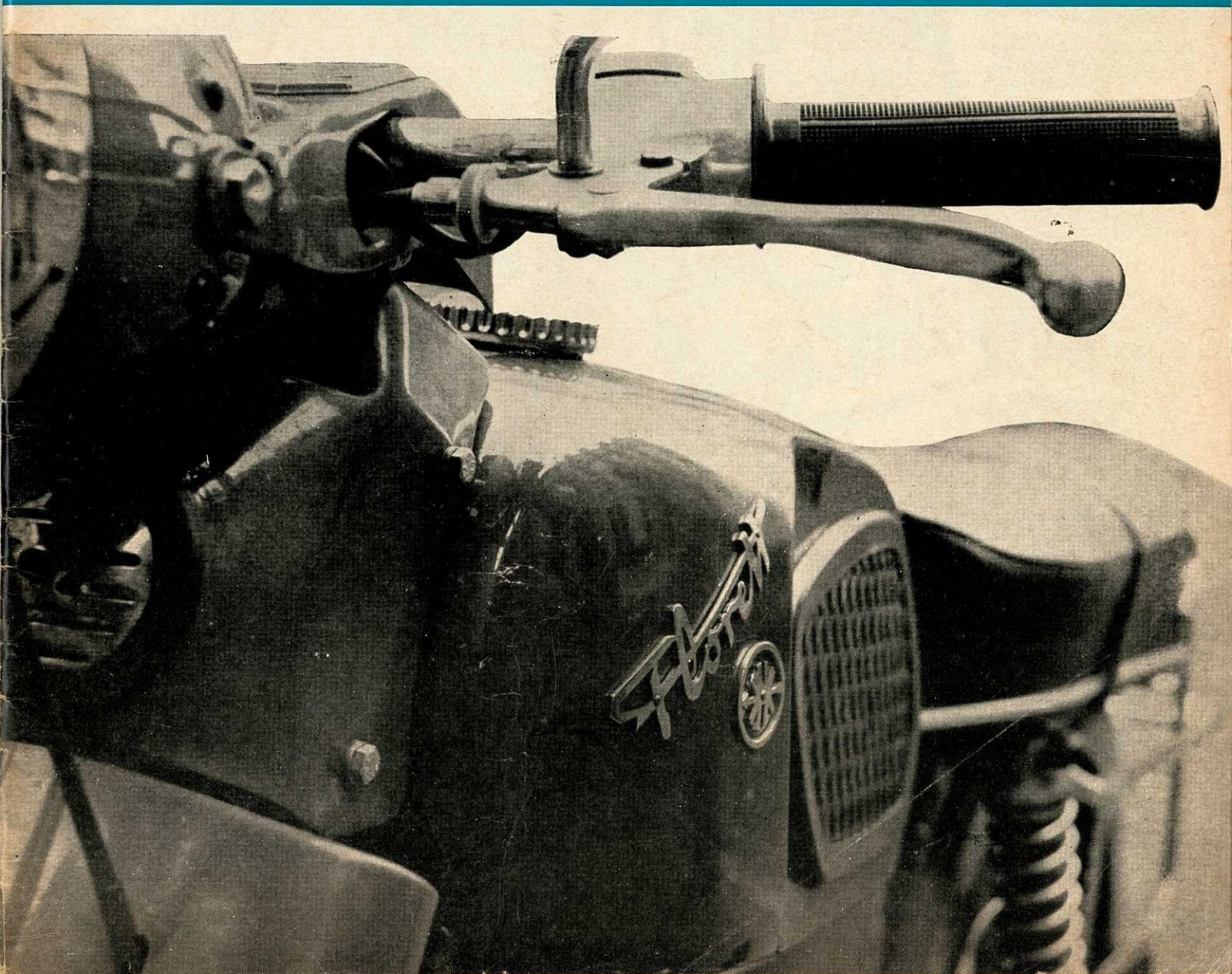
scooter et cyclomoto

DÉCEMBRE 1967 - 16e ANNÉE - N° 184 - CE NUMERO 1,20 F

LE KREIDLER FLORETT R S



2 OUVRAGES INDISPENSABLES D'INITIATION..

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

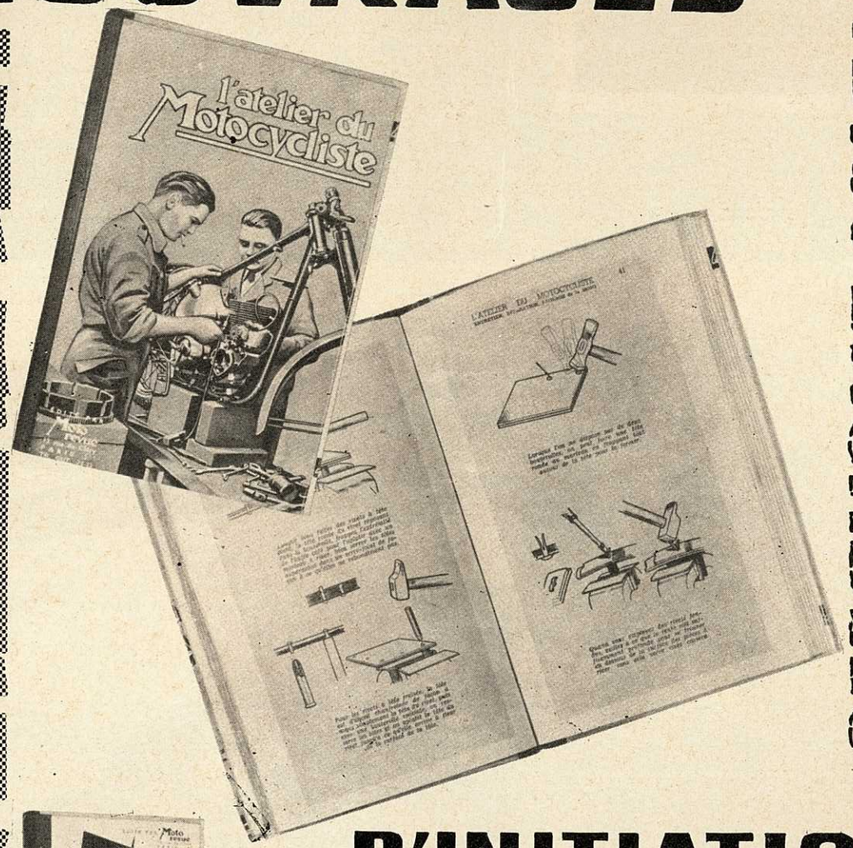
Ouvrage de 160 pages, en deux couleurs sous forte couverture, reliure solide.

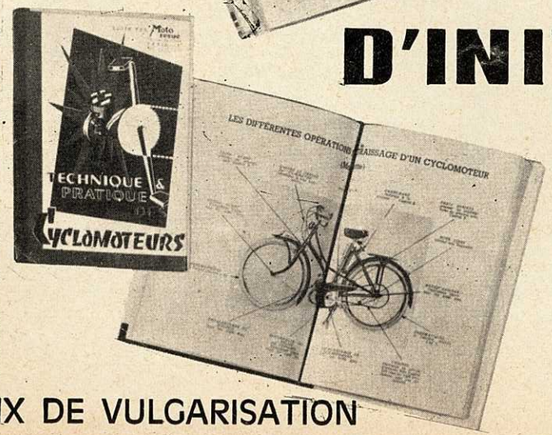
Tout ce qui concerne la réparation et l'entretien depuis la construction d'un petit atelier, l'utilisation des divers outils, astuces, tours de main, comment peindre au pistolet, etc., cet ouvrage se terminant par une table de conversion des mesures anglaises en mesures métriques.

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

PRIX : **5,25 Frs**

Franco poste : 6,25 F.





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**

Franco poste : 6 F

Versement : C.C.P. 297-37 Paris.

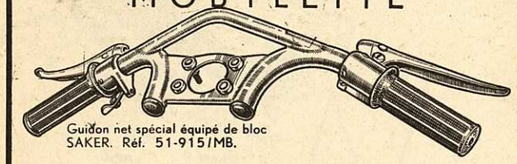
ET A DES PRIX DE VULGARISATION

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

Etablissements André PORTERIE
43, Rue Voltaire - LEVALLOIS
Tél. : PEReire 16-06 (Seine)

spécialités adaptables pour MOBYLETTE



Guidon net spécial équipé de bloc SAKER. Réf. 51-915/MB.

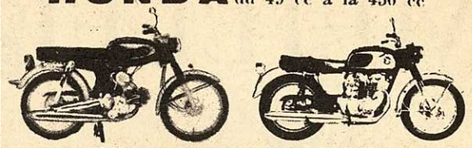
Bloc gauche deux commandes. Réf. A. 3790 SG.

Bloc droit trois commandes Réf. 4722 DD.

QUALITE-SECURITE
SAKER

CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE

HONDA du 49 cc à la 450 cc



CHOISISSEZ UN SPECIALISTE

J. MURIT
44, rue Paul-Barruel
PARIS-15e
Tél. : LEC. 60-53

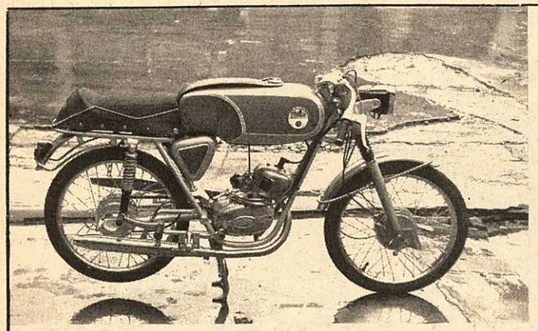
CREDIT rapide sans frais de dossier
REPRISE, OCCASIONS - Garantie totale

Castrol

KREIDLER

Recordman des 6 Heures
Champ. France Sport 1967
LE NOUVEAU RS SPORT 1968
Vitesse 110 km/h. DISPONIBLE
Possibilité Kit de transformation

AGENT OFFICIEL
R. LECONTE
44, rue de Vouillé
Paris-15e
Tél. : 828-06-74



Giulietta

Importateur : **Ets. PIERRE BONNET**
78, AVENUE DU GÉNERAL LECLERC
92 BOULOGNE-BILLANCOURT Tél. 605-60-99

BP

TOUTE LA GAMME RÉNOVÉE

Les modèles du Salon 1968
DISPONIBLES

MEILLEURS VŒUX POUR 1968

P. BONNET
IMPORTATEUR
SUZUKI - GIULIETTA
MZ
78, Av. du Général-Leclerc
92 - Billancourt
VOUS PRESENTE SES MEILLEURS VŒUX

Mondial
B. SAVOYE
espèrent vous retrouver
en 1968
VŒUX SPORTIFS

DIDIER SPORT
Pont de Charenton
a l'honneur de vous
présenter ses
MEILLEURS VŒUX
et sa
nouvelle gamme
50 à 650 cc 1968
ENT. 20-59

SAINT-MAUR MOTOS
Ets. DUFOUR
30, Rue Saint-Maur
Paris-XIe - VOL. 90-88
Agent TRIUMPH

A. CHARRIER
28, Rue Davoust Pantin
AGENT OFFICIEL
B.M.W.
Vous présente ses Meilleurs Vœux

R. LALA et FILS
194, Avenue du Maine
Paris-14e - SUF. 50-12
HONDA - SUZUKI
YAMAHA
MEILLEURS VŒUX POUR 1968

NORTON-VILLIERS
A.J.S. - MATCHLESS
Ets. C. GARREAU
22, Rue Robert-Lindet
Paris-15e - VAU. 07-09

JEAN MURIT
44, Rue Paul-Barruel - Paris-15e
Tél. : LEC. 60-53
Vous présente ses
MEILLEURS VŒUX pour 1968

KREIDLER
présente ses meilleurs vœux
pour 1968 aux utilisateurs et
agents de la marque.
S.G.U.A., 64, Rue Vaneau,
Paris-7e.

RAPID'MOTO
6, Rue Dailly - 92 Saint-Cloud
Tél. : 605-21-29
IMPORTATEUR GREEVES
Agent des plus grandes
marques mondiales

R. BONNEAU
80, rue de Fleury
92 - CLAMART
AGENT EXCLUSIF
présente ses
BONS VŒUX POUR 1968
à sa fidèle clientèle

FRANK LUCAS
Importateur :
BULTACO
Spécialiste de la Moto de Cross
PRESENTE A SES CLIENTS, AMIS
SPORTIFS ET ORGANISATEURS
SES MEILLEURS VŒUX

A.J.S.
MATCHLESS
CH. KRAJKA, présente ses
Meilleurs Vœux à son aimable
clientèle.
81, rue Saint-Maur, Paris 11e

YAMAHA
Champion du monde 125 cc
Champion de France
250 et 350 cc
MEILLEURS VŒUX POUR
1968

DUCATI
Toujours dans le
vent !...
DUCATI-FRANCE
109, Route de Marseille
84 - Avignon

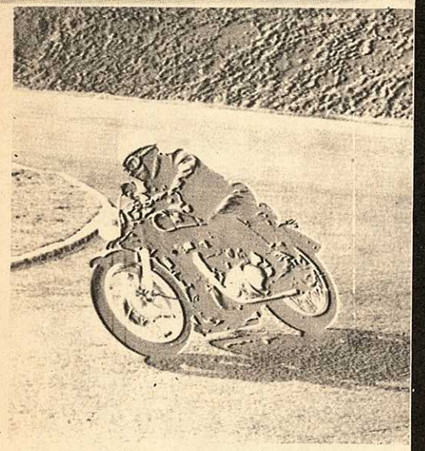
CEINTSMAJE
31, Rue Kléber, 92 - Levallois
Meilleurs vœux sportifs

Les Ets. Jacques POCH
importateurs des motos
JAWA et CZ
vous souhaitent
JOYEUSE ANNEE

LEVALLOIS-MOTOS
56, Rue Aristide-Briand
92 - Levallois
BSA - BMW - YAMAHA
HONDA - TRIUMPH
MEILLEURS VŒUX POUR
1968

ACHETEZ...
EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE

ESSAIS MOTO REVUE



50 cc Mondial 4 vitesses 1697
Ratier 600 cc « Sport » C6 1459
BSA Lightning 650 cc 1758

500 Velocette Clubman 1564

150 cc Corsaro Morini 1743
125 Bultaco TSS 1622
350 AJS 7 R 6 vitesses 1622
50 Vap Monneret Sachs 4 1622
650 cc Triumph T 120 Bonneville 1708
125 Morini Corsaro « Veloce » 1653
125 Vespa G.L. 1644
125 MZ 1671

50 Mondial 1650

Suzuki 250 cc T 20 1812

MV 4 ..... 1844 et 1845
Honda CB 125 1854
MZ 250 ES/2 1855
Yamaha YR1 350 1857

GONFLAGES

T 20 Suzuki 1834

PRISES DE CONTACT

250 Suzuki T. 20 1783

CONDITIONS D'EXPEDITION

MOTO - REVUE : 1,50 F en timbres français, sauf nos 1459 (2 F), nos 1622, 1671, 1708 (3 F), 1758 (2,50 F) - 1854 (2,75 F).

