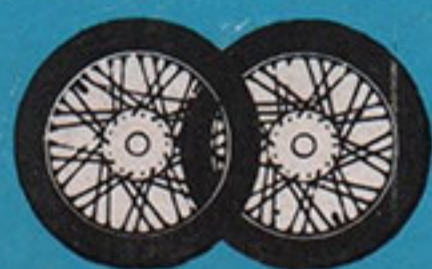


la revue internationale pour tous les motocyclistes

MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO



BANC D'ESSAI :

Harley-Davidson

« Electra Glide » 1200

Norton-Dunstall

« Dominator » 750

Lambretta « J 50 »

La Sunbeam 350



La 500 Weslake de course



La Linto 500 à coeur ouvert



3 cylindres et 750 cc pour les B.S.A. et Triumph



Maigre bilan des Records du monde 1968

numéro 3

avril 1969

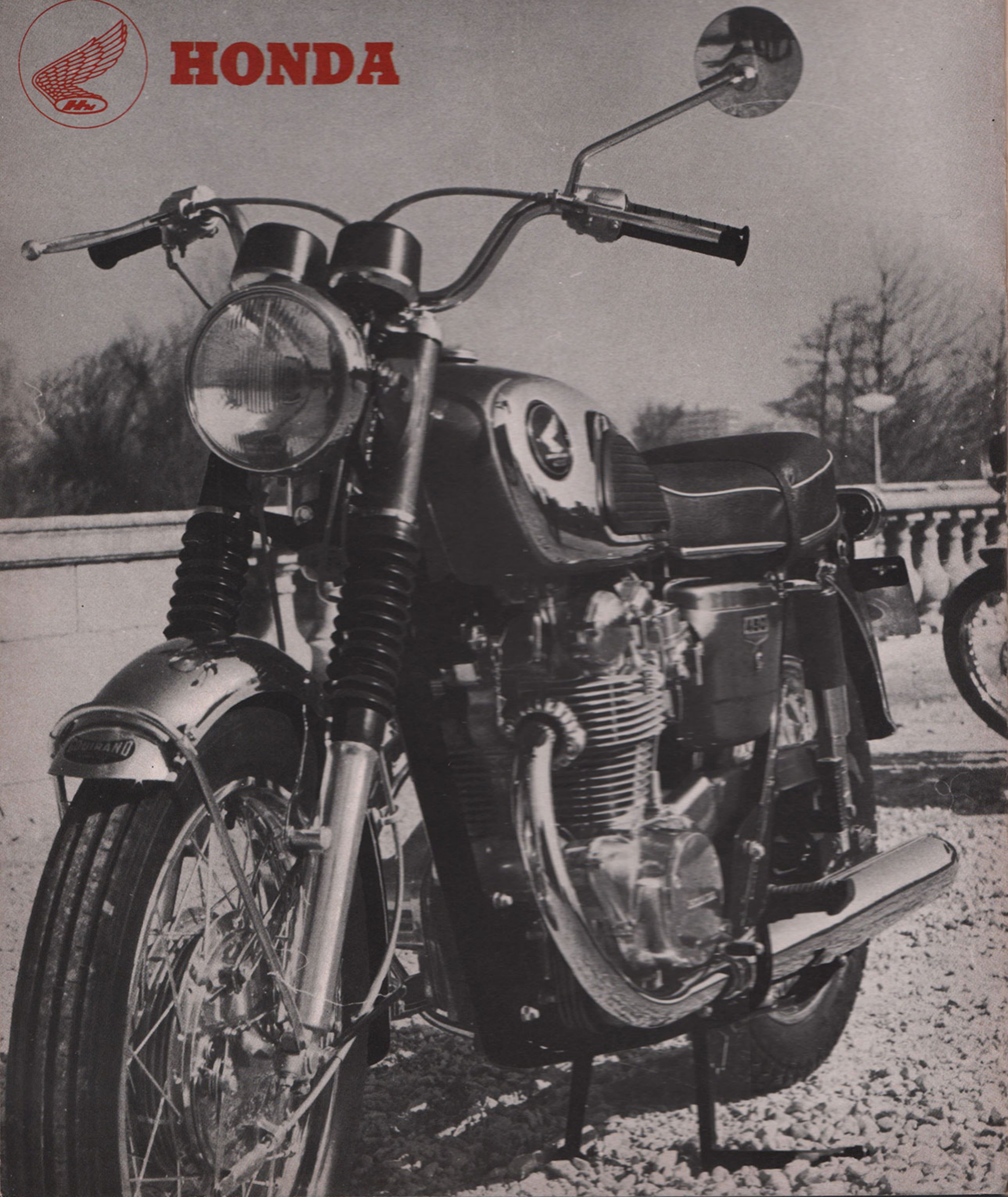
année 1

5,- F.





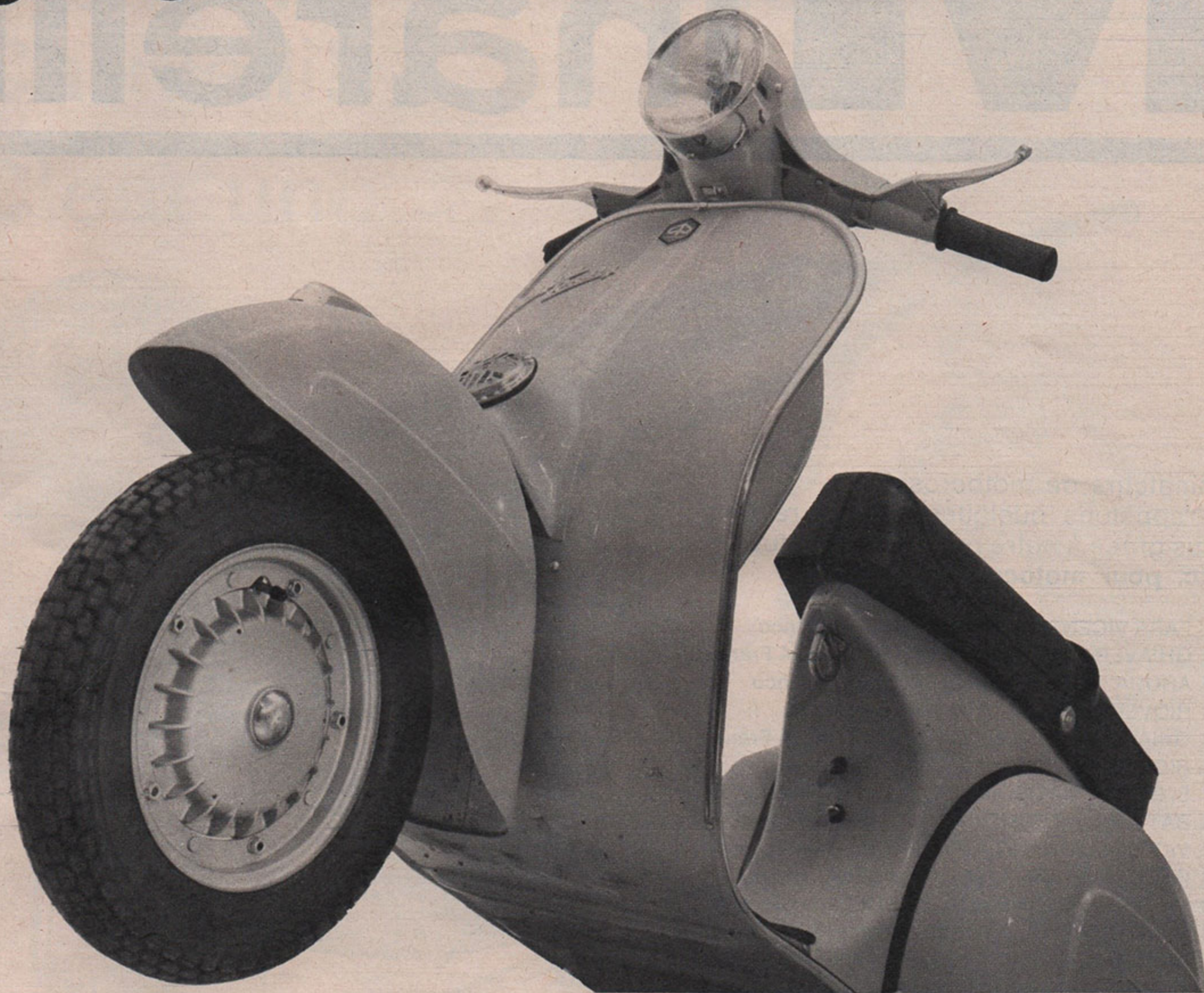
HONDA



ENCORE PLUS DE KILOMETRES



AVEC LA NOUVELLE VESPA 180 RALLY



La nouvelle Vespa 180 Rally est née pour vivre longtemps, pour parcourir encore plus de kilomètres qu'auparavant. Une nouvelle Vespa aux démarrages foudroyants et aux grandes réserves d'énergie pour maintenir une moyenne élevée sur longs parcours. Venez l'essayer et vous serez conquis par le grand nombre de kilomètres qui défileront sous ses puissantes roues. Donnez-lui des kilomètres, encore des kilomètres, toujours des kilomètres. Deux personnes y sont à l'aise sur la grande selle expressément étudiée pour les longs parcours. Son grand phare perce la nuit et sa finition est superbe... et elle a bien d'autres qualités. En route... hé! attendez-moi, je viens aussi!

Moteur à distributeur rotatif, mélange 20% Roue de secours sous la coquille gauche
 Couleur jaune moutarde avec finitions noires pour les poignées et compteur-kilométrique
 Vitesse: plus de 100 km/h Consommation: 2,8 litres aux 100 km Cylindrée 180 cc.

Il y a toujours un concessionnaire Vespa pas loin de chez vous.

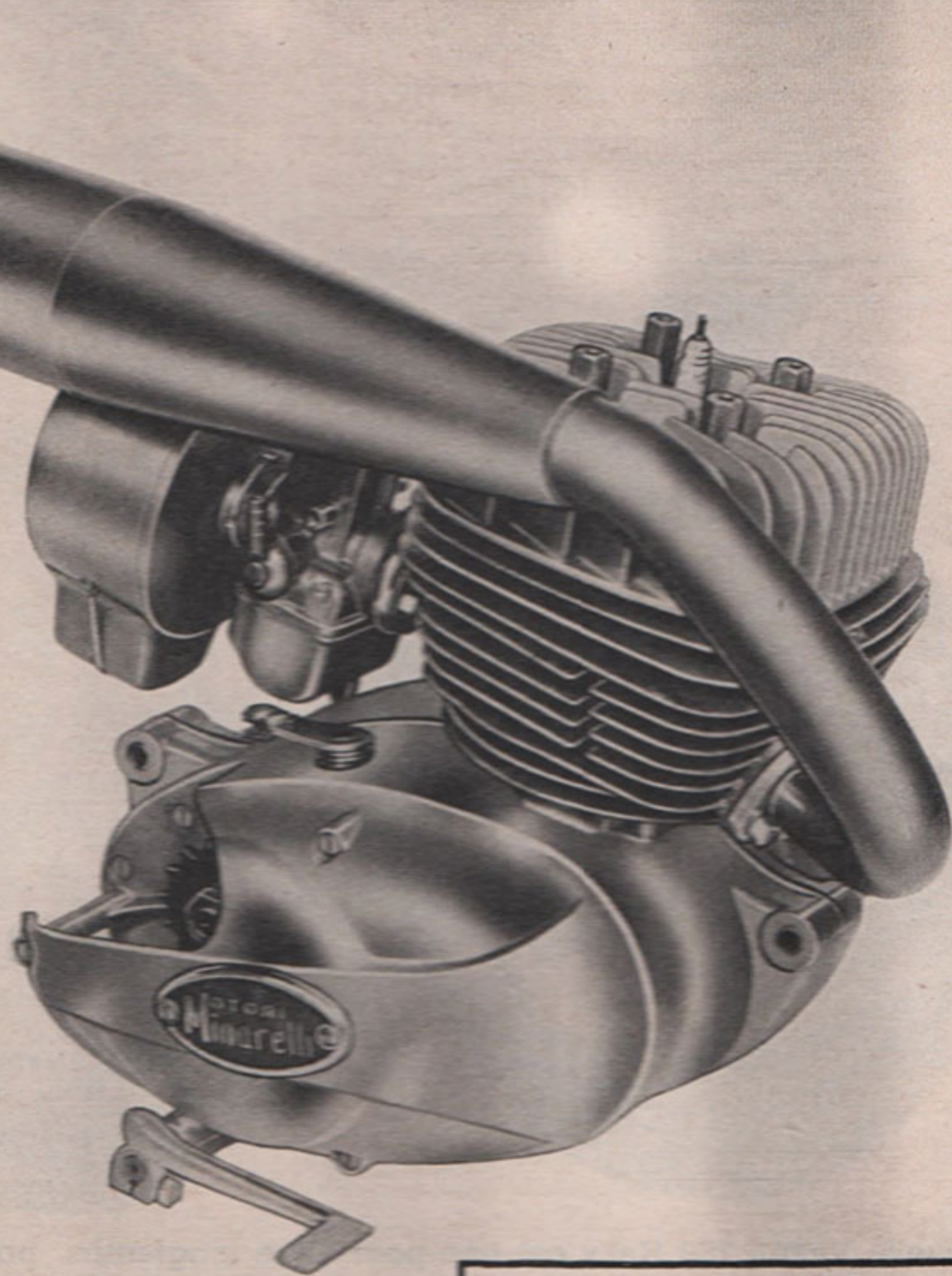
PIAGGIO



Motocross Minarelli

Aux amateurs de motocross,
nous rappelons quelques succès récents
obtenus grâce à notre prestigieux moteur
175 cc. pour motocross:

- 26.3.68 FARA VICENTINA (VC) - 1° CHIESA Franco
- 15.4.68 GHIAMERA MONTELLO (TV) - 1° CHIESA Franco
- 23.5.68 ARQUA' POLESINE (RO) 1° CHIESA Franco
- 26.5.68 RIOVEGGIO (BO) - 1° AVALIS Franco
- 16.6.68 GHIAMERA MONTELLO (TV) - 1° CHIESA Franco
- 23.6.68 RIOVEGGIO (BO) - 1° AVALIS Franco
- 29.6.68 S. PIETRO NATISONE (UD) - 1° CHIESA Franco
- 7.7.68 BATTAGLIA TERME (PD) - 1° CHIESA Franco
- 7.7.68 VICOBELLIGNANO (CR) - 1° COLLINA Giovanni
- 21.7.68 RECOARO TERME (VC) - 1° CHIESA Franco
- 15.8.68 VICOBELLIGNANO (CR) - 1° COLLINA Giovanni
- 18.8.68 PRIABONA (VC) - 1° CHIESA Franco
- 25.8.68 ADRIANO POLESINE (RO) - 1° CHIESA Franco
- 8.9.68 AGORDO (BL) - 1° CHIESA Franco
- 29.9.68 VENEZIA LIDO (Finale Trofeo Nazionale Gimkane) - 1° VENTURI Arteno
- 13.10.68 VICOBELLIGNANO (CR) - 1° COLLINA Giovanni
- 20.10.68 SELVAZZANO (PD) - 1° CHIESA Franco



pour un fonctionnement parfait,
employez les produits

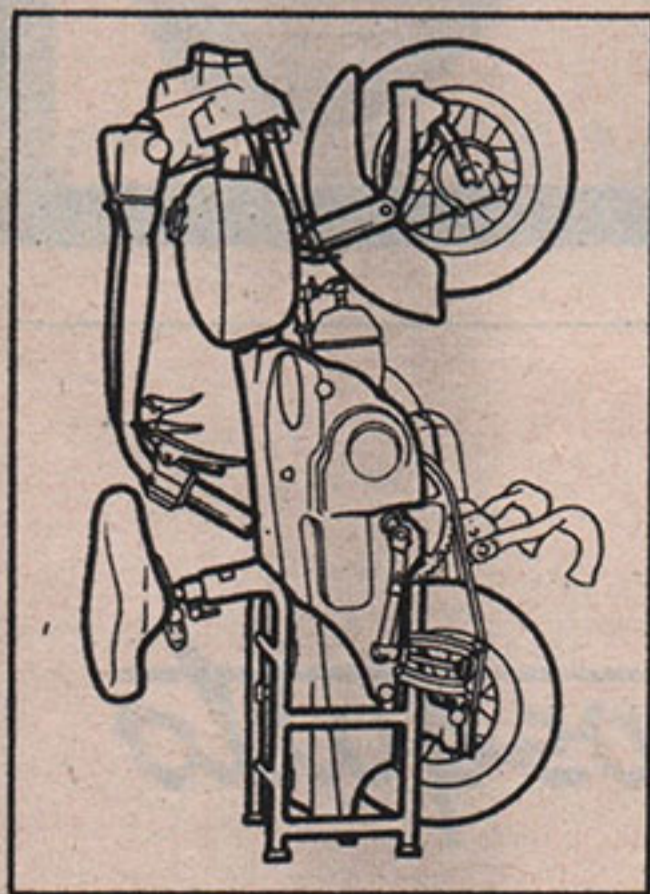


F.B. Minarelli BOLOGNA - VIA MELOZZO DA FORLÌ, 23

**Allez la voir!
Allez l'essayer!
C'est une production
Carnielli!
C'est une**

moto **G**raziella

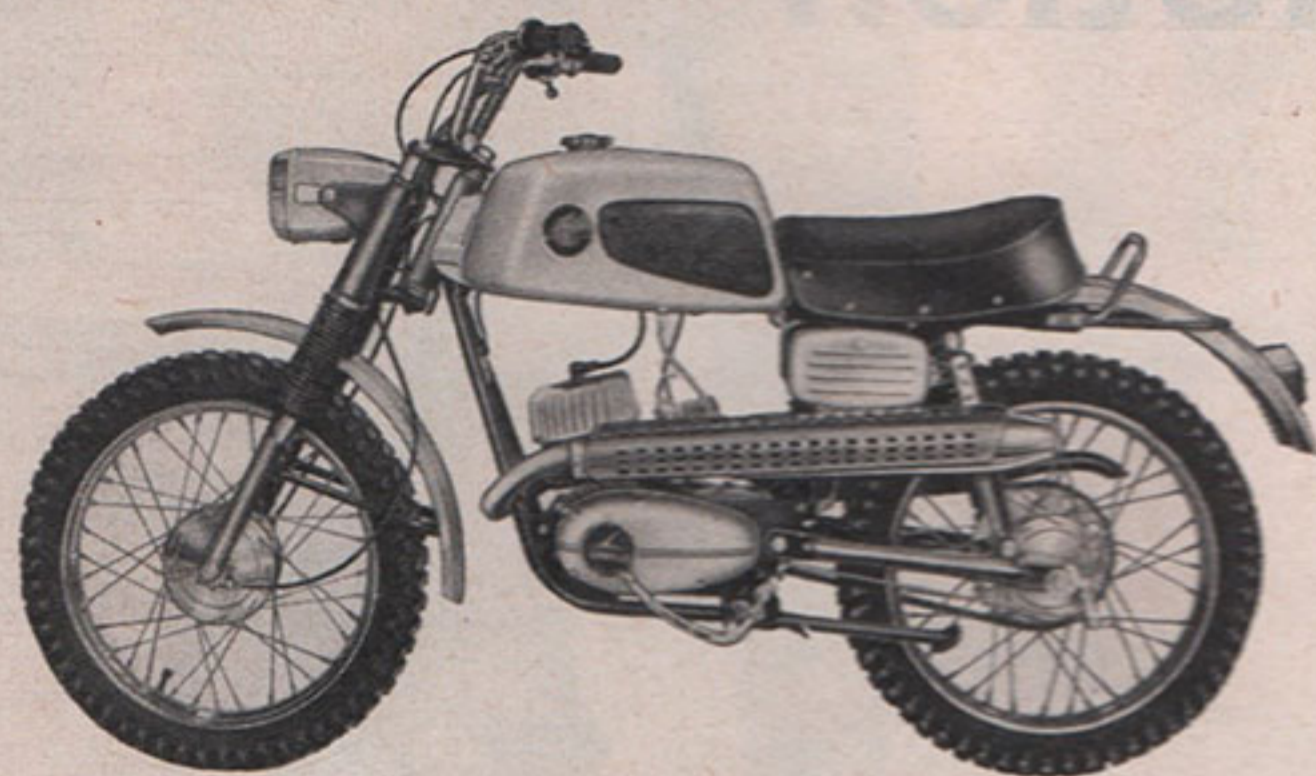
Un essai ne vous engage en rien... vous verrez, ensuite, vous ne pourrez plus vous en passer. Elle est pratique, élégante et trouve facilement sa place au fond du coffre de votre voiture. Pour la mettre en marche, vous la placez sur ses béquilles... et voilà! C'est vraiment ce qu'il vous faut.



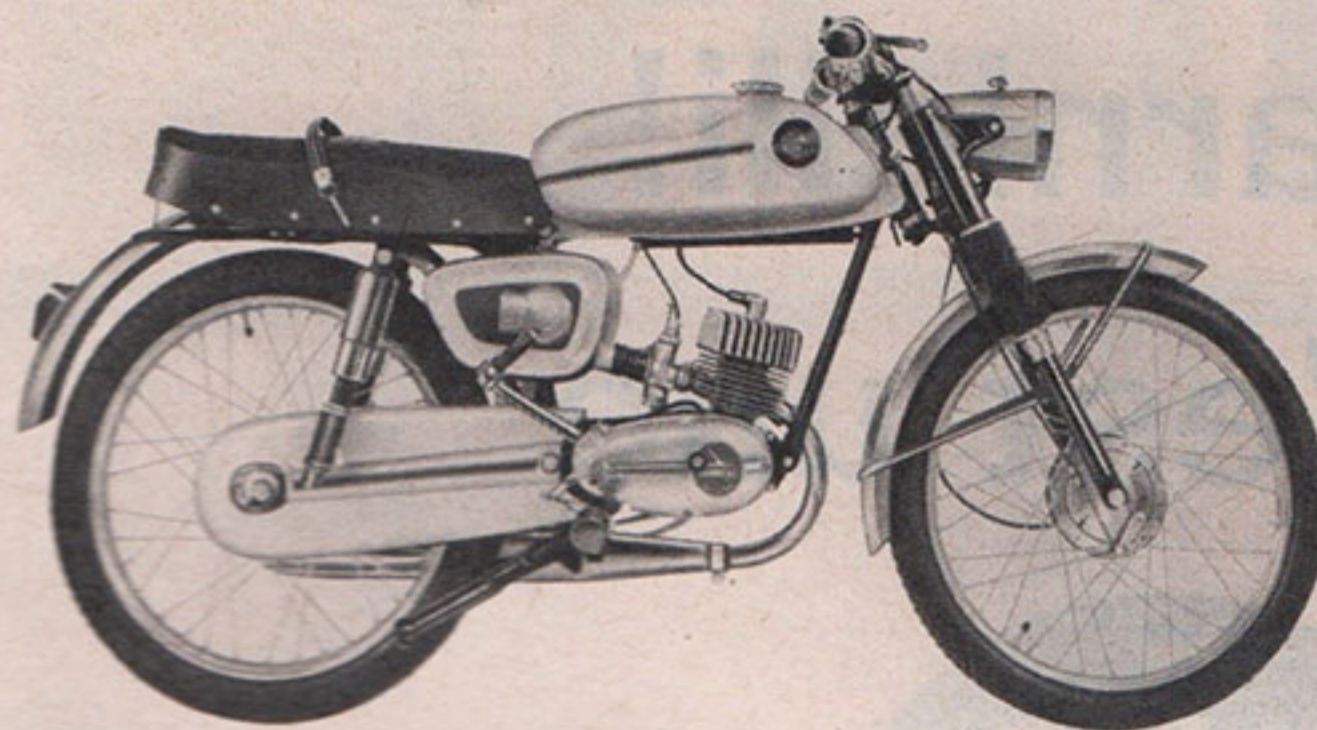
CARNIELLI & C. S.p.A.
Vittorio Veneto (Treviso) - Italie
Demandez notre catalogue en écrivant
une simple carte postale a:
Carnielli & C. - Piazza Luigi di Savoia, 28 - 20124 MILANO (It.)

agrati-GARELLI

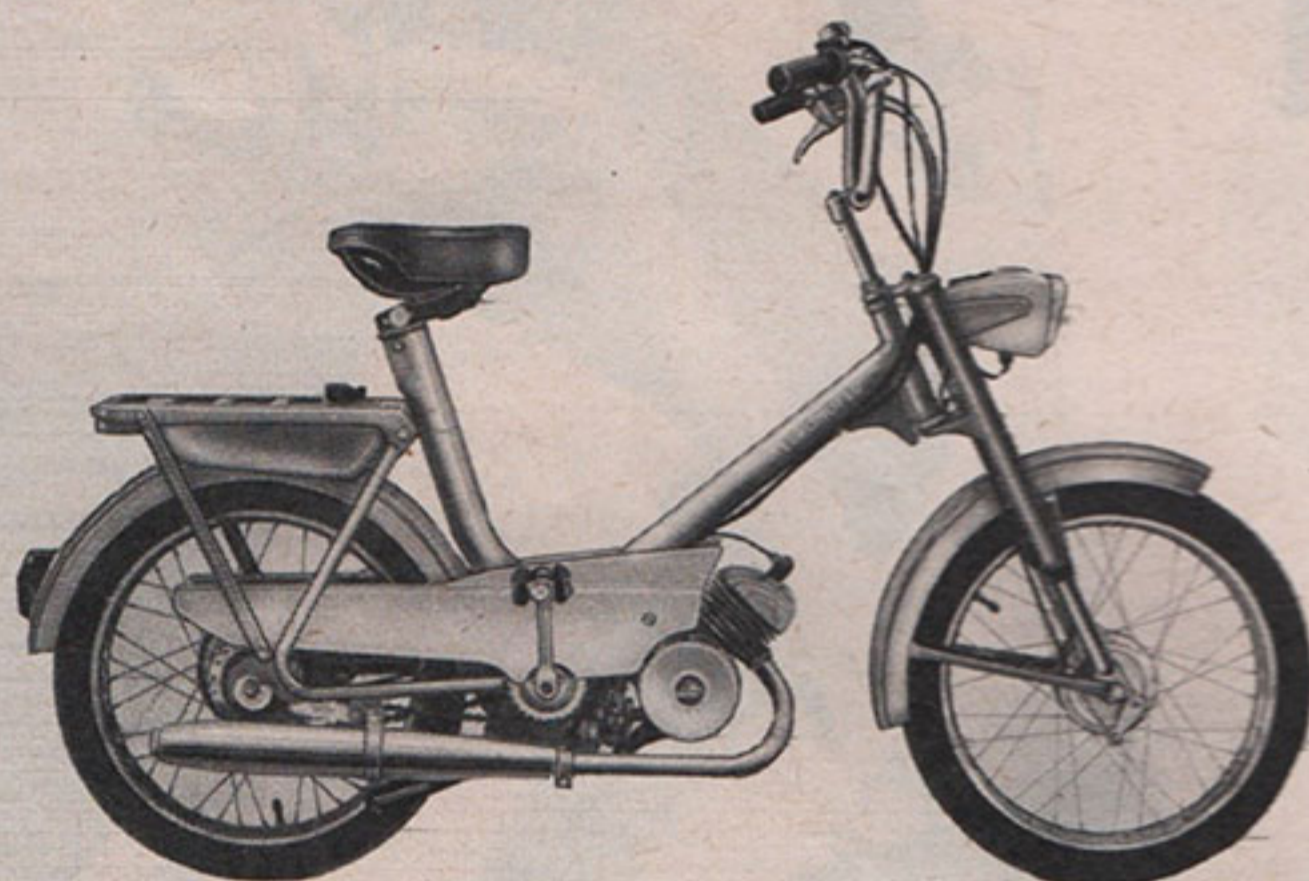
P. L. M. - Route de Cannes, 83 - Fréjus



GARELLI "Junior Cross"



GARELLI "Rekord"



EUROMOPED



Scooter
"Capri" 50



Capri

Mosquito



CADY PLAIT TOUJOURS PLUS

CADY AVEC FOURCHE TELESCOPIQUE!

Une production **MOTOBÉCANE**

MOTOCONFORT

TECNOMOTO
 vous présente
 une partie de
 sa nouvelle
 production
 1969



PACCHIARINI

DOLLI

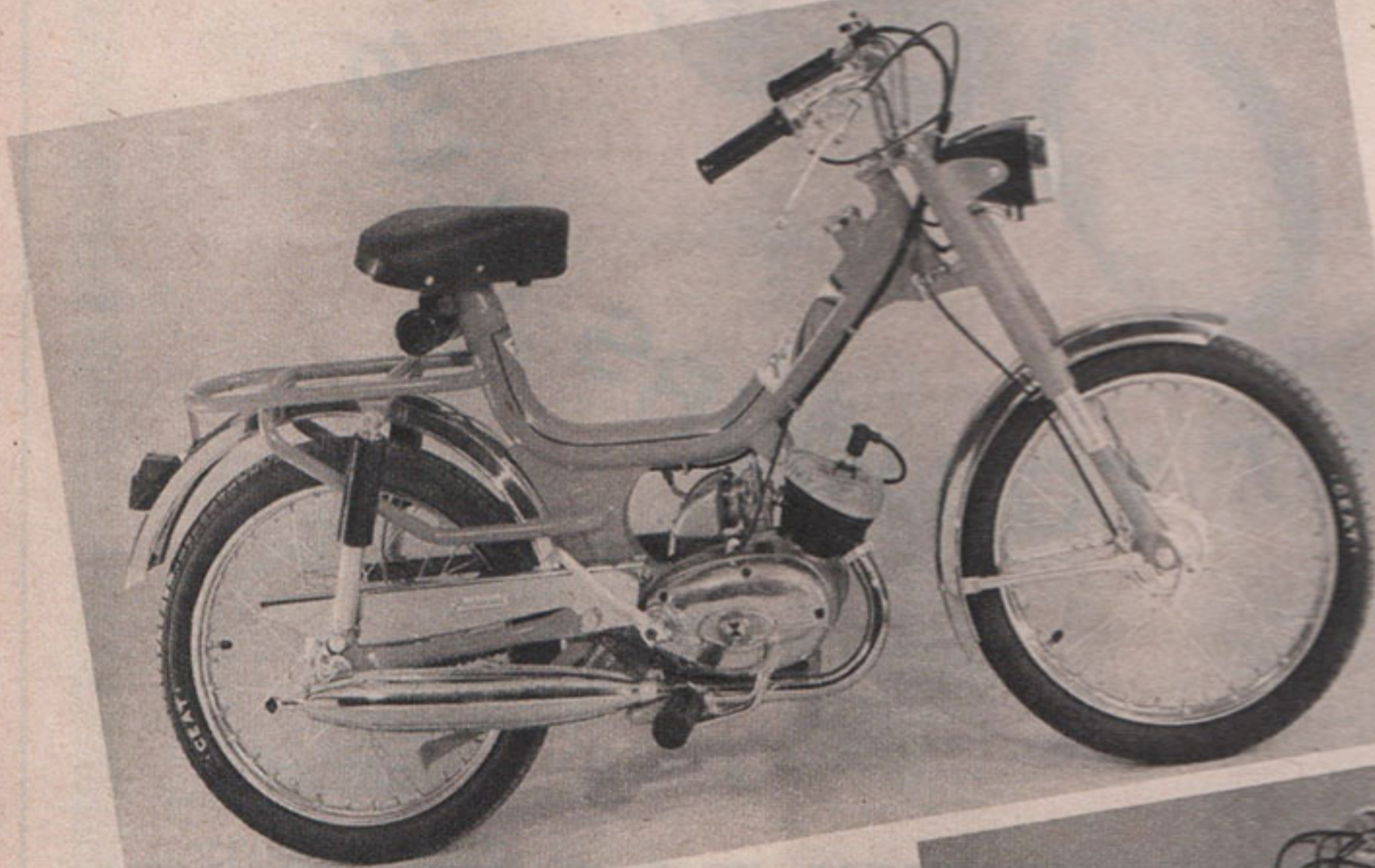
Le cyclomoteur repliable
 Modèle de luxe avec garde-boues,
 accessoires et carter inox.

PERSONAL

Construit en trois versions:
 4 vitesses mise en route par kick-starter
 3 vitesses mise en route par kick-starter
 Automatic: monovitesse à embrayage
 automatique
 Modèle de luxe avec garde-boues,
 accessoires et carter en inox.

JUNIOR

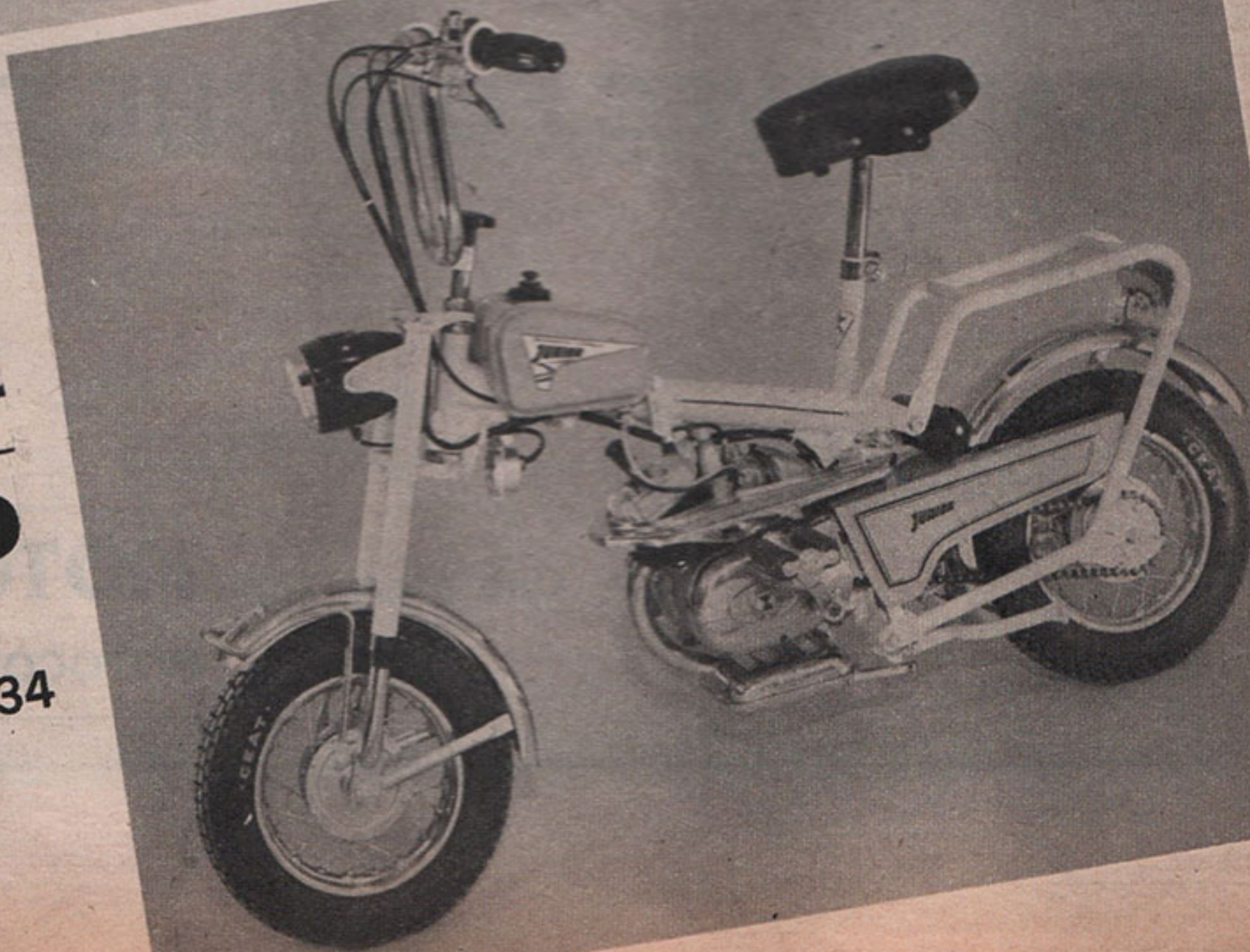
Construit en deux versions:
 3 vitesses mise en route par kick-starter
 Automatic: monovitesse à embrayage
 automatique
 Modèle de luxe avec garde-boues,
 accessoires et carter en inox.



**LA
 MARQUE
 QUI VOUS
 DISTINGUE**

TECNOMOTO

Via Modenese, 236
 41058 VIGNOLA (MO) - Tel. 72.034



50

de luxe



à partir de 14 ans
sans permis

Lambretta

INNOCENTI



scout



trial



ranger

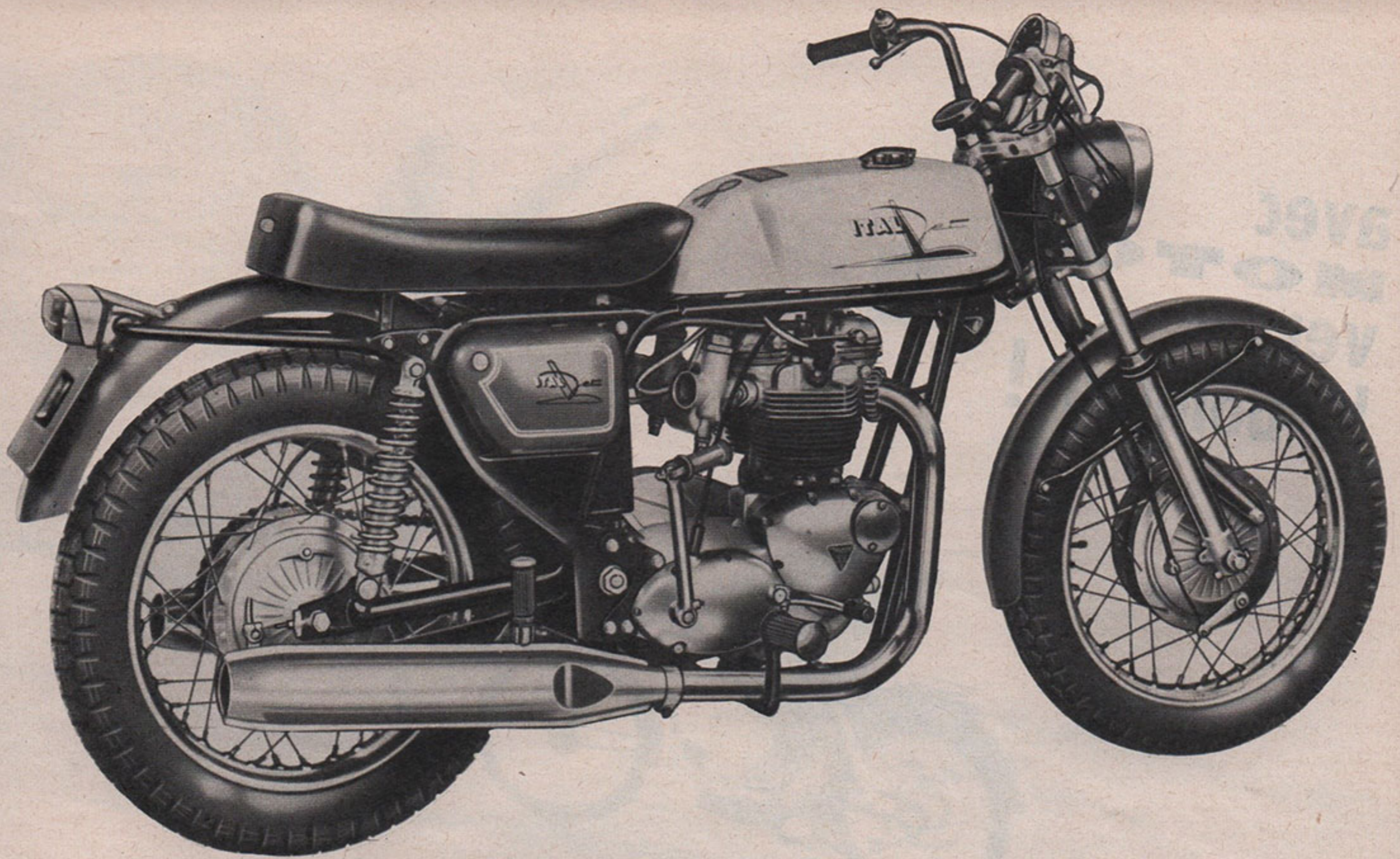
48



veloce

ITALJET
ITALJET
ITALJET
ITALJET

CHAMPION DE BELGIQUE 1966-1967 / S.I.G.E.M.M. - AV. AVIATEUR POLI - MARSEILLE



RIFON

BICYLINDRÉE 650 CC.

NOUVEAU MODÈLE "DAYTONA"

Moteur 4 temps - 2 cylindres / Alésage et course
71 mm x 82 mm / cylindrée 649 cc / Compression
9:1 / Puissance 47 CV à 6700 tours / Boîte 4 vi-
tesses / Carburateur Amal gemello 389/203 / Poids
158 Kg / Vitesse max 208 Km/h

ITALJET s.a.s. / 40048 S. LAZZARO DI SAVENA / BOLOGNA / ITALY

ITALJET
ITALJET
ITALJET
ITALJET

avec
MOTOM
vers
le bonheur!



JE M'APPELLE DAINA

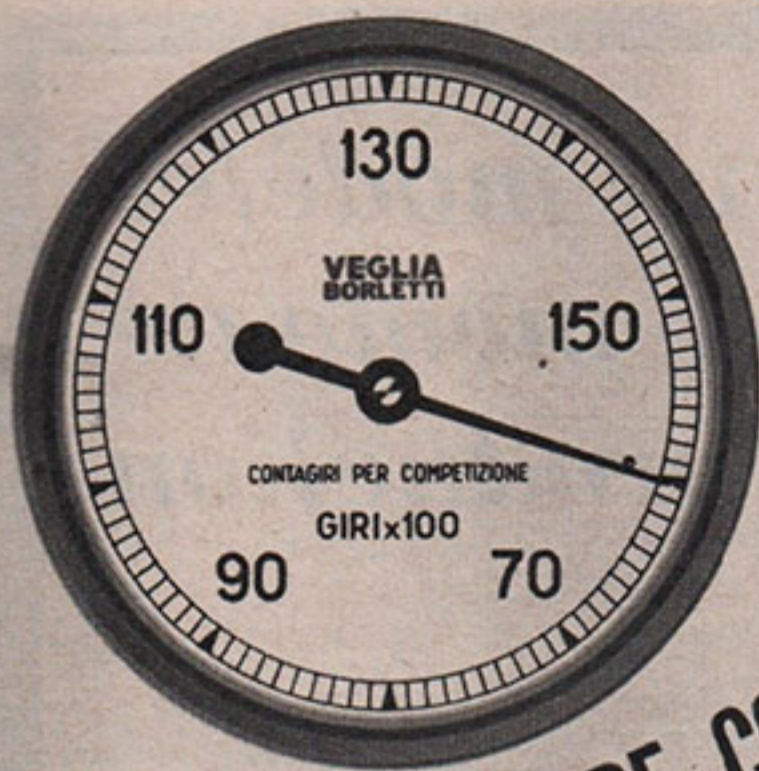
le nouveau cyclomoteur **MOTOM** à embrayage automatique

Je me joue du trafic en ville,
un coup d'accélérateur et me voici en haut de la côte...
grâce à la perfection de mon embrayage automatique.

UNE NOUVEAUTE

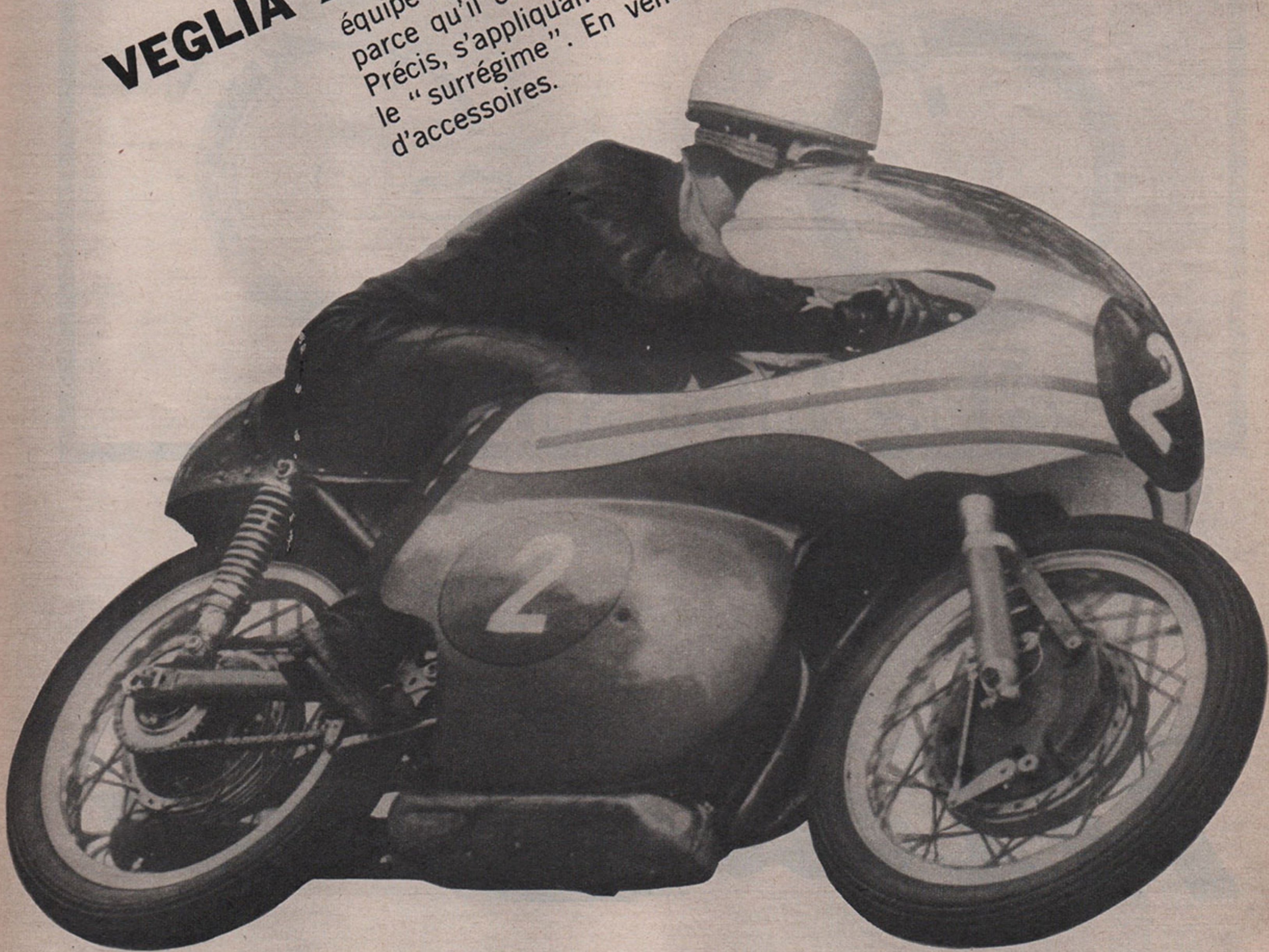
c'est sur route dégradée et sur long parcours
que vous apprécierez le plus le confort et la douceur
que vous offre ma suspension télescopique

FACILE ET RAPIDE... MÊME EN CÔTE

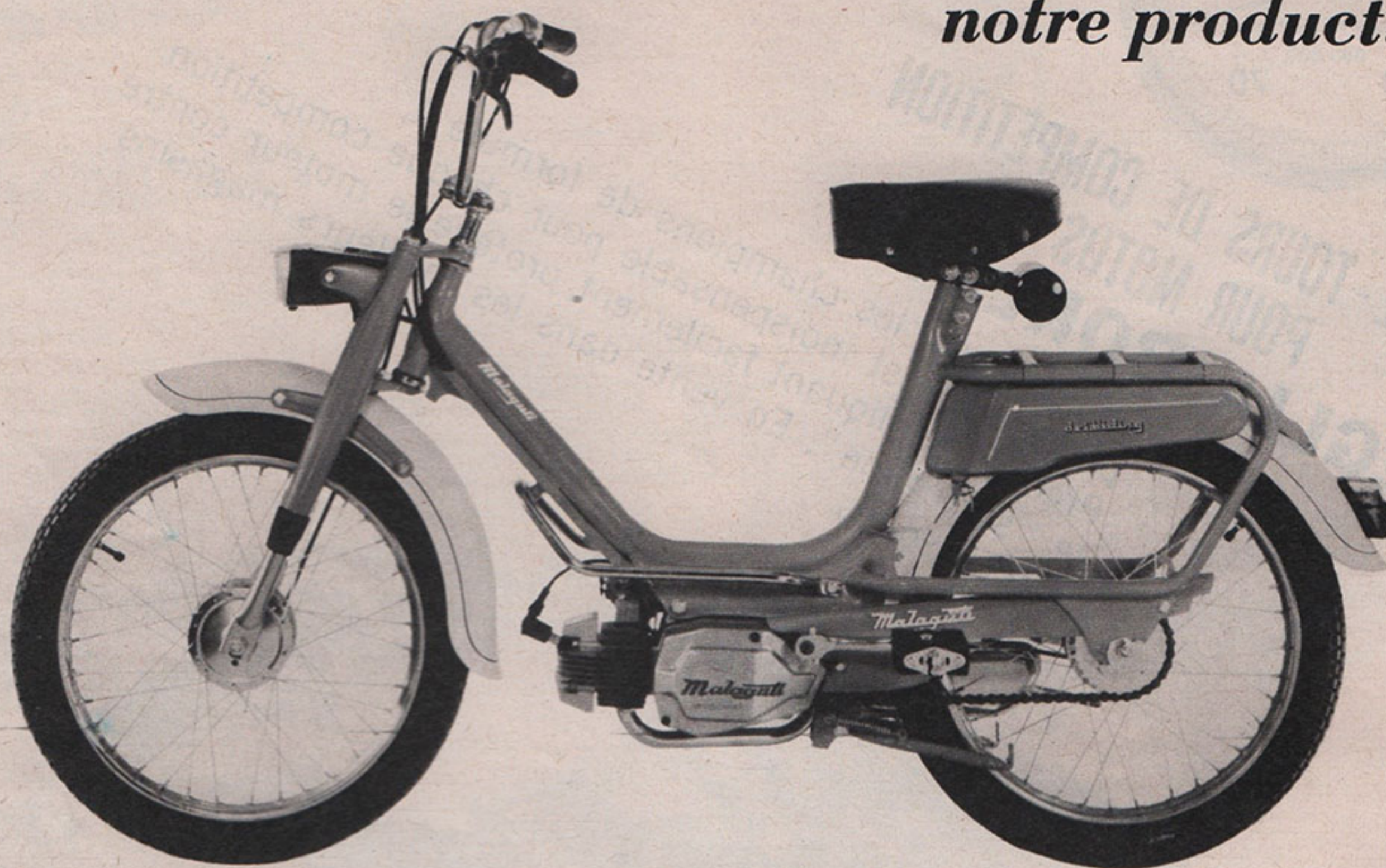


**COMPTE-TOURS DE COMPETITION
POUR MOTOS
VEGLIA BORLETTI**

équipe aussi les champions de formule 1,
parce qu'il est indispensable pour chaque compétition.
Précis, s'appliquant facilement, protège le moteur contre
le "surrégime". En vente dans les meilleurs magasins
d'accessoires.



*La recherche de nouveaux modèles
est la base même de
notre production*



dribbling



jeune
moderne
50 cc. monovitesse

Malaguti

125 RALLY

moteur CZ



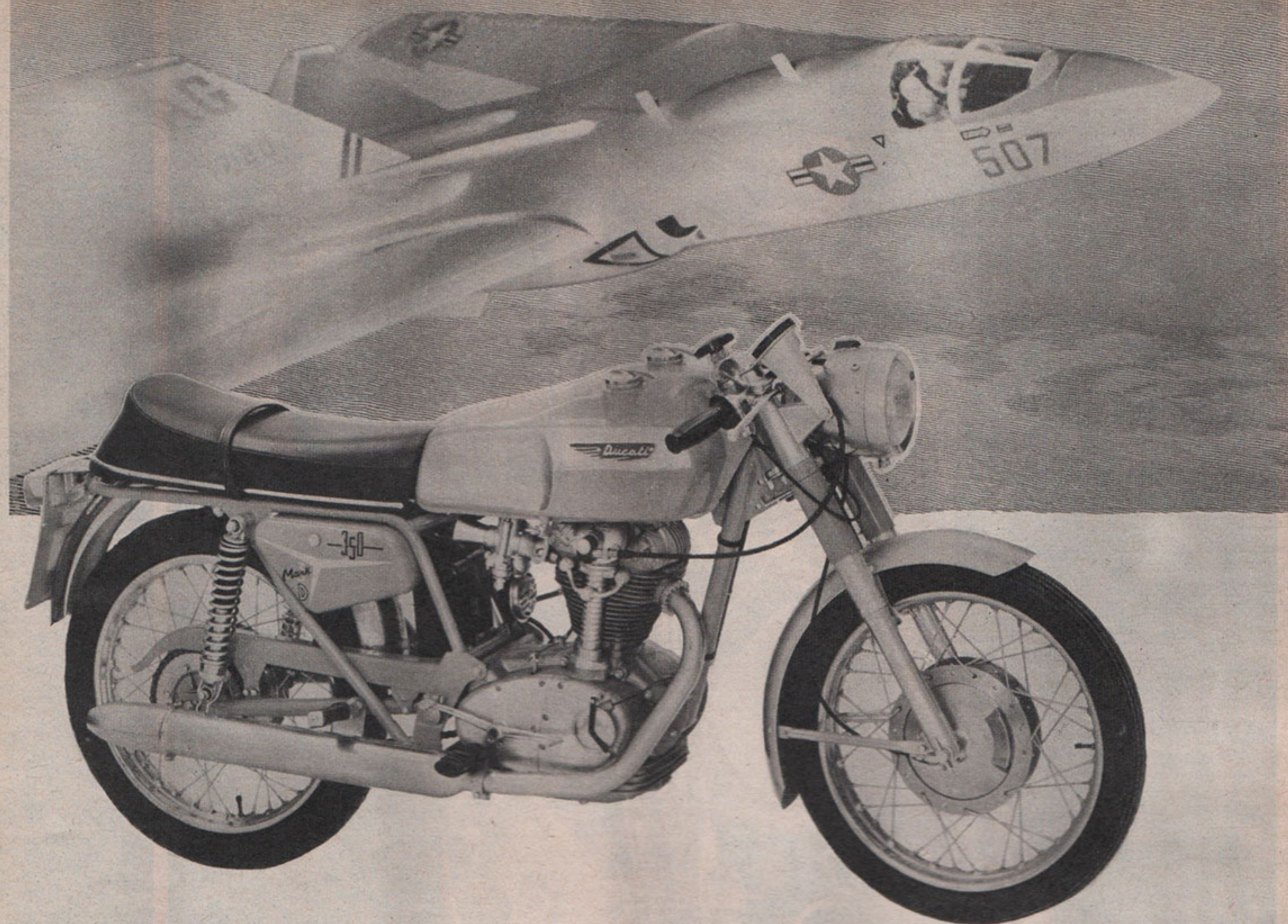
Championne du monde de motocross 1965-66-67

ITALJET

S.a.S.

S.I.G.E.M.M.

AV. AVIATEUR POLI - MARSEILLE



DUCATI

350 Mark 3 D

DESMO

MOTEUR • 4 temps • Monocylindre • Alésage 76 mm • Course 75 mm • 340,2 cc • Taux de compression 10/1 • Distribution par simple A.C.T. • Système électrique:

à batterie rechargée par alternateur-redresseur électronique, phare avant trois positions, stop sur le feu arrière, avertisseur sonore • Boîte de vitesse à 5 rapports.

CADRE • tubulaire en acier • Pneus: 2,75" x 18" à l'avant et 3,00" x 18" à l'arrière • Poids 128 kg •

Vitesse max. environ 165 km/h avec silencieux et 180 km/h avec mégaphone • Consommation: 4,5 litres aux 100 km.

Un certificat d'essai spécial accompagne chaque machine.

Nous disposons aussi des 250 MARK 3 et 350 MARK 3 à tête normale monoarbre

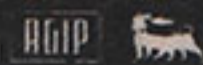
DUCATI MECCANICA S.p.A.

Casella Postale 313 - 40100 Bologna - Tel. 40.02.50 - 1-2-3

lubrificanti



carburanti



catene regina
pistoni AE borgo
batterie safa

DISTRIBUTION DESMODROMIQUE

La distribution desmodromique, qui signifie « mouvement contrôlé », a été appliquée pour empêcher tout risque « d'affolement » du moteur surtout pendant les changements de rapports.

Quand le moteur dépasse son régime prévu, les soupapes, commandées par ressort, tardent à revenir, se touchent et touchent le plafond du piston: la tige pile ou les soupapes cassent.

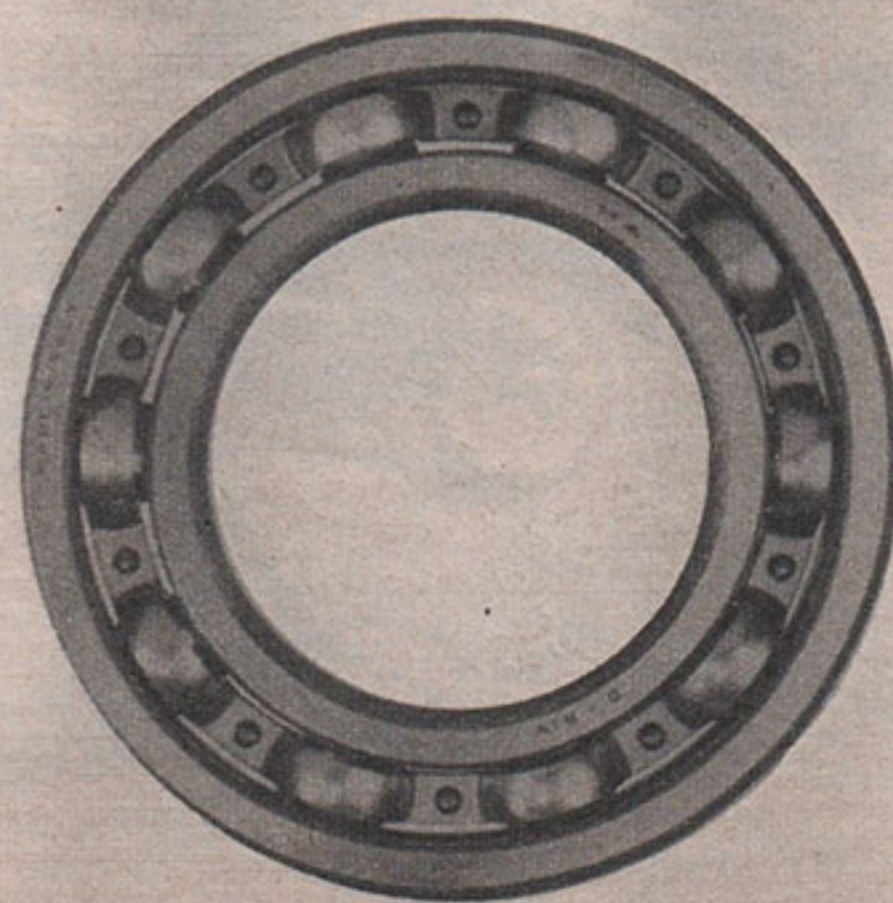
Pour pallier à cet inconvénient, la distribution desmodromique emploie un second came pour commander directement à la fermeture des soupapes. Ceci a pour effet que le rendement du moteur est de loin plus élevé grâce à l'augmentation du taux de compression et au diamètre des soupapes.

MOTO POUR GRANDE VITESSE

MOTORI MORINI FRANCO

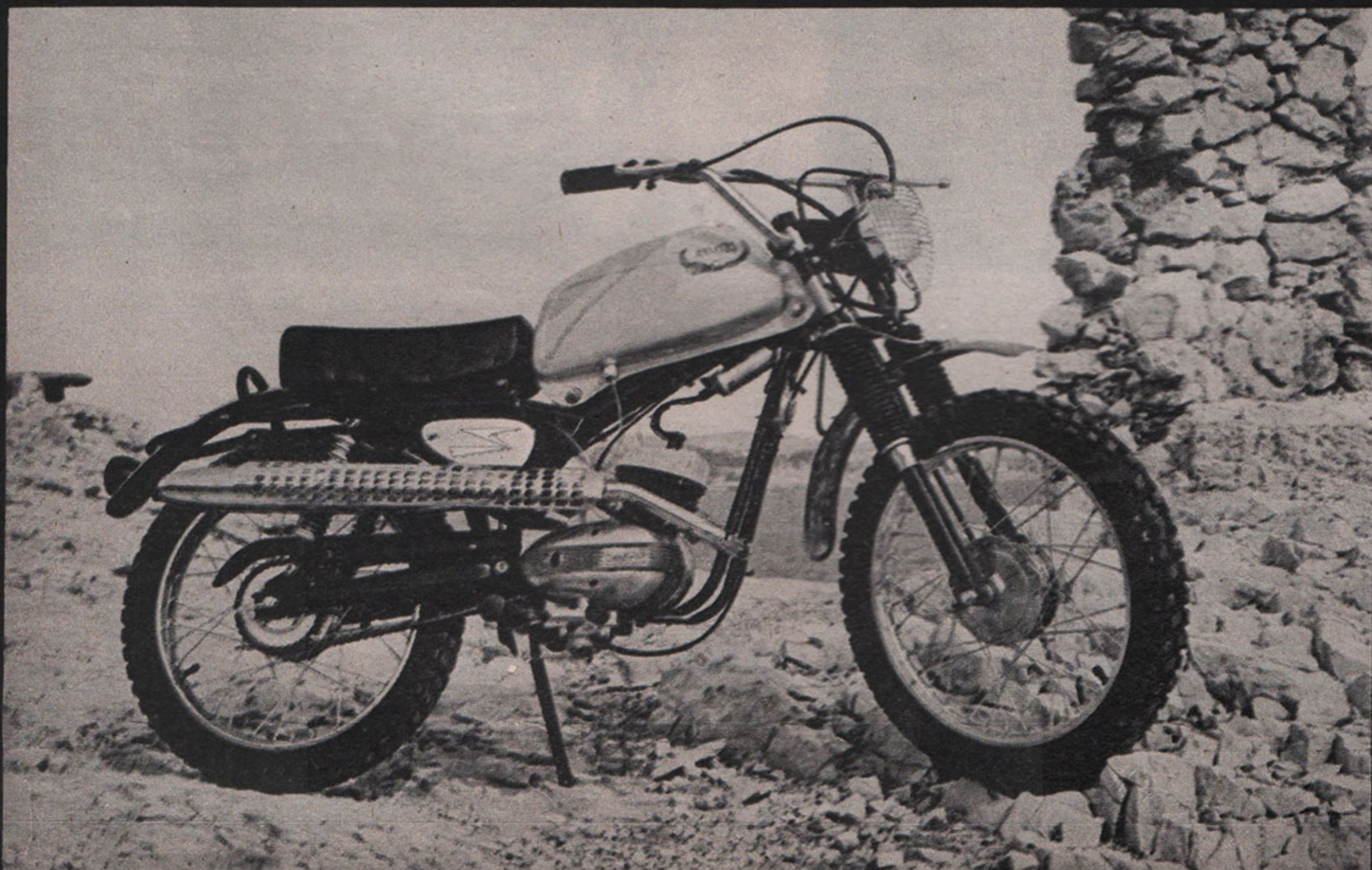


Moteurs jeunes,
pour les **jeunes**,
roulements à billes RIV



ITOMM 1969

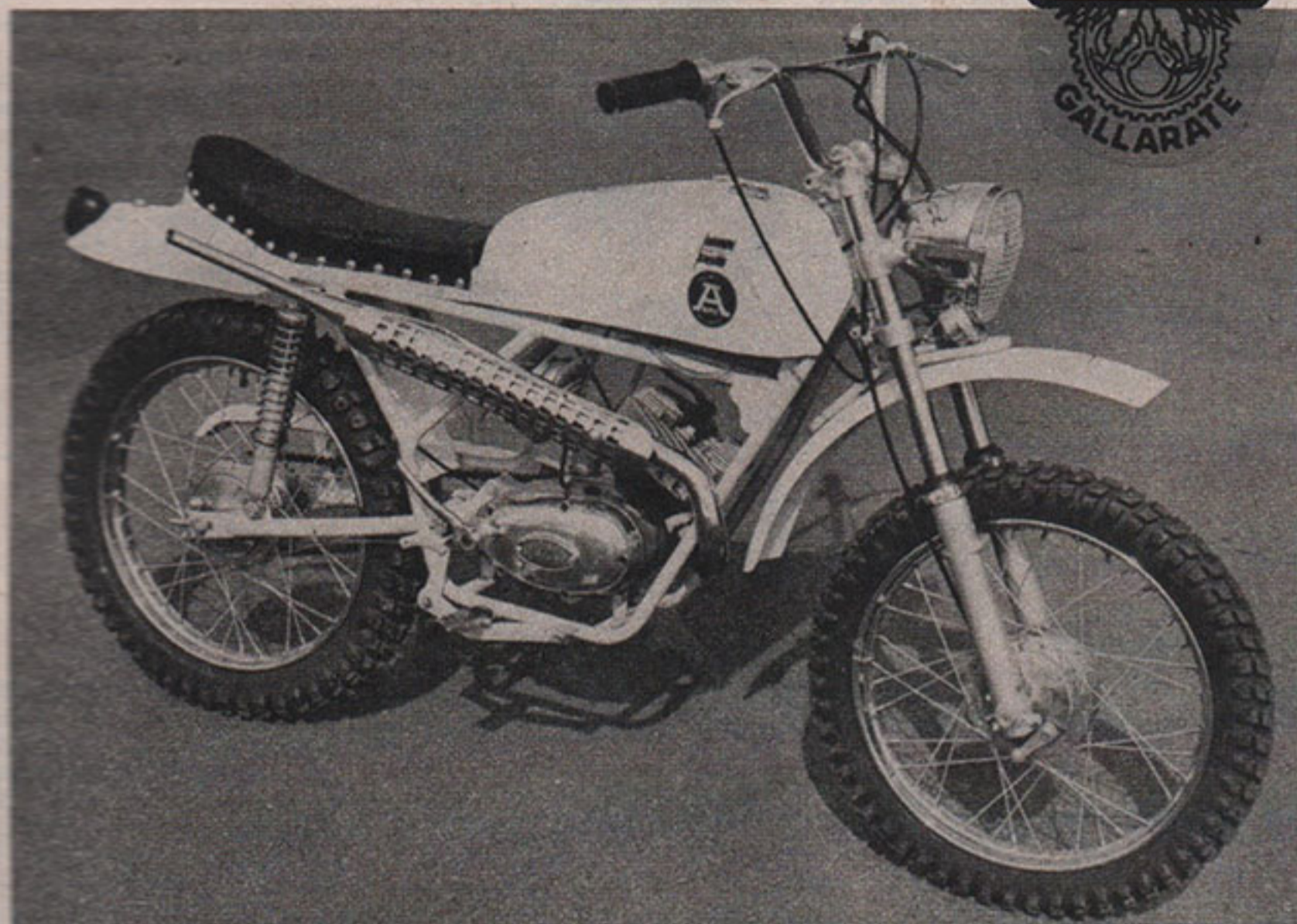
LE CYCLOMOTEUR DE LA JEUNESSE ET DES SPORTIFS



D.I.M. - 345, Boul. Michelet - 13 MARSEILLE (9^e)

CROSS SPECIAL

Moteur MINARELLI SS



Représentants :

- GENOVA - Hobby Motor - Via Casaregis, 35 G - Tel. 317.927
- LECCE - Tondo Giovanni - Via M. Basseo, 45 - Tel. 20.546
- LIVORNO - Conforti Ugo - Via Firenze, 9 - Tel. 25.042
- MILANO - Barone & Cucuzza - Via Padova, 85 - Tel. 28.98.137
- MILANO - Cinque Anelli - Via Novara, 141 - Tel. 45.40.06 (mette a disposizione il ciclomotore per una prova gratuita alla Montagnetta)
- MODENA - Michelini Renzo - Via C. Menotti, 76 - Tel. 30.080
- PIACENZA - Stefanoni Ettore - Via V. Veneto, 44/46 - Tel. 64.427
- REGGIO EM. - Sezzi Ello - C.so Garibaldi, 11/A - Tel. 45.803
- ROMA - Sconci Balilla - Via Prenestina, 481 - Tel. 253.949
- ROVIGO - Milan Orlando - Via Fuà Cusinato, 5 - Tel. 24.174
- VERONA - Rigobello Giordano - Via Città di Nimes, 4 - Tel. 33.978

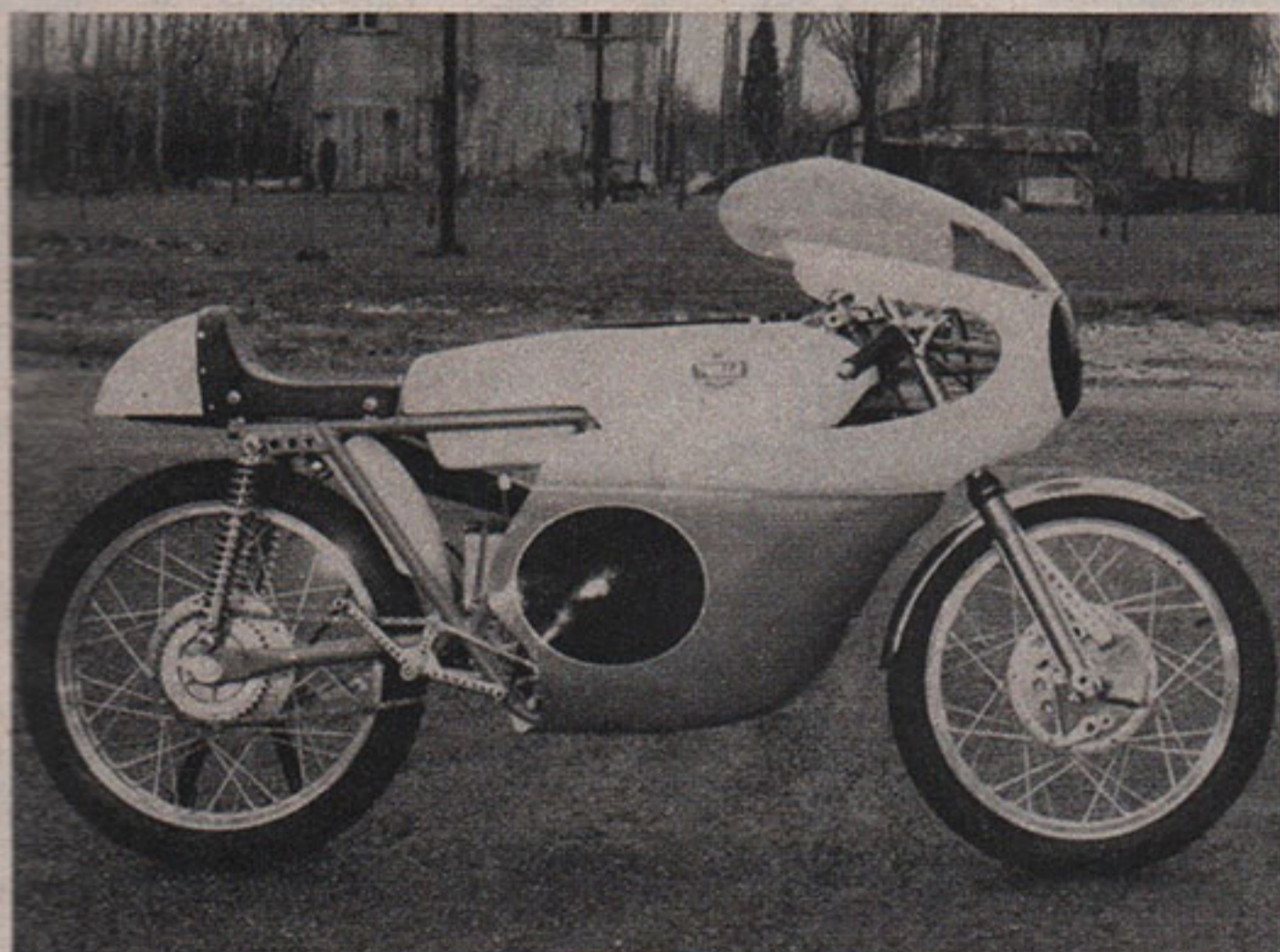
ASPES - Fabrique de Cycles et Cyclomoteurs Via E. Ferrario, 11 - 21013 GALLARATE - Tel. 72746



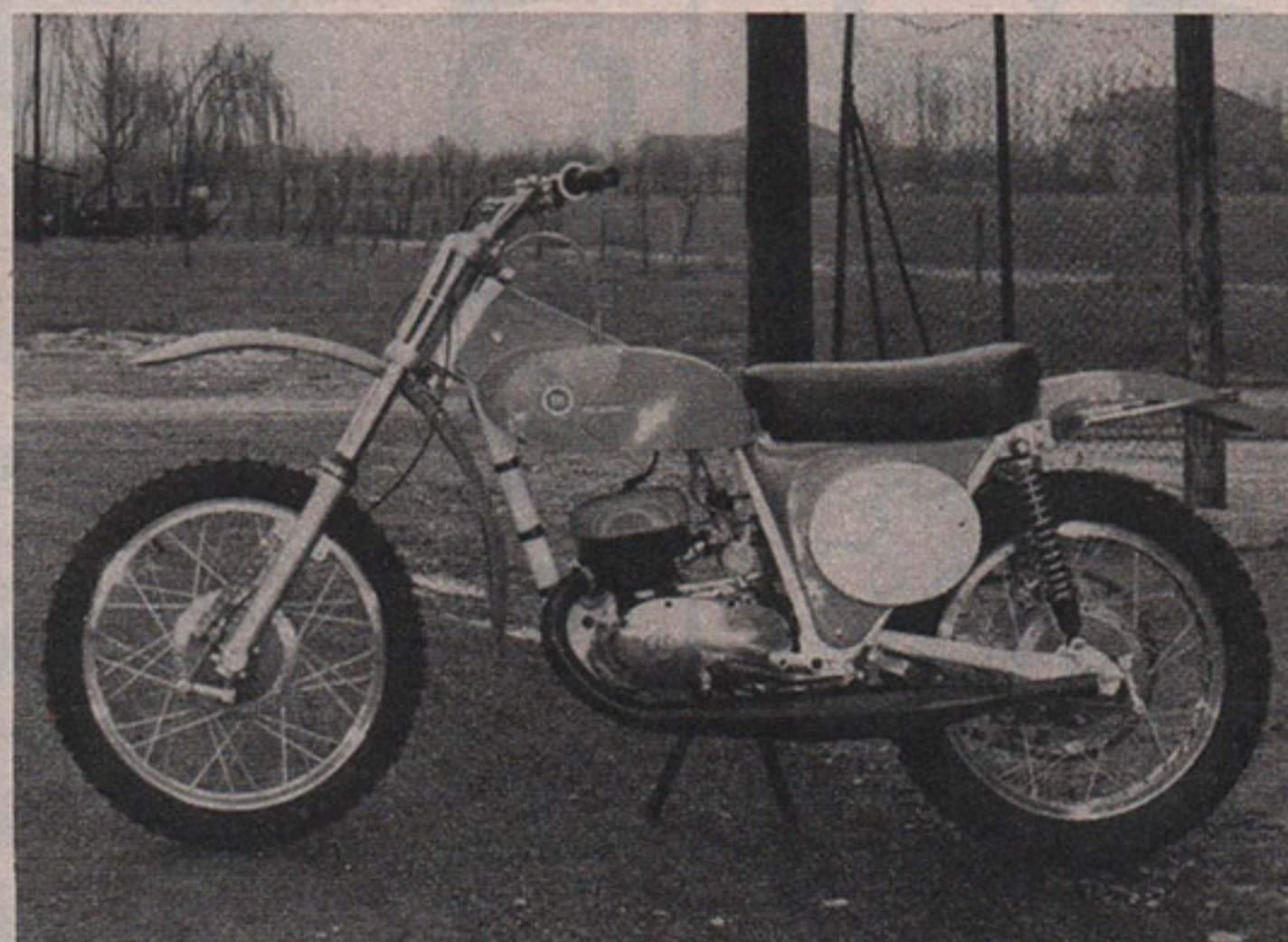
FRANCESCO VILLA

41100 MODENA - Via Pistoia 5 - Telef. 27.280

IMPORTATEUR POUR L'ITALIE DES MOTOS MONTESA 175 - 250 - 360 cc.



VILLA 125 cc G.P.



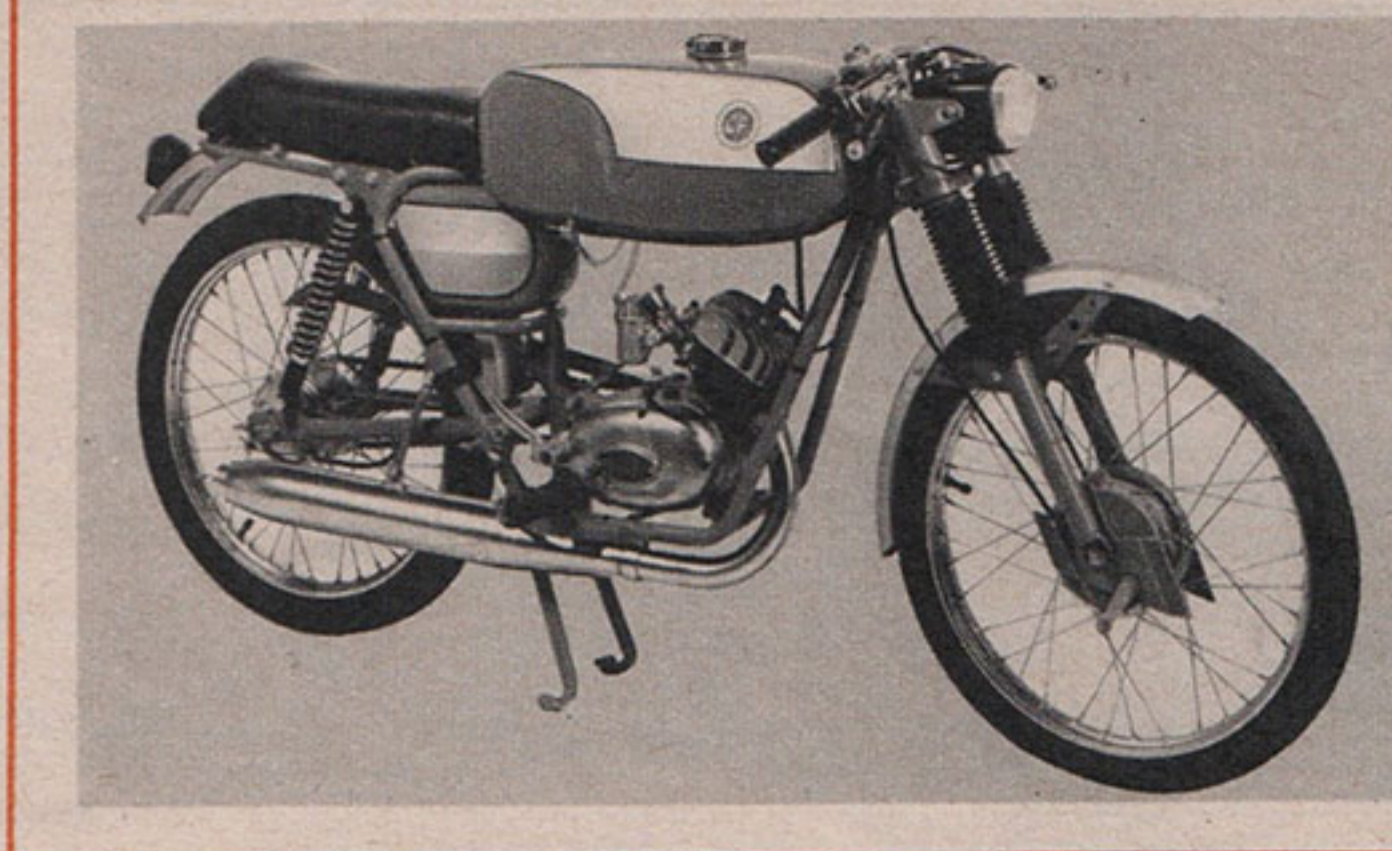
MONTESA 175 cc Cross



LA MARQUE JEUNE POUR LES JEUNES

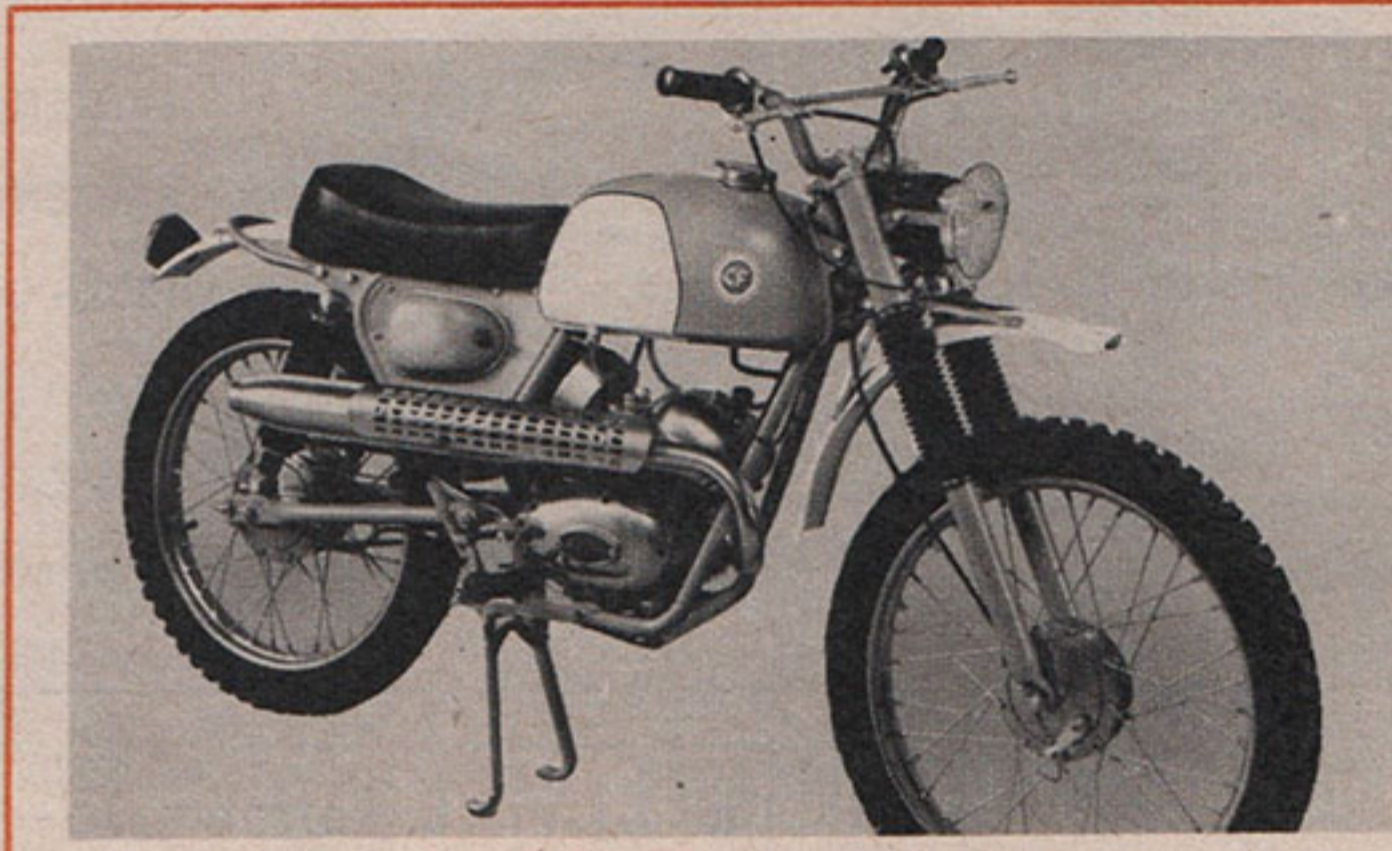
PNEUS PIRELLI - CHAINES REGINE EXTRA

C.F. MECCANICA S.r.l. Via Federico Confalonieri, 11
Tel. 67417-61100 PESARO



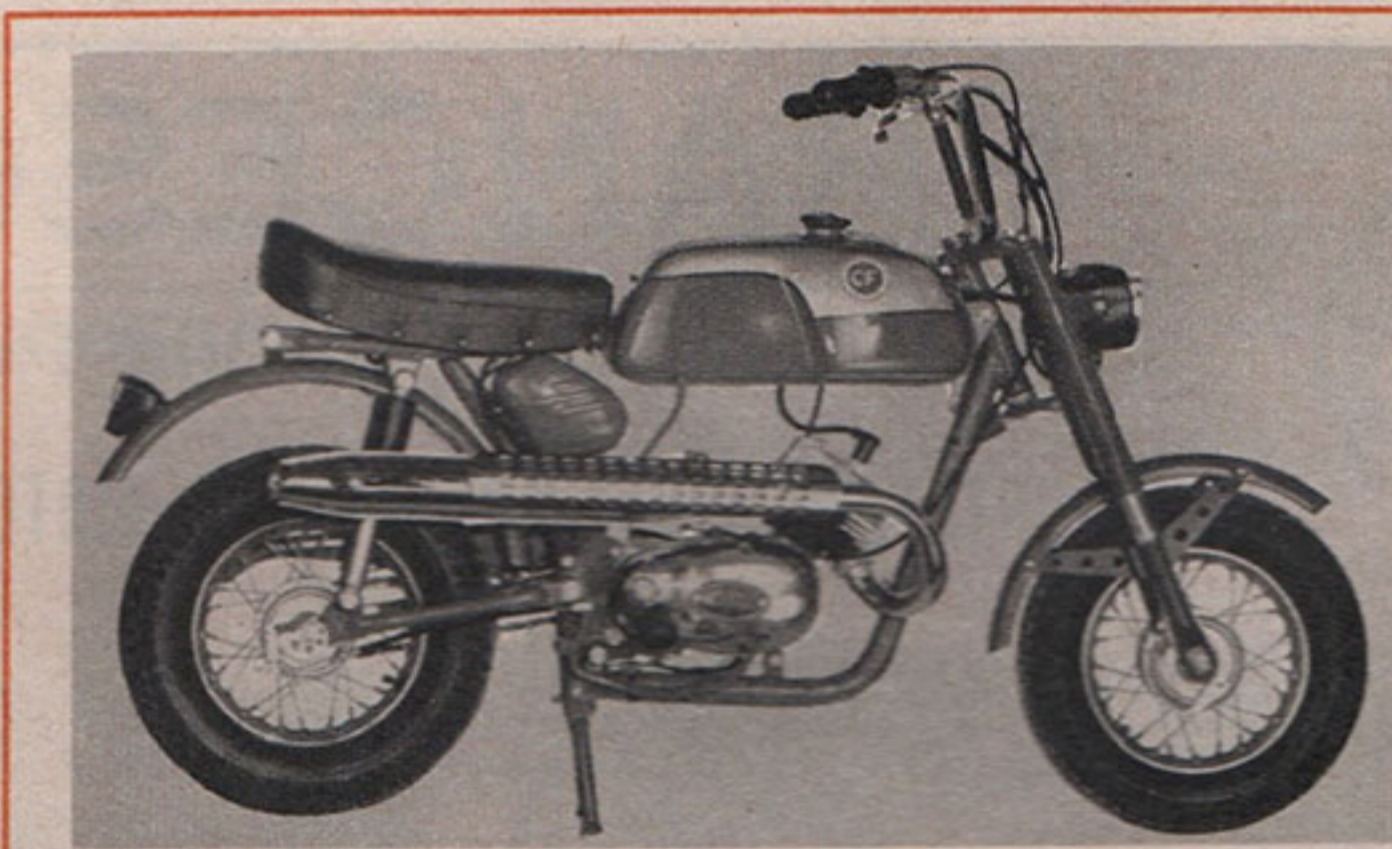
JUNIOR G.T.

MOTEUR F.B. Minarelli 48 cc type P 4 SS, 4 vitesses sélecteur au pied. CADRE à berceau avec fourche avant télescopique et fourche arrière oscillante avec amortisseurs. FREIN avant à double commandes et double mâchoires. PNEUS: avant 2.00 x 18, rayés, arrière 2.25 x 18 sculptés.



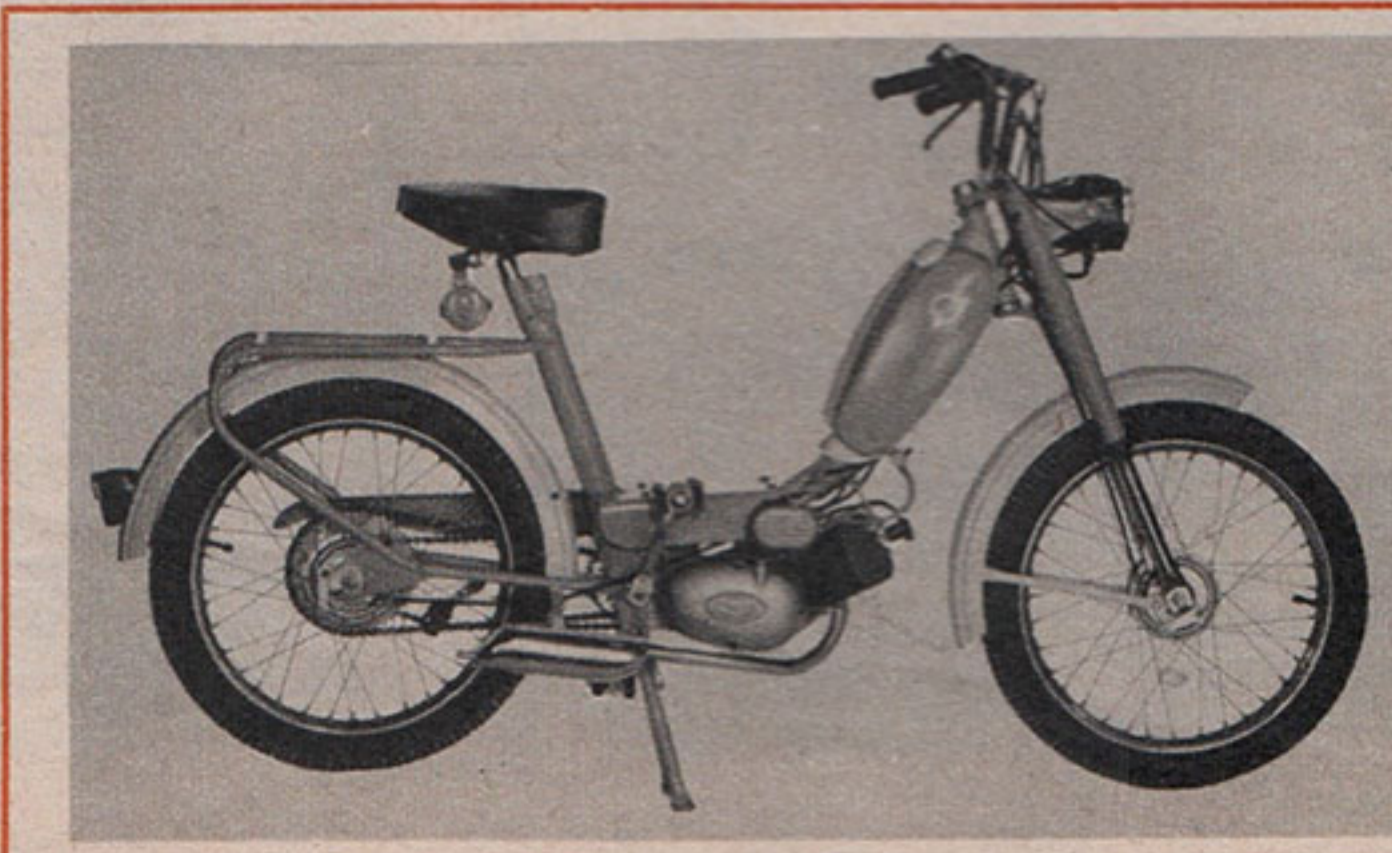
CROSS

MOTEUR F.B. Minarelli, 48 cc, type P 4 S, 4 vitesses sélecteur au pied; en option refroidissement forcé et filtre de carburateur de grande dimension. CADRE à berceau avec fourche avant télescopique et fourche arrière oscillante avec amortisseurs. PNEUS: avant et arrière 2.50 x 17 de cross. ROUE arrière munie d'une double couronne Z 32/50.



ROCKET

MOTEUR F.B. Minarelli 48 cc, type P 4 S, 4 vitesses sélecteur au pied. CADRE en tubes d'acier avec fourche avant télescopique et fourche arrière oscillante avec amortisseurs. PNEUS: avant 3.00 x 10 sculptés, arrière 3.50 x 10 sculptés.



CIP

MOTEUR F.B. Minarelli 48 cc type P 1 monovitesse. CADRE en tubes d'acier avec fourche avant télescopique, arrière rigide. PNEUS: avant et arrière 2.25 x 16 sculptés.

Courrier DES LECTEURS

Q. — Je suis étudiant mais atteint d'une certaine maladie qui ne possède pas à ma connaissance de moyens pharmaceutiques pour sa guérison. Je suis atteint du « virus de la Moto ».

En allant acheter « Moto revue », je me suis aperçu de l'apparition de votre journal avec grand plaisir.

Dès les premières pages, je me suis rendu compte de la qualité, de l'effort fait, pour sortir une revue aussi bien réussie pour sa première journée de vie.

La présentation y est bonne, le livre est accueillant de part ses nombreuses illustrations en noir et de deux belles photos en couleurs d'Hailwood et de Provini.

Pour ce qui est de l'avenir, je pense que vous pourriez inclure des articles sur les courses de cross, vitesse et trial ainsi que la rédaction d'interviews de pilotes, la vie de ceux-ci qui nous est souvent inconnue en dehors des courses.

Je voudrais en dernier ressort que « Motocyclisme » insère dans son numéro des photos de pilotes en action en double page.

Je crois que ceci rendrait à une revue un cachet très agréable ce qui permettrait aux « fans » de collectionner les clichés de leurs pilotes préférés et même comme moi de les encadrer.

Je crois qu'avec ces améliorations, « Motocyclisme » aurait l'aspect d'une revue technique et sportive.

D. Mauchant
Rue du Docteur Calmette
93-Villemomble

R. — La Rédaction vous adresse ses meilleurs vœux de non rétablissement. Le « virus de la moto » est la plus sympathique des maladies que nous connaissons.

Quant aux suggestions que vous émettez bien sûr il y aura des compte rendus de compétitions (après notre annonce nous avons déjà reçu beaucoup de lettres de candidats reporters) des interviews de coureurs (bientôt Jacky Porte).

En ce qui concerne les photos de pilotes en action, il ne nous est pas possible de vous les donner en double page.

Certains problèmes techniques nous en empêchent; mais nous étudions la possibilité de les avoir sur quatre pages, votre chambre en serait plus vite tapissée.

* * *

Q. — Je tiens à vous féliciter pour la très bonne qualité de vos articles de même que pour la publication de gonflages de moteurs maintenant très répandus sur le marché.

Néanmoins, je vous adresserai un petit reproche: Il me semble que vos reporters ignorent tout de la grande fraternité de la famille motocycliste. J'ai l'impression que vos articles ont été rédigés par un ordinateur, le ton en est froid et impersonnel.

En somme, mon seul reproche est ce manque de chaleur et d'enthousiasme.

J. Rojo - Impasse des Iris
69-Thizy

R. — Et pan, sur le bec! C'est promis, nous allons essayer d'humaniser nos reporters. Espérons qu'ils ne tomberont pas dans l'excès inverse, c'est-à-dire la partialité.

* * *

Q. — Je voudrais vous demander si vous classerez dans votre « Galerie des Champions » qui m'a beaucoup plu, les grands coureurs de moto-cross car je possède très peu de photos en couleur de ces derniers.

J'ai trouvé quelque chose de très bon dans cette revue, c'est « Le livre d'or des championnats du Monde » de vitesse.

Je désirerais obtenir dans l'une de vos prochaines rubriques celui des champions de moto-cross.

Je pense que cette revue a beaucoup d'avenir et sera aimée par tous les sportifs qui, en France n'ont pas beaucoup de gâteries en journaux.

P. Giraudeau
Chaussé de la Madeleine
44-Nantes

R. — Bien sûr, les champions de moto-cross auront aussi droit de cité dans la « Galerie des Champions ». Il est exact que si l'on trouve un peu partout des photographies des champions de vitesse, ceux du moto-cross sont un peu les parents pauvres. Mais soyez sûr que nous rendrons à César ce qui lui appartient.

* * *

Q. — Tous les milieux motocyclistes sont fort bien traités avec une abondance de très belles photos, de dessins et de textes très précis, ce qui est assez rare jusqu'à ce jour.

Pour vous témoigner l'intérêt que nous portons à votre revue, nous espérons vous envoyer des photographies du Salon de l'Automobile et de la Moto de Genève (en ce qui concerne la moto évidemment et également de la course qui aura lieu au circuit national de

Manthoux le 8 Juin prochain.

F. Venni - Rue de la rose
74-Ambilly

R. — Nous espérons que vos vœux (à notre égard) se réaliseront.

Notre ambition est le mieux faire connaître la moto, sous tous ses aspects. Nous serons enchantés de recevoir vos photographies sur le Salon de Genève ainsi qu'un rapport sur la course de Manthoux; ainsi que vous l'écrivez « Vive les motos ».

* * *

Q. — Il est question, dans l'article signé Arturo Coerezza, de la « vieille formule libre de machines de Grand Prix ». Si le règlement restrictif entre en vigueur en 1970 pour les 125 et 250, il serait bien dommage que suive le statut des cylindres supérieures.

Il y aurait alors de bien prometteuses 500, actuellement en cours de mise au point en Italie (500 Benelli et 500 Cardoni) qui se trouveraient à jamais écartées de l'Épreuve Reine, sans jamais avoir pu réellement s'exprimer sur la piste. En les laissant concourir, il ne s'agit pas seulement de récompenser leur constructeur. Il y a une argument plus technique contenu dans l'expression « puissance utilisable ».

En 500, les motos très complexes n'ont plus de chance de succès. La complexité les rend lourdes et peu maniables. La MV 3 a triomphé du monstre Honda 4 durant les championnats du Monde 1966 et 1967. Ce résultat démontre qu'une machine légère, parfaitement équilibrée a eu la peau de la boîte à chevaux et je pense que les futurs constructeurs ne sont pas disposés à prendre cette option.

Le motocyclisme doit posséder sa Formule 1. Pour créer cette formule 1, je verrais très bien une catégorie groupant les motos de 250 à 500 cm³ et la règle-

Courrier DES LECTEURS

mentation actuelle subsister pour cette catégorie.

Dans la presse motocycliste existante, on parle trop peu de la course, et quand j'écris course, je pense vitesse. J'aimerais donc voir votre revue vivre presque exclusivement avec la piste et ses coulisses, sans oublier ses vedettes (Pilotes, machines, constructeurs...). Vous êtes assuré de posséder un fidèle abonné si vous prenez cette voie.

La moto est par définition un véhicule sportif et dépourvu de toute qualité utilitaire. Sa place se trouve donc avant tout sur la piste et je serais personnellement enchanté de voir se développer le marché de la machine compétition.

F. Tatat
Rue Stéphane Mallarmé
18-Bourges

R. — Nombreux sont ceux qui, comme vous-même, ne sont pas d'accord avec la nouvelle réglementation de la F.I.M. A force de recevoir les critiques, peut-être celle-ci reverra-t-elle ce nouveau règlement?

Nous ferons tout notre possible pour suivre l'actualité sportive de la moto. Nous ne sommes pas d'accord cependant avec vous quand vous affirmez que la moto est exclusivement un engin sportif. Au contraire, à l'origine, la motocyclette était un engin à destination utilitaire, un moyen de locomotion. C'est justement pour cette raison qu'elle a connu un extraordinaire développement entre les deux guerres, période pendant laquelle le prix des automobiles était trop élevé par rapport aux revenus de la majorité des Français. De même, la recrudescence de popularité que connaît la moto depuis trois ou quatre ans est due à l'augmen-

tion de la difficulté de circuler en voiture dans les agglomérations. Ce n'est bien sûr pas la seule raison. La moto de compétition a le même but que l'automobile de course: le perfectionnement de la motocycliste.

Elle permet, en plus, à ceux qui en ont le goût, de faire connaissance avec les joies exaltantes que procurent la vitesse et le risque.

Pour terminer, veuillez croire que jamais vous n'abuserez de notre temps.

* * *

Q. — Après avoir feuilleté la revue, j'ai été assez déçu du contenu car avec un titre aussi « tappe à l'oeil » je me demande ce que viennent faire les essais de petites cylindrées qui sont sans intérêt pour les mordus de la moto. Le reste du journal est quand même intéressant surtout les parties techniques (gonflage d'un moteur, refroidissement par eau etc...).

J'attends avec impatience la parution de votre second numéro pour me faire, j'espère une bonne opinion, pour cela, il serait bon de supprimer les essais moyennes et les résultats des courses de vitesse et cross qui figurent déjà sur les revues concurrentes.

G. Denis
Avenue Claude Péroche
60-Nogent/Oise

R. — Nous pensons que le numéro deux, à part la qualité du papier, a dû vous sembler meilleur. Il n'y a presque plus de petites cylindrées (ce qui nous vaudra des reproches de la part des fanatiques du 50 cc). Quant à supprimer purement et simplement les comptes rendus des compétitions, il n'en est vraiment pas question. Nous effectuerons cependant une sélection.

* * *

Q. — C'est avec un grand intérêt que j'ai lu le premier numéro de votre revue. Et il est heureux de

constater que des efforts sérieux sont faits pour la Moto (revues, propagande...) et l'on en fera jamais assez.

Mais comme vous le demandez dans l'éditorial, je me permets de formuler quelques critiques:

1) Trop d'essais, 5 en un seul numéro, c'est assez indigeste.

2) Influence italienne (publicité, articles, essais) trop accentuée.

3) Un blâme à Monsieur Arturo Coerezza. Il est inadmissible que ce journaliste n'ait même pas nommé le nom de Jack Findlay dans son article sur les championnats du monde.

Findlay est, me semble-t-il, avec Hailwood et Agostini, l'un des plus grands pilotes actuels! Qui a mené toute la meute des privés en 500 cc si ce n'est lui?

M. Pigeon
Rue de la Megisserie
57-Annonay

R. — Que de coups de pied enveloppés dans du coton! Vous trouvez qu'il y a trop d'essais, d'autres lecteurs en voudraient encore plus. Influence italienne, nous avons pas mal d'ennuis de ce côté là. Monsieur Arturo Coerezza présente toutes ses excuses pour ce fâcheux oubli. Rendons à J. Findlay ce qui lui revient.

* * *

Q. — Votre revue est bien conçue car toutes les disciplines de la moto y sont représentées (cross, vitesse, tourisme).

L'essai de la 650 cc Bonneville est très bien réalisé surtout sur le plan photographique. Il est rare de trouver une revue qui publie autant de photos sur l'essai d'une machine.

Critiques:

Je trouve que les 27 pages de publicité choquent un peu le lecteur. Je ne suis pas contre la publicité, mais je pense qu'il serait plus agréable de voir celle-ci disposée dans tout le numéro.

C'est le gros et le seul dé-

faut que je trouve à cette revue. Chose normale, les premiers pas sont toujours difficiles.

J'aime la moto, j'ai participé à des compétitions nationales de vitesse en 50 cc et je compte bien reprendre le chemin des circuits lorsque je serais dégagé de mes obligations militaires. Dans les prochains numéros, j'aimerais trouver:

1) Des reportages sur les Grands Prix ainsi que sur les épreuves de championnats de France.

2) Une rubrique « Petites Annonces ».

3) Dans la mesure du possible, un essai d'une vraie machine compétition.

4) Une rubrique de conseils concernant l'entretien.

5) Un calendrier de toutes les épreuves du mois (régularité, vitesse, cross, trial).

C. Epineuze - 1ère Batterie
Secteur Postal 69351

R. — Les 27 pages de publicité du premier numéro ont été réduites à 17 dans le second. Satisfait? Mais au train où vont les choses nous avons bien peur de revenir au nombre initial. C'est ça la popularité!

D'autre part, des reportages sur les Grands Prix, il y en aura. La rubrique des Petites Annonces est lancée; il est difficile de se faire confier une machine de compétition, mais nous essaierons; les conseils concernant l'entretien ont débuté avec l'Opération Printemps du mois de Mars. Le calendrier a aussi débuté dans ce dernier numéro.

* * *

Q. — Je vous écrit à la suite de votre article sur les championnats du Monde paru dans le premier numéro de « Motocyclisme » déjà excellent mais un peu cher comparé aux autres revues du même genre.

Je vois donc une classe 90 cc car les 50 avec la nouvelle formule seront peu puissants et 40 cc de plus permettraient un spectacle plus intéressant.

Une classe 180 cc pour être assez différente des 90 cc sans pour autant concurrencer les 250 cc; de plus c'est une cylindrée moderne qui voit grandir, à chaque salon, le nombre de ses machines.

Ensuite les 250 cc sans changement. Puis les 500 cc avec toujours la limitation à 2 cylindres 6 vitesses car il n'existe aucune machine poussée dans cette classe dans le commerce, le droit aux plus de 2 cylindres étant réservé aux grosses qui ne sont pas de la mécanique de précision comme la fameuse Honda 250, 6 cylindres sans être pour autant des machines qu'il faille ignorer à l'heure actuelle.

Quant à la classe des 360 cc, elle serait vraiment la « Formule 1 » de la moto où les 2 et 4 temps peuvent s'affronter sans être trop désavantagés l'un par rapport à l'autre dans une cylindrée ni trop faible, ni trop forte. Le nombre des cylindres serait illimité ainsi que les vitesses et toutes les usines auraient la possibilité de se rencontrer sur un même pied d'égalité.

C'est ainsi que je vois un championnat Moto vraiment passionnant. Bien sûr, il y a des lacunes comme l'adaptation de telle ou telle marque à tel ou tel cylindre mais toute réforme ne se fait sans maux.

J.F. Dottoni
Bd Jeanne D'Arc
13-Marseille

R. — Si vous comparez le nombre de pages des autres revues, avec celui de « Motocyclisme », vous comprendrez, qu'au contraire de ce que vous pensez, la revue n'est pas chère; en effet, vous avez une revue hebdomadaire qui coûte 1F80, par conséquent son achat revient à 7F20 par mois, vous en avez une autre mensuelle qui coûte 4F mais que ne contient que 70 pages. Nous ne pensons pas de toute façon, que le prix de la revue soit une barrière pour un « fan » de la moto, le principal est que le

contenu vous plaise. A ce sujet, vos suggestions sont très intéressantes. Au point de vue « spectacle », il est évident que les 90 cc sont beaucoup plus impressionnantes que les 50 cc, tous les détails que vous avez énumérés dans votre lettre sont fort judicieux, les vues que vous avez d'un éventuel championnat de moto sont très personnelles et intéressantes et nous sommes touchés par vos encouragements.

* * *

Q. — Enfin un journal « à la hauteur ». Je souhaite que tous les numéros de cette publication seront aussi riches que le premier. Et j'en suis sûr! C'est pourquoi, je vais bientôt m'y abonner. Il faut vous dire que je suis un fan de la moto. Il y a seulement sept mois que j'ai mon permis toutes cylindrées et j'attends avec impatience la fin des économies que je fais pour m'offrir une Norton ou une B.S.A. Pour l'instant, je me fait la main sur une 175 cc Motobécane! Equipée course! Je crois que vous avez eu raison dans votre premier numéro de publier un « tout au tout » sur la célèbre Bonneville qui est, à mon avis, la meilleure moto anglaise. Je m'aperçois que je la connaissais mal pourtant. Votre journal m'a apporté toutes les précisions nécessaires. Jamais, je n'ai vu d'aussi belles photos! Sous tous les angles, vous la faites voir, c'est fantastique!

Excellent également, votre reportage sur le refroidissement à eau ainsi que celui sur le Salon de Tokyo. J'attends avec impatience un reportage complet sur la 750 Honda, dont on parle beaucoup. Sont-elles déjà sur le marché?

J'avoue ne pas en avoir vu une seule depuis son annonce. Peut-être, pourriez-vous me répondre. Une autre question aussi que beaucoup de jeunes se posent. Comment devenir pilote motocycliste, participer à

des courses? Peut-être pourriez-vous consacrer une page de votre journal à cela. Je suis certain qu'il sera bien accueilli.

G. Vérard
Avenue Pierre Brossolette
69-Bron

R. — J'espère que vous ne regretterez pas votre abonnement et pour cela, nous tâcherons de satisfaire toutes les suggestions proposées par nos lecteurs, et bien entendu les vôtres. Rassurez vous le reportage sur la 750 Honda est en pleine ébauche et vous serez bientôt au courant de ses moindres secrets. Cette moto vient d'être présentée en France et sera vendue dans quelques mois. Quant à votre question sur le mode à suivre pour être pilote motocycliste, vous avez souvent des essais régionaux (vous êtes informé par la presse locale) qui vous permettent de mettre à l'épreuve votre engin et vos capacités de pilote. C'est après ces essais d'entraînement que vous pouvez savoir en vous mesurant aux autres jeunes gens, si vous avez le don de la course. Mais vous savez, une course de moto n'est pas seulement une épreuve à sensations, elle demande beaucoup de maîtrise et beaucoup d'entraînement. De toutes façons, comme vous vous en doutez, cette question fera l'objet d'un prochain article de « Motocyclisme ».

* * *

Q. — En effet, la voilà la revue que l'attendais! Lecteur de « Champion, Moto-Revue et Scooter, Cyclomoto » depuis près d'un an, aucun de ces journaux ne m'a paru aussi captivant, « sensass » que Motocyclisme. Bien sûr, ce journal ne peut-être parfait, aussi j'ose formuler quelques critiques dont le premier numéro doit se sentir concerné. D'abord, il ya trop de photos (à mon goût) dont pas mal d'inutiles (bouchons de réservoir photographiés...).

Le texte écrit trop gros,

n'est pas assez long. Il faudrait donc moins de photos et plus de texte. Il y a trop de « présentation de la machine » et pas assez de détails d'essai dans la rubrique « impressions de conduite ». Les dessins humoristiques inutiles dans une revue comme celle-ci, font trop « magazine d'actualité ou de mode ».

Maintenant, les compliments: (Il y en a!).

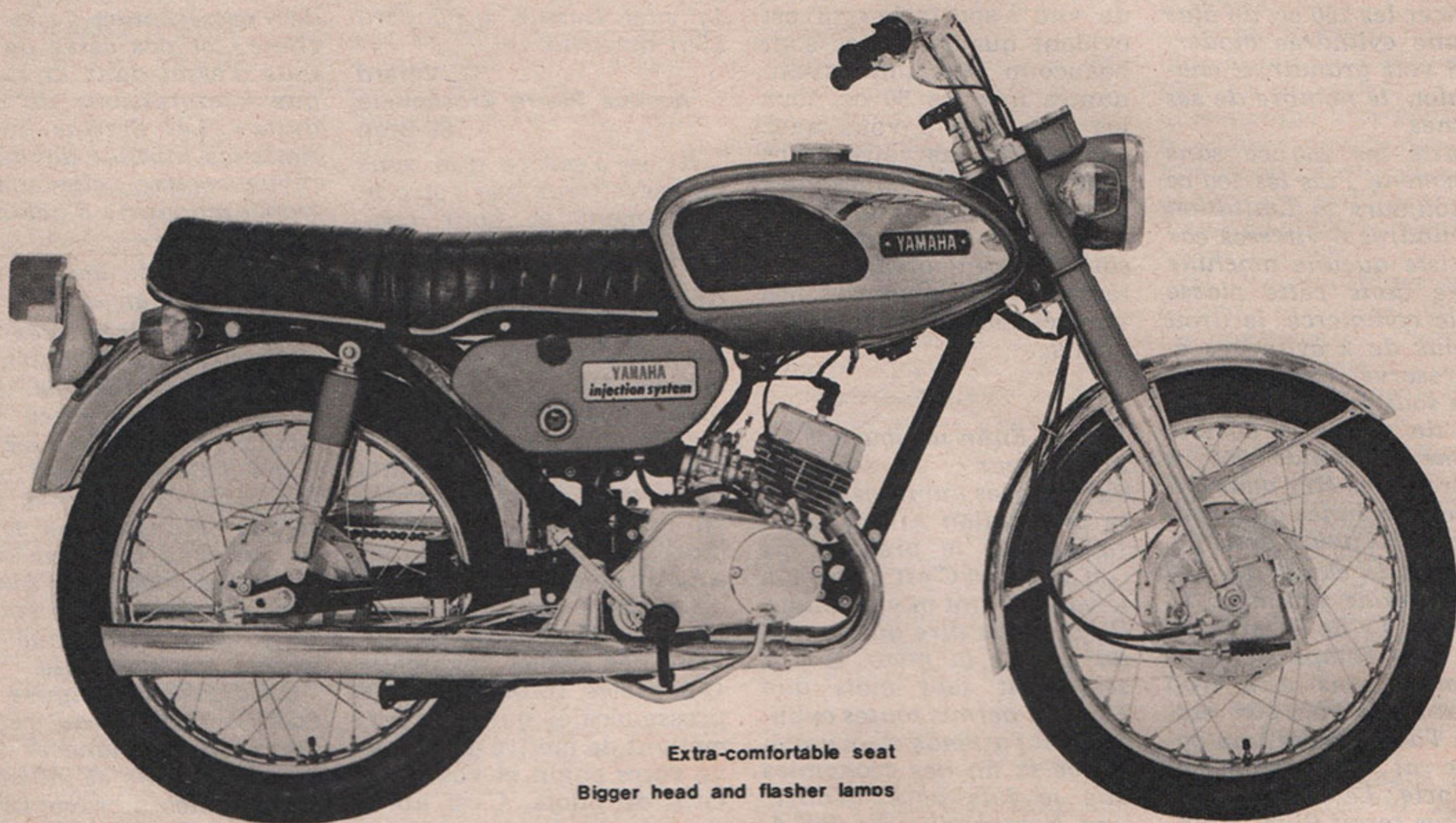
Dans les premières pages, nous sont présentés des magasins spécialisés dans la moto, bravo ceci, car, connaître l'adresse du « Speed Center » peut nous être utile. Vous nous présentez des essais de 50 cc, ce qui rend la revue complète. Les encarts de pilotes sont magnifiques et constituent une magnifique collection très complète.

Les détails techniques (refroidissement à eau, rendements, performances) sont très instructifs et indispensables. Encore bravo. La rubrique « Gonflez votre Turbo-spécial Franco Morini est très intéressante (mais il manque certains prix des pièces nommées). Les autres rubriques sont captivantes et tout ceci en fait un journal complet. J'apprécie particulièrement les rubriques traitant de mécanique, enfin les trucs pratiques (par exemple, le gonflage du moteur)

M. Lamarre
Bionval - 27-Ecos

R. — Il est difficile de satisfaire le goût de tous nos lecteurs. Quant aux photos que vous estimez trop nombreuses, elles sont nécessaires, car celles qui ne vous intéressent pas, intéressent d'autres jeunes gens et vice-versa. Aussi, nous sommes obligés de toutes le mettre. Quant aux textes, nous tâchons de les rendre sobres, tout en y maintenant les détails essentiels qui intéressent tout le monde. Vous nous reprochez les dessins humoristiques qui ont été appréciés par l'au-

suite à page 126



Extra-comfortable seat
Bigger head and flasher lamps

SPECIFICATIONS OF NEW YCS-1

PERFORMANCE:

Maximum speed 130-140 km/h (80-87 mph)
Climbing ability 23°
Minimum turning radius 80.7 in. (2,050 mm)
Braking distance 11 m/50 km (36 ft at 30 mph)

ENGINE: (5-port parallel twin)

Lubricating system Yamaha Autolube
Bore & Stroke 50 x 46 mm (1.969 x 1.811 in.)
Displacement 180 cc (10.98 cu-in)
Compression ratio 7.4 : 1
Maximum horse-power 21 hp/7,500 rpm
Maximum torque 2.05 kg-m (14.8 ft-lb)/7,000 rpm
Starting system Electric and kick

DIMENSIONS:

Overall length 1,930 mm (76.0 in.)
Overall width 765 mm (30.1 in.)
Overall height 1,075 mm (42.3 in.)
Wheelbase 1,245 mm (49.0 in.)
Minimum ground clearance 155 mm (6.1 in.)

WEIGHT (net) 119 kg (262 lbs.)

FUEL TANK 11.4 litre (3 US gal.)

OIL TANK 1.93 litre (2 US qt.)

TIRES (Front & Rear) .. 2.75-18-4P.R./3.00-18-4P.R.

* Specifications are subject to change without notice.



NEW YAMAHA 180 YCS-1



la revue internationale pour tous les motocyclistes

MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO

REVUE MENSUELLE - ANNÉE 1 - N. 3 - AVRIL 1969

En couverture: Soleil Levant
et japonaise.

●
Directeur de la Publication
Jean-Marie Pandolfi

●
Rédacteur en Chef
Jean-François Pietri

●
Mise en page
Romano Pacchiarini

●
Collaborateurs
Roberto Patrignani, Carlo Perelli, Mick
Woollett, Arthur Lindon, Giovanni Lu-
raschi, Claude Finnet, Gilbert Dubuis-
son, Dominique Varguez, Nicole Tille-
ment.

●
Photographes
Pierre-Yves Refalo, Walter Bernagozzi,
Volker Rauch, Andrea Mosconi.

●
Publicité et diffusion
EDISPORT-FRANCE
116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2^e
Tél. 50.28.18 (5 lignes).

SOMMAIRE


Editorial, par Jean-François Pietri	25
Harley-Davidson « Electra Glide » 1200	26
Norton-Dunstall « Dominator » 750	36
Lambretta « J50 »	44
Sunbeam 350	50
Ces retraitées qui rempilent	56
Nos lecteurs photographient	60
70 chevaux pour la Bonneville	61
Modelisme - Magnifique reproduction de la Honda 300 Sport	62
Ces américains fous, fous, fous	66
Elle arrive la 500 Weslake de course	68
Extraordinaire extension du cross au Japon	72
La Linto 500 à coeur ouvert	75
Trial, régularité, cross: quelle est la différence?	79
L'évolution des motos de course tchécoslovaques	81
Moisson de records à Elvington	82
Elles ont 3 cylindres et 750 cc les nouvelles B.S.A.-Triumph	86
Du nouveau à l'étranger	90
Maigre bilan des Records du monde 1968	97
Un sidecar de compétition moderne	106
Un siècle de motos extravagantes	108
Photo-flash	113
Echomotos	114
Sourires à pleins gaz	117

ABONNEMENTS

	FRANCE	ETRANGER
Annuel	50,-Frs	70,-Frs
Semestriel	27,-Frs	40,-Frs

Administration, Rédaction, Publicité:
EDISPORT-FRANCE, 116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2^e.
Dépôt légal: 1er trimestre 1969
Imprimerie: Poligrafico G. Colombi S.p.A. - 20016 PERO (MI)
Copyright by EDISPORT Milano

N'oubliez pas d'indiquer à partir de quel numéro vous désirez que commence votre abonnement.



*Voulez-vous
sortir avec moi?
Je m'appelle*

**mini
giulietta**

**ETS BONNET
BOULOGNE BILLANCOURT**



EDITORIAL

H.T. ou T.T.C.

par Jean-François PIETRI

Nombreux sont ceux qui nous ont écrit pour manifester leur indignation quant aux prix des motocyclettes étrangères vendues en France.

En effet, dans notre premier numéro, nous avons eu le tort, ou bien peut-être était-ce une bonne chose, de publier, dans les dernières pages, des tableaux sur lesquels étaient indiqués les prix des machines vendues en Italie. Ces prix étaient donnés en liras. Afin que les lecteurs puissent avoir une idée de ce coûtaient les motos, chez nos voisins, nous avons indiqué qu'il fallait environ 125 liras pour 1 franc.

Il s'est alors passé le phénomène suivant: certains lecteurs ont pris une feuille et un crayon, et se sont mis à effectuer les conversions; ils se sont vite aperçus, qu'il y avait un fossé entre les prix auxquels sont vendues les motos en France et ceux pratiqués en Italie. Ce fossé étant d'environ le quart du prix français.

Ils n'ont peut-être pas alors osé traiter, à voix haute, les importateurs de voleurs, mais certains l'ont pensé.

De même, certains importateurs ont été désagréablement surpris que de telles rumeurs aient circulé dans les milieux motocyclistes.

Il apparaît donc évident de faire une mise au point.

Prenons, pour l'exemple, le cas d'une Laverda 750. Elle est vendue en Italie, pays constructeur, au prix de 750.000 L. Effectuons la conversion, en prenant pour base un franc = 125 L. Cela nous donne un prix de 5.555 F. Or en se référant à nos tableaux du numéro de mars, on voit que cette machine est vendue en France au prix de 8.600 francs, soit une différence d'environ 3.000 F. de plus.

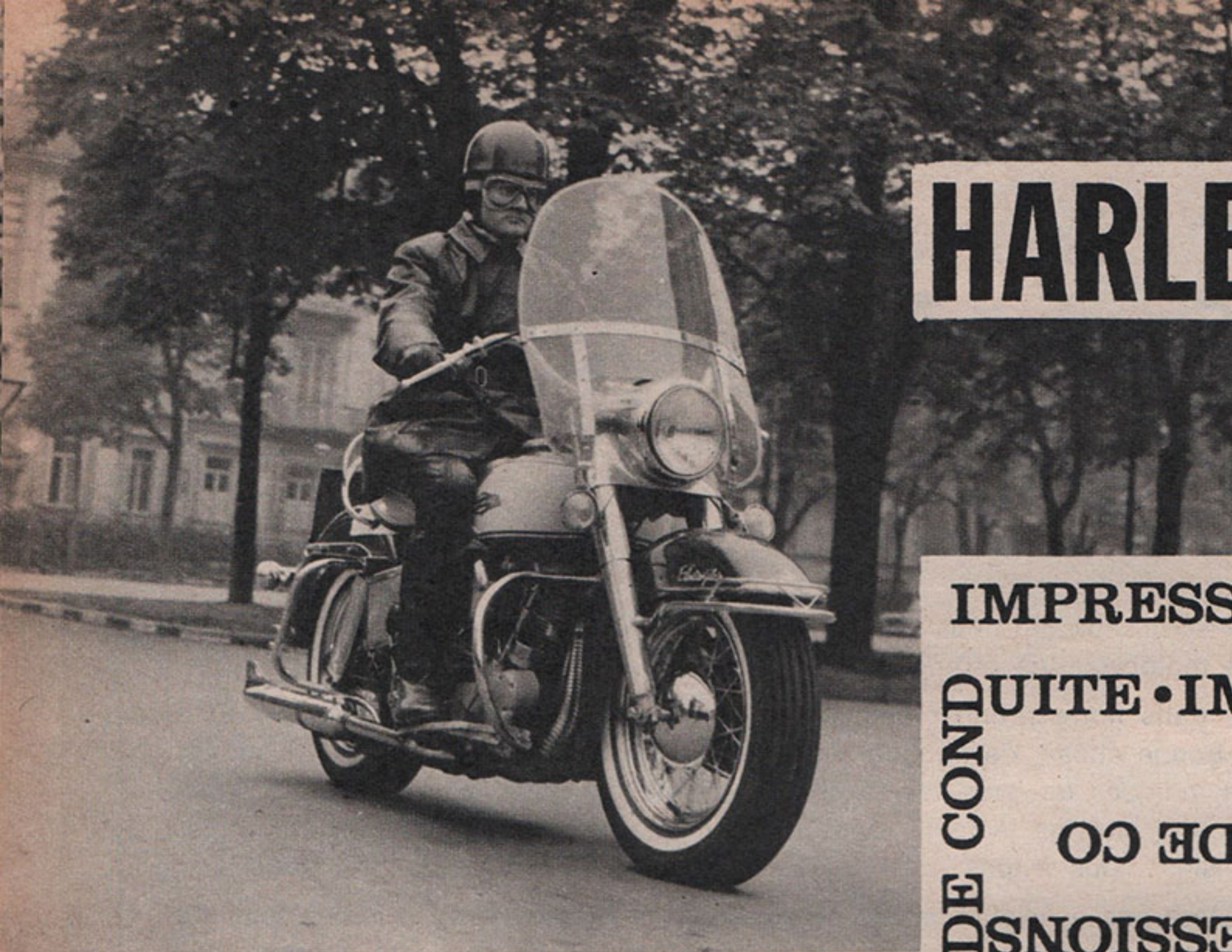
Et c'est ici que ceux qui ont effectué les conversions crient au scandale, et vouent les importateurs à tous les diables. En fait, ils n'oublient qu'une chose: l'importateur achète peut-être sa machine au prix italien, mais il faut ajouter à ce prix initial le coût des transports, assez élevé, les frais de douane et surtout cette taxe surhumaine, quasi médiévale (cf. la taille et la gabelle), j'ai nommé la T.V.A., qui frôle les 25% du prix d'achat.

De plus, ces importateurs ont des frais nombreux — loyer, publicité, rémunération des employés,... — qu'ils doivent forcément couvrir, et bien sûr ce ne sont pas des philanthropes: la moto les fait vivre, ils vivent souvent pour la moto.

Le fait à retenir est que, s'ils n'avaient pas la T.V.A. à payer, le prix des motos d'importation serait d'un quart inférieur à ce qu'il est actuellement.

J'espère que cette mise au point mettra un terme à toute polémique pécuniaire entre acheteurs et vendeurs.

Le résultat de tout ceci est que nous devons tous nous unir afin d'amener la suppression ou la diminution de cette super-taxe, qui, issue d'une conjoncture défallante, gêne non seulement le secteur social mais aussi le secteur industriel et économique, nous oblige à consommer du carburant taxé à 75%, et rend parfois prohibitif le prix des machines chères à nos cœurs.



HARLEY-DAVIDSON

« Electra Glide » 1200

IMPRESSIONS DE
CONDUITE • IMPRESSIONS
DE CONDUITE • IMPRESSIONS
DE CONDUITE

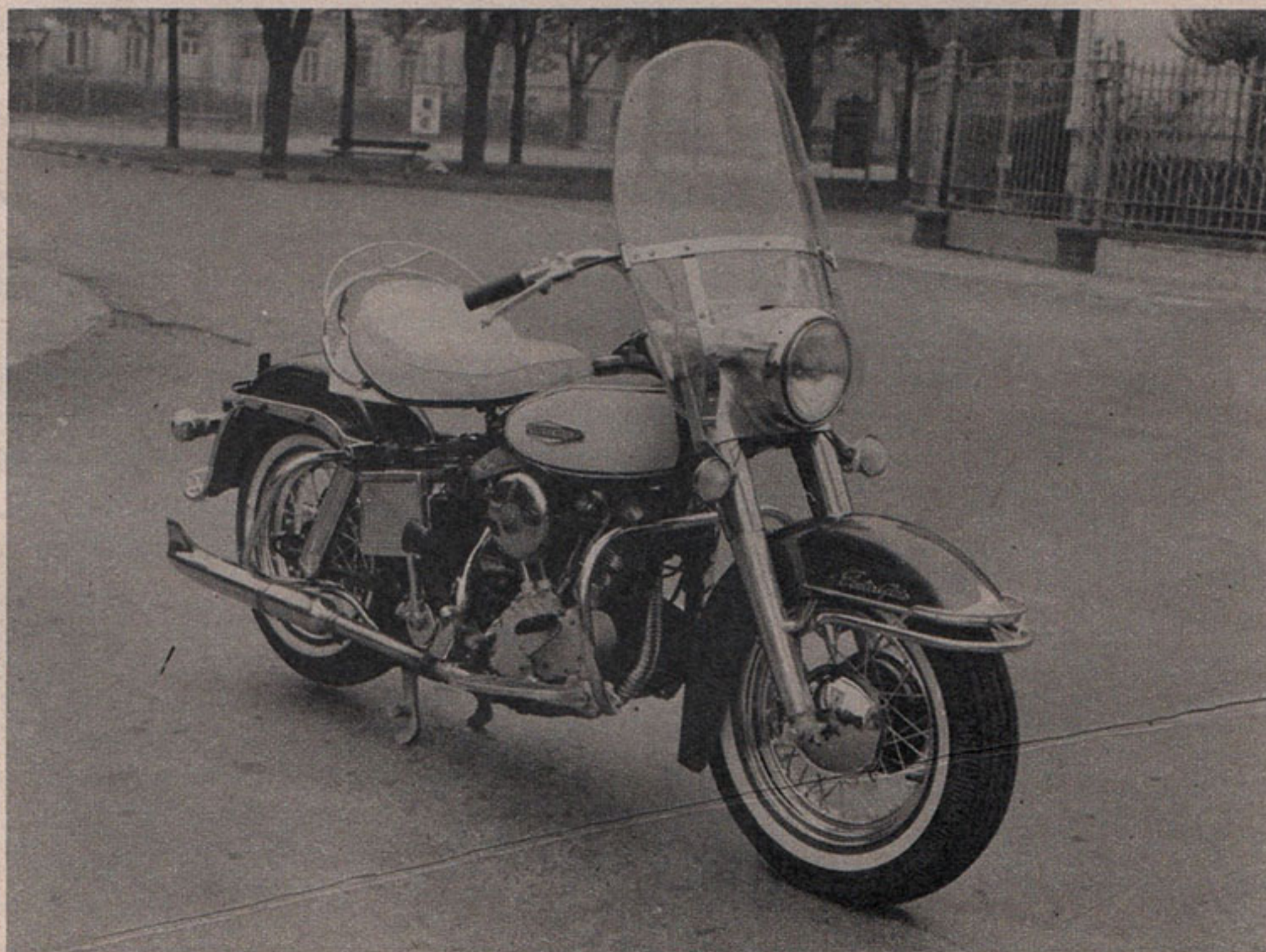
Il y a quelques temps, nous avons lu dans une revue motocycliste américaine, que si les motos japonaises et européennes sont de jolies choses, la seule vraie moto pour les sujets de l'Oncle Sam restera toujours l'Harley-Davidson.

Nous ne discuterons pas ce point de vue, partant du principe que toutes les opinions sont libres, mais il n'en reste pas moins que la moto américaine (dont la seule représentante est l'Harley jumelée depuis quelques années avec Aermacchi) est quelque chose de totalement différent de celles auxquelles nous sommes habitués, comme le sont, du reste, leurs automobiles en comparaison des nôtres.

Construites selon un schéma directeur immuable depuis près de 50 ans (moteur bicylindre en V longitudinal de grosse cylindrée, boîte de vitesses séparée et cadre berceau en tube), elle n'ont cependant pas cessé d'être améliorées et mises au goût du jour, surtout dans la recherche du con-

fort maximum et de la plus grande sûreté de fonctionnement. Ainsi, pour les plus récents perfectionnements qui ont été apportés à l'Harley 1200, on trouve des suspensions hydrauliques efficaces (l'arrière à trois positions de réglage), des pneus de dimensions

respectables (5 pouces), une suspenselle, superconfortable, dotée d'une suspension hydraulique et de ressorts supplémentaires pour le cas où l'on roule en tandem, un guidon monté souple. Quant à la partie mécanique, que de raffinements: démarreur électrique,

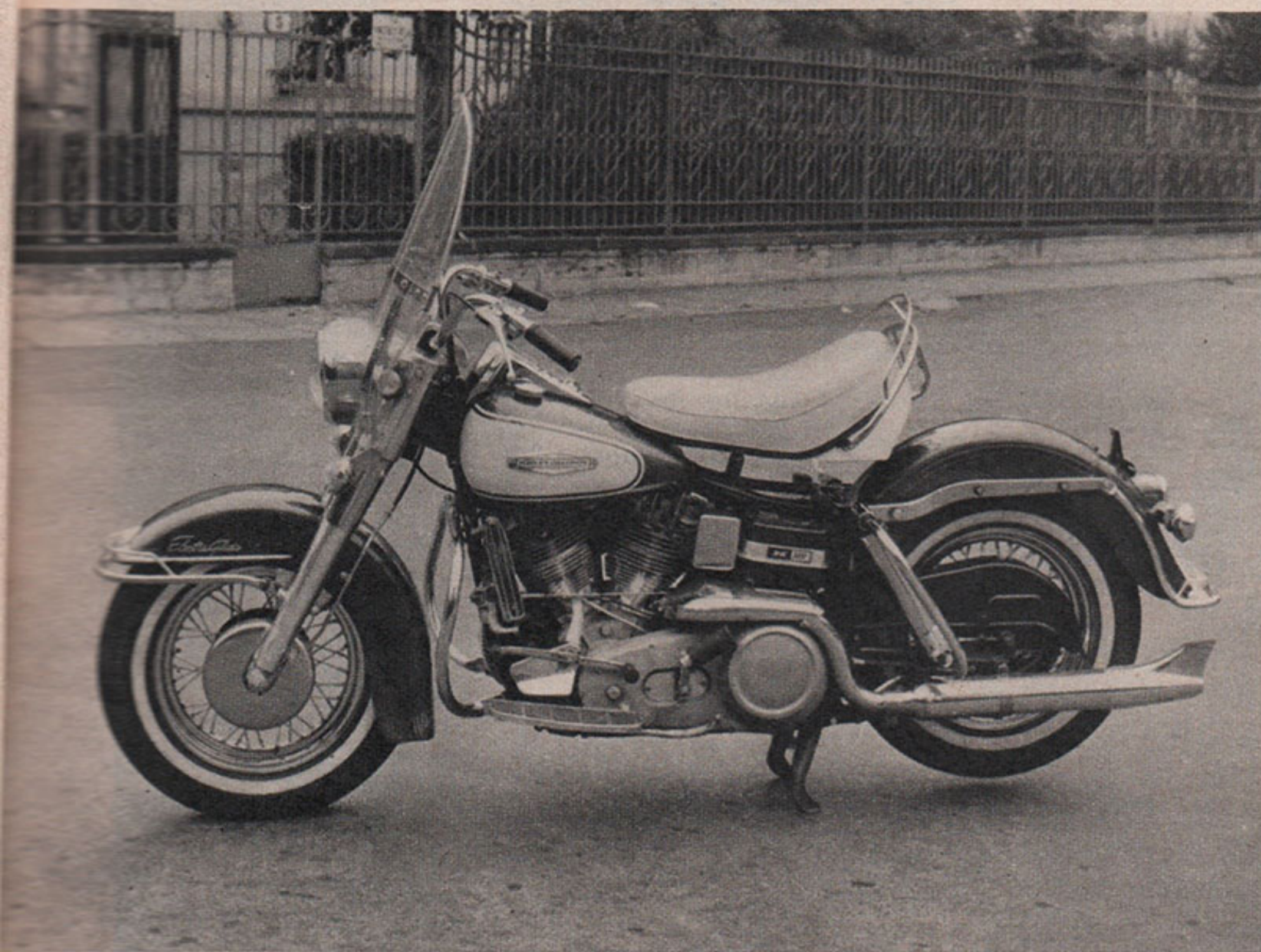
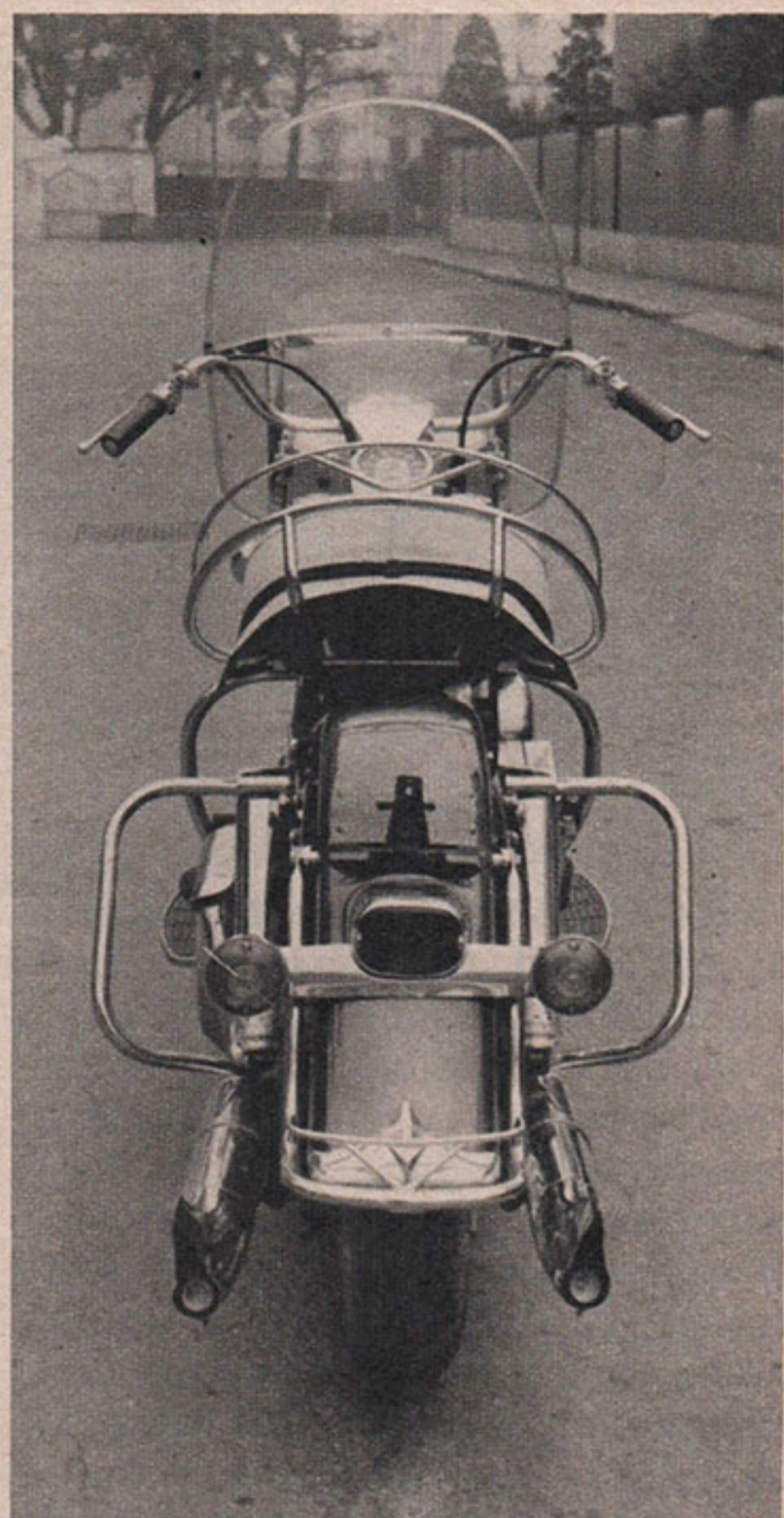
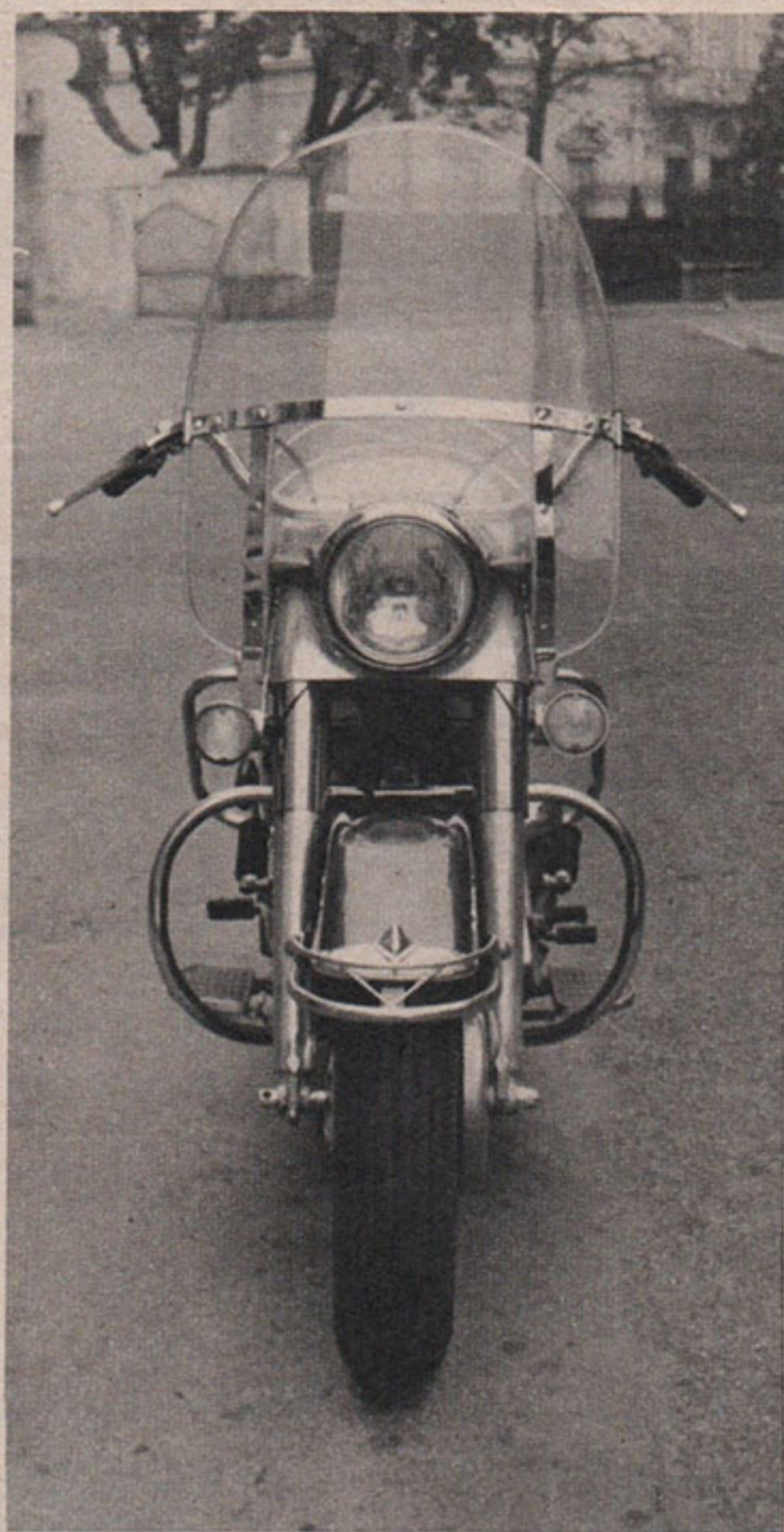


L'Harley-Davidson « Electric Glide FLH » est la plus grosse motocyclette de série fabriquée dans le monde; cylindrée 1207 cc.

