellement sur six cents ouvriers environ.

— Voilà pour l'aspect industriel. Pouvez-vous dire maintenant quelle est l'ambiance que l'on trouve chez Derbi. Vos observations, en tant que coureur et importateur, sont-elles facilement prises en considération ?

— Evidemment, au départ, lorsqu'on m'a confié la première machine, le





service course était un peu réticent pour me fournir des renseignements concernant les moteurs de compétition. Mais j'ai été tout de même bien aidé, car après avoir discuté un peu avec le chef mécano, ils se sont aperçus que j'étais tout de même dans le coup du point de vue mécanique. Mais ils étaient, cependant, assez réticents pour me confier cette première machine en me disant qu'elle était encore en cours de préparation, qu'elle marchait fort mais qu'elle était très fragile. Ils n'avaient jamais réussi à lui faire dépasser le cap des 50 kilomètres à cette époque-là. Ils m'ont donc fourni la machine et une caisse de pistons (avec un certain sourire) en me disant que j'avais très peu de chances de terminer mes courses. J'avais rétorqué que, cette machine étant, en France, nettement supérieure aux autres, je n'aurais pas à tirer au maximum et qu'il me serait peut-être possible de terminer quand même. Réponse : voilà la machine et voilà une caisse de pistons. A toi de te débrouiller, nous te laissons toute latitude pour démonter et apporter toutes modifications à la machine. Ma première course a eu lieu à Marseille : première course, première casse. A la suite de cela, mon père et moi, nous avons désossé le moteur, bien décidés à faire ce qu'il fallait pour que cela tienne. Après démontage, nous avons vu qu'à l'intérieur de ce moteur il y avait une quantité de petits « trucs » auxquels nous avions déjà eu à faire en préparant ma spéciale. Celle-ci nous avait, en quelque sorte, servi d'apprentissage. C'est ainsi que les défauts que nous avions déjà corrigés sur la spéciale ont tout de suite pu être éliminés sur le Derbi. Le premier travail a été pour changer

l'emplacement des ergots du piston qui, au départ, se trouvaient de chaque côté de l'échappement et étaient donc plus sensibles à une déformation du segment et plus aptes à un accrochage dans les lumières. Nous avons transformé les pistons en plaçant les ergots à l'arrière. Les segments ne descendant pas dans l'admission, il n'y avait donc plus de risque de ce côté. Autre chose encore : les lumières des cylindres des Derbi n'étaient pas du tout chanfreinées ce qui occasionnait, au moindre serrage, la casse des segments. Ceci a donc été modifié aussi, ainsi qu'une série d'autres petits détails et, après remontage, rodage et réglage, j'ai réussi à faire cinq courses avec le même piston, sans toucher à rien ; j'ai naturellement gagné ces cinq courses : ma machine étant supérieure aux autres, je n'avais donc aucun mérite à le faire. Et tous les lundis je devais envoyer un télégramme chez Derbi leur annonçant mes victoires. Ils étaient surpris, bien sûr, et me demandaient ce que je faisais pour que la machine ne casse pas. Je leur ai communiqué tout ce que nous avions fait et c'est à partir de ce moment que mes rapports avec Derbi sont devenus plus étroits. Ils ont apporté les mêmes modifications sur leurs machines, qui ont tenu aussi et ma collaboration avec l'usine est devenue plus directe. Dès qu'ils voulaient faire un nouveau modèle, ou modifiaient un ancien, ils me communiquaient leur opinion, me demandaient mon avis. Depuis ce temps-là, toutes les portes sont ouvertes, pour moi, chez Derbi. Au service course, je suis, au courant des moindres secrets. Il m'est même arrivé d'aller à l'usine et d'être invité à y rester deux ou trois semaines pour effectuer des essais au banc en collaboration avec le chef mécano ; nous sommes un peu, mon père et moi, à l'origine du distributeur rotatif que nous avons demandé à l'usine, dont nous avions préparé les dessins et dont la mise au point a été faite en collaboration avec les techniciens de l'usine. Derbi est une usine qui ne néglige rien, qui a de très gros moyens, qui emploie vraiment les matériaux nécessaires. Et tout cela avec un service course réduit, puisqu'il ne comporte que quatre ouvriers qui sont constamment dans ce service. Certes, dès qu'ils ont besoin d'un travail spécial, d'un tour, d'un travail de rectifieuse, d'une pièce qui doit être exécutée par un service de chez Derbi, ils peuvent compter sur l'aide totale de ce service. Et tous les ouvriers travaillent, en fait, pour ce service course, ce qui est très sympathique : on travaille en famille chez Derbi. Bien sûr, le patron est jeune mais tous les ouvriers le tutoient. En revanche, il peut demander n'importe quoi aux ouvriers : lors de la préparation du Grand Prix de Barcelone, il faut voir l'usine Derbi : tout le monde vit cette préparation, fait le maximum pour que la machine marche au mieux. Tous les chefs des différents services sont alors à la disposition du service course : c'est vraiment une ambiance sensationnelle, remarquable.



lone, il faut voir l'usine Derbi : tout le monde vit cette préparation, fait le maximum pour que la machine marche au mieux. Tous les chefs des différents services sont alors à la disposition du service course : c'est vraiment une ambiance sensationnelle, remarquable.

— Le moteur du Derbi compétition dérive-t-il de celui de série et a-t-il été amélioré progressivement ?

— Toute la partie basse du moteur de la machine du Championnat du Monde 1962 était strictement la même que celle du moteur de série. On y avait seulement placé cinq vitesses avec des rapports serrés. Tous les carters étaient les mêmes. La transmission primaire par chaîne avait été remplacée par une transmission par pignons à la taille droite. L'embiellage était celui de série mais avec des masses plus petites. Le volant magnétique était aussi celui de la série avec un ressort renforcé pour le rupteur. Le cylindre était redessiné naturellement et travaillé au maximum. C'est un moteur qui a permis, en 1962, de faire parler un peu de Derbi, mais dès 1963 — étant donné les progrès réalisés par les 50 cc sur tous les circuits internationaux par Honda, Suzuki, Kreidler — Derbi a décidé de faire un nouveau moteur à distributeur, entièrement différent de celui de la série. Ainsi est né le huit-vitesses à refroidissement liquide. Ce dernier système est maintenant abandonné : il donnait une excellente « sécurité » au moteur, mais on n'a jamais pu dépasser 12,5 ch, alors qu'actuellement la puissance est passée à 13,5 ch en sortie de boîte (alors que les 12,5 ch étaient pris au vilebre-



quin). Ces puissances sont réelles car Derbi a, depuis l'an dernier, un banc d'essai allemand qui est le même que celui dont dispose Kreidler. J'ajoute qu'à froid la puissance atteint jusqu'à 14 ch ; au bout de 10 minutes de marche on descend, suivant les moteurs, jusqu'à 13,5 ch pour les meilleurs, 13 ch de toutes façons à chaud.

— Quels sont les projets de Derbi pour la saison prochaine ?

— Des projets, il y en a, bien sûr, mais une saison internationale coûte très cher ne serait-ce que pour les déplacements. De toutes façons, Derbi va préparer pour la saison prochaine un minimum de trois machines, mais trois machines qui seront vraiment au mieux de leur forme et qui pourront être considérées comme les égales des Honda ou des Suzuki au point de vue préparation, cadre y compris. En effet, si, jusqu'à présent, on avait beaucoup travaillé le moteur, la partie cycle avait été négligée : freinage, suspensions, etc. Ceci faisait que le Derbi, à des vitesses élevées, avait vraiment une mauvaise tenue de route. Deux de ces machines seront évidemment pour Busquets qui reste la première monte. J'espère disposer de la troisième, bien que je sois sans prétention sur le plan des Championnats du Monde. De toutes façons, la grande ambition de Derbi, c'est de gagner à Barcelone : voilà trois ans qu'ils passent à côté ; cette année on pensait avoir mis toutes les chances de notre côté, c'était une course gagnée et puis au dernier moment, cet amortisseur qui a lâché a tout compromis. Pour l'année prochaine, ils veulent absolument que des pépins de ce genre ne se reproduisent pas. Busquets est un pilote

exceptionnel sur le circuit de Montjuich et, même si sa machine est légèrement inférieure, il peut gagner. Et je pense qu'actuellement la puissance tirée d'un moteur de Derbi est l'égale de celle atteinte par les Honda ou Suzuki.

— Pour en revenir à vous-même, vous participez donc au championnat de France naturellement, et aussi à quelques épreuves des Championnats du Monde ?

— Sans aucun doute, à moins que ces épreuves du Championnat du Monde ne tombent en concurrence avec d'autres épreuves en France. Si l'usine me le demande, il se peut même que je renonce à des courses en France. Mais je répète que je n'ai aucune ambition au niveau des Championnats du Monde. Pour le Championnat de France, je ne pense pas utiliser la neuf-vitesses dernier modèle. J'emploierai certainement encore le huit-vitesses qui m'a servi cette année mais en supprimant certainement le refroidissement liquide : je monterai un cylindre à refroidissement par air, du dernier modèle.

— Et pour les cylindres supérieures, quelles machines aurez-vous ?

— Il y a longtemps que j'ai envie de courir dans des cylindres supérieures, mais je n'avais pas de machines valables. Pour l'an prochain, je pense réussir enfin à avoir un Derbi 125 cc. Je ne sais pas encore exactement ce qu'il sera, mono ou bicylindre ; pour le moment on travaille à l'usine sur un mono, mais un bicylindre est prévu. En 250 cc, M. Valentin, le sportif lyonnais bien connu de tous les amateurs de vitesse, a préparé une twin Bultaco à base de deux 125 cc Bultaco. Cette twin est actuellement, je crois, presque au point, et donne, en tous cas, une puissance très, très honnête. M. Valentin m'a demandé de piloter cette machine, ce que j'ai accepté. Je devais débiter d'ailleurs aux Coupes du Salon, mais par suite d'un fâcheux malentendu, je n'ai pas pu disposer de la machine, à cause d'une question de transport.

— Vous avez couru quelquefois en Espagne. Avez-vous noté des différences entre les courses là-bas et les courses en France ? Que pensez-vous des pilotes espagnols ?

— Je n'ai pas couru très souvent en Espagne. A Montjuich j'ai disputé le G.P. En 1960, j'ai participé aux 24 heures, et de nouveau cette année avec un 74 cc Derbi. A la suite d'un accident survenu à mon co-pilote, j'ai d'ailleurs dû tourner seul pendant 19 heures, presque sans arrêt. Les circuits



en Espagne sont très différents des nôtres. D'abord, parce que le tracé du circuit est toujours relativement petit ; il est situé en ville ; il n'y a pas de bottes de paille ; les spectateurs sont au bord du trottoir et il n'y a rien pour les contenir ; les gens traversent la route très facilement devant vous ; le revêtement est très souvent mauvais : on trouve des passages en pavés, des passages non goudronnés même, et aussi des rails de tramway. Ces conditions ne sont évidemment pas favorables à la vitesse. Les pilotes espagnols ne vont pas mal, mais ils ne sont tout de même pas tellement supérieurs aux pilotes français. Il y a une catégorie qui domine avec des garçons comme Torras, Busquets, Gracia, Gonzalès, Herrero. Ceux-là sont supérieurs aux autres, mais derrière eux vous trouvez une série de pilotes qui ne sont pas meilleurs que les pilotes français.

— Par votre activité de coureur, et aussi d'importateur, vous êtes en contact avec la jeune génération motocycliste. Qu'en pensez-vous, d'une façon générale, comment se présentent ces jeunes, quels problèmes vous posent-ils, quelle est leur mentalité ? C'est sans doute une question assez délicate ?

— C'est assez délicat en effet. En général, je dis bien en général, les jeunes veulent courir, la moto leur plaît incontestablement, mais ils n'ont aucune capacité du point de vue mécanique et, malgré ce manque de connaissances de base, ils veulent démonter leur moteur, bricoler leur machine. Et cela ils ne le font pas toujours avec le soin qui s'impose, surtout pour la



dans le fond, un sportif doit aussi s'occuper du public, qui a le droit de ne pas être déçu. Le public paie pour assister à une compétition et il ne faut pas le décevoir. Surtout nous, les motocyclistes, qui nous plaignons justement de voir le public bouder nos épreuves. Tout manque de préparation, d'application est donc à proscrire absolument.

— Vous nous avez dit que vous pratiquiez le vélo en tant que sport. Les sports, en général, vous intéressent-ils ?

— Oui, j'aime d'autres sports car j'aime tout ce qui est effort physique et esprit de compétition. J'ai pratiqué le vélo de façon très sérieuse : avant de partir au service militaire, j'étais pratiquement professionnel et j'ai couru des grandes courses avec des champions comme Anquetil, Bobet, Coppi, Kubler, etc. J'ai connu tous les grands du vélo mais... en pédalant dans le peloton à côté d'eux. C'est très plaisant, mais j'aime aussi d'autres sports que le vélo. Car, d'une manière générale, j'apprécie particulièrement l'effort physique.

— L'ambiance vélo est-elle très différente de l'ambiance moto, en compétition ?..

— Oui, ce n'est peut-être pas tout à fait la même ambiance, mais des deux côtés la camaraderie domine. L'effort exigé par le vélo est tout de même beaucoup plus physique, il faut savoir faire des sacrifices, il faut savoir souffrir. D'ailleurs, je reprocherai aux jeunes qui font de la moto de ne pas savoir souffrir, justement. Ils n'ont pas ce goût de la compétition dans l'effort. Pour eux, la compétition cela se résume dans le geste de tourner la poignée des gaz. Et dès qu'ils ont un effort un peu physique à faire, cela leur plaît déjà moins.