SCOOTER ET CYCLOMOTO : 1,50 F en timbres français, sauf nos 124, 171 et 159 (2,50 F), nos 136, 147 (3 F) et 182 (2,75 F).

Ecrire à **Moto-Revue**
12, Rue de Cléry, PARIS-2e

ESSAIS SCOOTER CYCLOMOTO

ESSAIS « SCOOTER ET CYCLOMOTO »

Velo-Flandria 92
Peripoli « Turismo » 92
Bimot « 4 temps » 97
Iso 150 cc 95
Aquila « Sprint » 120
Simson Star 151
Motobécane D. 52 152
50 cc Corsarino Morini 154
Cyclo 50 cc Vespa 155
Vespa 50 S 141

Honda P. 50 174

Paloma améliorée 144
Giulietta « America Junior » 182

Honda C 110 4 vitesses 147

Superia « gonflé » 159
Honda C 320 159
Cady Motobécane 160
Motobécane D 52 TT 161
Peugeot BB 3 SP gonflé 162
Flandria Floride 165
75 Derbi 169
100 Twin-Jet Yamaha 171

SCOOTER ET CYCLOMOTO

ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

Décembre 1967 - 16e ANNÉE - No 184 - CE NUMÉRO : 1,20 F

On vous souhaite...

TOUT le monde vous a déjà souhaité la bonne année, une longue vie, du bonheur, des « sous », toutes les choses de circonstances.

Nous, on vous souhaite une machine sans histoire et pas chère, des milliers de kilomètres sans casse, des cyclos qui roulent à plus de 100, et bien d'autres plaisirs : l'autorisation de vos parents pour courir, plein de courses en formule cadet et junior, une formule sport compréhensible et à la portée de tous, des circuits de pilotage avec primes à l'arrivée, des automobilistes aimables et souriants, ou même, plus d'automobilistes du tout (vous vous rendez compte... quelle tranquillité !).. .Et puis encore un « Scooter et Cyclomoto » avec beaucoup de photos de vos champions préférés, un essai dans chaque numéro et puis dans quelques années, ce que, sans doute, vous attendez tous... une grosse moto.

Dites, les amis, réveillez-nous, voilà que nous rêvons !

A TOUS SES ABONNÉS
A TOUS SES LECTEURS
A TOUS SES ANNONCEURS
SCOOTER ET CYCLOMOTO
souhaite une bonne année motocycliste pour
1968

EN TOUTE FRANCHISE

HONDA S. 90

DANS le cadre de votre rubrique « En toute franchise », je me permets de vous faire parvenir mes impressions sur mon vélomoteur Honda, type S 90, acheté neuf en septembre 1967.

PARTIE CYCLE :

Machine très racée, très « moto », et incontestablement très « japonaise » (les énormes rétroviseurs et les clignotants sont là pour le rappeler) ; esthétique très réussie et présentation heureuse : flancs de filtre à air, flancs de réservoir et rétroviseurs chromés. Le reste étant émaillé noir.

Pour les suspensions, nous trouvons à l'avant une télescopique bien dimensionnée ; colonne de direction à 65° avec chasse de 7,5 cm ; suspension arrière oscillante, bras tubulaires avec arceau de renfort ; assez « sèche » en solo, mais excellente en duo.

Nous trouvons également des pneus 2,50 - 18, à l'avant comme à l'arrière ; réservoir : 7,5 l. ; longueur : 1,90 m ; garde au sol : 15 cm ; poids à vide : 80 kg. Par ailleurs, une excellente installation électrique ; allumage : batterie-alternateur ; clé de contact 4 positions : arrêt, contact (voyant vert de point mort au compteur), veilleuse, route (inverseur code-phare à la main gauche), feu de parking (possibilité d'enlever la clé).

Selle biplace noire, large et très confortable ; le tout très rigide grâce à un cadre en tôle emboutie ayant la forme d'un T.

MOTEUR :

Il s'agit, bien entendu, d'un 4 temps à simple ACT, entraîné par chaîne ; moteur « super carré » 50 × 45 mm, ce qui nous donne une cylindrée exacte de 89,54 cc. Distribution normale, donc chevaux à hauts régimes, vers 9.500 tr/mn ; embiellage monté sur deux gros roulements à billes, lubrifiés par une pompe à huile à engrenages, entraînée, elle-même, par un pignon tendeur de la chaîne de distribution ; embrayage multidisques travaillant dans l'huile ; boîte à 4 rapports « à l'allemande », c'est-à-dire à gauche : 1re en bas.

PERFORMANCES :

Machine de conduite idéale pour la ville comme pour la route, où 75-80 km/h de croisière sont facilement soutenus.

Manette à fond, j'ai obtenu 87 chrono en solo, 83 environ en duo et 99 couché.

1re : 37 km/h.
2e : 60 km/h.
3e : 78 km/h.
4e : 100 km/h.

Chiffres prenant toute leur valeur quand on sait qu'ils sont légèrement supérieurs (sur les 400 premiers mètres) à ceux obtenus avec la 125 twin tourisme, plus puissante, mais beaucoup plus lourde.

ACCELERATIONS :

100 m : 9' 4" = 38 km/h.
200 m : 14' 5" = 50 km/h.
400 m : 29' 8" = 61 km/h.
1.000 m : 49' 1" = 74 km/h.

FREINAGE :

Bon, dans l'ensemble, mais il faut noter un blocage beaucoup trop facile de la roue arrière.

Noter également que freinage, tenue de route (surtout en courbe) seraient meilleurs si les Dunlop japonais d'origine étaient de meilleure qualité. A vrai dire, ils ne « valent rien », et c'est, je pense, la seule chose que l'on puisse reprocher à cette machine.

Donc, à 50 km/h :

— frein avant : 18 m ;
— frein arrière : 28 m ;
— les deux freins : 13 m.

CONCLUSION :

Pour un prix de 2.180 F + T.L. (prix élevé. mais pas exorbitant comparé avec ses rivales), la finition, les techniques employées, les performances sont excellentes. C'est une de ces petités motos auxquelles on peut demander n'importe quoi, et je dois dire que je suis très heureux de mon acquisition.

Je pense également que c'est un bon début pour celui qui envisage l'achat d'une plus grosse cylindrée. Pour ma part, je vais commander la 305 cc au printemps.

Je termine ici ce « En toute franchise », que j'ai voulu le plus juste et le plus impartial possible, en vous félicitant pour votre excellente revue qui, entre autres, prouve à ceux qui la voient dans les librairies, que la moto a existé, existe et existera toujours.

J.-M. BOISSON.
Chatenay-le-Royal.

SUZUKI M. 12

Je vous adresse mes impressions sur ma machine : un 50 cc Suzuki Sport M 12, acheté neuf et totalisant 18.000 kilomètres.

Aspect général :

Le M 12 est émaillé noir et gris avec de nombreux chromes. En selle(les pieds touchent facilement par terre (roues de 17 pouces) ; les commandes sont douces et très bien placées et le confort est excellent. La finition est très bonne dans les moindres détails.

Partie cycle :

Le cadre poutre est très rigide. La fourche avant est excellente : elle ne vibre pas, ne talonne pas tout en restant très souple. Je crois que c'est une des meilleures équipant les 50 cc. Elle a été légèrement durcie avec de l'huile plus épaisse (SAE 40). La suspension arrière est très douce mais trop molle et manque d'amortissement. Le bras oscillant est mal guidé et la roue arrière sautille dans les virages, sur route pavée. Sur route plane la tenue de route est extraordinaire, on peut « prendre l'angle » avec une grande facilité (quelle différence après avoir conduit une Spéciale 50 et une Flandria Record !).

Le frein avant est très puissant, tout en restant progressif et endurant. La machine reste parfaitement en ligne lors de coups de frein brutaux. Le frein arrière est moyen mais seconde bien le frein avant.

L'éclairage est bon mais on souhaiterait une commande « tout au guidon » ; les clignotants sont puissants... mais ne clignotent plus beaucoup passé 70 km/h. Le voyant de point mort est très utile. Le bouchon de réservoir, très simple, ne fuit pas et les grippe genoux sont bien placés. Le M 12 est équipé d'origine : d'un rétroviseur, d'un anti-vol bloquant la direction, d'un porte-bagages arrière fonctionnel, d'une trousse à outils complète, d'un carter de chaîne secondaire étanche, de petits manchons en caoutchouc protégeant les câbles et d'une bavette arrière empêchant les projections de boue. Ces détails méritent d'être signalés. le seul défaut : la roue arrière n'est pas à broche. Système électrique repéré, batterie puissante mais le niveau doit être vérifié souvent.

Si le pneu avant est d'origine, le pneu arrière est une vraie savonnette et ne tient que 6.000 km. Enfin l'avertisseur est très audible et le réservoir a une réserve de 1,5 litre.

Partie moteur :

Il est propre et silencieux. Le rodage a été délicat, le moteur serrait et les bougies pontaient ou fondaient.

Le passage des vitesses est très doux mais le sélecteur accroche le talon en montant les vitesses et il faut décoller le pied pour rétrograder. L'embrayage est progressif et colle à froid. Le moteur démarre au premier coup de kick, été comme hiver (starter au guidon). Les montées en régime sont très rapides sur les 3 premiers rapports. Il existe un trou trop important entre 3e et 4e et, vent de face et moteur chaud, la machine « se met à genoux ».

Voici les transformations apportées à ma machine :

Pose d'un réservoir d'Ital-Jet peint en noir et gris métallisé et d'une selle Altus sport. Les 2 coffres en plastique ont été réduits en largeur et percés. Le guidon plat a été coupé puis emmanché et goujonné dans des bracelets de 5 cm de long. Le pneu arrière est un Ceat de 2'50.

Côté moteur le carbu est remplacé par celui du 80 cc K 11 (∅ 17 mm). La pipe d'admission est agrandie et polie (ça fait mal aux doigts) mais elle est coulée avec le cylindre et le canal n'a pu être poli ni la lumière agrandie. Le conduit d'échappement et la tête de bielle sont polis. Les transferts sont ajustés sur les carters moteur. La culasse est abaissée de 1,5 mm car le moteur manquait de compression. Bougie NGK B7 ou Bosch 225 T1.

Performances :

La différence est nette sur les 3 premiers rapports. La vitesse atteinte penché est de 85 km/h chrono, le compteur est très précis) et 90 km/h couché (pignon 14 dents). Sur autoroute il m'est arrivé d'atteindre 100 km/h avec fort vent dans le dos, sans filtre à air, poignée de gaz ouverte à moitié !

Consommation moyenne : de 3,5 à 4 litres.

Réparations: 1 piston, 1 porte-bagages (vibrations), des ampoules, un pneu arrière, 7 ou 8 bougies, 4 mâchoires de frein, en 18.000 km.

En résumé, si c'est une machine chère (1.750 F) elle comble ce handicap par ses nombreuses qualités et son sérieux de fabrication. C'est une machine presque parfaite à conseiller aux jeunes. Bravo à ceux qui atteignent 110 à 120 km/h avec des machines qui ne font même pas 4 CV.

G. Abbessard,
Drancy.

MOTOCONFORT C 52 TT

C'EST après avoir parcouru quelque 50.000 km, dont une majeure partie en tous terrains et quelques trials, que je me permets de vous communiquer mon opinion sur mon vélomoteur Motoconfort, type C 52, 5 vitesses, et sur le trial pour les petites cylindrées.

Cette machine fut modifiée progressivement dans la limite du possible. Je commençai donc par monter un carburateur Dell'Orto à cuve séparée, sur une pipe d'AV 89 très courte, ce qui supprima le trou à bas régime ; sur ce Dell'Orto, pose d'une durite serrée par des colliers aboutissant à une boîte faisant office de filtre à air, placée sous le réservoir. Volant magnétique protégé par un cache en aluminium. Pour la partie cycle, après la suppression des carters en tôle, je remplaçai le garde-boue arrière par le même qu'il y a à l'avant, prolongé par deux bavettes ; ainsi il est possible de monter à l'arrière un pneu Continental de 300 × 17, type « GS 6 » ; à l'avant, remplacement du Michelin par un Cross de 2.75 × 17. Pose d'une courroie arrière de 62 dents permettant de mieux utiliser la puissance du moteur dans les zones, car tirant très court.