Vues avant et arrière de la moto. On n'arrive pas à percevoir ses impressionnantes dimensions.

embrayage à servo-commande mécanique, poussoirs de culbuteurs hydrauliques (cette dernière solution ne se retrouve que sur les Rolls Royce).

Mais même dans les petits détails, le soin est poussé à l'extrême: le réservoir d'huile est monté élastiquement, ainsi que le logement de la batterie (en acier inoxydable) qui possède un tube de trop-plein et d'évacuation des vapeurs d'acide; la chaîne primaire, double, est lubrifiée sous pression par l'huile moteur; les roues, à moyeu fileté, sont interchangeables et montées sur coussinets auto-lubrifiants; le démarreur possède un système de blocage qui empêche son fonctionnement si une vitesse est enclenchée, et ainsi de suite, toute une série de détails qui font de cette machine un véritable chef d'oeuvre de précision, unique sur le marché mondial.



Maintenant, commençons notre examen critique, selon notre schéma habituel.

Décrire l'imposant aspect de cette machine est quelque chose d'impossible, même les photos de face en peuvent rendre l'impression formidable qu'elle dégage: c'est un véritable monument mécanique; il suffit de dire qu'elle « fait » 2,35 mètres de long; les pneus ont 13 centimètres de large, et elle pèse 310 kg! Cependant, tout cela est bien proportionné, et il n'y a pas de vides (le contraire eût été étonnant). Le réservoir du modèle actuel — toujours surmonté d'une excroissance chromée portant le tachymètre, la clef de contact et des différents vo-

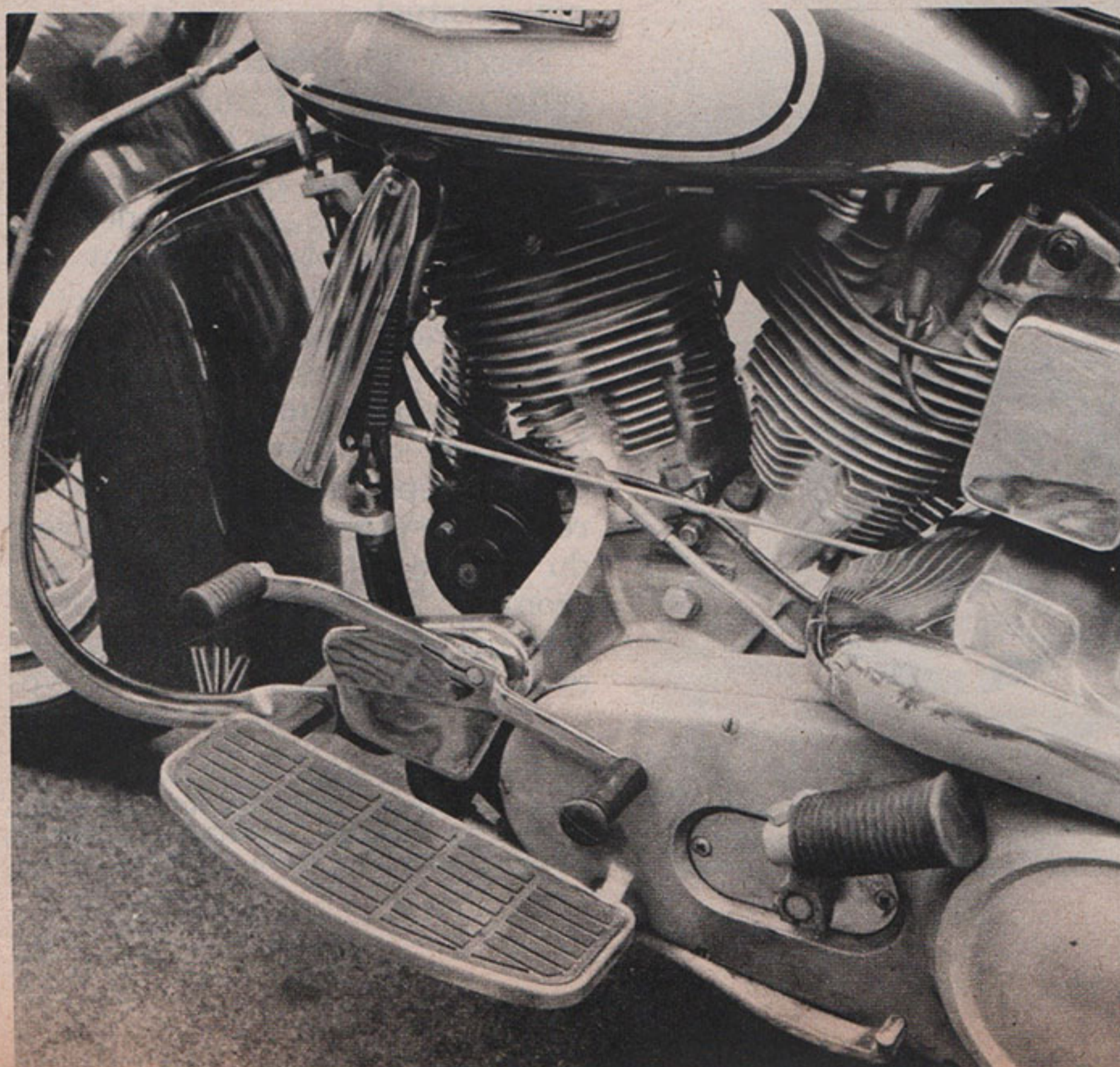
La puissante et classique ligne « américaine » de l'Harley, caractérisée par le bicylindre en V à boîte séparée.



IMPRESSIONS DE
 CONDUITE • IMPRESSIONS
 DE CONDUITE • IMPRESSIONS
 DE CONDUITE

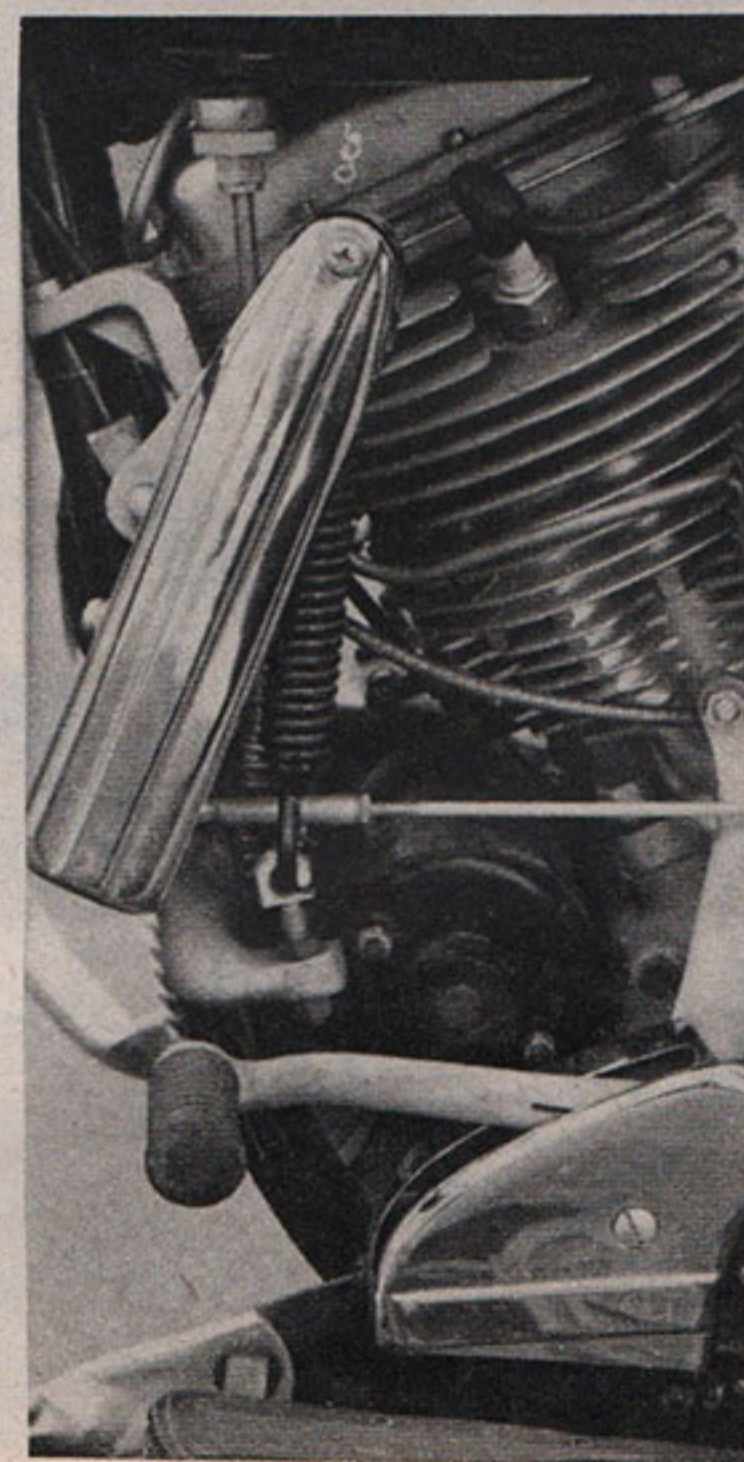
Voici le guidon large et net; sur le réservoir on trouve des instruments de contrôle et les deux bouchons de remplissage.

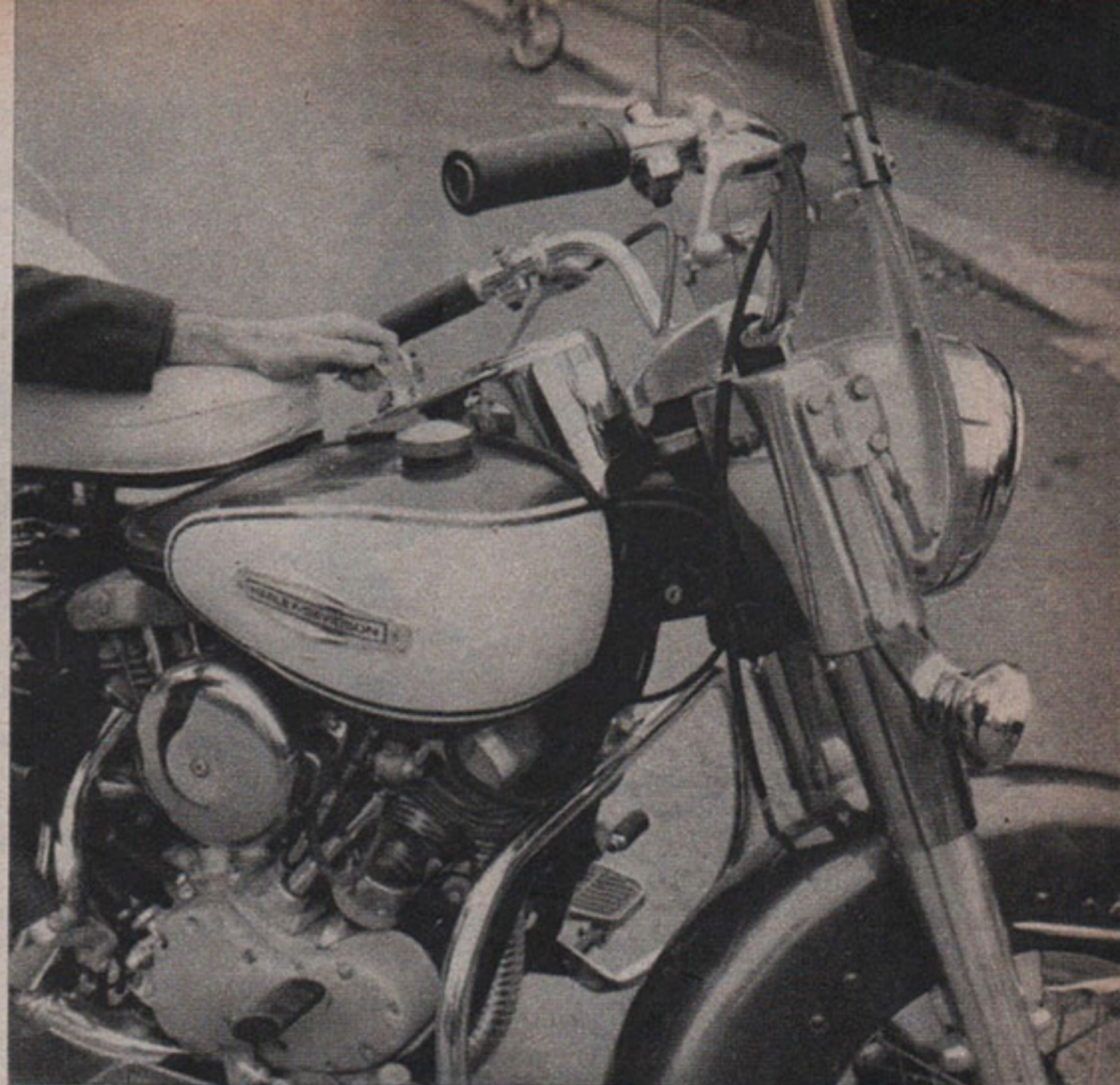
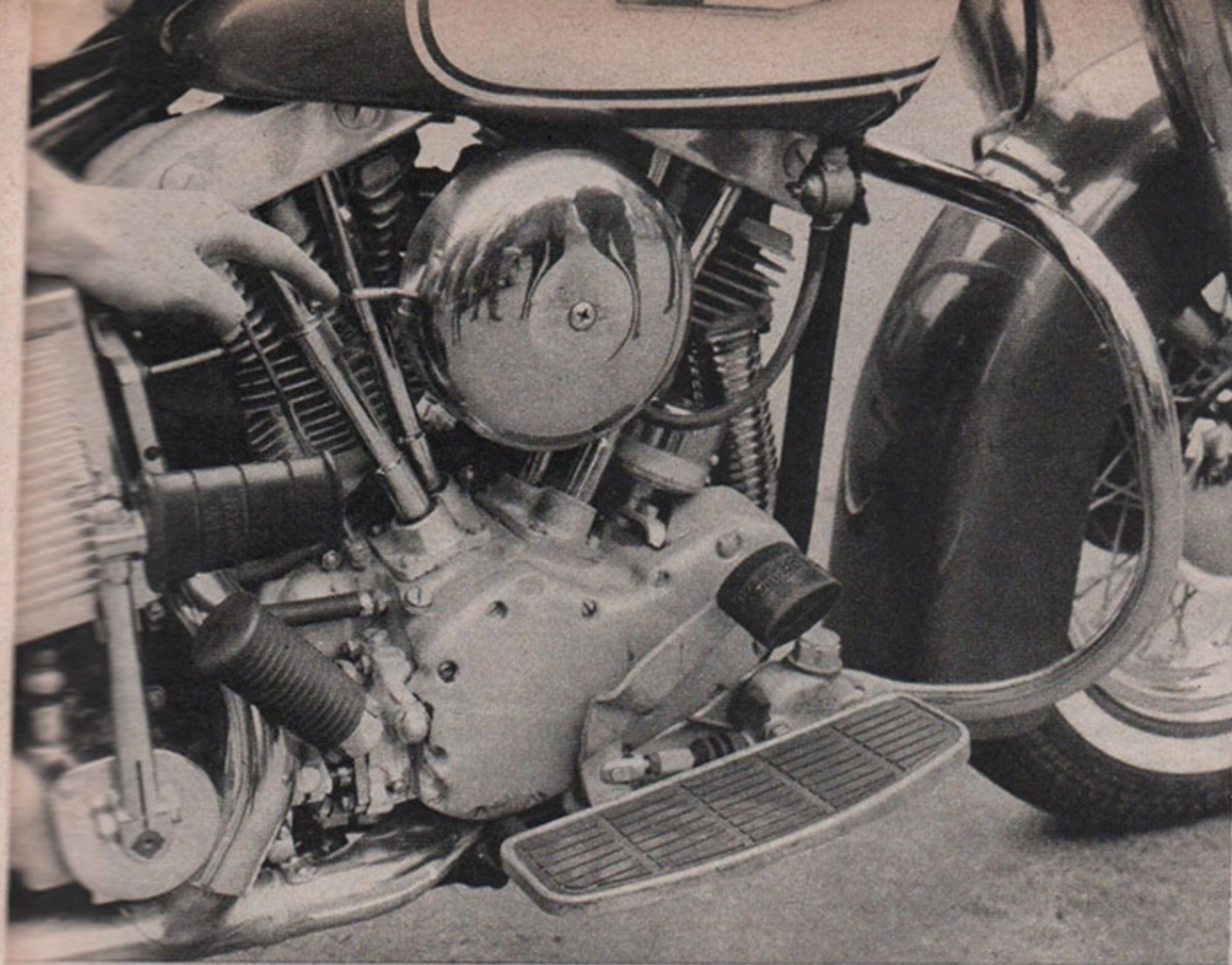
yants de contrôle — a été agrandi et élargi pour pouvoir augmenter l'autonomie (à ce propos, il est curieux de constater que les constructeurs européens diminuent les réservoirs des machines destinées au marché américain, et que les américains font le contraire), et la selle est toujours dotée de la grille chromée qui sert d'appui au passager. La fourche avant, et son phare-avant incorporé, est totalement chromée; le réservoir et les garde-boue sont disponibles en plusieurs teintes, toutes métallisées



A gauche: le levier du changement de vitesse, modèle à balancier. Au dessus on voit le servo de l'embrayage dont le couvercle est soulevé. On voit aussi le repose-pieds, replié, du passager.

A droite: la pédale du changement de vitesse à levier simple.





A gauche: la pédale du frein arrière et, en partie caché par le repose-pied, le maître cylindre hydraulique. La main montre la tirette du starter. A droite: l'interrupteur du contact à trois positions sur le tableau, qui peut être bloqué sur la position fermée par une petite clef. L'antiviol se trouve sur la direction.

Une bizarrerie est constituée par l'échappement du cylindre postérieur; en effet, il peut, soit rejoindre le pot du cylindre avant, soit avoir son propre pot, mais sur la gauche de la moto.

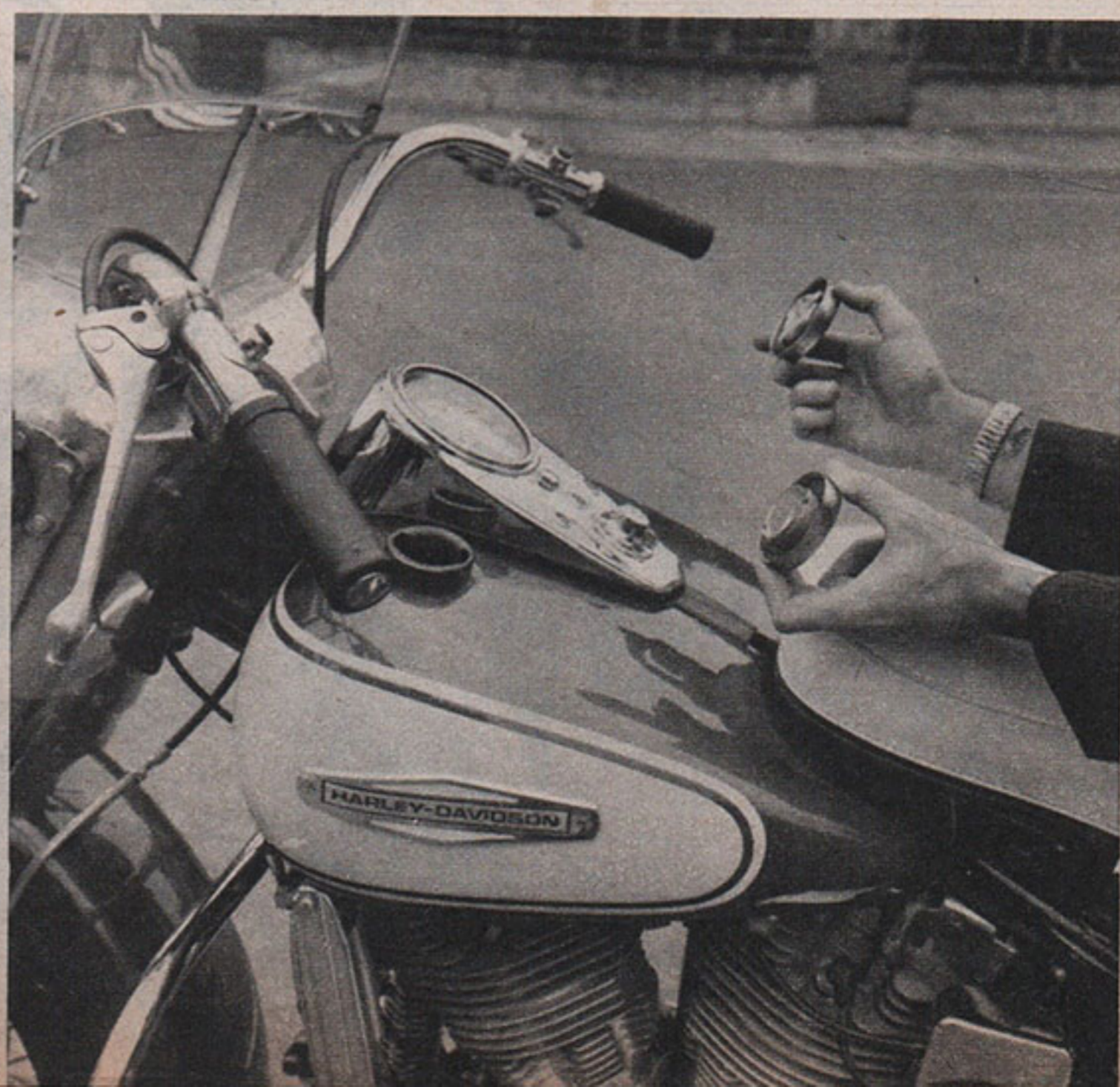
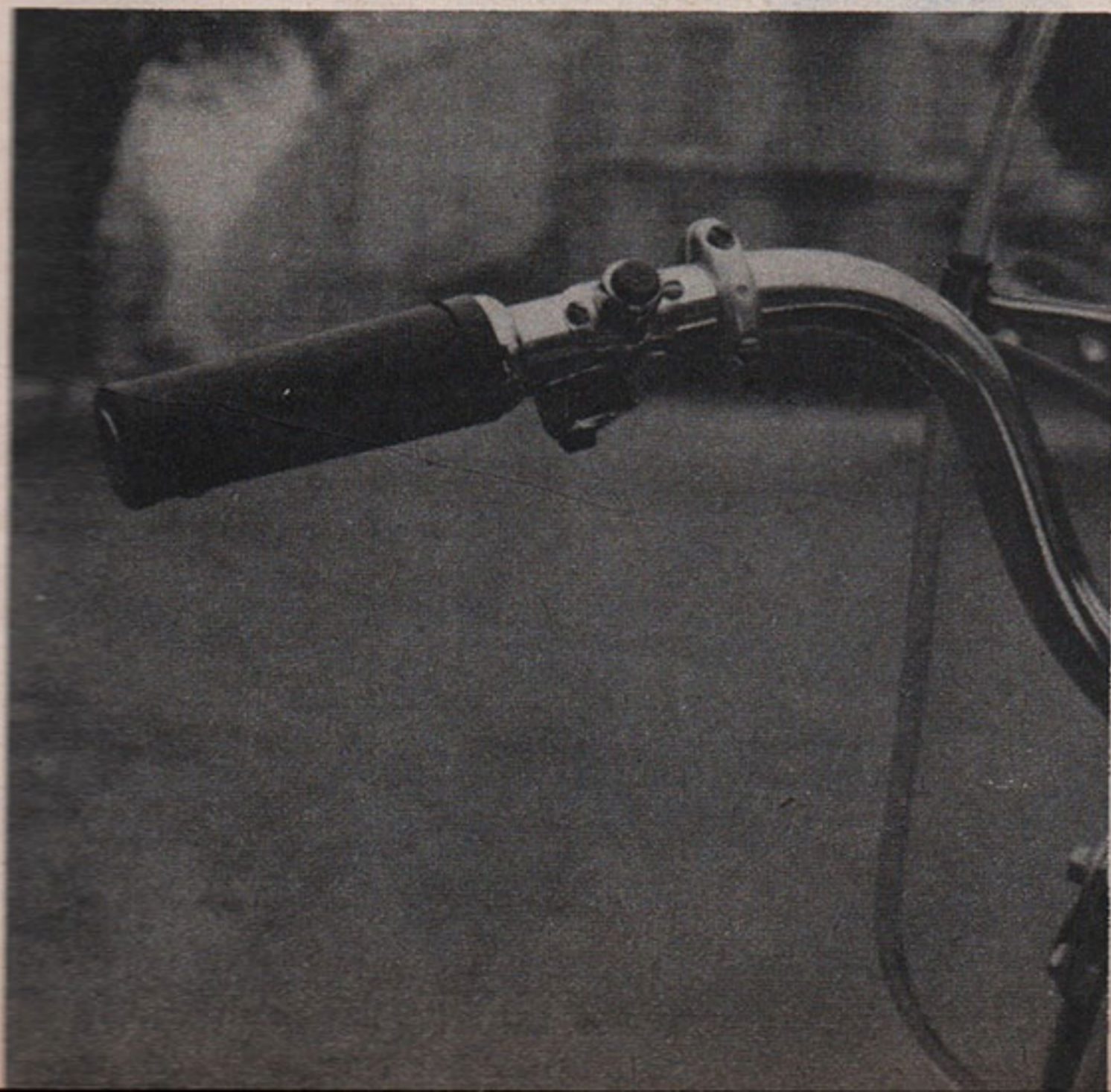
Le guidon est élégant, et sa finesse est due au fait que l'on voit seulement deux câbles émerger. Parmi de nombreux accessoires, on note la présence de feux de direction (non obligatoires en

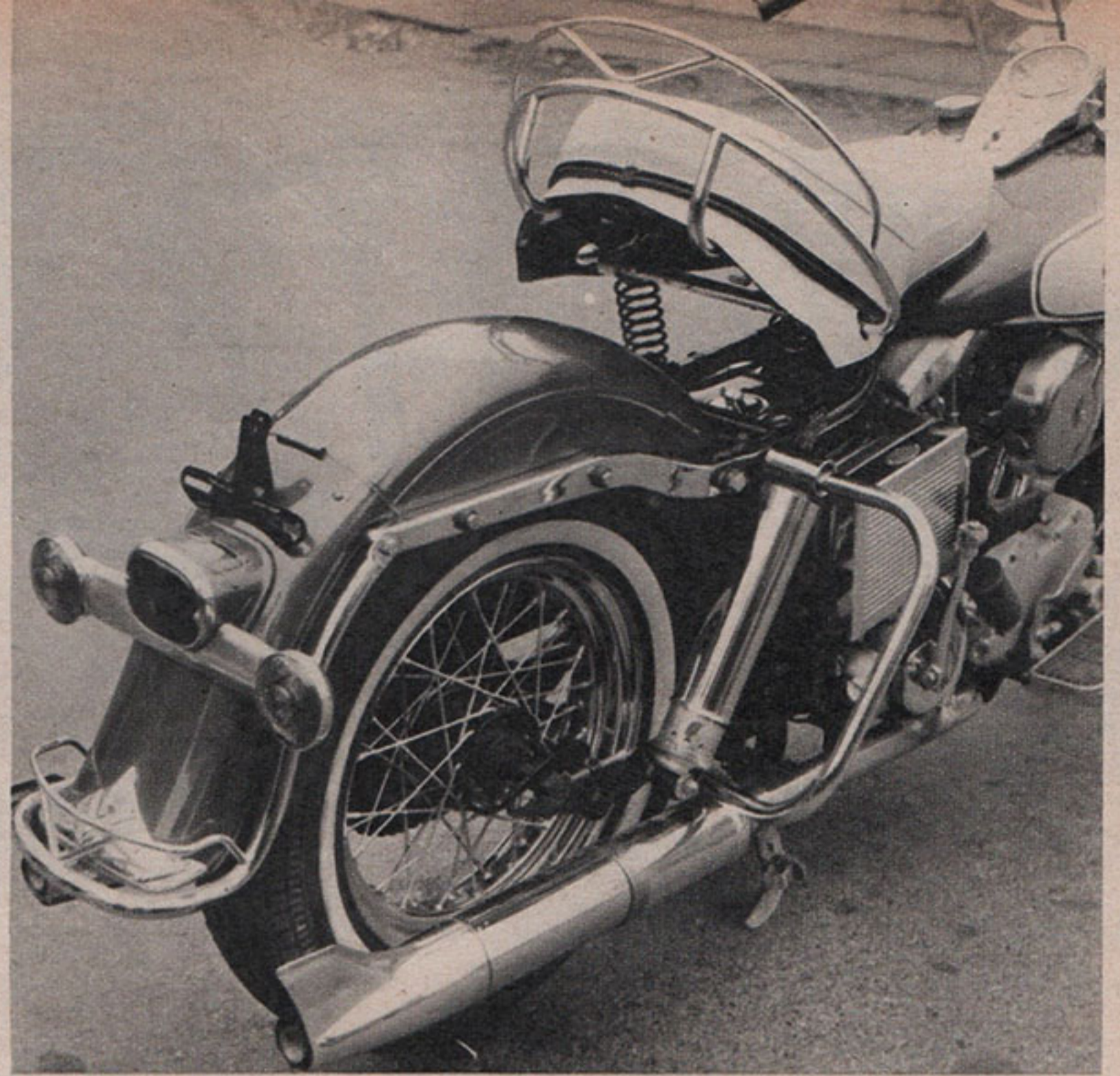
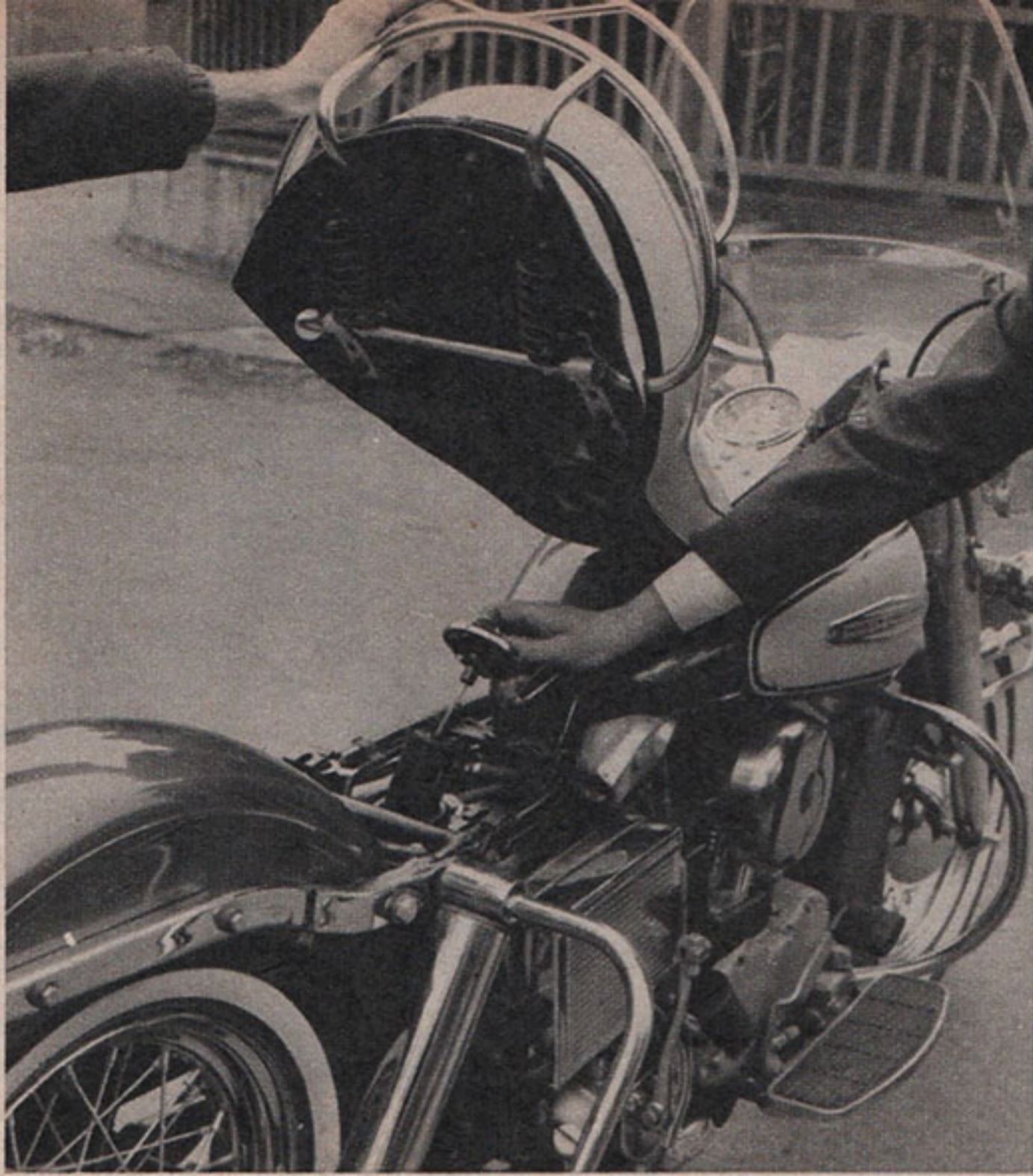
France), un pare-brise en plexiglas, très solide et efficace, des tubes pare-chocs avant et arrière, ainsi que des grilles de protection sur les extrémités des garde-boue. Cependant, il n'existe pas de trousse à outils: « Une Harley-Davidson, Monsieur, ça ne tombe jamais en panne!... ».

Sur le guidon, on trouve la poignée des gaz, sans retour automatique, et les leviers de frein avant et d'embrayage qui sont en allia-

ge léger, terminés par une boule de sûreté. Ces leviers sont facilement réglables et s'actionnent avec une grande facilité. Comme sur ce modèle il n'y a pas d'avance automatique, la poignée tournante gauche n'a aucune utilité. Nous trouvons aussi, près de la poignée de gauche, le bouton du klaxon et le commodo des phares (trois positions), tandis qu'à droite on trouve le poussoir du dé-

Le bouton du klaxon se trouve sur la partie gauche du guidon; au dessous, il y a le commodo du phare à trois positions. Sur la poignée de droite, on aperçoit le bouton actionnant le démarreur. Quand la moto repose sur la béquille latérale gauche, elle se trouve inclinée; c'est pourquoi le bouchon de réservoir gauche possède un système pour empêcher l'essence de déborder.





A gauche: en relevant la selle, on atteint le bouchon du réservoir d'huile, solidaire d'une jauge, et le filtre. L'accès de ces organes est assez aisé, même quand la selle est baissée. Sous celle-ci, on aperçoit les deux ressorts supplémentaires, en position de repos, que l'on utilise quand on transporte un passager. A droite: ces mêmes ressorts en position d'utilisation. Ils s'encastrent dans une encoche, sans aucune vis à serrer.

marreur et la commande des clignotants.

La commande de la boîte de vitesses se trouve placées à gauche et peut aussi bien être simple ou à balancier, sur demande. La première s'enclenche vers le bas (aussi bien sur les deux systèmes), mais dans tous les cas, le

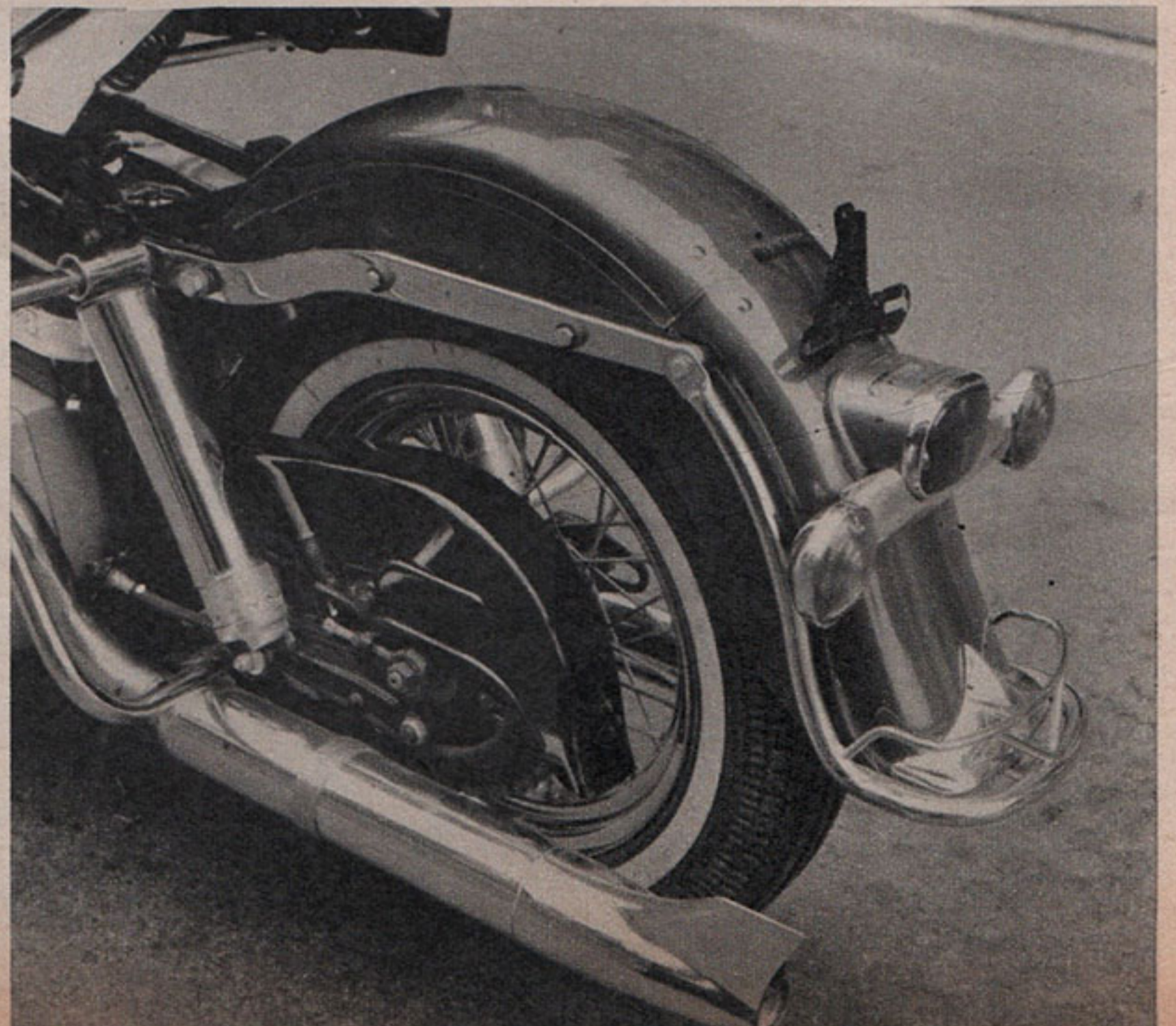
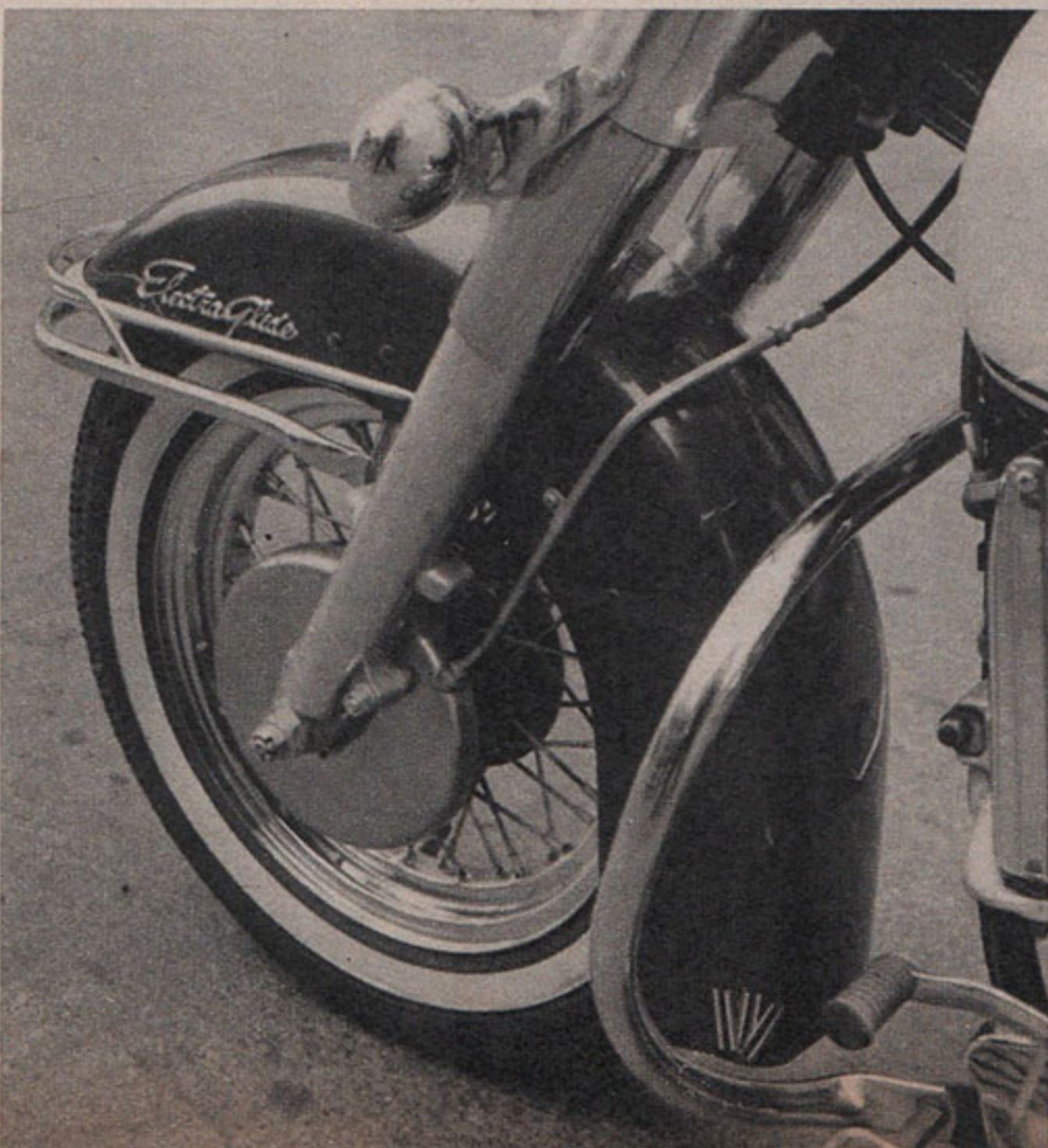
pied doit quitter le cale-pieds. La boîte est normalement à quatre rapports, mais on peut aussi bien avoir une boîte à trois rapports et marche arrière, ce qui peut être utile si on atelle un side-car.

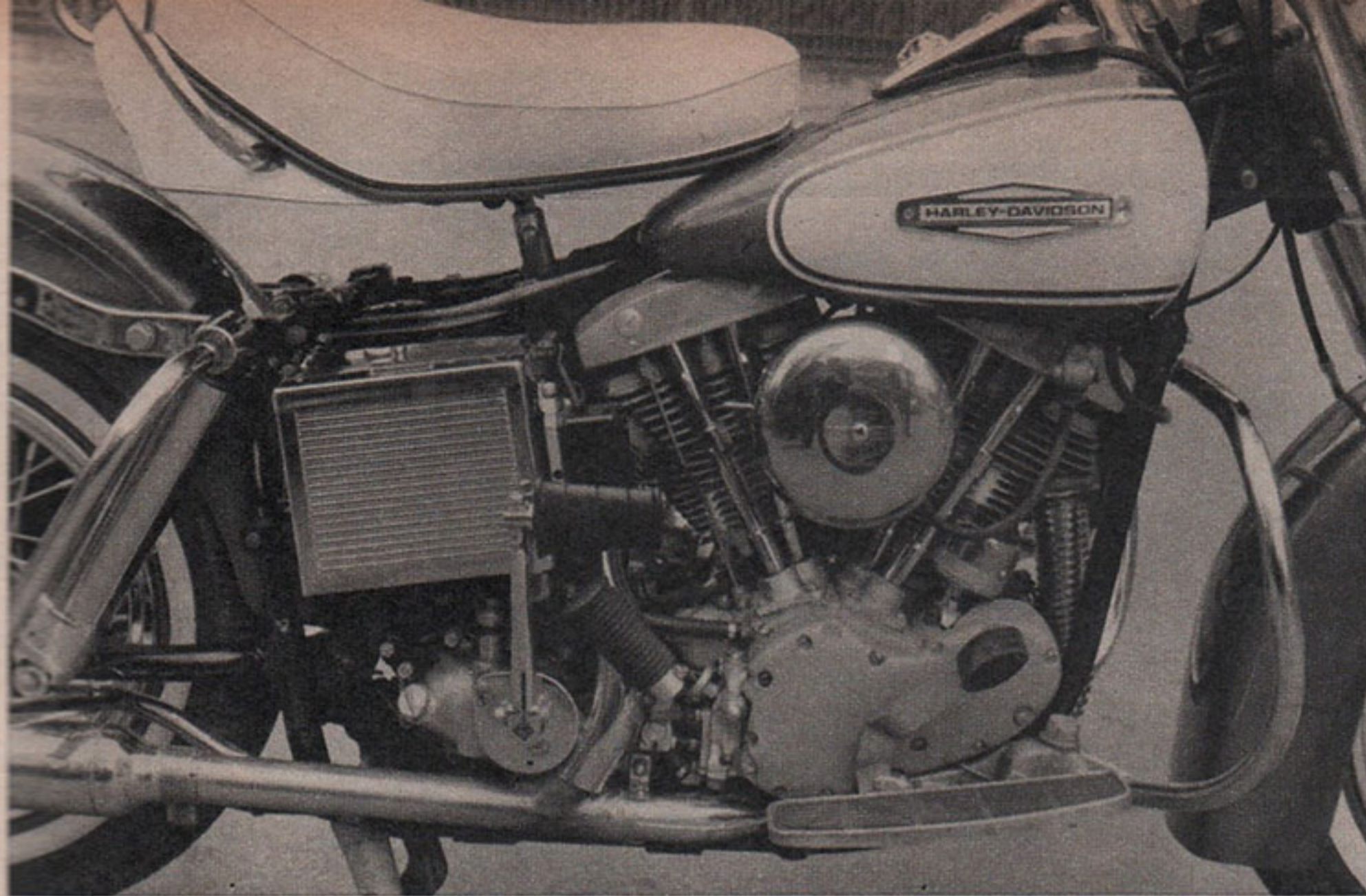
La pédale du frein arrière se trouve à droite et est réglable en

hauteur, mais il est toujours nécessaire pour l'actionner, de quitter le véritable repose-pieds.

Sur le réservoir, on trouve le tachymètre avec totalisateur partiel, les voyants de charge, de point mort et de pression d'huile, ainsi que l'interrupteur de con-

A gauche: le frein avant dont la commande est à l'intérieur du plateau. On note le guide rigide du câble de frein, et le pneu à flanc blanc. A droite: le frein arrière, latéral lui aussi, à demi caché par le carter de chaîne. Entre le pot d'échappement et l'amortisseur, on voit le flexible de la commande hydraulique. La partie arrière du garde-boue se soulève pour faciliter le démontage de la roue.





Le moteur vu des deux côtés. Sur le côté droit, derrière le moteur, on voit le logement de la batterie en acier inoxydable, le régulateur de tension, la grosse pédale pliable du kick de secours. Entre la boîte et la batterie, on devine le démarreur qui est protégé, à gauche, par le cache chromé sous le réservoir d'huile. Devant celui-ci, on voit le couvercle chromé qui protège la bobine. La dynamo se trouve devant les cylindres.

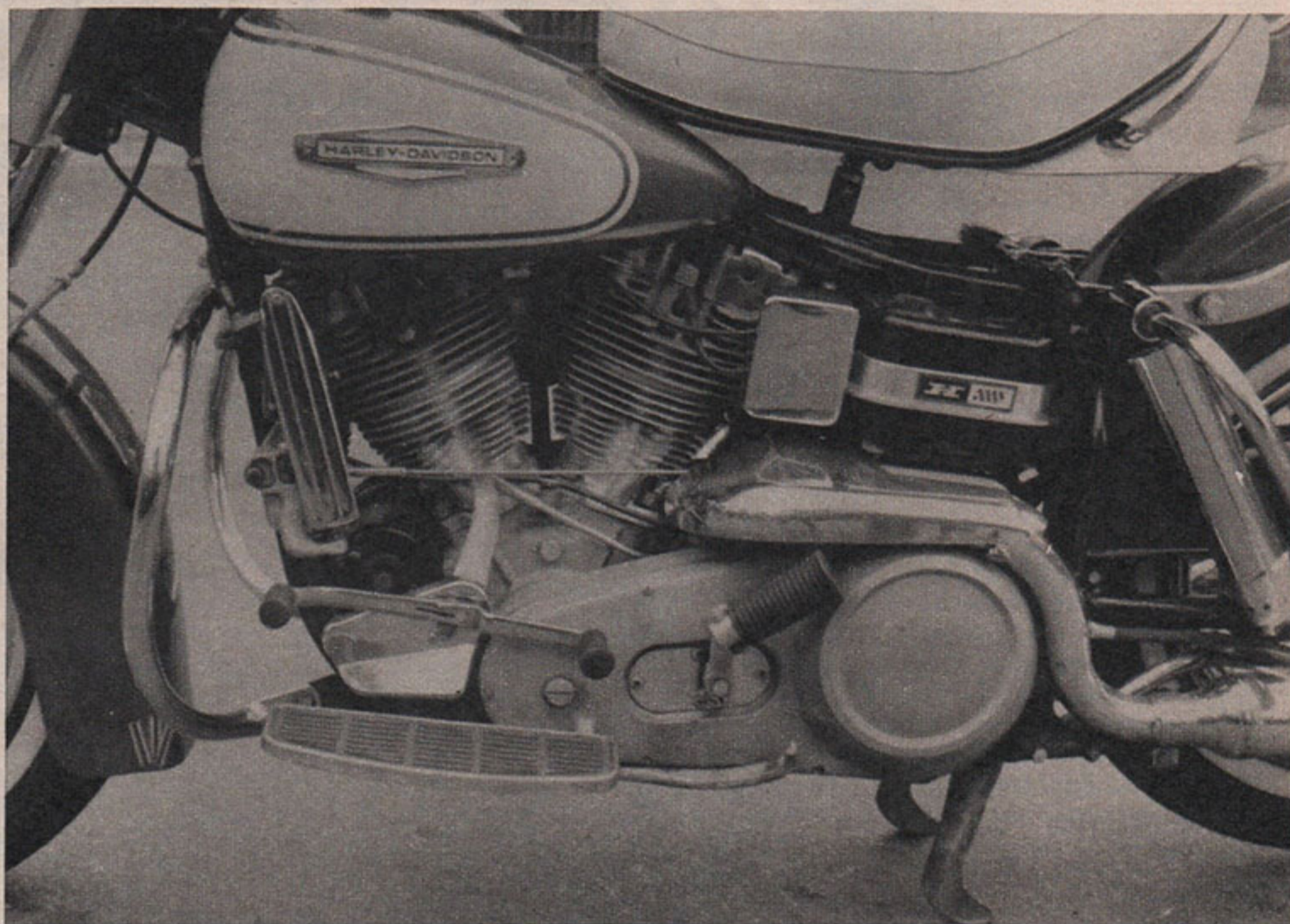
tact. Sur la partie arrière de la fourche avant, on trouve les témoins des clignotants.

Afin d'opérer un remplissage rapide, le réservoir possède deux bouchons, surtout parce qu'il possède une paroi médiane.

Le robinet unique à trois position (fermé-ouvert-réserve) est maintenant placé sous le réservoir et non plus actionnable du dessus.

Le bouchon de remplissage du réservoir d'huile, solidaire du filtre, se trouve sous la selle et s'enlève facilement, surtout si l'on relève la selle, après avoir défait un crochet très simple, ce qui rend l'opération beaucoup plus facile. Derrière le filtre du carburateur, il y a le levier du starter qui se manoeuvre avec aisance.

Il y a deux béquilles: une latérale, celle dont on se sert le plus souvent, facile à manoeuvrer, et une centrale qui demande un effort gigantesque pour être mise en place. Il est plus facile de montrer



en selle que l'on ne le croit généralement. La Maison Harley a judicieusement conservé le kick, malgré le démarreur électrique; il se trouve à droite, est repliable et ressemble à une pédale de vélo recouverte de caoutchouc.

* * *

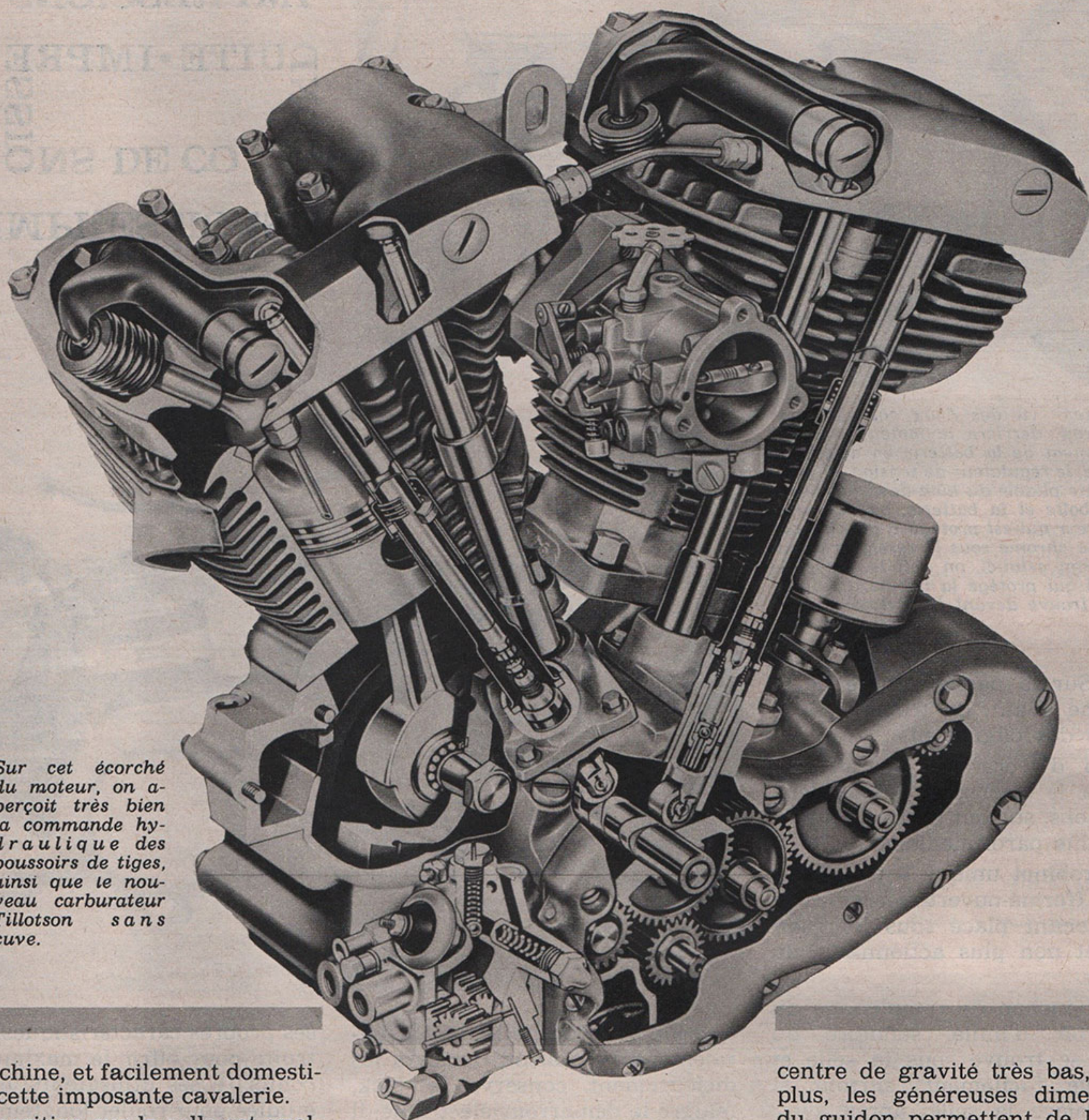
Passons maintenant aux impressions de conduite, c'est-à-dire, position de conduite, maniabilité, reprise, vitesse et freinage.

Nous avons dit que l'Harley-Davidson 1200 est une moto différente de toutes les autres, avec

IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

ses propres caractéristiques, construite pour offrir le maximum de confort à ses utilisateurs; elle est étudiée pour rouler longtemps sur autoroute à une vitesse de croisière élevée. Malgré les généreuses dimensions du moteur et la grande puissance qu'il développe (60 cv pour le modèle « FL » et 65 cv pour le « FLH » que nous avons essayé), il est inutile de vouloir faire de cette moto un engin sportif, elle s'y refuse obstinément. Si on renonce à jouer les Agostini, alors on peut pleinement apprécier les qualités de cet-





Sur cet écorché du moteur, on aperçoit très bien la commande hydraulique des poussoirs de tiges, ainsi que le nouveau carburateur Tillotson sans cuve.

te machine, et facilement domestiquer cette imposante cavalerie.

La position sur la selle est quelque chose d'exceptionnel. Montez sur une Harley, et vous comprendrez l'expression «rouler dans un fauteuil». On conduit le buste droit, les pieds (la totalité de la superficie des pieds) bien posés sur les repose-pieds légèrement inclinés, les mains tombent juste sur le guidon très large, mais qui n'atteint pas les excès de certains guidons dits américains. La selle est placée assez haute et, si on a les jambes trop courtes, il

devient difficile de toucher terre.

La mise en mouvement de la moto, de l'arrêt, n'est pas toujours facile, n'oublions pas qu'elle pèse plus de trois quintaux; mais, à peine en mouvement, elle devient d'une docilité incroyable: on peut avancer au pas, et effectuer des slaloms presque (nous disons presque) aussi facilement qu'avec un cyclomoteur. Vraisemblablement, et ce malgré les apparences, la machine doit avoir un

centre de gravité très bas, et de plus, les généreuses dimensions du guidon permettent de la manier avec facilité.

Le confort est américain, il n'y a pas d'autre mot, grâce à la souplesse des suspensions, aux pneus de grandes dimensions et au confort de la selle suspendue. A propos de la selle, il faut noter que, si l'on transporte un passager, le conducteur et ce dernier se trouvent peut-être trop près l'un de l'autre. A notre avis, elle est un peu courte. L'attache souple de guidon amortit et absorbe tous

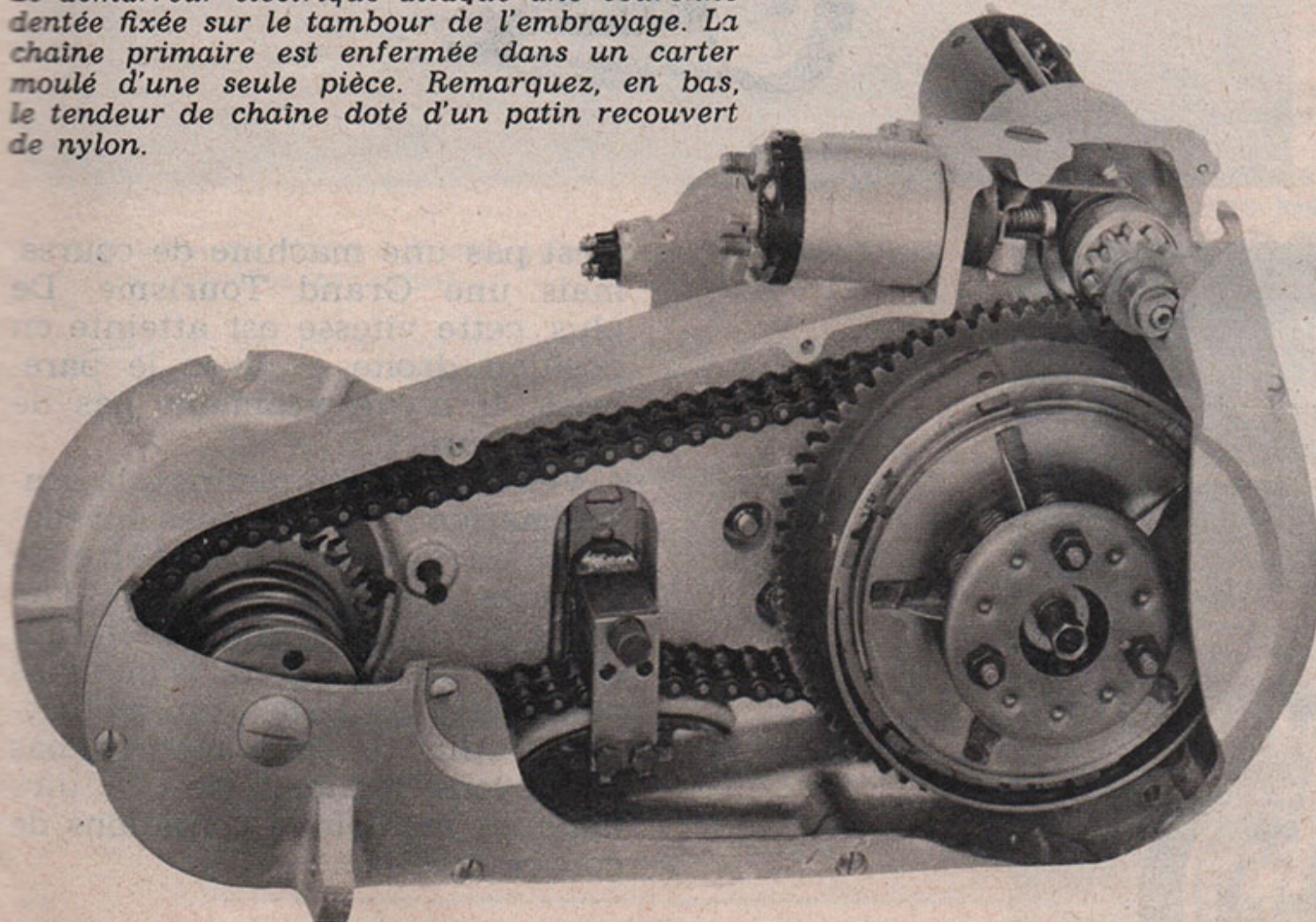
IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

les chocs et vibrations qui ne se manifestent qu'en cas de sursrégime sur un rapport inférieur — mais procure à ceux qui n'y sont pas habitués, une impression désagréable de mollesse, surtout à l'attaque d'une courbe, car le guidon réagit avec un léger retard.

La stabilité en ligne droite est absolument sans reproches, elle est bonne en courbes, si l'on ne prétend pas effectuer des acrobaties, si l'on considère le poids et les 153 cm d'empattement. La technique du virage demande un grand effort pour incliner la moto qui a tendance, ainsi que toute moto lourde, à aller tout droit.

Le freinage, confié à deux tambours latéraux, est bon mais pas exceptionnel: en vitesse de croisière, il est suffisant, mais mérite d'être plus efficace pour freiner aux hautes vitesses. Ainsi que

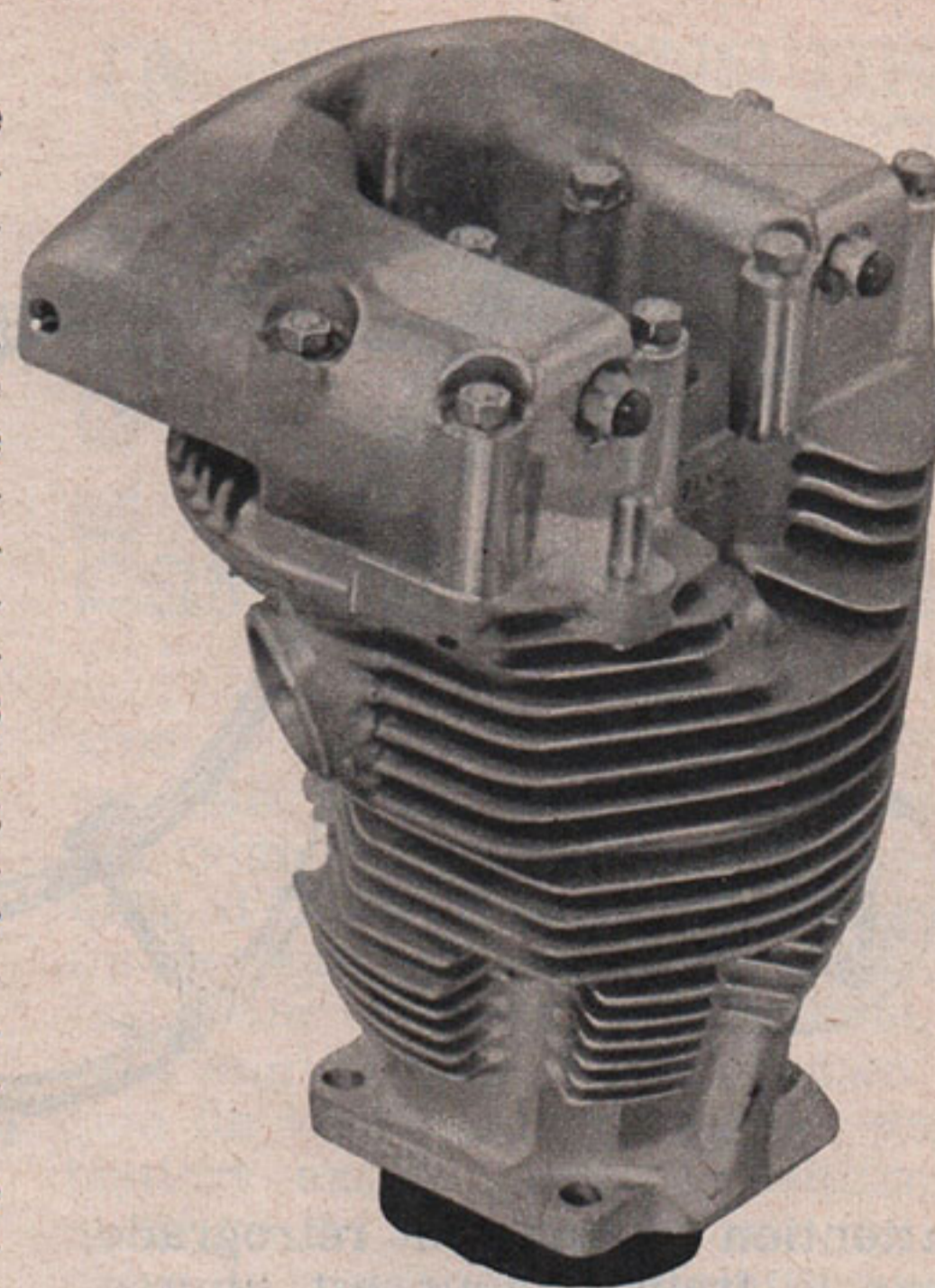
Le démarreur électrique attaque une couronne dentée fixée sur le tambour de l'embrayage. La chaîne primaire est enfermée dans un carter moulé d'une seule pièce. Remarquez, en bas, le tendeur de chaîne doté d'un patin recouvert de nylon.



nous-mêmes, plus d'un usager se « fera une chaleur » quand il aura besoin de s'arrêter en catastrophe.

La mise en route du moteur, à froid, s'effectue facilement, que ce soit au démarreur électrique ou au kick, ceci grâce au carburateur qui est muni d'un véritable starter à enrichisseur de mélange. L'effort sur le kick est évidemment important, mais moins que l'on pourrait le penser; il est, à peu de chose près, équivalent à celui que demande une bicylindre anglaise. Evidemment pour se servir du kick, il est nécessaire de mettre la moto sur ses béquilles, car si jamais elle bascule, eh bien, bon courage...

Le ralenti est très bon, même s'il paraît un peu saccadé, caractéristique des moteurs en V. Le bruit de l'échappement est très agréable à entendre, et n'atteint jamais des valeurs excessives. Il n'y a pratiquement pas de bruits mécaniques, ceci grâce à la présence de poussoirs hydrauliques qui éliminent tout jeu dans la distribution et tout cliquetis. Schématiquement, ce système est constitué d'une petite chambre, disposée entre les tiges et les poussoirs, dans laquelle circule de l'huile sous pression — celle du moteur

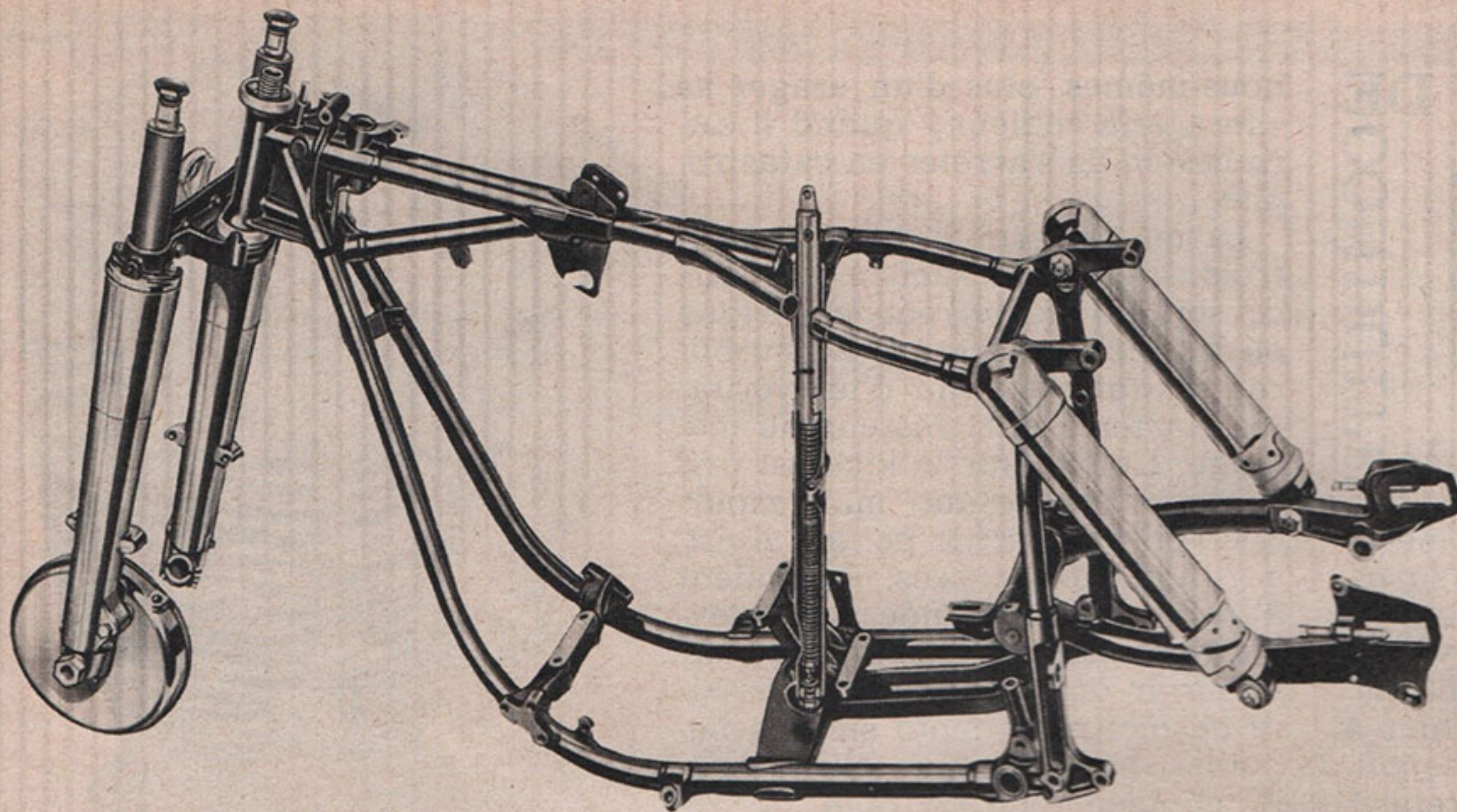


Un des cylindres du moteur. Le cache-culbuteurs est coulé en alliage léger plutôt qu'en tôle, pour éviter les vibrations.

— qui, en effectuant une pression sur les tiges, élimine tout jeu possible dans les différents organes de la distribution. Quand, sous le effet de la chaleur, les tiges ont tendance à s'allonger, et donc à diminuer le volume de la chambre hydraulique, une petite soupape automatique permet la sortie de l'huile excédentaire, sinon les soupapes ne fermeraient plus.

Largement dimensionné et très robuste, le moteur supporte aisément les sursrégimes; il chauffe un peu cependant; le dessin des ailettes est bien étudié et permet une très bonne résistance à l'effort prolongé; il n'y a jamais de suintements d'huile et sa souplesse est extraordinaire.

L'embrayage est à disques multiples, paraît très solide et se manoeuvre avec une facilité déconcertante, grâce à la servo-commande à ressorts; son fonctionnement est précis et doux. La boîte de vitesses est bien synchronisée, bien qu'un peu bruyante (on entend les clic-clic de l'enclenchement). Les rapports sont bien échelonnés, avec une première légèrement courte, mais qui permet cependant de dépasser les 55 Km/h. Il faut faire très



Le double berceau en tube d'acier apparait dans toute sa robustesse. On voit aussi très bien le détail des suspensions. Au centre du cadre, apparait la suspension du siège, suspension réglable, grâce à un boulon à l'extrémité inférieure.

La position de conduite est typique des Harley: corps droit, les jambes en avant et les bras en position décontractée.

attention quand on rétrograde, car le frein moteur est impressionnant, sinon on court le risque de bloquer la roue arrière, surtout sur route mouillée.

Les reprises sont très bonnes, mais ici aussi entre en jeu le poids de l'engin: en effet, le moteur ne réagit pas tout de suite, mais dès que les 65 CV parlent, alors là...! c'est un peu comparable à une B.M.W. R 69 S: on accélère et on attend en se cramponnant.

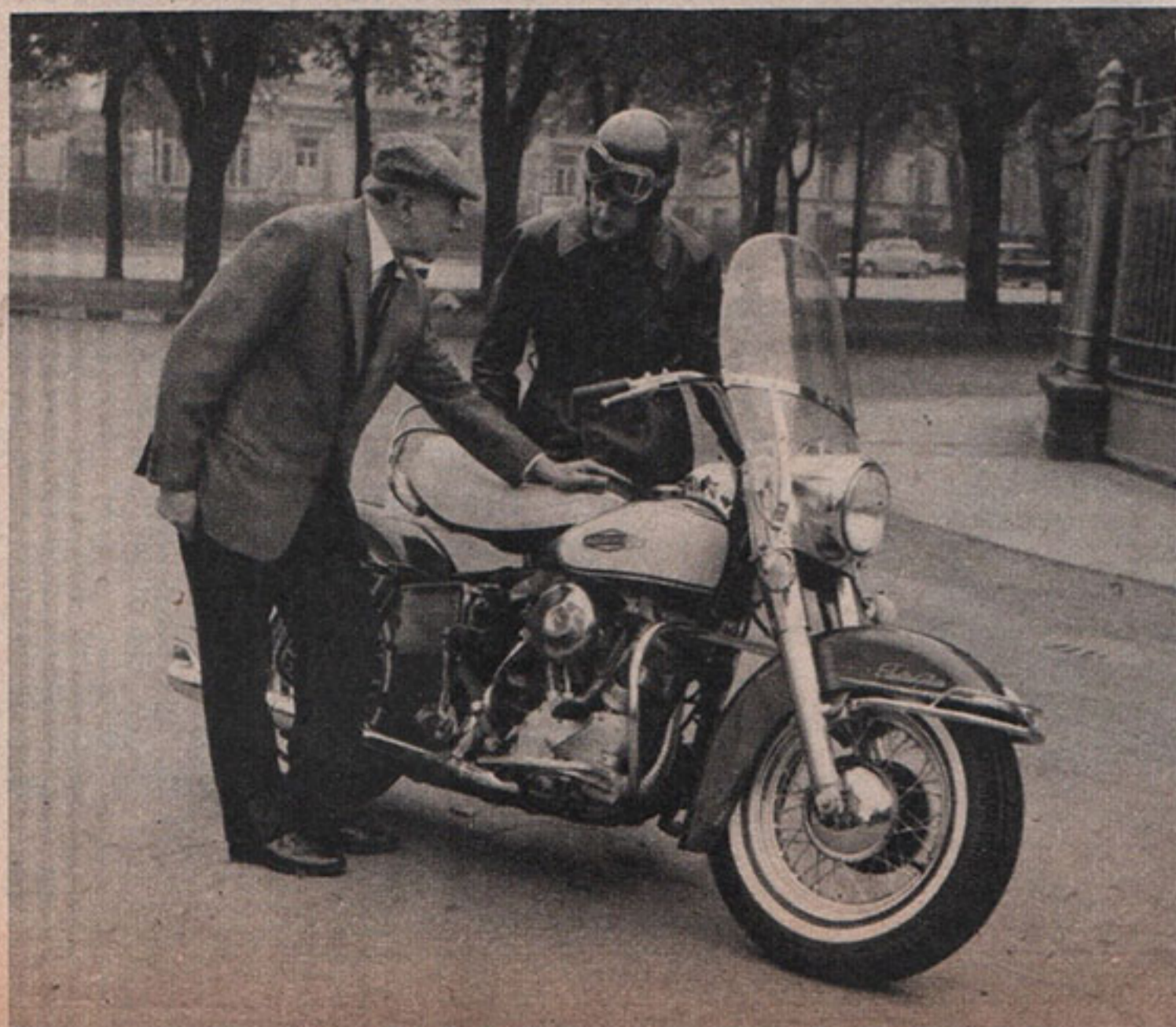
De plus, on peut tirer à fond sur les vitesses, sans avoir peur des surrégimes.

La vitesse maxima est d'environ 178 km/h, ce qui à première vue, peut sembler minime étant données la cylindrée et la puissance. Mais, nous l'avons déjà dit, l'Harley-Davidson Electra Glide



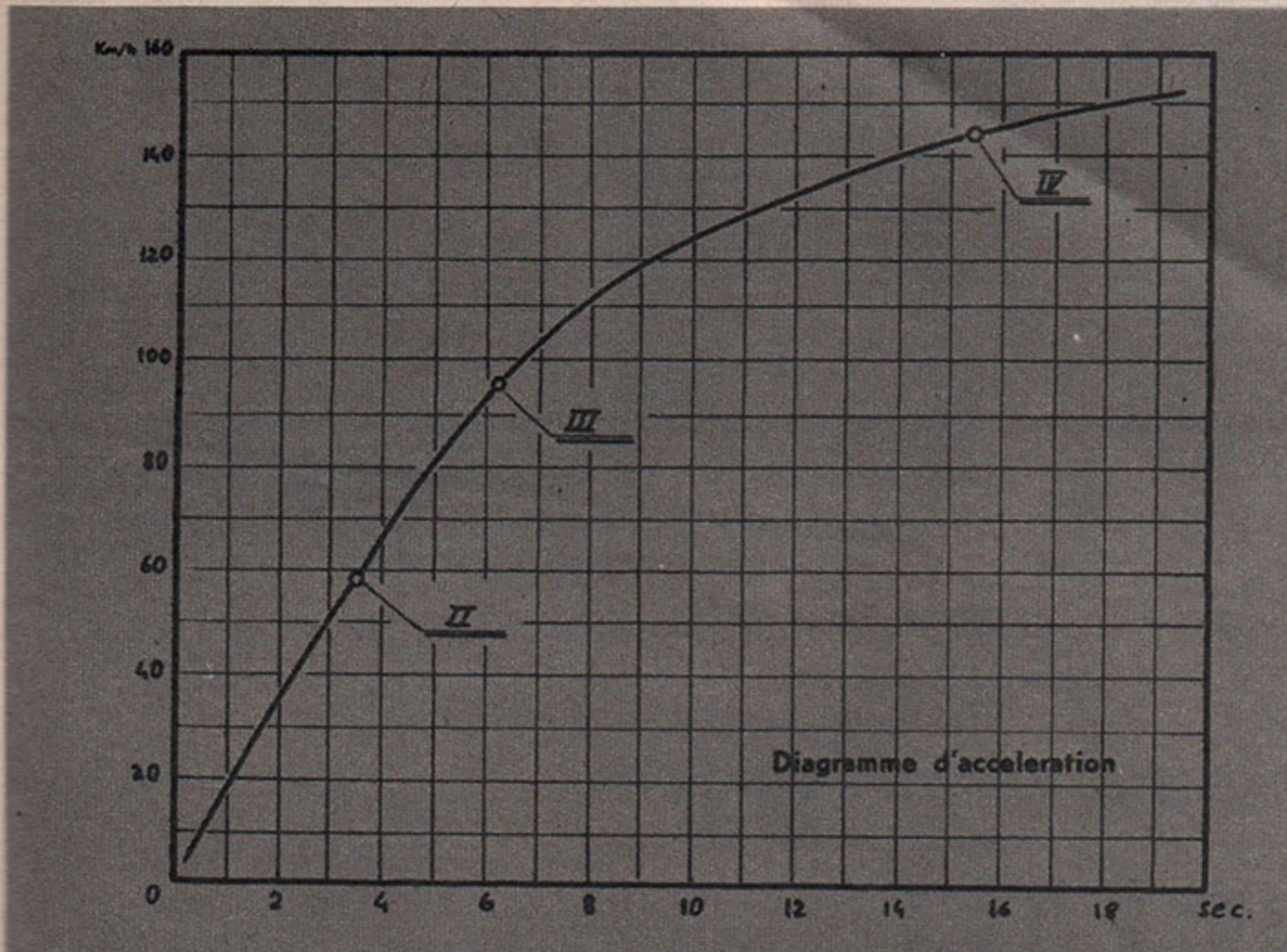
n'est pas une machine de course, mais une Grand Tourisme. De plus, cette vitesse est atteinte en position droite et avec le pare-brise. Il n'y a vraiment pas de quoi pleurer!

Venons-en maintenant à la consommation. Ces machines ont toujours eu la réputation d'être de grandes buveuses, mais si l'on considère leur cylindrée, il faut changer de jugement. N'oublions pas qu'en pratique, un motocycliste utilisera cette moto à bas et moyens régimes, c'est, à dire dans les meilleures conditions de consommation.



IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

1200 est une moto d'une classe à soi: elle a ses caractéristiques qui rejoignent celles des automobiles d'Outre Atlantique. Elle a un moteur puissant et robuste, fait pour tourner indéfiniment, sans ennuis, sans aucune prétention de vélocité; la recherche du confort exclut toute prétention sportive. En somme, c'est une machine de prestige qui convient parfaitement à celui qui veut une machine hors du commun, une machine qu'il gardera toute sa vie. L'Harley Davidson, comme la Volkswagen ou la 2 CV Citroën, a son mythe; on l'aime ou on ne l'aime pas, mais quand on l'aime, c'est passionnément.



Pour mémoire, nous dirons qu'à 100 km/h (ce qui est une vitesse de tout repos, le moteur tournant à 3000 t/m) on consomme 5,5 litres aux 100 km; à 140 km/h, la consommation est de 7,1 litres

aux 100. Ce n'est quand même pas excessif. Quant à la consommation d'huile, elle n'excède pas 1 litre aux 1000 km.

En conclusion, nous dirons que l'Harley Davidson Electra Glide

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur: bicylindre en V longitudinal quatre temps. Culasses cylindres en alliage léger. Soupapes en têtes inclinées commandées par culbuteurs, tiges et poussoirs hydrauliques. Arbre à cames dans le carter au centre du V.

Alésage et course: 87,3 x 100,8. Cylindrée unitaire: 603,5; cylindrée totale: 1207 cc.

Taux de compression: 8:1... (7,25:1 pour la FL).

Puissance: 65 cv à 5400 t/m; (60 cv à 5200 /m pour la FL).

Allumage: par delco à avance automatique sans distributeur (deux étincelles par cycle)

Graissage: par carter sec et double pompe à engrenages; réservoir d'huile sous la selle capacité 4 litres; huile SAE l'été, et SAE 40 l'hiver.

Carburant: supercarburant, capacité réservoir: 19 litres.

Carburateur: 1 Tillotson 1/2" et filtre à cartouche.

Embrayage: à disques multiples, travaillant à sec, assistés par un servo-commande à ressort.

Transmission: primaire à chaîne Duplex sur le côté gauche; graissage forcé; finale à chaîne simple sur le côté gauche; rapports de la transmission: 10,74 en première; 6,50 en seconde; 4,39 en troisième; 3,57 en quatrième.

Boîte de vitesses: séparée à quatre rapports, à engranages en prise, commandés par pédale à gauche; sur demande, trois vitesses de marche arrière.

Démarrateur: électrique placé sur la couronne de l'embrayage de secours par kick-starter.

Suspension: fourche avant hydraulique, « Hydra Glide », oscillante à l'arrière avec amortisseurs réglables sur trois positions; support de selle à suspension hydraulique réglable. Roues et pneumatiques: interchangeables; jante acier avec pneus de 5.00-16; pression de gonflable: 0,85 à l'AV et 1 à l'AR.

Freins: tambours latéraux, diam.: 200 x 25 à l'AV et 200 x 37,5 à l'AR moyeux filetés, coussinets autolubrifiants. Frein arrière hydraulique.

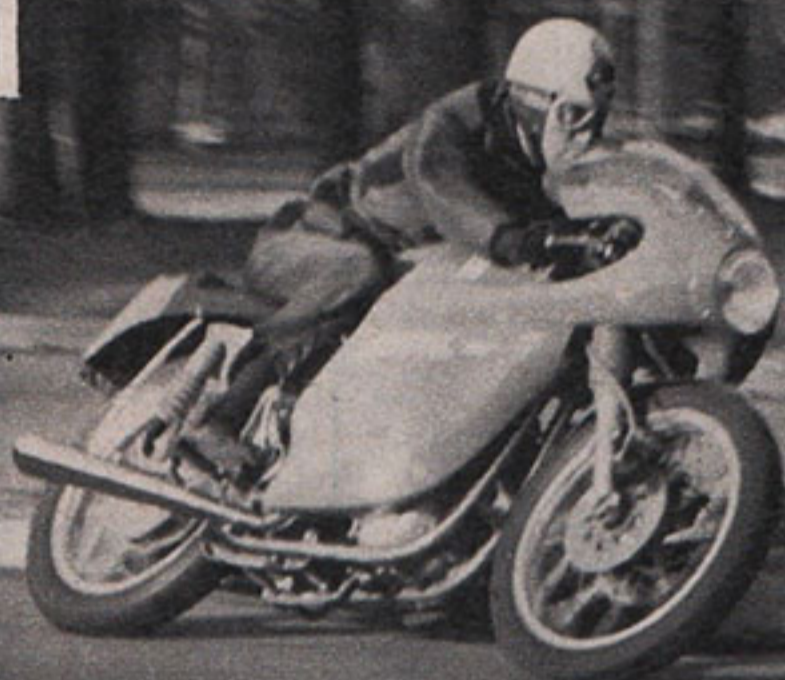
Système électrique: 12 V; dynamo 120 W; batterie 53 A/h; démarreur électrique, phare code-route; klaxon et clignotants.

Dimensions et poids: long.: 2,53 m; larg. guidon: 0,85 m; hauteur guidon: 0,95 m; haut. selle: 0,85 m; empattement: 1,53 m; poids: 310 Kg.

Performances: 59 km/h en première; 98 km/h en seconde; 144 km/h en troisième; 178 km/h en quatrième.

Prix: 15.000 F. T.T.C.

IMPRESSIONS DE
CONDUITE • IMPRE
SSIONS DE CO
NDUITE • IMPRESSIONS
DE CONDUITE



NORTON - DUNSTALL

«Dominator» 750

Tout le monde a encore en mémoire les records établis à Monza par l'anglais Rex Butcher, au guidon d'une Norton Dunstall, records portant sur les 10 kms à la moyenne de 194 Km/h et les 100 kms à 204 Km/h.

Ce qui est intéressant, en dehors, des résultats sportifs obtenus, c'est le fait que Paul Dunstall, préparateur de la machine des records a décidé et mis en production une petite série de ces 750 qu'il vend à cette catégorie d'amateurs qui, sans vouloir posséder une machine des championnats mondiaux, désire avoir une moto très puissante et rapide et dont cependant on peut se servir sur la route en conduite normale.

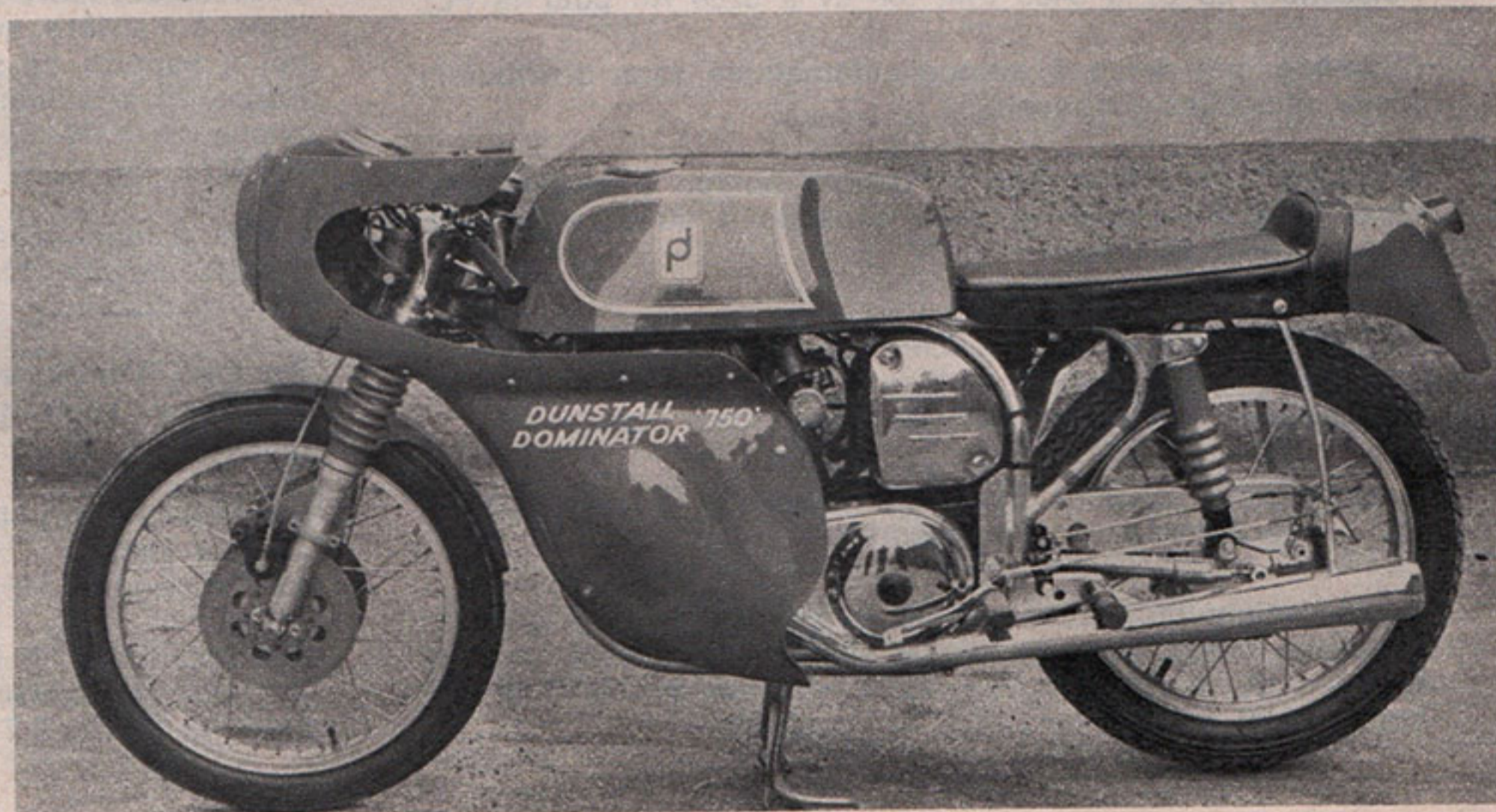
Paul Dunstall est un anglais d'une trentaine d'années qui a fait

connaissance avec le sport motocycliste en engageant dans les compétitions nationales, une Norton Dominator qu'il avait mise au point, il y a de cela cinq ou six ans.

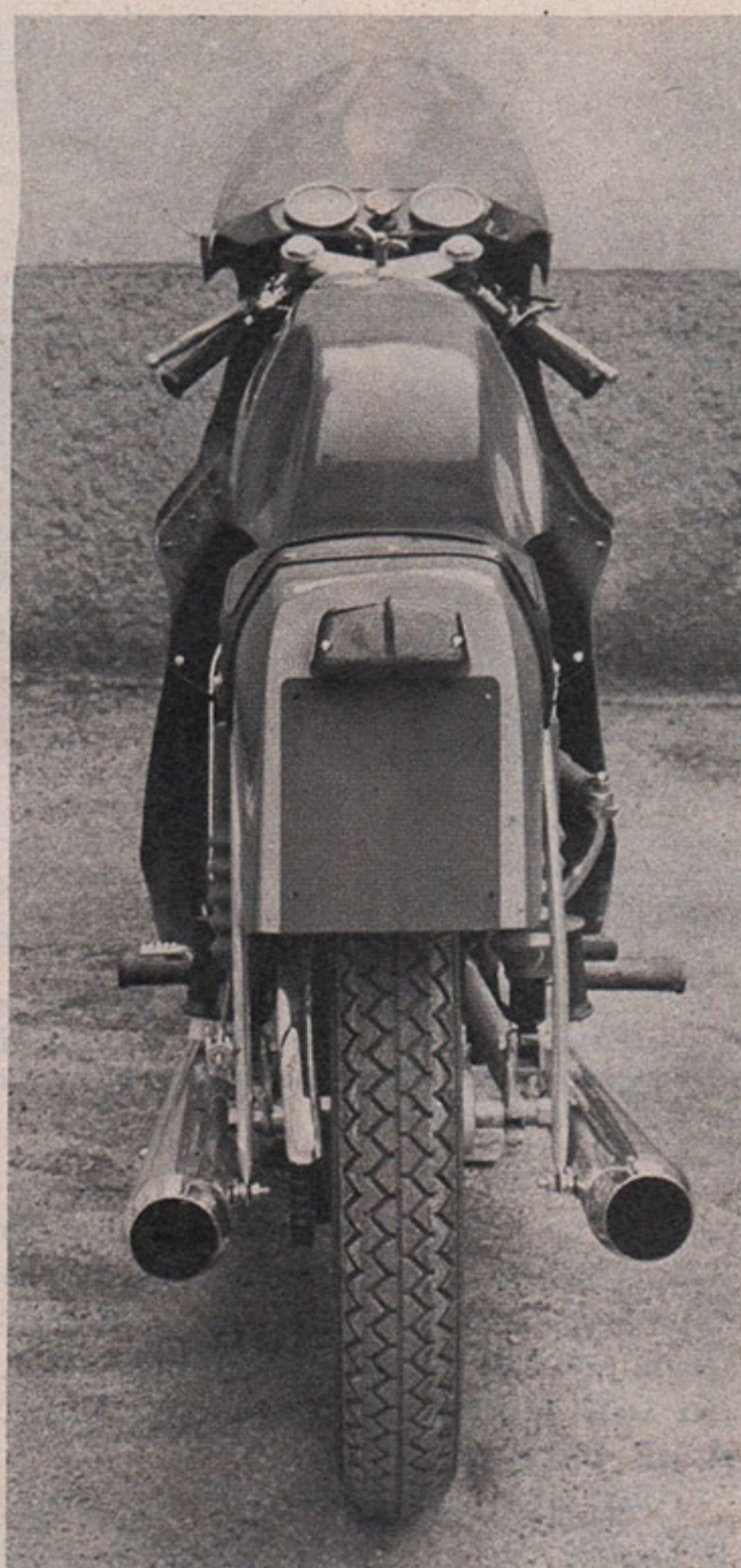
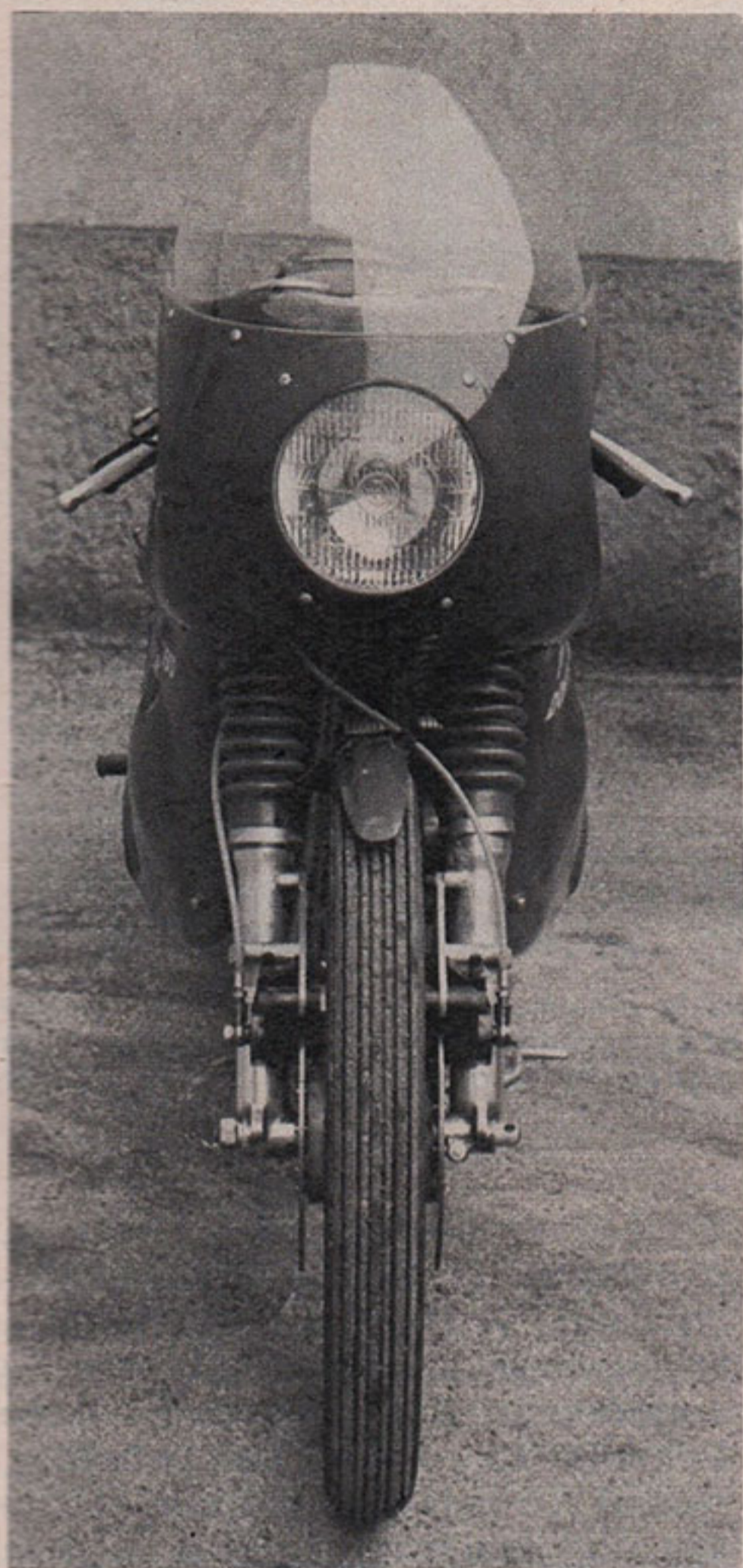
Cette parenthèse sportive nous permet de comprendre que Dunstall était plus un préparateur qu'un coureur. C'est pourquoi, il

prête volontiers ses machines à de bons éléments qui lui glanent de nombreux lauriers.

Tous ces succès, lui ont amené de nombreuses demandes de pièces spéciales, pièces qu'il faisait lui-même ou bien qu'il donnait à faire selon ses dessins par des spécialistes, pièces qui étaient mon-



Vue de profil de la Norton Dunstall «Dominator» dotée du moteur Atlas 750 élaboré qui, grâce à un carénage très étudié lui permet de dépasser aisément les deux cents à l'heure.



Vues avant et arrière. On se rend compte de la bonne pénétration que doit procurer le carénage; notez le minuscule pare-boue avant, les cavités pratiquées dans le réservoir et les tromblons d'échappement qui ont, à l'intérieur, un diaphragme destiné à limiter le bruit.

près avoir consolidé sa position, grâce aux records dont nous venons de parler, il a mis en chantier une petite série de machines complètes et toutes montées, identiques à celle qui a été à Monza. Ces machines développent toutes plus de 60 CV et dépassent facilement les 200 kms/h.

En Angleterre, le prix de ces machines, y compris le carénage, et le double frein à disque hydraulique à l'avant, est d'environ 13.000 F.

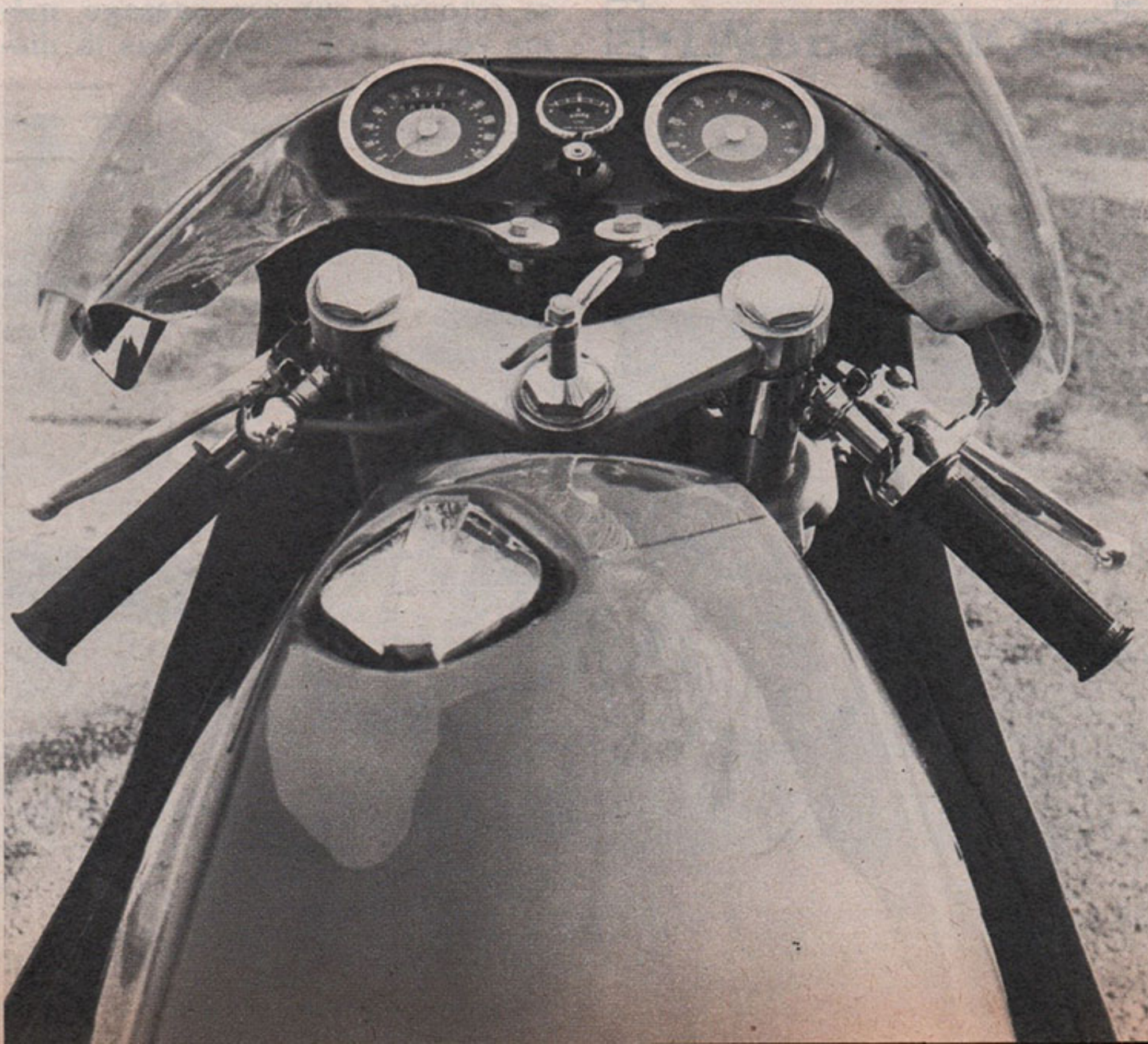
Nous avons trouvé la première de ces machines, qui ait été exportée, en Italie. Le propriétaire en est Monsieur A. Rossi, un super passionné de motocyclette de course et de prestige, et qui possède déjà toute une collection de spéciales parmi lesquelles nous avons remarqué une sensationnelle Bonneville qui lui est revenue environ à 20.000 F.

Grace à Monsieur Rossi, nous avons donc pu essayer cette Nor-

tées sur ses spéciales. Il est intéressant de noter que ces demandes émanaient, pour la plus grande partie, de la part non pas de coureurs, mais d'usagers particuliers qui désiraient ainsi augmenter notablement les performances de leurs machines de série.

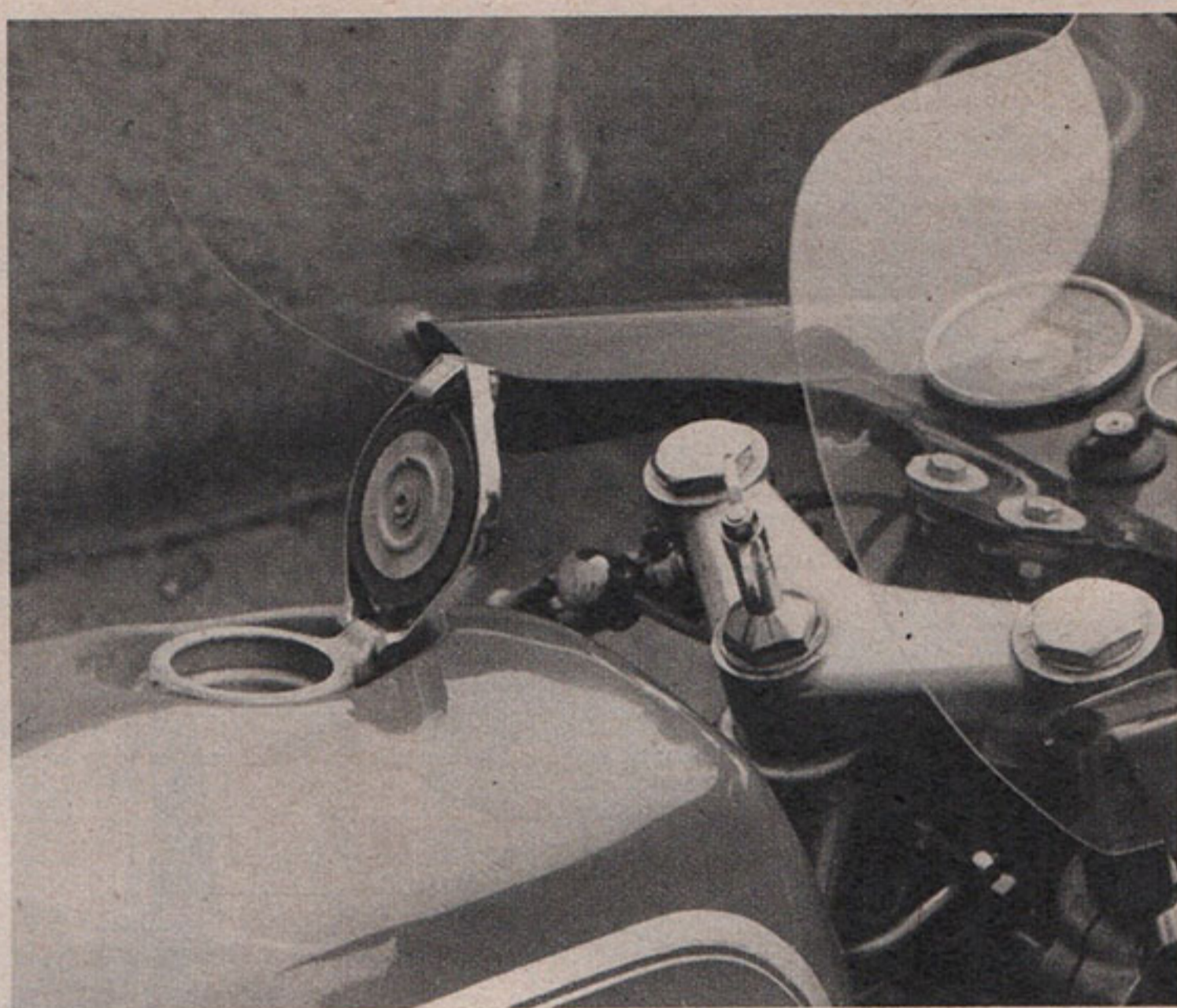
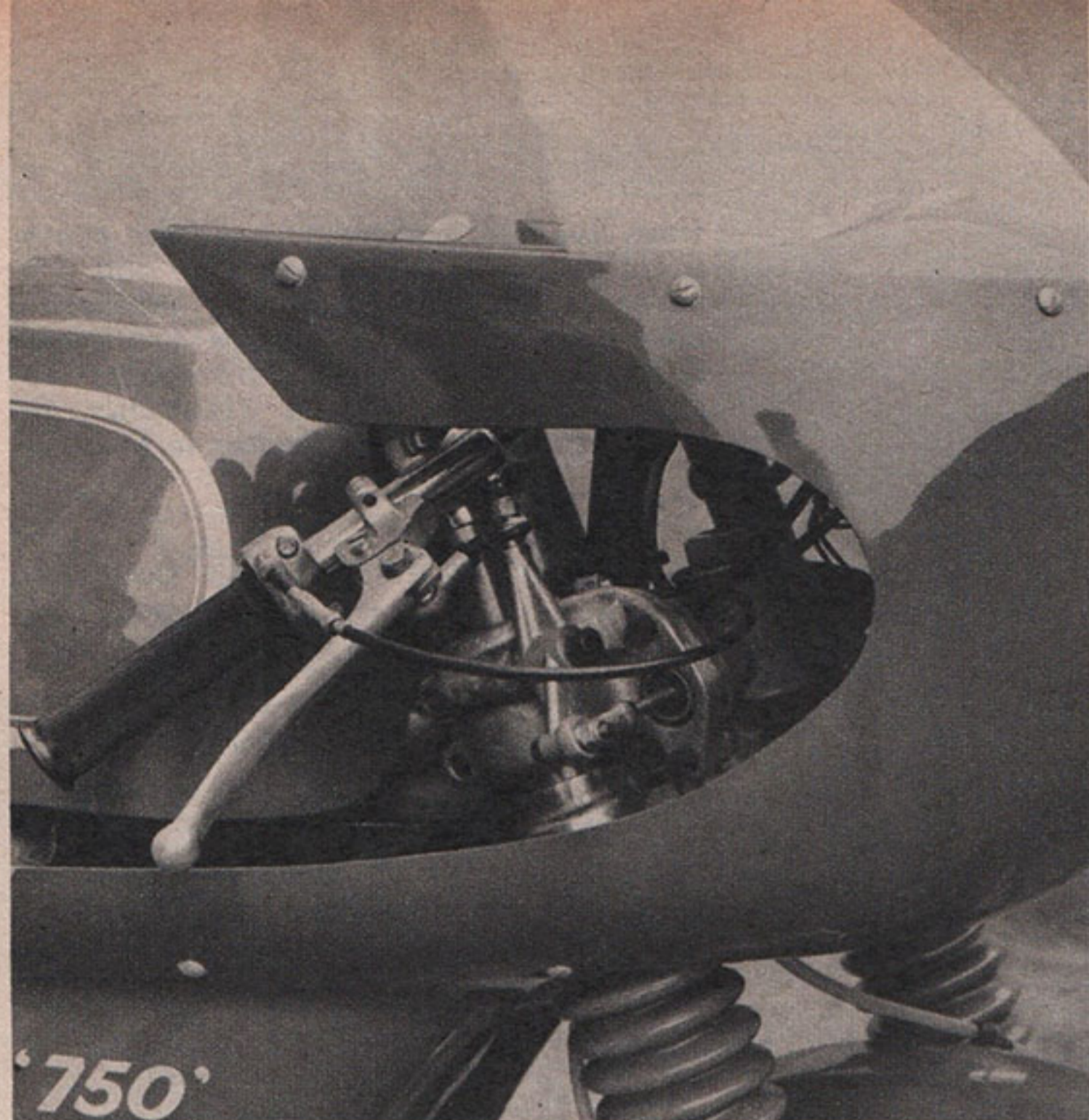
Dunstall travaille plus particulièrement les culasses (et tout ce qui s'y rattache), arbres à cames, pistons, pompes à huile. Ces pièces de gonflage sont vendues en Kits à prix différents, selon le degré de gonflage désiré.

Dernièrement, Dunstall a décidé d'augmenter son activité. A-



Le tableau de bord est très complet. Il comporte un compte-tours le tachymètre, l'ampéremètre (qui mesure à la fois la quantité de courant produit et consommé) ainsi que la commande des lumières. Regardez comme il brille le bouchon du réservoir en alliage léger chromé.





Détail du levier du frein avant à commande hydraulique. Au second plan, on voit même le réservoir de Lockheed. La forme des leviers, en alliage léger, est rationnelle. On voit aussi très bien le câble unique des deux carburateurs. A droite, le bouchon du réservoir ferme très bien, même lorsque le plein est fait. De plus, il se trouve dans une cavité ce qui permet à l'essence dans le cas très rare où elle suinte, de s'écouler le long du réservoir.

IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE
DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

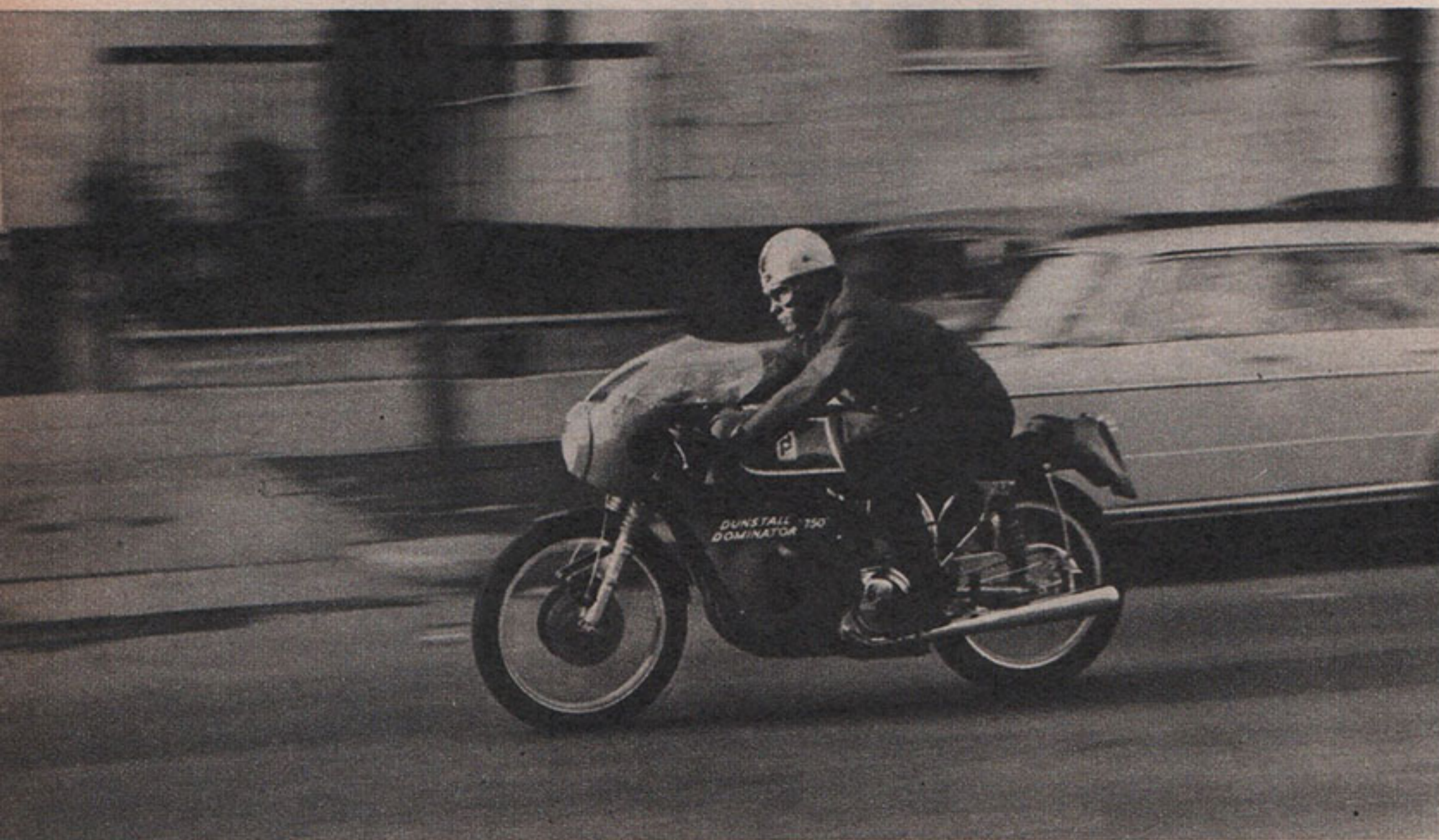
ton et la photographeur sous tous ses angles. Lors de l'essai, nous n'avons jamais osé la pousser dans ses derniers retranchements, du fait même qu'elle appartenait à un particulier.

Rien que de voir cette machine, procure un frisson: quand elle passe dans la rue, tout le monde se retourne sur son passage, même ceux qui n'aiment pas la mo-

to. Les arrêts aux feux rouges, provoquaient des embarras de circulation. Si personne ne songe à engager la conversation avec le conducteur d'une Ferrari, d'une Porsche ou d'une Lamborghini, quand il s'agit d'un homme monté sur une machine insolite, tout le monde veut échanger quelques mots avec le pilote, savoir combien ça coûte, quelle est la cylindrée la vitesse, etc... Il est certain que si quelqu'un aime ne pas passer inaperçu, avec la Dunstall, il est sûr d'avoir du succès.

Le genre de service que l'on peut attendre d'une telle machine est très limité, étant donné qu'il y a fort peu de compétitions (il ne reste que les courses de la Coupe d'Endurance) et qu'elle est très peu étudiée pour le tourisme. Il ne reste que la possibilité de s'offrir quelques galops en lieu de passe temps et ce, sur des routes adéquates, car la moto ne se prête pas à l'emploi sur mauvaises routes.

La position de conduite, style course n'est pas indiquée pour la circulation en ville. Il est évident que la Norton Dunstall « Dominator » 750 est conçue pour les rapides galops sur routes dégagées



En fait, si le moteur est surprenant le douceur et de facilité, facile à démarrer au kick, la position de conduite oblige à être allongé, les bras rigides, les mains posées sur un guidon impossible. On est assis très loin en arrière afin de pouvoir loger les genoux dans les cavités prévues sur les flancs du réservoir, comme sur les motos de course.

En ville, une telle position de conduite fatigue énormément les poignets, et il est pratiquement impossible de regarder sur les côtés, et encore moins en arrière étant donné la position très inclinée du buste. Les caractéristiques du moteurs pourraient très bien permettre d'utiliser la moto d'une façon journalière, mais il faudrait alors modifier la position de conduite en changement la selle, et le guidon, ce qu'a fait le propriétaire pour l'usage urbain. Précis-

Voici l'heureux propriétaire de cette première Norton Dunstall qui ait été livrée en Italie. Monsieur Rossi habite Milan.



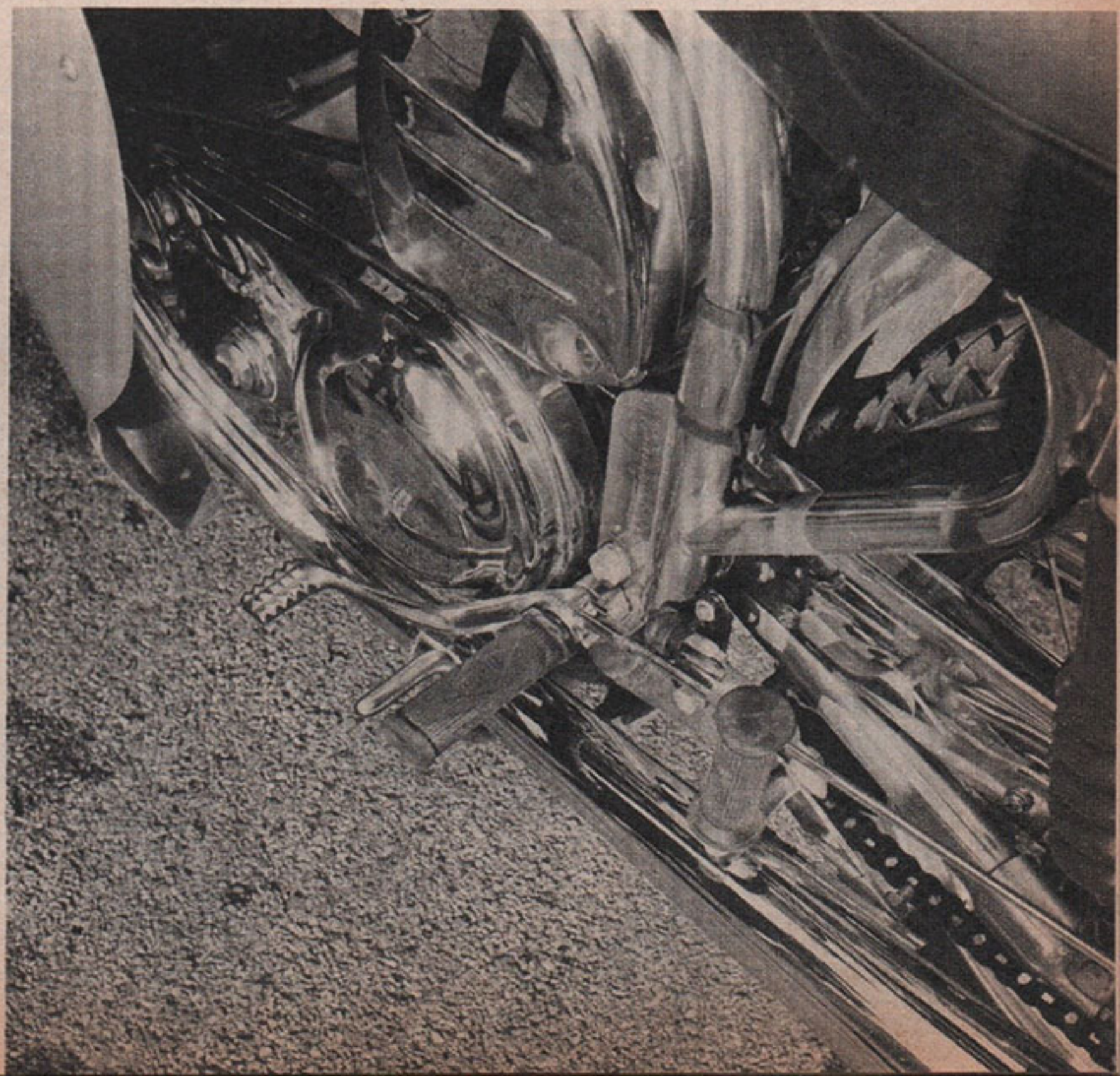
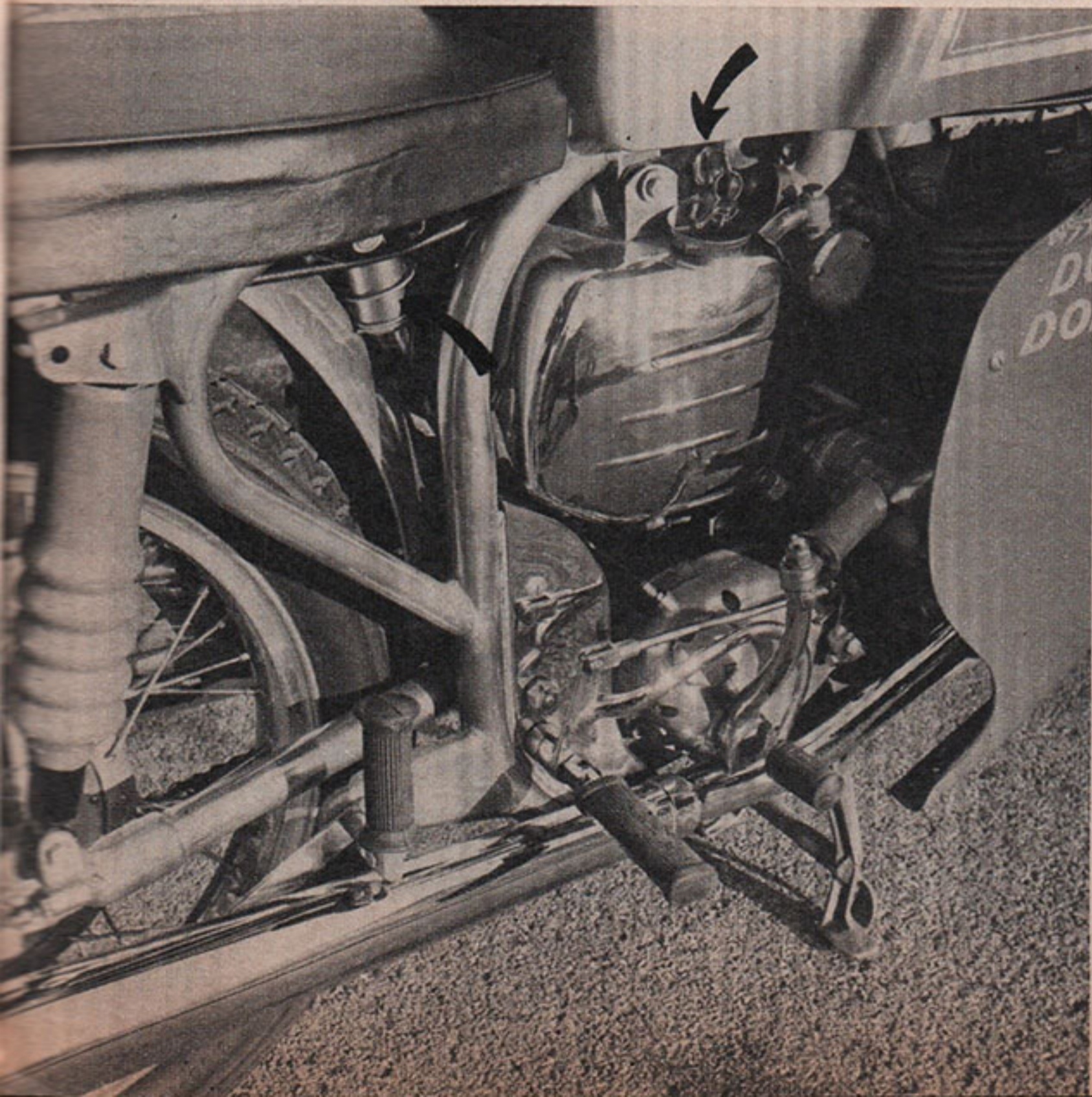
La pédale des vitesses est la même que celles des 750 Manx de Grand Prix, et se manoeuvre sans lever le pied du repose pied. Ce dernier se replie vers le haut afin de ne pas gêner le déplacement du Kick. La mise en route s'effectue facilement surtout si on l'effectue en se plaçant sur le flanc de la moto. La flèche indique la clef de contact qui est près du bouchon du réservoir d'huile, et le relais électrique de l'allumage, monté sur caoutchouc.

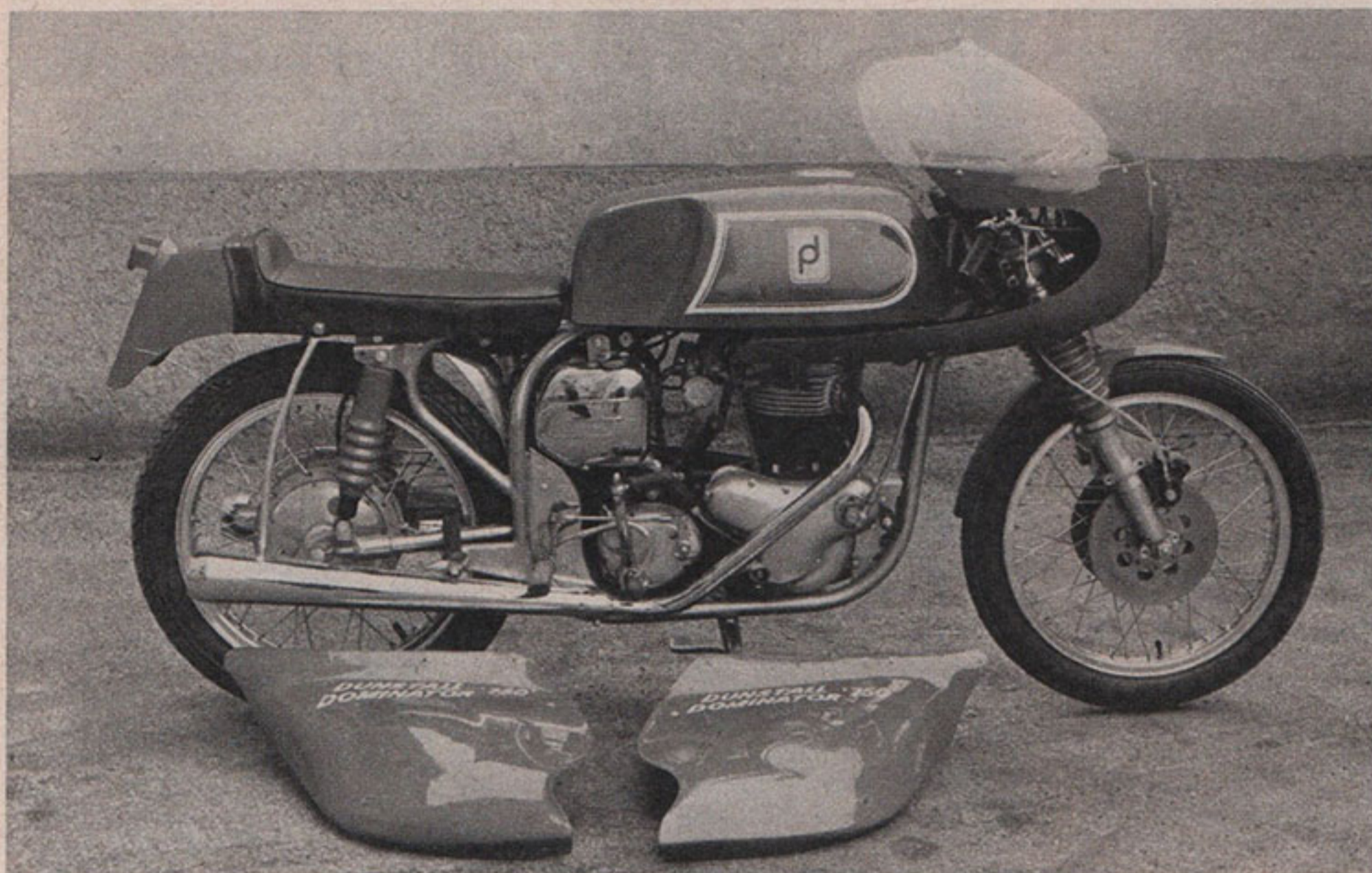
sons que tout ceci ne constitue pas des critiques, car n'oublions pas qu'il s'agit d'une moto de course, réalisée pour la course et vendue pour la course.