— Les jeunes du vélo et de la moto appartiennent-ils à une même catégorie ou sont-ils différents ?

— Non, ce ne sont pas du tout les mêmes jeunes. Ceux qui viennent à la moto ont horreur de pédaler. Ils sont peut-être un peu plus aisés, mais pas obligatoirement car il faut de l'argent même pour faire de la compétition vélo. Et avant de gagner de l'argent, il faut consentir beaucoup de sacrifices. Dans la moto, ce n'est pas exactement pareil ; le jeune qui a de l'argent s'achète une machine valable et, dès le départ, il peut prétendre bien se classer et même gagner. Alors qu'en vélo, il faut de longs efforts avant de pouvoir gagner une course.



— Puisque nous en sommes aux questions de « gros sous », votre activité de pilote de moto est-elle rentable ? Gagnez-vous de l'argent à la fin de la saison ?

— Je ne peux pas dire que je gagne de l'argent en fin de saison. Je suis peut-être l'un des rares en France à pouvoir couvrir mes frais car j'ai la chance d'être pilote d'une usine, d'avoir une machine valable qui me permet de gagner souvent et, en plus, je n'ai pas à payer la mécanique. J'ai de la chance aussi car les dirigeants de cette usine sont très sportifs et me donnent de temps à autre des primes de victoire. Je me considère donc comme un privilégié parmi les pilotes français.

— Passons à autre chose : est-il vrai que Derbi prépare des tentatives contre certains records du monde ?

— On a beaucoup parlé de ces records du monde, mais, en vérité, ce n'est pas l'usine Derbi qui y songe, mais moi-même. J'aurais voulu faire cette année des tentatives mais le temps a manqué. Je voulais faire ces tentatives avec la machine sport, le sport utilisé dans les courses nationales mais bien préparé, caréné. L'usine Derbi voulait mettre toutes les chances de son côté et préparer un carénage en soufflerie, à Madrid. Cela ne se fera pas cette année, malheureusement. Les records visés seraient ceux allant jusqu'aux 24 heures, dans deux catégories : 50 et 75 cc. Personnellement, j'avais l'intention de m'attaquer cette année au record du kilomètre départ

arrêté, record qui peut être battu assez facilement avec le Derbi client, par exemple. Je voulais m'attaquer aussi aux records des 10 km, 100 km et au record de l'heure. Mais pour cette année, tout est fini : il est trop tard.

— Vous avez présenté au Salon une petite machine de cross. Je crois qu'il est dans vos intentions d'en préparer une version trial qui pourrait être vendue sur le marché français.

— Je ne suis pas du tout compétent en ce qui concerne le trial. C'est pourquoi j'ai demandé à plusieurs trialistes d'essayer cette machine. Suivant les conseils qu'ils me donneront, je pourrai modifier la machine. L'usine et moi-même avons toute possibilité pour faire une très bonne machine de trial. Le moteur est le 74 cc. Je pense que c'est un moteur très valable : on arrive à en tirer très facilement 12,5 CV. C'est une très bonne puissance. Mais il se peut que 12,5 CV à 9.000 tours, ce soit un peu trop pointu. Il faudra peut-être revoir la courbe de puissance. On peut de toutes façons compter sur une puissance de plus de 10 CV avec une courbe de puissance très plate. Si j'ai les tuyaux nécessaires dans les jours qui suivent, je pense pouvoir livrer dès cet hiver des machines de trial. Je n'ai qu'une très vague idée pour le prix : peut-être tout près de 2.800 francs.

— Quelles sont vos impressions d'ensemble sur le Salon qui vient de se ter-

miner et auquel vous participez pour la première fois en tant qu'exposant ?

— Il y a eu beaucoup de public, mais j'ai remarqué une chose : le grand nombre de jeunes qui ne savent même pas ce qu'est une machine de compétition ; qui n'ont absolument aucune notion de mécanique ; qui cherchent le sélectionneur sur une machine alors que le sélectionneur est plus que visible. On donne des coups de pieds sur un sélectionneur, alors que l'on doit savoir qu'un sélectionneur doit se manipuler avec un certain respect ; on voit une machine de compétition et l'on trouve ça affreux : évidemment, une machine de compétition n'est peut-être pas jolie à regarder. On m'a posé des questions effarantes : si on pouvait acheter cette machine G.P. pour rouler sur la route ; pourquoi on n'avait pas prévu un éclairage pour rouler sur route. Et c'étaient des jeunes de 18-19 ans, qui n'étaient déjà plus des enfants. Je pense que plus de la moitié des jeunes qui sont venus sur mon stand n'ont jamais vu une course de moto. C'est tout de même regrettable. Je suis certain aussi que 80 % des jeunes qui sont venus au Salon ne savent pas qu'un compte-tours n'indique pas les kilomètres !..

— Vous semblez assez déçu par ce côté négatif de la jeunesse. Mais il y a tout de même un côté positif : les jeunes reviennent voir ce qu'est la moto et c'est tout de même réconfortant !..

— Oui, bien sûr. Ils n'ont aucune notion de ce qu'est une machine de compétition ou même de sport, mais ils viennent quand même voir les motos, s'y intéressent beaucoup plus que par le passé.

— Pour vous, commercialement : restez-vous limité à Nevers ou cherchez-vous des agents dans d'autres régions de France ?

— J'ai l'intention de prendre des agents. J'ai d'ailleurs déjà des agents à Nice, Lyon, Paris même. Et, au Salon, j'ai pris d'autres contacts avec des motocistes importants des principales villes de France.

(Interview recueillie par B. N.).

*

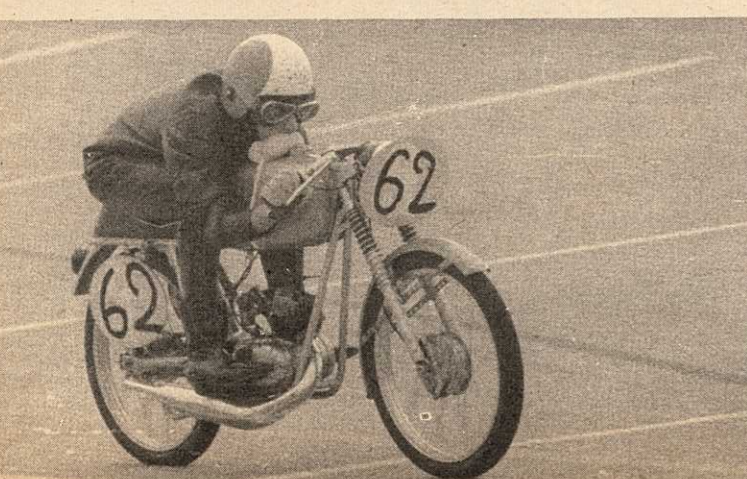
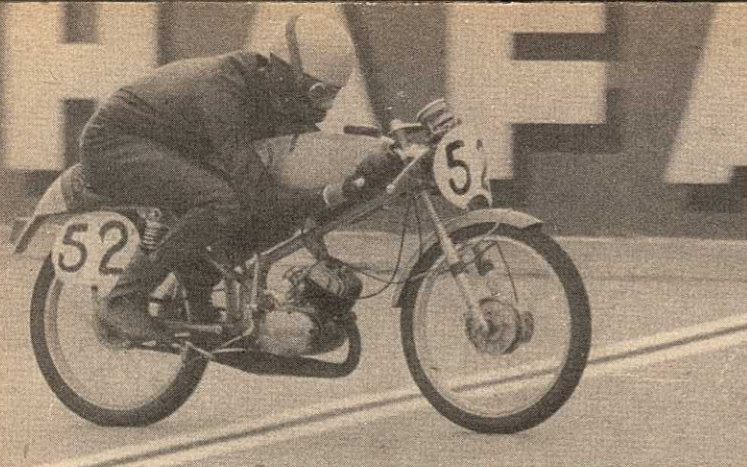
CLASSEMENT « OFFICIEUX » DU CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER EN 50 cc

Douze épreuves disputées. Trois meilleurs résultats retenus. Entre parenthèses : total des points obtenus.

1. Roca (Derbi) 24 pts (73) ; 2. J.-P. Beltoise (Kreidler) 24 pts (24) ; 3. Cassegrain (Derbi) 18 pts (32) ; 4. Metge (Derbi) 16 pts (33) ; 5. Cachou (Derbi) 16 pts (16) ; 6. Crivello (Derbi) 13 pts (16) ; 7. Albertini (Derbi) 12 pts (12) ; 8. Haidant (Itom) 10 pts (10) ; 9. Pépin (Ducson) 8 pts ; 10. Bichet (Derbi) 7 pts ; etc.

Il y a 23 classés.





DERBI

... et les cannois

vainqueurs aux COUPES DU SALON

HUIT heures du matin : départ de la première course des Coupes du Salon, celle des 50 cc sport. Il faut bien du courage à tous les jeunes qui sont sur la ligne de départ pour affronter l'heure matinale... et le temps tout de même assez frais. Ils sont, cependant, plus de trente à « inaugurer » la saison 1965 !...

En ce qui concerne la victoire, l'épreuve des Sports est sans histoire. En tête, du début à la fin, Rosemon-Popp (Derbi) n'est pas inquiété par le finish de Pasquier aussi sur Derbi. Dayan, longtemps troisième, doit laisser passer Vigreux à peu de tours de la fin. Peu après le départ, il faut déplorer l'abandon de deux pilotes qui étaient bien placés : Mascarelli et le jeune Y de Lespinay, tous deux sur Derbi.

Derrière les quatre leaders, un petit Niçois, Porte, réussit avec son Mondial, à « sauter » peu de tours avant la fin De Ara (Kreidler) qui conservera la sixième place. Tous les autres concurrents sont doublés mais, tout le long du circuit, les luttes, à différents échelons, sont nombreuses, ce qui rend cette première course très intéressante à suivre.

Et si Rosemon-Popp a débuté victorieusement, il aurait tort de croire qu'il peut se permettre des « passages à vide » trop fréquents (voir le Critérium) : il y a, derrière lui — ou à côté de lui — beaucoup de candidats qui ont les dents longues. Et l'an prochain, il y en aura encore certainement beaucoup plus !

★

Classement 50 cc Sport

1. Rosemon-Popp (Derbi) en 27'45,8" à la moyenne de 86,643 km/h ; 2. Pasquier (Derbi) à 21,3" ; 3. Vigreux (Kreidler) à 1'19,9" ; 4. Dayan (Ducson) à 1'48,5" ; 5. Porte (Mondial) à 2'14,4" ; 6. De Ara (Kreidler) à 2'49,9" ;

A 1 tour : 7. Dumoulin (Derbi) ; 8. Thomas (Supéria) ; 9. Delord ; 10. Tebec (Prior) ; 11. Saint-Lary (Flandria) ; 12. Maingret (Itom) ; 13. Deneux (Paloma) ; 14. Beck (Vap) ; 15. Chedal-Anglay (Vap) ; 16. Tasset (Ital-Jet).

A 2 tours : 17. Laporte (Peripoli) ; 18. Bridoux (Motobécane) ; 19. Ravel (Sachs) ; 20. Blot (Kreidler) ; 21. Demeilliers (Itom).

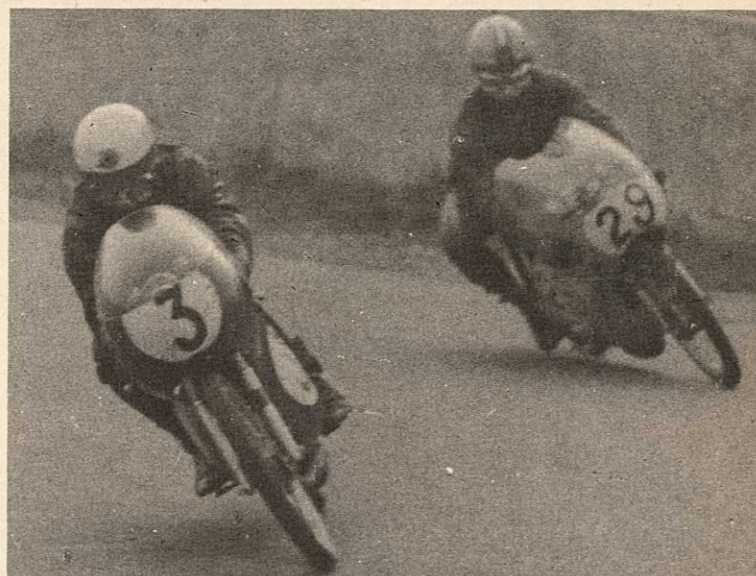
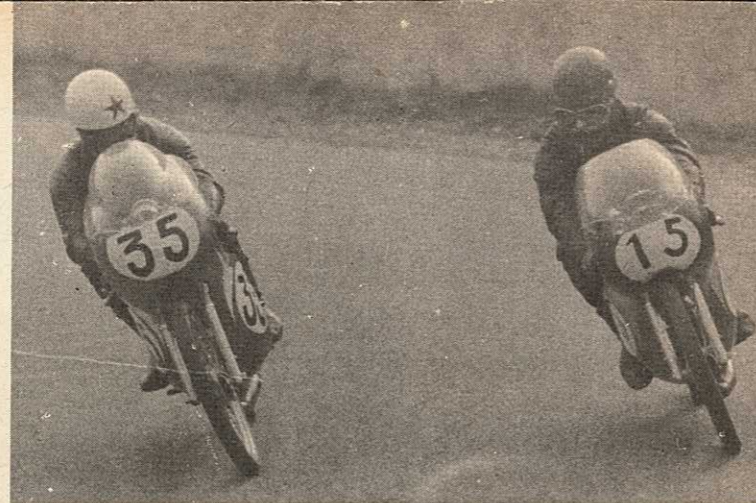
Quatre animateurs des Coupes du Salon. De haut en bas : Rosemon-Popp, Pasquier, Dayan et Porte. Dans la page ci-contre, sous le « faux-départ » de l'épreuve, quelques vues des bagarres de l'arrière. Vous pourrez reconnaître : De Ara (6), Deneux (10), Mascarelli (14), Saint-Lary (16), Beck (18), Tasset (24), Maingret (28), Heckmann (30), Temporal (32), Belkchout (36), Laporte (38), Demeilliers (40), Tebec (42), Thomas (44), Delord (50), Y. de Lespinay (56), Ravel (58), Balsa (78), Vigreux (80).