Malheureusement, comme vous l'écriviez dans votre essai, la fourche avant est insuffisante en tous-terrains ; en effet, le débattement doit être de 2 cm, ce qui fait qu'au moindre trou elle vrille et talonne, ce qui est très désagréable. Le seul remède serait son remplacement ; le deuxième gros défaut est la garde au sol qui est (13 cm) bien trop faible en tous-terrains, et en trial n'en parlons pas. Le remède serait de réduire les entretoises tenant les carters moteur, mais la boîte de vitesses n'étant plus à l'alignement, il peut y avoir des surprises dans les zones de pierres.

Pour faire de cette machine quelque chose de valable et de résistant, il faudrait que l'usine transforme

son cadre et fabrique un bloc moteur car le montage de petites plaques entre le moteur et la boîte, assurant la tension de la courroie, est périmé et insuffisant ; les plaques cassent tous les 500 km. La boîte de vitesses, elle non plus, n'est pas à l'abri des reproches, car elle est bien trop complexe et trop fragile, ce qui donne des notes de réparations assez élevées.

Conclusion : cette machine n'est pas la réussite que l'on serait en droit d'attendre d'un usine comme Motoconfort, car la liaison moteur-boîte de vitesses fait bricole et la fourche avant talonne même sur route. Malgré ces défauts, cette machine permet de bien s'amuser en tous-terrains et en trial après transformations, car elle est très maniable et très légère, ce qui compense le manque de puissance.

Vouloir faire du trial de compétition avec cette machine est autre chose, tant que les clubs n'organiseront pas des trials où les sorties de zones ne demanderont pas 20 ch pour réussir, car il n'y a aucun rapport entre un 50 cc et une Greeves ; le meilleur moyen de s'en rendre compte étant d'essayer les deux.

Pensant ne pas avoir découragé les éventuels trialistes en 50 cc par cet exposé, j'adresse à tous les motocyclistes, et en particulier aux trialistes, mes meilleures amitiés.

C. GARNIER,
92-Chatillon.

ITAL - JET

AVANT tout je tiens à vous transmettre mes félicitations pour votre revue, toujours aussi intéressante.

Je me décide à vous adresser un « en toute franchise » sur une de mes machines préférées.

Je dois vous dire que depuis l'âge de 14 ans je roule en 50 cc (Malaguti, Paloma, Motobécane) et que je possède actuellement une « Giulietta » pour me rendre à mon travail et une « Ital-Jet » Sport pour la compétition.

C'est de cette dernière machine dont je voudrais vous entretenir.

— Partie cycle achetée d'occasion en août 66 en Italie.
— Moteur neuf acheté à la même date.

Pour être adaptée à la compétition, cette machine a subi maintes transformations.

Partie cycle :

— Pose de jantes alu avec pneus « Firestone » course, les roues étant bien entendu soigneusement équilibrées.
— Renvoi du sélecteur sur les repose-pieds arrières pour obtenir une position plus adéquate.
— Fabrication d'un réservoir plus petit qui prend place dans le cadre (contenance du réservoire d'origine : 13 l).
— Guidon à bracelets avec embouts ressoudés (pour obtenir la largeur réglementaire de 450 mm).
— Pose d'un carénage course acheté chez Benjamin Savoye.

Le tout peint gris métallisé et rouge.

Partie moteur :

Gros travail également.
— Cylindre, piston retravaillés.
— Segments en L.
— Dell'orto de 22 mm.

Le régime obtenu est d'environ 12.000 tr/mn.
— Embrayage et vis platinées renforcés après quelques essais.
— Volant magnétique tourné pour augmenter les reprises à bas régime.
— Pot d'échappement remplacé par un pot de détente qui m'a donné beaucoup de mal avant de trouver la forme idéale.
— Allumage par une bougie « Lodge » course très froide.

Pour augmenter encore la puissance, j'ai essayé un système d'allumage batterie. La petite batterie est celle d'un 50 cc Honda, et le seul inconvénient est qu'elle se décharge complètement en 5 minutes. Aussi, j'ai abandonné ce projet.

Performances :

— 122 km/h lancé (chronométré sur 1 km).
— Développement moteur : autour de 8 CV, car à la course du Mt-Verdun, beaucoup de Derbi compétition-client étaient derrière moi et seuls 1 Derbi et 1 Kreidler me devancèrent.

Je pense que ces performances sont assez honorables pour un cyclo simple et peu coûteux, tel l'Ital-Jet.

En définitive je suis très content de cette machine qui, à mon avis, est très robuste. Pour ce qui est du mélange, je roule à 2 % de Bardahl et je n'ai jamais eu le moindre ennui de carburation.

Je dois me séparer de cette machine, car j'effectue la saison 68 en course et je pense que, par ses performances et sa solidité, l'Ital-Jet conviendrait bien à un jeune qui veut débuter en compétition.

Bennati Sylvain,
69 - Tassin-la-Demi-Lune.

TOURISME EN CYCLO

J'AI lu, dans le n° 183, l'article de M. Durand qui disait, en substance, avoir parcouru 200 km en 5 h 30 et concluait : « Le tourisme en cyclo est possible et bien agréable. » Je n'ai pas l'intention d'en « boucher un coin » à M. Durand, mais je voudrais vous faire part de nos rendonnées en cyclo.

En juin 1966, mes deux frères, sur deux AV 88, dont l'une avait déjà 22.000 km, ont parcouru 3.600 kilomètres en moins d'un mois, ceci en empruntant l'itinéraire Longuyon-Auvergne, Lozère, Corrèze, Limousin, passant à Royan, Noirmoutier, Nantes et retour par Saumur ; dernière étape Saumur-Longuyon : 525 km en 12 h. Incidents techniques : une crevaison et remplacement du pot de la mobylette la plus usagée.

En août 1967, mon frère aîné, sur une Supéria 3 vitesses ayant environ 12.000 km (achetée neuve en novembre 1966), reliait Longuyon à Noirmoutier (785 km) en 17 h 30, ce temps comprenant 1 h 30 d'arrêt ; ceci en partant à 21 h 30 pour arriver le lendemain à 15 heures. Le voyage fut accompli sans aucun incident.

Comme bagages :

— Sur la place arrière de la selle : une tente de 8 kg.

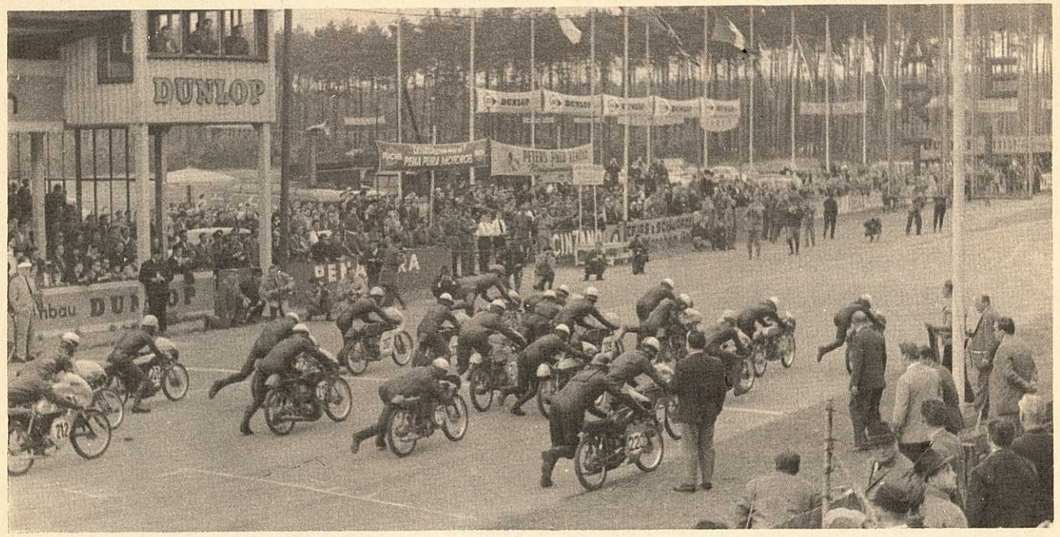
— Sur le porte-bagages : un sac à dos de 12 kg, deux bidons de 2 litres.

— Sur le réservoir : sac de couchage et matelas pneumatique.

En toute modestie, je me suis réservé pour la fin.

En juillet 1966, je parcourais Longuyon-Marseille en 2 jours. En août 1966, j'ai effectué le trajet retour (850 km) en 21 heures. (Départ de

(SUITE PAGE 235)



CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE SI VOUS VOULEZ COURIR

REGULIEREMENT en fin de saison nous recevons un abondant courrier où la plupart de nos correspondants s'interrogent : comment courir ? Certains d'entre eux fermement décidés ne savent pas exactement la marche à suivre (fort simple) et d'autres, un peu plus tièdes, sont vite rebutés par les quelques formalités à remplir.

L'inter-saison pour les coureurs signifie « préparation ». Pour les autres, les nouveaux, ceux qui, et ils sont nombreux, décident enfin « d'y aller », c'est le moment de résoudre les quelques petits ennuis qui peuvent se présenter.

Tout d'abord il est bon de savoir que la licence est obligatoire : sans licence pas de courses. D'autre part, en France, il est nécessaire de faire partie d'un club pour obtenir cette licence ; c'est d'ailleurs un bien, car dans les clubs les débutants cotoient des « anciens » et recueillent le fruit de leurs expériences passées. Lorsque l'on est guidé, soutenu moralement, et parfois autrement, il est toujours plus aisé de se lancer dans la compétition.

L'inscription au club est une chose fort simple, la cotisation étant généralement modique. Une fois inscrit, c'est le club qui fera une demande de licence auprès de la F.F.M.. Pour cela vous devrez :

1°) Remplir un formulaire de demande de licence ;
2°) Fournir un certificat médical vous reconnaissant apte à faire du sport ;
3°) Donner des photos d'identité.

Cette licence vous permet d'être assuré auprès d'une mutuelle. Les garanties offertes sont les suivantes :

1°) Frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation (jusqu'à 90 jours) sont remboursés sur la base de la Sécurité Sociale.

Et pour les assurés sociaux ou adhérents d'un régime de prévoyange similaire, en complément des prestations servies et jusqu'à concurrence de 100 % du tarif de la Sécurité Sociale.

Pour les non assurés sociaux ou auprès d'organismes similaires, jusqu'à 100 % du tarif de la sécurité sociale.

2°) *En cas d'invalidité,* rente annuelle de 2.400 F à vie au capital libératoire de 40.000 F pour 100 % d'invalidité et réductible suivant le degré d'incapacité.

3°) *Décès :* 20.000 F aux ayants droits.

Les licenciés sont donc couverts individuellement et ce, aussi bien en France qu'à l'étranger, que ce soit pendant la course ou durant les essais, à condition que la course soit reconnue par la F.I.M.

Cette assurance s'étend également aux séances d'entraînement organisées par les clubs, à condition toutefois que la F.F.M. ait été prévenue au moins 48 heures à l'avance.

L'autodrome de Montlhéry est d'autre part considéré comme piste d'entraînement permanente. L'assurance est personnelle, et ne couvre pas la responsabilité civile.

Cette assurance ne comporte d'ailleurs pas d'indemnité journalière à percevoir en cas d'accident ; pour ce faire, il est nécessaire de souscrire en s'adressant directement à la « Mutuelle nationale des sports », 45, rue de Clichy à Paris. Les conditions vous en seront indiquées.

QUELLES SONT LES LICENCES ?

1°) *Licence Internationale Expert-Vitesse.*
— Cette licence vous permet de participer à toutes les épreuves internationales de vitesse ou de régularité en France et à l'étranger.
— Vous permet de participer à toutes les épreuves françaises de vitesse ou de régularité.
— Vous interdit les épreuves régionales ou frontalières.
— Elle est délivrée *uniquement sur* avis de la Commission sportive nationale.

2°) *Licence Internationale Senior Vitesse.*
— Vous premet de participer à toutes les épreuves internationales ou nationales de vitesse ou de régularité disputées en France.
— Sur avis favorable du bureau de la C.S.N. peut, exceptionnellement, vous permettre l'accès à certaines courses étrangères.
— Vous interdit les épreuves régionales ou frontalières.
— Est délivrée sur production du palmarès de l'intéressé, du matériel utilisé et sur avis favorable de la ligue Nationale.

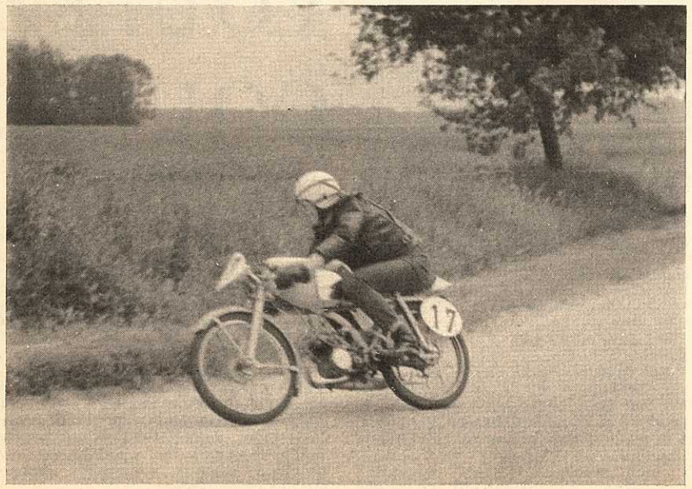
3°) *Licence Internationale Expert-Cross.*
— Vous permet de participer à toutes les épreuves internationles de moto-cross en France et à l'étranger.
— Vous qualifie pour le Championnat de France des Inters-Experts.
— Vous permet de participer aux épreuves extra-nationales françaises et étrangères.
— Vous permet de participer aux épreuves nationales françaises.
— Vous interdit les épreuves régionales et frontalières.
— Est délivrée uniquement sur avis de la Commission de Moto-Cross.