Pour le tourisme, deux ou trois légères modifications suffisent.

Nous n'avons pas pu essayer la moto à fond, d'une part, parce qu'elle n'était pas totalement ro-

La pédale du frein arrière, aussi, est identique à celle des 750 Manx. Elle s'actionne très facilement et n'oblige pas à lever le pied. Près de celle-ci, on aperçoit l'appui de la béquille, très facilement accessible et qui permet de mettre très facilement la moto sur sa béquille. Les flancs du carénage ne gênent en rien la manoeuvre des commandes. Voyez aussi le carter de la chaîne secondaire.





Les flancs du robuste carénage en plastique se démontent facilement au moyen de quelques vis. L'accessibilité aux différents organes, pour les entretiens essentiels en est facilité. Le cadre est totalement chromé ainsi que le réservoir d'huile et la trousse à outils.

IMPRESSIIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

dée, d'autre part, parce qu'elle ne nous appartenait pas. De plus, ce jour-là, il faisait un froid de Sibérie. De toute façon, avec 61 CV à 6.800 tours, avec une boîte à quatre rapports, on doit très bien pouvoir arriver très vite, sur route dégagée, à atteindre les 200 km/h.

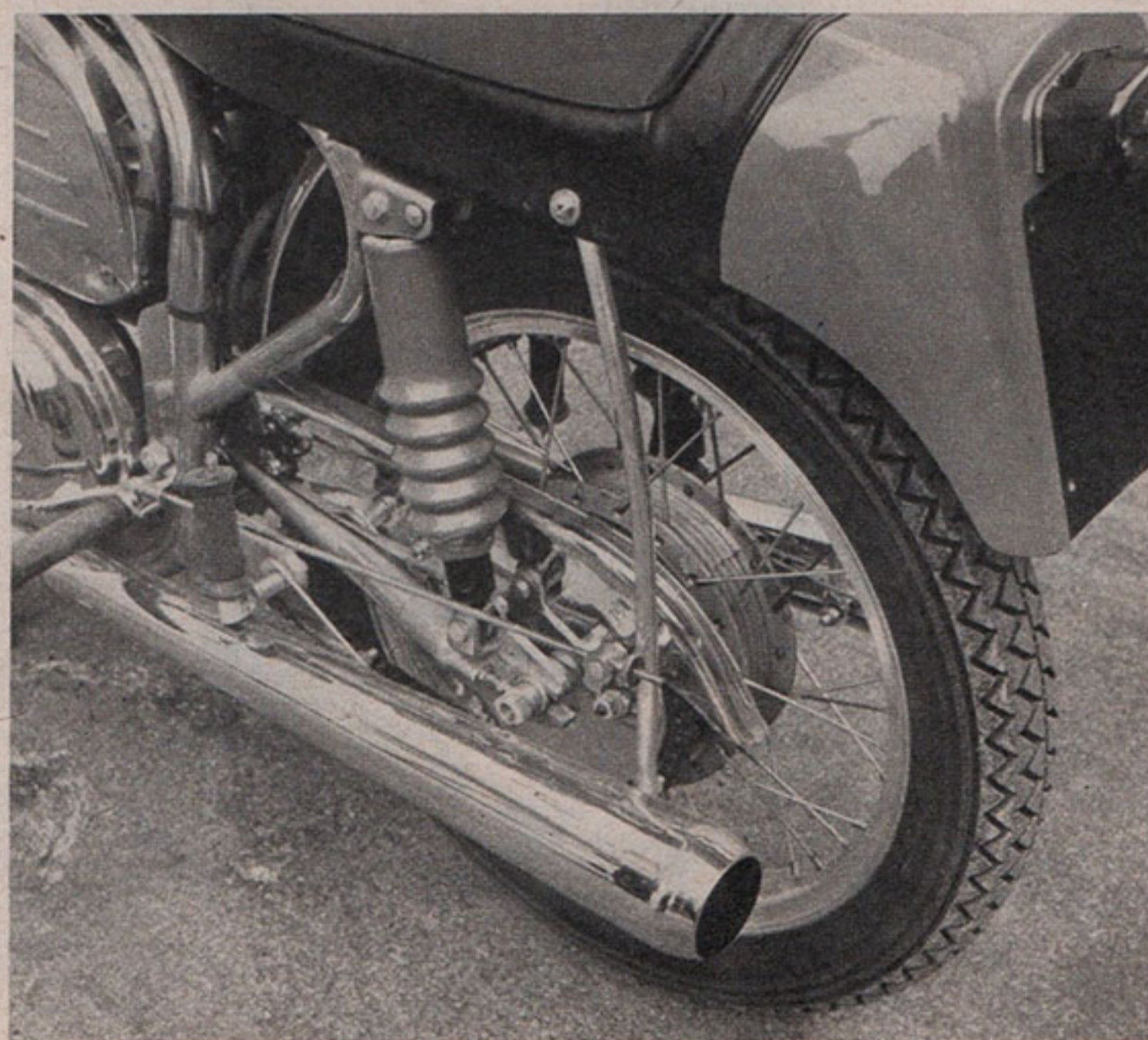
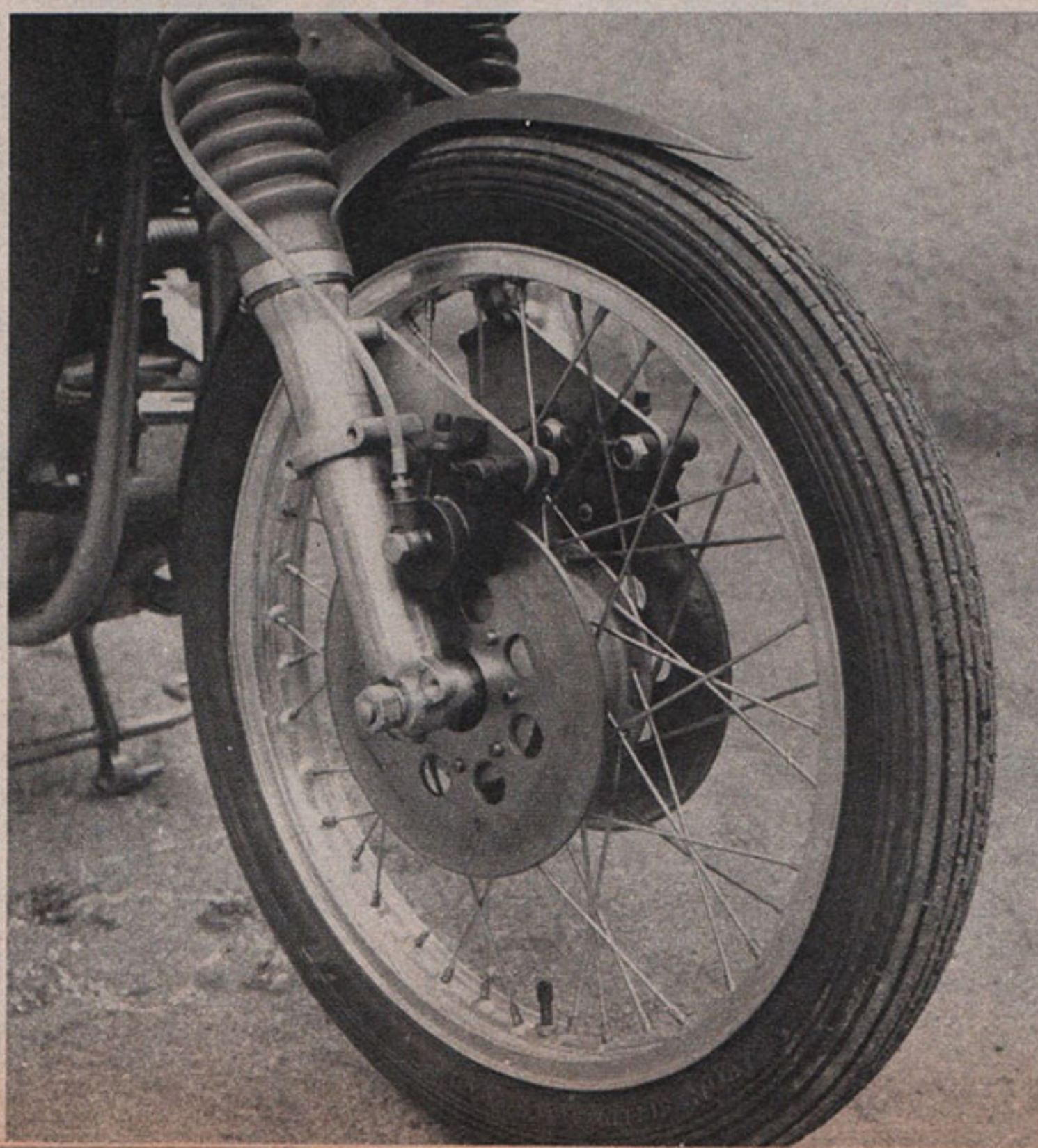
Gros plan sur le frein avant hydraulique à double disques. Il porte la marque du Loockeed qui fabrique les freins pour motos de course. Les disques se déplacent dans le sens axial ce qui leur permet d'être toujours près des plaquettes qui sont fixes.

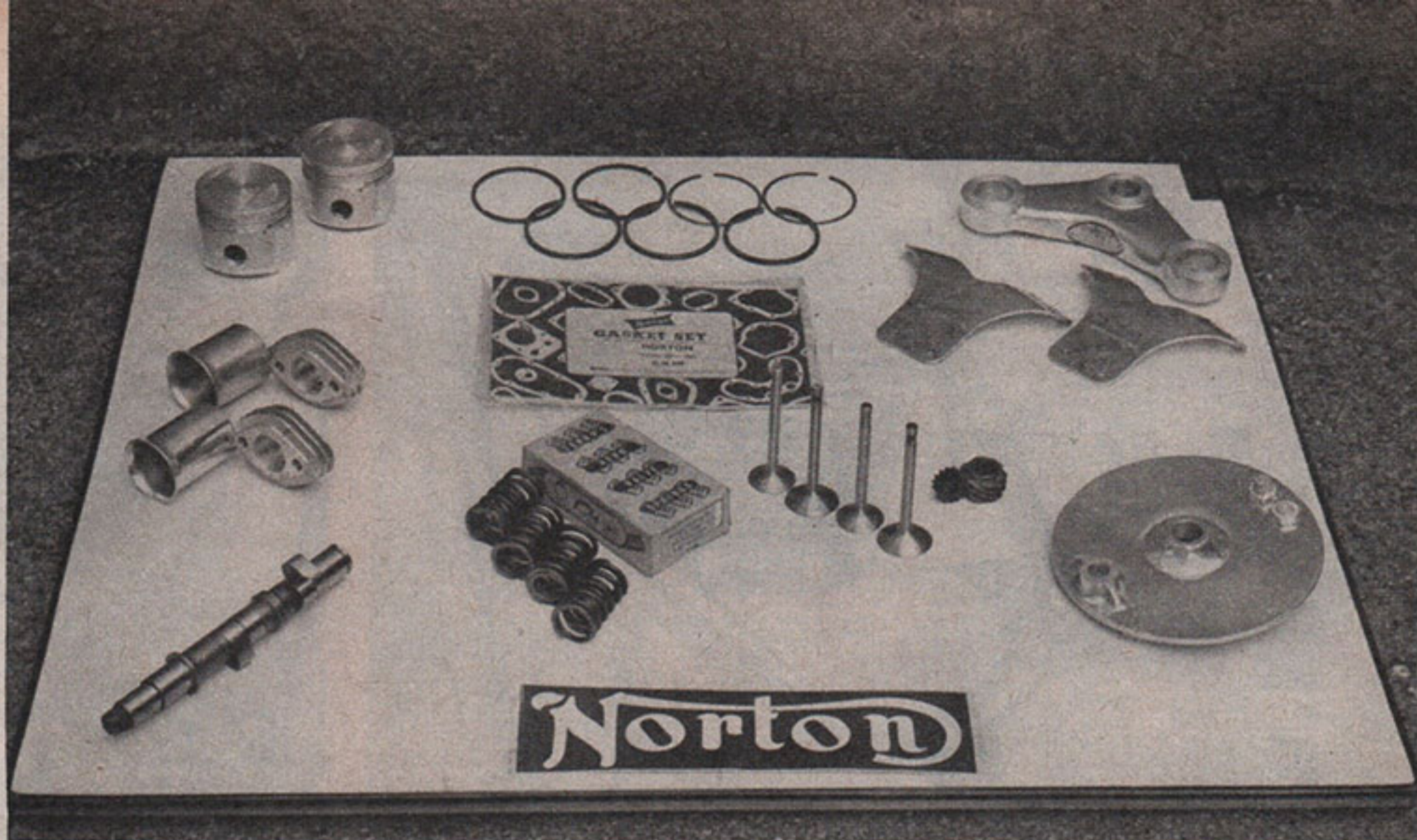
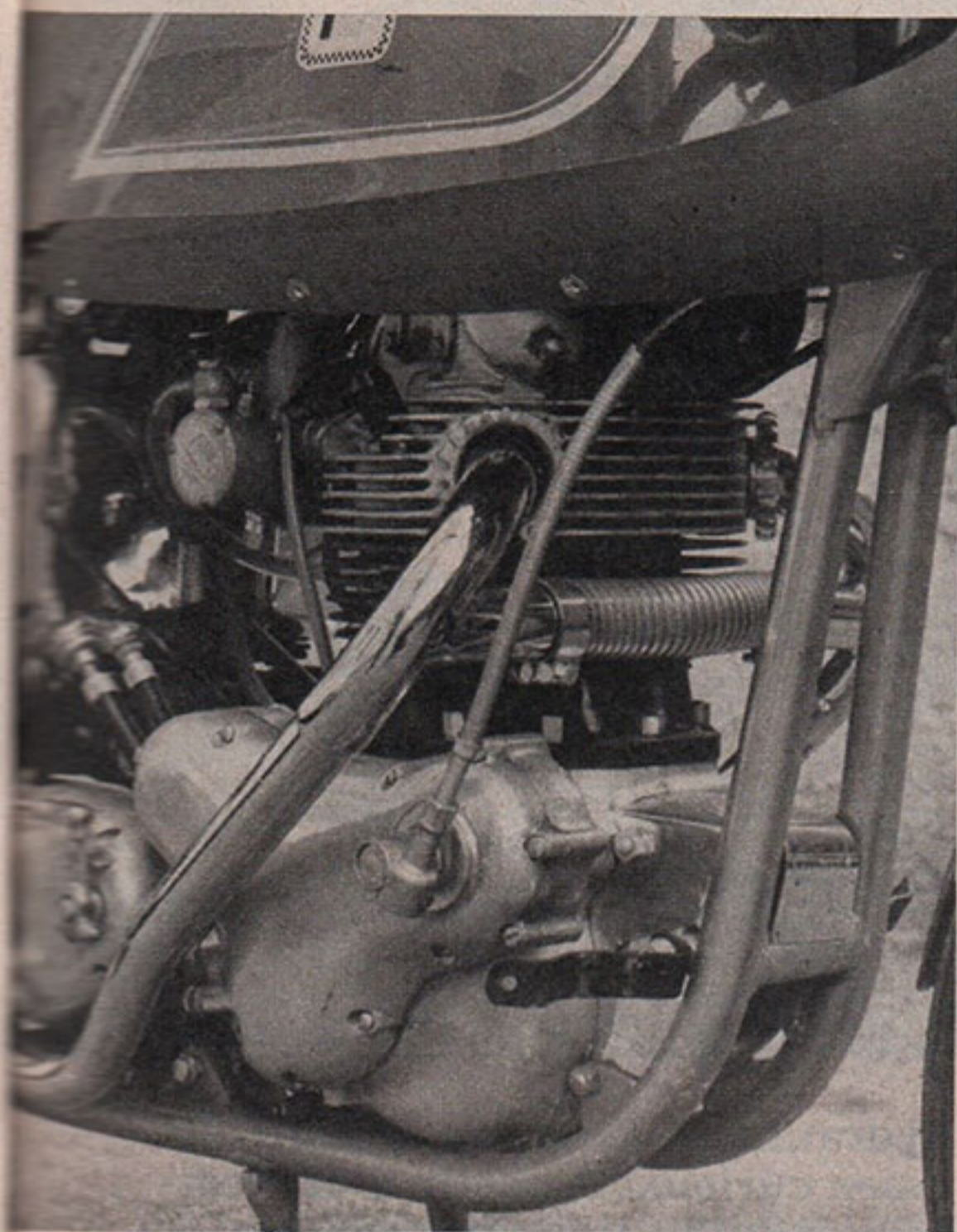
En ce qui concerne l'accélération, d'après les anglais, il n'existe aucune automobile qui tienne la Norton au démarrage. En fait, la classique distance du quart de mile (400 mètres) s'avale en à peine un peu plus de 13". La vitesse maxima est d'environ 210 Km/h.

Malgré tout ce feu dans son sang, la Dunstall, et c'est ce que nous retiendrons surtout, est dotée d'une souplesse exceptionnelle qui permet de s'y faire dès le premier abord. Elle se révèle d'un caractère très raisonnable et af-

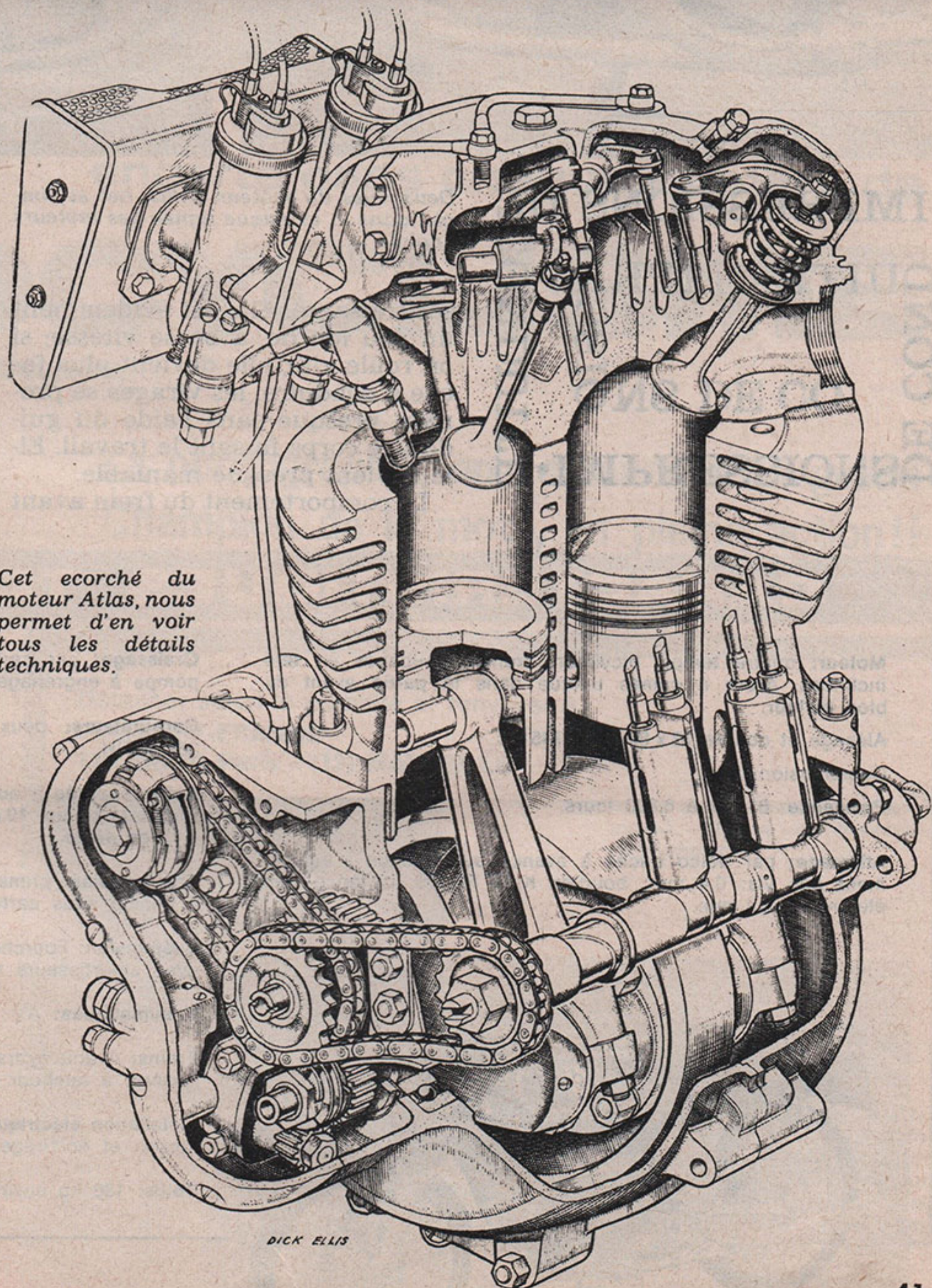
fronte tous les encombrements de la circulation avec sénérité, sauf bien sûr, si à un feu rouge, on rencontre une autre moto conduite par un pilote un peu nerveux. Alors là, on guette le feu vert... Qu'elle soit doté d'une position de conduite décente, et alors ce sera une véritable compagne de tous les jours.

Le frein arrière est un tambour central de dimensions généreuses. La tige est dotée d'une vis de réglage très pratique. Les amortisseurs sont dotés d'une gaine en plastique qui assure une excellente protection et évite toute vibration aux ressorts métalliques.





Les tuyaux d'échappement de la Norton Dunstall sont reliés entre eux, comme sur la Bonneville, peu après les culasses. Ce système diminue sensiblement le bruit de l'échappement et améliore la sortie des gaz. En haut, à droite, quelques pièces que fournit Paul Dunstall pour les Norton, même déjà améliorées: pistons, cornets de carburateurs, joints allettés arbres à cames, soupapes et ressorts de soupapes, engrenages destinés à augmenter la puissance des pompes à huile supports de garde-boue avant en alliage léger, plateau de fourche en alliage et un plateau de frein arrière, aussi en alliage léger.

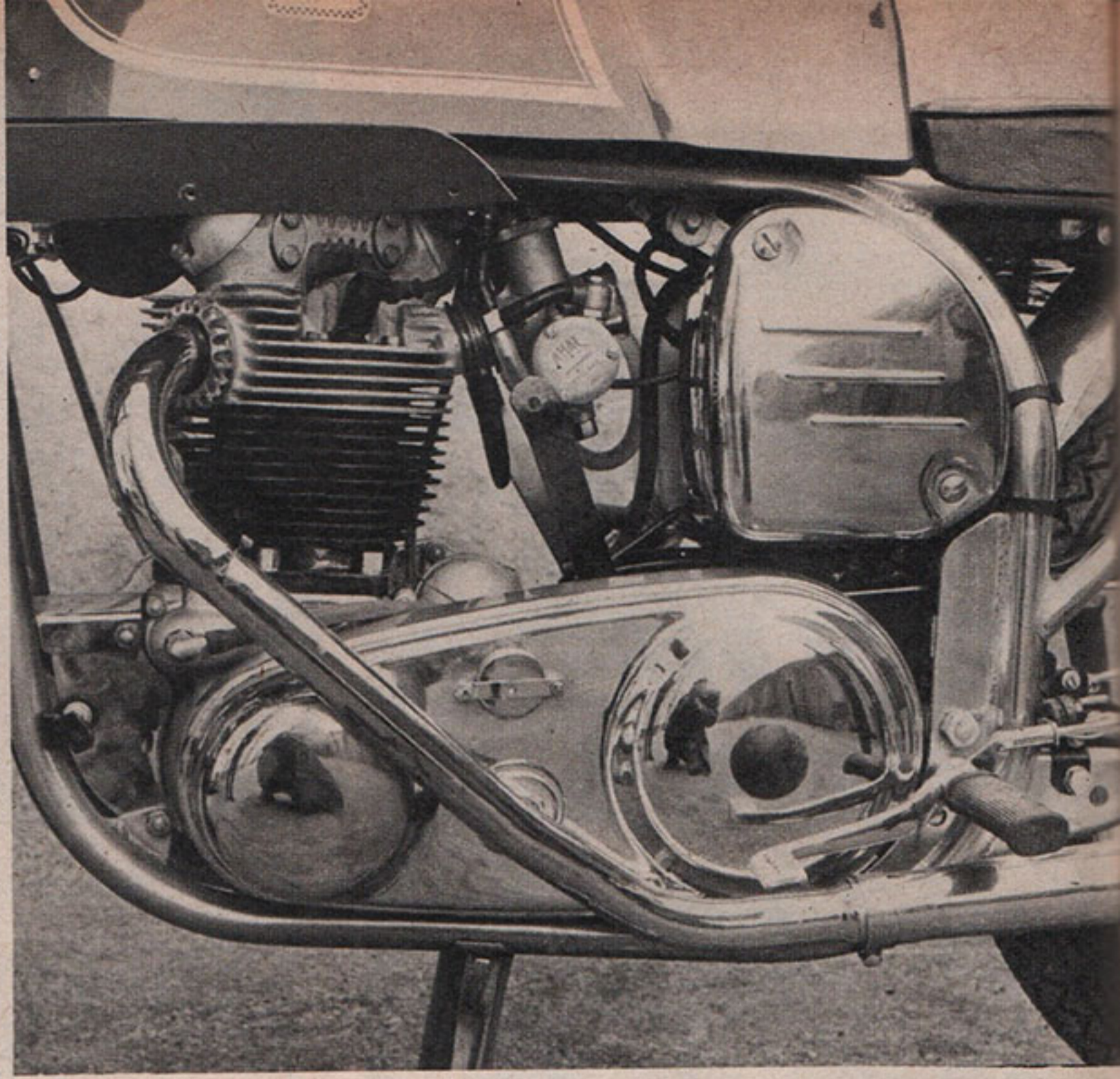
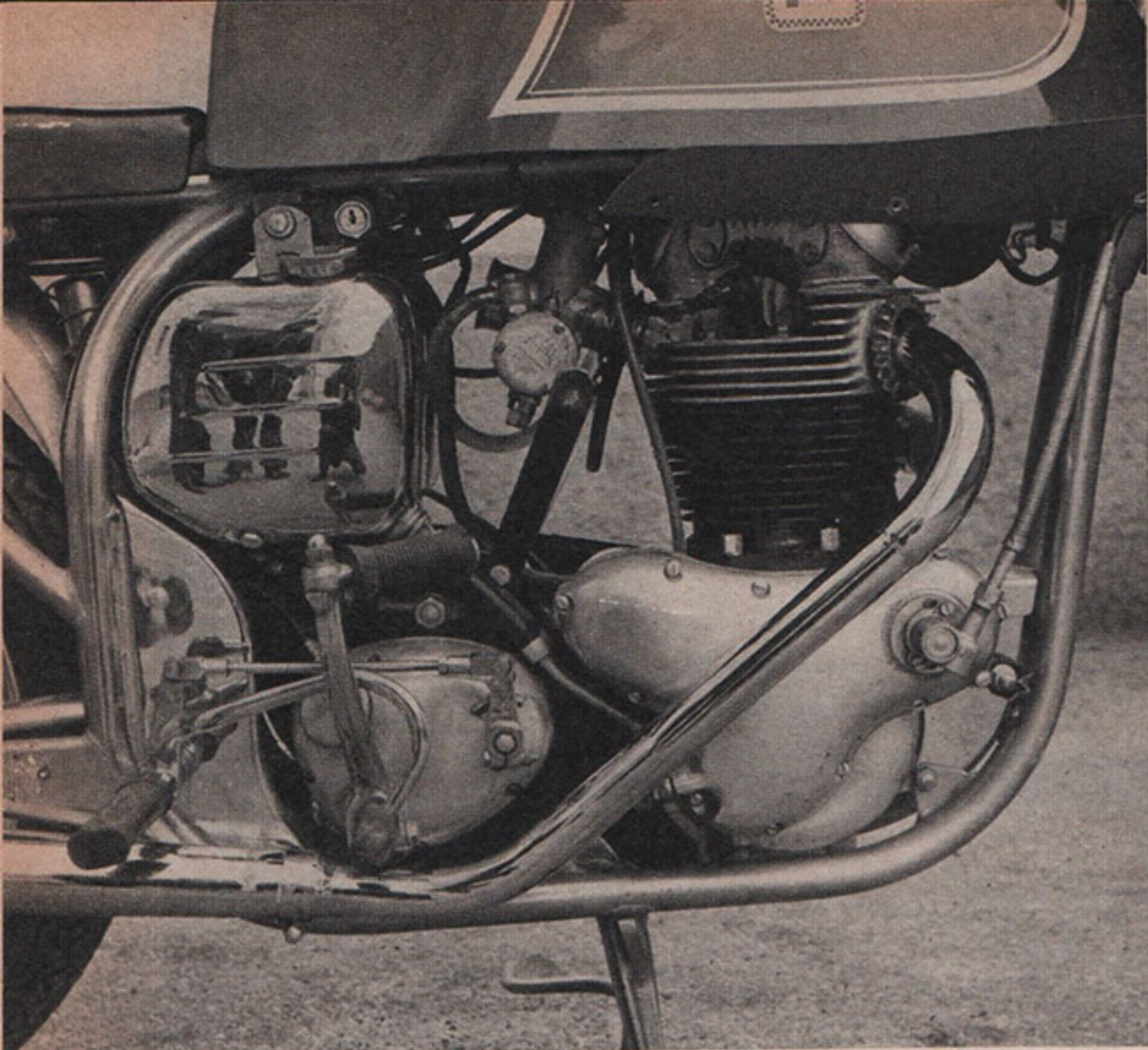


Cet ecorché du moteur Atlas, nous permet d'en voir tous les détails techniques.

Pour la mettre en route, il n'est pas du tout nécessaire d'avoir le physique de Monsieur Muscle. La seule marche à suivre est d'ouvrir le robinet d'essence, d'accès peu facile, placé sous le tunnel du réservoir, donner un tour à la clef de contact, relever le repose pied droit afin de ne pas gêner le mouvement du kick. La béquille est particulièrement bien conçue: elle exerce un mouvement de levier qui permet de dresser la moto (190 kg) sans aucun effort.

Du point de vue conduite, une fois prise la position forcée adéquate, la Dunstall se révèle très

DICK ELLIS



IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

Deux vues du moteur Atlas, net et simple, dans la classique lignée des moteurs anglais.

satisfaisante. Elle est évidemment un peu lourde, à basse vitesse; si on roule vite, elle devient plus facile à conduire, les virages se prenant presque sans l'aide du guidon, le corps faisant le travail. Elle devient presque maniable.

Le comportement du frein avant

hydraulique à double disque, est assez curieux: à partir d'une certaine vitesse, il est très efficace et très progressif, mais, dans la circulation urbaine, il est pratiquement inutile. Curieux!

Pour l'instant, nous ne pouvons rien ajouter, mais, avec le retour du printemps, nous pourrions aller à Monza afin de combler la lacune des performances.

A bientôt donc!

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur: quatre temps, bicylindre frontal, soupapes en tête inclinées. Arbre à cames unique dans la partie avant du bloc moteur.

Alésage et course 73 x 89 x 2 = 745 cc.

Compression: 9 : 1.

Puissance: 61 CV à 6.800 tours.

Allumage: par delco Lucas à avance automatique - écartement des vis: 0,4 mm; bougies KLG FE 75, distance des électrodes 0,4 mm.

Graissage: par carter sec, réservoir d'huile séparé, double pompe à engrenages - capacité 2,5 litres.

Carburateurs: deux Amal « Monobloc » de 28,5 mm type 389/88/RH.

Boîte: séparée à quatre rapports. Levier simple sur la droite. Rapports totaux 10,56 en 1ère; 7,01 en 2ème; 5,02 en 3ème; 4,13 en 4ème.

Transmission: primaire à chaîne en bain d'huile - secondaire à chaîne sous carter, toutes deux du côté gauche.

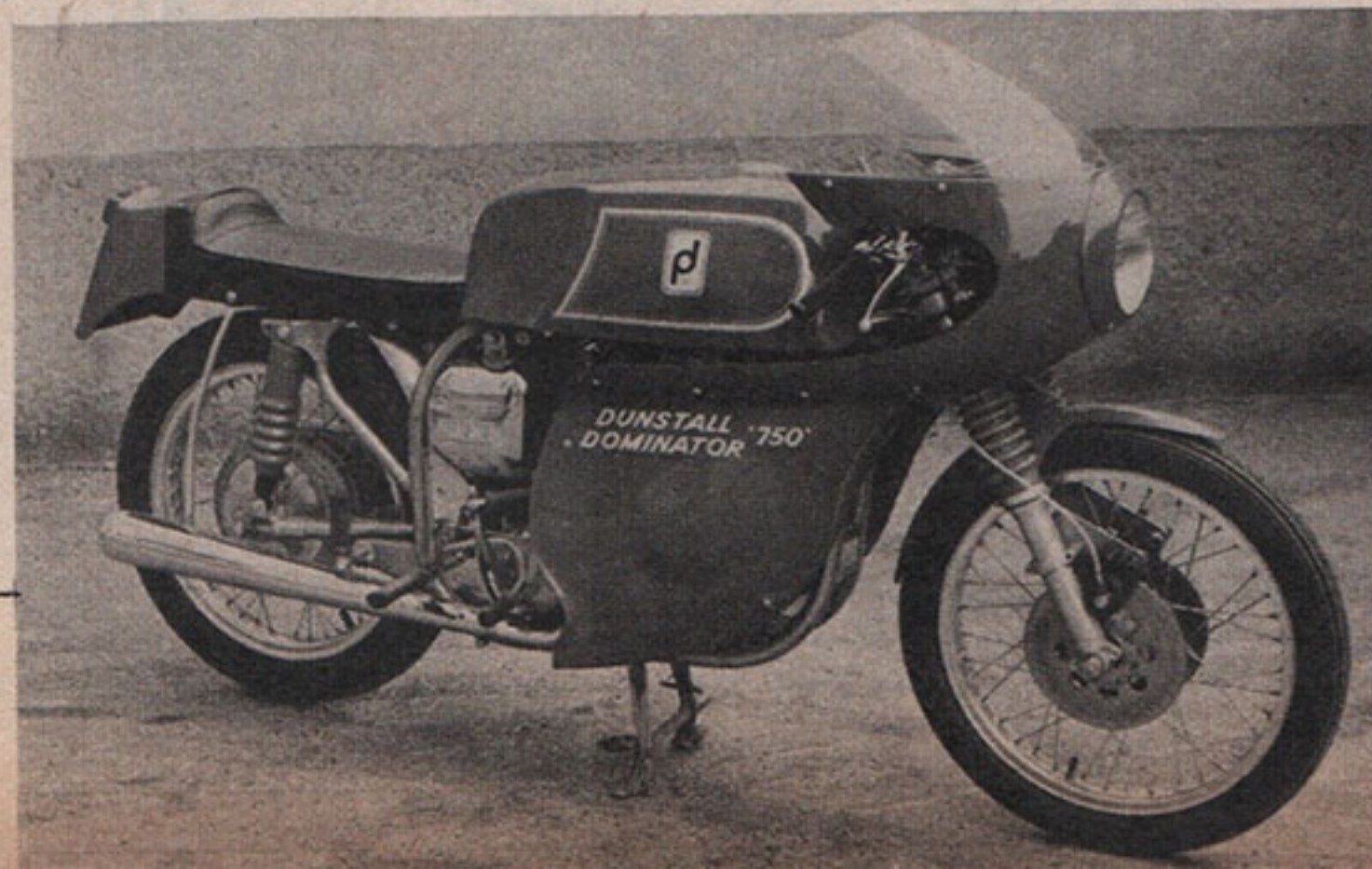
Suspension: Fourche avant hydraulique - oscillante à l'arrière avec amortisseurs réglables sur 3 positions.

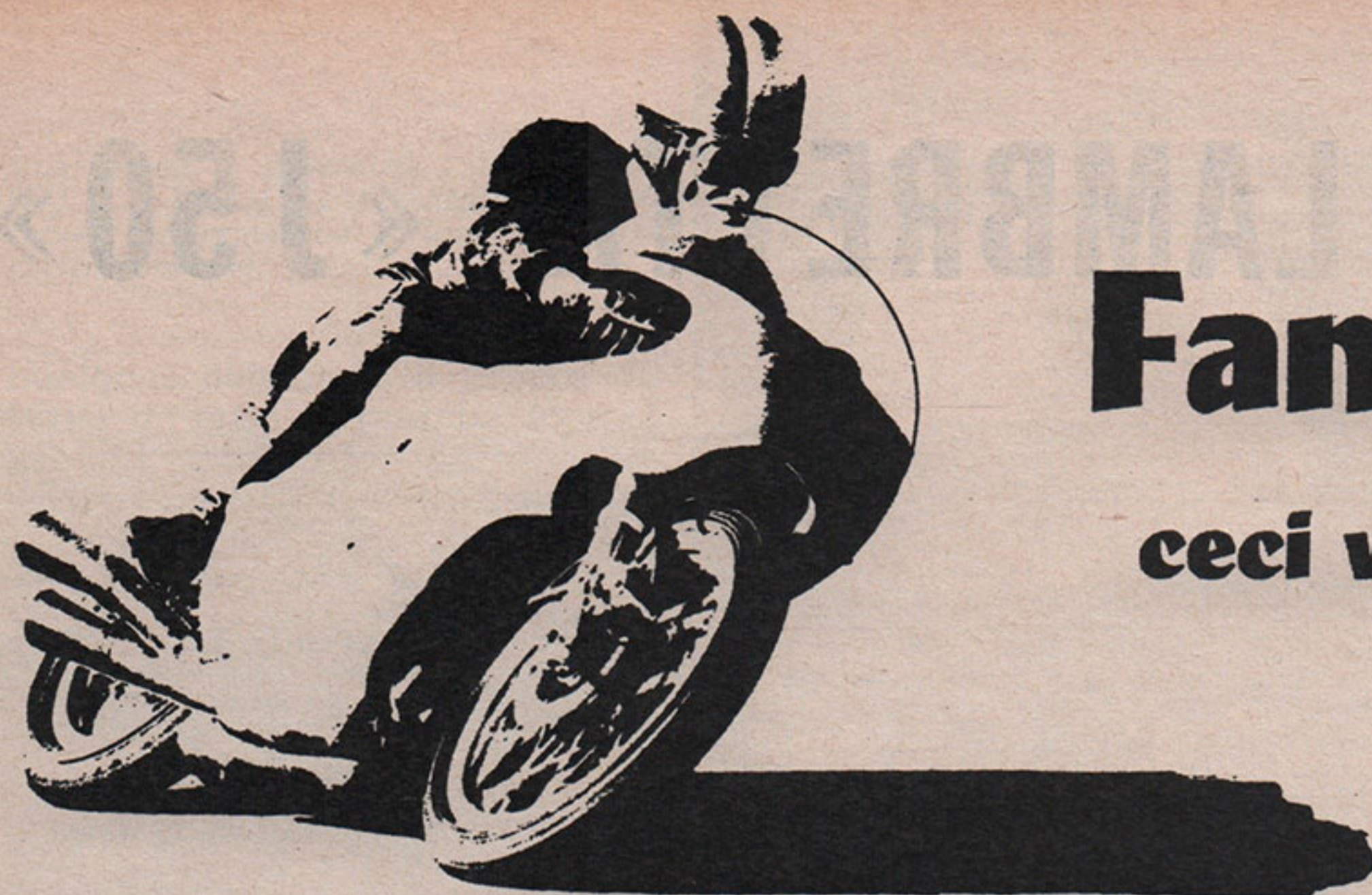
Pneumatiques: AV : 3.00 - 19; AR : 3.50 - 19.

Freins: Avant: hydraulique à double disque. Arrière: à tambour central de 178 x 32 mm.

Installation électrique: Alternateur 100 W, batterie 12 V - 8 Ah; klaxon et éclairage: position code-phare, stop.

Poids: 186 kg environ.





Fanatiques

ceci vous interesse

vous trouverez,
encarté dans chaque numéro de

MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO

*En vous abonnant à la revue
vous serez sûr d'avoir
la serie complète de la
"Galerie des Champions"*

La photographie, en couleurs, d'un grand
Champion de la moto, en pleine action!!

FRANCE

Abonnement 1 an
F. 50

Abonnement 6 mois
F. 27,50

ETRANGER

Abonnement 1 an
F. 70

Abonnement 6 mois
F. 40

Détacher selon le pointillé et renvoyer à
EDISPORT-FRANCE
116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE

EDISPORT - FRANCE

116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2e
Tél. 50.28.18 (5 lignes)

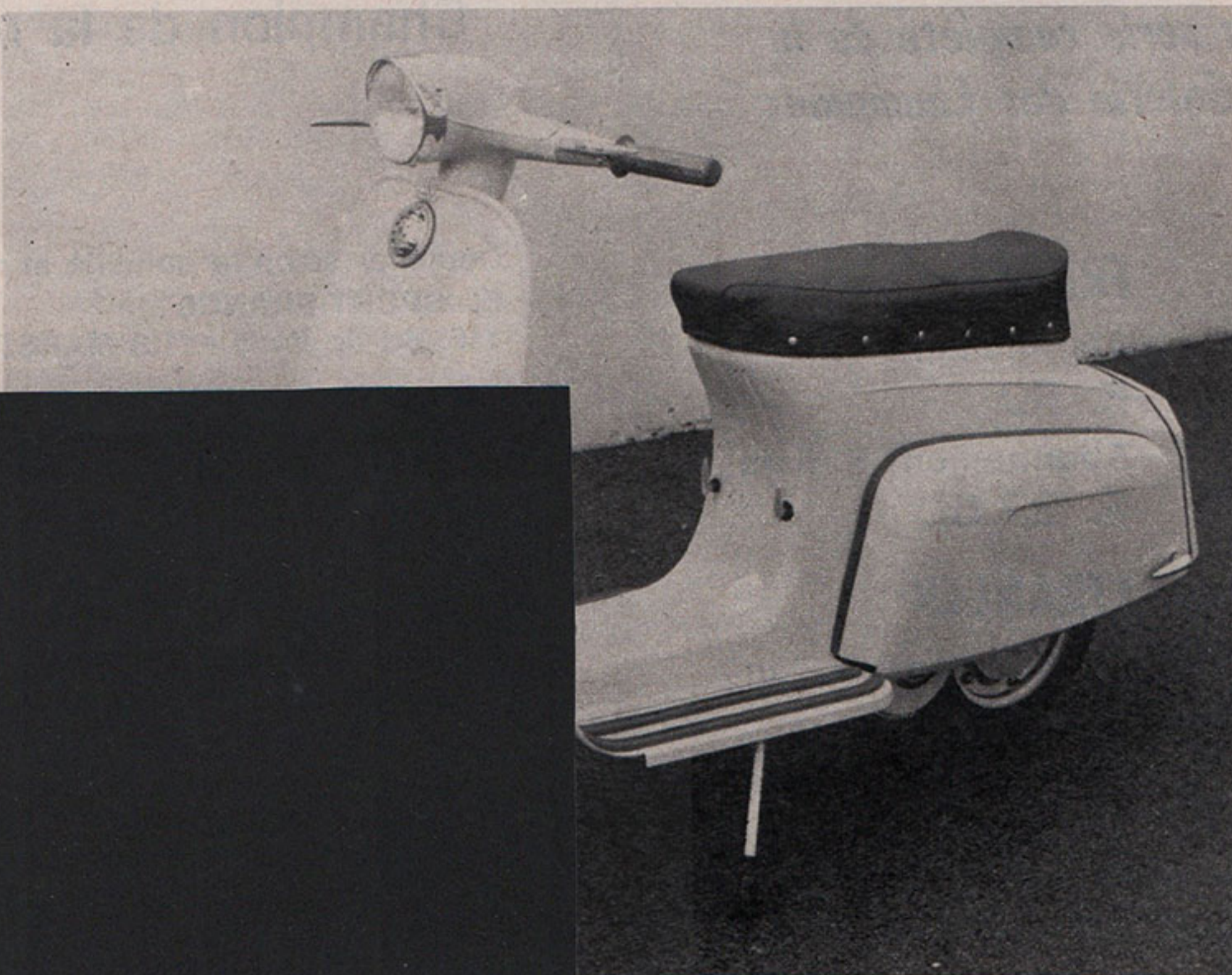
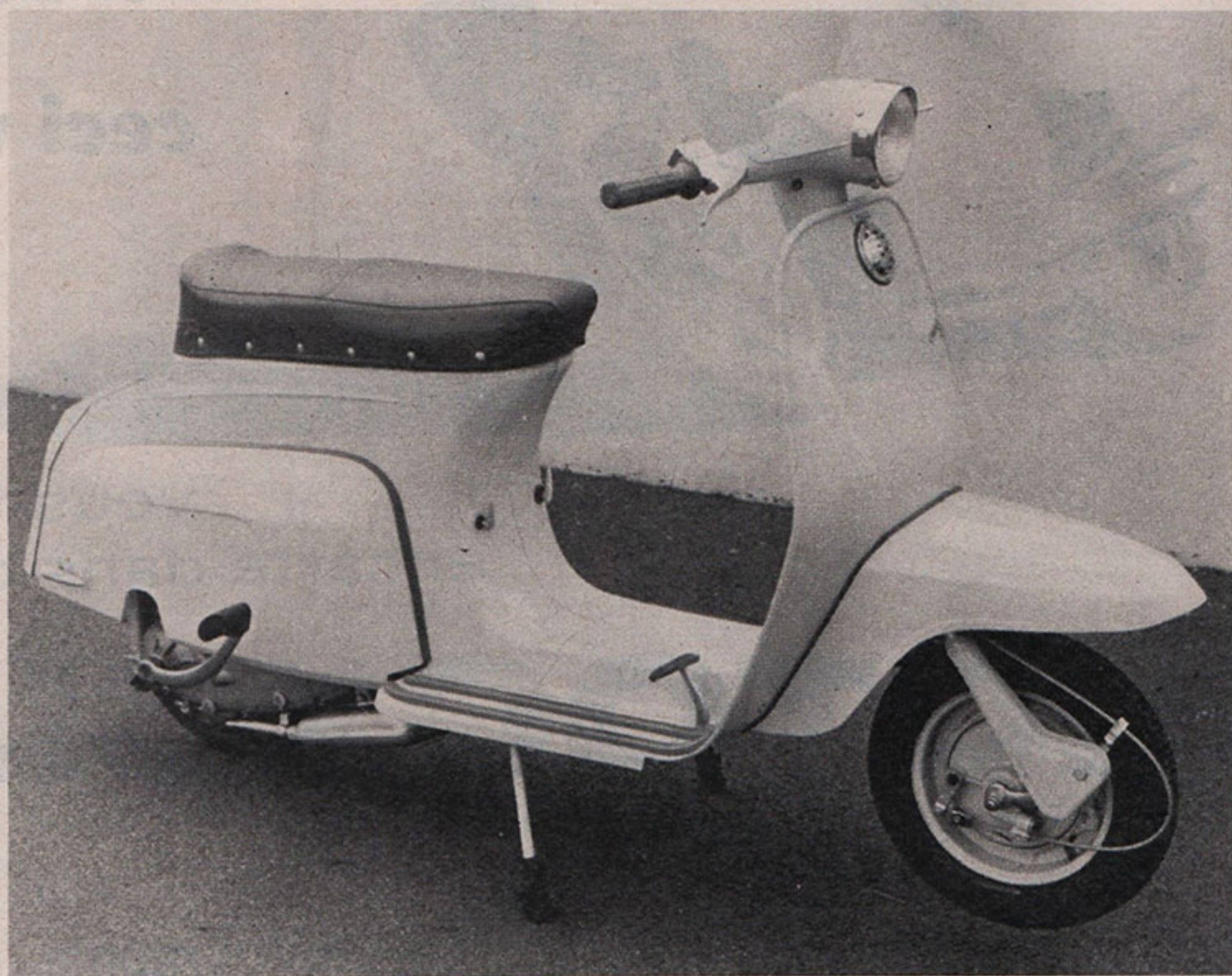
IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE
DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

LAMBRETTA « J 50 »

Née à la fin de 1964, la Lambretta « J 50 » a aussitôt plu surtout aux jeunes et aux très jeunes, tant pour ses qualités mécaniques et esthétiques que pour ses prestations et son caractère extrêmement pratique.

Deux années plus tard, une nouvelle version de la Lambretta est lancée, plus belle que la première, plus robuste et nerveuse. Quels sont les détails qui ont été « finolés » pour obtenir ces améliorations destinées, sans aucun doute, à exciter l'intérêt de la clientèle? Voyons un peu.

La ligne est encore plus effilée, jeune, équilibrée et fonctionnelle grâce au nouveau profil de l'armature, légèrement bombée et recourbée vers le haut, aux moulures sur le garde-boue avant en pointé et sur les côtés, grâce enfin à la réfection de la « queue », en éliminant sa rentrée peu heureuse, à notre avis, qui se faisait primitivement derrière la selle. Net, comme d'habitude, le groupe qui



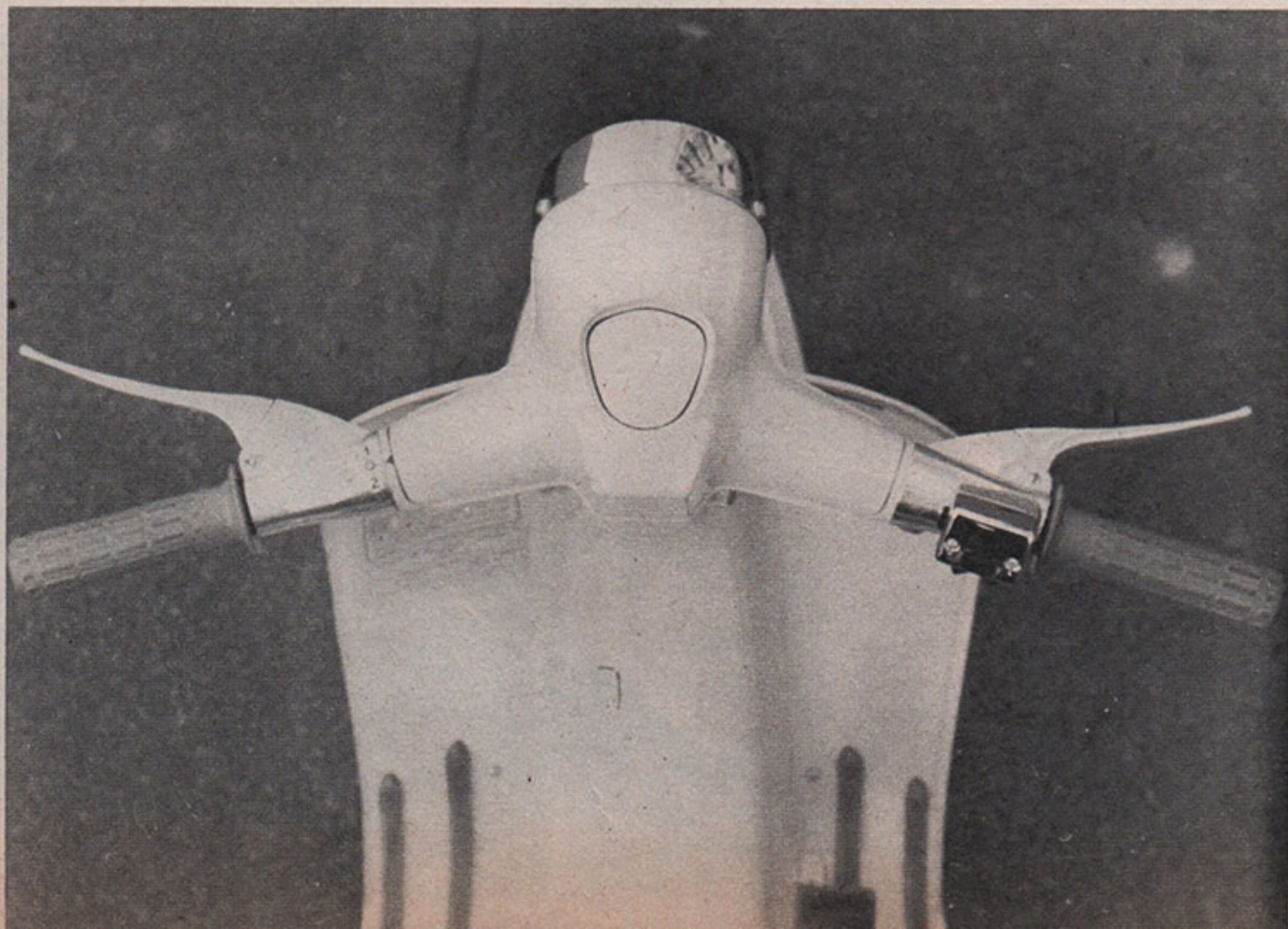
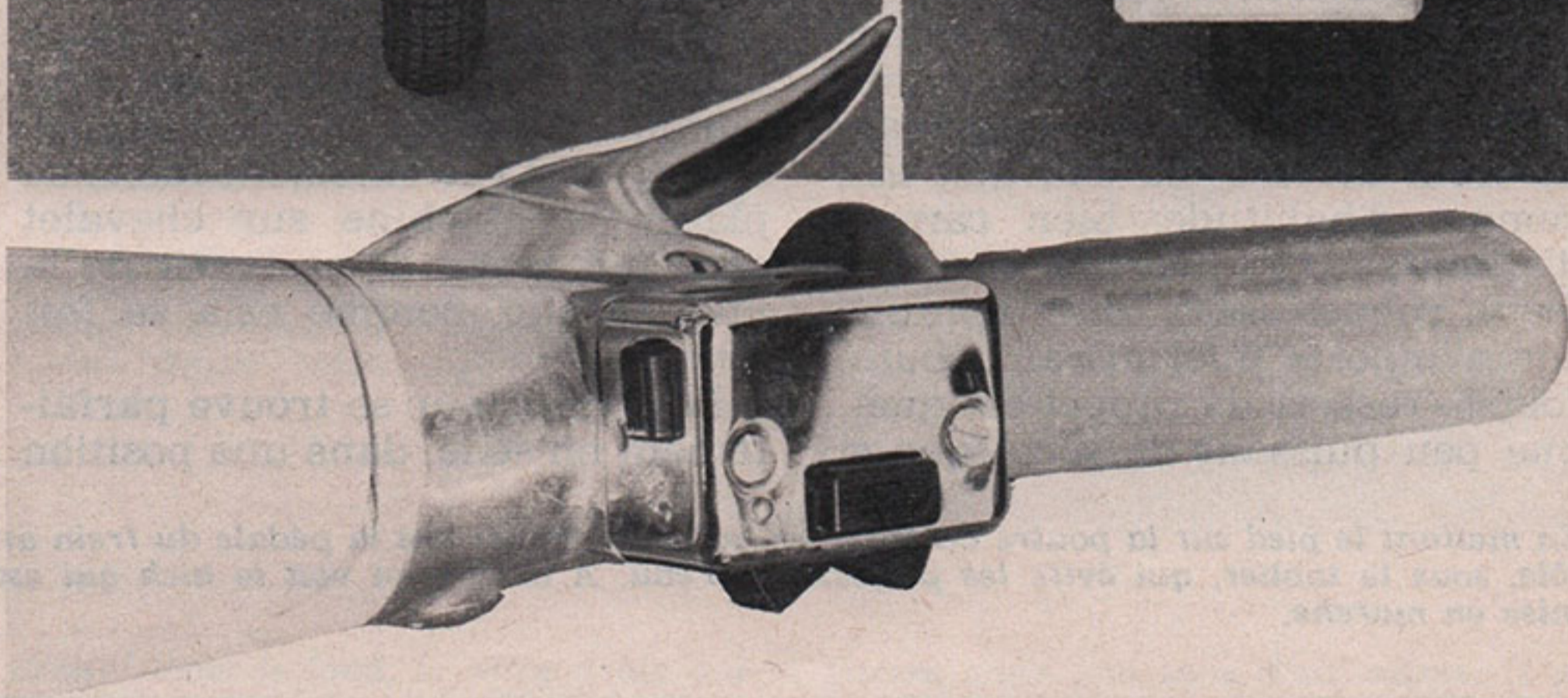
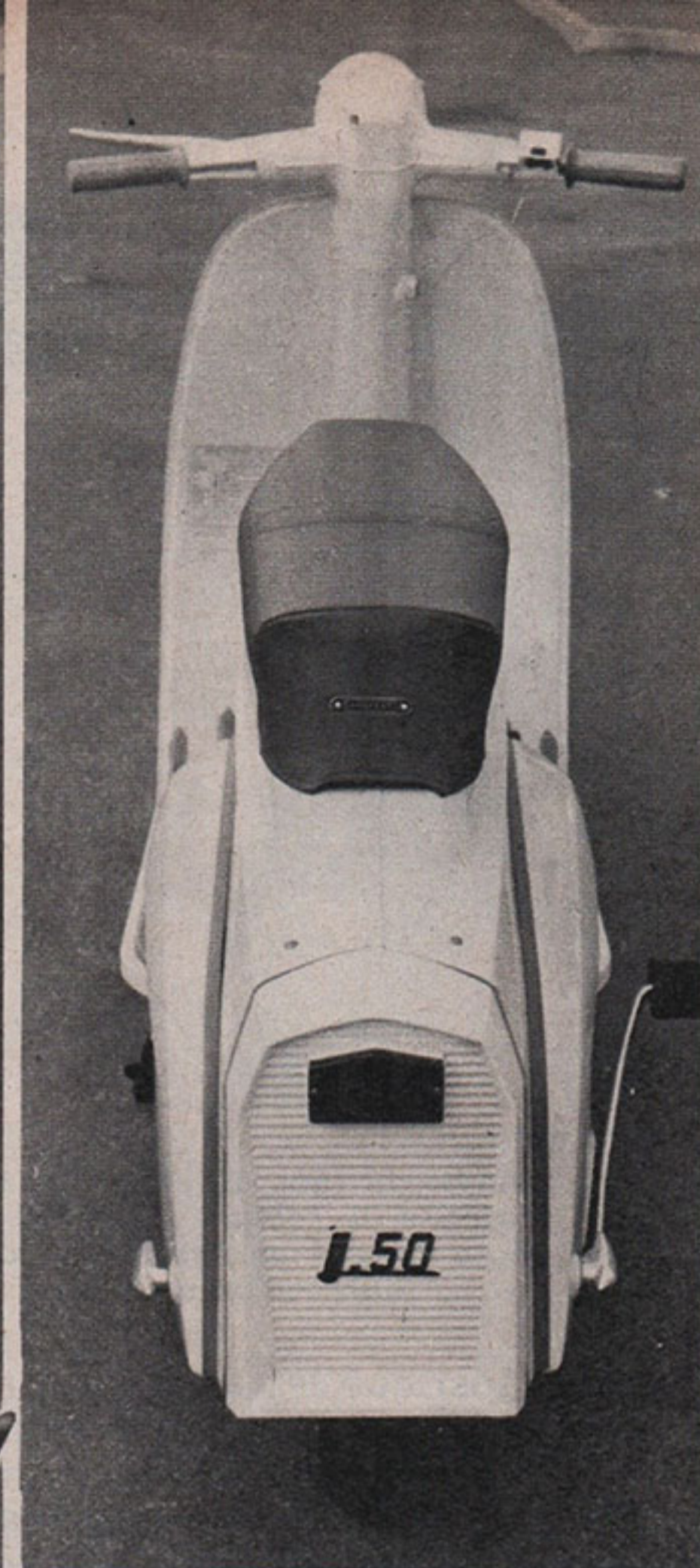
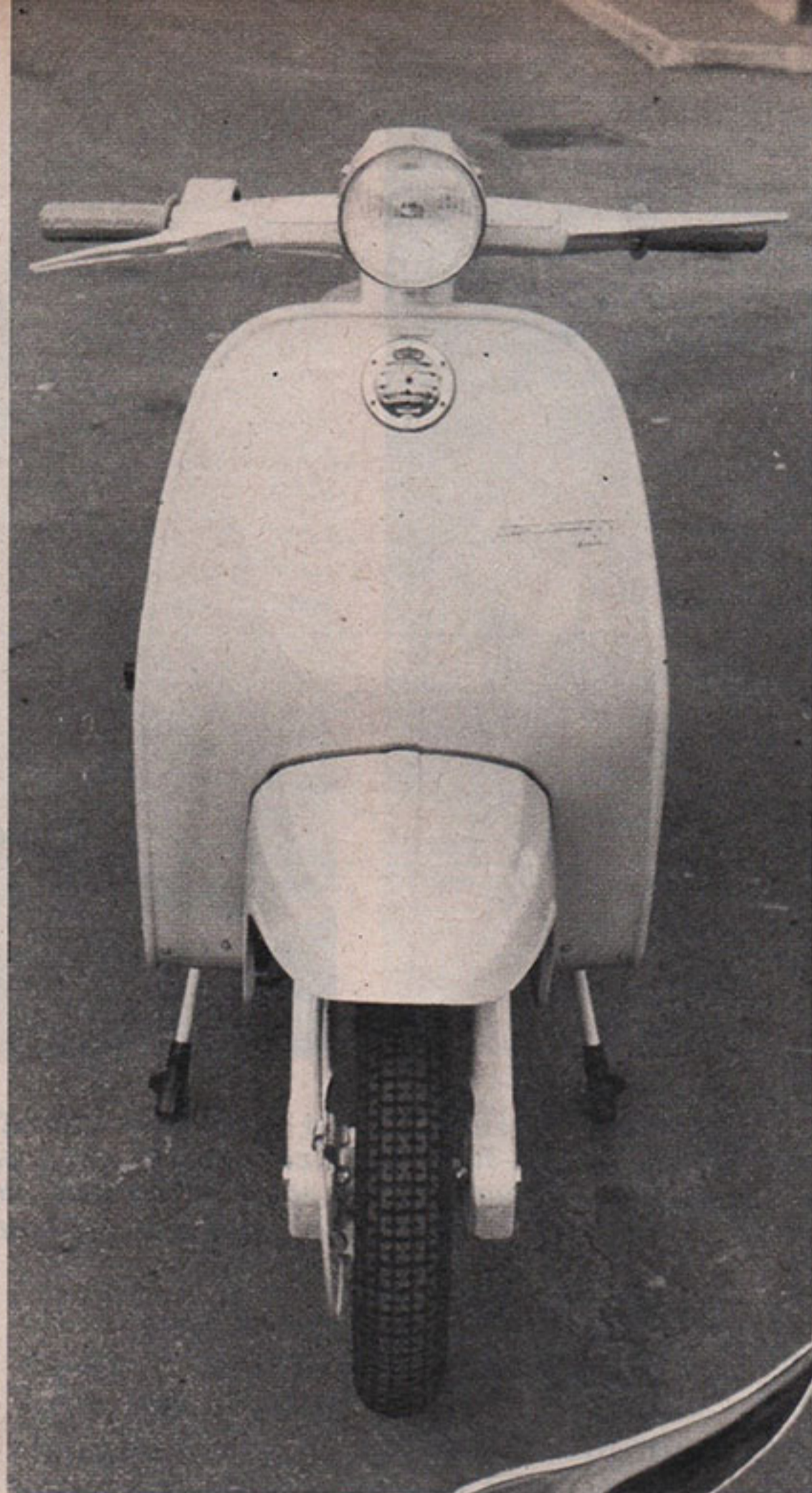
Vues avant et arrière du J 50 qui mettent en évidence les modifications esthétiques. On remarque surtout le nouvel arrière tronqué.

quelques objections à propos du levier de mise en marche, long et saillant, ainsi qu'en ce qui concerne l'amortisseur hydraulique, le carter et le silencieux, tous trois un peu voyants sur la partie droite, mais il s'agit en fait de détails sans grande importance qui n'ont pas une incidence sensible sur la valeur positive et esthétique de la machine.

En ce qui concerne la partie mécanique, des perfectionnements ont été apportés un peu partout, du moteur à la suspension avant de façon à obtenir un meilleur fonctionnement, un plus grand confort et d'augmenter ainsi la sécurité et l'agrément.

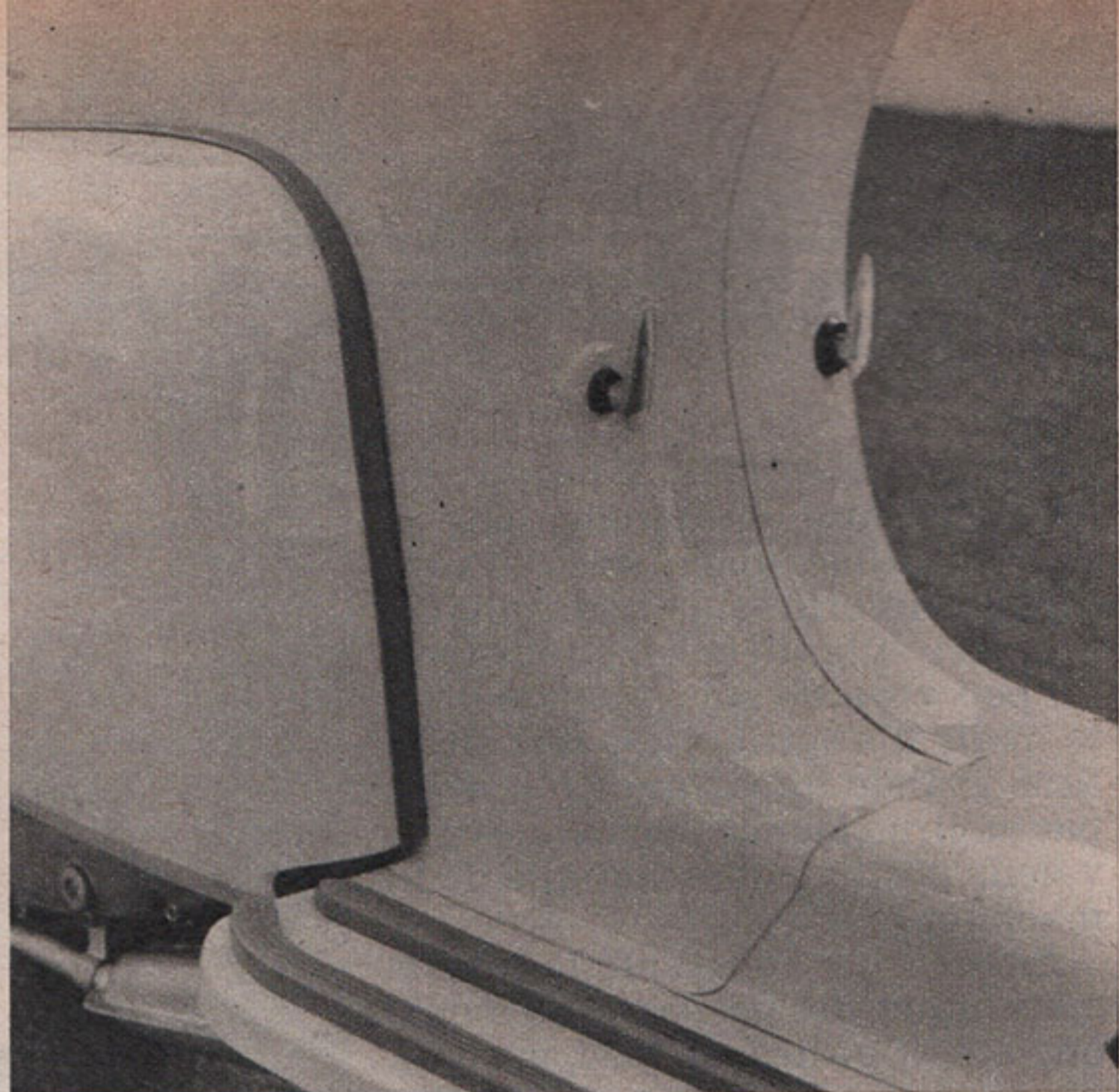
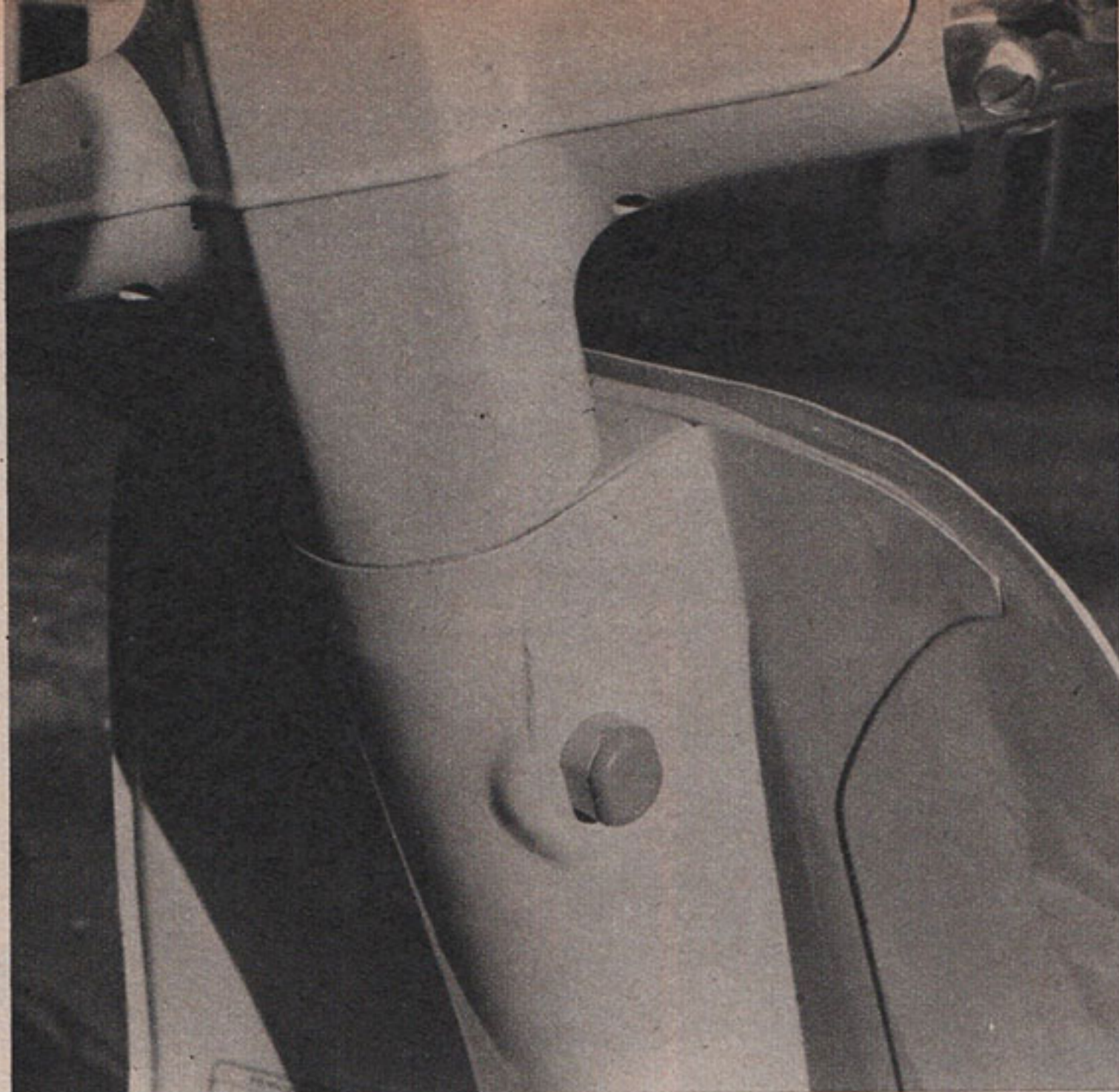
La « J 50 » est actuellement livrable en deux coloris très jeunes, blanc et bleu ciel, appelé « acquamarina ». La finition est excellente, comme d'ailleurs, pour toutes les autres Lambretta.

Les commandes sont pratiques, comme il en ressort des diverses photos: excellents les leviers du guidon; douce et limitée la rotation de la poignée du changement de vitesse, (avec des déclics indiquant l'embrayage de la marche ou du point mort sans possibilité d'erreur); d'une atteinte facile les commandes de l'installation élec-



Toutes les commandes du système électrique sont sur ce petit boîtier, et sont facilement accessibles: mise à la masse, klaxon et inverseur code-phare.

Voici les commandes au guidon. Les leviers en alliage léger se manoeuvrent facilement. La poignée des gaz n'a pas de retour automatique et reste en position ouverte, ce qui permet de la lâcher sans ralentir. Sur le sommet du phare, l'emplacement de tachymètre est prévu.



Sur la gauche du tube de direction, l'emplacement de l'anti-vol est prévu. On peut l'avoir sur demande de même que le tachymètre. A droite, le robinet d'essence et la manette du starter, placés sous la selle. Leur accès est assez facile, même en marche. Sur la photo, le robinet d'essence, à droite du conducteur, est en position fermée. Pour l'ouvrir, on le met à l'horizontale. Le starter, lui, se tourne d'un demi-tour. Pour le remettre en place, un petit coup de talon suffit.

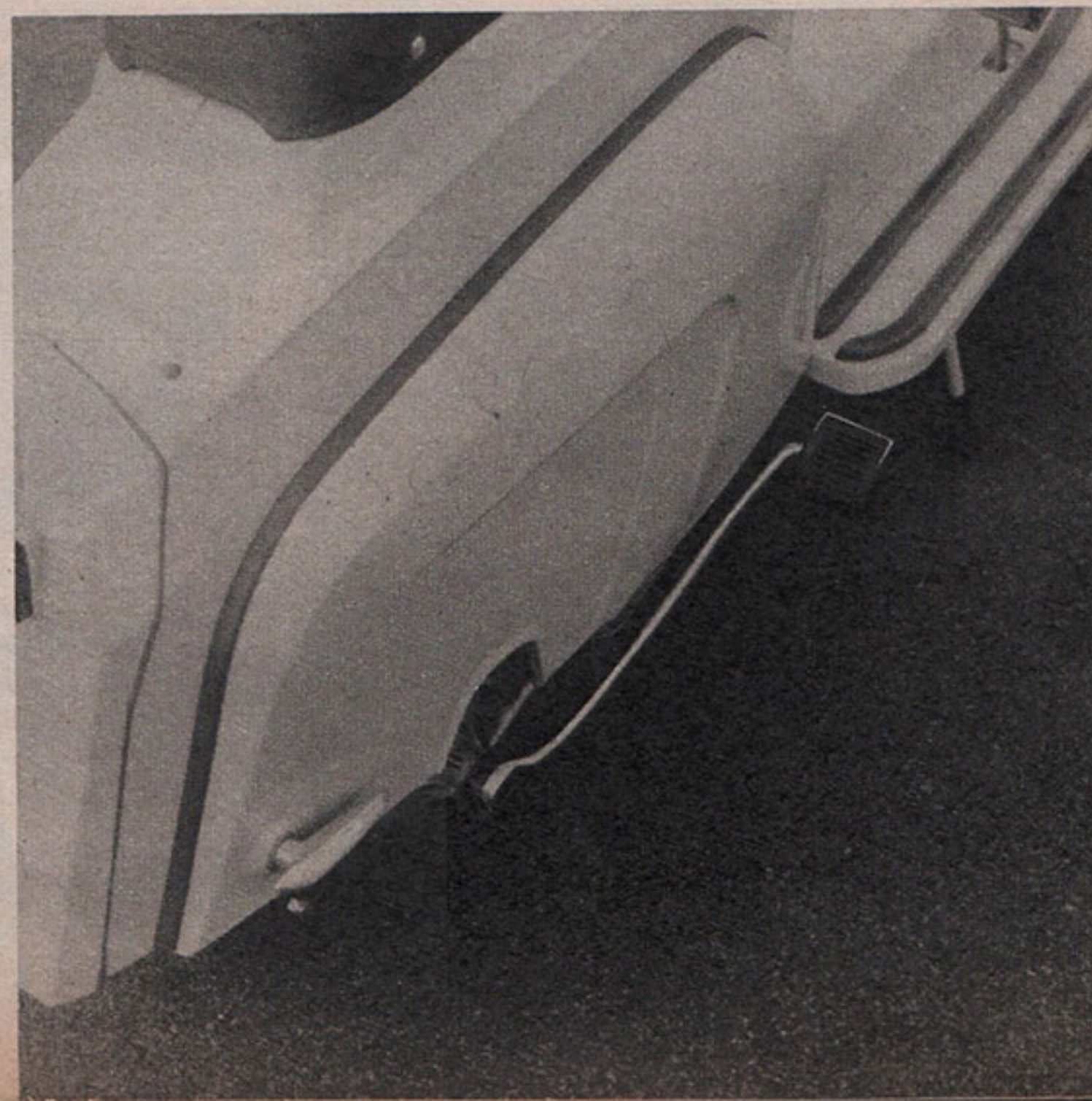
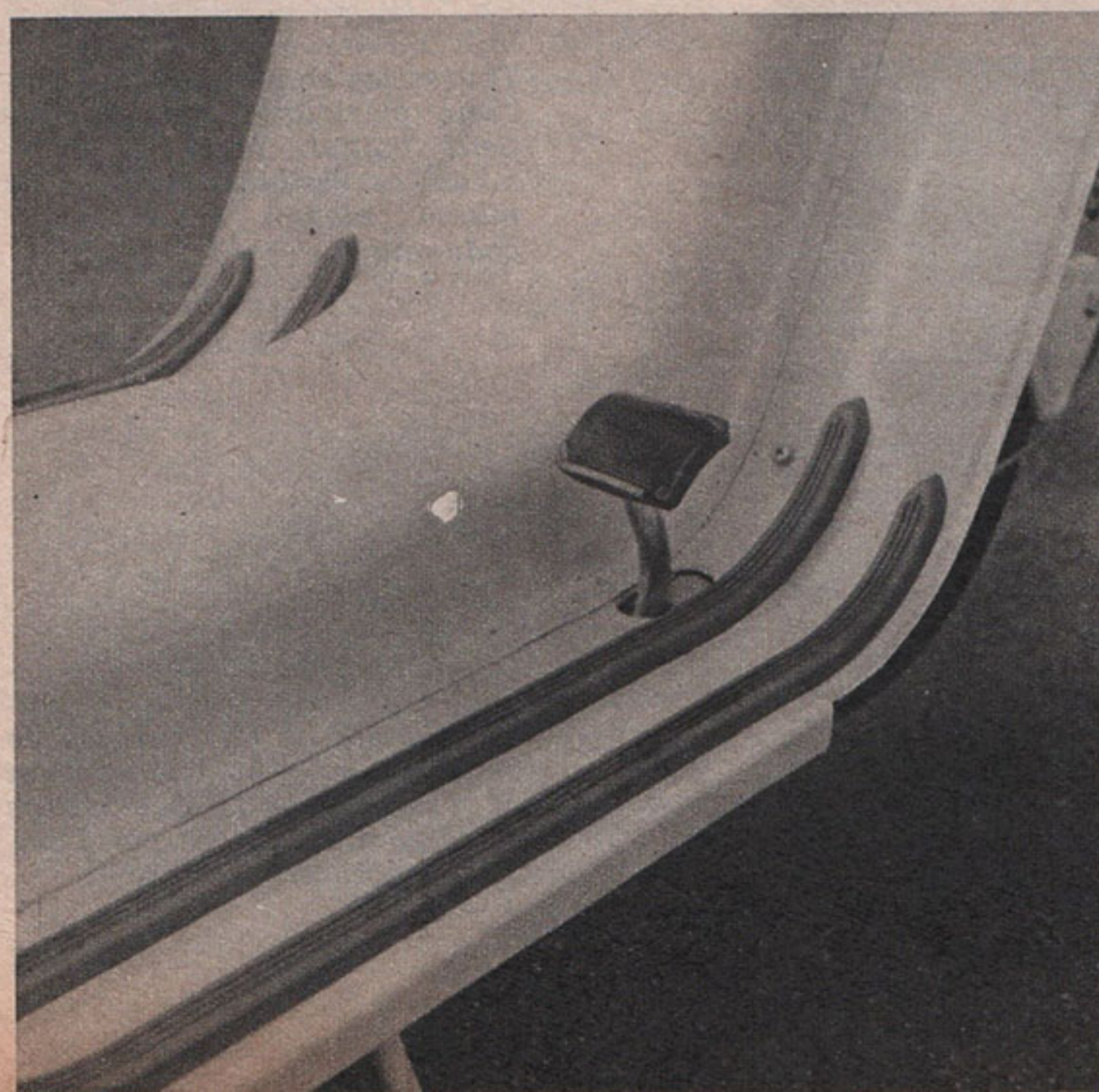
trique ainsi que les leviers du réservoir et du starter; commodes et fonctionnels le levier de la mise en marche ainsi que la pédale de frein arrière. Le chevalet est, comme d'habitude, bien campé, d'atteinte extrêmement aisée, et d'une robustesse à toute épreuve sur n'importe quel terrain; toutefois, le ressort de rappel est quelque peu puissant de sorte que si

l'on ne prend pas la précaution de l'accompagner du pied en position de repos, il vient battre assez bruyamment contre le marchepied. Enfin, il est extrêmement facile de placer la machine sur chevalet sans nul besoin de se servir de la main droite, comme cela se fait d'habitude.

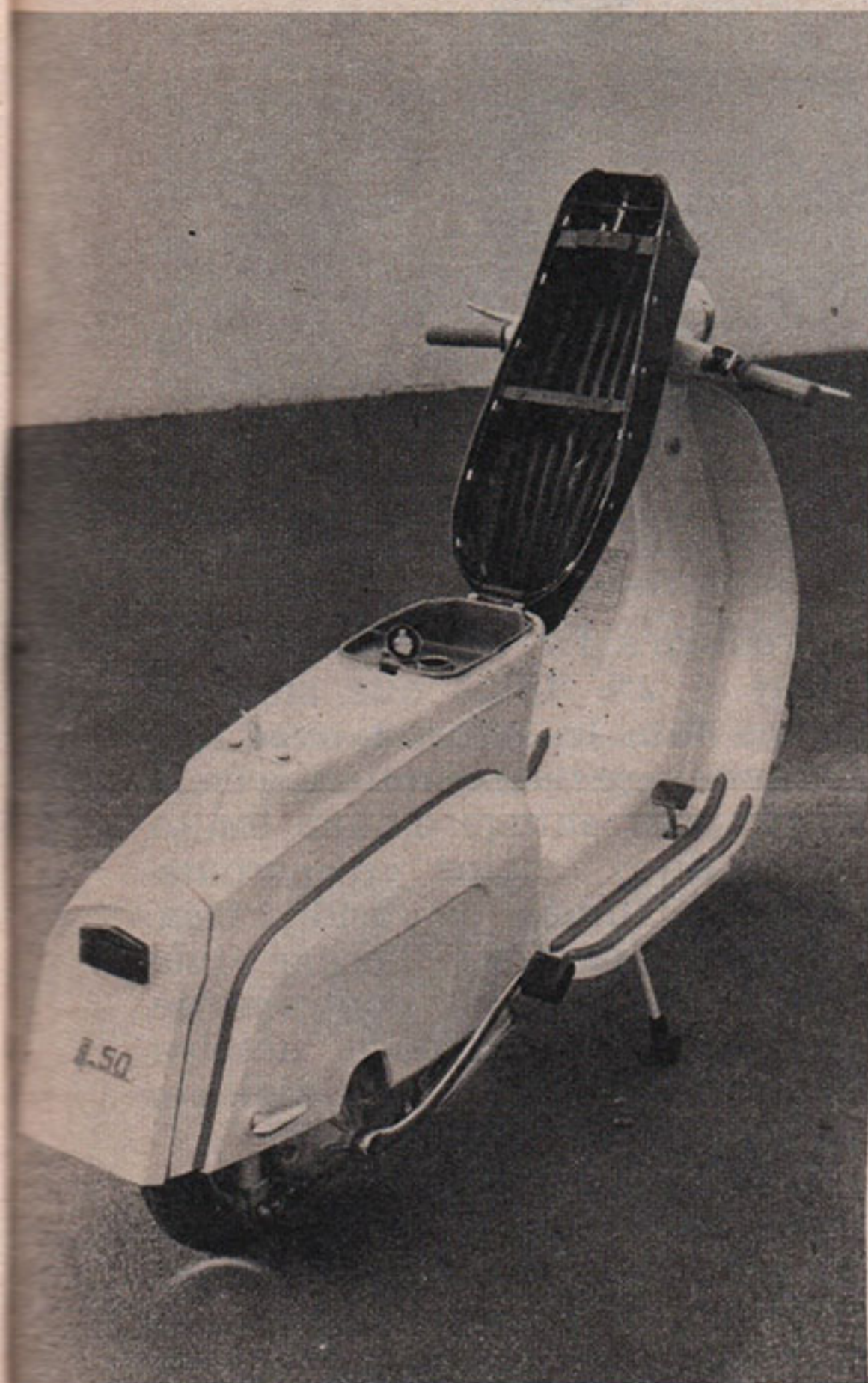
Le conducteur se trouve parfaitement en selle, dans une position

aisée et reposante qui lui permet de parcourir de longues distances sans se fatiguer, et de contrôler parfaitement sa machine, grâce au dispositif rationnel des commandes auquel nous avons fait allusion. La hauteur de la selle et la largeur du marchepied sont conçues de manière à pouvoir mettre aisément pied à terre à l'arrêt même pour les conducteurs de pe-

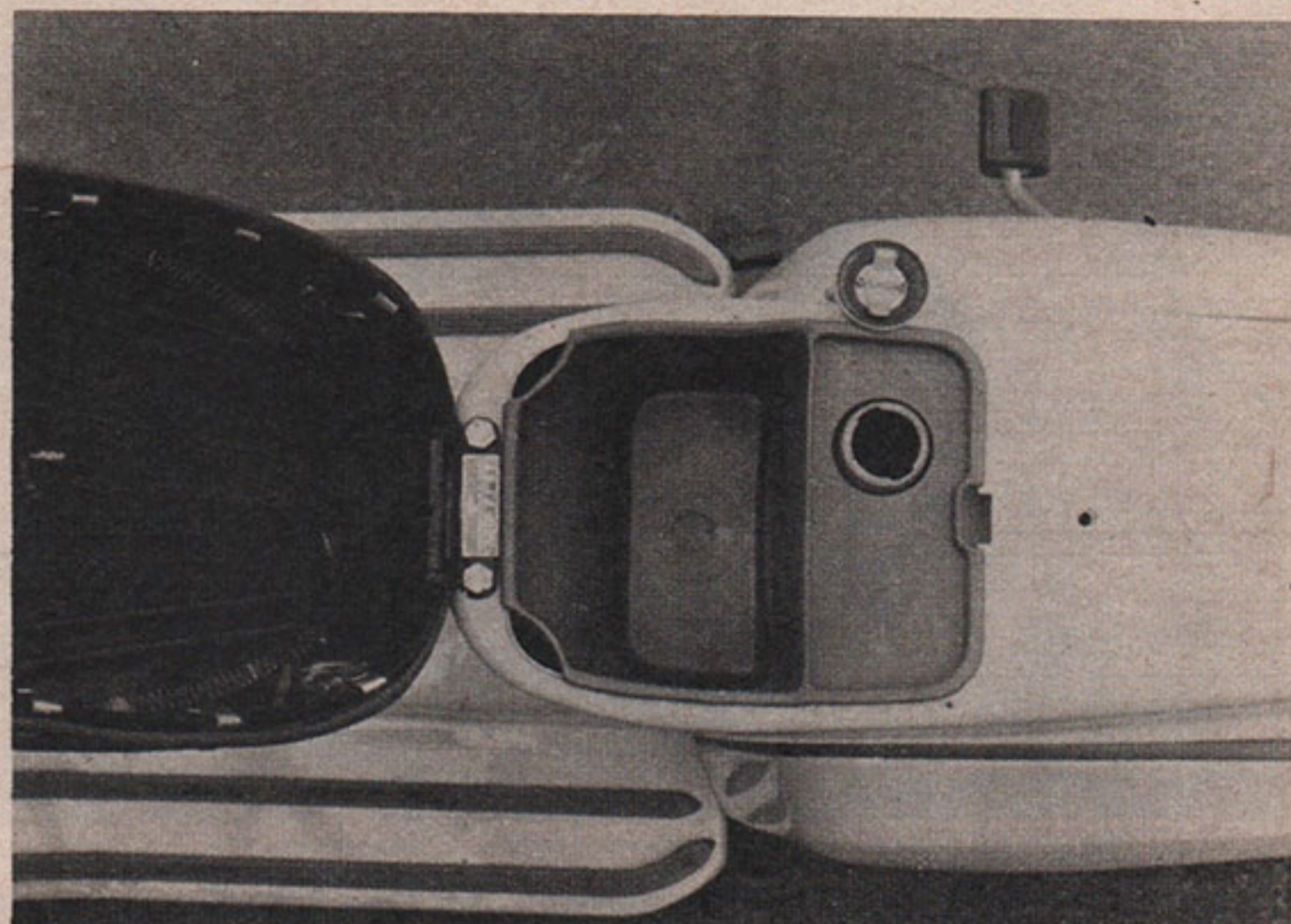
En mettant le pied sur la poutre centrale, on actionne facilement la pédale du frein arrière. Celle-ci est pourvue d'un morceau de tôle, sous le tablier, qui évite les projections d'eau. A droite, on voit le kick qui est très long, ce qui diminue l'effort pour la mise en marche.



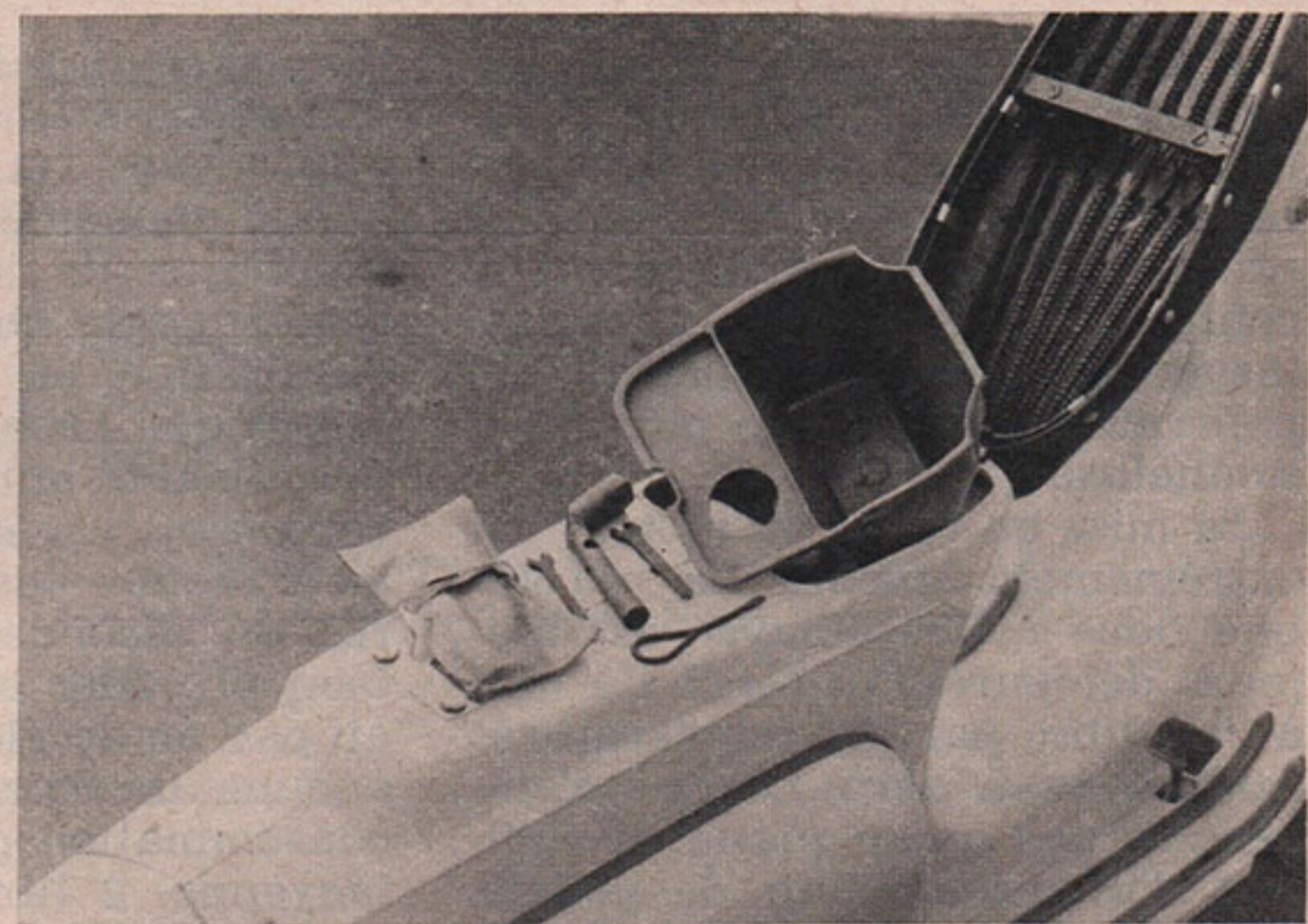
En relevant la selle vers l'avant, après après l'avoir débloquée grâce à une tige qui se trouve dans sa partie arrière on accède au bouchon du réservoir et à la trousse à outils.



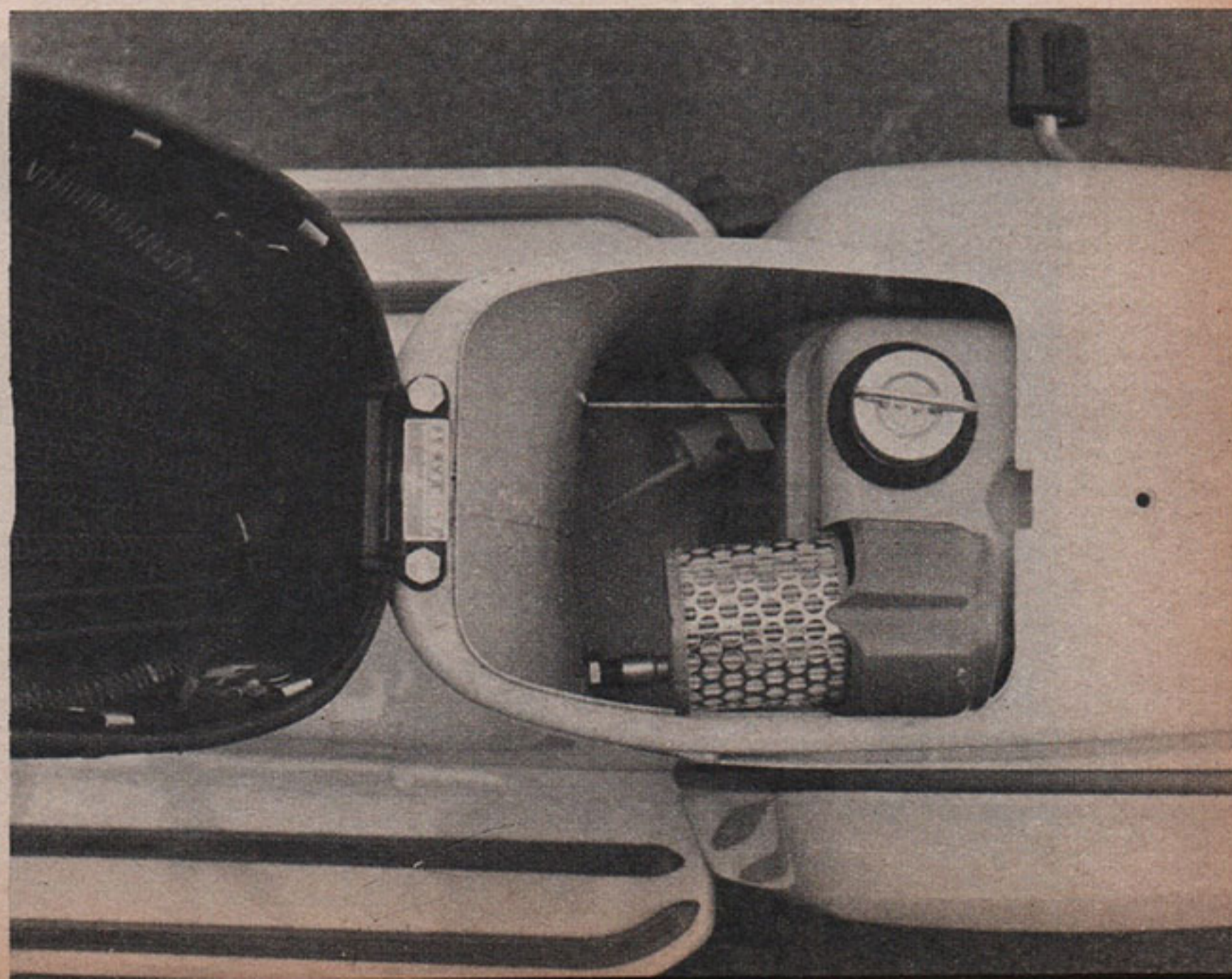
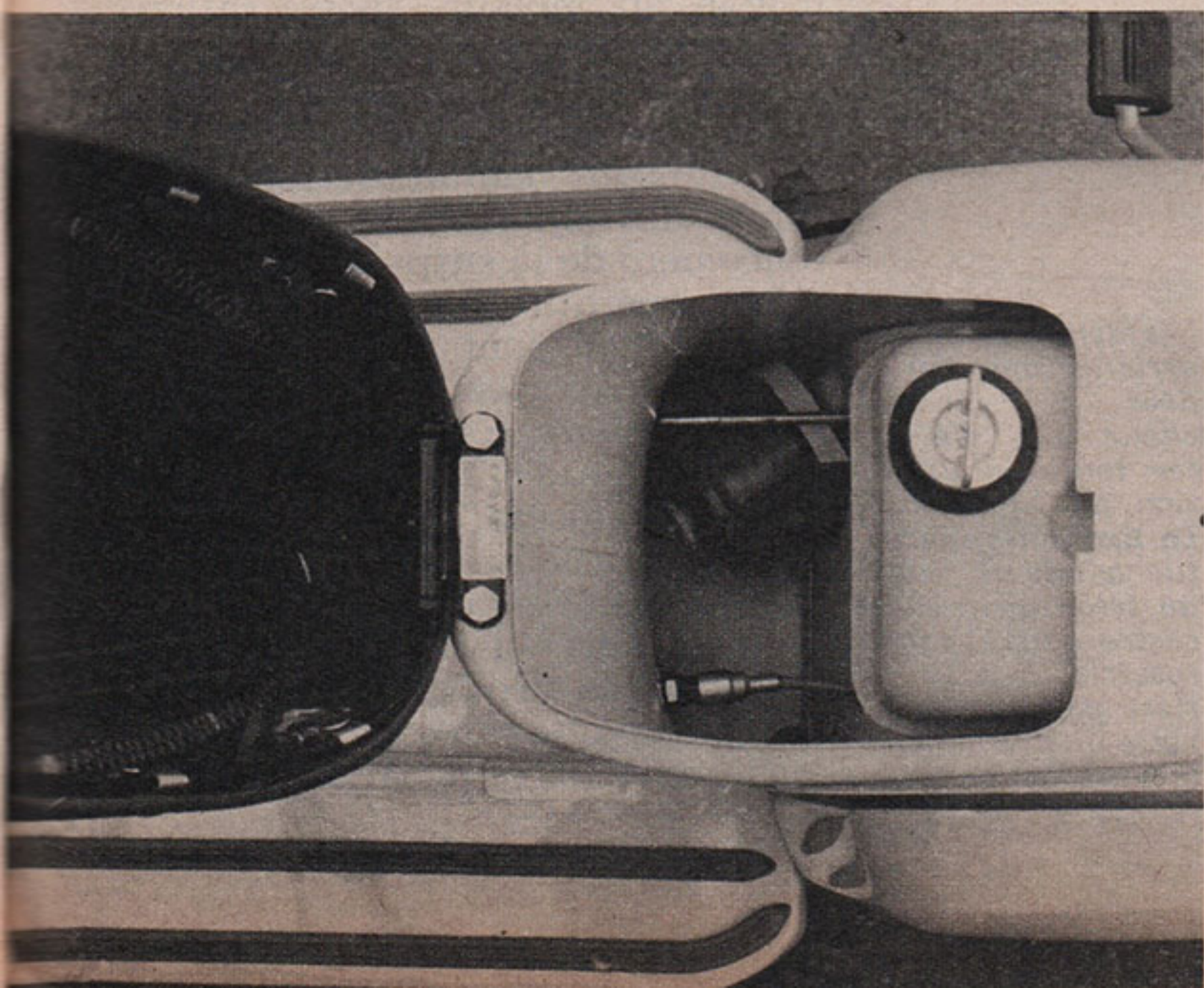
Le bouchon du réservoir est du type à baionnette et se manoeuvre donc avec une extrême facilité. De plus, il ne refoule pas quand le réservoir est plein. La trousse à outils est grande et en plastique.

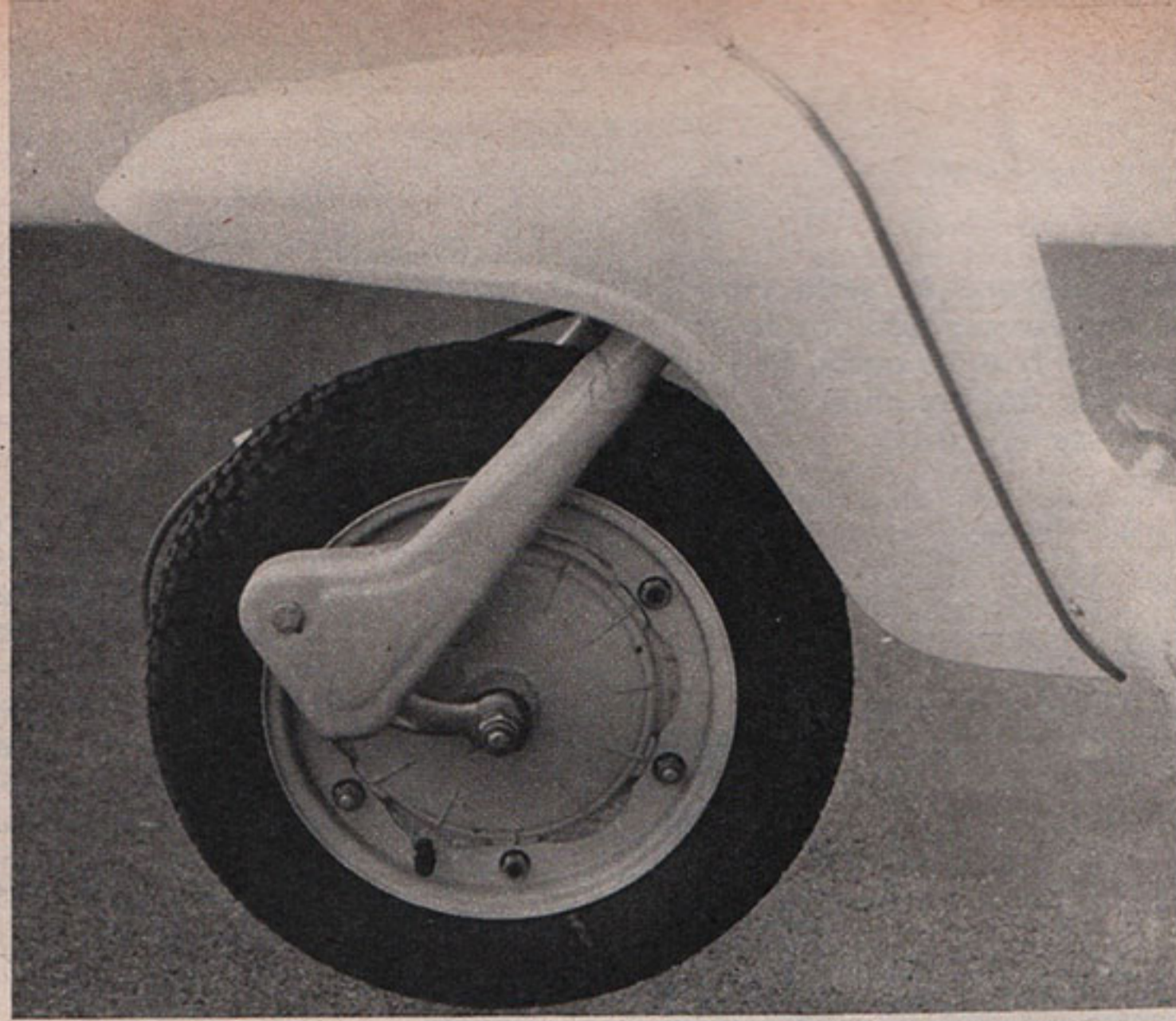
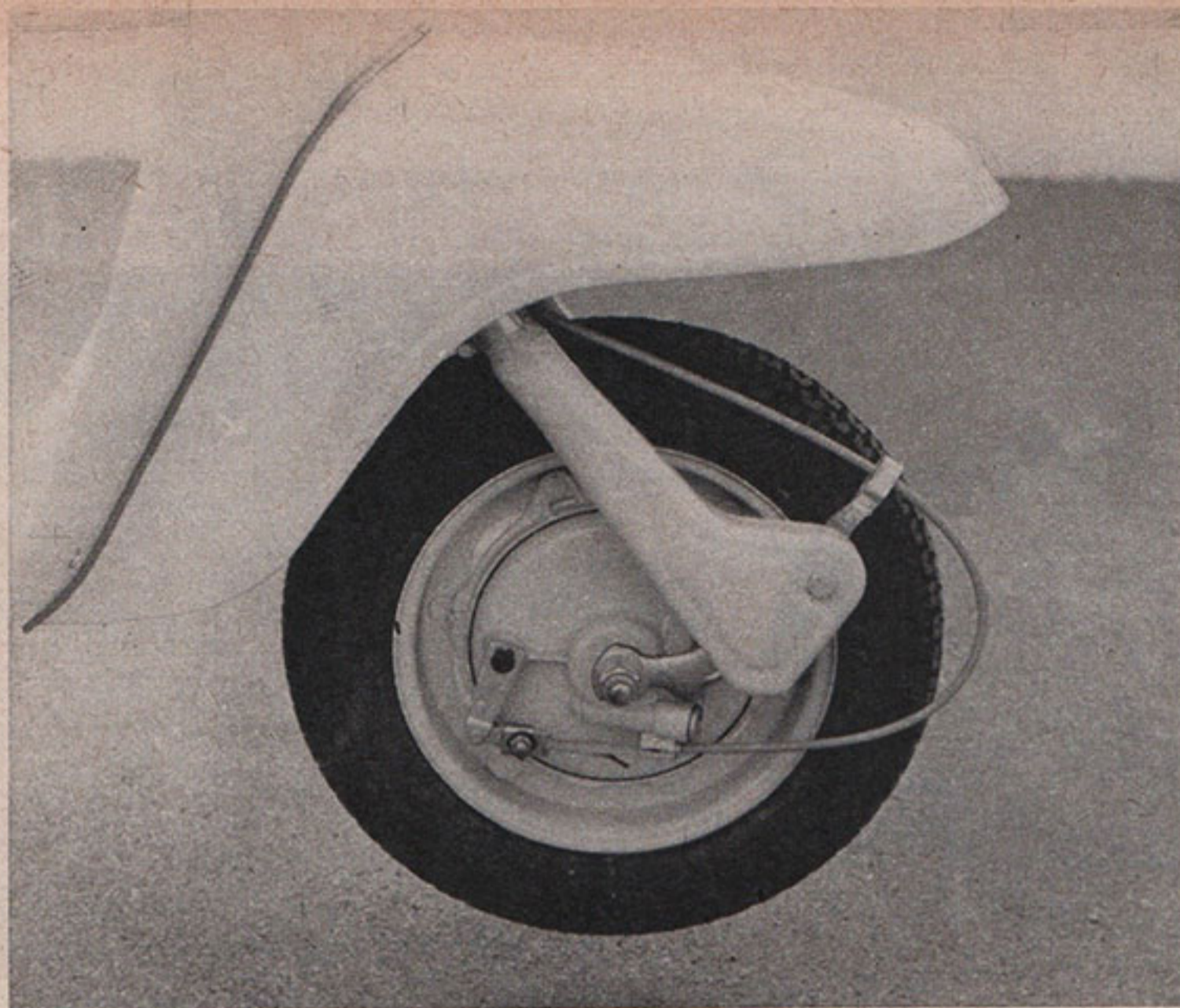


Si on enlève le bouchon du réservoir, la trousse à outils peut facilement être extraite de son logement. Les outils contenus dans une sacoche de toile, se composent d'une clef à bougie, qui sert aussi pour les boulons des roues, d'un tournevis et de deux clés plates.



Le logement des outils enlevé, on voit (à droite) dans le fond, le filtre à air qui se trouve dans une zone d'air calme. Il est pourvu d'une grosse cartouche en papier, facilement démontable. Sur les photos, on aperçoit l'extrémité de la béquille qui ne dépasse pratiquement pas de la carrosserie et qui est d'un accès facile de quelque côté que ce soit.





Détails de la roue et de la suspension antérieures. Celle-ci a été nettement améliorée par rapport aux J 50 des premières séries. Remarquez la prise pour le compteur kilométrique.

tite stature. Le rayon de braquage, suffisamment réduit, et l'agilité du véhicule assurent une maniabilité qui s'avère extrêmement utile. Bien conçus également, le confort et la tenue de route (même si à notre avis, les suspensions pourraient être encore plus fonctionnelles).

La mise en route du moteur est extrêmement facile. La « J 50 » que nous avons essayée est toujours demeurée au repos de nuit à l'air libre par des températures inférieures à zéro, ce qui n'empêchait pas qu'au matin, il suffisait d'une seul coup de pédale, nous disons bien un, le starter et la poignée du gaz étant fermés, pour la mettre en marche. Autres très bonnes caractéristiques fonc-

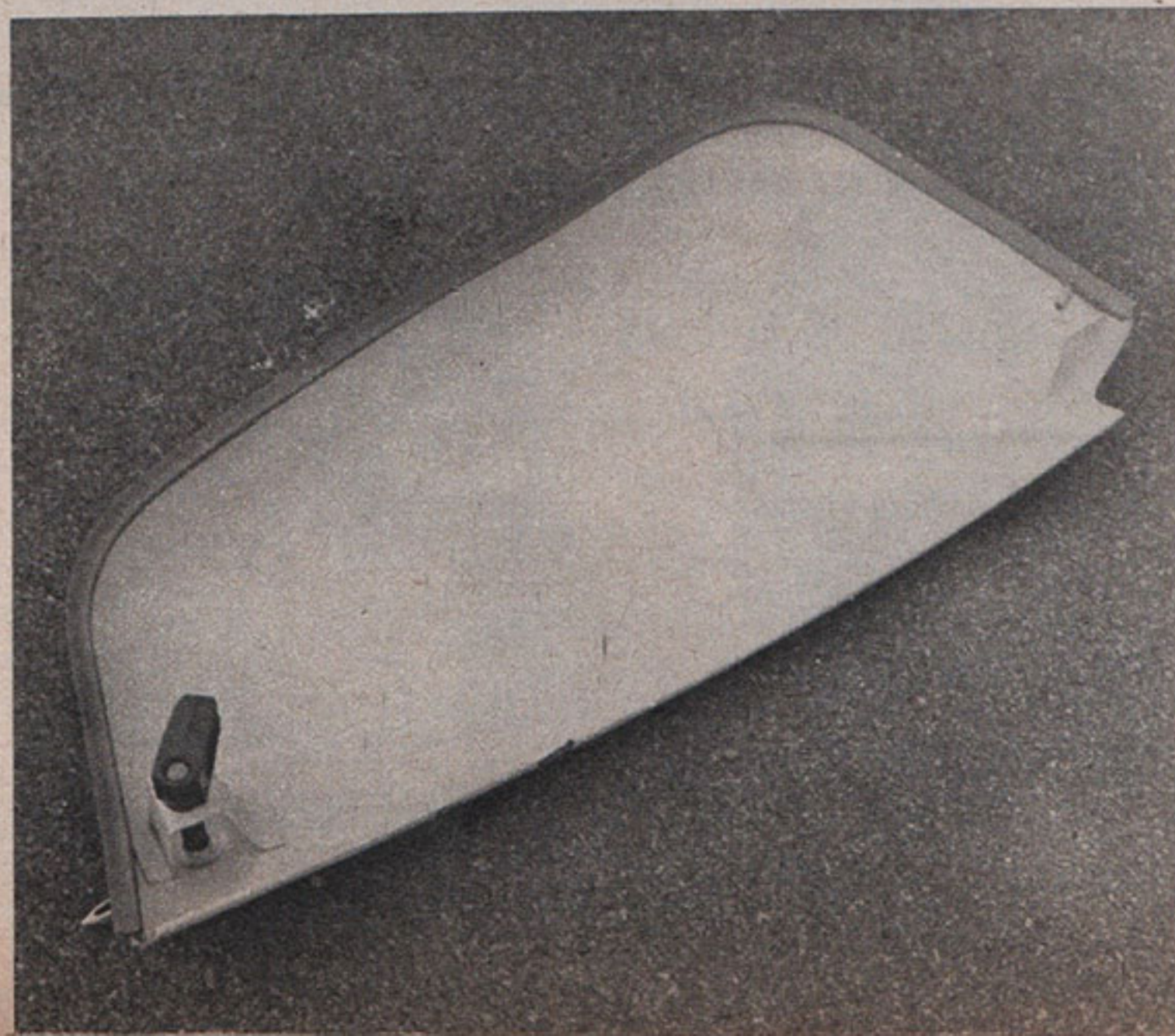
tionnelles du moteur, l'absence de vibrations même aux régimes les plus élevés (et, par conséquent, aucun phénomène de résonance à l'intérieur de la carrosserie), la remarquable absence de bruit de l'aspiration et de la mécanique (alors que l'échappement produit une tonalité plutôt « pleine » mais cependant agréable), le fort tirage à régime bas (on peut démarrer en seconde comme rien, ou bien procéder en troisième quasi au pas, en accélérant ensuite sans aucune incertitude), et enfin, la consommation plutôt retenue (en moyenne, 2 litres pour 100 Km, mais on peut sans peine obtenir de meilleurs résultats). Comme pour les autres Lambretta, la « J 50 » après l'habituelle période

de rodage à 4%, s'alimente de mélange à 2% (plus que suffisant même dans les efforts), avec tous les avantages bien connus dérivant de ce pourcentage d'huile limité, c'est-à-dire, moins d'encroûtement, de fumée, de résidus oléagineux et de frais d'usage, tous avantages qui, en contrepartie, ont pour conséquence notablement appréciable, un meilleur rendement du moteur.

L'actionnement de l'embrayage s'effectue en douceur, tout en étant graduel, sans jamais patiner; il décolle parfaitement aussi bien à froid. Le changement de vitesse est silencieux et précis dans les sélections, même lorsqu'on s'en sert sans embrayage; il a une première un peu courte, pour faciliter le départ. Grâce aussi au bon couple du moteur, l'accélération est facilitée jusque dans les marches supérieures. Les freins sont puissants, mais graduels; et en les utilisant simultanément, on limite davantage le risque d'enfoncement de la suspension avant.

Les opérations habituelles de manutention sont vraiment faciles et à la portée de tous; quant au nettoyage, c'est tout bonnement un jeu d'enfant.

En conclusion donc, il s'agit d'un petit scooter d'une ligne svelte et élégante à l'allure jeune, pratique et agréable, qui se montre agile dans la circulation mais également adapté aux parcours en tous genre extra-urbains.



Les demi-coquilles arrières sont bordées de caoutchouc afin d'éviter toute infiltration ou vibration. La fixation s'effectue à l'avant par un téton qui s'encastre dans la carrosserie, et à l'arrière par une clavette tournante facile à actionner.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur: monocylindre à deux temps, incliné à 9° par rapport à la verticale avec refroidissement à air forcé; distribution à croisement de courant et piston à tête aplatie.

Alésage et course: 28 x 44 = 49,8 cc.

Compression: 7,7 : 1.

Puissance CV: 1,5 à 4.500 tours.

Allumage: volant-magnéto-alternateur, avance fixe 21° ± 1°. Distance entre les contacts platinés: 0,35 x 0,45 mm. Bobine AY externe. Bougie à filet long degré thermique échelle Bosch 225, distance entre les électrodes 0,5 x 0,6 mm.

Lubrification: Moteur: Mélange à 2% (4% durant le rodage de 1500 Km). Boite, transmission, embrayage: huile SAE 90 capacité environ 360 gr. changement tous les 4000 Km).

Alimentation: Mélange à 2%; capacité réservoir 6,2 L. dont un litre environ en réserve.

Carburateur: Dellorto SHB 18/12 avec filtre d'air à cartouche filtrante en papier à prise d'air en zone calme, diffuseur 12 mm gicleur max. 62, gicleur min. 40; soupape gaz 17 x 12 x 3,5; pulvérisateur saillie 4 mm.

Transmission: à chaîne en bain d'huile, rapport 1 : 3,515 (dents 13/46).

Changement de vitesses: à 3 rapports, commandé par la poignée tournante gauche. Rapports internes 4.800 en première, 2.867 en deuxième et 1.867 en troisième. Rapports fin de transmission: 22.636 en première, 13.557 en seconde et 8.878 en troisième.

Cadre: à carrosserie portante en tôle emboutie.

Suspension: avant à petits leviers oscillants; arrière à bloc moteur-transmission-changement oscillant, avec ressort hélicoïdal et amortisseur téléhydraulique.

Roues et pneumatiques: Jantes démontables en tôle emboutie, pneus 2 3/4 x 9, pression de gonflage 1,75 av. 2,5 ar.

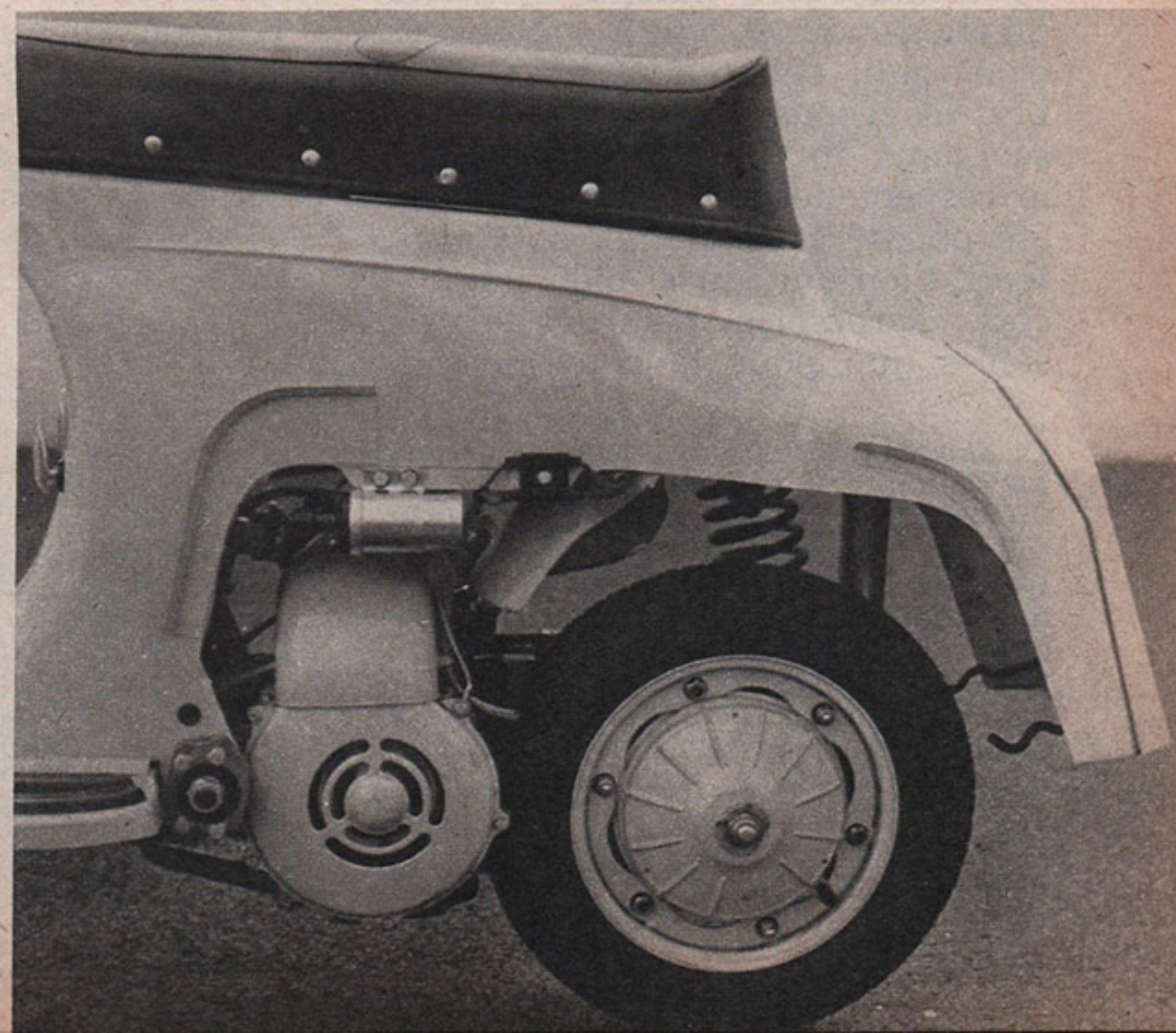
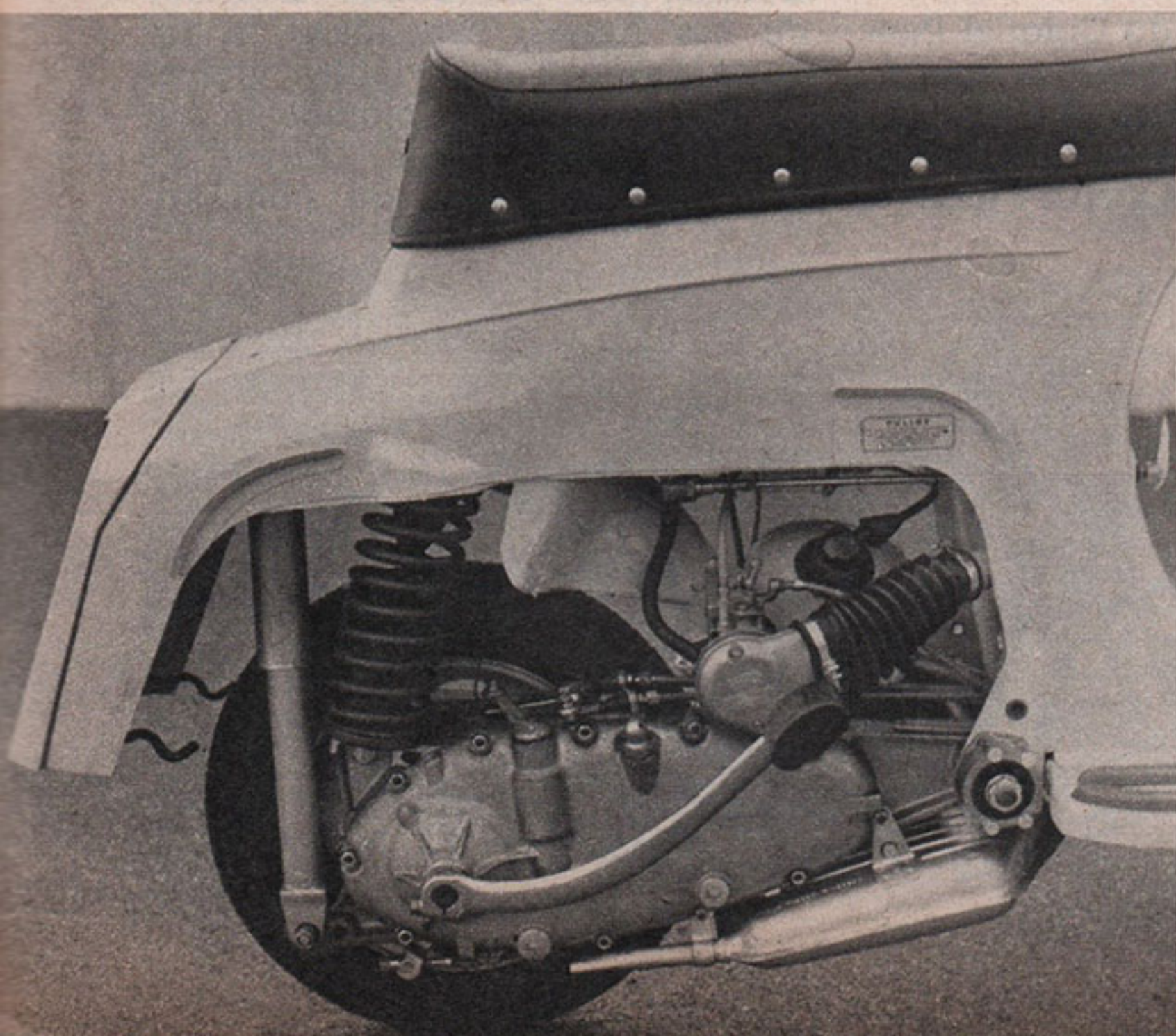
Freins: à tambours, dimensions (utiles) 150 x 17 mm. av. et ar.

Installation électrique: alimentée par volant magnétique alternateur calé sur la gauche de l'arbre moteur. Feux de croisement 6V - 15W et lampe lumière profondeur 6V - 15W aux phares arrière, lampe 6V - 3W aux phares avant.

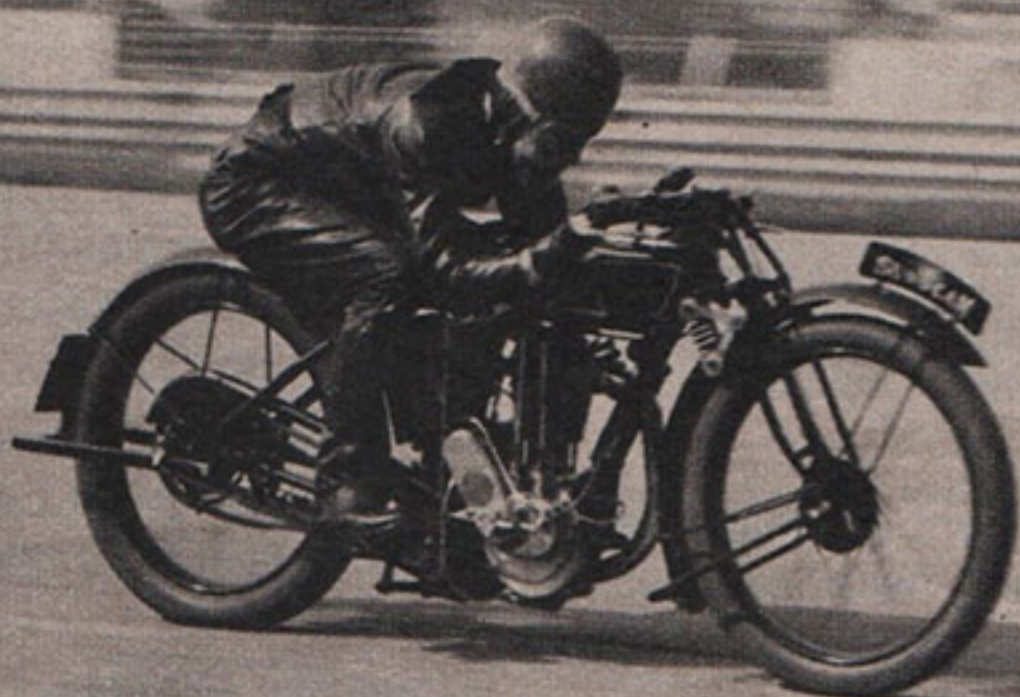
Dimensions et poids: longueur: 1,660 m; largeur: 0,630 m; hauteur selle: 0,770 m; hauteur minimum: 0,165 m; empat: 1,190 m; poids: 78 Kg.

Performances (norme C.U.N.A.): Consommation: 1,6 L. au 100 Km. vitesse Code; Autonomie 300 Km. Pente maxima franchissable: 19,5%.

Le bloc moteur boîte à les mêmes caractéristiques que ceux des Lambretta de plus forte cylindrée. Il est fixé à l'avant sur la carrosserie, par l'intermédiaire d'un silent-block et oscille en s'appuyant sur un ressort hélicoïdal et un amortisseur hydraulique.



**AU GUIDON
D'UNE GRAND PRIX
DES ANNEES 20**



LA SUNBEAM 350

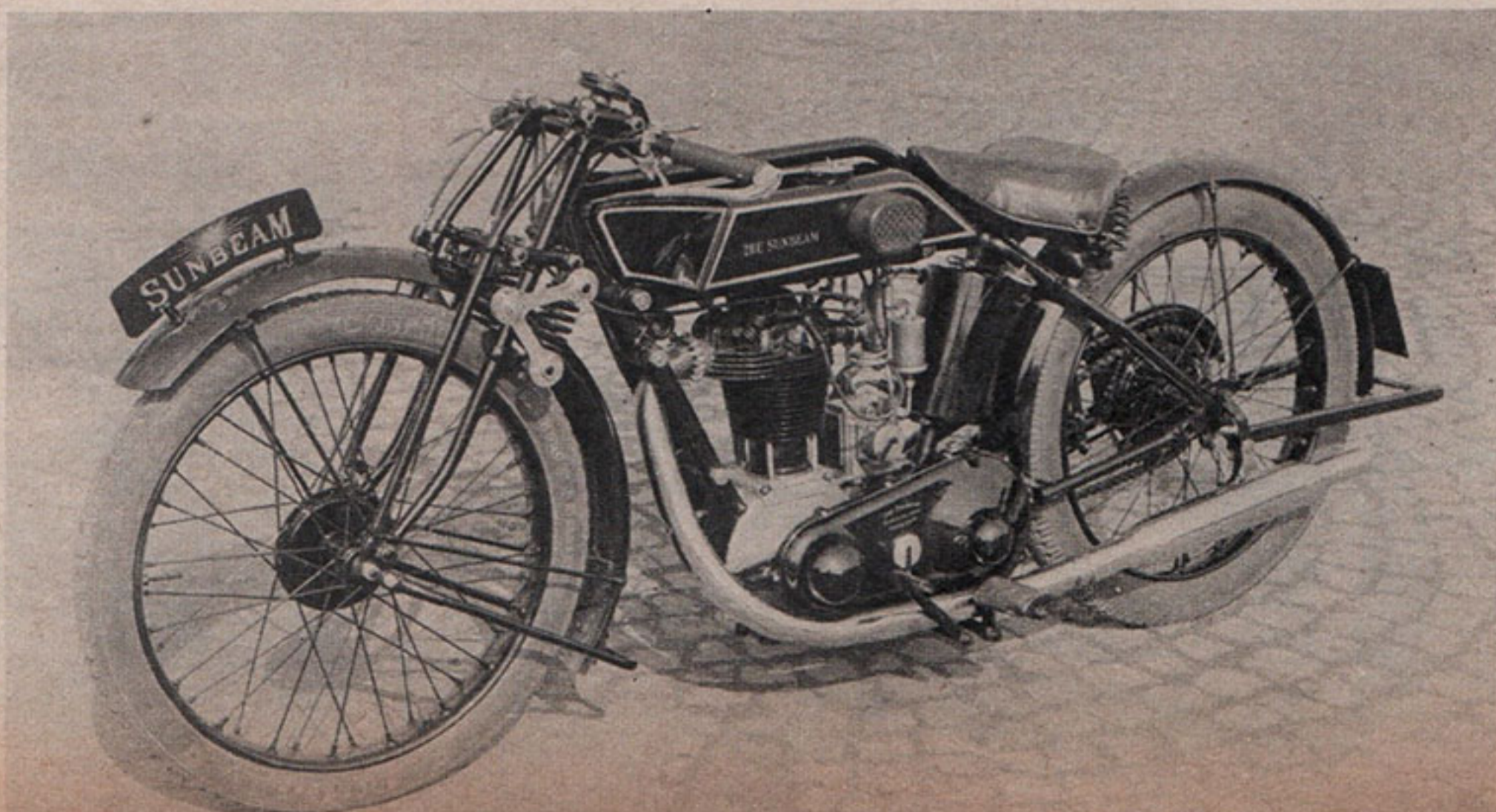
Vous ne connaissez pas le Colonel Paolo Porta de Novara? Alors, cela signifie que vous n'êtes pas introduit dans le milieu des propriétaires et restaurateurs de vieilles motos. Car le Colonel Porta est l'une des figures les plus typiques de ce milieu, et aussi l'un des plus connus. Il ne possède pas de nombreuses machines, parce qu'elles commencent à coûter très cher, mais celles dont il a entrepris la reconstruction sont remises dans un état impeccable et le respect des détails d'origine a été poussé à l'extrême. Ceci s'entend, bien sûr, aussi bien pour le côté carrosserie, peinture, accessoires que pour le côté méca-

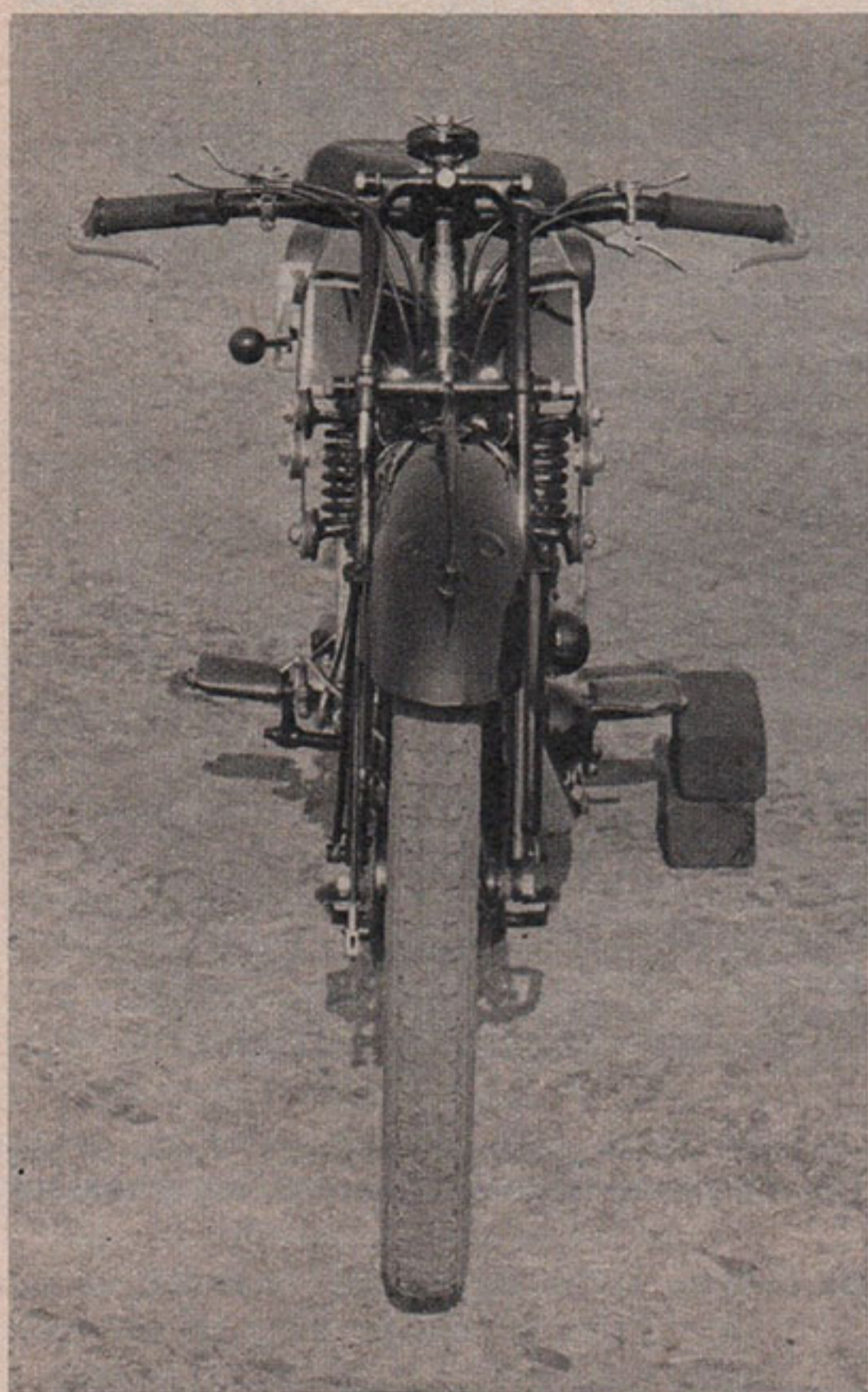
que, toutes ses machines fonctionnent parfaitement, au point que, devant celles-ci, on se demande si ce n'est pas un tour de magie et si on ne se retrouve pas, soudain, à quarante ans en arrière. Car, vraiment, ses motos donnent l'impression de sortir de l'usine, tellement elles brillent et sont sans défaut...