DANS LES COULISSES DE LA COURSE



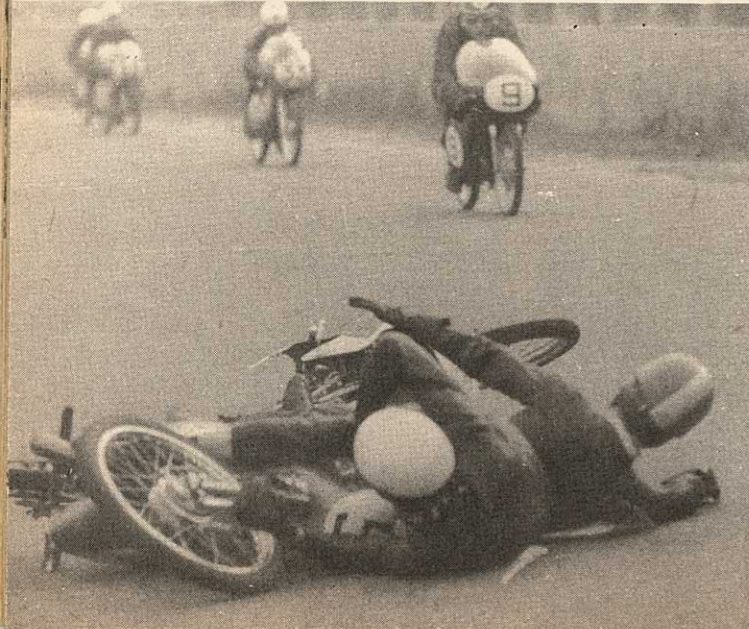


Et voici les « course » ! A gauche : Cassegrain (23) et Metge (25) en tête au départ. A droite : Crivello (15) va passer Moulière (35). Au-dessous : un groupe emmené par Millard (49) et Crivello (15). On voit aussi Dereure (47). En bas, Albertini (3) devancera Roca (29) « à la régulière ». Enfin, la chute — en bas de page — est celle de Pepin « percuté » aux Deux-Ponts par Gavard.



Classement 50 cc Course

1. Albertini (Derbi) en 24' 43,7" à la moyenne de 97,277 km/h; 2. Roca (Derbi) à 0,7"; 3. Cassegrain (Derbi) à 34,3"; 4. Crivello (Derbi) à 1' 23,4"; 5. J. Moulière (Derbi) à 1' 29,8"; 6. Cachou (Derbi) à 2' 47,3".
A 1 tour : 7. Nicolas (Ducson); 8. Millard (Itom); 9. Dereure (Itom).
A 2 tours : 10. Gavard (Spécial); 11. Henry (Itom).



Cassegrain et Metge partent en trombe en 50 cc course. Nettement en tête pendant les premiers tours, ils sont pourtant rattrapés au quatrième passage par un autre duo de derbistes : Albertini et Roca, lequel duo ne s'attarde pas en leur compagnie. On pense que Roca ne va faire qu'une bouchée d'Albertini, mais c'est mal connaître le Cannois qui l'emportera, en définitive, sans laisser à Roca la possibilité de le passer. Le Derbi de Roca n'était pas au mieux de sa forme, mais cela n'enlève rien à la prestation d'Albertini.

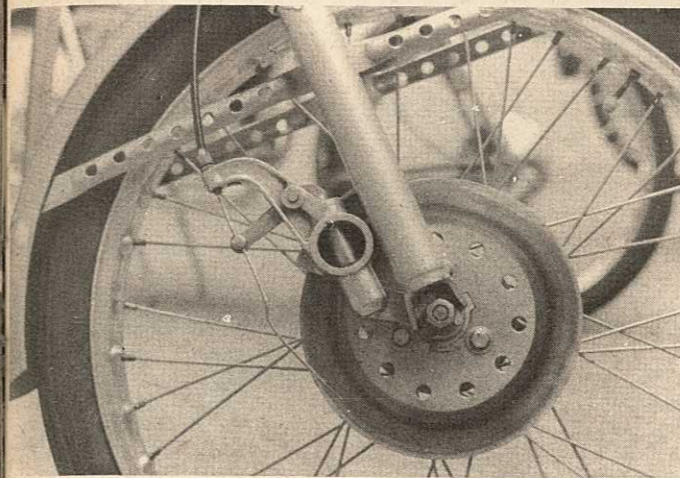
Derrière, Metge restera en compagnie de Cassegrain jusqu'à deux tours de la fin, jusqu'à son abandon. Quatrième, cinquième et sixième place pour d'autres Derbi : Crivello qui a rejoint et lâché Moulière et Cachou (dont la machine engorgeait).

Nicolas, premier non-derbiste (Ducson), est à un tour devant l'itom (toujours vaillant) de Millard et celui de Dereure.

Regrettons la chute de Pépin au premier tour qui a éliminé de l'épreuve notre ex-champion de France National et son Ducson.

ALORS, CE SALON ?

(SUITE DE LA PAGE 400)



MONDIAL

49 Scugnizzo	1 337 F + T.L.
49 Super Sportiva mod. 62	1 357 F + T.L.
49 Super Sportiva mod. 63	1 330 F + T.L.
49 S.S. mod. 64	1 440 F + T.L.
75 Scugnizzo mod. 62	1 461 F + T.L.
125 Spéciale mod. 63	2 500 F + T.L.
175 Sprint mod. 63	2 800 F + T.L.
49 cc type Monneret	Prix non encore fixé.

Les Garelli bénéficiaient d'une présentation nouvelle en blanc et rouge, plus esthétique que la précédente et qui semblait donner toute satisfaction à la jeune clientèle. Pour Mondial, le « type Monneret », avec frein à disque (en haut, à gauche), était évidemment la nouveauté marquante sur le stand de B. Savoye.

GARELLI

50 cc	1 410 + T.L.
-------	--------------

VAP-CAZENAVE

Série « Diffusion » :	
631 C	499 F + T.L.
632 C	579 F + T.L.
Série « Ile-de-France » :	
612 C	629 F + T.L.
612 CS 1	799 F + T.L.

613 C	699 F + T.L.
613 CS 1	879 F + T.L.
613 CS 2 Auto	1 039 F + T.L.

Série Intervilles 65 :

Cannes	685 F + T.L.
La Baule	735 F + T.L.
Deauville	1 100 F + T.L.

Série « Cadre embouti » :

M 11 « Monette »	630 F + T.L.
------------------	--------------

Série Sport (cyclomoteur) :

613 C S	815 F + T.L.
S 2 C	1 262 F + T.L.
S 3 C	1 350 F + T.L.

Série Grand Sport (véloMOTEUR) :

S 4 V « Spécial Monneret »	1 580 F + T.L.
----------------------------	----------------

Triporteurs :

Tri 32	1 680 F + T.L.
Tri 32 sans caisse	1 595 F + T.L.

Le prix du nouveau sport cinq-vitesses n'est pas encore fixé.

Réunies sur un même stand, les productions Cazenave, Vap et Paloma prouvaient la vitalité de ce nouveau regroupement. De nombreux modèles étaient présentés, la plupart étant déjà connus mais bénéficiant de modifications ou améliorations dans la présentation et les détails. Un 5 vitesses (à moteur Sachs) est cependant prévu pour bientôt.

PALOMA - CAZENAVE

Série Tourisme 65 :

TAS	499 F + T.L.
PAT	579 F + T.L.

Série Intervilles 65 :

Arcachon	685 F + T.L.
Biarritz	735 F + T.L.
Le Pyla	820 F + T.L.

Série Sport 1965 - Cyclomoteurs :

Vesuvio	995 F + T.L.
Miniflash	1 050 F + T.L.
Strada	1 165 F + T.L.
Flash	1 355 F + T.L.

Série Grand Sport 1965 - VéloMOTEURS :

Flash Sprint	1 355 F + T.L.
Superflash	1 460 F + T.L.

(A suivre).



PALOMA-CAZENAVE

Arrivé au Salon pendant les derniers jours de l'exposition, cet habillage pour cyclomoteur était présenté sur le stand Paloma-Cazenave. Il est réalisé en une seule pièce en matière plastique formée à chaud et recouvre entièrement la machine. L'idée est originale et mérite d'être très certainement travaillée.

MALAGUTI

Cyclomoteurs sport :

Stampo	998 F + T.L.
Strale	1 098 F + T.L.
Mistero	1 134 F + T.L.
Mistero V	1 188 F + T.L.
Olympique G	1 278 F + T.L.
Olympique M	1 298 F + T.L.

Vélocycle :

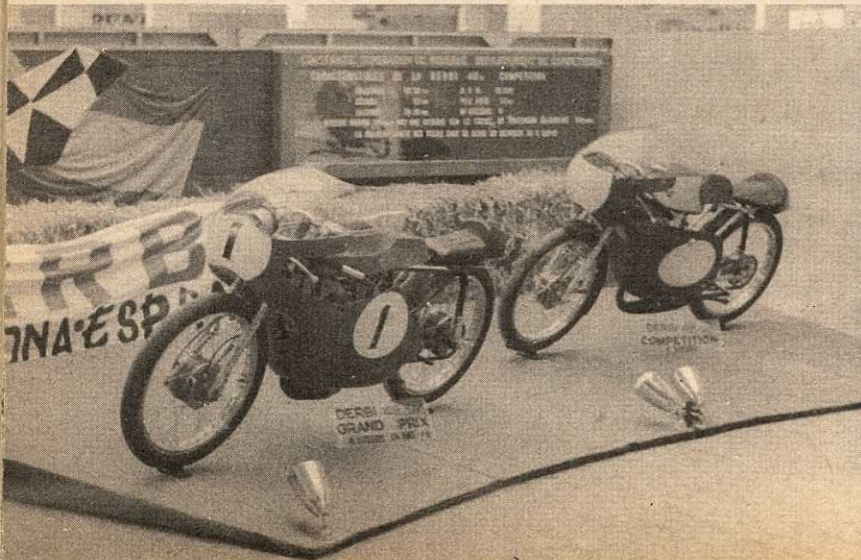
Stelvio	1 420 F + T.L.
---------------	----------------

Tourisme et utilitaires :

Europino, embrayage automatique, mono-vitesse	780 F + T.L.
Porteur, 3 V, ventilé	1 270 F + T.L.
Scoter, 3 V, ventilé	1 380 F + T.L.



Une marque italienne nouvelle au Salon de Paris : Malaguti représentée par des importateurs du Midi de la France qui, dans cette région, travaillent déjà depuis 4 ans. Ci-dessus, suspension avant du scooter de 50 cc et ci-contre, l'un des modèles « sport » à pédales.



DERBI

Sport route	2 200 F + T.L.
Sport national	2 400 F + T.L.
Compétition client	3 200 F + T.L.
74 cc sport route	2 350 F + T.L.

Autre nouvelle venue au Salon de Paris : la marque espagnole Derbi qui présentait, à côté des 50 cc que nous connaissons bien (légèrement améliorés), des 75 cc dont un modèle de cross. Très remarquable aussi, la machine de Busquets qui a participé à différents Grands Prix cette année.

SCOOTER ET CYCLOMOTO N° 148

A TOKYO

Le 49 cc n'est qu'un premier stade !

ALORS que la fabrication française est, pratiquement, consacrée à 100 % aux 49 cc, il n'en est pas de même au Japon, et le récent Salon de Tokyo l'a clairement démontré.

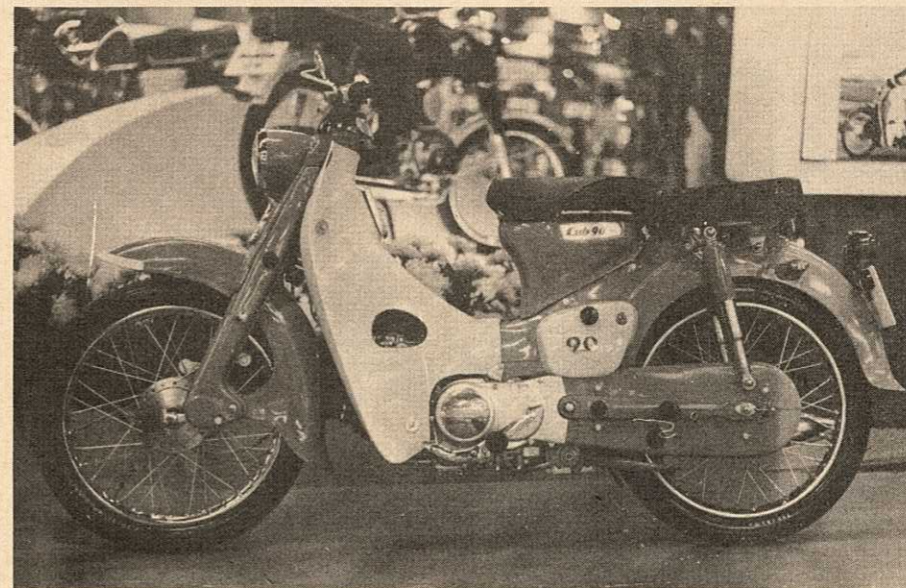
Sous l'angle des nouveautés, il y avait bien un 50 cc Honda, un 50 cc Bridgestone, ces deux machines étant dérivées des 90 cc vus à Paris, mais, avant tout, les efforts des bureaux d'études ont porté sur les 80, 90 et 125 cc, l'orientation vers de plus fortes cylindrées se manifestant encore avec l'apparition de nouvelles 350 cc.