4°) *Licence Internationale Senior Cross.*
— Vous permet de participer à toutes les épreuves internationales françaises et étrangères (pour les G.P., l'accord du bureau de la Commission de Cross est nécessaire).
— Vous permet de participer aux épreuves extra-nationales françaises et étrangères.
— Vous permet de participer aux épreuves nationales françaises.
— Vous interdit les épreuves régionales et frontalières.
Et délivrée sur production du Palmarès et du matériel de l'intéressé et sur avis favorable de la Ligue Régionale.

5°) *Licence Internationale de Régularité-Trial.*
— Vous permet de participer à toutes les épreuves internationales Régularité-Trial en France et à l'Etranger.
— Dans toutes les autres spécialités est valable comme une licence nationale.

6°) *Licence Nationale.*
— Vous permet de participer à toutes les courses extra-nationales, frontalières ou régionales organisées en France quelle que soit la spécialité.
— Vous interdit les courses réservées aux coureurs internationaux.
NOTA. — Les détendeurs du permis de conduire automobile peuvent obtenir une licence nationale limitée à la conduite des engins d'une cylindrée inférieure à 125 cc.

7°) *Licence Régularité-Trial :*
— Vous permet de prendre part à toutes les épreuves extra-nationales, nationales, frontalières ou régionales de Régularité ou de Trial organisées en France.
— Vous interdit les courses réservées aux coureurs internationaux.



— Vous interdit les courses de vitesse sur circuit, en côte, de grass-track ou de moto-cross, à l'exception des épreuves de classement des circuits de régularité.

8°) *Licence Nationale-Junior :*
— C'est une licence nationale réservée aux jeunes âgés de 16 ans minimum et de 18 ans maximum.
— Avec le permis de conduire motocycliste (modèle A) vous permet de piloter en toutes spécialités des engins d'une cylindrée inférieure à 250 cc.
— Avec la licence de circulation ou permis A 1 vous permet de piloter en toutes spécialités des engins d'une cylindrée inférieure à 125 cc.
— Est délivrée sur présentation d'une autorisation paternelle.

9°) *Licence Cadet.*
— C'est une licence qui permet aux jeunes âgés de 14 ans révolus et de moins de 16 ans à la date de demande de la licence de pratiquer la compétition aux conditions exposées ci-après :
Conditions relatives à l'engin utilisé.
De toute manière, cet engin ne peut être qu'un cyclomoteur ne dépassant pas, par construction, la vitesse de 50 km/heure, c'est-à-dire les engins qu'ils sont normalement autorisés à piloter en ville et sur la route.
1° Pour les épreuves de régularité, machine strictement commerciale.
2° Pour le Trial et le Moto-Cross, autorisation de modifier les garde-boue et les rapports de la boîte de vitesses (il leur faut évidemment des développements plus petits pour franchir les buttes et naviguer en tous terrains).
3° Vitesse : machine strictement commerciale avec pédalier bloqué à l'horizontale.

4° Le seul carburant autorisé sera le carburant commercial.
Conditions relatives aux pilotes :
1° Ils devront fournir à la prise de licence une autorisation paternelle légalisée leur permettant de demander leur licence et de pratiquer le sport motocycliste.

2° La tenue minimum exigée comprendra : le casque, des chaussures montantes sans clou, un pantalon serré aux chevilles et dans toute la mesure du possible, un blouson.
Conditions relatives aux compétitions :

1° *Circuit de Régularité :* Distance minimum 50 km, distance maximum 100 km.
2° *Trial :* Distance comprise entre 15 et 20 km avec suppression des zones difficiles.
3° *Moto-Cross :* Manche unique de 10 à 20 minutes suivant le terrain.
4° *Vitesse :* Manche unique de 15 à 30 minutes suivant le circuit.
5° *Moto-Ball :* Deux périodes de 10 ou 15 minutes au maximum.
6° *Les Grass-Track et les Courses de côte sont interdits.*

10° *Licence Militaire :*

C'est une licence nationale réservée à ceux qui appartiennent, soit aux Forces Armées proprement dites, soit aux Forces de Police, aussi bien pour les jeunes appelés à faire leur service militaire, qu'aux militaires ou policiers de carrière.

Après cette vue d'ensemble sur les différents types de licences pouvants être obtenues en France, il est bon de rappeler qu'au-dessus de 125 cc on doit être possesseur du permis A, celui-ci se passant à 16 ans minimum. Pour les courses 50 cc nationales, le permis A 1 est suffisant.

Mais, le permis A, c'est-à-dire le permis pour toutes cylindrées est préférable, car il comporte la même épreuve de code de la route que le permis A 1, mais en plus il nécessite une épreuve de conduite.

Beaucoup de lecteurs nous écrivent d'ailleurs à ce sujet, et nous tenons donc à bien mettre les choses au clair ; chacun peut évidemment passer le permis de son choix, mais, l'âge minimum requis étant le même, il est préférable de tenter directement le permis A, car tous les motocyclistes, après un 50 cc, veulent une 125 cc et après une machine plus grosse ; ce qui oblige les détenteurs du permis A 1 à passer une seconde épreuve, d'où frais supplémentaires et risques doublés d'échec.

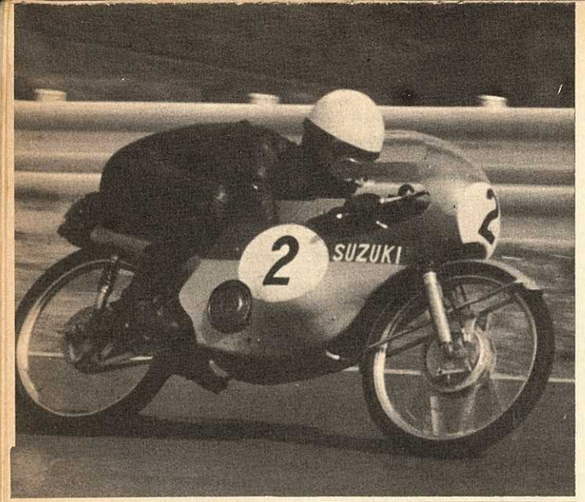
— Pour connaître le club le plus proche de votre domicile, voici l'adresse de la F.F.M., qui pourra, le cas échéant, vous apporter des précisions complémentaires : F.F.M., 8, place de la Concorde, Paris (8e).

Et maintenant, à vos machines.

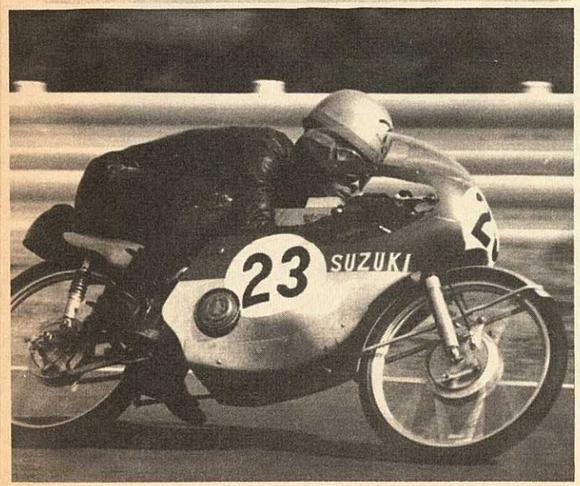
G.D.

UN NOUVEAU 50 cc MOTOBI : LE GENTLEMAN

UN nouveau cyclomoteur Motobi a fait son apparition sur le marché français : le GENTLEMAN, assez différent, il faut bien le dire, des modèles à caractère sportif de la marque italienne. Cadre ouvert, guidon bien relevé, fourche télescopique mais pas de suspension arrière, roues de 18 pouces, pédales, réservoir ovoide placé sous la selle, voilà pour la partie cycle présentée agréablement en rouge et gris. Pour compléter le caractère utilitaire du GENTLEMAN, le moteur horizontal est équipé d'un embrayage double automatique. Tel qu'il se présente, ce modèle Motobi est agréable à regarder, et nous pensons pouvoir vous le décrire plus longuement dans un prochain numéro.



SIX ANNÉES DE CHAMPIONNATS DU MONDE 50 cc



APRES six années de compétition en 50 cc, et au moment où l'on parle de modifier la formule en cours, nous pensons qu'il est bon de faire un « flash back » sur ce qu'ont été ces six années, et sur les progrès techniques réalisés.

Il est remarquable de noter qu'en cette cylindrée les puissances ont doublé en six ans, ce qui représente tout de même une performance technique pour le moins surprenante. Il est non moins surprenant de noter que ce sont toujours les mêmes marques qui figurent aux quatre premières places (Honda, Suzuki, Kreidler, Derbi) et que seules deux d'entre elles ont remporté le championnat (Honda 2 fois et Suzuki 4 fois).

Pour les pilotes la constance est également remarquable, et pour Anscheidt tout particulièrement (2 fois second, 1 fois 3e, 1 fois 6e et 2 fois premier).

Changer la formule actuelle des championnats du monde de vitesse est pour le moins une décision lourde de conséquences. Bien sûr, et c'est là le but recherché, on espère voir ainsi revenir à la compétition, et d'une manière efficace, des marques comme Kreidler par exemple, marques qui ont animé le championnat jusqu'au moment où elles ne purent suivre le rythme du fait du manque de capitaux ; c'est un aspect intéressant de ce nouveau règlement, mais, et c'est là que l'on peut s'interroger, ne doit-on pas penser que la différence de puissance industrielle entre deux maisons restant ce qu'elle est, alors même que les machines de compétition n'auront plus qu'un cylindre et 6 vitesses, les études, les expériences devant être toujours poussées au maximum, cette différence se creusera à nouveau très vite au grand détriment du sport ?

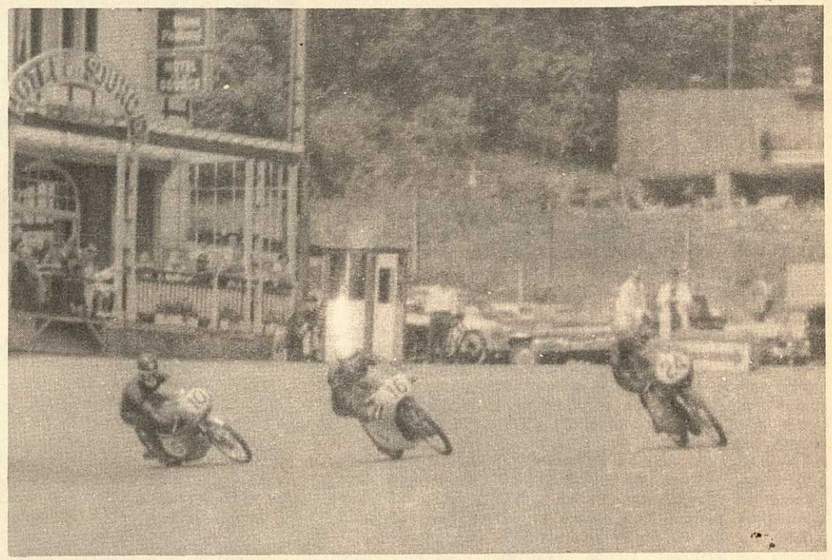
L'autre argument en faveur du nouveau règlement est plus valable, à savoir que les machines actuelles sont absolument hors de comparaison avec la production de série. Mais de combien de perfectionnements techniques ne sommes-nous pas redevables à ces merveilleuses mécaniques ? On est en droit de s'interroger !...

FAISANT suite à une Coupe d'Europe des Petites Cylindrées, le championnat du monde 50 cc débuta en 1962.

Jusque là, seules les marques européennes participaient aux courses de 50 cc, mais à l'annonce du championnat du monde, les japonais débarquèrent, et avec toute leur technique acquise dans les cylindrées supérieures, soufflèrent le titre à Anscheidt et Kreidler, qui pourtant semblaient les mieux placés, en début de saison, pour l'emporter.

Malgré tout, cette première année de compétition fut très indécise et l'on dut attendre la dernière course pour départager les protagonistes.

Dans cette page, colonne de gauche et de haut en bas : Anscheidt, double champion du monde ; Taveri au guidon du double ACT Honda en 1963 ; Katayama, adversaire dangereux pour Anscheidt la saison passée. Au centre : Hugh Anderson sur le podium du TT en 1964.



En 1962 à Spa : Taveri, Gedlich et Suzuki (ci-dessus). Ci-dessous : Ralph Bryans en position acrobatique sur son Honda.

Finalement c'est Degner, un pilote allemand, qui l'emporte pour le compte de Suzuki, qui d'ailleurs remporte également le titre par marques de peu devant Kreidler.

Honda, avec Taveri, finit troisième.

En 1963, Kreidler pouvait espérer prendre sa revanche, les machines étant sensiblement identiques quant aux performances. La saison comportait 9 G.P., et après 7 disputés, Anscheidt était en tête de peu devant Anderson. Une malheureuse chute aux entraînements du G.P. d'Argentine devait stopper net les ambitions allemandes.

Pour la seconde année consécutive, ce fut Suzuki qui emportait le titre, et Anderson, déjà champion du monde 125 cc, se voyait couronné à l'issue du dernier G.P., celui du Japon, à Suzuka, où l'on vit pourtant apparaître une nouvelle machine, la Honda Twin, qui aux mains de Taveri emporta l'épreuve en distançant tous ses adversaires. La saison suivante promettait.

