

la revue internationale pour tous les motocyclistes

# MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO



**BANC D'ESSAI:**

Ducati 350 Mark 3D

B.S.A. Firebird

Moto Guzzi V7

Giulietta América Junior

☆

Les compétitions du mois

☆

Rencontre avec  
Jacky Porte

☆

Le quatre cylindres URS

☆

La R.B. 750

☆

Le Mini-salon de Turin

**numéro 4**

mai 1969

année 1

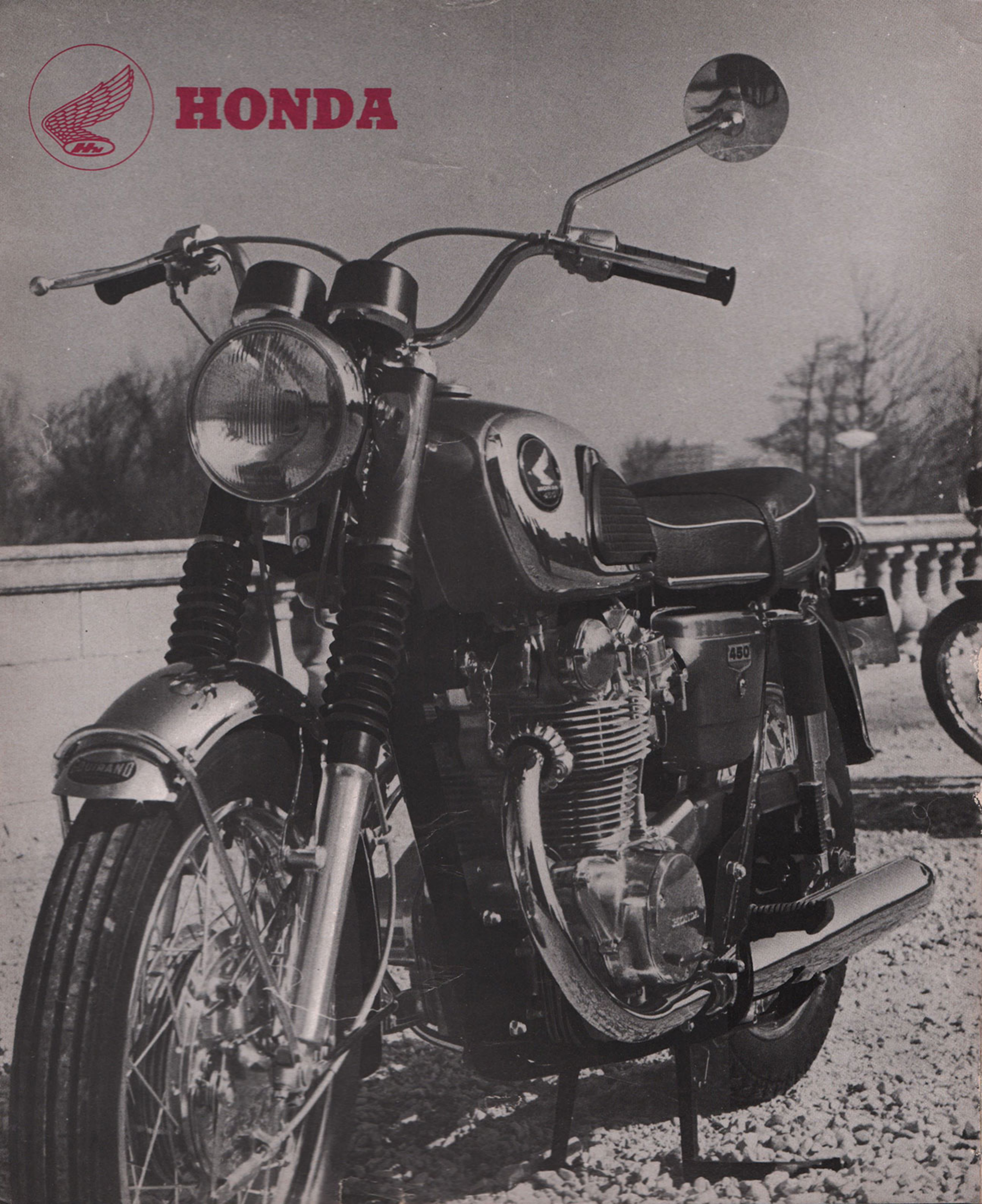
**5,- F.**







**HONDA**

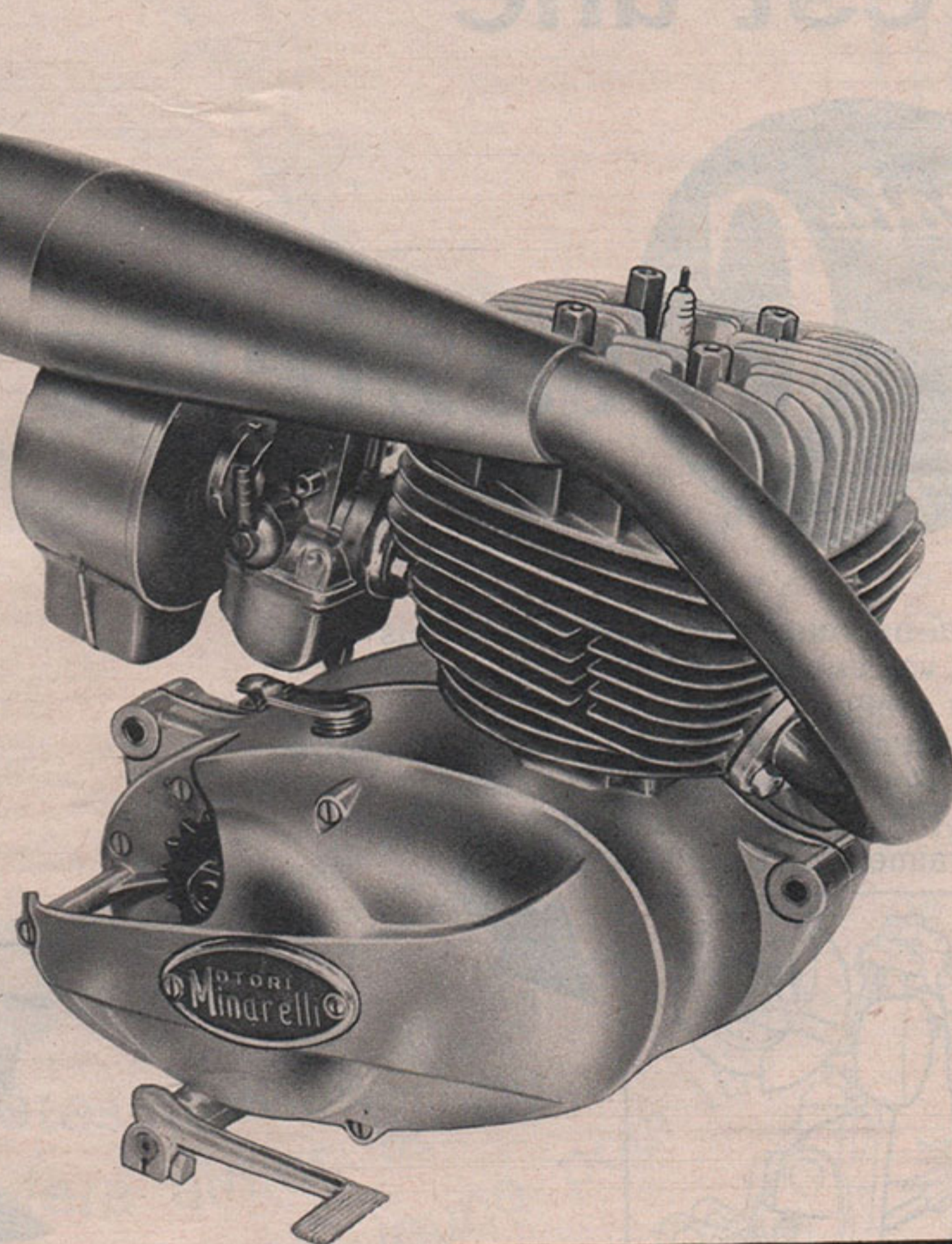




# Motorelli

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

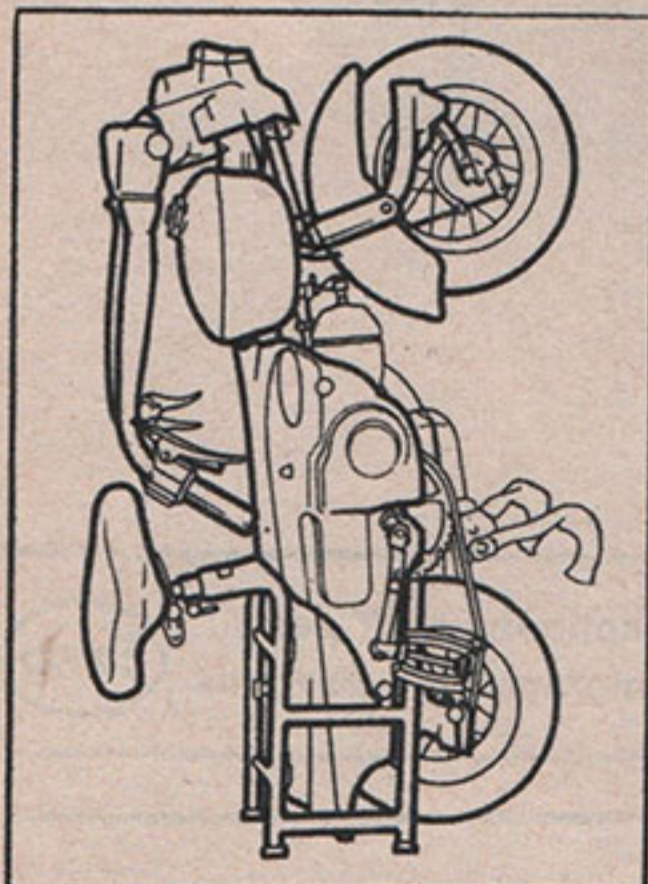


**Allez la voir!  
Allez l'essayer!  
C'est une production  
Carnielli!**

**C'est une**

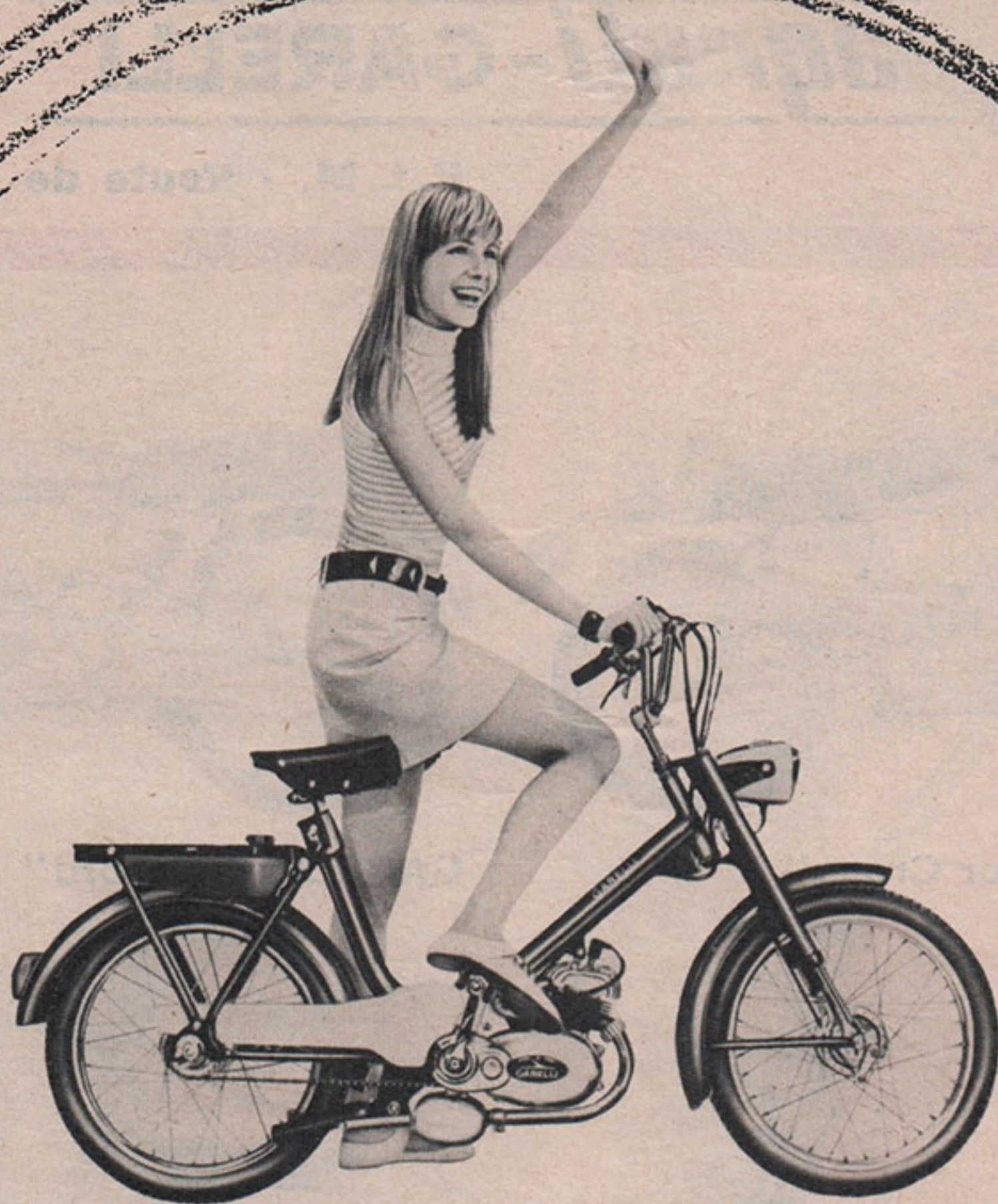
*moto* **G**raziella

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.)





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

## 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.

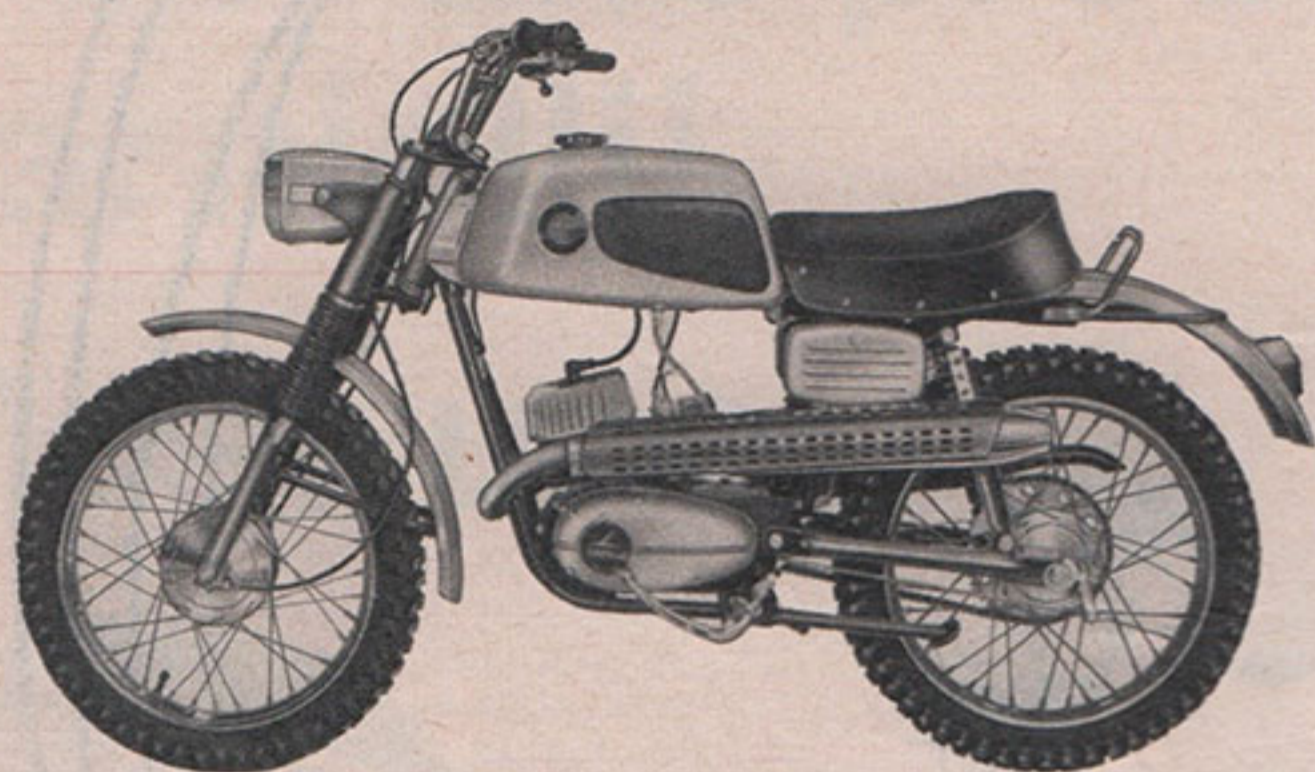
c'est une production du Groupe Industriel

**agrati-GARELLI**

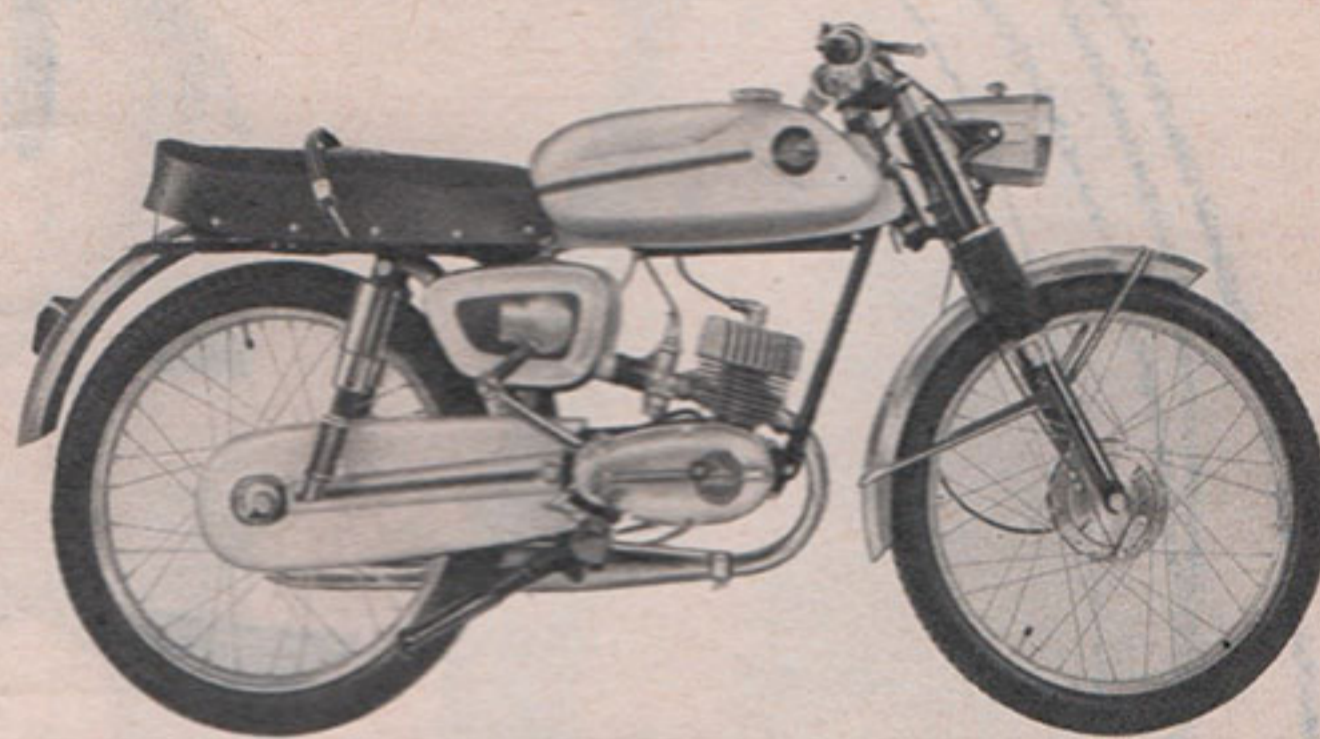


# ***agrati*-GARELLI**

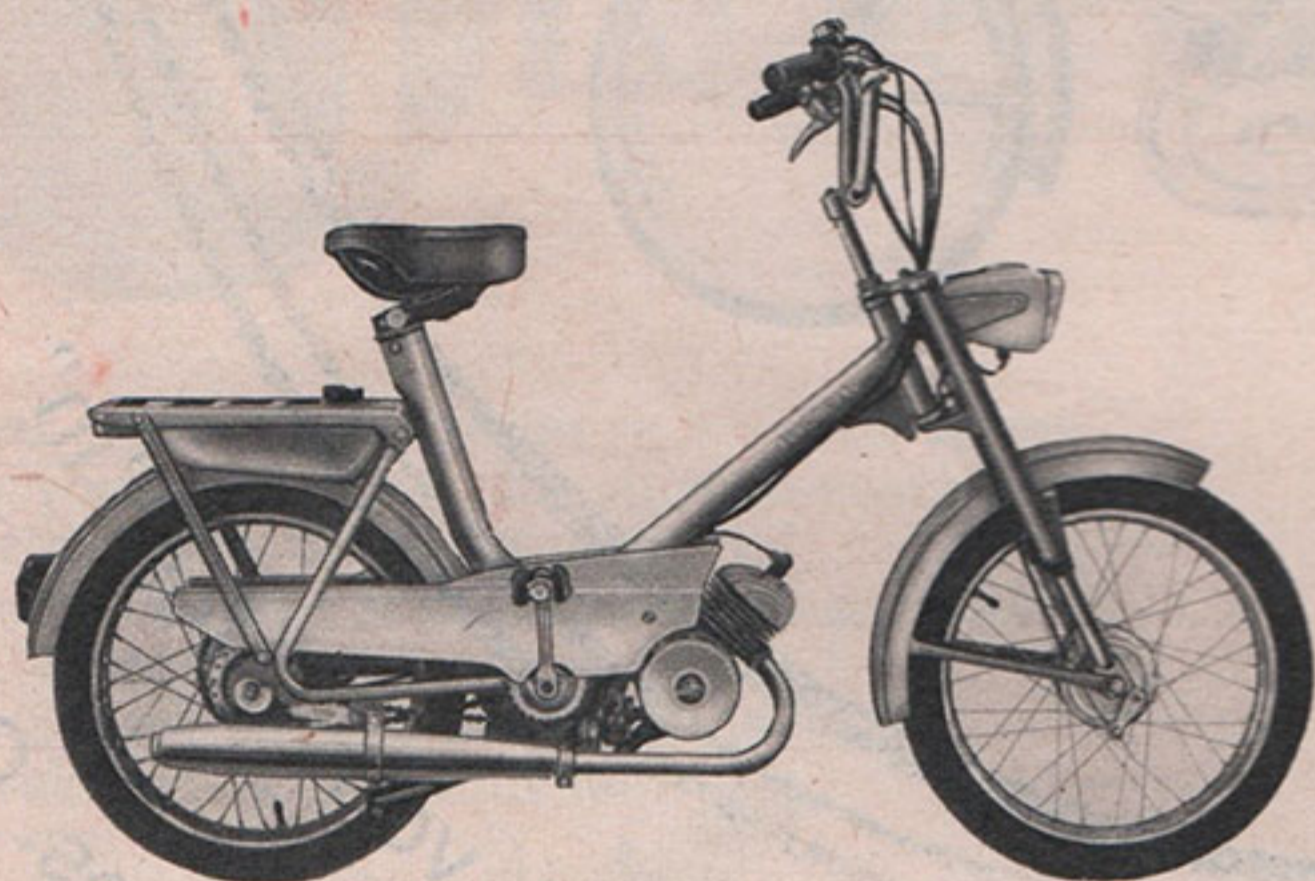
P. L. M. - Route de Cannes, 83 - Fréjus



GARELLI "Junior Cross"



GARELLI "Rekord"



EUROMOPED



Scooter  
"Capri" 50



*Capri*

*Mosquito*



# 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**



**TECNOMOTO**  
 vous présente  
 une partie de  
 sa nouvelle  
 production  
 1969



PACCHIARINI

**DOLLI**

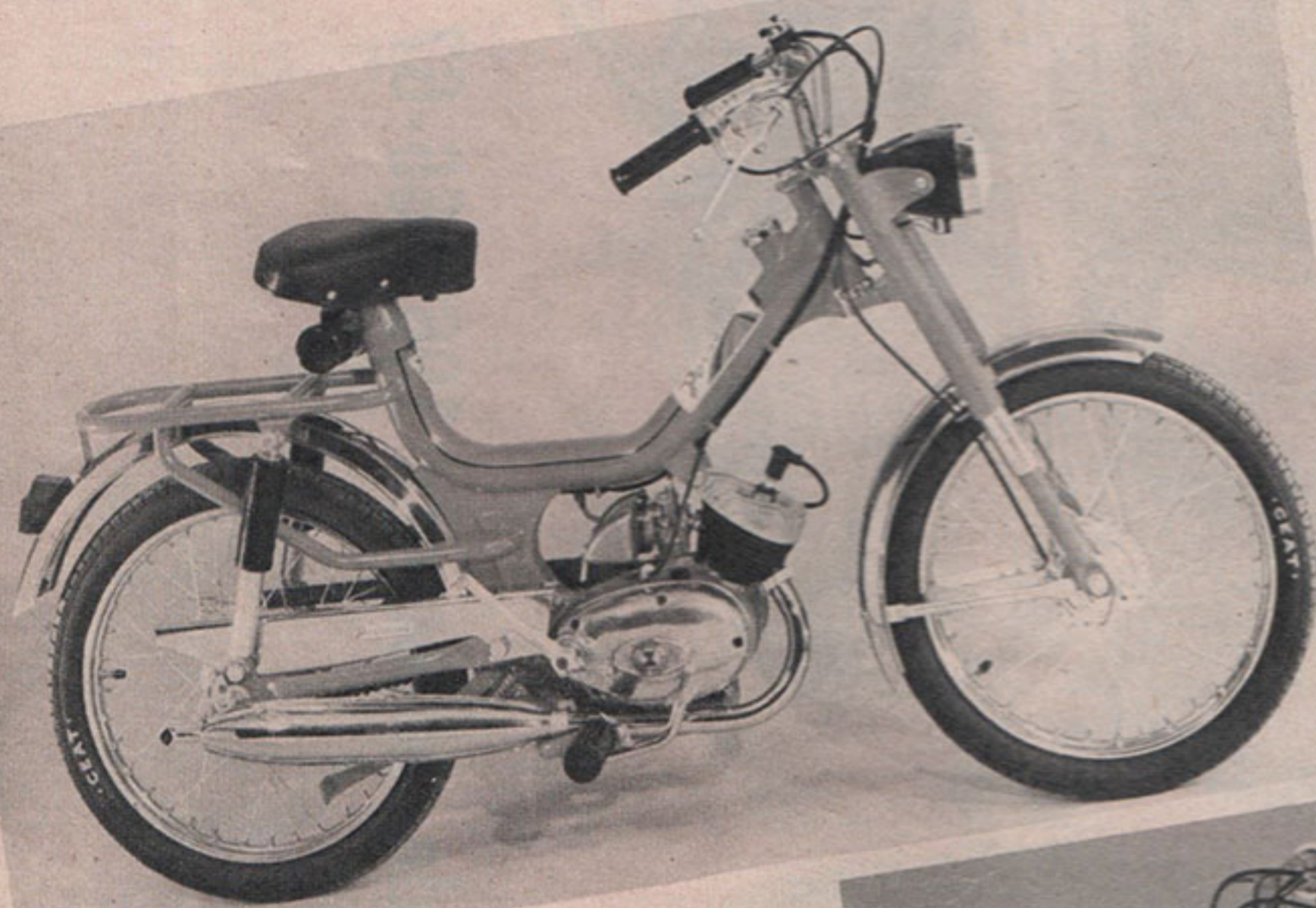
Le cyclomoteur repliable  
 Modèle de luxe avec garde-boues,  
 accessoires et carter inox.

**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.

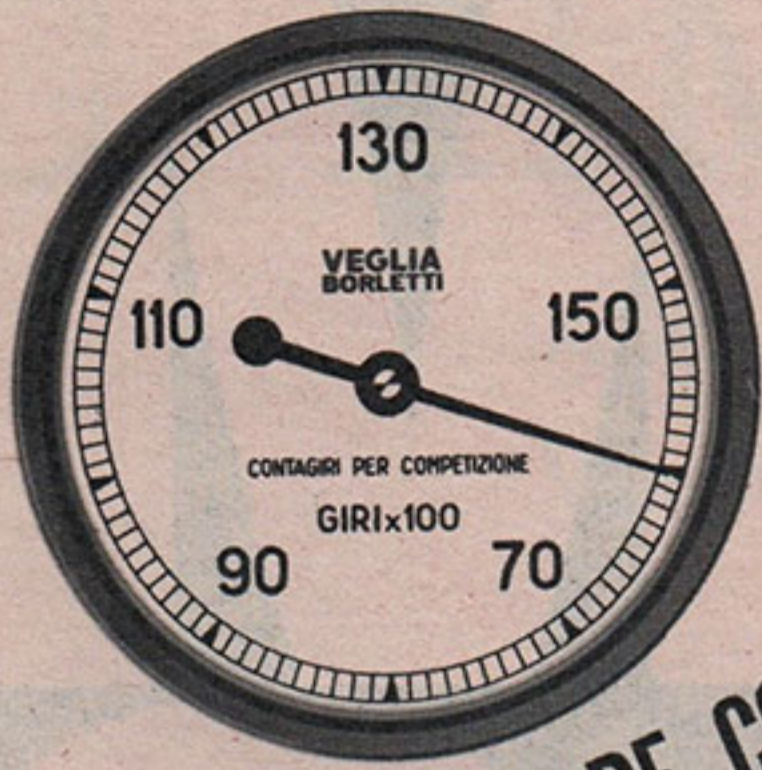


**LA  
 MARQUE  
 QUI VOUS  
 DISTINGUE**

**TECNOMOTO**

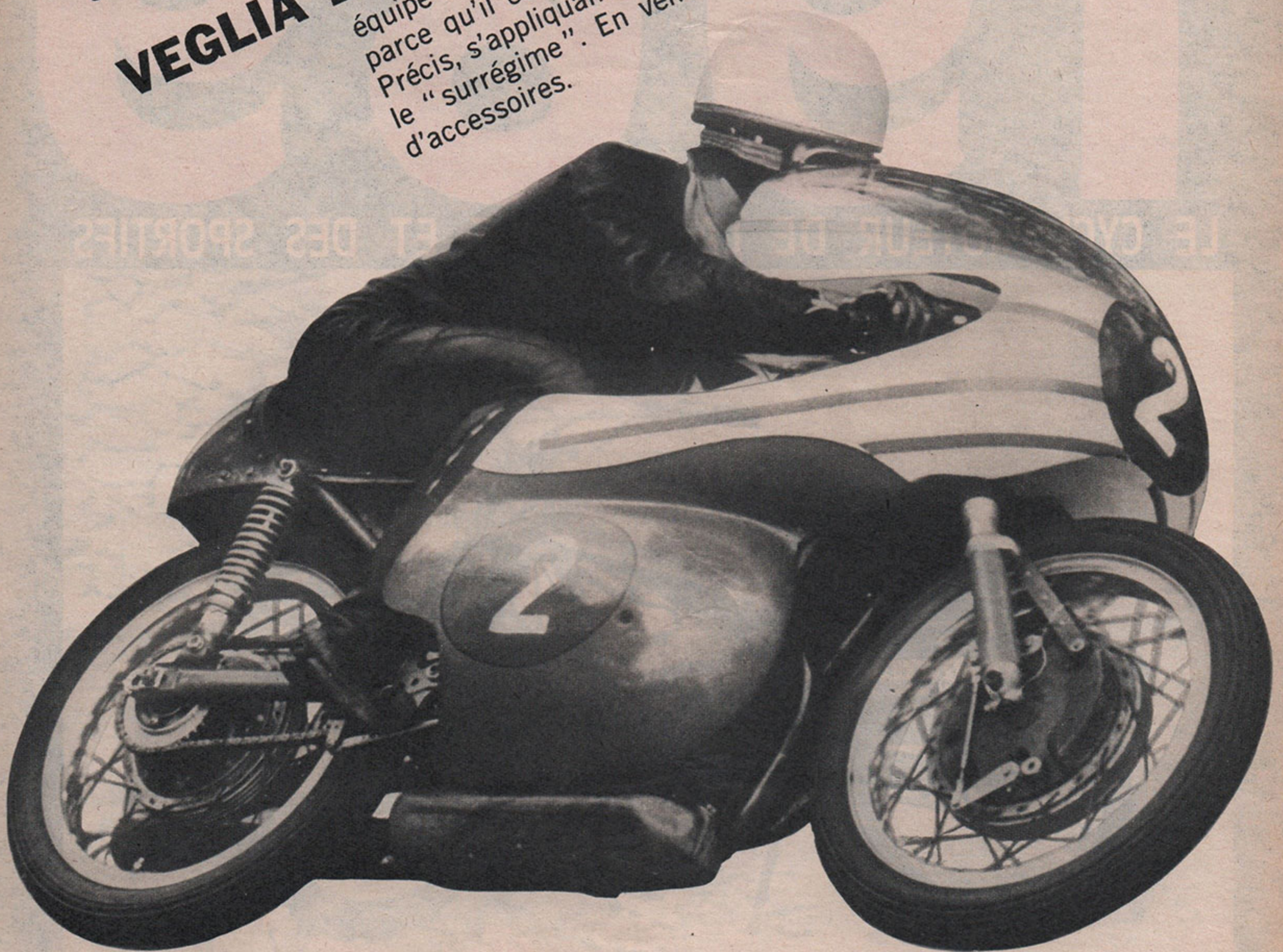
Via Modenese, 236  
 41058 VIGNOLA (MO) - Tel. 72.034





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

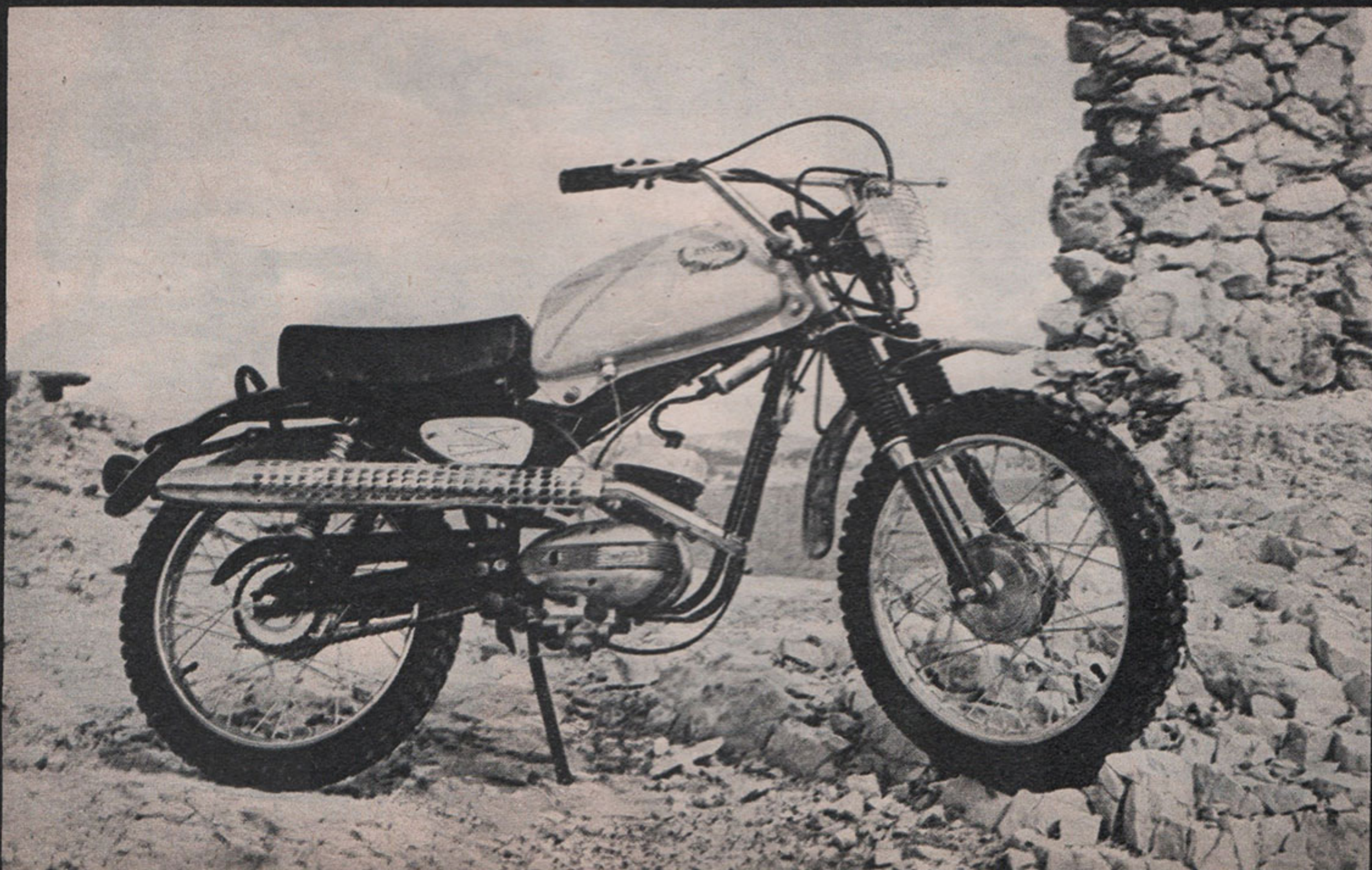
équipe aussi les champions de formule 1,  
parce qu'il est indispensable pour chaque compétition.  
Précis, s'appliquant facilement, protège le moteur contre  
le "surrégime". En vente dans les meilleurs magasins  
d'accessoires.





# ITOMM 1969

LE CYCLOMOTEUR DE LA JEUNESSE ET DES SPORTIFS



D.I.M. - 345, Boul. Michelet - 13 MARSEILLE (9<sup>e</sup>)



# G. RIMOLDI & C. S.R.L.

ABBIATE GUAZZONE - TRADATE (VA)

Via Montesanto, 27 - Telefono 81.247



PLANNING, ETUDE ET PRODUCTION D'EMBRAYAGES

EMBRAYAGES CENTRIFUGES AUTOMATIQUES ET SEMI-AUTOMATIQUES POUR CYCLOMOTEURS

PIECES DETACHEES POUR EMBRAYAGES

GARNITURES POUR FREINS ET EMBRAYAGES

---

PLANNING, STUDY AND PRODUCTION OF COMPLETE CLUTCHES FOR MOTOR APPLIANCES

AUTOMATIC AND SEMIAUTOMATIC CENTRIFUGAL FRICTION JOINTS FOR MOPEDS

CLUTCH SPARES

FRICTION MATERIAL FOR CLUTCHES AND BRAKES



# MOTORI MORINI FRANCO



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





# **SPEED** **center**

## **VETEMENTS**

**Combinaisons imperméables**  
**Combinaisons de compétition de couleur**  
**Blousons de cuir**  
**Pantalons de cuir pour cross**  
**Bottes de cross et vitesse**  
**Gants**  
**Casques**  
**Calottes transparentes**  
**Lunettes**  
**Foulards**  
**Maillots**

## **INSTRUMENTS**

**Compte-tours électroniques**  
**Compte-tours magnétiques**  
**Compte-tours mécaniques**

## **ACCESSOIRES**

**Sacoques spéciales en cuir**  
**Sacoques en fibre de verre**  
**Réservoirs en fibre de verre et en aluminium**  
**Carénages pour route et vitesse**  
**Selles spéciales pour vitesse et cross**  
**Guidons cross et pour vitesse en alu léger**  
**Fourches pour cross et compétition**  
**Amortisseurs**  
**Pots déhappement**  
**Tromblons**  
**Moyeux en electron pour cross et vitesse**  
**Jantes spéciales**  
**Pneus pour compétition et cross**  
**Cadres cross pour toutes cylindrées**  
**Groupes spéciaux servant à "gonfler" les moteurs**  
**Moteurs spéciaux italiens et étrangers de vitesse et cross**  
**Allumage à transistors**

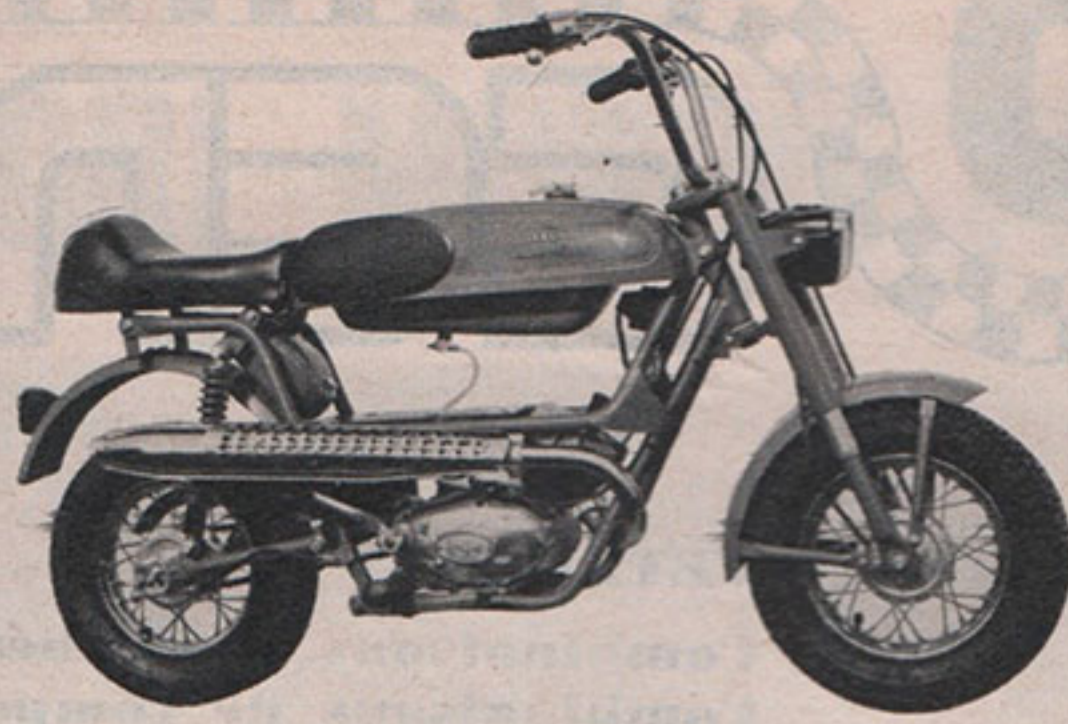
**Motos de compétition neuves et d'occasion**