L'un des bijoux du Colonel Porta est une 350 Sunbeam à soupapes en tête de 1926, marque fameuse dans les années vingt grâce à ses succès sportifs (elle a

gagné quatre fois à Monza, trois fois sur le circuit de Lario, etc...) et surtout, elle a formé des conducteurs fameux, tel Achille Varzi (qui aurait été, croit-on le possesseur de la Sunbeam dont il est question ici) et de Mario Colombo (pas l'auteur de l'article) qui fut deux fois champion d'Italie, sur Sunbeam. L'auteur de ces lignes, cependant, a lui aussi l'amour des vieilles gloires et si un premier Colombo a fait des éticelles sur une « Rayon de soleil » (traduction du nom an-

La Sunbeam 350, type course des années 1925, était une brillante machine à caractère sportif, de construction simple et robuste. La ligne avec le réservoir à cassette placé entre les tubes du cadre rigide et la selle plutôt basse, est typique de cette époque. Dans le titre, nous voyons l'auteur de ces lignes, en pleine action sur l'autodrome de Monza. La position n'est pas des plus aérodynamiques mais il ne pouvait vraiment pas faire autrement.





cc de la même maison, la plus connue, finit par lui porter un certain préjudice.

Un examen technique de la moto sera très intéressant car il nous permettra de mieux connaître les solutions mécaniques qui avaient cours, à l'époque, et qui nous permettront de mieux nous rendre compte de l'évolution de la construction de course. La Sunbeam n'était pas une moto d'avant garde, à l'époque on connaissait déjà la distribution à simple et double arbre à cames en tête, mais elle était très robuste et d'une sécurité d'emploi exceptionnelle pour l'époque.

La structure du moteur porte le cachet du bon vieux temps: cylindre et culasse en fonte, course très longue, surface ailetée plutôt réduite. Les soupapes sont en tête et inclinées, elles sont commandées par de très longues tiges à l'air libre (avec la poussière qu'il y avait sur les routes ce ne devait pas leur faire du bien) et rappelées par des ressorts en épingle simples, (la moitié de

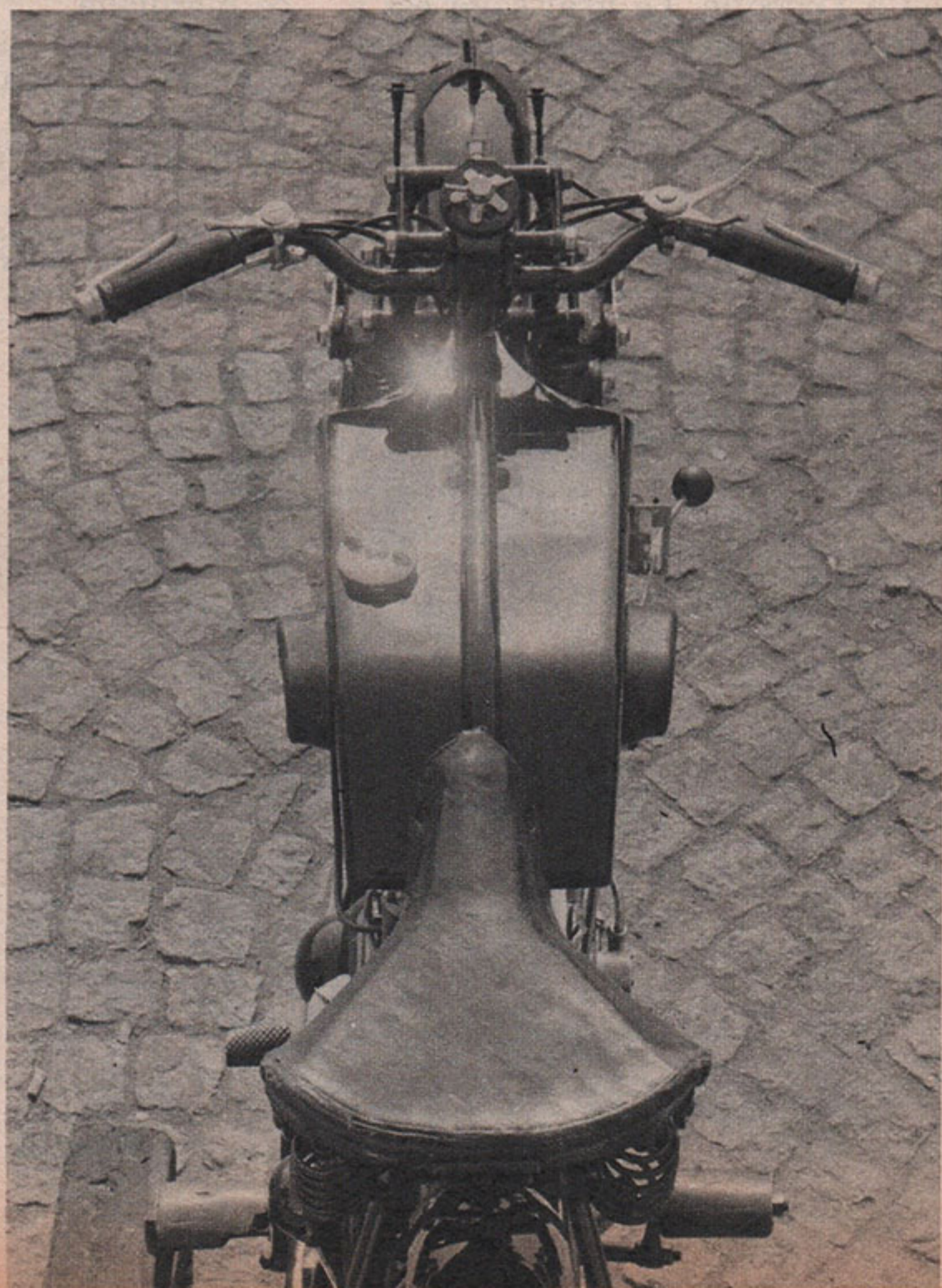
glais) ce ne pouvait être qu'un Colombo pour faire un essai (quelle modestie!) de cette ancêtre glorieuse.

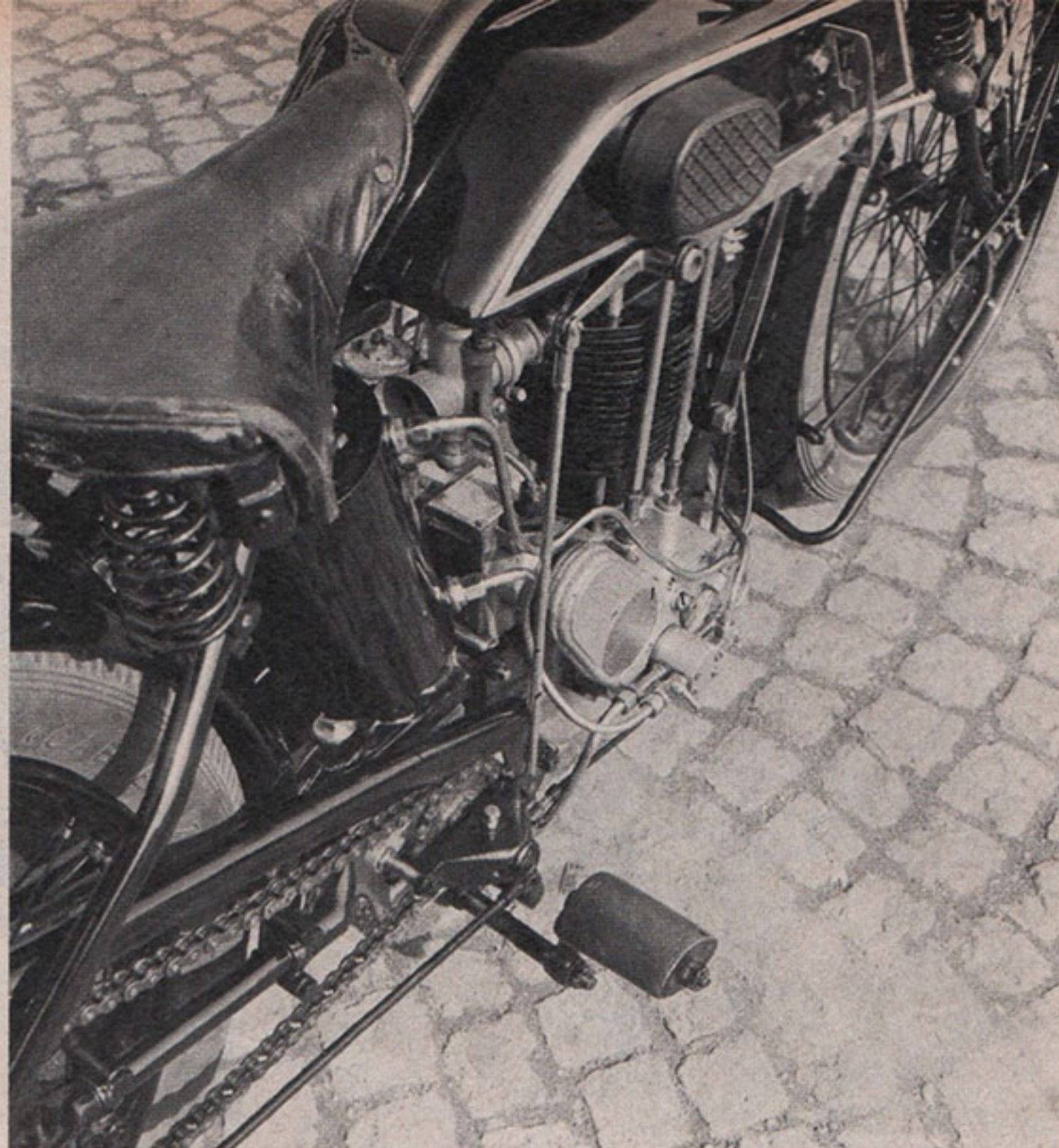
La Sunbeam est l'une des plus anciennes, ou plutôt fut l'une, car elle a disparu depuis, absorbée par B.S.A., donc l'une des plus connues des marques anglaises pendant la période 1920-1930 grâce à ses succès sportifs. Dans l'immédiat, après guerre, elle fit encore un peu parler d'elle grâce à la construction d'une « sybaritique » moto de grand tourisme qui utilisait certaines conceptions techniques assez intéressantes sur son bicylindre de 500 cc à arbre à cames latéral monté sur silent block, la transmission par arbre, les pneus à grosse section, et d'un silence de fonctionnement remarquable.

Le modèle qui nous occupe aujourd'hui, construit aux alentours de 1925 avait un caractère sportif très poussé, pour ne pas dire de course. Il a participé à de nombreuses compétitions en Europe, cueillant de nombreux succès, même si sa consœur de 500

Ces deux vues de la moto montrent très bien la sveltesse de ses lignes. Remarquez la largeur de la béquille arrière, et les leviers inversés sur la guidon.

Voici le guidon et ses nombreuses manettes. Au centre, le frein de direction. Remarquez la grosseur des protège-genoux sur le réservoir.





Le repose-pied ci-dessus, est vraiment très large. Juste à côté on voit le support de l'arbre de sortie de boîte et son graisseur.

A gauche, on voit bien le levier de vitesses manuel, et son sélecteur cranté.

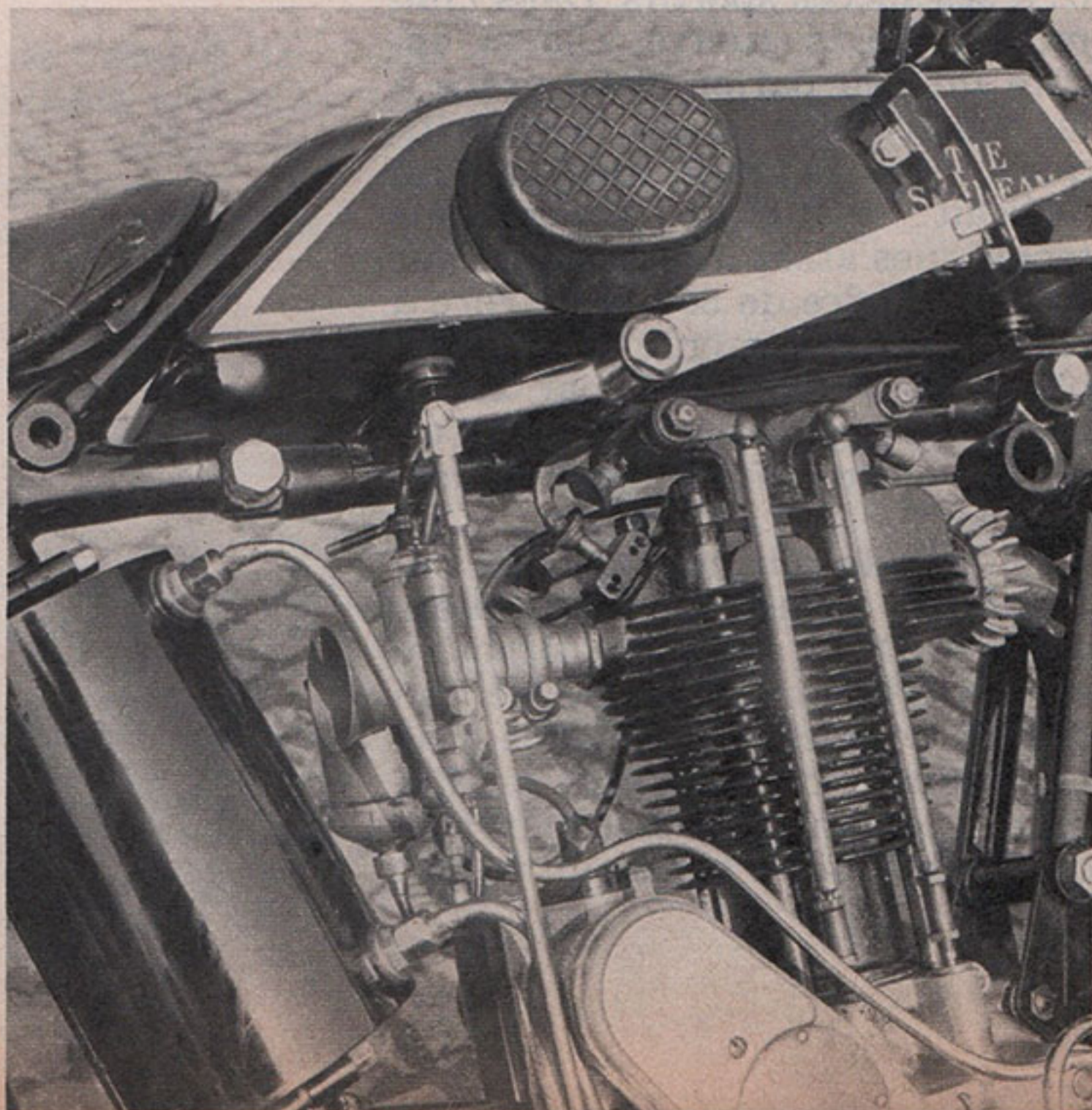
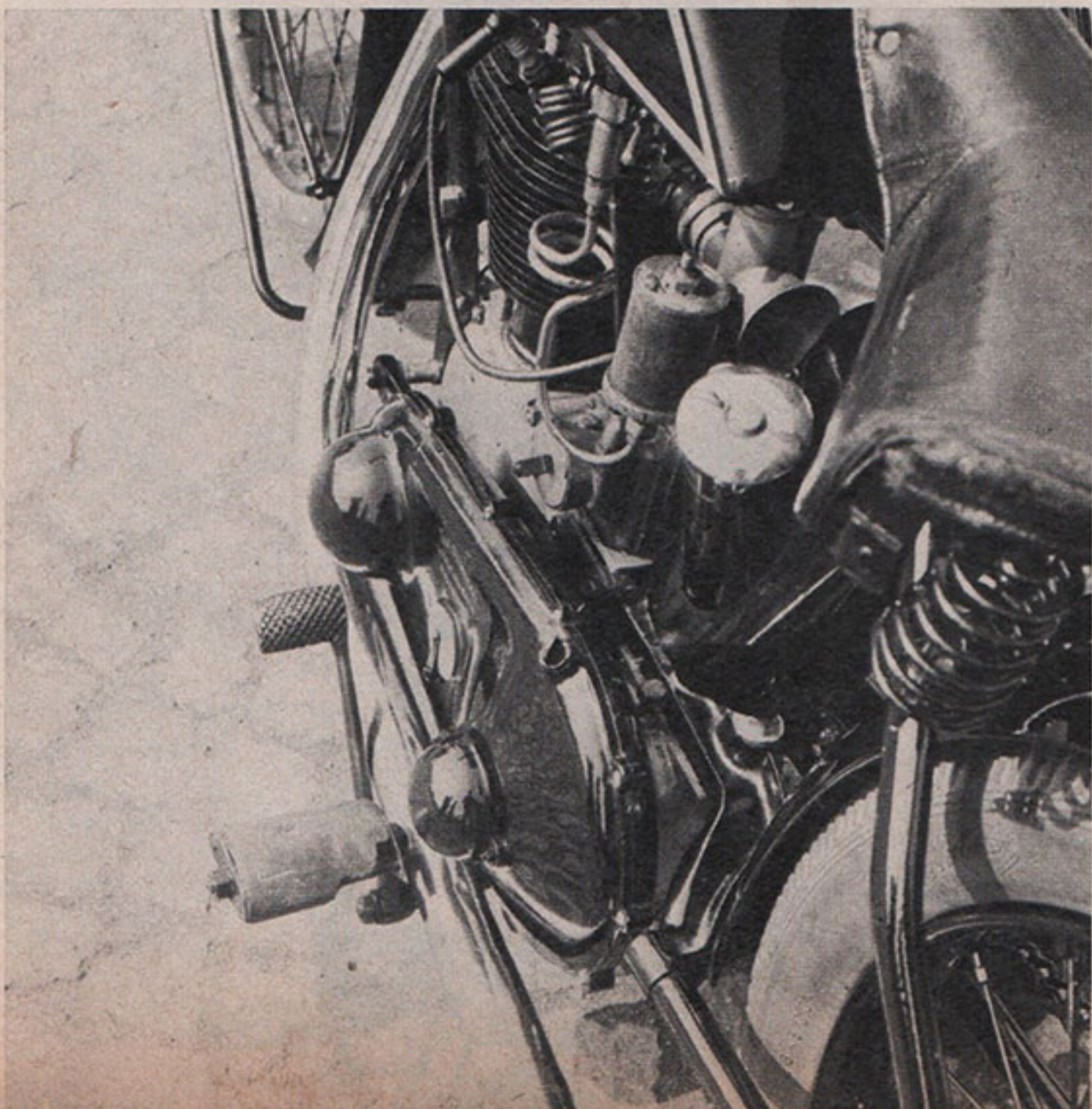
ceux employés aujourd'hui). Cette dernière solution était très moderne à l'époque. Le graissage est à carter sec, avec réservoir séparé et double pompe d'envoi et récupération entraînée par les engrenages de la distribution, et soupa-

pes de régulation. L'allumage se fait grâce à une magnéto à avance manuelle.

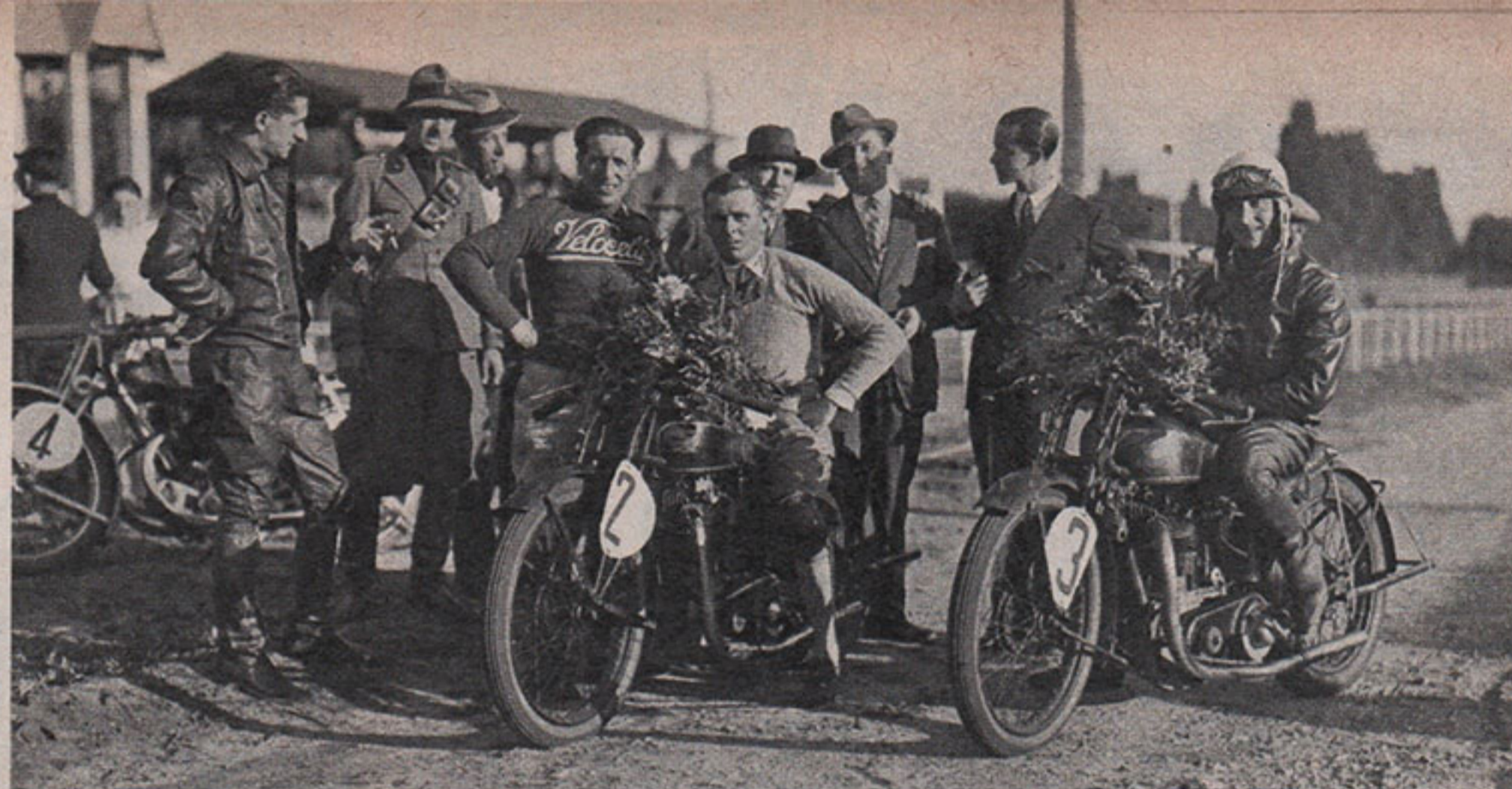
La boîte de vitesses est à trois rapports commandés par un magnifique levier à main, sur le côté droit du réservoir d'essence. La

transmission primaire est à chaîne enfermée dans un carter hermétique, elle travaille en bain d'huile avec l'embrayage. Ceci était une solution typique des Sunbeam qui en faisaient un argument publicitaire.

A gauche, la pédale du frein arrière et le carter de la transmission primaire, sur lequel on voit le bouchon de remplissage et le tendeur; à droite, voici la distribution à ciel ouvert: les tiges, les culbuteurs, les soupapes et les ressorts en épingle. On voit aussi très bien le carburateur Amac (à ne pas confondre avec Amal) du type course. N'a-t-il pas un aspect vraiment moderne?



Ceci est une photo historique: le grand Achille Varzi (N° 2) et Mario Colombo (N° 3) plusieurs fois champion d'Italie, deux des plus grands pilotes de Sunbeam, photographiés ensemble, après une victoire.

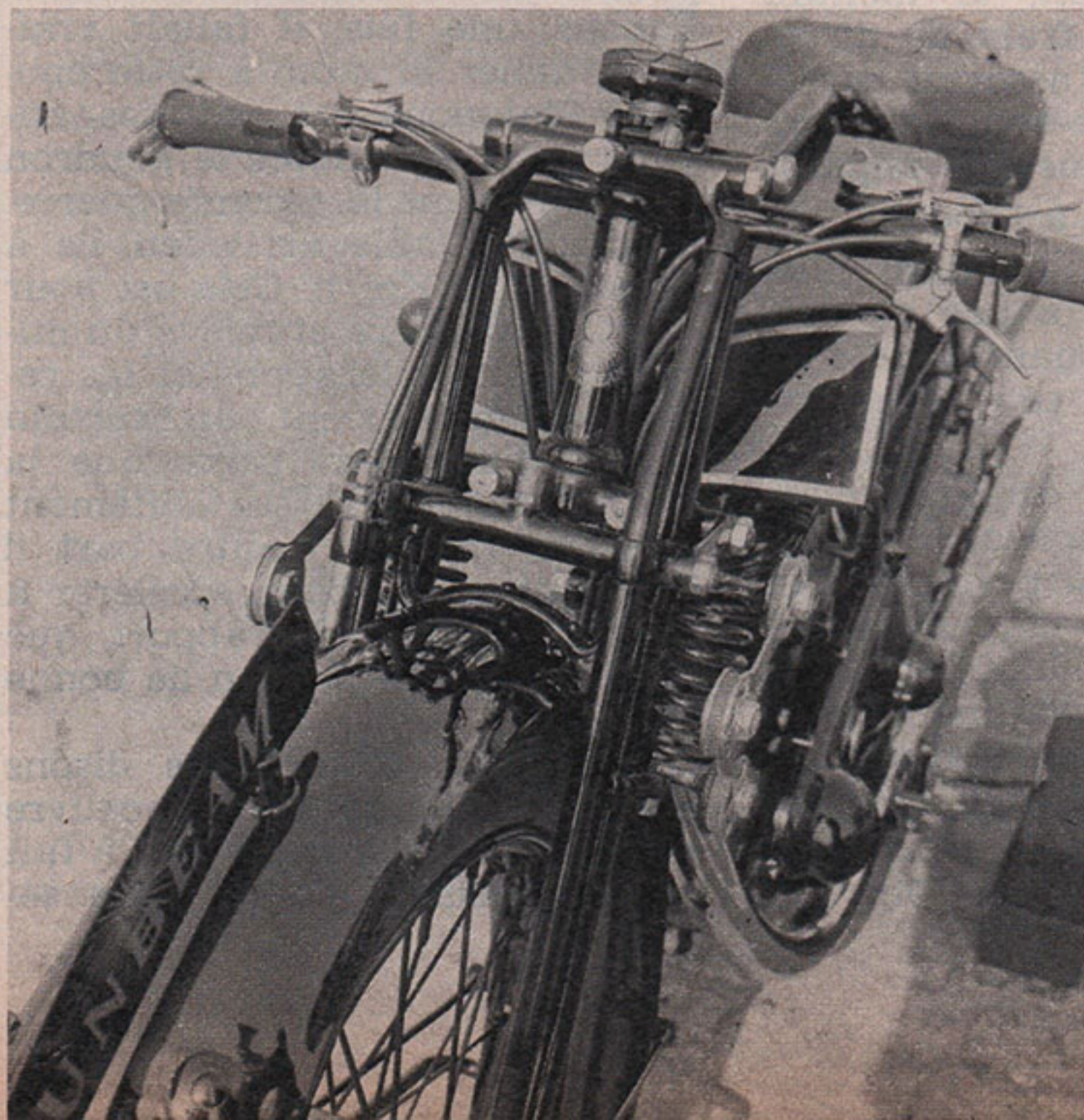


Le cadre est évidemment en tubes rigides, à berceau ouvert. Sa partie antérieure est fixée par des boulons; elle est donc amovible pour faciliter le démontage du moteur. La fourche avant, à parallélogramme est munie de deux courts ressorts cylindriques sur les côtés du garde-boue, et elle est assistée par deux amortisseurs à friction réglables par galets.

Les roues sont montées avec pneus à talons fixés sur les jantes avec des petits boulons, technique qui s'utilise encore pour les motos très rapides. Il y a déjà des freins à expansion aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, même s'ils sont de petit diamètre. Lors des freinages, il fallait vraiment avoir la foi.

La machine a une ligne très élancée et très basse, le réservoir à cassette est placé entre les tubes du cadre, caractéristique Sunbeam. La selle se trouve à 75 cm du sol mais cela ne pose pas de problème pour mettre pied à terre, ce qui était nécessaire lorsque l'on négociait les virages, à l'épo-

Vue frontale de la fourche avant. Ce ne sont pas les graisseurs qui manquent. Sur cette photo, on voit très bien le détail du frein de direction.



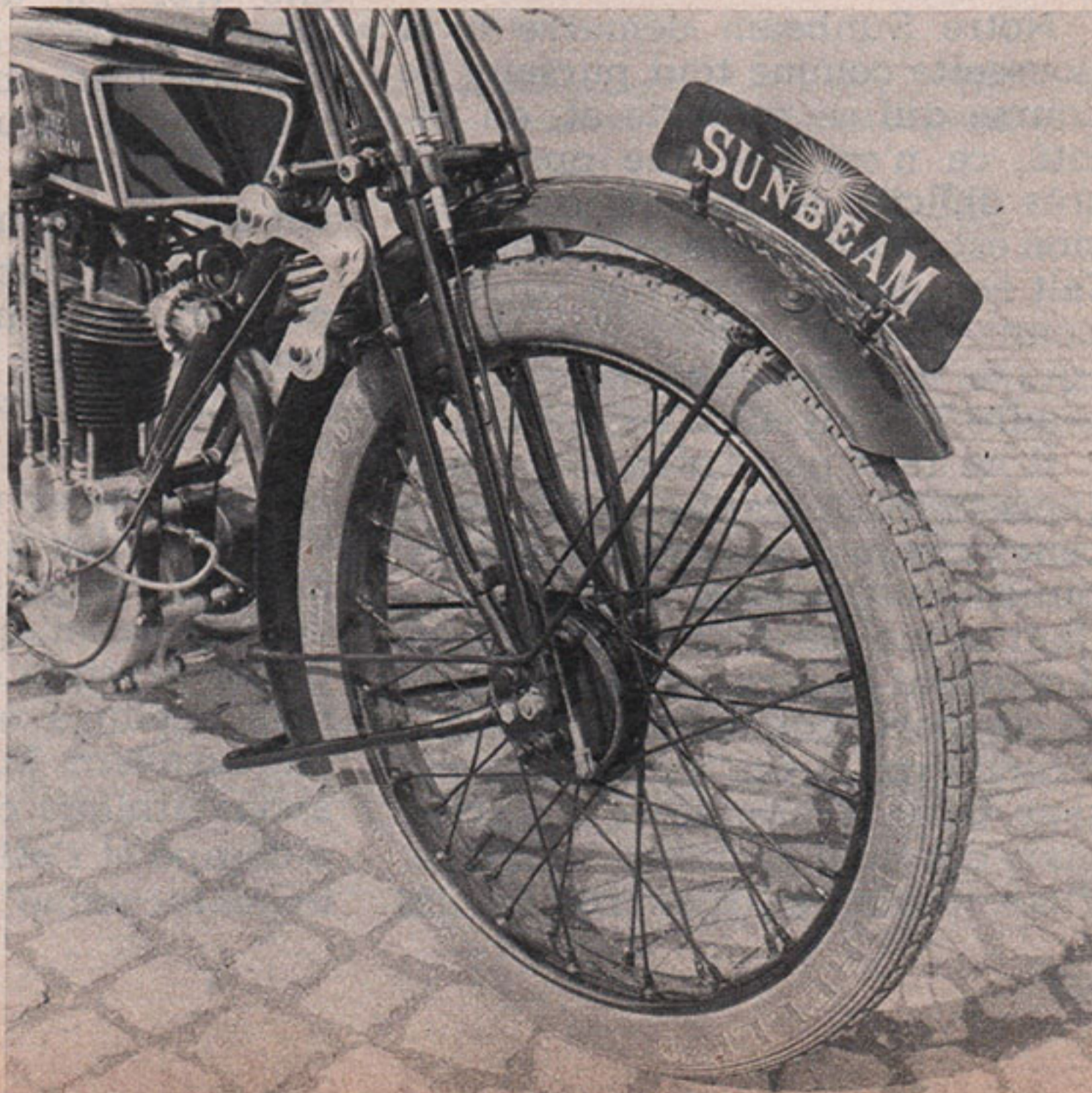
que. Même les pédales sont plutôt près du sol, et ce ne sont certainement pas les dérapages contrôlés qui noyaient les spectateurs sous un nuage de poussière, comme cela se produit aujourd'hui sur les dirt-tracks, dérapages que personne, à l'époque n'avait l'idée d'exécuter, non par incapacité mais surtout à cause de l'état des routes. L'asphalte était très rare sauf sur les circuits, et on courrait alors sur les pistes qui conviendraient bien à nos épreuves de régularité actuelles.

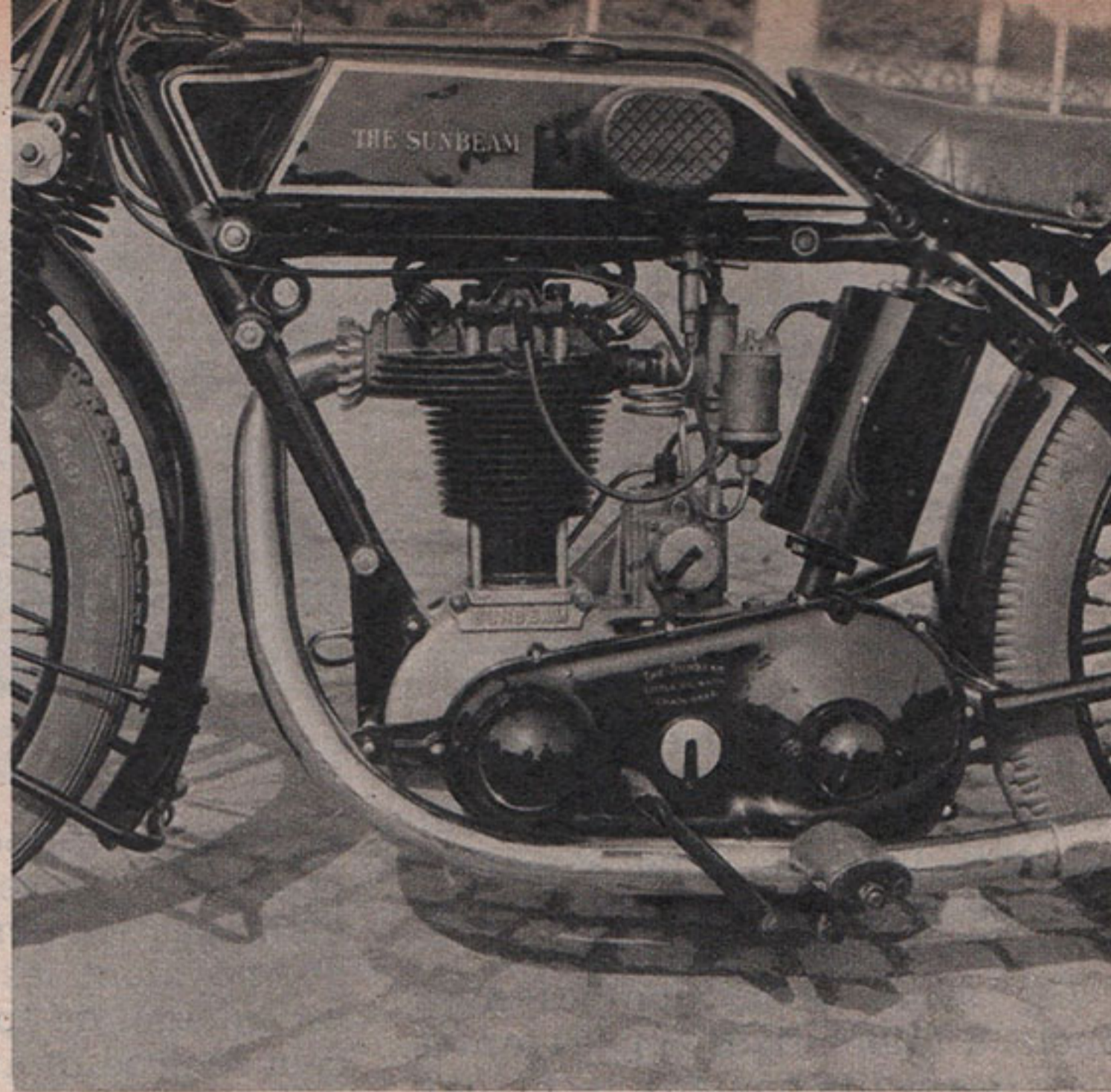
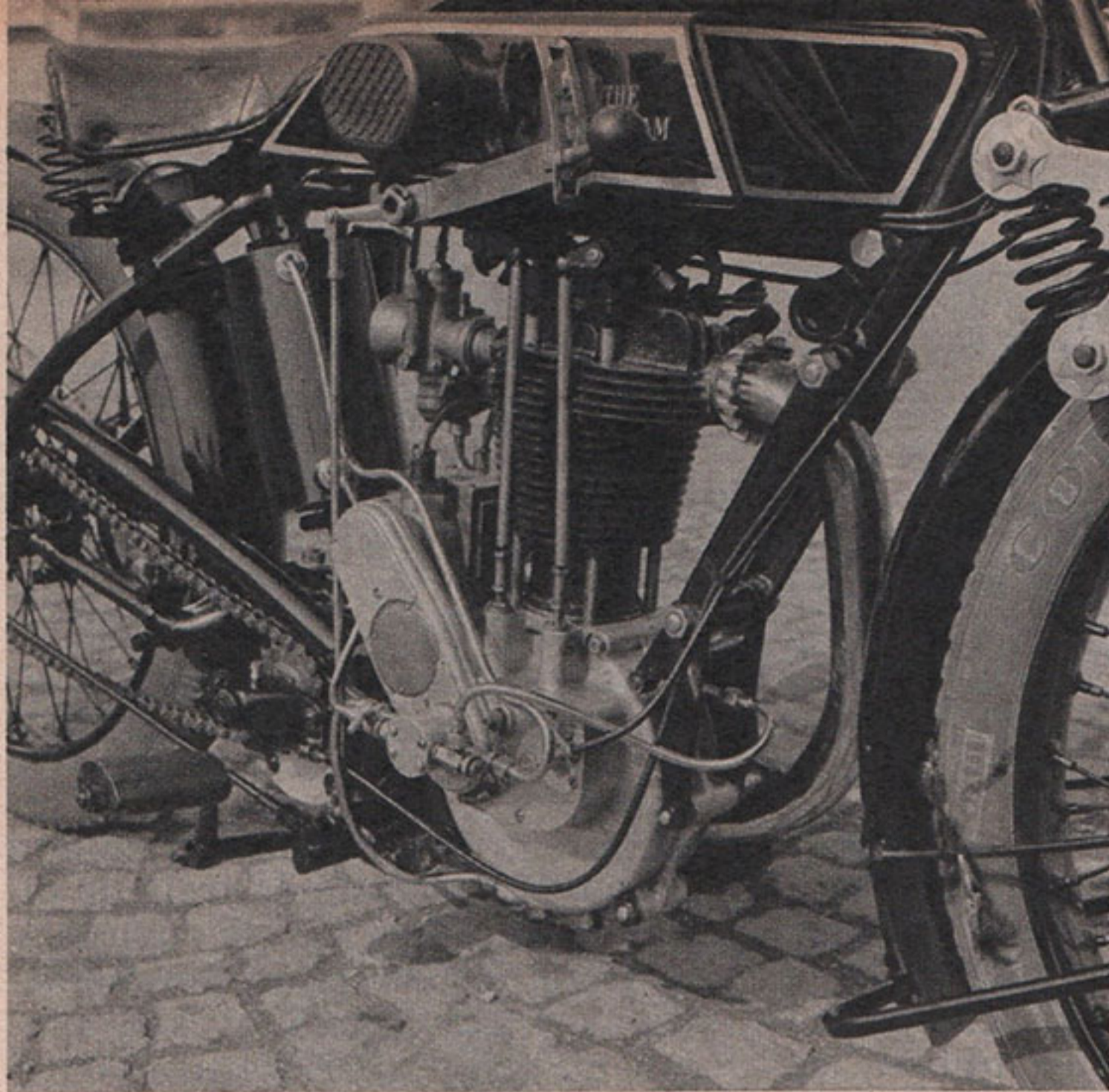
Les commandes sont assez nombreuses et diverses. Le guidon est couvert de câbles, leviers et manettes. Le frein avant et l'embrayage sont actionnés par deux magnifiques leviers inversés, en alliage léger et courbés qui se manoeuvrent très bien. A droite, on trouve deux manettes placées sur le dessus, une pour le débit de l'air, l'autre pour le réglage des

gaz, tandis qu'à gauche du guidon se trouve la molette du frein de direction ou plutôt tout le complexe du frein de direction lui-même, avec ses garnitures et son plateau de fixation. A cette époque cet accessoire constituait un peu une nouveauté, c'est pourquoi il a été mis bien en vue pour que tout le monde le voit.

Le levier de vitesse manuel est muni d'un sélecteur à encoche pour les différents rapports: la première est en bas, la troisième en haut. Malgré les encoches, il

Gros plan sur la fourche à parallélogramme du type « Druid » à ressorts cylindriques fixés sur les côtés du garde-boue, et les amortisseurs à friction réglables. On voit bien la tige de commande du frein, et la béquille antérieure, un accessoire utile qui a disparu depuis, le frein à tambour latéral de petit diamètre, et la jante, typique des pneus à talons de cette époque, à quarante rayons.





Le moteur a une ligne très fine, bien que pas très nette. Les conduites d'huile prolifèrent; remarquez le robinet d'huile, juste derrière la pompe, qui est d'une très grande importance du point de vue mécanique. Ne pas oublier de l'ouvrir. On aperçoit aussi la tige du lève-soupapes. N'est-il pas joli le carter de la chaîne d'entraînement de la magnéto. Sur la photo de droite, on voit le carter de la transmission primaire le réservoir d'huile, le rupeur, de la magnéto. L'oeilleton que l'on voit sur le tube du cadre, sous le réservoir, est l'attache prévue pour l'accouplement d'un side-car.

faut une certaine attention pour ne pas s'arrêter sur un point mort.

La pédale du frein arrière est à gauche et se trouve placée vraiment un peu haut par rapport au repose-pied, environ sept ou huit centimètres. Il existe une toute petite commande d'une extrême importance et qu'il ne faut jamais oublier de manoeuvrer: il s'agit du robinet d'huile qui se trouve à l'entrée de la pompe à huile. Oublier de l'ouvrir et c'est la rupture garantie, une bonne salade de bielle...

Notre Sunbeam démarre à la poussette comme tout pursang de course qui se respecte et, en vérité, ce n'est pas une opération très difficile: le taux de compression est très modeste et la magnéto fait son devoir avec une extrême bonne volonté. Après une légère course, le moteur fait soudain entendre ses joyeuses explosions.

Il ne faut pas s'attendre à une reprise foudroyante, similaire à celles auxquelles nous sommes habitués maintenant, mais cependant le moteur a un certain brio; il convient de dire que la Sunbeam se comporte comme une véritable Grand Prix. Jusqu'à mi-gaz le moteur tarde à prendre du régime, mais dès qu'il a atteint le bon régime, toute la cavalerie se dé-

chaîne d'un seul coup et la moto bondit avec rage (si l'on ose s'exprimer ainsi...).

La position de conduite normale est celle-ci: le buste est incliné en avant, les bras larges (le guidon a 62 cm de large) et un peu bas, à peine plus hauts que la selle. La position de course, très abaissés, est parfaitement inconfortable, presque impossible car on n'avait pas encore pensé à reculer la selle sur le garde-boue arrière; on était donc, ou bien penché très en avant, le menton heurtant alors le frein de direction, ou bien on s'asseyait carrément sur le garde-boue, et alors le confort était plus que négatif. On savait souffrir à l'époque.

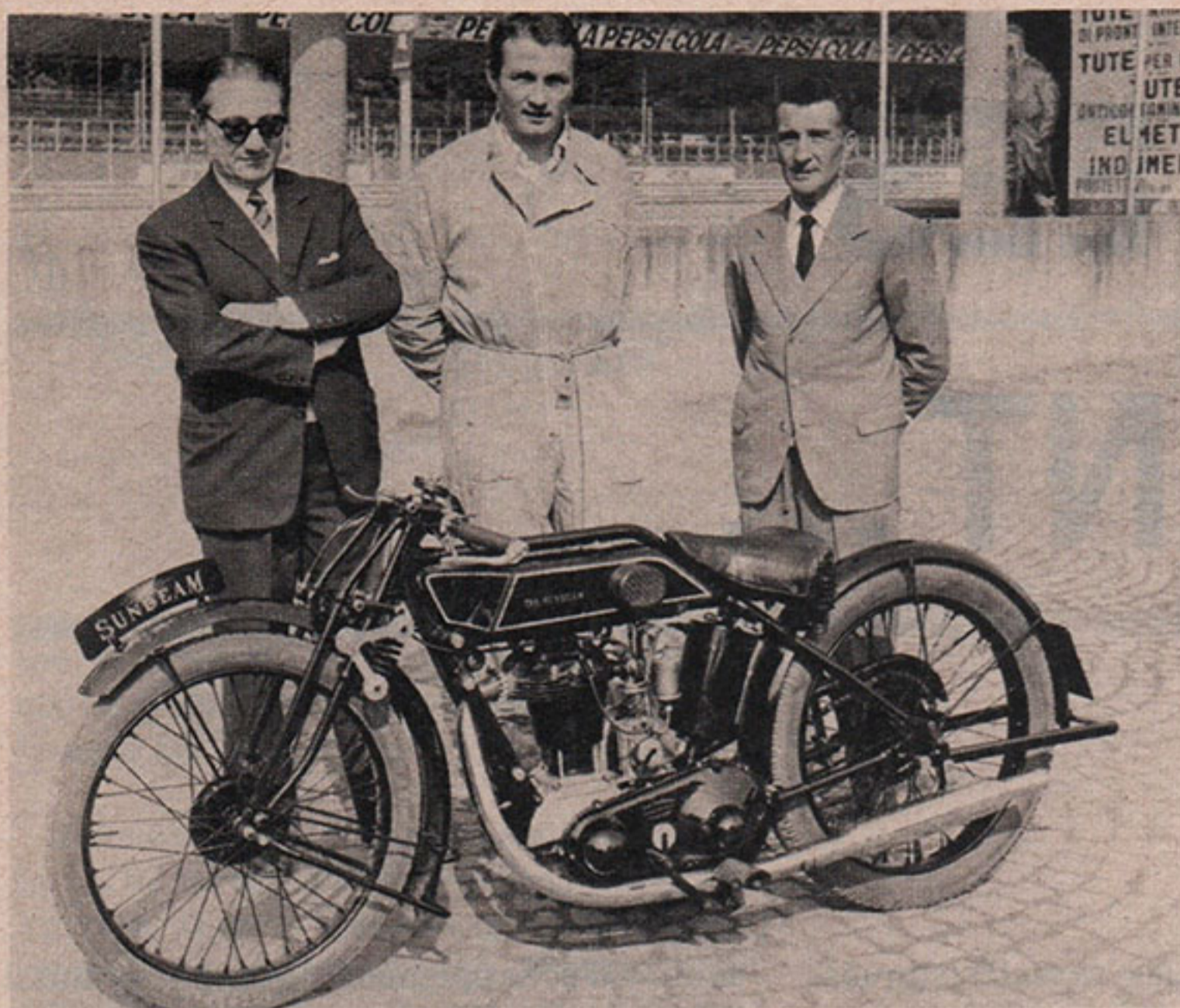
Le confort était d'autant plus précaire qu'il n'y a pas de suspension arrière. Quant à celle de l'avant, elle faisait ce qu'elle pouvait.

Pour donner un exemple, nous sommes allés à Monza. Il y a là-bas, un virage qui porte le nom de Reggia et qui est un virage plutôt brusque et dont le revêtement, comme à Monthéry n'est pas excellent. Et bien, quand nous avons attaqué ce virage, l'arrière a dérapé et s'est mis à ruer, exactement comme un âne rétif. Du

reste, c'est assez amusant (quand on s'y attend).

Sur mauvais revêtement, la conduite devient vraiment acrobatique la moto saute, tressaute, bondit et rebondit, au point que l'on se demande si la roue arrière touche terre, c'est un véritable rodéo. Il n'est alors pas question de lâcher le guidon, sous peine d'être éjecté, ni même de penser à changer de vitesse, cette manoeuvre demandant une certaine attention, attention qui est déjà monopolisée sur le maintien en selle. Encore, une fois, il fallait vraiment aimer la moto à cette époque! Plaignons ces pauvres anglais qui n'ont adopté le goudron que peu avant la seconde guerre. Comment diable arrivaient-ils à rouler à 120 Km/h. Cela est pour nous, un mystère et relève du miracle. Les accélérations et les reprises demandaient un certain temps, d'une part parce que la moto n'atteint qu'assez lentement son bon régime, d'autre part il fallait attendre, pour accélérer à fond et changer de rapport, que se présente une portion de bonne route.

Quand au reste, nous disons que l'embrayage se manoeuvre sans effort, et travaille tout à fait convenablement et en toute sé-



Sur cette photo nous voyons à gauche le Colonel Porta, en admiration devant sa propre machine, le Vice Président du M.C. de Galliate, au centre, et Monsieur Martelli, grâce à qui la restauration de cette ancienne gloire a été possible.

curité. Les suintements d'huile sont fort peu importants, ce qui permettait de garder longtemps le même pantalon. Le poids de la machine n'est pas excessif et ne gêne pas les manoeuvres.

Les à-coups et les vibrations qui se manifestent à plein gaz font que les manettes des gaz et de l'avance se déplacent toutes seu-

les. Donc, pendant la marche, il faut les tenir avec les pouces, d'où une fatigue supplémentaire. Le ralenti est magnifique très lent et bien scandé, on pourrait presque compter les explosions.

Les freins freinent, sans plus. Ce n'est pas leur faute, ils sont si petits; on ne peut donc pas prétendre s'arrêter en catastrophe.

De toute façon, il faut un certain temps avant d'atteindre la vitesse maxi, on a donc le temps de voir venir.

Une bonne machine sérieuse, telle était notre Sunbeam. En somme, c'est un exemple typique de la technique sportive de son époque. Il ne fallait peut-être déjà plus d'héroïsme ou de goût d'aventure, les motos avaient atteint un haut degré de perfectionnement et on était toujours sûrs d'arriver à destination, mais il fallait quand même encore beaucoup de foi et de passion.

Terminons par un coup de chapeau au Colonel Porta pour son merveilleux travail de restauration, le moindrement porté à chaque détail (même les décalcomanies sont d'époque, en a-t'il fallu des recherches laborieuses...). Nous aimerions que toutes les vieilles gloires qui se trouvent de par le monde soient toutes dans le même état, sans être modifiées ou « abâtardées » ce qui leur enlève toute leur valeur.

Nous souhaitons au Colonel Porta de continuer à enrichir sa collection, pour son plaisir, aussi bien que pour le nôtre.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur: monocylindre vertical quatre temps culbuté - culasse et cylindre en fonte. Soupapes inclinées à 90°. Tiges et culbuteurs à l'air libre. Ressorts de rappel à épingle, simples. Alésage et course: 70 x 90 mm = 347 cc.

Allumage: par magnéto H.T. avance manuelle.

Graissage: forcé avec réservoir séparé sous la selle et double pompe commandée par les engrenages de la distribution.

Carburateur: Amac type course de 26 mm. Gicleur principal 175, gicleur ralenti 54, papillon 29. Aiguille conique à la 2ème encoche.

Embrayage: à disques multiples en bain d'huile.

Transmission: primaire à chaîne sous carter, travaillant en bain d'huile, du côté droit, secondaire à chaîne découverte à gauche.

Boîte: séparée à trois rapports et levier, à main, sur la droite du réservoir.

Cadre: en tube; berceau ouvert, démontable à l'avant.

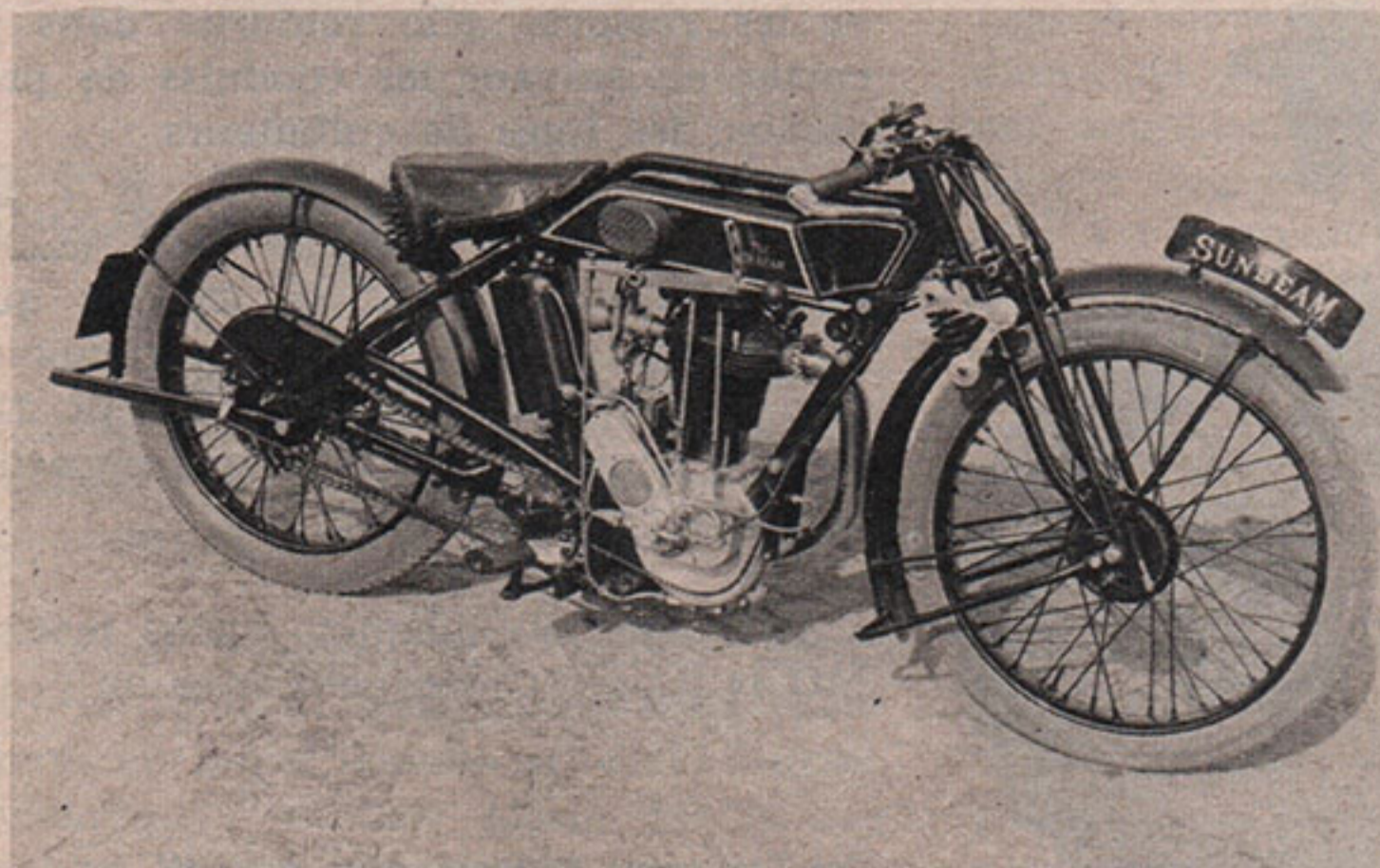
Suspension: fourche avant à parallélogramme du type "Druid" avec ressorts latéraux et amortisseurs à friction - néant à l'arrière.

Roues et pneumatiques: jante d'acier 26 x 2 et pneus à talons - AV 26 x 2 1/2; AR 26 x 3.

Freins: avant à tambour latéral droit, diamètre 120 mm; arrière à tambour latéral droit, diamètre 150 mm.

Dimension et poids: longueur 2,05 m; empat. 1,33 m; Garde au sol 0,095 m; Poids: 145 kg.

Performance: 40 km/h en 1ère; 20 en 2ème; et environ 115 en 3ème.



CES RETRAITEES QUI REMPLIENT...

Sur notre numéro du mois dernier, nous vous avons parlé de deux machines anglaises, l'Ariel W/GN et la Matchless G3/L de 350 cc, motos mises à la retraite après de longues années de service et très souvent acquises par des particuliers. C'est à l'intention de ces derniers que nous publions les caractéristiques techniques et d'entretien de ces vénérables machines. Nous parlerons, aujourd'hui encore de motos anglaises: Triumph 350 3HW, B.S.A. 500 mod. 20, et la Norton 500 mod. 16H.

TRIUMPH 350 3HW

Cette moto dérivée du modèle de tourisme 3H, vendue longtemps avant la dernière guerre, était une moto simple, de structure classique et très robuste.

En voici les principales caractéristiques:

Moteur: monocylindre vertical, quatre temps, cylindre en fonte (les derniers modèles étaient chemisés), culasse en course: $70 \times 89 = 343$ cc, taux de compression: 6 : 1, puissance: 5 cv à 5000 t/m.

La distribution se fait par deux soupapes en tête, culbuteurs et tiges de culbuteurs commandés par deux arbres à cames dans le bloc. Villebrequin en cinq pièces sur trois roulement à billes sans cages de $1/4''$, piston à trois segments, dont un racleur.

Diagramme de distribution: Ad. 47° avant PHM et fermeture 68° après PMB; Ec. ouverture 69° avant PMB, fermeture 46° après PMS. Jeu nul des culbuteurs à froid.

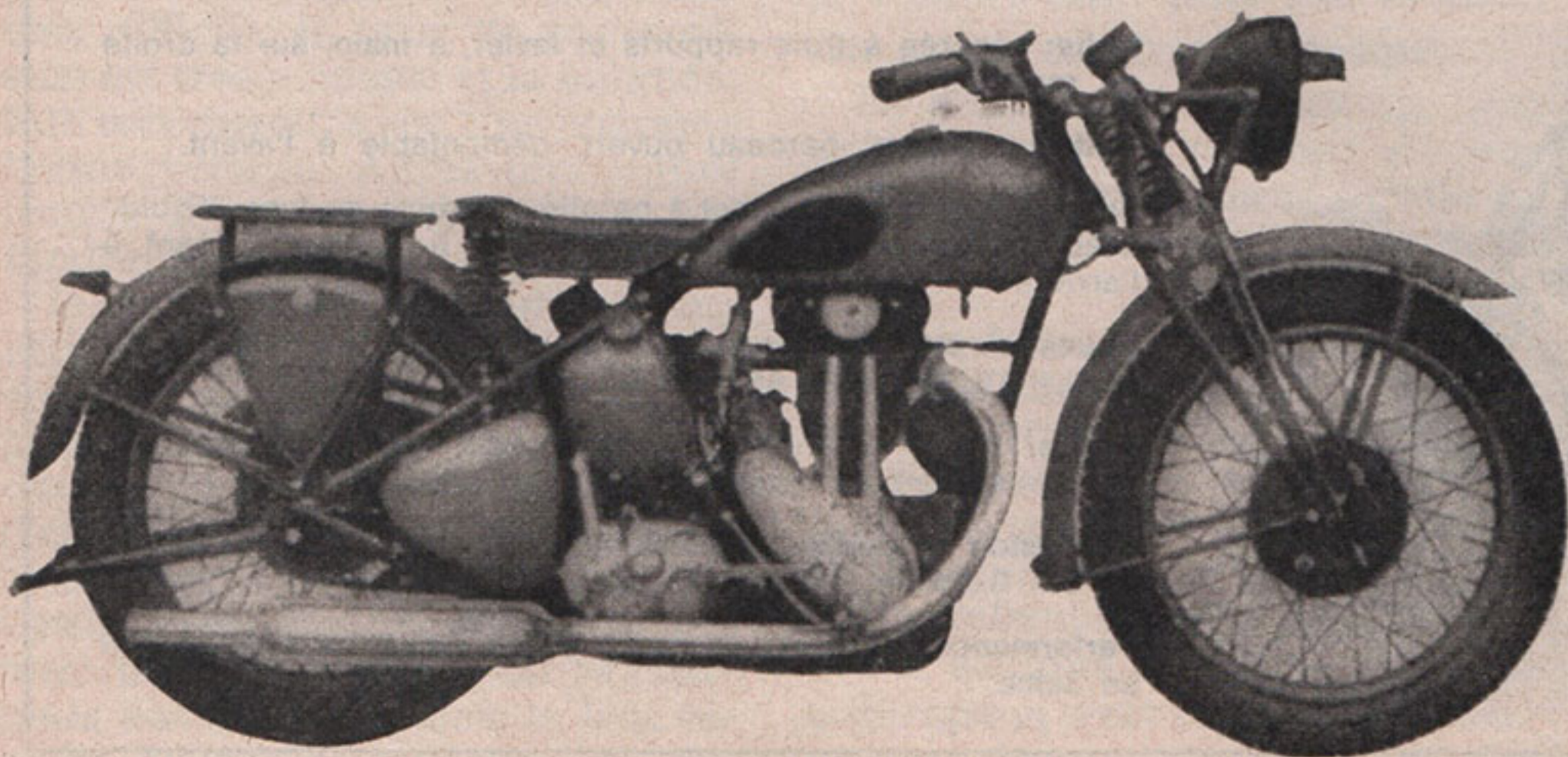
La mise en phase de la distribution s'effectue en faisant correspondre la marque EX portée sur l'engrenage moteur avec celle marquée sur l'arbre à

cames d'échappement (qui porte aussi le pignon de la pompe à huile), et la marque IN avec celle de l'arbre à cames de l'admission. Si ces deux marques ne sont pas visibles sur le pignon moteur desserrer la vis de blocage.

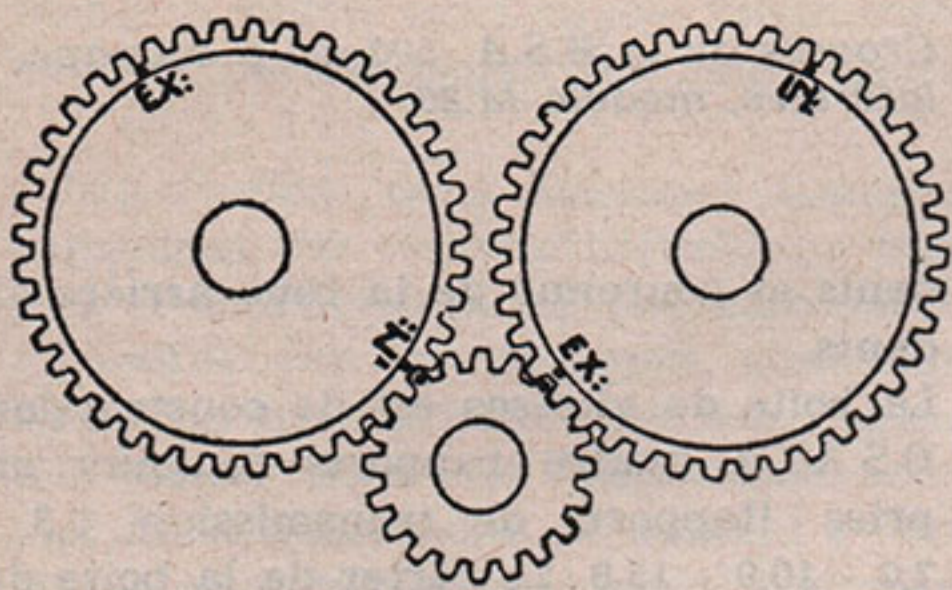
Graissage: par carter sec et réservoir sous la selle, contenance environ 3,5 l. La circulation d'huile s'effectue au moyen de deux pompes à piston accouplées et commandées par l'extrémité de l'arbre à cames d'échappement. La pompe d'envoi dirige l'huile vers la tête de bielle par des conduits forés dans chaque élément du vilebrequin. Les autres parties mobiles sont lubrifiées par barbotage. Dans la partie inférieure du carter il y a une cavité de récupération, fermée par un bouchon, et dans laquelle, à travers un filtre, aboutit la pompe de récupération. Par une dérivation de celle-ci, l'huile est conduite aux culbuteurs et aux assises des tiges et d'où, après avoir été projetée sur les queues de soupapes et les ressorts, elle retourne dans le carter en suivant les conduits de protection des tiges de culbuteurs.

Carburateur: à l'origine était monté un carburateur Amal de 25 mm qui, s'il est hors d'usage, peut être remplacé par un Dell'Orto RCF 25, diffuseur 270, aiguille conique à la troisième encoche, gicleur de ralenti de 50.

Allumage: par magnéto Lucas modèle MO 14 type 451 incorporé dans un grou-



La Triumph 350 cc mod. 3 H.W. dans sa version originale.



Disposition correcte des engrenages de la distribution pour la mise en phase.

pe « Magdyno » à rupteur frontal et came extérieure. Ecartement des contacts 0,3 mm; avance maxi 9,5° avant le PMH; bougie de 14 mm.

Transmission: primaire en bain d'huile et le carter qui la renferme contient environ 0,45 l. Le changement de vitesses, caractéristique de *Triumph*, est à quatre rapports qui permettent de gravir des côtes à forts pourcentages. Le pignon moteur a 19 dents, la couronne de l'embrayage 43, le pignon de sortie de boîte 18 et celui de la roue 46. Les rapports de transmission sont de 5,8 - 8,4 - 13,3 - 17,8 respectivement en 4ème, 3ème, 2nde, 1ère. Les vitesses maxima correspondantes sont 113, 73, 45, 25 km heure.

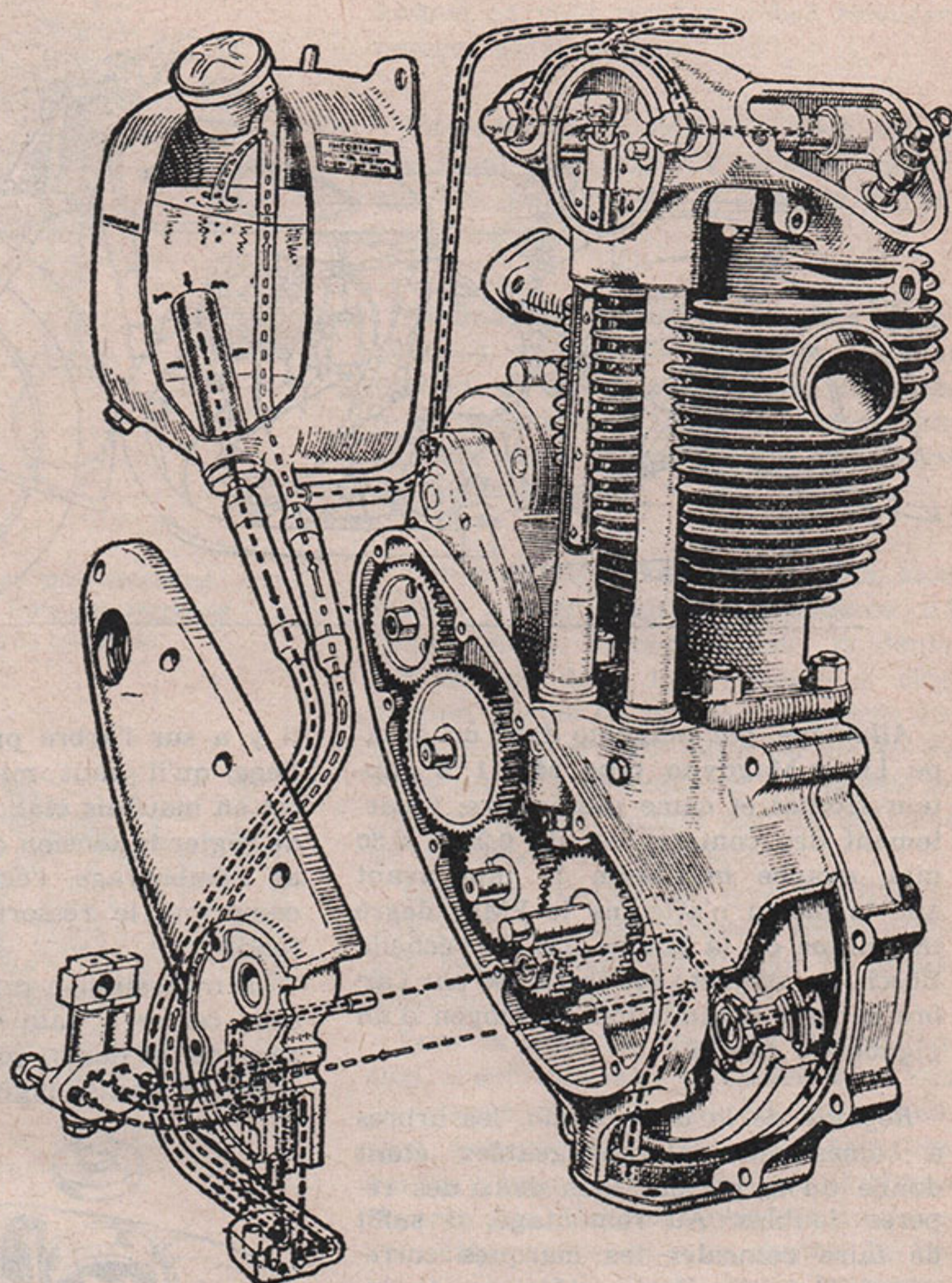
Aussi bien le moteur que la boîte sont lubrifiés, quelle que soit la saison, par de la SAE 50, tandis que le carter de la transmission primaire nécessite l'emploi de SAE 20. Le niveau d'huile ne doit jamais descendre en dessous d'une ligne située à 5 cm du bouchon de remplissage. La vidange doit s'effectuer tous les 3.000 km environ, aussi bien pour le moteur que pour la transmission qui a tendance à emmagasiner la poussière et la boue. La boîte de vitesses a deux orifices, remplissage et vidange, et contient environ 600 grammes d'huile.

B.S.A. 500 mod. M 20

Cette machine d'un demi litre de cylindrée, à soupapes latérales, est de conception très simple, et d'entretien facile. En voici les principales caractéristiques.

Moteur: monocylindre vertical, cylindre en fonte et bielle démontable également en fonte, culasse en alliage léger, vilebrequin en cinq pièces monté sur quatre paliers, deux à billes, à l'intérieur, et deux coussinets, à l'extérieur.

Schéma du circuit de graissage du moteur Triumph.



La tête de bielle est montée sur deux roulements à billes. Alésage x course: 82 x 94 = 496 cc; taux de compression 4,9:1; puissance 14 cv à 4.200 t/m.

Distribution: soupapes latérales (diamètre 47,5 mm) actionnées par deux arbres à cames distincts par l'intermédiaire de plateaux à poussoir. Rappel des soupapes par ressorts hélicoïdaux simple. Jeu des poussoirs, à froid, 0,25 mm à l'admission, 0,3 mm à l'échappement.

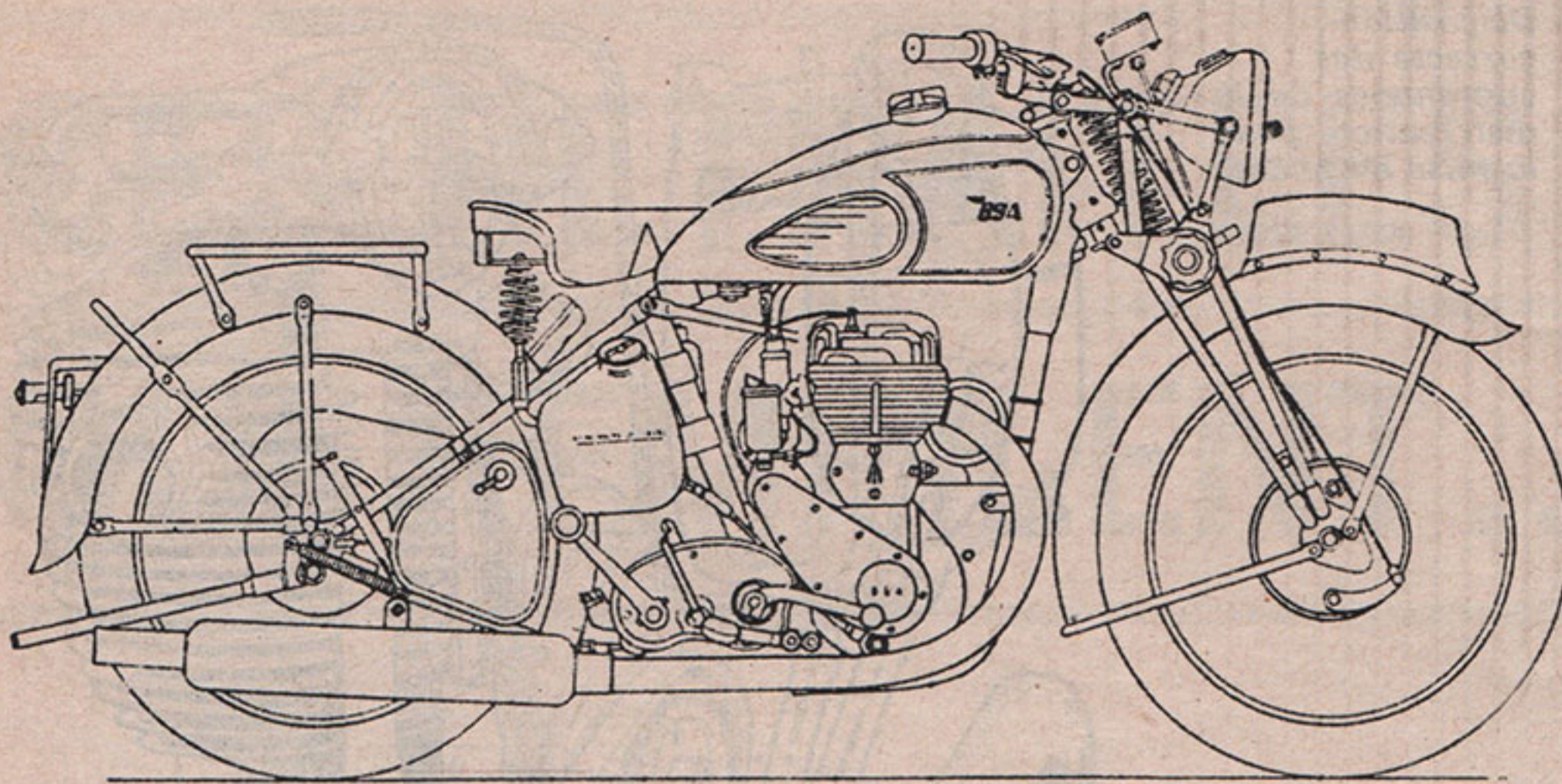
Diagramme de distribution: ouverture admission 25° avant PMH, fermeture 65° après PMB; ouverture échappement 65° avant PMB, fermeture 25° après PMH.

Graissage: par carter sec et récupération, réservoir d'huile sous la selle, capacité 2,8 litres. Circulation assurée par double pompe à engrenages entraînée par un arbre vertical lui même entraîné

par la distribution, dans la partie inférieure du carter. Les conduits de graissage sont forés dans la masse des parois du carter et du couvercle de la distribution.

Pour éviter que l'huile ne retombe par gravité, dans le carter, il y a deux soupapes. La première se trouve sur le conduit d'envoi et possède un ressort de rappel, ce qui fait qu'elle ne laisse passer l'huile que lorsque la pompe fonctionne, et que la pression d'huile atteint une certaine valeur. La seconde, est une soupape de retenue à bille qui ferme le conduit d'appel, quand la pompe de récupération ne fonctionne pas. A la sortie du circuit de récupération, dans le réservoir d'huile, il y a un filtre, placé juste sous le bouchon de remplissage.

Carburateur: le carburateur d'origine est un Amal à aiguille centrale, diffuseur de 27, gicleur principal de 170, aiguille fixée au deuxième cran.



Croquis de la B.S.A. 500 cc. à soupapes latérales, modèle M.20.

dents et couronne de la roue arrière 42 dents.

La boîte de vitesses est de construction B.S.A. à quatre rapports toujours en prise. Rapports de transmission: 5,3 - 7,0 - 10,9 - 15,8. Le carter de la boîte de vitesses contient environ 500 grammes d'huile.

NORTON 500 mod. 16 H

Elle n'a pas eu la même diffusion que les autres motos anglaises, et pourtant, elle était aussi robuste et simple que les autres. A quoi cela était-il dû? C'est une question sans réponse.

Moteur: monocylindre vertical quatre temps à soupapes latérales alésage et course 79 x 10 = 490 cc. Taux de compression: 4,9 : 1; puissance: 14 cv à 4800 t/m.

Bielle en acier forgé, tête amovible montée sur une double rangée de roule-

Allumage: par magnéto dans un groupe Lucas-Magdyno type MO 1 à rupteur frontal et came postérieure; l'écartement des contacts est de 0,25 à 0,30 mm; avance maximum 11 mm avant que le piston n'atteigne le PMH; degré thermique de la bougie 225 de l'échelle Bosch. La magnéto est entraînée par l'arbre à came d'admission au moyen d'un pignon de renvoi.

Réglage de la distribution: les arbres à cames sont interchangeable, étant donné qu'ils portent tous deux des repères doubles. Au remontage, il suffit de faire coïncider les marques correspondantes à celles portées sur le pignon moteur. L'engrenage du Bagdyno ne porte pas de repère. Il suffira d'en faire un avant le démontage afin d'éviter une importante perte de temps causée par la recherche du réglage approprié. Bien vérifier que les conduits de l'huile, forés dans le couvercle de la distribution, soient débouchés et propres.

Le jeu des soupapes doit être de 0,25 mm à l'admission et de 0,30 à l'échappement quand les poussoirs reposent sur les parties circulaires des cames.

Embrayage: il comporte huit disques libres en ferodo, intercalés entre quatre disques moteurs et trois disques de transmission. Ils doivent travailler à sec bien qu'ils se trouvent dans le carter de la transmission primaire qui contient de l'huile, c'est pourquoi l'embrayage est muni d'un cache en tôle fixé sur la couronne dentée au moyen d'un grand nombre de vis. Le bord du cache est garni d'un joint en « Hermétic », afin d'éviter les infiltrations d'huile. Toujours pour éviter les infiltrations d'huile de la boîte de vitesses,

il y a sur l'arbre primaire un joint en liège qu'il vaut mieux remplacer, s'il est en mauvais état. Il n'est pas possible de régler la tension du ressort de rappel de l'embrayage; l'écrou à rondelle qui comprime le ressort doit être serré à fond.

La transmission primaire est à chaîne, sous carter à bain d'huile; pignon moteur de 19 dents, couronne de l'embrayage 43 dents, pignon de la boîte 18

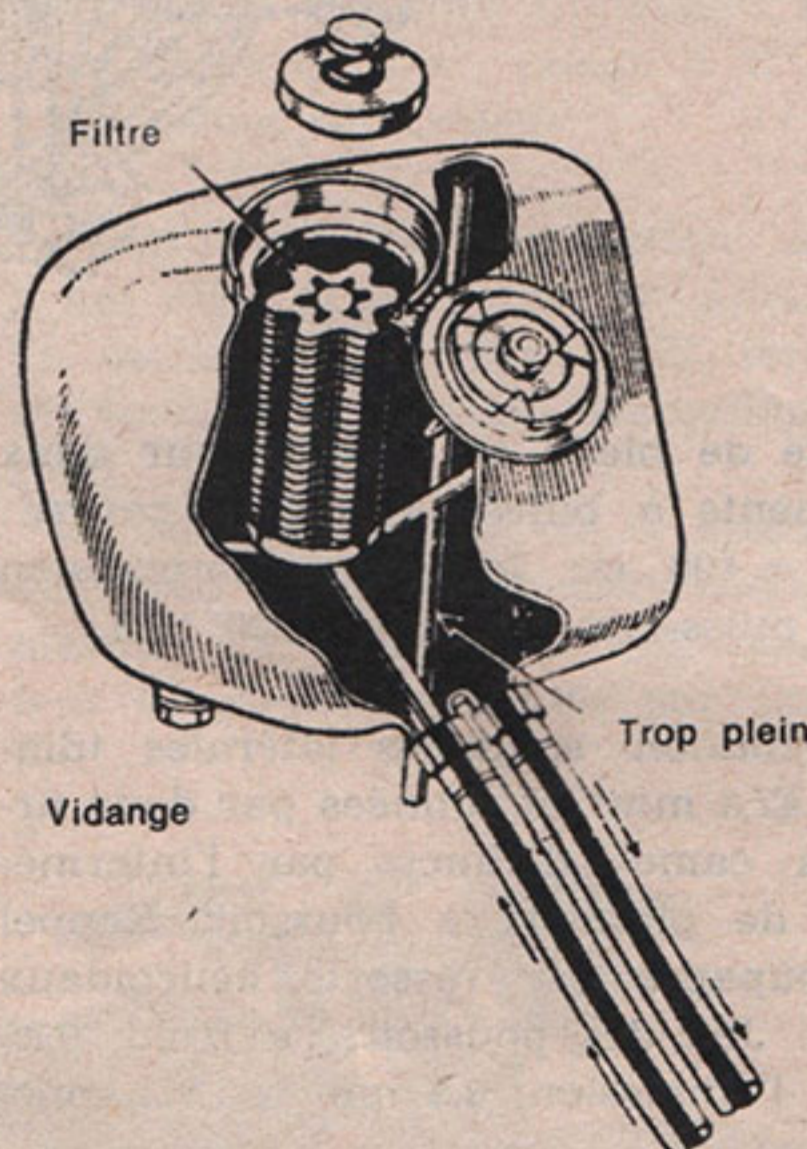
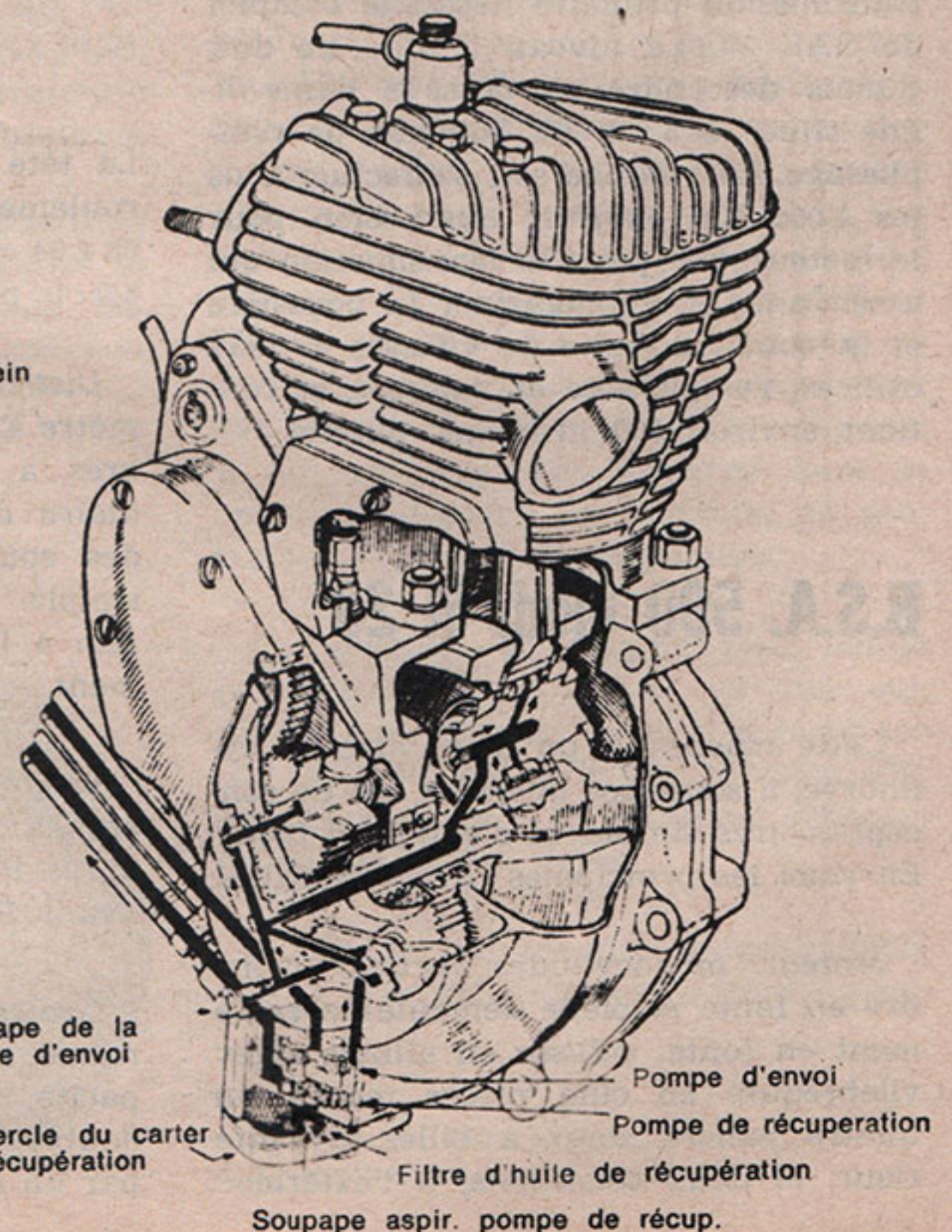


Schéma du circuit de graissage du moteur B.S.A.



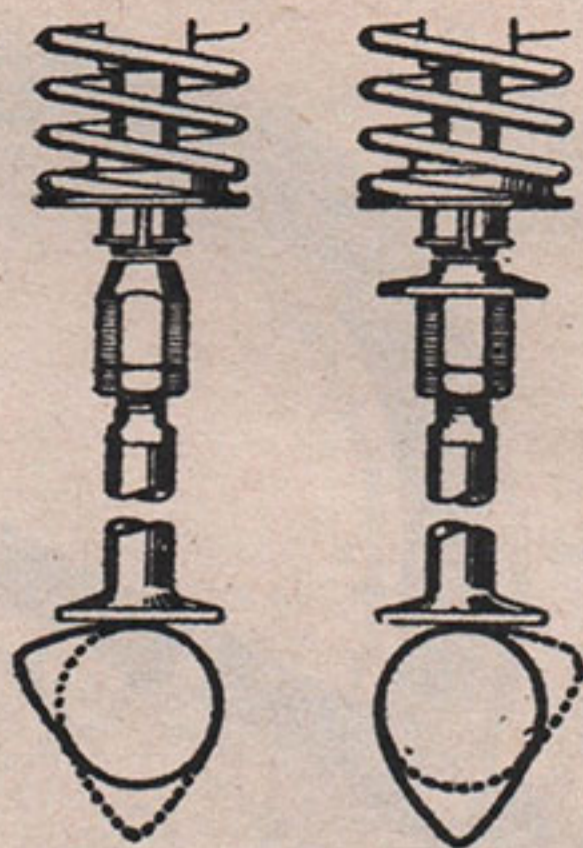
ments à billes, sans cages; vilebrequin en cinq parties monté sur cinq paliers.

Distribution: deux soupapes latérales rappellées par ressorts hélicoïdaux simples et commandées par poussoirs intermédiaires. Jeu des soupapes: admission 0,01 mm.; échappement: 0,15 mm. L'usine n'a jamais donné le diagramme complet de la distribution se bornant à dire que la soupape d'échappement doit commencer à s'ouvrir 7,95 avant le PMH et la soupape d'échappement doit finir de se fermer 7,95 mm après le PMH.

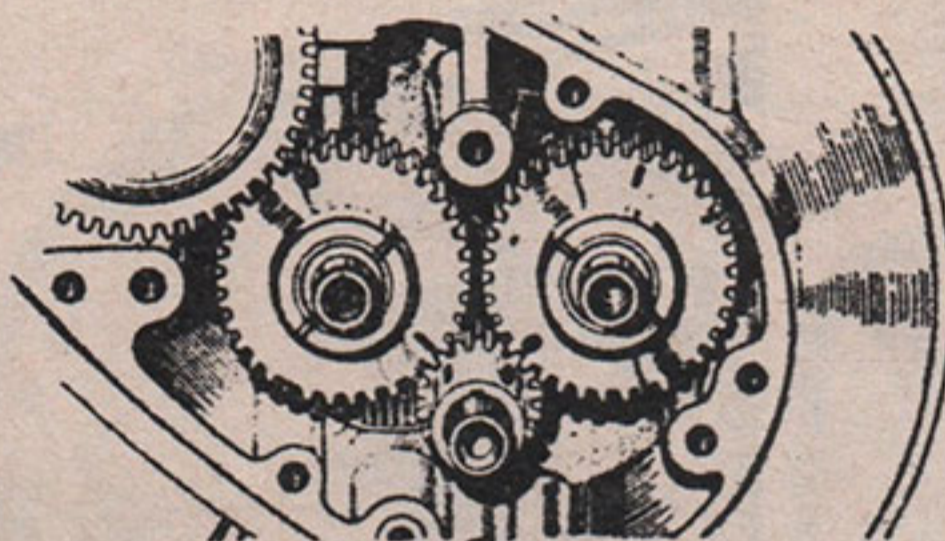
Graissage: il se fait par carter sec et récupération, le réservoir d'huile se trouvant sous la selle; capacité: 2,25 litres environ. La circulation de l'huile se fait par une double pompe à engrenages, commandée par une vis sans fin placée sur le vilebrequin; la pompe est située dans le carter de la transmission. L'huile est aspirée par la pompe d'envoi, à travers un filtre qui se trouve dans le réservoir, et circule dans des conduits forés dans les parois du carter et du couvercle de la distribution pour aller lubrifier le vilebrequin et la tête de bielle; à travers des conduits forés dans la partie postérieure du cylindre, elle graisse le piston.

Une petite soupape de régulation à bille, retenue par un ressort à boudin et qui se comporte comme une soupape de sûreté, laisse retomber l'huile dans le carter quand la pression est trop forte, par exemple, quand l'huile est froide.

La pompe de récupération, deux fois plus grosse de celle d'envoi, aspire l'huile dans le carter de récupération et la renvoie vers le réservoir où le conduit se termine par un bec visible et grâce

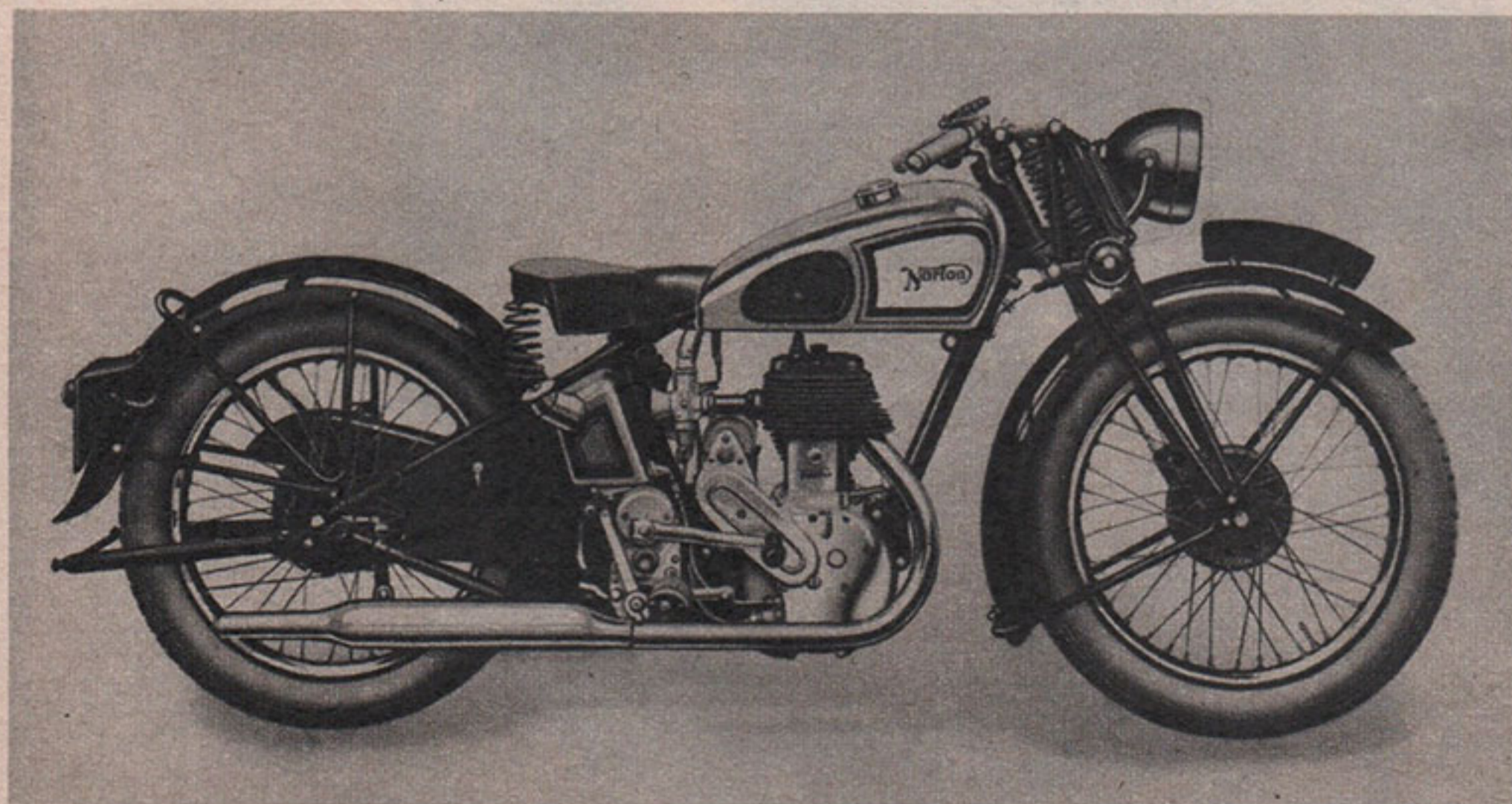


Positions respectives que doivent occuper les cames lors du réglage des jeux de soupapes dans le moteur B.S.A.



La mise en phase de la B.S.A. doit être effectué comme ceci.

La Norton 500 mod. 16 H à soupapes latérales.



auquel on peut vérifier le bon fonctionnement de la pompe.

Carburateur: à l'origine était monté un Amal mod. 276 A.T., gicleur principal 170, papillon 6,4 et aiguille à l'encoche centrale.

Allumage: par magnéto Lucas incorporée à un groupe Magdyno, rupteur frontal et came postérieure. L'écartement des contacts est de 0,3 mm.; avance maximum: 11 mm.; degré thermique de la bougie: 225.

Transmission: primaire à chaîne, sous carter, à bain d'huile. Contenance: 0,3 litres d'huile. Pignon moteur: 19 dents. Embrayage dans bain d'huile à cinq disques garnis de férodo comprimés entre 6 disques d'acier lisses au moyen de trois ressorts hélicoïdaux. Le moyeu de l'embrayage est monté sur un antichoc de six pièces en caoutchouc.

Boîte de vitesses du type STURMEY-ARCHER, à quatre rapports commandés par pédale. Rapports totaux de transmission: 4,9; 5,93; 8,67 et 14,6.

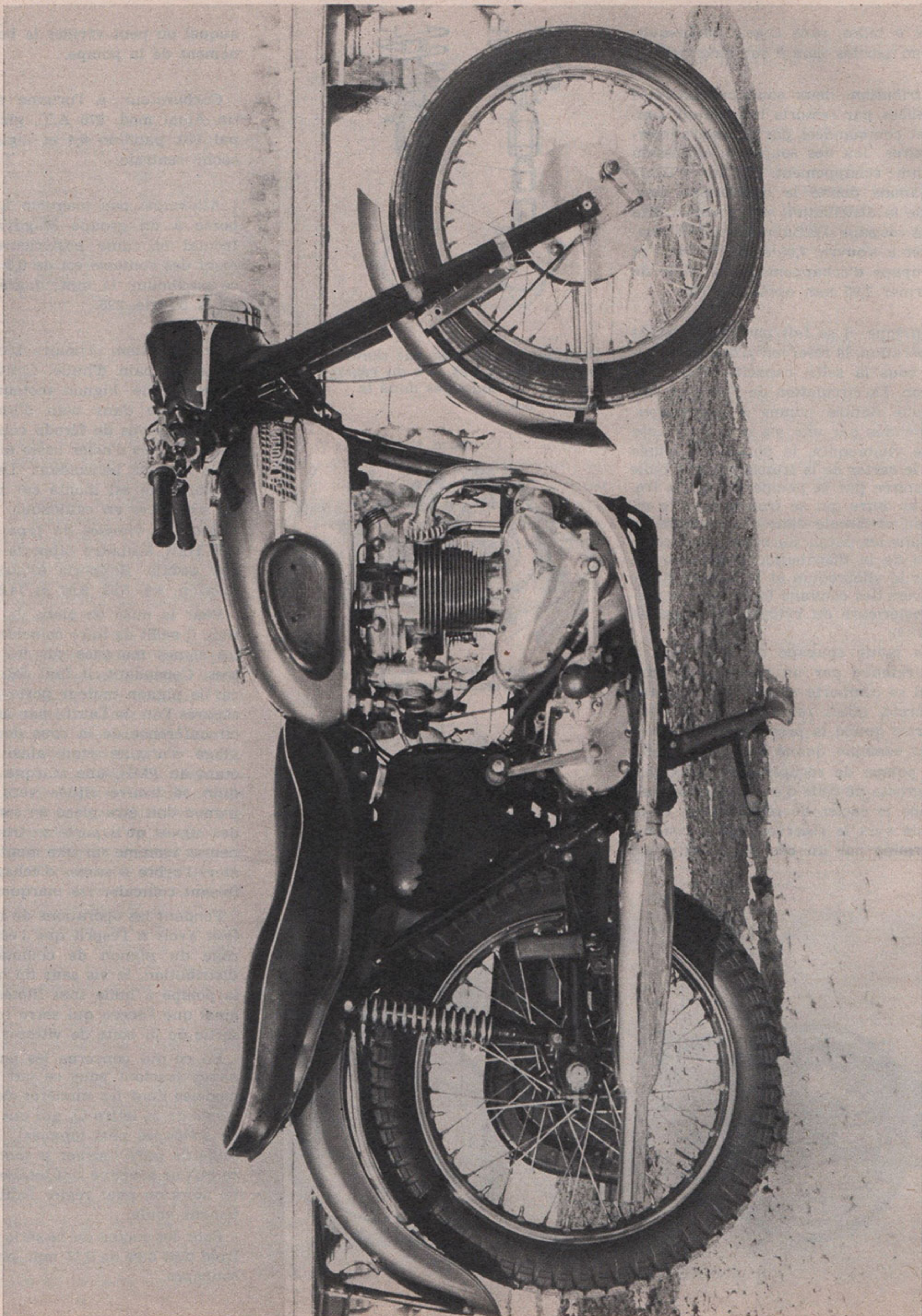
Pour la mise en place de la distribution, il suffit de faire coïncider entre eux les signes marqués sur les roues dentées. Cependant, il faut faire attention car le pignon moteur porte trois signes séparés l'un de l'autre par le tiers de la circonférence de la roue dentée. Le réglage d'origine était ainsi: Le piston étant au PMH, une marque du vilebrequin se trouve située vers le bas; le pignon doit être placé en sorte que l'un des signes qu'il porte se trouve à deux heures (comme sur une montre). Monter alors l'arbre à cames d'échappement en faisant coïncider les marques.

Pendant les opérations de montages, il faut avoir à l'esprit que l'écrou de serrage du pignon de commande de la distribution, la vis sans fin qui actionne la pompe à huile sont filetés à gauche, ainsi que l'écrou qui serre le pignon de sortie de la boîte de vitesses.

En ce qui concerne les jeux des soupapes (surtout pour ce qui regarde les modèles dont les numéros de série sont suivis de la lettre Q, qui ont les rampes de soupapes plus longues), l'usine conseille de faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'une soupape soit totalement ouverte: alors on peut régler l'autre à l'écartement voulu.

Pour les motos de la série Q, le jeu à froid doit être de 0,15 mm. pour les deux soupapes.

Nos lecteurs photographient



70 chevaux pour la Bonneville

Les frères Rickman, constructeurs des fameuses Metisse de cross et de vitesse, réalisent et vendent un kit de transformation pour la Triumph Bonneville 650 (dont nous avons publié les impressions de conduite dans notre numéro de février 1969) et qui permet de faire passer la puissance de cette célèbre bicylindre anglaise de 47 à 70 chevaux!

Ce kit, vendu en Angleterre environ 1700,00 francs, a déjà été commandé à plus de mille exemplaires, et est mis en fabrication par Weslake qui, comme chacun sait, collabore activement avec les frères Rickman, et à récemment mis au point un 500 double A.C.T. de course, dont nous vous parlons dans ce numéro. N'oublions pas la transformation dont a fait l'objet la B.S.A. Victor, toujours de la part de Weslake, et que nous vous

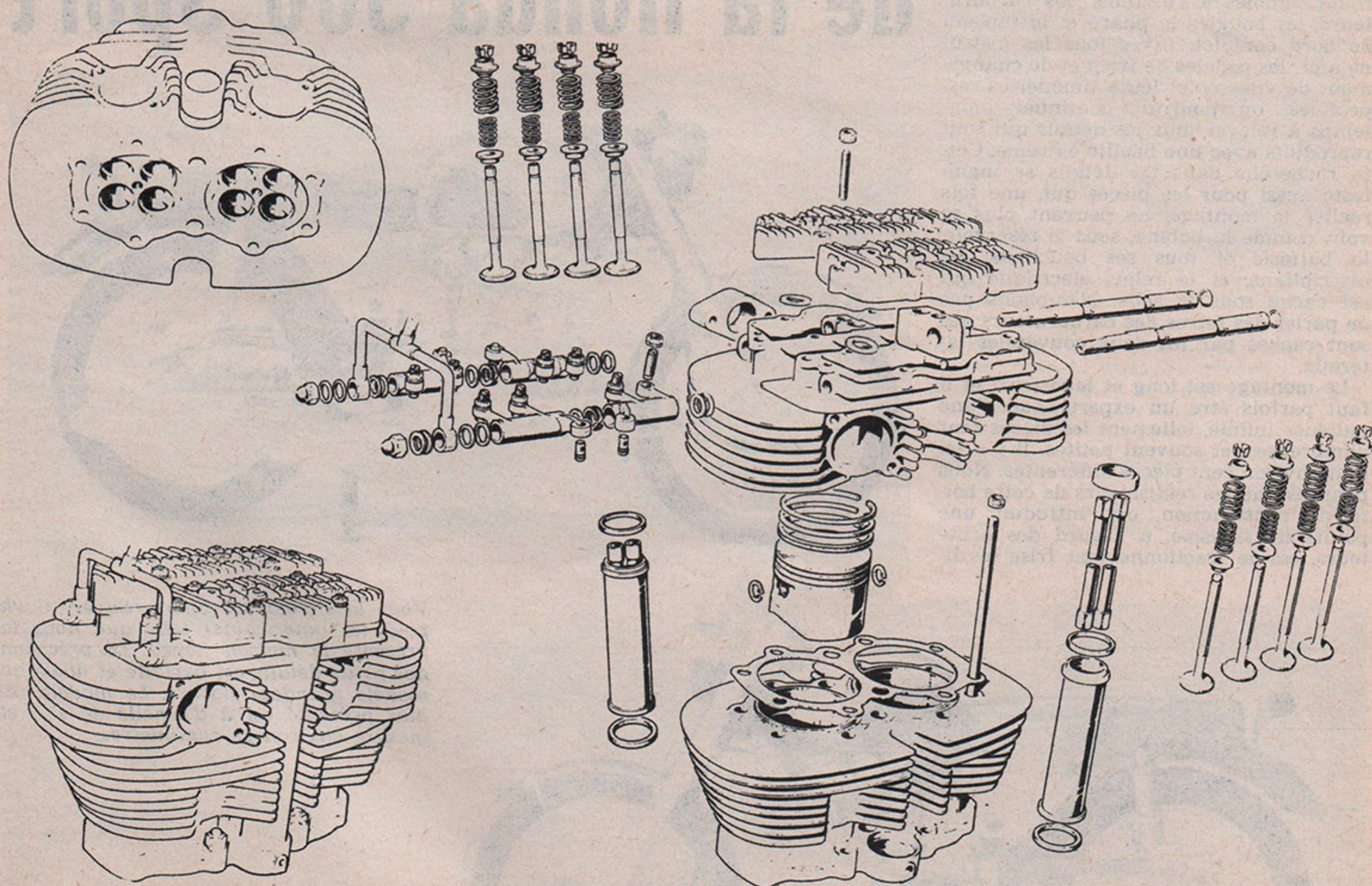
avons présentée dans Motocyclisme de Mars. Les frères Rickman ont, de leur côté, transformé la partie cycle de la Triumph, pour la rendre compatible avec le nouveau moteur, nettement plus puissant. Parlons un peu, maintenant, de ce nouveau, ou plutôt remanié, moteur.

Suivant la tendance adoptée par Weslake, on trouve quatre soupapes par cylindre, placées presque verticalement, et les bougies sont centrales. D'après le constructeur, cette solution permet d'améliorer, dans de fortes proportions, l'alimentation et la combustion.

Le bloc cylindres est en alliage léger, d'où un gain de poids d'environ deux kilos sur le bloc d'origine qui était tout en fonte. Les bielles, quant à elles, restent en fonte. Le bloc culasses est évidemment en alliage léger. La transfor-

mation s'effectue très aisément, étant donné que les points d'attache du nouveau bloc moteur sont identiques à ceux du bloc standard. Les pistons d'origine sont remplacés par des pistons plus résistants (forgés) et de plus grand diamètre: en fait, l'alésage passe de 71 à 73 mm et ainsi, tout en gradant la course de 82 mm pour ne pas changer l'embiellage, la cylindrée se trouve portée à 687 cc. Il est intéressant de noter que plusieurs types de pistons sont disponibles, selon le rapport de compression que l'on désire adopter. En effet, de 11:1 on peut aller jusqu'à 14:1. Cette dernière valeur nécessite l'emploi d'un carburant à base d'alcool.

«Triumphistes», préparez vous: avec ce kit vous pourrez faire de votre docile bicylindre une super-bombe.



MODELISME

Tout le monde connaît bien les boîtes de construction qui portent la marque Revell, qui se distinguent par leur fidélité aux modèles originaux, et surtout par la recherche dans les moindres détails.

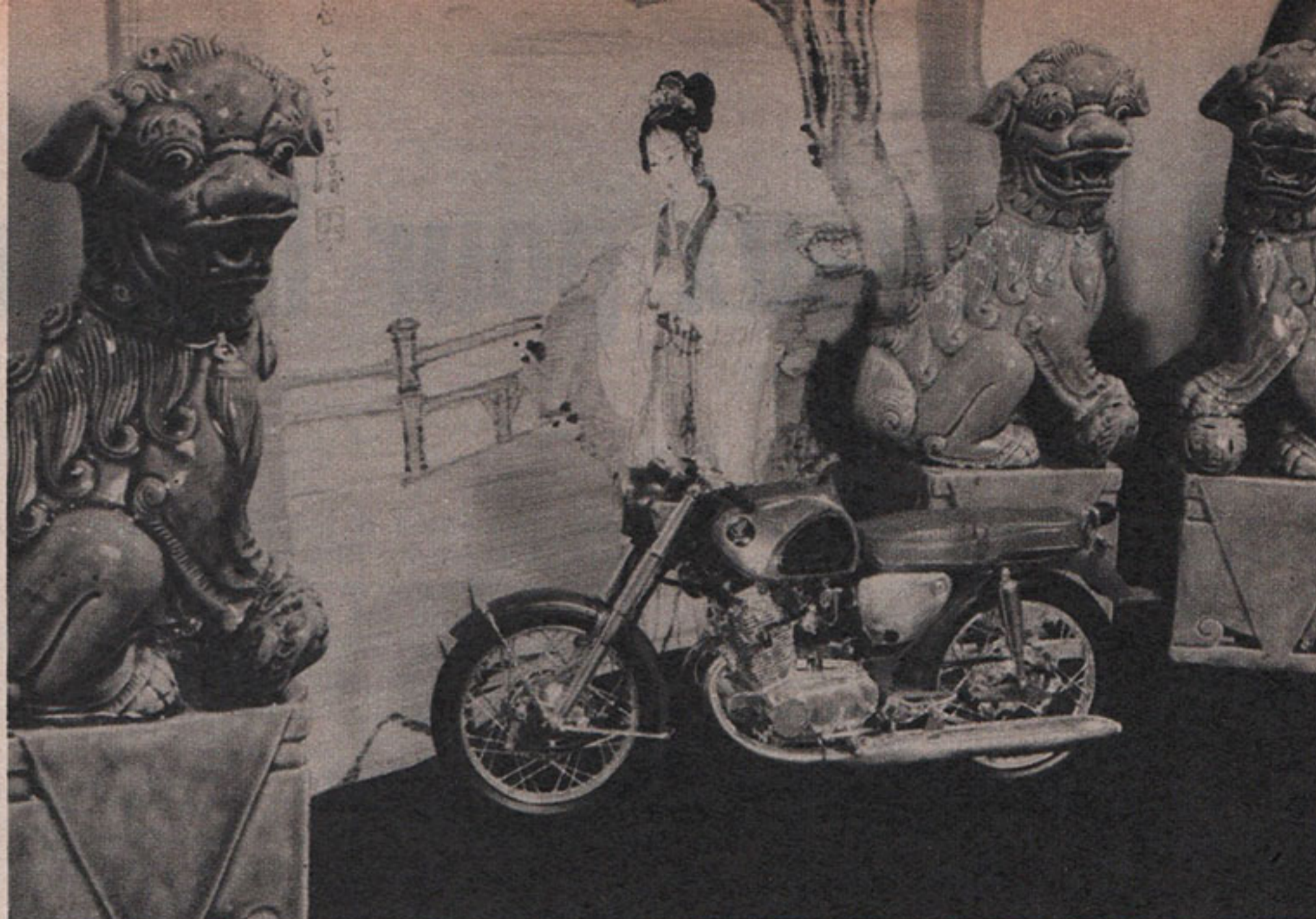
La « Revell » est l'une des plus grandes marques de fabricants de boîtes de construction américaines, spécialisées dans la réalisation de modèles réduits de voitures, et de motocyclettes, sans oublier les bateaux et les avions, tous réalisés avec le même soin.

Dernièrement, cette maison a lancé trois boîtes consacrées à la Honda 300, présentée dans la version normale, que nous verrons peut-être plus tard, la version Scrambler, avec tubes d'échappement relevés, et sport.

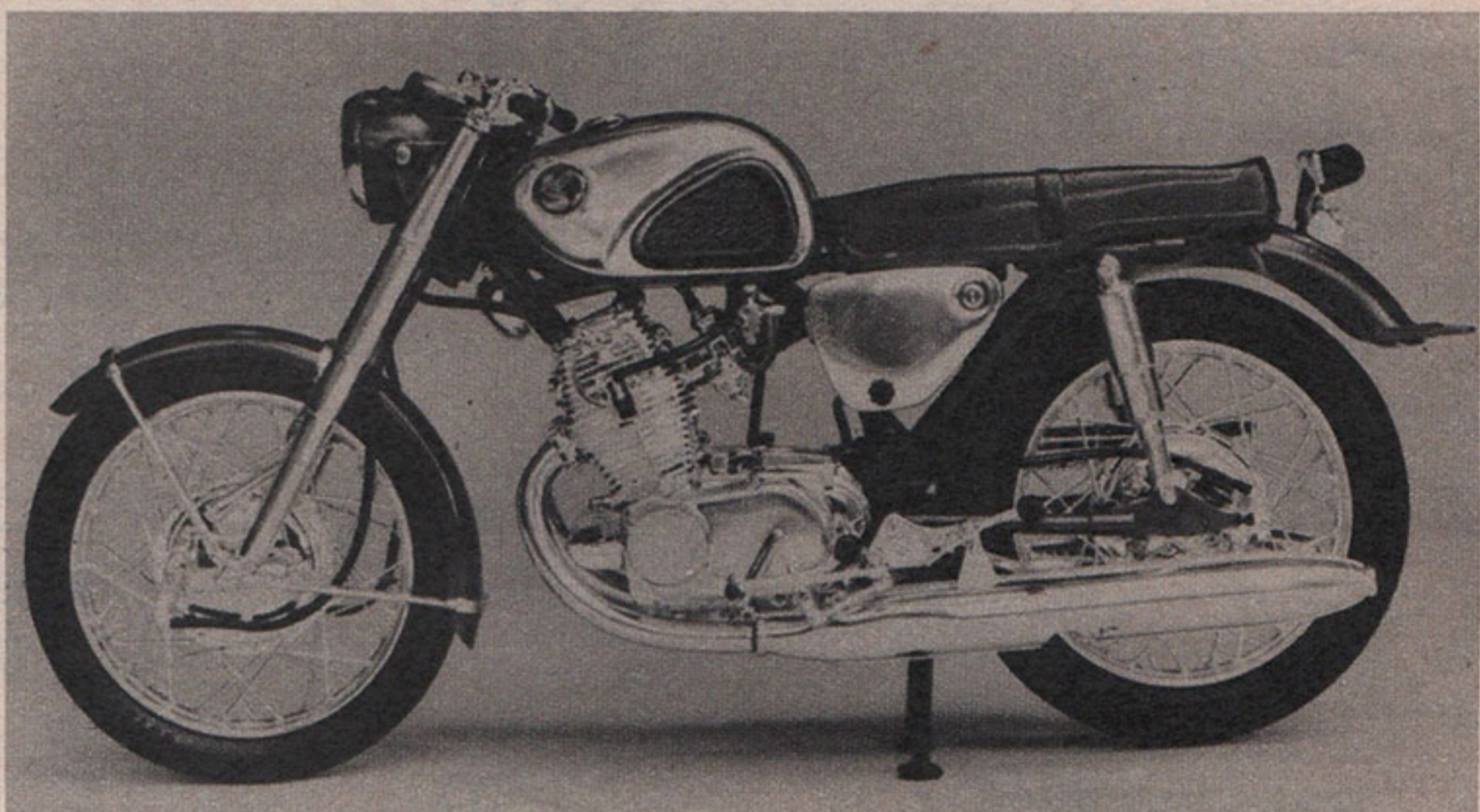
Ce sont vraiment trois bijoux qui font béer d'admiration les profanes et les experts en la matière. En regardant les photographies, on a vraiment l'impression de se trouver devant un modèle véritable.

Ce qui est le plus remarquable dans cette maquette, ce sont les rayons des roues figués à l'extrême, les carburateurs, les bougies le phare et le tableau de bord complet, (avec tous les instruments), les pédales de frein et de changement de vitesses et leurs timoneries respectives; on pourrait continuer longtemps à relever tous les détails qui sont reproduits avec une fidélité extrême. Cette recherche dans les détails se manifeste aussi pour les pièces qui, une fois réalisé le montage, ne peuvent plus se voir, comme la bobine, sous le réservoir, la batterie et tous ses bouchons, les inscriptions, et le relais électrique qui est caché sous la selle. N'oublions pas de parler des filtres des carburateurs qui sont cachés par les deux couvercles latéraux.

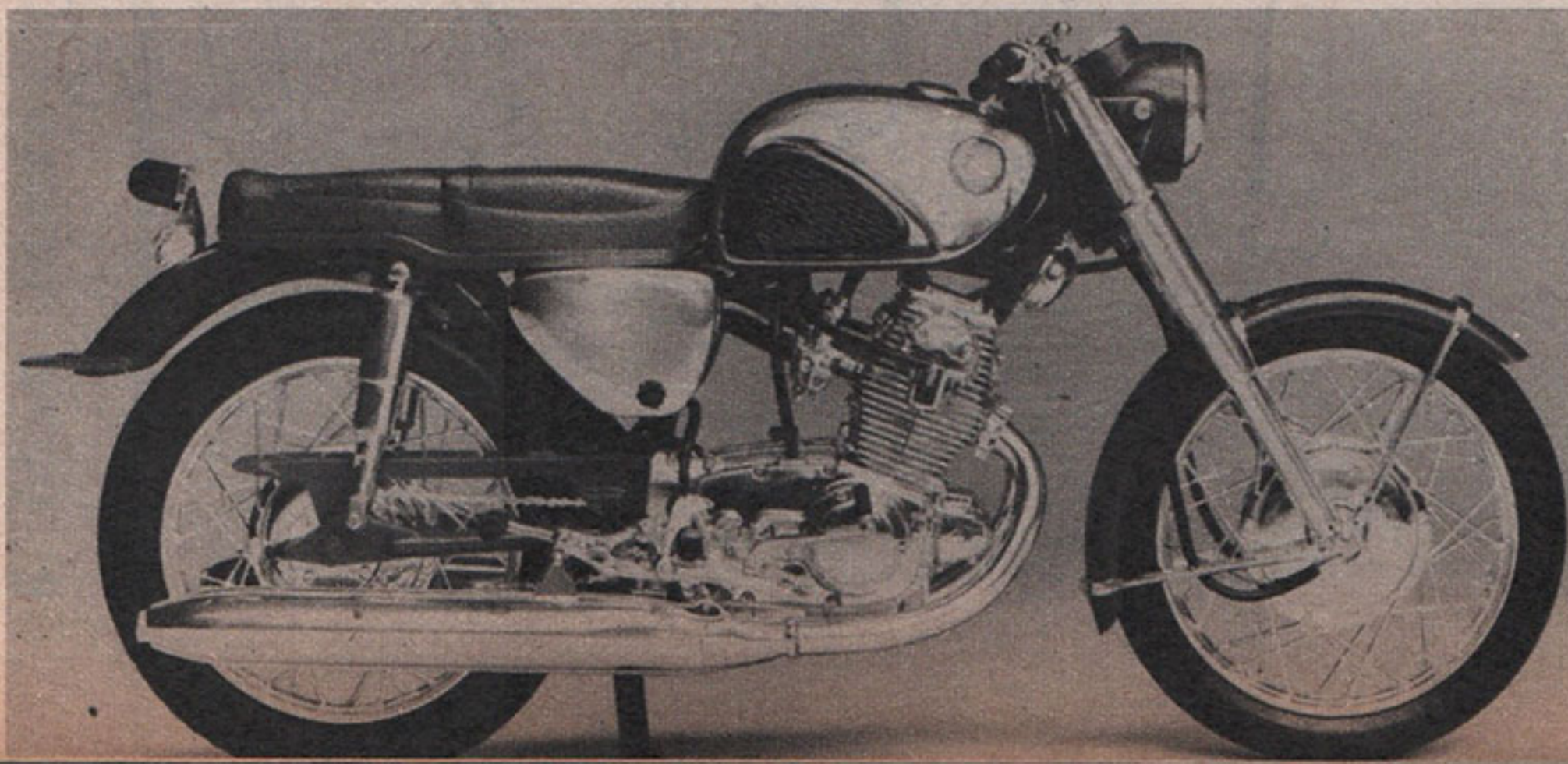
Le montage est long et laborieux, et il faut parfois être un expert doué d'une patience infinie, tellement les pièces sont nombreuses, et souvent petites. Il y a en tout environ cent pièces différentes. Nous pensons que les réalisateurs de cette boîte de construction, ont introduit une pointe de sadisme, à l'égard des acheteurs, car le fractionnement frise les li-



Magnifique reproduction de la Honda 300 Sport



Voici la Honda 300 Sport (Super Hawk pour les américains) telle que nous la présente la maison Revell. La précision des petits détails est parfaite et fidèle au modèle grandeur nature. Le modèle réduit présenté est à d'échelle de 1:9 et mesure environ 23 centimètres.



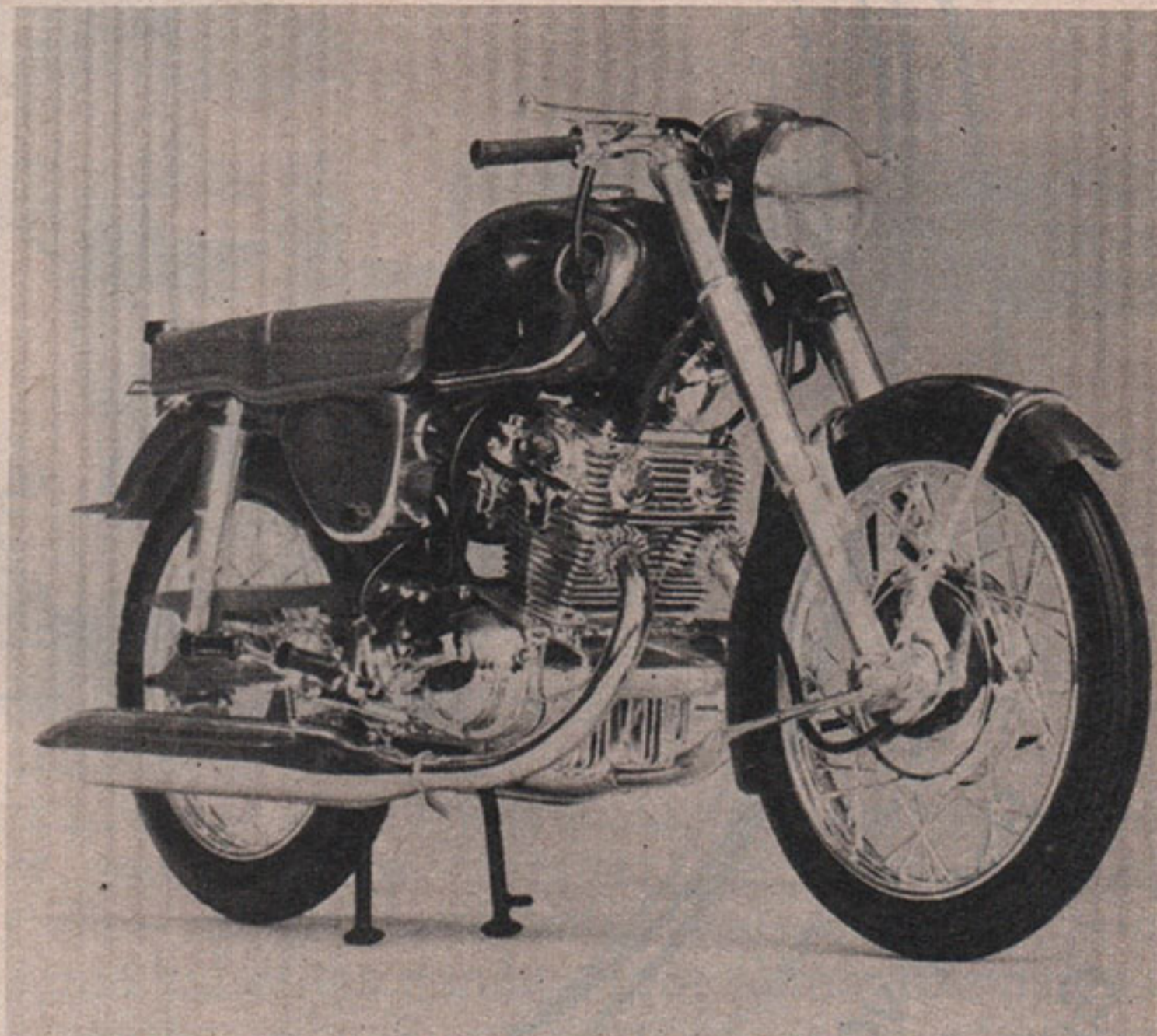
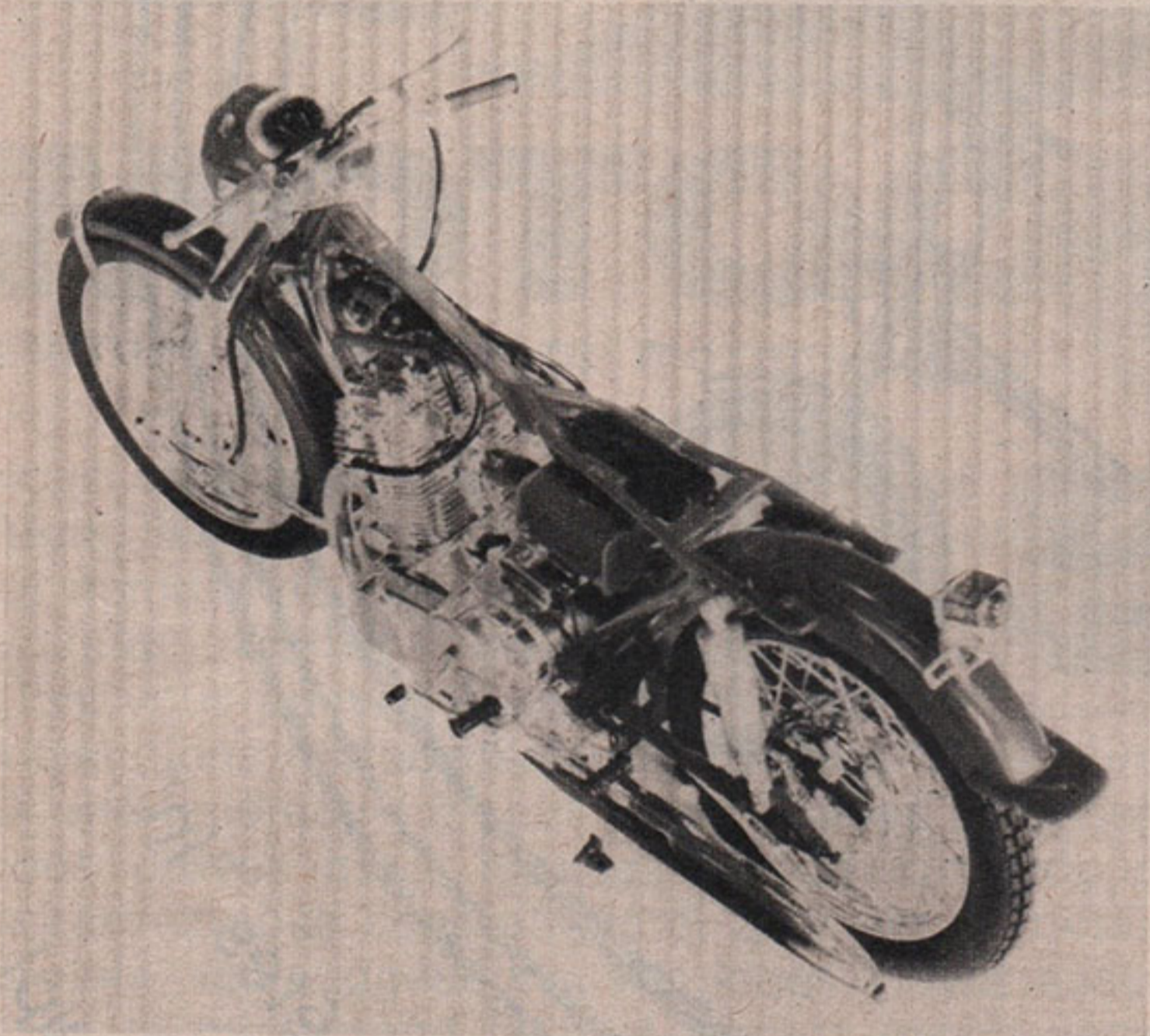
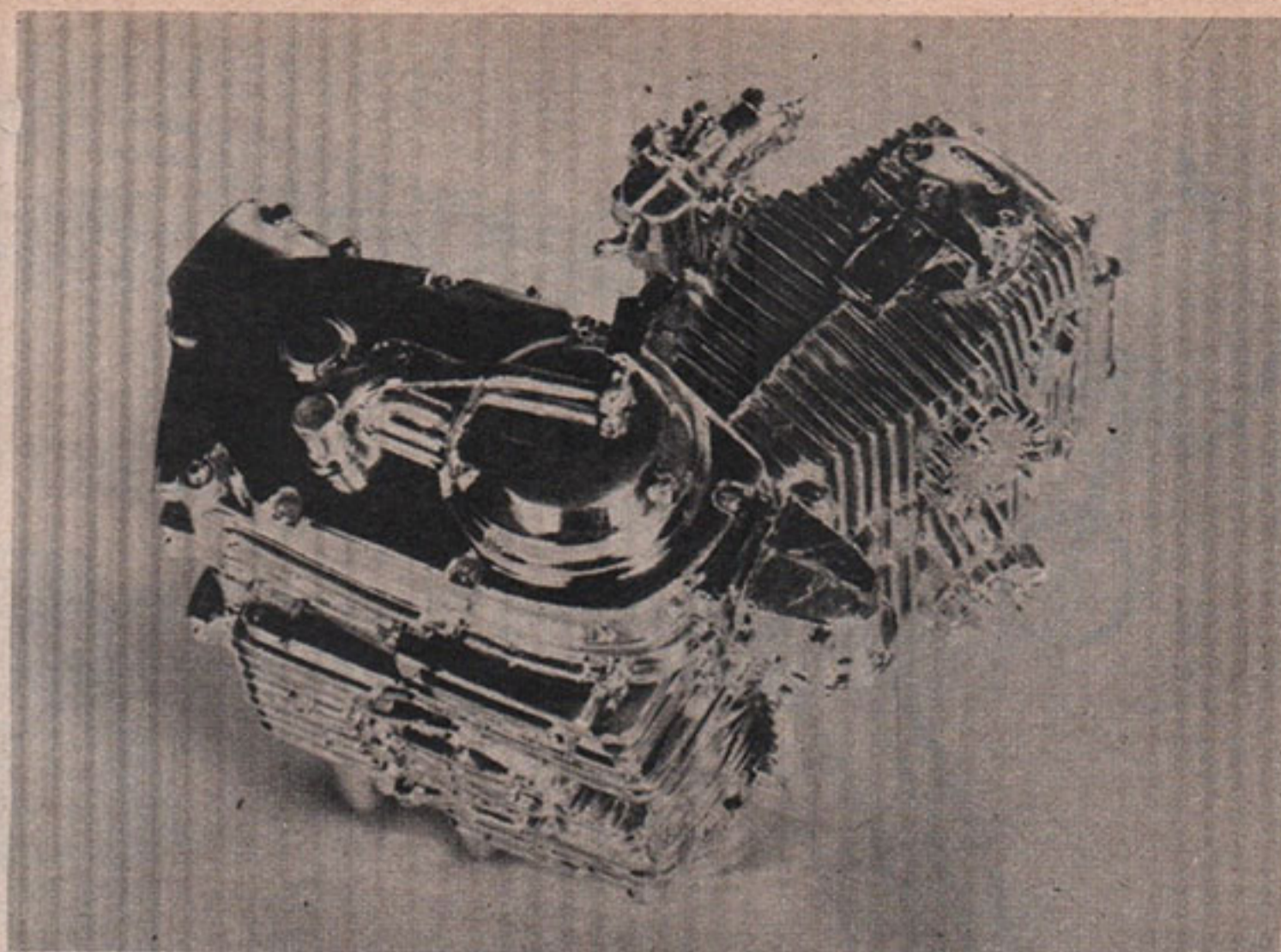
mites de l'impossible: les caoutchoucs de chaque pédale sont reportés, la clé de contact est séparée de sa serrure, et le réservoir se compose de six pièces, non compris de bouchon, les decalcomanies et les robinets. Nous n'osons même pas parler du bloc moteur!

Toutes les pièces étant numérotées, le montage ne pose pratiquement pas de problèmes, bien que la notice qui accompagne la boîte soit en anglais.

La finition est parfaite, et les pièces s'emboîtent parfaitement les unes dans les autres. Moteur, tubes d'échappement, roues, suspensions, trousse à outils et flancs de réservoir sont chromés; toutes les autres pièces (cadre, garde-boue, phare, etc... et le carénage du modèle sport) sont colorés. Certaines pièces doivent être peintes par le modéliste, selon ses

Voici le bloc moteur dont l'ailette est absolument complet.

Le modèle est riche en détails, même si ceux-ci restent cachés dans la carrosserie, comme la bobine, dans le triangle du cadre et la batterie.



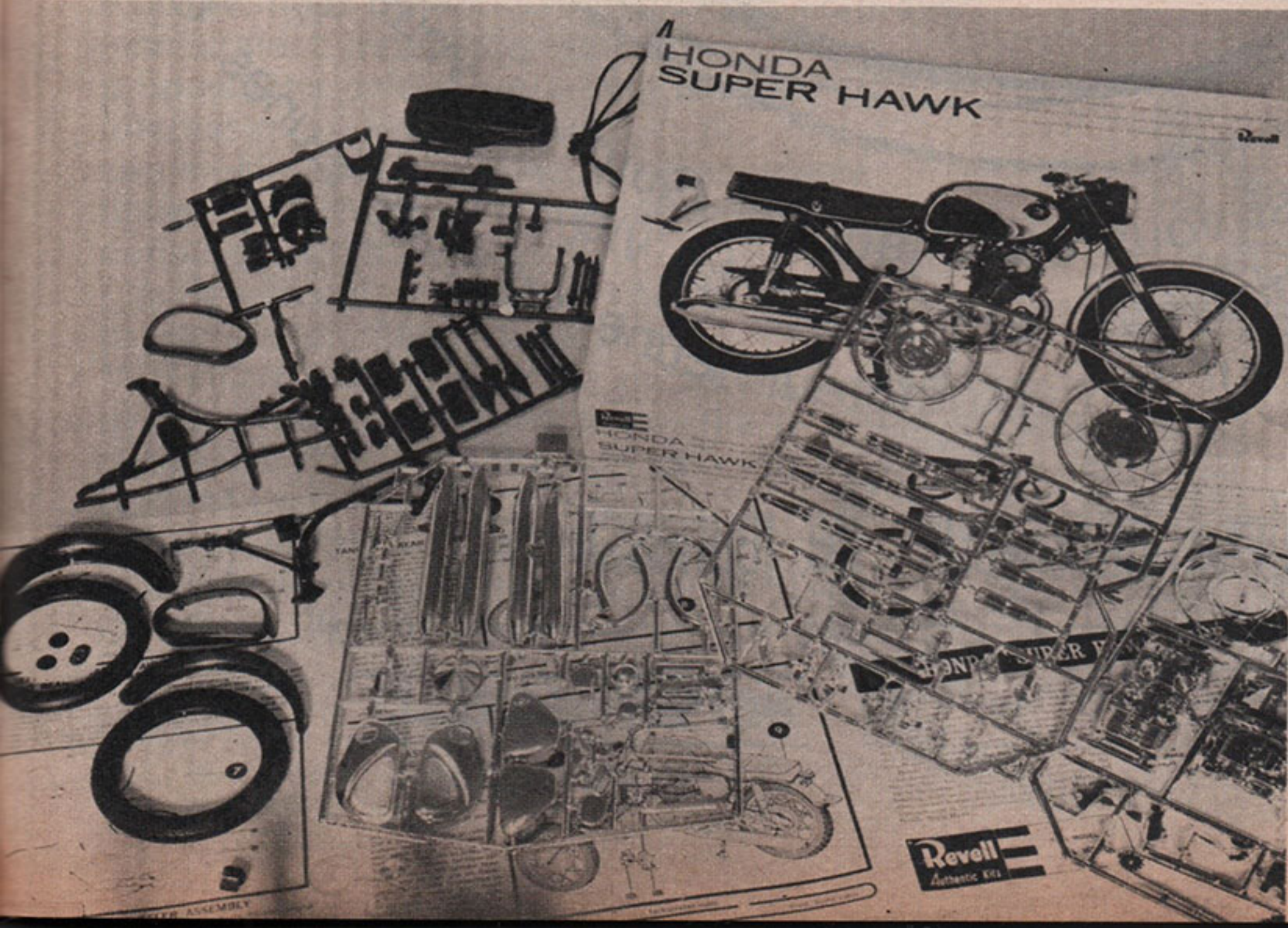
Le modèle vu de trois quarts avant, ne donne pas du tout l'impression d'être une maquette. On voit très bien la vitre du phare striée.

Les pièces qui composent la boîte sont au nombre d'une centaine. Les instructions, en anglais sont complètes et comportent, en plus, un bref historique de la motocyclette.

goûts, tels les protège-genoux, le réservoir et les poignées du guidon.

Les roues et le guidon sont mobiles, tandis que les suspensions sont fixes. Nous recommandons de ne pas coller la selle, mais de simplement la poser, ce qui permet de découvrir une partie des pièces cachées, et qui provoquera un sifflet d'admiration de la part de ceux à qui on montrera la maquette.

La boîte de construction de cette Honda 300 s'achète chez tous les vendeurs spécialisés dans le modèle réduit, au prix de 39 francs.