Est-ce là un fait nouveau pour l'industrie japonaise ? Certainement pas, car il suffit de regarder les statistiques de production de l'an passé, pour constater qu'en 1963, l'ensemble de la construction nipponne a produit 1 836 252 motocycles, soit un chiffre astronomique !

Mais sur ce total, nous trouvons 711 000 Véhicules de 49 cc, et, par contre, 996 345 motocycles de cylindrées comprises entre 51 et 125 cc !

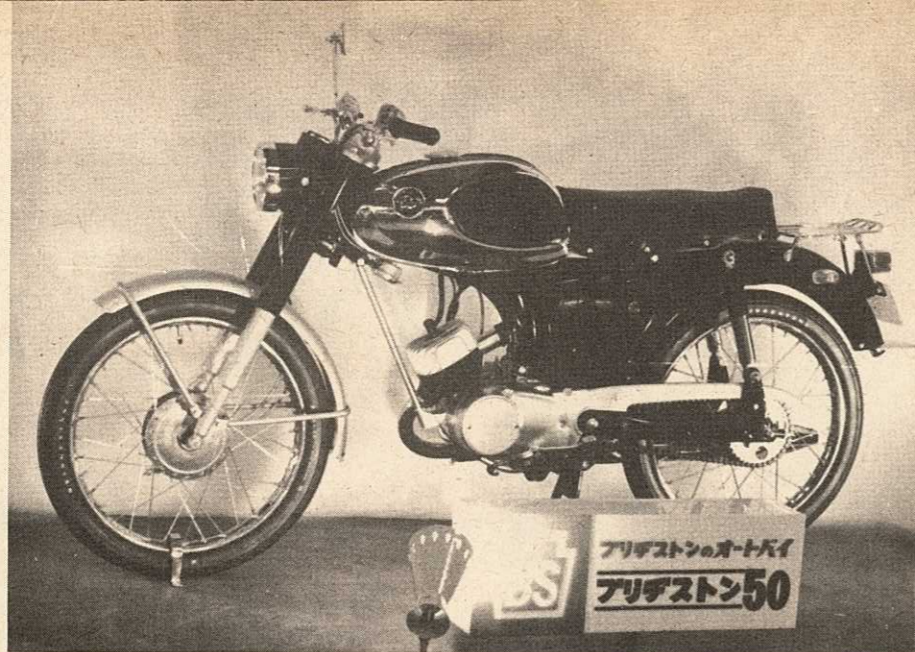
C'est dire que, là-bas, le 49 cc ne constitue qu'un premier stade de motorisation, et encore pas toujours.

Il est vrai, aussi, qu'il pourrait en être autrement le jour où les constructeurs japonais présenteront des 49 cc très utilitaires, dont les prix de vente seront beaucoup plus éloignés de ceux des machines de cylindrées supérieures.



Dans une partie cycle apparemment identique à celle du 50 cc utilitaire déjà connue, Honda a créé un nouveau modèle, de 90 cc, animé par le bloc-moteur à culbuteurs et non pas celui à A.C.T. présenté à Paris.

Dérivé du 90 cc vu à Paris, voici le tout-nouveau 50 cc Bridgestone, conçu comme une véritable petite moto. Indépendamment de la diminution de cylindrée, notons des moyeux-freins d'un plus petit diamètre.



Exportations 1963

	0-50 cc	50-125 cc
Honda	194,081	66,213
Tohatsu	5,704	1,633
Yamaha	891	26,313
Bridgestone	6,421	8
Suzuki	17,103	10,310
Miyata	579	1
Pointer		963
Yamaguchi	1,672	622
Iseki	900	
Kawasaki	7	355
Motorcycles Sales	2	4
Lilac		1
Fuji Heavy Ind.	6	
Total	227,366	106,423
Comparé à 1962	+ 117,843	+ 48,424
% comparé à 1962	+ 92,900	+ 119,800



PRODUCTION 1963

0-50 cc	
Honda	490.519
Suzuki	118.895
Bridgestone	56.507
Yamaha	22.903
Tohatsu	14.331
Kawasaki	7.839
Lilac	11
Total	711.005
50-125 cc	
Honda	627.128
Suzuki	148.142
Yamaha	125.065
Tohatsu	35.513
Bridgestone	32.730
Kawasaki	27.115
Meguro	638
Lilac	14
Total	996.345

Encore un Bridgestone. Ici, un 90 cc, mais dans sa version sport. Le moteur développe 8,8 CV à 8.000 t/m, ce qui est remarquable pour la cylindrée (98 CV/l). Et signalons que Bridgestone est, avant tout, un gros producteur de pneus, qui, devant le succès de la moto, a lancé, ces dernières années, un département deux-roues.



COLOGNE 1964

nouveau départ pour l'industrie allemande ?

I.F.M.A. ?

Lisez Salon allemand du cycle et du motocycle. Et, pour changer, ce Salon transportait ses pénates de Francfort à Cologne, dans un cadre plus moderne, plus ramassé, plus à l'image de ce qu'est devenue, aujourd'hui, l'industrie allemande du motocycle.

Ce Salon de Cologne s'est tenu durant 5 jours, du 16 au 20 septembre dernier, donc 10 jours avant l'ouverture du Salon de Paris. Laissons-là la critique du calendrier des Salons : leur tenue biennale devrait permettre d'alterner, de ne pas les inscrire tous la même année et, qui plus est, à fort peu de temps les uns des autres. Mais de cet état de faits, il ressort que ce qui fut nouveauté, pour nous, à Cologne, fut souvent réexposé à Paris à peine une semaine plus tard (50 et 100 Hercules, 90 Honda, 50 et 80 Yamaha, Ital-Jet « Mustang », 50 Maico, etc.). Aussi, ne présenterons-nous parmi les nouveautés exposées à Cologne que celles qui ne le furent pas à Paris.

★

Cologne-Paris... une première différence. Cologne, ce n'est qu'un Salon de la Moto. Mais il se suffit à lui-même, il est majeur : on organise un Salon de la Moto, on vient visiter le Salon de la Moto, lui, et pour lui seul. Paris : le Salon de la moto est le parent pauvre, un hall parmi les immenses halls réservés à la voiture, aux poids lourds, aux accessoires automobiles, un Salon de la Moto mineur, consciencieusement oublié par la presse et l'O.R.T.F.

★

Le climat ? Une reprise de l'ordre de 17 % dans les chiffres de production, un incontestable optimisme dont une des manifestations fut une bien plus grande recherche dans la présentation des stands.

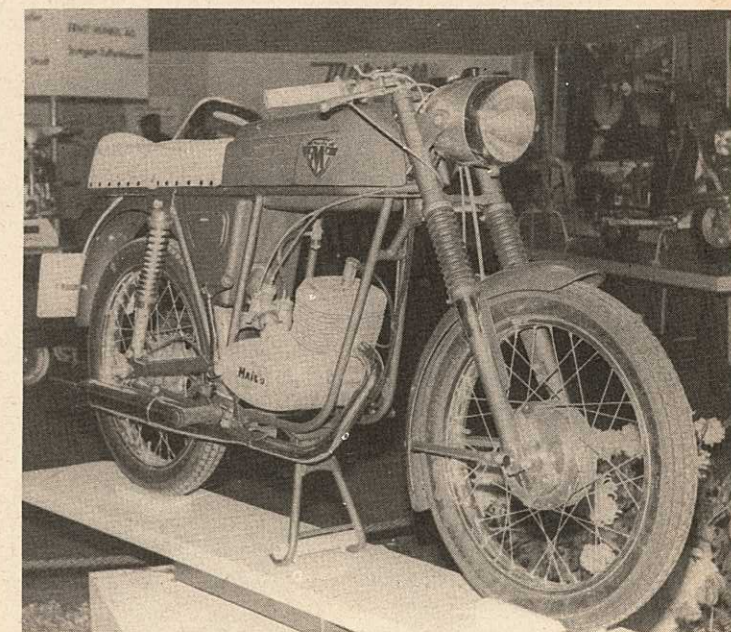
Ce climat, vous le connaissez bien, c'est celui qui présida également au Salon de Paris.

★

International, ce Salon le fut bien plus que Paris, peut-être à cause de la place qu'occupe économiquement

l'Allemagne dans le cadre du Marché Commun, peut-être à cause de la position plus centrale de Cologne par rapport à de nombreuses frontières étrangères. Toujours est-il que les exposants anglais formaient un véritable village, que Yamaha faisait face à Honda, qu'Autrichiens, Belges, Français, Italiens, Tchèques étaient là, que

Chaque I.F.M.A. a sa piste d'essais ; Cologne n'a pas manqué à la coutume (dans le titre). Maico fait preuve d'une nouvelle vitalité et, forte de son expérience en cross et tous-terrains, se lance dans le 50 cc. Le moteur est un 2 temps à alimentation par distributeur rotatif, le cylindre (alliage chromé dur) étant « panoramique ». 5,5 CV à 8.000 tr/mn, carbu de 17 mm, boîte à 5 rapports à verrouillage par le corps du moyeu de pignons. Cadre très bien conçu : double-berceau dont la fixation à la colonne de direction est du type Norton « Manx ».





Dans une partie cycle en alliage léger coulé à peine modifiée par rapport à celle de la KS 50 essayée (Scooter et Cyclomoto n° 119), nous trouvons le nouveau moteur Zündapp 3 transferts et segment en L étudié dans notre n° 145. Mais, depuis, la puissance est passée de 4,6 CV à 6.900 t/m à 4,8 CV à 7.500 t/m (4 vitesses) et 5,2 CV à 7.800 t/m (5 vitesses). Toujours dans cette même partie cycle, également le 100 cc de 8,2 CV à 6.400 t/m, à cylindre panoramique. Dans tous les cas, cylindres en alliage léger chromé dur.

Batavus (Hollande) avait un magnifique stand, que la S.I.S. portugaise présentait ses modèles, ces deux dernières marques non pas tellement dans l'espoir de gagner une place sur le marché allemand mais afin de toucher un des nombreux agents, importateurs ou professionnels venant de l'étranger (ils furent 3.540 de 44 pays européens ou extra-européens). Ce caractère international — dû également à un nombre d'accessoiristes beaucoup plus important qu'à Paris —, ce Cologne plus international, plus « cosmopolite » que Paris est encore souligné par le fait que de très nombreuses marques étrangères ne se contentaient pas d'une représentation par leur importateur ou leur agent général, mais avaient délégué ingénieurs, directeurs techniques et commerciaux (cas des Anglais, de Yamaha, de Honda, des Portugais, de MZ représentée par son directeur général, etc.).

Encore une différence entre Cologne et Paris : le service de presse. A vrai dire, cette différence ne date pas d'aujourd'hui : depuis 1952, nous avons eu loisir d'établir la différence entre les IFMA et les Salons parisiens. Outre-Rhin, chaque constructeur, chaque exposant reçoit les journalistes dans des bureaux isolés, leur fournit une abondante documentation avec photos. De plus, le service presse de l'exposition est là pour vous fournir une documentation plus générale avec chiffres de production, de vente, etc. avec communiqué quotidien (le tout en Allemand, Anglais, Français, Italien et Espagnol... encore ce côté vraiment international de l'IF.M.A.) ; ce même service vous offre un immense choix de photos et, à l'ouverture et

à la fermeture du Salon, organise une conférence de presse.

Autre pays, autres mœurs ? Ou, plutôt, une plus juste conception du journaliste, de son rôle et de son travail !

Dans le cadre du même Salon, deux expositions plus particulières sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir : un immense stand réservé aux machines de compétition de divers types : vitesse, records, tout-terrain, etc — un autre stand réservé à un historique du motocycle, où nous avons pu voir, exposées, de véritables pièces de musée, des machines souvent extraordinaires de l'entre-deux guerres en particulier.

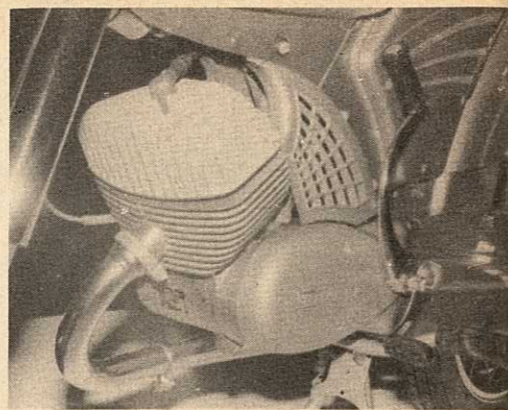
Le public ? Certainement pas le même qu'à Paris. Techniquement plus averti, c'est certain. Des jeunes ? oui, bien sûr, mais néanmoins pas cette marée de gamins qui inondait les stands parisiens le jeudi. Par contre, en particulier le samedi, de très nombreux motocyclistes (il n'y avait qu'à voir le « parking » attenant au Salon), la plupart de cuir vêtus.

PARLONS UN PEU TECHNIQUE

PLUS DE 100 CV/L
EN GRANDE SERIE

Trait marquant de cette IF.M.A., dans le domaine des 50 cc, c'est la brusque éclosion de moteurs dépassant les 5 CV : de 5,2 à 5,5 selon les marques, du 110 CV/l.