Pourtant celle-ci ne fut qu'une répétition de la précédante, le suspense y compris.

En effet, les quatres premiers G.P. virent trois victoires et une place de second pour le tandem favori, à savoir Anderson - Suzuki. Mais l'on vit bientôt apparaître Bryans et son Honda qui remportèrent finalement 3 victoires et une place de second ; la décision se fit en Finlande et la victoire revint à Anderson, Bryans ayant cassé. Mais pour

Ci-contre : J.-P. Beltoise sur le Kreidler d'usine qu'il pilota pendant la saison 1964; ci-dessous : Hugh Anderson, champion du monde 1963 et 1964. En bas de page, à gauche : en 1962, Degner (3), Suzuki (6), Itoh (8) et Taveri (1) ; à droite : un tandem célèbre, Anscheidt-Kreidler.

la première fois, Suzuki a failli être détroné, et il semble alors que, Kreidler ne pouvant plus contrer efficacement l'avance de Suzuki, l'opposition vienne du Japon.

Il est notable de remarquer que cette saison (64) un pilote français figure au palmarès : il s'agit de J.-P. Beltoise, qui se classe dixième, et devance Taveri, officiel Kreidler.

A l'aube de la Saison 65, on sent la menace Honda se préciser. Le jeune irlandais Ralph Bryans, encore inconnu il y a deux ans, a accédé magnifiquement à la célébrité, et nul ne saurait contester ses qualités de pilote, au moment où débute la saison 65, qui s'annonce comme une des plus ouvertes.

En fait, avec trois victoires et deux places de second, Bryans enlève le championnat, devant Taveri, de nouveau chez Honda, et Anderson, l'ancien champion du monde. Honda enlève également le championnat par marques ; il faut signaler en fin de cette saison le passage de Anscheidt chez Suzuki, passage qui allait faire intervenir un facteur très important : le métier. Anscheidt en effet, c'est le pionnier des courses de 50 cc, beaucoup plus que Taveri qui, s'il est plus âgé, ne s'est pas borné exclusivement au pilotage des petites cylindres. Cette différence allait faire pencher la balance à nouveau en faveur de Suzuki, puisque Anscheidt remportait le championnat deux années consécutives, Honda réussissant à s'emparer du titre par marques en 66, mais abandonnant la compétition dans cette cylindrée pour la dernière saison (67). Cette dernière édition du championnat des 50 cc fut certainement la plus morne de toutes, aucune usine, si ce n'est Derbi (mais les moyens des espagnols sont assez limités), ne s'opposant à l'avance japonaise.

La nouvelle réglementation dont nous parlions en tête du présent article risque fort de complétement changer le cours de la compétition. Ne serait-ce que sur le plan technique, nous ne devons pas ignorer les progrès faits par les 50 cc depuis 6 ans.

En 1962, le Kreidler de compétition développait de 9 à 10 ch. Actuellement, la machine la plus puissante est la Suzuki, qui donne 18 ch ; mais le nouveau modèle de la marque japonaise, prévu pour la saison prochaine, fera 19,5 ch, toujours avec une boîte à 14 rapports. La puissance a donc doublé depuis 6 ans.

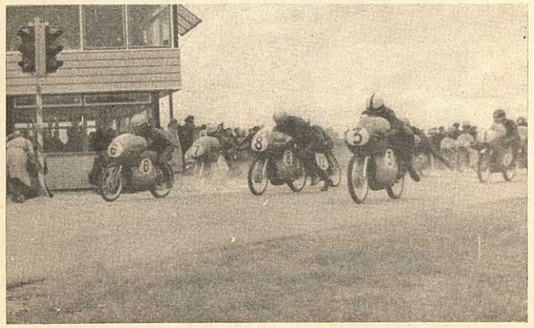
Pour un exemple sur le terrain, voyons l'évolution d'un record du tour, celui de la piste de Spa. Ce record fut battu tous les ans, sans cesse amélioré, ce qui prouve la régularité de la progression technique.

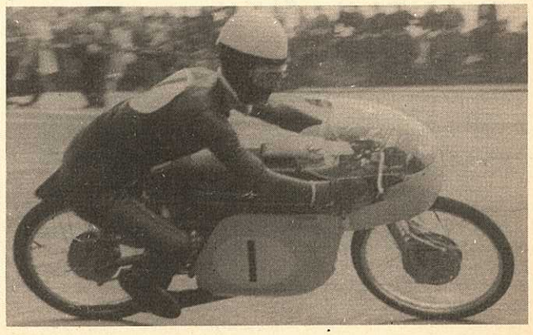
En 1962, il était de 138,235 km/h. Les années suivantes, il passe à 143,706 km/h ; 148,812 km/h ; 153,864 km/h et 161,04 cette année, Spa n'ayant pas été couru en 1966.

La progression est fulgurante ; pas moins de 4 km/h de différence par an, et presque 23 km/h de mieux sur 6 ans.

Que nous réservent les prochaines éditions de ce championnat, et que sera-t-il en 1970, c'est-à-dire lorsque sera pleinement appliqué le nouveau règlement ? Nul ne peut le prédire ; mais tout ce que nous pouvons espérer, c'est de ne pas voir un retour en arrière, une régression de la technique de pointe qu'est celle des 50 cc de compétition.

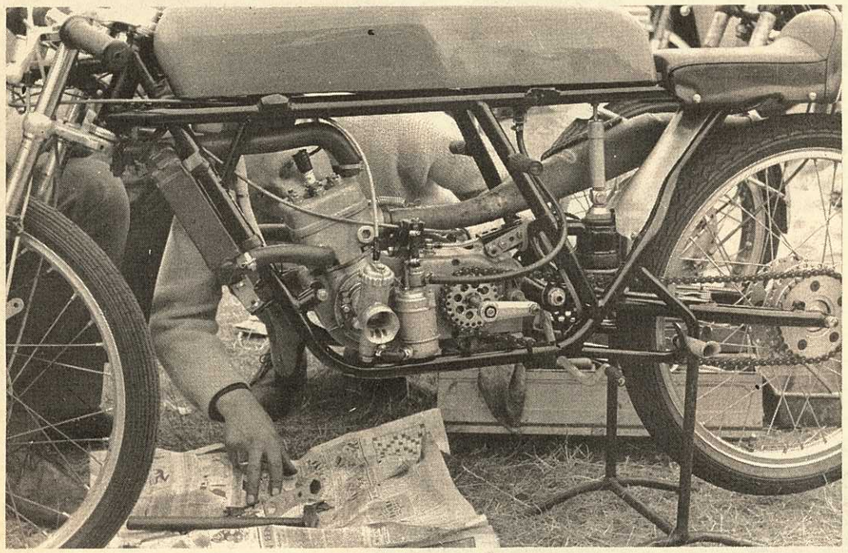
G.D.





EN HOLLANDE, LES " BRICOLEURS DE GÉNIE " S'EN DONNENT A CŒUR-JOIE ! . .

LES HOLLANDAIS SONT DES AMATEURS ENTHOUSIASTES DE COURSES DE VITESSE. CE QUI LES CONDUIT PARFOIS A DES REALISATIONS PERSONNELLES EXTREMEMENT INTERESSANTES, DONT NOUS VOUS PRESENTONS ICI TROIS EXEMPLES, PORTANT TOUS SUR DES 50 cc.



VAN DONGEN " SPÉCIAL "

CE 50 cc, réalisé par M. Van Dongen père (le fils est champion de Hollande, depuis plusieurs années, en 50 cc), est une merveille de technique et de finition.

Tout ici est entièrement fait main, du moteur à refroidissement liquide alimenté par distributeur rotatif (carburateur Bing de 25 mm de diamètre), au cadre extrêmement rigide en passant par la boîte à 7 rapports, la suspension arrière extrêmement originale, du type oléopneumatique, etc.

Notez encore le frein arrière actionné par patins (on en distingue l'articulation et le ressort de rappel sur le bras oscillant).

Avec un poids, carénage compris, de 42 kg et une puissance donnée pour 12 CV à 13 500 tr/mn, voilà une machine qui n'a guère à envier aux « usines », tout au moins de ces dernières années.

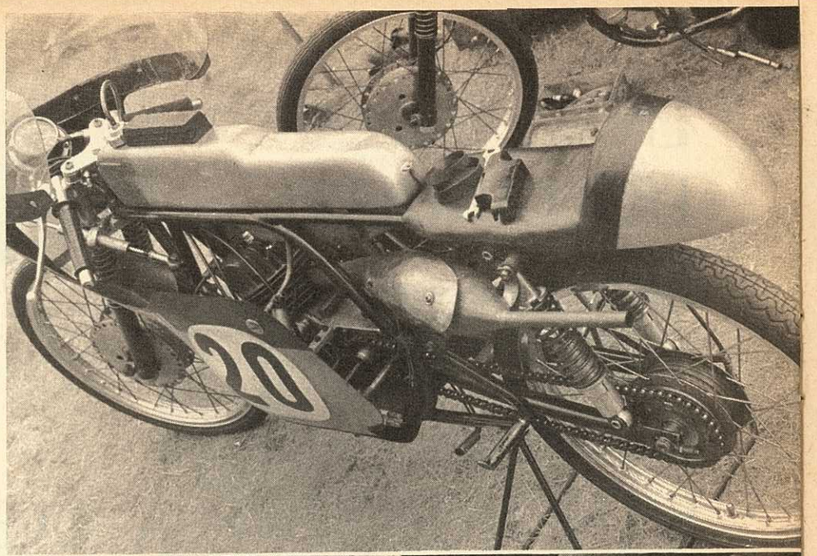
JAMATHI

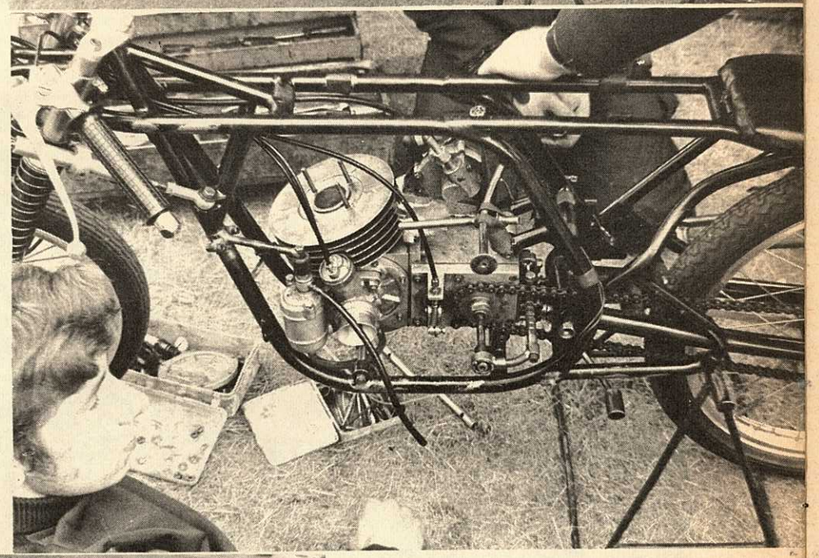
CETTE machine, de construction hollandaise, a beaucoup fait parler d'elle à cause de ses deux places consécutives de 6e, lors de ses seules apparitions aux G.P. de Hollande et de Belgique.

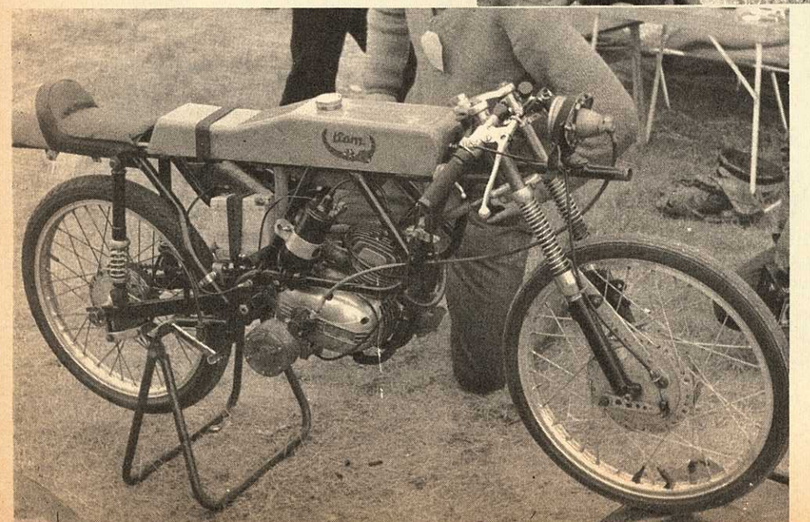
On voit ici le cadre en tube de forte section, largement inspiré du Featherbed. La forme torturée du tube arrière côté gauche permet de faire passer l'échappement (qui se fait par l'arrière du cylindre) au plus près de la selle, sans déformation du pot de détente.

Le moteur, qui existe en deux versions (refroidissement à air ou liquide), est alimenté par un disque distributeur rotatif (carburateur Amal de ∅25,4 mm. Boîte « maison » à 9 rapports.

Seuls les amortisseurs arrière, l'amortisseur hydraulique de direction et le réservoir proviennent d'une autre machine, en l'occurrence le 50 Suzuki « usine » modèle 1964.