**Grosses cylindrées des plus importantes marques**

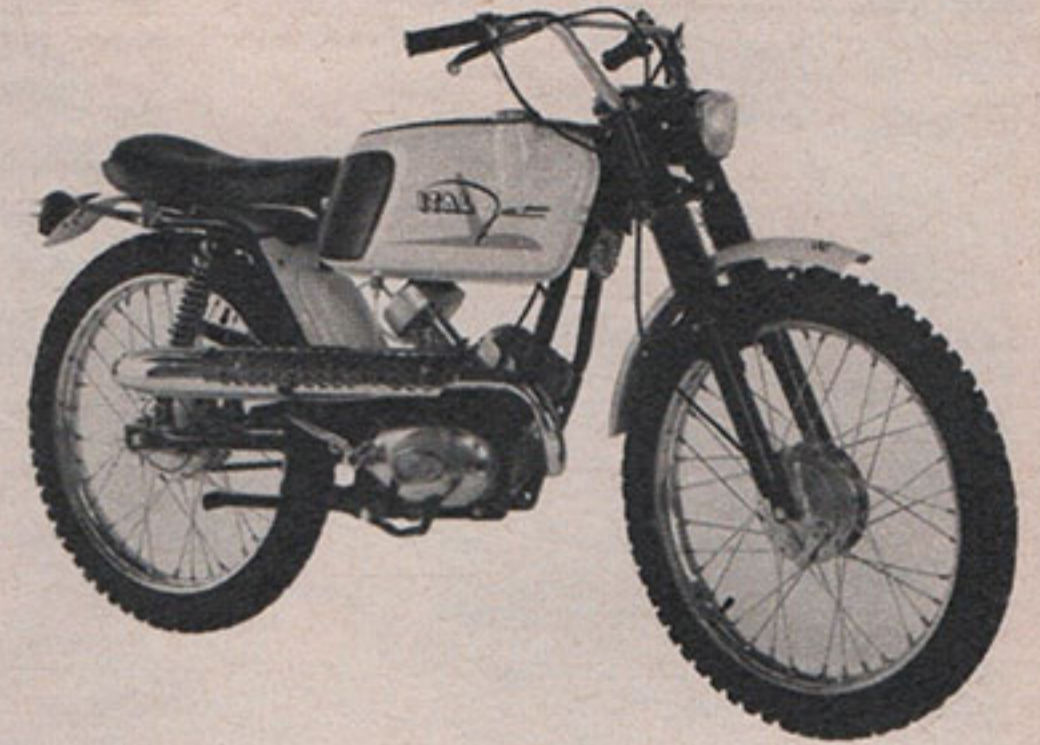
**Modèles réduits de motos**

**MUSEE INTERNATIONAL DE LA MOTO**

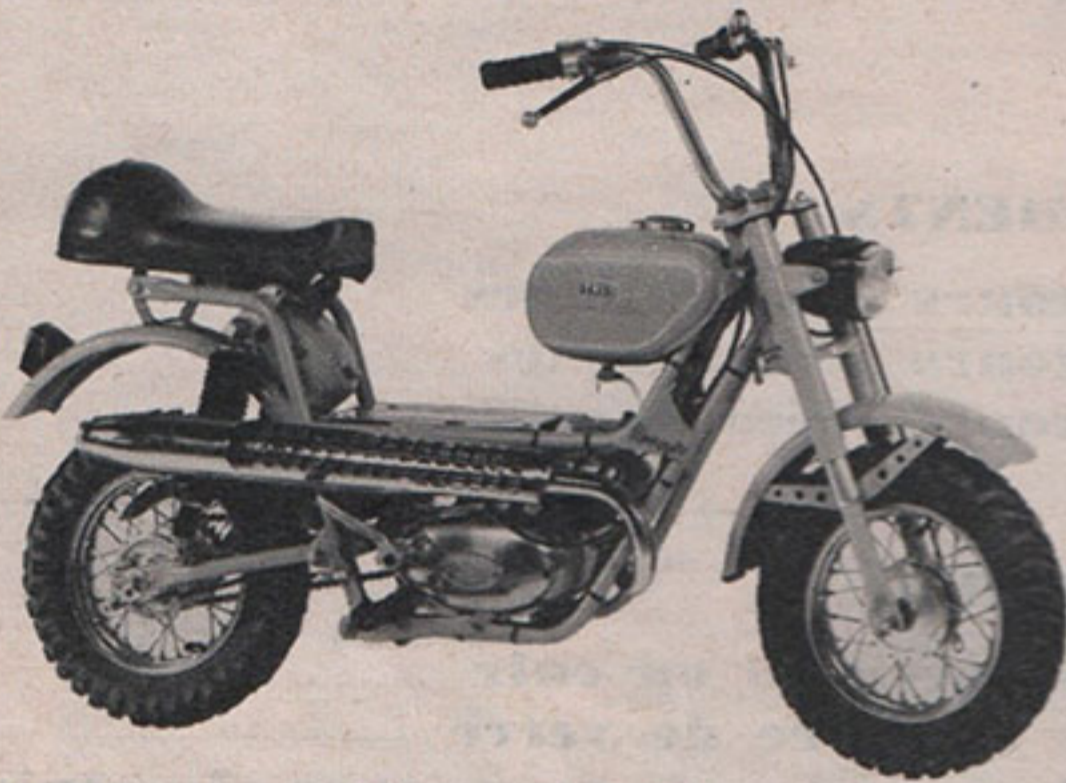




**scout**



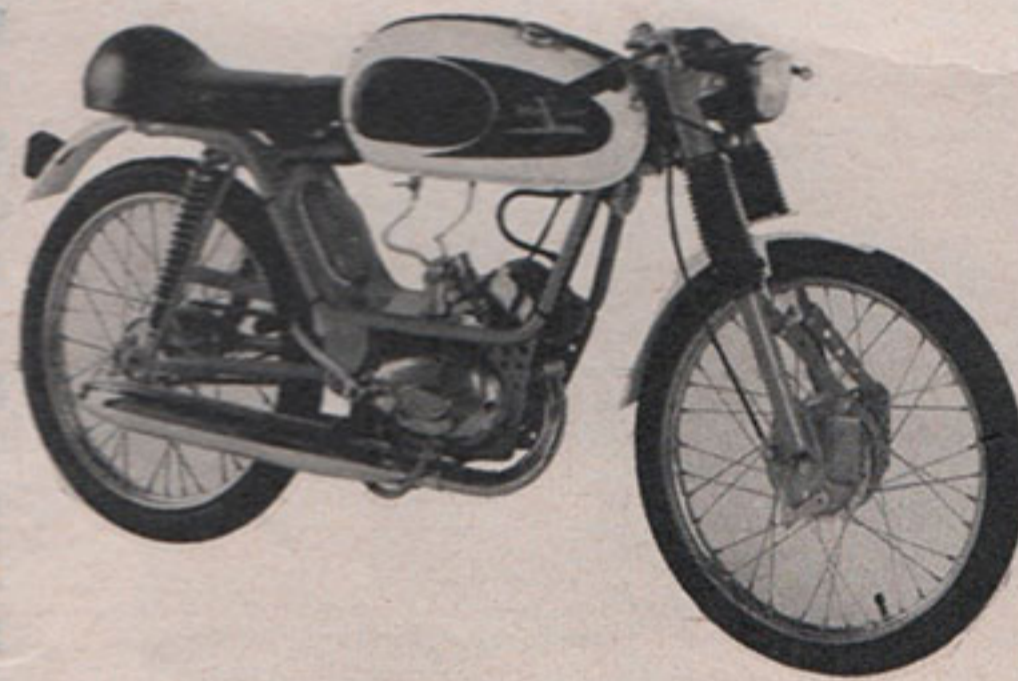
**trial**



**ranger**

**48**

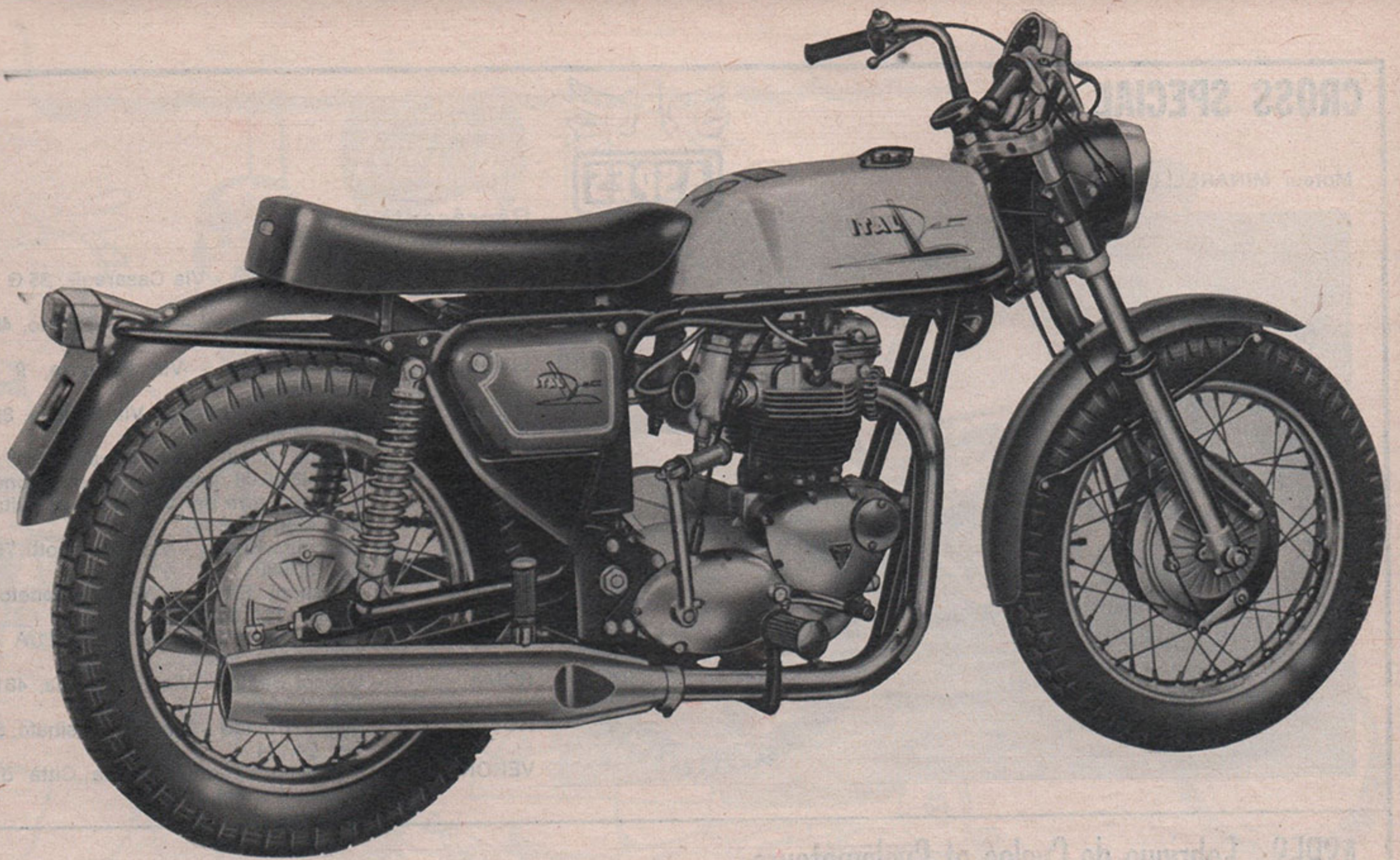
**veloce**



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

**ITALJET**  
**ITALJET**  
**ITALJET**  
**ITALJET**





**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

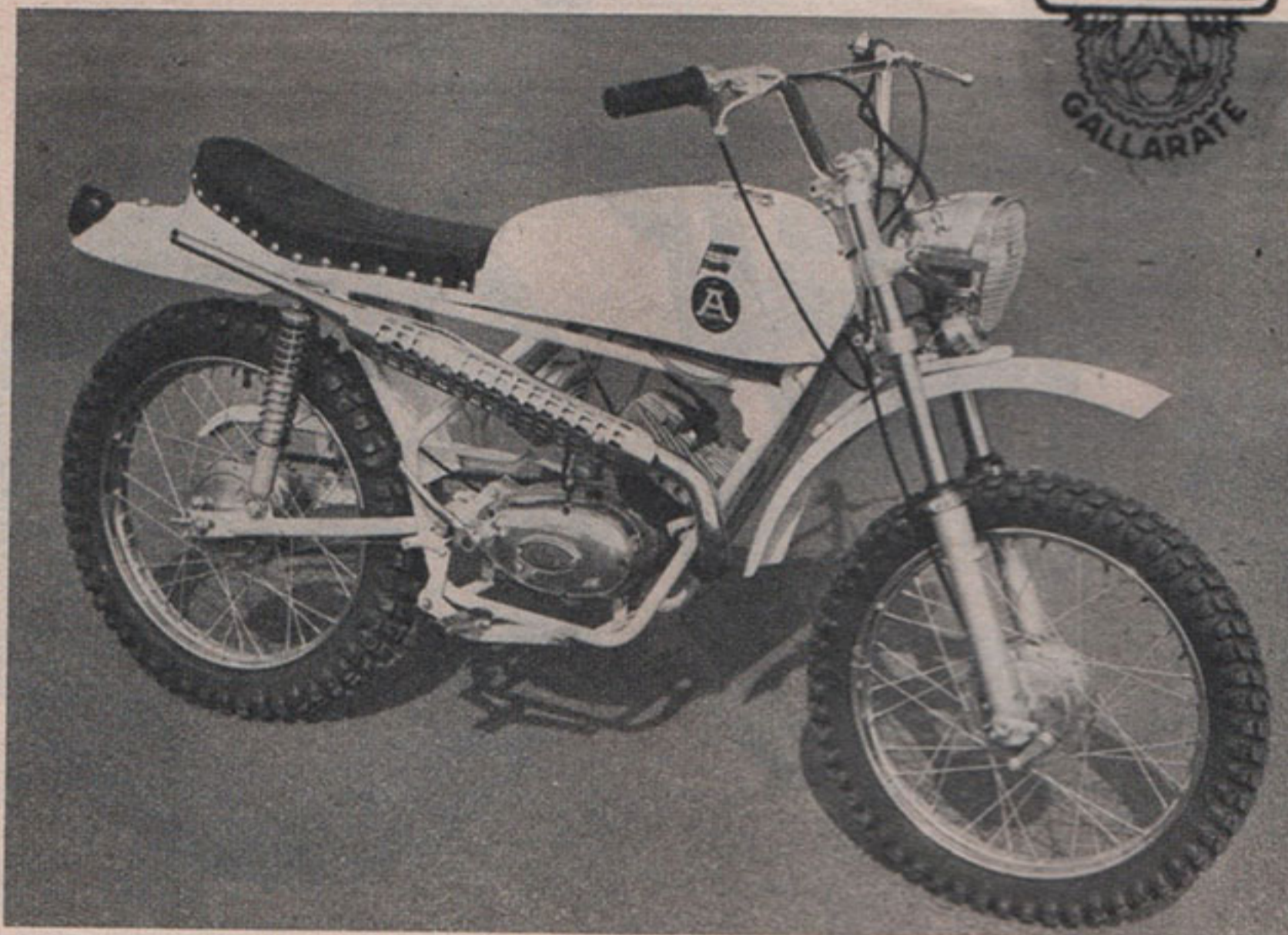
**ITALJET s.a.s. / 40048 S. LAZZARO DI SAVENA / BOLOGNA / ITALY**

**ITALJET**  
**ITALJET**  
**ITALJET**  
**ITALJET**



## 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

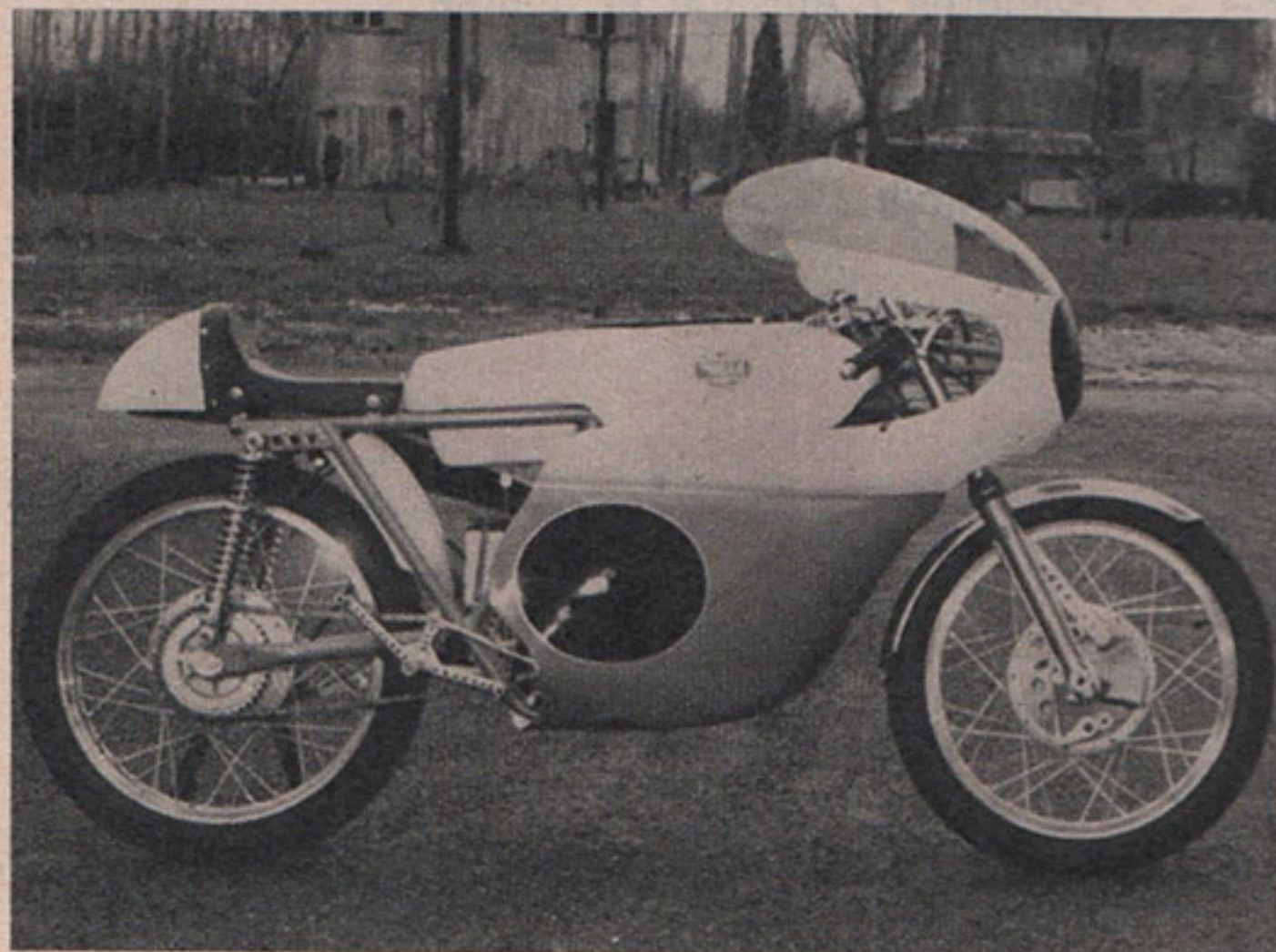
ASPES - Fabrique de Cycles et Cyclomoteurs Via E. Ferrario, 11 - 21013 GALLARATE - Tel. 72746



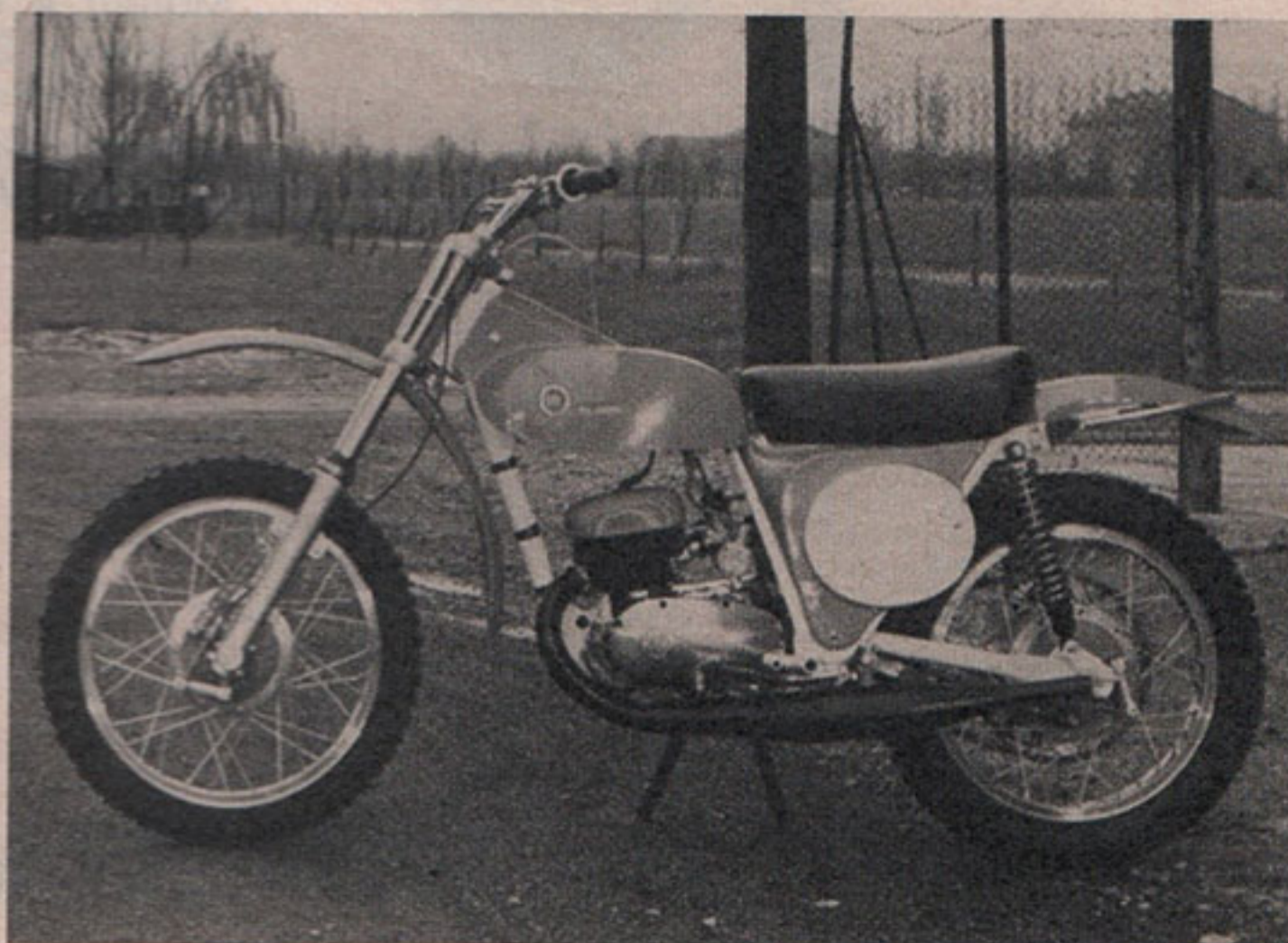
# FRANCESCO VILLA

41100 MODENA - Via Pistoia 5 - Telef. 27.280

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

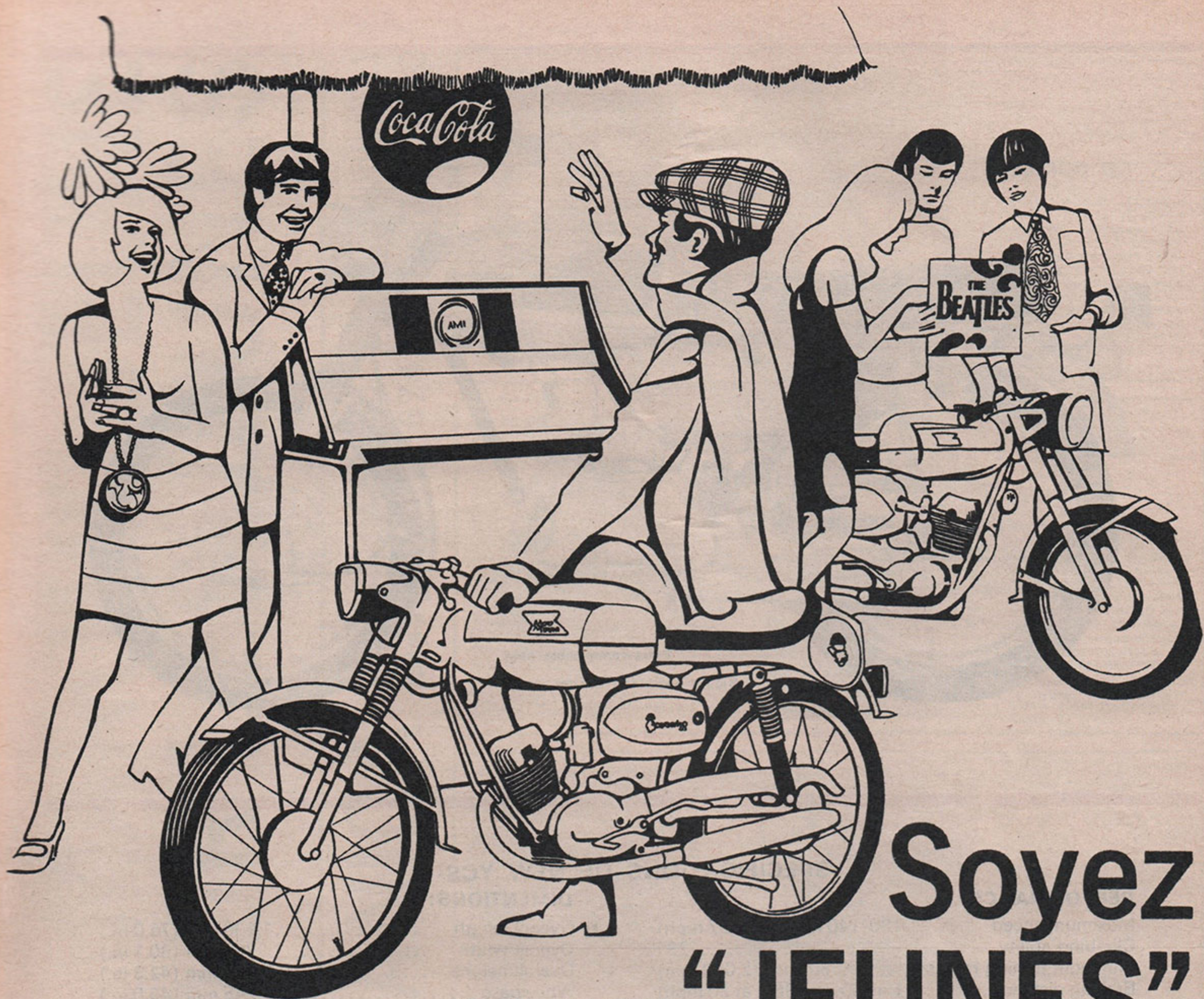


VILLA 125 cc G.P.



MONTESA 175 cc Cross





# Soyez "JEUNES" avec MOTO MORINI

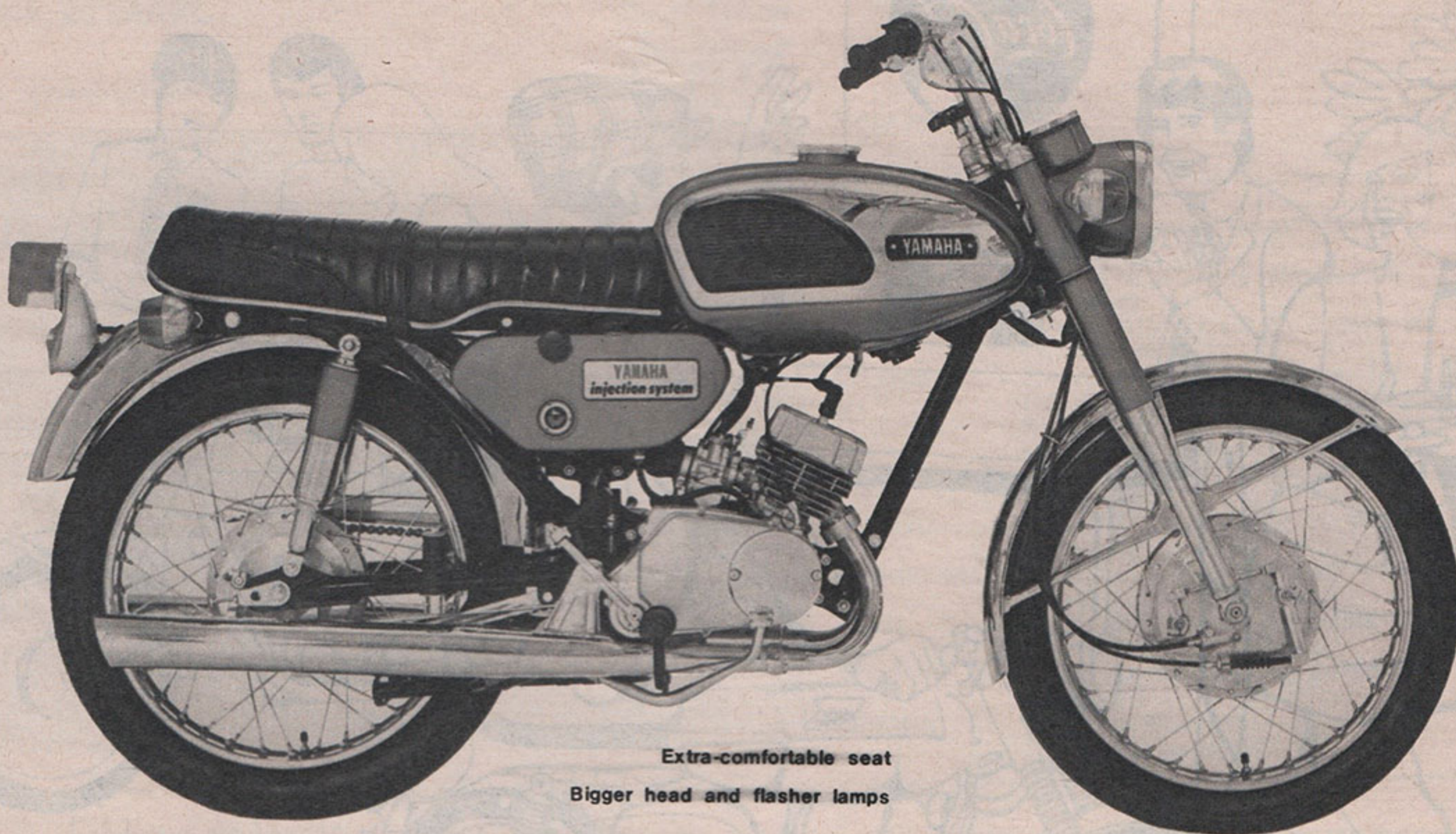
Les cheveux aux vent,  
c'est se sentir « jeunes »  
sur une Moto Morini:  
Les motos légères et les cyclomoteurs  
« Moto Morini », sûrs et nerveux comme  
un pur sang, ont toujours vingt ans.  
La production Moto Morini comprend 12  
modèles, tous à moteur 4 temps,  
dont la robustesse a fait ses preuves,  
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





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

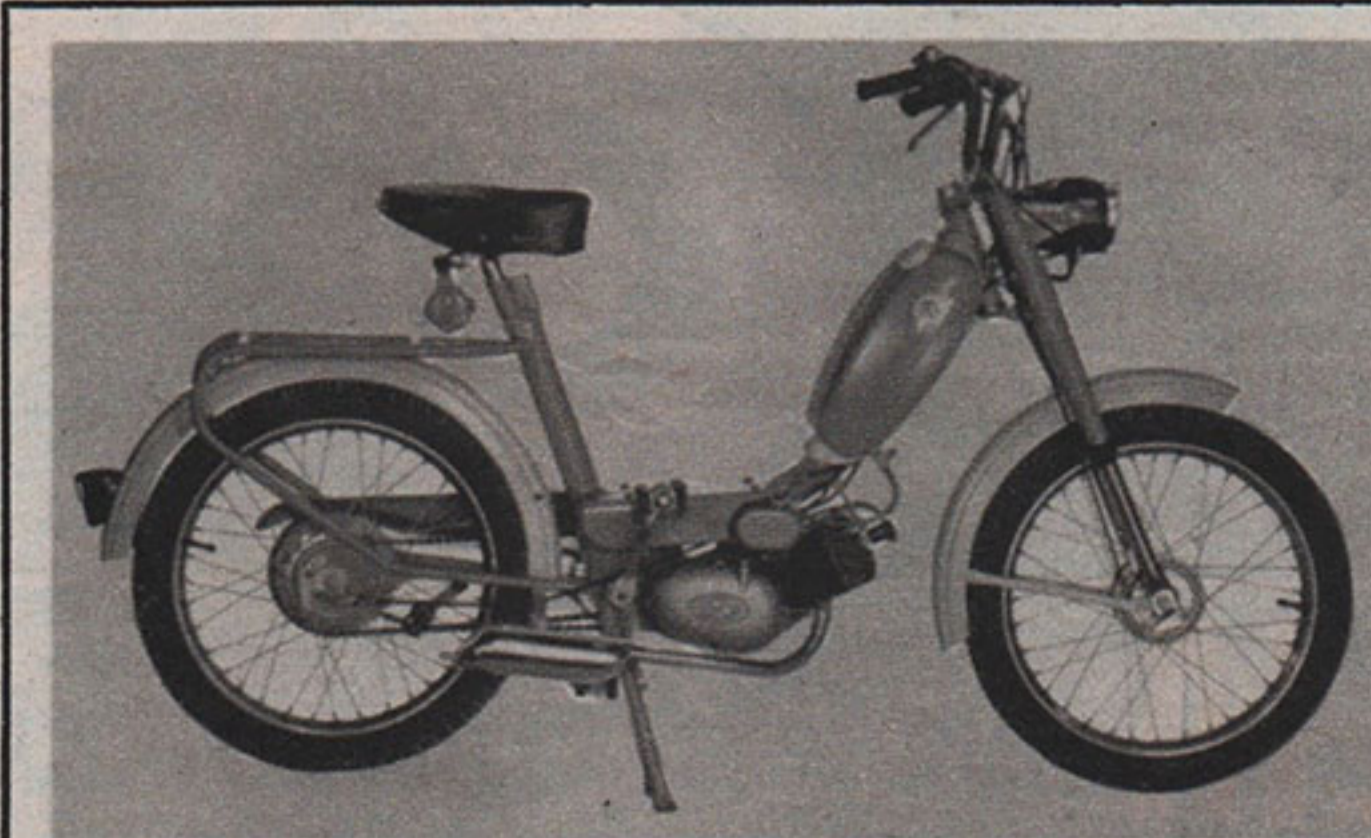




# LA MARQUE JEUNE POUR LES JEUNES

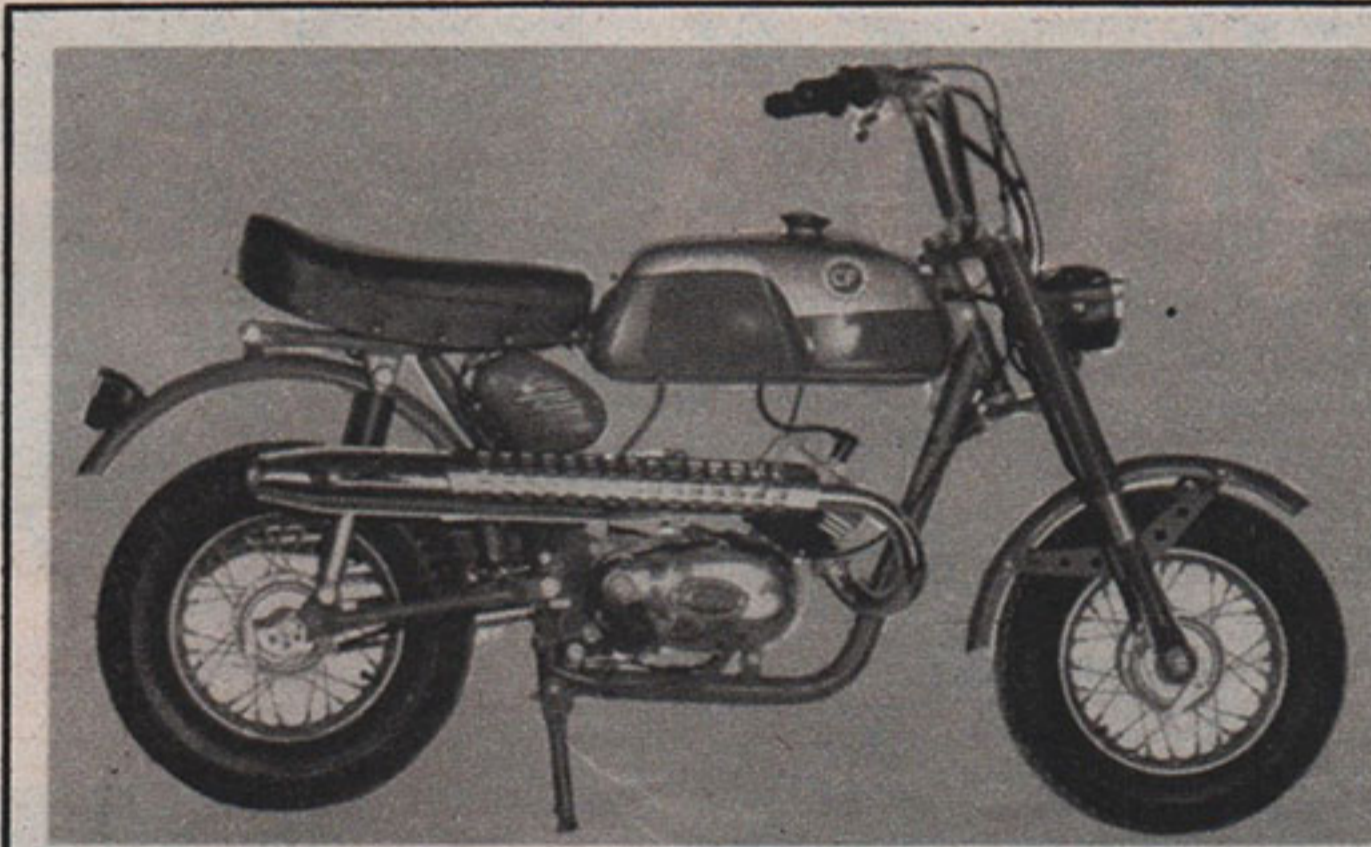
PNEUS PIRELLI - CHAINES REGINE EXTRA

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



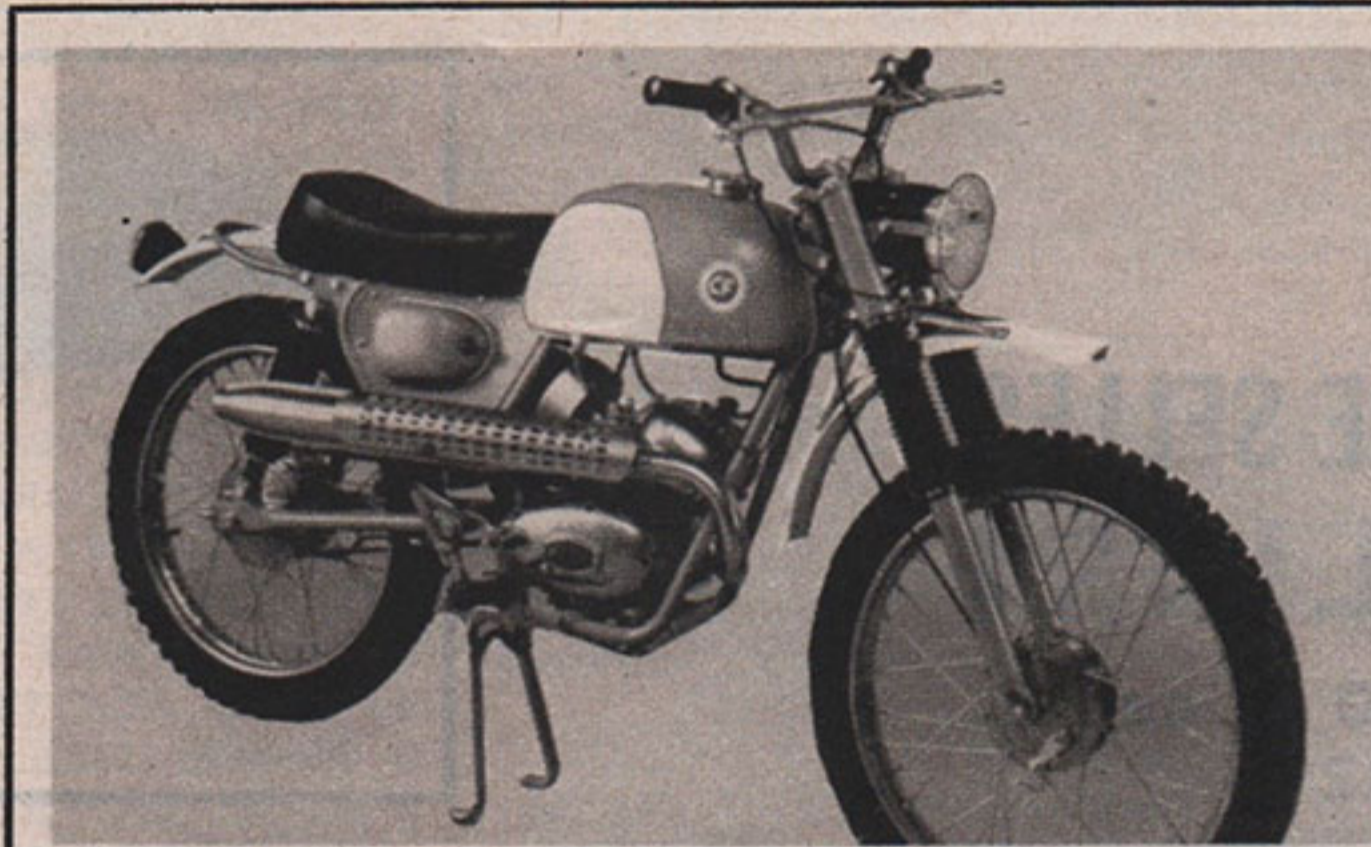
## CIP

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.



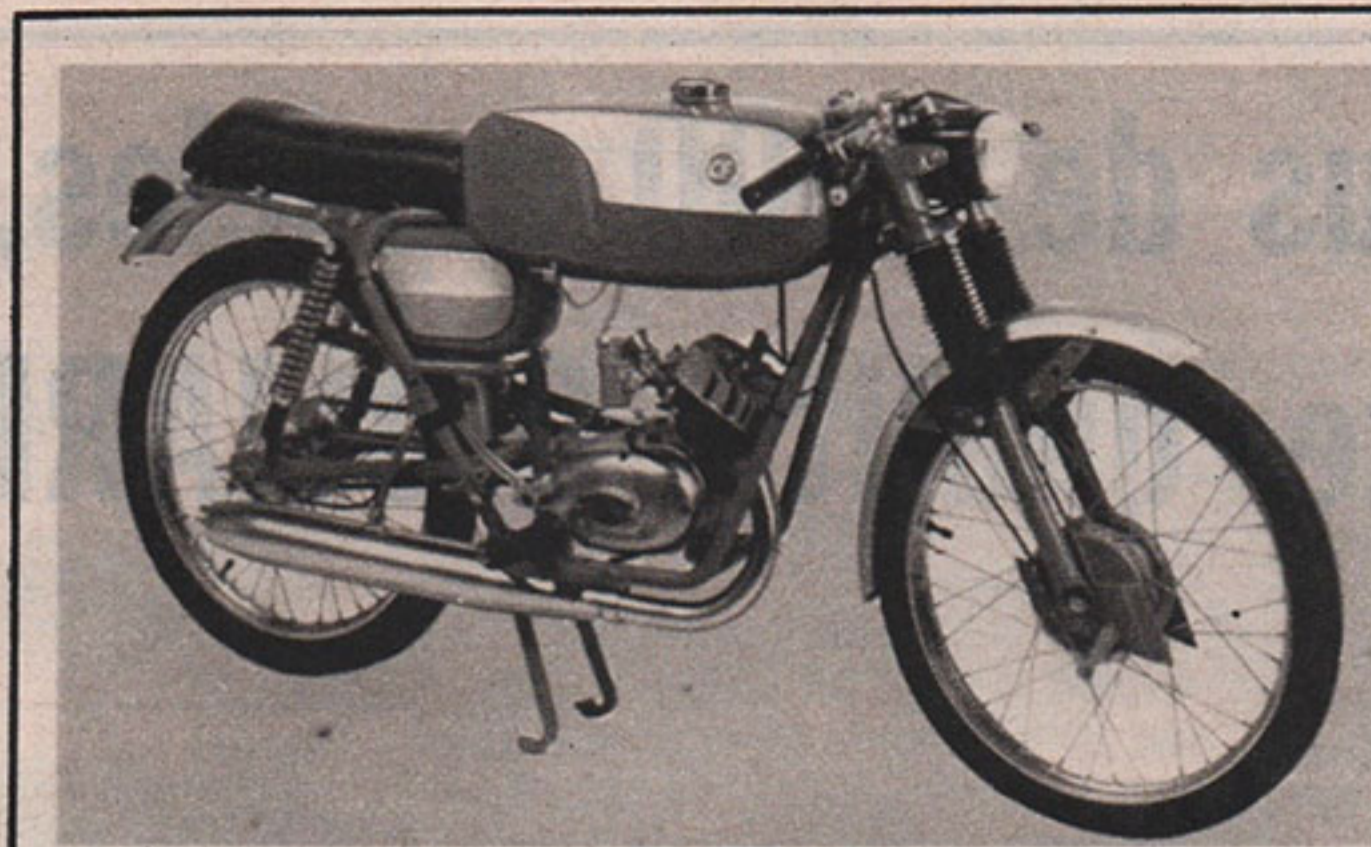
## ROCKET

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.