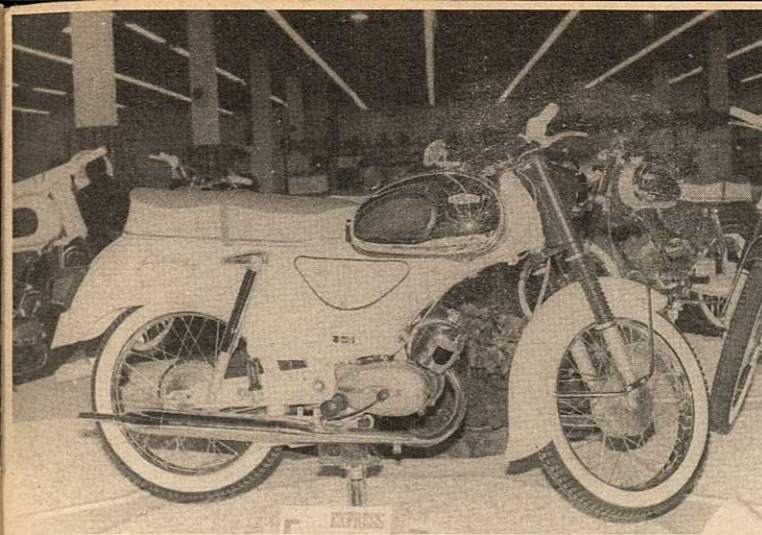
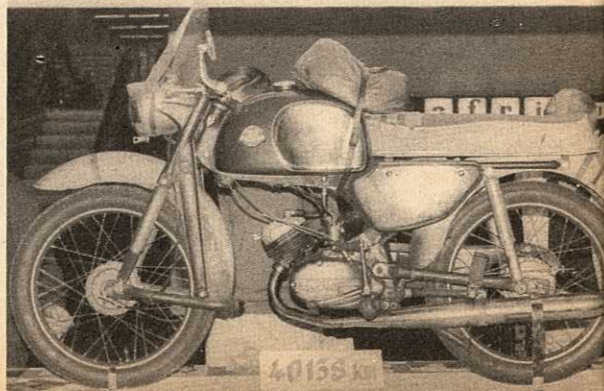
La K 50 Hercules —, dont le 50 S Sachs 5 vitesses développe maintenant 5,2 CV — vient de faire de nouvelles preuves à la veille de l'IF.M.A. : 40.138 km sur routes et autoroutes allemandes à 75 km/h de moyenne, arrêts non déduits. C'est une référence. La même partie cycle reçoit également le 100 Sachs, maintenant à cylindre panoramique et développant 8,2 CV à 6.000 t/m.



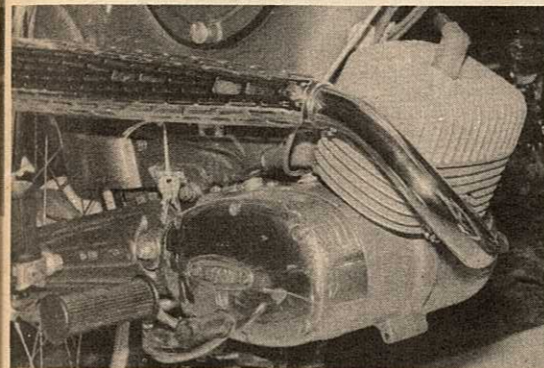
Brusque ? oui ! Même certains prospectus ou documentations de presse durent être retouchés au dernier moment. Alors, ne serait-ce qu'un coup de bluff, un alignement publicitaire d'une marque sur l'autre ?

Non ! A ce sujet, nous avons longuement discuté avec les représentants et les techniciens des marques les plus représentatives, les plus importantes par leurs chiffres de production : Sachs-Hercules, Zündapp, Zweirad-Union (Kreidler, une fois de plus, fidèle à sa politique, n'exposait pas). Et il ressort que chacune de ces grandes marques avait de tels moteurs série de plus de 100 CV/l déjà prêts depuis un bon moment. Mais aucune n'osait le présenter, le « sortir » seule, de crainte que les pouvoirs publics n'imposent le « vrai » permis-moto pour le pilotage de ces machines (nous reviendrons plus loin sur cette question de permis). Et ce n'est que peu de temps avant l'ouverture de l'IF.M.A. qu'il apparut — à la suite d'indiscrétions ou de contacts — que tous ces grands constructeurs étaient sur un pied d'égalité et que, en conséquence, on pouvait se lancer sans risquer les foudres administratives.

Evidemment, cet accroissement de puissance ne peut aller sans un accroissement de régime et sans, bon gré, mal gré, le fait d'une courbe de puissance plus pointue ; l'école allemande (moteurs avec couple élevé et courbe de puissance relativement plate) subsiste quand on la compare à la concurrence ; mais, néanmoins, les choses ne sont plus ce qu'elles étaient et la course à la haute puissance spécifique a ses contre-coups actuellement inévitables. Entre autres, donc, ces courbes de puissance plus pointues qui imposent leur loi à leur tour, à savoir une boîte 5 vitesses. Et si c'était déjà chose faite pour Sachs ou pour Zweirad-Union-DKW, c'est la solution que vient d'adopter Zündapp pour son 5,2 CV (mais 4 vitesses encore pour son 4,8 CV moins « poin-



La Zweirad-Union, regroupant D.K.W., Victoria et Express, présente toujours son type 166 5 vitesses (ci-dessus) qui, maintenant, développe 5,3 CV à 8.000 t/m. Mais il existe également une version « sport » du moteur (ci-dessous), sans turbine, et dont le cylindre n'est plus en fonte mais en alliage léger chemisé : cette dernière solution est plus favorable au refroidissement quand il s'agit de rouler vite sur route. Dans un cadre cette fois double-berceau, on trouve indifféremment (en haut à droite) 75, 100 ou 125 cc.



tu ») ou Maico pour son nouveau 50 à distributeur rotatif de 5,5 CV.

Ainsi, nous en sommes aux 5 vitesses de 5,2 CV à 7.400 t/m pour Sachs, de 5,2 CV à 7.800 t/m pour Zündapp, de 5,3 CV à 8.000 t/m pour DKW, de 5,5 CV à 8.000 t/m pour Maico. Et ici, il s'agit toujours de puissance en normes D.I.N.

Et Kreidler, demanderez-vous, Kreidler qui, dans ces hautes puissances spécifiques appliquées à des 50 cc de grande série, fit toujours figure de précurseur ? Là, on ne sait rien, puisque la marque de Stuttgart n'exposait pas. Mais peu avant l'IF.M.A., les bruits allaient leur train : n'allait-on pas jusqu'à parler d'un bicylindre développant 6 CV... bruits qui s'étouffèrent comme ils étaient nés.

UNE STANDARDISATION

Que les 50 cc allemands soient notablement plus lourds que ceux d'ori-

gine française ou italienne, c'est la chose bien connue. Mais, à cela, un aspect positif : ce sont de robustes machines, dont les cadres et parties cycle — parfois au prix d'un léger aménagement — sont capables de recevoir des moteurs plus puissants que ceux qui les équipent.

Alors, pourquoi pas ? Et ainsi, les KS 50 Zündapp sont doublés d'un 100 cc de 8,2 CV, le K 50 Hercules d'un K 103/S de 8,2 CV également, le KR 75 cc DKW de 6,5 CV d'un KR 100 de 8 CV et d'un KR 125 de 9,5 CV.

L'avantage d'une telle standardisation saute aux yeux : elle permet de serrer davantage les prix de revient, ce qui s'impose durement à l'industrie allemande face à la concurrence étrangère, japonaise en particulier.

ET LES UTILITAIRES ?

En écrivant ces mots, nous songeons essentiellement aux cyclomoteurs français genre Velosolex ou, mieux, Mobylette.

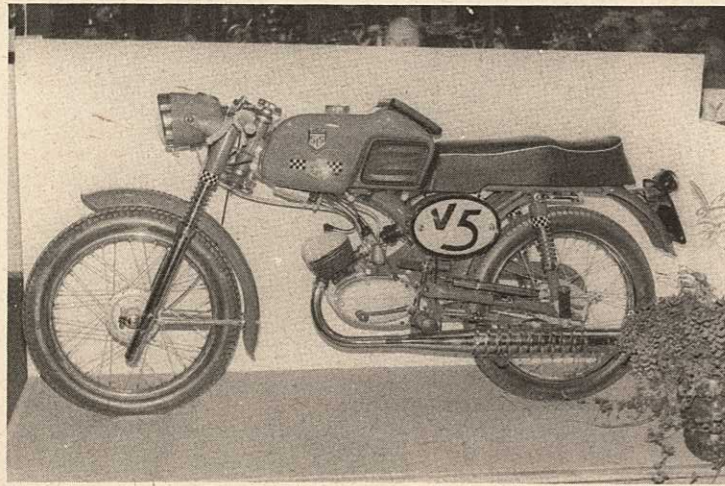
Mais avant de répondre à cette question, ouvrons une parenthèse relative aux réglementations allemandes.

Tout ce qui va à plus de 20 km/h est passible d'un permis N°5. Celui-ci vaut pour les 50 cc de moins de 40 km/h. Et cette mesure, prise il y a quelques années, a porté un coup très brutal à l'industrie allemande du 2 roues, à la diffusion du cyclomoteur sur le marché allemand (1,5 millions en circulation contre 6 millions en France), coup aussi dur et plus spectaculaire encore que celui qui fut por-

L'Iromatic, de J.L.O. En plus d'un embrayage automatique, sélection automatique des 2 rapports de vitesses. A droite, Gericke, l'une des rares petites marques allemandes qui subsiste. Son 50 fait appel au 5 vitesses Sachs. Fourche en embouti du type Earles. Ici aussi, adoption de lignes carrées pour le réservoir de 12 litres.



té en France aux 125 cc par l'instauration du permis A1. A la décharge de la réglementation allemande : il suffit que le cyclomoteur ait une vitesse limitée... Ce qui veut dire que ce moins de 40 km/h peut être un « Moped » (cyclomoteur à la Française, doté de pédales) ou un « Mokick » (démarrage au kick et sélecteur au pied). Cet aspect (mais cet unique aspect) de la réglementation allemande entre totalement dans nos vues car, du strict point de vue de la sécurité, nous préférons de loin le « mokick » au « moped ». Suit le permis n° 4 : les 50 cc dépassant les 40 km/h. Enfin, le permis N° 1, équivalent de notre classique



« vrai » permis moto, mais déjà applicable aux 100 cc (et, peut-être, aux 75). Age requis : 16 ans pour les permis 5 et 4, et 18 ans pour le permis 1.

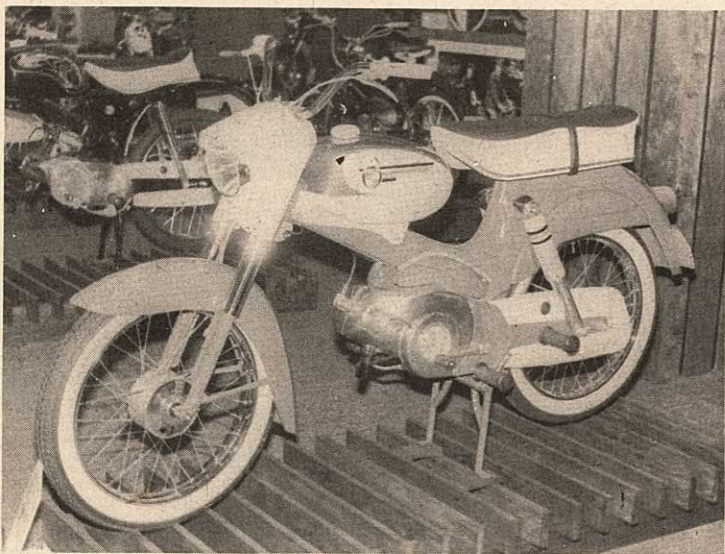
★

Ceci dit, revenons à nos « utilitaires ».

En général, même « mopeds » et « mokicks » sont de « sérieuses » machines, très étoffées, assez lourdes. Et les utilitaires « bien de chez nous », avec embrayages automatiques, changements de vitesses automatiques ou variateurs (bien que ce dernier soit originaire d'Outre-Rhin avec le 75 « Hobby » DKW) sont choses rares.

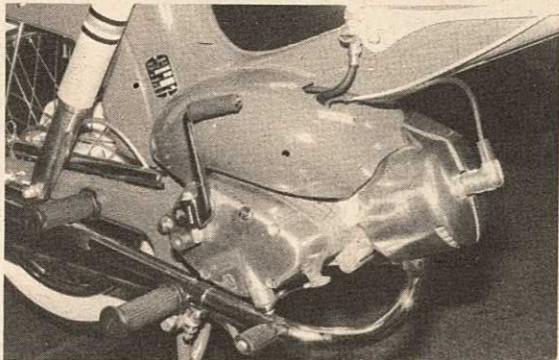
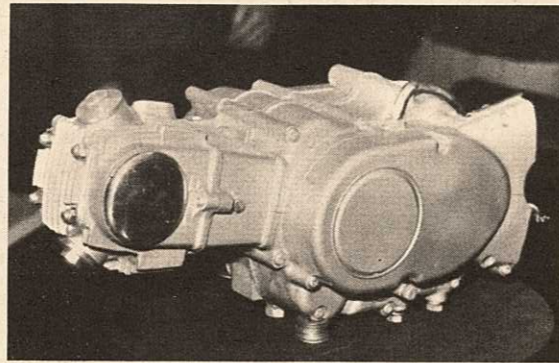
Pourquoi ?