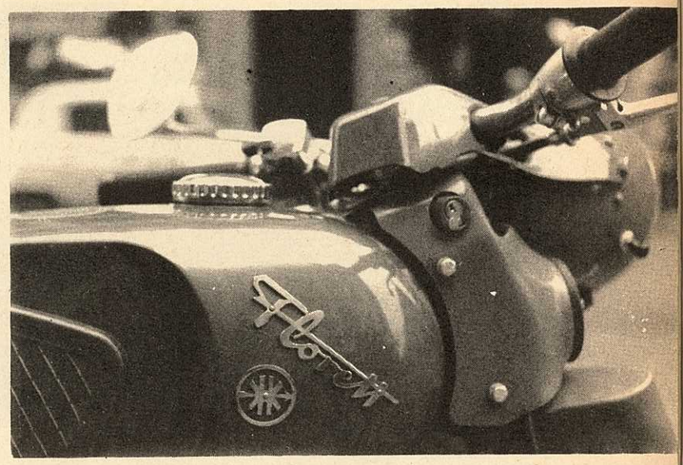




ITOM

A partir du nouvel Itom' MK 8 « Sport » à boîte 5 vitesses, donné pour 6 CV à 10 000 tr/mn, des mécaniciens hollandais ont sorti ce très joli petit « racer », qu'ils ont pourvu d'une alimentation par distributeur rotatif (carburateur Bing ∅25 mm), avec échappement sur l'arrière. Notez la partie cycle très personnelle, l'emplacement du rupteur et la taille de la « maxi-bobine ».

GRAND TOURISME ET COMPÉTITION : LE NOUVEAU *KREIDLER R. S.*



On voit, dans le titre, l'antivol de direction ; sur le phare le bouton inverseur veilleuse-code ou phare-code ; la mollette de réglage de tension du frein avant.

KREIDLER EST UNE MARQUE QUI N'A PLUS BESOIN D'ETRE PRESENTEE DANS CES COLONNES, TANT SA RENOMMEE EST PRESENTE DANS L'ESPRIT DE CHAQUE AMATEUR DE DEUX ROUES.

NOUS RAPPELLERONS TOUTEFOIS QUE CETTE RENOMMEE FUT FONDEE, A L'ORIGINE, SUR LES SUCCES EN COMPETITION INTERNATIONALE DE LA MARQUE ALLEMANDE (ON SE SOUVIENT DES LUTTES FAROUCHES D'ANSCHEIDT CONTRE LES TOMOS, PUIS LES SUZUKI ET LES HONDA).

L'ECOLE DE LA COMPETITION A TOUJOURS SERVI, CHEZ KREIDLER, A PRESENTER AU PUBLIC NON PAS DES « SIMILI-RACERS » AUX PERFORMANCES LIMITEES, COMME CE FUT TROP SOUVENT LE CAS CHEZ LA CONCURRENCE, MAIS DES MACHINES DE TOURISME LARGEMENT DIMENSIONNEES, D'UNE APPARENCE SOIGNEE, TRES « TRANQUILLE »... MAIS CACHANT DES PERFORMANCES REMARQUABLES. C'EST LA A NOTRE AVIS LA BONNE MANIERE D'UTILISER LA PUBLICITE AMENEE PAR LES SUCCES EN COMPETITION. NE PAS EN TIRER DU « TAPE A L'ŒIL », MAIS METTRE L'EXPERIENCE TECHNIQUE ACQUISE SUR LES PISTES A LA PORTEE DE CHACUN.

C'EST CETTE POLITIQUE QUI A PERMIS A KREIDLER DE RESTER TOUJOURS, SUR LE PLAN DE LA PUISSANCE, A L'AVANT-GARDE DE LA PRODUCTION DES CYCLOMOTEURS, PUIS DES VELOMOTEURS, DE 50 cc.

C'est en 1961 que la marque allemande fit son apparition sur le marché français, avec le Florett S 4. Notre essayeur de l'époque, J.-P. Beltoise, n'hésitait pas à écrire que ce 4,2 CV de 4 vitesses à sélecteur au pied, traité vraiment comme une moto, « venait se classer au premier rang, et de loin, de tous les véhicules de cette catégorie essayés jusqu'ici ».

Certes, le 50 cc a, depuis cette époque, énormément progressé. Les japonais, les italiens et les espagnols se sont lancés eux aussi à l'« escalade à la puissance ».

Que fit Kreidler pendant ce temps ? Ne s'endormant pas sur son avance technique, la marque allemande porta la puissance à 5,2 ch, tandis que la partie cycle restait inchangée, sur son S. 4, jusqu'à fin 1965. Mais la mode, de plus en plus, était au 50 cc « Sport » et si, sur le plan des performances, le S. 4 restait dans le peloton de tête (89 km/h avec le 4,2 ch de série), il fallait reconnaître que, côté esthétique il ne pouvait soutenir la comparaison avec la production italienne ou même japonaise.

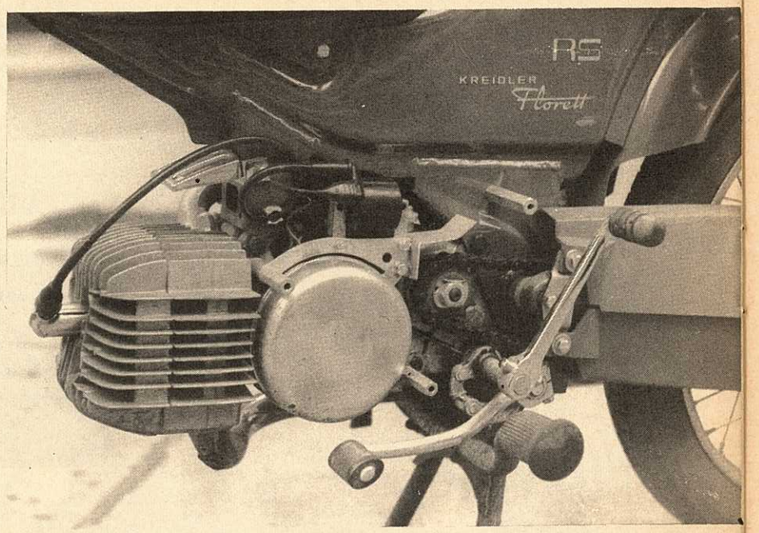
Ainsi naquit, fin 1965, le « Super 5 ». Il faut dire que le changement de ligne était timide. Toutefois, l'adoption du réservoir en selle lui donnait une allure, sinon sport, du moins plus « habillée », plus « moto ». Parallèlement, une boite 5 vitesses permettait de mieux utiliser la courbe de puissance plus pointue du moteur 5,2 ch. Quant au refroidissement, il restait, comme sur les premiers modèles, assuré par une turbine.

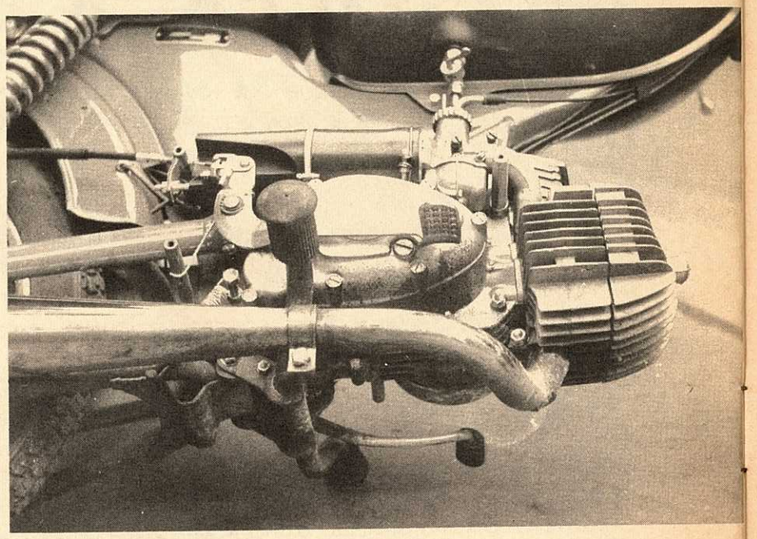
Le Florett 5 vitesses se vit une dernière fois modifié lorsque, début 1966, la fourche Earles fut remplacée par une fourche télescopique et le vaste garde-boue avant par un modèle plus enveloppant — et plus esthétique. Travaillant sur les bases de ce modèle bien éprouvé et apprécié tant par les touristes — à cause du grand confort — que par les sportifs (voir les résultats de Kreidler dans les compétitions en France), la marque allemande présente maintenant le Florett R-S.

Le Florett R-S :

Nous ne possédons que très peu de données techniques sur cette machine tout nouvellement importée en France et qui ne sera d'ailleurs pas disponible au public avant la deuxième quinzaine de janvier. Mais point besoin de chiffres pour remarquer, du premier coup d'œil, les différences par rapport à l'ancien modèle.

Tout d'abord, l'émaillage rouge « italien » pour la majeure partie de la machine, seul le réservoir gardant la teinte gris-vert chère à la marque. On remarque ensuite, simultanément, le nouveau frein avant, d'un plus grand





Les vues du moteur R-S permettent de voir à quel point l'ailettage du cylindre et de la culasse est important, les ailettes étant reliées par des barrettes anti-vibratoires. On voit (au-dessus) le système à chaînette très curieux de commande du sélecteur et la fixation très sérieuse du moteur sur le cadre. Au-dessous : bloc-moteur important, largement dimensionné. Notez la pipe d'admission assez longue et coudée du carburateur Bing de ∅ 18 mm, le vaste filtre qui reçoit l'air par un vide dans la coque sous la selle. Comme sur le S4, la pédale de frein arrière (commandé par câble) est articulée sur l'axe du bras oscillant. Ici, un stop est monté d'origine.

diamètre et, surtout, le moteur. Tout au moins la partie qui émerge des carénages latéraux, à savoir une culasse et un cylindre — horizontaux — « hénormes », très largement ailettés, propres à faire penser, même à l'observateur averti, qu'il se trouve face à un 125 cc.

Le refroidissement par turbine, utilisé chez Kreidler jusqu'alors, a disparu. A cela une explication très simple : le nouveau modèle, bien que d'architecture toujours très « touriste », a été prévu et pensé en vu d'une utilisation sportive, incompatible avec l'emploi d'une turbine de refroidissement (absorption de puissance, inertie et contraintes apportées par les régimes élevés).

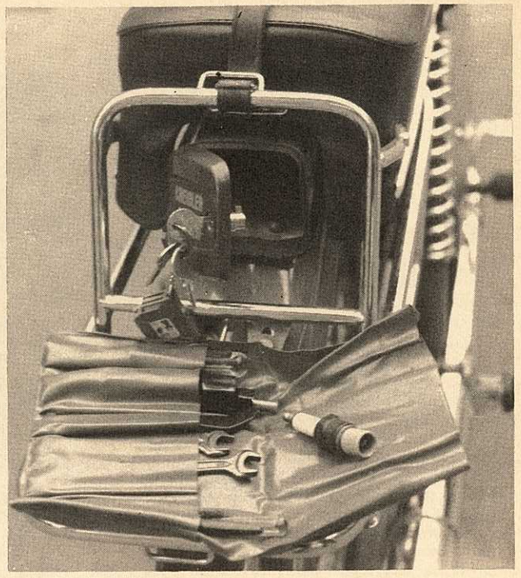
Le problème du refroidissement — lié à un accroissement de puissance de série et à la perspective d'une modification, par kit d'usine, portant la puissance à plus de 10 ch (!) — a donc été résolu en utilisant un ensemble cylindre-culasse, « surdimensionné », enfermé dans le tunnel formé par les carter latéraux.

Autres modifications apparentes : des amortisseurs AR à ressorts chromés extérieurs, le nouvel échappement et une fixation différente du phare, permettant de l'ôter facilement lors d'une épreuve sportive. Le garde-boue avant est un peu plus enveloppant, tandis que la fourche télescopique reste la même. On se demande quand, chez Kreidler, se fera jour la décision de monter une fourche télé normale, permettant d'utiliser sans bricolages inesthétiques un guidon sport à bracelets — puisqu'aussi bien ce R-S a été pensé en vue d'une utilisation sportive.

Pour le reste, nous retrouvons le même cadre en tôle d'acier emboutie, la même ligne générale et la même finition. L'ensemble a tout de même, grâce aux nouveaux coloris adoptés, à l'allure du moteur et à quelques chromes supplémentaires, une allure un peu plus « dans le vent » que celle de l'ancien 5 vitesses.

Quelques chiffres :

Avant de vous confier les premières impressions de conduite que m'ont laissé quelques kilomètres parcourus dans Paris, il sera utile d'étudier quelques chiffres comparatifs sous forme de tableau.



Trousse à outils très complète, rarement rencontrée sur un 50 cc, logée dans un coffre fermant à clef, sous la selle.

	Florett	Florett R-S
Longueur hors tout :	1 905 mm	1 910 mm
Largeur au guidon :	555 mm	540 mm
Hauteur de selle :	780 mm	780 mm
Poids :	79 kg	80 kg
Contenance réservoir :	12,5 litres dont 2 de réserve	
Freins :	∅ 116 × 20 mm AV et AR	∅ 116 × 20 mm AR ∅ 150 × 20 mm AV
Cylindrée :	alésage 40 mm course 39,5 mm 49 cc	alésage 40 mm course 39,7 mm 49,9 cc
Puissance :	5,3 CV à 7 500 tr/mn	6 CV à 6,5 CV entre 8 000 et 9 000 t/mn
Transmission :	— primaire par engrenages de rapport 3,67 à 1 — secondaire par chaîne enclose sous carter étanche de rapport 2,69 à 1 — embrayage multidisques travaillant dans l'huile — boite 5 vitesses de rapports : 1re : 31,5 % 2e : 54,3 % 3e : 73,0 % 4e : 87,0 % 5e : 100 %	

Ce petit tableau permet quelques remarques : tout d'abord, les dimensions et poids sont restés sensiblement identiques, le réservoir étant le même. Notez le frein avant de ∅ 150 mm en place de l'ancien frein de ∅ 120 mm et, côté moteur, la seule chose que nous sachions : la course très légèrement augmentée.