## 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.



## 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.

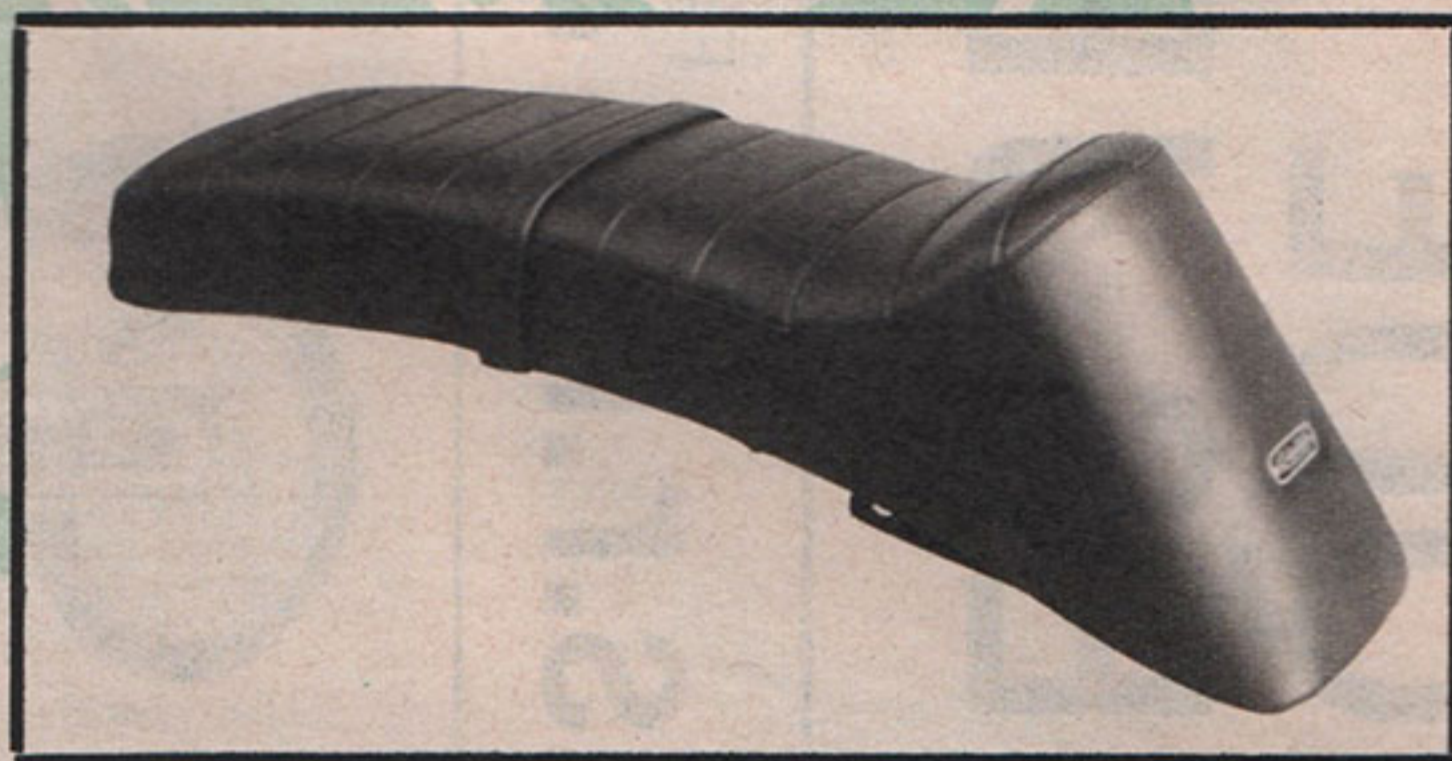


Dans plus de 2000 modèles,  
la haute qualité GIULIARI



FABRIQUE DE SELLES  
**G. GIULIARI**

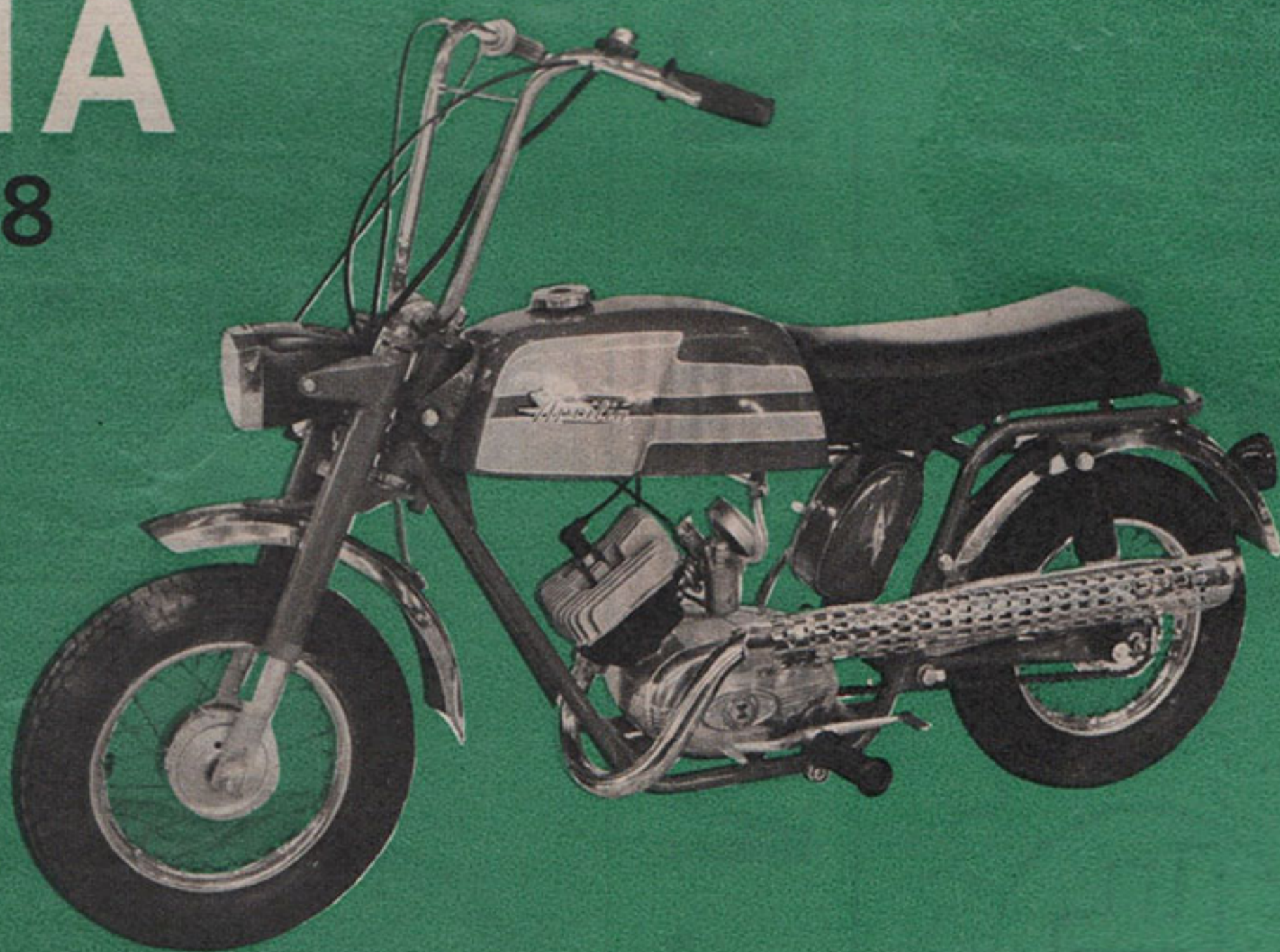
ALTE CECCATO (Vicenza)  
Telefono 76.132



**APRILIA**

AMICO EXPORT 48

NERVEUSE  
RAPIDE  
CONFORTABLE



**APRILIA**

BEGGIO Cav. Alberto & C. - 30018 NOALE (VE)  
INDUSTRIE DE CYCLES ET CYCLOMOTEURS



# Courrier DES LECTEURS

Q. — J'espère que vous publierez bientôt des résumés sur des machines d'il y a quelques années: 250 Morini, 200 Motobi, 250 Aermacchi, etc... d'excellentes machines qui se trouvent sur le marché de l'occasion.

Je vais terminer en vous demandant de créer une rubrique pour que les lecteurs donnent leurs impressions sur leurs machines. Mais qu'il soit bien mentionné en plus des performances, qualités, défauts etc, le problème pièces détachées: facilité de les trouver, chez quel mécanicien ou importateur, les prix, ainsi que les mécaniciens-metteurs au point. Pour cette rubrique, je la verrais sous le nom de: «Entre-Nous» ou «En toute sincérité».

**Penisson M.**  
37, rue Maurice Jouaud  
44-Reze

R. — Dans les colonnes de Motocyclisme, une large part est consacrée aux vieilles gloires. C'est ainsi que vous pouvez lire « Ces Retraitées qui Rempilent », « Un Siècle de Motos » et des impressions de conduite telles celles de la « Sunbeam 350 » du numéro de mars.

La rubrique que vous souhaiteriez voir figurer dans notre revue dépend de nos lecteurs. Tous ceux qui désirent faire connaître leurs expériences, leurs motos, leurs impressions peuvent nous les communiquer. Nous nous ferons un plaisir de publier les plus intéressantes.

Q. — Je dois d'abord vous féliciter pour la revue que vous venez d'éditer et de créer. En effet, on y trouve tout ce qui peut intéresser un motocycliste (banques d'essais — cours de mécanique — historique de la moto etc...).

Un seul reproche toutefois. Dans votre N° 2, vous dites que les freins de la Daytona son faibles. C'est exact, mais ce sont les freins qui équipaient les modèles 1967-1968. En effet, la T 100 T 1967 dispose à l'avant d'un joli double-came ventilé de 200 m/m... Alors votre reproche n'est plus aujourd'hui justifié, ces freins n'étant plus montés sur cette machine.

D'autre part, j'aimerais que vous publiez les caractéristiques techniques (c.à. d. modalités de réglages et d'entretien de l'Atlas 750, modèle 1966) car je n'ai pu me procurer le manuel de entretien.

**Ponchardier A.**  
59, Bld Maeterlinck  
06-Nice

R. — Notre lecteur a absolument raison. Les freins de la Daytona on été changés depuis la date de l'essai, ils sont plus grands. En effet, il sont passés d'un diamètre de 178 mm à 200 mm, améliorant ainsi sensiblement le freinage qui était insuffisant.

Notre service technique s'occupe à chercher tous les renseignements concernant les réglages et l'entretien de la Norton Atlas 750. Nous nous les ferons parvenir dès que nous les aurons.

Q. — C'est formidable. Je suis certain que de nombreux motocyclistes (dont moi-même) attendaient une telle revue depuis longtemps.

Votre revue est complète et d'une présentation agréable. Nombreux essais très intéressants.

J'ai été très satisfait de constater que cyclos et motos partagent votre magazine, ce qui n'est pas le cas d'autres revues, presque entièrement consacrées aux gros cubes (tout le monde ne s'appelle pas Crésus, surtout chez les jeunes « fans » de la petite moto).

Vous félicitant en plus des 2 photos ainsi que biographie des plus grands coureurs, tout comme dans le numéro 2, de l'encart en couleur de l'« Astor 4M GT », qui a fait ma joie de posséder enfin une photo de « Cyclo » de taille respectable, et très nette.

**M. Simon**  
2, Ave A. Rendu  
75-Paris (19e)

R. — Voici une lettre qui donnera matière à réflexion à tous les détracteurs de la petite cylindrée. Il est d'ailleurs un fait amusant: nombreux sont nos lecteurs qui ne veulent pas entendre parler du 50 cc, mais nous n'avons reçu aucune critique concernant le micro moteur de 2,5 cc. Il s'agissait, évidemment

de tout autre chose, car ce micro-moteur constituait une véritable curiosité. Quoi qu'il en soit, nous essaierons toujours de donner satisfaction à tout le monde, petits et gros cubistes.

\* \* \*

Q. — Je tiens tout d'abord à vous féliciter pour la réalisation de votre remarquable revue. J'ai admiré la partie technique de votre numéro deux, surtout celle se rapportant aux motos de course tchécoslovaques et au moteur deux temps à distributeur rotatif. Ceux de mon entourage qui s'intéressent à la moto reconnaissent que c'est la meilleure revue traitant du deux roues, et ils s'efforcent de la faire connaître autour d'eux. Soyez sûr de votre réussite.

Si je vous écris, c'est pour vous demander, s'il serait possible de faire paraître un article traitant des motos de compétition soviétiques. Elles ne font que des apparitions épisodiques lors des Grands Prix de vitesse. Ces machines font appel à des solutions techniques intéressantes, c'est pourquoi elles gagneraient à être connues. Un tel article, je pense, devrait satisfaire la plupart de vos lecteurs.

**Mr. X...**  
Chalas

## ERRATA

Dans le numéro 3 de Motocyclisme, nos lecteurs ont certainement noté une énorme coquille qui s'est glissée sur la double photo couleur de la Yamaha 250. En effet l'Importateur n'en est pas la maison D.I.M., ainsi qu'il est écrit, mais les Etablissements SONAUTO, 22 rue Paul Valéry à Paris. Nos lecteurs auront corrigé d'eux mêmes.

\* \* \*

A la page 114 du même numéro, le titre de la deuxième rubrique a été oublié. Il s'agissait de la 650 Benelli que nous vous présentons aujourd'hui.



R. — Compliments, propagande, suggestions, voici une lettre qui nous fait plaisir. Merci.

La moto soviétique est vraiment une inconnue pour les français. Nous y avons déjà pensé et, malgré les difficultés qui freinent l'obtention de renseignements, nous nous efforçons de percer les secrets de la moto au delà du rideau de fer.

\* \* \*

Q. — Ayant lu les deux premiers numéros de *Motocyclisme*, et ayant pu juger de l'importance que vous accordez au dialogue avec vos lecteurs, je me permets de vous faire part de mes impressions.

Critiques: Je me joins ici aux nombreux lecteurs pour lesquels la revue a un peu trop l'accent italien (j'ai relevé sur les deux numéros déjà parus 122 pages consacrées aux machines italiennes, et seulement 118 aux autres machines). Il est donc à souhaiter que vous « implantiez » le plus rapidement possible ce que réclame une revue moderne comme *Motocycliste*.

Autres critiques: Vous donnez beaucoup trop d'importance aux Cyclomoteurs et autres machines de 50 cc. Personnellement, je ne possède qu'une 125 cc JA-WA-CZ, mais j'avoue que je préférerais lire l'essai d'un « cube » plutôt que de ma machine.

Troisième point auquel j'attache également beaucoup d'importance: plutôt que d'encarter deux photos couleurs par numéro, il serait préférable d'en publier qu'une seule mais de grand format. Ceci est possible puisque vous l'avez fait dans le numéro deux avec l'Astor 4 M GT.

Mais à côté de ces critiques, il serait injuste de ne pas vous faire les compliments que vous méritez: reportages très sérieux et très complets, bonnes illustrations, sujets variés (peut-être pas assez de cross!). Vos études sont très inté-

ressantes et bien illustrées. me » (sic).

En bref, et en dépit des critiques que je ne formule que dans un but d'amélioration de votre revue, celle-ci est, je le crois, un magnifique cadeau offert à tous les amoureux de la moto.

Teston J.L.  
Chemin du Jeu de Mail  
Cité Cantegril Bloc 13  
34-Castelnau-le-Lez

R. — Sur les deux premières critiques, nous, avons déjà tout dit, et nos lecteurs aussi, bien que ce soit la première fois que nous recevions des statistiques aussi précises. Des problèmes techniques, qu'il serait trop long d'énumérer, ici, ne nous permettent pas, contrairement à ce que croit notre lecteur de réaliser les photos couleurs sur deux pages: c'est une ou quatre pages pour lesquelles le prix de revient est trop élevé.

« Ce cadeau que nous avons offert aux amoureux de la moto » devait être à l'origine, prêt pour la nouvelle année, mais est malheureusement arrivé un mois trop tard.

\* \* \*

Q. — Tout d'abord, voyons ce qui est parfait.

— Les photos très nombreuses relatives à chaque essai.

— La grande photo avec fiche technique au verso (N. 2).

J'espère que cette photo de l'itom sera prochainement remplacée par une Laverda, une Honda 750, une Triumph...

— Les photos en couleurs de champions.

Voyons maintenant mes suggestions.

— Je pense que pour vos essais vous devriez prendre un circuit de base ex: Miramas.

— Je pense que vous devriez faire des matchs entre grosses cylindrées ex: Triumph 750, Norton 750 qui auraient pour but de

mieux guider les futurs acheteurs de ces machines en donnant vos critiques habituelles.

— Faire les historiques des grandes Marques.

— Effectuer des visites d'usines; interview du directeur sur son futur programme.

— Montrer les parties mécaniques révolutionnaires propres à chaque grand constructeur.

— Un numéro spécial salon avec récapitulation de vos principaux essais.

— Enfin j'espère que vous essayerez davantage de grosses cylindrées car les performances de cyclomoteurs sont peu intéressantes du fait qu'en France la vitesse est limitée pour ces engins à 45 Km/h.

Mr. Bonnet J.  
37, Avenue Jean Compadiou  
Bois-Lemaitre  
13-Marseille (12e)

R. — Nous pensons que le numéro trois de la revue a dû vous satisfaire: la photo sur deux pages représentant une 250 cc. Notre plan est de donner chaque mois une moto dont la cylindrée est supérieure à celle du mois précédent.

Une fois arrivé à la 1200 (HD), nous recommencerons. Ainsi contenterons nous tout le monde.

Répondons maintenant point par point aux suggestions de notre lecteur.

Prendre comme terrain d'essai le circuit de Miramas, nous l'envisageons sérieusement; ce qui nous permettra d'effectuer tous les essais dans les mêmes conditions. Les matchs entre grosses cylindrées seraient une très bonne base de comparaison, mais cela demande du temps, beaucoup de temps, mais nous retenons cette suggestion.

Nous attaquerons les historiques des grandes marques dès la fin de la rubrique d'un Siècle de Motos Extravagantes ».

Il en est de même en ce qui concerne les visites d'usines, les techniques révolutionnaires, que nous

nous efforçons de présenter quand elles se présentent, de même que nous sommes à la recherche de réalisations personnelles.

Le numéro spécial du salon, nous ne pourrions pas ne pas le faire; ah! ces cyclomoteurs, malheureux cyclomoteurs.

Tout le monde leur tape dessus et pourtant, que ferions nous sans eux?

En passant, sachez que nous trouvons injuste la limitation de vitesse qui les frappe (45 Km/h), celle qui frappe les jeunes conducteurs (90 Km/h) et celle qui est appliquée sur certains grands itinéraires (100 Km/h), injuste et inutile.

\* \* \*

Q. — Tout d'abord, je vous adresse mes félicitations pour votre heureuse initiative qui vous a amené à la création d'une revue *Motocycliste*.

Puissiez-vous ainsi contribuer à une certaine résurrection de la moto et ôter peu à peu de l'esprit du français en général ce sentiment de mépris ou tout au moins de grande indifférence envers elle et ceux qui la montent.

Je vous joins mes vifs encouragements pour que vous continuiez dans le style de votre N. 1; il y a bien sûr et inévitablement de petits reproches, mais ils portent, à mon avis, sur des détails, comme ce « Marché du deux roues 1969 » rédigé tout en langue originelle, mais mais je me tais car vous promettez mieux pour l'avenir.

Félicitations pour les nombreuses photos qui agrémentent les textes, et en particulier pour l'essai de la Bonneville. Le texte de cet essai, toujours à mon avis, est rédigé un peu naïvement en ce sens qu'il fait trop de « publicité », il manque de mordant et passe beaucoup trop facilement sur les défauts majeurs (tenue de route par exemple). Ne pensez-vous pas qu'un ou deux compte-ren-



des utilisateurs de la moto essayée, en fin d'essai, formeraient en quelque sorte une conclusion vécue et impartiale?

**J. Ph. Vavio**  
« La Jutière »  
44-Port St Pere

R. — Non, le français ne méprise pas la moto. Il ne la connaît pas, ou très mal. Il a à son sujet un certain nombre d'idées préconçues qu'il est difficile de lui enlever. Fort heureusement, la jeune génération a su se libérer des oeillères qui aveuglent parfois les moins jeunes.

Vos encouragements nous ont été très agréables et nous vous adressons nos excuses pour le retard porté à la réponse; de même que pour la suppression de votre principal reproche touchant le prix de notre revue, ceci car nous ne pouvons nous permettre de porter préjudice à un concurrent.

Mais bien sûr, des comp-

te-rendus de nos lecteurs portant sur les motos que nous essayons seront toujours les bienvenus.

\* \* \*

Q. — Hier, je suis tombé par hasard sur le Motocyclisme numéro 2. Un pur hasard, mais aussi une pure chance. Motocyclisme m'a enthousiasmé. Je vais passer rapidement sur les qualités de cette revue qui sont nombreuses et évidentes, pour me permettre de vous donner quelques suggestions qui pourront peut être améliorer cette revue déjà excellente.

Une couverture plus agréable aurait été souhaitable. Comment se fait-il que vous habillez votre revue d'une photo des plus laides, alors qu'à l'intérieur, les photos de la « galerie des champions » sont remarquables. La couverture est si repoussante que j'ai bien failli ne pas l'ouvrir, ce qui aurait été dommage.

Les essais sont nombreux mais toujours assez superficiels. Supprimez donc le baratin et disséquez nous un moteur. Toujours pour ces essais, on voudrait voir ces « cubes » que seuls les italiens savent construire: une Guzzi, une Ducati, ...mais pas une bicyclette. Je ne vais pas dépenser 5,00 frs pour rêver sur un cyclo alors que j'en possède déjà un, mais pour être un motard pendant quelques heures, jusqu'à ce que ce grand jour arrive pour de bon.

Surtout ne vous tournez pas vers le Japon mais restez en Italie, ce paradis des motos. Je pense que les autres revues ont fait assez de publicité comme cela sur ces monstres. Il ne suffit pas d'avoir d'énormes capitaux et une main-d'oeuvre bon marché pour construire une Ducati.

Quel est donc ce farfalu qui demandait une plus grande place pour les motos étrangères, et en parti-

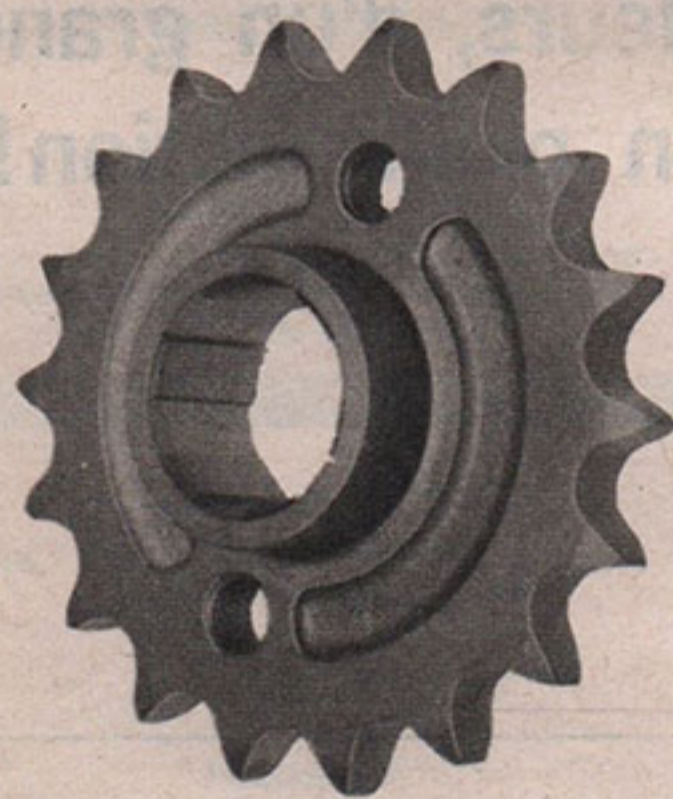
culier des motos françaises?

Je voudrais savoir où trouver le numéro un de Motocyclisme, et savoir s'il est possible de se procurer la version italienne de Motociclismo.

**Aries**  
1, Rue Daudet  
95-Garges

R. — Voici qui n'est pas tendre. Nous avons déjà reçu toutes sortes de reproches, très souvent contradictoires, mais c'est bien la première fois que notre couverture est attaquée. Nous en étions fiers pourtant, surtout de celle numéro deux. Encore une illusion qui s'envole. Fort heureusement, le contenant a seulement failli vous empêcher d'examiner le contenu.

Nous ne pensons pas que Monsieur G. Coquelle, de Compiègne, soit plus farfalu qu'un amateur de Triumph. Pourquoi ne pas aimer et souhaiter le retour des marques françaises (suite p. 126)

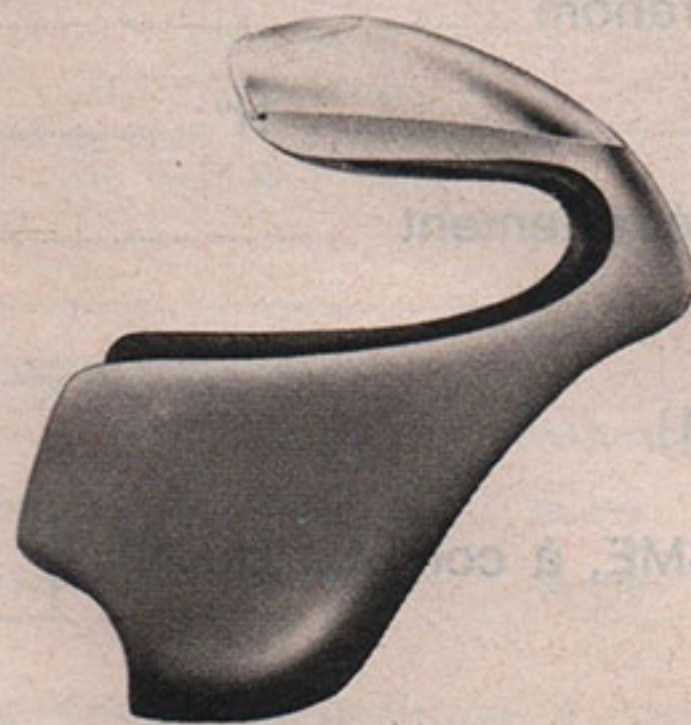


# CHIARAVALLI

FABRIQUE D'ENGRENAGES MOTO INDUSTRIE

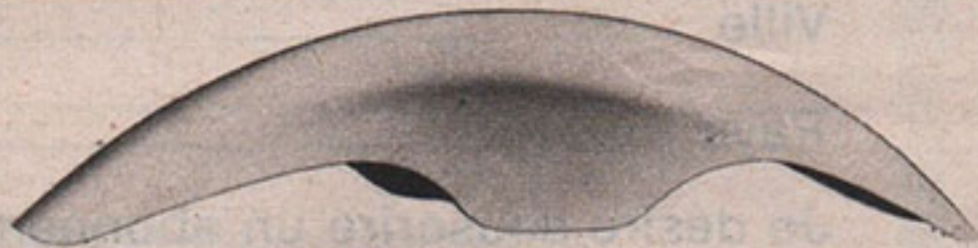
Couronnes et pignons pour tous types  
de cyclomoteurs et motocycles italiens et étrangers

21044 PREMEZZO - Via T. Minniti, 23 - Tel. 21.212  
CAVARIA (Varese)



# BALLANTI ROBERTO

Via Capo di Lucca 48 - BOLOGNA - Tel. 230.764

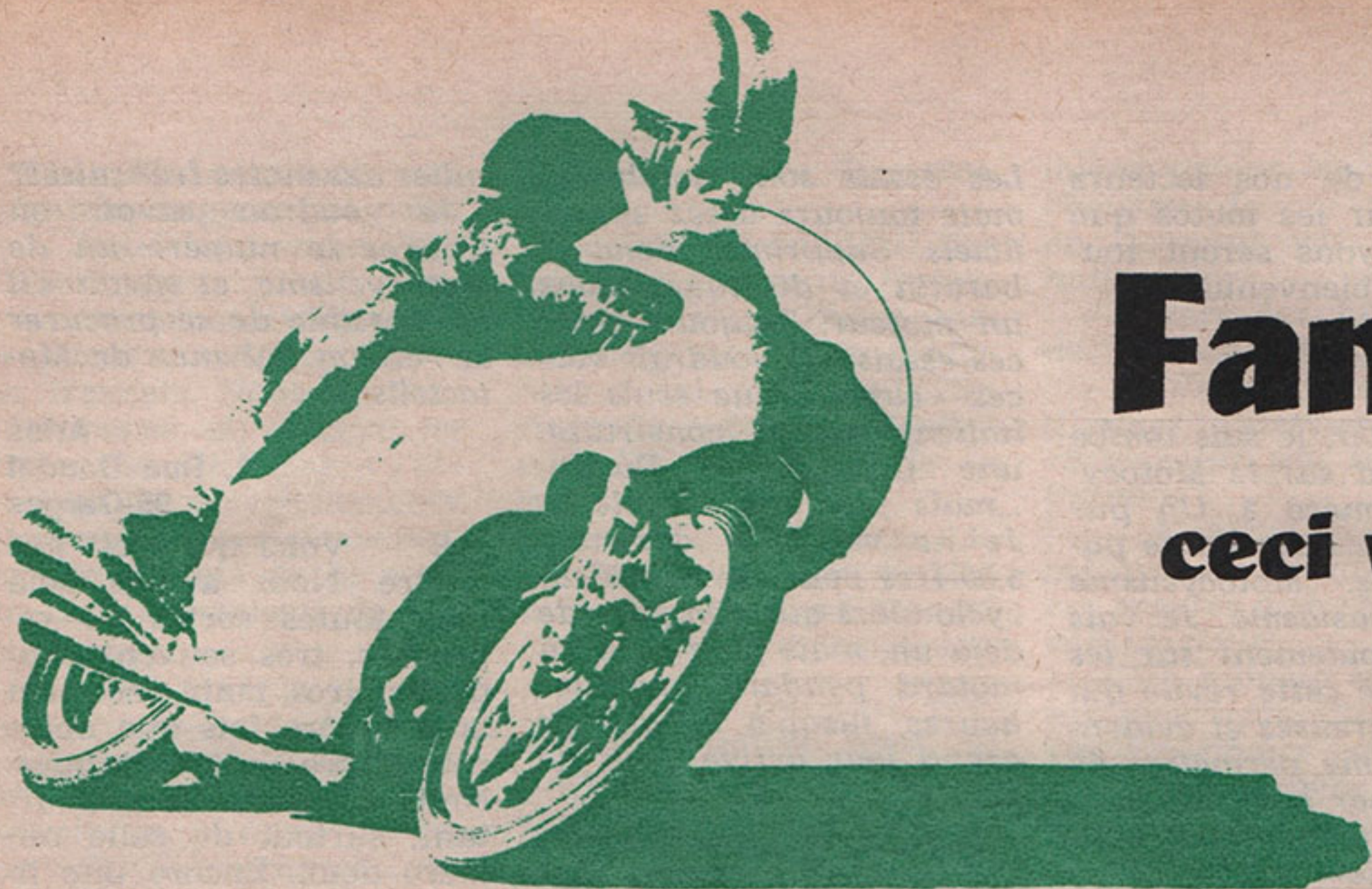


CARÉNAGES - RÉSERVOIRS - SELLES - GARDE - BOUES

TRAVAUX MATIERES PLASTIQUES







# 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

## EDISPORT - FRANCE

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

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

### BULLETIN D'ABONNEMENT

Nom ..... Prénom .....

Rue ..... N° .....

Ville ..... Département .....

Pays .....

Je désire souscrire un abonnement de (1)

1 an

6 mois

à MOTOCYCLISME, à compter du N°

Signature .....

(1) Rayer la mention inutile

Pour le paiement, joindre un chèque ou un mandat-lettre à l'adresse de  
**EDISPORT-FRANCE, 116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2e**





la revue internationale pour tous les motocyclistes

# MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO

REVUE MENSUELLE - ANNÉE 1 - N. 4 - MAI 1969

*Avec le retour des beaux jours, le grand tourisme en grand confort et grosse cylindrée, va renaître.*

●  
**Directeur de la Publication**  
 Jean-Marie Pandolfi

●  
**Rédacteur en Chef**  
 Jean-François Pietri

●  
**Mise en page**  
 Romano Pacchiarini

●  
**Collaborateurs**  
 Henri Brun, Giovanni Luraschi, René Luciani, Claude Finnet, Nicole Tillement, Gilbert Dubuisson.

●  
**Photographes**  
 Pierre Yves Refalo, Volker Rauch, Walter Bernagozzi.

●  
**Publicité**  
 Véronique Grange

●  
**Diffusion**  
 EDISPORT-FRANCE  
 116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2<sup>e</sup>  
 Tél. 50.28.18 (5 lignes).

## SOMMAIRE

Editorial par Jean-François Piétri	25
Impressions de Conduite: Ducati 350 Mark 3D; B.S.A. Firebird; Moto Guzzi V7; Giulietta América Junior	26
Les compétitions du mois	66
Rencontre avec Jacky Porte	82
Le quatres cylindres URS	88
Un siècle de motos extravagantes	92
La R.B. 750	96
La lettre du mois	106
Le Mini-salon de Turin	114
Sourires à pleins gaz	117

## ABONNEMENTS

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

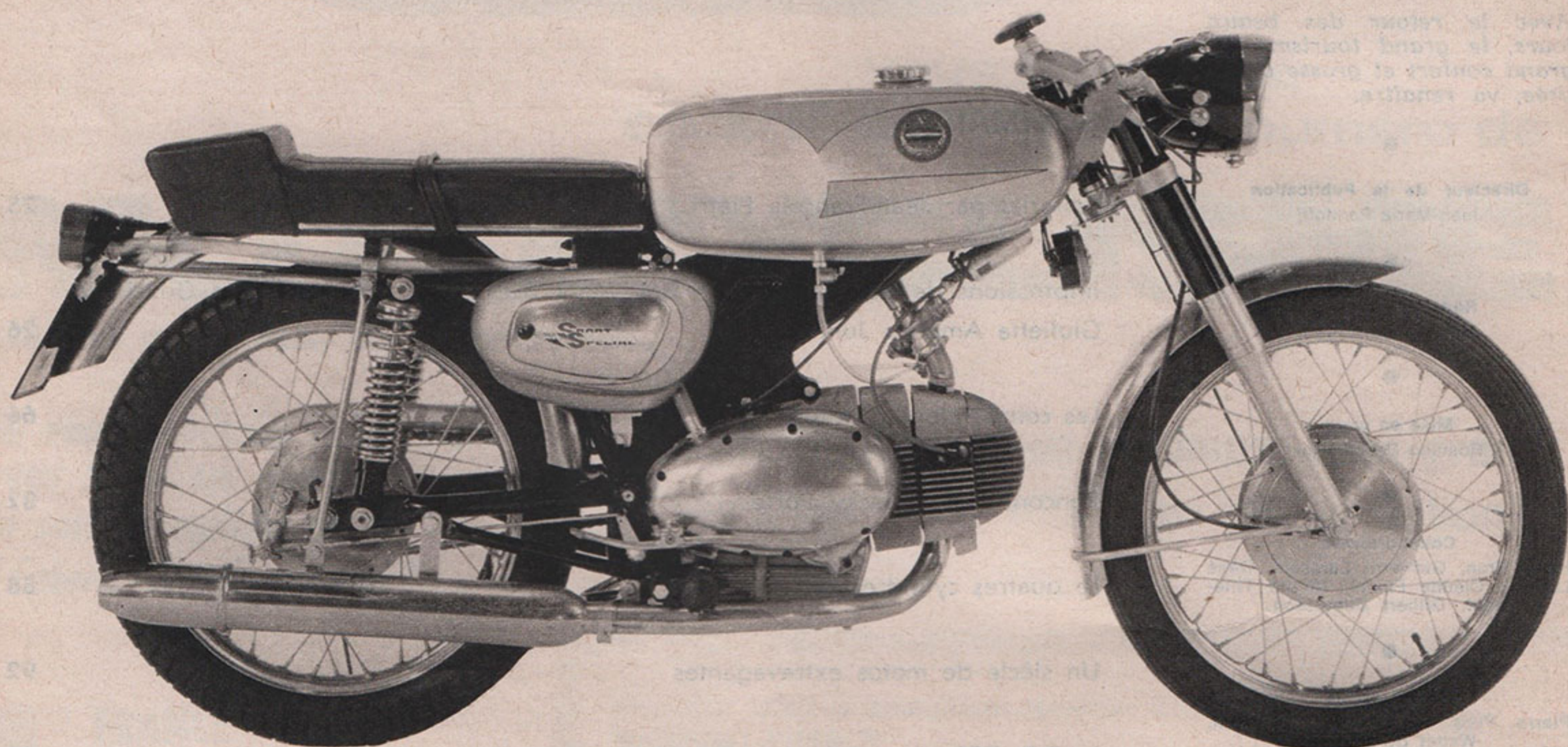
Administration, Rédaction, Publicité:  
 EDISPORT-FRANCE, 116, Bd de Paris - (13) MARSEILLE 2<sup>e</sup>.  
 Dépôt légal: 1er trimestre 1969  
 Imprimerie: Poligrafico G. Colombi S.p.A. - 20016 PERO (MI)  
 Copyright by EDISPORT Milano  
 Distribué par N.M.P.P. - Il a été tiré 35.000 exemplaires de ce numéro.

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



# **SPORT SPECIAL 125 et 250 - 5 vit.**

## **les championnes de l'écurie MOTOBI**



### **CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA 250 SPORT SPECIAL**

Moteur 4 temps culbuté de 245,1 cc - Puissance 14 cv à 7.500. t/m - Graissage forcé par pompe à engrenages - Cadre monopoutre en tôle d'aluminium emboutie et tubes d'acier - suspensions hydrauliques - Roues de 18" - Pneus de 2.75 x 18 (AV) et 3.00 x 18 (AR) - Vitesse 140 km/h, poids 106 kg.

## **LES TRIOMPHATRICES DE LA CATEGORIE JUNIORS**



Strada Adriatica 44 - PESARO





EDITORIAL

## ON EN ATTENDAIT HUIT CENTS...

Par J. F. Pietri

Quelques jours avant les vacances de Pâques, j'ai appris en ouvrant mon journal quotidien d'informations — il faut quand même, en dehors de la moto se tenir au courant des événements mondiaux — j'ai appris, avec stupeur, que les autorités routières prévoient quelque chose comme 800 (huit cents) morts pendant la quinzaine pascale.

Personnellement, je trouve que cela fait beaucoup, pour une population de cinquante millions d'habitants. Pas vous?

Et donc, aussitôt, de mettre en place cette fameuse Opération Primevère, dont le nom doucement champêtre n'a rien de commun avec la répression policière qu'elle engendre: trente cinq mille policiers, — toujours selon mon quotidien qui, je pense, est bien informé — ont donc été placés tout au long de notre réseau routier qui eut la gloire d'être le premier du monde.

Trente cinq mille policiers et gendarmes, à environ mille francs par mois, en moyenne, cela fait une somme totale de trente cinq millions de francs, ou trois milliards cinq cent millions d'anciens francs!!!

Pour limiter le nombre des accidents, les autorités ont trouvé bon de prendre un certain nombre de mesures arbitraires telles la limitation à 100 km/h sur certains tronçons routiers — la RN 7, par exemple, ou la circulation déjà difficile l'était encore plus, étant donnée l'impossibilité de doubler à cause de cette limitation, mais peut-être, était-ce pour obliger les usagers à emprunter l'autoroute à péage? — et la non moins arbitraire limitation à 90 km/h à laquelle sont soumis nos jeunes amis à quatre roues. Que se passera-t-il quand, dans un an, il entreront en possession d'un véhicule capable de rouler à plus de 150 km/h?

Plutôt que d'employer trois milliards et demi, sans compter les quelques millions supplémentaires demandés par la mise en place de la signalisation limitative, à payer des policiers, quelques fois causes d'accidents (vous savez, la peur du gendarme, on croit rouler trop vite, un brusque ralentissement et c'est l'accrochage en série) les autorités de la route ne pourraient elles pas employer cet argent à l'amélioration de notre réseau routier?

Ne croyez vous pas que l'on pourrait en construire des pistes de vitesse et d'entraînement pour les conducteurs novices? Et pour nous autres motocyclistes? Ne croyez vous pas que la modernisation de nos routes rendraient nos déplacements en deux-roues moins fatigants et plus agréables? Moi, je le crois.

Ne soyons pas méchants: les vacances de Pâques n'ont tué qu'un peu plus de deux cent personnes, c'est un succès pour l'Opération Primevère.



# DUCATI 350 MARK 3 DESMO

IMPRESSIONS DE  
CONDUITE • IMPRE  
SSIONS DE CO  
DE COND  
DE COND  
DE COND



**E**n commençant n'importe quel article, il serait beaucoup plus bref et moderne d'entrer directement dans le vif du sujet plutôt que de se perdre en préambules et ainsi recourir à la vieille méthode, vieille méthode que nous ne manquons jamais d'employer et de donner en pâture aux lecteurs de nos essais routiers.

Cette fois-ci encore, plutôt que de vous prendre à froid et vous parler tout de suite technique, (il est difficile de débiter par la technique quand on essaye une machine telle que la Ducati 350 Mark 3 Desmodromique), nous commencerons par un préambule apparent étranger à l'argument.

Mais nous serons brefs. Quand on se prépare à parler d'une motocyclette qui finira évidemment par susciter l'enthousiasme de l'essayeur nous voulons nous défendre, vis à vis des lecteurs, qui nous accusent, ouvertement ou à voix basse, de faire preuve d'une excessive indulgence à l'égard des machines que nous essayons.

Ce n'est pas vrai croyez nous, mais en examinant un modèle, on le juge par rapport à sa cylindrée et selon l'usage auquel il est destiné; c'est pour cela que certains adjectifs laudatifs peuvent aussi bien être appliqués à un cyclomoteur bien réussi qu'à la plus enthousiasmante des pluricylindres sportives.