Sachs a bien sa « Saxonette » (nous l'avons essayée, à notre satisfaction, voir n° 134), Ilo son Ilo-matic, tous deux à embrayage et 2 vitesses automatiques. Et ces moteurs, nous les avons trouvés dans diverses parties cycle sur divers stands. Il y a aussi toute une partie de la clientèle (les gens « mûrs ») qui s'intéresse à ces modèles (comme elle s'intéressait au stand Motobécane). Alors ?



A Cologne, nous avons pu voir un échantillonnage de la production de la marque portugaise SIS qui, par ailleurs, importe les moteurs Sachs. L'usine, de 200 ouvriers, est spécialisée dans la fabrication de véhicules motorisés mais, également, de cadres de vélos. La production est de 10.000 cyclomoteurs. Son expérience dans le domaine du cadre et les exigences du réseau routier portugais font que les parties cycle des S.I.S. sont — d'après leurs ingénieurs — du niveau des meilleures productions européennes. Pourquoi S.I.S. était là, à Cologne ? Pour apprendre et pour présenter leurs modèles dans un salon très international.

Leur production — sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir — n'est en rien une copie servile de telle ou telle école. Elle est originale, d'une esthétique bien venue, parfois fort astucieuse. Et le petit V5 sport ne manquait vraiment pas d'allure.



Parallèlement au 90 cc simple ACT qui fut présenté à Paris, Honda exposait aussi, à Cologne, un 50 cc du même cru. Même partie cycle, même conception de moteur, mais émaillé rouge en place de noir et, surtout, une boîte à 5 rapports au lieu de 4.

Ce bloc-moteur est manifestement une très belle pièce mécanique. La vue de droite nous le montre côté carter de chaîne d'entraînement de l'arbre à cames en tête.

Puch présentait un nouveau 50 cc, le V.Z. 50 M (à gauche). Le cadre poutre en embouti (avec réservoir semi-en-selle de 10,5 litres) reçoit une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques (80 mm de débattement), une suspension arrière de 110 mm de débattement, des moyeux-freins de 105 mm de diamètre.

Le moteur (ci-dessus), refroidi par turbine, a conservé sa position habituelle et son cylindre est en alliage léger chromé dur. Comprimé à 11 à 1, il développe 4,7 ch à 6 800 t/mn. La boîte de vitesses comporte maintenant quatre rapports ; étagement à l'autrichienne, étalé, avec une première à « grimper aux arbres »... ou gravir les cols en duo : 100 % ; 77,5 % ; 51,3 % et 27,1 %.

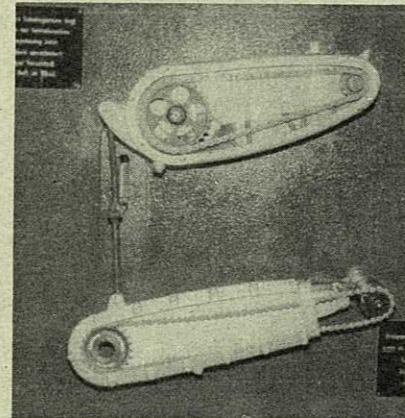
SCOOTER ET CYCLOMOTO N° 148

Puch présentait également un nouveau petit scooter, le LR 50, entraîné par le même moteur de 4,7 CV que le VZ 50 M, avec toujours 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. La carrosserie, aux lignes « carrées », est montée sur un châssis tubulaire. Suspension avant du type Earles et grandes roues pour ce type de véhicules : 3.00-12, avec moyeux-freins de 105 mm. Signalons que Puch présentait également un cyclomoteur 2 vitesses automatiques.

Alors, nous a-t-on expliqué sur différents stands, alors il y a que les agents bouident parce qu'il s'agit-là d'une technique à laquelle ils ne sont pas habitués et ne tiennent pas à s'y faire. Bref, il y aurait un barrage érigé entre producteurs et consommateurs.

DES SCOOTERS 50 cc

Ils continuent leur petit bonhomme de chemin à côté des classiques scooters non modifiés. Disons même plus :



Programme inchangé chez Heinkel, le plus important constructeur allemand de scooters : le 175 « Tourist » 4 temps de 9,5 CV à 4 vitesses et le 150 deux-temps de 9 CV et 3 vitesses, tous deux à démarreur électrique. La marque insistait à juste titre sur le bien-fondé de sa solution : l'articulation de la suspension arrière est coaxiale avec le centre du pignon de sortie de boîte. Dans ces conditions, la chaîne, au maximum de débattement de la suspension arrière, « fouette » et fatigue beaucoup moins (vue d'un haut) que lors du montage classique (en-dessous).

étendre un peu sur ce qui nous a semblé les grandes lignes directrices qui se dégagent de l'I.F.M.A. 1964 plutôt que d'« éplucher » par le menu les nouveaux modèles présentés.

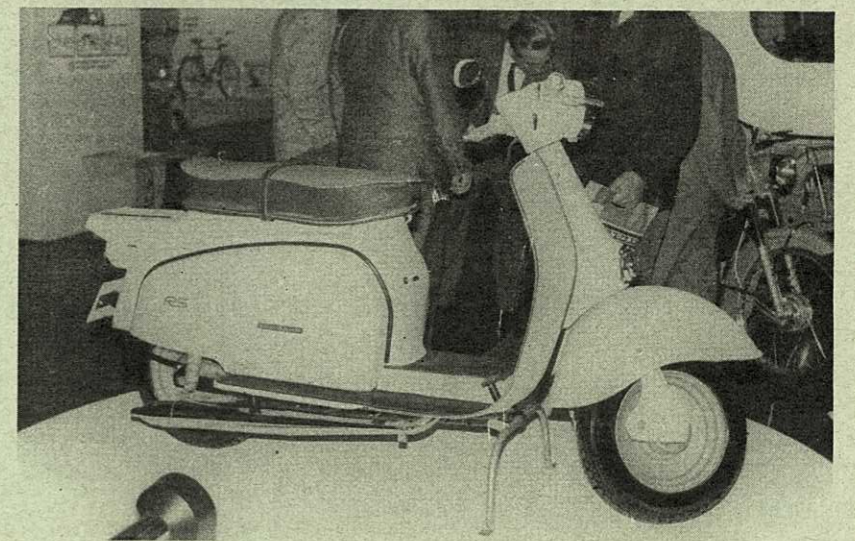
Les photos jointes et leurs légendes vous donneront donc un global aperçu des nouveautés allemandes. Mais nous nous réservons, par la suite, de revenir plus en détail sur certains de ces modèles, comme de faire un tour chez les accessoiristes.

★

Mais en guise de conclusion, nous voulons de nouveau insister sur un fait : en Allemagne comme en France, le motocycle redémarre. Ce fut l'avis sur tous les stands, ce fut également celui de la presse quotidienne qui réserva longs articles et grands titres à l'I.F.M.A. 1964.

Cologne, nouveau point de départ ? Souhaitons-le !

J. B.



si Hercules avait déjà un tel modèle à son programme, s'il était normal que Vespa présentât le sien, ce type de 50 cc a fait de nouveaux adeptes en Zündapp (depuis cet été), et Puch.

PLACE A LA PHOTO

La place qui nous est dévolue (toujours en raison des 10 jours seulement qui séparaient Cologne de Paris) étant restreinte, nous avons préféré nous

Zündapp à son tour, abandonnant ses gros scooters « Bella », tente sa chance dans la version 50 cc. Ce scooter, en fait, a déjà quelques mois d'existence. Il est livré, au choix, avec moteur 2,6 CV 3 vitesses (permis 5) ou avec moteur 4,6 CV 4 vitesses (permis 4). Châssis tubes et partie centrale portante en alliage léger. Jantes de 10 pouces et moyeux-freins de 120 mm. Présentation fort agréable.

SCOOTER ET CYCLOMOTO N° 148

SCOOTER et CYCLOMOTO

POUR VOTRE

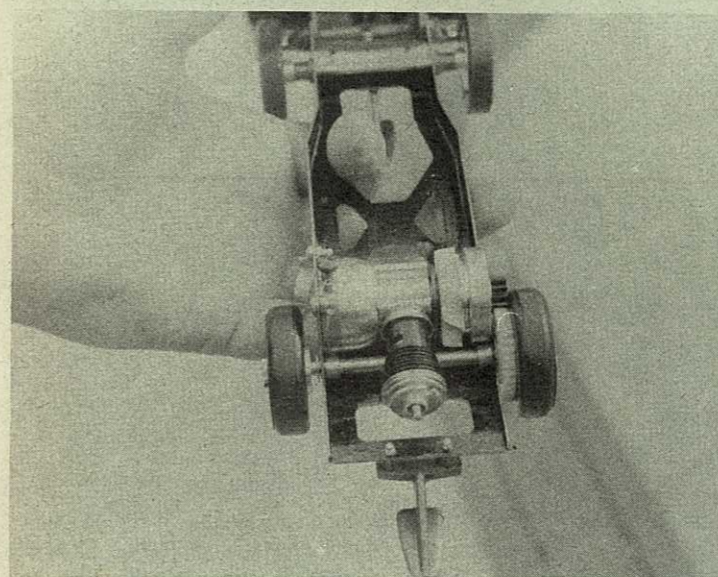
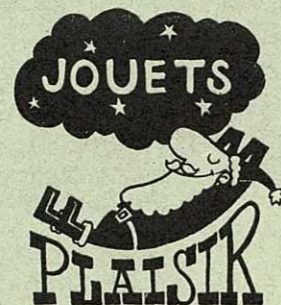
PLAISIR

ME - HABILLEMENT - PHOTO - SHOPPING - PECHÉ
LOISIRS - CAMPING - LIVRES - JEUX - HABILLEMENT
MUSIQUE - CINEMA - BATEAUX - CROISIERES - DISQUES
SPORTS D'HIVER - MODELES REDUITS VOYAGES
VOILE-PLEIN AIR - VOYAGES - DISQUES - VOILE-PLEIN AIR
SHOPPING-PECHE - HABILLEMENT - PHOTO - SHOPPING-PECHE
JEUX-LOISIRS - CAMPING - LIVRES - JEUX-LOISIRS
CROISIERES-MUSIQUE - CINEMA - BATEAUX - CROISIERES-MUSIQUE
SPORTS D'HIVER - MODELES REDUITS-SPORTS
VOILE-PLEIN AIR - VOYAGES - DISQUES - VOILE-PLEIN AIR
SHOPPING-PECHE - HABILLEMENT - PHOTO - SHOPPING-PECHE
LOISIRS - CAMPING - LIVRES - JEUX-LOISIRS
MUSIQUE - CINEMA - BATEAUX - CROISIERES-MUSIQUE
ETC...

AVANT PREMIÈRE NOËL 1964

ORGANISE par le B.R.P., s'est tenu dernièrement, au Golf de Saint-Nom La Bretèche, l'avant-première Noël 64 qui réunissait tous les jouets pilotes de la saison.

Jouets, bien souvent, pour « grands enfants » notamment parmi ceux présentés par les maisons Arbois, Jouets Rationnels, etc., et si, sur un plan purement motocycliste, nous avons juste revu avec plaisir, le petit moteur américain adaptable à toute bicyclette et dont le bruit évoque remarquablement un petit quatre-temps ; signalons que ce moteur va être construit en France et sera très prochainement sur le marché.



LE SPITFIRE

Au cours de cette présentation était prévue une démonstration de vol téléguidé. Malheureusement, un vent très violent s'opposait à toute tentative, mais, au cours d'une accalmie, nous avons eu droit à une trop courte exhibition d'un Spitfire (toujours produit par Cox) en vol circulaire.

Télécommandée par câble, animée par le même moteur que sur les voitures, cette belle maquette peut exécuter vol sur le dos, huit, looping, etc. Prix : 99,75 F.

ENCORE UN CIRCUIT AUTOMOBILE



... mais le Cox, d'origine américaine, a la particularité de recevoir des voitures qui fonctionnent grâce à de petits moteurs à explosion.

Présentée par M. Hœbert, directeur des jouets techniques à la Saint-Arbois, voici l'une des voitures du coffret, avec et sans sa carrosserie en matière plastique, le châssis, lui, étant en tôle pliée.

Vue l'extrême vitesse atteinte par le véhicule, on distingue, à l'arrière du châssis, le patin de guidage qui évite toute sortie de piste.

Jeu de plein air, bien sûr, car le bruit des moteurs est assez déchirant... mais bien agréable à nos jeunes oreilles.

Le moteur est un Cox de 0,80 cc qui réclame un savant mélange de nitrométhane, d'alcool méthylique et d'huiles de vaseline et de ricin, pour bien fonctionner.