Une remarque en ce qui concerne la puissance du R-S. Sa puissance exacte n'a pas été communiquée officiellement, mais serait, selon l'importateur, de 6,5 ch à un régime que nous ignorons. Nous nous sommes servis, pour avancer les chiffres du tableau ci-dessus, d'une courbe de puissance publiée par notre confrère « Das Motorrad ».

Expliquons-nous : en Allemagne, une législation, ou tarif d'assurances, fait que Kreidler se refuse à annoncer plus de 5,3 ch pour son nouveau R-S.

Aussi Das Motorrad publie-t-il, à l'occasion de la présentation de cette machine, une courbe de puissance qui croît très régulièrement jusqu'au régime de 7 500 tr/mn, auquel correspond une puissance de 5,3 ch.

Puis cette courbe, curieusement, devient rigoureusement plate, la puissance de 5,3 ch étant maintenue jusqu'à 9 000 tr/mn... C'est de cette courbe « tronquée » pour les besoins de la législation allemande que nous avons extrapolé les chiffres annoncés.

Quelques kilomètres :

Nous avons pu, grâce à l'obligeance de l'importateur, disposer quelques jours du nouveau Kreidler R-S, et parcourir ainsi quelques kilomètres dans Paris.

L'impression majeure qui se dégage de cette prise de contact est que l'on ne se trouve pas sur un 50 cc, mais sur une cylindrée largement supérieure. Plusieurs choses contribuent à cette impression : l'allure générale assez étoffée, la position des commandes, le brio du moteur, mais surtout, ce qui séduit, c'est l'exceptionnel confort offert par ce Florett, confort absolument inhabituel sur une « tasse à café ». La selle large et souple, l'excellent accord des suspensions, leur souplesse et leur amortissement, y contribuent pour une grande part, mais aussi le remarquable silence de fonctionnement du moteur et son absence totale de vibrations, qui constituent une importante partie de l'élément confort.

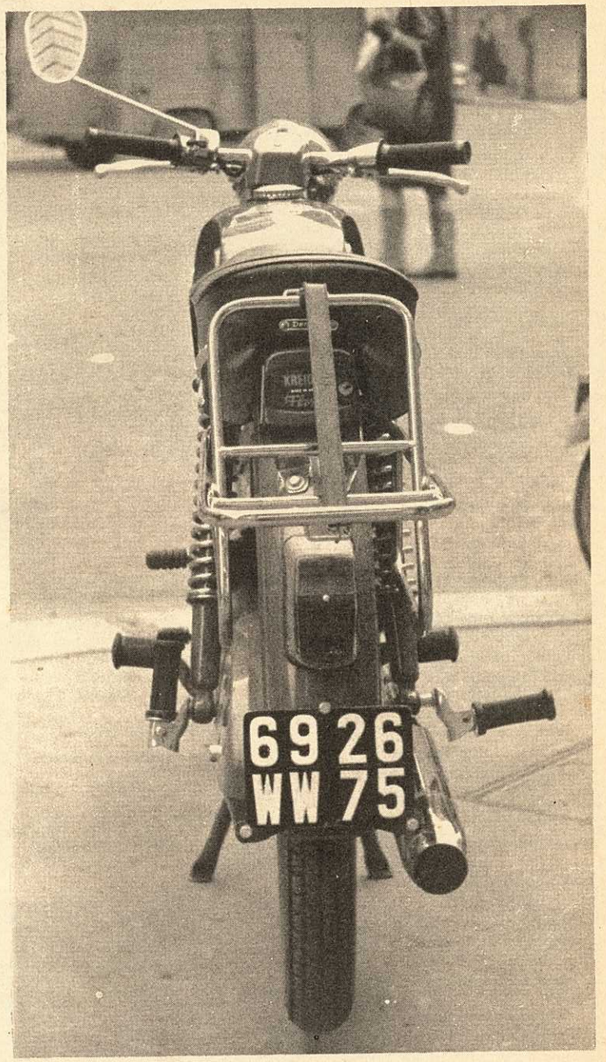
La mise en marche du R-S, en dépit de sa haute puissance spécifique, ne pose aucun problème. Essence ouverte, starter à froid, une pression légère sur le kick (d'une douceur remarquable, pouvant être actionné sans effort à la main !), le moteur démarre toujours à la première ou à la seconde sollicitation.

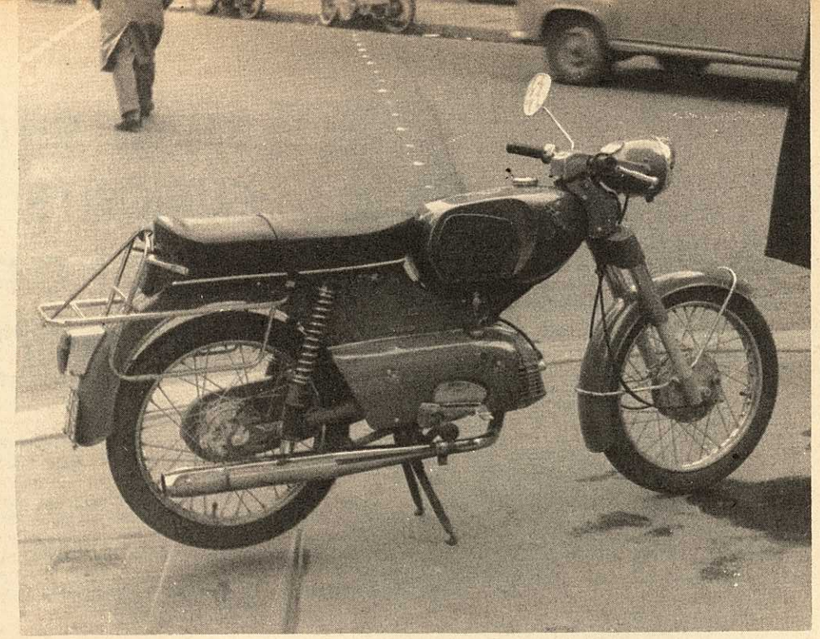
Le son d'échappement est très feutré et n'atteint jamais, même dans les hauts régimes, un niveau sonore excessif. Ce moteur tourne d'ailleurs remarquablement, à tous les régimes, comme une petite turbine. Aucun à-coup dans les bas régimes, aucune vibration « en haut », un bruit feutré qui monte régulièrement vers les aigus, en même temps que vient la puissance. A noter d'ailleurs, et ce n'est pas surprenant, que, si le moteur tourne très bien « en bas », il est néanmoins assez « pointu », et demande à être sollicité pour donner toute sa mesure — sollicitation à laquelle il se prête d'ailleurs bien volontiers, et avec l'agrément mentionné plus haut.

Le freinage ne dépare en rien les qualité du moteur et de la partie cycle. Le frein avant notamment est très agréable, doux, progressif et puissant.

En fait, l'agrément de ce 50 cc, c'est qu'il ne ressemble pas à un 50 cc classique, mais beaucoup plus, par l'agrément de conduite procuré et par la finition, à une moto de cylindrée supérieure. Les commandes sont bien à leur place, l'accessibilité mécanique semble bonne, les suspensions ne sont pas, il s'en faut, des « pompes à vélo », le freinage est remarquable, la contenance du réservoir (12,5 l) permet une grande autonomie, la possibilité de transporter un passager n'est pas une utopie, un antivol de direction est monté de série, etc.

L'éclairage est commandé par un dispositif qui, si l'on doit lui préférer une commande « tout au guidon », n'en est pas moins assez commode. Au guidon, position : 0-veilleuse-code ou, par inverseur sur le phare, 0-phare-code. Cette solution permet, en ville, et alors que l'on roule en veilleuse, d'envoyer un appel de code sans toucher au phare et de même, sur route, d'avoir au guidon les deux positions phare-code. L'avertisseur, logé dans le capotage de haut de fourche, sous le phare, est peu audible. Exprimons à ce sujet un regret : que sur une machine aussi bien pensée, on ne trouve pas l'accessoire très agréable qu'est une batterie.





En dehors de la couleur, les différences les plus visibles avec l'ancien Florett sont, bien sûr, le moteur, mais aussi le frein avant plus gros, une fixation différente du phare, un échappement plus volumineux et des amortisseurs arrière à ressort apparent.

Le poids élevé de 80 kg ne souffrirait guère de cette légère surcharge, alors que l'agrément de conduite, de nuit, augmenterait dans de notables proportions.

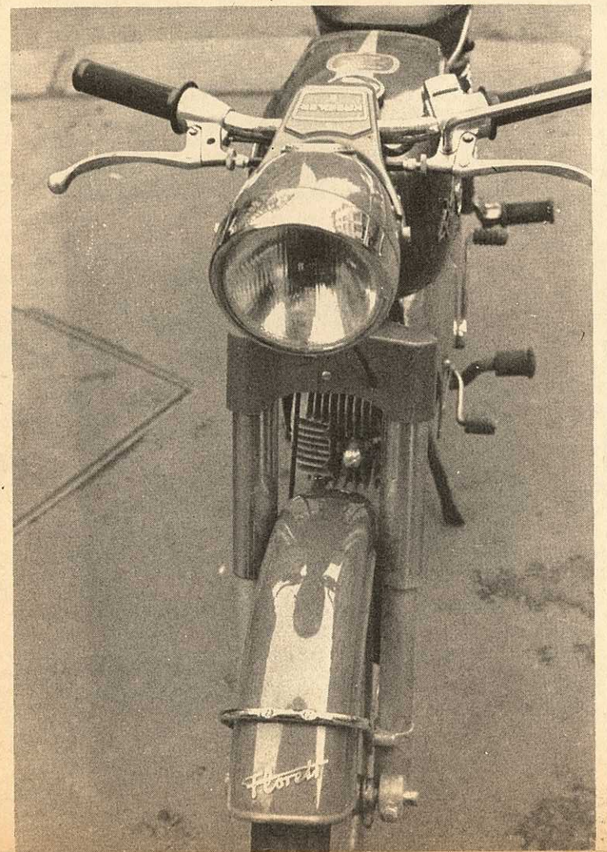
Enfin, je terminerai cette présentation par la seule critique sérieuse qui puisse être adressée à ce Kreidler : la trop longue course et l'imprécision du sélecteur. Ce problème devrait être résolu facilement — et rapidement, à l'usine. En effet, ce qui peut être considéré comme un détail — et c'en est un — s'avère en fait, à la conduite, extrêmement gênant (fatigue du pied gauche et attention exagérée portée à une manœuvre qui doit être instinctive) — et dangeureux pour le moteur, du fait des points morts qui séparent chaque rapport du suivant, et engendrent, en cas de manœuvre maladroite, de néfastes surrégimes.

Ne terminons pas sans mentionner, au rang des « accessoires », le porte-bagages très pratique, fourni contre un supplément inférieur à 45 F, la trousse à outils très complète logée dans un coffre fermant à clef — la même que pour le verrouillage de direction — sous la selle, les mollettes de réglage de tension des câbles au guidon, le carter de chaîne secondaire étanche et la propreté remarquable de l'ensemble, la précision (sinon la justesse) du compteur, par ailleur éclairé en veilleuse, phare ou code, le stop d'origine, le large rétroviseur très « lisible », la robuste et stable béquille...

Une grosse moto de 50 cc :

Le Kreidler, Florett R-S est le 50 cc le plus achevé, le mieux conçu que j'aie jamais eu l'occasion de conduire. Remarquable par ses qualités urbaines ou routières — utilitaires en somme — il est également promis à un bel avenir sur les pistes, destination pour laquelle il a été particulièrement étudié, grâce au kit d'usine. Nous reviendrons, au printemps, sur ce nouveau Kreidler, cette fois avec des chronos, et un essai routier, mais en attendant... quel beau cadeau de Nouvel An !

G.M.



BEAU SUCCÈS DE CURIOSITÉ POUR LE micron VELOSOLEX !..

PAS de doute : le nouveau modèle Velosolex attire tous les regards. Il faut dire que ce « Micron » est d'allure très originale en ce qui concerne sa partie cycle et qu'il est de plus mis en valeur par des couleurs très vives. Malheureusement nous ne possédons actuellement aucune donnée technique pour pouvoir vous présenter plus complètement ce Velosolex vraiment révolutionnaire.

EN TOUTE FRANCHISE

(Suite de la page 220)

Marseille à 3 heures du matin, arrivée à Longuyon à minuit.)

Ma machine avait alors 16.000 km environ (il s'agit bien sûr d'une AV 88).

En août 1967, parti de Marseille à minuit, je suis arrivé à Longuyon à 9 heures du soir, ceci avec la même Mobylette qui approchait les 28.000 km, donc tirait moins bien que l'année précédente.

Ces deux randonnées ont été effectuées sans aucun incident mécanique ; la dernière d'une seule traite (seuls arrêts : essence); repas : un paquet de gaufrettes mangées en roulant.

Ceci pour vous montrer que le grand tourisme en cyclo, et plus particulièrement en mobylette, est tout à fait possible, et pour vanter la solidité de ces petites Mobylettes (je n'ai pas d'actions, contrairement à ce que l'on pourrait croire), qui n'ont jamais tiré au flanc sur la route (nous non plus d'ailleurs).

Un seul reproche : il est assez fatiguant de rouler de nuit durant 6 heures consécutives avec un phare qui n'éclaire qu'à quelques mètres.