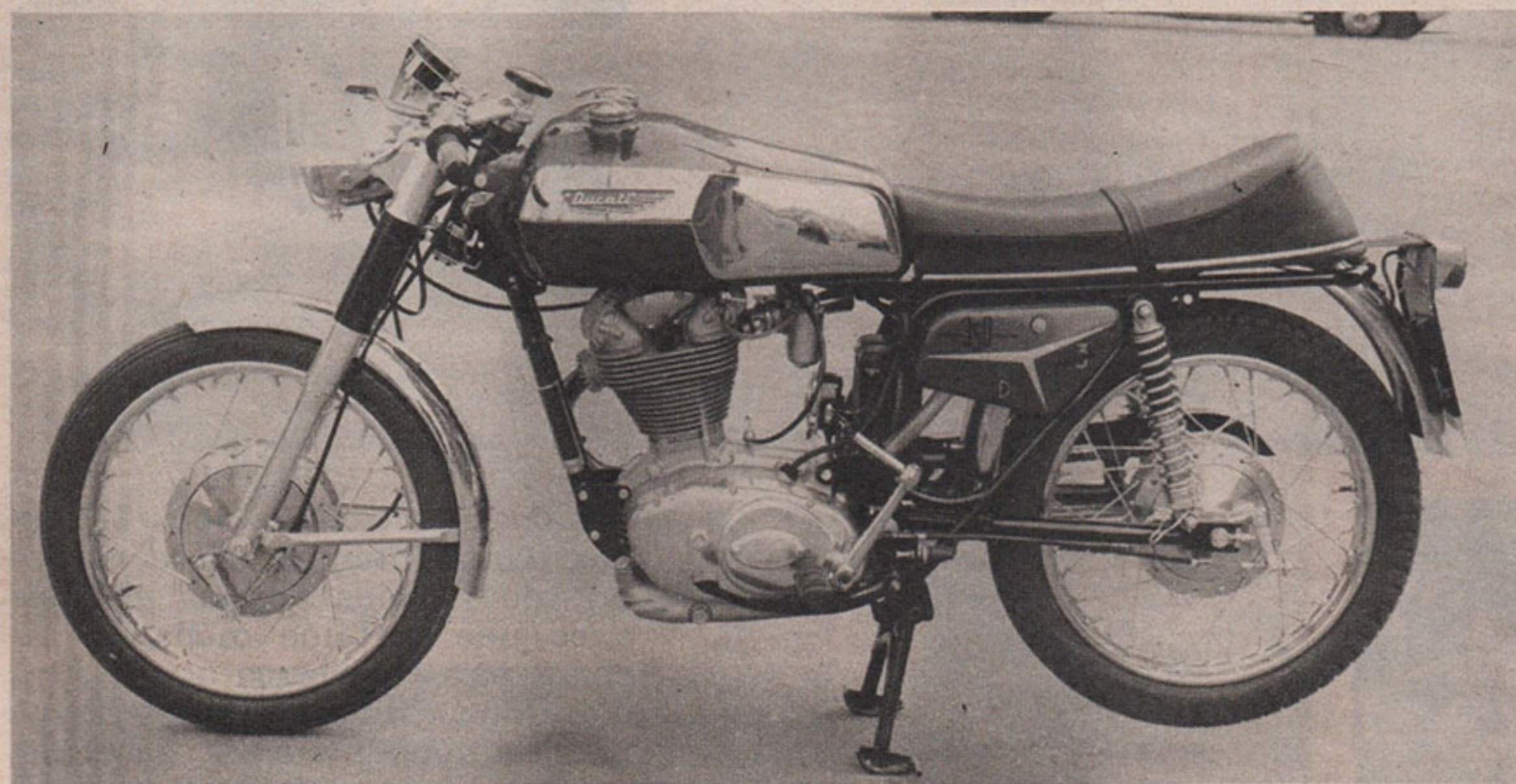
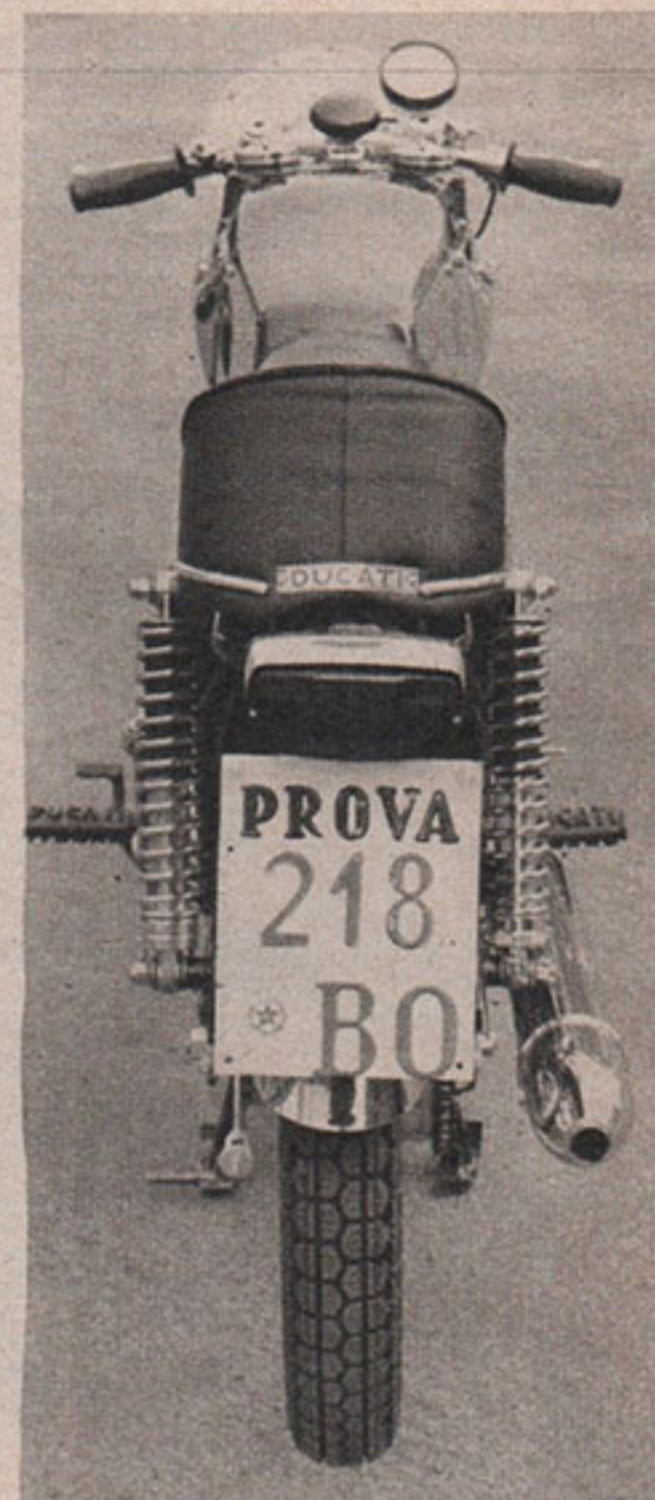
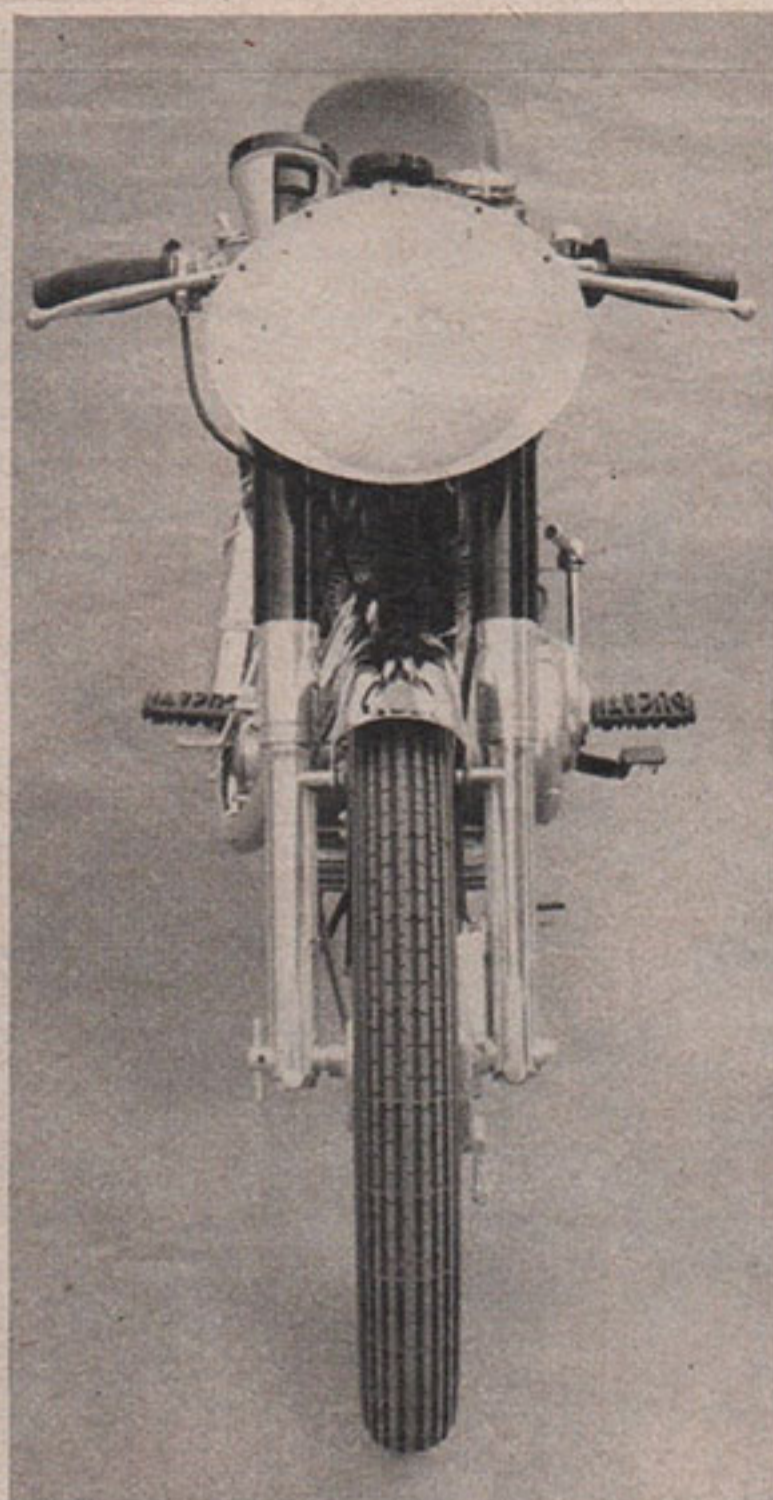
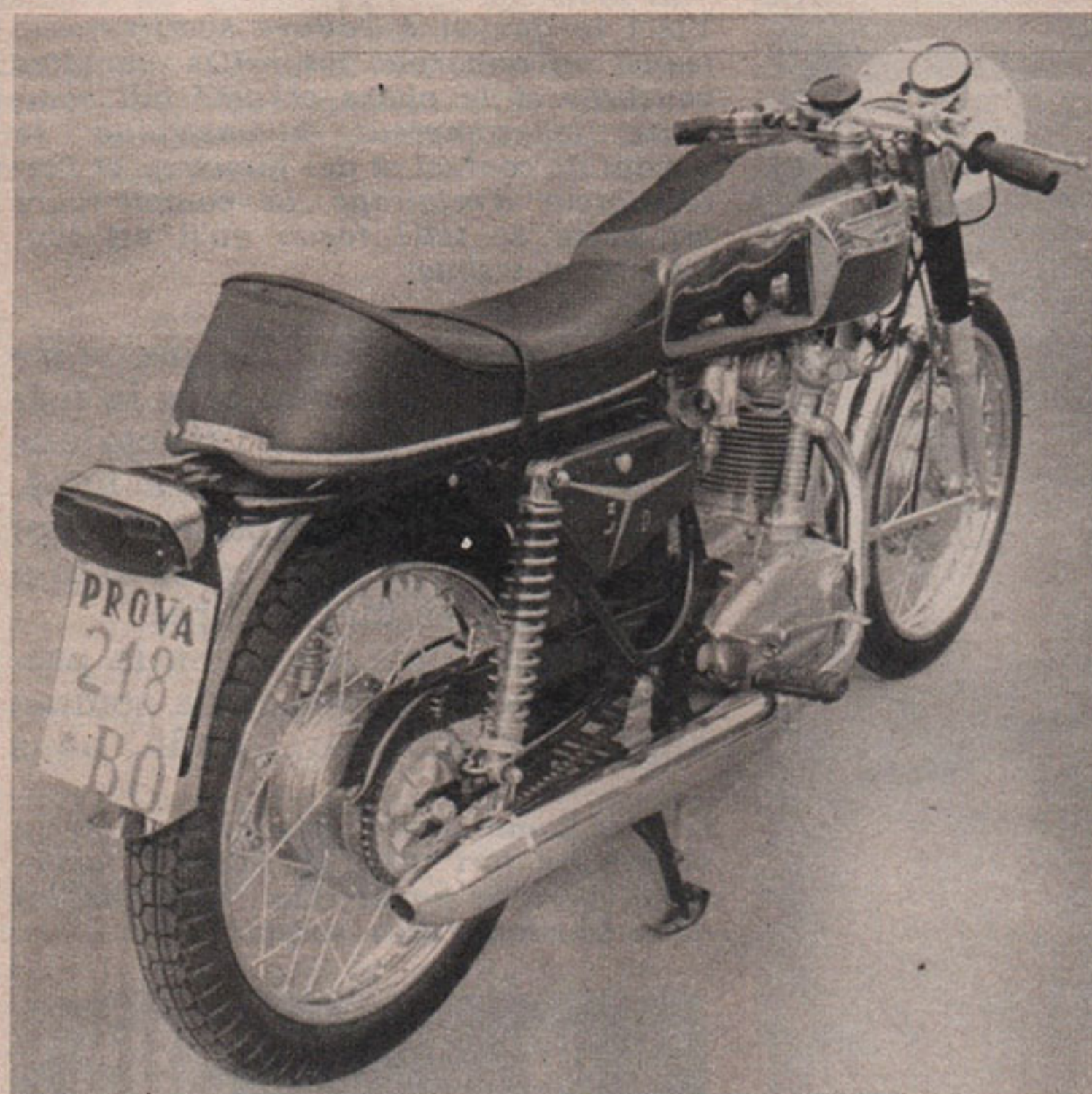
Il est évident que si un cyclomoteur mérite des louanges, celles-ci découlent d'un froid examen, après des essais longs et méticuleux et après avoir en testé longuement tous ces éléments autres que les performances, qui en font de lui un élément meilleur ou moins bon que le reste de la masse. Mais dans le cas d'une brillante moto, les mêmes impressions que nous essayons de transcrire sur le papier sont plus « chaudes » car, bien que l'on essaye de rester dans l'objectivité, la moto de ce genre nous attire beaucoup plus qu'un cyclomoteur et bien souvent provoque l'enthousiasme.

Voici donc un de ces « chauds » tests qui fut pour nous, soit dit entre parenthèses, une source de satisfactions que les road-tests ne nous avaient plus apportées depuis longtemps.

Cette fois-ci, la machine qui nous est arrivée toute fraîche de Bologne, non encore immatriculée, n'était rien d'autre que la Ducati 350 Mark 3 à distribution desmodromique, c'est à dire un modèle sportif parmi les plus réussis sous son aspect recherché et si alléchant de par ses performances et ses solutions mécaniques.

Nous ne pensons pas que personne ne songe à discuter la beauté de cette machine car il nous a rarement été donné l'occasion d'admirer, dans la production internationale, un modèle aux lignes aussi agréables aussi bien dans les proportions de tous ses éléments que pour la beauté du style qui s'accorde très bien au confort et au côté pratique, sans parler de l'architecture du mo-





*La ligne de la Ducati 350 Mark 3 Desmo est puissante et élancée, indubitablement c'est une des plus belles réussites dans le domaine de la motocyclette sportive ne serait-ce que du point de vue purement esthétique, qui est excellentement combiné ici avec le confort.*

*La machine est fournie avec une petite visière plastique transparente, fort utile quand on conduit en position allongée. Dans ces deux photos on voit très bien l'aspect massif mais bien proportionné de l'ensemble.*

teur qui est vraiment unique.

En ce qui concerne les performances et les solutions techniques ce n'est vraiment pas la peine d'insister. Nous sommes en présence d'une 350 qui roule à 160 Km/h dotée d'une reprise digne d'un modèle de course. De plus, elle adopte un système de distribution qui est d'autant plus courageux et intéressant qu'il a été directement transposé de la

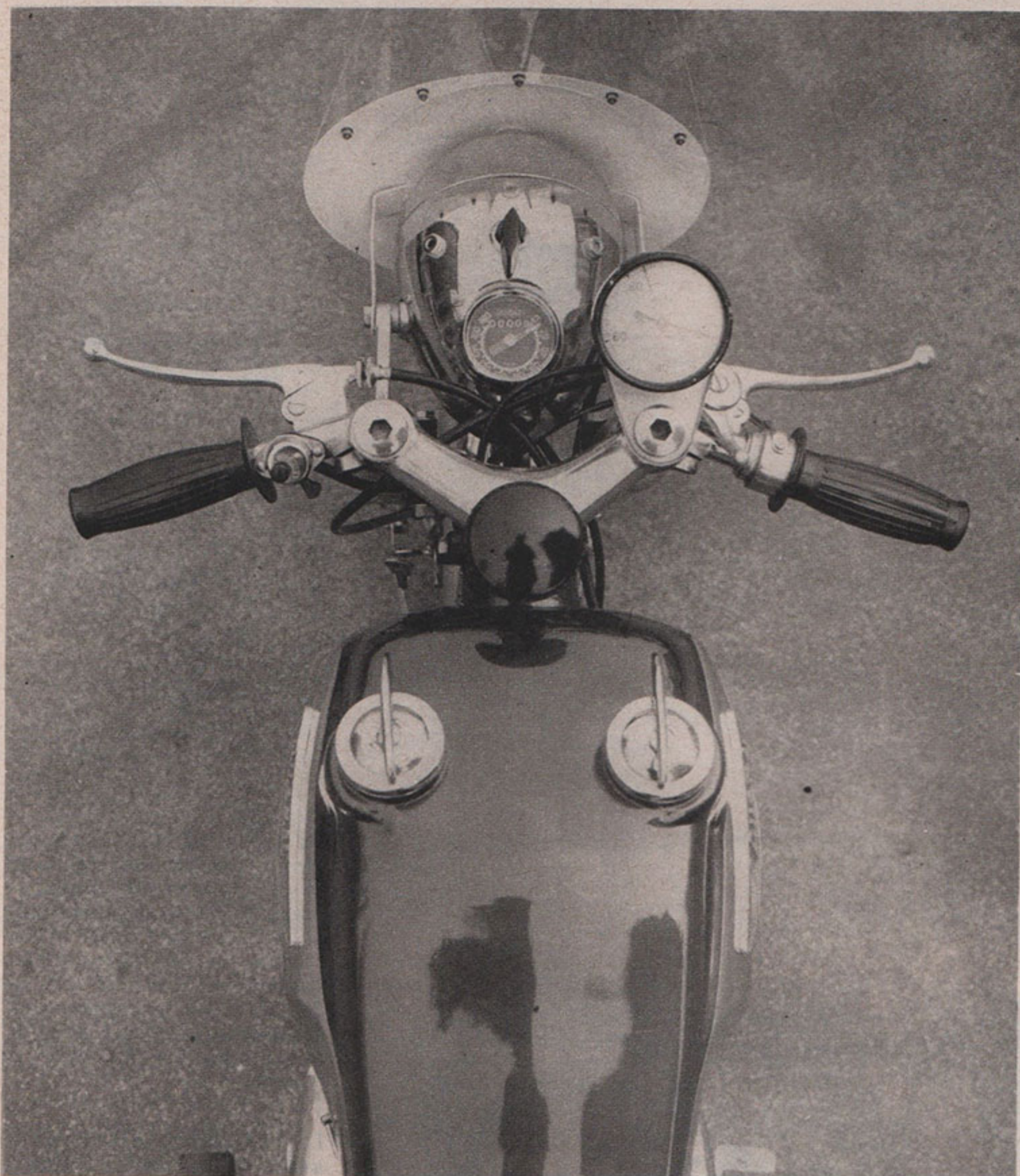
technique de Grand Prix aux motos de série dans le secteur des quatre temps.

Mais toutes ses qualités ne résident pas seulement en ceci car Ducati a réussi à faire de cette machine pleine de puissance et aussi exubérante, tant en ce qui concerne les performances que les solutions mécaniques un engin à caractère extrêmement débinaire qui consent à se laisser

conduire d'une façon très douce sans risque, pour les non initiés, d'être désarçonnés.

La première fois que l'on s'approche de cette machine on éprouve une certaine impression: avec son aspect féroce, à la pensée de sa distribution desmodromique prête à lâcher toute la cavalerie, la certitude de performances qui ne sont pas à la portée de tout le monde, tout cela fait que lors-



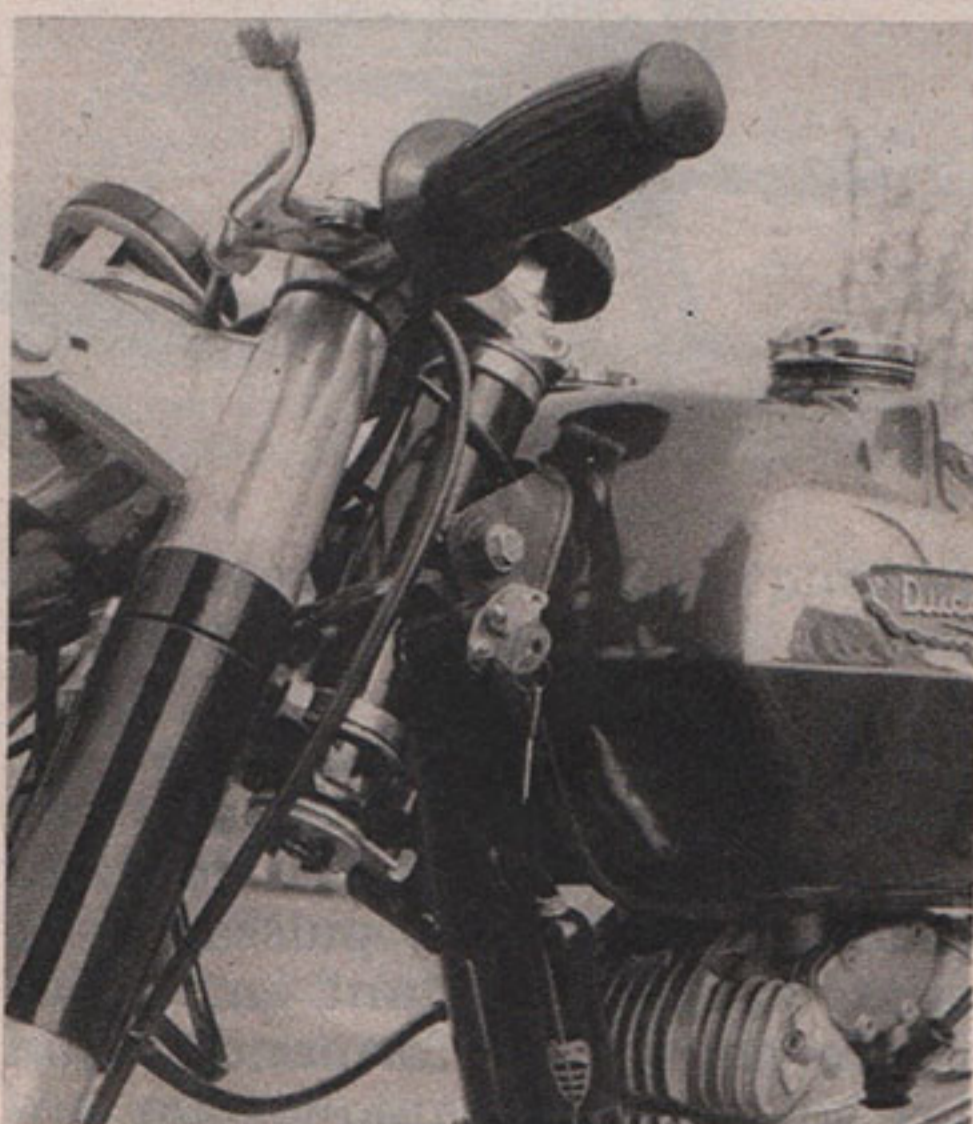
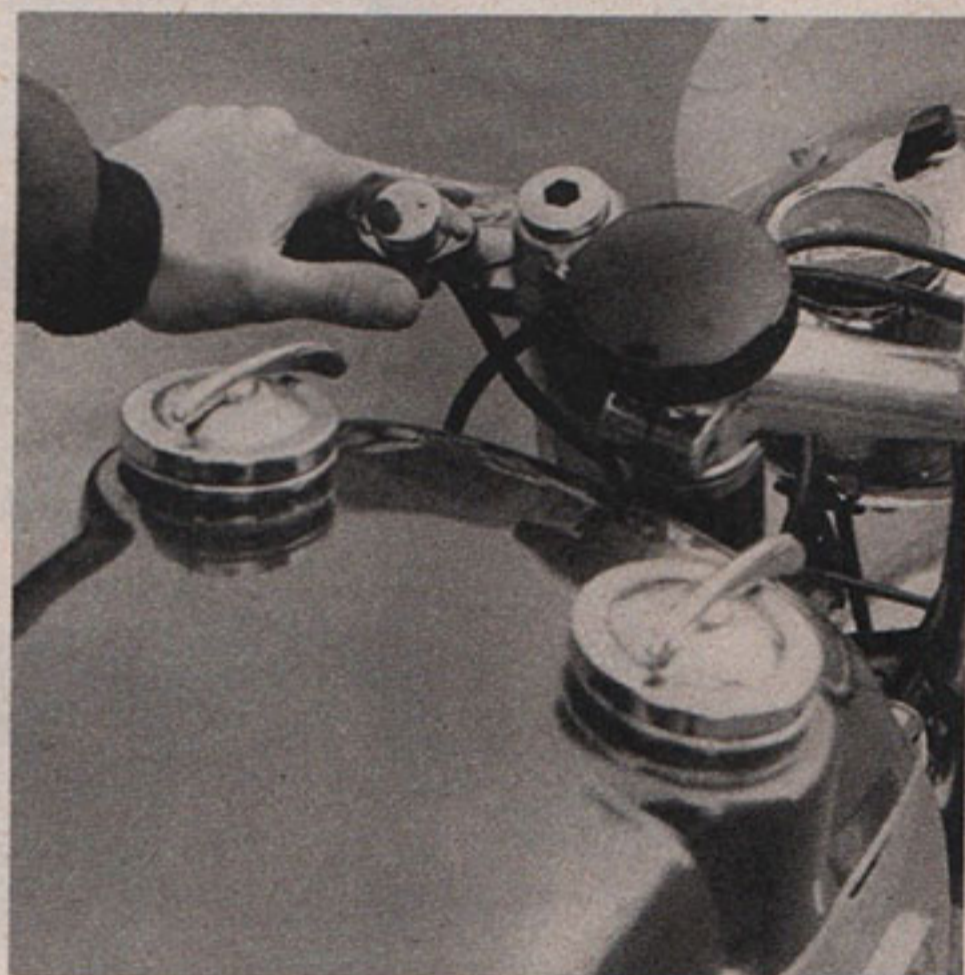


Voici le guidon à l'allure sportive, sur lequel on remarque les belles manettes courbées et le phare chromé qui comporte le compteur kilométrique, le voyant de contact et des lumières, et l'interrupteur d'éclairage. Le compte-tours est placé de telle façon qu'il est toujours bien visible.

qu'on l'aborde pour la première fois on éprouve à peu près la même sensation que le spectateur qui entre dans une cage à lions, en présence du dompteur et qui caresse l'échine des bêtes d'une main moite et mal assurée.

Telle fut notre sensation la première fois que nous nous sommes approchés du lion... enfin nous

Le bloc commutateur des lumières et du klaxon est fort placé et s'atteint facilement avec le pouce. On remarque les deux bouchons du réservoir.



Le contact d'allumage à clef, est placé sur le sommet gauche du phare, tandis que sur le tube de direction se trouve la serrure de l'antivol.

voulons dire, excusez-nous, la Desmo, dans l'intention de la mettre en route. Nous l'avons abordée avec une certaine méfiance sachant par expérience que le kick d'un monocylindre d'une telle cylindrée vous meurtrit généralement la jambe. Notre moto était restée plusieurs jours sans fonctionner et n'avait pas une goutte d'essence dans le réservoir. Nous avons mis 10 frs de Super, ouvert les robinets, mis le contact, deux ou trois titillements à la cuve: au troisième coup de kick le moteur démarra tenant assez vite un ralenti incroyablement régulier. Avez vous enfin compris ce qu'est une Mark 3 Ducati?

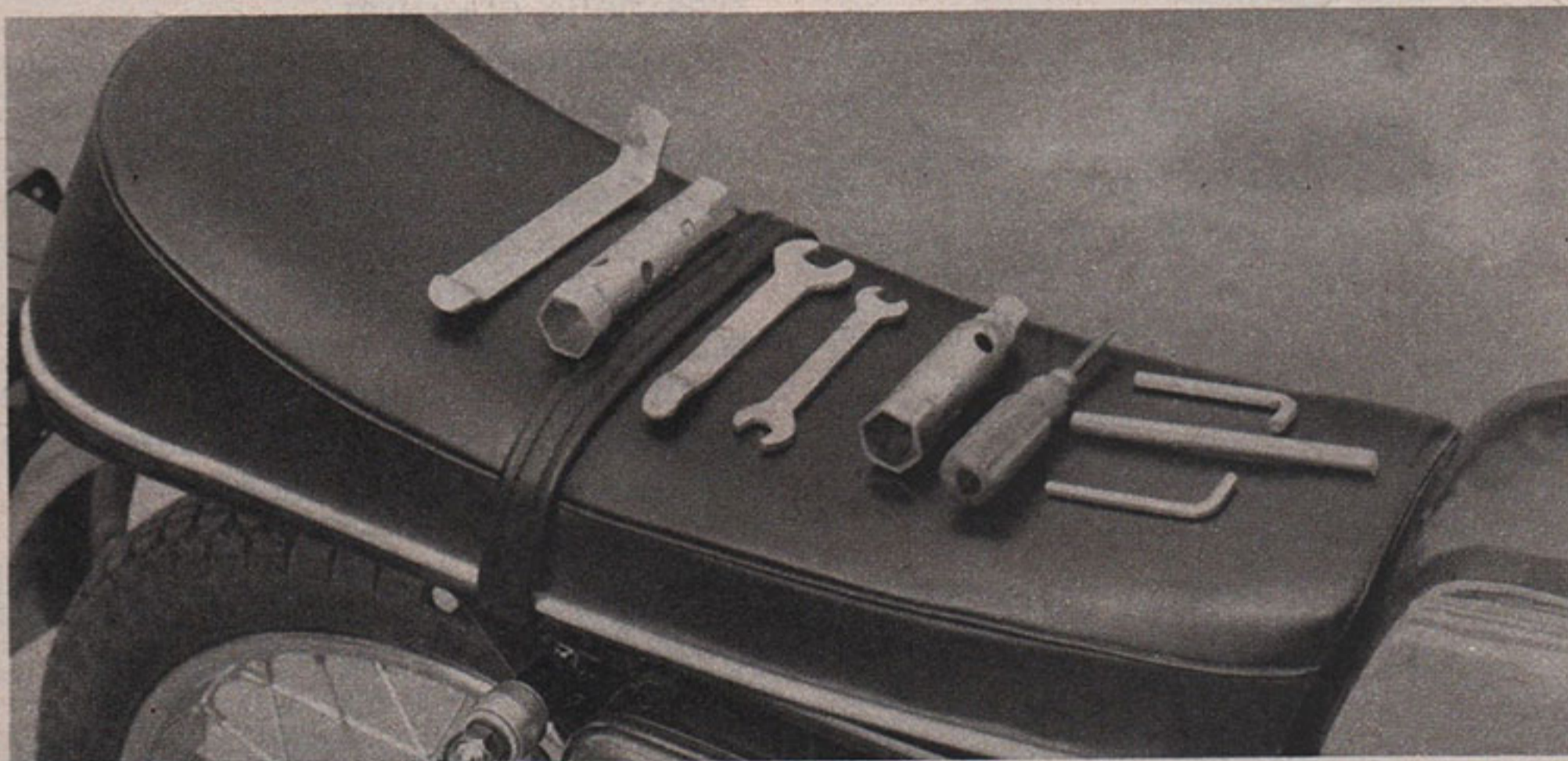
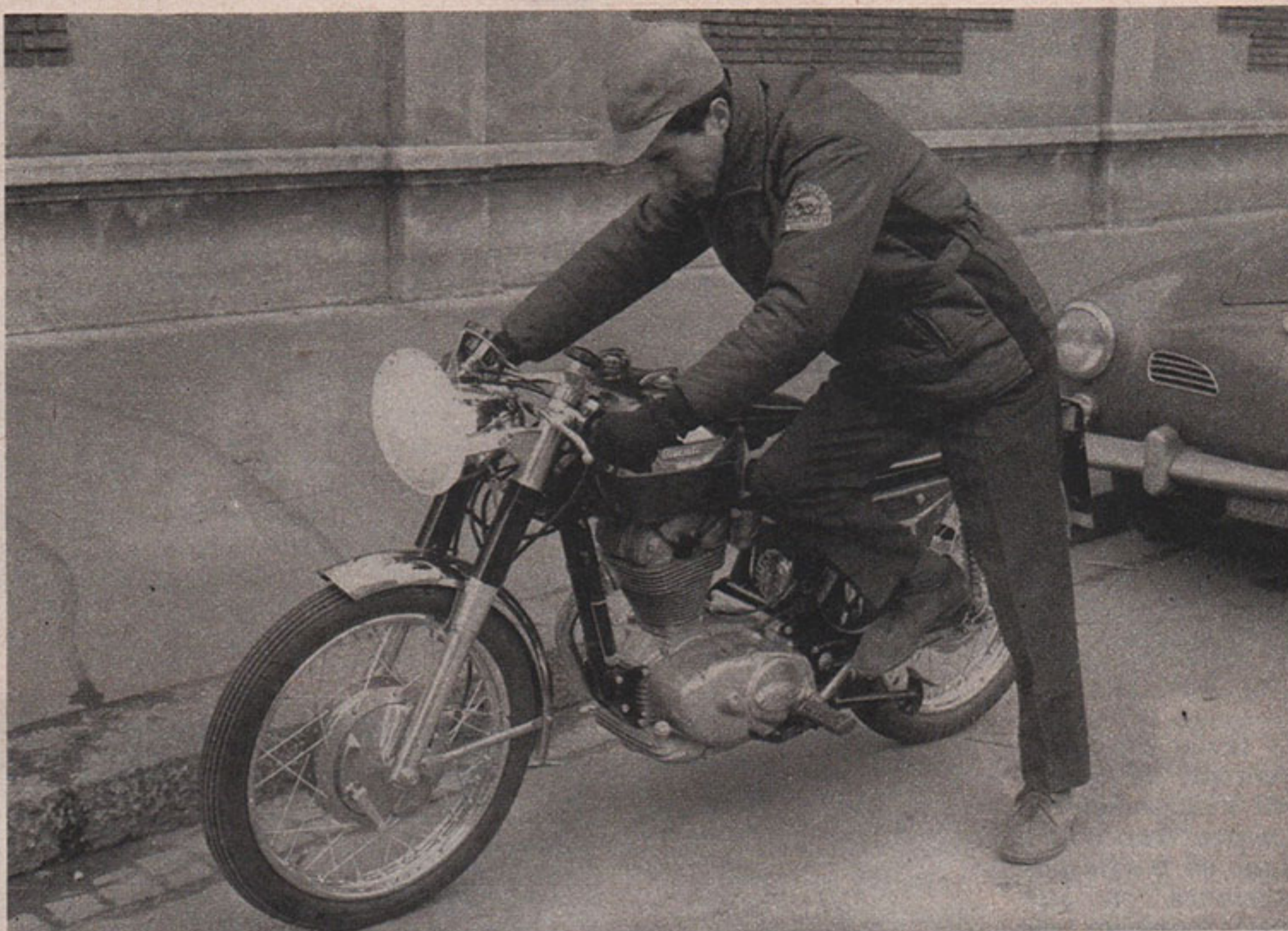
C'est une machine qui file comme un train (mais comme un



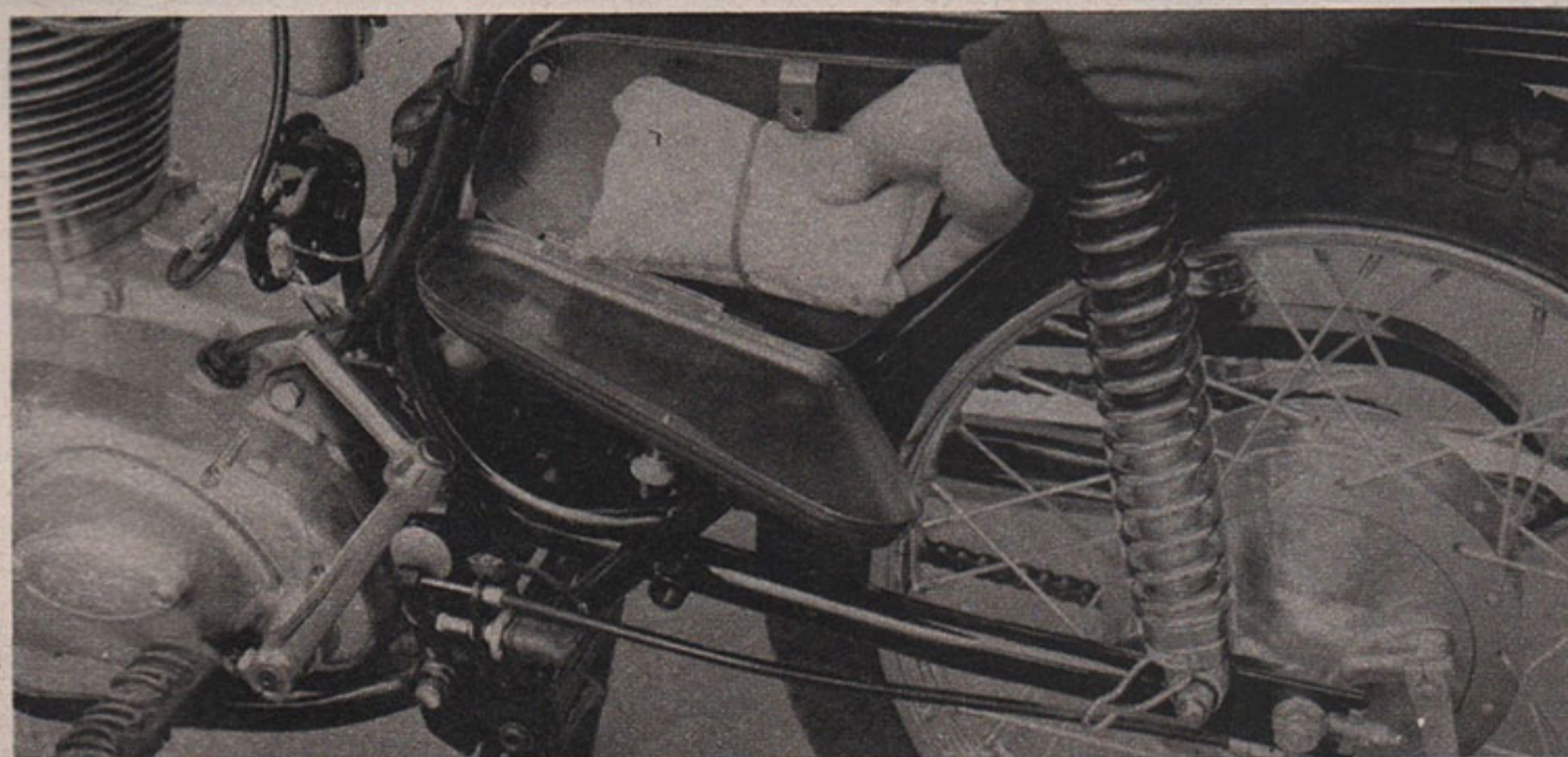
Malgré les caractéristiques sportives du moteur et ses performances élevées, la Ducati 350 Desmo se met en route facilement sans que jamais se manifestent des « retours de manivelle », toujours néfastes aux tibias.

train sérieux) qui vous fait éprouver toutes les joies que l'on peut ressentir au guidon d'une véritable moto de course; mais qui accepte, aussi bien, d'être traitée comme une grand tourisme pacifique. Et c'est pourquoi nous décernerons aux techniciens de Ducati le symbolique oscar de la meilleure moto de l'année.

Il n'est pas besoin de chercher bien loin pour comprendre qu'une telle machine, de part sa structure même, est surtout destinée à un certain type de conducteurs: ceux qui aiment la conduite sportive. Il est évident qu'elle n'est



L'outillage de bord trouve sa place dans une des deux trousses latérales et, comme on le voit, il est assez complet. Les couvercles de ces trousses s'ouvrent et se ferment facilement grâce à des vis.

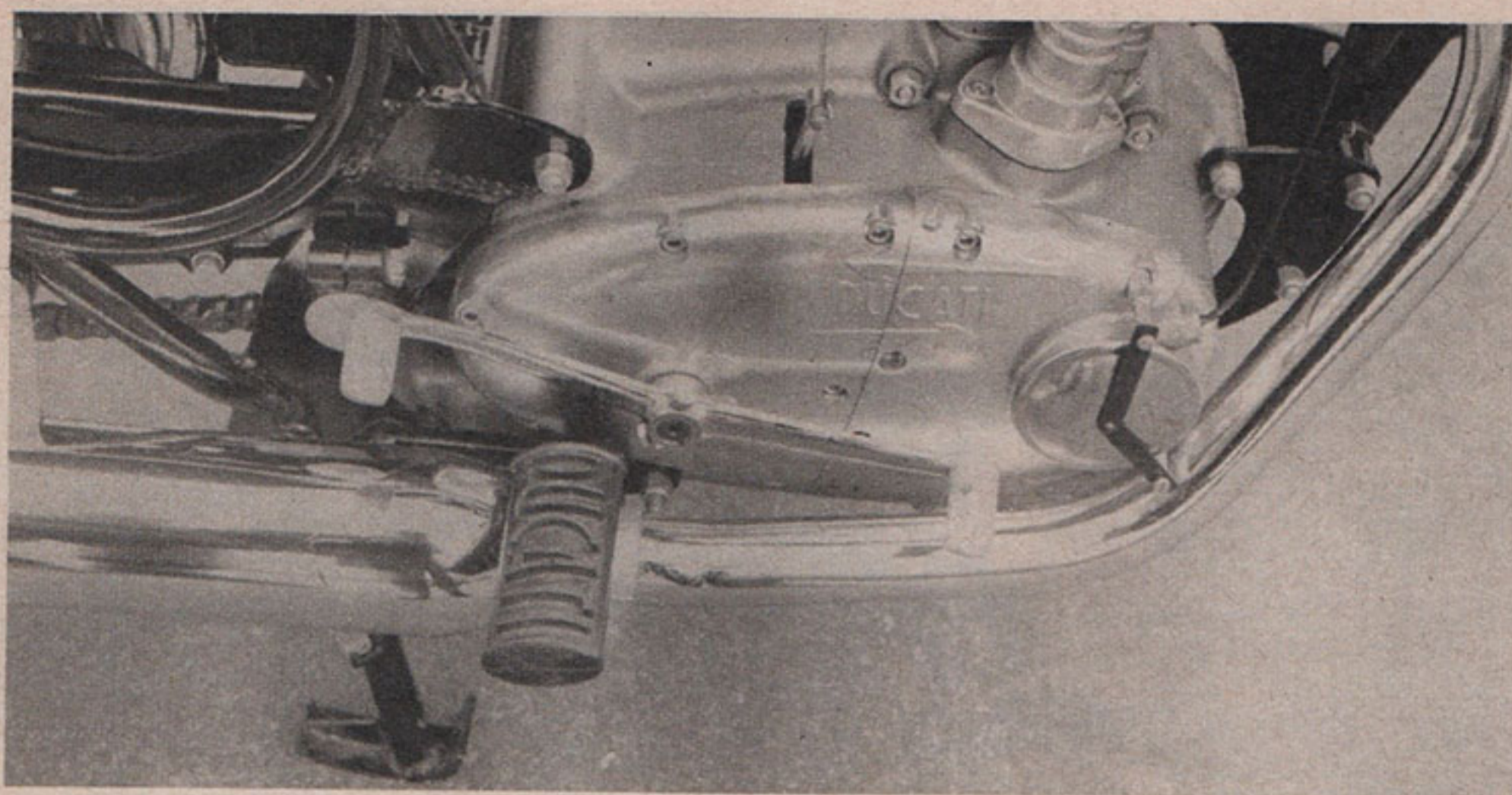


pas construite pour les touristes pacifiques mais les fidèles des grosses cylindrées pluricylindres finiront par la regarder avec un certain respect et une certaine crainte à l'égard d'un modèle qui peut donner du fil à retordre à leurs cavaleries, ce qui ne veut pas dire qu'ils ne préféreront pas toujours leurs grosses machines bourrées de chevaux qui sont dus plus à la grosse cylindrée qu'à des moteurs poussés, et qui préfèrent quand même une position de conduite plus confortable que ne peut leur offrir une cylindrée moyenne.