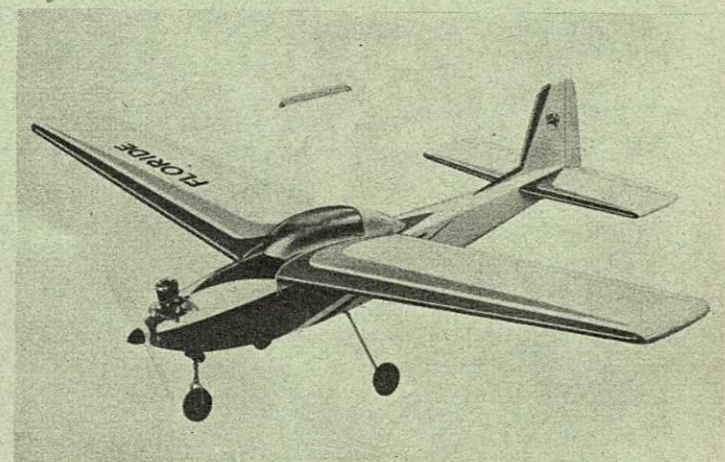
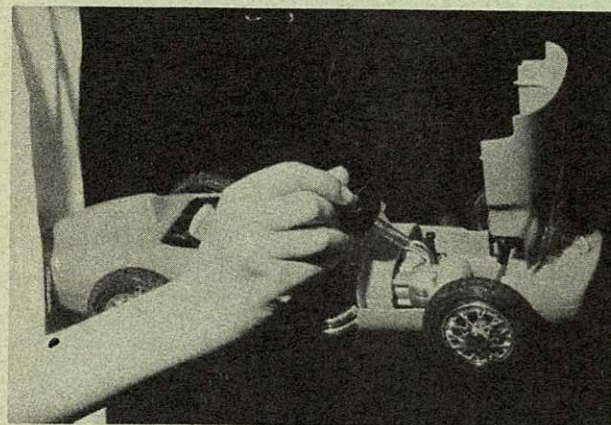
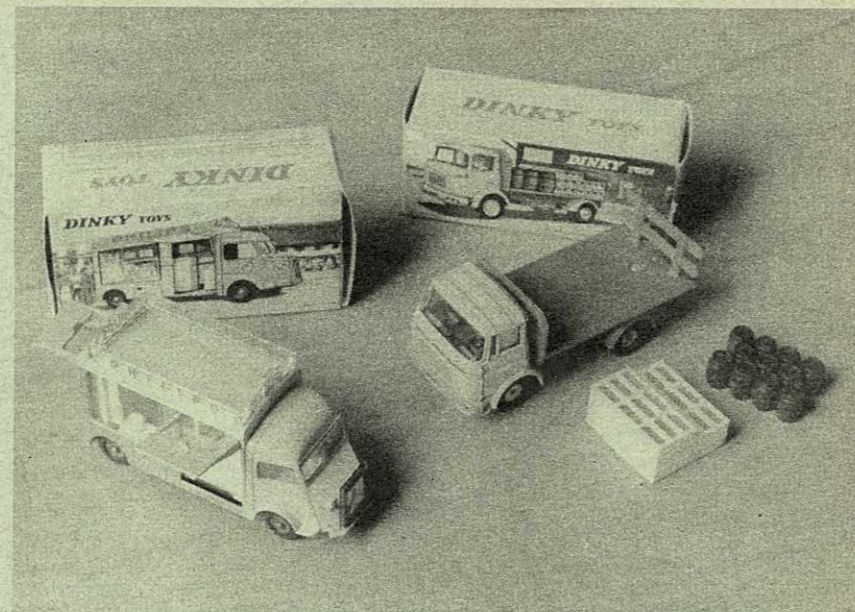
Ce circuit, avec deux voitures et les accessoires, coûte aux environs de 480 F; et signalons, en passant, que dans la gamme des moteurs Cox, existe un minuscule 0,16 cc qui tourne gaillardement à... 28 000 t/mn.





Chez MECCANO

Les célèbres Dinky Toys se font utilitaires ce mois-ci, avec une camionnette Citroën publicitaire, châssis long, et un Berliet. Portes latérale et arrière basculantes, plancher latéral extensible, aménagements intérieurs et glaces, galerie de toit, etc. caractérisent le Citroën, tandis que le Berliet GAK est présenté en plateau brasseur, avec tonneaux, cassiers de bouteilles, et hayon arrière amovibles.



MERCEDES

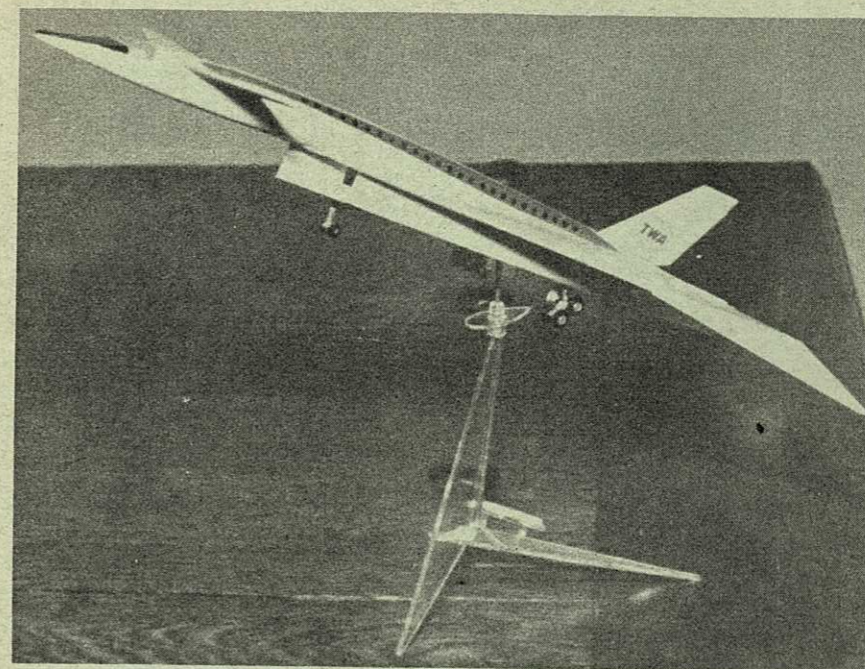
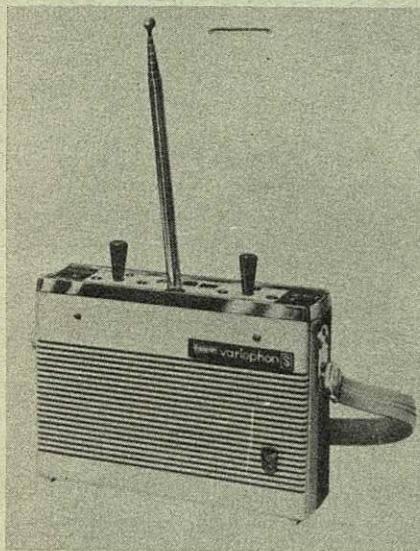
La Mercedes de course est équipée d'un vrai moteur, le carburant est donné au compte-gouttes, mais compte tenu de l'échelle elle pulvérise les records du monde. Prix 217 F.

FLORIDE

Avion radio commandé, à construire, réalise toutes les acrobaties aériennes. Envergure : 1 m 40. Moteur 5 cc. Prix 136 F.

RADIO-COMMANDE

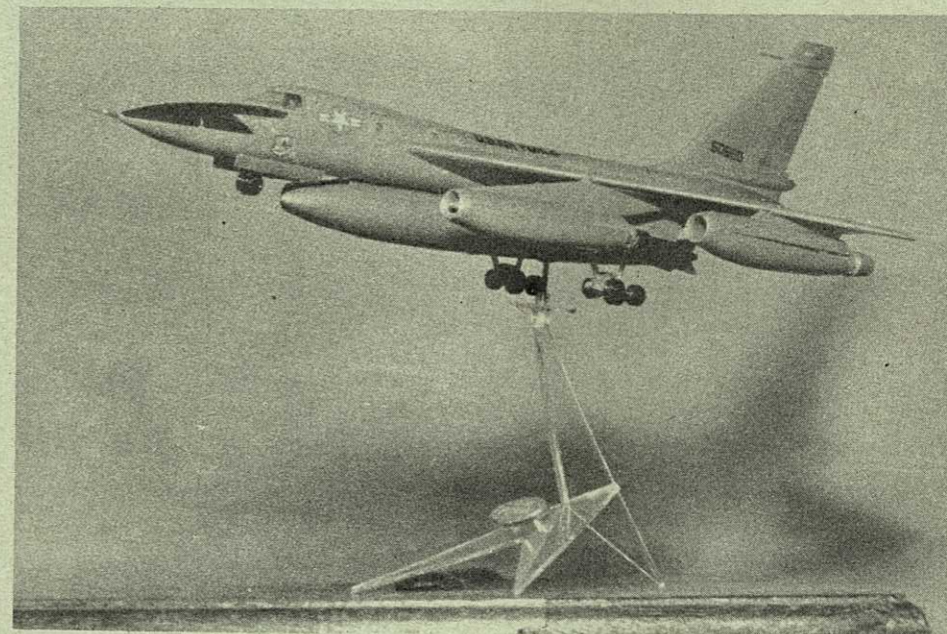
Radio commande de 2 à 8 canaux pour avions et bateaux modèles réduits. Permet de faire voler les modèles comme dans la réalité, puisque non seulement on peut agir sur les diverses gouvernes de l'appareil, mais encore sur le régime même du moteur. Le fin du fin, pour amateur très entraîné... sachant piloter... et étant fortuné, puisque ce splendide poste de télécommande d'origine allemande est catalogué 650 F!..



MAQUETTES A CONSTRUIRE

LINDBERG

Voici deux autres maquettes à construire présentées par Lindberg. Ci-contre, le bombardier U.S.A. B 58 Hestler qui est vendu 11 F. Ci-dessous l'avion supersonique de l'avenir vendu 12,95 F.



LECTURE

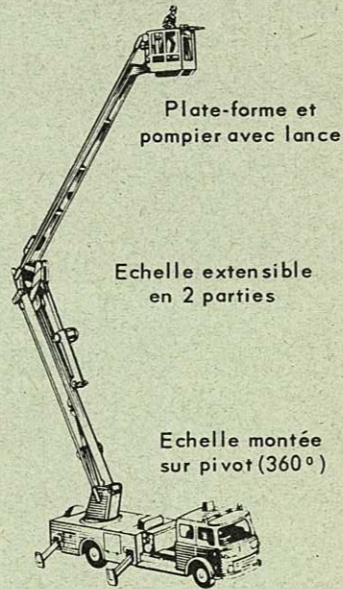
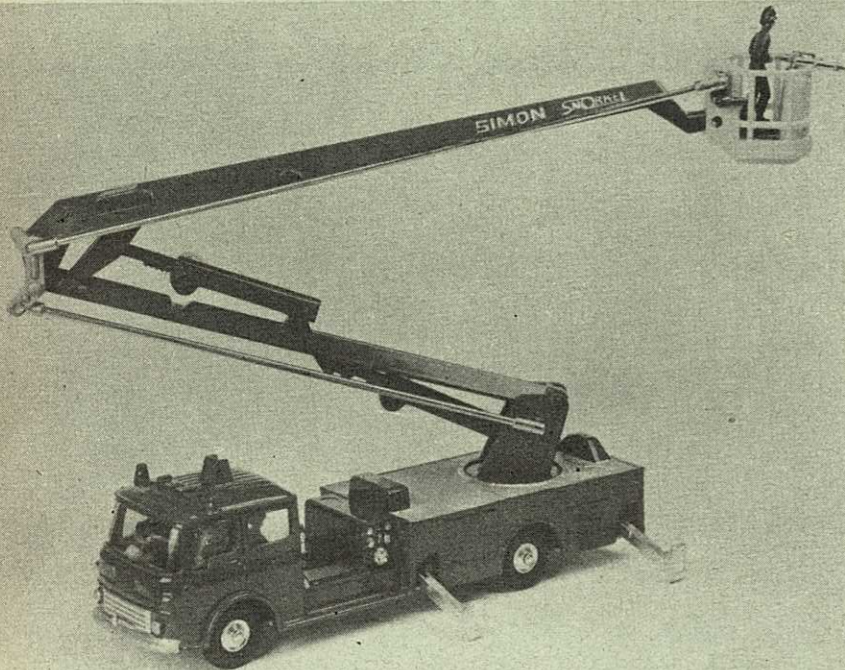
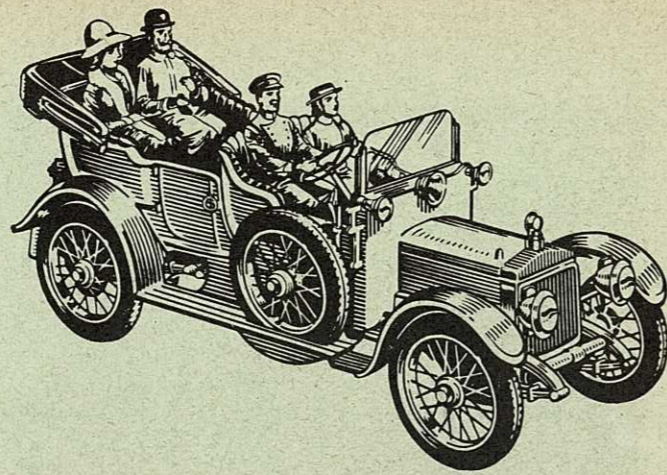
P ARMI les nouveautés les plus intéressantes récemment parues dans la collection du Livre de Poche, nous avons fait le choix suivant. Pour le roman français : **La Vouivre**, de Marcel Aymé ; **Un certain M. Blot** de Pierre Daninos ; **Le Bonheur Fragile** d'Alfred Kern ; **Histoire d'un amour** de Roger Nimier ; **Genitrix** de François Mauriac ; **Tartarin sur les Alpes** d'Alphonse Daudet ; **L'Île des Pingouins** d'Anatole France ; **Le Premier accroc coûte 200 francs** d'Elsa Triolet. Des classiques : **Crime et Châtiment** (deux volumes) de Dostoïevski ; **Le**

Soulier de Satin de Paul Claudel ; **Voyages de Gulliver** de J. Swift ; **Chroniques italiennes** de Stendhal ; le **Théâtre** de Musset et les **Poésies** de Gérard de Nerval. N'oublions pas non plus **La Gloire de mon père** de Marcel Pagnol.

En ce qui concerne les romanciers étrangers : **Le Pays du Dauphin vert** d'Elisabeth Goudge ; **L'homme et lui-même** de Greene ; **L'exilée** de Pearl Buck ; **Plus ça change** de Somerset Maugham ; **En avoir ou pas** d'Ernest Hemingway.