Une âme incrédule et quelque peu subtile pourrait en lisant ces quelques lignes douter de leur authenticité et me répondre que tout est possible... venant de Marseille. Mais il est vrai que Saint Thomas n'était pas motocycliste (et pour cause !).

M. MARCHAL Robert
54-Vandœuvre.

ROYAL - NORD

LECTEUR de votre revue très intéressante que je lis très régulièrement, je suis étonné de la charge à laquelle se livre Rousseau Christian, de Tournai (Belgique) envers la marque Belge Royal-Nord à laquelle je ne suis nullement inféodé et qui est à ma connaissance, le seul vélomoteur qui donne beaucoup de satisfactions pour un prix raisonnable !...

En effet, avant d'acheter j'ai passé en revue et étudié ce qui se trouvait sur le marché tant pour le prix que pour le service promis, c'est ainsi que le 2 mai 1967 mon choix s'est porté sur le « Vélomoteur Royal-Nord » neuf qui est devenu ma propriété et qui, depuis, n'a fait que m'apporter des satisfactions.

Très belle présentation, 4 vitesses, très bonne suspension, freinage très efficace, roues très solides ; contrairement à la déclaration de M. Rousseau, la tenue de route est sans reproche tant sur pavés que sur macadam ; il est certain que les roues sont faites pour un usage normal, mais pas pour escalader des escaliers ou des trottoirs, le freinage est excellent et donne entièrement satisfaction. Les vitesses ne sautent nullement, les câbles sont très résistant et je suis arrivé à 12.000 km (ils sont toujours d'origine).

En ce qui concerne le moteur, je n'en connais d'aucune autre marque qui soit plus résistant que mon Royal-Nord ; aucune apparence d'usure actuellement ; ce moteur permet de tenir des moyennes élevées sur longs parcours sans atteindre une température élevée (Liège-Blankenberghe), 250 km effectués en 4 h. 20 minutes par une chaleur suffocante, moyenne 60 km/h.

L'embrayage très progressif est résistant et ne donne lieu à aucune critique, la seule chose que j'ai faite est de remplacer le carburateur Encarwi livré avec la machine par un carburateur Dell'Orto de 18 ainsi que la pipe de 18 qui me procure d'aussi bonnes mises en marche qu'au début.

J'ai changé aussi ma couronne arrière de 34 dents pour une de 32 dents et de cette manière j'obtiens les performances suivantes :

1re : 45 km/h.
2e : 66 km/h.
3e : 85 km/h.
4e : 95 km/h

bien entendu en position couché.

Ma consommation est de 3 litres en ville et 2 litres sur route. Les côtes à 15 % sont avalées sans que le moteur donne des signes de fatigue.

Il est bien entendu que toutes ces satisfactions proviennent d'un très bon rodage (ce qui est essentiel !).

Voilà les constatations faites par un usager de 17 ans, désireux de rétablir la vérité au sujet de la marque Royal-Nord qui donne après vente un service impeccable et peu onéreux !

Guy BRIEN
Crivegnée (Belgique)

SUZUKI 80 cc

FIDELE lecteur de vos revues, je suis actuellement immobilisé à la suite d'un accident provoqué par un chauffard. Je profite donc de ce « repos forcé » pour vous parler, dans le cadre de votre rubrique « En toute Franchise », de ce qui était ma machine : un Suzuki 80 Sport, acheté neuf en février 67 et totalisant 5.000 km le 1er septembre, jour de l'accident.

PARTIE CYCLE :

Présentation très agréable, d'un fini irréprochable. Couleur noire et chrome avec garde-boue avant gris métallisé. Sur les côtés, 2 coffres plastique blancs : dans l'un se trouve une trousse à outils de très bonne qualité. Réservoir de 7 l aux flancs chromés. Pot situé à mi-hauteur avec grille de protection (le tout chromé). Chaîne sous carter étanche. Le cadre formant garde-boue arrière est en tôle emboutie robuste et rigide. A l'arrière, porte-bagages chromé. Suspensions

à ressorts apparents : AV télescopique et AR bras oscillant ; très molles, elles offrent un confort inusité. Selle biplace large et très confortable. Commandes bien placées et solides, sélecteur à gauche. Détail agréable : molettes à crans sur les cames permettant un réglage manuel et instantané des freins. Moyeux de 130 mm, pneus de 2,50-17. Béquille et pied latéral, antivol et contact 3 positions. Poids total : 70 kg.

ECLAIRAGE :

Phare et code de 15 watts, veilleuse, très bon éclairage du compteur. La batterie alimente le voyant de point-mort, le klaxon, les clignotants et le feu stop. J'ai ajouté un interrupteur pouvant la brancher sur le phare.

MOTEUR :

C'est un 79 cc équipé d'un carbu de 17 caché dans un boîtier métallique. Il développe 7,3 cv à 7.000 tr/mn. Je l'ai parfaitement rodé et n'ai connu aucun ennui.

J'ai parcouru 2 fois 110 km dans la même journée à 71 km/h de moyenne, sans même avoir à nettoyer la bougie. L'embrayage est souple, les vitesses passent facilement et sans bruit.

PERFORMANCES

(légèrement couché) :
1re : 31 km/h.
2e : 56 km/h.
3e : 78 km/h.
4e : 99 km/h.

AVANTAGES

DU SUZUKI 80 - K 11 :
1. Démarrages et nervosité excellents.
2. Freinage doux et très efficace.
3. Points de réglage commodes, propreté du moteur.
4. Très grand confort et stabilité de fonctionnement.
5. Faible consommation : 2 à 3,5 l/100 km.

INCONVENIENTS :

1. Les 2 rétros vibrent au-dessus de 60 km/h.
2. Suspension arrière trop molle : la machine colle à la route à grande vitesse, mais tend à chasser dans les virages serrés. Cet inconvénient est éliminé en duo.
3. Béquille trop basse, accrochant dans les virages (mais on peut l'enlever puisqu'il reste le pied latéral).

En conclusion, j'ai été vraiment conquis par cette machine qui n'a pu que me confirmer la supériorité de la technique japonaise. J'avais déjà possédé une Peugeot Sport (qui est pourtant un bon vélomoteur), et une Suzuki 50 cc. Dès que possible (je suis alité depuis 3 mois et j'en ai encore pour 5), j'achèterai une Suzuki 118 cc B 100 P ou une Yamaha 100 Twin-Jet.

En toute franchise, je dis bravo à la technique japonaise et à Suzuki en particulier.

P.S. — Bravo aussi à M. Gérard Darville qui monte à 120 avec son 50 cc Corsarino, freine en 20 mètres à 100 km/h et prend « Scooter et Cyclomoto » pour un journal comique.

Alain ROSSET

64-Bayonne

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 imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir au plus tard le 20 pour parution le mois prochain. (Minimum 2 lignes).

ACHATS

Part. cherche 49 cc immat. préfér. Moby D 98. KERUSEL, 31, av. Léon-Marchand, 94 - THIAIS.

VENTES

Cyclo HONDA à péd. Nf, 0 km. Soldé petit prix. Crédit total. CAVERT à DUN (23).

Vélom C 52 9 600 km, ét. neuf, 850 F. PASTOR. Capdenac - 12.

OFFRES D'EMPLOI

IMPORTATEUR

Rech. MAGASINIER MOTOS connaissant l'Anglais et Gestion Magasin

Ecr. av. réf. n° 3.966 - PUBLIPRESS 31, Bd Bonne-Nouvelle, Paris qui transmettra

SCOOTER ET CYCLOMOTO

ABONNEMENTS
France (un an) ..... 12 F
Etranger (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 (2e) — Tél. GUT. 73-34.

Imprimé en France par Imprimerie Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e)
N° 184 — Le Directeur de la Publication : C. LACOME - Dépôt légal 4e trimestre N°s 202 et 203

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.

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.

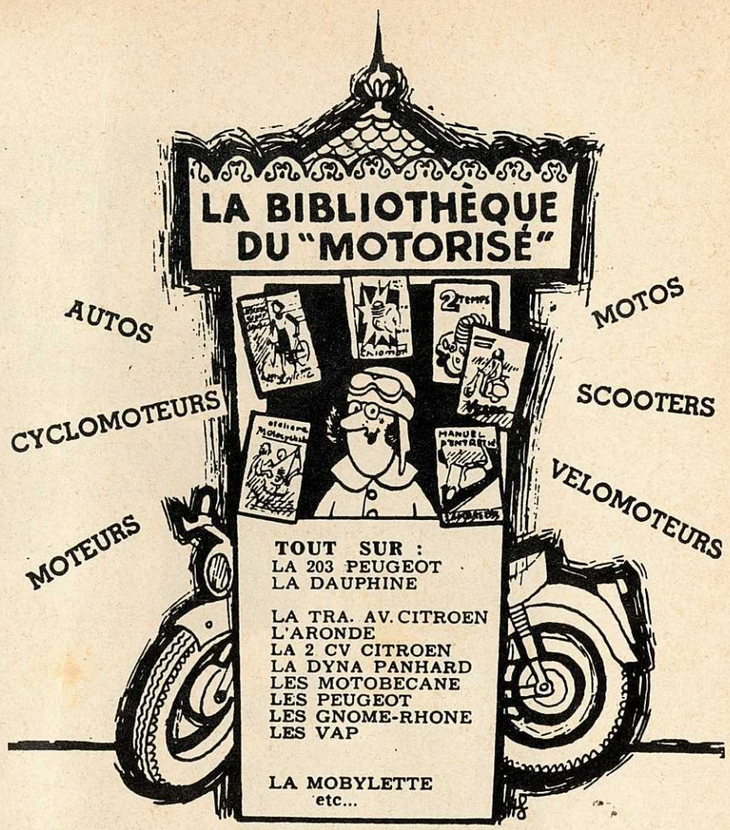
PEUGEOT P. 55, 56, 155, 156 et 176
Prix : 5,50 F. Par poste : 6,90 F.

GNOME-RHONE
Type R 1, R 2, R 3, R 4, R 4C
Prix : 5,35 F. Par poste : 6,85 F.

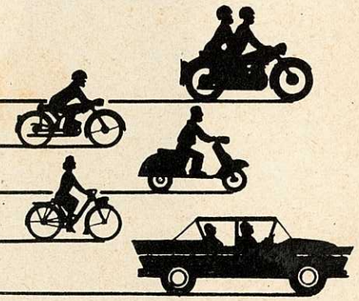
VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 5,20 F. Par poste : 6,60 F.

CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE
0,60 F. Franco : 1,35 F.

TABLEAUX MURAUX
Planches murales 60 × 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.



Franco sur demande : Catalogue complet de tous nos ouvrages



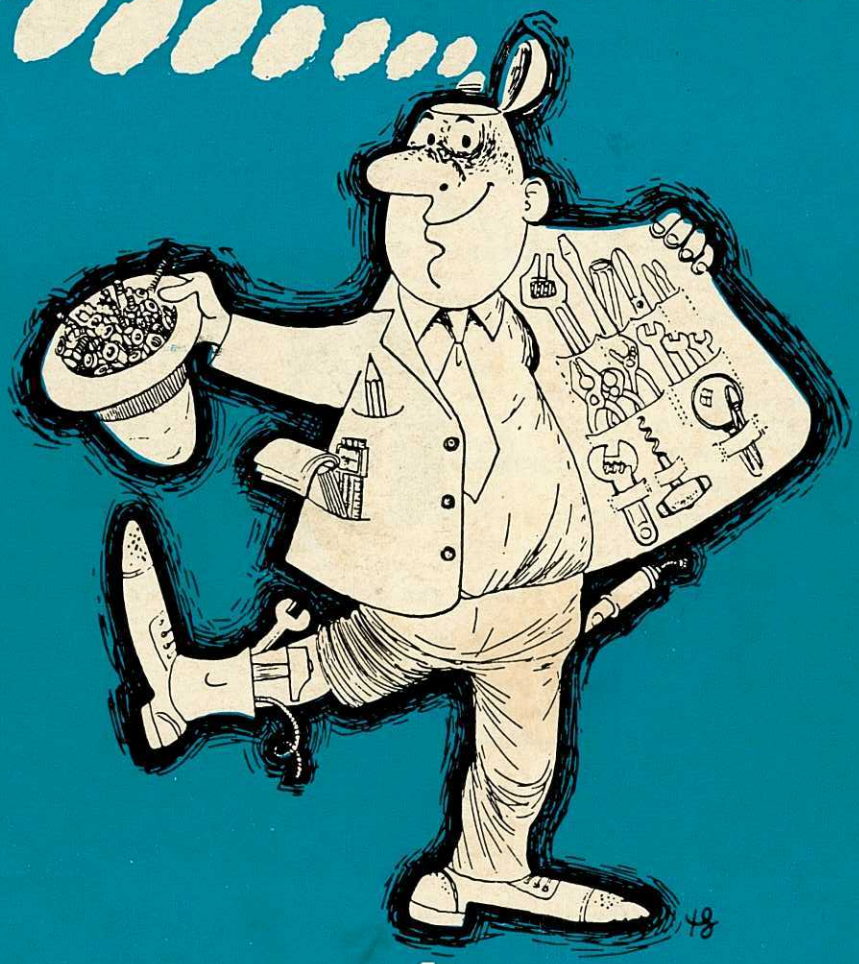
Pas d'envoi contre remboursement. Envoi contre mandat, ou mieux : versement (ou virement) compte postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

EDITIONS MOTO-REVUE

12, rue de Cléry, Paris-2e

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

CONSEILS



& astuces

POUR VOTRE DEUX ROUES MOTORISÉ

PRIX : à nos bureaux 3 F
par poste 3,95 F