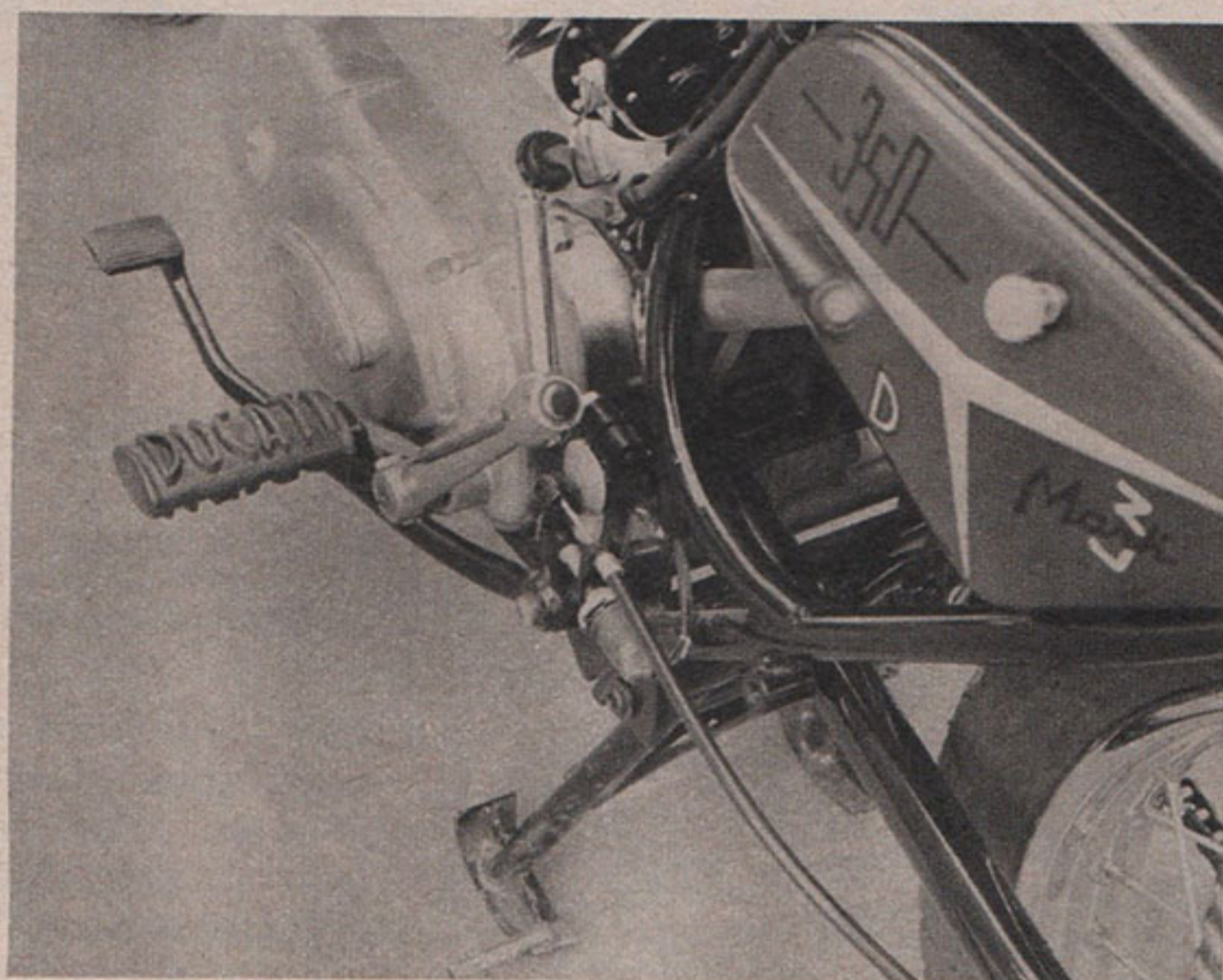
Le Mark 3 est donc exclusivement réservée aux amoureux de la moto sportive, amoureux de ces motos qui se rapprochent le plus des motos de course de vitesse; ces usagers là ne se formalisent pas s'il y a quelques vibrations et encore moins de bruits mécaniques: ceux là, quand ils tournent la manette des gaz et qu'à ce geste correspond une gé-







*Le levier du changement de vitesses à balancier est un peu trop court dans sa partie postérieure et, sur une machine de ce genre, il serait préférable qu'il fût à levier simple. La pédale du frein, par contre, se trouve placée à la distance et à la hauteur nécessaires du repose pied.*

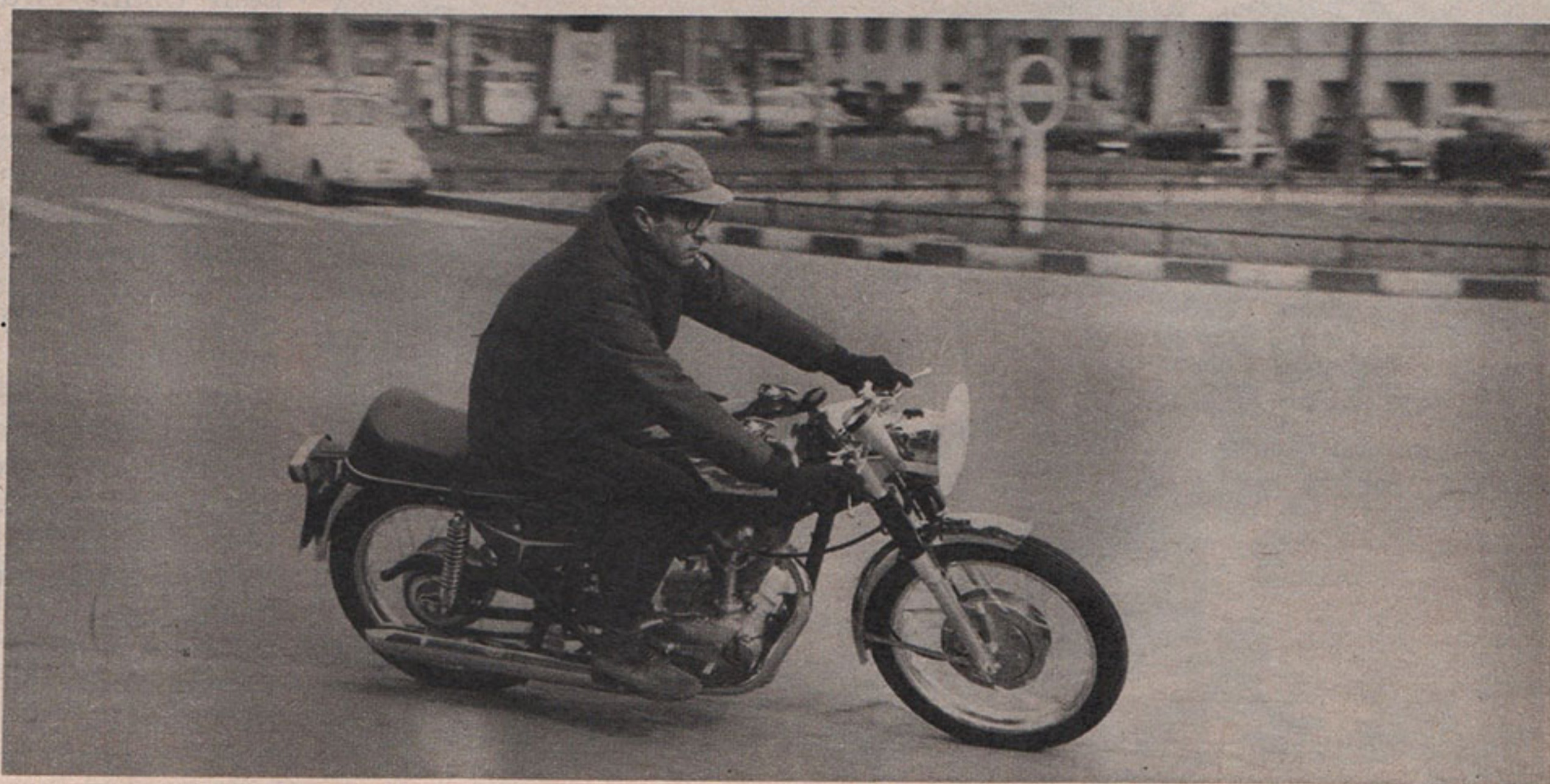


néreuse montée en régime et si la machine répond à leurs sollicitations, ils ne demandent rien de plus.

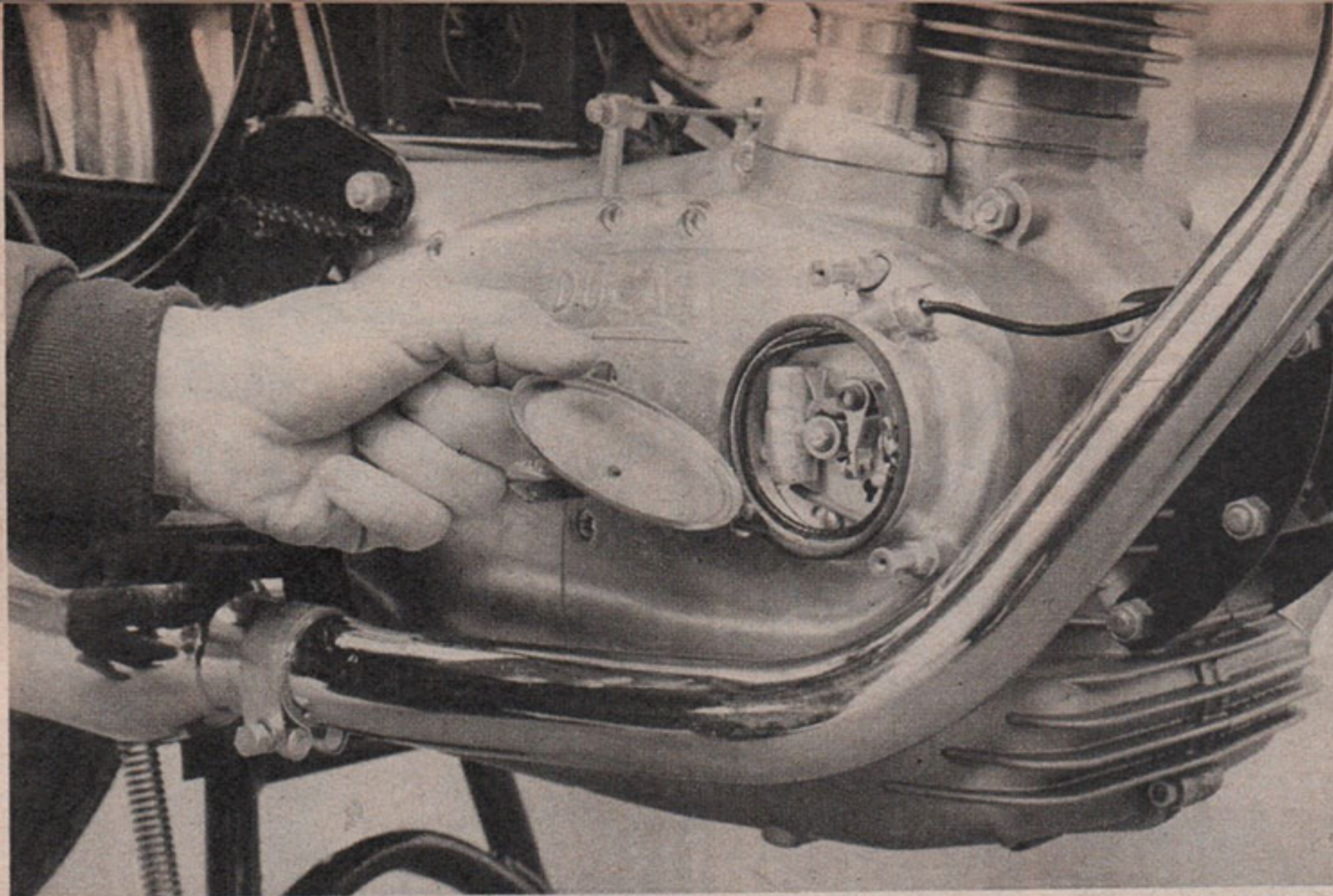
Du reste, la Ducati Desmo Mark 3 est une enfant de la compétition. Sans vouloir refaire tout l'arbre généalogique de l'histoire des moteurs Ducati desmodromiques, du temps des 125 mono et bicylindres, rappelons nous seulement les intéressants résultats obtenus par Bruno Spaggiari dans les courses internationales de ces deux dernières années: aux guidons des 250, 350 et quelquefois même 450 dans la classe 500. Ces expériences ont donné d'excellents résultats et ont démontré, si besoin était, la sécurité de fonctionnement de la distribution desmodromique étudiée en vue d'une fabrication en série pour une machine à caractère sportif. Du circuit à la route voici donc maintenant à la disposition de celui qui a 5350 Francs à dépenser, cette très belle création.

Commençons donc par l'aspect extérieur de la machine qui est, comme nous l'avons dit, très plaisante à regarder. La moto, peinte en rouge sombre et garnie de chromes abondants, a un aspect solide en même temps qu'élancé, impression renforcée par une fourche et des amortisseurs de dimensions généreuses.

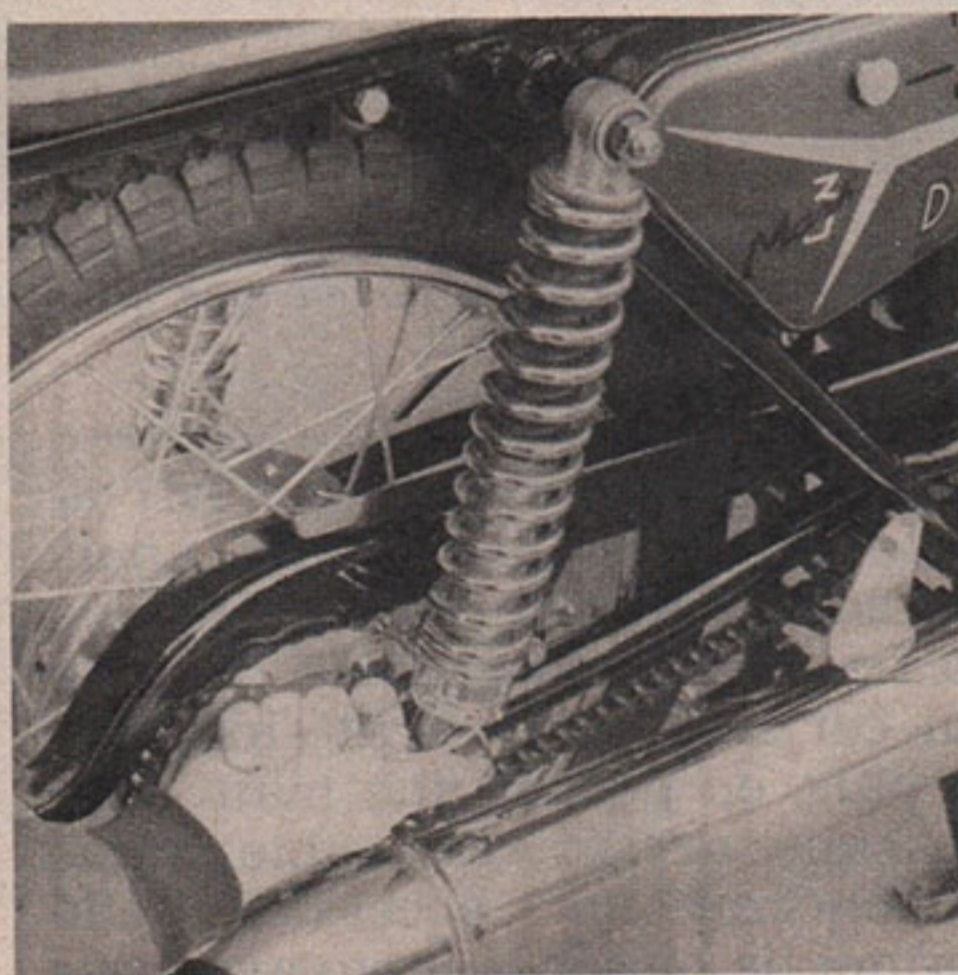
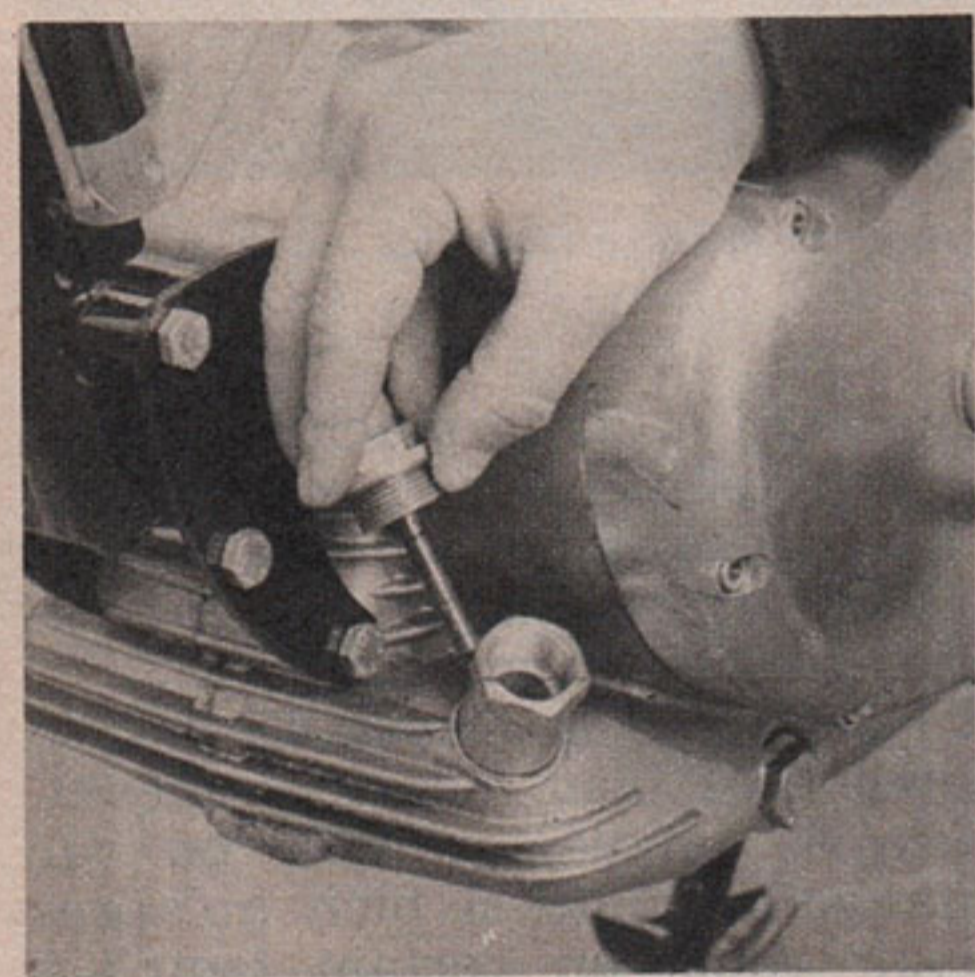
*Malgré la position de conduite sportive qu'impose la Ducati Mark 3 Desmo, celle-ci se conduit facilement grâce surtout à la forme très étudiée du guidon, à la grande selle et au réservoir dont les flancs sont très bien étudiés. La machine est extrêmement maniable et sûre au point d'inspirer tout de suite la plus grande confiance.*







Les vis platinées se trouvent sur le côté droit du carter et sont d'une atteinte facile après avoir enlevé un petit couvercle circulaire. On peut aisément contrôler le niveau d'huile grâce à la jauge solidaire du bouchon de remplissage qui se trouve sur la partie avant du carter. Les amortisseurs sont réglables manuellement afin de permettre le transport d'un passager, ou à la convenance du pilote.



pose une position obligeant à incliner le buste en avant, il est bien étudié et adapté à la conduite que réclame la machine.

Sur le sommet du phare on trouve le tachymètre et sur le côté gauche le contact d'allumage. Le compte tours, quant à lui, est placé sur un support qui se trouve à droite du phare et qui est très lisible pendant la marche. Sur le tube de direction se trouve la serrure de l'antivol. La batterie trouve sa place entre les deux tubes centraux du cadre, où elle est protégée, tandis que sur les deux côtés de la machine sous la partie antérieure de la selle, se trouvent deux vastes logements en tôle qui servent à ranger les outils de bord et qui ont été largement calculés.

Quant à la machine, elle se met en route avec facilité, nous l'avons déjà dit. N'oublions pas ce-

Le réservoir est très bien conçu, les flancs sont larges et plats, et il vient juste dans le prolongement de la selle ce qui permet aux genoux de se trouver dans une position tout à fait naturelle; de plus il est muni de deux bouchons de remplissage.

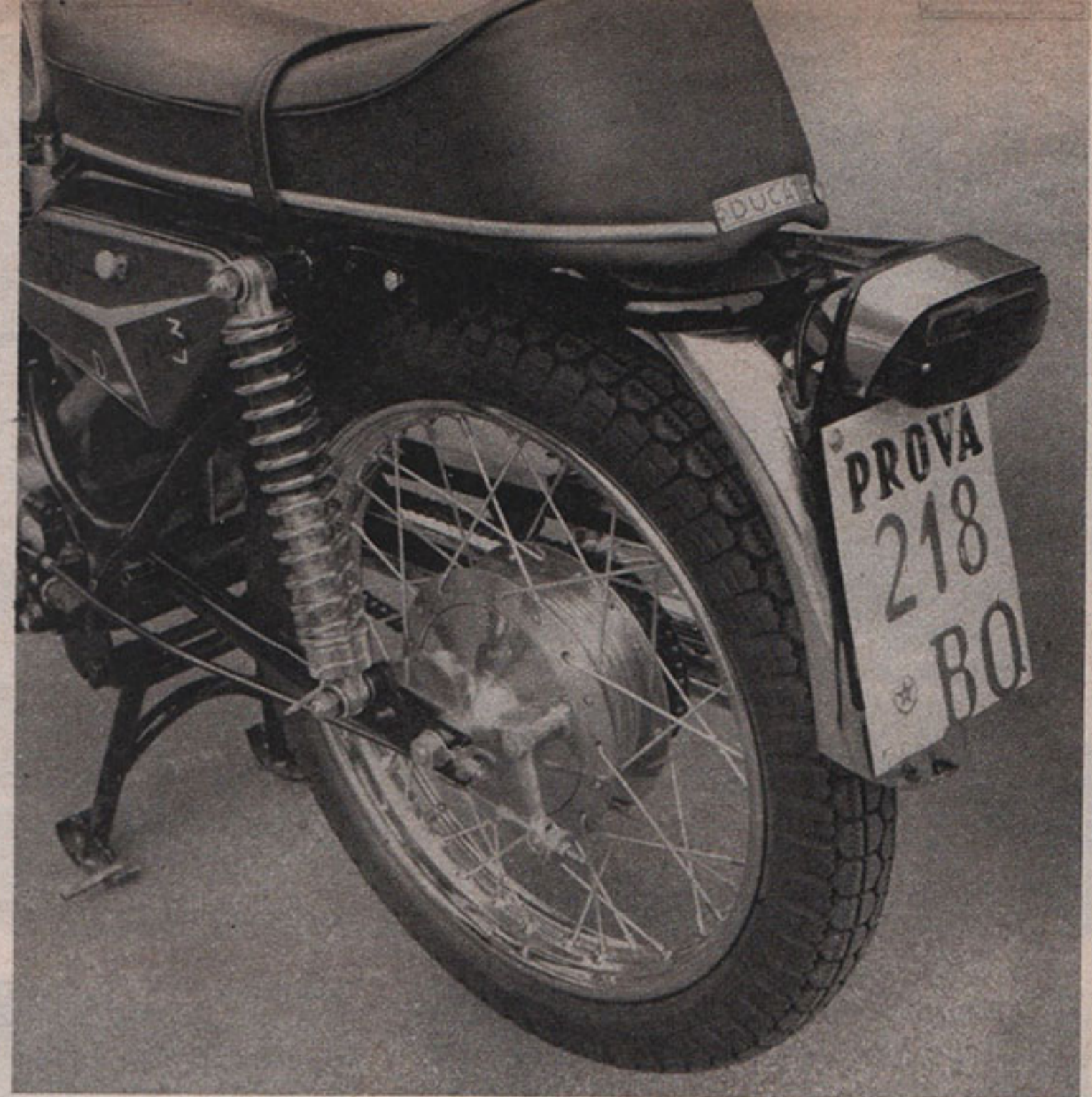
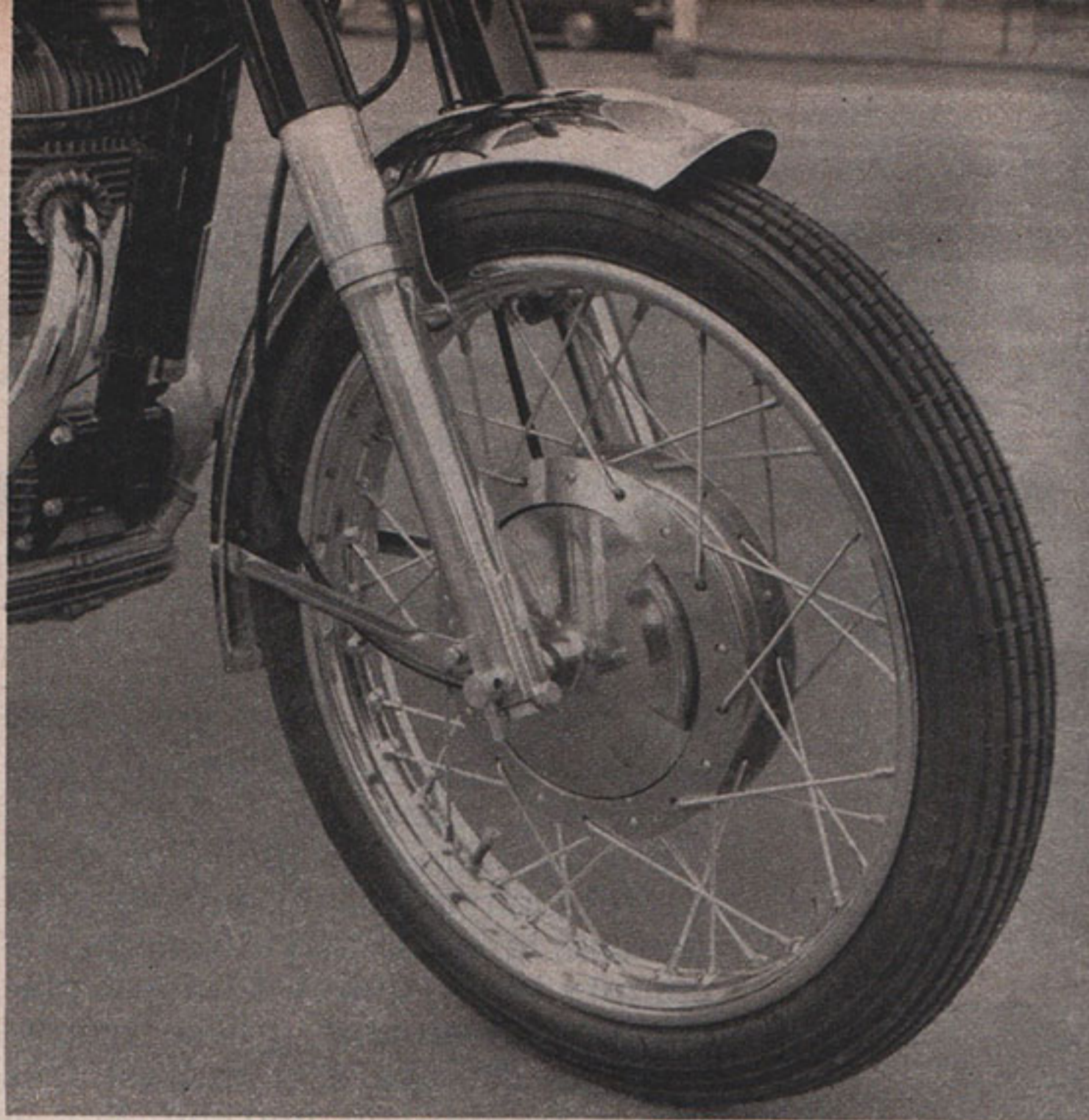
La grosse selle est très commode, très bien proportionnée, d'un excellent dessin, et se marie parfaitement avec la ligne supérieure de la machine complétant parfaitement l'esthétique suggérée par le réservoir. Il nous semble que ce n'est pas la peine d'insister sur l'architecture du moteur, très nette, du couple conique sur le côté droit et du carburateur à cornet, schéma que l'on connaît très bien depuis l'apparition du remarquable simple A.C.T. dans les compétitions mondiales.

Le guidon est en deux parties, du type sportif, et bien qu'il im-

La moto est facile à mettre sur béquille étant donné que celle-ci est dégagée et facilement accessible ou pied, car son ancrage sur le tube postérieur du cadre a été bien étudié.







*Les deux roues sont dotées de freins très efficaces même s'ils ne présentent pas les caractéristiques auxquelles nous sommes habitués aujourd'hui. Remarquez les garde-boue et les généreuses dimensions des suspensions.*

pendant qu'il faut fournir un certain effort sur la pédale du kick qui se comporte avec une extrême bonne volonté à l'égard de celui qui appuie dessus. Le kick est repliable et ne vient absolument pas gêner le pilote pendant la marche.

Le bruit du moteur est efficacement atténué par le pot d'échappement qui, toutefois, a en juger par les performances qu'on obtient sur route doit favoriser la sortie des gaz. Même sur le plan mécanique, bien qu'issu de la course, le Mark 3 est plutôt discret.

La position de conduite est bien sûr de style sportif et n'est pas indiquée pour les longues distances à ceux qui n'ont pas un certain entraînement. Ce qu'il y a de bon dans cette machine en temps que moto sportive c'est qu'elle est vraiment très facile à mener, ceci grâce à la forme du guidon, de la selle et grâce à la possibilité de serrer le réservoir avec les genoux, réservoir dont les flancs lisses s'élargissent vers l'avant. Toutes ces caractéristiques sont très utiles non seulement lors de trajets de longueurs inhabituelles, mais aussi dans les reprises car il est alors beaucoup plus rassurant de faire corps avec la machine en plusieurs points.

En général les commandes de la

moto sont toutes bien disposées et pratiques à l'usage, ceci est valable pour les jolis leviers courbés sur le guidon, pour la pédale du frein et aussi pour la béquille qui est très facile à atteindre et de plus, en posant une main sous un tube arrière du cable, dans un endroit fort accessible, elle permet de hisser la moto avec une extrême facilité.

Seul le levier de changement de vitesses, à balancier, mérite à notre avis quelques critiques; en effet il nous semble que sur une moto de ce genre un levier simple, que l'on peut actionner avec la pointe du pied, nous semblerait préférable; ce balancier monté en série est trop exigü et accroche trop souvent le talon. Ce n'est cependant pas une raison suffisante pour renoncer à l'achat de cette motocyclette.

\* \* \*

Et maintenant en route. Il convient naturellement, lorsqu'on fait l'essai d'une moto neuve de s'en approcher avec prudence et de la traiter avec tous les égards qui lui sont dus, afin de ne pas être surpris par ses réactions. Il faut donc la conduire d'une façon normale. Cette période préliminaire d'accoutumance permet de se rendre compte des qualités

touristiques de la machine même si son tempérament est de cracher des flammes, ce qui permet de se rendre compte des possibilités réelles du moteur.

En définitive la Ducati Desmo se laisse très bien mener à une allure de tortue, en ville ou sur mauvaise route si bien qu'après avoir roulé un certain temps à ces allures modestes on finit par s'endormir et à complètement oublier qu'on est au guidon de la plus rapide moto sportive qui existe dans sa catégorie (et pas seulement dans la sienne). Le moteur dévoile une souplesse exceptionnelle et le couple commence déjà à se faire sentir à un peu plus de 2000 tours.

Les performances que l'on obtient en tirant à fond sont vraiment excitantes, tant les reprises sont foudroyantes même si l'on emploie le style de conduite course, c'est à dire en faisant patiner l'embrayage afin de ne pas trop être freiné par la roue arrière. Le 400 mètres départ arrêté s'effectue, avec le pot d'échappement réglementaire, en 16"5, tandis qu'avec l'échappement libre on ne met que 15". Sur un parcours, départ arrêté, jusqu'au maximum de la vitesse possible, sur une route dégagée, on a l'occasion d'apprécier l'efficacité de la boîte à

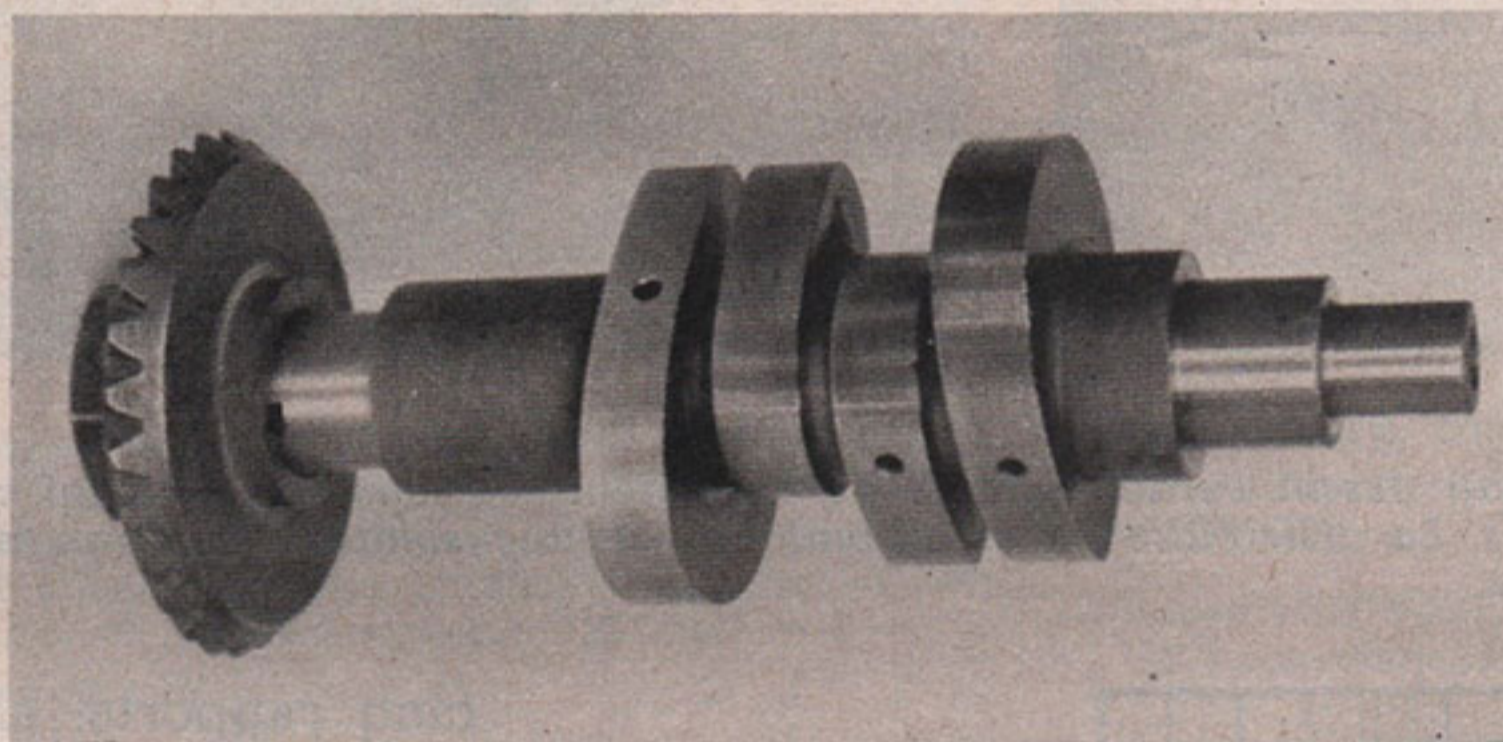


# Les avantages de la distribution desmodromique

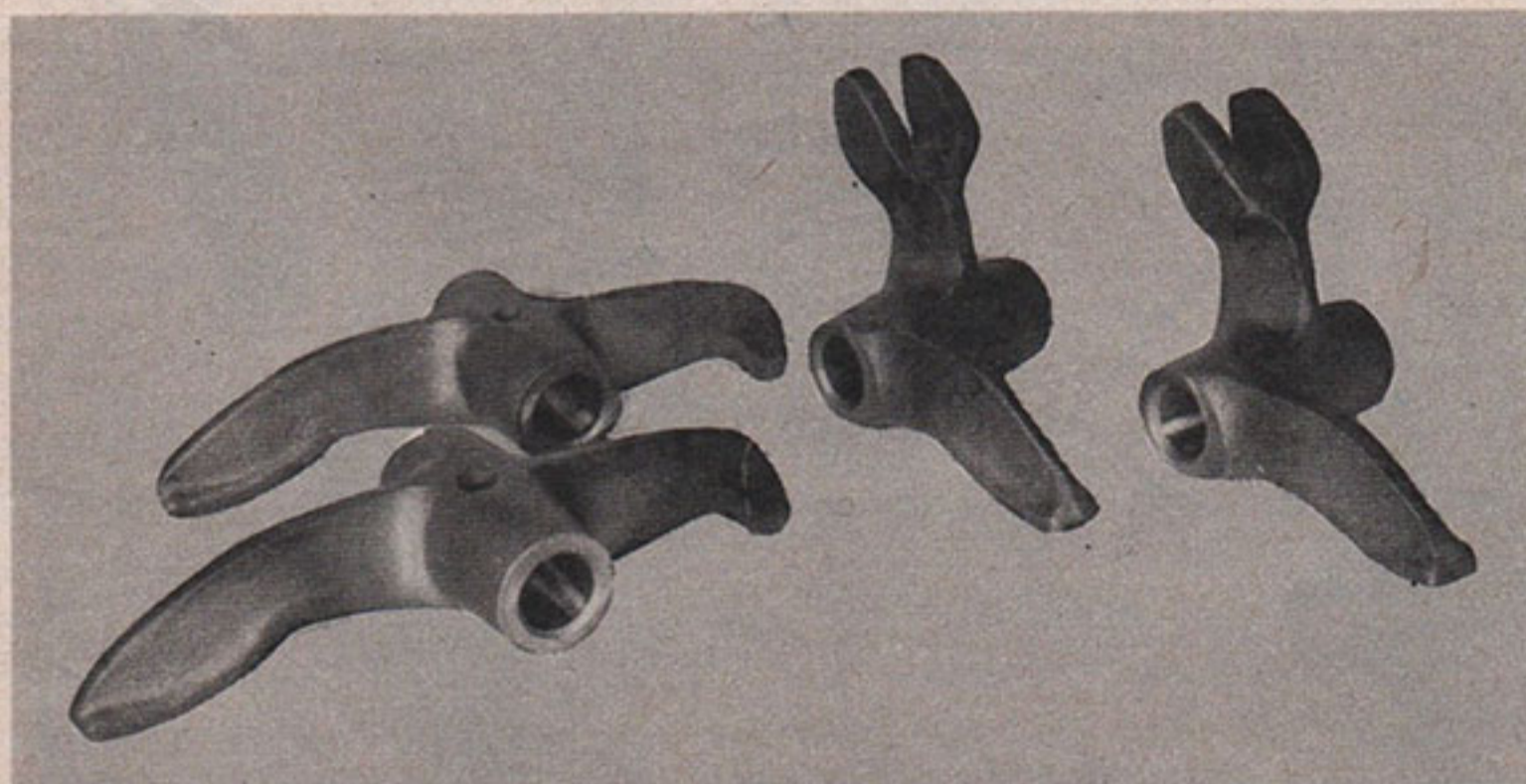
Toute le monde sait que la puissance maximum que l'on peut tirer d'un moteur à quatre temps dépend principalement de la quantité de mélange air-essence qui pénètre dans chaque cylindre pendant le déroulement de la phase d'admission.

En se référant à ce principe, le problème à résoudre est donc de créer les conditions les plus favorables à l'afflux des gaz à travers les conduits. Voici ces conditions fondamentales:

*L'arbre de la distribution, qui porte à une de ses extrémités l'engrenage conique à quatre cames: les deux du centre sont normales et assurent l'ouverture des soupapes, les deux extrêmes, de plus grandes dimensions, assurent la fermeture.*



*On voit à gauche les culbuteurs de type normal pour l'ouverture des soupapes et à droite les culbuteurs à fourchette qui servent au rappel de ces soupapes.*



1) obtenir une ouverture maximum pendant l'ouverture de la soupape d'admission ;

2) réduire le temps d'ouverture et de fermeture de la soupape au minimum afin de permettre à celle-ci de rester ouverte le plus longtemps possible.

La solution qui consiste à adopter des phases de distribution très longues, si elle est acceptable pour un moteur de course qui tourne pratiquement toujours au même régime, ne l'est plus quand il s'agit d'obtenir une courbe d'utilisation très ample.

D'autre part le fonctionnement des soupapes répond à des lois mécaniques limitées qui concernent les diamètres, la course et l'accélération d'ouverture et surtout de la fermeture étant donné que celle-ci n'est assurée que par des ressorts dont la force de rappel ne peut dépasser certaines limites pratiques.

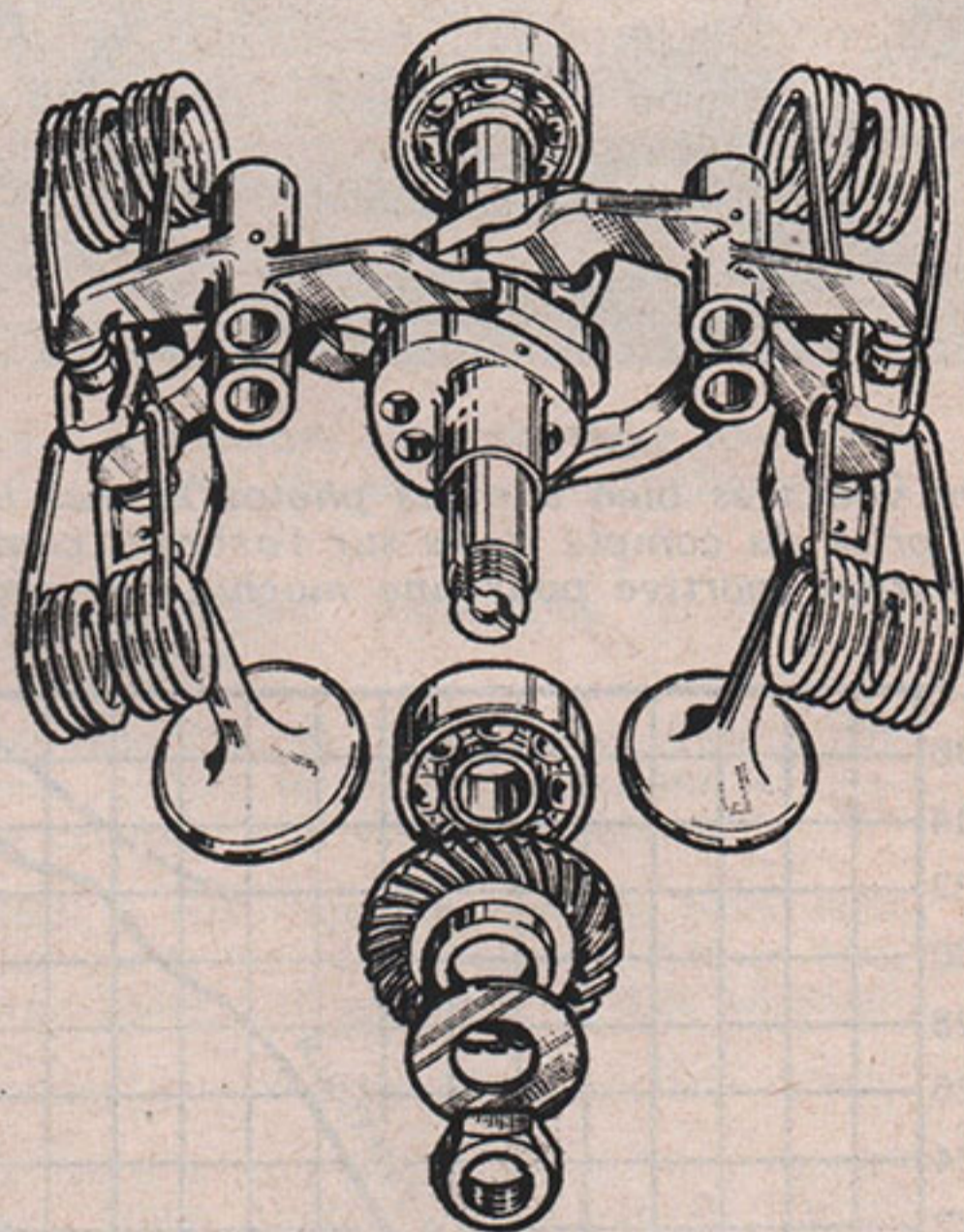
De ce point de vue, la distribution desmodromique semble donc

être la solution la plus acceptable et la plus pratique car elle ramène le problème dans des limites purement mathématiques de la dynamique des corps rigides.

La position des soupapes, en effet, est contrôlée mécaniquement par quatre balanciers, actionnés par les arbres à cames, que ce soit pendant la phase de déplacement ou bien celle pendant laquelle la soupape est immobile, ouverte ou fermée.

On peut ainsi obtenir des jeux minimes entre les soupapes (pour lesquelles on peut alors adopter des diamètres assez grands) et la tête du piston, sans craindre de désastreuses interférences aux régimes les plus élevés que le moteur puisse atteindre.