Un deuxième recueil du **Service des Affaires classées** de Roy Vickers ; une étude historique de Benoist-Méchin : **Mustapha Kemal** ; une **Histoire du Cinéma** (premier volume : Le cinéma Muet) de Maurice Bardèche.

Voilà une liste bien remplie pour meubler les longues soirées d'hiver!..



La Société le Jouet Français (Jouef) importe et distribue en France les maquettes automobiles anglaises Corgi. Dans la série « Classic », où nous avons déjà eu droit à une Ford T et à une Bentley type Le Mans, voici (haut de page) la Daimler 38 de 1910. D'une longueur de 10 cm, cette reproduction fourmille de détails que vous découvrirez même sous le châssis !... Un chauffeur et trois passagers — en costume d'époque — ajoutent au réalisme de ce modèle.

x x x

Dans le domaine « poids lourds » et toujours chez Corgi, une amusante nouveauté : le transport de girafe du cirque Chipperfield. Sur un châssis court Bedford T.K., nous trouvons une carrosserie bétailière, avec rampe d'accès mobile. Notons encore : glace, suspensions, sièges, rétroviseurs... et 2 girafes finement décorées. Prix 9,00 F. Enfin, toute dernière nouveauté, une voiture de pompiers Simon Snorkel (au centre). Comme l'illustration jointe nous l'indique, il s'agit d'un nouveau modèle de grande échelle, actionnée par 2 molettes de réglage. La voiture est maintenue en équilibre par 4 stabilisateurs rétractables. Six pompiers sont livrés avec ce véhicule, dont un dirigeant la lance de la plateforme. Echelle déployée, ce véhicule atteint les dimensions suivantes : longueur 37 cm, hauteur 34 cm. Prix 25,00 F.



DYNAMIC-SPORT

LA MAISON LA PLUS IMPORTANTE DE PARIS

149, rue Montmartre (2^e)

Métro Bourse - GUT 19-30 et 02-98

Fermé le lundi matin -

DU CHOIX, DES PRIX, DU MATERIEL BIEN PRESENTE
UN CREDIT RAPIDE ET BON MARCHÉ
REPRISE DE TOUS « DEUX-ROUES »
SERVICE APRES-VENTE

TOUS LES MODELES 1964 EXPOSES :

CYCLOMOTEURS 49 cc (Sport ou Tourisme) :

Avec ou sans permis
Honda, Suzuki, Yamaha, Flandria, Simson, Ital-Jet, Giulietta, Superia, Paloma, Malagutti, Peugeot, Itom, Corsarino, Velosolex.

SCOOTERS 49 et 125 cc : Flandria, Puch, Honda, Lambretta, Vespa, Yamaha.

MOTOS (toutes cylindrées) : Suzuki, Honda, Jawa, BSA, Yamaha, Puch, Norton, MZ, Motobi, Triumph, Moto-Morini.

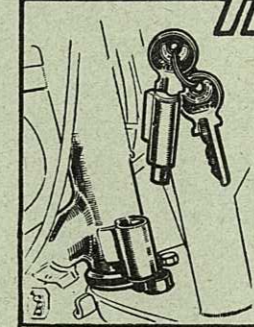
et OCCASIONS RECENTES — GARANTIE TOTALE :

CYCLOMOTEURS Sport ou Tourisme : Giulietta, Flandria, Itom, Paloma, Ital-Jet, Honda, Suzuki, Peugeot, Mobylette, Velosolex, etc. et MOTOS BMW, BSA, NSU, Norton, Triumph, Jawa, Puch, Terrot, Honda, Motobécane, etc. et SCOOTERS Lambretta, Vespa, Rumi.

TOUS CARENAGES — LOCATION DE VELOSOLEX

CREDIT = 20 % comptant, solde de 4 à 18 mois
EXPEDITIONS et CREDIT en PROVINCE - REPARATIONS
Assurance à crédit avec 20 F — PIECES DETACHEES
(Liste occasions, catalogues et tarifs-crédit c/3 timbres)

les "Mobylettes"



DE LUXE

sont équipées en série de la
SUSPENSION AV et AR
et du logement de
L'ANTIVOL

NEIMAN

HENRI DUFOUR

SPECIALISTE DES MOTOS ANGLAISES

TRIUMPH Mondial

KREIDLER GARELLI

DEPOSITAIRE : LUCAS — LODGE — AVON

VENTE — ACHAT — REPARATIONS
CREDIT SUR DEMANDE
EXPEDITION PROVINCE

30, RUE SAINT-MAUR — PARIS-XIe — VOL. 90-88



la bougie japonaise
BOUGIES HITACHI
elle arrive !..

la voici !..

elle passe...

... dépasse...

... et surclasse

tout ce qui se fabrique dans le monde

IMPORTATEUR EXCLUSIF FRANCE-AFRIQUE

Ets Y. BEAL

BOITE POSTALE N° 12

CLERMONT-FERRAND (P.-de-D.)

ÉCHOS

PRESENTATION DE MACHINES AU M.C.C.S.P.

A la demande générale des participants aux premières présentations de machines, le Moto Club des Cheminots Sportifs de Paris, va reprendre très prochainement ses séances du premier vendredi du mois.

Nous pouvons annoncer déjà les dates retenues :

6 novembre ; 4 décembre ; 8 janvier ; 5 février ; 5 mars ; 2 avril.

Nous savons que Motobécane a arrêté la date du vendredi 4 décembre à 21 heures pour présenter ses nouveaux modèles.

Ces différentes soirées seront données, 19, rue Traversière, Paris-12^e, avec possibilité de garage.

Tous les membres des autres clubs motocyclistes sont cordialement invités.

Parmi les firmes sollicitées : Motobécane, Honda-France, Suzuki, Yamaha, Flandria, Itom, Giulietta, Entrée entièrement gratuite.

Renseignements : 10 rue de la Plumerette, Créteil (timbre 0,25 F).

LES MALAGUTTI CHEZ DYNAMIC-SPORT

De nouveaux 50 cc viennent de faire leur apparition en France, et vous pourrez évidemment les voir chez DYNAMIC-SPORT. Il s'agit des Malagutti équipés de moteurs Franco-Morini. Tous les modèles de ces 50 cc aux lignes futuristes et aux couleurs chatoyantes sont exposés dans le vaste hall du magasin de la rue Montmartre. Une visite s'impose...

DYNAMIC-SPORT FERME... LE LUNDI

Les Ets Dynamic-Sport informent leur clientèle qu'à partir du 2 novembre, et jusqu'à nouvel ordre, leur magasin de la rue Montmartre sera fermé le lundi toute la journée.

A. SUSINI N'EST PLUS

Le jeune pilote de vitesse, Alain Susini, qui, plusieurs fois, s'était mis en valeur au guidon d'un 50 cc sport Mondial, vient d'être victime d'un accident automobile sur la route d'Annecy à Lyon. Toutes nos sincères condoléances à sa famille et à ses nombreux amis.

SALON DE LONDRES

Un des plus importants Salons européens, le Salon de Londres, se tiendra du 14 au 21 novembre à Earles Court, Londres. Nous ne possédons actuellement aucun renseignement sur ce qui sera ce Salon, mais ne manquerons pas de vous tenir au courant des éventuelles nouveautés.

REGLEMENTATION DES MOTOCYCLES DE SPORT POUR 1965

La Commission Technique de la F.F.M. vient de décider de reconduire encore en 1965, pour les courses nationales, le règlement des motocycles de Sport établi depuis 1963. Toutefois, les modifications suivantes ont été apportées :

- Suppression du minimum de machines fabriquées.
- A titre expérimental pour la saison 1965, un carénage conforme au Code Sportif International sera toléré. Cette disposition ne doit modifier en rien le paragraphe concernant l'équipement électrique.
- Pour les 50 cc, la longueur hors tout du guidon est ramenée à 450 mm.

Le reste du règlement est sans changement.

Pour les courses internationales, le règlement sera celui que va décider la F.I.M. dans son Congrès d'automne qui se réunira vers la mi-octobre 1964.

TENTATIVE KREIDLER

A la fin de ce mois, il est fortement question qu'une équipe Kreidler vienne à Montlhéry pour battre les records du Monde jusqu'à 6 heures. Sur une machine G.P. d'usine nous verrions donc Anschmidt, Kunz, Van Dangen, etc., au total 8 pilotes, s'attaquer aux records suivants :

- 100 km (Demm) à 142 km/h ;
- 1.000 km (Garelli) à 117 km/h ;
- 1 heure (Demm) à 143 km/h ;
- 6 heures (Garèlli) à 120,89 km/h.

Rappelons qu'au dernier G.P. de Spa, le Kreidler d'Anschmidt a tourné à 147 km/h de moyenne environ.

Alors, sur un simple anneau et avec un carénage « record » il y a, sur le papier, de fortes chances de réussite.

PETITES ANNONCES

La ligne de 32 lettres, signes
ou espaces : 3 NF

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (1676-30 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir au plus tard le 20 pour parution le mois prochain. (Minimum 2 lignes).

Double emploi RALLYE moteur neuf, chaîne Renold, partie cycle sport. MALLETT, 77, avenue Simon-Bolivar - Paris-19^e.

Vds FLANDRIA record 63 - 300 km. 900 F. Boussez, 9, bd des Défenseurs de Lille à Lille (Nord). Urgent.

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 8,90 F.
Par poste : 11,35 F.

MOBYLETTE

Prix : 4,80 F.
Par poste : 6,20 F.

TECHNIQUE ET PRATIQUE DES CYCLOMOTEURS

Prix : 5,70 F.
Par poste : 7,15 F.

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

Prix : 5,75 F.
Par poste : 7,20 F.

LE MANUEL DU DEUX TEMPS

Prix : 5,60 F.
Par poste : 7,05 F.

LA DAUPHINE

Prix : 9,95 F. Par poste : 11,30 F.

4 CV RENAULT

Prix : 9,50 F. Par poste : 11,35 F.

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 6,85 F. Par poste : 8,30 F.

L'ARONDE

Prix : 7,20 F. Par poste : 8,60 F.

2 CV CITROËN

Prix : 7 F. Par poste : 8,50 F.

LA DYNA PANHARD

Prix : 8,75 F. Par poste : 10,10 F.

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 4,10 F. Par poste : 5,50 F.

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 5,30 F. Par poste : 6,70 F.

PEUGEOT P. 55, 56, 155, 156 et 176

Prix : 5,50 F. Par poste : 6,90 F.

GNOME-RHONE

Type R 1, R 2, R 3, R 4, R 4C

Prix : 5,35 F. Par poste : 6,85 F.

VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 5,20 F. Par poste : 6,60 F.

CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

0,60 F. Franco : 1,35 F.

TABLEAUX MURAUX

Planches murales 60 x 100 cm : pour envoi par poste des tableaux muraux, ajouter 1 F.

Pour deux tableaux : 1,20 F et 0,30 F par tableau supplémentaire.

Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 F.

Moteur Terrot 500 R G S T : 5 F.

Moteur 4 CV Renault : 3 F.

Moteur 125 Terrot ETD : 5 F.

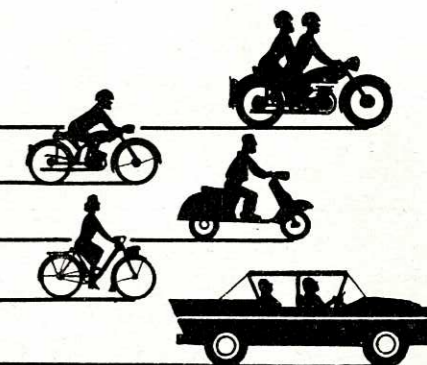
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 5 F.

Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 F.

RELIURES

3,50 F. Par poste : 5,30 F.

Franco sur demande : Catalogue complet de tous nos ouvrages



Pas d'envoi contre remboursement. Envoi contre mandat, ou mieux : versement (ou virement) compte postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

SCOOTER ET CYCLOMOTO

ABONNEMENTS
France (un an) 12 F
Étranger (un an) 18 F

- ◆ Les abonnements comprennent les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux.
- ◆ Verser au compte courant postal Paris 1676-30.
- ◆ Changement d'adresse : 0,30 F. (Joindre l'ancienne bande, de préférence).

SCOOTER ET CYCLOMOTO
12, rue de Cléry - PARIS (2^e) — Tél. GUT. 73-34

Imprimé en France par Imprimerie Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris-2^e
N° 148 - 1964. Le Directeur-Gérant : C. REY - Dépôt légal 4^e trimestre N° 202 et 302

EDITIONS C. LACOME

12, rue de Cléry, Paris-2^e

GUT. 73-32 - C.C.P. 297-37 Paris

1^{er} PRIX DE MÉCANIQUE



LE
VADE-MECUM
DU MOTOCYCLISTE

**c'est
une
véritable**

ENCYCLOPÉDIE

370 PAGES - PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS

GRACE A CE LIVRE, LA MOTO, LE SCOOTER, LE CYCLOMOTEUR, N'AURONT PLUS DE SECRET POUR VOUS. C'EST LE MANUEL TECHNIQUE ET PRATIQUE INDISPENSABLE A L'USAGER ET AU REPARATEUR.

POUR REPONDRE A LA DEMANDE DE QUELQUES CONSTRUCTEURS ET AGENTS, ET A TITRE DE PROPAGANDE POUR AIDER TOUS NOS JEUNES LECTEURS. NOUS CONSENTONS UN RABAIS DE 25 % SOIT DONC **6,68 F.** + PORT **2 F.** PAIEMENT A NOTRE C.C.P. :
« MOTO-REVUE », 297-37 PARIS