Salut, voici Gulp! Gulp! si vous êtes jeunes. Gulp! si vous êtes "in"
Gulp! Ses mini-roues Gulp! vous fera aimer la vie
en font le cyclomoteur jeune pour les jeunes. Gulp!

deux mini-roues de jeunesse

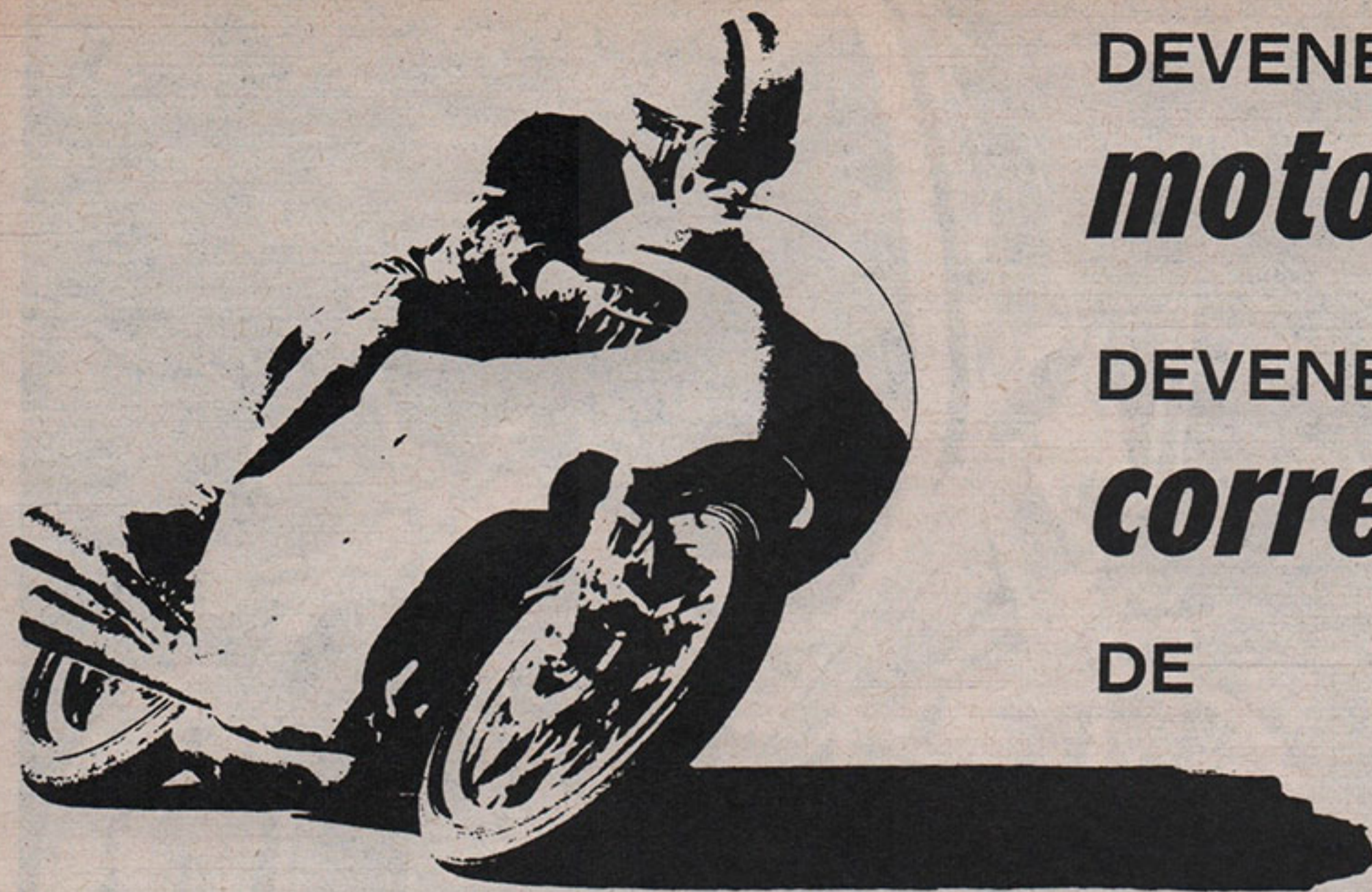
P.L.M.
Route de Cannes
83 - Fréjus



moteur 351-50cc. - vitesse 40 Km/h
2 temps - puissance 1,5 CV - poids 40 Kg.

c'est une production du Groupe Industriel

agrati-GARELLI



DEVENEZ
motoreporter

DEVENEZ
correspondant

DE

MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO

Vous êtes jeune, dynamique, passionné de motocyclisme?

Alors, lisez attentivement, car ceci vous intéresse: MOTOCYCLISME vous offre la possibilité d'être au nombre de ses correspondants et de participer à la vie du journal. Comment? C'est simple. Vous qui habitez la province, et qui suivez attentivement l'activité du motocyclisme de votre région, vous pouvez nous envoyer des échos, des nouvelles locales, des compte-rendus des manifestations motocyclistes auxquelles vous aurez assisté.

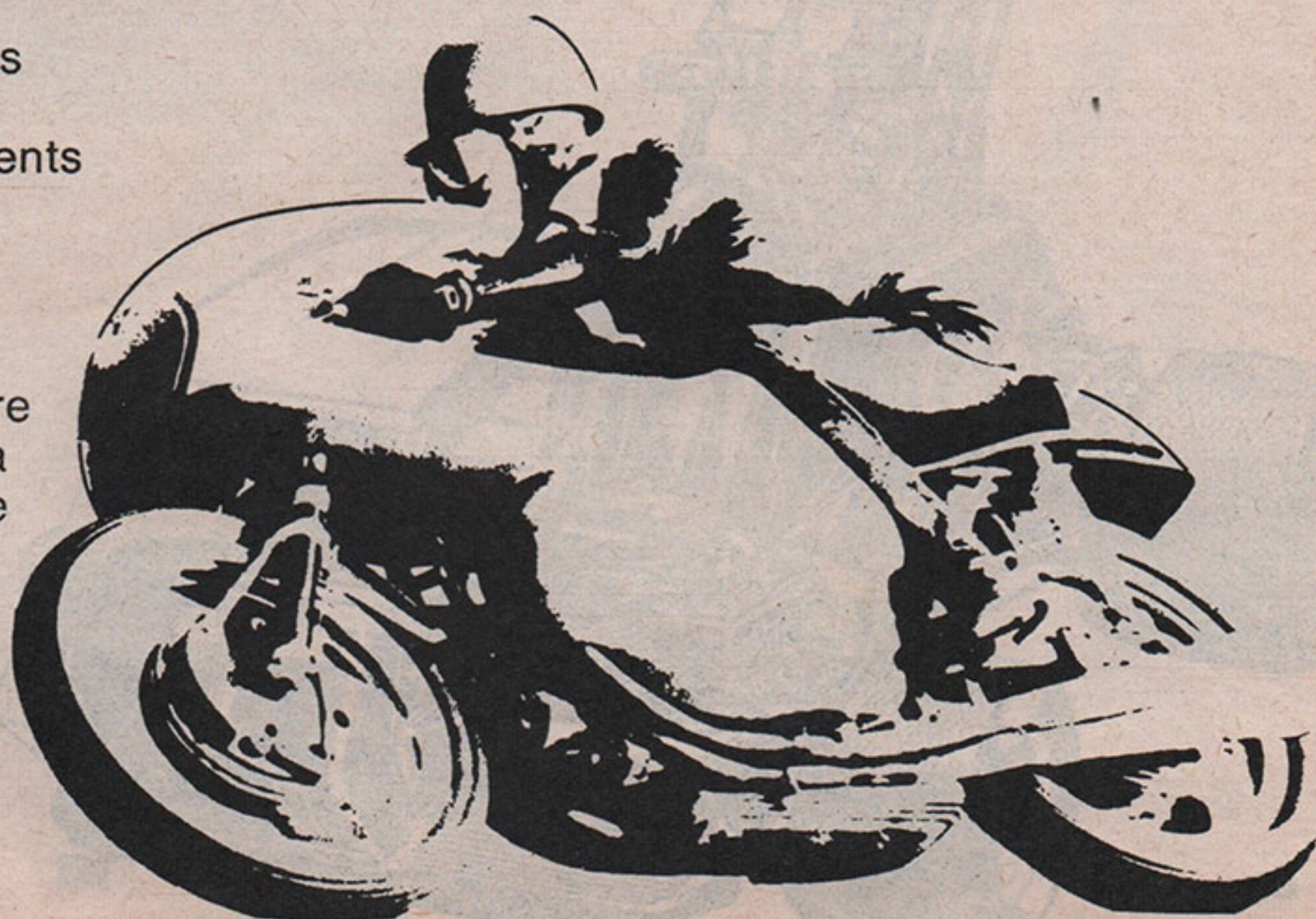
Si une telle activité vous tente, si vous vous sentez pousser les ailes d'un futur motoreporter, si vous croyez avoir la vocation de correspondant sportif, alors n'hésitez pas: écrivez-nous. Adressez-nous sans attendre, avec un curriculum vitae succinct, une lettre nous exposant vos projets, vos suggestions, vos idées. Soyez assurés que toutes les candidatures seront examinées avec le plus grand soin et le plus grand sérieux. Après examen et l'indispensable sélection d'usage, nous prendrons contact par écrit avec

les candidats retenus et dont les propositions nous auront paru les plus intéressantes, et nous leur communiquerons tous les renseignements utiles concernant les modalités et les conditions de travail.

L'aube est, par excellence, l'heure privilégiée de l'espérance.

MOTOCYCLISME, nouvelle et dernière née des revues sportives, vous offre la possibilité d'élargir votre horizon et de réaliser peut-être un rêve secret.

Nous attendons vos lettres. Et... souvenez-vous: la chance ne sourit qu'aux audacieux!

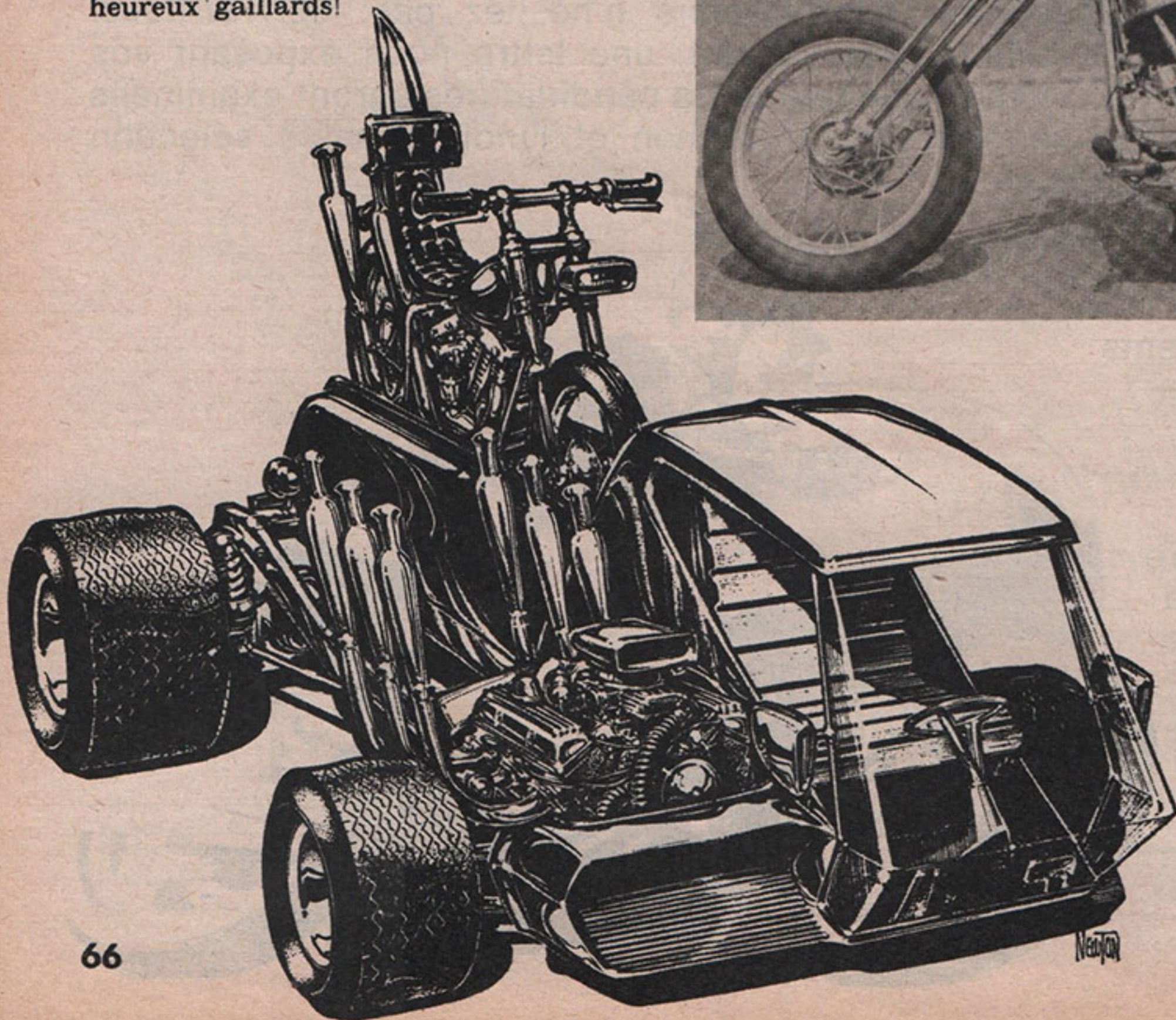
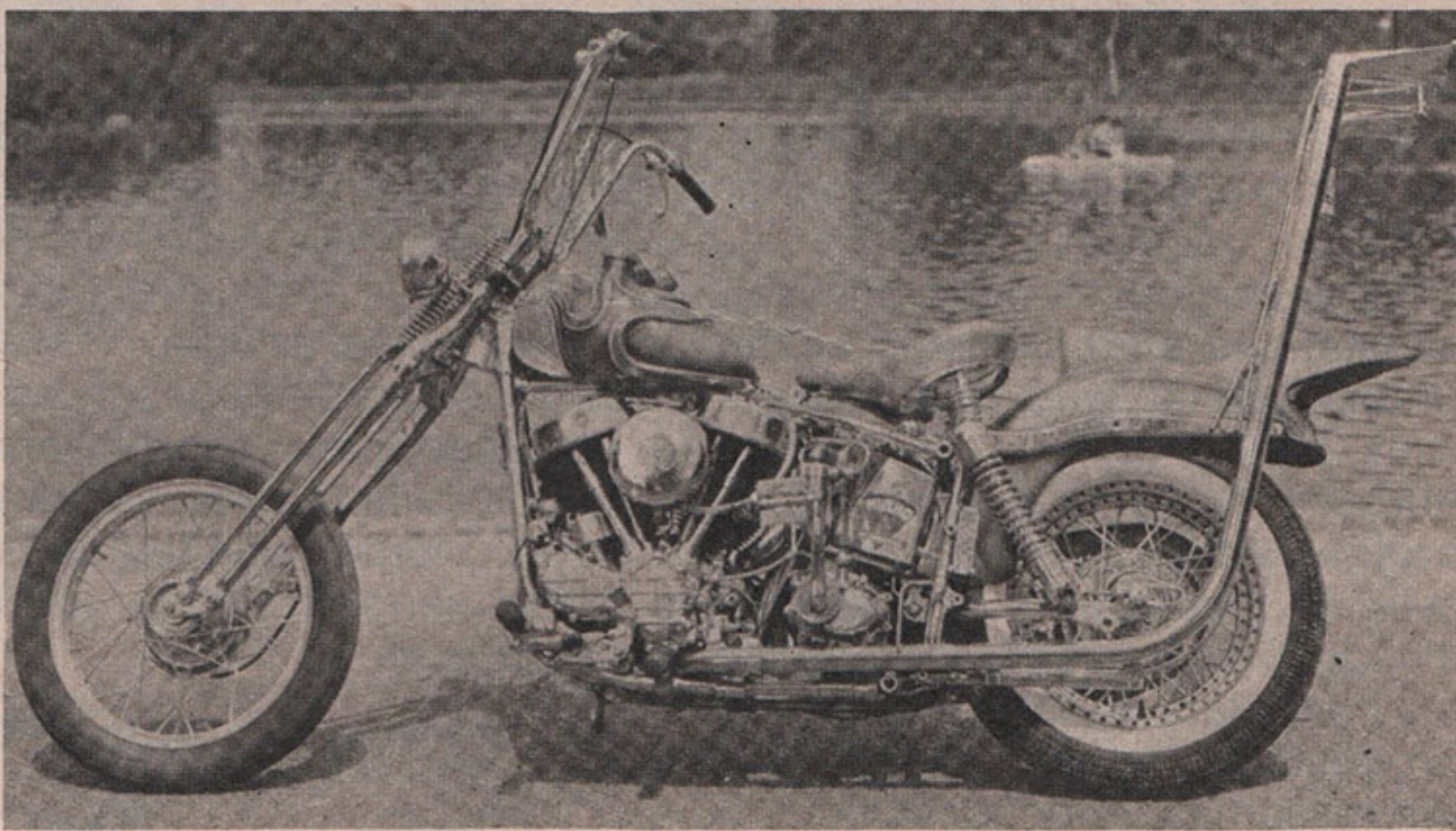
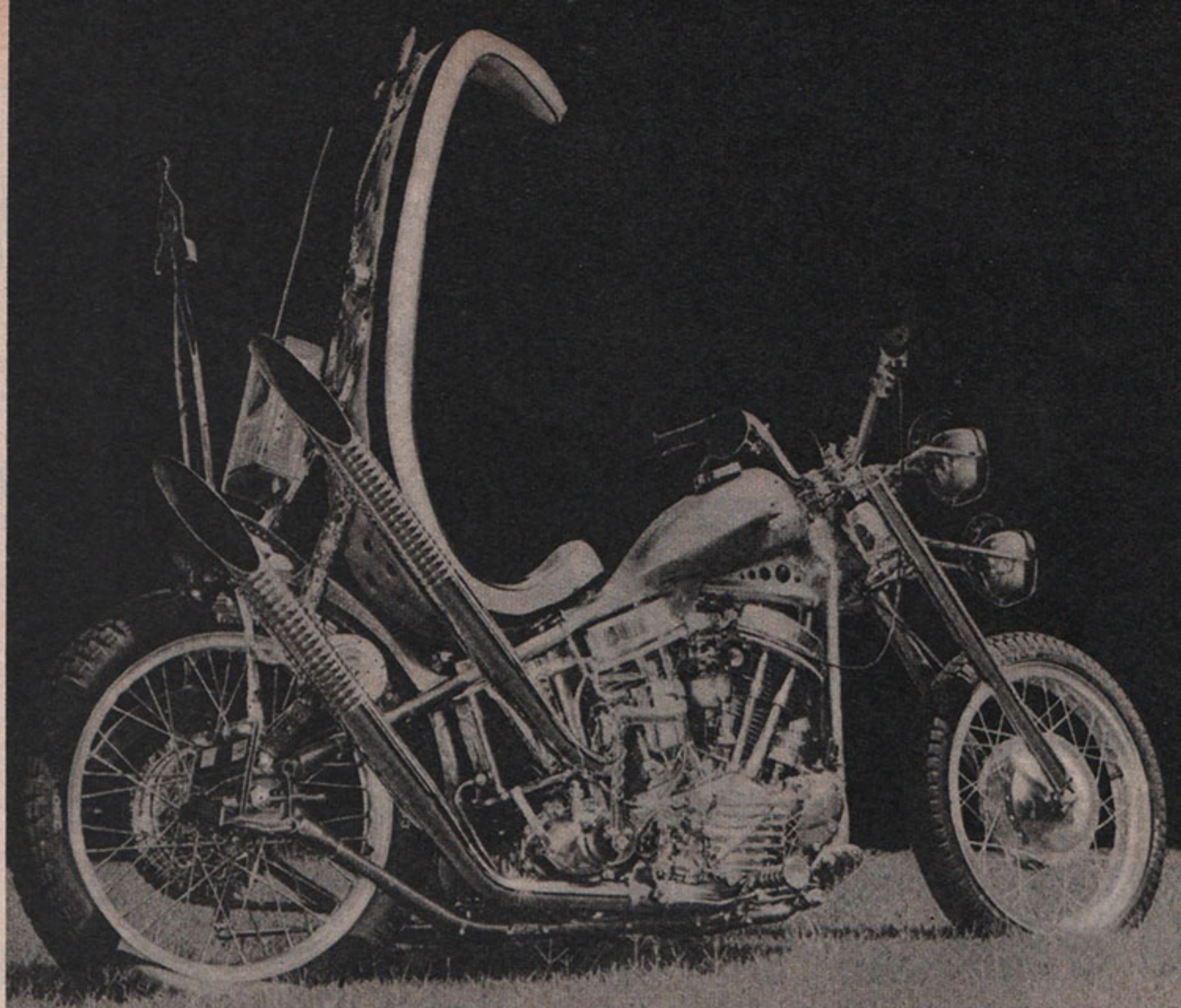


EDISPORT - FRANCE

116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2e
Tél. 50.28.18 (5 lignes)

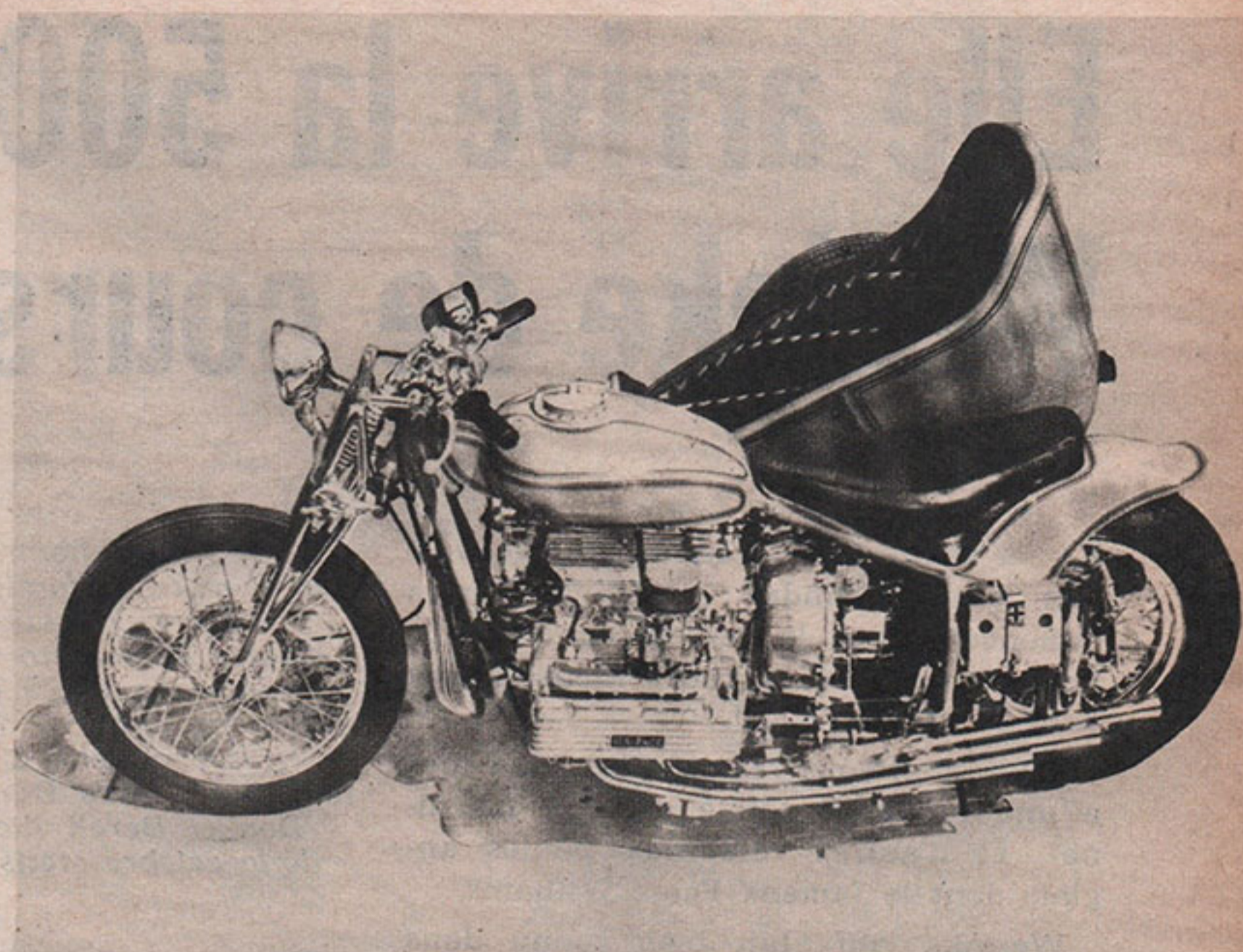
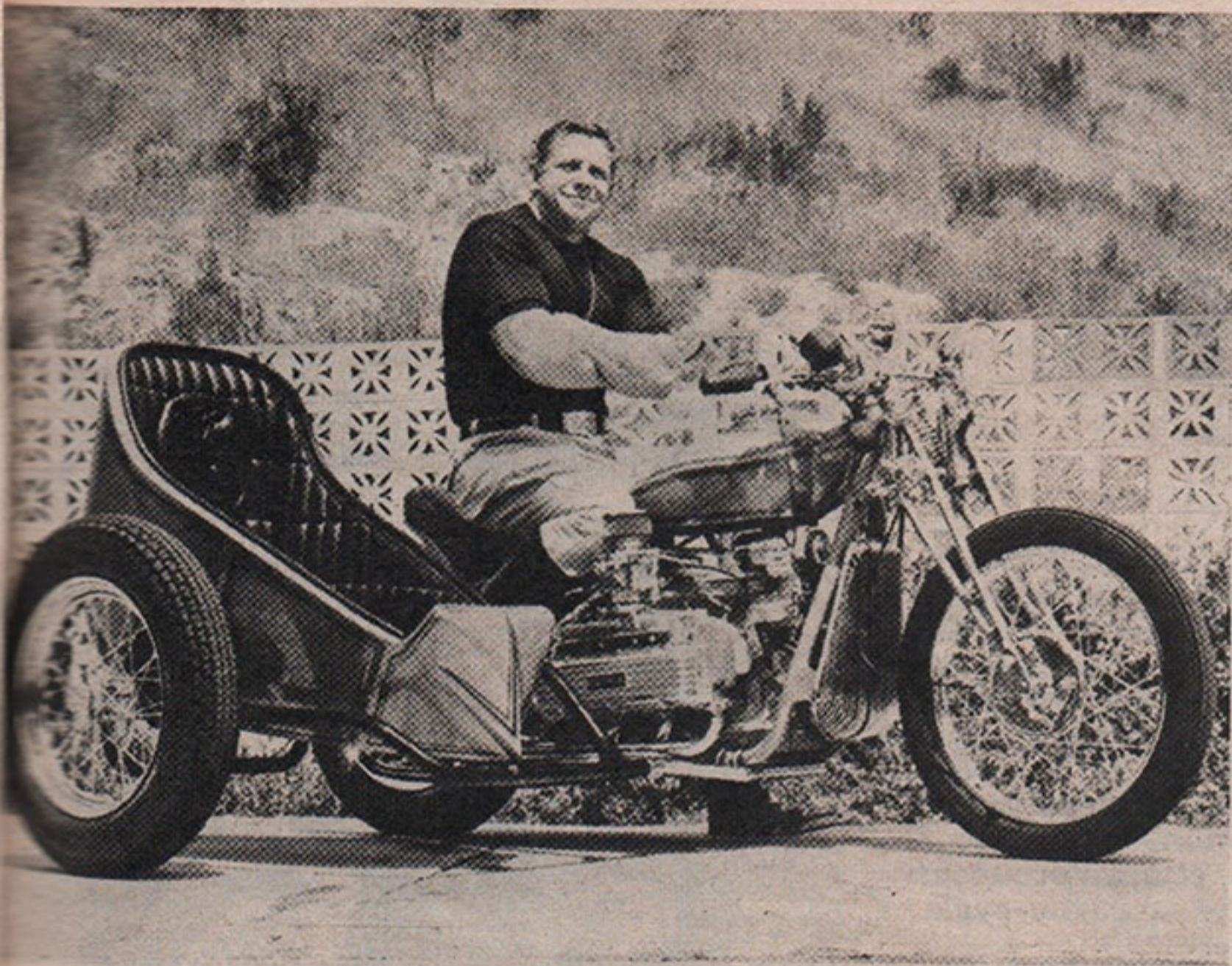
Ces américains fous, fous, fous

Aux Etats-Unis, la passion pour les « customs », autrement dit, les « personnalisées » devient chaque jour plus irrésistible. On va jusqu'à organiser des expositions et des « concours d'élégance » (?) dédiées à ces machines qui sont en général de vieilles Harley Davidson, au chromage invraisemblable, dotées d'un moteur puissant, et caractérisées par un « styling » de haute fantaisie. On remarquera en particulier la fourche terriblement inclinée (quel délicieux frisson cela doit-il procurer dans les virages!), les pots d'échappement libres et rehaussés de façon incroyable pour mieux propager les puissantes vociférations du moteur, les peintures les plus étranges, et parmi les réalisations les plus hardies, on trouve la selle à dossier, qui permet une position de conduite « contemplative ». Il est aisé de deviner dans ces conditions, que pour réussir à assembler une « custom » qui soit tout juste un petit peu décente, il faudra des mois de « temps libre » et des dollars à profusion, lesquels bien évidemment ne manquent pas à nos passionnés yankees, les heureux gaillards!



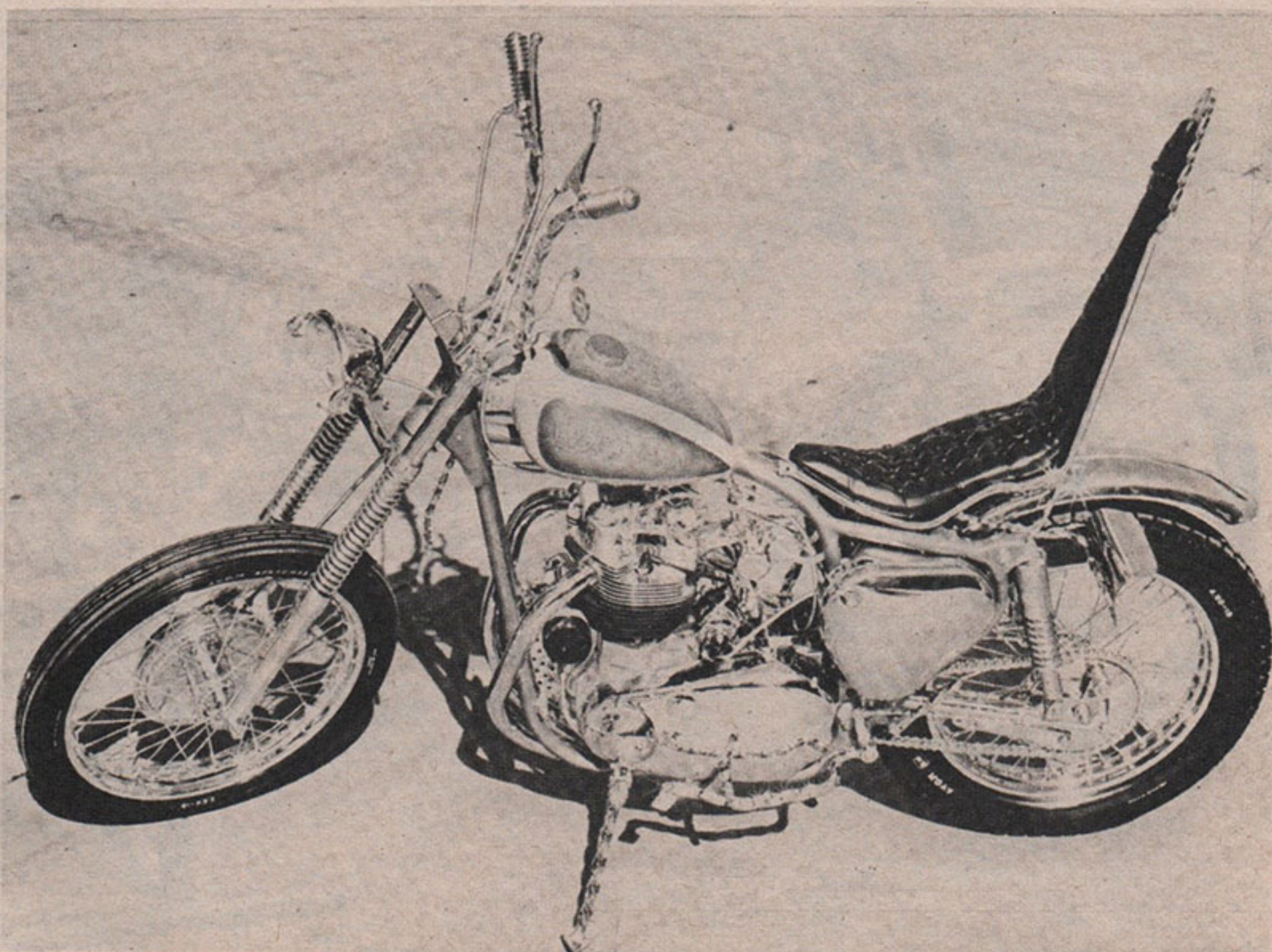
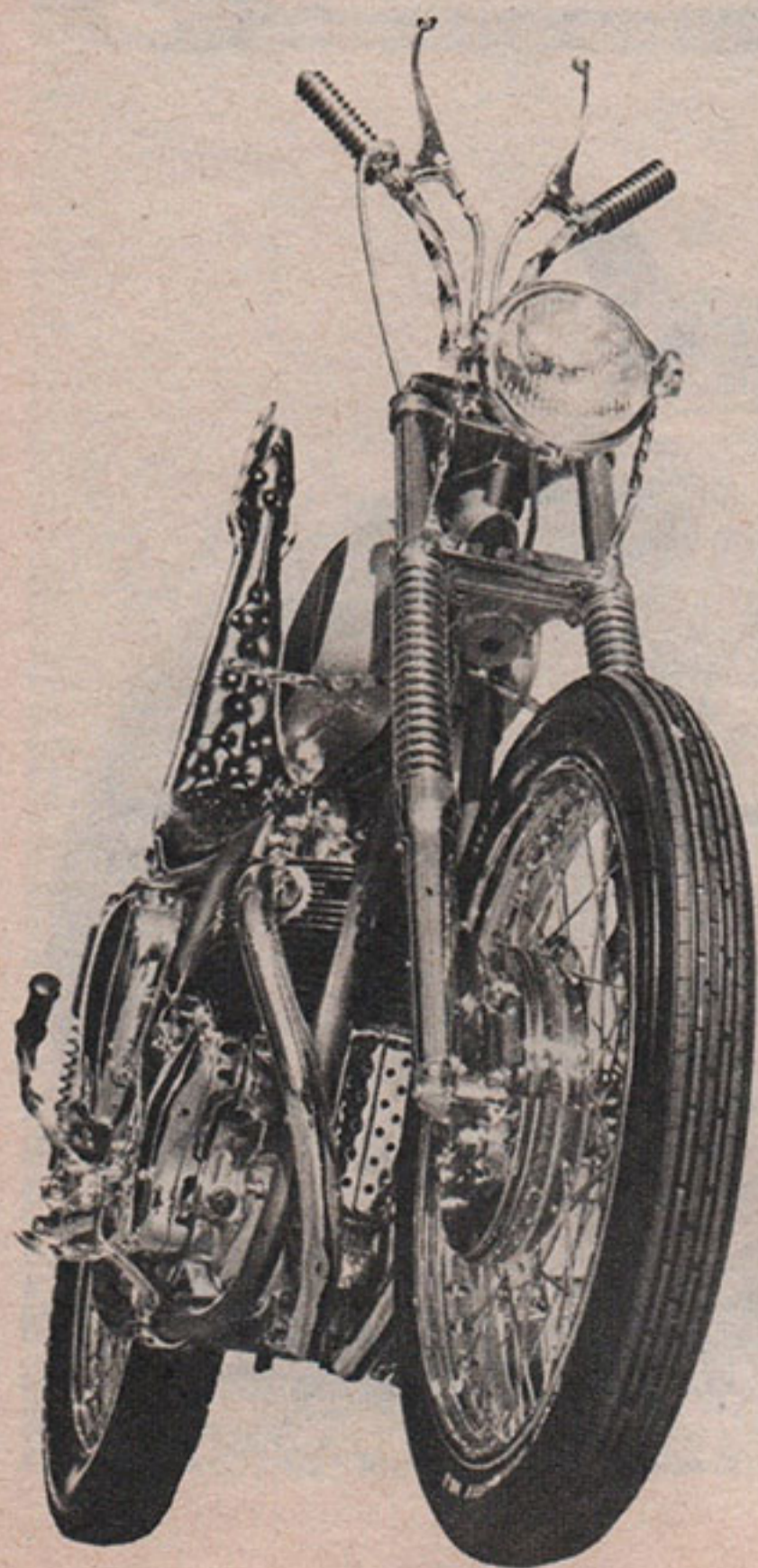
EN HAUT, le « Scorpion » de Bob Ludvigson, comportant une petite radio placée derrière le dossier de la selle. Le moteur est un Harley Davidson 1200 de 1949 que l'on a placé dans un cadre également Harley Davidson, mais de 1957. A noter les deux phares avant, les jantes en alliage léger (made in Italy). CI-DESSUS, « Mother Goose » (Ma Mère l'Oie) de Don Millison. Construite elle aussi à partir d'un assemblage de vieilles pièces de Harley Davidson, on l'a cependant « réconfortée » du côté de la suspension arrière. Le petit réservoir en fibre de verre présente un compteur kilométrique et un compte-tours incorporés. A noter: « l'aiguillon » sur le garde-boue arrière.

CI-CONTRE, on a prévu pour le transport des « custom » de réaliser des véhicules dans leur style. En voici un des plus typiques.



L'acteur Norm Grabowski, spécialisé dans les rôles de « durs » (avec son physique il ne pouvait pas en être autrement) présente ici une très puissante « combinaison » dont il est l'auteur. Après avoir préalablement adapté le moteur à 6 cylindres d'une « Corvair » 1962 au cadre d'une Indian militaire datant de 1941, il a bravement attaché le tout à un side-car. Le dossier du siège est brodé d'un gigantesque N parsemé d'une multitude de petites couronnes, dans le plus pur style Napoléonien.

Il arrive aussi de temps à autre qu'une bicylindre anglaise soit soumise aux « traitements » bizarres de nos passionnés yankees. Voyez par exemple à quel état l'on a réduit cette B.S.A. 650 de 1959. Son propriétaire, Jim Connor, l'a surnommée « Tordue » car de nombreuses parties (guidon, commandes à pédale, chevalet, support de feu de position, etc.) ont été consciencieusement retordus avec une parfaite symétrie. A noter la très étrange conformation du guidon. Comment Mr Connor réussit à conduire sa « Tordue », cela demeure pour nous un mystère!



Elle arrive la 500 Weslake de course

La venue tant attendue du 500 Weslake bicylindre 2 ACT est enfin annoncée. Nous le verrons en compétition, monté dans un cadre Metisse, pendant la saison.

Au guidon nous verrons Phil Read (qui a une confiance totale dans la machine), et d'autres valeureux pilotes anglais dont le fameux Peter Williams.

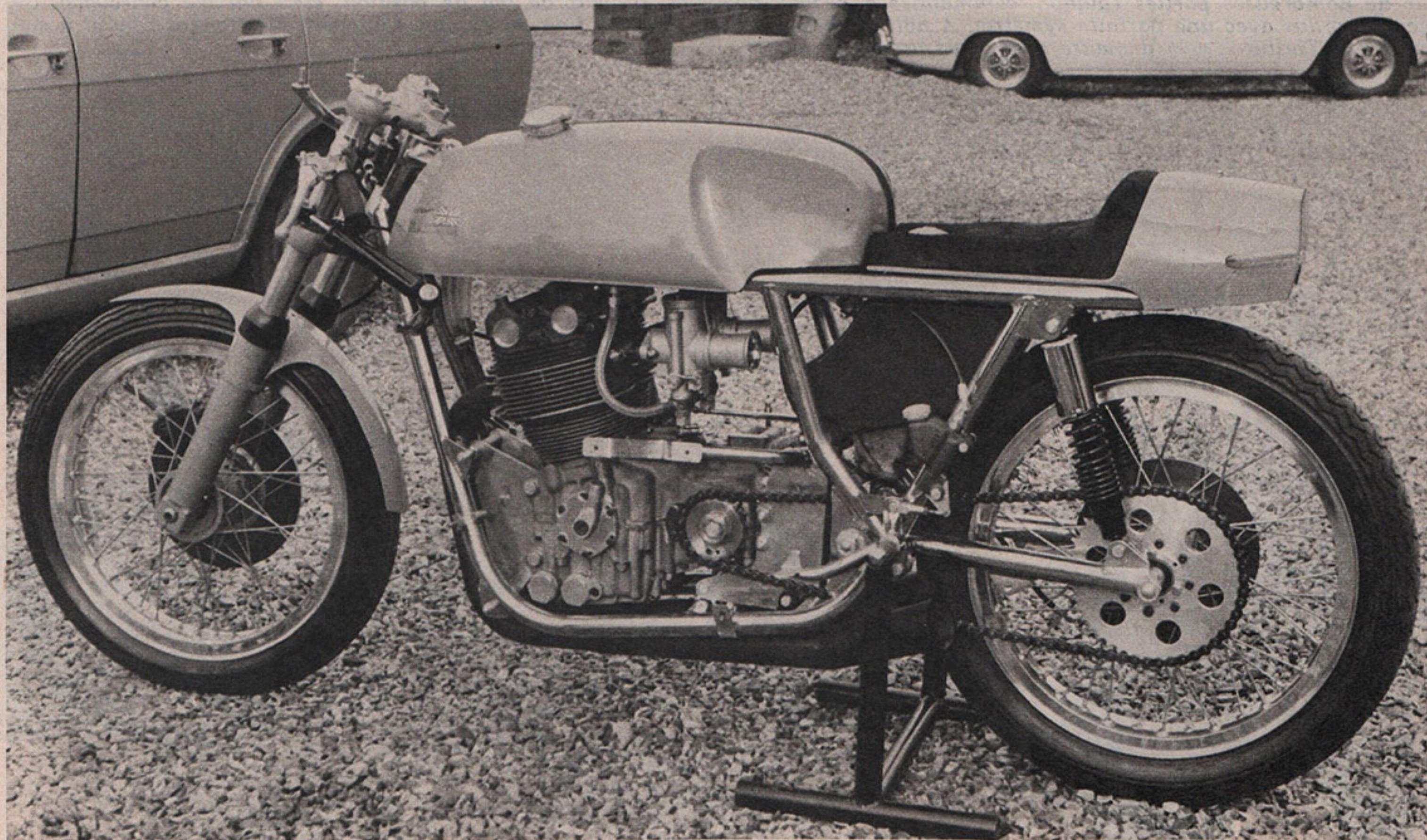
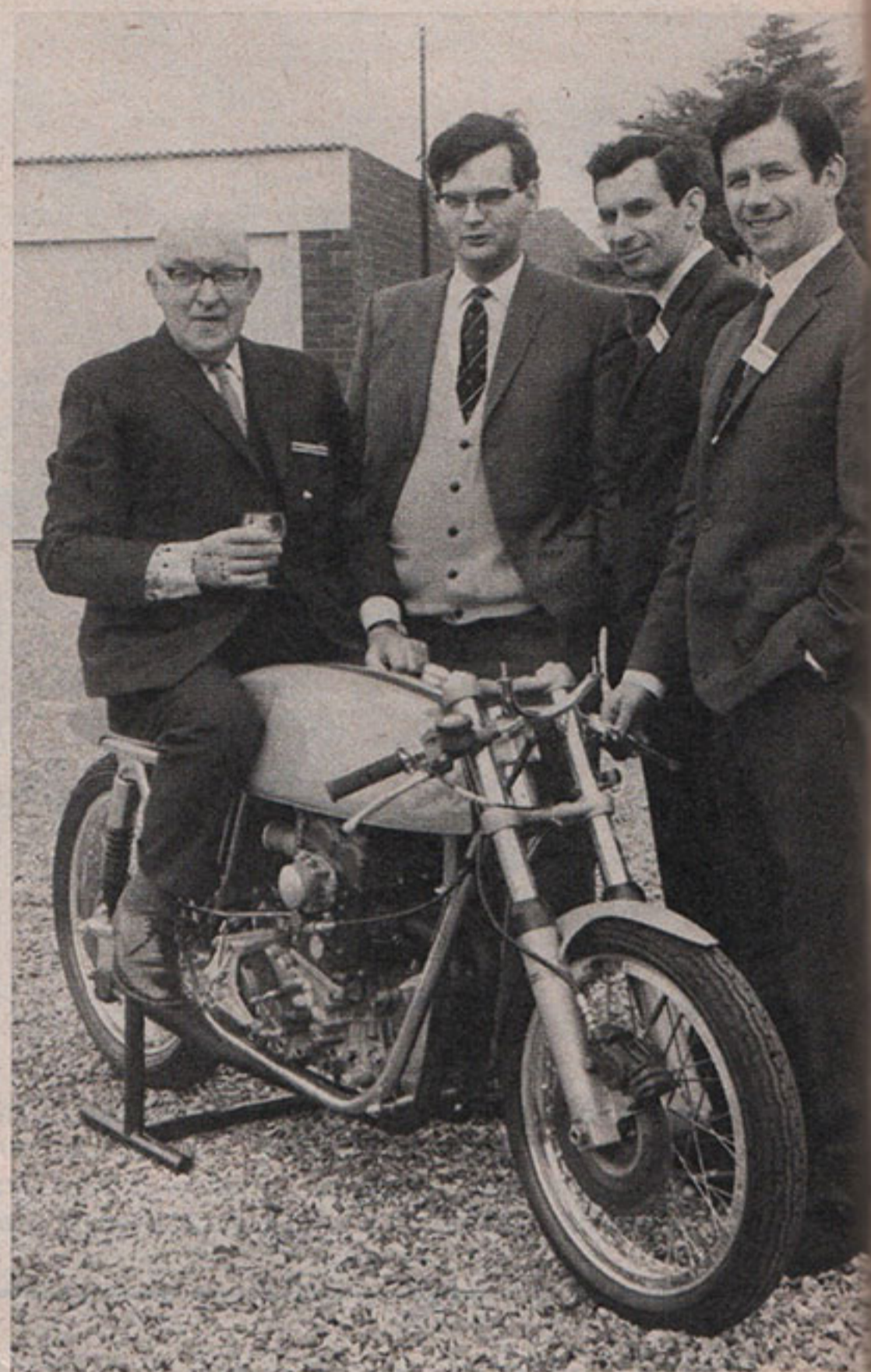
Weslake, qui était bien connu dans les milieux de l'automobile de course, commença à s'intéresser à la moto en août 1967, quand un magnat londonien de la moto lui demanda de réaliser un moteur de 500 cc qui pourrait remplacer les Matchless et Norton, toujours rapides, mais désormais dépassés.

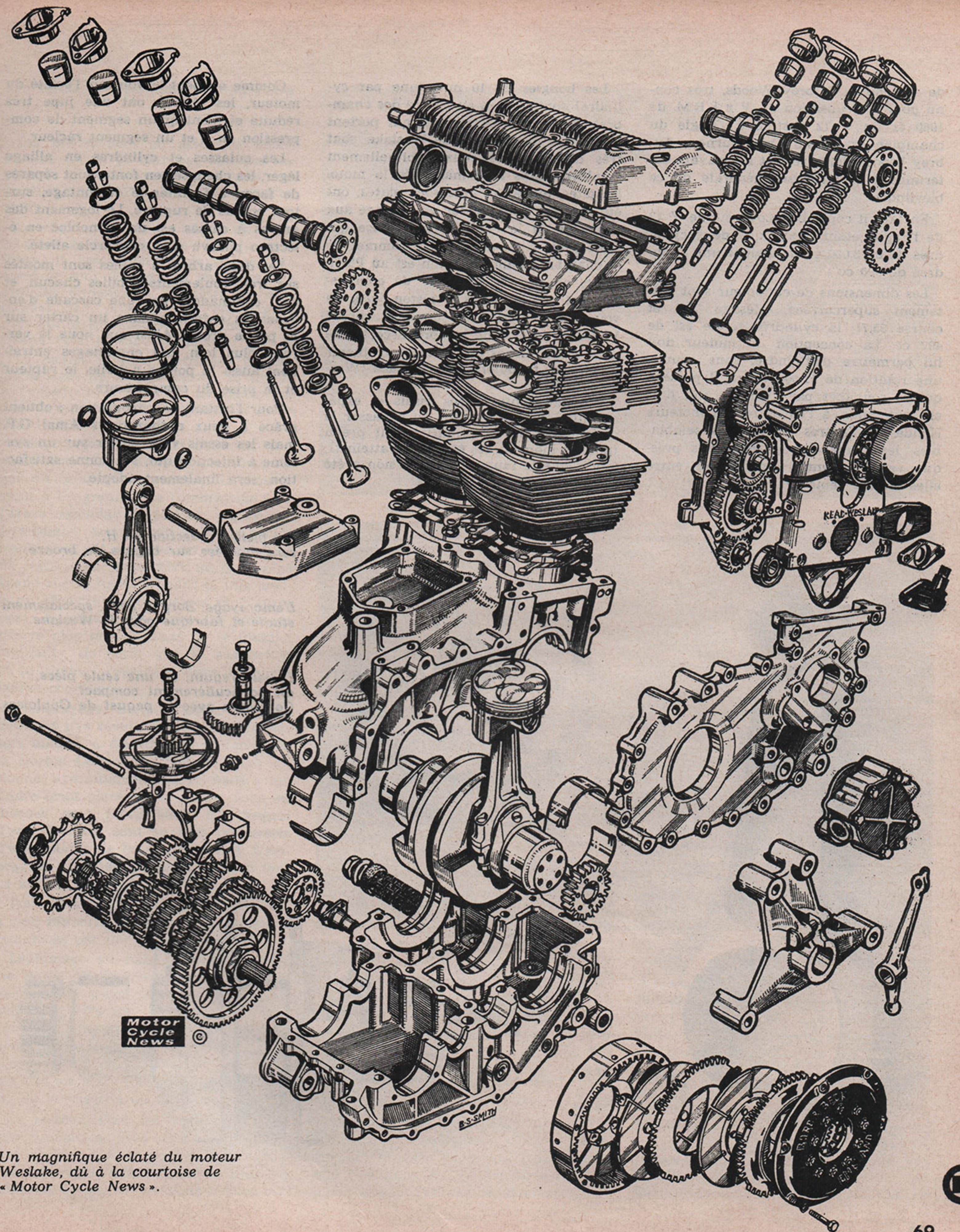
L'accord fut vite conclu et, au début

Les hommes de la Weslake. Sur la moto, le fondateur de la marque, Harry Weslake. Il avait déjà eu affaire à la moto dans les années 50, ayant participé à la mise au point des monocylindres officielles de Norton.

De gauche à droite, le directeur technique, Mike Daniel, les deux frères Don et Derek Rickman, constructeur de la célèbre Métisse, et qui s'occupent de la partie cycle.

Voici le prototype. Le cadre, robuste et simple, sera abaissé. Le bloc-moteur est massif et impressionnant.





Un magnifique éclaté du moteur
Weslake, dû à la courtoisie de
« Motor Cycle News ».

de septembre, Aubrey Woods, très connu pour la réalisation du V 8 B.R.M. de 1960 et du V 12 destiné à l'Eagle du champion américain Dan Gurney, Aubrey Woods donc, se met au travail, déterminant la structure générale de ce bicylindre.

En fait, il copia beaucoup sur le V 12 de l'Eagle, étant donné que deux cylindres de ce 3.000 cc donnaient une cylindrée de 500 cc.

Les dimensions de ce moteur sont nettement supercarrées (alésage 75,4 et course 55,7); la cylindrée totale est de 497 cc. La conception du moteur doit lui permettre d'atteindre, sans ennui, une rotation de 11.000 tours. Il possède quatre soupapes par cylindre, soit huit en tout. Mais, à l'encontre des moteurs Honda et d'autres réalisations semblables, les soupapes sont disposées presque verticalement; l'angle formé entre elles est d'à peine 30°.

Les bougies de 10 mm (une par cylindre) sont placées au centre des chambres, alors que les pistons, qui portent la marque de fabrique de Weslake, sont très différents de ceux habituellement employés dans le domaine de la moto: les têtes, qui à l'origine sont plates, ont été creusées pour laisser un passage aux soupapes, et le reste de la surface qui reste plat, vient effleurer le sommet de la chambre quand le piston est au PMH. Donc, en fait, la chambre de combustion est creusée dans le piston (cela ne vous rappelle-t-il pas quelque chose? Voyez le moteur de la Ford Escort). De plus, cette disposition permet d'obtenir un effet de turbulence très efficace (Weslake dixit).

Weslake continue ses essais et expérimentations pour tenter de dépasser le plafond des 70 cv primitivement prévu (pour le moment, les 68 cv sont atteints), tandis que le taux de compression a été définitivement fixé à 12,5:1.

Comme on peut le voir sur l'éclaté du moteur, les pistons ont une jupe très réduite et n'ont qu'un segment de compression en L et un segment râcleur.

Les culasses et cylindres en alliage léger, les chemises en fonte, sont séparés de façon à faciliter le démontage, surtout en cas de rupture. Le logement des arbres à cames est un monobloc en électron pourvu d'un couvercle aileté.

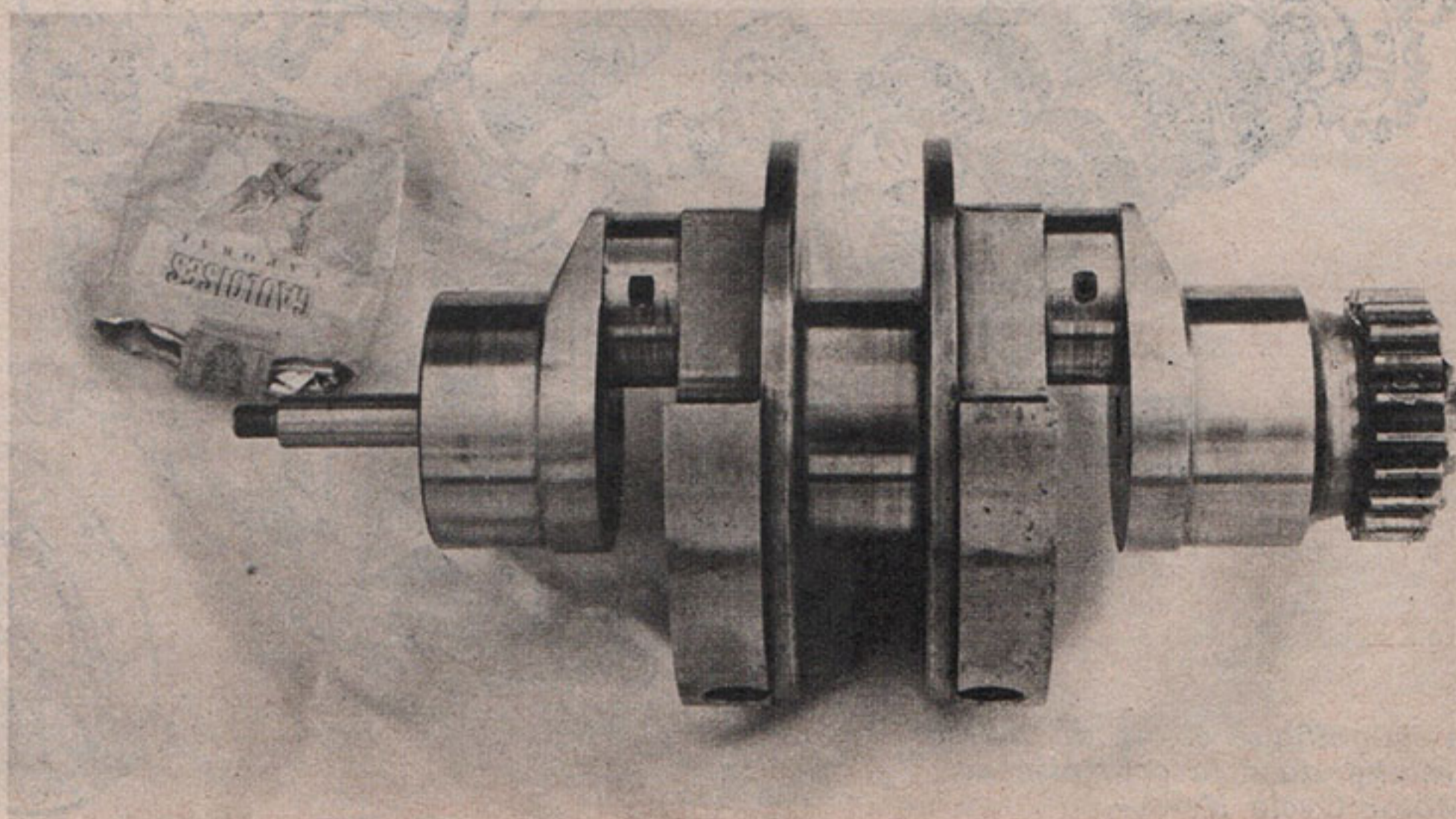
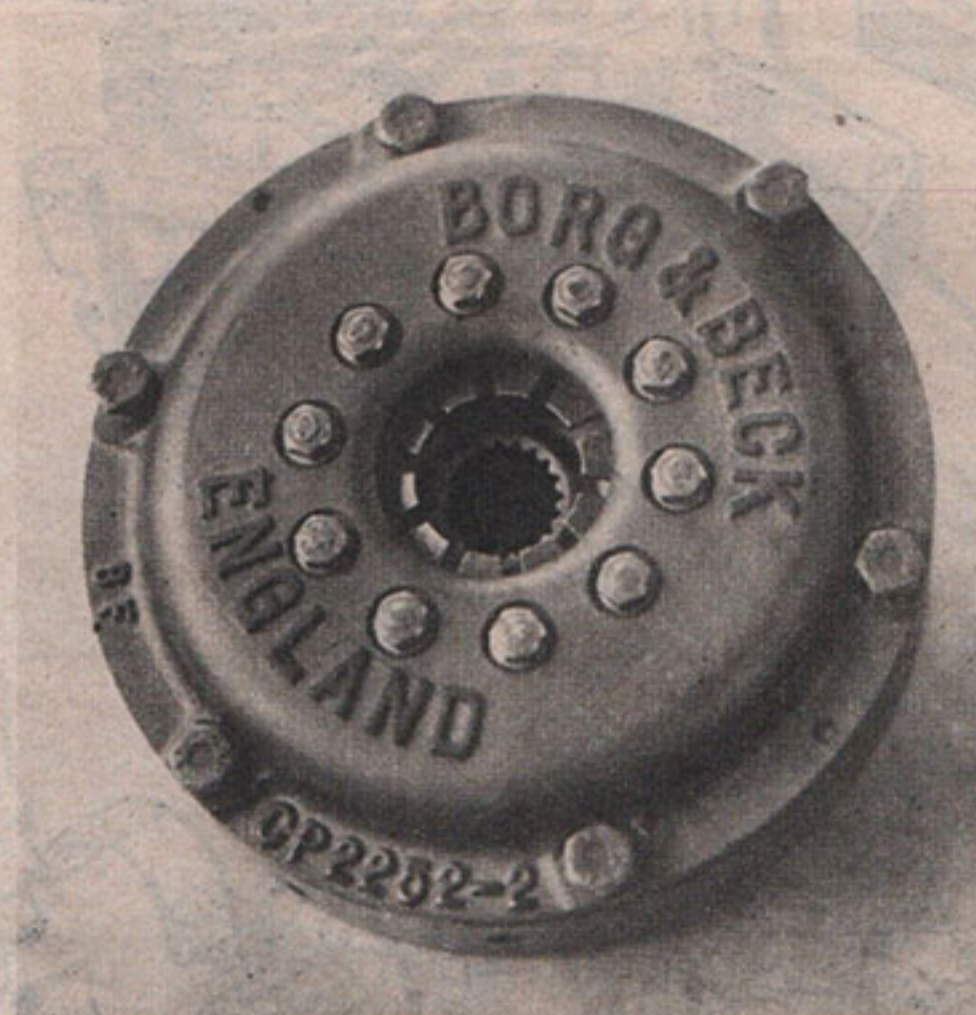
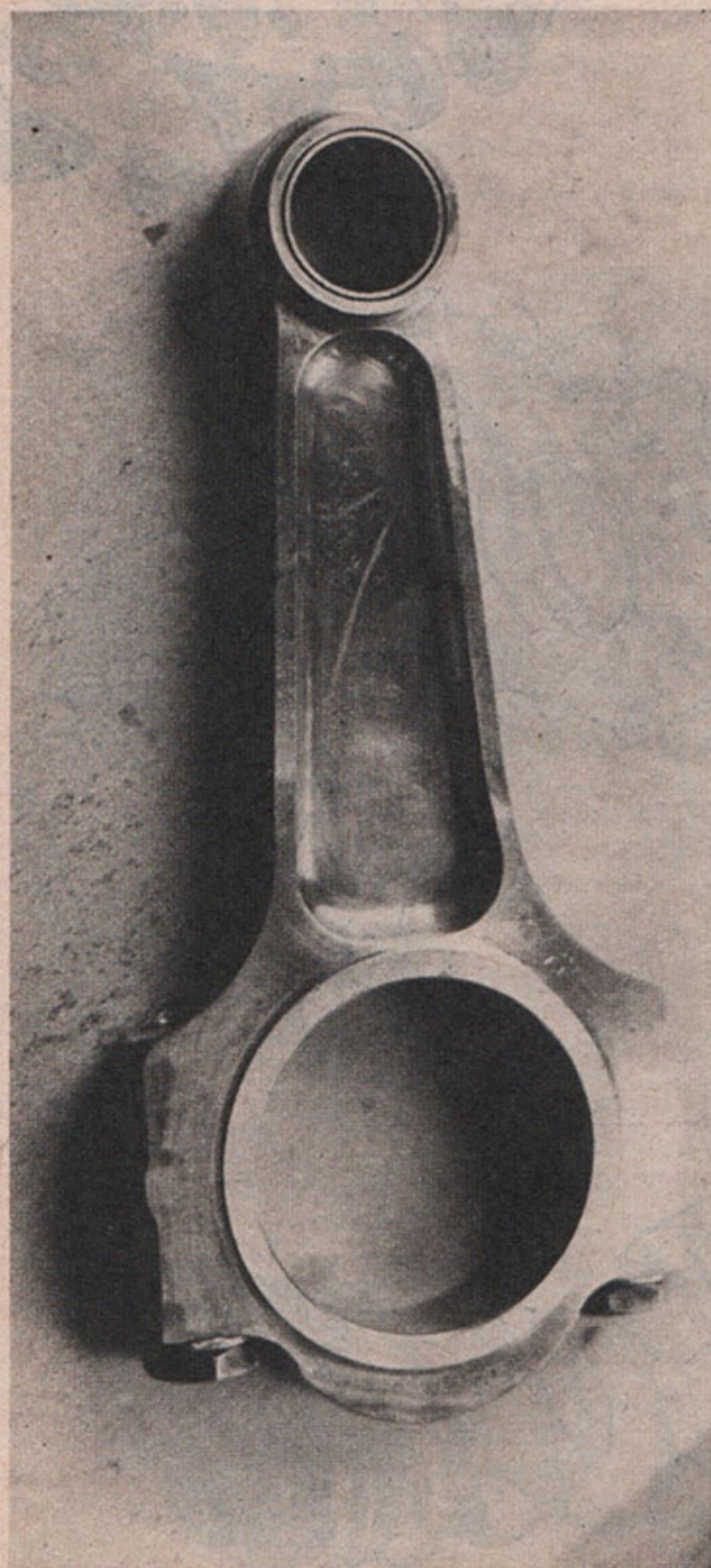
Les deux arbres à cames sont montés sur trois roulements à billes chacun, et sont commandés par une cascade d'engrenages enfermés dans un carter sur la partie droite. Ainsi que nous le verrons plus loin, ces engrenages entraînent aussi la pompe à huile, le rupteur et la prise du compte-tours.

Pour l'instant, la carburation s'obtient grâce à deux carburateurs Amal G.P. mais les essais vont porter sur un système à injection qui, s'il donne satisfaction, sera finalement adopté.

Les bielles, à section en H, sont montées sur bagues de bronze.

L'embrayage, Borg & Beck, spécialement étudié et fabriqué pour la Weslake.

Le vilebrequin, en une seule pièce, est particulièrement compact. Comparez avec le paquet de Gauloises.



Deu belles vues du moteur et du cadre.

Les bielles sont en acier au nickel chrome forgé, et tournent sur des bagues de dimensions généreuses, 40 mm de diamètre et 17,5 de largeur, exactement.

Le vilebrequin du prototype est tourné d'une seule pièce mais sera plus tard forgé. Il repose sur trois paliers. Ici aussi ce sont des bagues en bronze de grandes dimensions: diamètre 60 mm, largeur 27,5. A noter que ces bagues sont plutôt insolites pour un moteur de Grand Prix, à rotation rapide.

La pompe à huile, entraînée par les engrenages de la distribution se trouve à l'extérieur et est très puissante: au régime maxi, elle fait circuler 15 litres d'huile à la minute!

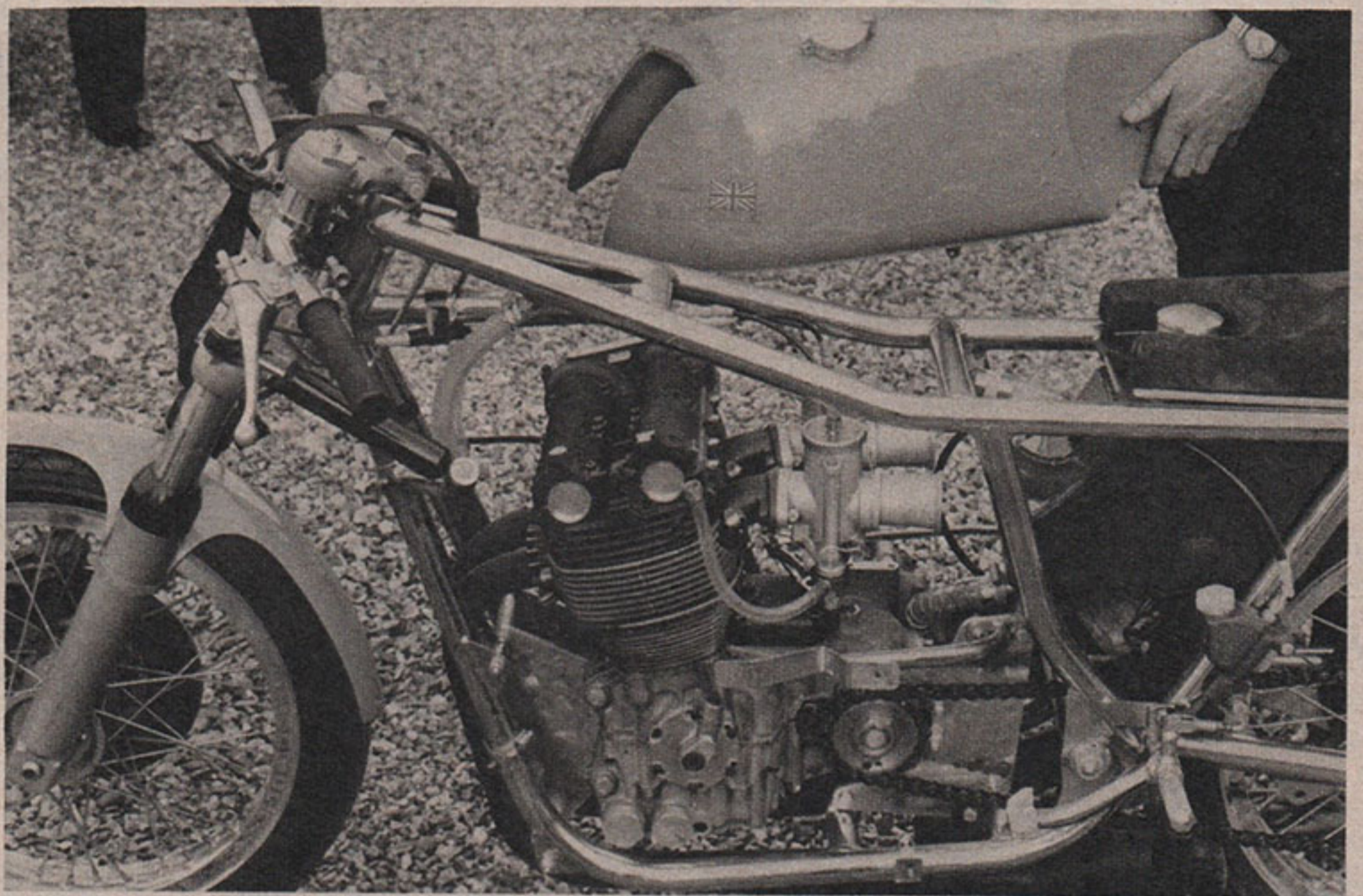
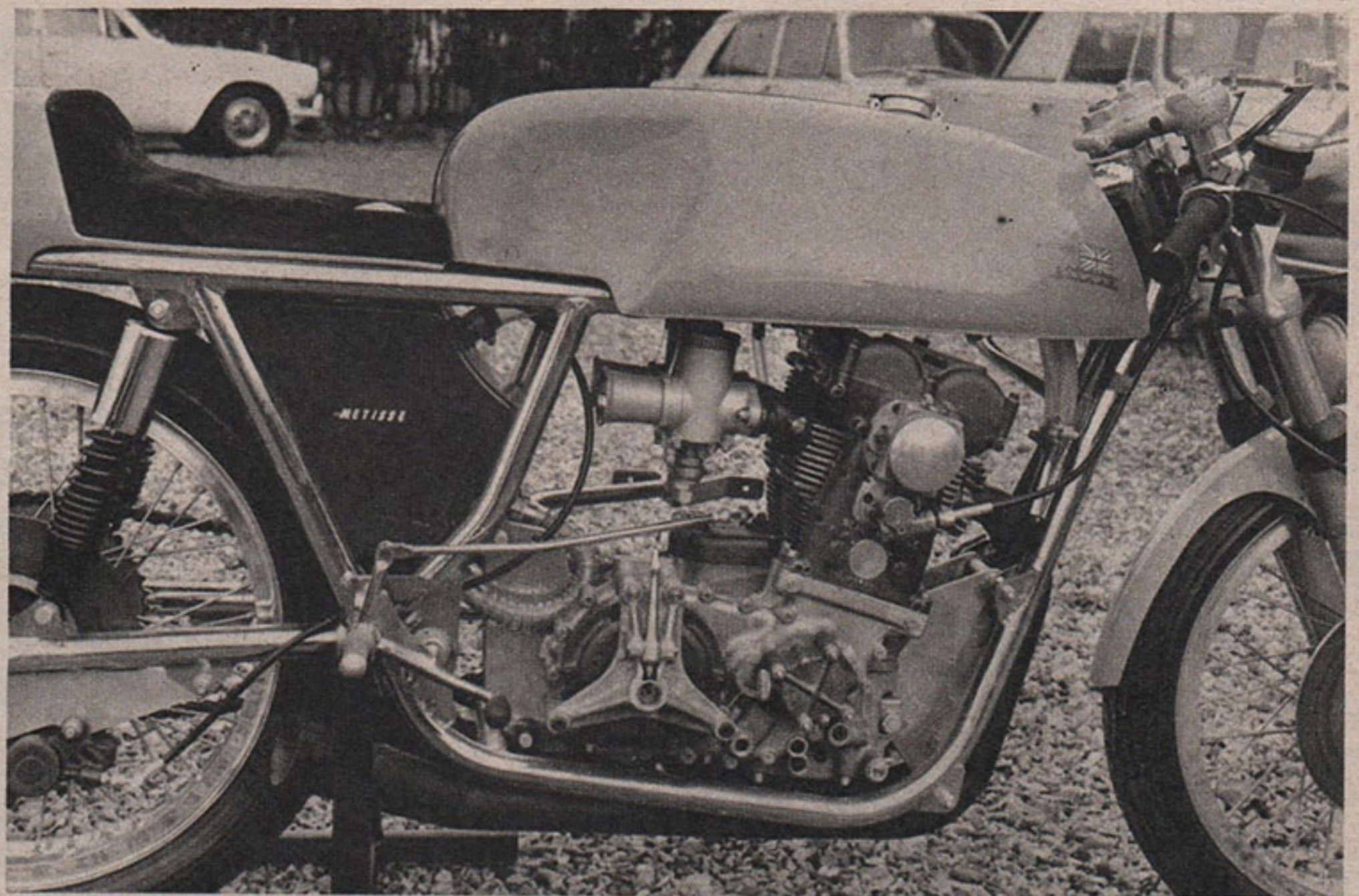
L'engrenage de la transmission primaire est fixé à droite du vilebrequin par six boulons. Il transmet le mouvement à l'engrenage de l'embrayage (sur l'arbre secondaire), par un pignon intermédiaire suivant un schéma plutôt insolite, ce qui entraîne un allongement du carter d'où, d'une part, un poids plus grand sur la fourche avant et une meilleure répartition des masses et, d'autre part, le pignon de sortie de boîte se trouve plus près de l'axe de la fourche oscillante, de sorte que la suspension et la chaîne travaillent dans les meilleures conditions.

L'embrayage, Borg & Beck, du type auto, est très réduit. Il est doté d'un ressort unique, à diaphragme (comme sur la Norton Commando 750); et il est actionné hydrauliquement, le maître cylindre étant placé sur le carter. Tous les disques sont métalliques, les disques d'entraînement sont en plus recouverts d'une couche de bronze pulvérisé. L'embrayage travaille à sec, et pèse en tout 12 kilos.

Pour l'instant, la boîte de vitesses est à cinq rapports, mais elle sera sûrement remplacée par une autre à six rapports.

L'allumage est fourni par une batterie de 12 V, les vis platinées sont les mêmes que celles montées sur les bicylindres Triumph officielles, et sont donc des Lucas. Le rupteur, comme nous l'avons déjà dit, est actionné par l'engrenage de la distribution, et le boîtier des vis platinées est fixé sur le carter de la cascade de distribution.

Le moteur, dont les dimensions sont très compactes, peut très certainement être placé dans un cadre plus réduit que celui de la Métisse, utilisé pour les premiers essais, et que nous voyons sur



les photos. Le bloc moteur complet, avec boîte et embrayage, pèse seulement 50 Kg contre 65 Kg pour une Norton Manx 500, alors que la machine complète pèse 125 Kg, mais ce poids pourra, avec l'adoption d'un cadre réduit, être ramené aux environs de 112 kg.

Indubitablement, la Weslake Metisse représente une des plus importantes tentatives anglaises dans le camp de la grosse cylindrée de Grand Prix, depuis que Norton et A.J.S. Matchless se sont officiellement retirées de la compétition

il y a quinze ans. Si nous attendons avec impatience les premières sorties de cette moto, c'est parce que nous espérons que cette anglaise relèvera bientôt le lot des demi-litre.

Nous ne savons rien, ni en ce qui concerne la vente aux coureurs privés, ni sur les prix; selon certaines indiscrétions, la Weslake Metisse devrait coûter environ 19.000 F; soit plus que la Linto 500 italienne qui a déjà une saison de compétition derrière elle.

M. W.



Extraordinaire extension du cross au Japon



Nous ne verrons pas cette année les belles photos du G.P. du Japon qui devait se disputer le 13 octobre sur l'autodrome de Fisco, en conclusion des mondiaux 1968.

La Honda et la Suzuki n'étaient pas en lice cette année pour la conquête des titres du Championnat du Monde, et comme ces maisons ne tenaient pas à financer une compétition uniquement pour permettre à la Yamaha (l'unique maison japonaise demeurée officiellement sur la scène sportive) de se faire une belle publicité dans son propre pays, elles refusèrent leur contribution financière. Privée de cet appoint, les organisateurs se sont vus contraints de demander à contre-cœur à la F.I.M. la

En haut: les très nombreux concurrents de la classe 90 prêts pour le départ, donné au moyen du ruban, système désormais périmé. Avec un tel nombre de partants, cela promet un bel engorgement, à la première difficulté!

Ci-contre: Quelques concurrents de la 125 Senior en difficulté l'un deux a du abandonner la moto qui, à demi enfoncée dans la boue, se tient droit toute seule!

Ci-contre: Takashi Yamamoto, vainqueur de la 125 Senior avec la Kawasaki. Yamamoto est un des meilleurs spécialistes nippons qui s'est adjugé un voyage-prix en Europe pour assister aux compétitions de championnat mondial. Au centre: Tadao Suzuki, considéré comme le meilleur crossman nippon, en action sur la Yamaha 250 lors de sa course victorieuse dans la catégorie Senior.

En bas: un élève aux cours de cross de la Yamaha et de la Fédération japonaise tandis qu'il se risque sur une piste boueuse sous le regard des instructeurs et des autres élèves.

suspension de leur « classic event » qui en 1968, aurait été le quinzième du genre.

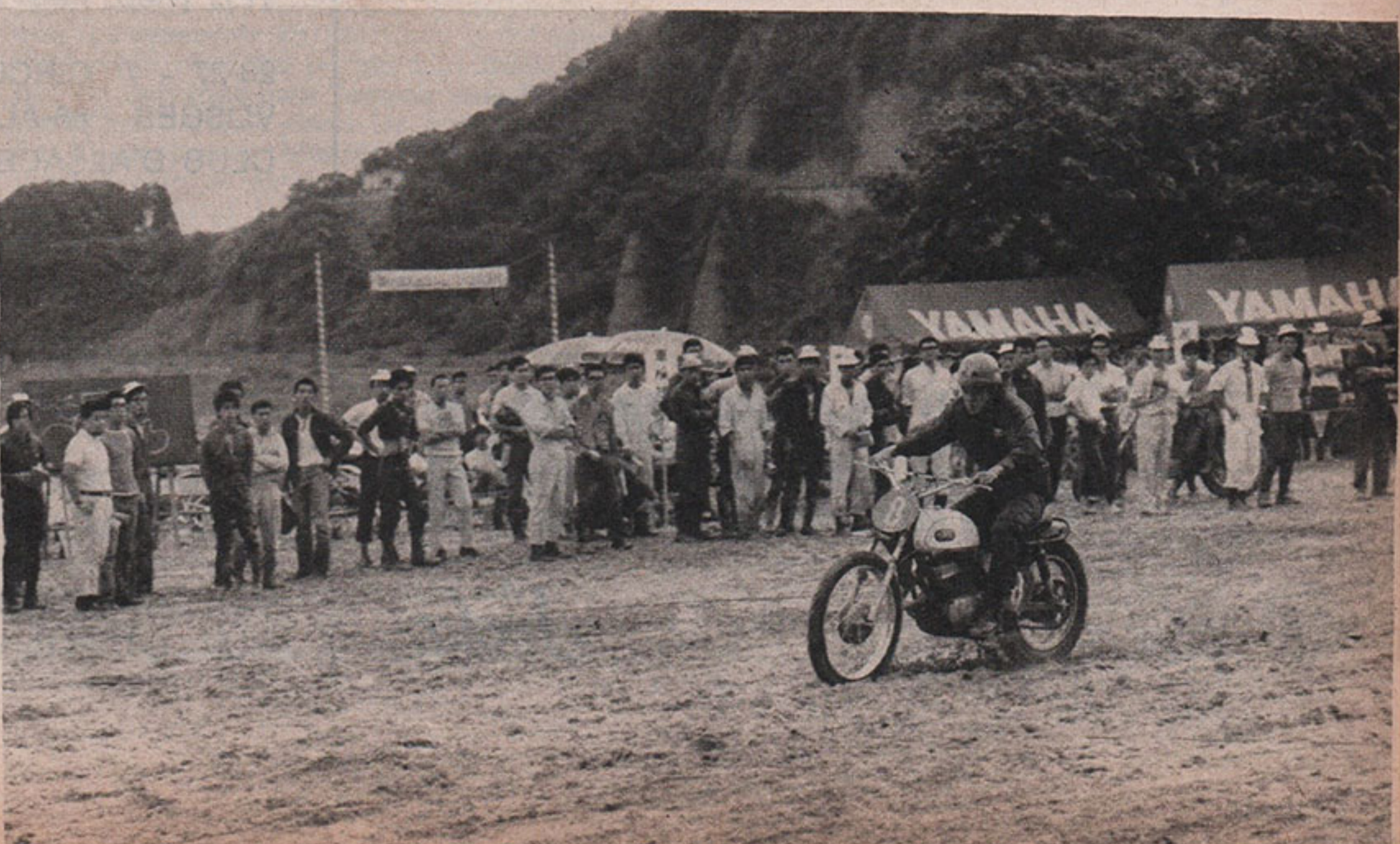
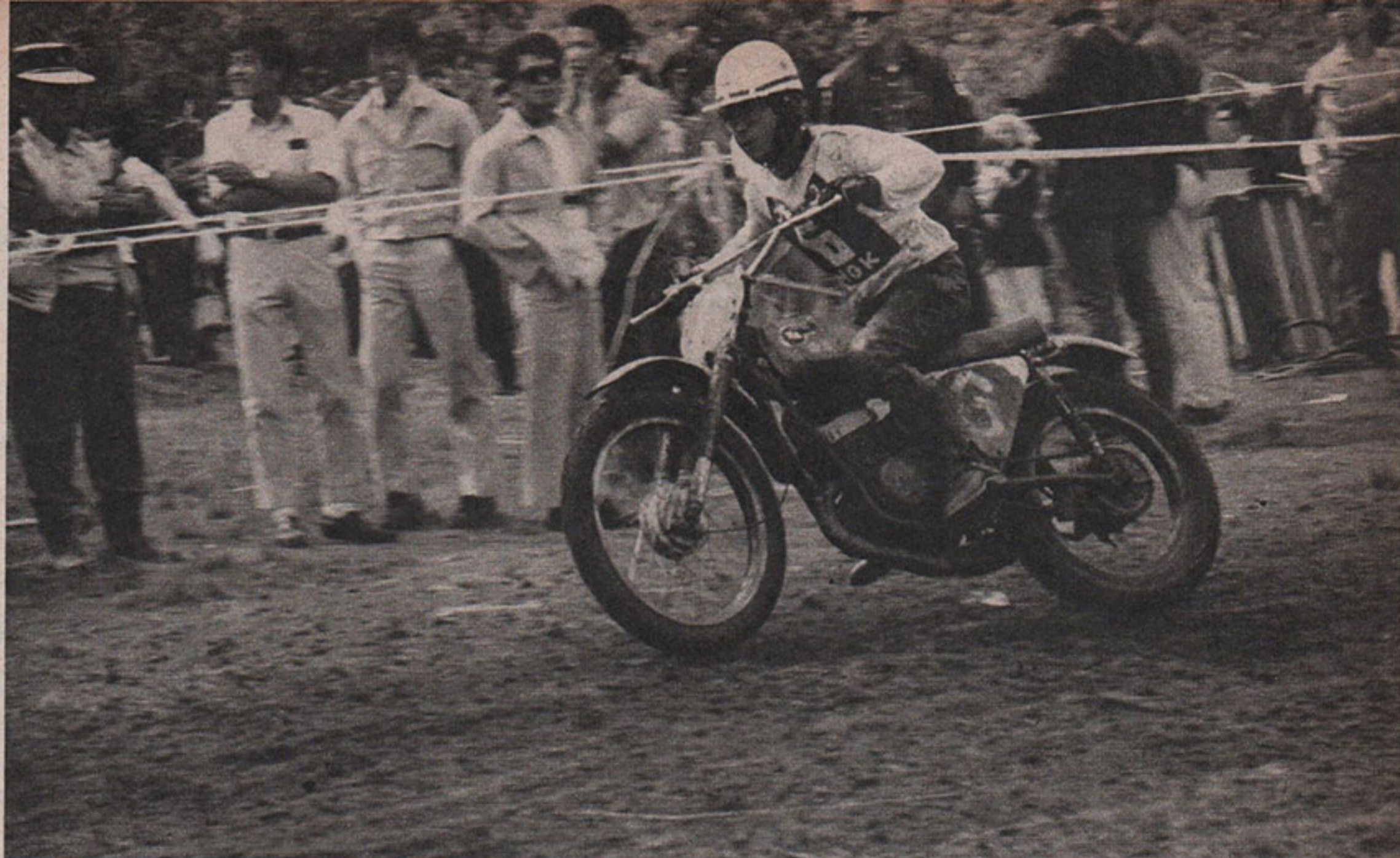
L'avenir aussi s'annonce plutôt sombre: Honda a confirmé que cette année elle ne disputera pas le Championnat du Monde, étant donné ses engagements sur le plan automobile, tandis que de leur côté, la Suzuki semble peu propice à un retour et que la Yamaha hésite. Devant cette situation, les dirigeants de la Fédération nipponne ont informé la F.I.M. de ce qu'en 1969 il n'y aura pas de G.P. du Japon.

Conséquence de ces tristes décisions: nous ne verrons donc pas les belles images des centaures en lice sur l'autodrome ultramoderne de Fisco pour le G.P. du Japon. Il faudra donc que nous nous contentions des photos d'un autre G.P. du Japon, celui du cross, disputé à Hokkaido, localité située au nord du pays, avec la participation de plus de 250 concurrents et des équipes officielles de la Yamaha, de la Suzuki et de la Kawasaki, dont les machines ont atteint un très haut niveau d'efficacité, et qui dans le cas de la Suzuki, peuvent soutenir la comparaison avec les meilleures créations techniques du cross européen.

Le nombre élevé des concurrents s'explique par le fait qu'au Japon les coureurs de cross sont divisés en trois catégories, cadet, junior et senior, tandis que les classes de cylindrées sont au nombre de cinq: 50, 90, 125, 250 et « libre ».

Comme cela s'est déjà remarqué à plusieurs reprises, l'intérêt pour le cross ne cesse de se développer, tant parmi les passionnés (il y avait plus de 50.000 personnes à Hokkaido), que parmi les constructeurs et les organisateurs, au point que l'an dernier la Yamaha a organisé en collaboration avec la Fédération Motocycliste Japonaise, une série de cours de pilotage auxquels ont pris part 50 à 100 élèves à la fois, selon la localité où ils avaient lieu.

La Fédération Motocycliste a, à son tour, organisé depuis des « voyages-prix » en Europe, permettant aux pilotes les plus méritants d'assister aux différentes compétitions du championnat Mondial.





UFFICIO PUBBLICITÀ E PROPAGANDA DAVIDE CAMPARI - MILANO

CAMPARI

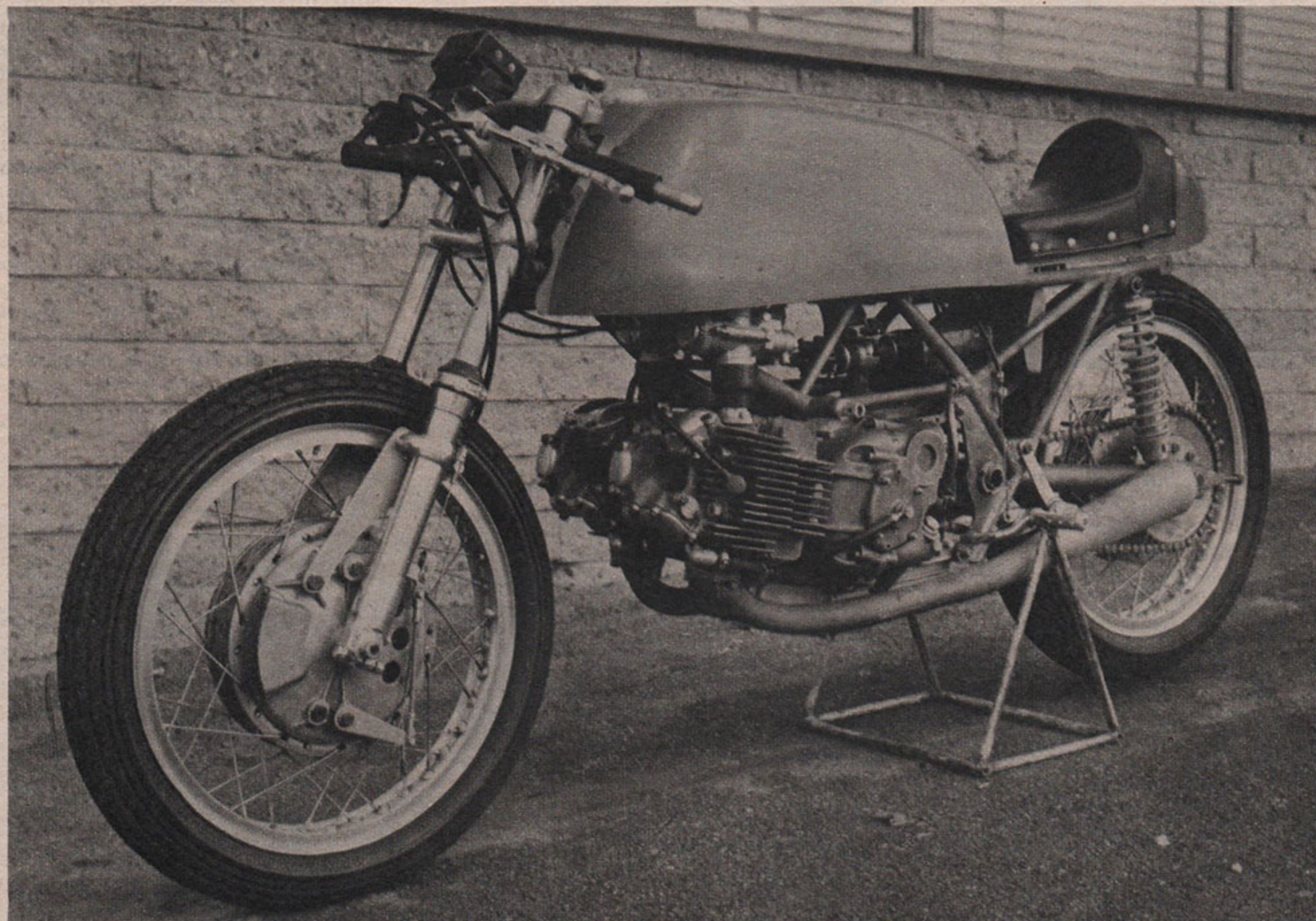
Soda

ON VA COURIR...

AVRIL

- 1 - (ou 31/10) - Concentration Inter ADAC Zielfahrt - Nordpfabzer - Bergland (R.F.A.) O.M.K.
- 5-6-7 - CONCENTRATION NATIONALE - 49-Soucelles (U.M. Aujou)
- 6 - 3^e CONCENTRATION NATIONALE - 49-St-Romain-le-Puy (M.C. St-Romain-le-Puy)
- 6 - CONCENTRATION NATIONALE - 27-Thomer-La-Sogne (M.C. Thomer-la-Sogne)
- 12-13 - CIRCUIT DE REGULARITE INTER - CHAMPIONNAT D'EUROPE INDIVIDUEL (Rép. Féd. Allemande)
- 13 - 9^e CONCENTRATION NATIONALE - 69-VILLEFRANCHE (C.M. BEAUJOLAIS)
- 13 - CONCENTRATION NATIONALE - 06-BEAUSOLEIL (M.C. BEAUSOLEIL)
- 13 - CONCENTRATION NATIONALE - 91-MONTHERY (M.C. FRANCE)
- 13 - 9^e CIRCUIT DE REGULARITE NATIONAL - 69-VILLEFRANCHE (C.M. BEAUJOLAIS)
- 20 - CIRCUIT DE REGULARITE NATIONAL RALLYE « BRE » - 69-LYON (M.C. LYON)
- 20 - 12^e CIRCUIT DE REGULARITE NATIONAL DE LA SARTHE - 72-LE MANS (C.O. PONTLIEUE).
- 26-28 - RALLYE VETERANS INTER WEINHEIMER-BLUTEN (Rép. Féd. Allemande)
- 26-27 - 7^e CIRCUIT DE REGULARITE NATIONAL DES VOSGES - 88-ALSACE - VOSGES C.A.S. AUTOMOBILE CLUB D'ALSACE)
- 27 - 17^e CONCENTRATION NATIONALE MOTOCYCLISTE DU MANS - 72-LE MANS (C.O. PONTLIEUE)
- 27 - CONCENTRATION NATIONALE - 45-GIEN (A.M.C. DU GIENNOIS)
- 27 - CONCENTRATION NATIONALE - 69-TARARE (BALDAGOS M.C.)
- 27 - CONCENTRATION NATIONALE - 47-VILLENEUVE-SUR-LOT (M.C. VILLENEUVOIS)

LA LINTO 500 A COEUR OUVERT



Comme toutes les réalisations de Lino Tonti, technicien passionné et de réelle valeur, la Linto 500 se distingue par ses solutions originales et ses performances.

Tout le monde se souvient du vif intérêt qu'elle a suscité dès le début de la saison 1968. Toutes les revues spécialisées en ont abondamment parlé afin de la mieux faire connaître du public. Tout le monde se souvient des belles performances que Alberto Pagani a réalisées à son guidon, alors qu'elle était toujours en période de mise au point, et plus spécialement de son excellente seconde place conquise au Grand Prix d'Allemagne Orientale, sur le très difficile tracé de Sachsenring et la victoire sur le circuit de Piestany en Tchécoslovaquie.

Pendant l'hiver, alors qu'une petite série de production était mise en chantier, la Linto (réunion des premières lettres du nom de son créateur) a été l'objet d'un très sérieux travail d'amélioration, surtout en ce qui concerne le moteur, ce qui a permis de porter sa puissance à 64 CV à 10.000 t/m, et le cadre qui,

restructuré, a une ligne encore plus pure et fonctionnelle. De plus, la carrosserie a été entièrement repensée et refaite aux mesures du pilote, ce qui améliore encore le coefficient aérodynamique. Le réservoir en plastique a été modifié et sa capacité portée à 24 litres, ce qui est suffisant pour assurer une bonne autonomie, même dans les compétitions de Championnat Mondial (qui, comme chacun sait, se disputent sur les distances supérieures à 200 Km) étant donné que, dans les conditions de course, la Linto ne consomme que 8,3 litres aux 100 kms.

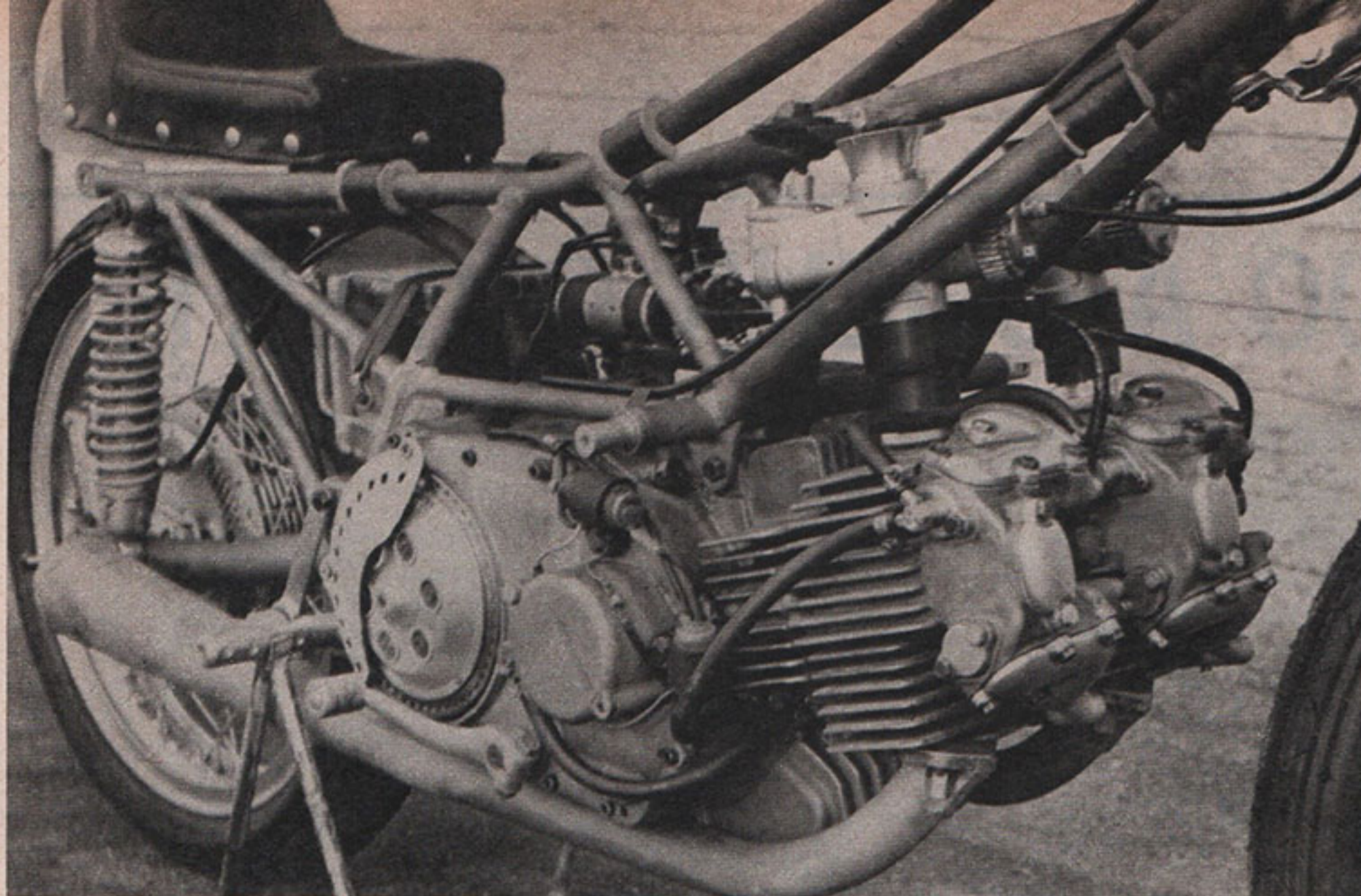
Les caractéristiques de la Linto, tout le monde les connaît rappelons en, pour mémoire, quelques unes. Le moteur, comme nous le verrons plus loin est constitué en majeure partie d'éléments Aermacchi, Ala d'oro 250 dont les qualités ne sont plus à prouver. Le cadre est d'une technique particulière à l'automobile de course. En effet, il est construit comme une véritable chassie tubulaire en forma treillis, ce qui lui procure une rigidité et une tenue exceptionnelles.

L'imposant aspect de la Linto 500 dans sa version 69. Sur ce modèle, le compteur mécanique a été remplacé par un Kröber électronique.

Aujourd'hui, nous vous présentons le coeur de cette machine. La « libéralité technique » de Monsieur Tonti nous a permis d'ouvrir ce coeur, de le photographier, de l'examiner à loisir, ce que bien des constructeurs se refusent à faire.

En plus des belles photos, qui parlent d'elles-mêmes, nous avons jugé nécessaire d'ajouter quelques lignes de commentaire, ce que personne n'osera nous reprocher!

Une des particularités les plus intéressantes de ce moteur, est la large part que prennent les pièces fournies par l'Aermacchi, ce qui réduit beaucoup le prix de revient de cette machine. On remarquera surtout le carter en deux parties, coupé transversalement et le cadre « treillis ». Culasses, cylindres, pistons,

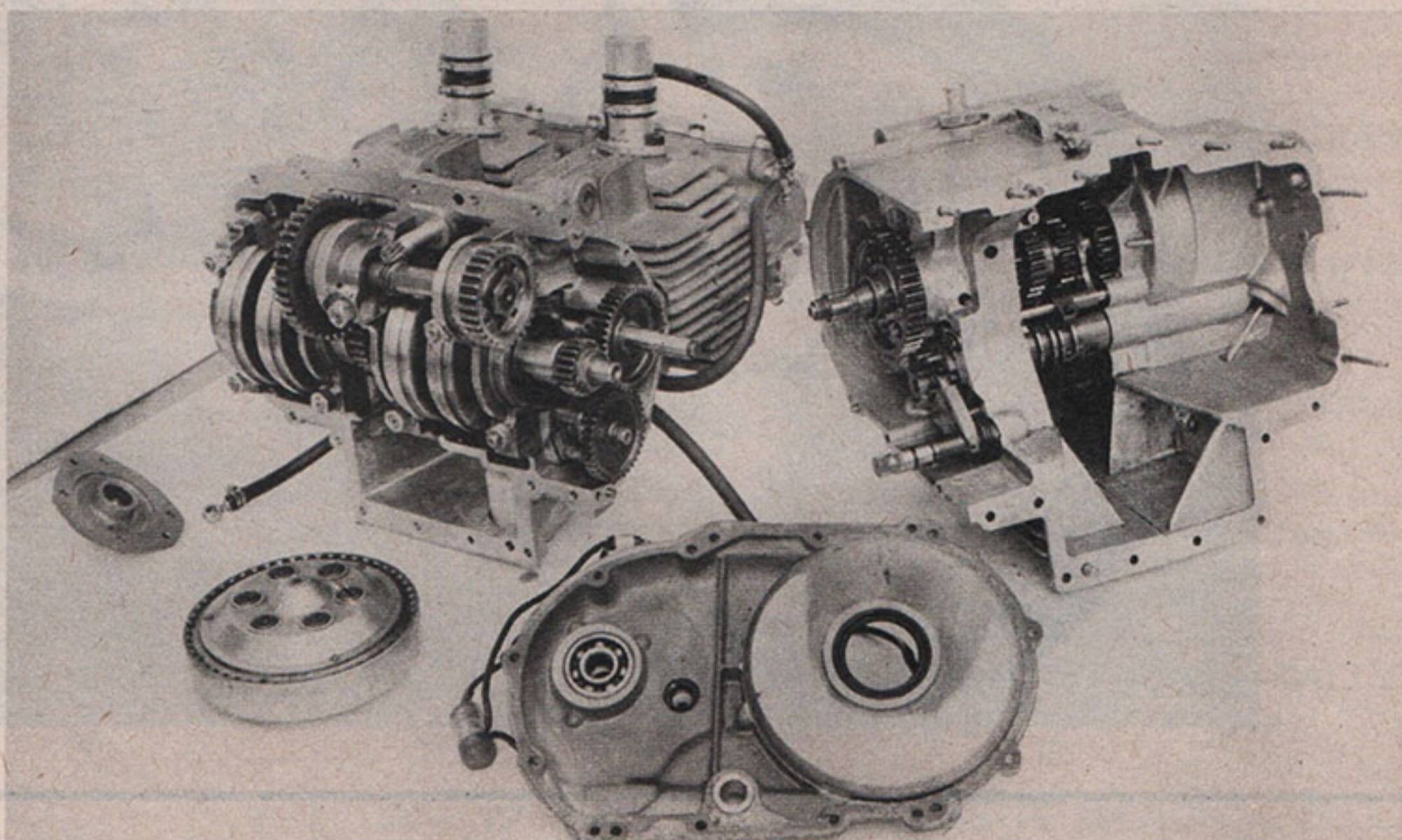


culbuteurs et tiges, soupapes ressorts, bielles, et arbres à cames, etc... toutes ces pièces sont de fabrication Aermacchi, et le moteur est super-carré (alesage et course 72 x 61 mm) pour une cylindrée totale de 496,72 cc. Les soupapes sont inclinées à 33,5° avec un diamètre de 39 mm à l'admission et 33 mm à l'échappement. Les deux carburateurs Dellorto ont un passage de 35 mm, accouplés à des cuves plates Amal, le tout monté sur raccord antivibrations et anti-thermiques. Auparavant, il n'y avait qu'une seule cuve, montée séparément, mais elle a tellement donné de tracas à Monsieur Tonti qu'il l'a remplacée par le système actuel.

L'Aermacchi Ala d'Oro dispose de 32 CV à 10.000 t/m avec un taux de compression de 11:1. Tonti, en doublant la cylindrée et en diminuant le taux de compression (10:1) a réussi à obtenir le

Voici le bloc moteur-boîte. On voit très bien les manchons élastiques des carburateurs, la bobine, la batterie et les deux gros condensateurs, placés extérieurement au rupteur. La pédale du changement de vitesse est tournée vers l'arrière, mais, pour passer la première, il faut, comme sur toutes les Grand Prix classiques, la manoeuvrer vers le haut.

Le moteur ouvert, nous dévoile ses entrailles. On a vraiment l'impression d'avoir démonté une grosse horloge.



double de la puissance initiale et un couple meilleur car la puissance disponible se manifeste dès les 7.000 tours.

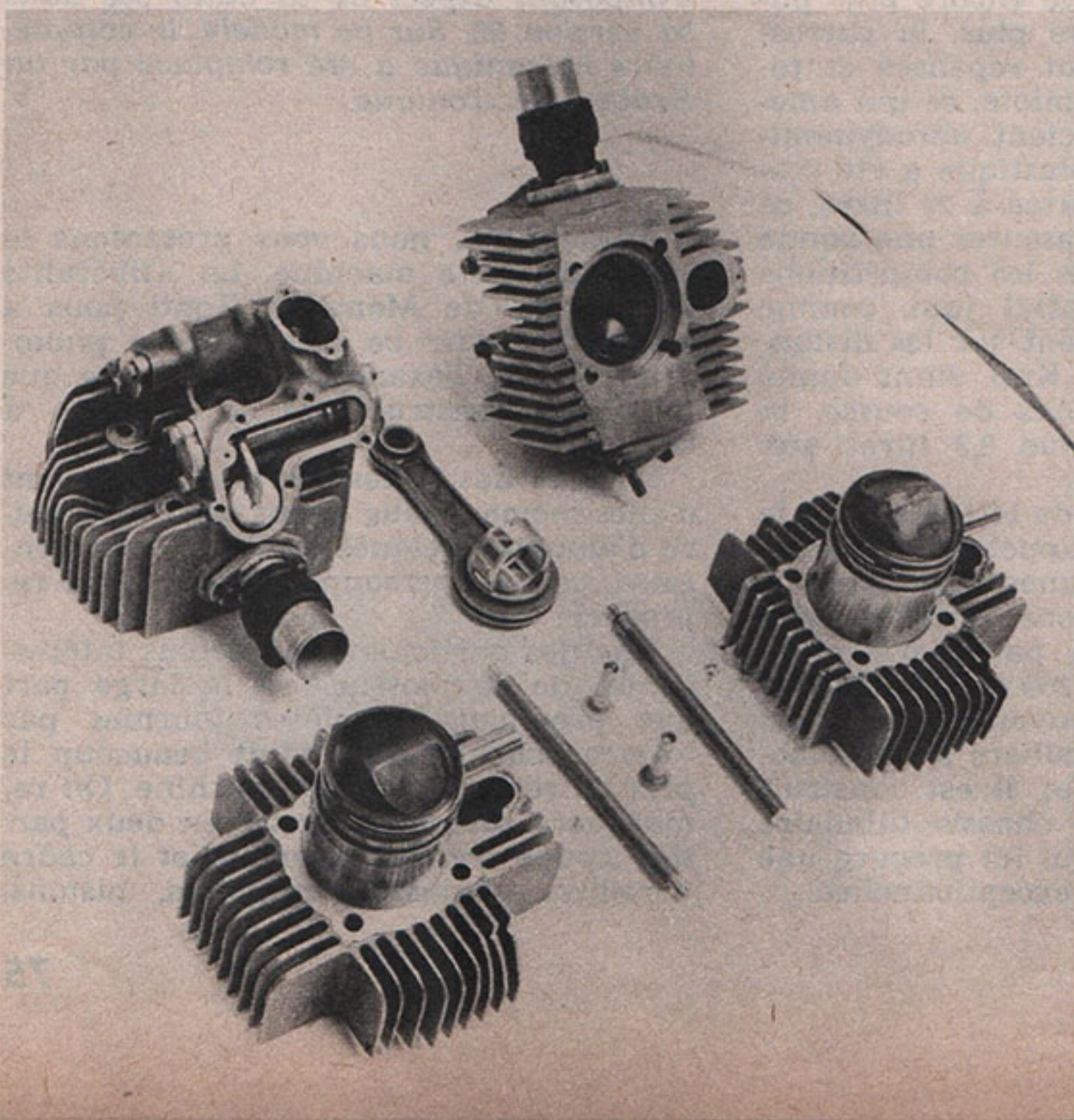
Le vilebrequin à manetons à 360° (à 180° il y avait beaucoup trop de vibrations nocives) tourne sur quatre paliers. Deux sont à billes, à chaque extrémité, et les deux du centre sont à rouleaux. Là, se trouvent deux engrenages, l'un entraîne l'arbre à cames du cylindre gauche, l'autre entraîne un arbre à l'extrémité duquel se trouve un engrenage qui assure le mouvement de la distribution.

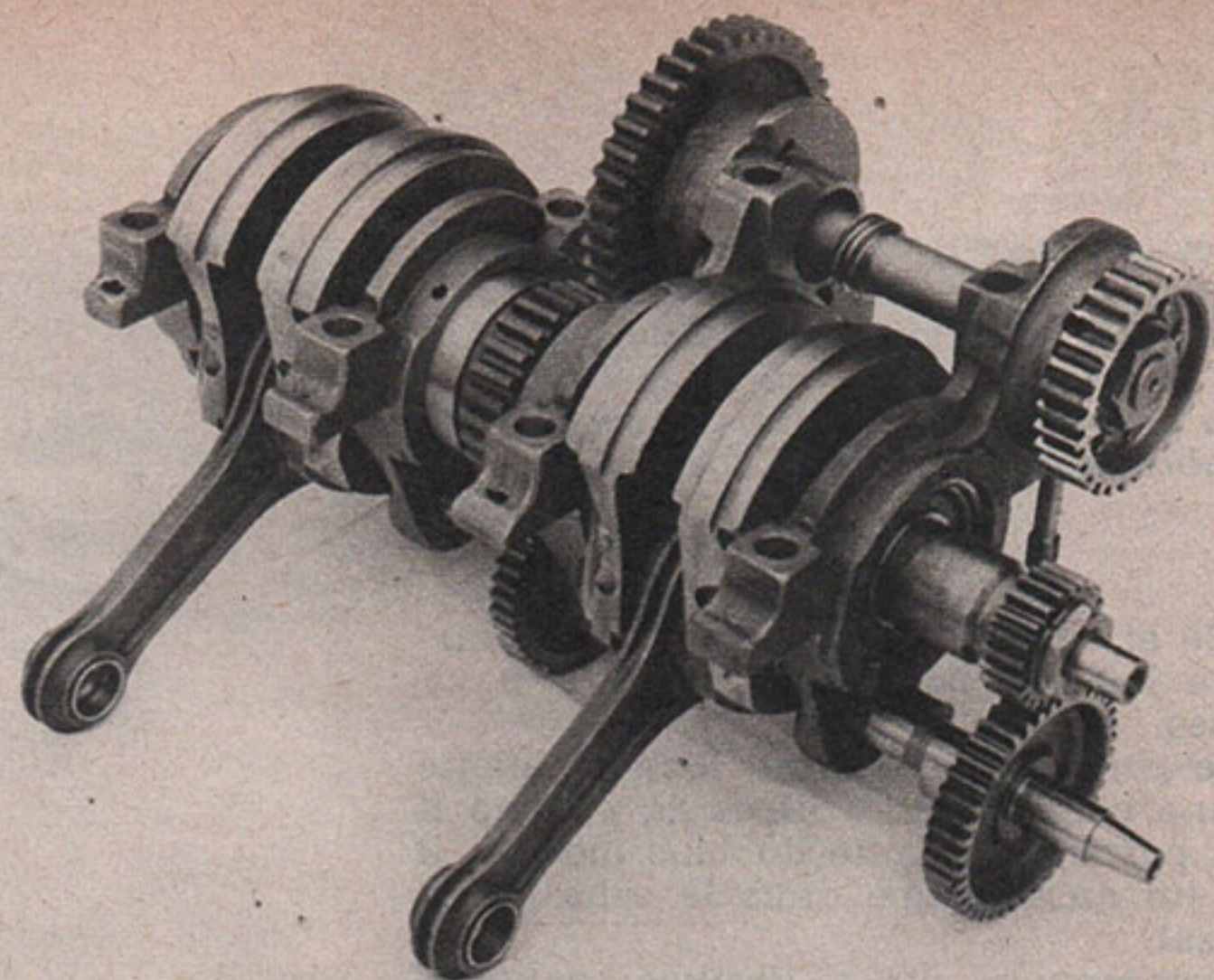
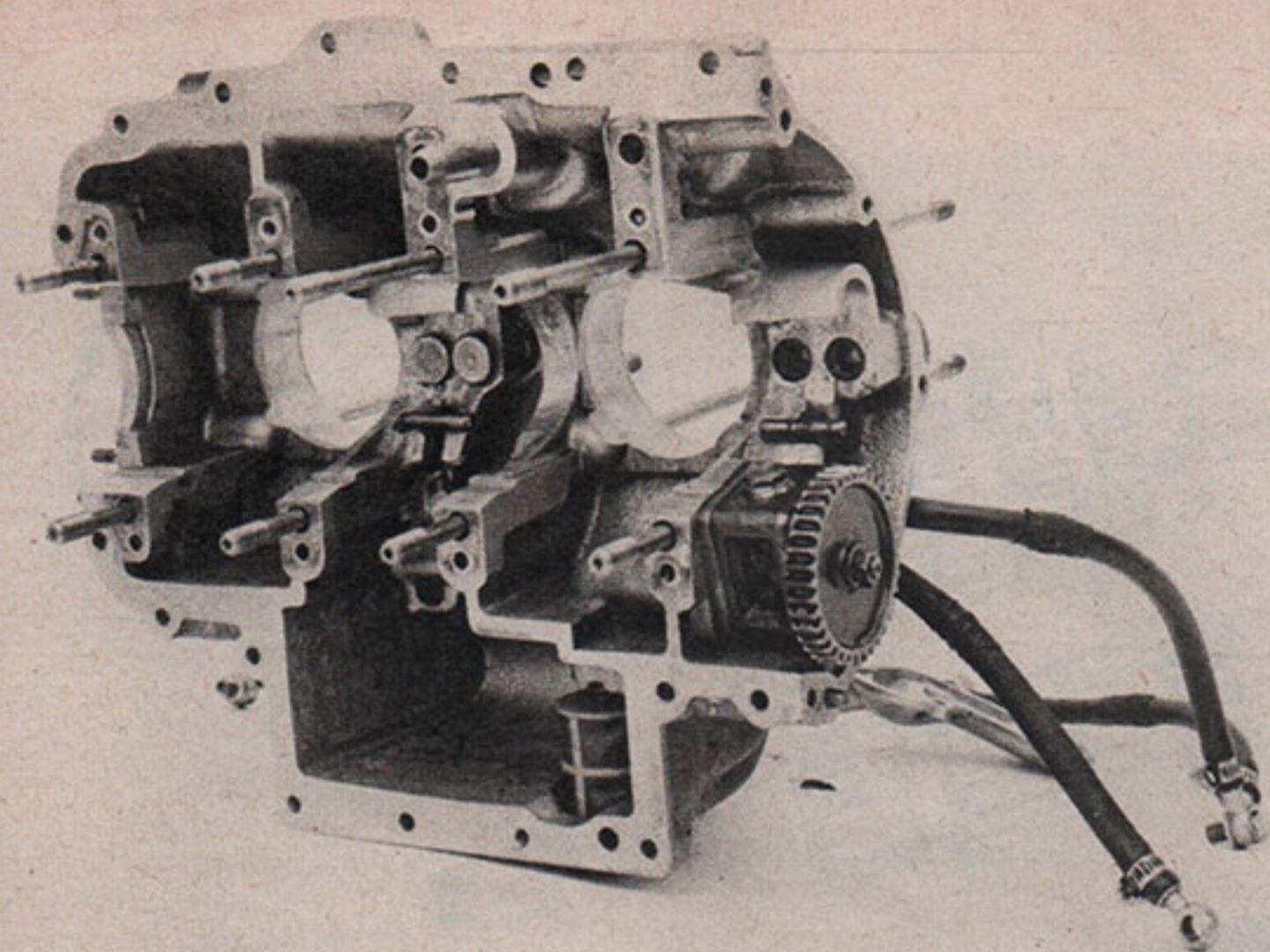
L'engrenage à droite du vilebrequin commande l'arbre à cames du cylindre droit, le rupteur et les deux pompes à huile, dont l'une lubrifie exclusivement le vilebrequin lui-même. L'autre assure le graissage des arbres à cames, des poussoirs, des culbuteurs, etc...

Les bielles, à nervures de renfort, sont montées sur roulements.

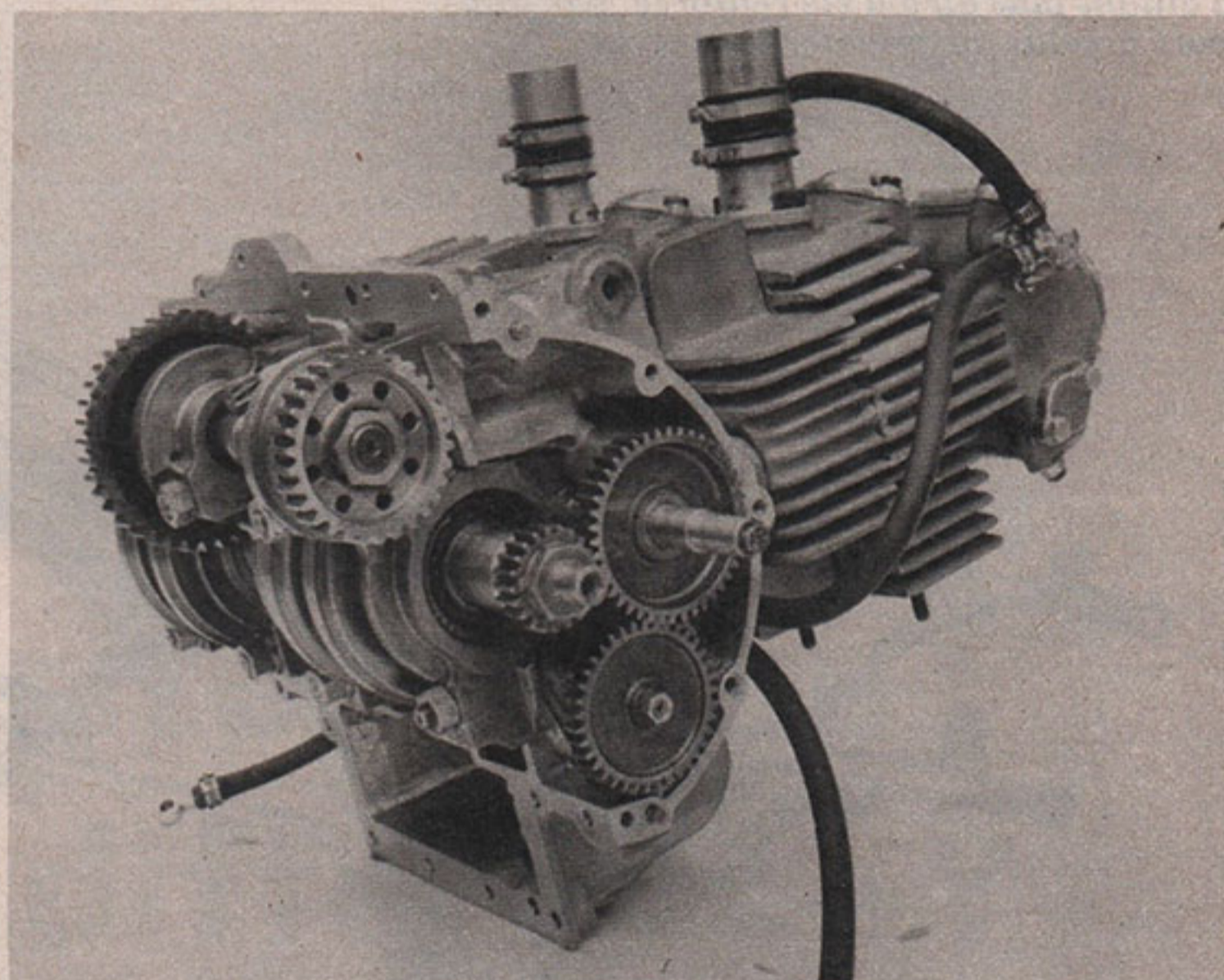
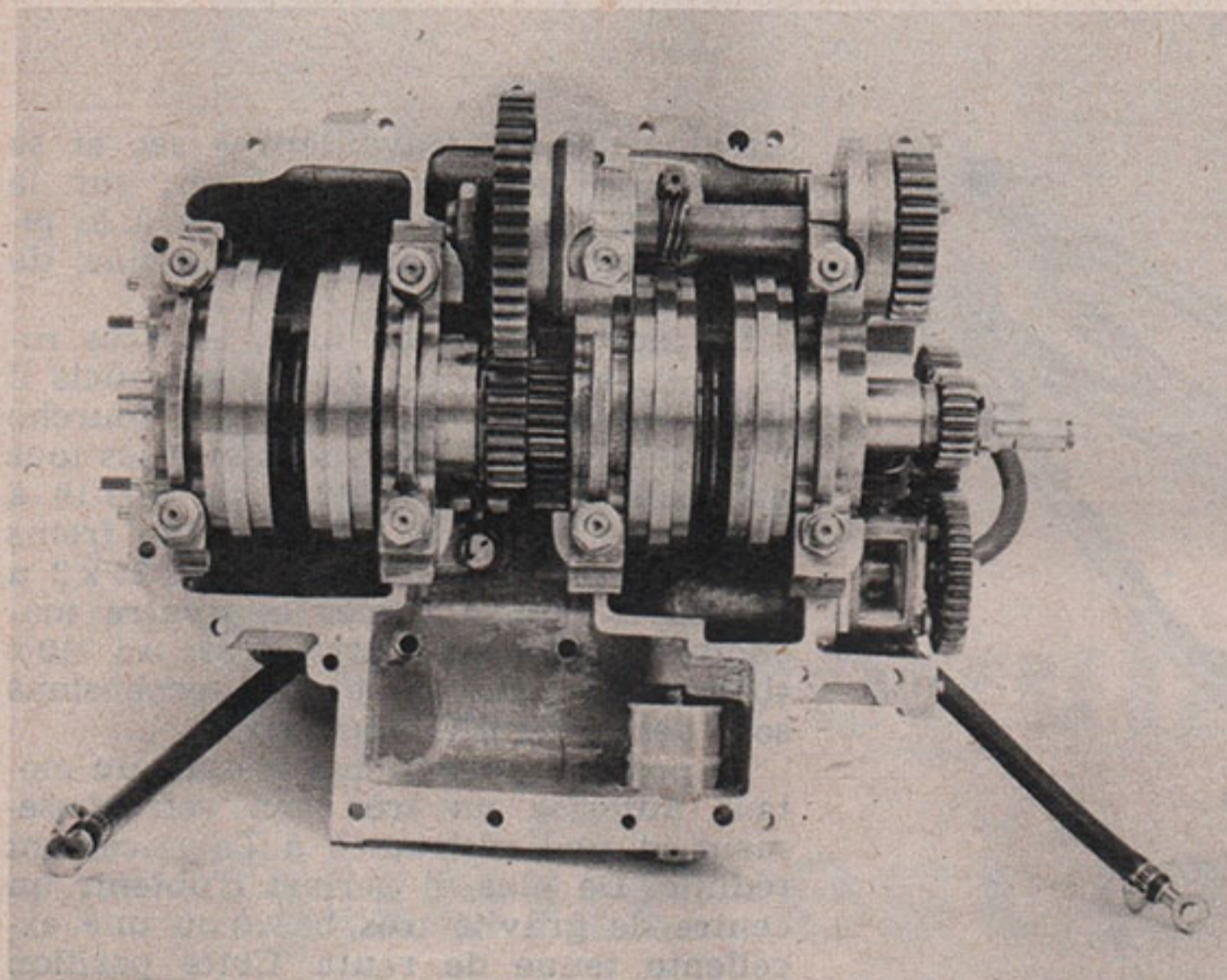
Le carter s'ouvre en deux, transversalement. La partie avant porte: vilebrequin, cylindres, et culasses, pompes à

Voici, toutes les pièces Aermacchi qui sont entrées dans la construction de la Linto 500.



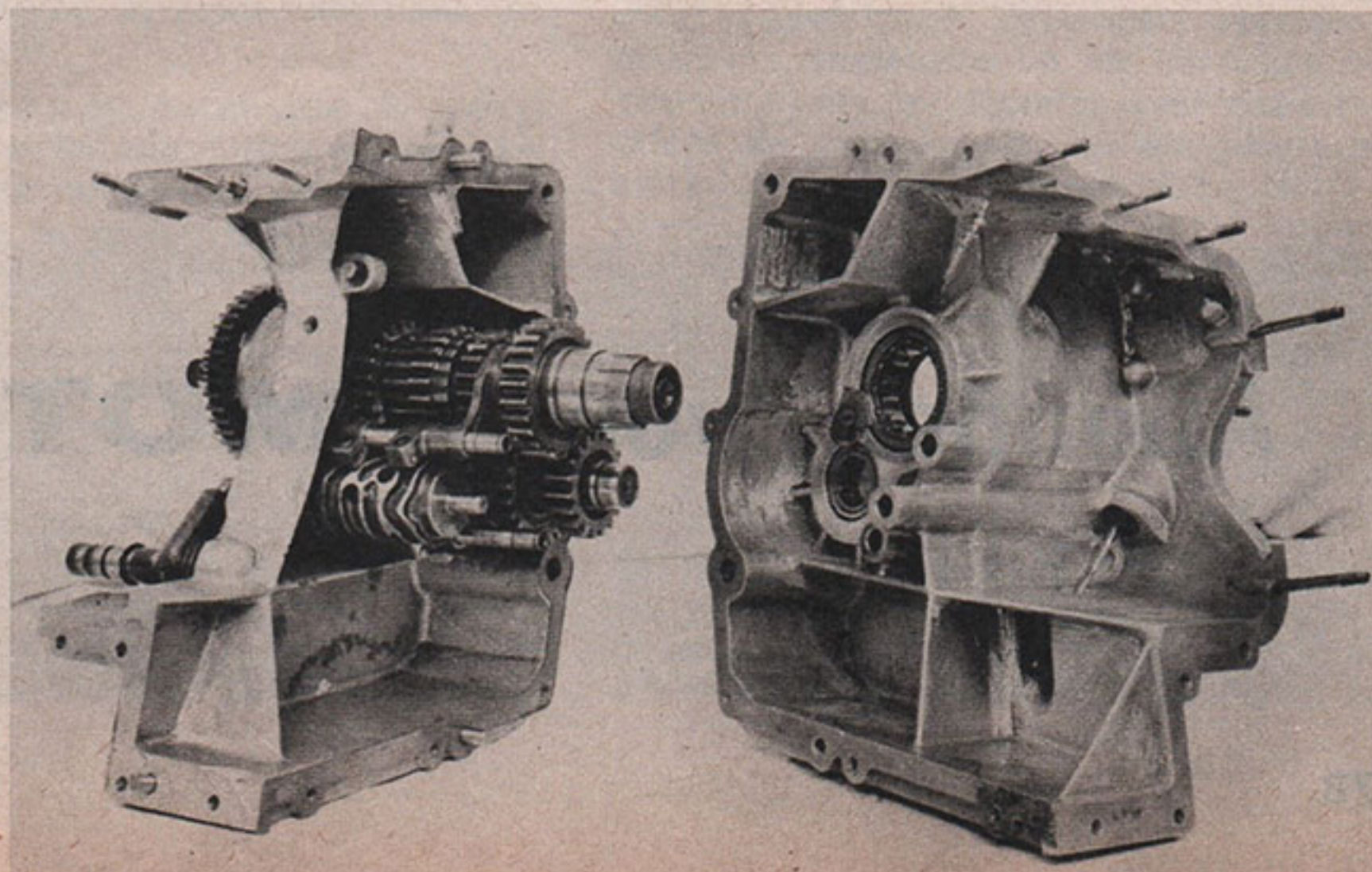
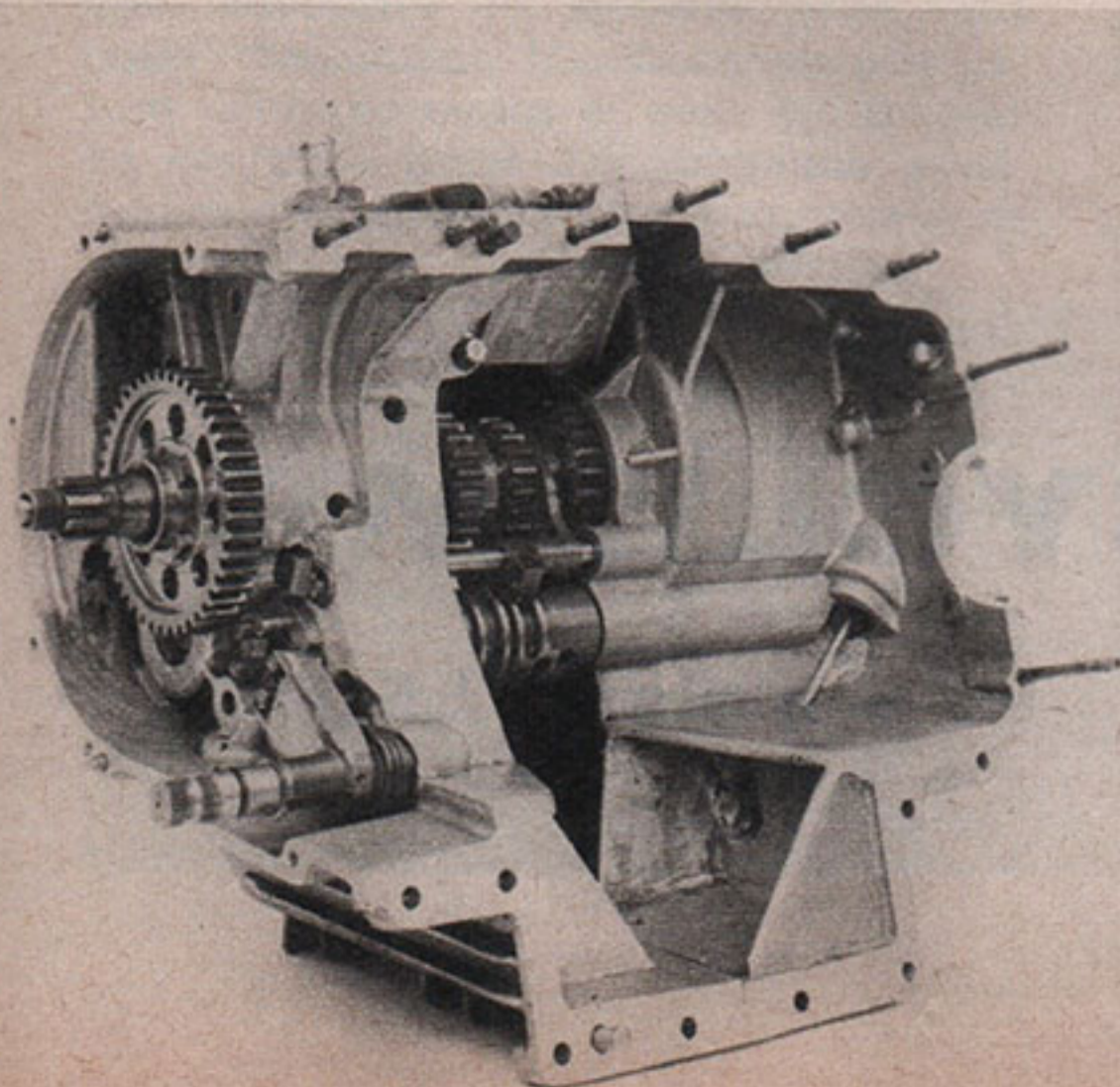


Voici la partie antérieure du bloc moteur, vue de l'intérieur; sur la partie droite on distingue la pompe à huile. A droite, le vilebrequin au complet et la prise de la transmission primaire. On voit aussi la roue dentée d'entraînement d'un arbre à cames.



Voici le vilebrequin tel qu'il est fixé sur la partie antérieure du bloc moteur. Au centre, on voit bien les engrenages de prise d'arbres à cames et de transmission primaire. A droite, la partie antérieure complète avec cylindres, culasses, et embiellage.

La partie postérieure du bloc moteur se divise à son tour en deux parties, dans le sens longitudinal. Remarquez les roulements à rouleaux des arbres de boîte.



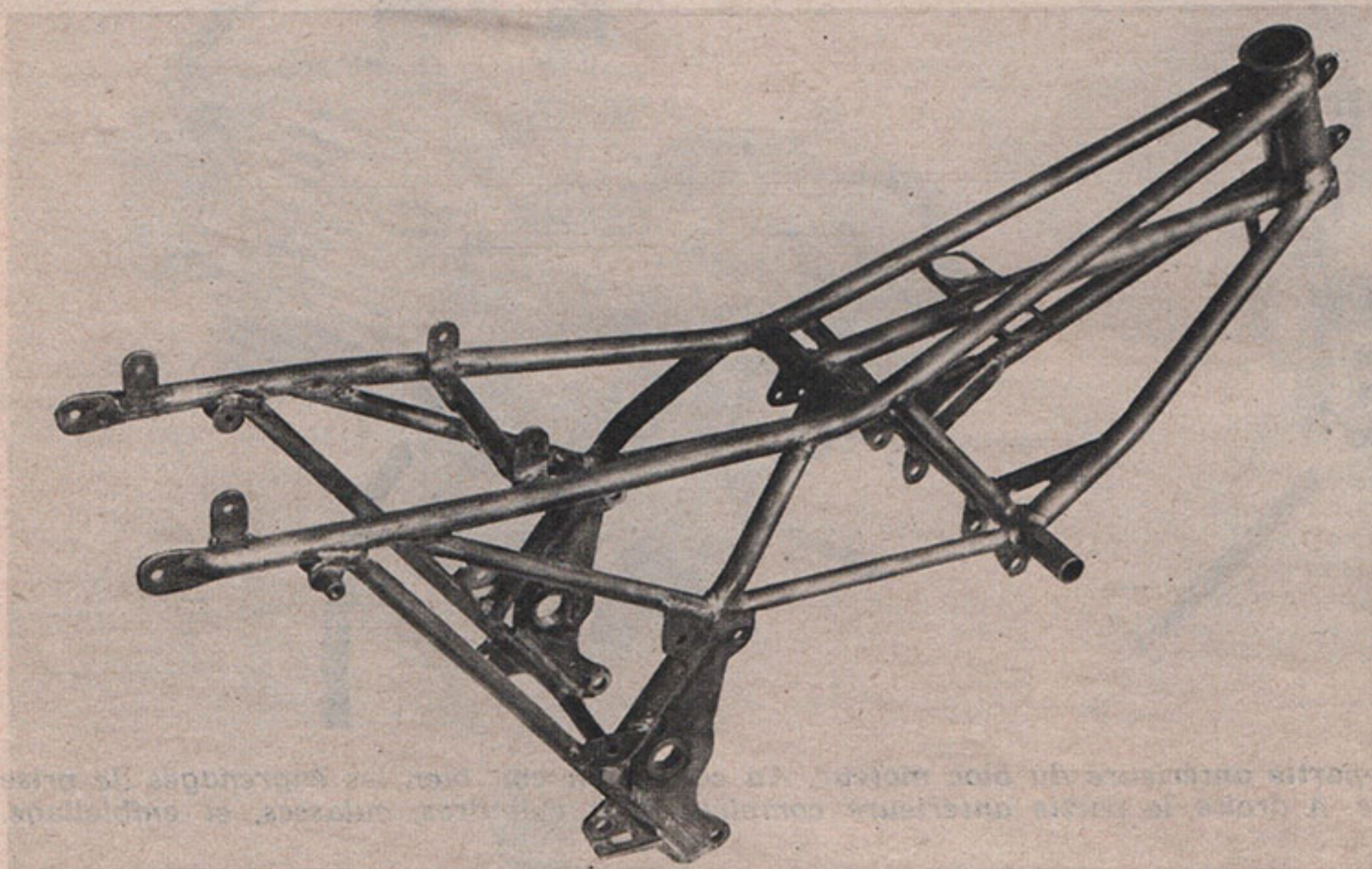
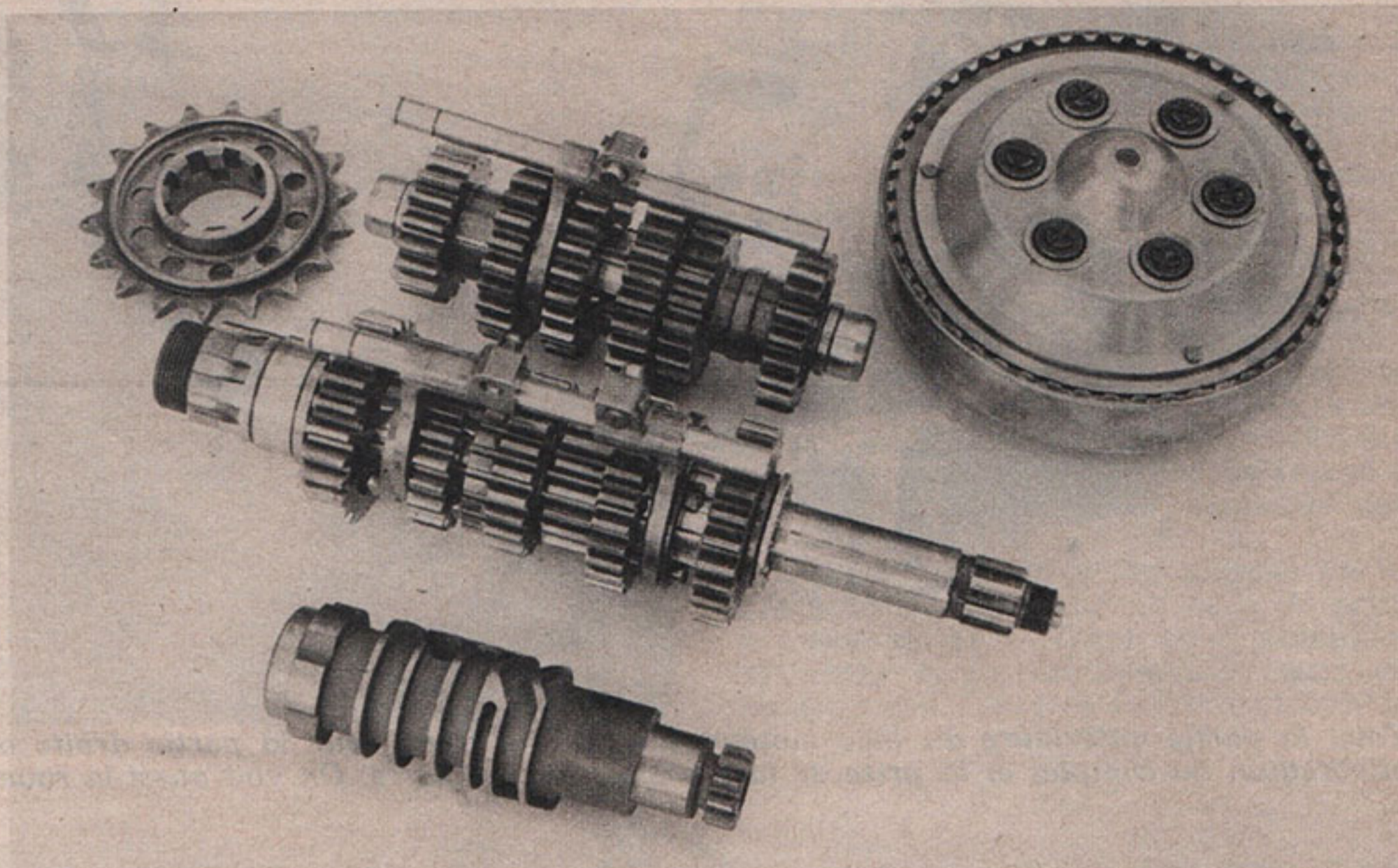
Voici le coeur de la boîte de vitesses à six rapports. La fourchette a une commande de position desmodromique. On voit, à gauche, le pignon de la transmission primaire et à droite, le tambour de l'embrayage, en alliage léger.

huile et rupteur tandis que la partie arrière loge la boîte de vitesses à 6 vitesses.