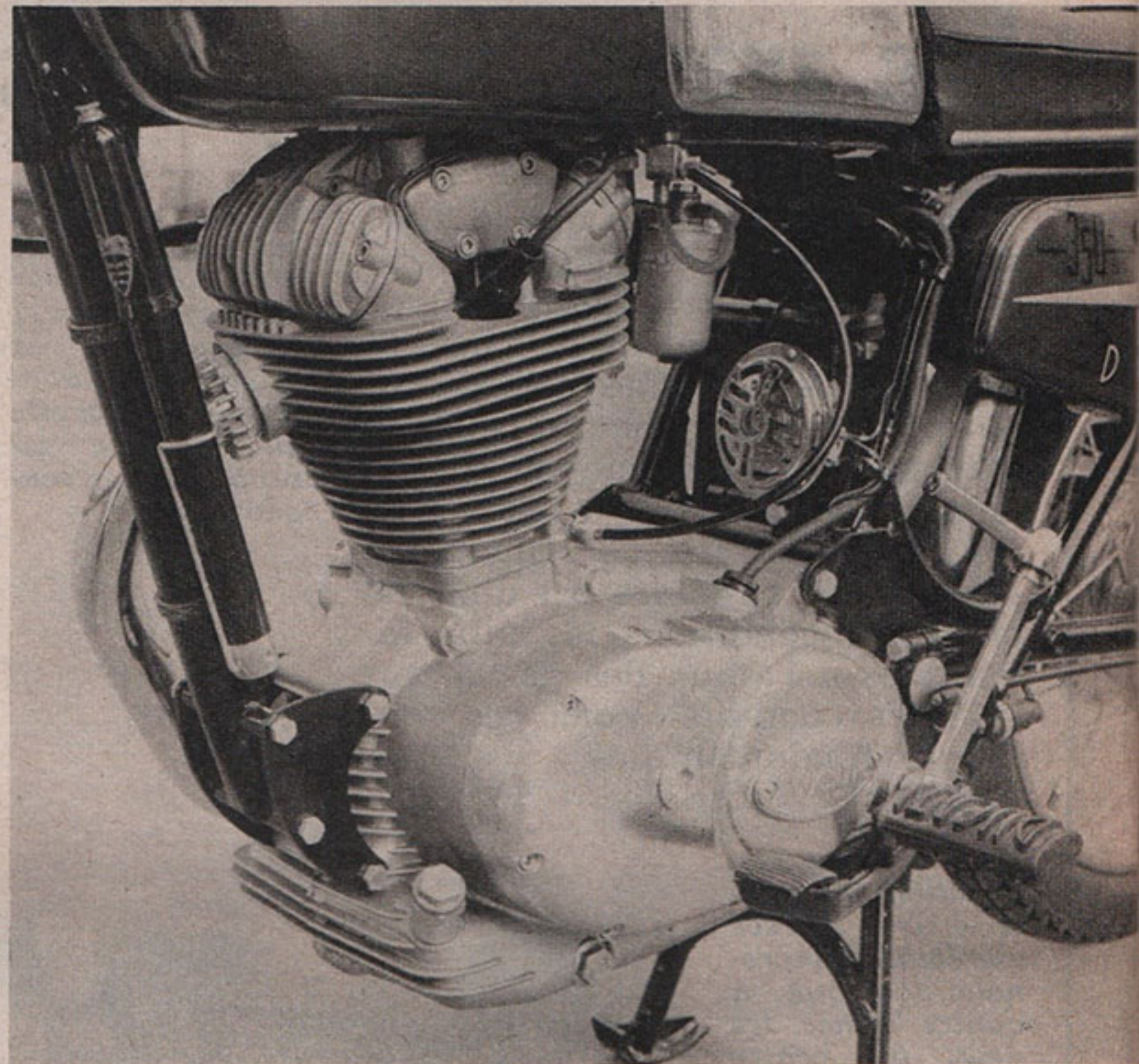
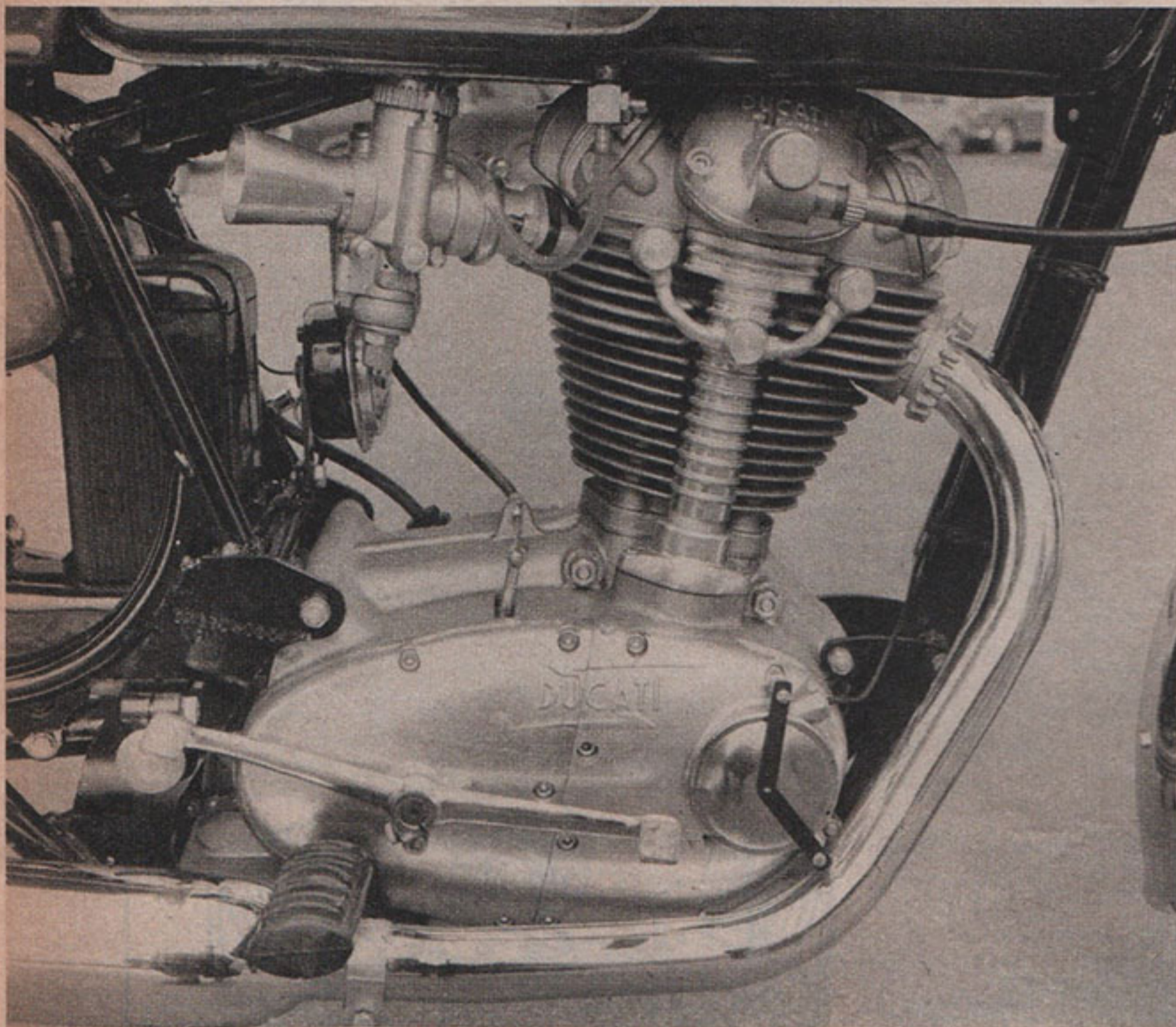
De plus, aux régimes les moins élevés c'est à dire à ceux auxquels le moteur nécessite un couple assez élevé, la rapidité du mouvement des soupapes et la plus grande ouverture qui en dérive grâce à un diamètre relativement



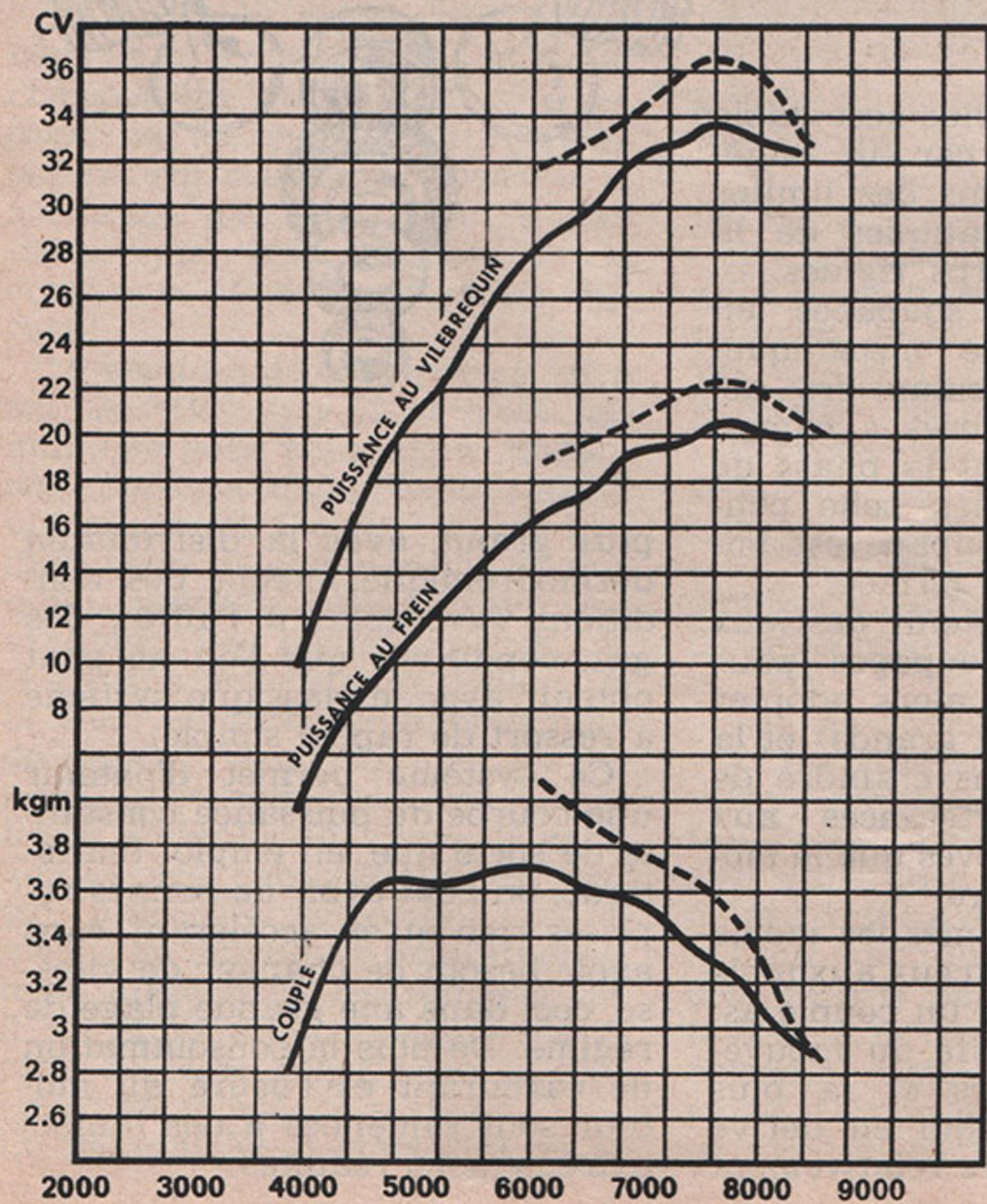
plus grand, avec la distribution desmodromique, créent des conditions favorables à l'afflux des gaz, conditions que l'on ne peut obtenir avec le classique système à ressort de rappel simple.

Ce système permet d'obtenir une courbe de puissance constante de sorte que, en emploi touristique, on peut avoir de bonnes reprises rien qu'en accélérant, sans avoir besoin de changer de vitesse, ceci dans une grande plage de régime. De plus la consommation de carburant et l'usure du moteur sont ramenées à des limites extrêmement réduites.





On voit très bien sur ces photos le très beau dessin caractéristique de ce moteur, et surtout celui du couple conique et de la prise du compte tours sur l'arbre à cames. La distribution desmodromique est une solution que l'on ne voit pas souvent, solution sportive pour une machine de série.



cinq rapports: elle est précise et douce dans la sélection, et ses rapports sont fort judicieusement étagés. Au cours de cette lancée on remarque une plage de régime dans laquelle se manifeste des vibrations assez importantes mais qui ne durent pas longtemps; ces vibrations sont inhérentes à tous les monocylindres qui ont déjà une cylindrée relativement importante. La vitesse maximum que l'on peut atteindre en position de conduite normale, c'est à dire déjà légèrement courbé en avant est de 140 km/h, tandis qu'en adoptant une position couchée et un habillement ad hoc on frôle les 160. En position abaissée et avec un tube d'échappement de compétition on atteint les 175 km/h et l'usine affirme qu'en ajoutant un carénage on gagne encore une dizaine de km.

Ces performances sont obtenues au régime de 8500 tours, mais en montant les vitesses, les intermédiaires peuvent atteindre les 10000 tours (il y a danger à dépasser



cette limite) mais ceci est absolument inutile car la puissance n'en augmente pas pour autant. Il est cependant fort rassurant de savoir qu'on possède encore une certaine marge. Un autre sujet d'étonnement est le fait que, dès qu'on lâche la poignée des gaz, le moteur retombe immédiatement au ralenti.

La consommation, en roulant à une allure assez rapide mais non exagérée, est de 5 litres aux 100 km.

La Ducati Mark 3 se conduit d'une telle façon que l'on est immédiatement rassuré sur la sécurité de sa tenue. A petite vitesse, même la première fois qu'on la conduit, on reste ébahi devant sa maniabilité et sa stabilité qui

donnent l'impression de prévoir vos intentions, tellement elle est facile à incliner et tellement elle s'accroche à la route. C'est pour cela que c'est une des machines qui procurent tellement de satisfactions auxquelles on n'est pas toujours habitué.

En augmentant la vitesse, comme du reste c'est naturel, elle devient un petit peu moins maniable quand on l'incline; la machine dont nous disposons avait la fourche avant assez dure, ce qui était certainement cause de certaines mauvaises réactions en certaines circonstances.

Les suspensions arrières sont excellentes, elles se réglent facilement en agissant sur le petit levier adéquat, le freinage est sûr,

progressif et doux, tellement il est facile de le doser que ce soit en ville, en route, sans effort et quel que soit la vitesse.

Il nous semble que nous ayons tout dit au sujet de ce beau monocylindre. La clientèle à laquelle est destinée cette machine, n'est peut-être pas très étendue, il s'agit surtout d'un « morceau de choix » de mécanique sportive, que seule une élite de motocycliste mérite de posséder. Celui qui en achètera une fera toujours en sorte de la conserver longtemps, ainsi, dans quelques années, ce sera devenu une pièce de collection, et on dira d'elle: « La Ducati 350 Mark 3 Desmo? c'est la fameuse desmodromique de série vendue au public ».

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**MOTEUR:** monocylindre quatre temps incliné de 10°; culasse et cylindre en alliage léger, chemise en fonte; distribution desmodromique par arbre à cames en tête entraîné par un arbre vertical et couple conique; soupapes inclinées à 80°, diamètre admission 40 mm, échappement 36 mm.

Alésage et course 76 x 75 = 340,2 cc.

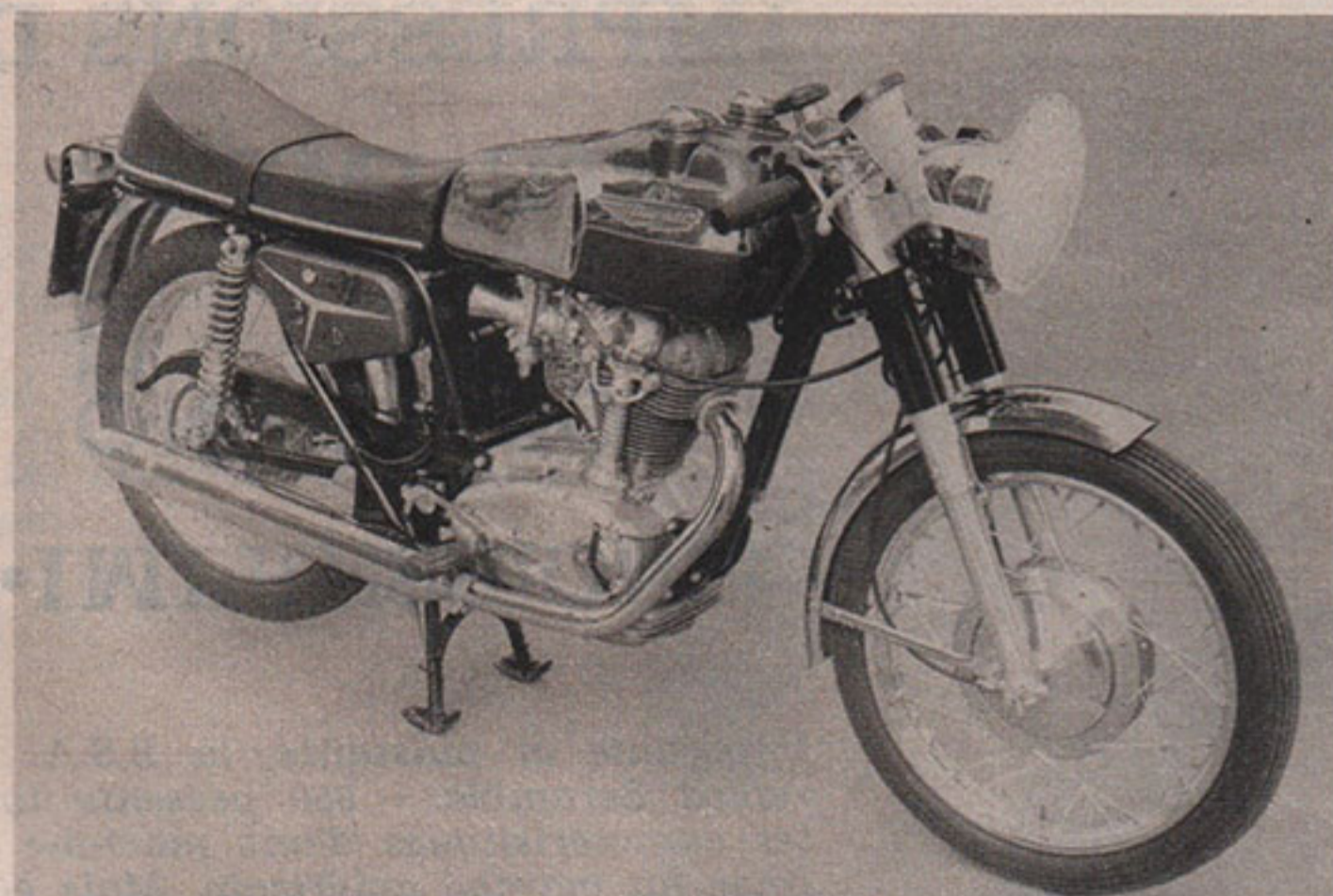
Compression 9,5 : 1.

Puissance 30 CV à 8.000 t/m.

Diagramme de distribution: ouv adm 70° av PMH, fer 82° apr PMB; ouv ech 80° av PMB, fer 65° apr PMH.

Jeu des culbuteurs 0,15 mm à froid.

**ALLUMAGE:** alternateur-batterie-rupteur et bobine HT externe, avance fixe 5-8°, avance maximum 33°-38°; écartement des vis platinées 0,4 mm; degré thermique de la bougie 260 de l'échelle Bosch, écartement des électrodes 0,6 mm.



**GRAISSAGE:** pompe à engrenages aspirant l'huile dans le carter, capacité 2,5 l., SAE 40, été et hiver, vidange aux 2.000 km.

**ALIMENTATION:** super-carburant, contenance du réservoir 13 litres dont 1,6 de réserve.

**CARBURATEUR:** Dell'Orto SSI 29 D avec prise d'air à cornet, diffuseur 29 mm, gicleur principal 115, ralenti 45, l'aiguille conique M 14 est fixée à la seconde encoche.

**BOITE DE VITESSES:** à cinq rapports dans le bloc, commandée par balancier sur le côté droit; rapports 2,46 en 1ère, 1,72 en 2ème, 1,34 en 3ème, 1,10 en 4ème, et 0,96 en 5ème.

**EMBRAYAGE:** à disques multiples travaillant en bain d'huile.

**TRANSMISSION:** primaire à engrenage hélicoïdaux, rapport 2,11 : 1 (27/57 dents), finale à chaîne 1/2 x 5/16 R, rapport 2,6 : 1.

**CADRE:** simple berceau ouvert en tubes, et plaque d'ancrage pour le bloc moteur-boîte.

**SUSPENSIONS:** fourche hydraulique, contenance totale 1 200 cc d'Esso Coupling Fluid 5420; oscillante à l'arrière et amortisseur hydrauliques réglables sur trois positions.

**ROUES ET PNEUMATIQUES:** jantes de 18 x 25, pneus de 2.50 x 18 AV et 3.00-18 AR; pressions 2,25 atm.

**FREINS:** à tambours centraux de 180 x 35 (avant) et 160 x 30 (arrière).

**EQUIPEMENT ELECTRIQUE:** alternateur 6V-70W placé à gauche du vilebrequin et batterie SAFA 3L3 de 13,5 Ah 6V.

**DIMENSIONS ET POIDS:** long 2 m, empattement 1,36 m; garde au sol 0,13 m; poids 128 kg.

**PERFORMANCES (CUNA):** consommation 4,5 l/100 km; vitesse, 65 en 1ère, 96 en 2ème, 122 en 3ème, 145 en 4ème, et 165 en 5ème.

**PRIX:** 5.350 F. T.T.C.



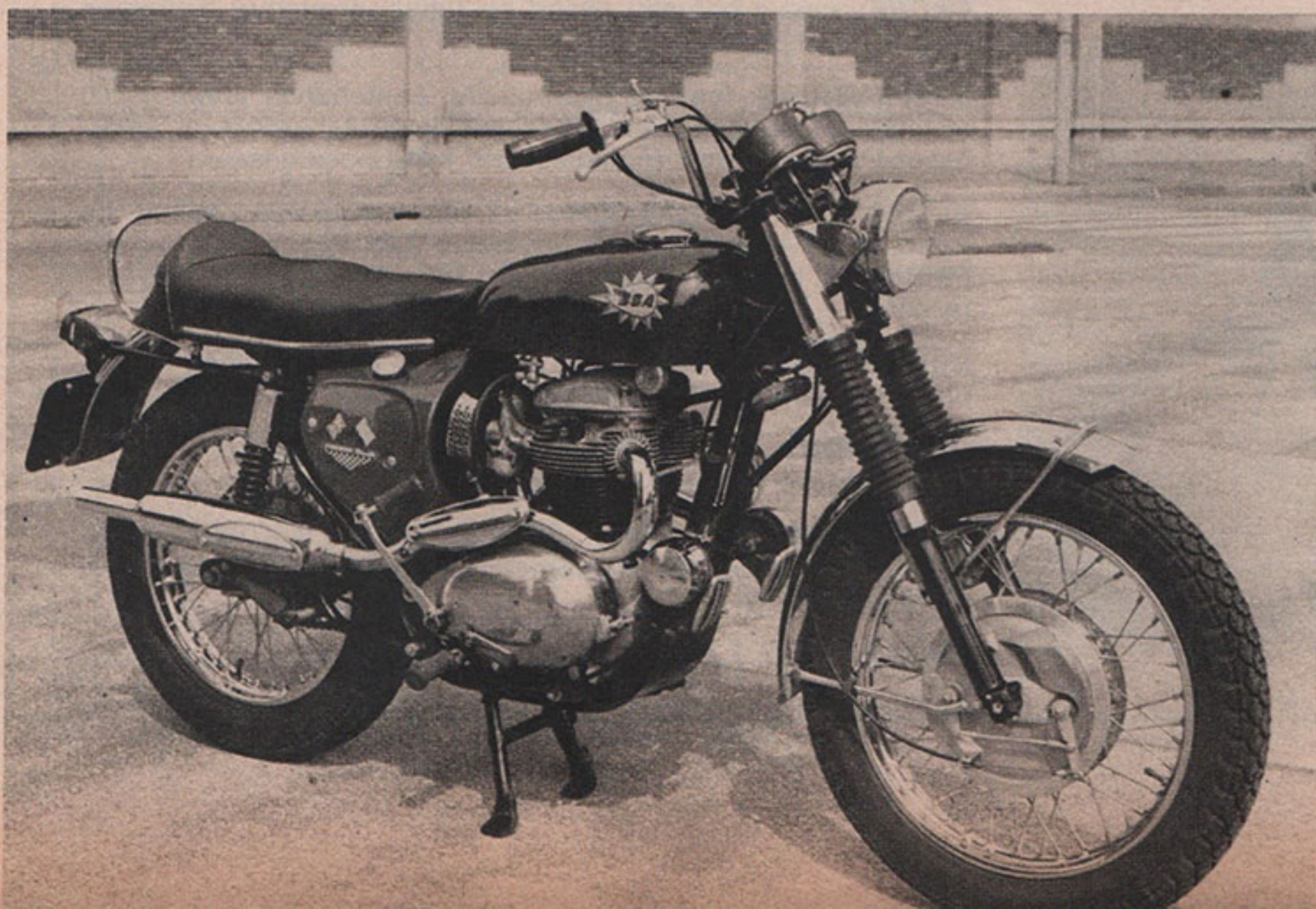
**L**es puissantes et imposantes bicylindrées anglaises exercent un très fort attrait sur les passionnés de grosses motos: mais si, en plus, ces machines sont « habillées à l'américaine », leur fascination se fait encore plus exotique et devient irrésistible.

C'est le cas de la B.S.A. « Firebird Scrambler » 650, qui n'est autre que la version européenne de la « Spitfire Mk IV Spécial » à l'usage des yankees avec le guidon « western », phare et garde-boues chromés, réservoir aux dimensions modestes (qui contraste fortement avec l'imposant bloc-moteur), tuyaux d'échappements rehaussés, main courante pour le passager derrière la selle et bouclier protecteur sous le carter, cher aux américains.

La « Firebird Scrambler » (c'est à dire « oiseau de feu de cross » dont la traduction française paraît quelque peu étrange) se présente donc sous l'aspect typique d'une machine U.S.A., très attrayante mais en même temps peu pratique: réservoir qui oblige le conducteur à de fréquents arrêts pour refaire le plein, ainsi que l'emplacement torturé des



# B.S.A. "Firebird Scrambler" 650



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

*Imposante et puissante, la B.S.A. « Firebird Scrambler » 650 présente toutes les caractéristiques d'une machine destinée au marché américain. Mais elle a aussi son joli petit succès sur notre continent.*



Ces deux photos mettent en évidence le dessin « typiquement américain » du guidon, les amples caches des amortisseurs de la fourche avant (tandis qu'à l'arrière, ils sont recouverts de ressorts apparents), les tuyaux d'échappement relevés, la main-courante derrière la selle (qui sert aussi de point d'appui au passager) et la prise d'air du frein avant.

tuyaux d'échappements qui gênent fortement le passager.

Toujours du point de vue esthétique, soulignons l'impression de puissance et de robustesse donnée par l'architecture générale de la machine, son bloc-moteur laissant peu ou pas de « trous » à l'intérieur du cadre. Les seuls « vides » éventuels étant remplis par les trousse latérales reliant certains organes éparpillés asymétriquement. Cette même impression est appuyée par le frein avant à double came, la longue et ample selle et par les pneus aux dimensions généreuses.

Le réservoir et les trousse latérales (en plastique) sont de couleur bordeaux; le cadre est noir; les garde-boues, le phare et la partie extérieure enveloppant les amortisseurs sont chromés. Le résultat de l'ensemble est classique, plaisant et agréable à l'oeil



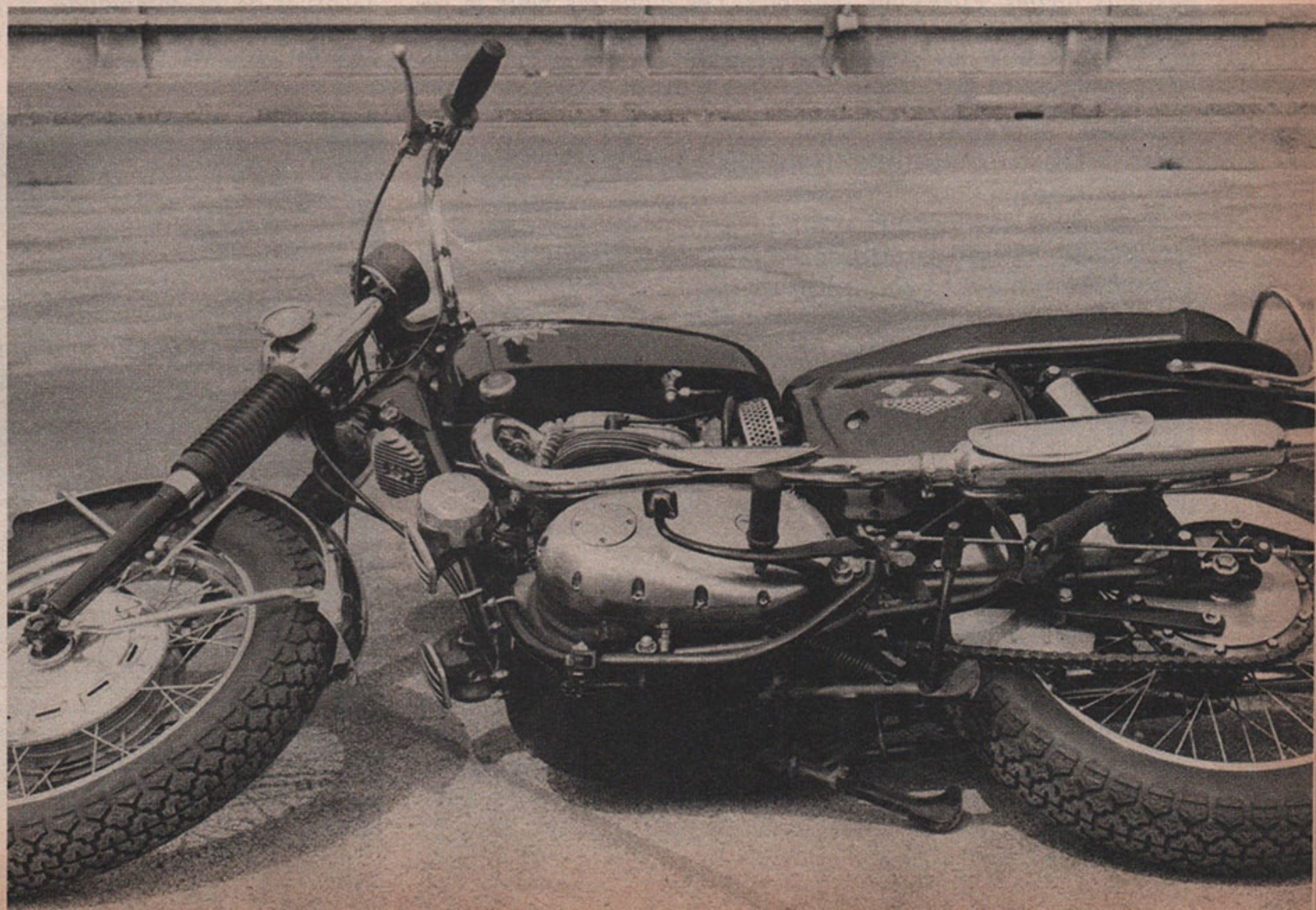
par l'absence de couleurs trop « extravagantes ».

La finition est excellente et telle qu'on est en droit d'exiger pour une machine de ce prix.

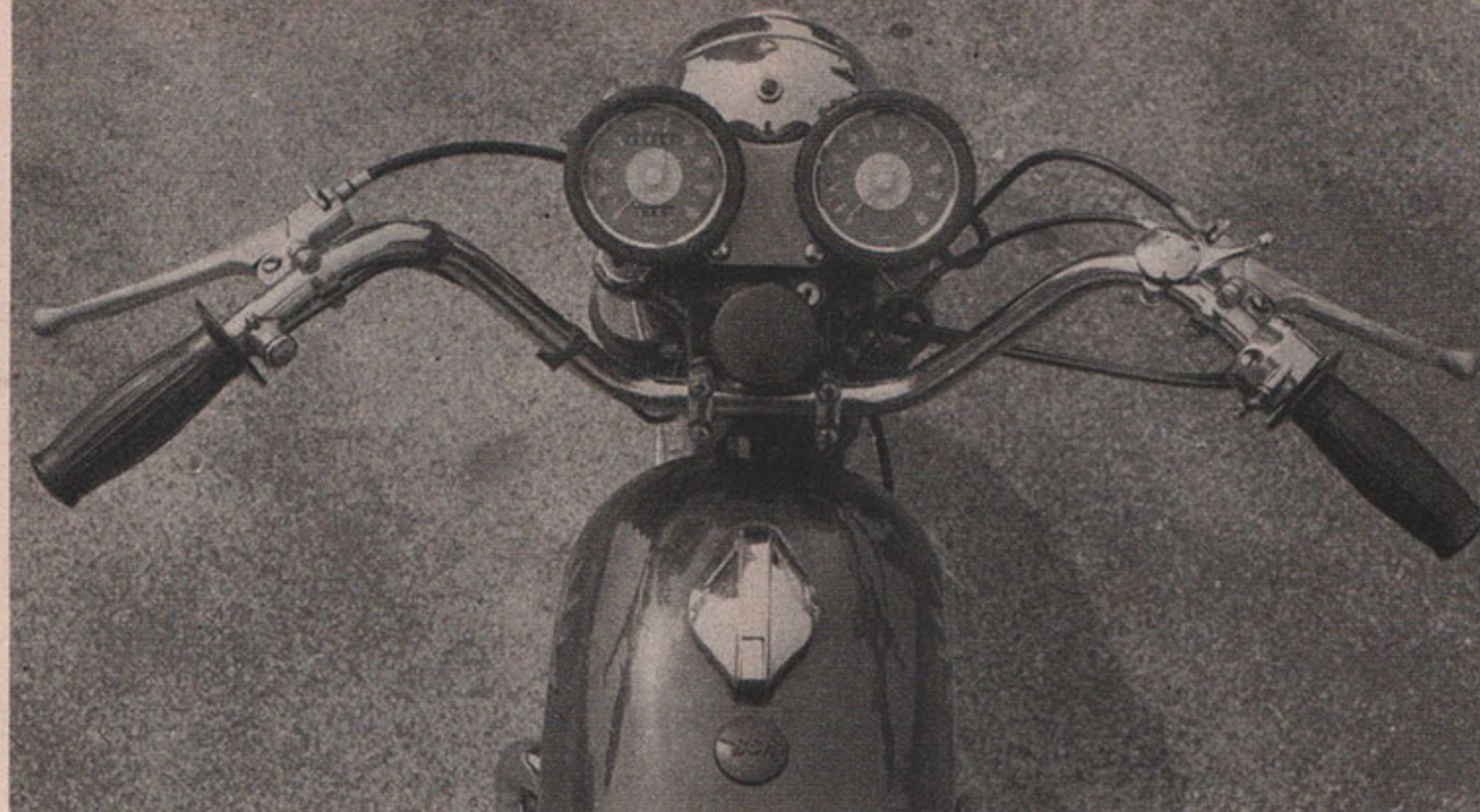
Les commandes principales, que

nous illustrons et commentons par ailleurs, sont parfaites, facilitant ainsi le contrôle constant de la machine et de conséquence assurant une plus grande sécurité. Il en va de même pour les com-

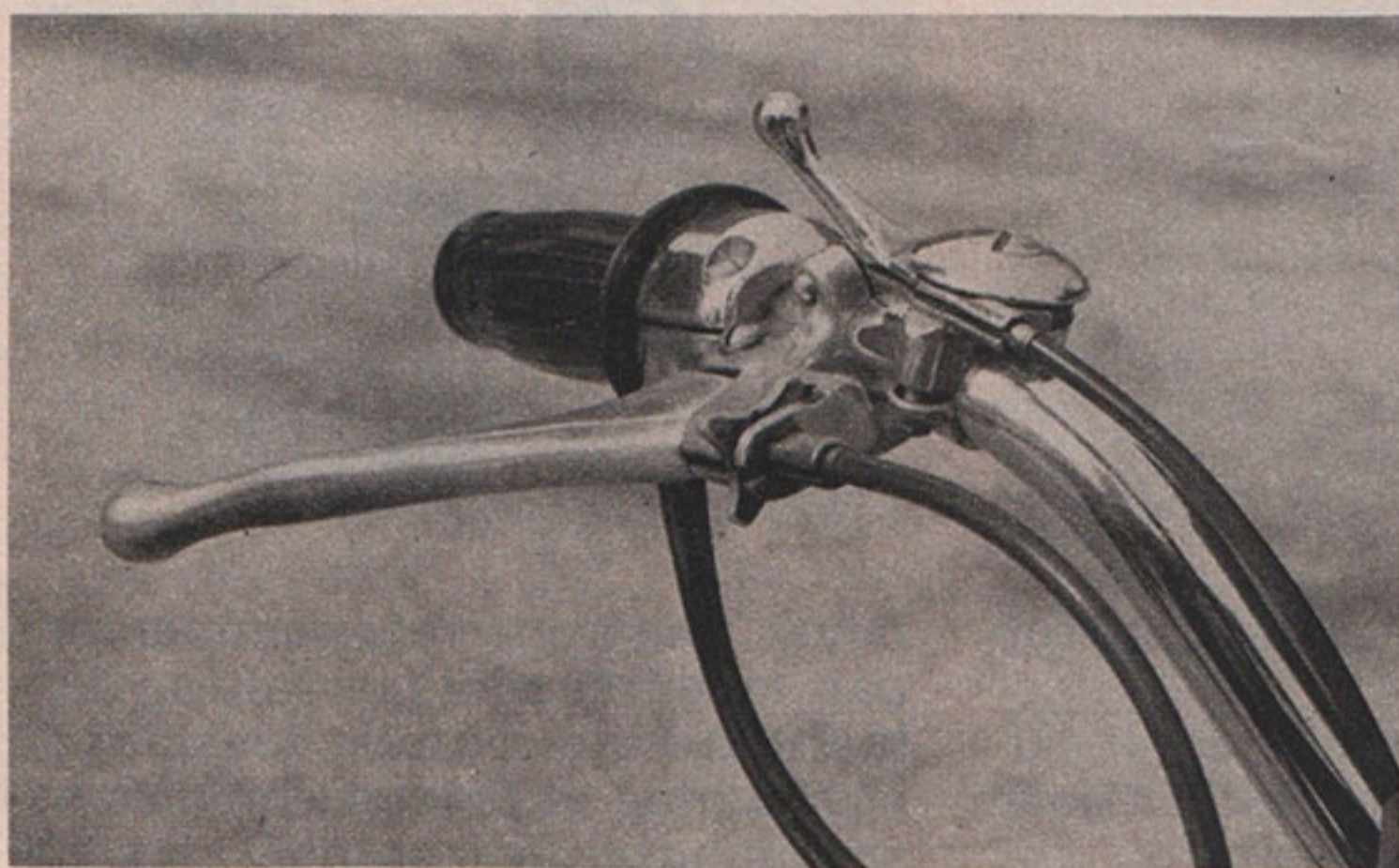
Le grand bouclier en tôle tous le berceau du cadre protège des éventuels coups au carter en tout-terrain. Il permet également de « glisser » sur les obstacles sans grand danger.



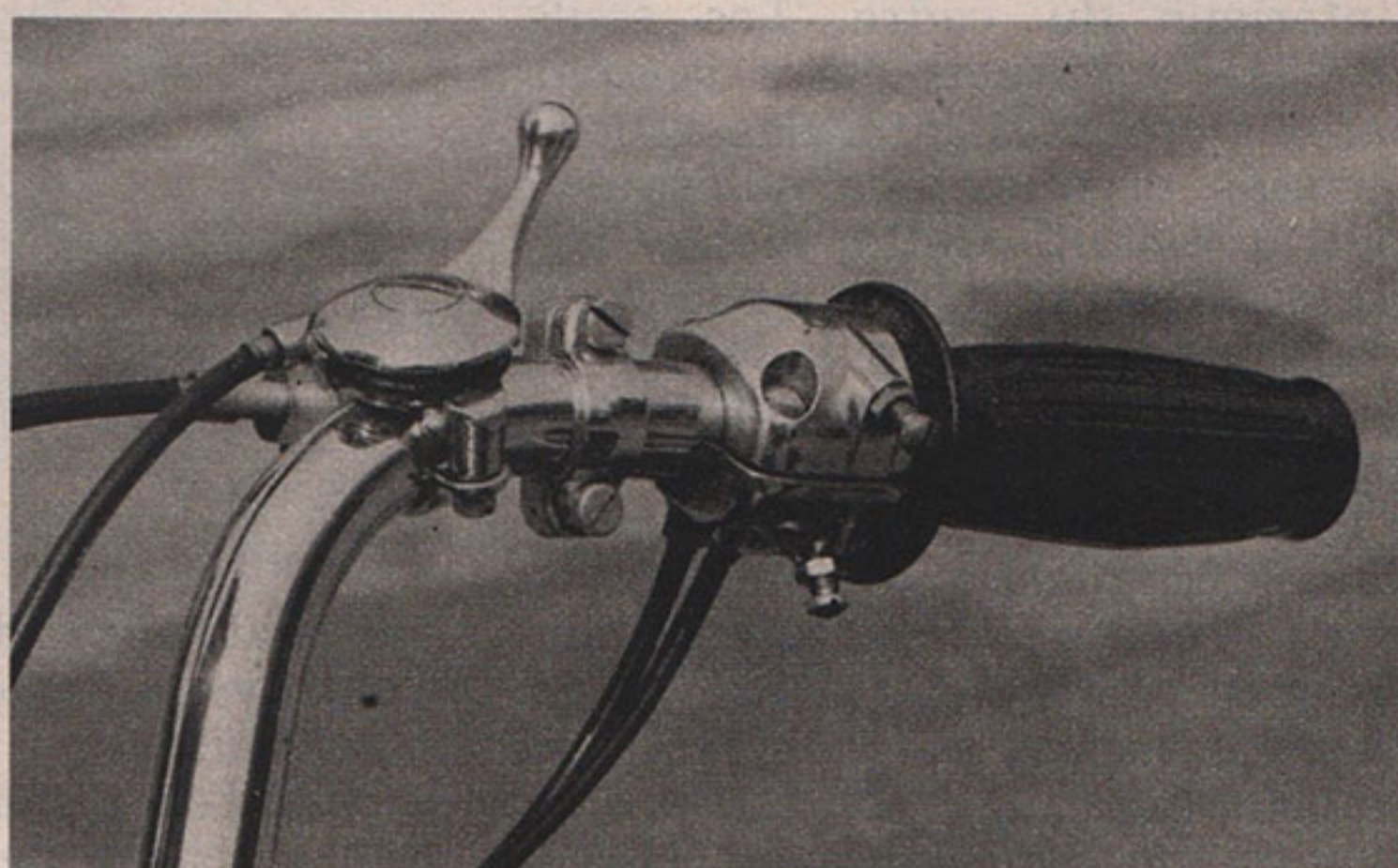




Les commandes sur le guidon. Les poignées sont italiennes « Granturismo » (montées en série sur la plupart des grosses motos anglaises) qui par leur façon et la chambre d'air interne aux poignées mêmes, offrent une prise certaine et confortable, en amortissant les vibrations. A gauche, très à portée de la main, se trouve le bouton du klacson; à droite le levier pour le choke (départ à froid). Sur la partie supérieure de la fourche, protégés par une enveloppe de caoutchouc, le compteur-kilométrique (à gauche) et le compte-tours, tous deux précis, que l'on lit facilement et éclairés la nuit. Au milieu du guidon, on aperçoit l'antivol.



Les leviers sont des Amal Compétition, en alliage léger, incurvées et offrent toute sécurité. On les a bien sous la main et sont des plus faciles. Elles sont réglables. Les mollettes pour le réglage des cables du frein avant et de l'embrayage sont très pratiques et surs; leur réglage peut même se faire en roulant.



La poignée des gaz, à ouverture assez rapide, est munie de deux vis de réglage, celle d'en haut sert à reprendre le jeu éventuel de la commande et l'autre pour relacher ou tendre sa course, suivant les goûts. Le choke est aussi muni d'une attache bracelet.

mandes secondaires sauf quelques rares exceptions détaillées sur les photos.

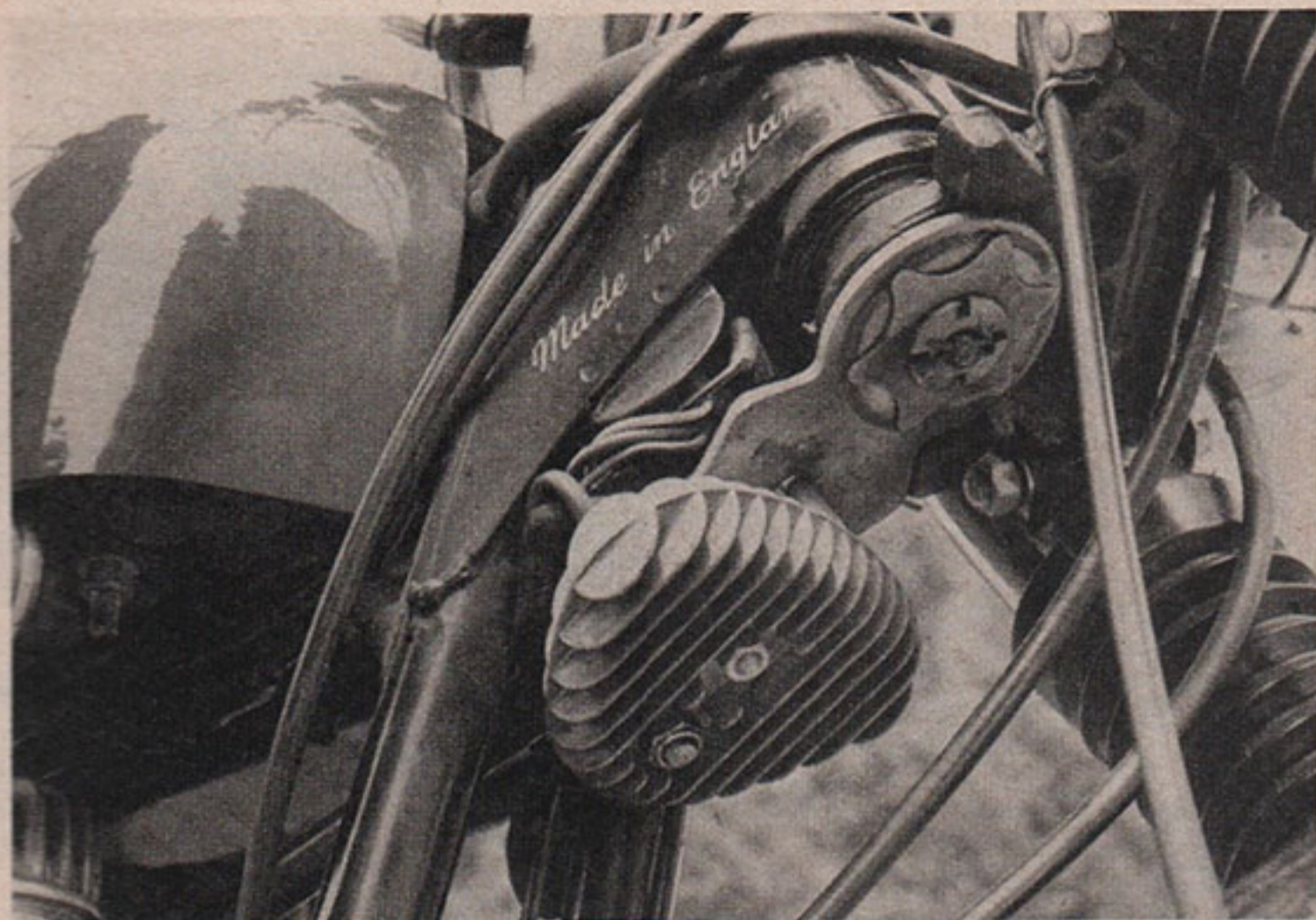
Très bien également pour la position de conduite du pilote: le réservoir n'est pas des plus grand mais il est facile de le presser entre les genoux, alors que la selle, à 80 cm. du sol, permet de toucher terre sans difficultés majeures. L'excellent dessin du guidon, permettant une position correcte du buste et des bras, rend toute manoeuvre aisée.

Influencée par le poids de la machine, la tenue de route, même dans les virages sérieux et pris à grande vitesse, est des plus rassurante: entre autre, avant de faire toucher terre à une quelconque partie de la moto, il faut

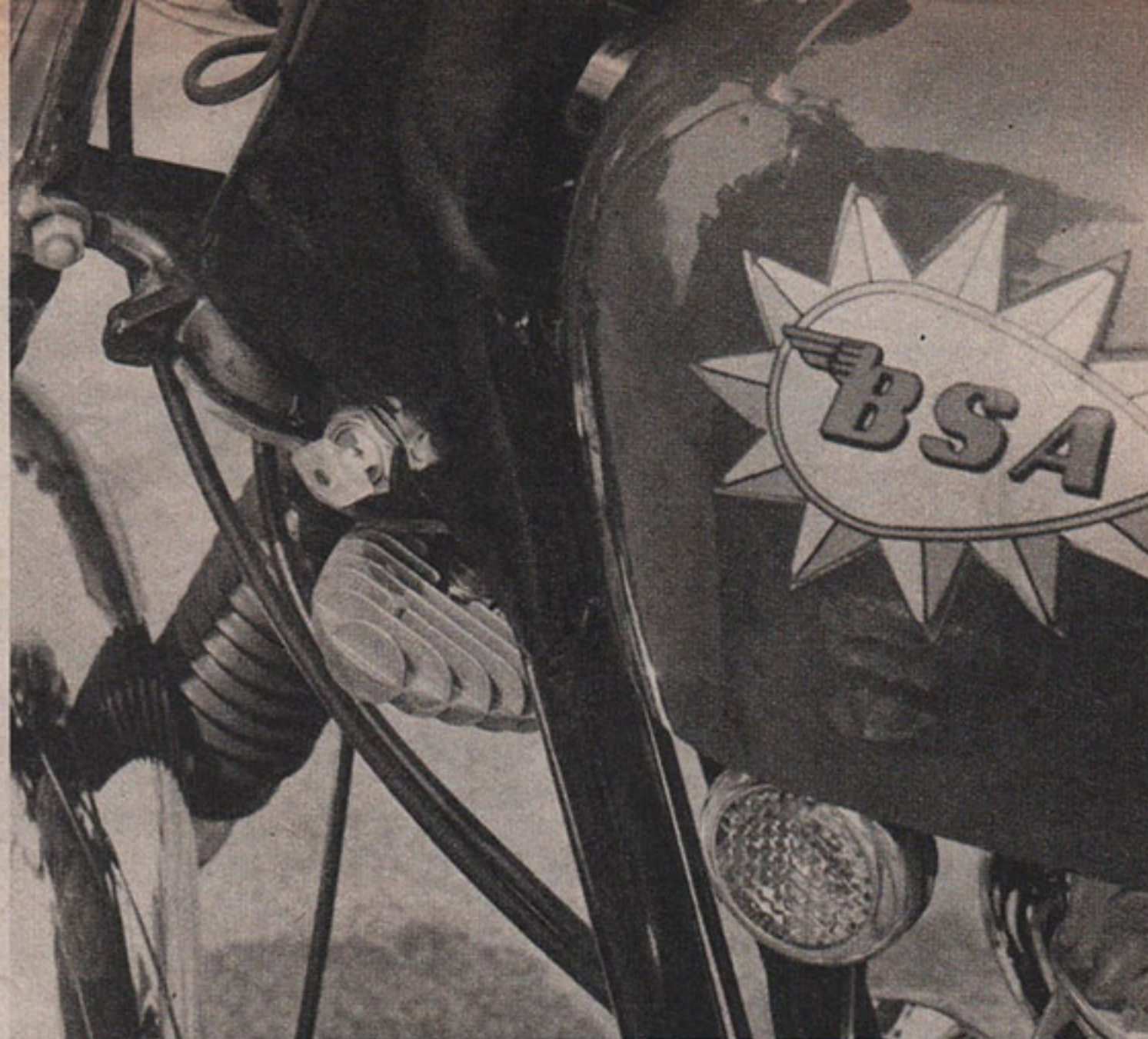
Pour « passer » des phares en code ou le contraire, le système de commande est plutôt insolite: on presse sur un bouton se trouvant sur la partie supérieure du phare où est également placée la lampe témoin de l'éclairage et indiqué par une flèche, l'interrupteur de l'éclairage. Ces commandes sont plutôt mal placées et on a quelques difficultés à y arriver à cause du compteur-kilométrique et du compte-tours.







Le diode qui dépense de courant excédant produit par l'alternateur (évitant ainsi la surcharge de la batterie avec toutes ses conséquences) est placé au centre de cet élément ailetté en alliage léger qui se situe sous la partie supérieure avant du cadre et donc exposé à un refroidissement très énergique.



L'emplacement de la clé de contact est plutôt étrange, à peine sous la partie supérieure avant du cadre, à gauche. A demi-caché, on aperçoit le diode. Sous le réservoir, notez l'un des catadioptres latéraux obligatoires aux U.S.A.

« pencher » drôlement la machine, bien plus qu'on ne pourrait être amené à le faire normalement sur route.

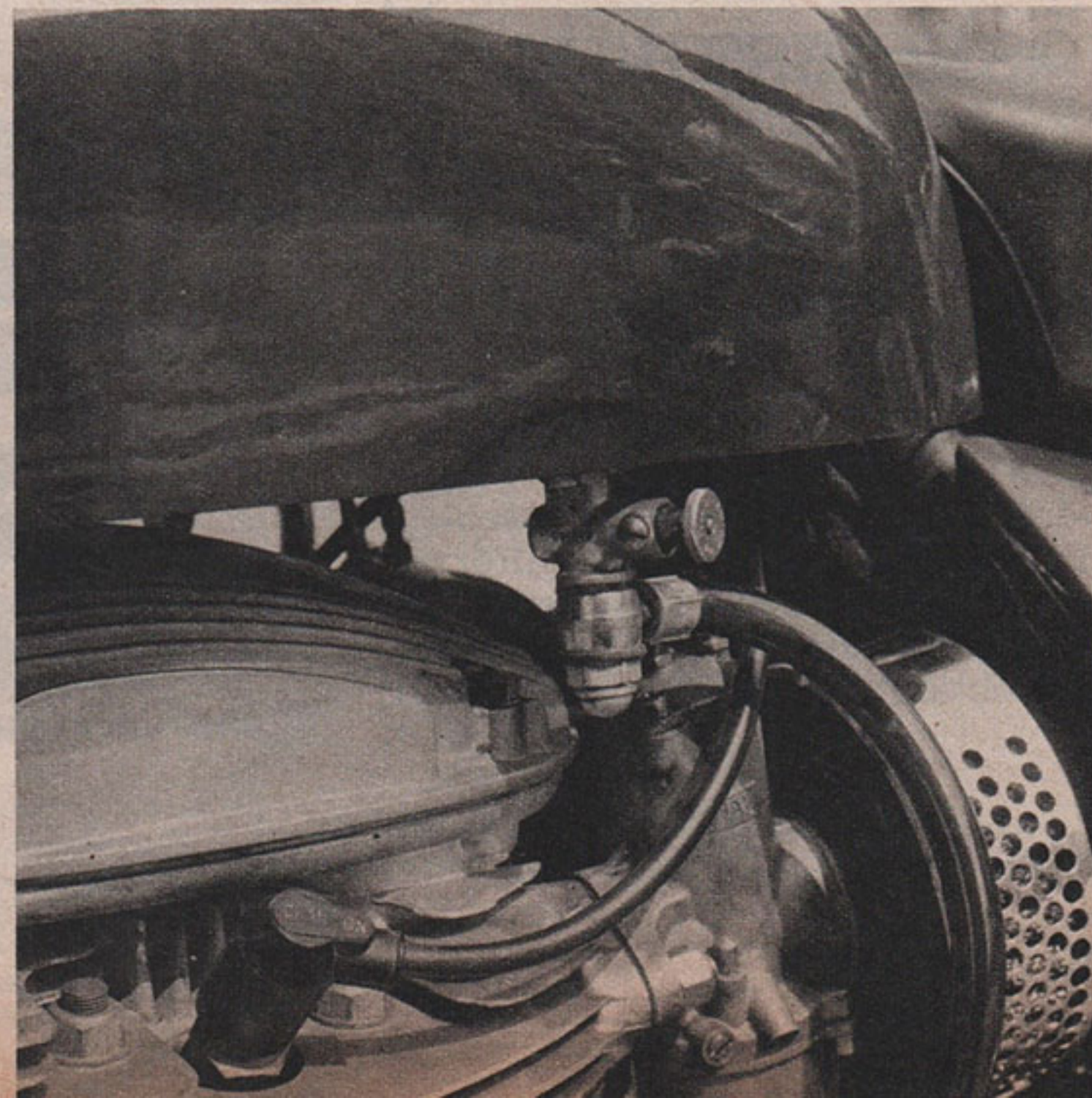
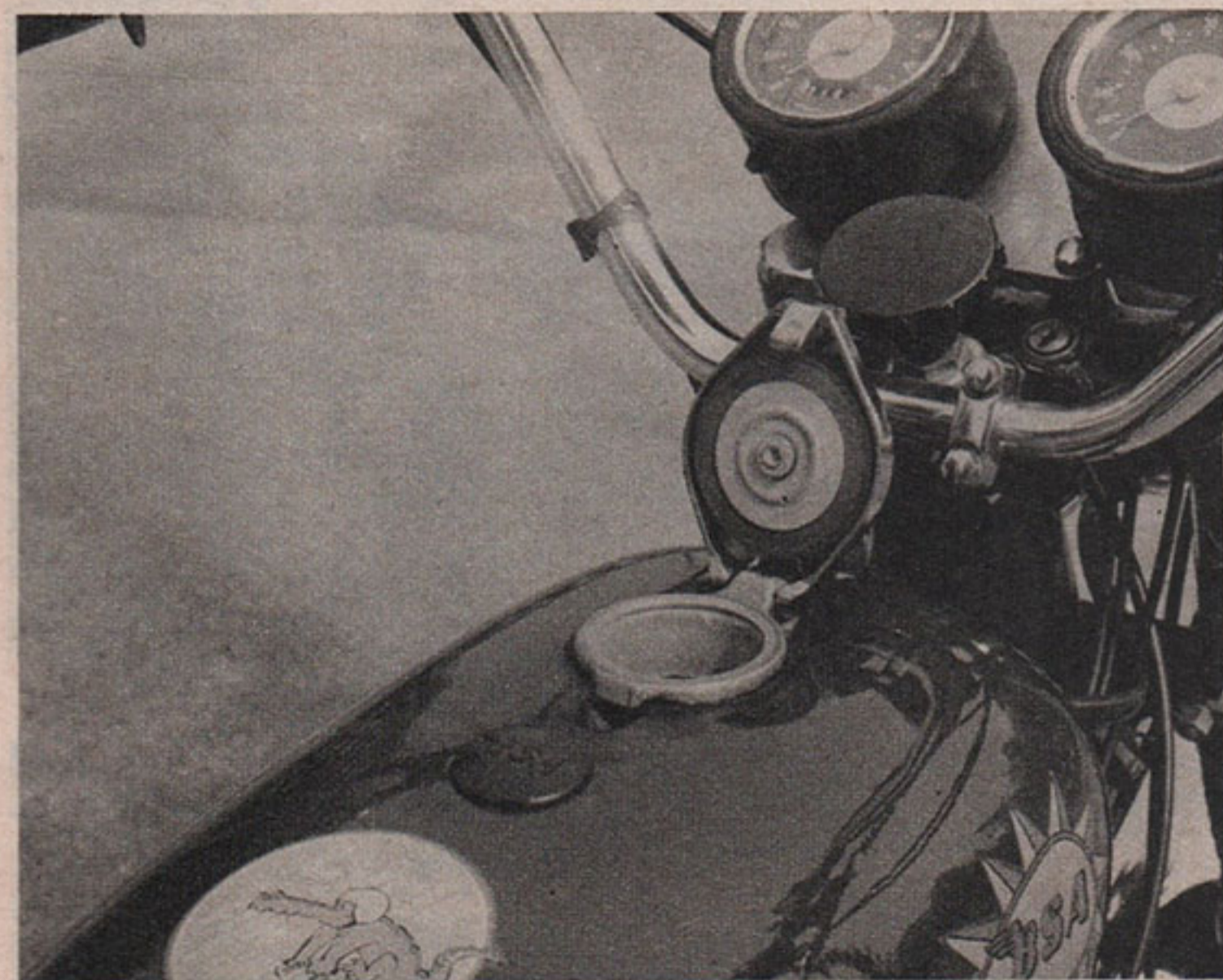
La maniabilité n'est certes pas celle d'une bicyclette, mais dès le départ l'impression de lourdeur disparaît et on peut se jouer du trafic, ainsi que des petits sentiers

de montagne, avec une relative facilité.

Cette qualité est due principalement à l'emplacement parfait des commandes principales et à l'excellente position de conduite dont le plus important des facteurs est le guidon.

Le freinage est rassurant, grâ-

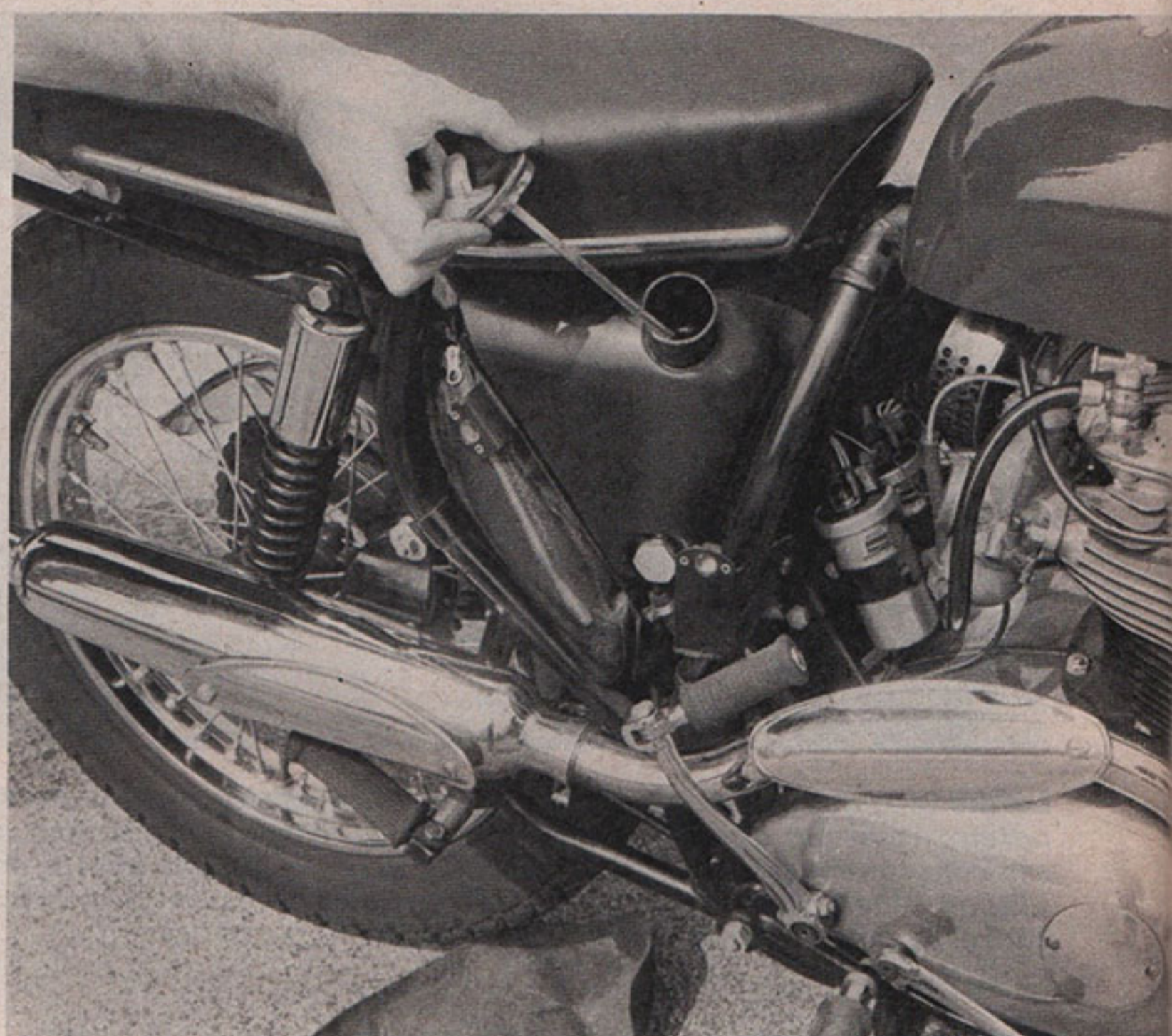
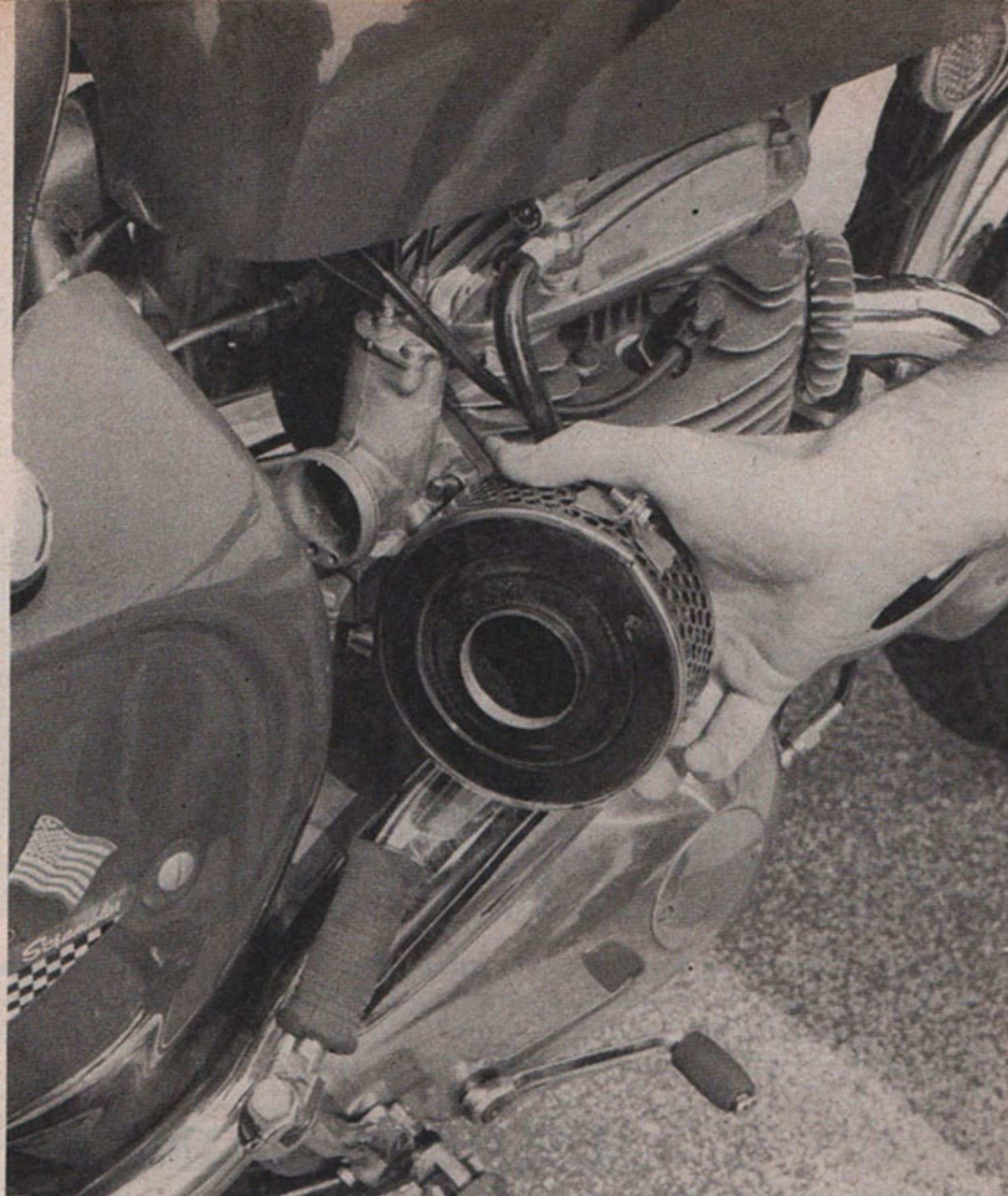
La bouchon du réservoir est en alliage léger, il se ferme et s'ouvre rapidement, tout comme sur les machines de course. Celui de notre moto d'essai laissait passer quelques suitements sur le côté gauche. Derrière le bouchon, on aperçoit le tampon de caoutchouc où se trouve le seul boulon de fixation du réservoir. Ce dernier est monté élastiquement. Les robinets, du type anglais classique, se commandent en poussant vers l'avant ou vers l'arrière et en les bloquant en les faisant tourner d'un demi-tour. C'est un système qui est moins pratique que celui du levier parce que le mouvement général n'est jamais doux. Les trous du passage de l'essence et les tuyaux qui la portent au carburateur ont un large diamètre, évitant ainsi un manque d'arrivée d'essence lorsqu'on roule à pleins gaz.



**IMPRESSIONS DE CONDUITE**  
**IMPRESSI**  
**ONS DE CO**  
**NDUITE**







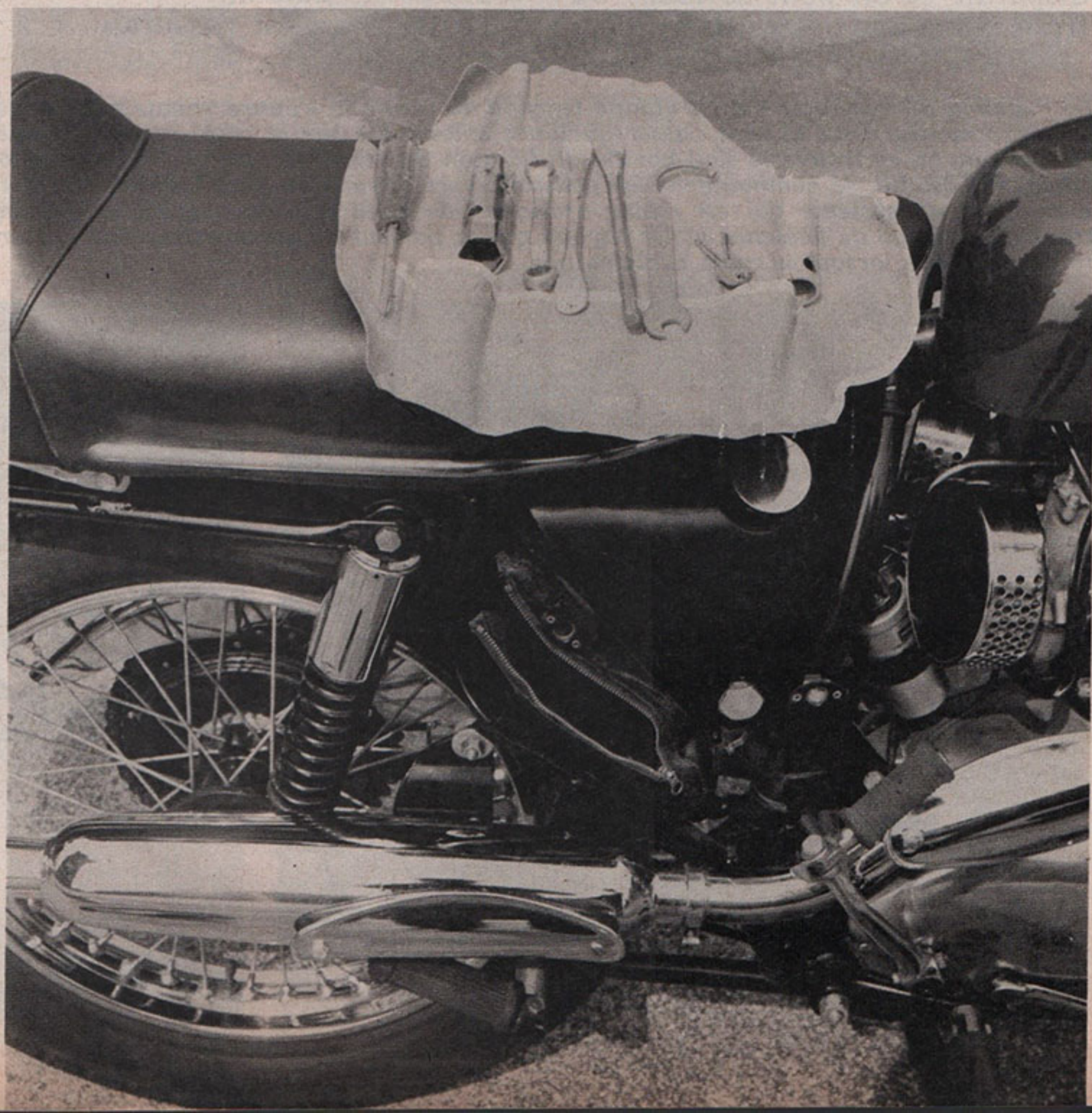
*Les grands filtres se démontent facilement, même intérieurement. L'élément d'épuration est constitué de gaze et paillette métallique. Le bouchon du réservoir d'huile, auquel on accède facilement même sans enlever la protection latérale en plastique, est doté d'une jauge. Derrière le réservoir, se trouve la trousse à outils en toile cirée avec fermeture éclair, devant les deux bobines de H.T.*

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

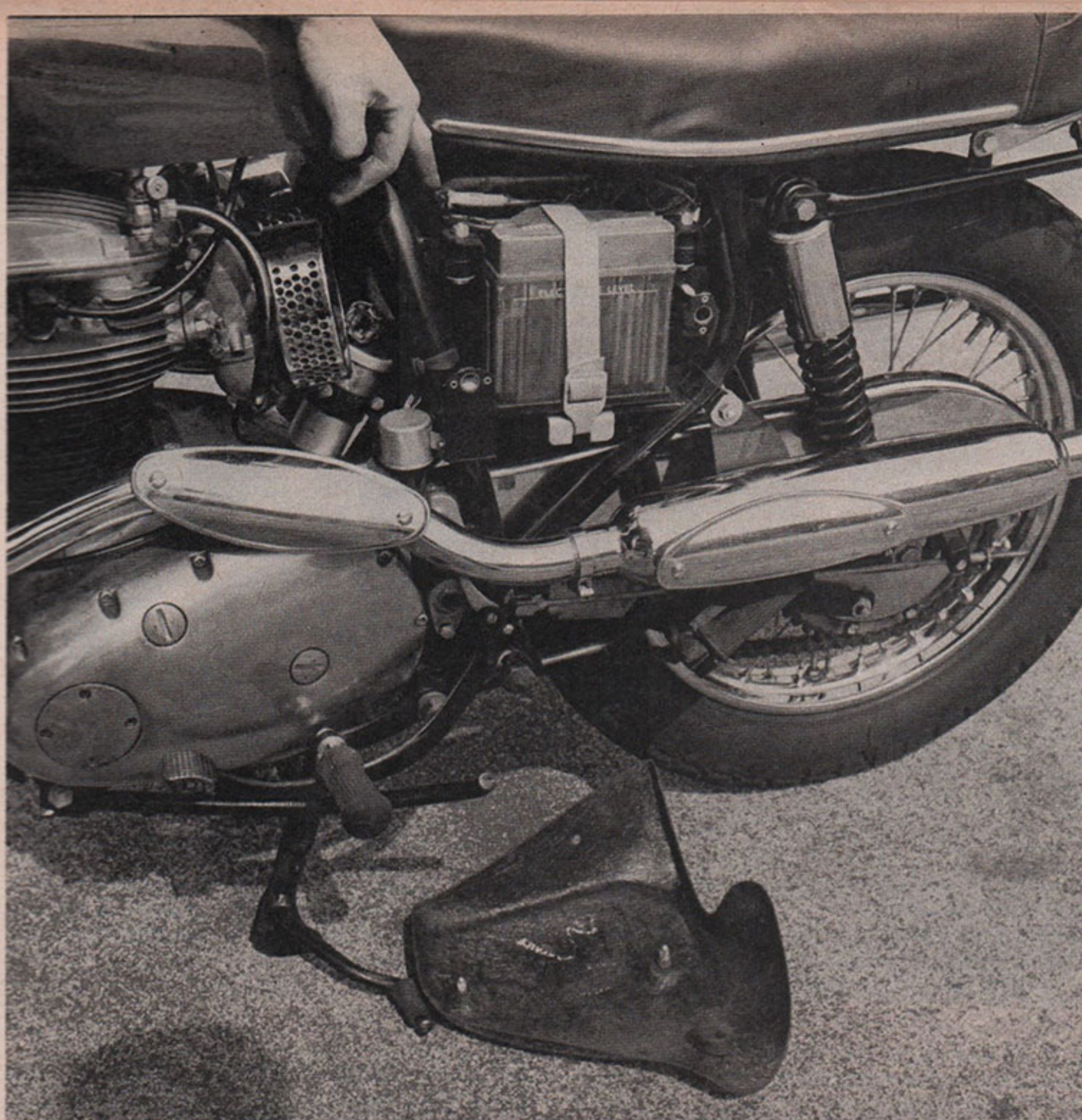
ce surtout au frein avant à double came (qui n'est pas brutal), alors que le frein arrière (un modeste « latéral »)... inchangé depuis des décennies, ne peut que représenter la bouée de sauvetage.

Les performances de la « Firebird Scrambler », dues à l'accélération, sont très respectables. En tirant un peu sur les différentes vitesses, vu que le moteur supporte facilement les hors-tours, on obtient un 14"3 sur le quart

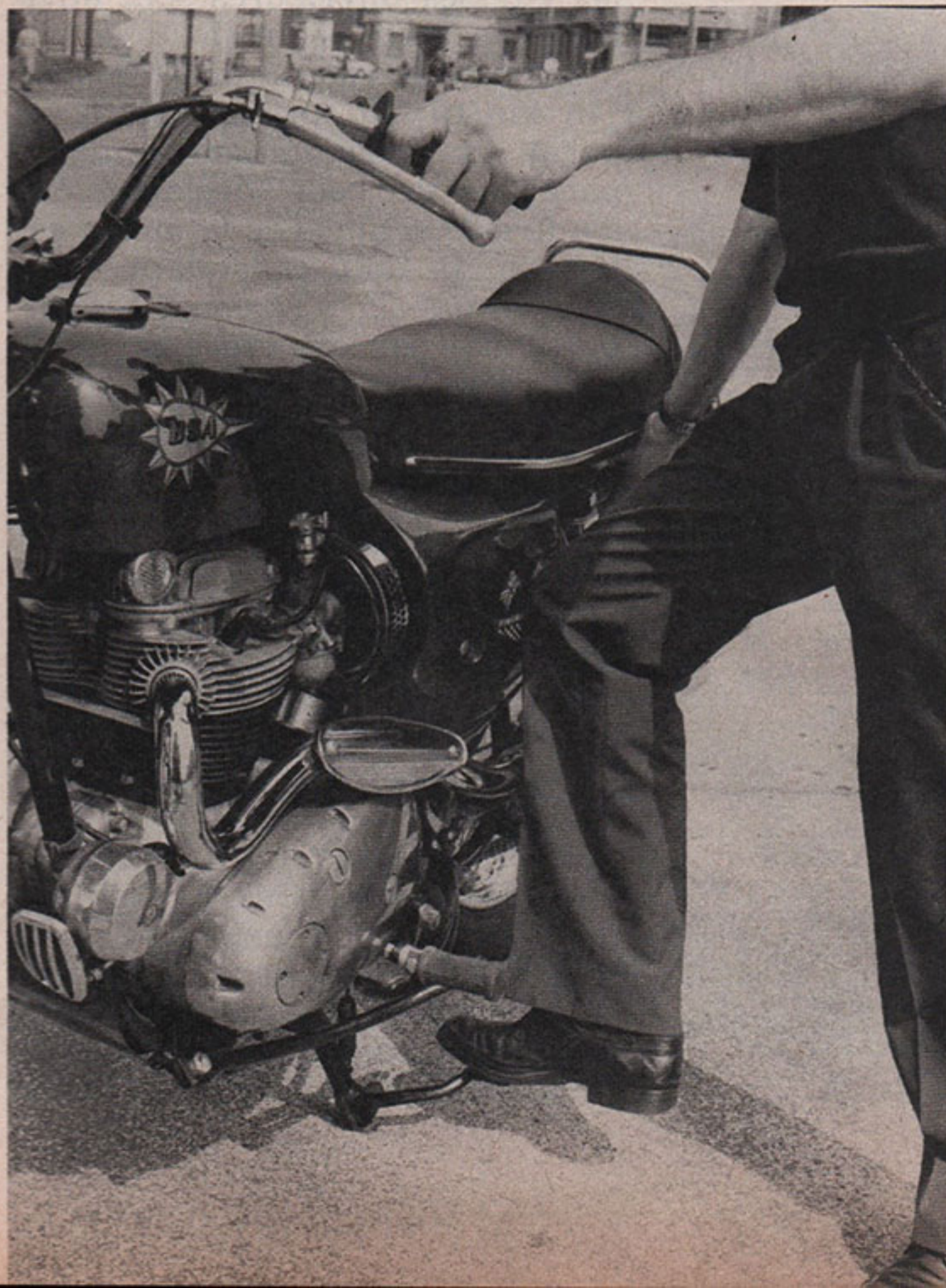
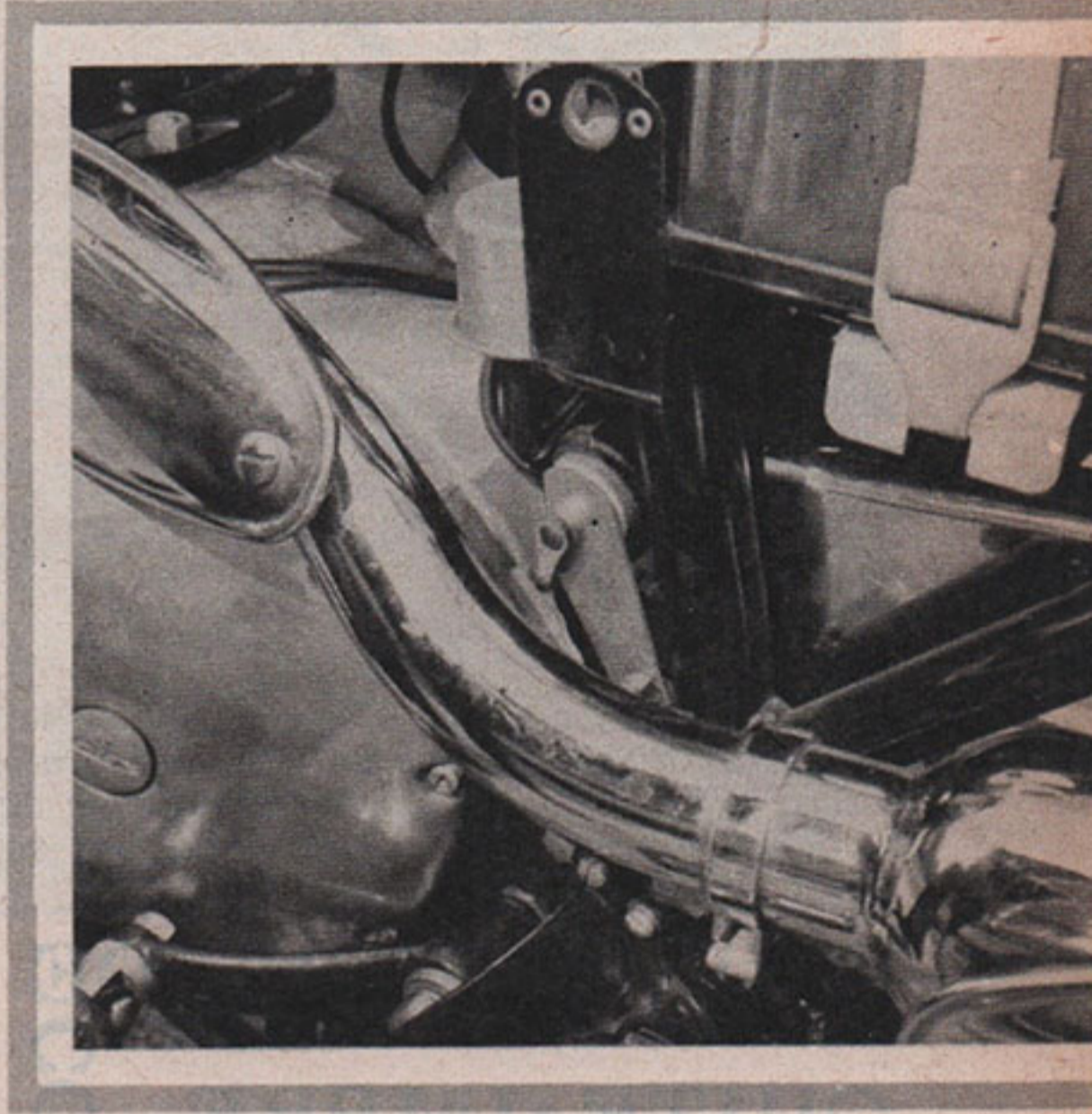
*La trousse à outils n'est pas abondante pour une grosse cylindrée.*



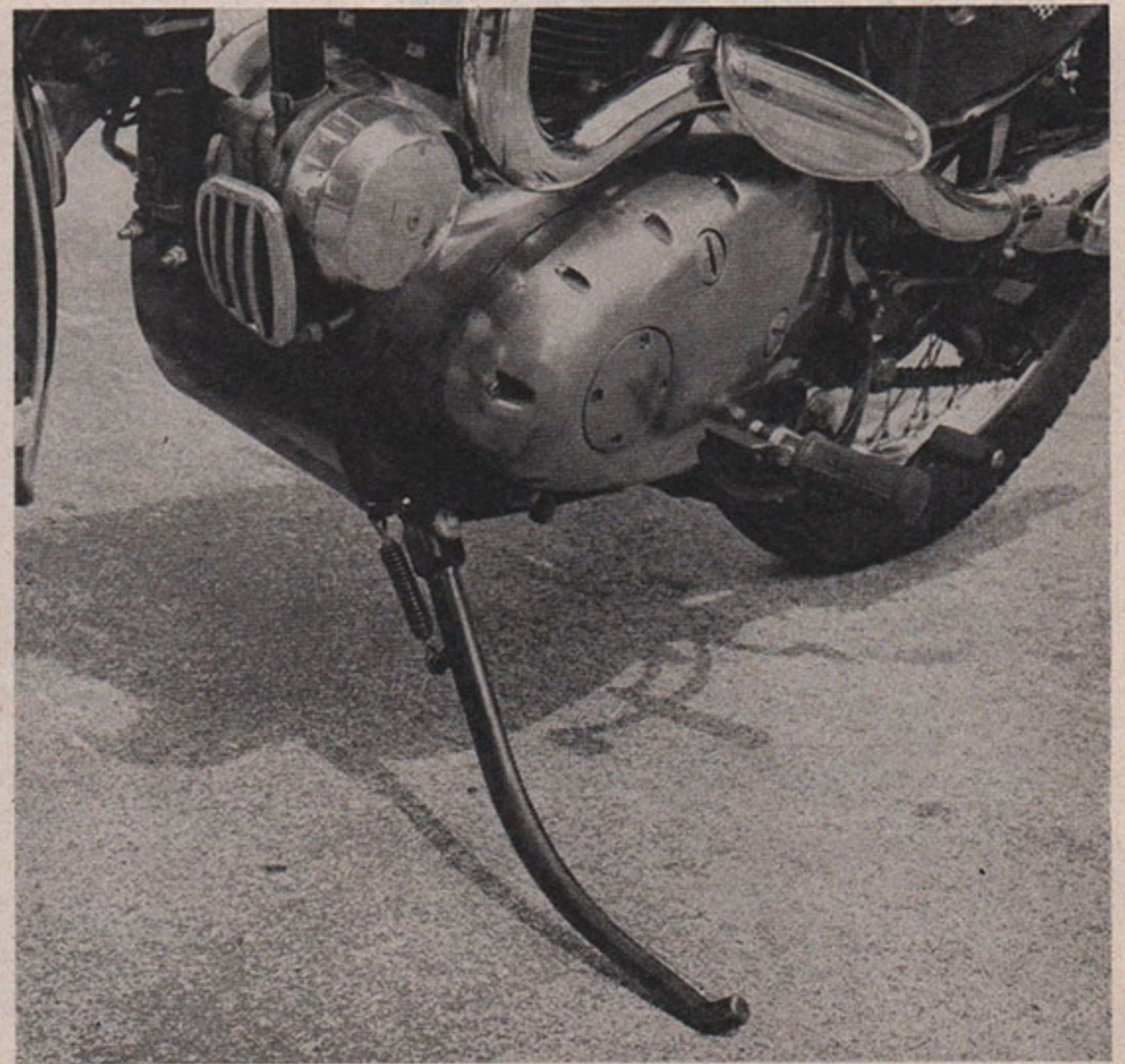




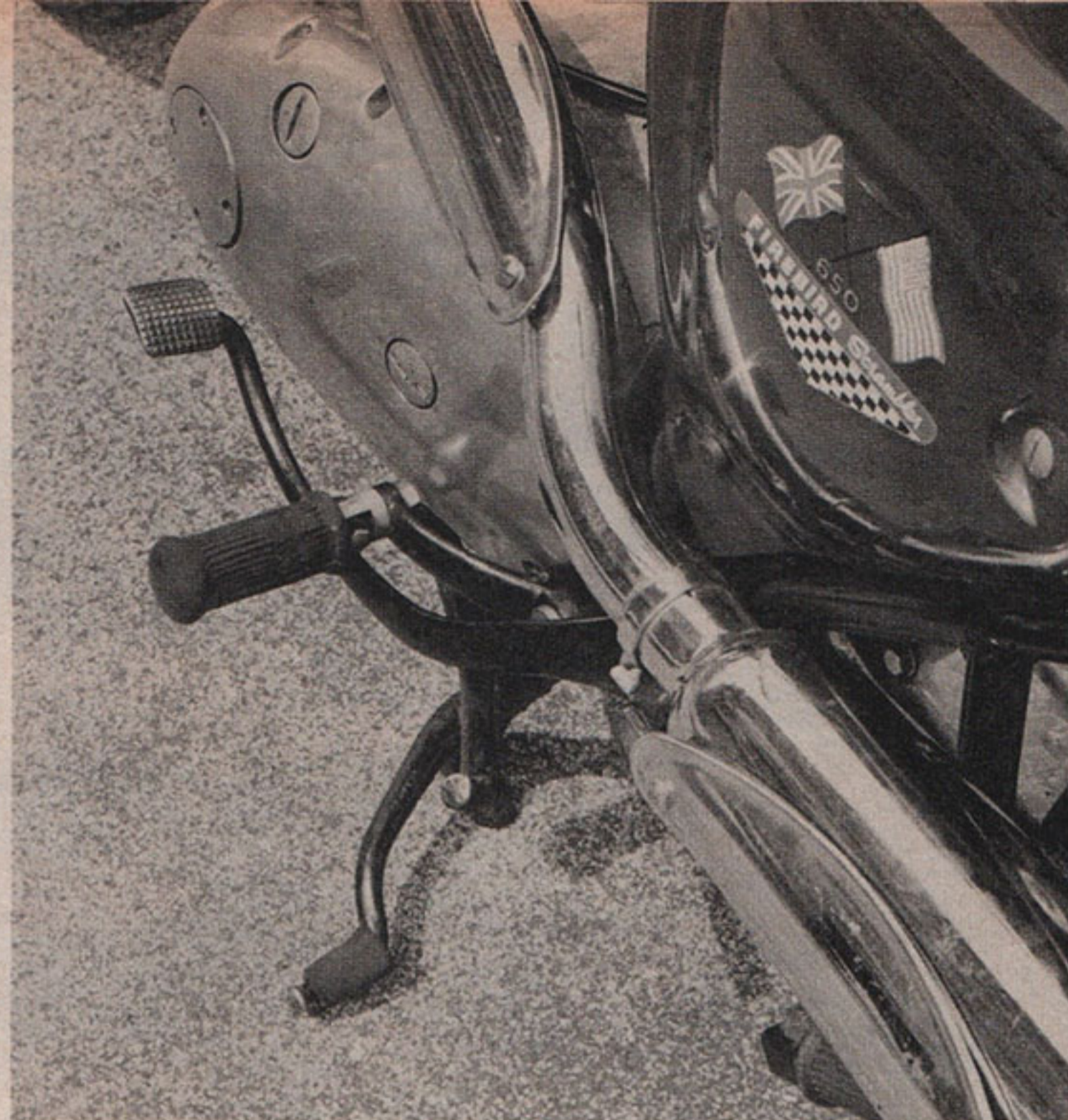
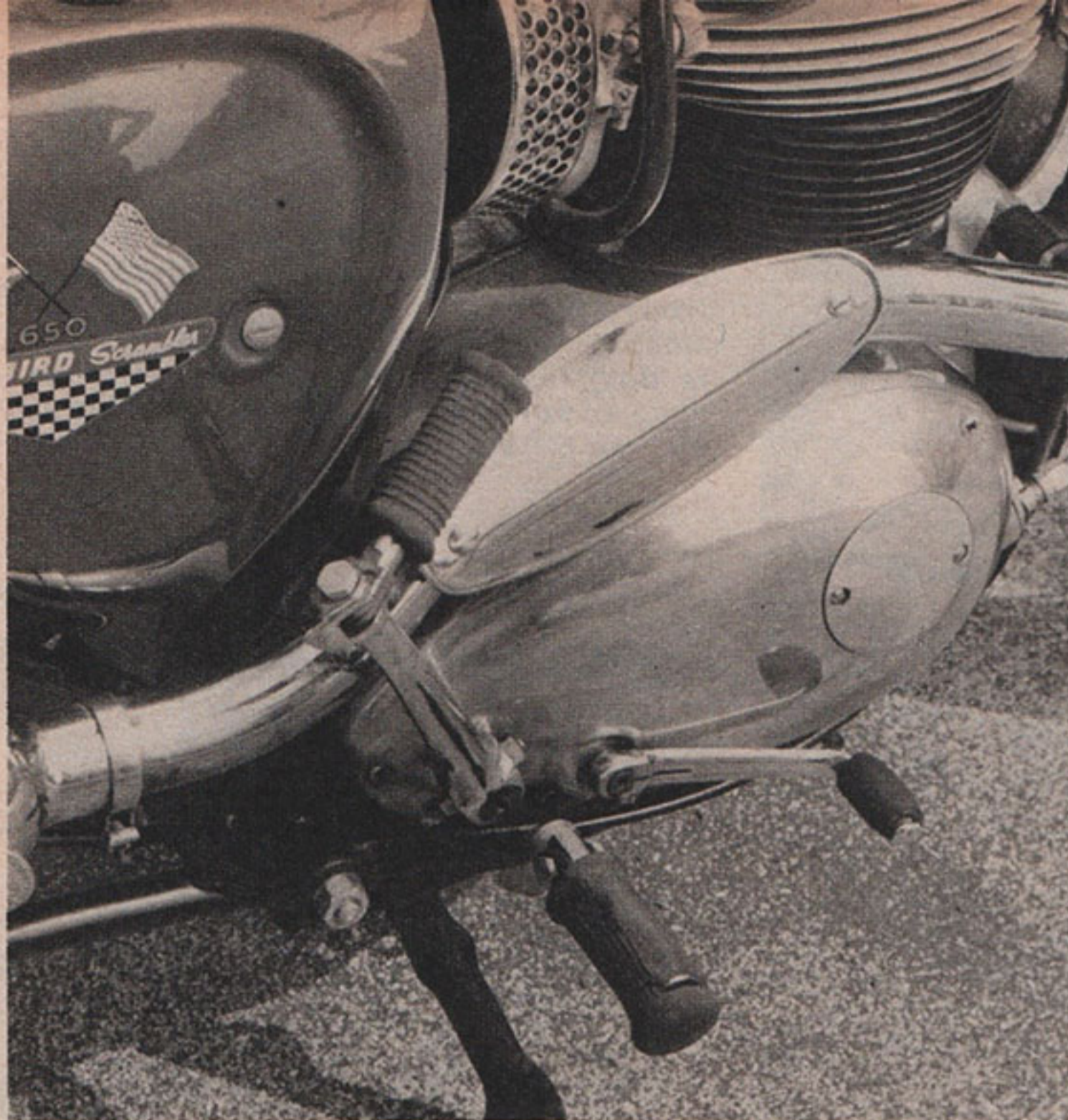
Les protections latérales sont fixées par deux vis. Derrière celle de gauche, se trouve la batterie (maintenue par un élastique) et les fusibles (indiqués par le doigt); dans le médaillon ci-dessous, vous remarquerez comme le mécanisme du « stop » est bien protégé.