Le carter d'huile droit, long et ailetté a une capacité de 3 litres et, comme il fait partie intégrante du bloc moteur, il est lui aussi coupé dans le sens transversal.

L'embrayage est à disques multiples

Voici, le fameux cadre à treillis dans le plus pur style des formules 1 automobiles. Il paraît vraiment très robuste, d'autant plus qu'il a été renforcé par rapport à celui du premier prototype.



en alliage léger, travaillant à sec et se trouve à l'extérieur du carter, sur le côté droit. Du côté opposé, il y a le pignon d'entraînement de la chaîne de transmission finale.

Le cadre treillis en tube, est très robuste et ne pèse que 8,5 Kg auxquels il faut ajouter les 2,2 Kg de la fourche oscillante arrière. Les pneus sont les tous nouveaux Dunlop « KR83 » de 3.00-18 à l'avant et 3.50-18 à l'arrière. Les freins sont des Fontana, du type 210 x 25 x 2 à l'avant à quatre cames et quatre mâchoires, tandis que l'arrière est un 210 x 40 mm à double came. Les suspensions sont des Ceriani Grand Prix.

La position presque horizontale du moteur autorise un très bon refroidissement et une résistance à l'avancement réduite. De plus, il permet d'obtenir un centre de gravité très bas d'où une excellente tenue de route. Cette position horizontale des cylindres est intéressante pour les side-caristes, car ils peuvent ainsi obtenir une machine complète très basse.

Abonnez - vous à MOTOCYCLISME

1 AN: 50 F.

6 mois: 27,50 F.



Trial, régularité, cross : quelle est la différence ?

Quelle différence y a-t-il entre une moto de trial, une de régularité et une de cross? Cette intéressante question, beaucoup de lecteurs nous l'ont posée récemment. L'enthousiasme croissant pour ces motos et pour les courses de ces trois types s'accompagne généralement d'idées confuses que nous nous efforcerons de clarifier brièvement.

Il faut dire d'abord que les motos de trial, régularité et cross sont également classées sous l'étiquette « tout-terrain » en raison de leur adaptation pour les courses sur terrains accidentés où n'existent pas de routes au vrai sens du mot. Sous la même étiquette, ont été classées d'autres machines qui n'appartiennent pas à la catégorie compétition, mais dont les caractéristiques techniques et fonctionnelles sont de taille à

permettre leur bonne marche dans des lieux réputés inaccessibles. Elles servent en effet pour la chasse, la pêche, le motocyclisme alpin, et également dans un but de travail.

Caractéristiques communes à toutes ces machines, de compétition ou non: les pneus griffus ou tamponnés de section considérable, le guidon large et rehaussé permettant une confortable position de conduite et un meilleur contrôle des moyens, le large rayon de direction pour se dégager dans les encombrements, les garde-boue rehaussés pour éviter encrassement par la boue, les rapports de transmission plutôt courts pour faciliter l'accélération et la marche sur terrains difficiles et autres procédés de moindre importance, mais non moins utiles en fin compte pour faciliter la

conduite et le fonctionnement de la machine.

Commençons par la trial. Extrêmement populaire à l'étranger, spécialement en Angleterre où on en organise une vingtaine par semaine avec des centaines de participants, les compétitions de trial sont malheureusement inconnues pratiquement chez nous (nous disons malheureusement parce qu'il s'agit d'un type de course très intéressante qui pourrait parfaitement avoir beaucoup de succès, pour peu qu'une organisation animée de bonne volonté

En haut: Un crossman engagé dans un vol spectaculaire. Dans les Trial et les régularité, les sauts et les envols sont beaucoup plus modestes.



Un « trialiste » en action. On voit nettement l'effort de conduite pour vaincre les difficultés du parcours sans mettre pied à terre, ni tomber ou s'arrêter. Pour tenir mieux l'équilibre, les trialistes pilotent toujours à l'aide de pédales relevées.

veuille tenter sérieusement l'expérience). Il y a dans les trials divers « secteurs contrôlés », extrêmement difficiles qu'il faut tenter de surmonter sans mettre pied à terre, ou moins encore, sans s'arrêter ni tomber, toutes fautes qui sont automatiquement pénalisées par les commissaires omniprésents et redoutablement attentifs. La moyenne à tenir étant très basse, il est donc possible de procéder assez lentement, mais il faut une habileté exceptionnelle pour surmonter les obstacles de tout genre sans perdre l'équilibre. Les motos de trial possèdent à cet effet un moteur extraordinairement « élastique », sinon très puissant. Ce sont, en général, des « deux et demi » (two point fifty, deux temps, 250 cc) qui constituent actuellement le meilleur compromis entre poids-puissance maniabilité, pour s'affirmer dans ce genre de course. Les motos de trial ont, en outre, les pédales déplacées à l'arrière, afin de mieux assurer l'équilibre dans la marche à vitesse réduite sur terrain difficile, et de faire porter davantage le poids du conducteur sur la roue arrière, ce qui s'avère particulièrement utile pour améliorer la traction dans les montées et sur terrain accidenté. C'est dans ce même esprit que le pneu arrière, de grosse section et d'un volume imposant, est gonflé à basse pression. Elles possè-



dent, bien entendu, les indispensables qualités de maniabilité. Afin de mieux surmonter certains obstacles, tels gradins, rocs, etc. ces motos sont montées avec des suspensions avant à bras oscillants comportant un écart extrêmement long, et des roues avant de 21 pouces. En Angleterre les motos de trial peuvent circuler sans feux de signalisation, mais la loi exige qu'elles soient

dotées d'un silencieux efficace, un avertisseur acoustique (en général, une sonnerie à poire) et le compteur kilométrique.

Les courses de régularité à l'européenne — et nous entrons ici dans un terrain mieux connu — sont régies par la formule de la moyenne. Celui qui ne réussit pas à la maintenir (et Dieu sait comme c'est difficile sur certains parcours abominables) encourt des pénalisations aux divers contrôles horaires proportionnellement au retard pris. Comme dans les trials, le vainqueur est celui qui n'a pris aucun point, ou qui en a pris le moins. De même ainsi que pour les trials, des épreuves spéciales, d'accélération, freinage, etc. servent éventuellement à départager les concurrents à « mérite égal ».

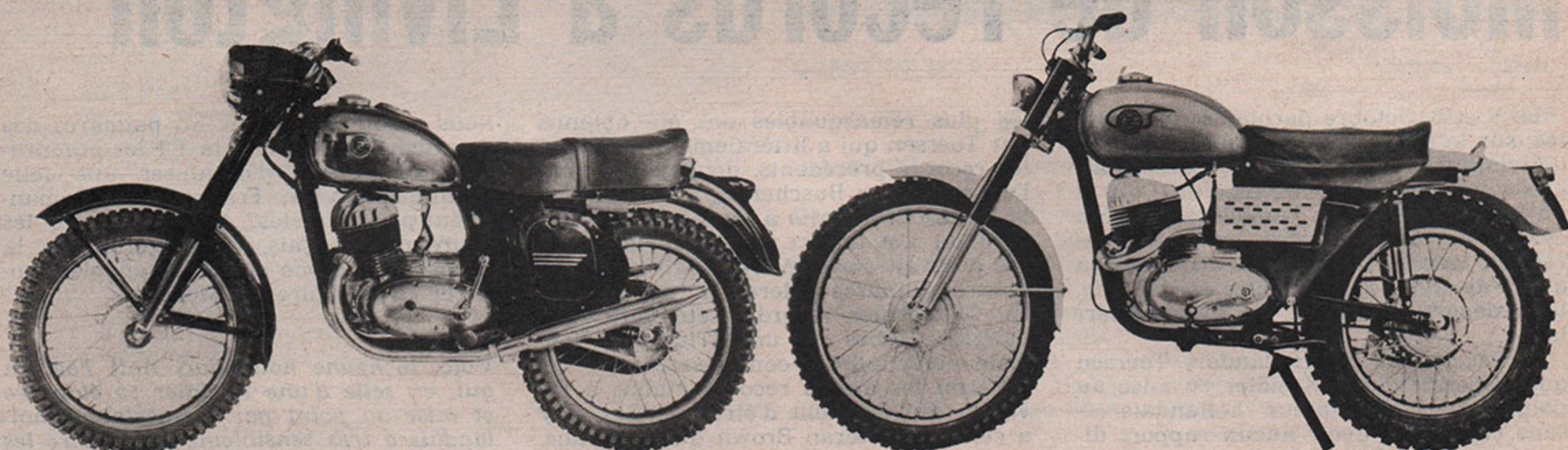
Il est bien compréhensible, par conséquent, que les régularité sont beaucoup plus « nerveuses » que les trial, et que pour tenir la moyenne les concurrents n'ont guère le temps de s'exhiber dans ces charmantes finesses de conduite qu'ils peuvent se permettre dans le trial.

C'est pourquoi les machines de régularité, construites en diverses cylindrées,

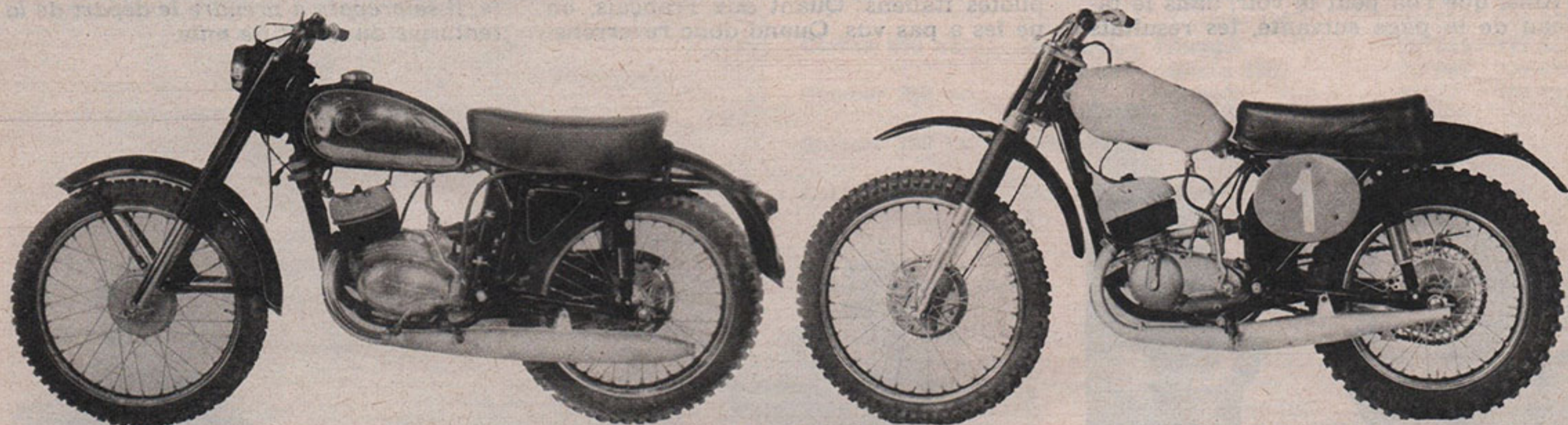
Un « régulariste » qui, sans se préoccuper des finesses de conduite, met pied à terre pour gagner de la vitesse en amorçant un virage.



La C.Z. tchécoslovaque est une des rares maisons qui fabriquent actuellement des machines « tout-terrain » de toutes catégories. Ce qui permet, par conséquent, d'établir une intéressante confrontation entre les divers modèles produits dans cette usine.



A GAUCHE: modèle de « tout-terrain » touriste, avec selle à deux places et carter fermé pour la chaîne de la transmission finale. En regard des types normaux dont elle est un dérivé, les modifications s'avèrent infimes: pneumatiques creuses, garde-boue et tubes d'échappement légèrement rehaussés, guidon avec barre de renforcement centrale et rapports de transmission légèrement écourtés. A DROITE: modèle de trial, avec selle monoplace, berceau de chassis très rehaussé, pédales (indiquées par la flèche) déplacées sur l'arrière, fourche avant à grand écart, tube et pot d'échappement rehaussés, garde-boue, réservoir et support de selle en plastique afin de réduire le poids.



A GAUCHE: modèle de régularité (également fourni avec tubes d'échappement rehaussés) équipé d'un double allumage; structure générale particulièrement robuste et pédales placées à la position normale afin de permettre la rapidité de manoeuvre des pédales de changement de vitesse et du frein arrière. Tout comme le modèle du trial, les machines de ce type sont dotées d'un équipement électrique réglementaire. A DROITE: modèle de cross (il s'agit de la 250 qui en 1965 a remporté pour la seconde fois consécutive le championnat mondial, et dont il existe également la version 360), avec bloc moteur installé assez bas de façon à obtenir un meilleur centre de gravité, échappements également placés bas, garde-boue rehaussé et réservoir en plastique, position de conduite normale, quatre vitesses particulièrement écourtées, enfin absence de l'équipement servant à l'éclairage et à la signalisation.

mais particulièrement dans les 50 à 250 cc, réclament un moteur beaucoup plus puissant (même si cela doit se faire fatalement aux dépens de la souplesse) souvent doté d'une cinquième marche pour l'empêcher de tourner trop fort dans les secteurs faciles et plats. Elles sont dans l'ensemble plus robustes et, étant sujettes à un plus grand nombre de sollicitations, elles ont une position de conduite plus normale (également parce que l'on a immédiatement « sous le pied » les leviers du changement de vitesse et du frein arrière, éléments qui assurent une rapidité maximum de manoeuvre); la suspension avant à fourche télescopique offre en marche rapide une plus grande sécurité de conduite que celle à bras oscillant. Comme sur les motos de trial, moteur et pédales sont considérablement rehaussés pour

ne pas accrocher les obstacles, et la coupe ou le sous-carter sont de surcroît, protégés par des emboitements conçus à cet effet.

On a également rehaussé l'échappement, surtout pour éviter lors des passages à gué, de faire boire « la tasse », cause de dégât considérables. Etant donné que les motos de régularité circulent également sur les routes normales, elles doivent être en règle avec le Code en ce qui concerne l'homologation, l'essai, l'immatriculation, l'équipement électrique et le silencieux (dans la pratique, tant chez nous qu'à l'étranger on ferme tant soit peu les yeux sur l'efficacité de certains silencieux).

Et nous voici enfin arrivés au cross, qui est une course de vitesse en circuit fermé sur piste accidentée. Les motos de cross, dans les deux cylindrées classi-

ques de 250 et 500, sont en conséquence dotées de moteurs encore plus puissants que ceux des machines de régularité — tout en cherchant à conserver un bon couple à régime moyen — et ont l'échappement libre. Elles sont logiquement dépourvues de l'équipement d'éclairage et de signalisation et ne requièrent pas pour l'instant la nécessité d'une cinquième vitesse. En effet, les quatre rapports, tous très courts, suffisent amplement. Au point de vue structure et position de conduire, elles sont pareilles pratiquement à celles de régularité, cependant le moteur est généralement placé plus bas, afin que le centre de gravité se prête plus favorablement à une course rapide; de son côté, l'échappement n'est pas rehaussé dans tout les cas, puisque dans ce genre de course il n'y a pas de gué à affronter.

Moisson de records à Elvington

Le 5 et 6 Octobre dernier s'est déroulée, sur le très célèbre aéroport militaire d'Elvington, en Angleterre, le désormais classique « meeting des records » qui a vu l'établissement ou l'amélioration d'un certain nombre de records mondiaux; ces records touchent les courtes distances du quart de mile, du kilomètre et du mile, tous départ arrêté, et du mile, départ lancé.

A l'exception du Hollandais Toersen qui disposait d'une Kreidler 50 mise au point par l'importateur hollandais — sans cependant avoir aucun rapport direct avec l'usine — cette moisson de records est à porter au crédit du travail des privés qui les ont établis avec des machines leur appartenant, et ceci, sans aucune aide, que ce soit matérielle, pécuniaire ou morale, de la part des constructeurs.

Ainsi que l'on peut le voir, dans le tableau de la page suivante, les résultats

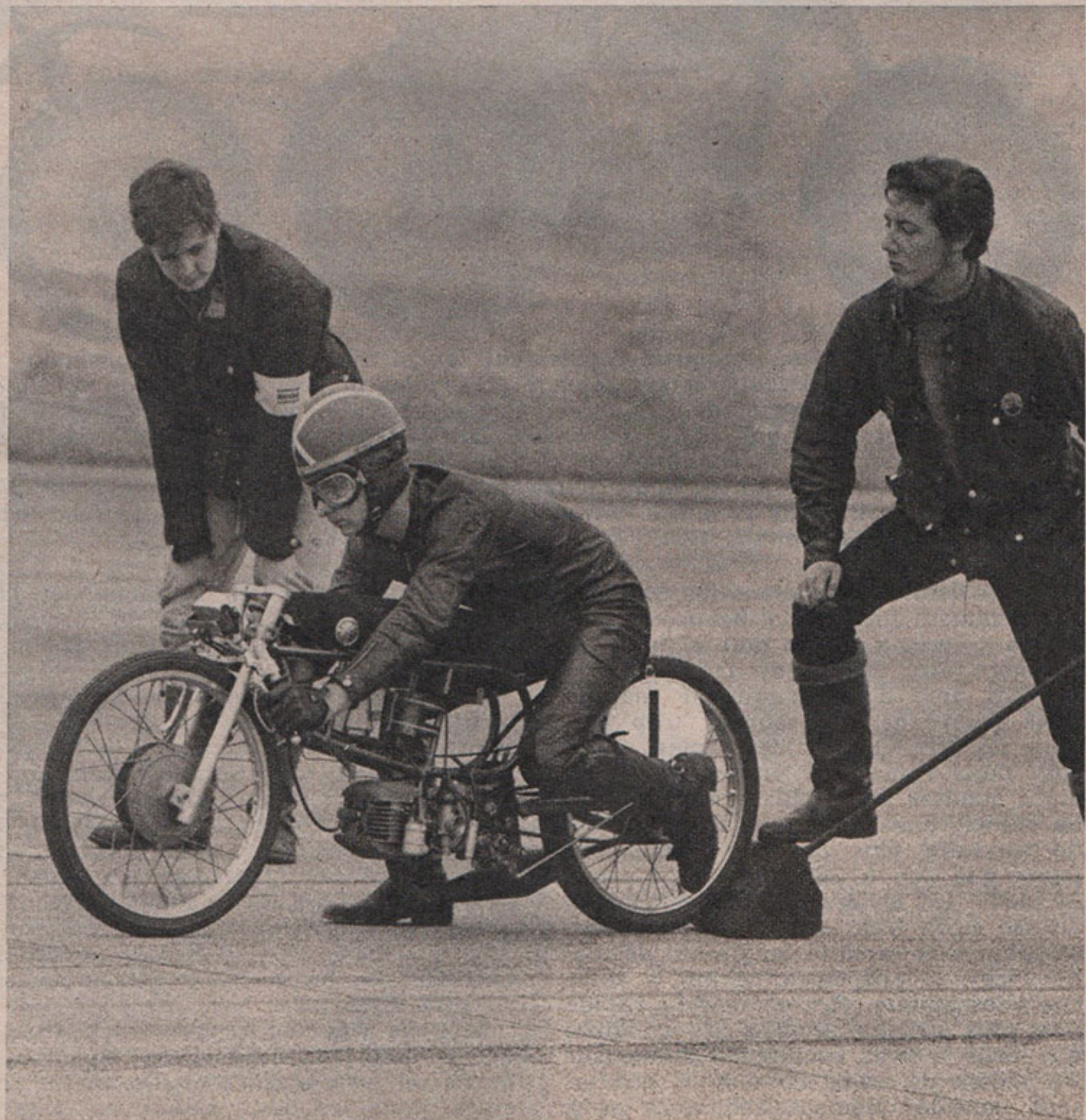
les plus remarquables ont été obtenus par Toersen qui a littéralement pulvérisé les records précédents, dont celui établi l'an passé par Buscherini, à Monza, sur la Minarelli. L'Italie a aussi perdu le record du km départ arrêté de la classe 500 qu'avait établi Alfredo Milani sur la quatre cylindres Gilera en 1957 à Monza. Ce dernier record a été battu par l'anglais Hobbs sur une Triumph « Spéciale » bicylindre à compresseur.

Parmi les autres records établis à Elvington qui méritent d'être signalés, il y a celui du vétéran Brown qui, à 56 ans, sur une piste peu appropriée aux grandes vitesses, à effleuré avec sa 1300 cc Vincent H.R.D. bicylindre, les 300 Km/h sur le mile départ lancé.

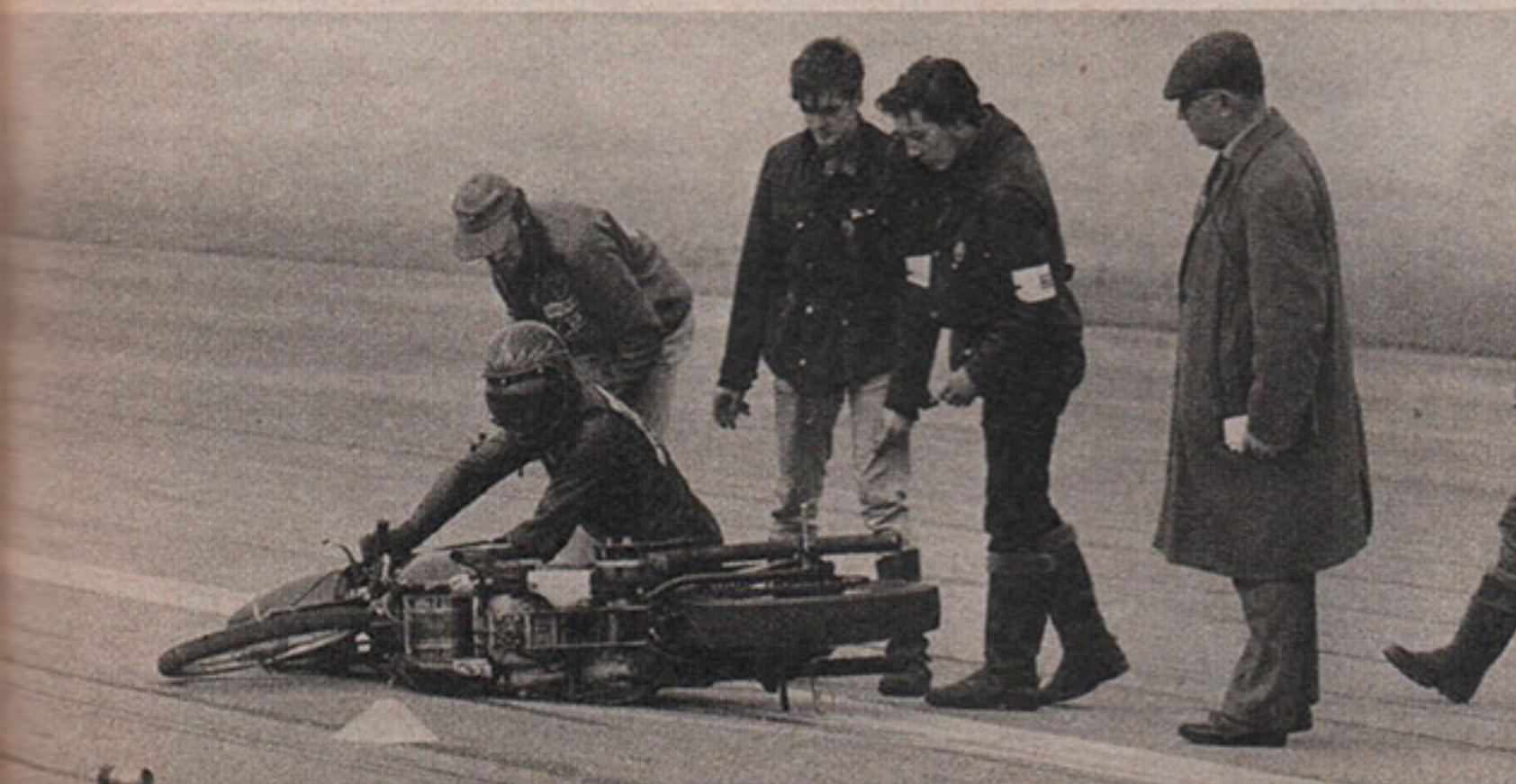
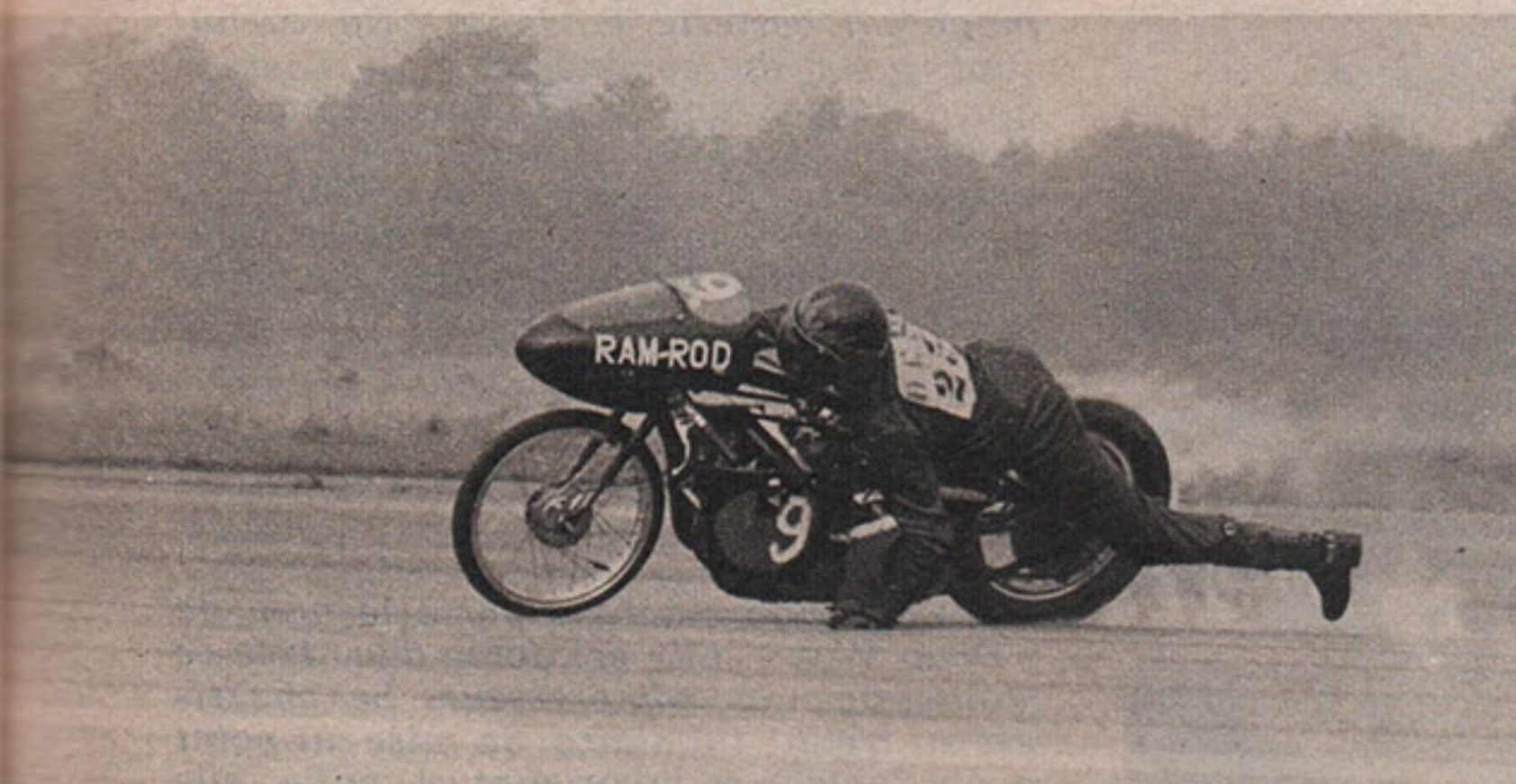
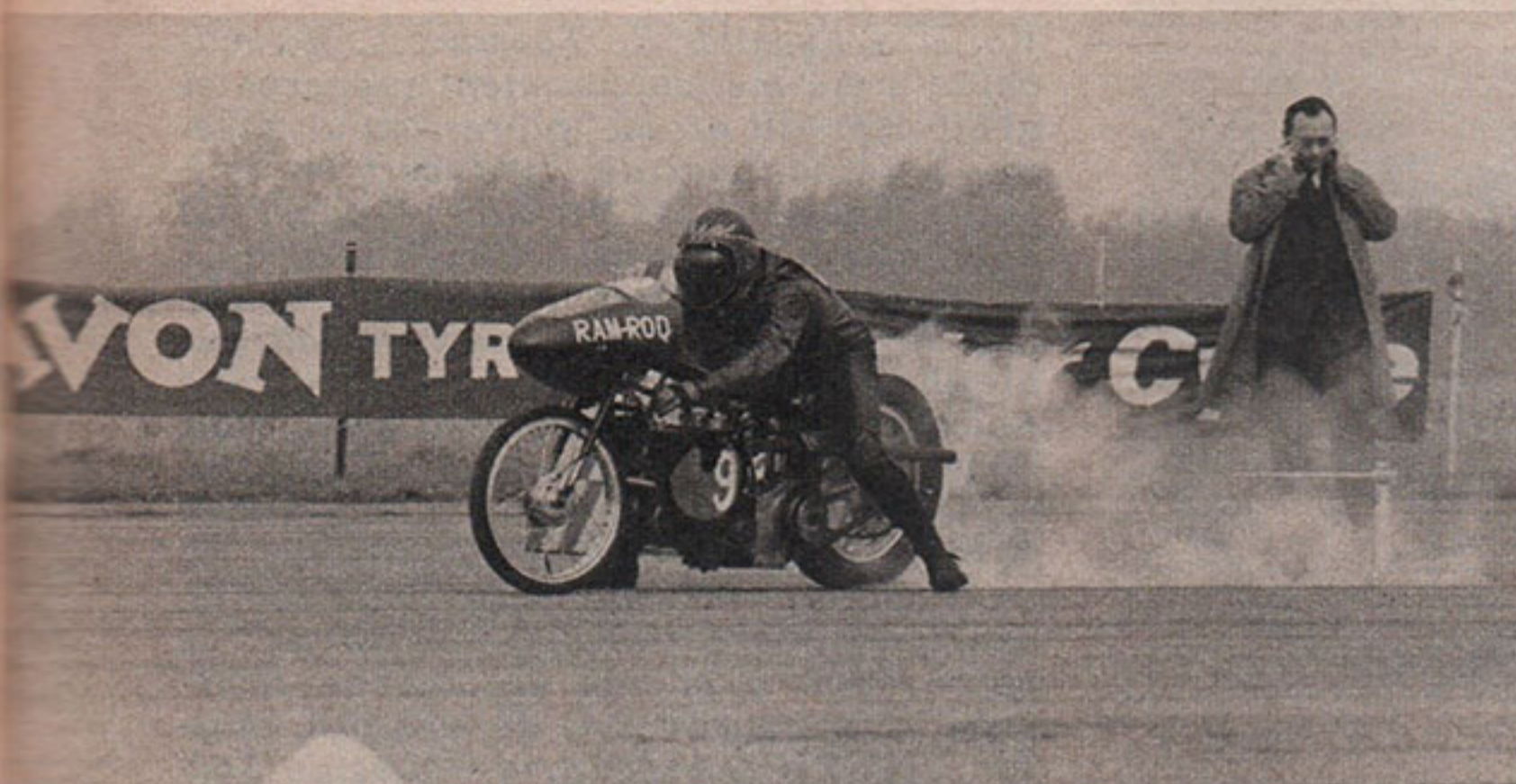
La copieuse moisson effectuée à Elvington, enrichit le patrimoine anglais de deux nouveaux records, au détriment des pilotes italiens. Quant aux Français, on ne les a pas vus. Quand donc reverrons-

nous un nom français au palmarès des records? Quand donc la F.F.M. prendra-t-elle l'initiative d'organiser une telle manifestation en France, où ne manquent pas les pistes? Alors, peut-être, les coureurs français, envisageront-ils la préparation d'une machine capable d'honorer la mémoire de Monneret.

Voici le heune hollandais Aalt Toersen qui, en selle d'une Kreidler 50 élaborée et mise au point par l'importateur hollandais a très sensiblement amélioré les records de la classe 50, sur le quart de mile et le kilomètre départ arrêté. Pour le kilomètre, sa machine était équipée d'un carénage très étudié qui n'était pas nécessaire pour le quart de mile. Sur la photo de gauche, Toersen souriant après la chute du record du kilomètre. A droite, il se prépare à prendre le départ de la tentative du quart de mile.



Les nouveaux records



QUART DE MILE		Temps	Kmh.
Classe 50 cc	Toersen A. - Kreidler	15"569	93,019
	r.p. Buscherini - Minarelli 1967	19"805	77,022
Classe 100 cc	Cooper B. - C.S. Minus	17"103	88,922
	r.p. Franklin - Suzuki 1967	20"286	71,397
Classe 125 cc	Kersey P. - Bultaco	15"730	92,067
	r.p. Kersey - Bultaco 1967	15"987	90,600
Classe 250 cc	Heckle D.W. - Villiers	12"366	117,114
	r.p. Heckle - Villiers 1967	12"896	112,310
Classe 500 cc	Hobbs J. - Triumph	11"034	131,247
	r.p. Orris - Rudge 1967	11"900	121,679
Sidecar 350 cc	Hyde - Triumph	13"643	106,148
	r.p. Hurley - Norton 1967	14"410	100,482
Cyclecars 500 cc	Mac Phail - Macon Triumph	12"781	113,312

KILOMÈTRE - Départ arrêté

Classe 50 cc	Toersen A. - Kreidler	30"319	118,720
	r.p. Anscheidt - Kreidler 1965	32"575	110,512
Classe 100 cc	Cooper B. - C.S. Minus	34"777	103,199
	r.p. Franklin - Suzuki 1967	41"291	87,185
Classe 250 cc	Heckle D.W. - Villiers	23"847	150,942
	r.p. Heckle - Villiers 1967	24"850	144,828
Classe 500 cc	Hobbs J. - Triumph	20"261	177,653
	r.p. Milani - Gilera 1957	20"945	171,879
Sidecar 350 cc	Hyde N. - Triumph	21"37	136,467
	r.p. Hurley - Norton 1967	27"546	130,688
Sidecar 750 cc	Driscoll A. - Triumph	24"141	149,103
	r.p. Mc Kiernan - Triumph 1967	24"430	147,350
Cyclecars 500 cc	Mac Phail - Macon Triumph	24"574	146,475
	r.p. Moritz - D.K.W. 1934	31"680	113,636

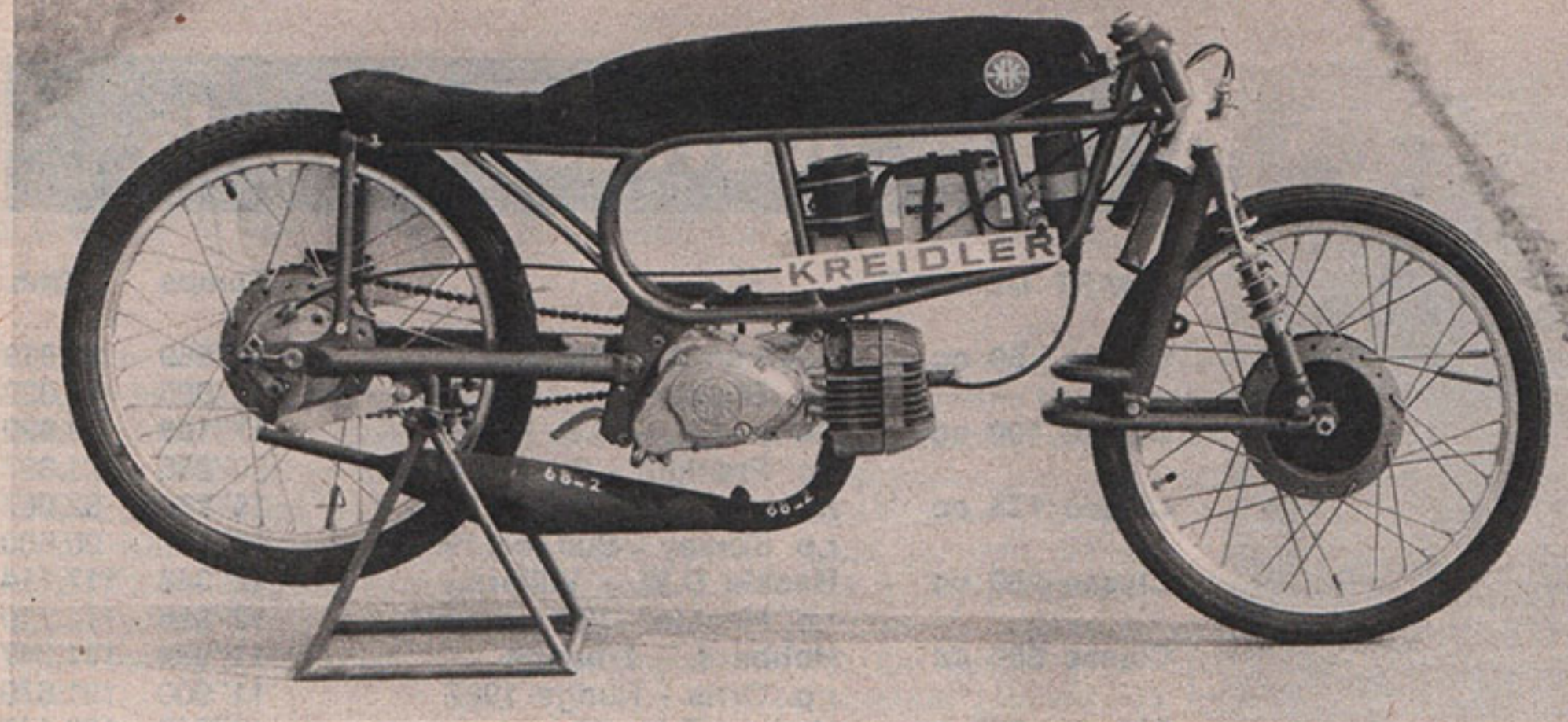
MILE - Départ arrêté

Classe 50 cc	Toersen A. - Kreidler	44"392	130,491
	r.p. Kunz - Kreidler 1967	53"506	108,280
Classe 100 cc	Cooper B. - CS Minus	52"914	109,474
	r.p. Franklin - Suzuki 1967	64"190	90,249
Classe 125 cc	Kersey P. - Bultaco	44"014	131,612
	r.p. Kersey - Bultaco 1967	45"889	126,283
Classe 250 cc	Heckle D.W. - Villiers	35"211	164,515
	r.p. Heckle - Villiers 1967	35"860	161,524
Classe 350 cc	Orris W. - Rudge	33"003	175,521
	r.p. Orris - Rudge 1967	34"060	170,103
Cyclecars 500 cc	Mc Phail - Macon Triumph	39"949	145,003

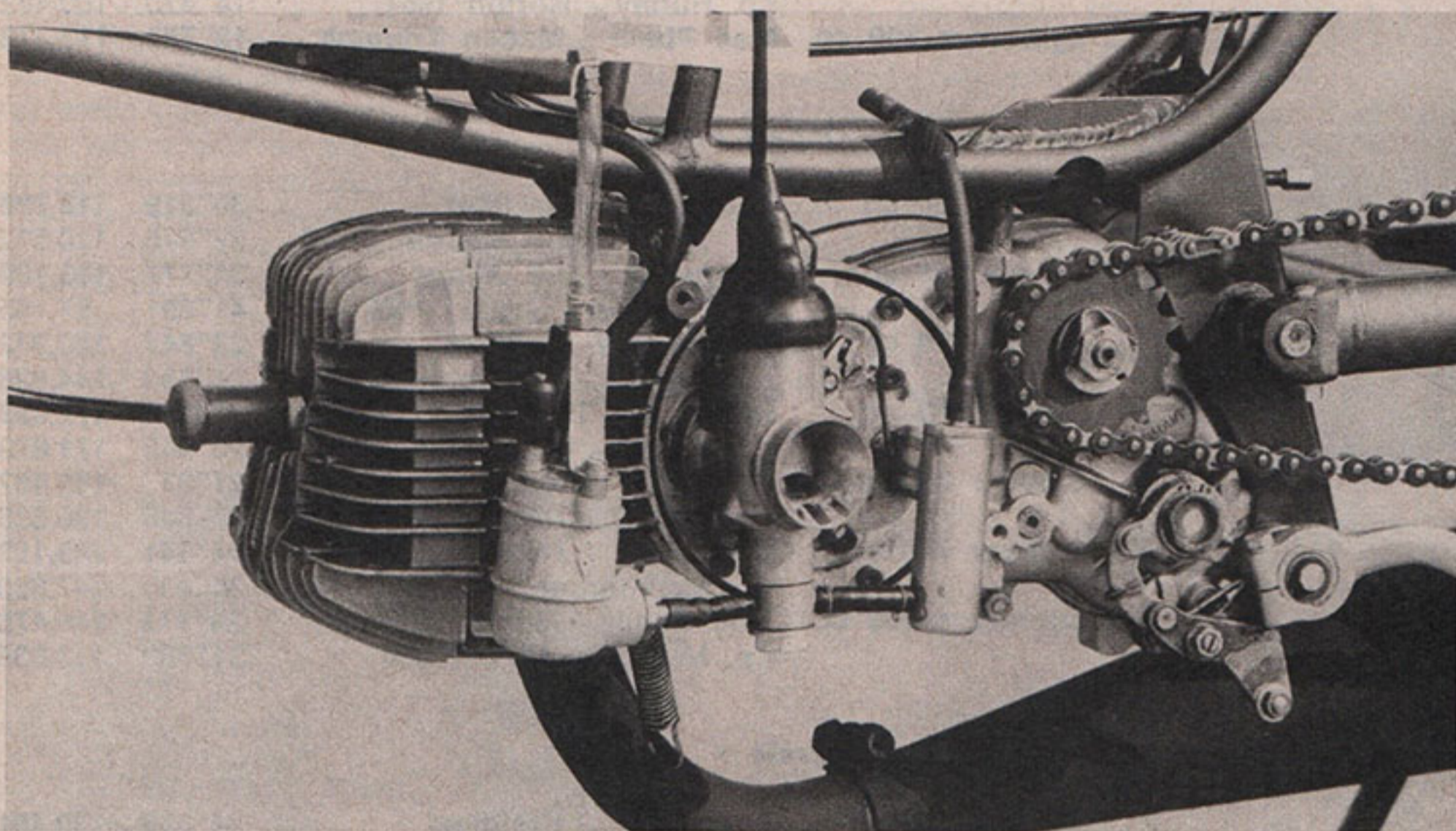
KILOMÈTRE - Départ lancé

Cyclecars 500 cc	Brown G. - Vincent	12"286	292,967
	r.p. Brown - Vincent 1967	13"030	276,285
Classe 1.300 cc	Mac Phail - Macon Triumph	18"548	194,056
	r.p. Moritz - D.K.W. 1934	22"51	159,928

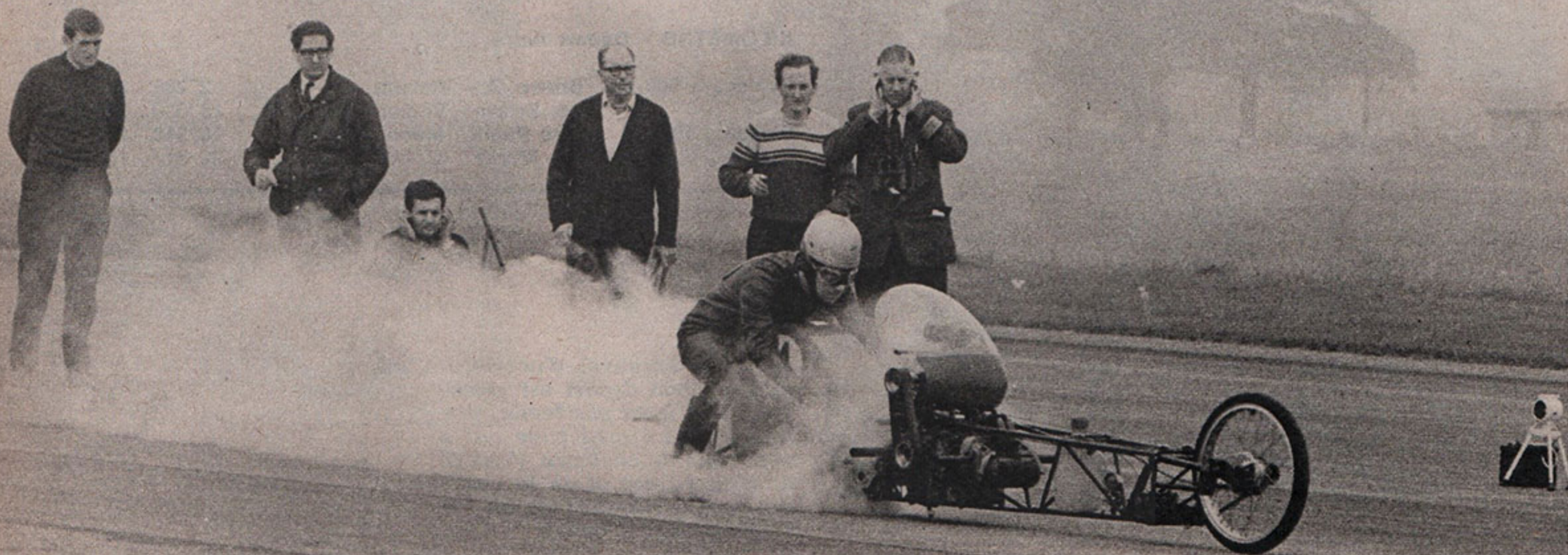
Dans les épreuves d'accélération, un bon départ est essentiel, et ce n'est pas facile, surtout avec un gros cube qui a beaucoup de chevaux. Voici le film du départ et de la chute de Dennis Allen et de sa 750 Triumph suralimentée.

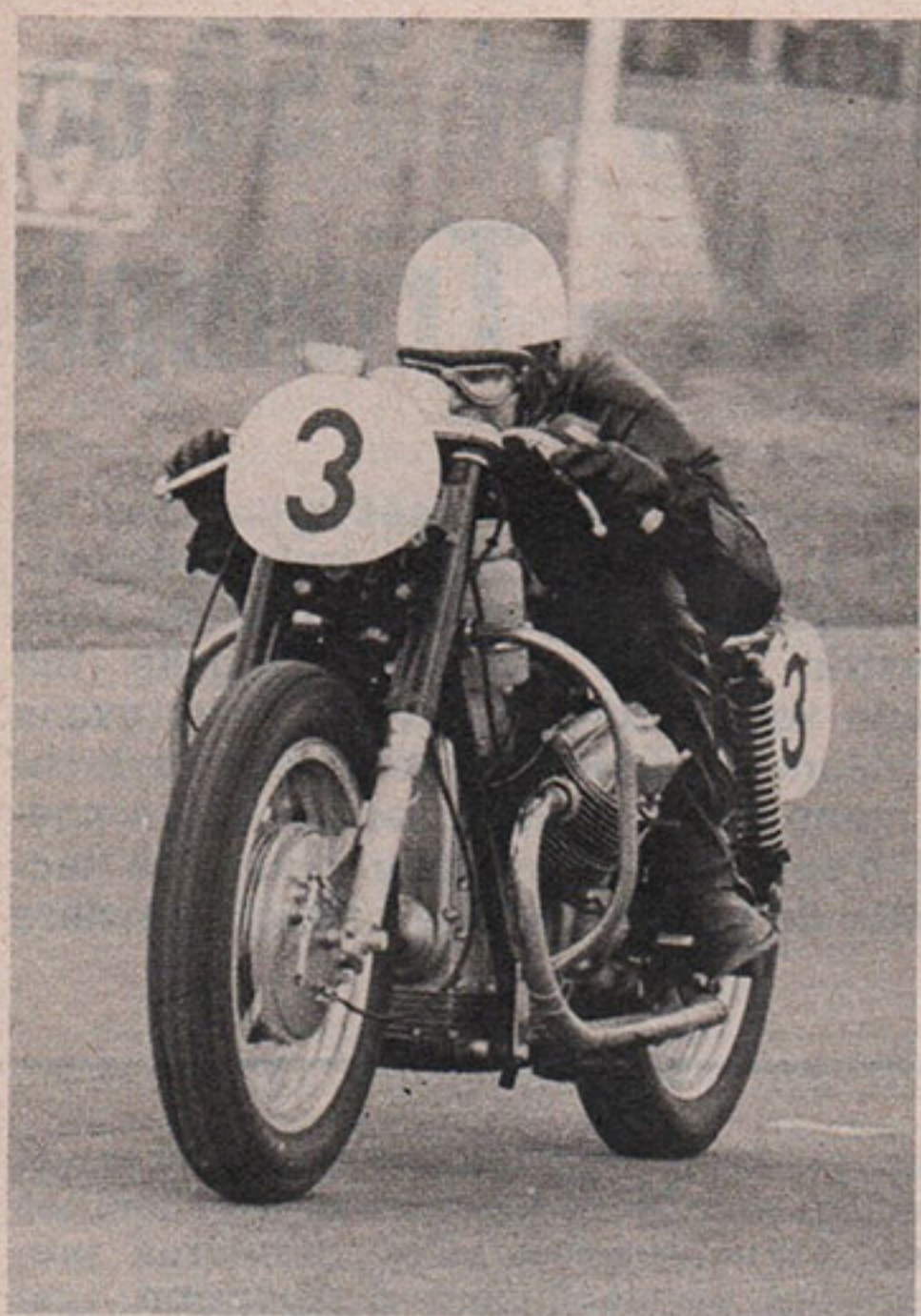


Voici la Kreidler de Toersen. Cette machine a été méticuleusement préparée et avait déjà fait grosse impression au meeting international de Zandvoort en Hollande, réalisant 16''01 sur le quart de mile, améliorant ainsi l'ancien record. A Elvington, elle était légèrement modifiée: la fourche Earles que l'on voit sur la photo avait été remplacée par une fourche rigide plus légère; la moto était donc totalement dépourvue de suspension. Le cadre est celui d'une vieille Kreidler de Grand Prix. Le moteur est un Kleidler « RS » de série, deux temps, distributeur rotatif et cinq vitesses. Le carburateur a 24 mm de passage. L'alésage et la course sont de 40 x 39,5, puissance 14 CV à 14.000 t/m, roues de 2.00-18 à l'avant et 2.25-18 à l'arrière, allumage par batterie. Poids: 40,8 Kg, carburant super du commerce. Aalt Toersen qui a déjà remporté le championnat de Hollande en 66 et 68, dans la classe 50, prendra part, au cours de la saison, aux épreuves du championnat Mondial, toujours sur une Kreidler, mise au point par l'importateur Van Veen.



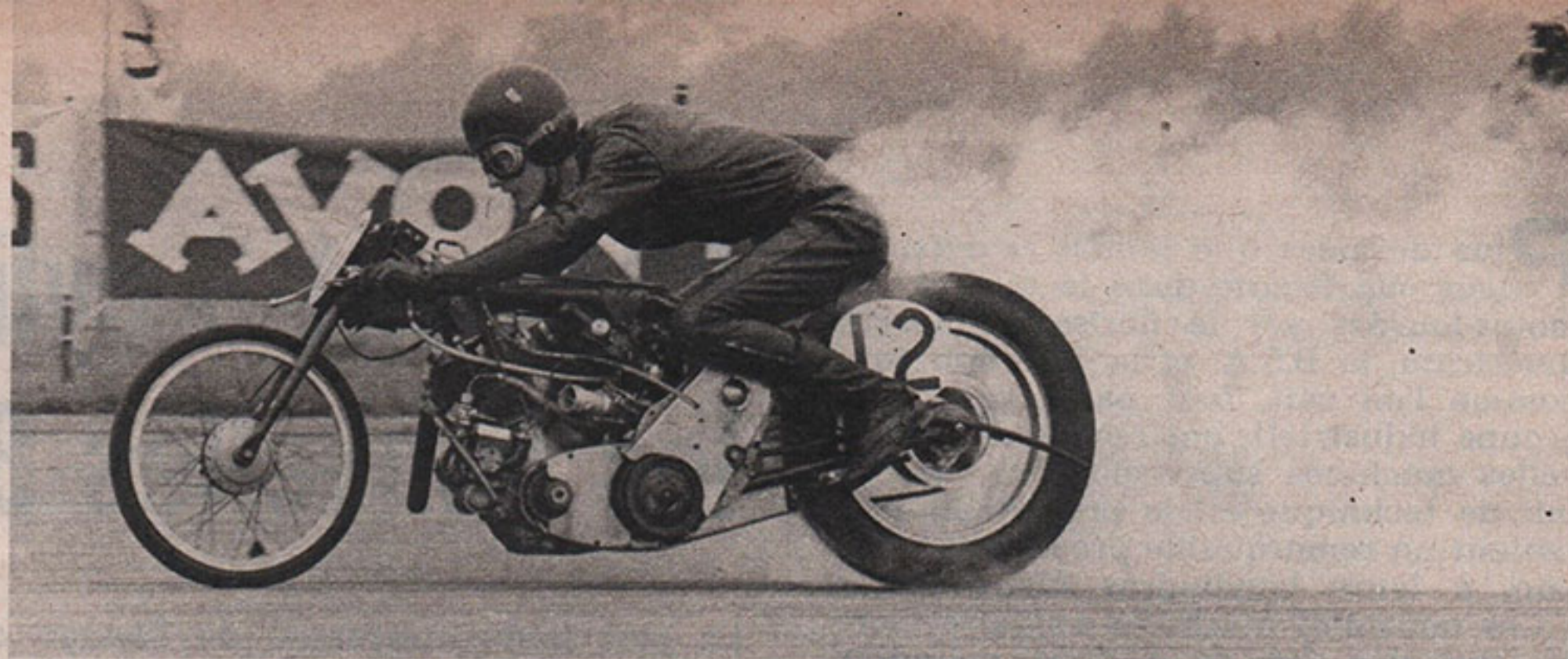
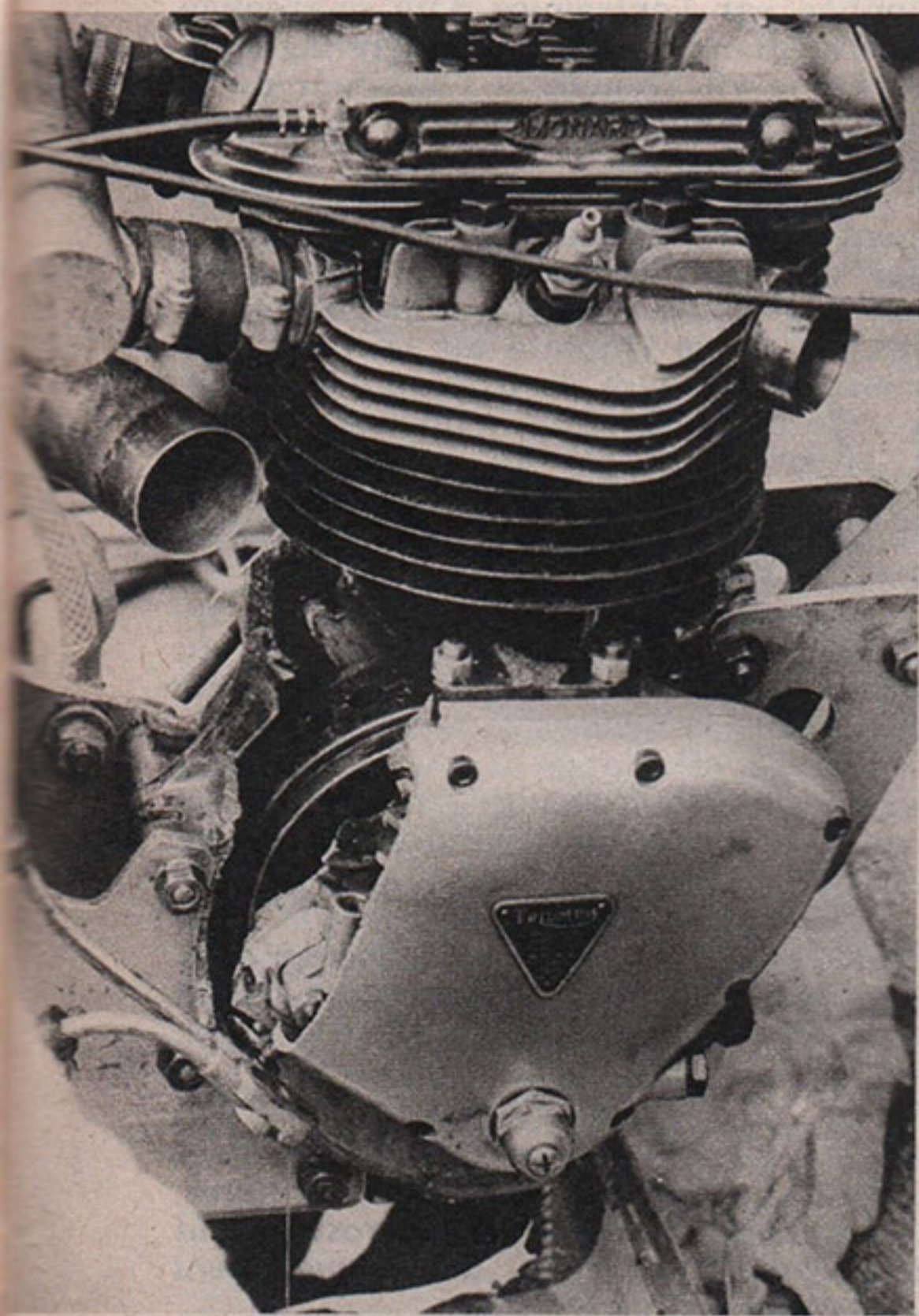
Cette étrange machine porte le nom de « Drag Way ». Elle est dotée d'un 1300 cc Volkswagen à compresseur. Le châssis est en treillis tubulaire. Sa mise au point a été longue et laborieuse et, enfin, elle commence à obtenir des résultats. A Elvington, elle a réalisé 9''85 sur le quart de mile (ancien record 9''95). Mais elle a dû interrompre ses essais à la suite de la rupture d'un palier de vilebrequin.



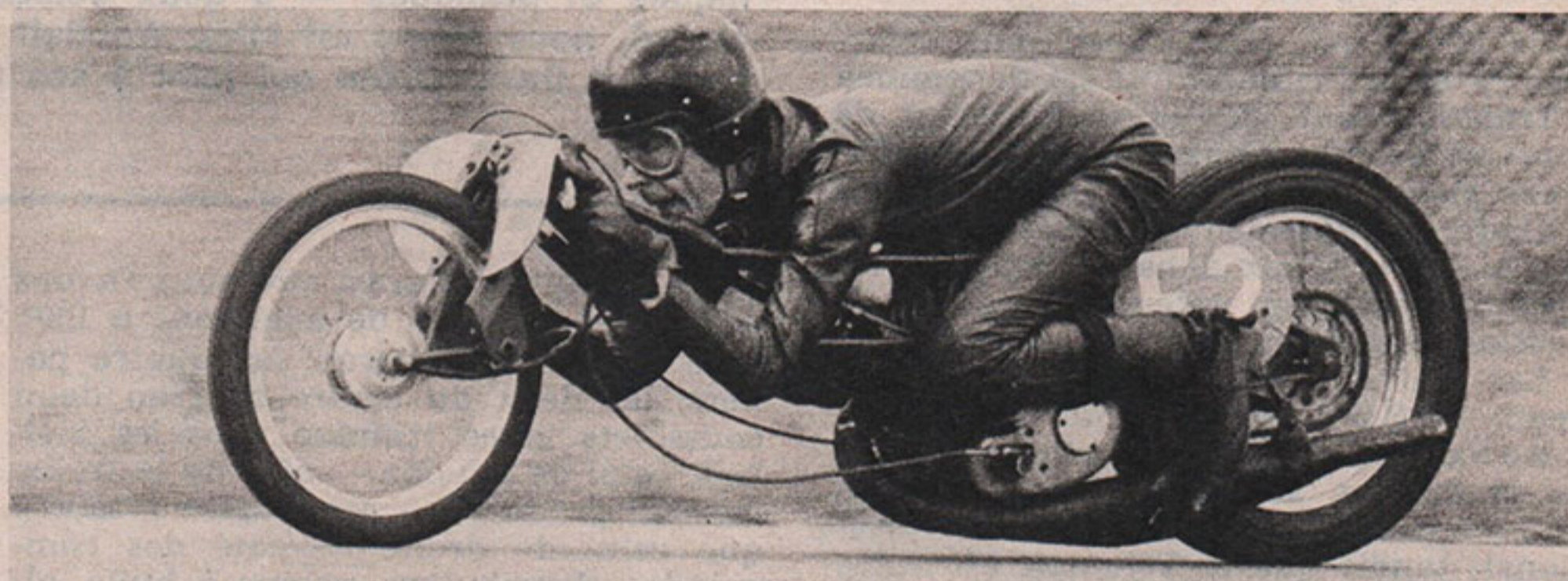


Ci-dessus, voici une Moto Guzzi V7, au meeting de Zandvoort qui est en quelque sorte une avant première d'Elvington, a réalisé 15"22 sur le quart de mile avec le Hollandais Jan Maas.

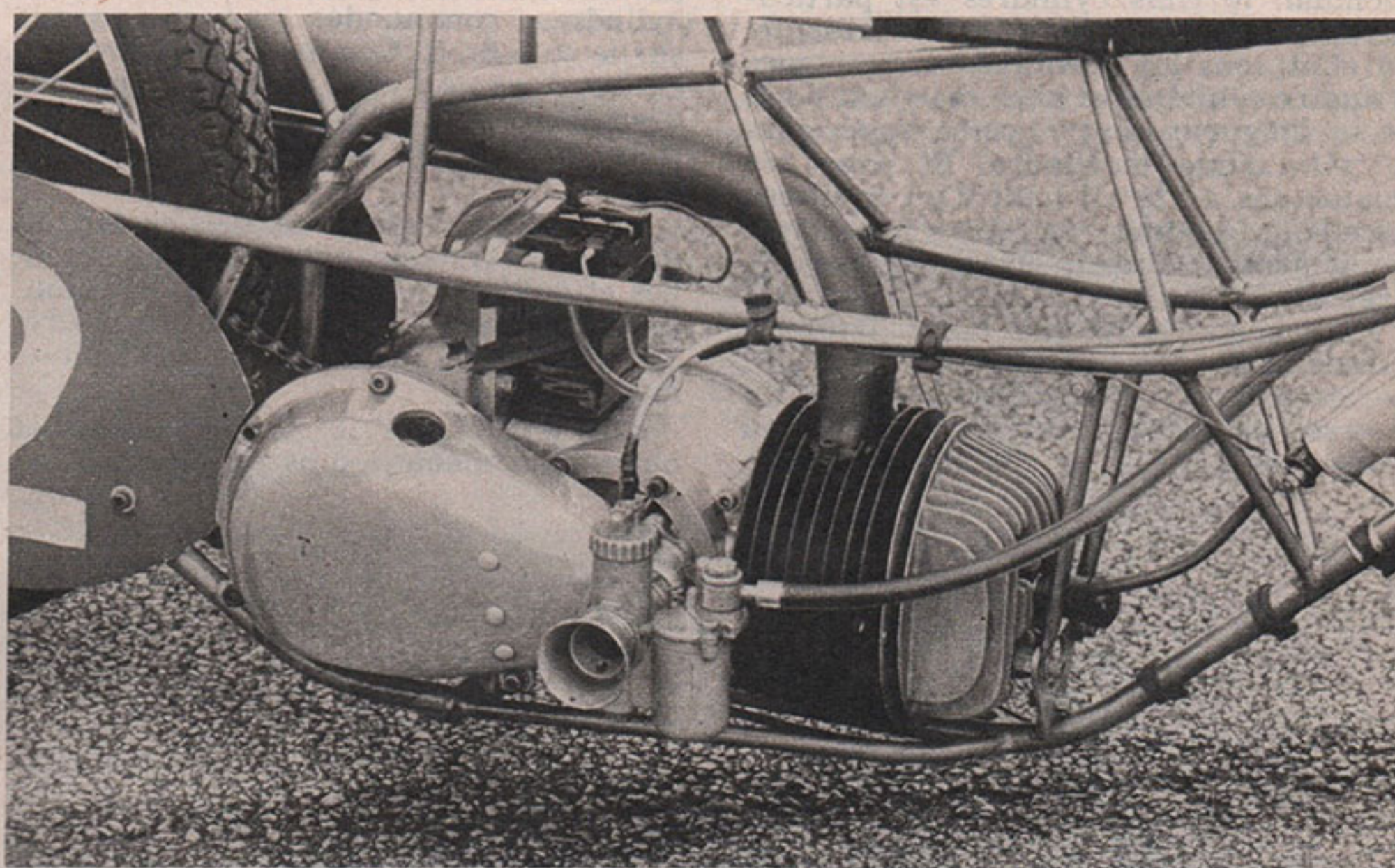
Ci-dessous, voici un exemple typique des ruptures désastreuses qui se produisirent durant le meeting. Pour mémoire, disons qu'il s'agit de la 750 Triumph à compresseur de Jim Brown.



La puissante bicylindre Vincent 1000, était l'une des rares motos de conception conventionnelle présentées à Elvington. Elle était conduite par l'anglais Lloyd. Ses départs étaient impressionnants, la roue arrière dérapant sur une centaine de mètres. Le pneu spécial, de large section et lisse, produisait un énorme nuage de fumée.



Que ce soit à Zandvoort ou à Elvington, le « basset » de l'anglais Heckle, équipé d'un moteur Villiers « starmaker » a fait des étincelles, améliorant les records de la classe 250 sur le quart de mile et le kilomètre départ arrêté, qu'il détenait déjà. Remarquez le cadre en treillis tubulaire et la suspension avant à bras oscillants. La photo a été prise à mi-parcours alors que la roue arrière a cessé de déraper et adhère bien à la route.



Le moteur de la Minus 100, placé très bas dans un cadre tubulaire, a permis à Cooper de tomber les anciens records du quart de mile et du kilomètre départ arrêté. Le moteur contient des pièces d'un moteur de Kart italien; il a un distributeur rotatif. La transmission primaire est à chaîne.

Plus décidées que jamais à défendre leur suprématie dans le secteur des motos-lourdes sur le florissant marché américain, la B.S.A. et la Triumph (qui, comme l'on sait, font partie du même groupe industriel), ont réalisé deux nouvelles machines super-sportives, qui en fait de technique et de prestations présentent un remarquable progrès par rapport à leurs bicylindres bien connus.

Ces nouvelles machines anglaises sont en fait des 750 cc à trois cylindres, ayant une puissance de 60 CV, et offrant une accélération spectaculaire ainsi qu'une vitesse maxima de plus de 200 kmh.

LA TECHNIQUE

La B.S.A. que nous appellerons « Rocket 3 » et la Triumph qui est dénommée « Trident » sont identiques du point de vue mécanique. Seules variantes: quelques menus détails et la disposition des cylindres légèrement inclinés pour la B.S.A. et verticaux dans la Triumph, disposition qui, bien entendu, a des répercussions sur la structure du carter.

Les cadres, en revanche, sont différents. La B.S.A. dispose d'un double berceau comme dans les bicylindres (dont la production se poursuit sans que la gamme des modèles subissent des variations), tandis que la Triumph est dotée d'un « monopoutre » comme celui de sa fameuse « Bonneville ».

Après cette brève introduction, vient la question la plus importante: pourquoi une trois cylindres? Comme il a été largement démontré par Agostini et la M.V. dans les courses de championnat mondial, le trois cylindres est particulièrement recommandable. Il présente, en effet, tous les avantages des moteurs à quatre cylindres et plus, mais son poids et sa longueur sont à peine supérieurs à ceux d'une bicylindre. Et avec ses mannetons à 120°, il jouit d'un équilibre excellent, qualité que l'on chercherait vainement à obtenir avec des bicylindres.

Le schéma technique B.S.A.-Triumph présente de nombreux points de comparaison avec la célèbre machine de course italienne, transversalement au cadre, tandis que le vilebrequin, forgé

Elles ont 3 cylindres et 750 cc les nouvelles B.S.A. - Triumph

La plus belle nouveauté de l'année dans le secteur des grosses cylindrées est sans aucun doute constituée par la B.S.A. et la Triumph 750 à trois cylindres, annoncées officiellement le 25 septembre dernier. Etant donné l'immense intérêt de ces nouvelles réalisations de l'industrie d'outre Manche, laquelle fait preuve depuis quelque temps d'une grande volonté de renouveau, nous avons tenu à confier leur présentation à nos lecteurs — dans tous ses aspects techniques et pratiques — à deux célèbres noms du journalisme anglo-saxon spécialisé, nous avons dit Mick Woollett qui n'est pas un inconnu pour nos lecteurs, et David Dixon qui joint à ses talents de journaliste une brillante carrière sportive.

d'une seule pièce, ainsi que nous l'avons déjà dit, à les axes de manivelle à 120°.

Le vilebrequin tourne sur quatre paliers; les deux du centre sont en demi coussinets lisses (comme pour les bielles), celui de gauche — côté de la transmission primaire — est à sphère, tandis que celui de droite — côté des commandes, distribution, pompe à huile, allumage, etc. — est à roulement.

Les têtes de bielle tournent donc sur coussinets, elles sont du type utilisé sur la Triumph « Tiger 100 ». Le schéma de la distribution est aussi typique de la Triumph, avec deux arbres à came séparés, un devant et l'autre derrière les cylindres, commandés par engrenages sur le côté droit. Comme il est à prévoir, l'arbre à came avant sert aux soupapes d'échappement, tandis que celui de l'arrière est destiné aux soupapes d'aspiration.

La commande des soupapes se fait au moyen du système habituel poussoir-tubes et culbuteurs. Les tiges et les culbuteurs sont plutôt courts, ceci afin de réduire le poids des masses en mouvement.

Afin d'améliorer le refroidissement et obtenir en même temps une diminution

de poids, le monobloc des cylindres est conçu en alliage léger, avec les chemises en fonte spéciale. Ces dernières présentent un coefficient d'expansion égal à celui des cylindres, ce qui rend tout allègement impossible.

La culasse (d'une seule pièce), le logement des culbuteurs et des couvercles correspondants sont en alliage léger et généreusement ailetés.

Ceux qui pensent déjà aux moyens de truquer ces nouvelles trois cylindres seront sûrement ravis d'apprendre que la pompe de l'huile est du type à engrenages. Elle se trouve placée dans une niche à gauche du carter, et est actionnée par l'entremise d'un engrenage intermédiaire, grâce à un engrenage placé sur le vilebrequin, à l'intérieur de la triple couronne dentée pour la transmission primaire.

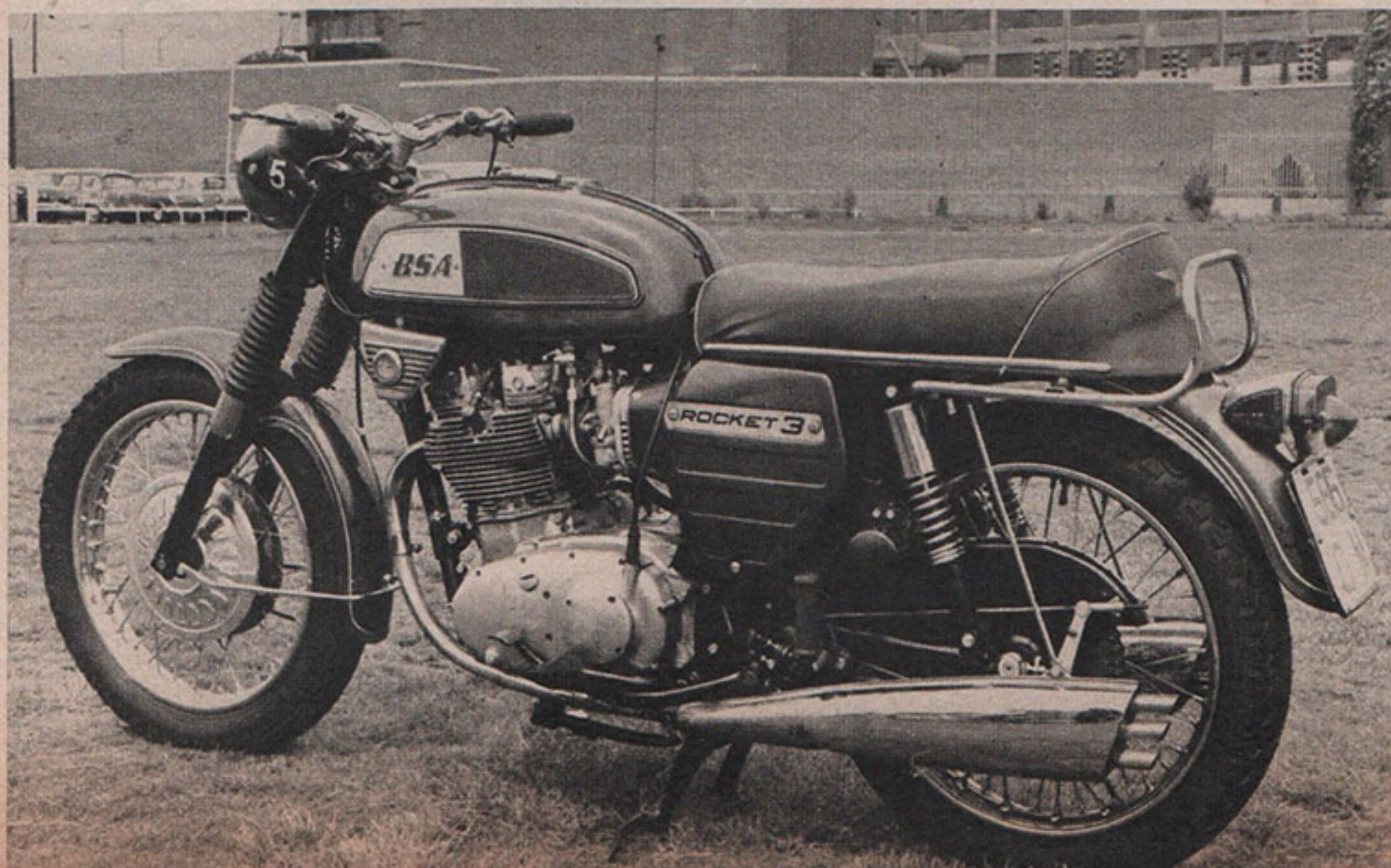
Dans le but de favoriser ultérieurement le refroidissement et assurer la parfaite lubrification des coussinets du vilebrequin et des têtes de bielle, la circulation de l'huile a été portée à une vitesse supérieure de trois fois et demie à celle de la Triumph « Bonneville »; on a, en outre, adopté un radiateur, situé sous l'entrée du réservoir de carburant, et par conséquent, largement exposé au courant d'air.

Selon les traditions anglaises, le système de lubrification appartient au type à carter sec, avec réservoir d'huile placé sous la selle.

Alésage et course sont pratiquement « carrés »: 67 x 70, chiffre qui multiplié par trois donne une cylindrée exacte de 740 cc.

La compression est de 9,5 : 1 et la puissance de 60 CV peut se développer à 7250 tours, encore que le moteur puisse tourner sans risques jusqu'à 8000 tours.

La B.S.A. « Rocket 3 » a les cylindres légèrement inclinés en avant. A noter, le garde-boue avant type cross, et la longueur de la selle, dotée également d'une largeur généreuse.

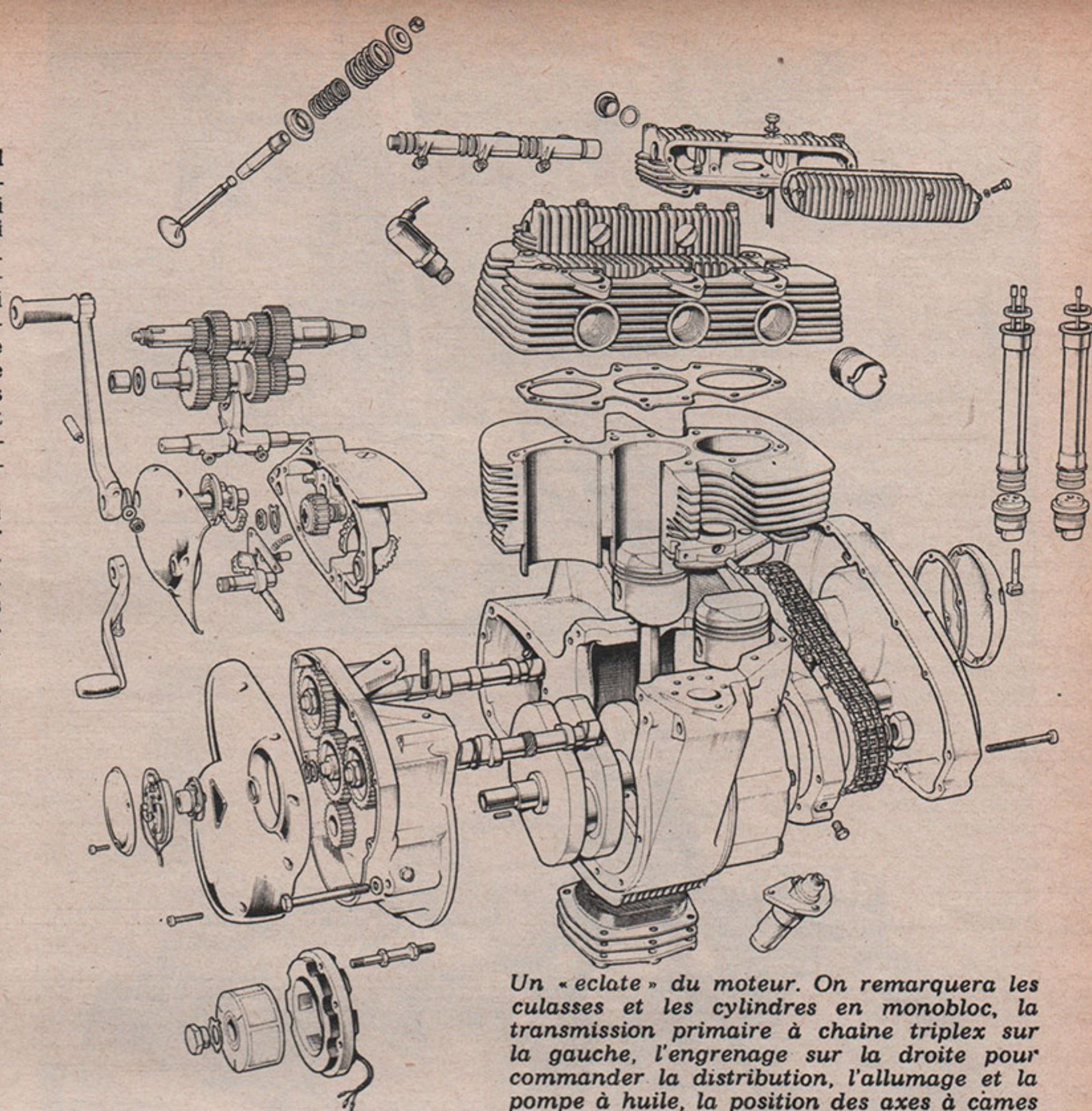


Pour l'alimentation, il y a trois Amal « Concentric » de 27 mm. montés élastiquement et protégés par un boîtier qui contient également le filtre à air, et qui se trouve elle aussi cachée sous la selle. Les trois échappements ont posé de sérieux problèmes d'adaptation en ce qui concerne l'installation et la conformation des tubes et des pots. La meilleure solution imaginée a été de doubler le tube d'échappement central peu après sa sortie du cylindre comme on peut le voir sur la photographie de cette page, et l'on a pu ainsi obtenir l'apparence d'un quatre cylindres.

Toujours à l'attention de ceux qui auraient l'intention de « bricoler » sur ces machines, un avertissement s'impose: le système d'échappement, y compris les silencieux avec les trois petits tubes caractéristiques, est « équilibré » si soigneusement que la moindre modification provoquerait non seulement une perte de puissance mais même des dégâts considérables au moteur. Autrement dit, regarder, mais pas toucher!

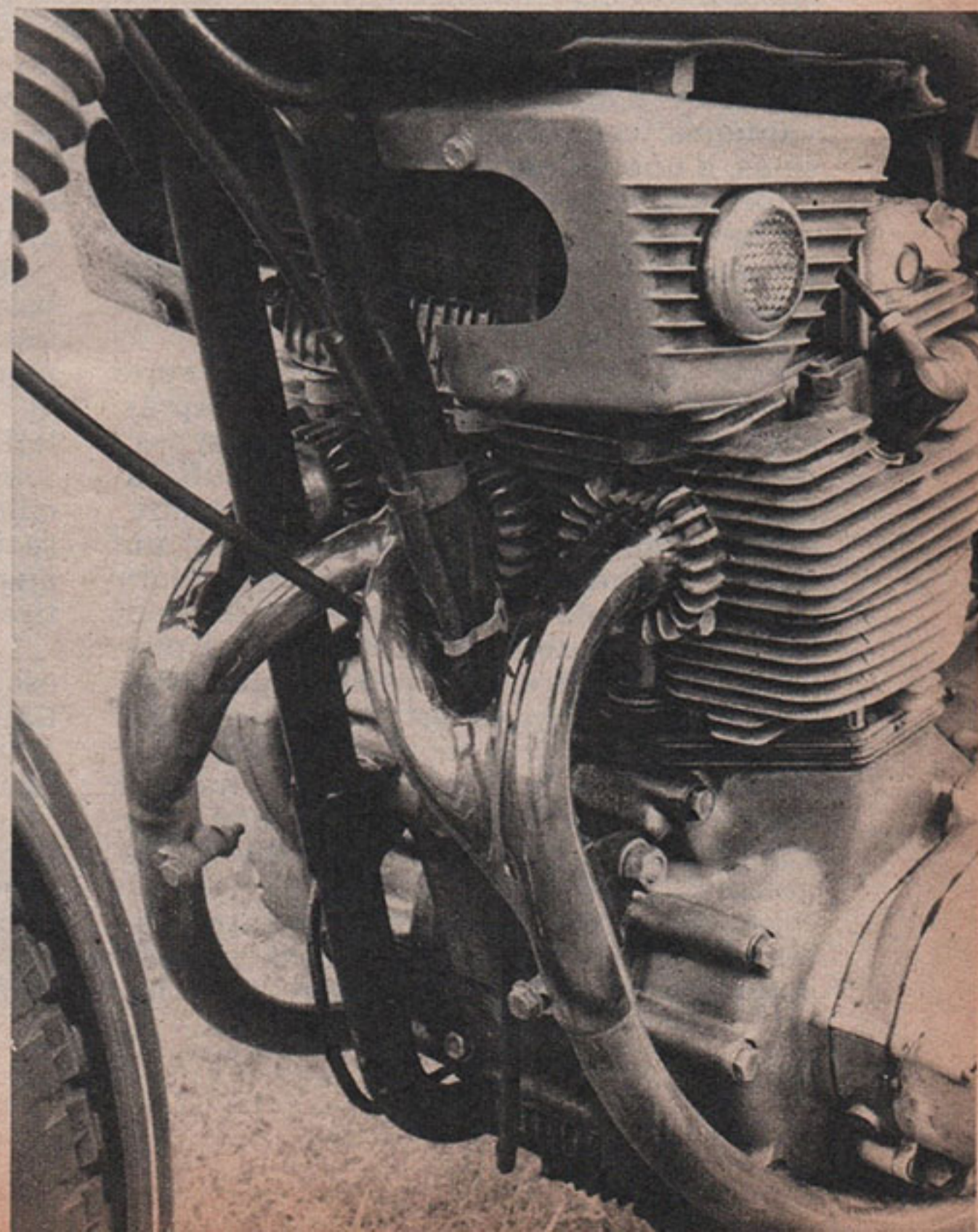
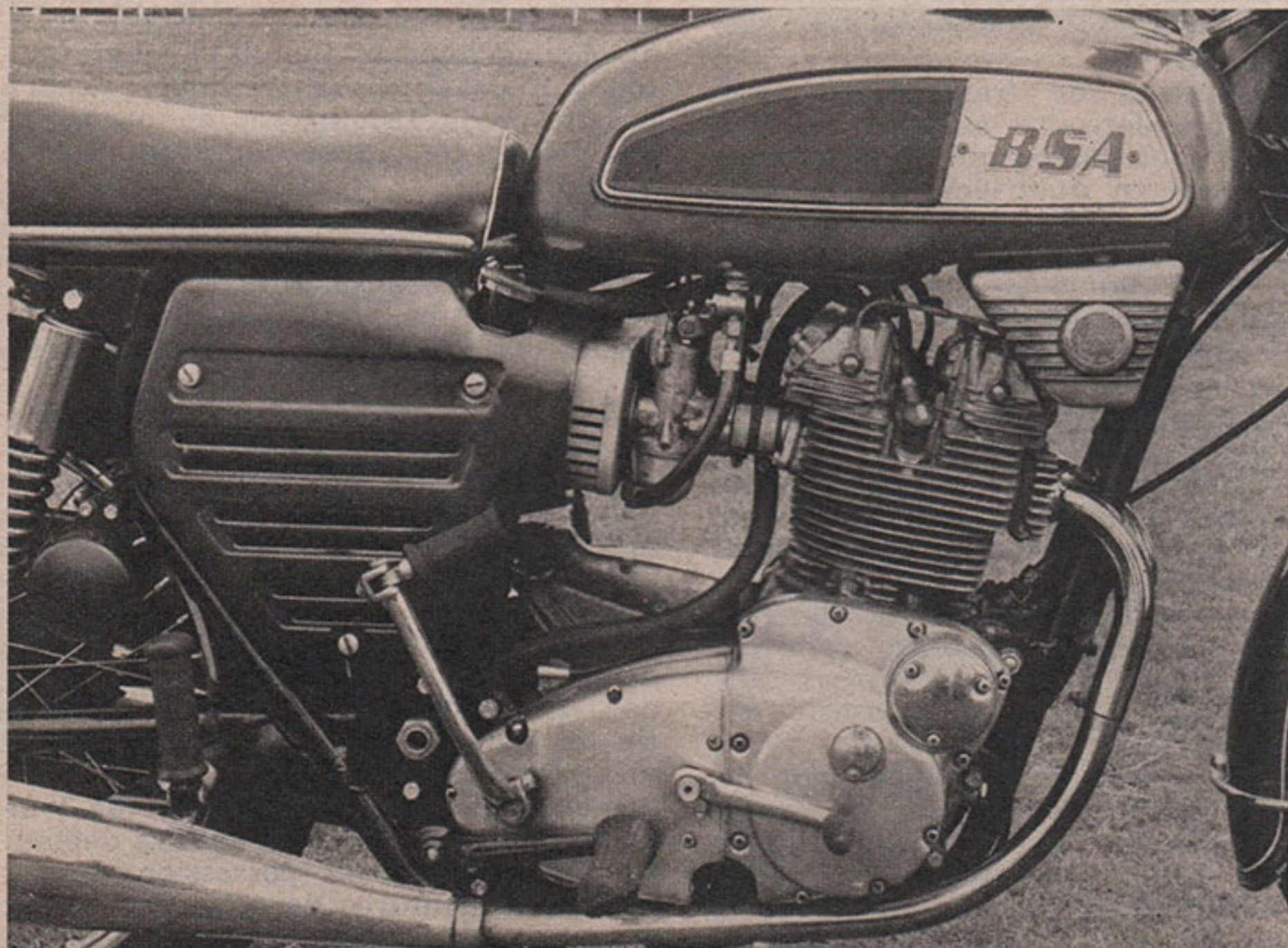
L'équipement électrique est à 12 V, avec l'alternateur d'alimentation à droite du vilebrequin, et par conséquent à une place très éloignée de la transmission primaire. Après de multiples expériences, on a choisi pour l'allumage une solution assez proche de celle adoptée pour les M.V. de Grand Prix, avec trois rupteurs séparés, actionnés par une came unique. Cette came est à son tour mue par l'extrémité droite de l'arbre à came d'échappement.

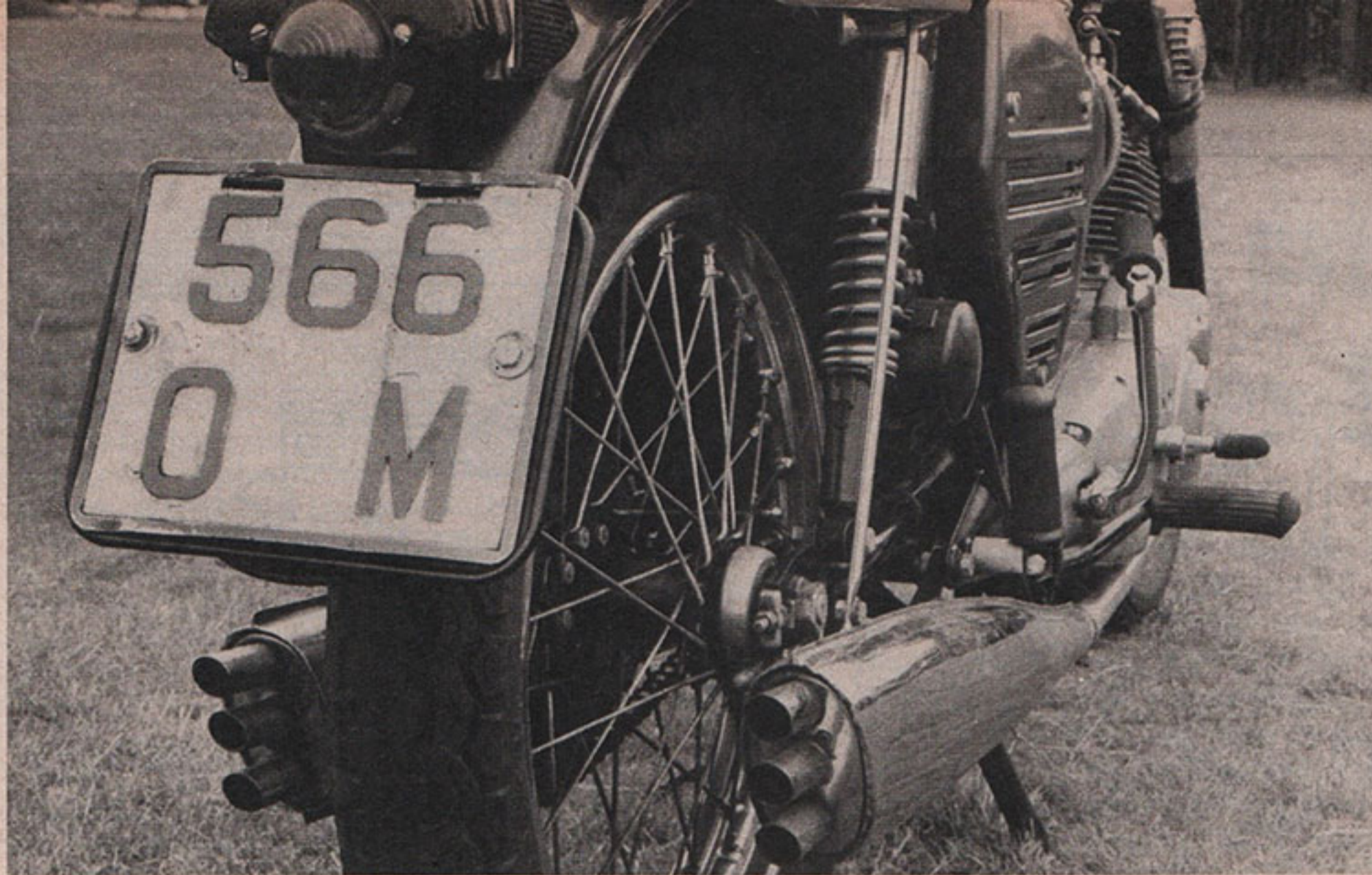
Cette solution permet de régler l'avance à l'allumage cylindre par cylindre, chose qui serait impossible avec un distributeur de type automobile, qui pré



Un « éclaté » du moteur. On remarquera les culasses et les cylindres en monobloc, la transmission primaire à chaîne triplex sur la gauche, l'engrenage sur la droite pour commander la distribution, l'allumage et la pompe à huile, la position des axes à cames et le changement à quatre vitesses.

Le bloc moteur-changement de vitesses de la B.S.A. avec le radiateur à huile au dessus des culasses et le tube d'échappement central qui se double peu après la bride. La prise de mouvement du compte-tour se produit au moyen d'une vis sans fin se trouvant au centre de l'arbre à came d'échappement.





Les petits tubes caractéristiques à l'extrémité des pots contribuent à donner une tonalité particulière au bruit d'échappement. Ci-dessous, la Triumph « Trident » photographiée devant la stèle de pierre qui indique le point central de la Grande-Bretagne, et qui se trouve à Meriden, tout près de l'usine.

travail et créèrent une enveloppe nouvelle, présentant la section inhabituelle de 4,10, qui se démontra en mesure de résister aux très fortes sollicitations des trois cylindres. Appelée « Trigonon » et se distinguant par le sigle K81, cette enveloppe s'inspire de celles produites par la même Maison pour la compétition, mais sa surface de contact avec la route est plus étendue.

Les pneus sont de 19 pouces. La B.S.A. porte à l'avant un Dunlop K 70 de 3,25, tandis que la Triumph possède un second « Trigonon ».

Le phare avant a un diamètre de 18 cm et porte un cadre d'instruments bien doté (compte tours, compteur kilométrique, ampèremètre, mouchard pression d'huile et mouchard feux de route et feux de croisement); un peu en arrière, se trouve le frein de direction à friction.

Les commandes à pédales et celles du guidon suivent la disposition classique; près de la poignée des gaz, et par conséquent d'une atteinte facile, au moyen du pouce, se trouve le bouton de masse.

La capacité du réservoir est de 22,7 litres, et bien que la consommation varie fortement selon la « vivacité » du conducteur, on peut facilement parcourir 300 km entre deux ravitaillements.

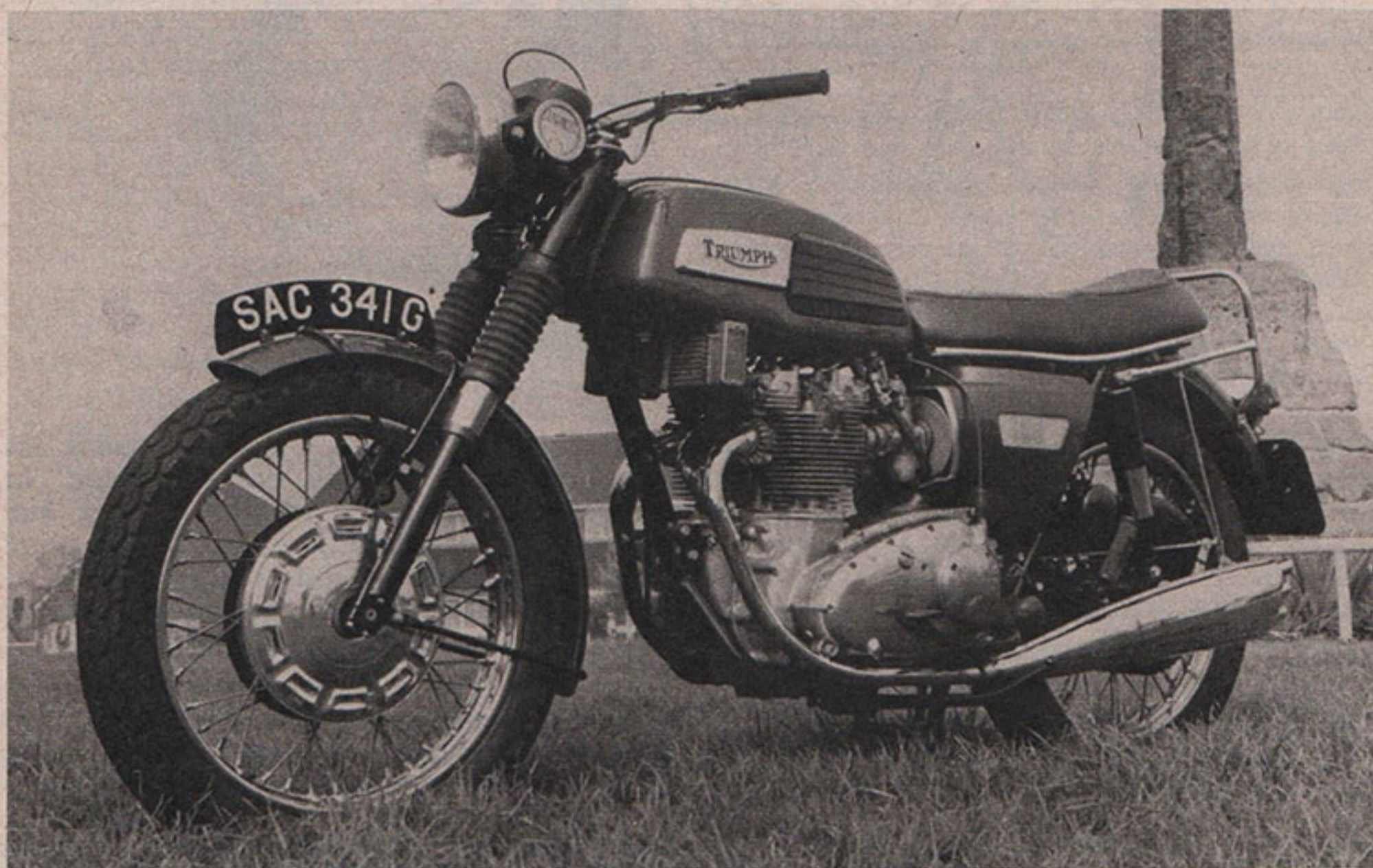
Le poids des deux machines varie légèrement autour d'un poids moyen de 215 kg. La longueur totale est de 2,209 m et la largeur de guidon de 0,723 m.

Les études et les essais se sont prolongés pendant trois ans dans le but de construire une luxueuse motocyclette qui serait en mesure de dépasser pratiquement n'importe quel autre engin motorisé à deux ou quatre roues jusqu'à la vitesse de 150 km, et de permettre des pointes de vitesse dépassant les 200 à l'heure.

Il ne fait donc pas de doute que la B.S.A. « Rocket 3 », offrant une finition en marron métallisé, et la Triumph « Trident » en robe vert « resplendissant » feront date dans le domaine motocycliste.

Il est assez vraisemblable que les premières livraisons de ces « tricylindres » reviendront aux Etats-Unis. En Angleterre et en Europe, elles doivent démarrer au cours de ce printemps. Le prix n'est pas encore fixé. Pour l'Angleterre, il en coûtera cependant, la somme de 530 L. Sterling, soit environ 75 L.St. de plus que pour la Norton « Commando ». Après cela, les passionnés du continent pourront s'atteler aux calculs et aux rapports pour établir approximativement, avec quelques chances de tomber juste, combien il leur faudra déboursier pour entrer en possession de ces nouvelles montures de rêve.

Mick Woollett



senterait d'ailleurs, entre autres désavantages, ceux de plus grandes dimensions, d'une vulnérabilité accrue et d'une imperméabilité moindre.

Chaque couple de contacts possède sa propre bobine et son condensateur; seule chose en commun: la batterie, dissimulée sous la selle.

Pour la transmission primaire on songea d'abord aux engrenages, mais après expérimentation sur divers prototypes, on y renonça, à cause de la difficulté à obtenir un fonctionnement silencieux, étant donné leur installation dans un carter d'alliage léger. On adopta alors une belle chaîne en triplex avec tendeur réglable de l'extérieur. Cette chaîne présente entre autre, une remarquable élasticité. L'embrayage est d'un genre inhabituel pour une moto. Il s'agit d'un monodisque à sec, dérivé de celui des Mini-Cooper « S », travaillant dans un compartiment séparé, sur le côté gauche.

Le changement comporte quatre vitesses, version renforcée de celle montée actuellement sur la « Bonneville »; les

rapports totaux de transmission sont 11,95 en première, 8,3 en seconde, 5,83 en troisième et 4,89 en quatrième. Ainsi, à 6750 tours en quatrième, on voyage à 160 kmh.

La fourche dispose d'un double amortisseur hydraulique. Le frein avant est une double came, semblable à ceux déjà montés sur les modèles plus rapides de la B.S.A. et de la Triumph, mais potentialisé lorsque fut réalisé en son temps une version de course de la « Bonneville », machine qui ferait se pâmer d'aise bien des gens, mais que la Maison anglaise ne s'est pas encore décidée à tirer de ses réserves.

La suspension arrière est à fourche oscillante, avec amortisseurs hydrauliques Girling réglables, à ressorts découverts sur la B.S.A., à ressorts enfermés sur la Triumph.

Le pneu arrière pose également de sérieux problèmes. En effet, les prototypes « dévorent » le caoutchouc à une rapidité vertigineuse, surtout à cause de la terrible accélération. Les techniciens de la Dunlop se mirent alors au

Une autre vue de la Triumph « Trident », montrant les cylindres verticaux et la forme du carter qui rappelle beaucoup celle des modèles bicylindres de la même Maison. A noter la timonerie du frein avant à double came.

Les impressions de conduite

Malgré le poids et la cylindrée, ces nouvelles « trois cylindres » de B.S.A. et de Triumph ne sont guère encombrantes, et en se mettant en selle, on a l'impression de chevaucher une de ces bicylindres sportives bien connues produites par la même Maison.

Nous tenons avant tout à mettre en évidence que la « Rocket 3 » et la « Trident » sont pratiquement immunisées contre trois caractéristiques fonctionnelles extrêmement désagréables — et malheureusement communes à diverses motos lourdes — nous voulons parler de la difficulté de la mise en marche, des fortes vibrations et du bruit excessif.

En dépit du fort rapport de compression et des trois gros pistons à lever et à abaisser, la mise en marche à froid n'a jamais demandé qu'un ou deux coups de pédales au maximum, avec la poignée du gaz à peine tournée. Le levier de mise en mouvement est pliable et bien proportionné; pas besoin, par conséquent de s'escrimer dans des manœuvres herculéennes pour arriver au but.

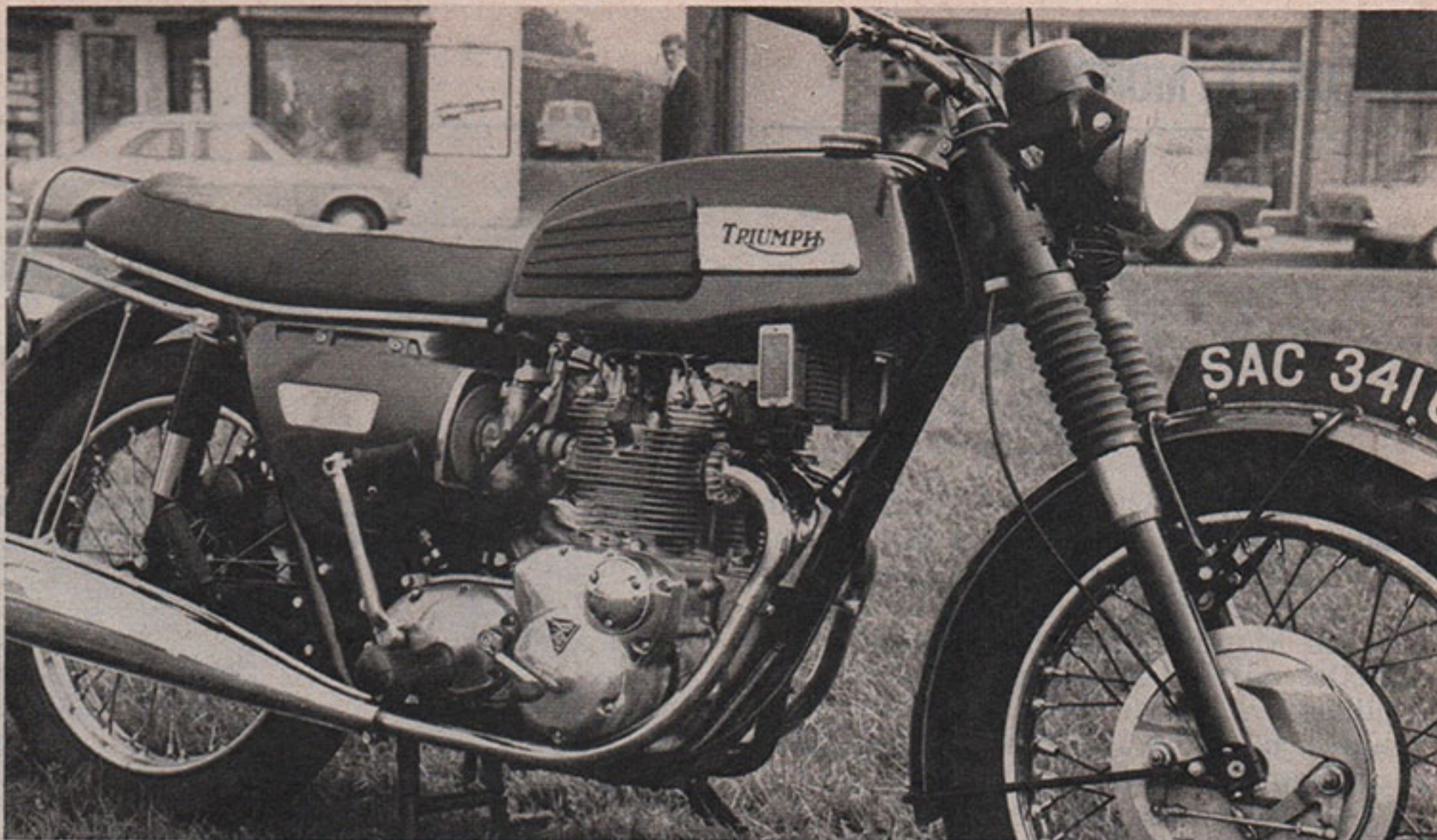
En ce qui concerne les vibrations, en admettant qu'on puisse les définir ainsi (mais dans ce cas, celles d'une bicylindre quatre temps à 360° devraient logiquement se comparer à un tremblement de terre) on ne les décèle, et encore très légèrement, qu'à partir de 5000 tours. Mais répétons le encore, il s'agit là de détails de peu d'importance, pratiquement imperceptibles, qui n'influent pas le moins du monde sur le plaisir de la conduite.

Le bruit mécanique, malgré les cylindres en alliage léger et la complexité du moteur (qui tendent inévitablement à en augmenter l'ampleur) demeure cependant assez contenu; on perçoit quelque peu le bruit des soupapes, comme sur la M.V. 600 quatre cylindres. La « musique » de l'échappement, modulée par trois petits tubes sortant de chaque silencieux, est pleine et agréable, et ne s'aggrave pas de façon gênante lors de l'augmentatoion du régime.

En général, le ralenti sur les 800 tours, est régulier, mais il arrive, de temps à autre, que les carburateurs Amal « Concentric » fassent montre d'un défaut qui leur est propre, et provoquent des crachements et l'arrêt du moteur.

La puissance commence à se révéler au delà des 3500 tours, et se développe dans un très fort crescendo entre 4500 et 7000 tours. Le rendement le plus brillant

David Dixon aux commandes de la B.S.A. « Rocket 3 ». La photo atteste que par rapport au pilote, les proportions de la machine ne sont guère volumineuses.



à attendre de ces « tricylindres », on l'obtient en faisant tourner allègrement le moteur et en se servant sans parcimonie du changement de vitesse.

Cette nervosité est due au faible effet de volant du vilebrequin qui a, effectivement, une structure assez légère.

Lorsqu'elle est entre les mains d'un conducteur brillant, la machine fait une vive impression, même sur les sprinters les plus endurcis, étant donné sa terrible accélération qui demeure foudroyante jusqu'aux environs de 180 kmh, tout en conduisant en position surélevée. En s'abaissant sur le réservoir, au terme du quart de mille, avec départ arrêté (couvert en 13"7) on voyage déjà à 160 kmh.

Il n'est pas dit pour autant que pour se mouvoir il soit constamment nécessaire d'actionner férocement les manettes. En ville, par exemple, on peut très bien tenir la quatrième à 50 à l'heure (ce qui correspond à 2000 tours), et accélérer doucement ensuite, à condition de ne pas ouvrir le gaz du même coup, car alors sous les 3500 tours, le moteur a tendance à se noyer. La vitesse la plus



recommandée dans les déplacements urbains est à cet égard la troisième.

L'embrayage est doux (afin de ne pas fatiguer la main, même en cas d'emploi fréquent), décolle bien et se maintient toujours comme il faut.

Le changement de vitesse, à course réduite, avec la première en bas (comme sur toutes les B.S.A. et Triumph depuis de nombreuses années), est précis et silencieux. Quant aux rapports, ils semblent assez bons, sauf la seconde, toujours un peu courte, détail typique de nombreuses motos lourdes anglo-saxonnes, qui laisse un vide avec la troisième, nettement perceptible, notamment en côte. Les vitesses maximum qui peuvent être atteintes sont, selon les différents changements de vitesse, de l'ordre de 72, 104, 148 et plus de 200 kmh.

L'installation des commandes est parfaite; les instruments sont bien en évidence et précis.

Le frein avant est excellent; le frein arrière, lui, est légèrement faiblard. Selon les traditions du groupe B.S.A.-Triumph ce dernier est un latéral de dimensions modestes.

La position de conduite s'avère commode pour des personnes de statures différentes, et permet d'obtenir des vitesses de croisière élevées au prix d'un minimum de fatigue, et cela grâce à l'efficacité des suspensions.

Dans les virages, même sur terrain irrégulier, la trajectoire demeure toujours assurée, et même lors des fortes inclinaisons de la machine, il n'est rien qui touche terre, à l'exception des pédales. En amorçant les virages, il faut nécessairement accomplir un certain effort pour « jeter bas » la machine, qui en ordre de marche doit peser dans les 230 kg. On prend plus particulièrement conscience de ce poids respectable lorsqu'on est obligé de déplacer la moto à la main ou de la placer sur chevalet, bien qu'on ait placé sur la gauche de celui-ci un levier destiné à faciliter l'opération. Et toujours à gauche, on a naturellement prévu la béquille latérale.

David Dixon

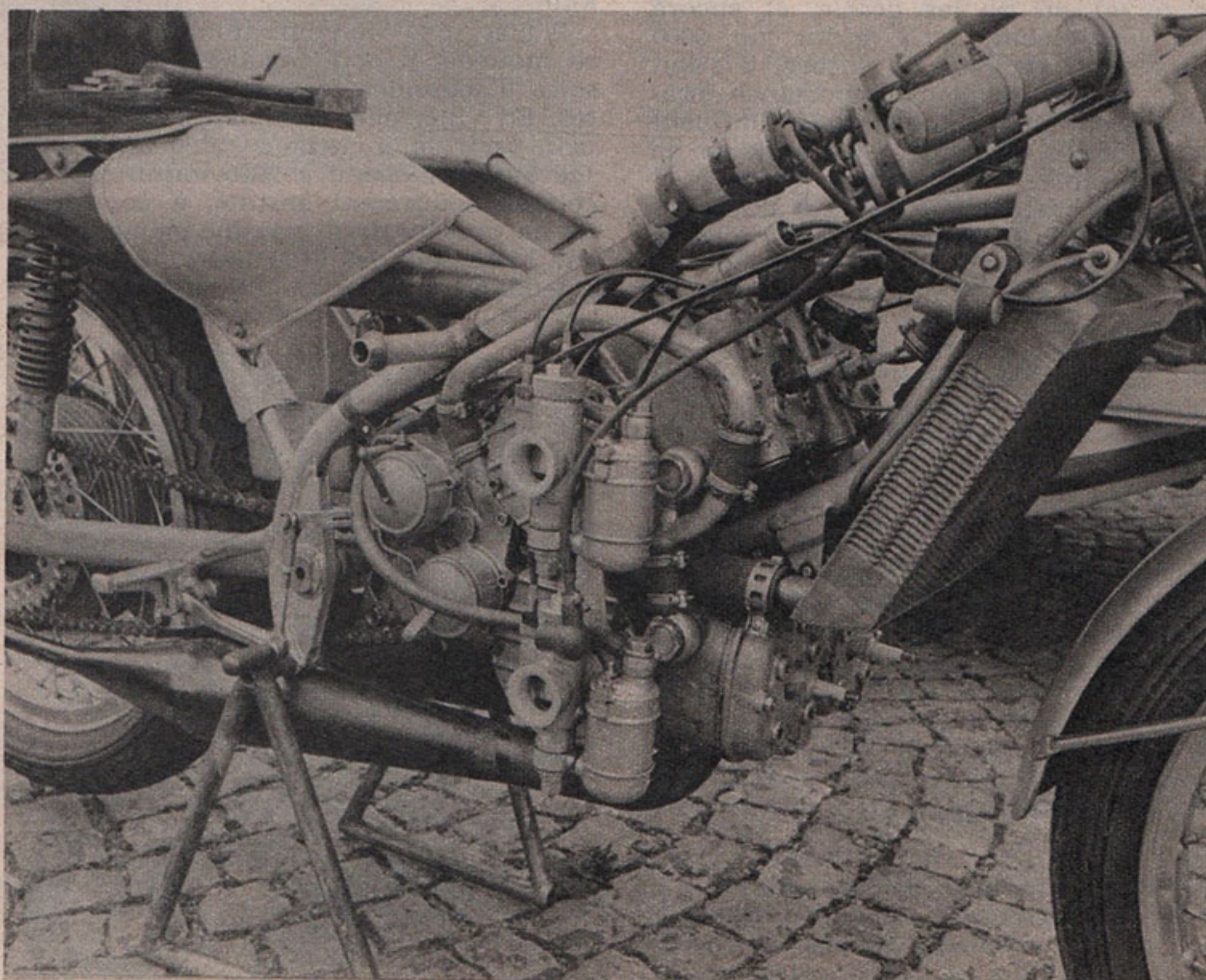
Du nouveau à l'étranger

La saison sportive va bientôt battre son plein et nous avons fait le tour des usines pour avoir une idée de ce qu'elles préparent pour les Championnats du Monde. Ce fut un travail plutôt difficile, car les maisons sont fort peu prolixes en ce qui concerne leurs nouveautés, ou alors racontent des histoires pour égarer les esprits.

Prenons le cas, par exemple, de Bill Ivy: il a annoncé aux quatre vents que déçu par le retrait de Yamaha de la compétition, irrité contre la Fédération Internationale à propos du nouveau règlement des machines de Grand Prix, il en « avait plein les bottes » des motos et des courses. A la suite de quoi il a fait savoir qu'il courra sur la tchécoslovaque Jawa. Nous sommes les premiers à nous réjouir d'un tel revirement et à féliciter Jawa d'avoir engagé un tel coureur, d'avoir aussi mis toutes les chances de son côté, ce qui donnera un nouvel intérêt au Championnat du Monde 1969. Cependant cette anecdote est l'une des centaines qui vous viennent aux oreilles et qui peuvent avoir de graves conséquences pour le journaliste qui les annonce inconsidérément. Il nous faut donc évoluer avec souplesse, savoir délimiter le vrai du faux, et prévoir le vrai sous le faux. C'est pourquoi nous demandons à nos lecteurs de ne pas prendre pour de l'eau bénite ce que nous allons dire.

Commençons par examiner le cas de Mike Hailwood qui abandonne définitivement la moto pour la voiture de course. Il est parti en claquant la porte, en désaccord et avec les usines qui se retiraient de la course, et avec la F.I.M. qui, à son avis, n'a pas su mettre sur pied un règlement valable. Il avait d'autres griefs contre la Honda qui ne lui confiait plus de machines en bonnes conditions, non plus qu'aucune autre marque, sinon la M.V. Agusta, ne pouvait lui confier des machines adaptées à sa valeur de pilote. De plus, il leur reprochait de ne pas le payer suffisamment. Son retrait forcé du Championnat du Monde 1968, non compensé par ses victoires dans des

La plus sensationnelle des surprises de la nouvelle saison, fut l'annonce du passage de Bill Ivy chez Jawa. Nous le voyons dans la photo du haut, en conversation avec le vétérán Stastny du département course de la marque. A droite, nous voyons la complexité du moteur de la 350 quatre cylindres refroidie par eau.



compétition nationales, sa chute à la course de côte de Monte Generoso, où il se fractura une clavicule, et enfin sa désapprobation à l'égard du nouveau règlement limitatif édicté par la F.I.M., telles sont les principales raisons qui ont déterminé Hailwood à se tourner vers la machine à quatre roues, afin de redorer son blason. Bien sûr, ce n'est pas le premier pilote de moto qui se dirige vers la voiture, exemple Beltoise, mais ce geste nous attriste, nous journalistes et tous les motocyclistes européens, même s'il y a déjà longtemps que l'on s'y attendait.

Un autre coureur nous quitte: George Anschmidt, champion du monde en 50 cc, ces trois dernières années, et toujours sur Suzuki. Il s'en va sans faire de bruit, satisfait des palmes récoltées, déclarant qu'il veut se consacrer totalement à sa propre entreprise.

Un autre grand, lâché par les japonais, Phil Read, ayant abandonné ses démarches avec Benelli, a trouvé un emploi chez Weslake pour le compte duquel il courra sur la nouvelle 500 cc 2 ACT que nous décrivons plus loin, et que toute la presse, européenne et américaine, s'accorde à dire qu'elle sera un trouble-fête pour les Paton, Linto, et autres machines déjà au point, telles les M.V. Agusta. C'est pourquoi on attend avec impatience les débuts de cette nouvelle bicylindre, ce qui ajoutera de l'intérêt aux compétitions mondiales, tant sur le plan technique que sportif.

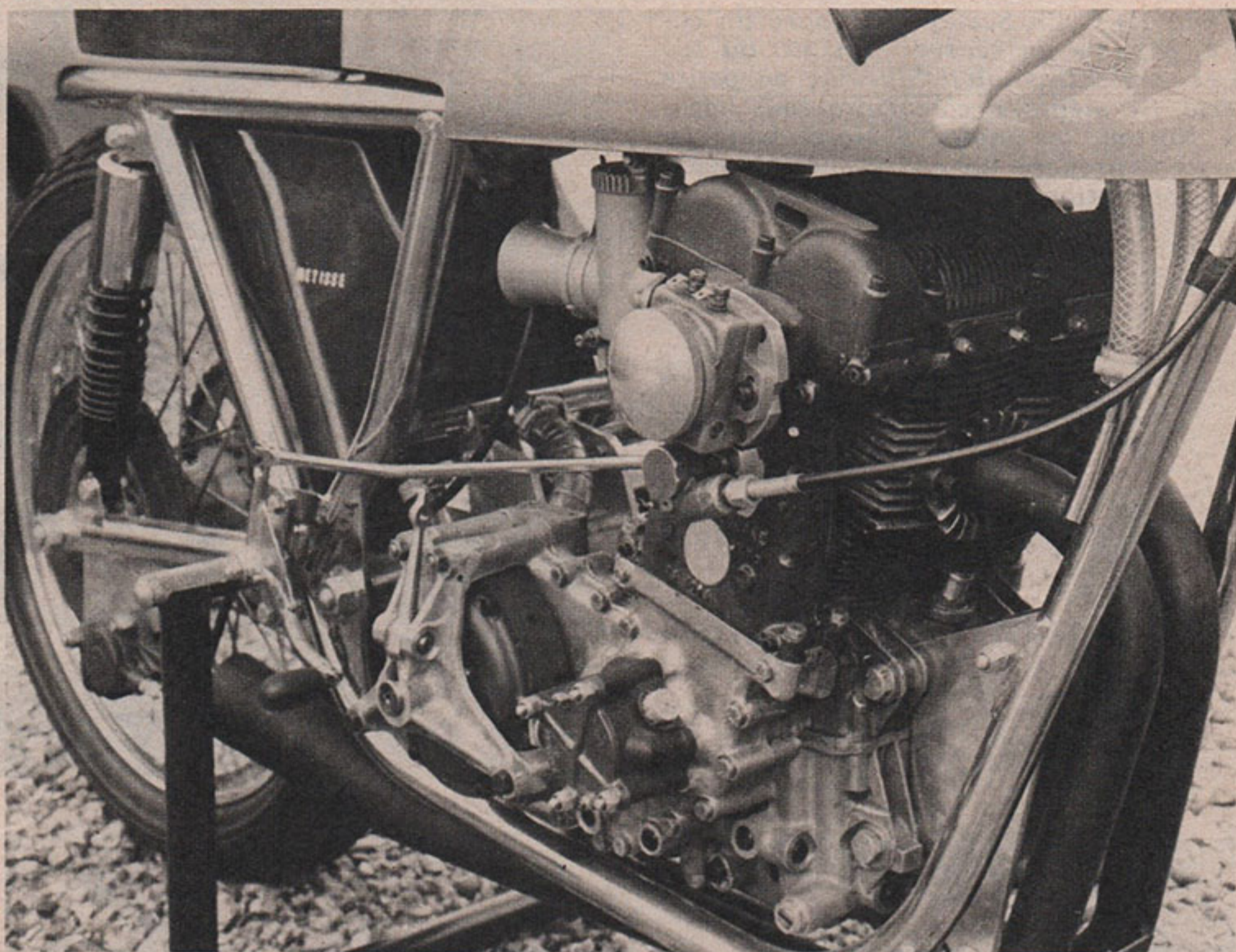
L'intérêt que Read porte à la nouvelle machine est d'autant plus grand que non seulement il a participé à la réalisation et à la mise au point du moteur, mais encore il y a investi une large part de capitaux, ce qui fait de lui l'ancien majoritaire de cette entreprise. Son principal souci est donc de rentrer dans ses frais en menant la machine à la victoire.

Une autre réalisation, d'un caractère plus artisanal, mais non moins intéressante, nous vient d'outre-manche. Il s'agit d'une 125, destinée à des coureurs privés, construite par Terry Shepherd, l'excellent pilote de Norton et qui, grâce à l'amitié de Surtees a aussi couru sur la M.V. quatre cylindres.

Extrapolé de la japonaise Bridgestone 175 bicylindre cinq vitesses à disque rotatif, la machine de Shepherd est dotée de nombreuses pièces made in Italy et dont le prix de vente avoisinerait les 8.000 francs (sans garantie de notre part).

Si de nombreux coureurs célèbres ont été mis au chômage (si nous pouvons nous exprimer ainsi) par l'abstention des japonais, il existe toujours une poignée de défenseurs de ces marques, des coureurs privés en général, qui ont racheté les machines de course qui avaient été mises en vente.

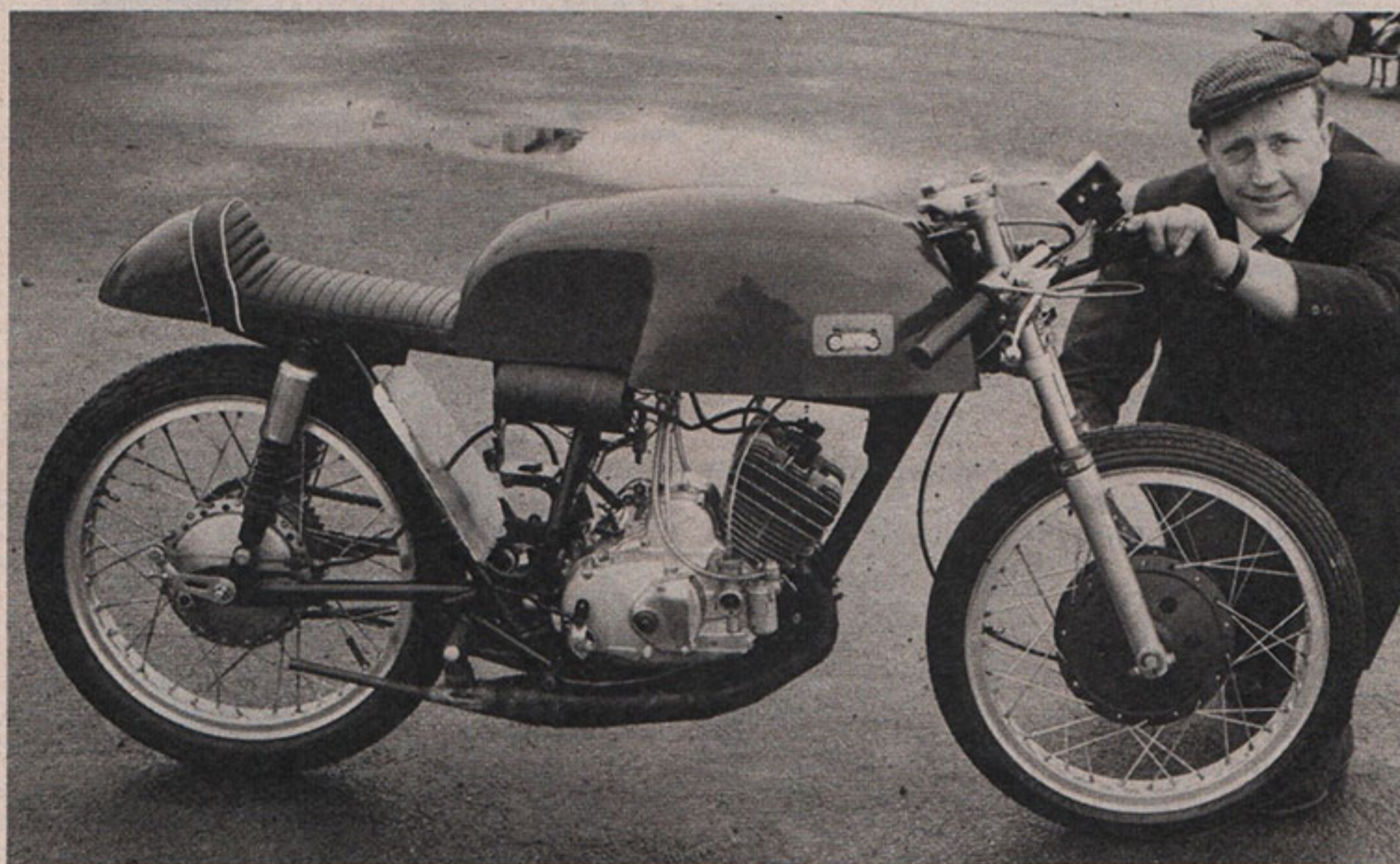
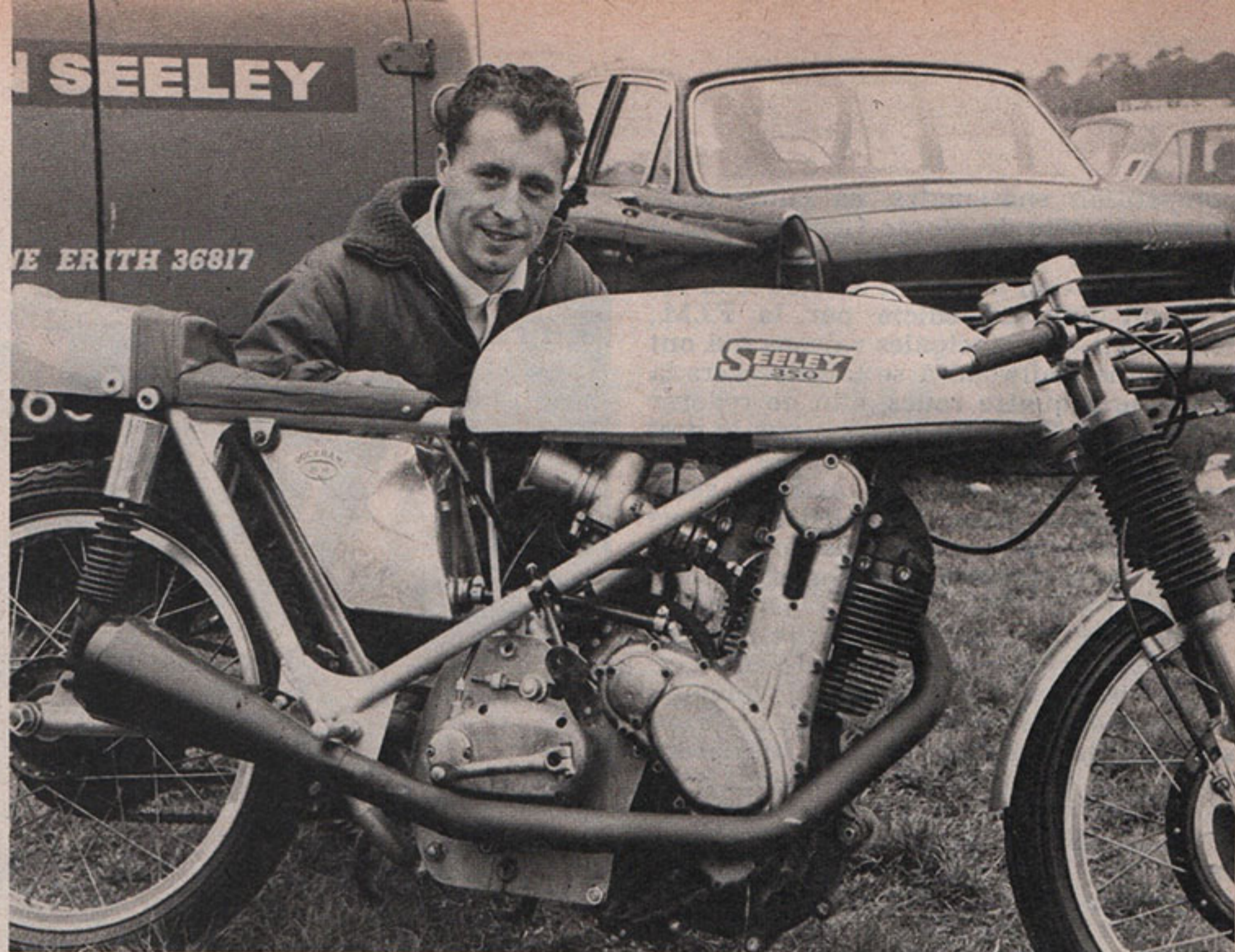
Nous avons déjà vu la Suzuki 50 nouvelle formule (dans le N° 1 de Motocyclisme), moteur deux temps et allumage par magnéto; à cette machine il faut ajouter une 250 bicylindre à carburation classique à lumières (au lieu du disque rotatif adopté sur la 50) et aussi une 500



Les sportifs anglais attendent beaucoup de la Weslake. Cette bicylindre, dont nous parlons dans ces pages, est réalisée par ce spécialiste bien connu des milieux automobiles, et que nous voyons à droite, parmi certaines de ses réalisations. Phil Read conduira, en course, cette toute nouvelle machine.



L'Anglais Colin Seeley a préparé un cadre, capable de recevoir un 350 ou 500 A.j.s. Matchless, qu'il fabrique en petite série. De même, il construira sous licence Norton, les moteurs Manx pour lesquels il prépare un cadre spécial, selon ses conceptions.



Terry Shepherd, le pilote anglais bien connu, grand ami de Surtees, un transfuge de la moto, a construit un 125 bicylindre à valve rotative, qu'il a l'intention de vendre aux coureurs privés. Le bloc moteur provient d'une Bridgestone. Puissance 25 CV à 12.000 tours.

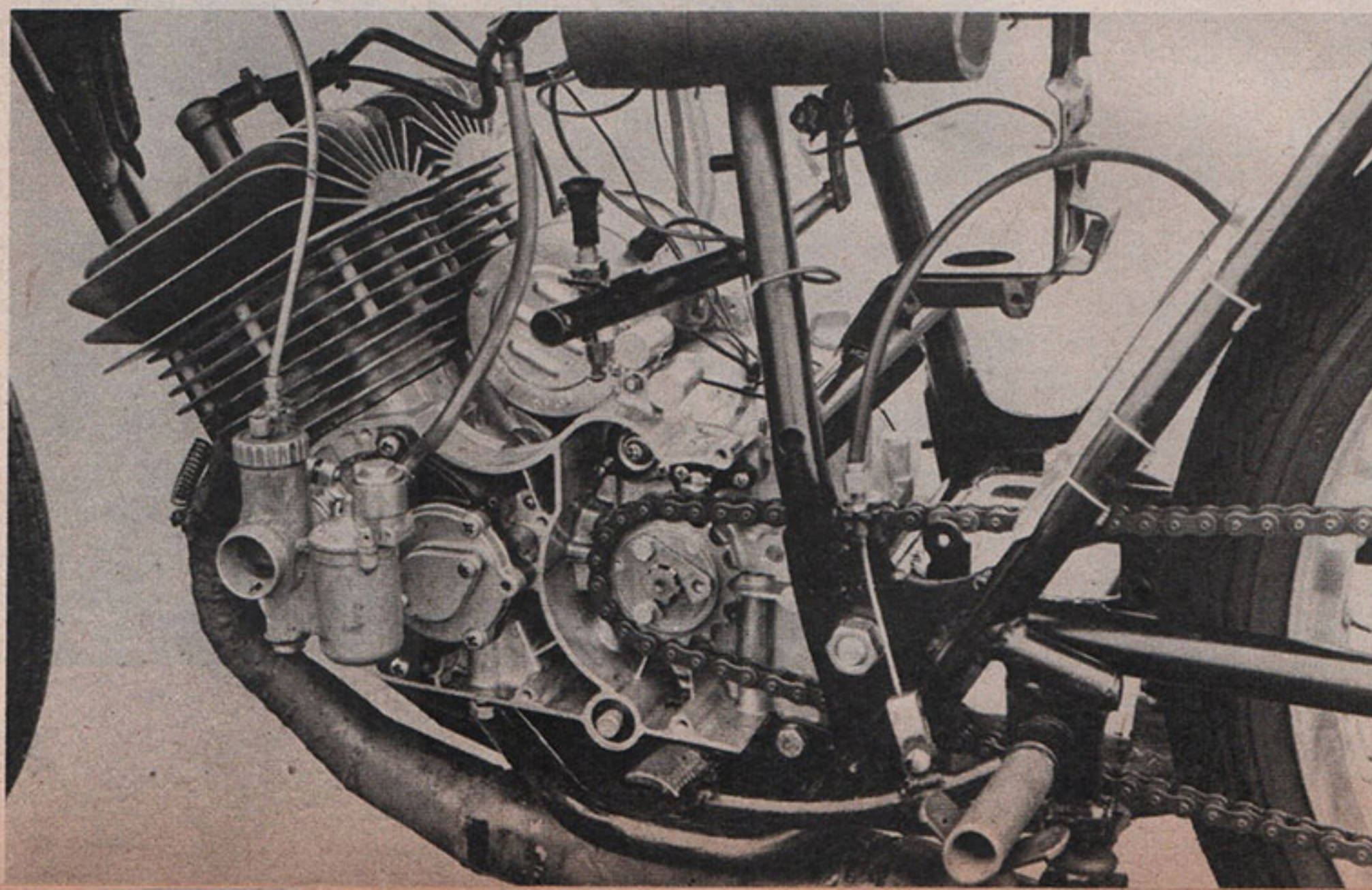
bicylindre qui, bien que conçue pour la série, pourrait très bien devenir une machine de course valable, étant donné qu'elle se prête aisément à des améliorations.

Frank Perris, ancien officiel de Suzuki, aujourd'hui installé en Afrique du Sud, a décidé de venir courir en Europe en tant que privé, avec deux de ces machines: une 250 et une 500 bicylindre auxquelles il a apporté quelques modifications qui ont porté aussi bien sur le moteur que sur le cadre. Ceci, selon Perris, devrait permettre à ses machines de se placer au moins aux places d'honneur.

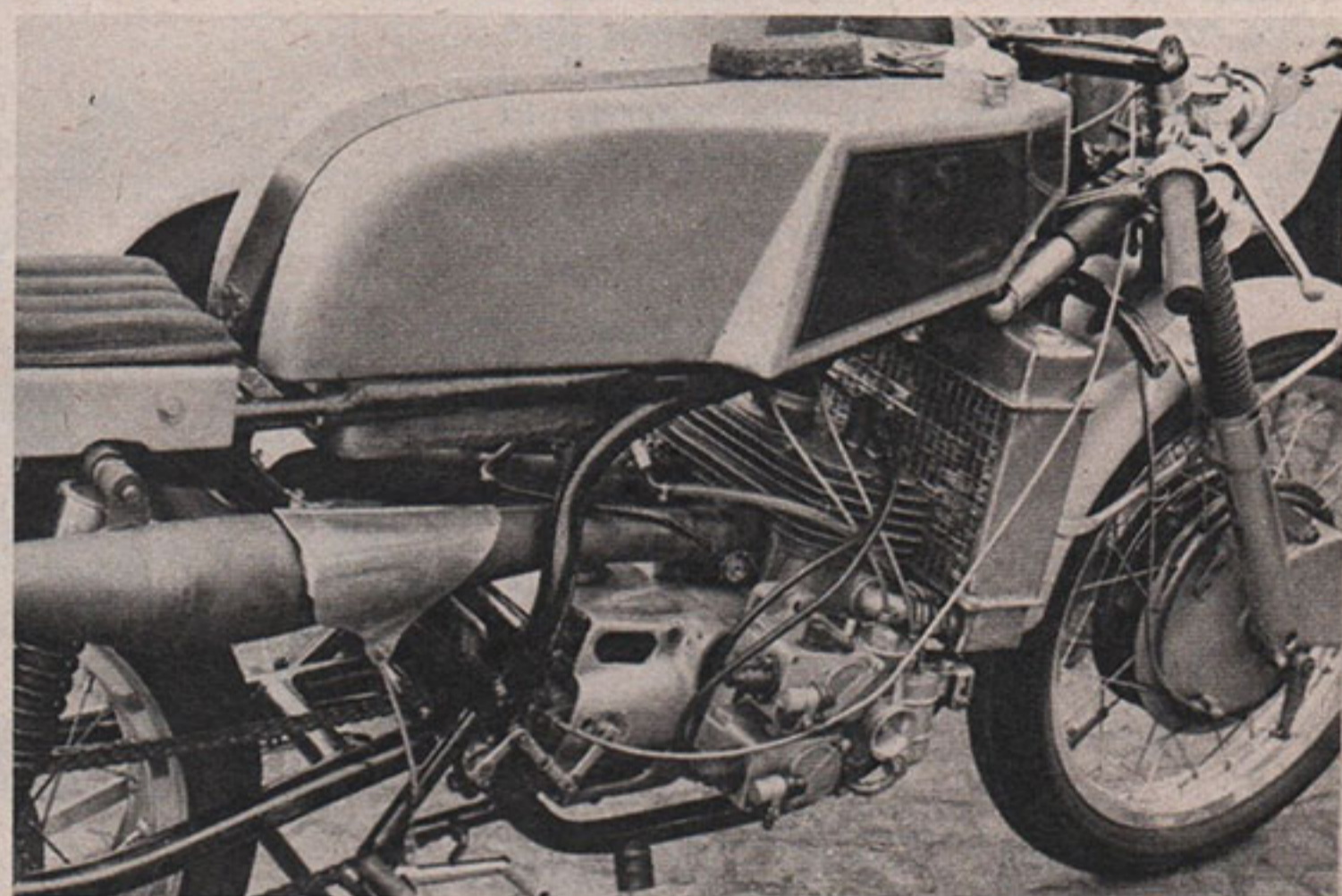
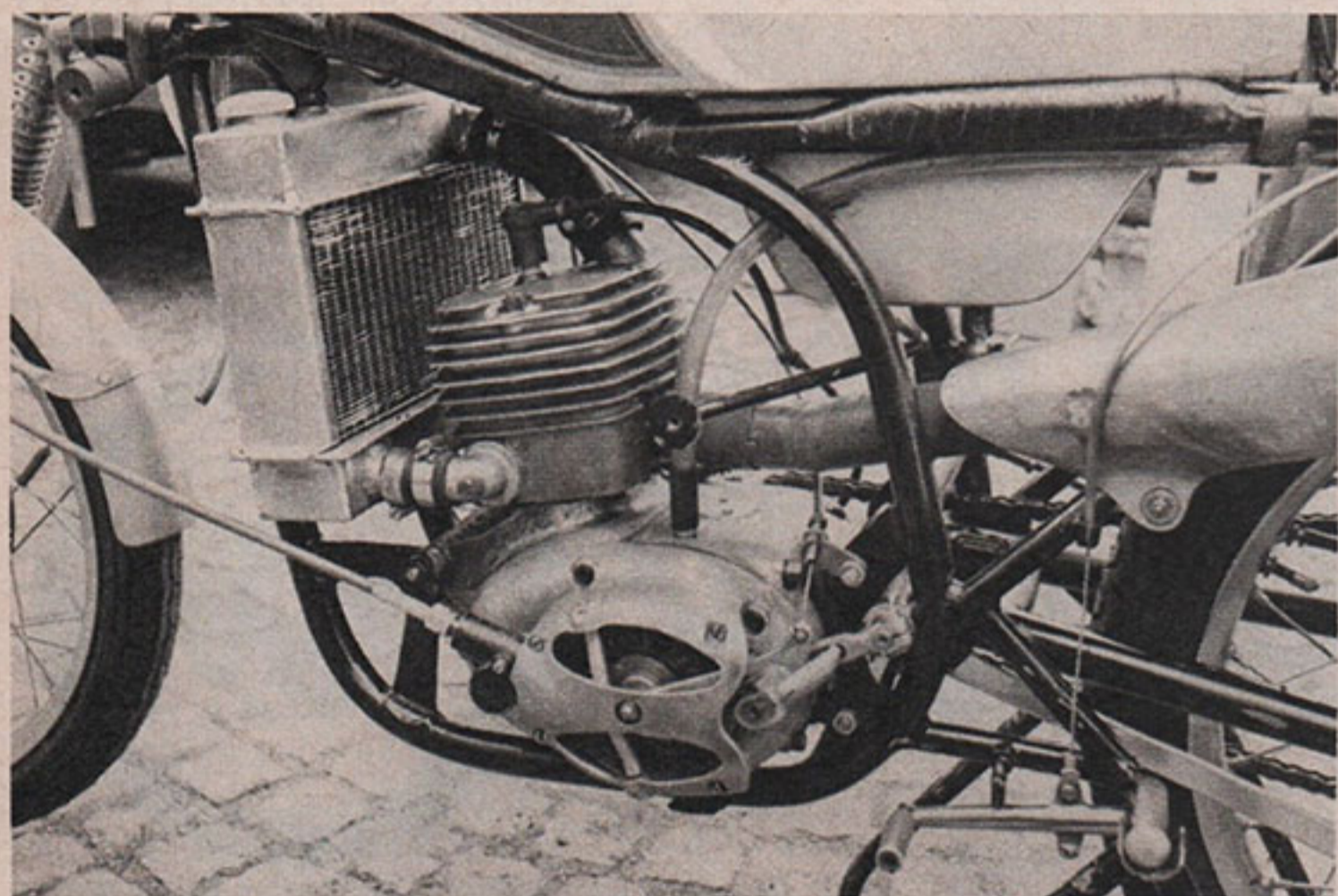
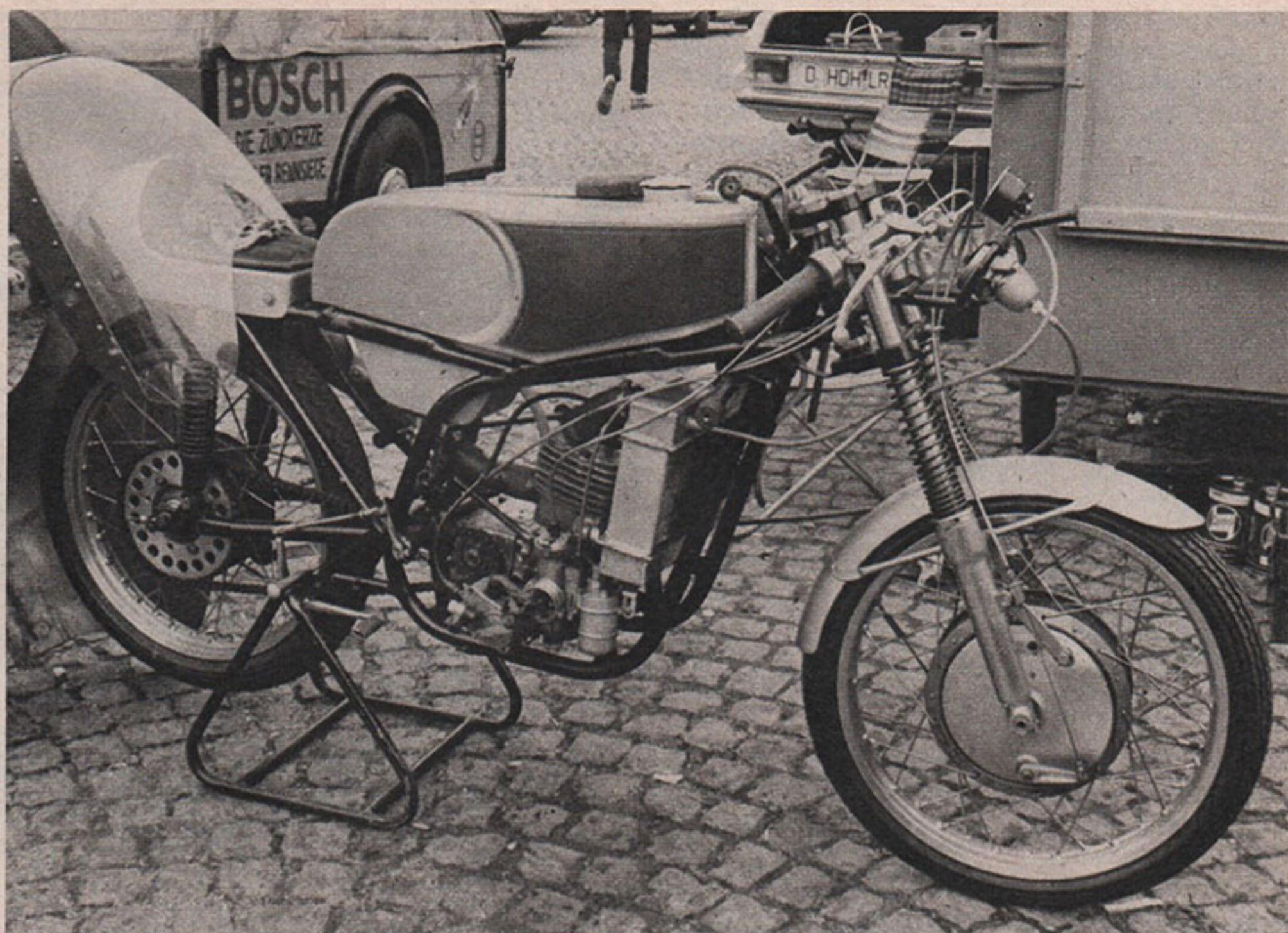
Yamaha a fait encore mieux, bien qu'en série limitée destinée aux compétitions nationales des U.S.A.: elle a préparé un certain nombre de 250 et 350 cc bicylindres à distribution par sept lumières au lieu de 5, ce qui leur permet de développer 44 CV à 10.000 t/m, et 215 km/h pour la 250 cc et 60 CV pour la 350.

Comme il s'agit d'une série limitée, nous n'en verrons que très peu aux mains de pilotes privés européens. Tout au moins sommes-nous assurés d'en voir une: celle qu'a commandée Jack Findlay, et pour laquelle il prépare un cadre spécial. Il est aussi possible que Billie Nelson, Rod Gould et Derek Woodman puissent en recevoir.

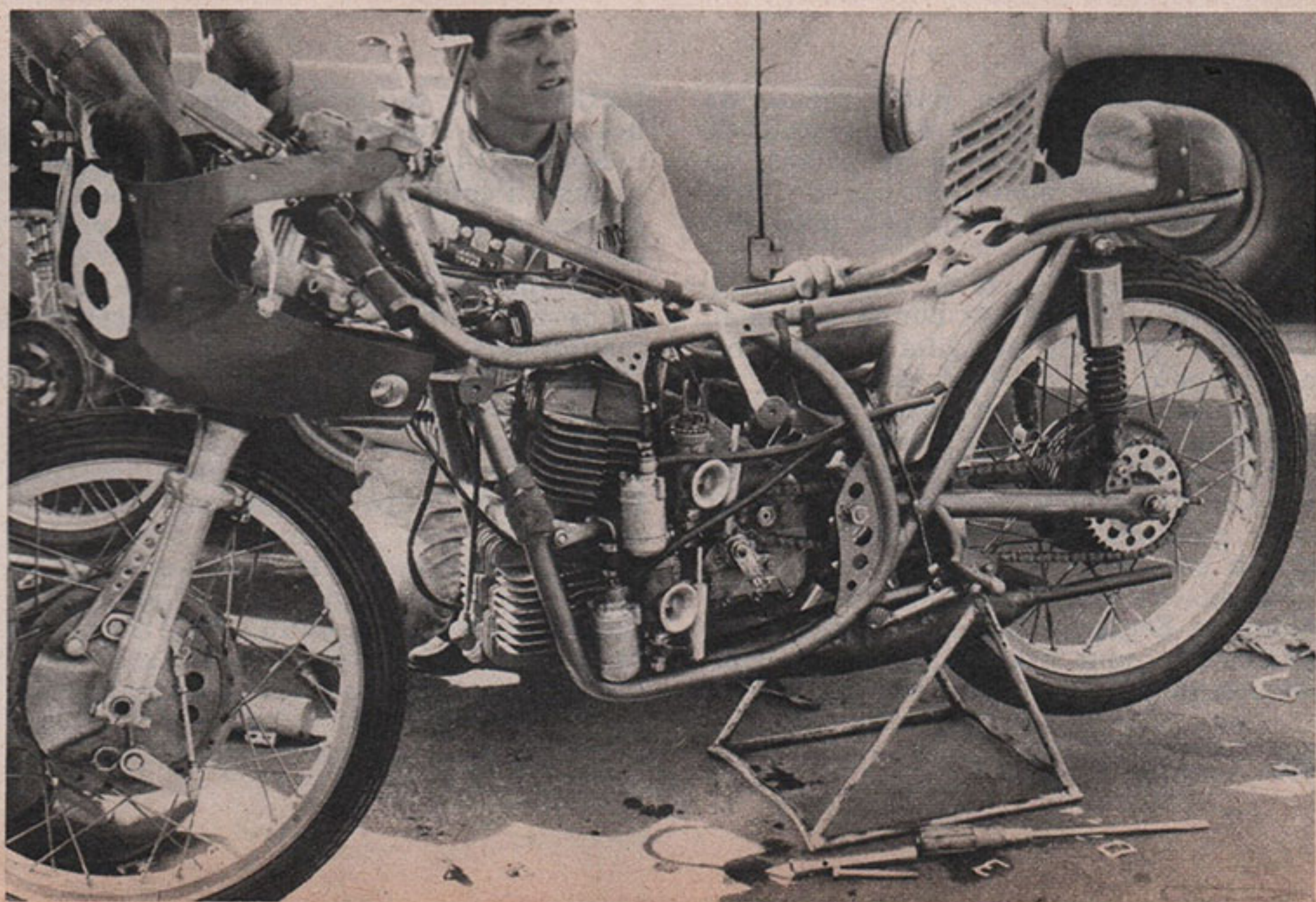
Kawasaki aussi prépare quelque chose pour les coureurs privés et continue à vendre les 250 et 350 bicylindres à disque rotatif de la nouvelle trois cylindres 500 cc de Sport qui est sur le point d'être



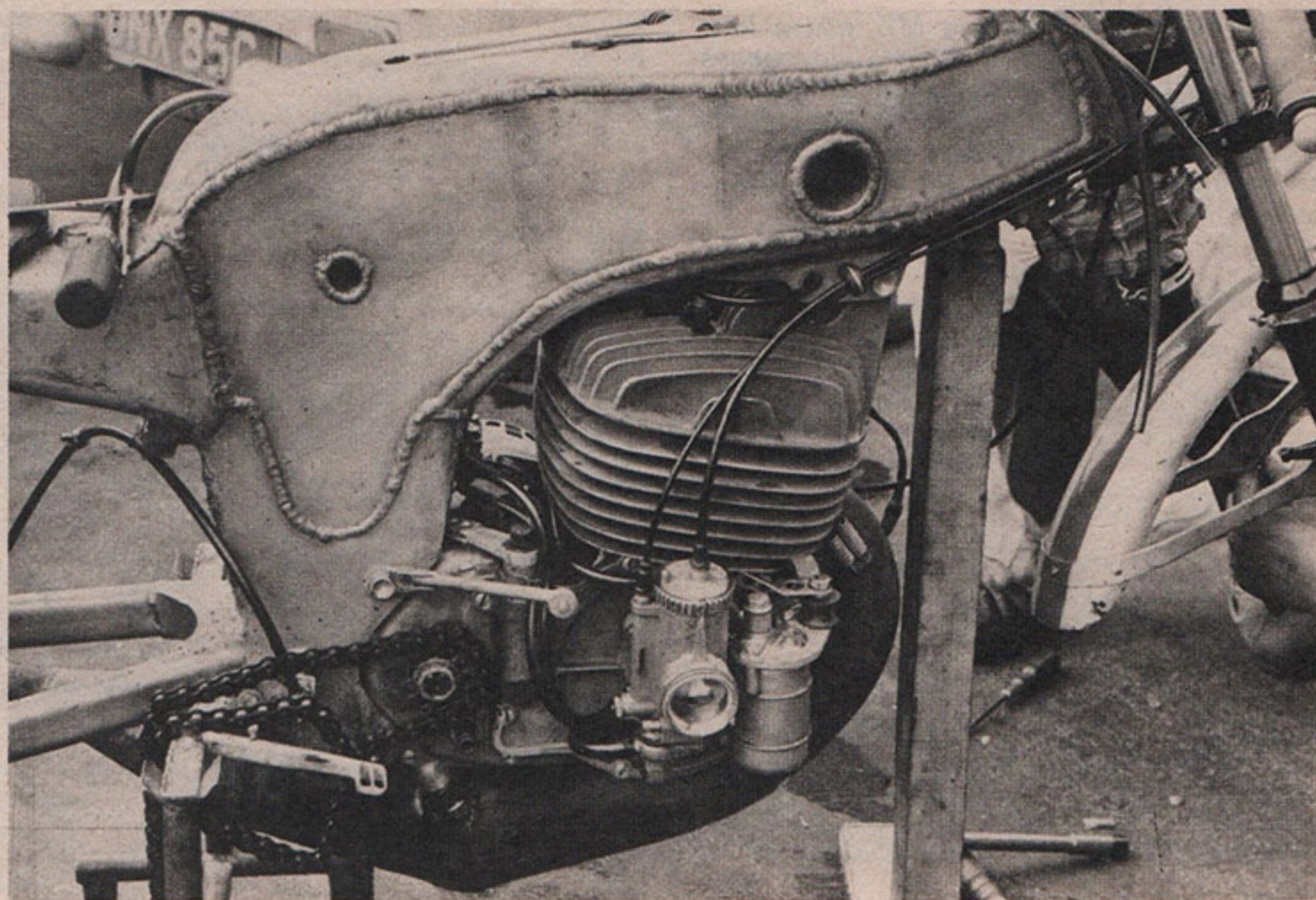
La marque est-allemande MZ, qui a lancé la valve rotative reprise avec succès par les japonais, sera, cette année, de nouveau dans la course avec ses 125 et 250. L'homme à battre sera Heinz Rosner qui participera à toutes les courses mondiales.



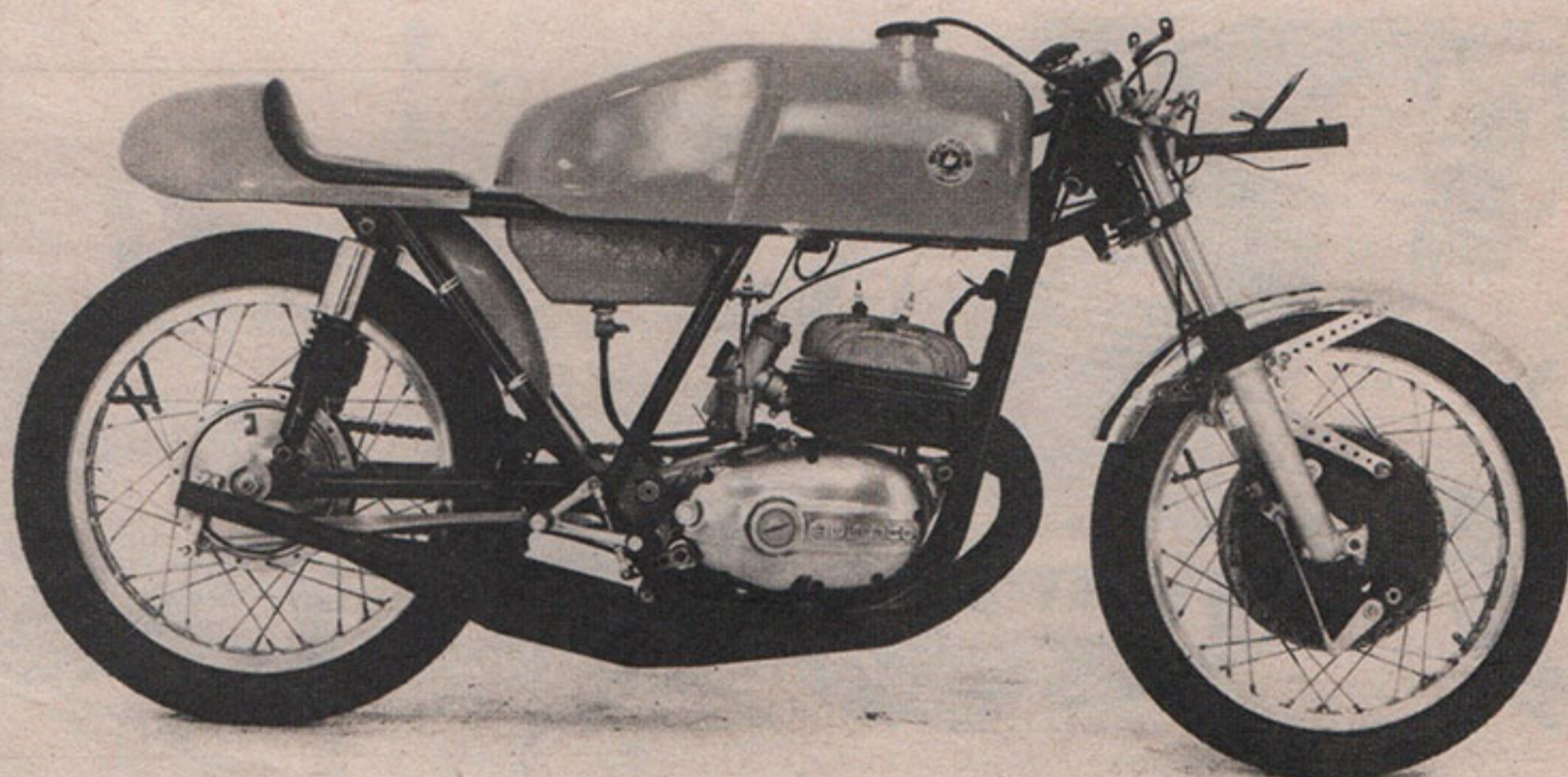
L'espagnole Derbi va intensifier sa participation au championnat mondial: en fait, avec Angel Nieto, Santiago Herrero et Barry Smith, elle sera de toutes les compétitions. Sur la photo, voici la nouvelle 125 cc.



Santiago Herrero, en plus de la 125 Derbi, pilotera aussi la Ossa 250 deux temps monocylindre à valve rotative que nous voyons sur la photo. Avec cette machine, Herrero s'est déjà imposé à Alicante.



Bultaco a du pain sur la planche. Elle termine la mise en point de la 125 à valve rotative, et, alors qu'elle vend déjà aux coureurs privés les 125 et 250, elle a l'intention de lancer sur le marché la 350 «TSS» que nous voyons sur la photo.



lancée aux U.S.A. on parle même de l'éventuelle participation de certaines de ces machines, aux mains de privés, au Tourist Trophy, bien que ces déclarations nous paraissent un peu prématurées. Attendons...

Honda n'a rien sorti de transcendant. L'usine, pour se donner bonne conscience a mis en vente des Kits de transformation pour ses bicylindres 350.

Mais ces kits transforment tellement les moulins qu'une fois modifiés, les cadres et suspensions ont aussi besoin de recevoir des améliorations pour pouvoir avoir quelques chances d'être compétitifs en course.

Faisons un grand saut sur la carte, et allons en Espagne qui, cette année, s'est particulièrement préparée pour la compétition et où plus d'une marque a l'in-

tention de se tailler une part de gâteau hors de ses frontières.

Après les résultats d'Alicante, nous avons vu comment Derbi et Ossa se sont taillés la part du lion. Bultaco semble avoir suivi un peu moins vite le rythme de la préparation. Cette marque, à la recherche d'une revanche, fera sûrement bientôt parler d'elle.

Derbi travaille avec beaucoup de sérieux et espère, grâce à ses 50 cc à valve rotative et ses mono et bicylindres en V de 125, aussi à valves rotatives, pouvoir faire bonne figure dans les compétitions mondiales. Aux guidons de ces machines, nous trouverons les meilleurs pilotes espagnols du moment, Angel Nieto, Santiago Herrero ainsi que l'australien Barry Smith. Les nouvelles Derbi 50 se distinguent surtout par le fait que, non

seulement le cylindre est refroidi par eau (ainsi que de nombreuses machines à valve rotative) mais encore le bloc lui-même est refroidi par eau, pour faire en sorte que la température du moteur soit la plus égale possible, en quelque endroit que ce soit, ce qui autorise une meilleure alimentation en gaz vraiment frais.

Ossa a aussi déterré la hache de guerre et entrera en lice avec Santiago Herrero dans la catégorie 250 où elle engagera sa très originale monocylindre à valve rotative et cadre en tôle d'aluminium emboutie. Cette machine est déjà bien connue car elle a obtenu des résultats encourageants pendant le Championnat mondial 1968 et surtout au Grand Prix des Nations où elle s'était classée troisième. A Alicante, elle a bien commencé la saison puisqu'elle s'est clas-

sée première avec Herrero, améliorant même l'ancien record du près de 3 km/h.

Quant à Bultaco, outre ses fameuses deux temps 125 et 250 cc et même 350 (les deux premières refroidies par eau, la troisième par air) la marque procède aux derniers essais d'une 125 à valve rotative qui développe deux chevaux en plus des 29 que donne la 125 client.

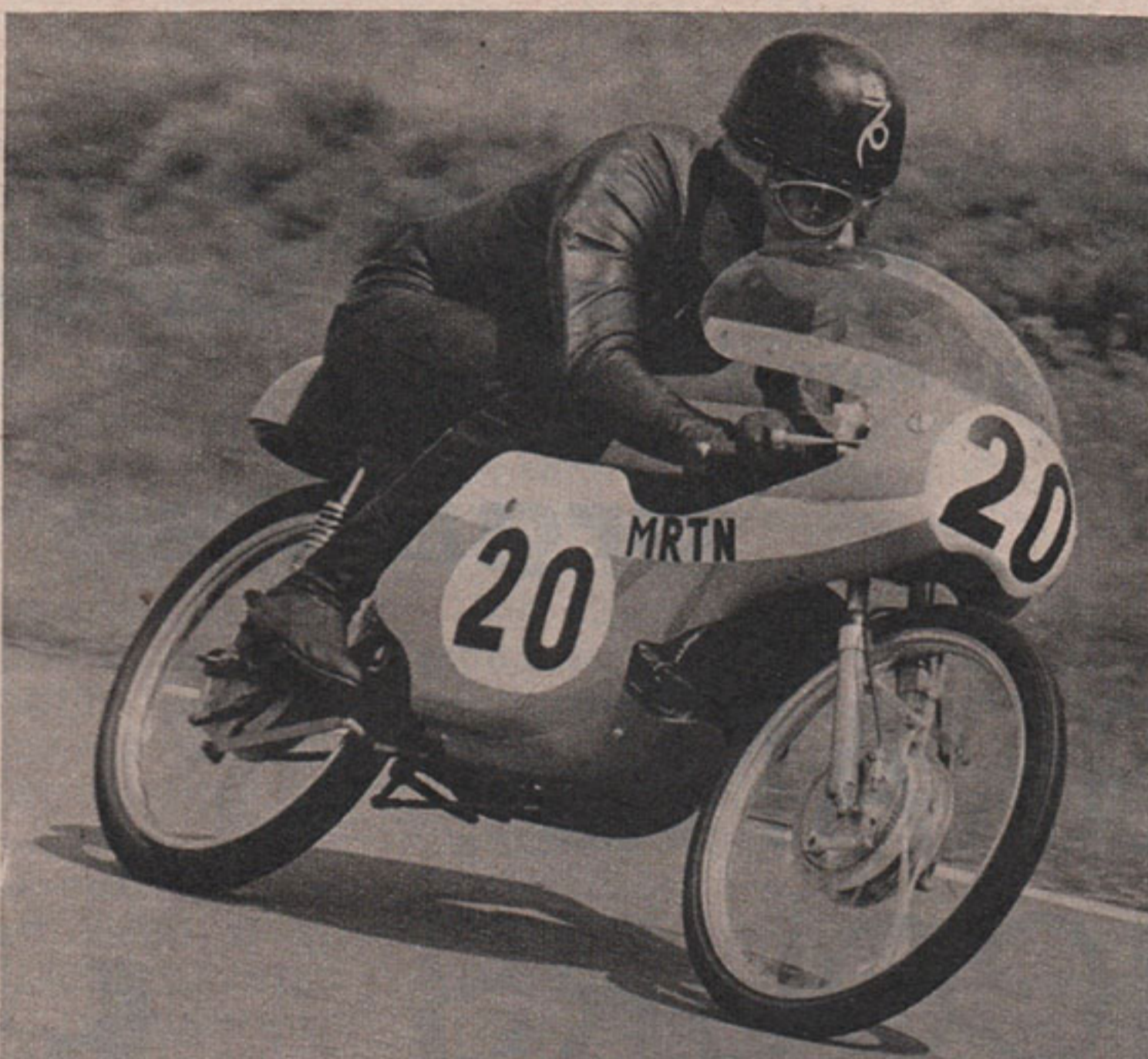
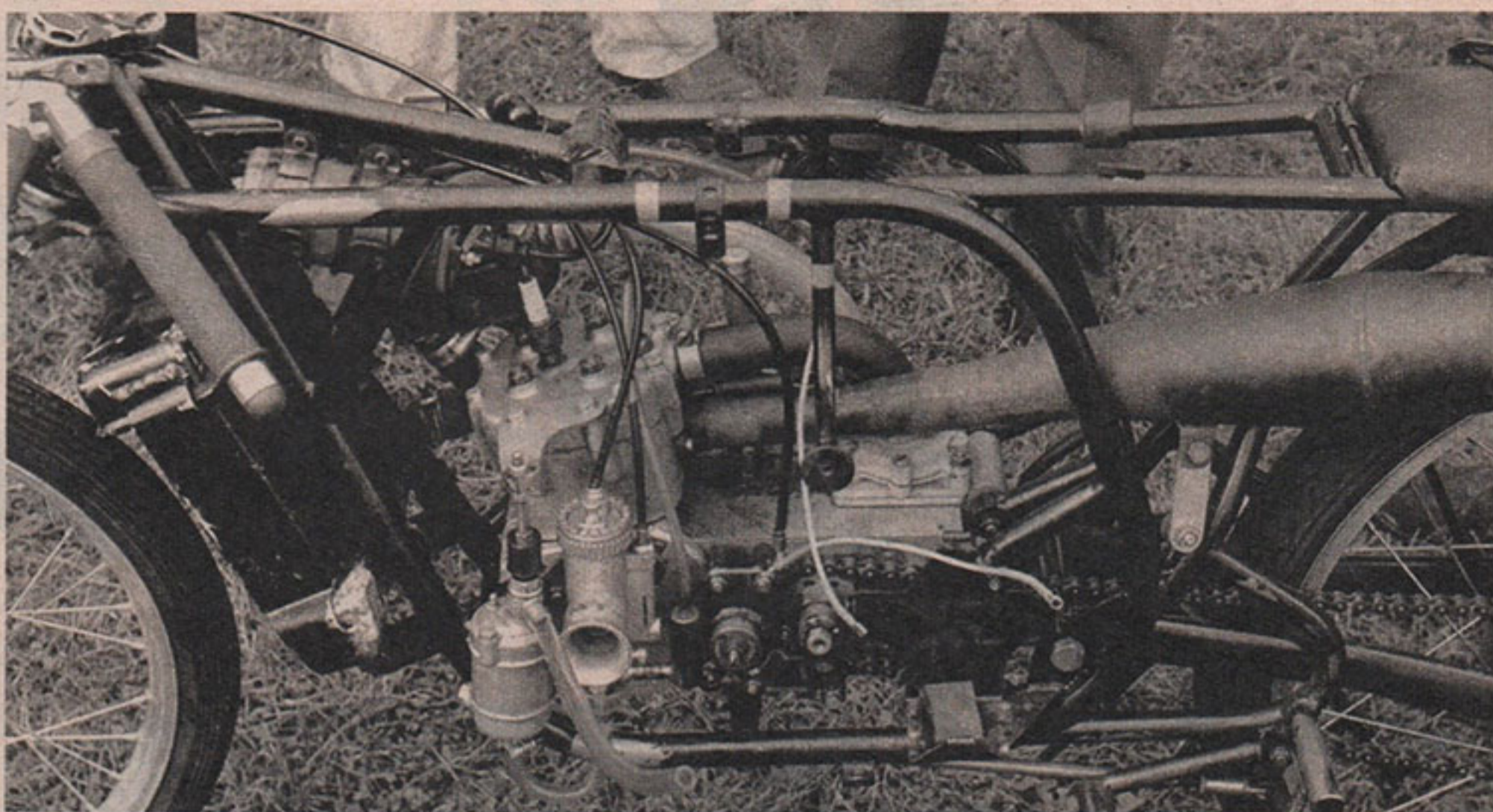
L'écurie Bultaco compte parmi ses rangs une future vedette de plus, le jeune Pedro Alvarez qui travaille au département course de la maison et qui a mené cette dernière 125 cc à la troisième place à Alicante.

Toujours du côté espagnol, la Montesa, qui courait de façon semi-officielle dans les courses d'endurance, comme les 24 heures de Barcelone où elle a remporté l'an dernier la catégorie 250 aurait l'intention d'en faire un peu plus en engageant une quart de litre dérivée de la série, mais gonflée et pourvue d'une boîte à six rapports.

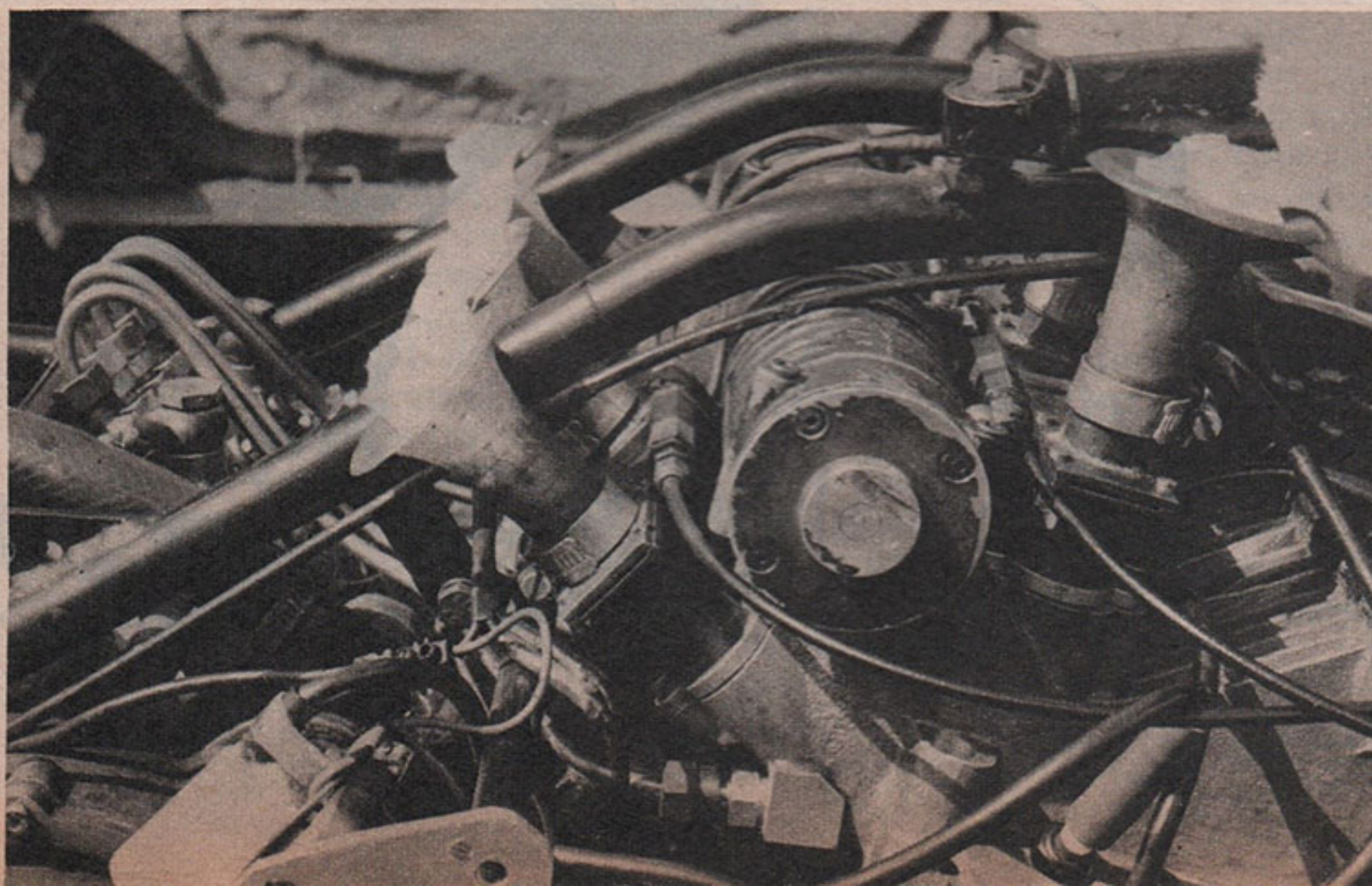
Faisons maintenant un saut jusqu'en Allemagne. Le champion du Monde de side-car, Elmuth Fath, travaille fébrilement sur son nouveau quatre cylindres 500 cc à injection et qui, s'il lui donne satisfaction courra en Allemagne et même à l'étranger aux mains de Karl Hoppe, champion d'Allemagne des 500. Quant à Münch, il s'est entièrement consacré à la mise au point de son 500 bicylindre dont nous avons parlé sur notre dernier numéro.

Terminons ce tour d'horizon en disant que la Jamathi, cette courageuse marque hollandaise fondée par deux passionnés de la moto et qui fut un excellent out-sider pendant la saison 1968, revient à la compétition de la saison qui commence. Paul Lodewijkx (vainqueur du Grand Prix de Hollande 1968) et Martin Mijwaart seront les pilotes de cette 50 rénovée, à valve rotative, refroidissement à eau et boîte à six ou neuf vitesses, pour répondre au nouveau règlement de la F.I.M.

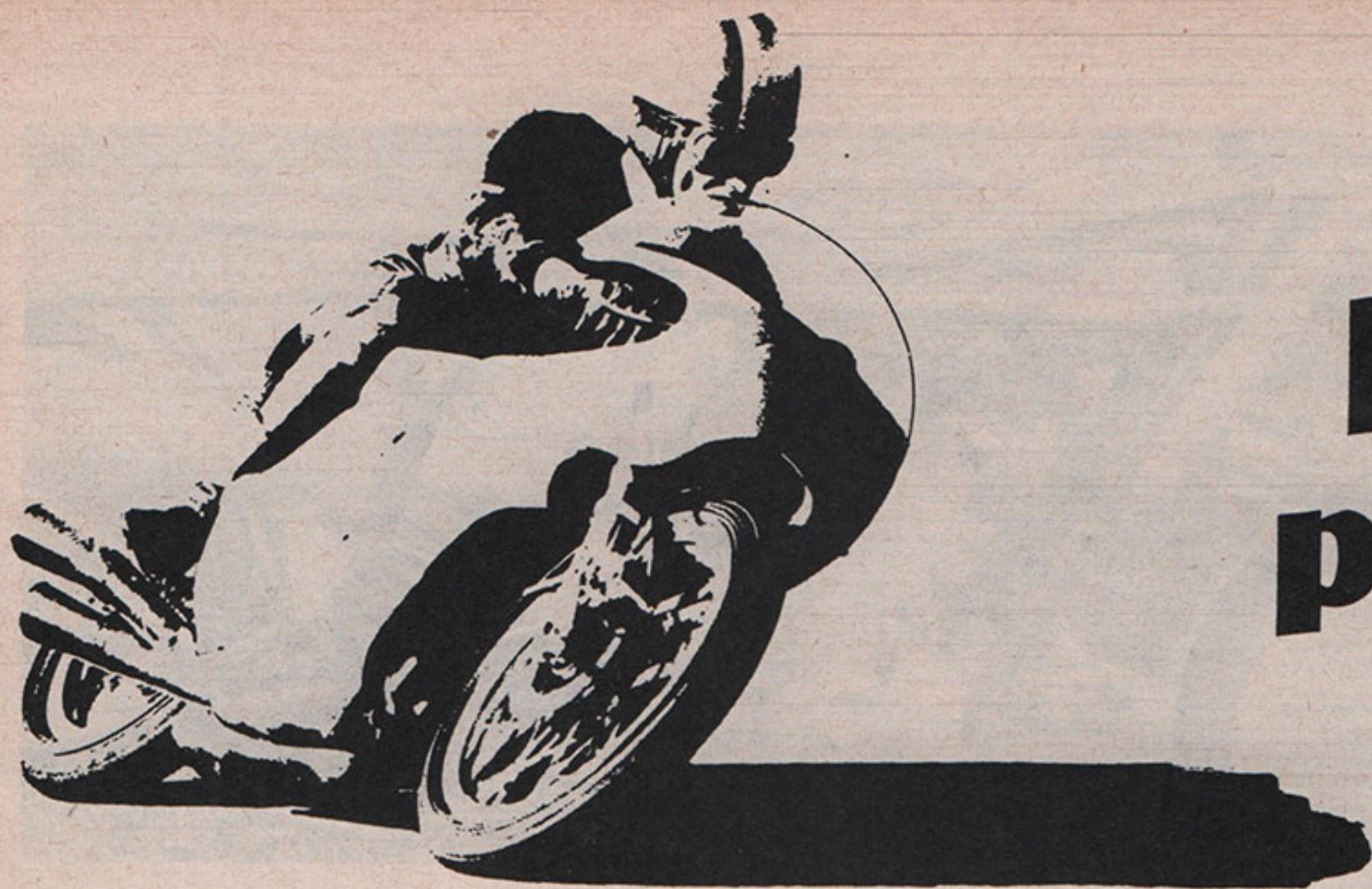
La Jamathi, qui sera peut-être vendue en petite série pour la 50, fera aussi effectuer les débuts d'une 125 qui a le même schéma technique que la 50 cc.



Après les succès obtenus l'an passé, la Hollandaise Jamathi revient sur les circuits et sera menée par Lodewijkx, le surprenant vainqueur du Grand Prix de Hollande 68. De cette cinquante, il sera mis en construction une petite série destinée aux privés.



Voici une autre machine qui s'est particulièrement distinguée au cours de la dernière saison: la quatre cylindres d'Elmuth Fath. Nous la verrons cette année, dans la catégorie side-car, conduite par son constructeur tandis qu'un autre moteur équipera une moto conduite par Karl Hoppe. La photo nous montre un détail curieux de ce moteur: les doubles prises d'air de chaque cylindre. La carburation est à injection indirecte, c'est-à-dire, qu'une pompe envoie le carburant dans le conduit d'admission, en amont de la soupape.



**Amis
lecteurs
preparez
vous**

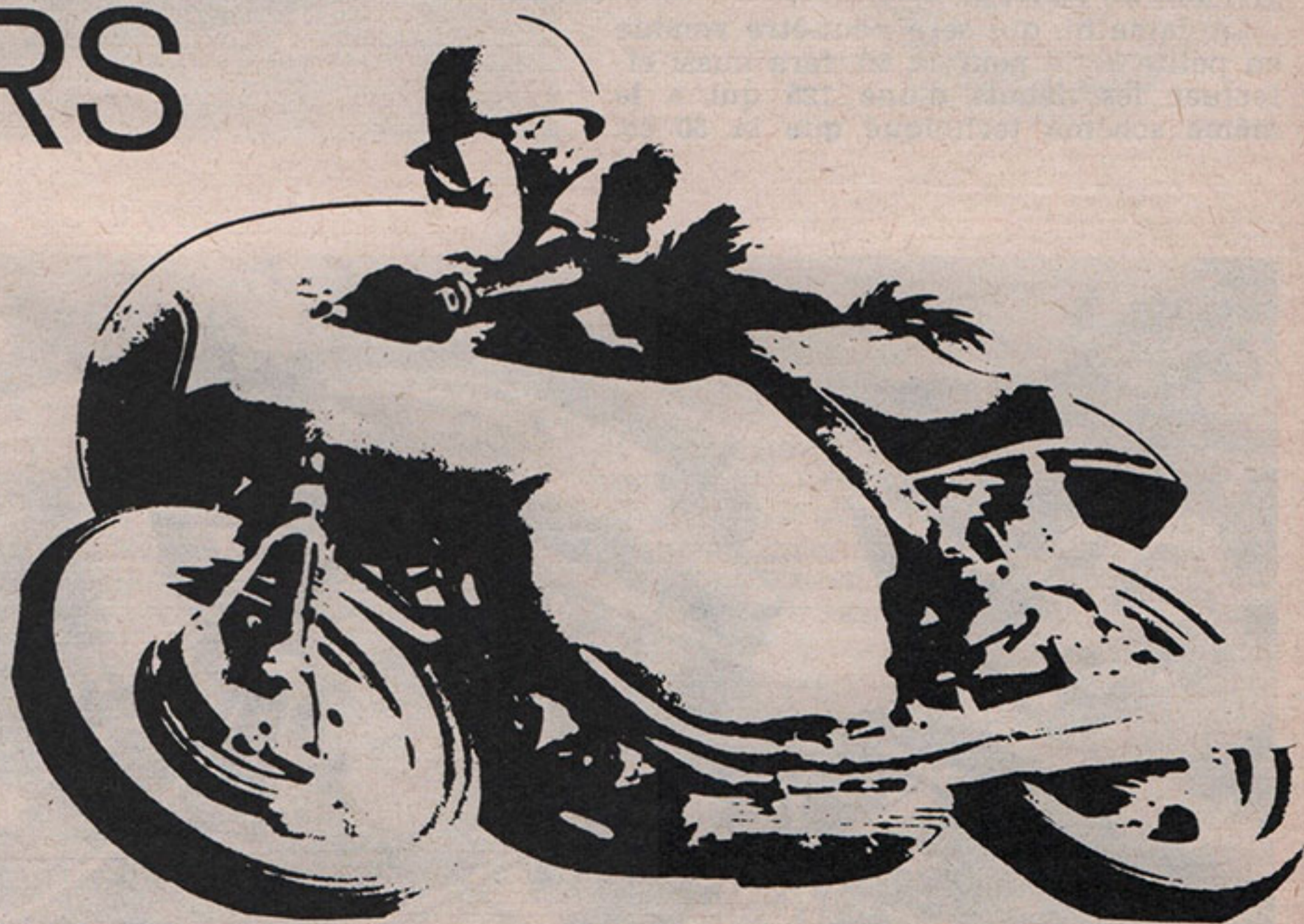
MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO

organise

UN GRAND CONCOURS

à partir du
mois de Juin
nous vous
tiendrons au courant



EDISPORT - FRANCE

116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2e
Tél. 50.28.18 (5 lignes)

**ETABLIR UN RECORD
DU MONDE:
LE JEU EN VAUT-IL
LA CHANDELLE?**

Maigre bilan des Records du monde 1968

Depuis qu'en 1964 est entrée en vigueur la nouvelle réglementation, limitant la validité des records, les tentatives, aussi bien de la part des usines que des privés, se sont faites de plus rares. Le bas de la courbe, espérons qu'elle ne continuera pas à descendre, a été atteint en 1968, si l'on excepte les quatre records établis sur longue distance, à Monza, par Suzuki. Ce bilan reste maigre malgré les 22 records établis au meeting d'automne d'Elvington, record sur courtes distances, et tous départs arrêtés.

Pour compléter le bilan de l'année sportive 1968, fixons notre attention sur le front des records mondiaux. Un secteur dont l'activité, autrefois très intense, est allée toujours en s'alanguissant, depuis 1964, année où a été mis en vigueur le nouveau règlement spécifique qui limite la validité d'un record uniquement à la classe de cylindrée de la machine qui l'a établi.

Avant cette époque, il était possible d'ajouter par exemple au crédit d'une machine de 125, les records correspondants des classes supérieures qui s'en trouvaient améliorés, en sorte que au cours d'une même tentative une machine pouvait recueillir une moisson de records plus ou moins riche, ce qui du même coup donnait à la réussite de l'exploit une plus ample résonance.

Avec le nouveau règlement, c'est-à-dire, avec des records valables seulement pour une classe de cylindrée, le butin est plutôt maigre, si l'on tient compte de ce que coûte une tentative de ce genre: préparation technique de la machine, pilote, mécaniciens, location de la piste, service de chronométrage avec installation électronique pour records sur courtes distances, taxes, indemnités journalières aux commissaires techniques et sportifs, ainsi qu'au délégué de la Fédération International Motocycliste, et autres imprévus); rien d'étonnant dans ces conditions, si le nombre des Maisons qui éprouvent le désir de conquérir un record aille sans cesse en diminuant, celles-ci jugeant, à juste titre, que le jeu n'en vaut pas la chandelle.

Que le règlement limitatif soit juste ou erroné, il n'en demeure pas moins que depuis son entrée en vigueur, les précédents tableaux ont été remaniés de fond en comble, tous les records en ayant été rayés, car devenus... illégaux, tandis que furent réhexumés ceux établis sur des machines rentrant dans les limites des classes de cylindrées respectives. La charge en incombait à Giovanni Curli, qui au cours

d'un long et patient travail de recherche dans les archives de la Fédération Internationale, a compilé les nouveaux tableaux des records « légaux » mis à jour - mais qui sont en fait, antédats au 1er août 1966. De très anciens records y figurent, et le record d'ancienneté revient à celui des 14 heures pour la classe 1.000 qui remonte à 1909, avec une belle moyenne de... 52 kmh.! On en trouve d'autres, qui remontent aux années « 20 », 1920 à 1925, soit à plus de quarante ans de distance.

En outre, toujours sous l'effet du nouveau règlement limitatif, divers records attendent encore d'être établis officiellement pour la première fois (et, par conséquent, la vitesse n'importe guère, même si elle n'est que d'1 km/h) étant donné qu'ils doivent être établis avec des machines rentrant dans les classes de cylindrées respectives.

C'est dans la catégorie side-car que l'on retrouve le plus grand nombre de records à établir, avec huit « vides » dans la classe 250 cc (où n'existent que les 4 records de Gino Gavanna sur moto Guzzi), et autant dans la classe 1.300. Ceux de la 250 side-car sont d'une acquisition plus facile, tout au moins pour un « particulier » de bonne volonté qui serait disposé à dépenser quelques billets de mille; il aurait à sa disposition toute une gamme de records: quart de mile et toutes les autres, des 10 km aux... 24 heures, et qui bénéficieraient automatiquement de la consécration de validité, quand bien même ils auraient été accomplis à une allure de croisière.

De fait, avec le règlement actuel, et pour des raisons pratiques de caractère économique (outre la possibilité réduite de pistes et de « bases » adaptées), l'activité de ce secteur sportif est réduite au minimum, et les tentatives se font sans cesse plus rares. Nous entendons surtout les tentatives « isolées », c'est-à-dire celles dont l'initiative revient aux usines, à leurs entrepreneurs concessionnaires ou à des « privés ».



Il suffira de dire que depuis, trois records ont été battus en 1965, remportés par Kleidler-Meo 50 cc (le second nom étant celui d'un italo-argentin, vétéran de ce genre d'entreprise), sur kilomètre et sur mile, avec départ lancé sur 10 Km établis sur la piste du Lac Salé aux Etats-Unis; sur cette même piste, toujours en 1965, les deux records de la Yamaha 250 (sous l'initiative de son concessionnaire américain également sur km et mile lancés, et avec la bénédiction officielle de la Maison, les cinq de la Zundapp 50 à Monza, sur moyenne et longue distance.

L'année 1966 a vu le record des 10 Km pour la classe 350, remporté sur l'autoroute de Mannheim par le fameux recordman allemand, Herz, avec la très célèbre N.S.U. bicylindre suralimentée; puis, les cinq de la Minarelli 75, établis par Pietro Cava à Monza, sur courte distance, avec départ arrêté et sur 100 Km.

En 1967, à Monza, deux autres records, de la Minarelli 50 et de la 175 remportés par Buscherini, sans oublier les trois de la Norton 750 (dus à une initiative privée) sur 10 et 100 Km et sur 1 heure. En 1968 enfin, toujours à Monza, les seuls records remportés sont ceux de la Suzuki, sur longue distance, trois pour la classe 250 et un pour la 350, organisés eux-aussi par le concessionnaire anglais de la Maison japonaise.

De sorte que depuis l'entrée en vigueur de nouveau règlement limitatif, soit durant les quatre années 1965-1968, il n'y a eu dans le monde que huit tentatives « isolées » lesquelles ont produit au total 25 nouveaux records.

Ce serait donc un bilan bien maigre, s'il n'y avait pour lui donner un peu de consistance, les réunions « collectives » qui depuis quatre ans sont organisées en Angleterre sur la piste de l'aéroport militaire d'Elvington.

Ce « meeting » désormais classique permet à quiconque en a le désir, de tenter la conquête de quelque record, national ou mondial, en profitant de la piste et des installations techniques et du contrôle officiel mis à disposition, soit en définitive, à peu de frais, à part ceux du transport et de la préparation de la machine. Effectivement, les aspirants recordmen y participent par centaines, souvent avec d'excellents résultats et de belles moissons de records nouveaux, en général sur courte distance avec départ arrêté, bien que la longueur de la piste permette également les tentatives de départ lancé. Lors des réunions de l'automne dernier, en effet, le fameux Brown monté sur sa Vincent spécial de 1.300 cc, y a remporté le nouveau record du mile lancé à la vitesse de 292,967 Km (record qu'il détenait déjà depuis 1967 à la moyenne de 276 Km), tandis que McPhail s'adjugeait celui du Km lancé dans la catégorie cyclecars 500 à 194,09 Km/h.

Ainsi se conclut le bilan des records pour 1968, qui comme nous l'avons vu, a produit les 4 records de la Suzuki et les 22 lors du « meeting » d'Elvington. La leçon peut se tirer implicitement des considérations qui précèdent.

Comme nous l'avons dit, la Fédération Internationale Motocycliste avait déjà publié, réunis dans un opuscule, les records « légaux » mis à jour au 1er août 1966; pour ceux qui furent établis par la suite, elle s'est contentée de diffuser seulement de temps à autre, le bulletin d'information s'y rapportant, muni d'indications techniques.

De notre côté, en partant de l'opuscule de 1966, nous avons compilé une première fois les tableaux mis à jour au 1er septembre 1967, et aujourd'hui, dans les pages qui suivent, nous présentons les tableaux mis à jour au 31 décembre 1968, soigneusement vérifiés; notre travail de contrôle aura permis, par la même occasion de combler la lacune laissée dans ce domaine par le Secrétariat de la Fédération Internationale; il est vrai qu'entretemps de nouveaux records sont venus s'ajouter, encore que peu nombreux, mais en dépit de cela, notre tableau n'en représente pas moins le minoir d'une période historique de l'activité des records mondiaux, sans parler de son intérêt statistique.

Autre fruit de notre patiente compilation, le tableau récapitulatif des records mondiaux, subdivisé par catégories de machines, de classes de cylindrées et de nationalités des marques détentrices.

En le confrontant avec celui de septembre 1967, il appert que le patrimoine anglais s'est enrichi de 14 records mondiaux (de 1958 à 1967, aux 72 actuels), grâce surtout aux « meetings » d'Elvington, pendant que l'italien s'est appauvri par la suite, descendant des 52 records de 1967 aux 43 actuels. L'Allemagne en a perdu trois, tandis que le Japon accomplit un pas en avant, grâce aux 4 records de la Suzuki; quant à la situation des marques étrangères elle est demeurée à peu près inchangée; parmi celles-ci, la Bultaco se détache, avec un gain en plus; les marques françaises, belges, autrichiennes et américaines continuent à figurer aux tableaux, en tant que détentrices de très anciens records que personne ne songerait plus à battre, sauf peut-être ces maisons elles mêmes?

Dernière considération qui s'impose: est-il vraiment opportun de maintenir en vie la catégorie Cyclecars (définie par la F.I.M. avec le sigle B 3), dont la disparition même en Angleterre va s'accéléralant? Sauf quelques rares exceptions leurs records remontent à la... préhistoire; il conviendrait de les « congeler » comme la F.I.M. l'a fait pour les nombreux records de side-car, qui avaient été obtenu avec des machines ne correspondant plus à l'actuel règlement technique, surtout en ce qui concerne le cabriolet latéral, qui a force de simplifications et d'allègement, s'était réduit à une petite roue de côte reliée au châssis de la moto par une paire de tirants. Etant donné qu'un vent de réforme souffle à la F.I.M., c'est le moment ou jamais de prendre son courage à deux mains, en supprimant ou en reléguant aux archives la catégorie « cyclecar » qui ne vit plus que de souvenirs, qui n'ont pas même le mérite d'être particulièrement glorieux.

Argo

LES RECORDS MONDIAUX AU 31 DÉCEMBRE 1968

RECORD

pl - départ lancé
 pf - départ arrêté
 mg - mile

DATE

LIEU

PILOTES

MARQUE
 (s) suralimenté

TEMPS
 h ' " °°

VITESSE
 km/h

GROUPE A (solos)

CLASSE 50 cc

1 km pl	23-10-1965	19	Kunz R.	Kreidler Meo	17''16	209,777
1 mg pl	23-10-1965	19	Kunz R.	Kreidler Meo	27''82	208,247
1/4 mile pf	5-10-1968	25	Toerson A.	Kreidler	15''57	93,034
1 km pf	6-10-1968	25	Toerson A.	Kreidler	30''32	118,739
1 mg pf	6-10-1968	25	Toerson A.	Kreidler	44''39	130,510
10 km	23-10-1965	19	Kunz R.	Kreidler Meo	3'19''13	180,775
100 km	14-5-1965	4	Kramer V.	Zündapp	37'02''20	162,002
1000 km	12-5-1965	4	Kramer et autres	Zündapp	6.49'10''40	146,637
1 heure	14-5-1965	4	Kramer	Zündapp		162,609
6 heures	12-5-1965	4	Kramer et autres	Zündapp		147,798
12 heures	12-5-1965	4	Kramer et autres	Zündapp		137,039
24 heures	3-11-1963	4	Marchesani, Pastori, Patrignani, Pernigotti, Spinello et Zubani	Garelli		108,834

CLASSE 75 cc

1 km pl	4-4-1956	5	Pasolini M.	Aermacchi	21''50	167,439
1 mg pl	4-4-1956	5	Pasolini M.	Aermacchi	35''90	161,345
1/4 mile	19-11-1966	4	Cava P.	Minarelli	17''755	81,577
1 km pf	19-11-1966	4	Cava P.	Minarelli	34''650	103,896
1 mg pf	28-12-1954	15	Ghiro O.	Ceccato	56''10	103,269
10 km	19-11-1966	4	Cava P.	Minarelli	4'32''80	131,964
100 km	19-11-1966	4	Cava P.	Minarelli	44'05''80	136,064
1000 km	27-8-1960	3	Monneret	Ceccato	8.47'20''45	113,778
1 heure	19-11-1966	4	Cava P.	Minarelli		135,769
6 heures	27-8-1960	3	Monneret et autres	Ceccato		115,071
12 heures	27-8-1960	3	Monneret et autres	Ceccato		113,300
24 heures	27-8-1960	3	Monneret et autres	Ceccato		107,175

CLASSE 100 cc

1 km pl	3-8-1956	19	Müller H.	N.S.U. (s)	16''20	222,192
1 mg pl	3-8-1956	19	Müller H.	N.S.U. (s)	26''10	222,160
1/4 mile	5-10-1968	25	Cooper B.	C.S. Minus	17''10	84,690
1 km pf	6-10-1968	25	Cooper B.	C.S. Minus	34''77	103,516
1 mg pf	6-10-1968	25	Cooper B.	C.S. Minus	52''91	109,491
10 km	7-8-1956		Müller H.	N.S.U. (c)	3'20''00	180,000
100 km	30-11-1956	4	Ciceri S.	Ducati	36'41''60	163,517
1000 km	30-11-1956	4	Carini et Ciceri	Ducati	6.28'13''40	154,550
1 heure	30-11-1956	4	Ciceri S.	Ducati		162,990
6 heures	30-11-1956	4	Carini et Ciceri	Ducati		153,969
12 heures	4-5-1933	3	Rapeau et Renaud	Prester Aub.		81,390
24 heures	31-3-1965	3	Mathieu et autres	Riva A.M.C.		80,660

CLASSE 125 cc

1 km pl	7-8-1956	19	Müller H.	N.S.U. (s)	14''90	241,610
1 mg pl	7-8-1956	19	Müller H.	N.S.U. (s)	24''00	241,401
1/4 mile	5-10-1968	25	Kersey P.	Bultaco	15''73	92,085
1 km pf	13-11-1957	4	Ferri R.	Gilera	28''50	126,315
1 mg pf	6-10-1968	25	Kersey P.	Bultaco	44''02	131,633
10 km	7-8-1956	19	Müller H.	N.S.U. (s)	3'01''00	198,882
100 km	23-11-1957	4	Ferri R.	Gilera	20'25''50	197,191
1000 km	5-10-1950	3	Ambrosini, Ferri et Rizzi	Lambretta	7.32'21''70	132,640

RECORD pl - départ lancé pf - départ arrêté mg - mile	DATE	LIEU	PILOTES	MARQUE (s) suralimenté	TEMPS h ' " °°	VITESSE km/h
GROUPE A (solos)						
(suite classe 125 cc)						
1 heure	23-11-1957	4	Ferri R.	Gilera		197,774
6 heures	5-10-1950	3	Ambrosini et autres	Lambretta		133,142
12 heures	5-10-1950	3	Ambrosini et autres	Lambretta		132,635
24 heures	19-4-1949	3	Brunori, Masetti, Masserini et Rizzi	Lambretta		102,080
CLASSE 175 cc						
1 km pl	28-10-1937	18	Winkler W.	D.K.W. (s)	21''92	164,264
1 mg pl	28-10-1937	18	Winkler W.	D.K.W. (s)	35''30	164,125
1/4 mile	15-10-1967	4	Buscherini O.	Minarelli	15''59	92,906
1 km pf	13-11-1957	4	Ferri R.	Gilera	27''28	131,941
1 mg pf	6-12-1956	15	Franzosi G.	Bianchi	43''20	134,411
10 km	28-10-1937	18	Winkler W.	D.K.W. (s)	3'55''91	152,821
100 km	25-11-1957	4	Ferri R.	Gilera	28'52''91	207,743
1000 km	19-11-1957	4	Franzosi et Montanari	Bianchi	5.23'09''80	185,664
1 heure	25-11-1957	4	Ferri R.	Gilera		208,521
6 heures	19-11-1957	4	Franzosi et Montanari	Bianchi		185,721
12 heures	1-10-1960	3	Monneret et autres	Bultaco		143,763
24 heures	1-10-1960	3	Monneret et autres	Bultaco		133,776
CLASSE 250 cc						
1 kh pl	25-9-1965	19	Martin W.	Yamaha	12''82	280,603
1 mg pl	25-9-1965	19	Martin W.	Yamaha	20''70	279,784
1/4 mile	5-10-1968	25	Heckle D.W.	Villiers	12''36	117,133
1 km pf	6-10-1968	25	Heckle D.W.	Villiers	23''84	150,965
1 mg pf	6-10-1968	25	Heckle D.W.	Villiers	35''21	164,540
10 km	20-10-1939	6	Sandri G.	Guzzi	3'08''90	190,577
100 km	23-5-1956	3	Monneret P.	N.S.U.	31'16''00	191,896
1000 km	4-8-1968	4	Graham et autres	Suzuki	6.35'19''03	151,786
1 heure	23-9-1956	3	Monneret P.	N.S.U.		190,000
6 heures	1-8-1968	4	Graham et autres	Suzuki		151,319
12 heures	1-8-1968	4	Graham et autres	Suzuki		149,306
24 heures	16-8-1951	3	Monneret G. et autres	Puch		120,458
CLASSE 350 cc						
1 km pl	2-8-1956	19	Herz W.	N.S.U. (s)	11''86	303,541
1 mg pl	2-8-1956	19	Herz W.	N.S.U. (s)	19''01	304,720
1/4 mile	21-10-1967	25	Orriss W.G.	Rudge	11''90	121,679
1 km pf	21-10-1967	25	Orriss W.G.	Rudge	22''50	159,953
1 mg pf	6-10-1968	25	Orriss W.G.	Rudge	33''00	175,548
10 km	18-8-1966	27	Herz W.	N.S.U. (s)	2'38''83	226,658
100 km	27-11-1957	3	Mc Intyre R.	Gilera	26'27''80	226,729
1000 km	8-11-1953	4	Amm et Oliver	Norton	5.11'05''00	192,690
1 heure	27-11-1957	4	Mc Intyre R.	Gilera		227,519
6 heures	8-11-1953	3	Amm et Oliver	Norton		193,333
12 heures	1-11-1955	3	Anderson et Dale	Guzzi		164,583
24 heures	1/2-8-1968	4	Anscheidt et autres	Suzuki		145,688
CLASSE 500 cc						
1 km pl	4-8-1956	19	Herz W.	N.S.U. (s)	10''64	338,092
1 mg pl	4-8-1956	19	Herz W.	N.S.U. (s)	17''07	339,404
1/4 mile	5-10-1968	25	Hobbs J.	Triumph	11''03	131,267

RECORD

pl - départ lancé
 pf - départ arrêté
 mg - mile

DATE

LIEU

PILOTES

MARQUE
(s) suralimentéTEMPS
h ' " °VITESSE
km/h

GROUPE A (solos)

(suite classe 500 cc)

1 km pf	6-10-1968	25	Hobbs J.	Triumph	20''26	177,682
1 mg pf	22-10-1967	25	Cooper F.J.	Triumph	30''49	190,023
10 km	26-2-1957	22	Lomas W.	Guzzi	2'27''80	243,572
100 km	2-2-1964	23	Hailwood M.	M.V. Agusta	25'44''74	233,048
1000 km	18-3-1961	3	Monneret et autres	Velocette	5.54'22''16	169,314
1 heure	2-2-1964	23	Hailwood M.	M.V. Agusta		233,081
6 heures	18-3-1961	3	Monneret et autres	Velocette		169,406
12 heures	19-3-1961	3	Monneret et autres	Velocette		168,432
24 heures	18-3-1961	3	Monneret et autres	Velocette		161,009

CLASSE 750 cc

1 km pl	9-9-1962	19	Johnson W.	Triumph (s)	09''96	361,410
1 mg pl	27-9-1935	18	Henne E.	B.M.W. (s)	22''91	252,831
1/4 mile	17-10-1965	25	Roberts M.	Triumph	10''67	135,688
1 km pf	17-10-1965	25	Rous C.	Triumph	20''03	179,698
1 mg pf	25-10-1967	25	Roberts M.	Triumph	28''51	203,167
10 km	5-9-1967	4	Butcher R.	Norton	3'05''20	194,384
100 km	5-9-1967	4	Butcher R.	Norton	29'23''00	204,197
1000 km	26-3-1961	3	Catlin et autres	B.M.W.	5.37'17''27	177,890
1 heure	5-9-1967	4	Butcher R.	Norton		203,980
6 heures	25-3-1961	3	Catlin et autres	B.M.W.		177,036
12 heures	25-3-1961	3	Catlin et autres	B.M.W.		175,968
24 heures	25-3-1961	3	Catlin et autres	B.M.W.		175,806

CLASSE 1000 cc

1 km pl	2-7-1955	20	Wright R.	Vincent H.R.D.	12''09	297,640
1 mg pl	19-4-1937	17	Fernihough E.	Brough Jap	21''38	270,983
1/4 mile	16-10-1965	25	Brown G.	Vincent H.R.D.	10''31	140,471
1 km pf	8-10-1966	26	Brown G.	Vincent H.R.D.	19''15	187,965
1 mg pf	2-11-1966	26	Brown G.	Vincent H.R.D.	28''03	206,679
10 km	1-9-1929	3	Le Vack H.	Brough Jap	3'08''5	190,930
100 km	16-7-1929	3	Wright J.S.	Zenith Jap	33'30''5	179,050
1000 km	14-5-1952	3	Heat et autres	Vincent H.R.D.	6.10'19''82	162,020
1 heure	7-9-1925	3	Temple C.F.	OEC Temple		164,120
6 heures	14-5-1952	3	Heat et autres	Vincent H.R.D.		161,862
12 heures			à établir			
24 heures	5-5-1909	2	Collier H.A.	Matchlees Jap		52,020

CLASSE 1300 cc

1 km pl	22-10-1967	25	Brown G.	Vincent H.R.D.	13''03	276,285
1 mg pl	6-10-1968	25	Brown G.	Vincent H.R.D.	12''28	292,028
1/4 mile	21-10-1967	25	Hagon A.J.	J.A.P.	9''95	145,502
1 km pf	16-10-1966	25	Hagon A.J.	J.A.P.	19''13	188,136
1 mg pf	22-10-1967	25	Brown G.	Vincent H.R.D.	27''97	207,067
Tous les autres sont à établir						

GROUPE B 1-2 (sidecar)

CLASSE 250 cc

1 km pl	28-2-1948	9	Cavanna L.	Guzzi	20''81	172,993
1 mg pl	6-10-1968	25	Cavanna L.	Guzzi	33''74	171,687
1 km pf	28-2-1948	9	Cavanna L.	Guzzi	32''17	111,905
1 mg pf	28-2-1948	9	Cavanna L.	Guzzi	46''89	123,657
Tous les autres sont à établir						

RECORD

pl - départ lancé
 pf - départ arrêté
 mg - mile

DATE

LIEU

PILOTES

MARQUE
 (s) suralimenté

TEMPS
 h ' " °°

VITESSE
 km/h

GROUPE B 1-2 (sidecar)

CLASSE 350 cc

1 km pl	26-10-1951	7	Böhm W.	N.S.U.	16''60	216,867
1 mg pl	26-10-1951	7	Böhm W.	N.S.U.	26''80	216,180
1/4 mile	5-10-1968	25	Hyde N.	Triumph	13''65	106,165
1 km pf	6-10-1968	25	Hyde N.	Triumph	26''37	136,503
1 mg pf	21-10-1967	25	Hurley E.J.	Manx Dragster	38''72	149,629
10 km	20-10-1951	3	Doran W.	A.J.S.	4'10''98	143,440
100 km	20-10-1951	3	Doran W.	A.J.S.	40'25''80	148,500
1000 km	20-10-1951	3	Doran et Monneret	A.J.S.	7.1'39''40	142,300
1 heure	20-10-1951	3	Doran W.	A.J.S.		148,207
6 heures	20-10-1951	3	Doran et Monneret	A.J.S.		142,533
12 heures	13-10-1933	3	Monneret et autres	Koehler Esc.		107,437
24 heures	13-10-1933	3	Monneret et autres	Koehler Esc.		99,000

CLASSE 500 cc

1 km pl	26-10-1951	7	Böhm W.	N.S.U.	14''50	248,276
1 mg pl	26-10-1951	7	Böhm W.	N.S.U.	23''40	247,591
1/4 mile	15-10-1966	25	Booth F.	Matchless (s)	14''28	101,425
1 km pf	15-4-1964	4	Camathias F.	Gilera	25''32	142,180
1 mg pf	26-10-1951	7	Böhm W.	N.S.U.	37''00	156,584
10 km	12-9-1930	3	Handley W.	F.N.	3'52''20	155,039
100 km			à établir			
1000 km	23-4-1930	2	Denly et Baldwin	A.J.S.	8.35'18''73	116,434
1 heure			à établir			
6 heures	28-9-1929	2	Denly et Driscoll	A.J.S.		117,833
12 heures	23-4-1930	2	Denly et Baldwin	A.J.S.		111,333
24 heures			à établir			

CLASSE 750 cc

1 km pl	22-10-1967	25	Mc Kiernan	Triumph	16''87	213,409
1 mg pl	28-10-1934	17	Henne E.	B.M.W.	27''90	207,657
1/4 mile	21-10-1967	25	Mc Kiernan	Triumph	12''99	111,463
1 km pf	6-10-1968	25	Driscoll A.	Triumph	24''14	149,127
1 mg pf	22-10-1967	25	Mc Kiernan	Triumph	34''23	169,241
10 km	27-10-1950	3	Oliver E.	Norton	3'54''00	153,846
100 km	25-10-1949	3	Oliver E.	Norton	36'54''00	162,612
1000 km	10-10-1930	3	Debay et autres	Gillet H.	7.28'07''00	133,893
1 heure	27-10-1950	3	Oliver E.	Norton		156,200
6 heures	10-10-1930	3	Debay et autres	Gillet H.		133,833
12 heures	28-10-1930	3	Debay et autres	Gillet H.		124,750
24 heures			à établir			

CLASSE 1000 cc

1 km pl	3-11-1966	25	Brown G.	Vincent HRD	14''11	255,002
1 mg pl	19-4-1937	17	Fernihough E.	Brough Sup.	26''60	217,805
1/4 mile	8-10-1966	26	Brown G.	Vincent HRD	11''80	122,678
1 km pf	8-10-1966	26	Brown G.	Vincent HRD	21''92	164,181
1 mg pf	2-11-1966	26	Brown G.	Vincent HRD	30''35	190,916
10 km	3-7-1952	3	Pope F.B.	Pope Spec.	3'31''00	170,616
100 km	4-5-1926	3	Temple C.F.	O.E.C. Temple	41'35''44	144,263
1000 km			à établir			
1 heure	4-5-1926	3	Temple C.F.	O.E.C. Temple		143,880
6 heures	4-6-1929	2	Waterman et autres	Coventry E.		114,650
12 heures	13-7-1920	2	Marwin et autres	Harley Dav.		81,760
24 heures			à établir			

CLASSE 1300 cc

1 km pl	3-11-1966	26	Brown G.	Vincent H.R.D.	14''939	240,972
1/4 mile	21-10-1967	25	Brown G.	Vincent H.R.D.	11''746	123,310
1 km pf	4-11-1966	26	Brown G.	Vincent H.R.D.	21''625	166,470
1 mg pf	3-11-1966	26	Brown G.	Vincent H.R.D.	31''057	186,548

Tous les autres sont à établir

RECORD

pl - départ lancé
 pf - départ arrêté
 mg - mile

DATE

LIEU

PILOTES

MARQUE
(s) suralimentéTEMPS
h ' " °°VITESSE
km/h

GROUPE B 3 (Cyclecars)

CLASSE 250 cc

1 km pl	6-11-1935	17		Möritz J.	D.K.W. Möritz	29''28	122,950
1 mg pl	6-11-1935	17		Möritz J.	D.K.W. Möritz	47''72	121,408
1/4 mile			à établir				
1 km pf	6-11-1935	17		Möritz J.	D.K.W. Möritz	39''41	91,336
1 mg pf	6-11-1935	17		Möritz J.	D.K.W. Möritz	58''22	99,513
10 km			à établir				
100 km	29-8-1955	11		Boensch H.W.	Messerschmidt	55'57''00	107,235
1000 km	29-8-1955	11		Boensch	Messerschmidt	9.25'04''20	106,182
1 heure	29-8-1955	11		Boensch	Messerschmidt		107,200
6 heures	29-8-1955	11		Boensch	Messerschmidt		106,233
12 heures	29-8-1955	11		Boensch	Messerschmidt		106,333
24 heures	29-8-1955	11		Boensch	Messerschmidt		103,041

CLASSE 350 cc

1 km pl	30-10-1934	17		Möritz J.	Motosacoche	31''38	114,722
1 mg pl	30-10-1934	17		Möritz J.	Motosacoche	50''37	115,021
1/4 mile			à établir				
1 km pf	30-10-1934	17		Möritz J.	Motosacoche	42''71	84,289
1 mg pf	30-10-1934	17		Möritz J.	Motosacoche	1'04''86	89,325
10 km	23-11-1929	3		Mrs Stewart	Morgan Jap	5'27''60	109,890
100 km	4-10-1929	2		Lones H.C.	Morgan Jap	55'56''43	107,260
1000 km			à établir				
1 heure	4-10-1929	2		Lones H.C.	Morgan Jap		107,305
6 heures	1-6-1927	2		Hall H.C.	R.P. Jap		78,610
12 heures	8-6-1930	12		Seroy R.	Royal Sport		46,360
24 heures	8-6-1930	12		Seroy R.	Royal Sport		46,680

CLASSE 500 cc

1 km pl	6-10-1968	25		Mc Phail	Macon Triumph	18''55	194,09
1 mg pl	28-10-1934	17		Möritz J.	D.K.W. Möritz	36''24	159,868
1/4 mile	5-10-1968	25		Mc Phail	Macon Triumph	12''78	113,329
1 km pf	5-10-1968	25		Mc Phail	Macon Triumph	24''57	146,499
1 mg pf	5-10-1968	25		Mc Phail	Macon Triumph	39''95	145,025
10 km	14-8-1934	2		Lones H.C.	Morgan Jap	4'40''68	128,259
100 km	14-8-1934	2		Lones H.C.	Morgan Jap	44'19''06	135,386
1000 km	4-9-1934	2		Lones H.C.	Morgan Jap	9.01'30''98	110,799
1 heure	14-8-1934	2		Lones H.C.	Morgan Jap		135,872
6 heures	4-9-1934	2		Lones H.C.	Morgan Jap		109,529
12 heures	8-6-1930	12		Annino	Annino Jap		59,910
24 heures	11-5-1932	12		Biolay	Monotrace		53,300

CLASSE 750 cc

1 km pl	24-9-1930	1		Mrs Stewart	Morgan Jap	22''57	159,500
1 mg pl	24-9-1930	1		Mrs Stewart	Morgan Jap	36''61	158,250
1/4 mile			à établir				
1 km pf	29-11-1935	18		Möritz J.	D.K.W. Möritz	31''13	115,644
1 mg pf	25-8-1929	1		Dhome	Darmon Jap	50''40	114,950
10 km	2-11-1934	2		Lones H.C.	Morgan Jap	4'04''11	147,474
100 km	19-4-1934	3		Sandford M.	Sandford	39'25''01	152,604
1000 km	9-8-1951	3		Hartmann et autres	Goliath	7.17'48''50	137,057
1 heure	19-4-1934	3		Sandford M.	Sandford		152,604
6 heures	9-8-1951	3		Hartmann et autres	Goliath		138,462
12 heures	9-8-1951	3		Hartmann et autres	Goliath		141,712
24 heures	9-8-1951	3		Hartmann et autres	Goliath		130,455

RECORD

pl - départ lancé
 pf - départ arrêté
 mg - mile

DATE LIEU PILOTES MARQUE (s) suralimenté TEMPS h ' " ° VITESSE km/h

GROUPE B 3 (Cyclecars)

CLASSE 1000 cc

10 km	10-11-1929	3	Mrs Stewart	Morgan Jap	3'45"13	159,910
100 km	12-9-1930	3	Mrs Stewart	Morgan Jap	36'22"79	164,930
1000 km	2-4-1930	3	Mrs Stewart	Morgan Jap	7.43'05"42	129,560
1 heure	7-9-1929	3	Mrs Stewart	Morgan Jap		163,438
6 heures	27-3-1930	3	Mrs Stewart	Morgan Jap		132,120
12 heures	12-9-1929	3	Mrs Stewart	Morgan Jap		107,350

Tous les autres sont à établir

CLASSE 1300 cc

1 km pl	22-10-1967	25	Greenwood O.	Mini Spec.	18"09	198,999
1 mg pl	24-8-1930	1	Mrs Stewart	Morgan Jap	31"35	184,800
1/4 mile	22-10-1967	25	Greenwood O.	Mini Spec.	14"25	101,632
1 km pf	22-10-1967	25	Greenwood O.	Mini Spec.	26"50	135,810
1 mg pf	22-10-1967	25	Greenwood O.	Mini Spec.	37"42	154,812
10 km	7-8-1930	3	Mrs Stewart	Morgan Jap	3'37"76	165,320
100 km	19-12-1931	3	Mrs Stewart	Morgan Jap	35'49"44	167,490
1000 km	30-5-1933	3	Sandford	Sandford	7.30'09"48	133,290
1 heure	28-12-1930	3	Mrs Stewart	Morgan Jap		164,497
6 heures	30-5-1933	3	Sandford	Sandford		133,295
12 heures	30-5-1933	3	Sandford	Sandford		132,494
24 heures	15-5-1930	3	Mrs Stewart	Morgan Jap		111,783

CIRCUITS

Les numéros dans la troisième colonne sous la rubrique « lieu » indiquent les localités suivantes:

- | | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1 Arpajon (France) | 9 Saxon (Suisse) | 19 Lac Salé (U.S.A.) |
| 2 Brooklands (Angleterre) | 11 Hockenheim (Allemagne) | 22 Terracina (Italie) |
| 3 Montlhéry (France) | 12 Bol d'Or (France) | 23 Daytona Autodrome (U.S.A.) |
| 4 Monza Autodrome (Italie) | 15 Castelfusano (Italie) | 25 Elvington (Angleterre) |
| 5 Autostrade Varese (Italie) | 17 Gyon (France) | 26 Grenham Common (Angleterre) |
| 6 Autostrade Brescia (Italie) | 18 Autostrade Francfort (Allemagne) | 27 Autostrade Mannheim (Allemagne) |

Les records absolus

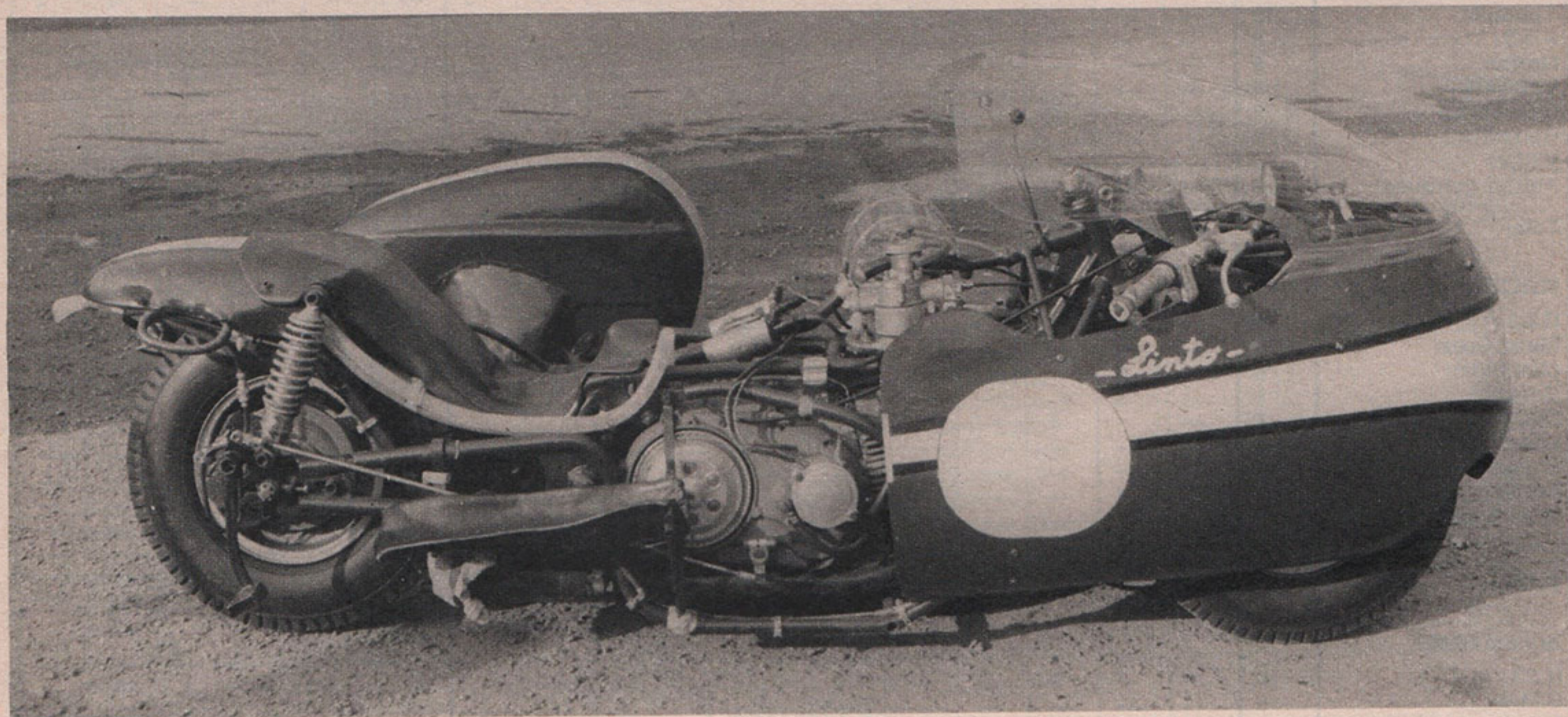
(LES PLUS GRANDES VITESSES POUR CHAQUE TYPE DE RECORD)

Solos				Sidecar			
			km/h				km/h
1 km pl	Johnson	Triumph 750	361,410	1 km pl	Brown	Vincent 1000	255,002
1 mg pl	Herz	N.S.U. 500	339,404	1 mg pl	Böhm	N.S.U. 500	247,591
1/4 mile	Hagon	Jap 1300	145,502	1/4 mile	Brown	Vincent 1300	123,310
1 km pf	Brown	Vincent 1000	187,965	1 km pf	Brown	Vincent 1300	166,470
1 mg pf	Brown	Vincent 1000	206,679	1 mg pf	Brown	Vincent 1000	190,916
10 km	LOMAS	MOTO GUZZI 500	243,572	10 km	Pope	Brough Sup. 1000	170,616
100 km	HAILWOOD	M.V. AGUSTA 500	233,048	100 km	Oliver	Norton 750	162,612
1000 km	Catlin	B.M.W. 750	177,890	1000 km	Doran	A.J.S. 350	142,300
1 heure	HAILWOOD	M.V. AGUSTA 500	233,081	1 heure	Oliver	Norton 750	156,200
6 heures	Catlin	B.M.W. 750	177,036	6 heures	Doran	A.J.S. 350	142,533
12 heures	Catlin	B.M.W. 750	175,968	12 heures	Debay	Gillet 750	124,750
24 heures	Catlin	B.M.W. 750	175,806	24 heures	Monneret	Koehler 350	99,000

Tableau des records mondiaux au 31 décembre '68 subdivisés par Nations et par marques

PAYS ET MARQUE	TOTAUX	GROUPE A (solos)											GROUPE B 1 e 2 (sidecar)					
		Classes de cylindrée											Classes de cylindrée					
		50	75	100	125	175	250	350	500	750	1.000	1.300	250	350	500	750	1.000	1.300
GRANDE-BRETAGNE																		
Vincent	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	—	—	—	—	4	4
Triumph	13	—	—	—	—	—	—	—	3	4	—	—	—	2	—	4	—	—
A.J.S.	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	—	—	—
Norton	8	—	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—
Velocette	4	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C.S. Minus	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rudge	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Villiers	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autres marques	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	—	1	1	—	4	—
Total	72	—	—	3	—	—	3	5	7	7	11	5	—	8	4	7	8	4
ITALIE																		
Gilera	9	—	—	—	3	3	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Moto Guzzi	7	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Minarelli	6	—	5	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ceccato	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ducati	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lambretta	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bianchi	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aermacchi	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M.V. Agusta	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Garelli	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	43	1	12	4	7	7	1	3	3	—	—	—	4	—	1	—	—	—
ALLEMAGNE																		
N.S.U.	18	—	—	3	3	—	2	3	2	—	—	—	—	2	3	—	—	—
B.M.W.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	1	—	—
Kreidler	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zündapp	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D.K.W.	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	38	11	—	3	3	3	2	3	2	5	—	—	—	2	3	1	—	—
JAPON																		
Suzuki	4	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yamaha	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	6	—	—	—	—	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AUTRES NATIONS																		
Koheler (France)	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Prester (France)	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Riva A.M.C. (France)	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bultaco (Espagne)	4	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F.N. (Belgique)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Gillet (Belgique)	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Harley David. (U.S.A.)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Puch (Autriche)	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	14	—	—	2	2	2	1	—	—	—	—	—	—	2	1	3	1	—
TOTAL RECORDS																		
MOTO ET SIDE	173	12	12	12	12	12	12	12	12	12	11	5	4	12	9	11	9	4
À établir	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	8	—	3	1	3	8
CYCLECARS																		
Établis	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	12	11	6	12
À établir	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	1	6	—
TOTAL GÉNÉRAL	276	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	24	24	24	24	24	24

Un sidecar de compétition moderne



En Italie, malgré le nombre réduit d'épreuves pour les side-cars, les supporteurs de cette spécialité sont encore nombreux, ne serait-ce qu'à Rome et Turin.

Nous vous présentons ici l'intéressante réalisation d'un fervent turinois, Attilio Masino, de l'U.C.I.T. Centaur, qui milite déjà depuis quelques années dans la catégorie des trois roues, et qui avec cette « pièce unique », entend s'insérer dans le combat des grands prix internationaux.

Pour détruire l'hégémonie des moteurs B.M.W. « Rennsport », il convient aujourd'hui de recourir à des unités motrices de conception moderne et, bien

entendu... de puissance adéquate. Comme les grandes firmes italiennes ne « faiblissent » pas, référez vous à leurs prochains moteurs à quatre cylindres, Attilio Masino a adopté pour sa machine un moteur Linto bicylindre dont nous vous présentons l'« anatomie » dans notre numéro. Avec ses 65 chevaux et la disposition horizontale des cylindres, ce moteur offre effectivement de très bonnes garanties pour la compétition en solo également ainsi que dans le camp des side-cars.

Afin d'obtenir une hauteur très réduite et un centre de gravité particulièrement bas, on décida d'adopter des

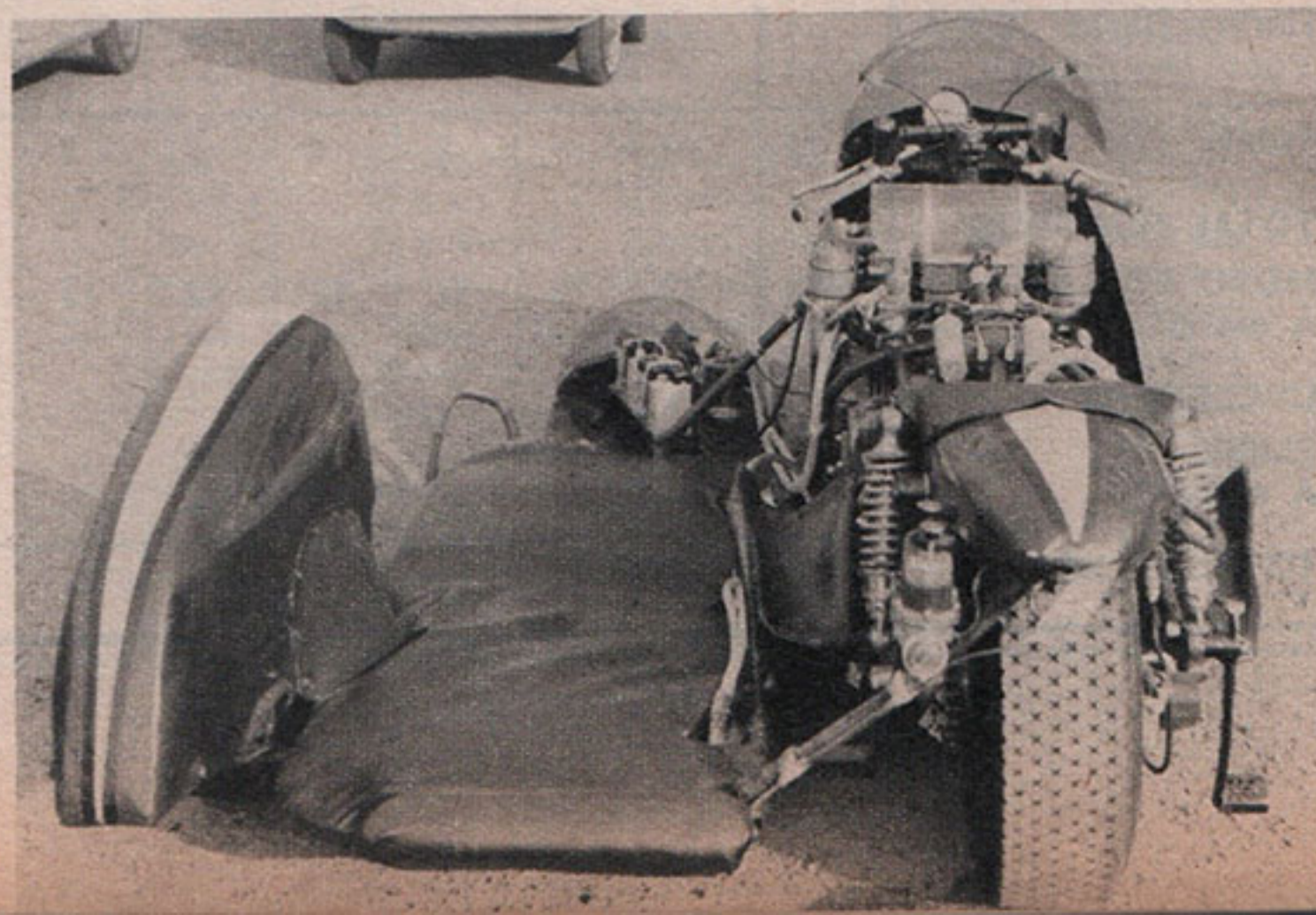
roues de type automobile de 10" et d'installer le réservoir du carburant sous le plancher du side.

Le châssis, en acier spécial, est à treillis en tubes de petit et moyen diamètre, largement triangulaire, surtout dans la partie avant, ce qui lui donne outre la légèreté, une grande robustesse. Il forme, à la hauteur du moteur une cage avec un élément tubulaire démontable servant à l'extraction dudit moteur.

Le side, lui, est détachable par dessous en trois endroits, et comporte deux flèches diagonales de raidissement extrêmement robustes.

La fourche et la suspension avant sont du type Earles à roue poussée dont la

Deux vues de ce magnifique side-car turinois. Remarquez la ligne très basse. Le réservoir se trouve sous le side qui, de plus, reçoit deux batteries à l'avant: l'une pour la bobine, et l'autre pour la pompe à essence. Remarquez, à l'arrière, la robustesse de la fourche et la très longue tringlerie du changement de vitesses.

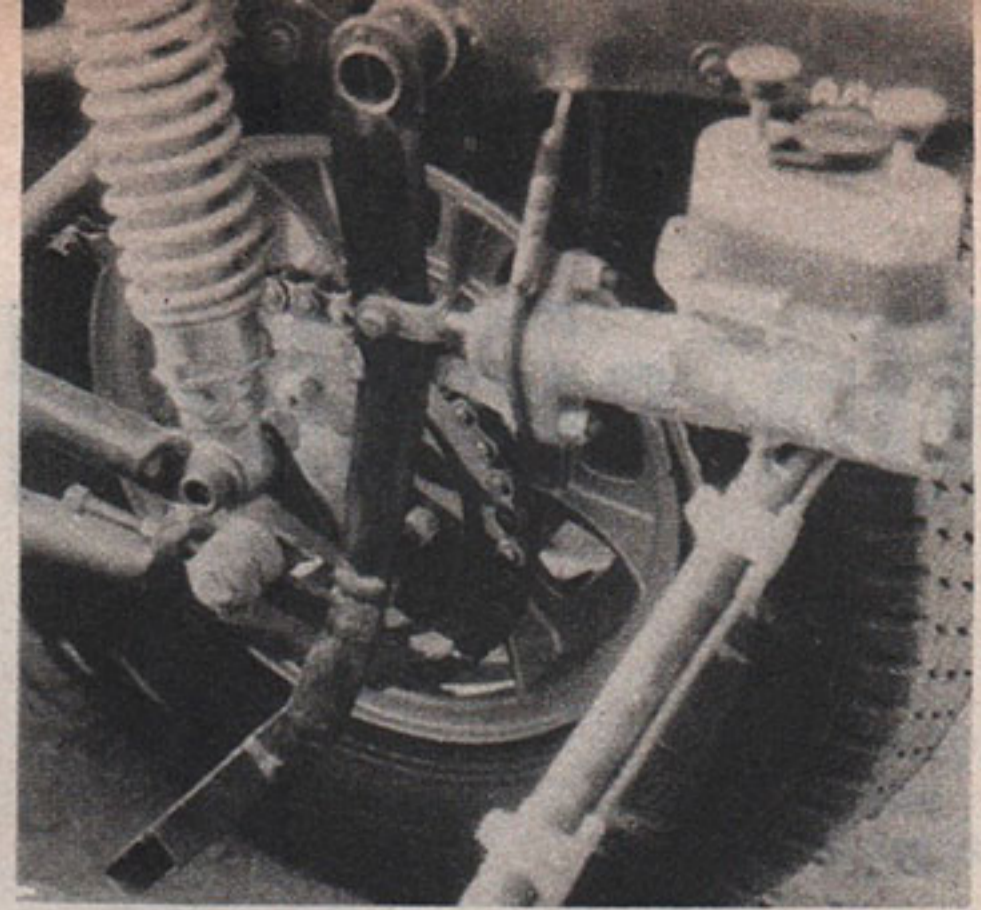


géométrie a été particulièrement étudiée pour réduire au maximum l'inclinaison de la roue lors des coups de guidon. En effet, avec les pneumatiques à base très large qui ont été adoptés, la bonne tenue dans les virage exige une tenue maxima de la roue au terrain.

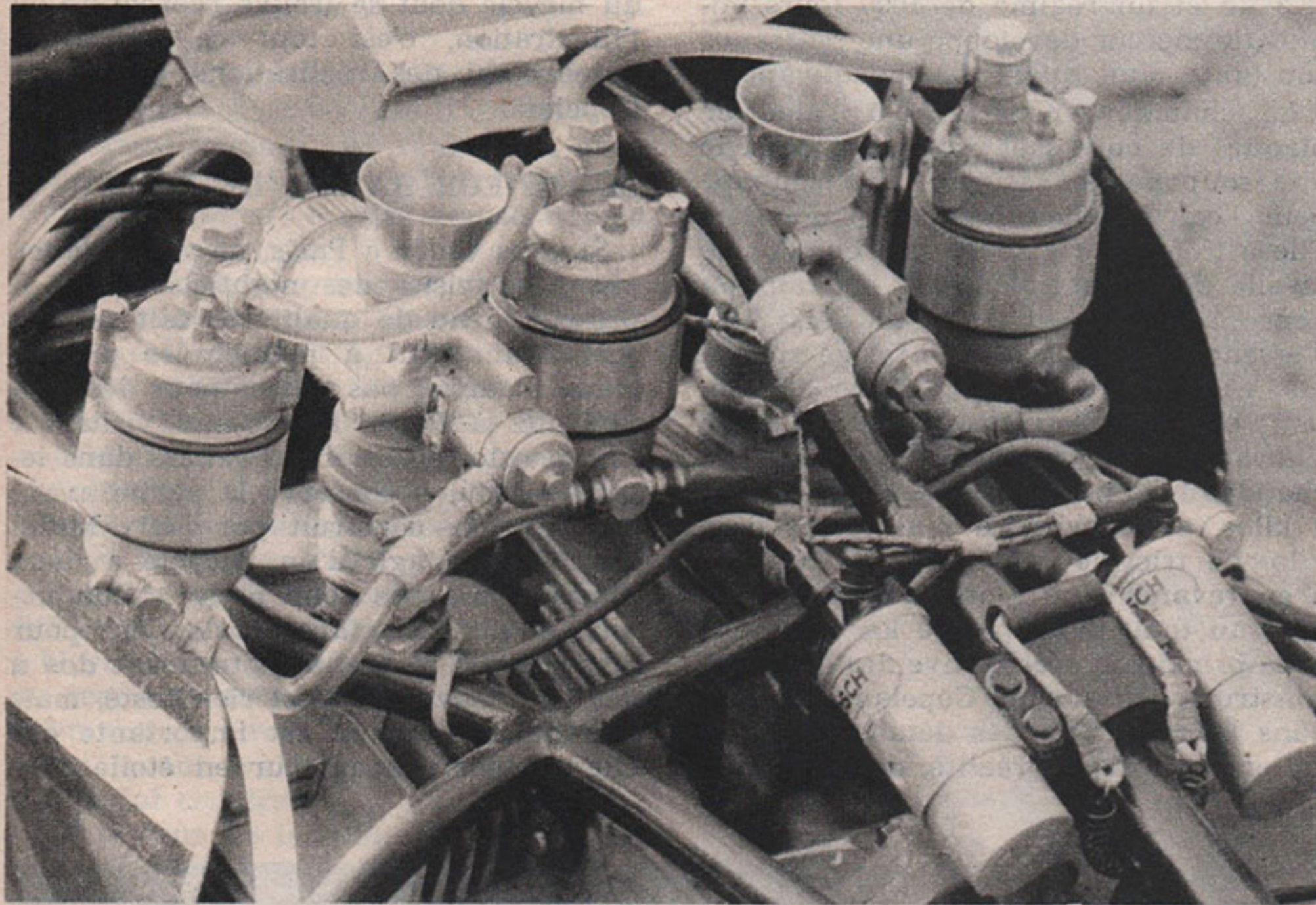
La suspension arrière est, elle, de type classique, à fourche oscillante avec amortisseurs télescopiques. On a particulièrement veillé à sa résistance dans les sollicitations transversales, en adop-

répartie pour chaque roue en particulier, selon la charge respective, grâce à l'adoption d'un répartiteur de freinage. La commande se fait simultanément sur trois roues, actionnées par le frein à pédale; le levier appliqué au guidon actionne uniquement la pince antérieure à commande mécanique, faisant ainsi fonction de frein de secours.

La position de guidage, comme l'exigent les tendances les plus récentes, est agenouillée; le pilote s'appuie sur deux



Détail de la pédale et de la pompe hydraulique du frein, placés à gauche de la roue arrière, en alliage léger.

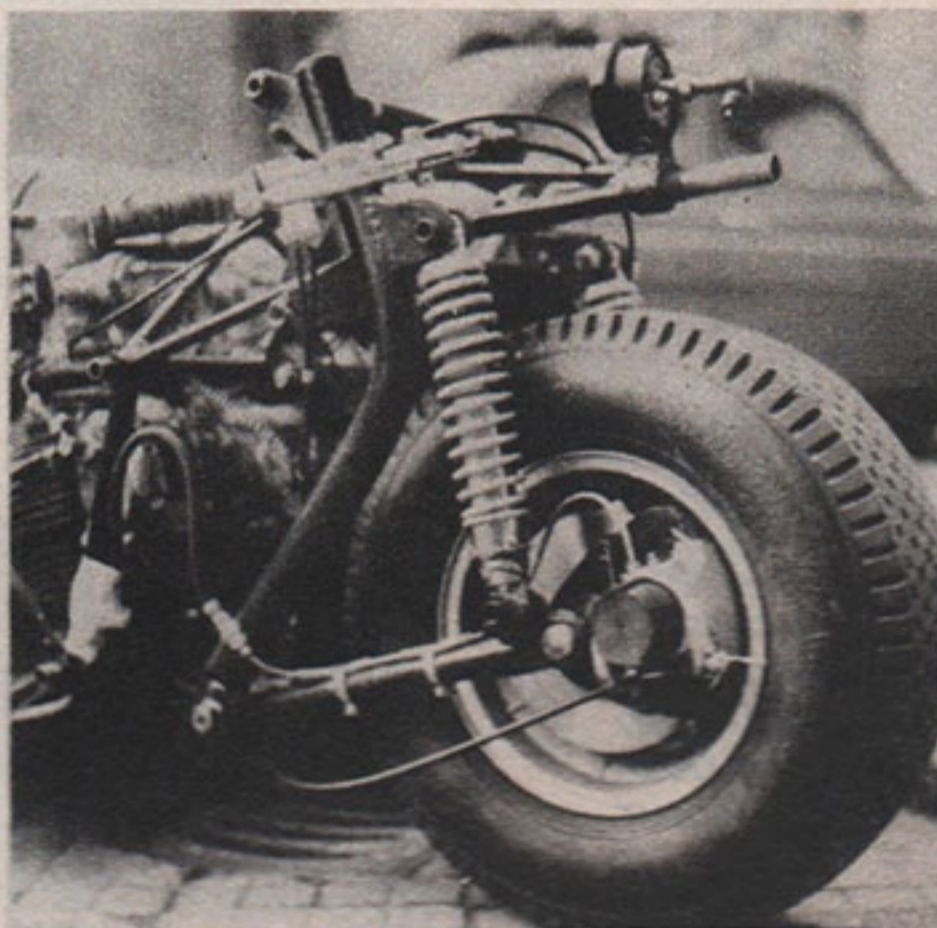


On aperçoit, sur cette photo, la structure supérieure du cadre et les deux carburateurs accouplés à trois cuves, système nécessaire pour que l'alimentation soit constante dans les cas de l'élévation de la force centrifuge (dans les virages).

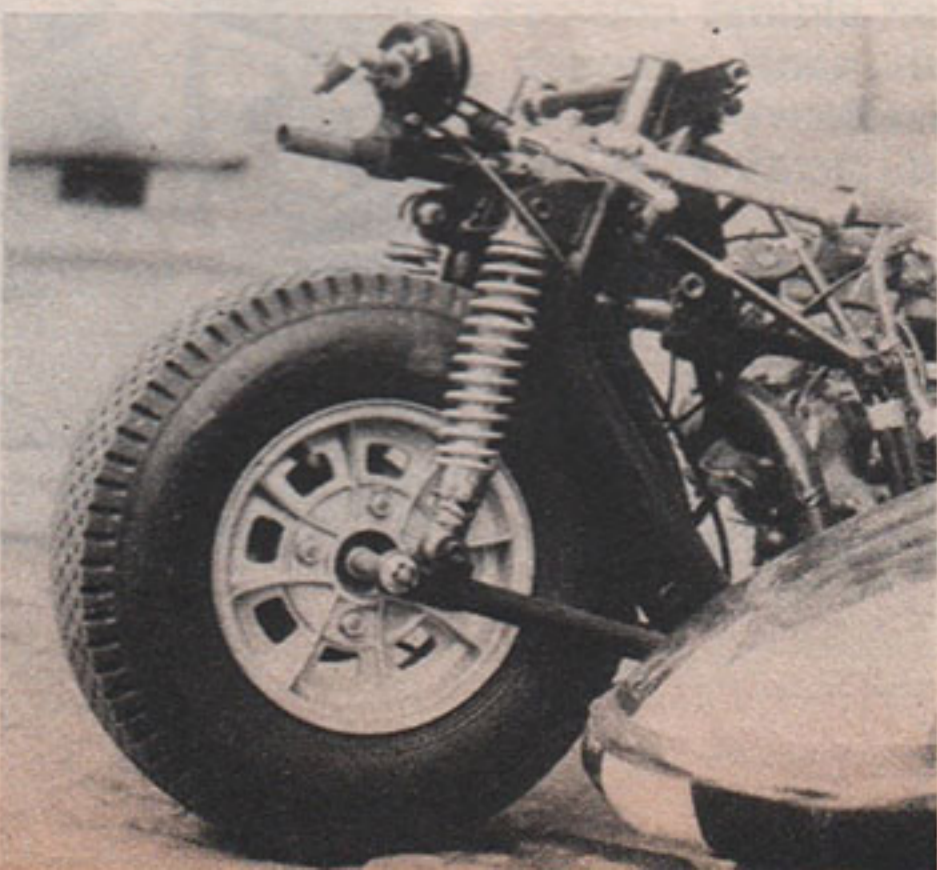
tant un pivot de gros diamètre et en munissant les deux bras latéraux de flèches de renfort à double effet.

La troisième roue, à l'inverse, est dépourvue de suspension; il ne s'agit pas d'un mauvais traitement prémédité à l'égard du passager, mais d'une solution imposée par la nécessité d'empêcher la machine de buter dans les virages, lorsque le side est à l'extérieur.

Le problème du freinage, très important sur cette machine, a été résolu grâce à l'adoption de trois freins à disque à commande hydraulique sur chacune des roues. La force de freinage est



Le train avant: on voit très bien le frein à disque hydraulique, la jante en alliage léger et la roue de voiture de course. Toutes ces généreuses dimensions sont rendues nécessaires par les fortes pressions de torsion subies par l'engin, en course.



supports capitonnés qui soutiennent les jambes, et sur les bras, de façon à n'imposer qu'un faible pourcentage de poids, d'ailleurs compensé par la poussée relative du vent.

Comme nous l'avons vu, le réservoir du carburant est logé sous le plancher de la « savatte »; une pompe électrique reliée à la batterie d'allumage du moteur, pourvoit à l'alimentation du carburateur; pompe et batterie d'allumage sont installées dans la calotte latérale.

Les roues, de même mesure que celles adoptées sur les Mini Cooper de compétition, sont en alliage léger; elles ont été modifiées à dessein pour cet emploi.

La machine est revêtue d'un carénage en verre de résine et plexiglass, tandis que le passage de la troisième roue, le sol du cabriolet, la selle et la queue terminale sont réalisées en tôle emboutie d'aluminium et d'acier.

Pour ce nouvel usage le moteur Linto n'a pas subi de modifications substantielles; l'unique précaution prise a été d'insérer une cloison à l'intérieur du carter d'huile afin d'empêcher le clapotement du lubrifiant dans les virages et les décrochages.

Les tubes d'échappement et les mégaphones sont également demeurés identiques à ceux de la machine si ce n'est quelques légères sections modifiées dans le but de permettre une plus grande continuité de couple à bas régime.

Avec le moteur destiné à être monté sur sidecar, Attilio Masino s'est encore procuré une machine en pièces détachées munie d'un moteur aux caractères identiques au premier, afin de les appliquer en alternance au trois-roues dans les compétitions nationales et internationales.

La machine complète dans tous ses détails, pèse moins de 180 Kg et présente des dimensions rationnellement réduites. La valeur de la section frontale maxima, qui permet de prévoir une vitesse limite très voisine des 200 Km/h. nous a paru particulièrement intéressante. Les premiers essais sur route ont confirmé les prévisions de bonne tenue, de maniabilité et de freinage, tandis que le moteur de son côté ne craint pas la comparaison avec ses concurrents. Il ne reste plus qu'à souhaiter au brave pilote-constructeur le meilleur succès sportif possible.

Un siècle de motos extravagantes

3°

Une paire de moustaches fin de siècle, la raie sur le côté, les cheveux probablement pommadés, l'attitude fière de qui a accompli une action importante: c'est Lucius D. Copeland sur une des rares photographies qui soient restées de lui, photo qui transmet à la postérité son vélocipède à vapeur construit entre 1881 et 1884. Lucius D. Copeland n'est pas seulement un pionnier de la locomotion individuelle moderne; c'est aussi un pionnier dans le domaine publicitaire. En effet, les prospectus, opuscules, et toute la « littérature publicitaire » distribuée aux Etats-Unis par la compagnie qu'il avait organisée, témoignent sans nul doute d'un esprit d'initiative et d'une prescience de la valeur de la propagande, certes peu communs à la fin du siècle dernier.

Dans la période de 1881 à 1890, Copeland réalise plusieurs machines à deux et trois roues, mais il n'est pas bien établi si le véhicule reproduit sur cette page date de 1881 ou de 1884. C'est un bicycle Star avec une roue avant de petit diamètre et une roue arrière beaucoup plus volumineuse; il y a été appliqué une machine à vapeur de dimensions réduites à un seul cylindre.

Quelques années plus tard, Copeland monte une machine à vapeur du même type sur un tricycle anglais, et l'on a vu d'autres vélocipèdes et tricycles équipés de moteurs Copeland dans les années qui suivirent.

Dans le journal « Universal Engineering » du 27 mars 1886, on trouve une très large description du bicycle Star avec moteur à vapeur Copeland, et l'article affirme notamment qu'il « s'agit d'une des plus récentes nouveautés dans le domaine de la locomotion à deux roues ».

Le moteur dont il est question a une chaudière cylindrique appliquée verticalement contre le tube d'appui de la roue avant. Au dessus de la chaudière se trouve le cylindre, légèrement incliné à l'arrière, de sorte que la partie supérieure se trouve à la hauteur du guidon.

La transmission est à courroie travaillant sur poulie à tuyau, le rapport de transmission est de 1:9, ce qui signifie que le diamètre de la poulie sur la roue

est neuf fois plus grand que celui de la poulie-moteur.

Le cylindre a l'alésage de 27 mm et la course de 76,2 mm; avec une pression de 45,3 kg et un régime de 1000 tours/minute, le moteur développe une puissance constante d'un quart de cheval-vapeur.

La chaudière construite à l'aide de plaques de cuivre et de laiton, possède une soupape de sécurité, une soupape pour l'eau et une soupape de pression. Elle a le foyer à essence, et l'on affirme qu'elle demeure en activité pendant un heure, avec un peu plus d'un demi litre d'essence. Le réservoir, de forme sphérique et monté sous le cylindre du moteur, contient donc une provision d'eau suffisante pour une heure. Le complexe chaudière-cylindre pèse au total environ 9 kilos, et le cylindre seul moins d'un kilo. Le tricycle construit par la suite, a en revanche un moteur bicylindre et pèse au total moins de 90 kg.

La principale prérogative des véhicules construits par Lucius Copeland consiste dans la perfection des détails de fabrication; ce sont, en réalité, des machines

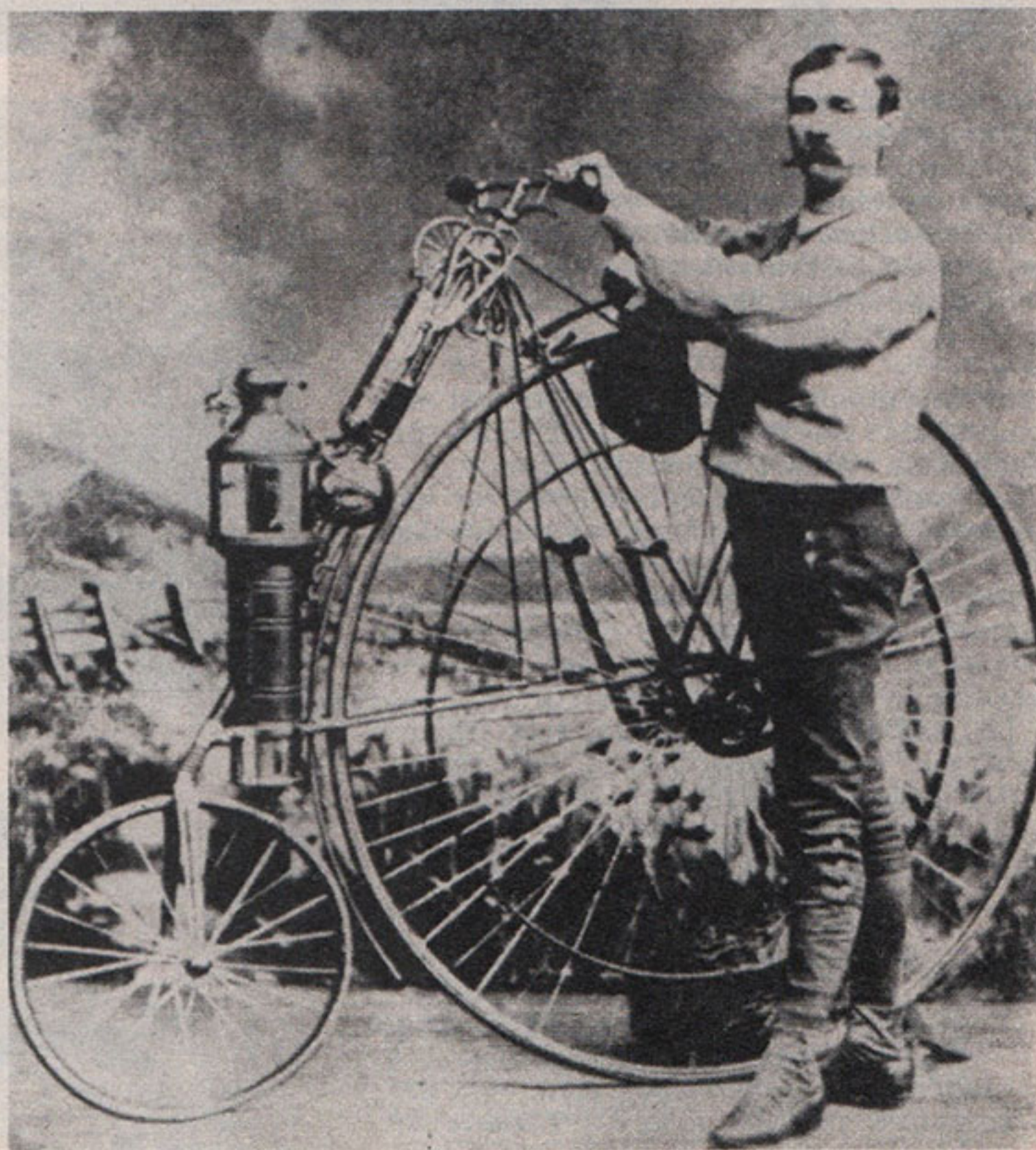
à vapeur en miniature, et ces réalisations auraient sans aucun doute mérité un meilleur sort.

Quelques photographies et le moteur du bicycle dont se trouve reproduite ici l'illustration, c'est tout ce qui reste aujourd'hui des réalisations faites par Copeland.

LE MOTEUR RADIAL DE MILLET

Si vous venez à Paris, ne vous limitez pas à la visite des night-clubs, car à présent le nu de qualité se fait rare et sert avant tout à plumer les provinciaux. Pour ne pas passer pour des provinciaux à Paris, allez donc visiter le Conservatoire des Arts Métiers dans lequel se trouve conservé la partie avant d'un tricycle construit par Félix Millet en 1892. Il s'agit d'un tricycle à deux places, avec une selle pour le conducteur et un petit fauteuil derrière pour le passager; les deux se trouvent dos à dos. Du tricycle il n'est rien resté, mais la partie conservée est importante car elle comporte le moteur en étoile con-

Lucius D. Copeland
auprès de son
vélocipède
à moteur



Félix Millet et son tricycle rudimentaire, sur lequel il expérimenta son moteur en étoile à cinq cylindres monté sur la roue avant à structure élastique. Sur la photo ci-dessous, la Millet dans sa version deux-roues, avec moteur sur la roue arrière.

struit par Félix Millet en 1887. C'est le premier moteur de ce type construit dans le monde, et il présente des caractéristiques si modernes qu'on en demeure ébahi.

En 1893, Félix Millet monte son moteur sur un bicycle, et en 1898 il en présente une autre version sur véhicule à deux roues, comportant certaines modifications par rapport à celui construit cinq années auparavant.

Selon d'autres sources, le premier bicycle de Millet avec moteur en étoile aurait été construit en 1888, le 12 septembre exactement, et présenté à la fameuse Exposition Universelle de Paris, considérée comme la plus importante présentation d'inventions modernes jamais réalisée dans le monde.

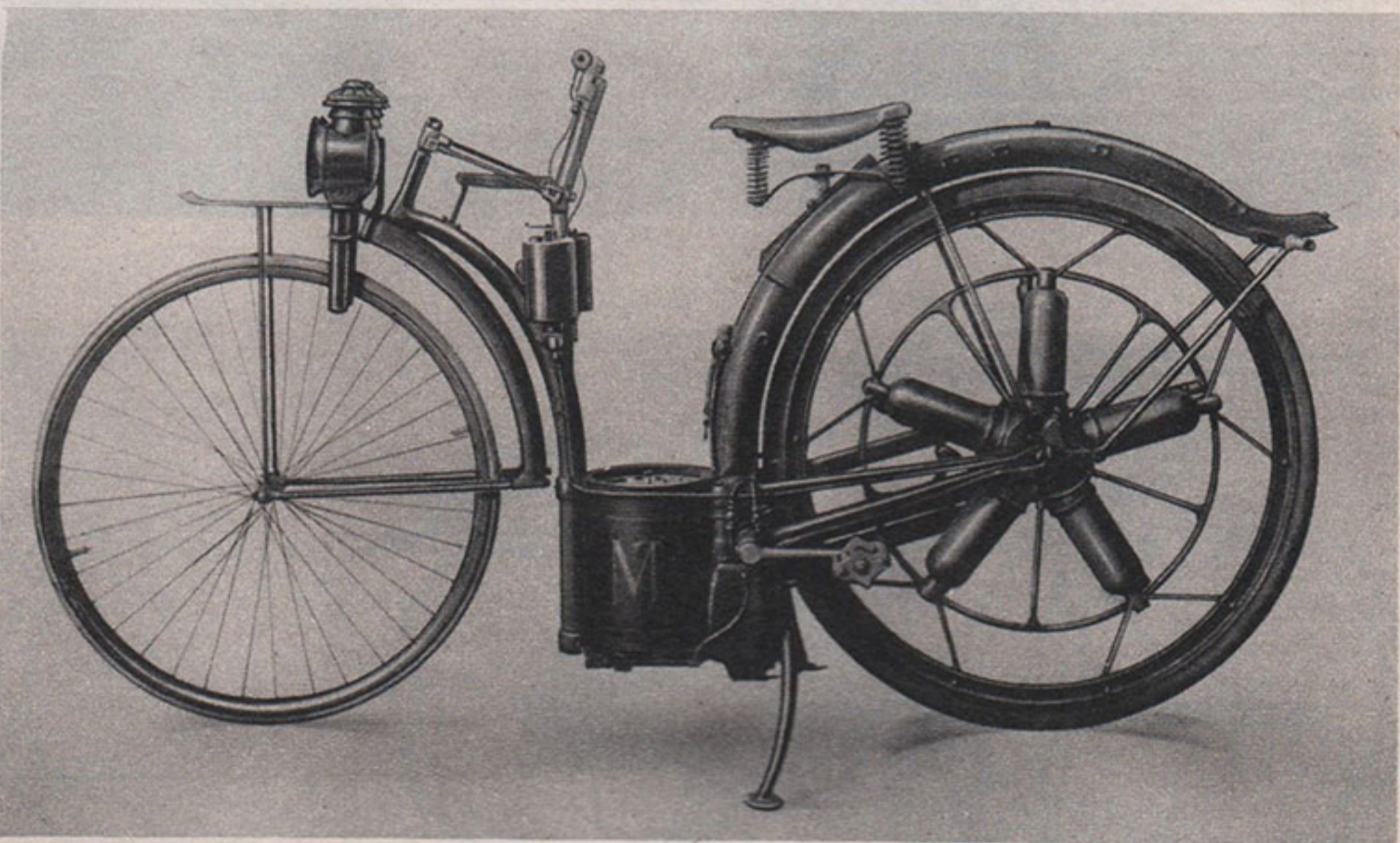
Une troisième source nous apprend que le brevet de la machine complète de Millet (que son constructeur dénomme « bicyclette à pétrole Soleil ») date du 22 décembre 1888; comme on le voit, les différentes sources concordent sensiblement quant à l'époque à laquelle la Millet fut construite.

Le moteur de la Millet fonctionne au pétrole, avec le réservoir du carburant installé sur la roue motrice arrière (avec la fonction également de garde-boue), ceci pour le bicycle; le tricycle, en revanche a la roue avant motrice.

La distribution se fait à travers le moyeux de la roue à l'aide d'un tirant tournant; l'allumage est à étincelle électrique produite grâce à un dispositif de bobine d'induction (toujours conçu par Millet) et à une pile Bunsen installée dans le bas du cadre entre les deux roues, et fonctionnant à l'acide d'azote, l'acide sulfurique et l'eau. Détail curieux: il suffit, pour arrêter le moteur, de faire osciller la pile Bunsen suspendue élastiquement au cadre.

Disons encore que l'air aspiré passe au travers d'un filtre et d'un réchauffeur avant d'atteindre le carburateur. La machine est munie de pédales, aide indubitable pour le conducteur au moment du démarrage; la transmission des pédales à la roue arrière est à chaîne travaillant sous carter en tôle.

La machine ne possède pas de suspension arrière, mais la fourche avant est du type à roue poussée avec bras inférieurs flexibles, qui ont pour fonction de servir de suspension élastique. Le moteur à cinq cylindres disposés en rayons dans la roue, a un régime de ro-



tation de 180 tours minute, et une puissance qui doit frôler les deux ou trois chevaux.

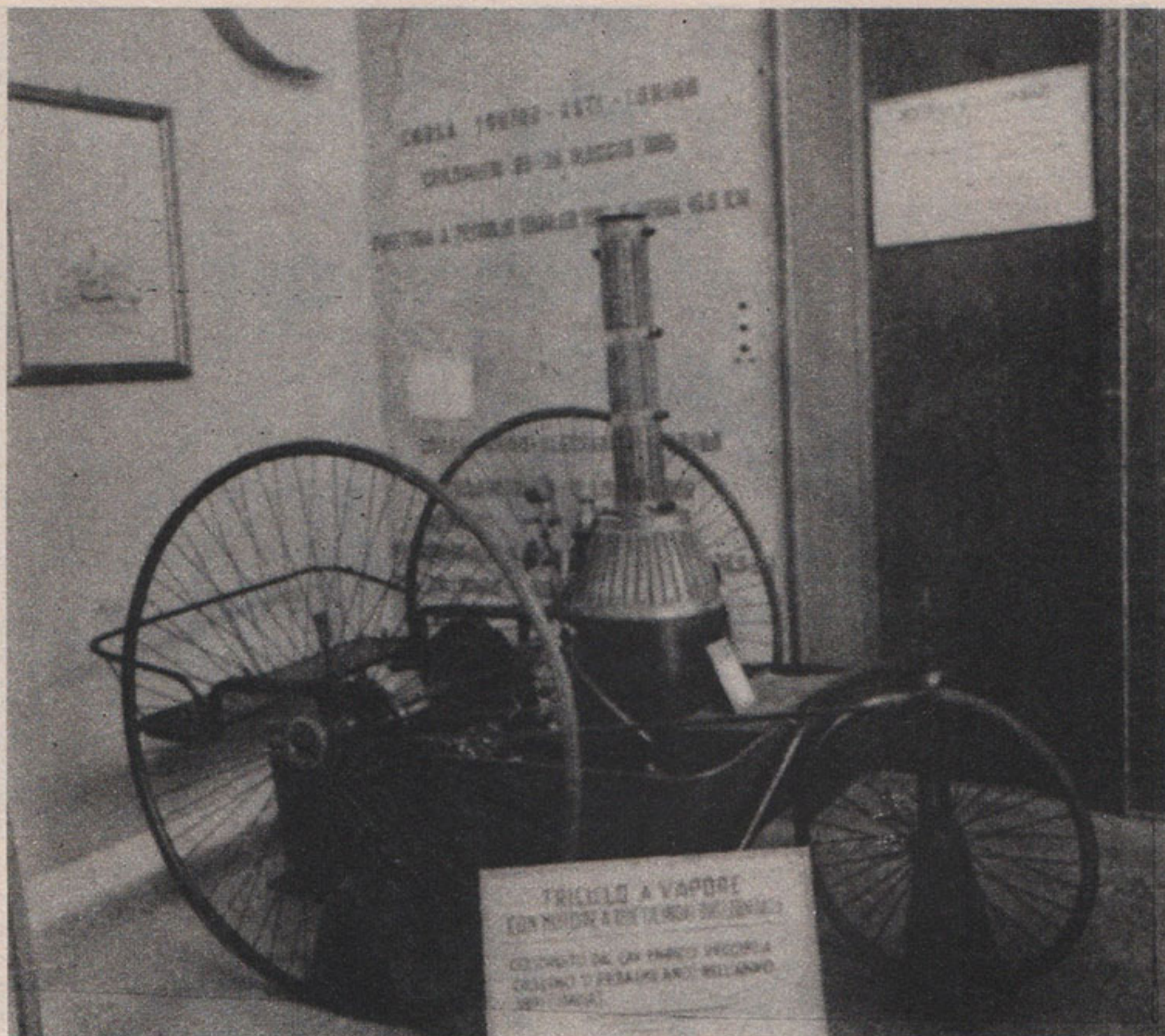
PARLONS DU CARBURANT

Sur ce point, une précision semble nécessaire quant aux dénominations du carburant utilisé durant les dernières années du siècle dernier et le début du XXème.

Vous vous serez peut-être demandé pourquoi en France, par exemple, la poignée qui commande le carburateur est appelée « poignée du gaz », gaz en ce cas-ci étant l'abréviation du mot américain « gasoline » qui signifiait l'essen-

ce et se trouvait estampillée sur les leviers de commande du carburateur des motocyclettes américaines les plus répandues en France dans les premières années de ce siècle.

En anglais l'essence se nomme « petrol », mot d'origine nettement latine. En effet, au Moyen-Age, le pétrole brut qui suintait de la terre (on ne connaissait pas encore les forages), était appelé « *petra oleum* », c'est-à-dire huile de pierre. Petrol resta en Angleterre le nom de l'essence, tandis que le pétrole était et est appelé petroleum. Une variété de carburant utilisé à diverses époques (et aujourd'hui encore comme combustible dans la cuisine) fut surnommé « pa-



Le tricycle à vapeur construit par Enrico Pecori.

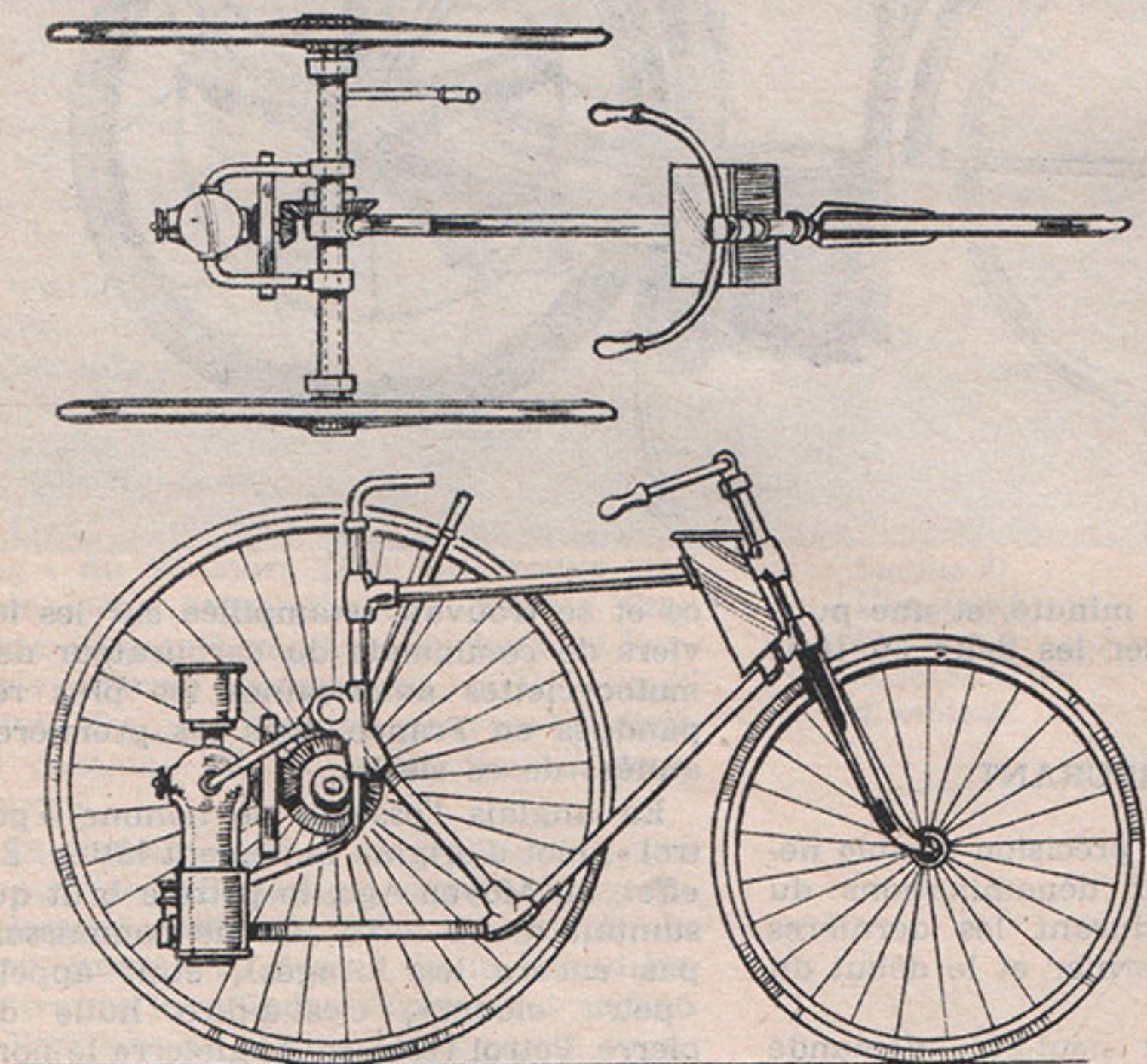
rafin» par les Anglais; il ne s'agit pas là de la substance solide que nous appelons paraffine, mais de ce que les américains nomment kérosène.

Chez nous, pour la distinguer du pétrole, nous appelons la benzine « essence de pétrole », expression qui s'est rapidement contractée en essence, terme aujourd'hui utilisé chez nous.

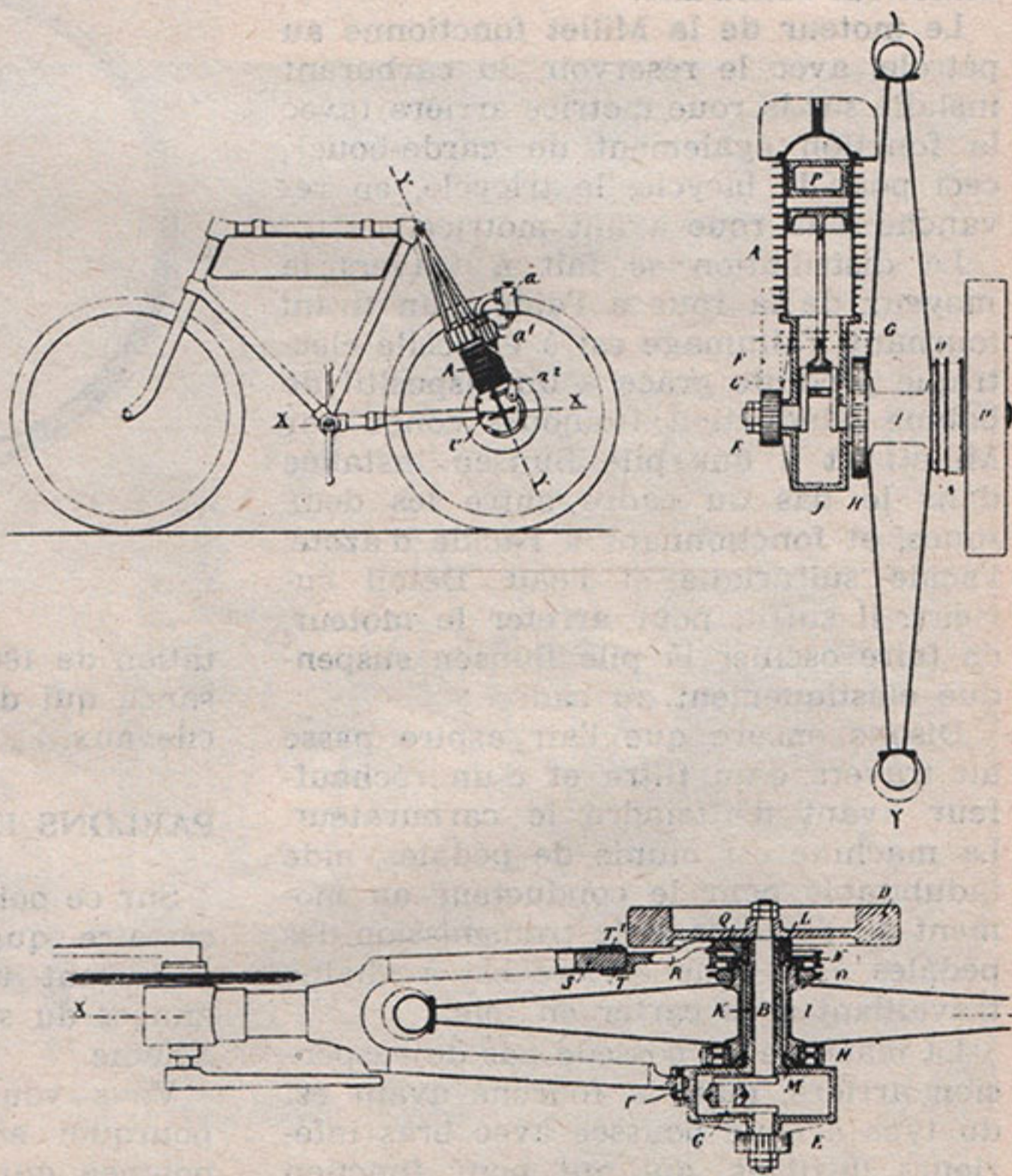
Dans quelques vieux manuels anglais, vous pourrez encore trouver l'expression « motor spirit », qui signifie toujours essence. A la période des pionniers, correspond à la variété des noms la variété des carburants. En effet, les moteurs fonctionnaient à benzine, à kérosène, à pétrole d'éclairage, et à diverses autres qualités de liquides inflammables. C'était au fond des moteurs de constitution robuste qui brûlaient tout ce qui était combustible sans faire beaucoup d'histoires, à la différence des moteurs d'aujourd'hui, aux palais délicats et raffinés.

DU TRICYCLE D'ENRICO PECORI A LA DALIFOL

Il faut sans nul doute une belle dose de bonne volonté pour reconnaître une motocyclette dans le tricycle à vapeur de Pecori, mais nous y faisons allusion parce que parmi les machines bizarres,



Le tricycle Roots Tryke, construit en 1892, actionné par moteur à huile placé derrière l'essieu arrière en position renversée.



Plans d'un cyclomoteur de 1892 publiés dans la revue « Ingénieurs de l'Automobile »: le moteur fait partie intégrante du cadre, et en constitue le tube de direction oblique arrière.

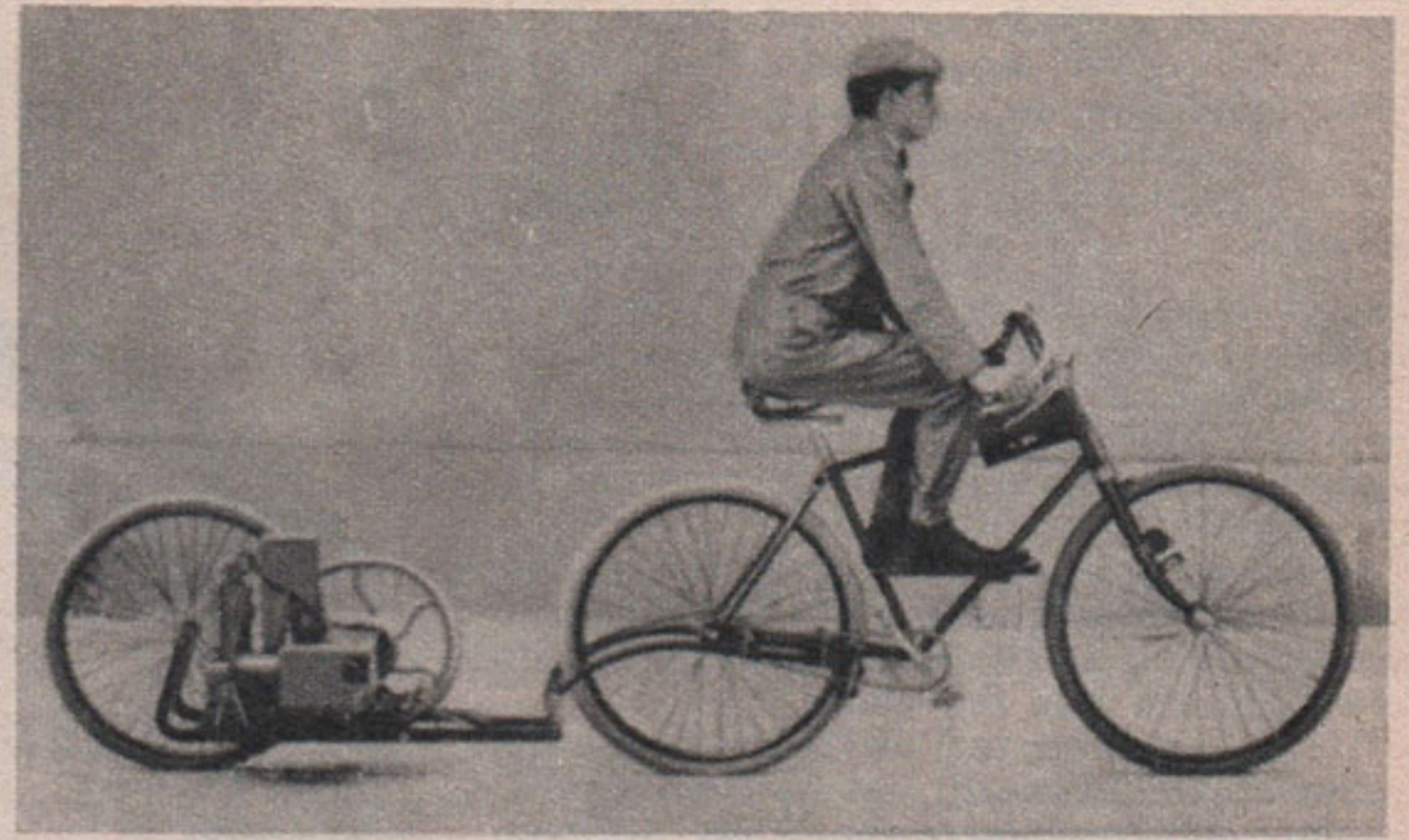
celui-ci occupe sans nul doute un poste de choix. Enrico Pecori a construit son véhicule à Caslino d'Erba en 1891, et on peut aujourd'hui admirer le tricycle, parfaitement conservé, au Musée de l'Automobile de Turin. Il s'agit pratiquement d'une grosse machine à vapeur munie de deux roues arrière motrices (entre lesquelles se trouve le siège du conducteur et un passager éventuel) et d'une roue avant directrice de petit diamètre, commandée au moyen d'une longue barre horizontale.

Beaucoup plus intéressant est le Roots Tryke, un tricycle construit en 1892 par l'anglais J.D. Roots, et actionné par un moteur à huile, refroidi à eau et placé derrière l'essieu arrière auquel il transmet le mouvement au moyen d'un pignon d'angle. Noton en outre que le moteur est à l'envers, c'est à dire, monté sur cadre la tête en bas.

L'air, aspiré au moyen d'un soupape à direction unique dans le carter moteur et poussé à travers une canalisation dans la culasse du cylindre, se trouve réchauffé par des brûleurs spéciaux avant d'effleurer les injecteurs d'huile; le mélange air-et huile est réchauffé une fois encore avant d'être reporté au moyen d'une soupape automatique dans la chambre à explosion, où il s'enflamme au contact d'un tube incandescent.

Les gaz combustible sont déchargés à l'extérieur par le courant de mélange frais entrant dans le cylindre; le cycle est (aspiration, allumage, échappement)

*Le chariot-moteur
construit par
Enrico
De Bernardi en
1893, à la
remorque d'une
bicyclette à
laquelle il
imprimait une
poussée en avant.*



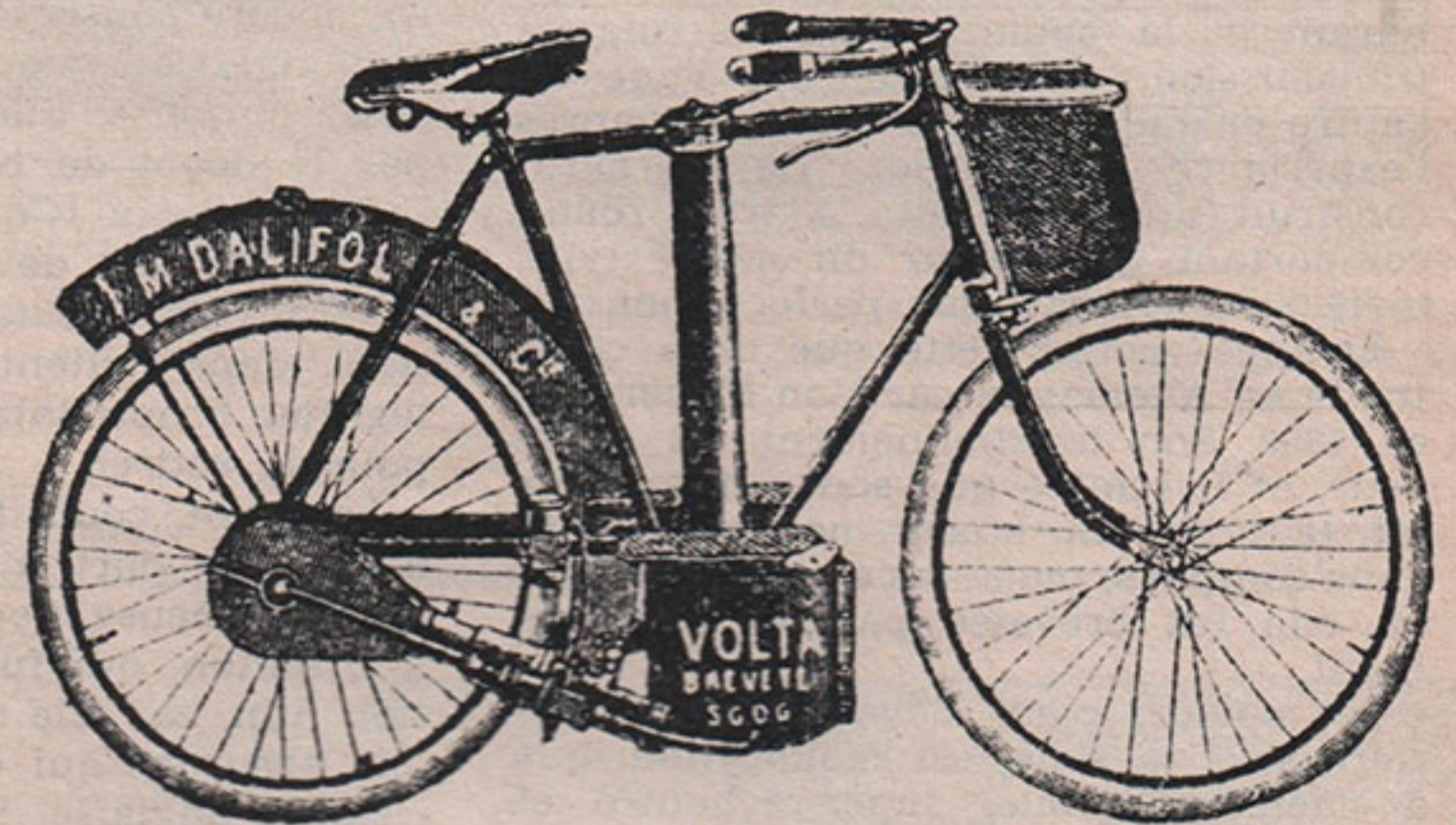
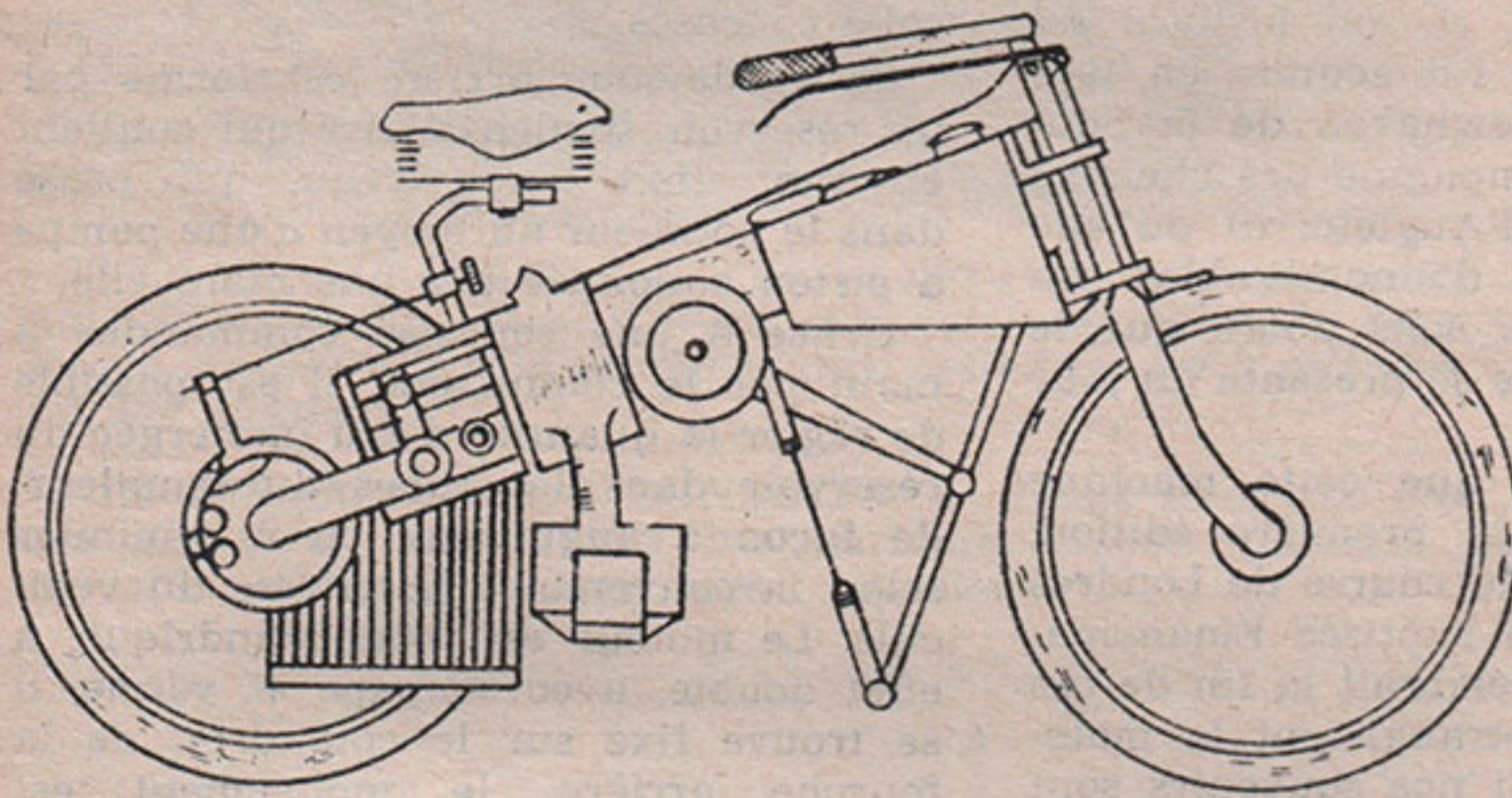
de 1892 (et qui a donné parfois quelque perplexité sur sa date de construction véritable, en raison des solutions ultramodernes qu'elle propose) est un cyclo-moteur dont nous avons trouvé les plans voici des années, dans la revue française « Ingénieurs de l'Automobile ». Nous en ignorons le nom, et connaissons seulement la date de construction.

Il s'agit d'une bicyclette sur laquelle un moteur a été appliqué de façon à constituer le tube de direction oblique qui va de la selle au moyeu de la roue.

Le moteur monocylindrique est placé sur la côté gauche de la roue arrière et l'arbre moteur est coaxial par rapport

Il nous faut dire toutefois, que le chariot auxiliaire du moteur conçu par De Bernardi est la première invention pratique qui permette à une bicyclette de se motoriser. Elle ne pouvait avoir de suite, pour des raisons d'encombrement et de commodité, mais elle a servi sans aucun doute à démontrer qu'un bon moteur était en mesure de substituer la force animale dans le domaine des véhicules à deux ou plusieurs roues. Et, la machine d'Enrico De Bernardini est la première bicyclette à moteur qui ait parcouru les routes italiennes.

Le conte Enrico De Bernardi, professeur de physique à l'Université de Vi-



La bicyclette à vapeur construite par Von Meyenberg en 1893.

La motocyclette Dalifol Volta dans sa première version connue en Italie, avec fourche rigide.

en un seul tour de moteur.

Le cylindre est entouré d'une gaine dans laquelle circule l'eau de refroidissement qui y arrive au travers des tubes du cadre; en faisant cette traversée l'eau a eu tout le temps nécessaire pour se refroidir avant d'être immergée de nouveau dans la gaine du cylindre.

Le tricycle est robuste, esthétiquement agréable, et peu encombrant; comme on l'a dit, la transmission est dirigée au moyen d'un couple d'engrenages coniques.

Une autre machine très intéressante

au moyeu de la roue à laquelle il transmet le mouvement au moyen d'engrenages démultipliés. Sur le côté droit de la roue se trouve le volant d'inertie; qui sert par conséquent également à équilibrer la masse du moteur.

Deux années plus tard apparaît en Italie la bicyclette à moteur d'Enrico de Bernardi, lequel à droit de cité dans cette revue, du fait qu'il s'agit d'une bicyclette normale avec remorque, qui au lieu d'être trainée comme toutes les remorques qui se respectent, pousse le véhicule qui la précède.

cenza est un spécialiste des moteurs à explosion. Après avoir quitté l'Université de Vicenza en 1883, il communique ses observations relatives aux moteurs à explosion à l'Institut Royal de Venise, et en 1884, un de ses moteurs est présenté à l'Exposition de Turin, mais appliqué à... une machine à coudre.

En 1889, De Bernardi construit un autre moteur, avec cycle à quatre temps, soupapes en tête à commande automatique, alimentation par carburateur à niveau constant (qui, si nous ne nous trompons, est le premier carburateur

La seconde version de la Dalifol avec suspension avant; notez la complexité de la chaudière elle est actuellement conservée dans la National Collection en Angleterre.

de ce type appliqué à un moteur), filtre d'air et filtre pour le carburant, allumage à incandescence avec filament de platine, lubrificateur automatique et régulateur centrifuge afin de modérer le régime de rotation.

Mais c'est seulement cinq années plus tard, en 1894, que Enrico De Bernardi construit le chariot auxiliaire moteur et l'applique à une bicyclette.

Il est intéressant de relever que le chariot De Bernardi est breveté également en Angleterre en 1898 (brevet 13.610 du mois de juin de la même année) mais le brevet concerne le mode d'attache du chariot aux véhicules, et non le moteur.

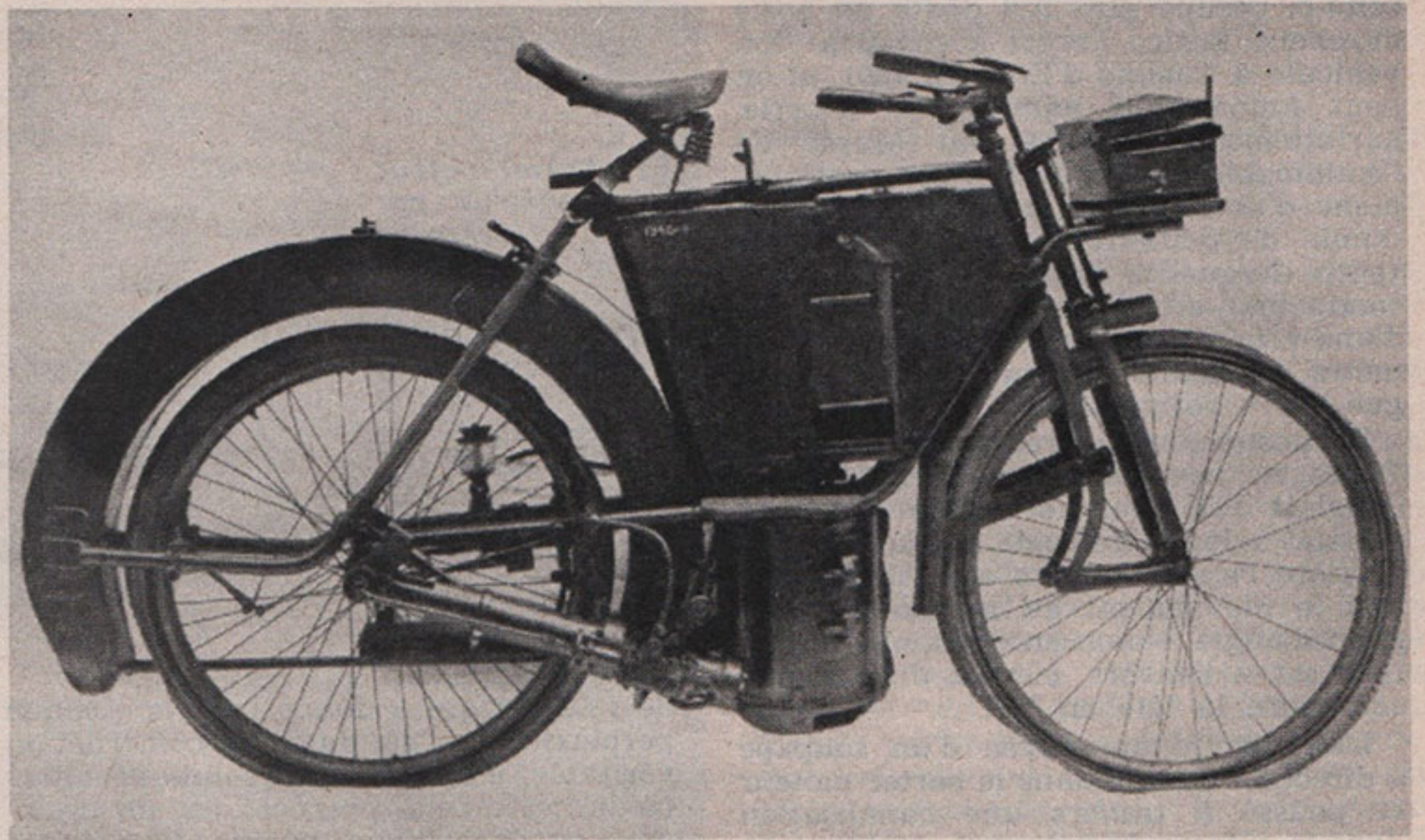
Le chariot pèse environ 30 kg et le moteur consomme entre 7 et 10 grammes de carburant par kilomètre, selon les conditions d'emploi. Sur le guidon a été montée une poire en caoutchouc reliée au moyen d'un tube flexible à une boîte se trouvant sur le moteur. Dans cette boîte, il y a un diaphragme de caoutchouc dans le centre duquel passe une tige relativement longue. En pressant la poire, l'air se trouve comprimé dans la boîte, faisant s'étendre le diaphragme de caoutchouc et obligeant la tige à se mouvoir dans sa propre conduite; ce mouvement de la tige commande le dispositif d'admission du carburant et la poulie de la courroie de transmission, ou bien encore l'une ou l'autre en même temps. Deux ans après l'expérience du chariot, De Bernardi construit une voiturette à trois roues, comportant un moteur du même type, mais notablement plus perfectionné.

Etrange motocyclette que celle construite en Allemagne par Von Meyenberg en 1893. Son fonctionnement est à vapeur, et il semble que son constructeur ait tenté de la lancer non seulement dans son pays, mais aussi en Angleterre, où elle fut brevetée par les soins de Boulton.

Le moteur, placé devant la roue arrière sous la selle, est monocylindrique à chemise mobile, super-réchauffé et aidé par un système de leviers mus par les pieds du conducteur. Le changement à deux vitesses est incorporé dans le moyeu de la roue arrière.

Le combustible liquide qui alimente la chaudière est contenu dans un réservoir placé sur le tube supérieur du cadre, et immédiatement derrière on remarque la roue dentée pour la chaîne reliée aux leviers. Lors du freinage, un mécanisme ferme le passage de la vapeur au cylindre.

C'est une machine massive, d'apparence assez encombrante, et il ne semble pas qu'elle ait été construite en plusieurs exemplaires. Il est cependant intéressant de noter que malgré le progrès des moteurs à combustion interne, de poids et de dimensions désormais



plus qu'excellents pour l'application à un véhicule à deux roues, nombreux sont les inventeurs qui s'obstinent à garder leur confiance en la machine à vapeur. Le même phénomène se répète, du reste, dans le secteur automobile.

Egalement à vapeur est la Dalifol de 1894 qui, en Italie était connue sous le nom de motocyclette Volta (comme nous l'apprend le Manuel Hoepli du Motocycliste, édition de 1909). Une Dalifol est encore conservée en Angleterre à la National Collection, et son histoire est assez curieuse. Elle fut acquise en 1940 par le dépôt de Newhaven de la Southern Railway (Compagnie des chemins de fer du sud de l'Angleterre) où elle se trouvait depuis d'innombrables années, dans l'attente sans doute que le légitime propriétaire se présente un jour pour la retirer.

La bruit courait que cette machine avait pris part à la première édition, restée fameuse, de la course de Londres à Brighton, qui fut baptisée Emancipation Run, car elle célébrait la fin de ces lois absurdes qui étranglaient la motorisation anglaise. Si nos souvenirs sont bons, c'est précisément grâce à une loi datant de 1896 (dénommée Locomotives on Highway Act) que fut abolie la disposition par laquelle devant chaque véhicule à moteur devait marcher un homme portant un drapeau rouge pour avertir les piétons du... péril qui arrivait. Disposition qui remontait à 1861 et à 1865, et qui avait pratiquement empêché en Angleterre l'usage des véhicules à moteur sur route.

Mais revenons à la Dalifol. La machine demeurée dans le dépôt de Newhaven aurait été utilisée lors de l'Emancipation Run par un français qui, pour on ne sait quelle raison, l'aurait laissée ensuite en Angleterre.

L'historien anglais Caunter pense que la Dalifol de Newhaven a dû réellement prendre part à la course, car sur la liste des partants de l'Emancipation Run de 1896 figure une « bicyclette à vapeur française » portant le numéro 18.

La Dalifol de 1894 possède un cadre de bicyclette prévu contre les intempéries, légèrement modifié, au centre duquel se trouve placé la bouilloire cylindrique verticale sous laquelle se trouve la chaudière alimentée par du charbon concassé.

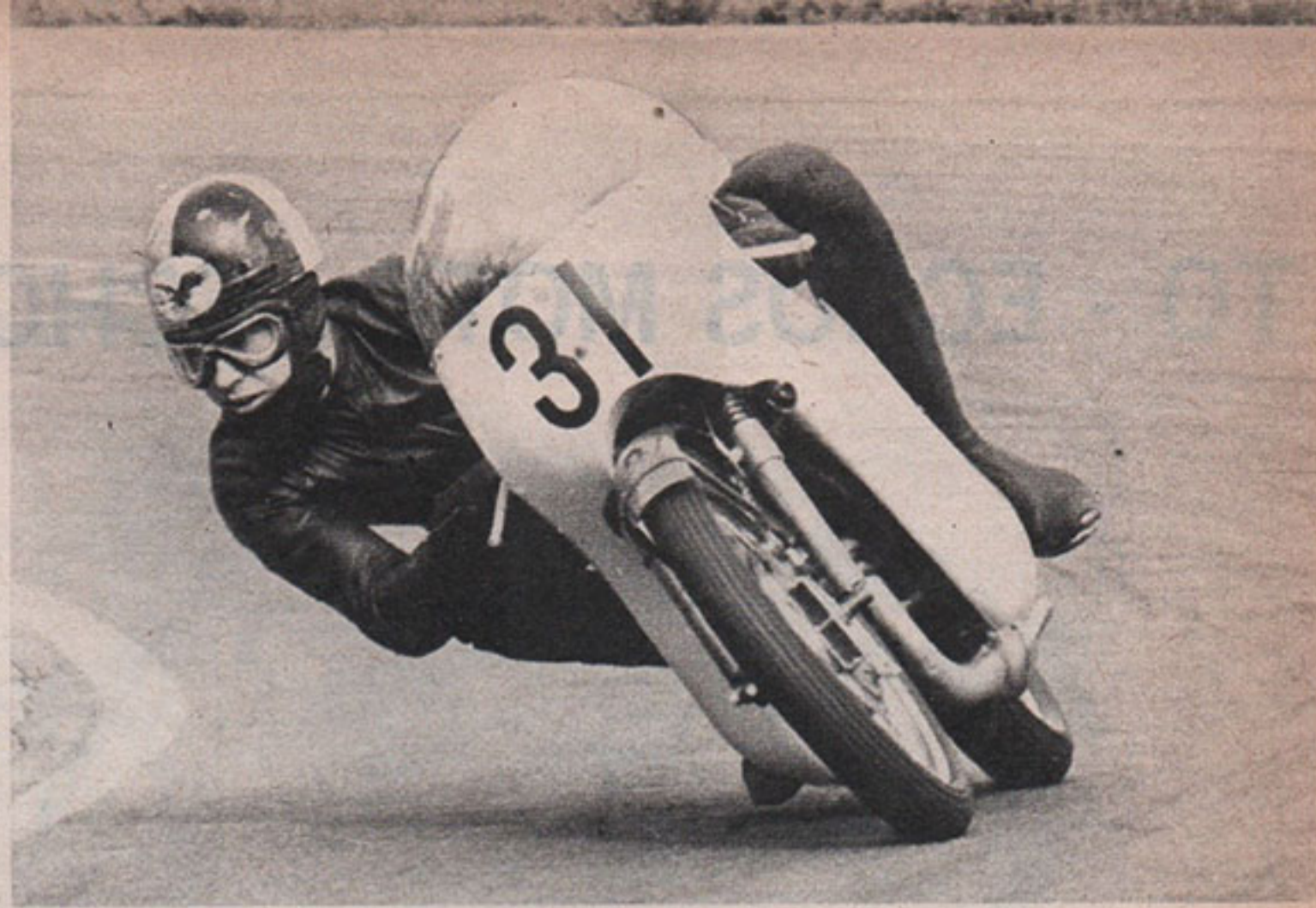
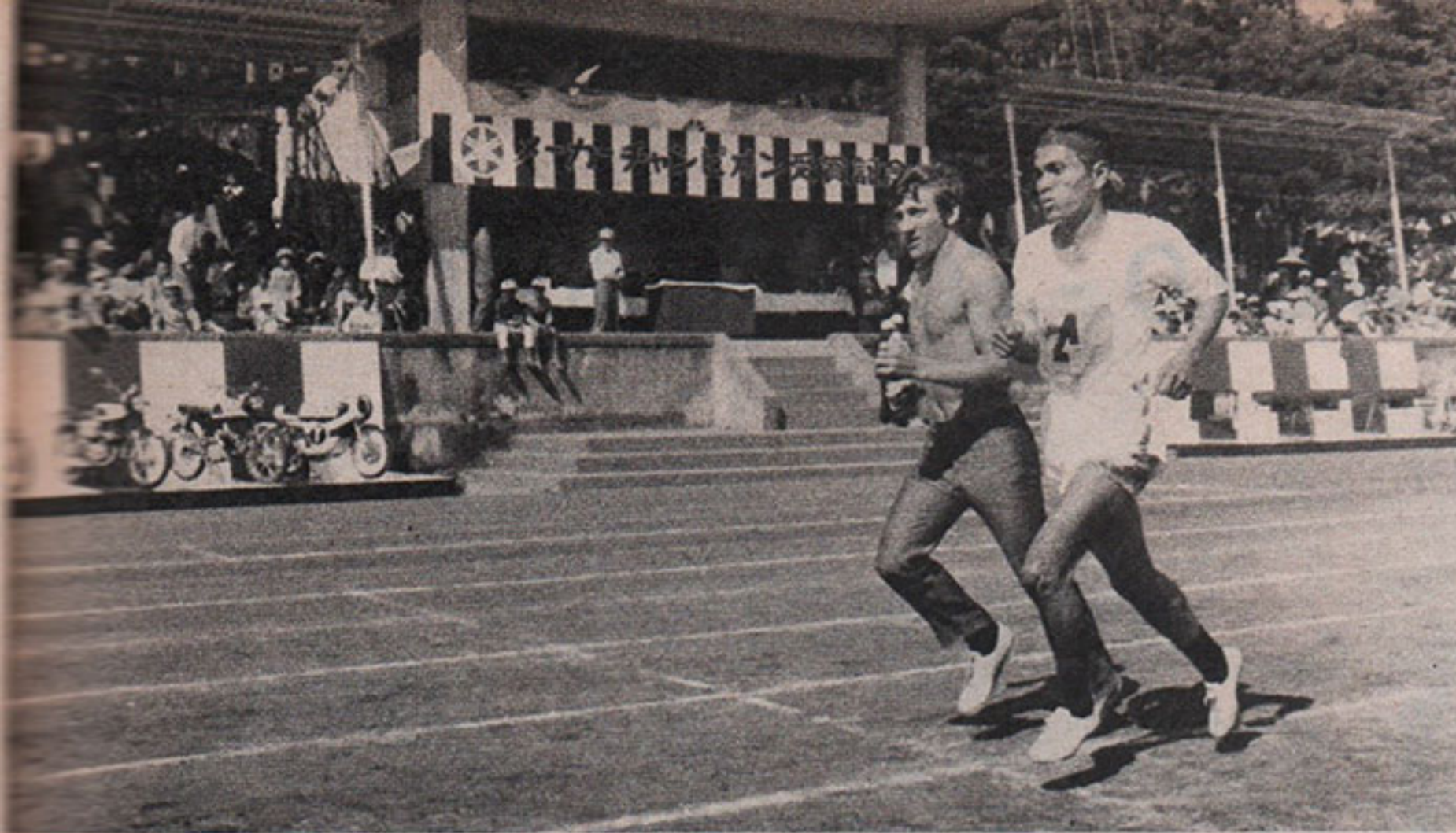
La garde-boue arrière est formé par un réservoir semicirculaire qui contient environ vingt litres d'eau, qui passe dans le bouilleur au moyen d'une pompe à piston actionnée par une manivelle.

Grâce à une soupape commandée à main par le conducteur, il est possible de régler la quantité d'eau immergée du réservoir dans les tubes du bouilleur, de façon à augmenter ou à diminuer selon la convenance la vitesse du véhicule. Le moteur est monocylindrique, à effet double, avec soupape et vanne; il se trouve fixé sur le côté droit de la fourche arrière; le mouvement est transmis directement à la roue arrière au moyen d'un piston et d'une manivelle solidaire du moyeu de la roue arrière.

Dans le manuel Hoepli déjà cité, l'illustration de la Dalifol-Volta nous fait voir une machine avec fourche avant rigide. Le modèle suivant a, en revanche, une fourche à jumelles inférieures oscillantes avec suspension télescopique, et présente une structure métallique de protection entourant le bouilleur de la machine à vapeur. La Dalifol Volta illustrée du Manuel Hoepli pèse 70 kg et sa vitesse atteint les 40 km heure.

Giovanni Luraschi

(à suivre)

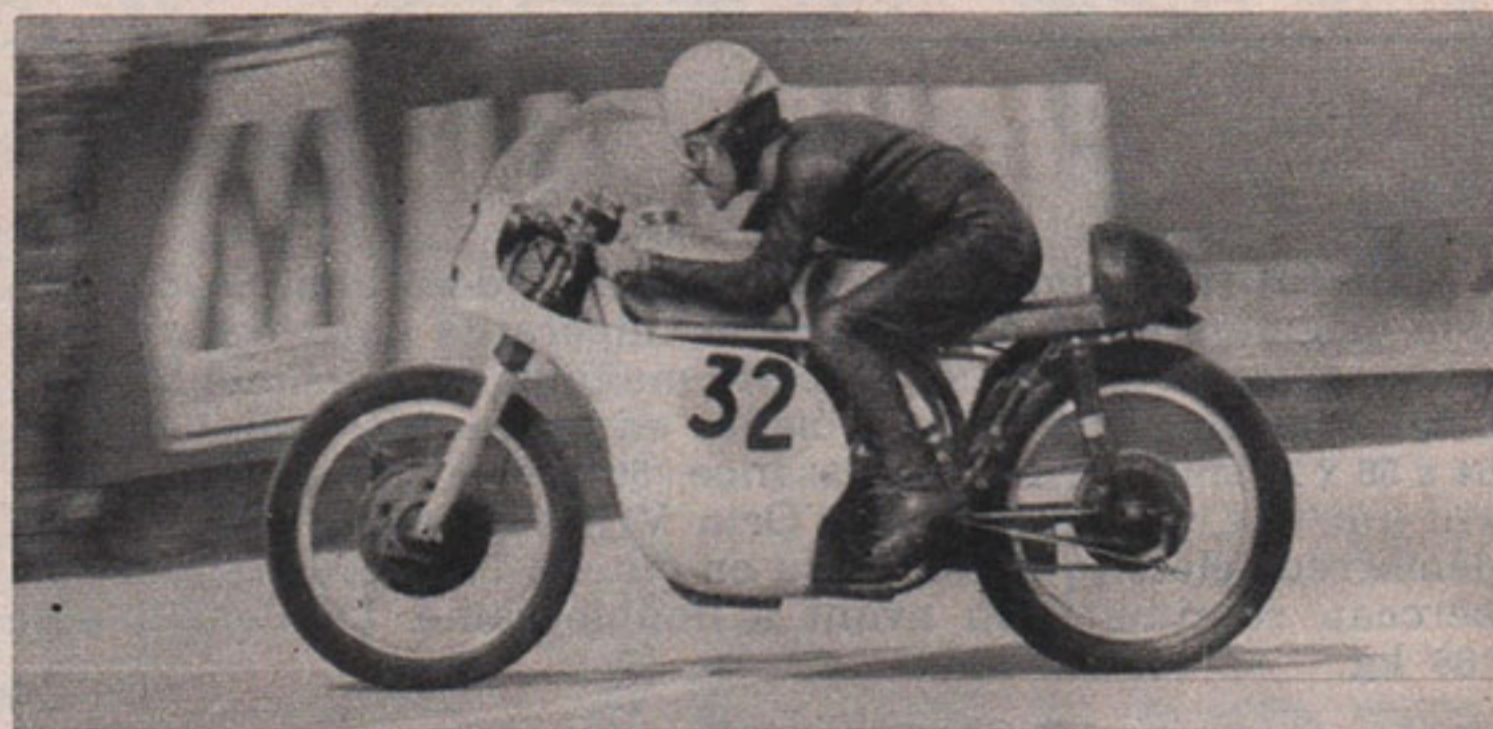


BILL IVY COUREUR A PIED. Invité comme hôte d'honneur à un « meeting » athlétique organisé par la Yamaha, Bill Ivy, le champion mondial des 125 cc n'a pu résister à la tentation de s'essayer dans les 800 mètres. Naturellement, ses performances ont été de loin inférieures à celles qu'il réussit dans le domaine motocycliste...

CELA POURRA-T-IL SERVIR? — Le pilote anglais B. Ball a poussé jusqu'à l'extrême la technique de l'inclinaison du corps dans les virages. Mais nombre d'experts sont cependant d'avis que, passée une certaine limite, cette inclinaison n'a aucune utilité pratique.



PHOTO-FLASH

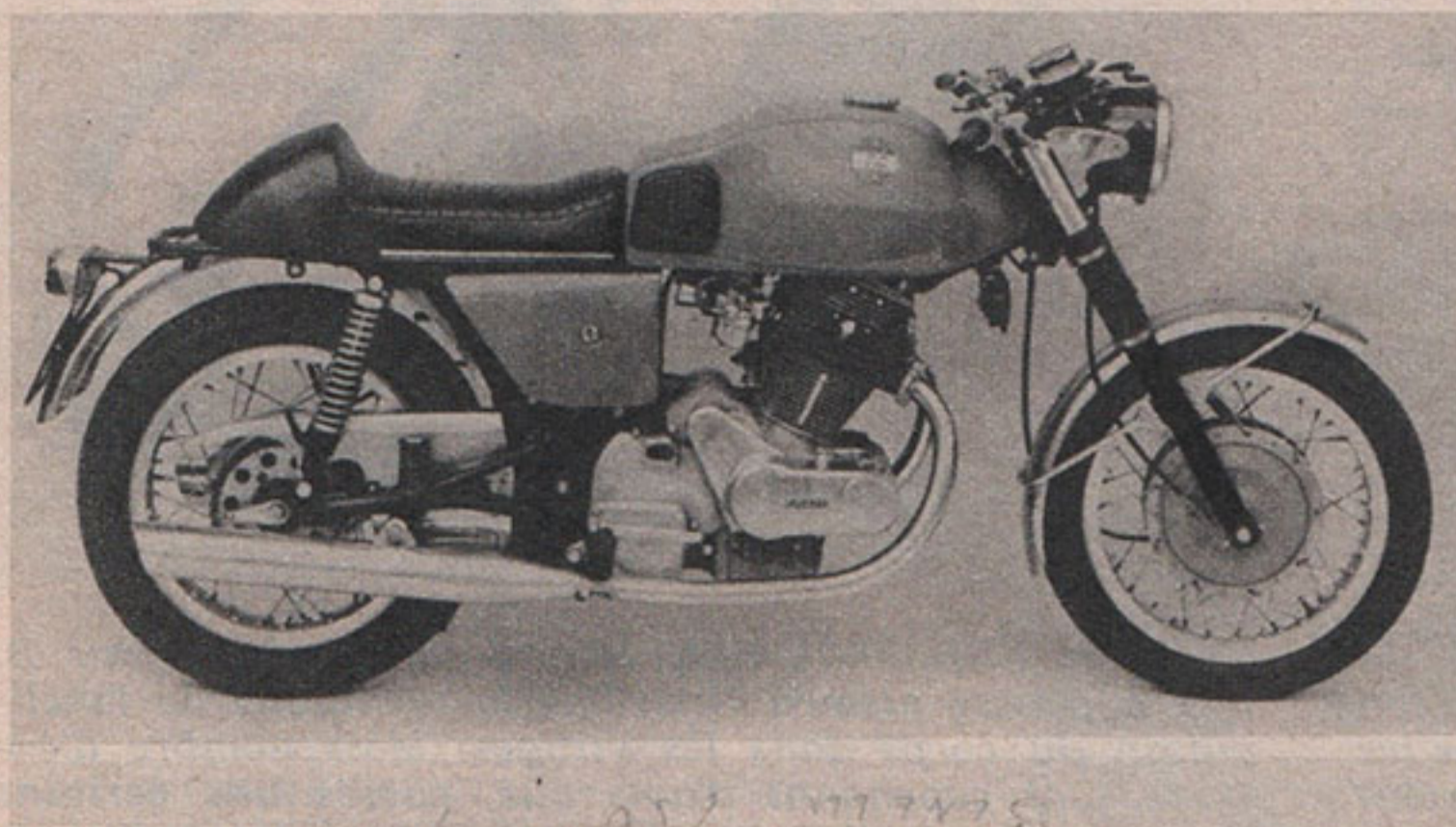


« SPECIAL » JAPONAISE. — La manie des « spécial » sévit aussi dans l'Empire du Soleil Levant. En voici un exemple avec Shigeo Nozaki sur sa Yamaha quatre cylindres 500 à mise en marche électrique.

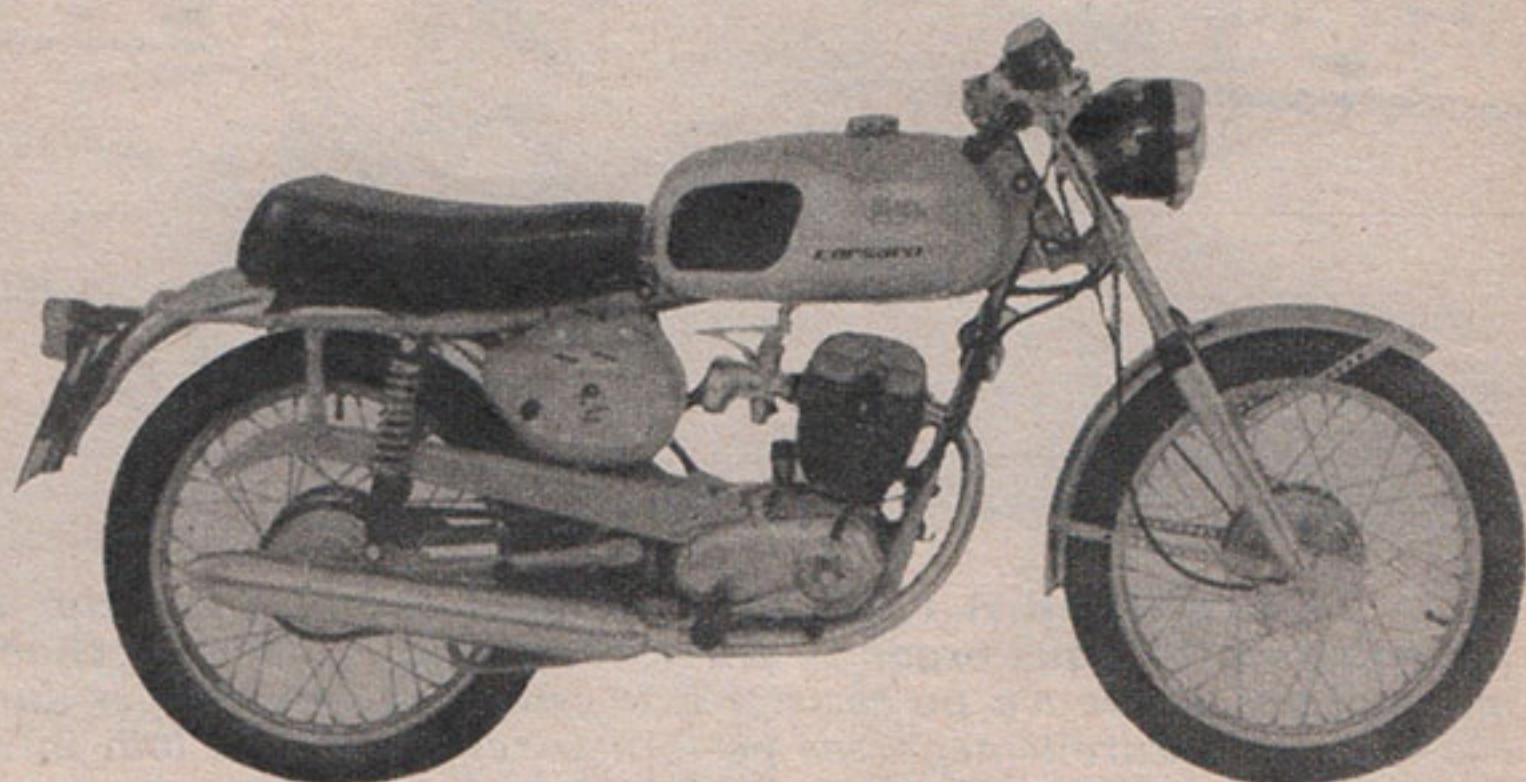
MENCAGLIA SUR NORTON 500. — La moto n'est pas exactement taillée à ses mesures, mais l'audace ne lui manque pas...

POUR LES ECOLES DE CONDUITE. — Deux solutions pour s'exercer à la conduite des scooters: celle de gauche, inventée aux Etats-Unis, ne semble pas particulièrement heureuse, étant donné la longueur de l'engin; celle de droite, en revanche plus « classique », nous vient d'Angleterre.



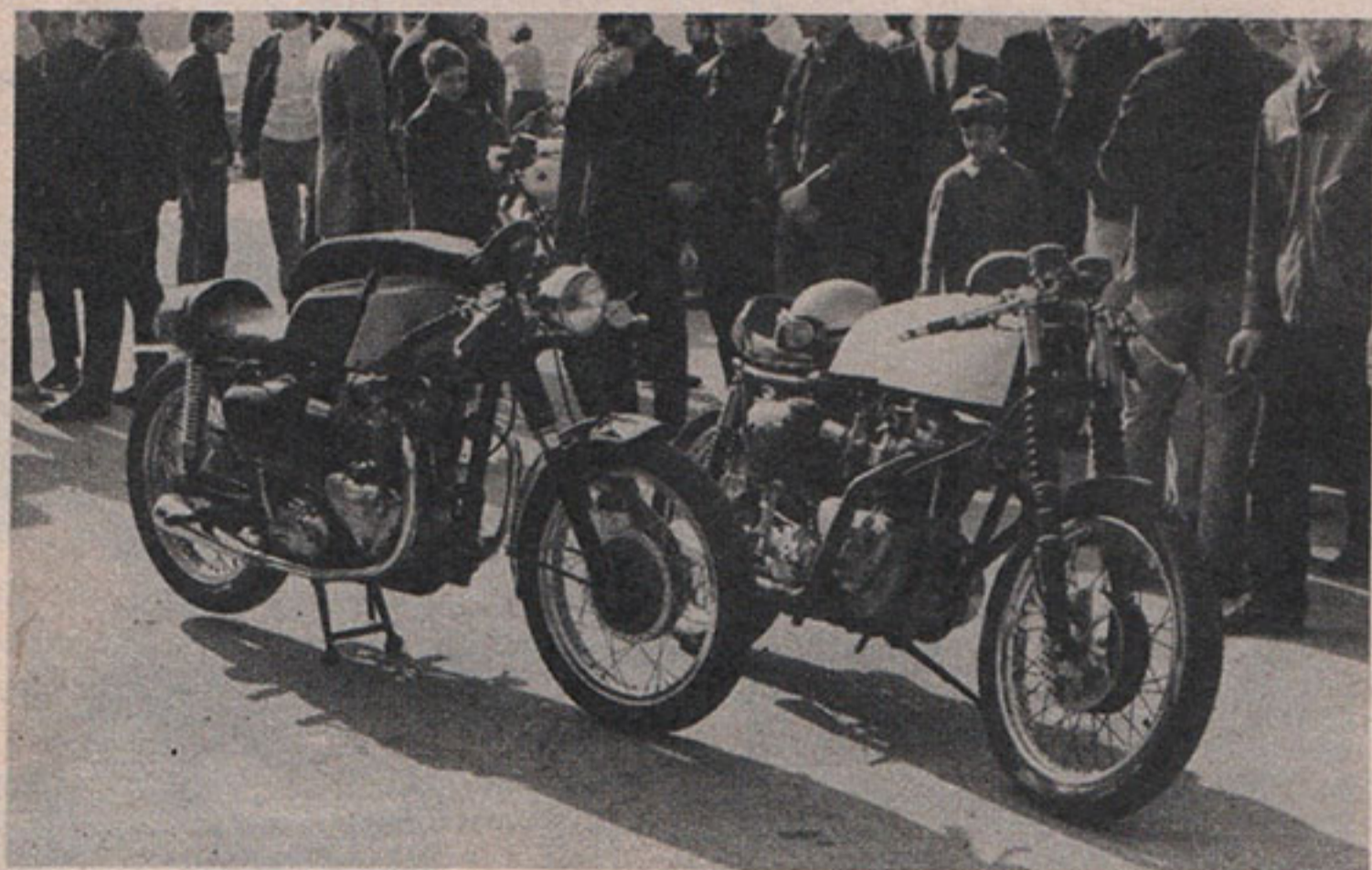
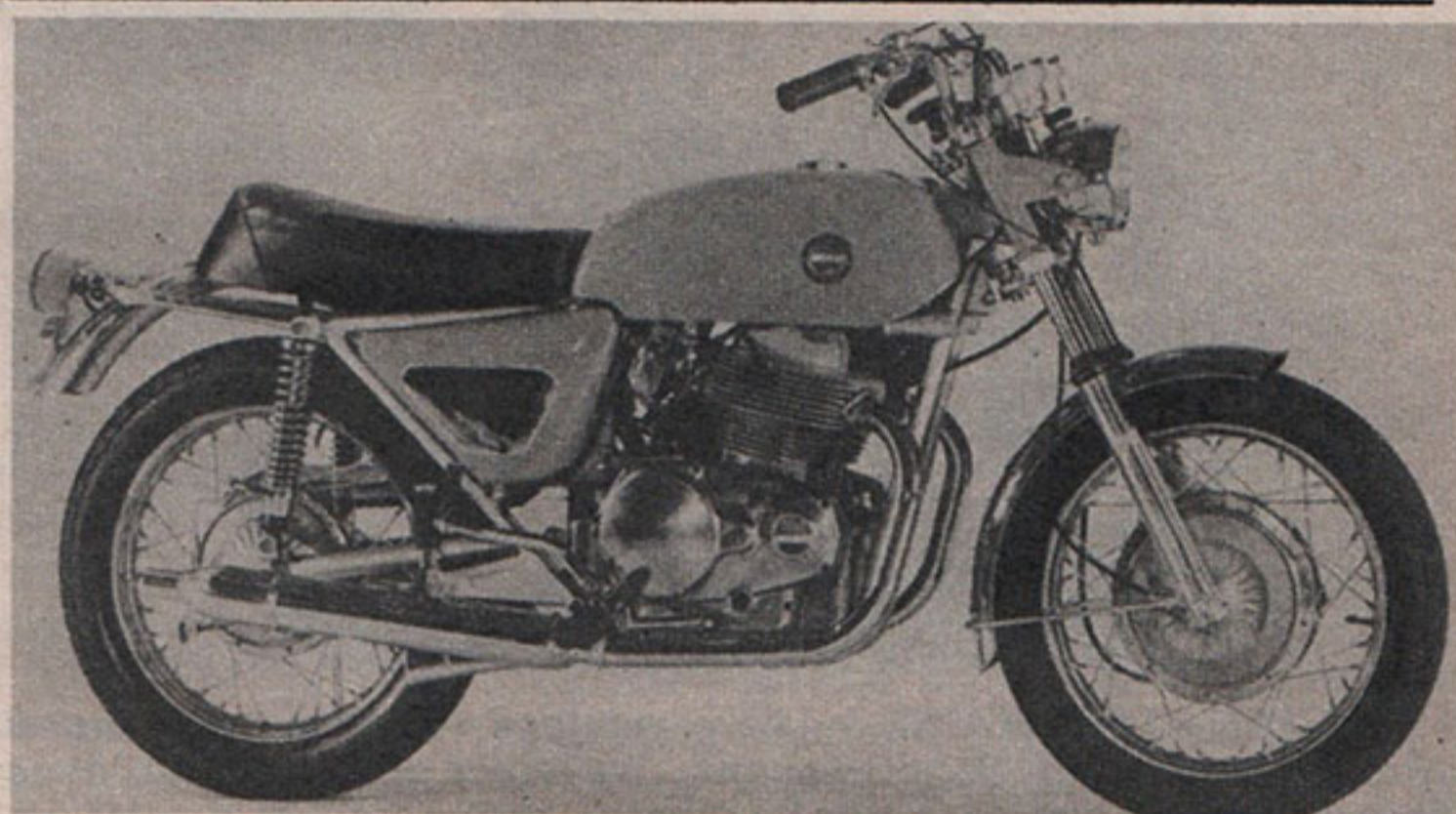


Voici une des premières photos de la nouvelle Laverda 750, qui doit sortir ce mois-ci en Italie. Son aspect est légèrement différent de la 750 normale (guidon bas, réservoir, selle et cadre renforcés). Voici les caractéristiques techniques: Moteur: 60 CV à 7400 t/m, compression: 9,6:1; les cames ont un nouveau profil, les rapports de boîte différents, et le carburateur plus gros. Vitesse maximum annoncée: 195 km/h.

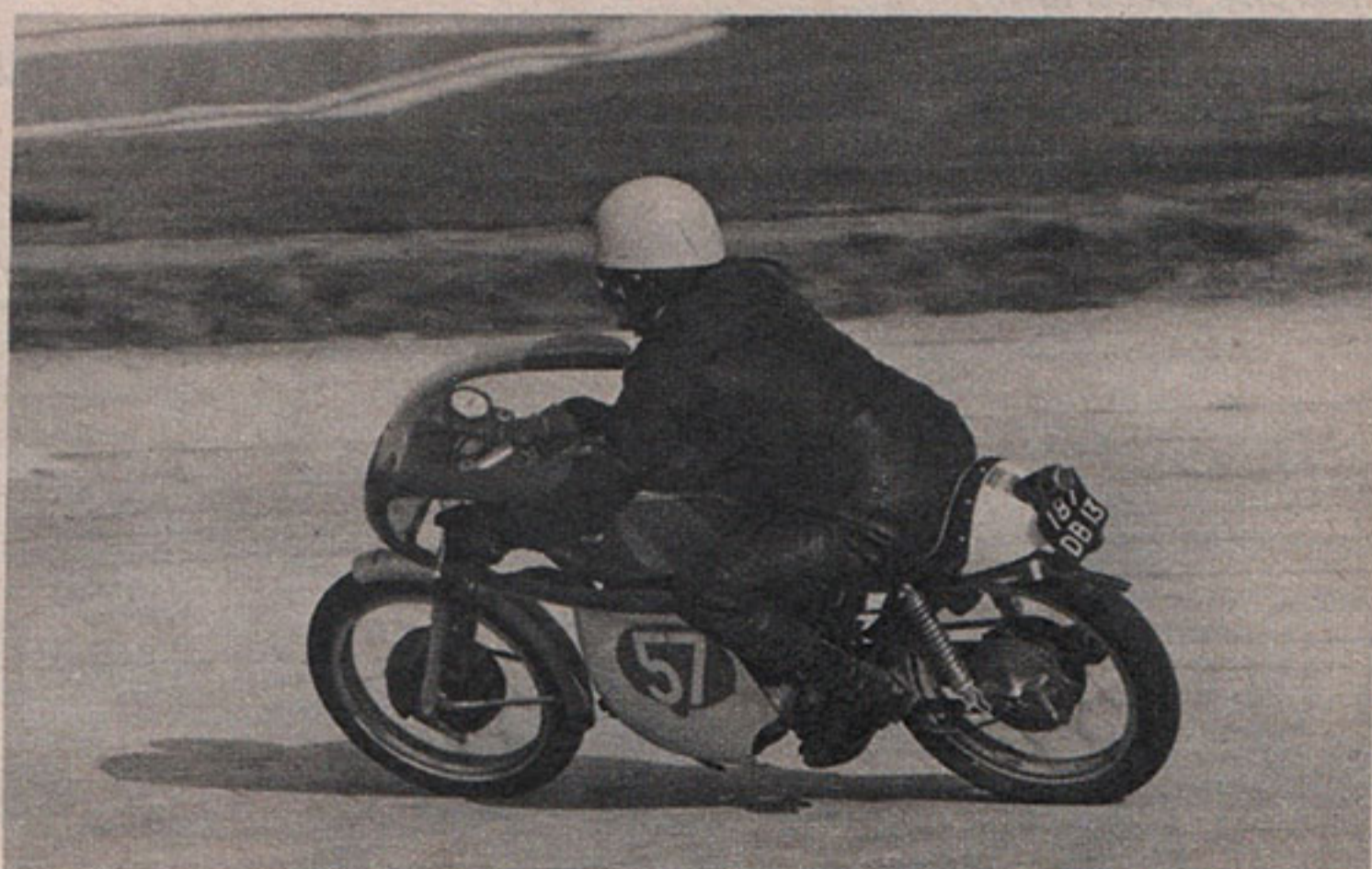


Contrairement à ce qu'ont affirmé certaines rumeurs, les « Corsaro veloce » et « super veloce » ne sont importés en France que dans la version 125 cc. Les 160 et 100 cc ne le sont pas, l'un nécessitant la possession du permis moto et l'autre ayant une cylindrée peu appréciée en France.

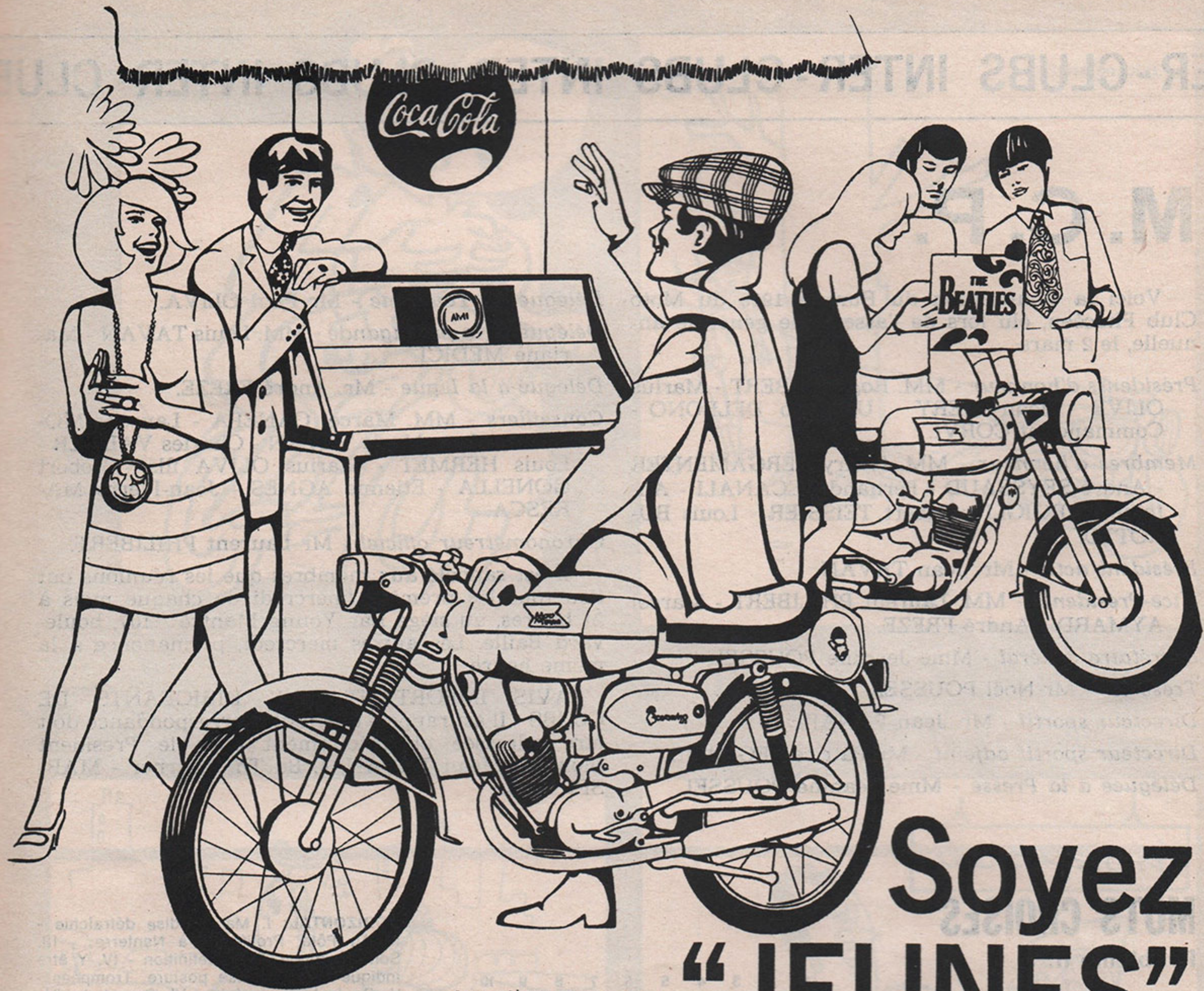
Elle fut très admirée au dernier Salon de Milan. Sa conception originale a été dictée par des impératifs américains. Voici quelques caractéristiques de cette magnifique machine: Moteur: bicylindre en alliage léger, bielles en fonte. Alésage et course: 84 x 58 x 2, soit 642,8 cc. Puissance: 50 CV à 7200 t/m. Vitesse: 170 km/h. Carburateurs Dell'Orto VHB, allumage 12 volts. Un démarreur électrique est prévu en option. Le cadre est à double berceau continu; frein avant à double came. La Benelli pèse 185 kg.



Depuis le début et jusqu'à la fin du mois de mars, le Parc Borely a rouvert ses portes aux motocyclistes. Les riverains ont pu entendre gronder les moteurs tous les dimanches matins. Pendant ces séances d'entraînement, organisées par le Moto Club Phocéan, en accord avec la municipalité (que nous remercions au passage), nous avons pu noter la présence de



coureurs connus, tels Paba, Chevalier. Inutile de préciser que l'ambiance était exceptionnelle, si le temps ne l'était pas toujours. Pour terminer, nous émettons le vœu que de telles séances deviennent permanentes et, pourquoi pas, un circuit permanent du Parc Borely pour un Grand Prix de Marseille?



Soyez "JEUNES" avec MOTO MORINI

Les cheveux aux vent,
c'est se sentir « jeunes »
sur une Moto Morini:
Les motos légères et les cyclomoteurs
« Moto Morini », sûrs et nerveux comme
un pur sang, ont toujours vingt ans.
La production Moto Morini comprend 12
modèles, tous à moteur 4 temps,
dont la robustesse a fait ses preuves,
ils sont destinés aux jeunes et aux moins jeunes
qui ont conservé l'esprit et l'enthousiasme
de la jeunesse

CORSARINO 49 V
CORSARINO 49 Z
CORSARINO 49 ZT
CORSARINO 49 ZZ
CORSARINO SCRAMBLER
SBARAZZINO 100

CORSARO 125
CORSARO 125 VEL.
CORSARO 150 TURISMO
CORSARO 150 GRANTURISMO
CORSARO REGOLARITÀ
SETTEBELLO 250 GI

nous conseillons l'HUILE CASTROL

M. C. P.

Voici la composition du Bureau 1969 du Moto Club Phocéen, élu lors de l'assemblée générale annuelle, le 2 mars:

Présidents d'honneur - MM. Roger LEBERT - Marius OLIVE - Jean PIERY - Umberto DELBONO - Commandant CORVI.

Membres d'honneur - MM. Henry PERGAMENTER - André SEYSSAUD - Fernand DECANALI - Antoine BARGIGLI - Robert TEISSIER - Louis BUROTTO.

Président actif - Mr. Jean TAVAN.

Vice-Présidents - MM. Laurent PHILIBERT - Marcel AYMARD - André FREZE.

Secrétaire général - Mme Jeanine POUSSEL.

Trésorier - Mr Noël POUSSEL.

Directeur sportif - Mr. Jean PANARD.

Directeur sportif adjoint - Mr Patrice LEGRAND.

Déléguée à la Presse - Mme Jeanine POUSSEL.

Délégué au Tourisme - Mr Paul OLIVA.

Délégués à la propagande - MM. Louis TAVAN - Mariane MEDICI.

Délégué à la Ligue - Mr. André FREZE.

Conseillers - MM. Marcel CANEPA - Laurent MORELLI - Jean-Marie TAVAN - Charles VALLIER - Louis HERMET - Marius OLIVA fils - Robert GONELLA - Etienne AGNES - Jean-Pierre MARESCA.

Chronométrateur officiel - Mr Laurent PHILIBERT.

Il est rappelé aux membres que les réunions ont lieu tous les premiers mercredi de chaque mois à 21 heures, au siège Bar Young Manfré - 107, boulevard Baille. Les autres mercredi, permanence à la même heure.

AVIS IMPORTANT AUX DIRIGEANTS DE CLUBS - Il est rappelé que toute correspondance doit être adressée obligatoirement chez le Président Monsieur Jean TAVAN, 4, Bd Th. Thurner - MARSEILLE 6e.

MOTS CROISES

Problème n. 2

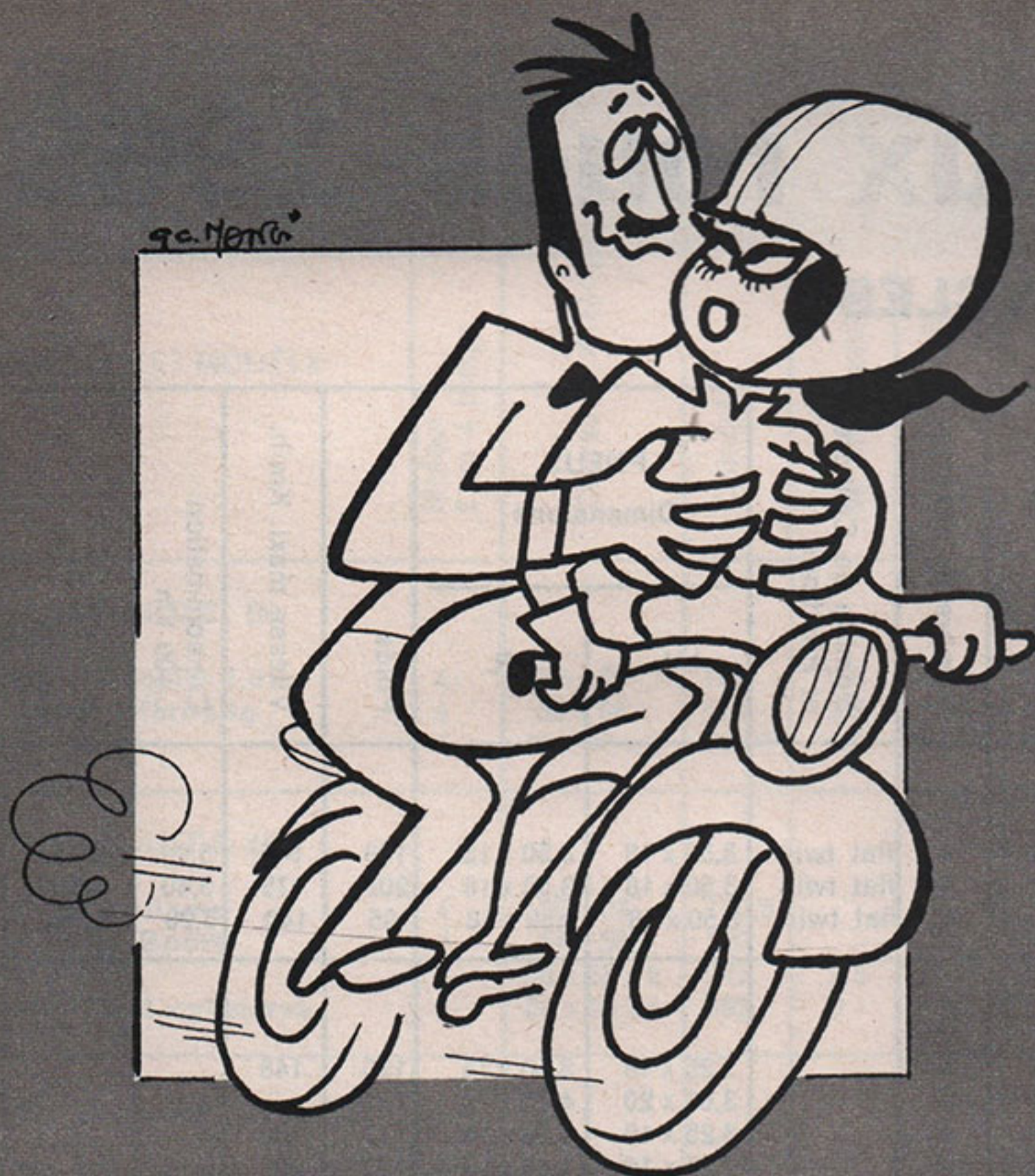
Par Jifi

S	S	E	S	C	E	S	S	I	L	E	N	C	E	S	X
E	V	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E	IX
T	E	U	T	S	H	I	P	S	L	H	I	P	S	L	VIII
N	E	T	N	E	R	E	N	E	T	N	E	R	E	N	VII
O	M	O	I	L	O	T	L	I	L	O	T	L	I	L	VI
S	M	S	I	S	A	V	L	N	A	S	M	S	I	S	V
S	A	L	E	A	S	A	D	A	S	A	L	E	A	S	IV
L	R	U	M	I	N	A	N	T	L	R	U	M	I	N	III
E	A	L	O	I	U	R	S	E	A	L	O	I	U	R	II
S	U	R	O	U	Q	U	E	T	S	U	R	O	U	Q	I
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						

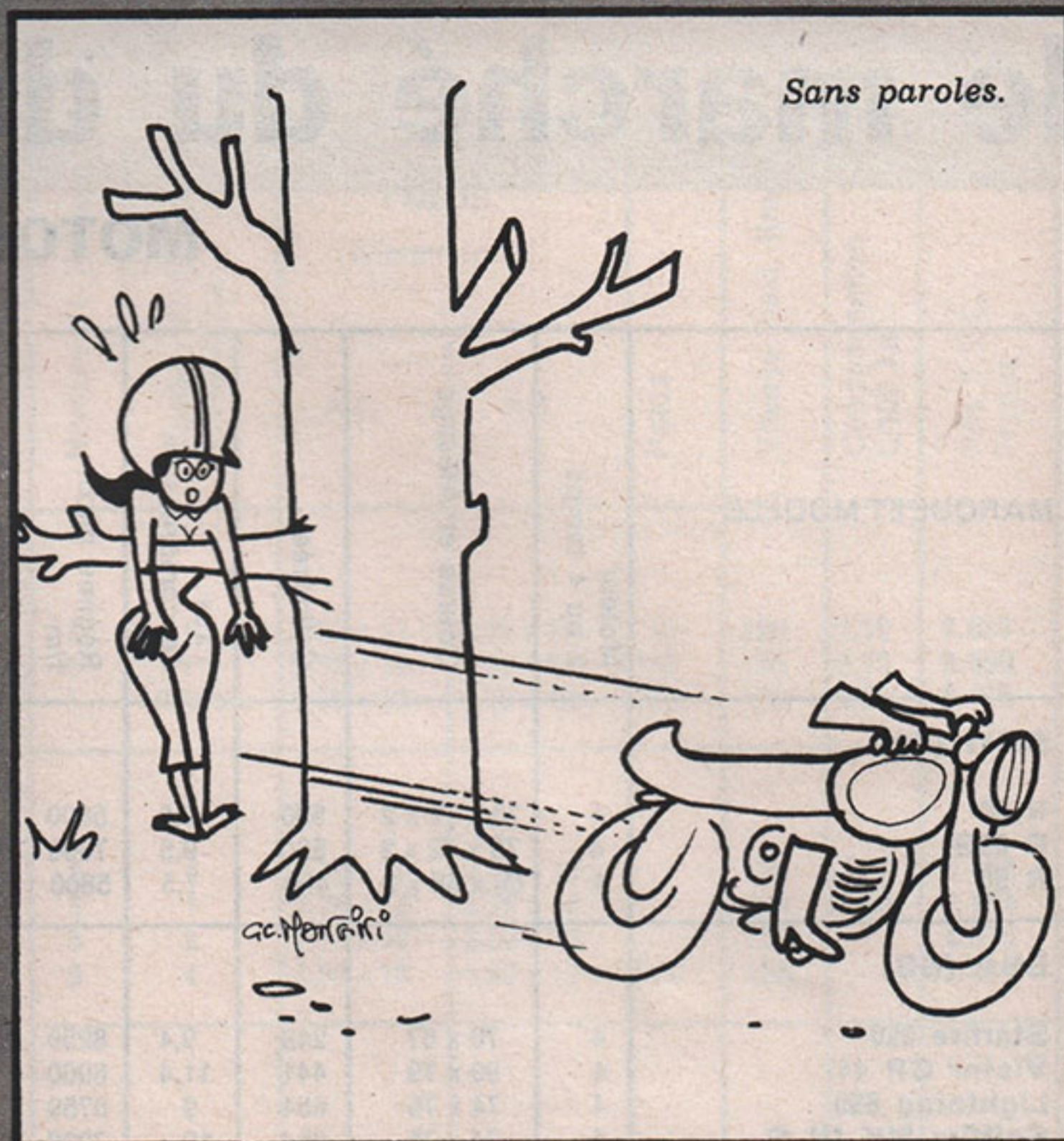
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II			■							
III			■		■					■
IV				■						
V		■						■	■	
VI					■		■			
VII										■
VIII			■							
IX				■						
X			■							■

HORIZONTAL: I. Marchandise défraîchie - II. Au Pôle. Prolifèrent à Nanterre; - III. Sont en rouge. Sans définition - IV. Y être indique une fâcheuse posture. Trompées - V. On la brûle parfois - VI. Parent de Sénèque, sa chorographie est un précieux document géographique. De dr. à g.: prénom féminin. - VII. Aussi - VIII. Doublié roman de Zola. Ainsi va la pensée - IX. Éliminé. Fis une mauresque - X. Sont aux limites du sérieux. Dans l'intervalle.

VERTICAL: 1. Jouent aux billes - 2. Prénom nordique. Tous les hommes le sont - 3. Cacha - 4. Le pied l'est parfois. Silicate hydraté de magnésium - 5. Privatif. Affirmation étrangère. De haut en bas: rivière allemande - 6. Assemblément - 7. Celle du brouillard se coupe au couteau. Personnalité orientale - 8. Ne se déplaçait que botté. L'est devenu après l'action du IX horizontal - 9. Privé. Forges de Vulcain - 10. Assure à 75%. Peut avoir de l'esprit. Direction.

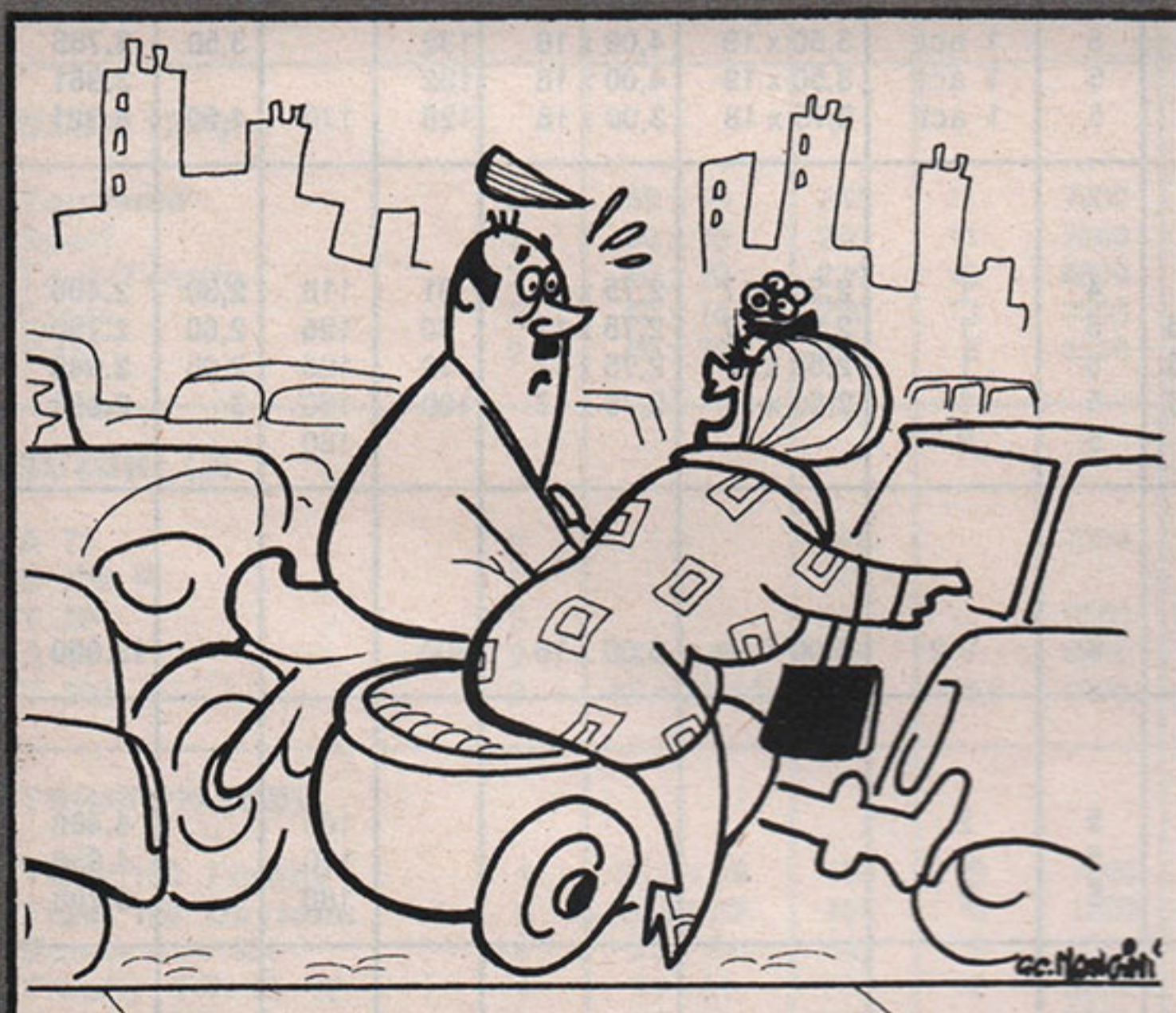


Mais si vous avez si peur de la moto, Monsieur Louis, pourquoi voulez-vous toujours que je vous transporte?

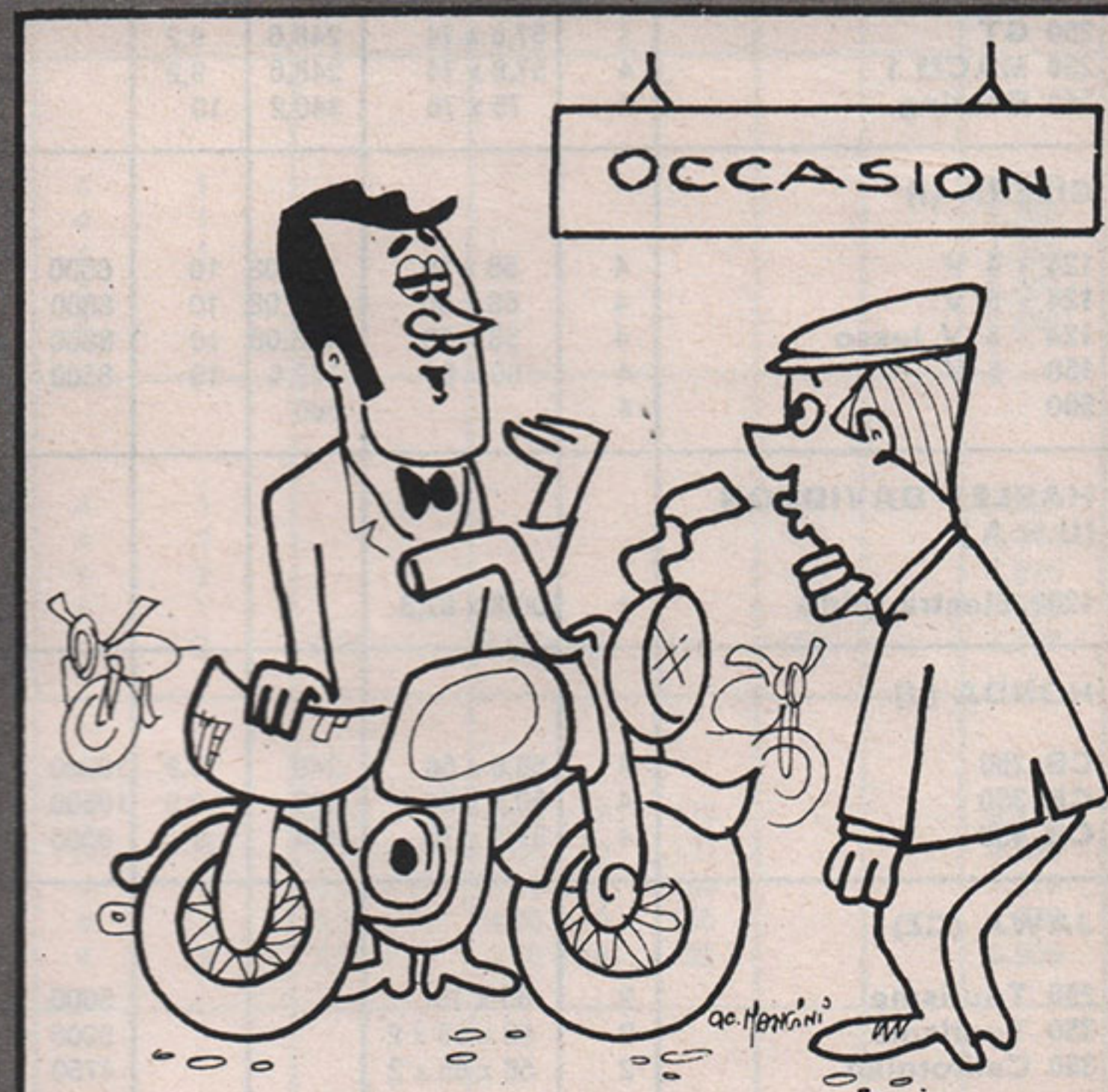


SOURIRES A PLEINS GAZ

avec Sylvie la terreur



En attendant que ça se dégage, je descends un moment jeter un coup d'oeil à ces visons, Trésor...



Ben, nous ne donnons pas exactement une garantie... en général, nous offrons un porte-bonheur.

le marché du deux roues 1969

MOTOCYCLES

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. f/m	Puissance réelle	Nombre de vitesses	Nombre de Cylindres et Positions	PNEUS Dimensions		Poids	Vitesse maxi. Km/h.	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
									AV.	AR.				
BMW (D)														
R 60	4	73 x 72 x 2	590	7,5	5800	30	4	flat twin	3,50 x 18	3,50 x 18	198	145	5,20	6.150
R 69S	4	73 x 72 x 2	590	9,5	7000	42	4	flat twin	3,50 x 18	3,50 x 18	202	175	5,40	7.500
R 50	4	68 x 68 x 2	490	7,5	5800	26	4	flat twin	3,50 x 18	3,50 x 18	195	140	5,20	5.750
BSA (GB)														
Starfire 250	4	70 x 67	249	9,4	8250	25	4		3,25 x 18	3,50 x 18	130	148		
Victor GP 441	4	90 x 79	441	11,4	6000	30	4		3,00 x 20	4,00 x 18	114			
Lightning 650	4	74 x 75	654	9	6750	53	4		3,25 x 19	4,00 x 18	177	180		
Spitfire MK III S	4	74 x 75	654	10	7000	55	4		3,25 x 19	4,00 x 18	173	200		
C.Z. (CZ)														
175	2					15						120		2.180
DUCATI (I)														
250 GT	4	57,8 x 74	248,6	9,2			5	1 act	3,50 x 19	4,00 x 18	132		3,50	3.755
250 MACM 1	4	57,8 x 74	248,6	9,2			5	1 act	3,50 x 19	4,00 x 18	132			3.961
350 Sebring	4	75 x 76	340,2	10			5	1 act	2,75 x 18	3,00 x 18	128	170	4,50	4.321
GILERA (I)														
124 - 4 V	4	58 x 50	123,08	10	8500	11	4	1	2,50 x 17	2,75 x 17	91	110	2,30	2.400
124 - 5 V	4	58 x 50	123,08	10	8800	13,6	5	1	2,50 x 17	2,75 x 17	90	125	2,60	2.790
124 - 5 V lusso	4	58 x 50	123,08	10	8800	13,6	5	1	2,50 x 17	2,75 x 17	90	125	2,60	2.940
150 - 5 V	4	60 x 54	152,6	10	8500	16,3	5	1	2,50 x 17	2,75 x 17	100	130	3	2.990
500	4		500				5	2				180		
HARLEY DAVIDSON (U.S.A.)														
1200 Electra glide	4	100,8 x 87,3				66	4	V 2	5,00 x 16	5,00 x 16	300			15.000
HONDA (J)														
CB 250	4	50,6 x 56	249	9,5	10500	30	5	2				160		4.400
CB 350	4	50,6 x 64	325	9,5	10500	36	5	2				170		4.950
CB 450	4	57,8 x 70	444	9	9000		5	2				180		6.700
JAWA (CZ)														
250 Tourisme	2	65 x 75			5000	14		1	3,25 x 16	3,50 x 16	129	110		2.590
350 Tourisme	2	58 x 65 x 2			5000	18		2			139	120		2.930
350 Californian	2	58 x 65 x 2			4750	21		2			134	130		3.590
LAVERDA (I)														
750 Dem. El.	4	74 x 80 x 2	744	7,7	6600	53	5	2	3,50 x 18	4,00 x 18	215	182	5,90	8.600

MOTOCYCLES

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. f/m	Puissance réelle	Nombre de vitesses	Nombre de Cylindres et Positions	PNEUS Dimensions		Poids	Vitesse maxi. Km/h.	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
									AV.	AR.				
MOTO GUZZI (I)														
125 Stornello Luxe	4	52 x 58	125	9,8	7000	12	4	1	2,50 x 17	2,75 x 17	93	120	2,70	2.550
160cc. Stornello	4	58 x 58	160	9,8	7000	14	4	1	2,50 x 19	3,00 x 17	105	135	2,70	2.850
V7 700cc.	4	80 x 70 x 2	703,7	9,8	6300	50	4	2 V 90	4,00 x 18	4,00 x 18	243	185	6,50	8.400
MV AGUSTA (I)														
Gran Turismo	4	56 x 53	123,5			8	5	1	2,75 x 18	2,75 x 18		105	2,50	2.660
Rapido Sport	4	54 x 59,5	150			10	5	1	2,75 x 18	2,75 x 18		120	2,80	2.994
MV 250	4	56 x 53 x 2	247	9,5	7500	18	5	2	2,75 x 18	3,00 x 18		150		4.578
MV 600 4 cylindres	4	56 x 58 x 4	592	9	8000	52	5	4	3,50 x 18	4,00 x 18	220	185		14.800
MZ (D.D.R.)														
ES 125	2	52 x 58	123		5500	10	4	1				90		2.380
Es 250/2	2	69 x 65	243		5500	19,5	4	1				120		3.550
NORTON (GB)														
Electra 400	4	56 x 66 x 2	384	7,9	6600	36	4	2	3,00 x 19	3,25 x 18	168	145		
Atlas 750	4	89 x 73 x 2	745	7,6	6800	54	4	2	3,00 x 19	4,00 x 18	180	190		
Scrambler 750	4	89 x 73 x 2	745	7,6	6800	54	4	2	3,00 x 19	4,00 x 18				
OSSA (SP)														
Tourisme	2	60 x 70	230	11	7000	25	4	1						4.000
Sport	2	60 x 70	230	11	7000	25	4	1						5.300
Tout-Terrain	3	60 x 70	230	10	6800	19,5	4	1						4.350
Cross	2	60 x 70	230	13	7000	28	4							5.000
Trial	2	60 x 70	230	8	6000	16	4							4.350
SUZUKI (J)														
A 70	2		69		7500	7,5	4	1				105		2.250
B 100 P	2		118			10	4	1				115		2.644
T 20	2		250		7500	29	6	2				160		4.810
A 50	2	37,8 x 41	49		8500	5,9	5	1				95		2.055
T 500	2	64 x 70 x 2	492	6,6	7000	46	5	2	3,25 x 19	4,00 x 18	180	190		7.100
TRIUMPH (GB)														
Tiger 100 Trophy	4	65,5 x 69	490	9	7000	38	4	2	3,50 x 19	4,00 x 18	170			6.130
Tiger 100 Daytona	4	65,5 x 69	490	9	7200	41	4	2	3,25 x 19	4,00 x 18	177			6.655
Bonneville 650	4	82 x 71	649	9	6500	52	4	2	3,25 x 19	4,00 x 18	193			7.515
Trophy TR. 25 W	4	70 x 67	250	10	8250	22	4	1	3,25 x 19	4,00 x 18	156			4.585
Trophy 650	4	82 x 71	649	9	6500	45	4	2	3,50 x 19	4,00 x 18	192			6.950
YAMAHA (J)														
Y CS 1 EM	2	46 x 50	180	7,4	7500	21		2			119	140		3.850
Y DS 5 EM	2	50 x 56	247	7,5	7800	30		2	3,00 x 18	3,25 x 18	143	160		4.850
Y R 2	2	59,6 x 61	348	7,5	7000	36		2	3,00 x 18	3,50 x 18	154	173		5.950

CYCLOMOTEURS

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. f/m	Puissance réelle	Nombre de vitesses	Nombre de Cylindres et Positions	PNEUS Dimensions		Poids	Vitesse maxi. Km/h.	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
									AV.	AR.				
BICIZETA (I) C. 50	2	37 x 38	42	7,6	3750	0,7	mono	1 Av.	2,00 x 1,75	2,00 x 1,75	25			618
DUCATI (I) SL 1 A SL 1 A SL 2 A SL 2 A Brio Rolly Brisk Piuma SL 1	2 2 2 2 2 2 2 2 2		48 48 48 48				3 4 3 4 3 mono mono 3 3	1 1 1 1 1 1 1 1 1						1.430 1.327 1.461 677 751 993
GIULIETTA (I) Mini Giulietta Pointer Teckel America junior America junior dragster America cross GT Luxe	2 2 2 2 2 2 2		49 49 49 49 49 49				mono mono mono 3 3 3 3	1 1 1 1 1 1 1	2,50 x 8	2,50 x 8	35			670 830 730 1.550 1.700 1.420 1.420
ITALJET (I) Mustang Trial Gogo Ranger Scout Veloce	2 2 2 2 2 2	42 x 38,8 42 x 38,8 42 x 38,8 42 x 38,8 42 x 38,8 42 x 38,8	49,6 49,6 49,6 49,6 49,6 49,6				4 4 4 4 4 4	1 1 1 1 1 1	2,50 x 18 2,50 x 19 3,00 x 10 3,00 x 10 3,00 x 10 3,00 x 10 2,00 x 18	2,50 x 18 2,50 x 19 3,50 x 10 3,00 x 10 3,50 x 10 3,50 x 10 2,00 x 18				1.392 1.598 1.330 1.360 1.360 1.360
HONDA (J) P 50 PC 50 PS 50 CB 50	4 4 4 4	35,6 x 42 35,6 x 42 35,6 x 42 39 x 40	49 49 49 49	9 9 9 8,8	8300 6600		aut aut 3 3	1 1 1 1				45 45 50 50		660 850 950 1.450
ITOM (I) Astor Trial Astor 3M Cross Super Luxe L'Economic Astor 4 M. AM Astor 4 M. GT Astor work Tourisme	2 2 2 2 2 2 2 2	40 x 39,5 30 x 39,5 40 x 39,5 39 x 41,5 40 x 39,5 40 x 39,5 39 x 41,5 39 x 41,5	49,5 49,5 49,5 49,5 49,5 49,5 49,5 49,5	8 7 8 6,5 8 8 6,5 7	5500 5200 5400 4400 5400 5400 4400 5200		4 3 4 mono 4 4 1 1	1 1 1 1 1 1 1 1	2,00 x 18 2,00 x 18 2,00 x 18 2,00 x 16 2,00 x 18 2,00 x 18 2,00 x 18 2,00 x 18	2,00 x 18 2,00 x 18 2,00 x 18 2,00 x 16 2,00 x 18 2,00 x 18 2,00 x 18 2,00 x 18	40 53 53		1,90 1,90	1.670 1.250 1.950 660 1.440 1.490 990 840
MALAGUTI (I) Modèles cross S 69 CR. sportive cross CR 3T Olympic cross	2 2	39 x 41,8 39 x 41,8	49,9 49,9	7,3 8	5500 7500	2 cv 5 cv	3 3	1 1	2,25 x 19 2,50 x 17	2,25 x 19 2,50 x 17			1,50	1.120 1.530

CYCLOMOTEURS

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. f/m	Puissance réelle	Nombre de vitesses	Nombre de Cylindres	PNEUS Dimensions		Poids	Vitesse maxi. Km/h.	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs
									AV.	AR.				
MALAGUTI (I)														
Modèles sport														
4 MTS 69	2	39 x 41,8	49,9	8	7500	5 cv	4	1	2,25 x 19	2,25 x 19				1.460
4 OTS 69	2	39 x 41,8	49,9	8	7500	5 cv	4	1	2,25 x 19	2,25 x 19				1.498
569 sportive	2	39 x 41,8	49,9	7,3	5500	2 cv	3	1	2,15 x 19	2,25 x 19			1,50	1.040
MT 69 maggiolino Turbo	2	39 x 41,8	49,9	8	7500	5 cv	3	1	2,25 x 19	2,25 x 19				1.260
069 Olympique	2	39 x 41,8	49,9	7,5	6000	3,75	3	1	2,25 x 19	2,25 x 19				1.416
Modèles tourisme														
Dribbling	2	40 x 39	49	7,3	5500	1,5	aut.	1	2,25 x 16	2,25 x 16			1,20	748
"ET" Europino Tubo	2	38 x 42	48	7,3	5400	1,5	aut.	1	2,25 x 16	2,25 x 16			1,20	728
"TT" Turismo Tubo	2	38 x 42	48	5,8	4500	1,5	3	1	2,25 x 16	2,25 x 16			1,40	850
MALANCA (I)														
3 M	2	42 x 38	48	6,5	6000	3,8	3	1	2,25 x 19	2,25 x 19	47			997
Tubo	2	42 x 38	48	6,5	6000	3,8	3	1	2,00 x 18	2,00 x 18				845
Mascotte	2	42 x 38	48	6,5	6000	3,8	3	1	2,00 x 16	2,00 x 16				766
MONDIAL (I)														
3 VP	2	42 x 38	47,6	7	4200	2,2	3	1	2,25 x 19	2,25 x 19	47			1.280
4 VPSS	2	42 x 38	47,6	7	4200	2,2	4	1	2,25 x 19	2,25 x 19	47			1.432
MOTOBECANE (F)														
SP 94 TT	2		49				aut	1						413
Cady	2		49				mono	1			27			473
AV - AU 46	2		49				mono	1						649
AV - AU 49	2		49				aut	1						699
AV - AU 56	2		49				mono	1						743
AV - AU 59	2		49				aut	1						827
PEUGEOT (F)														
101S et 101T	2	39 x 40	49				mono	1						565
102 R	2	39 x 40	49		5000	1,5	mono	1						534
102 T	2	39 x 40	49		5000	1,5	mono	1						606
C	2	39 x 40	49		5000	1,5	mono	1						554
CT	2	39 x 40	49		5000	1,5	mono	1						648
VCT	2	39 x 40	49		5000	1,5	aut	1						713
LT	2	39 x 40	49		5000	1,5	aut	1						721
RT	2	39 x 40	49		5000	1,8	mono	1						766
VRT	2	39 x 40	49		5000	1,8	aut	1						843
RS	2	39 x 40	49		5000	1,8	mono	1						837
VRS	2	39 x 40	49		5000	1,8	aut	3						914
RS 3	2	39 x 40	49		5000	1,8	3	3						1.040
BB 3 sport	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	3	3	2,25 x 17	2,75 x 17	50			1.249
101 MT	2	39 x 40	49				mono	1						605
102 MT	2	39 x 40	49				mono	1			50			646
PIAGGIO (I)														
Ciao C7N utilit.	2	43 x 38,4	49,7	8	4500	1,4	1	1			33,5		1,40	600
Ciao C7N	2	43 x 38,4	49,7	8	4500	1,4	1	1			33,5		1,40	700
Ciao C7E	2	43 x 38,4	49,7	8	4500	1,4	1	1			35		1,40	770
Ciao C7V	2	43 x 38,4	49,7	8	4500	1,4	var.	1			37,5		1,40	800
Vespa 50	2	43 x 38,4	49,7				3	1	2,30 x 4,9	2,30 x 4,9	66		1,50	1.425
VELOSOLEX (F)														
3.300	2	40 x 39,5	49	8,2	3300	0,7		1 av.	1,75 x 19	1,75 x 19	28		1,40	

VÉLOMOTEURS

MARQUE ET MODÈLE	Moteur 2 ou 4 temps	Course et Alésage	Cylindrée	Taux de compression	Régime maxi. f/m	Puissance réelle	Nombre de vitesses	Nombre de Cylindres	PNEUS Dimensions		Poids	Vitesse maxi. Km/h.	Consommation L/100 km	Prix T.T.C. Francs	
									AV.	AR.					
C.Z. (CZ) 125	2	58 x 52				11	4				105	110			
DUCATI (I) 125 Cadet N 125 Cadet L 125 NM	4 4 4		121,3 121,3 121,3				4 4 4	1 1 1 act				95 95	2,20 2,20	2.006 2.212 2.828	
HONDA (J) SS 50 M CD 125 Monkey	4 4 4	41,4 x 39 41 x 44 41 x 39	49 124 49	9,5 9 8,8	10500 10000		5 4	1 2 1				90 115 40		1.650 2.950 1.450	
ITALJET (I) 125 sport 125 Rally 125 America	2 2 2	47 x 52 47 x 52 47 x 52	123,5 123,5 123,5	9,5 9,5 8,5		12 12 9	4 4 4	1 1 1	2,50 x 18 2,75 x 19 3,00 x 18	3,00 x 18 3,00 x 17 3,50 x 18	98 98 98			2.100 2.100 2.100	
MALAGUTI (I) VT 69 Vulcano CR 4T Vulcano cross	2 2	39 x 41,8 39 x 41,8	49,9 49,9	9 9	8500 8500	5,75 5,75	4 4	1 1	2,25 x 19 2,50 x 17	2,25 x 19 2,50 x 17		100		1.510 1.630	
MALANCA (I) 4 M compétition Cross 4 MC country	2 2	42 x 38 42 x 38	48 48	6,5 6,5	7500 7500	5,2 5,2	4 4	1 1	2,00 x 18 2,00 x 18	2,00 x 18 2,00 x 18	53	80		1.220 1.420	
MONDIAL (I) Record Sprint	2 2	42 x 38	48		9500	6,5	4 4	1	2,50 x 18	2,75 x 18		106		1.630 2.115	
YAMAHA (J) YL 1 YA 6 125 YAS 1 125	2 2 2	43 x 38 x 2 43 x 38 x 2 43 x 43 x 2	97 97 124,8	7,1 7,1 7	8500 6700 8500	9,7 11 15		2 1 2				100 120 98		110 110 130	2.450 3.050 3.150
SCOOTERS															
PIAGGIO (I) Vespa 125 S.	2	57 x 52,5	123,4				4	1	3,50 x 10	3,50 x 10	89	88	2,10	2.008	

LE MARCHÉ DE L'OCCASION

MARQUE et TYPES (ou CYLINDRÉE)	1963	1964	1965	1966	1967	1968	MARQUE et TYPES (ou CYLINDRÉE)	1963	1964	1965	1966	1967	1968
CYCLOMOTEURS							MALAGUTI						
CAZENAVE-VAP							Sportivo.....	—	—	500	640	760	820
Série Vap-Sachs :							Mistero.....	—	—	550	750	800	—
431.....	160	200	250	—	—	—	Olympique.....	—	490	600	820	900	1.000
422.....	180	210	260	—	—	—	Strale.....	—	400	450	—	—	—
48-50.....	160	190	240	330	—	—	Stampo.....	—	370	420	—	—	—
48-55.....	160	200	220	250	—	—	Maggiolino.....	—	—	—	—	900	980
48-76.....	250	280	320	—	—	—	Sportivo GT.....	—	—	—	—	760	840
411.....	100	130	160	240	—	—							
421.....	110	150	180	250	—	—	MERCIER						
421 C.....	130	160	—	—	—	—	Série Vap-Sachs :						
631 C.....	—	170	200	240	310	—	Standard.....	90	110	150	200	—	—
632 C.....	—	200	230	280	350	—	VGL 861.....	120	150	200	250	—	—
612 C.....	—	220	250	—	—	—	SR 8 et SR I.....	160	220	240	300	—	—
613 C.....	—	240	300	340	430	—							
612 CS I.....	—	290	310	—	—	—	MOTOBÉCANE-						
613 CS.....	—	300	—	—	—	—	MOTOCONFORT						
613 CS 2.....	—	390	450	560	650	—	AV/AU 32 M et S...	80	90	110	—	—	—
S.D.U. 3 K.....	—	430	480	—	—	—	AV/AU 41.....	100	110	130	—	—	—
Arcachon.....	—	250	320	—	—	—	AV/AU 42 et 42 S....	110	120	160	210	250	380
Deauville.....	—	—	—	450	500	550	AV 43 T.....	120	—	—	—	—	—
La Baule.....	—	—	—	400	450	600	BG 43.....	120	130	160	220	260	385
Pyla.....	—	—	—	350	410	570	Cady.....	—	—	170	200	250	330
VéloVap.....	110	120	160	240	290	370	Cady (petites roues)	—	—	—	—	340	440
671.....	—	—	—	—	320	360	AV/AU 44.....	130	160	190	250	310	430
672.....	—	—	—	—	350	400	AV/AU 48.....	140	170	200	280	370	470
673.....	—	—	—	—	410	460	AV/AU 65.....	170	190	220	310	380	530
674.....	—	—	—	—	440	500	AV/AU 68.....	190	210	260	330	400	570
Série Demm :							AV/AU 76.....	160	170	210	250	310	480
413.....	100	—	—	—	—	—	AV/AU 79.....	170	190	220	310	380	530
423.....	110	—	—	—	—	—	AV/AU 85.....	190	210	260	360	440	600
425 2 V.....	130	160	—	—	—	—	AV/AU 88.....	200	230	290	380	460	640
426 3 V.....	140	180	—	—	—	—	AV/AU 89.....	210	270	330	390	530	760
245 2 V.....	210	—	—	—	—	—	AV/AU 98.....	350	410	460	600	700	1.050
246 3 V.....	250	—	—	—	—	—	Sp. 50.....	270	290	370	460	580	750
250 (J.L.O.).....	200	—	—	—	—	—	SPR.....	290	390	440	480	620	800
Série Ducati :							SP 98.....	—	—	—	700	800	1.100
285.....	—	470	550	610	700	800	SP TT.....	—	—	—	520	630	800
286 V.....	—	490	580	640	720	840	AV 49.....	—	—	—	—	480	550
FAVOR							MOKULI						
Série Alter :							Triporteur D.....	—	—	1.100	1.400	1.600	1.800
CAL Sup. Luxe.....	200	240	290	350	430	—							
CAL Imperator.....	210	270	320	370	470	—	PALOMA						
CAL Rallye.....	220	280	340	400	—	—	TAS.....	100	130	160	180	—	—
Série Benelli :							PA.....	110	140	170	190	—	—
CBL Atlas.....	300	370	480	570	700	850	PAT.....	140	160	180	240	—	—
CBL Eole.....	310	380	—	—	—	—	Altair.....	170	190	220	—	—	—
FLANDRIA							Astrée.....	180	210	260	—	—	—
Vélocitic.....	140	180	200	250	320	—	Bellatrix.....	210	240	280	—	—	—
Floride mono.....	170	210	260	300	400	520	Bételgeuse.....	190	220	270	—	—	—
Floride Vari.....	—	220	280	350	—	—	Céphée.....	220	250	300	—	—	—
Princesse mono.....	190	250	320	370	470	—	Confort SK.....	—	450	540	—	—	—
Princesse vari.....	—	260	350	390	—	—	Porteur.....	270	310	380	—	—	—
Consul 3 V.....	300	—	—	—	—	—	Agna.....	—	—	—	550	650	—
Consul 4 V.....	320	—	—	—	—	—	Tri 220.....	—	—	—	850	1.050	1.300
King 3 V.....	330	—	—	—	—	—							
King 4 V.....	350	400	—	—	—	—	PEUGEOT-TERROT						
Mirage 3 V.....	220	270	310	420	500	590	BB I N S.....	120	140	180	—	—	—
Comet 3 V.....	260	310	350	470	580	700	BB I TLS.....	180	230	290	—	—	—
Comet 4 V.....	260	320	370	500	620	750	B I T-ST.....	170	190	240	—	—	—
Parisienne 4 V.....	320	400	500	650	—	—	BB 3 L.....	—	280	300	400	—	—
Primus.....	—	—	—	470	570	670	BB V T et BB V.....	190	230	280	—	—	—
Trophée.....	—	—	—	720	870	1.050	BB 3 SP.....	300	340	410	520	740	—
GITANE							BB 3 SP « M ».....	—	—	—	540	—	—
7 Diff.....	90	120	—	—	—	—	BB 3 T.....	280	310	400	—	—	—
27 et 37.....	170	190	230	—	—	—	104 S et R.....	210	230	270	—	—	—
67.....	190	220	260	—	—	—	104 MGL.....	230	260	290	370	480	—
38.....	220	260	—	—	—	—	104 SV et RV.....	220	240	—	—	—	—
68.....	240	280	—	—	—	—	104 MGVL.....	250	280	340	420	510	—
HONDA							104 P.....	—	300	340	—	—	—
C 310/320.....	—	450	550	670	750	900	C.....	—	160	180	240	300	390
P 50.....	—	—	—	260	350	500	CT.....	—	—	220	270	340	450
CF 50.....	—	—	—	—	800	900	VCT.....	—	—	240	300	380	500
							LT.....	—	—	290	320	390	500
							VLT.....	—	—	310	370	440	560
							TLS.....	—	—	330	—	—	—
							RT.....	—	—	—	340	420	550
							VRS et VRT.....	—	—	—	380	450	600
							RS 3.....	—	—	—	420	510	—
							101 S.....	—	—	—	—	—	340
							102 R.....	—	—	—	—	—	380
							102 T.....	—	—	—	—	—	450
							Skipper.....	150	—	—	—	—	—

MARQUE et TYPES (ou CYLINDRÉE)	1963	1964	1965	1966	1967	1968
VÉLOSOLEX						
2200	95	110	—	—	—	—
3300	—	—	140	170	—	—
3800	—	—	—	200	240	300
VESPA						
49 cc. scooter	—	—	560	650	780	980
Ciao C7 E	—	—	—	—	—	480
Ciao C7 V	—	—	—	—	—	550
GT	—	—	—	—	—	820
ZUNDAPP						
515	—	—	—	—	1.100	1.350
516	—	—	—	—	1.250	1.500

VÉLOMOTEURS

a) VéloMOTEURS légers 49 cc. :

CAZENAVE						
245 Allegro 2 V	250	—	—	—	—	—
246 Allegro 3 V	280	—	—	—	—	—
275 Alpina	300	—	—	—	—	—
276	310	—	—	—	—	—
FAVOR						
Monza-Benelli VBP	—	380	480	570	680	850
Cosmos VBK	—	400	500	590	730	900
FLANDRIA						
Ultra Sport 4 V	290	370	450	570	720	850
Atlas Sport 4 V	300	—	—	—	—	—
Sportif IV	270	320	400	500	630	—
Record 4 V	320	430	520	700	830	980
Rally	—	420	500	680	—	—
Concorde	—	470	560	720	—	—
Camberra	—	—	480	630	800	960
GITANE						
162 2 V	230	—	—	—	—	—
163 3 V	250	310	—	—	—	—
164 Impéria	340	400	480	—	—	—
Macerata Monza	350	400	500	—	—	—
GIULIETTA						
G 1 S	250	300	—	—	—	—
G 2 S	270	—	—	—	—	—
G SS et G SS 3	340	380	460	600	700	860
G SS turbine	370	400	470	620	—	—
GT	—	—	620	710	790	950
GSA	—	—	—	750	810	1.000
HERCULES						
K 50 GS	—	—	750	850	1.000	1.600
HONDA						
C 100	—	470	560	650	—	—
C 102	480	570	700	800	—	—
C 110/C 114	470	530	630	760	850	—
C 107 Sp.	470	540	—	—	—	—
Monkey	—	—	600	680	760	850
SS 50	—	—	—	770	850	940
ITAL-JET						
Sport I SS	360	400	450	—	—	—
Sup. Sp. Turbine	370	420	550	—	—	—
Mustang 3	—	500	630	750	870	—
Mustang 4	—	—	—	800	900	1.150
ITOM						
Super Sport	330	400	550	700	—	—
Compétition	380	500	600	730	850	—
KREIDLER						
Florett 4 V	—	700	800	900	1.050	—
Super 4 V	—	—	880	980	1.200	1.300
Super 5 V	—	—	—	—	1.400	1.800
MALAGUTI						
Stelvio 4 MPS	—	370	450	620	—	—
Vulcano	—	—	—	—	870	980
MERCIER						
SS 2	200	250	300	450	—	—
SS 3	200	270	280	500	—	—

MARQUE et TYPES (ou CYLINDRÉE)	1963	1964	1965	1966	1967	1968
MONDIAL						
49 cc. 3 V	420	500	600	700	—	—
49 cc. 4 V	—	—	630	800	870	—
49 cc. Record	—	—	—	—	950	1.100
S. Sportiva	—	—	—	—	970	1.150
Sp. Monneret	—	—	—	—	1.000	1.200
MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT						
D/C 89	—	320	390	490	650	800
D/C 50	—	280	370	480	600	760
D/C 50 R	—	320	400	500	650	850
D/C 98	—	400	500	700	850	1.050
D/C 52 et 52 TT	—	—	600	780	900	1.150
MOTOBI						
49 cc. 4 V	—	450	600	750	900	1.150
MOTO-MORINI						
Corsarino	—	470	620	760	920	1.200
Corsarino Sport	—	500	650	800	960	1.250
PALOMA						
Miniflash	240	290	340	—	—	—
Vesuvio	230	300	350	440	—	—
Strada	260	330	380	490	750	950
Super Strada	300	360	420	—	—	—
Super Strada Flash	320	390	480	540	770	—
Sport SK	—	440	450	—	—	—
Maggiore 400	—	500	650	750	880	—
S 3 C	—	—	—	720	810	1.000
PEUGEOT						
BB 3 K	—	—	550	650	800	950
PUCH						
VS 50	370	—	—	—	—	—
VS 50 D	380	420	490	650	—	—
VS 50 L	390	—	—	—	—	—
DS 50 et DS 50 R	400	450	550	800	950	—
SUZUKI						
M 15	—	500	620	750	880	1.100
M 15 D	450	550	700	800	900	1.150
M 12 Sport	—	600	720	920	1.050	1.250
VAP						
Sp. Sport 3 V	330	400	500	—	—	—
Sp. Sport 4 V	—	450	560	650	—	—
VESPA						
50 S	—	—	—	560	650	750
ZUNDAPP						
KS 50	—	—	—	650	780	—

VÉLOMOTEURS

b) De 50 à 125 cmc. :

CECCATO						
100 2 TS	450	600	700	800	950	—
FAVOR						
VAL Imperator	210	250	310	370	450	400
VAL Rallye	—	—	360	400	—	—
HONDA						
90 cc. C 200	—	760	870	1.000	1.150	1.500
90 cc. S 90	—	750	850	950	1.100	1.500
125 Tourisme	800	900	1.050	1.400	1.600	1.800
125 cc. Sport	850	950	1.100	1.500	1.800	2.200
JAWA-CZ						
125 cc.	570	650	750	850	—	—
125 cc. Sport	600	700	850	950	1.200	1.400
MONDIAL						
125 cc.	670	800	900	1.000	—	—
MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT						
Z 57 C	400	520	650	—	—	—
Z 56 C	480	650	720	—	—	—
ZS Spéciale	540	—	—	—	—	—
MOTOBI						
125 cc.	—	800	950	1.200	1.650	1.800
MOTO-MORINI						
125 cc. Corsaro	700	850	950	1.400	1.850	2.100
125 cc. Cors. Veloce	750	900	1.150	1.500	1.950	2.250

MARQUE et TYPES (ou CYLINDRÉE)	1963	1964	1965	1966	1967	1968
MZ 125 cc.	—	750	900	1.100	1.400	1.650
PEUGEOT-TERROT Tenace..... Tenor	480 500	— 600	— 700	— —	— —	— —
PUCH SV 125	670	780	900	1.150	1.400	—
SVS 125 et M 125 ...	700	800	950	1.250	1.600	1.800
SUZUKI 80 cc. 125 cc. Sport..... 118 cc. B 100 P	— 800 —	650 950 —	800 1.050 —	950 1.200 1.300	1.150 — 1.600	— — 1.900
YAMAHA YA 5	900	1.050	1.250	—	—	—
YA 6	—	—	—	1.600	1.800	2.000
YL 1.....	—	—	—	1.300	1.500	1.750

MARQUE et TYPES (ou CYLINDRÉE)	1963	1964	1965	1966	1967	1968
HONDA 250 cc. Tourisme ... 250 cc. Sport..... 300 cc. Tourisme ... 300 cc. Sport..... 450 cc. Sport.....	900 1.200 1.000 1.400 —	1.150 1.400 1.250 1.500 —	1.250 1.800 1.700 2.000 —	1.800 2.300 2.000 2.500 3.000	— 2.600 2.500 2.800 3.500	— 3.650 — 3.900 4.850
JAWA 175 cc	600	720	830	950	1.250	1.400
250 cc.	750	850	1.000	1.200	1.400	1.600
350 cc.	820	950	1.150	1.350	1.650	1.950
MATCHLESS et A.J.S. 250 cc. Tourisme ... 350 cc. Tourisme ... 350 cc. Sport..... 500 cc. 650 cc. Tourisme ... 650 cc. Sport..... 750 cc.	950 1.300 1.400 1.600 1.800 1.900 —	— 1.600 1.700 1.900 2.100 2.350 —	— — 2.000 2.200 — 2.750 —	— — 2.800 2.900 — 3.600 —	— — 3.500 3.800 — 4.500 —	— — — — 5.150 5.540
MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT 175 cc. Z 27	520	—	—	—	—	—
175 cc. Z 26	500	—	—	—	—	—
175 cc. Z 23	600	—	—	—	—	—
175 cc. Z 5	700	—	—	—	—	—
MOTOBI 200 cc./250 cc.....	—	—	1.400	1.850	2.150	2.350
MOTO-MORINI 175 cc. Settebello 250.....	900 —	1.000 —	1.300 —	— 2.200	— 2.800	— 3.200
NORTON 250 cc. Jubilé..... 350 cc. 350 cc. Navigator.... 500 cc. ES 2	1.200 1.550 1.700 1.700	1.650 1.750 1.900 2.100	2.100 — 2.300 2.100	2.400 — 2.750 —	3.200 — 3.400 — —
500 cc. 88 St..... 500 cc. 88 Sport ... 600 cc. 99 St..... 650 cc. SP	1.900 2.000 1.900 2.300	2.200 2.400 2.300 2.700	2.600 2.900 2.800 3.200	— 3.500 — 4.150	— 4.300 — 4.800	— 5.150 — 5.500
Atlas Sp. 750 cc.	—	—	3.400	4.300	5.200	6.000
PEUGEOT-TERROT Rallye	700	—	—	—	—	—
Fleuron 175	500	—	—	—	—	—
PUCH 175 SV	700	800	900	1.100	1.550	—
175 SVS	800	900	1.100	1.400	1.750	—
250 SG	900	1.000	1.200	1.500	1.800	—
250 SGS	1.100	1.200	1.400	1.750	2.200	2.500
ROYAL-ENFIELD 250 cc. 350 cc. 500 cc. 700 cc.	1.200 1.300 1.500 1.850	1.350 1.500 1.700 2.300	1.600 1.800 1.900 2.800	2.100 2.000 — 3.600	— — — —	— — — —
SUZUKI 250 cc.	950	1.150	1.450	2.300	3.000	3.650
TRIUMPH 200 cc. 350 cc. 500 cc. 650 cc. Bonneville 650	1.000 1.500 2.000 2.100 —	1.200 1.900 2.100 2.400 —	1.400 2.300 2.700 3.000 —	1.700 2.800 3.500 3.900 4.200	2.200 3.000 4.000 4.500 4.700	— — 4.500 5.100 5.500
YAMAHA 180 cc. 250 cc. 350 cc.	— 1.300 —	— 1.600 —	— 1.900 —	1.700 2.400 2.900	2.200 3.000 3.850	2.500 3.800 4.800

SCOOTERS & TRIS						
LAMBRETTA Cento 98 cc..... 125 LD	— 400	400 —	500 —	— —	— —	— —
125 LI et 125 SS..... 125 J	530 —	600 —	760 —	950 1.000	1.200 1.250	1.400 1.450
175 TV et LI	550	650	800	1.100	—	—
Tri tôle 125 cc. Tri ridelles 125 cc. ... Tri cab. 200 cc. Tri tôle 200 cc. Tri ridelles 200 cc. ... Lambro 500 L	1.200 1.050 — — — —	1.500 1.300 1.600 1.750 1.500 —	1.750 1.600 1.950 2.100 1.900 —	2.150 2.050 2.600 2.900 2.700 —	2.950 3.000 3.200 3.900 3.500 —	— — — — — 3.100
MANURHIN SM 75	150	—	—	—	—	—
MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT M St..... M Luxe.....	300 350	— —	— —	— —	— —	— —
RUMI Formichino	500	—	—	—	—	—
Sport	550	—	—	—	—	—
VESPA 125 3 V	390	—	—	—	—	—
125 GT et GTS	470	550	700	900	1.200	—
125 Sprint.....	—	—	—	—	—	1.300
160 GS	500	600	750	—	—	—
180 SS	—	—	830	1.000	1.350	—
Tri fourgon 125 cc. ... Tri plateau 125 cc. ...	1.150 1.000	1.300 1.150	1.450 1.350	1.900 1.800	2.800 2.500	3.150 2.900

MOTOCYCLETTES						
B.M.W. R 26/R 27 250 cc. R 50 500 cc..... R 60 600 cc..... R 69 et R 69 S 600 cc.	1.500 2.050 2.150 2.600	1.900 2.400 2.600 3.300	2.150 2.800 3.000 3.850	2.700 3.450 3.650 4.400	2.950 4.300 4.500 5.200	— 4.600 5.000 5.900
B.S.A. 250 cc. 350 cc. 500 cc. 650 cc.	1.200 1.300 1.600 2.000	1.350 1.500 1.900 2.400	1.550 1.900 2.500 2.950	2.100 — 3.000 3.900	2.800 — 3.500 4.350	— — 4.300 4.900

Abonnez - vous à MOTOCYCLISME

1 AN: 50 F.

6 mois: 27,50 F.

PETITES ANNONCES - PETITES ANNONCES - PETITES ANNONCES

Technicien Honda vend sa CB 350 revue 4000 f. Cailleux M. 114, rue d'E d'Orves 92 Colombes.

230 Ossa 68 neuve 250 km immatriculée. 3500 fr. Kuligowski, 11 rue de la Forêt. 45. Cepoy.

Vends 250 Ducati mach 1 carén. jtes alu, dossier E. Reinaud, chemin Laforêt 30, Nimes. Prix 3000 f.

V. Motob. AV89 b. état 350 f, Monneret t.b. état 700 f. Jenot 8 av de la Roche - la Varizelle St Chamond 42. Tel. 22 19 09.

Unique Twin 400 cc Hobbsa I A.C.T. 2000 f. Denis Bailard. 961 33 03.

CARENAGES TOURISME & COMPETITION

D I M

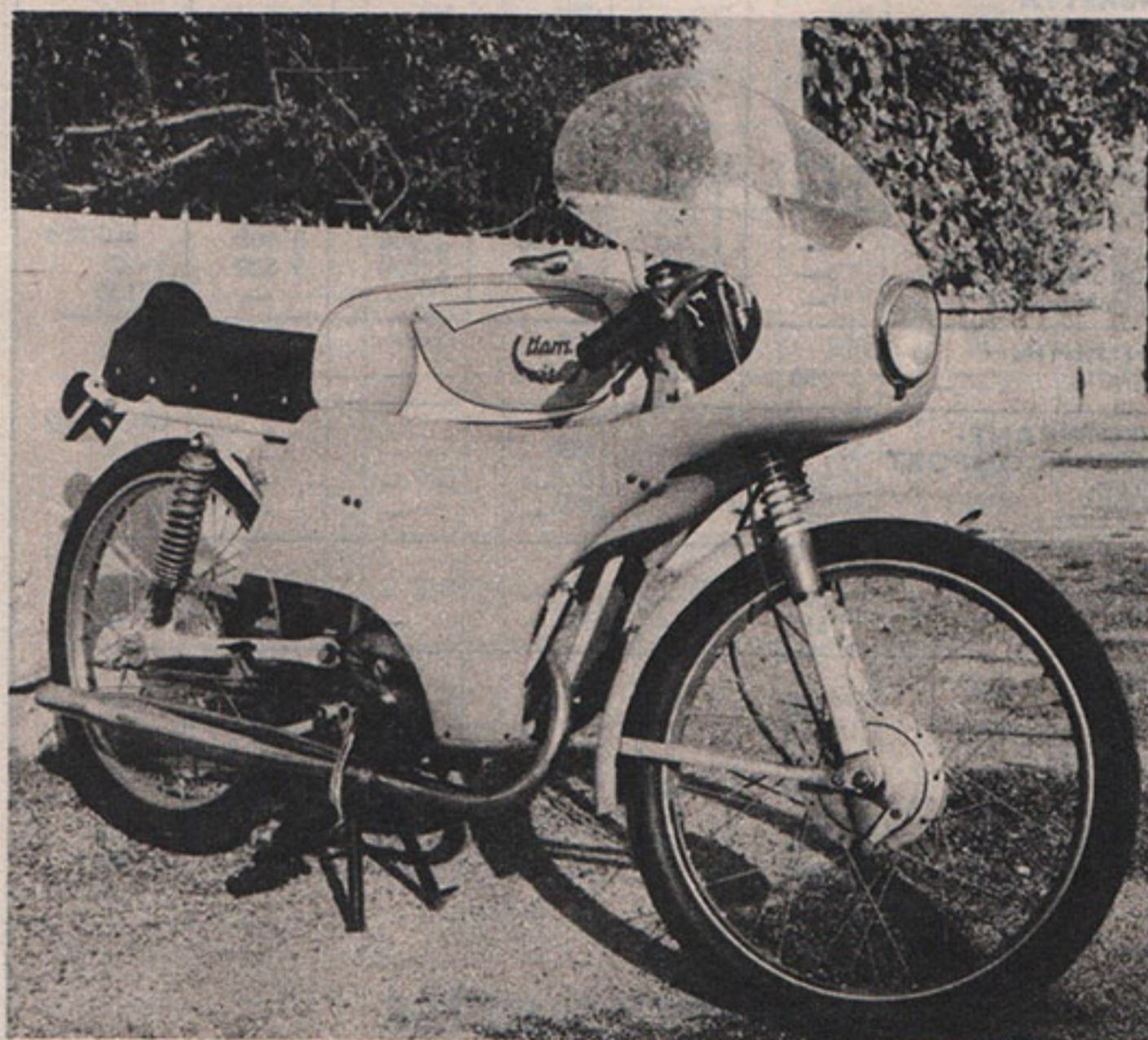
CARENAGES EN POLYESTER POUR EQUIPEMENT DE CYCLOMOTEURS 50 CC ET MOTOS, TOURISME ET COMPETITION

Marques:

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

Teintes:

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



D I M s.a.r.l. 345, Boulevard Michelet - 13 - MARSEILLE (9^e) - Téléphone : 77.25.58

continuation de la page 21

tre lecteurs, mais tout cela n'est qu'une question de goût, le plan technique de la revue est plus important. Vos suggestions ont été retenues et la rédaction se chargera de faire la rubrique que vous préconisez.

* * *

Q. — Je suis possesseur d'un vélomoteur Motobécane 94 TT 149,9 cm³) qui est

pourvu d'un changement de vitesses automatique et d'une boîte relais. Je voudrais savoir s'il serait possible de monter une boîte de vitesses à la place, boîte provenant d'autres modèles Motobécane?

G. Coquelle - Rue de Senlis 60-Compiègne

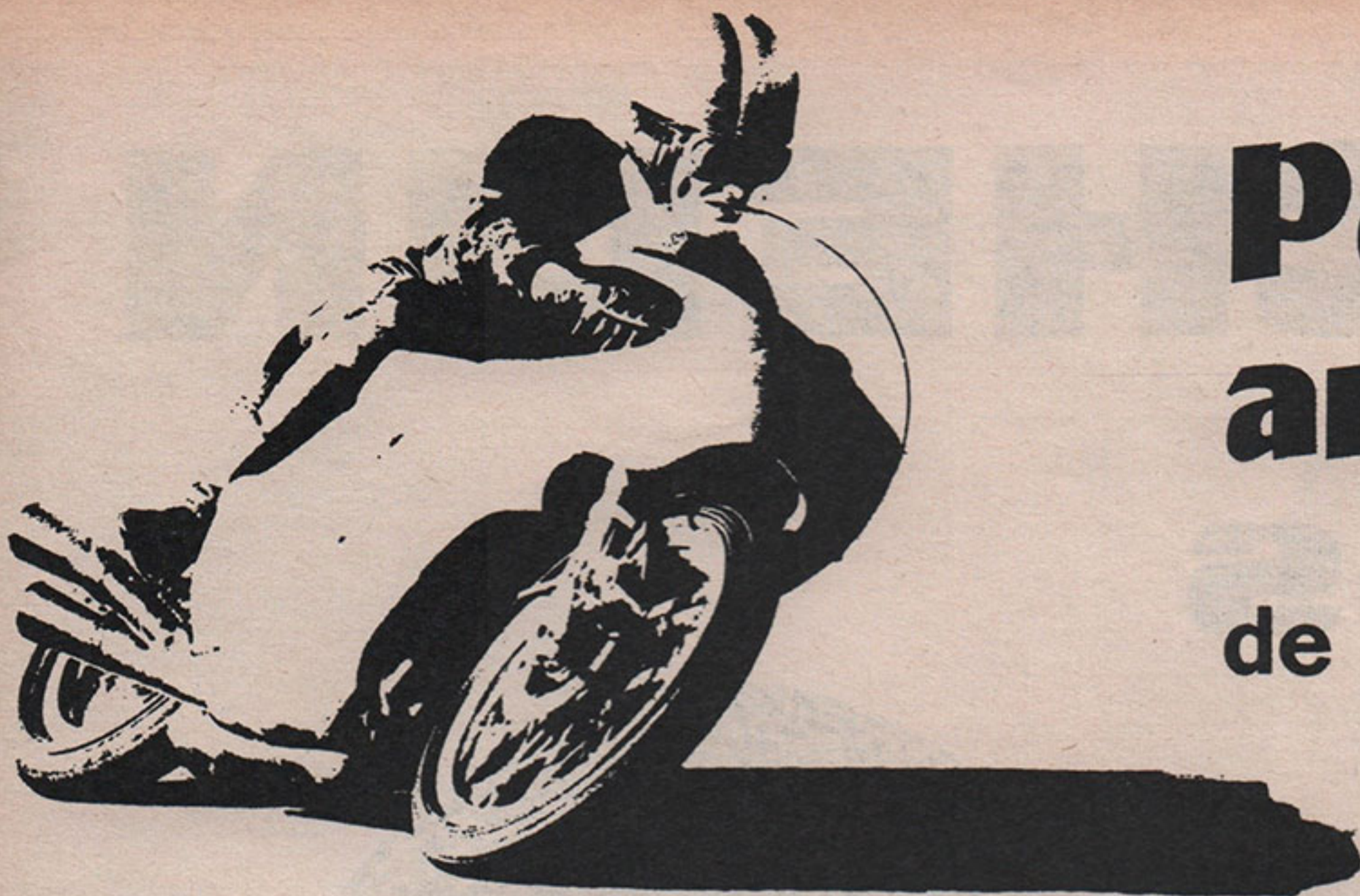
R. — Il est en effet possible de monter une boîte de vitesse sur votre machine,

vous pouvez vous procurer chez un concessionnaire Motobécane une boîte à 5 rapports que fabrique cette maison et qui équipe ses modèles cross. La transformation ne pose pratiquement aucun problème. Malheureusement nous ne pouvons pas vous donner le prix de revient de l'opération.

Bon courage et bon travail.

Avertissement aux lecteurs

Nous prions tous les lecteurs qui nous ont écrit et qui n'ont pas encore reçu de réponses de bien vouloir ne pas s'impatienter: la Rédaction a été submergée de lettres. Leur tour viendra bientôt.



Petites annonces

de

MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO

La ligne de 24 lettres, signes ou espaces:

VENTE - ACHAT (particuliers) 1,— F.
indication du prix obligatoire

VENTE - ACHAT (entreprises) 6,— F.

DEMANDES D'EMPLOI (mécan.) 0,50 F.

OFFRES D'EMPLOI (mécanique) 2,— F.

FONDS DE COMMERCE prop.
commerc. 6,— F.

JOIGNEZ UN MANDAT-LETTRE A VOTRE
TEXTE

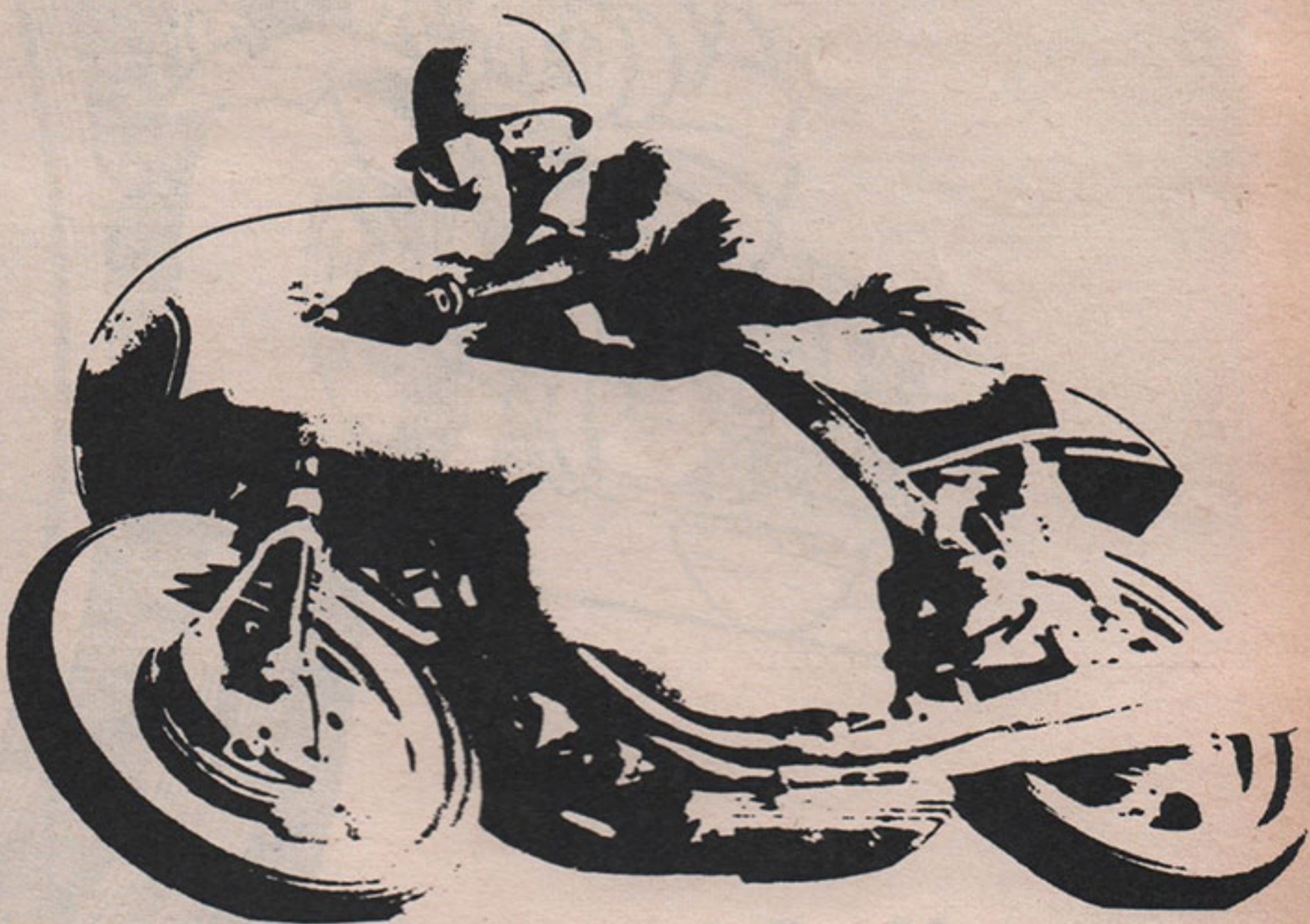
N'oubliez pas:

1 majuscule = 2 minuscules

1 espace = 1 lettre

1 ponctuation = 1 lettre

Les annonces doivent nous parvenir dix
jours avant la fin du mois.



EDISPORT - FRANCE

116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2e
Tél. 50.28.18 (5 lignes)

MICHELIN

A-C-S



Adhérence
confort
sécurité



lumi

le scooter des années '70

est en avance sur les solutions techniques et esthétiques futures.
Il est né de la collaboration du bureau d'études de Innocenti
et de son styliste de renommée mondiale: Bertone
Sans permis à partir de 14 ans.

Lambretta
INNOCENTI

Bientôt