Grâce au levier à gauche de la béquille et à la poignée sous la selle, on soulève la machine sans aucun effort. Le béquillage nous semble quelque peu étriqué. La béquille latérale est bien pratique sur la gauche de la machine. Les avertisseurs de notre moto ne sont pas montés d'origine.

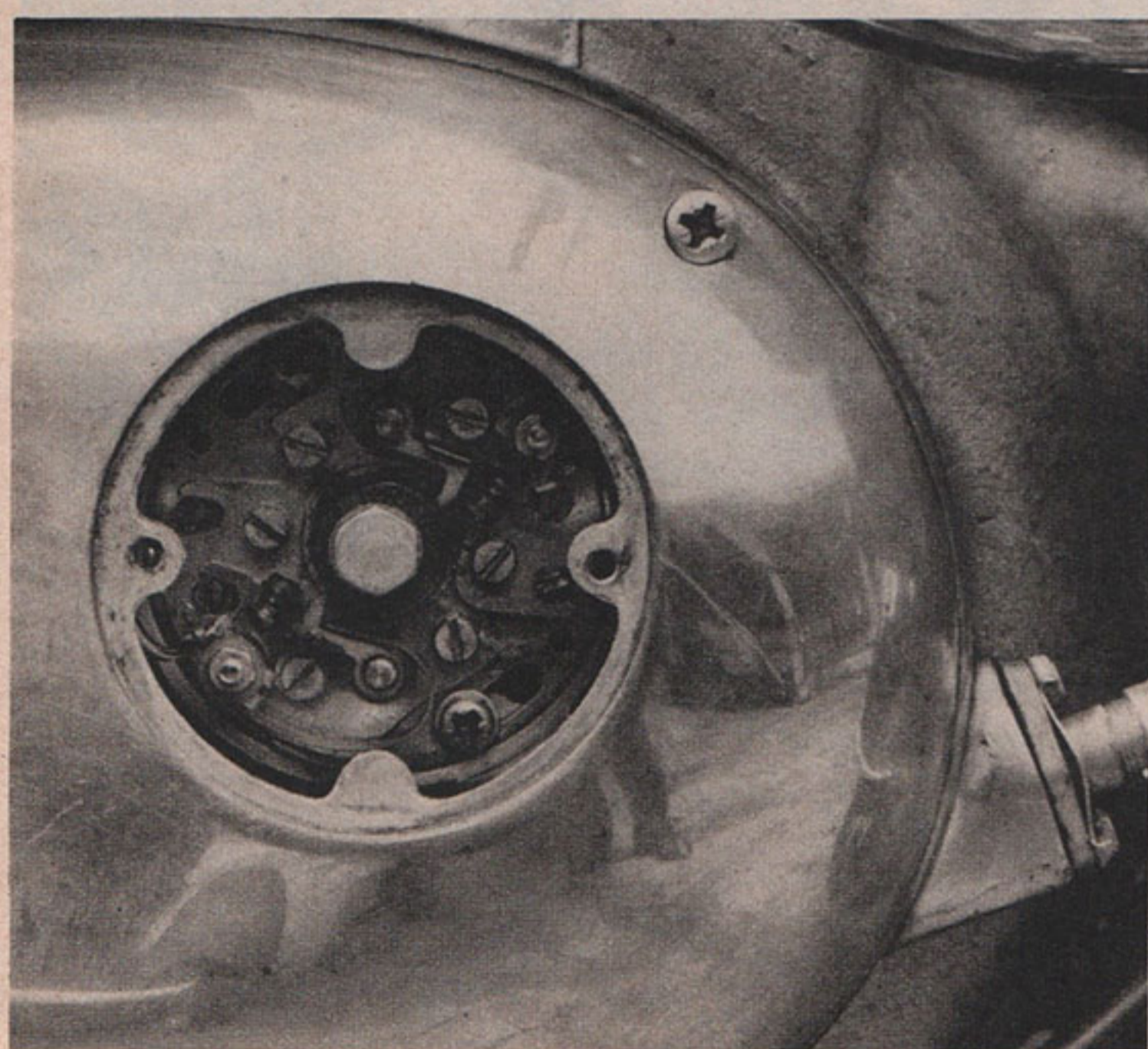






Le sélecteur de vitesses à simple levier, se commande facilement sans devoir déplacer le pied. Pour la première, appuyer vers le bas. Le kick-starter est aussi très pratique, repliable et donc pas encombrant du tout. La pédale du frein arrière, dont on notera le long bras de levier, peut être actionnés sans déplacer le pied du repose-pied. Il est dommage que le caoutchouc qui entoure l'extrémité de ces commandes soit assez mou et s'use vite.

## IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE



Par la circonférence du couvercle droit du carter, on peut facilement contrôler l'ensemble des deux rupteurs. Ce couvercle se fixe par deux petites vis.

de mile départ arrêté (ce qui est l'un des meilleurs temps obtenus avec les grosses bicylindres). Les vitesses maxima atteintes par les vitesses inférieures sont environ 75, 117 et 164 km/h.

La vitesses maximum (environ 175 km/h), au prime abord, ne paraît pas sensationnelle en comparaison de celle déclarée par d'autres machines de la même catégorie. Il faut cependant tenir compte que la « Firebird Scrambler » n'a pas été créée pour atteindre le 200 km/h (avec toutes les limitations de vitesses que sont obligés de respecter les américains, une performance de ce genre serait un exploit tout à fait inutile) mais elle est tout indiquée pour des accélérations fulgurantes, de celles qui font rester « pantois » les différents amateurs de technique automobile sportive: Ferrari, Maserati, Lamborghini, Jaguar...

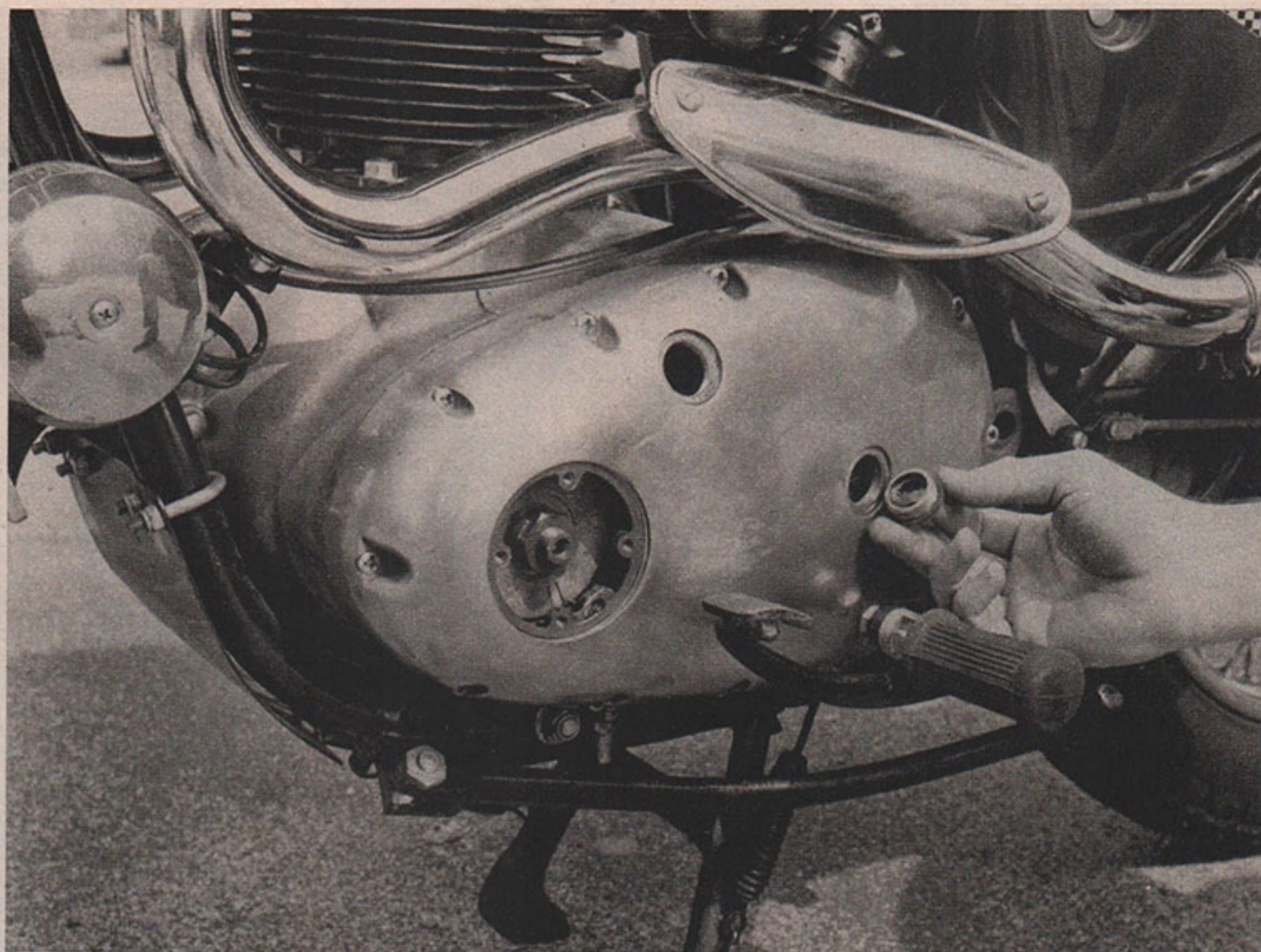
Et croyez-nous, on a beaucoup plus de satisfactions à produire une accélération explosive, très confortablement assis sur une belle machine que nous pouvons maîtriser totalement, que de rouler à 175 km/h.



Le couvercle du carter est doté de différentes ouvertures permettant un contrôle et un entretien faciles. Celle correspondant à l'arbre moteur sert au contrôle de la phase d'allumage au moyen du pistolet stroboscopique (à noter les deux repères sur le rupteur de l'alternateur), l'ouverture du haut est pour le remplissage d'huile dans la transmission primaire, celle se trouvant un peu plus vers l'arrière est pour le réglage supplémentaire de l'embrayage. En dessous, il y a deux autres petits bouchons à visser, l'un pour le contrôle du niveau et l'autre pour la vidange du lubrifiant. Dessous, le réglage pour la chaîne triplex de la transmission primaire.

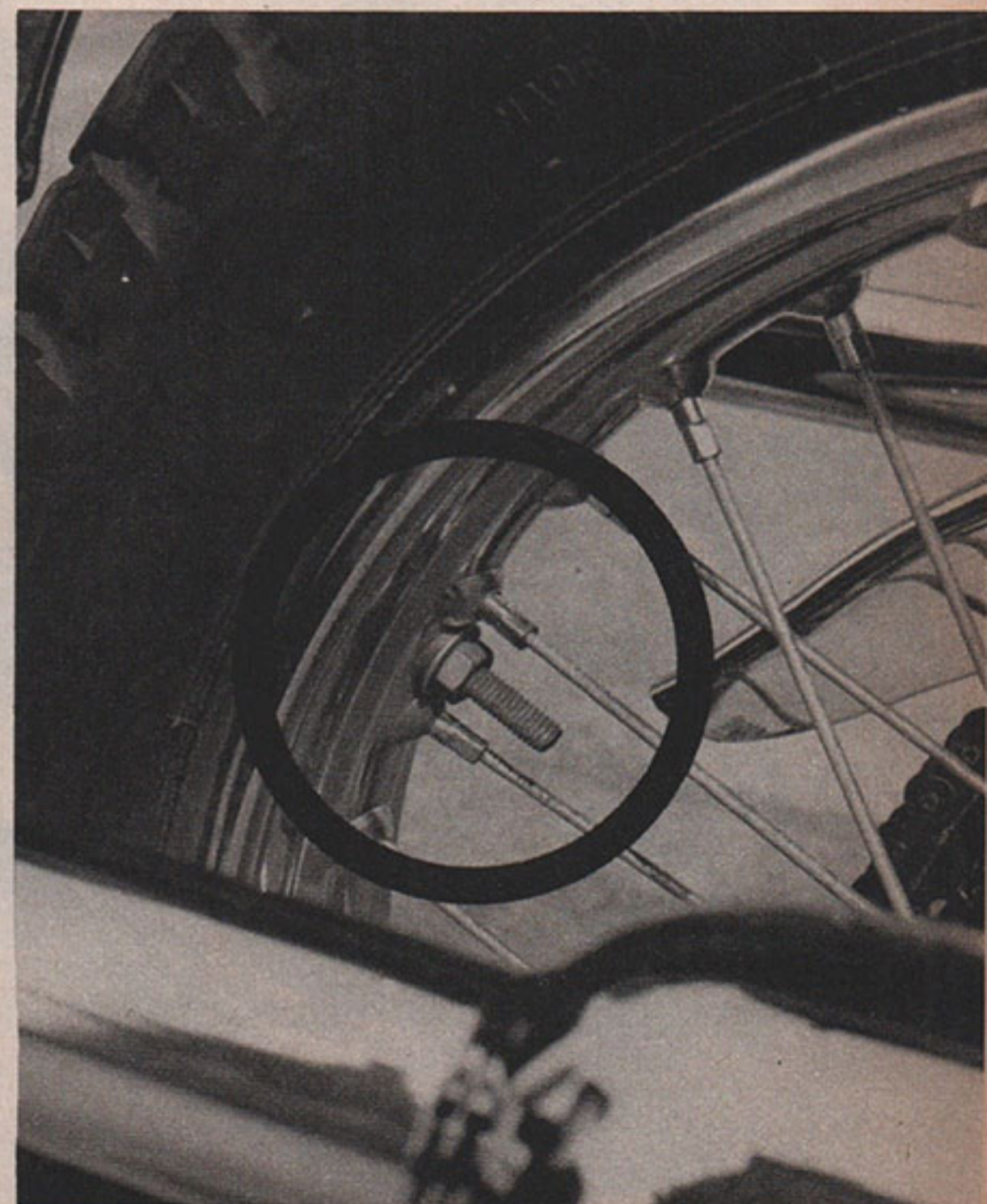
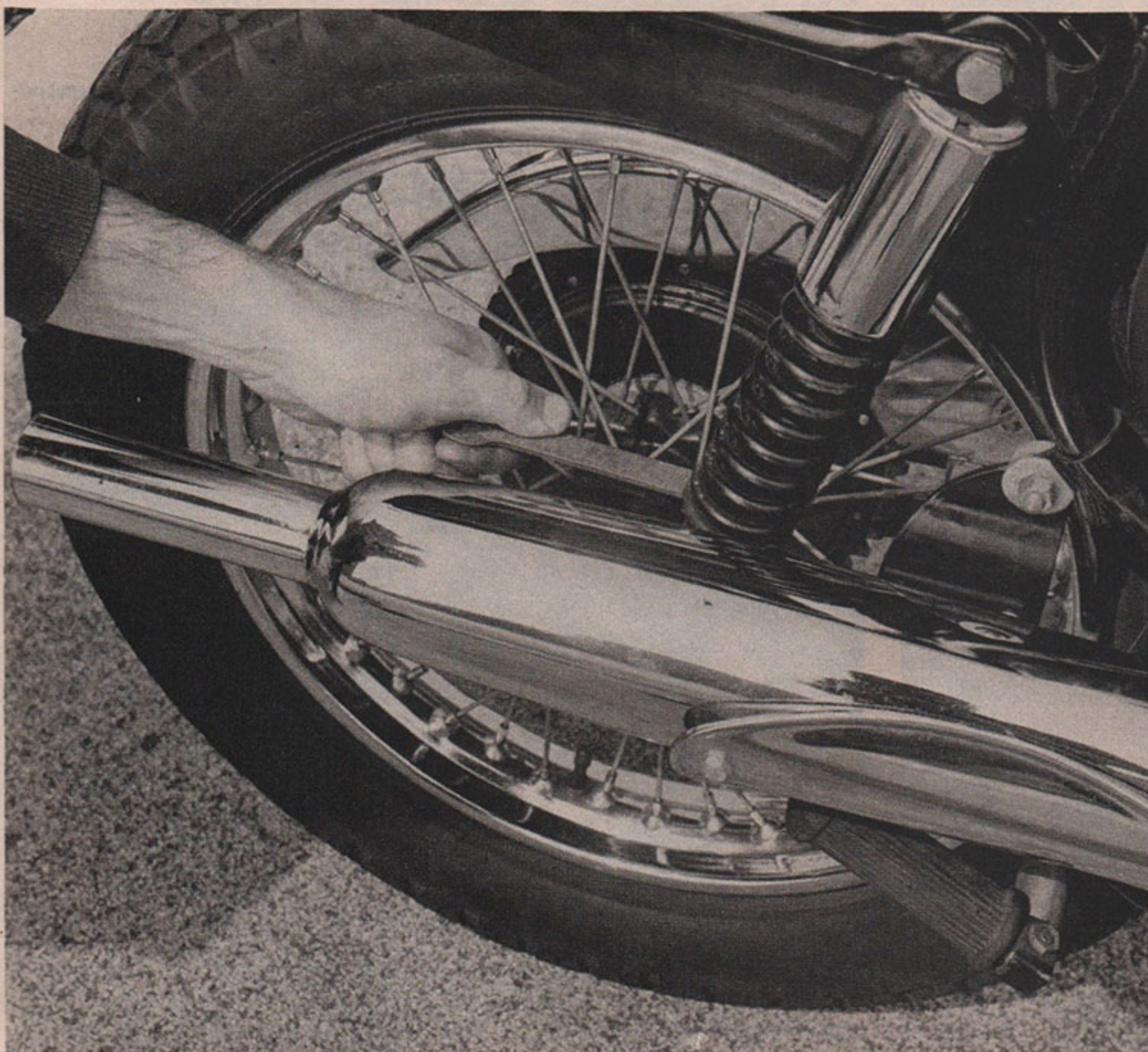
Grâce au ciel, le moteur démarre au quart de tour. Il suffit d'appeler un maximum d'essence, jusqu'à la voir suinter du carburateur, en cas de difficultés, on peut tirer le « choke » et insister par deux ou trois énergiques coup de pédales au kick-starter, si vous n'êtes pas costaud, placez la machine sur sa béquille centrale et le tour est joué.

Quelque suintement d'huile et bruits mécaniques sont pratique-

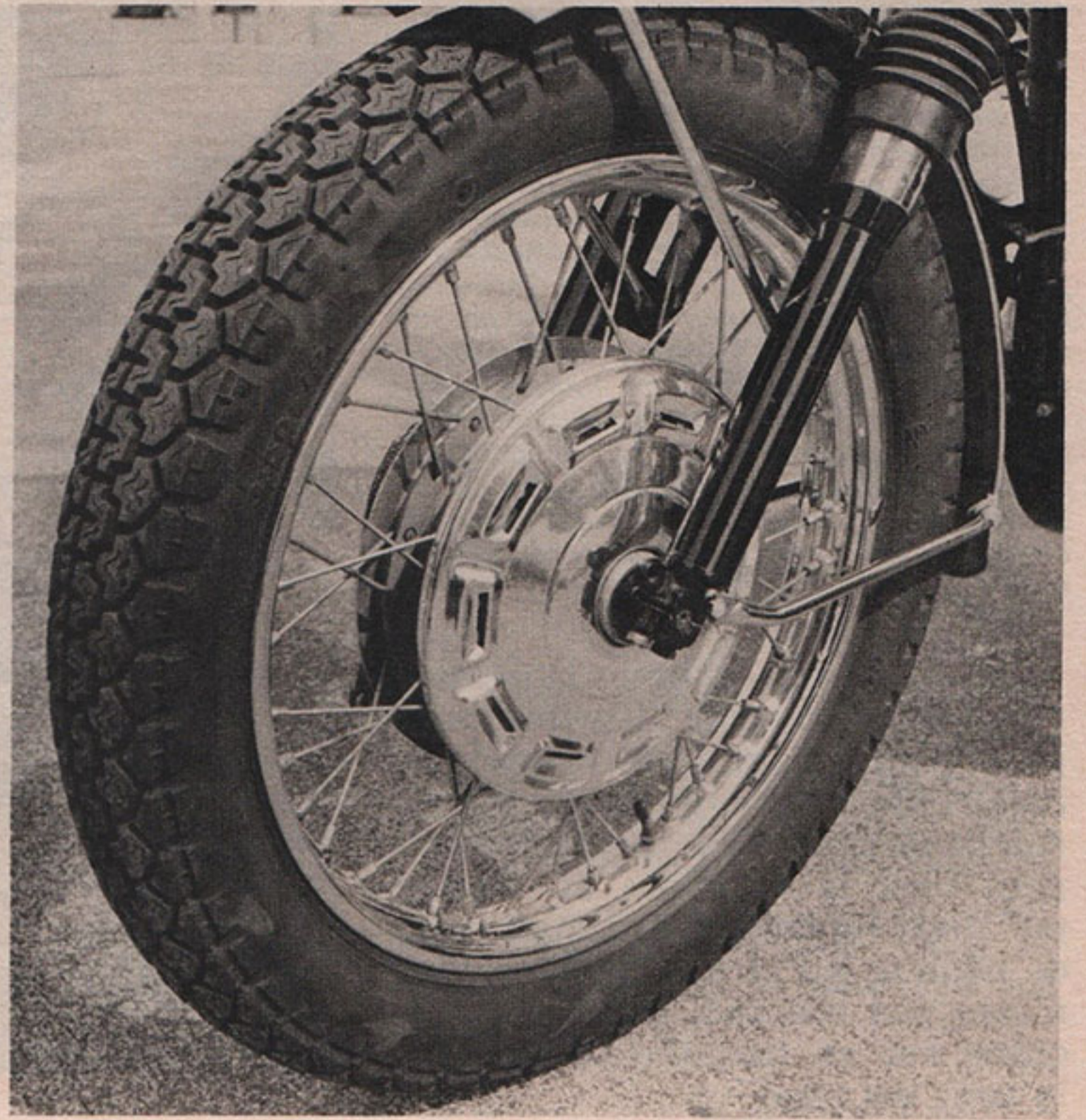
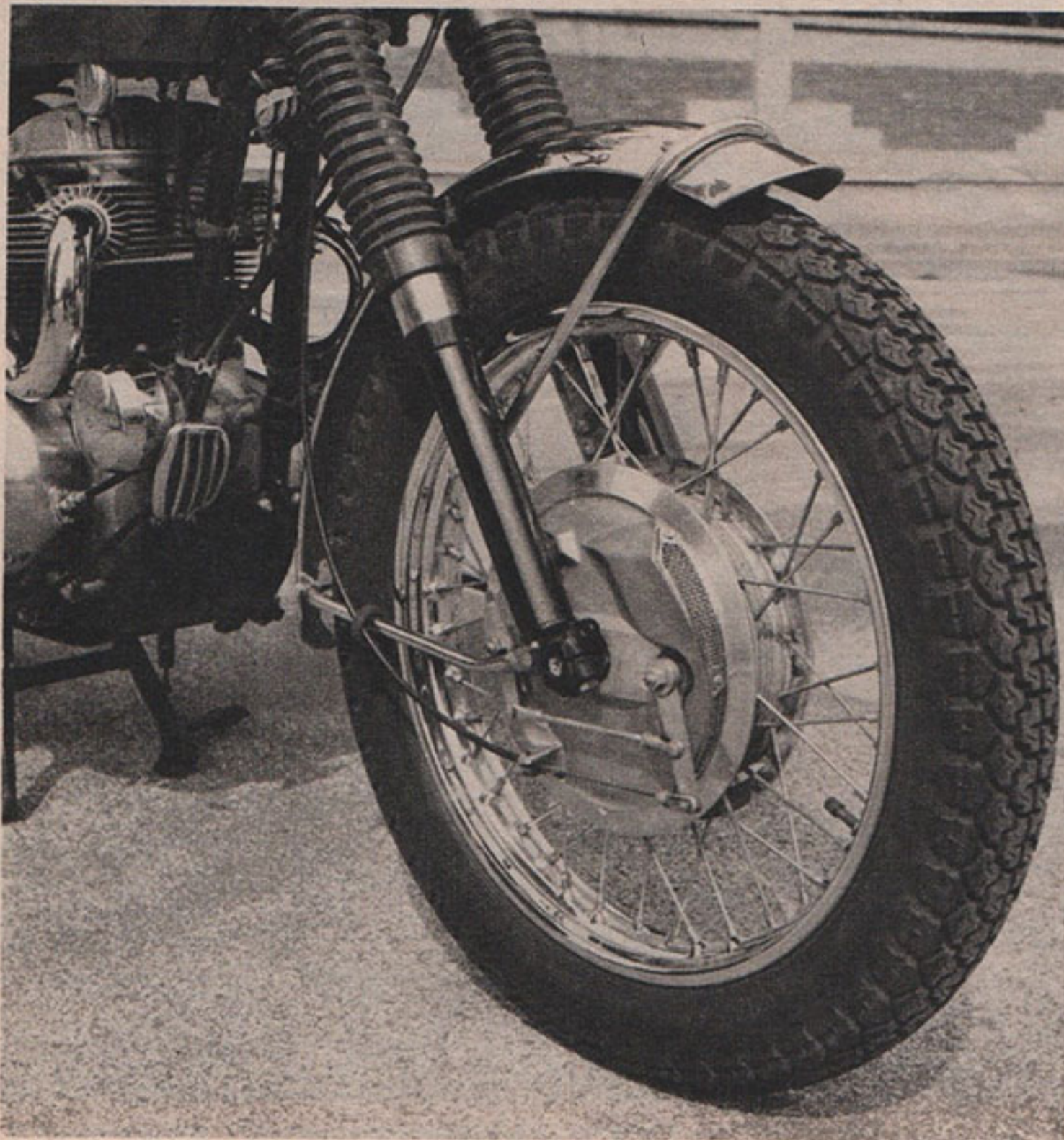


Les amortisseurs arrière peuvent être réglés sur trois positions au moyen d'un levier en dotation, mais cette opération est gênée par la proximité des silencieux.

Dans le médaillon, vis de sûreté ne permettant pas aux accélérations brutales (et décélérations) de faire glisser le pneu le long de la jante.

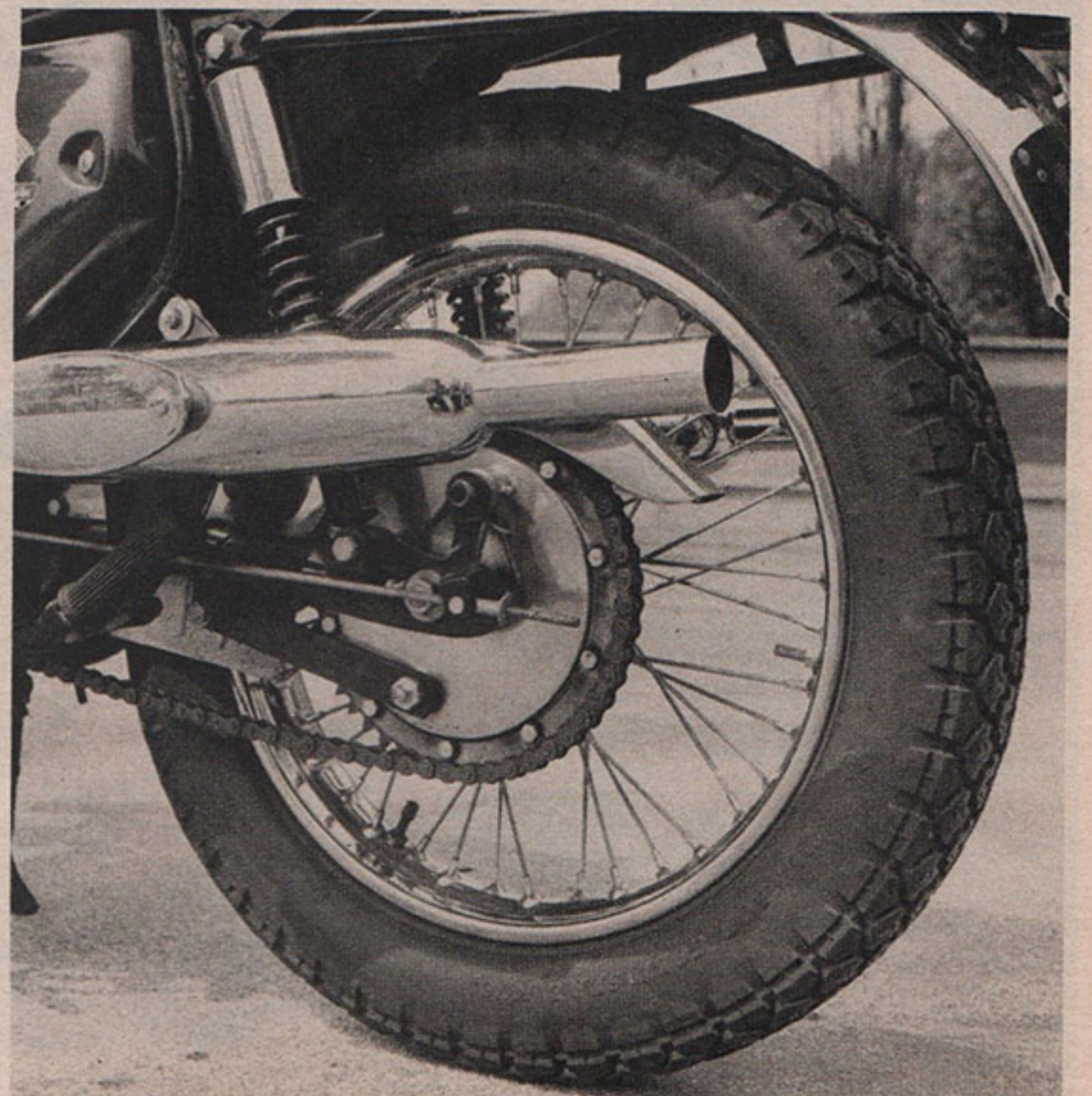
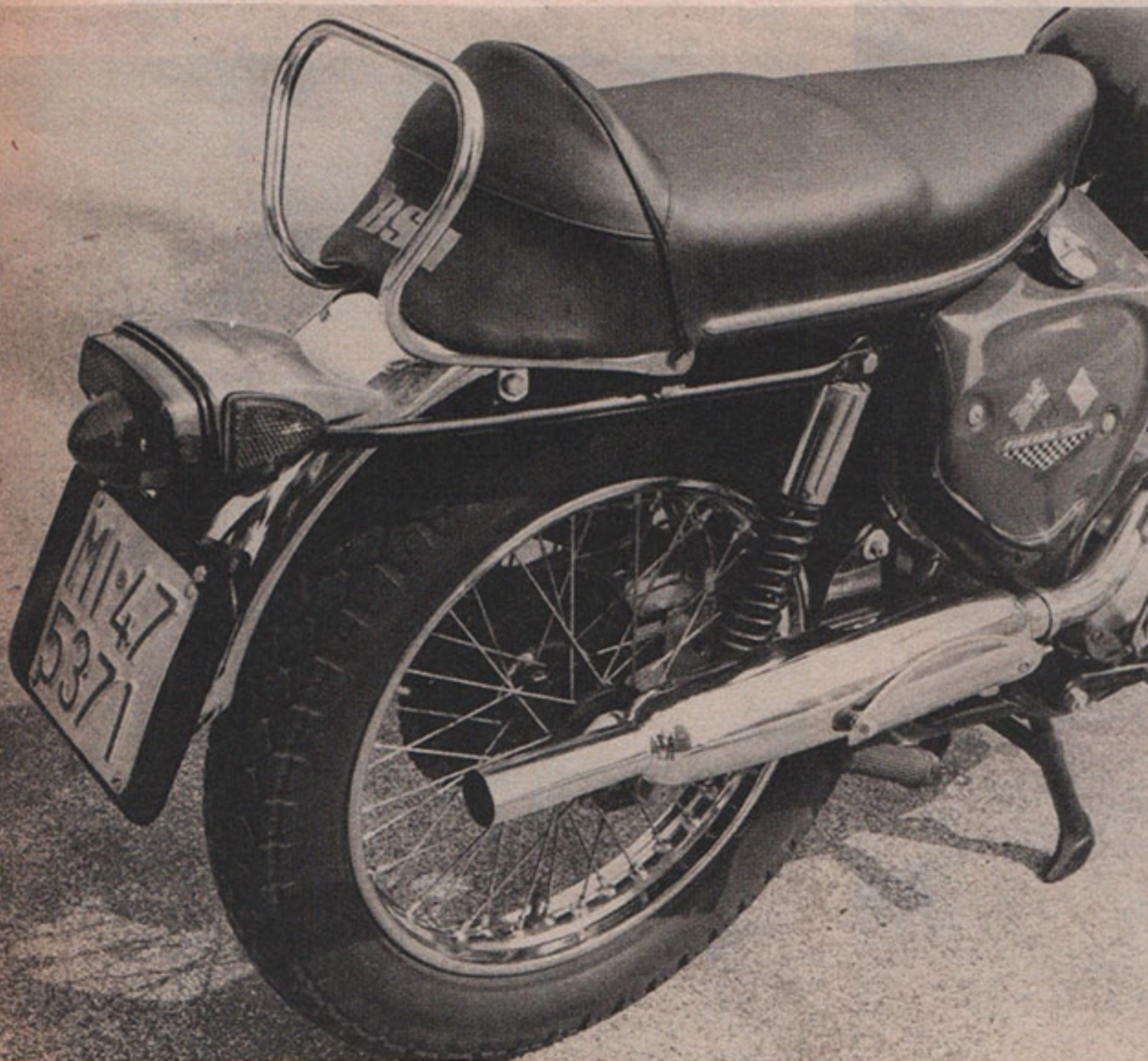




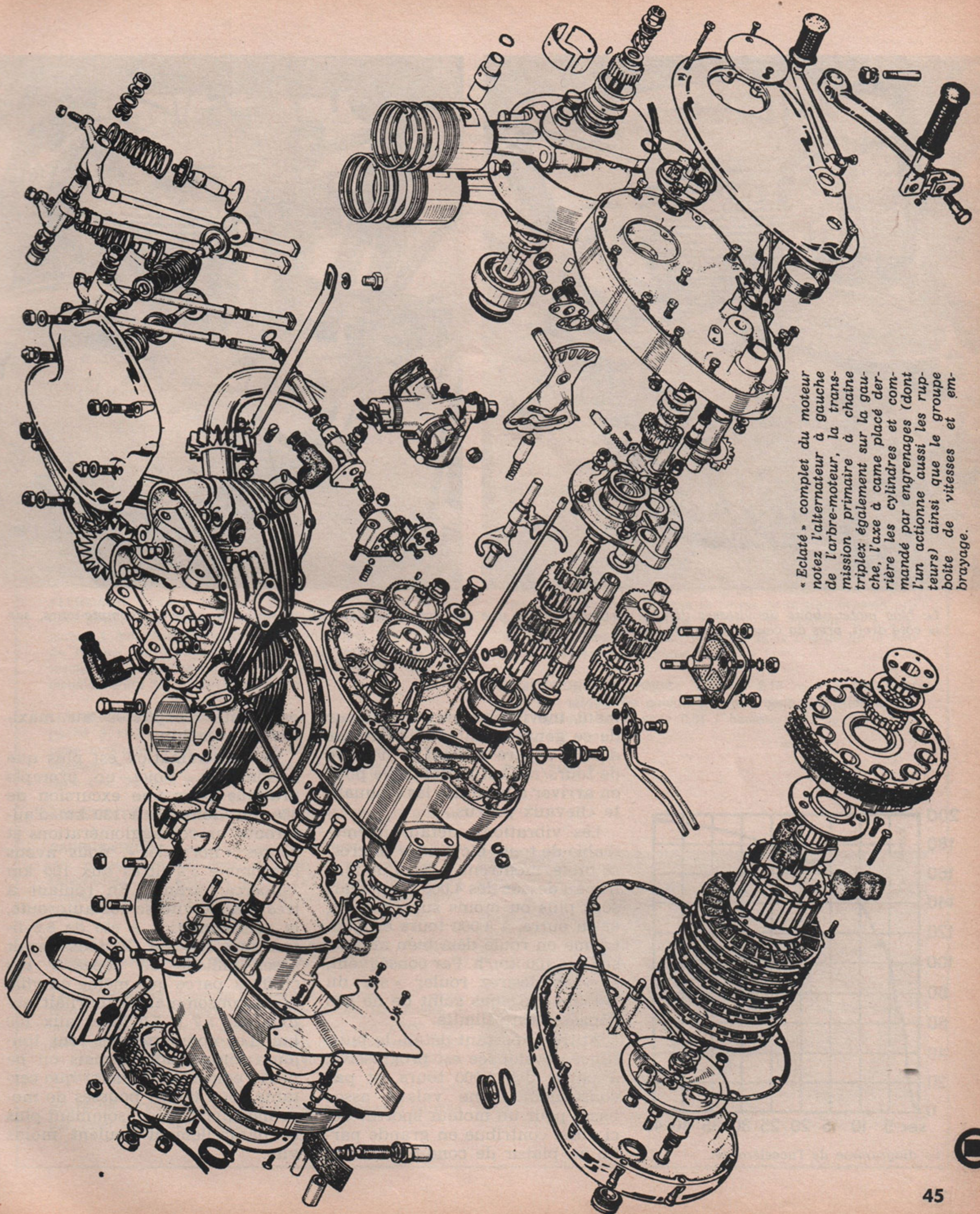


*Deux photos détaillant amplement le frein avant à double came. Son système de refroidissement est parfait.*

*Le frein arrière, est un « latéral » de dimensions modestes commandé par une tige métallique avec vis de réglage à son extrémité. Remarquez comme les repose-pieds du passager se replient en oblique étant gênés par les silencieux.*



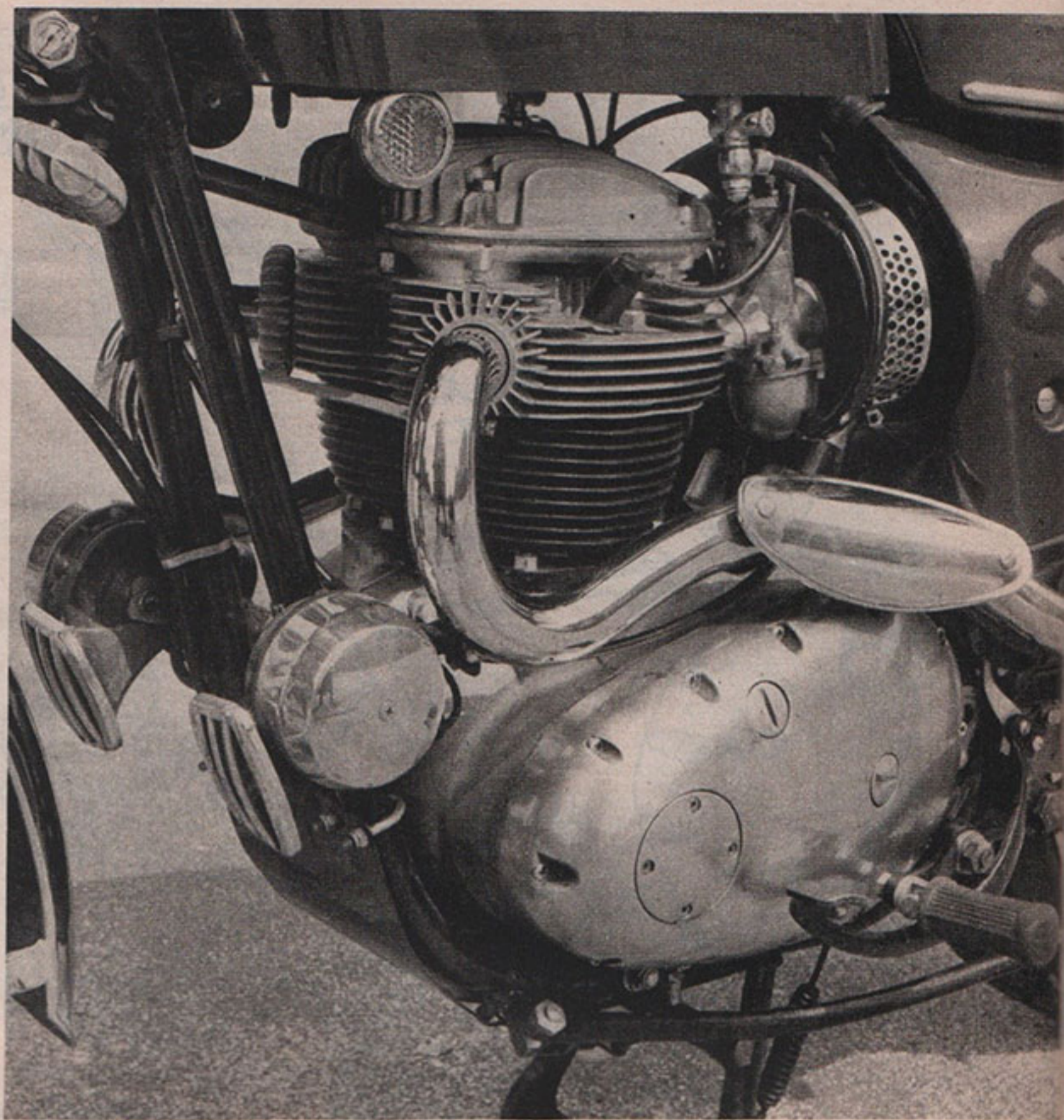
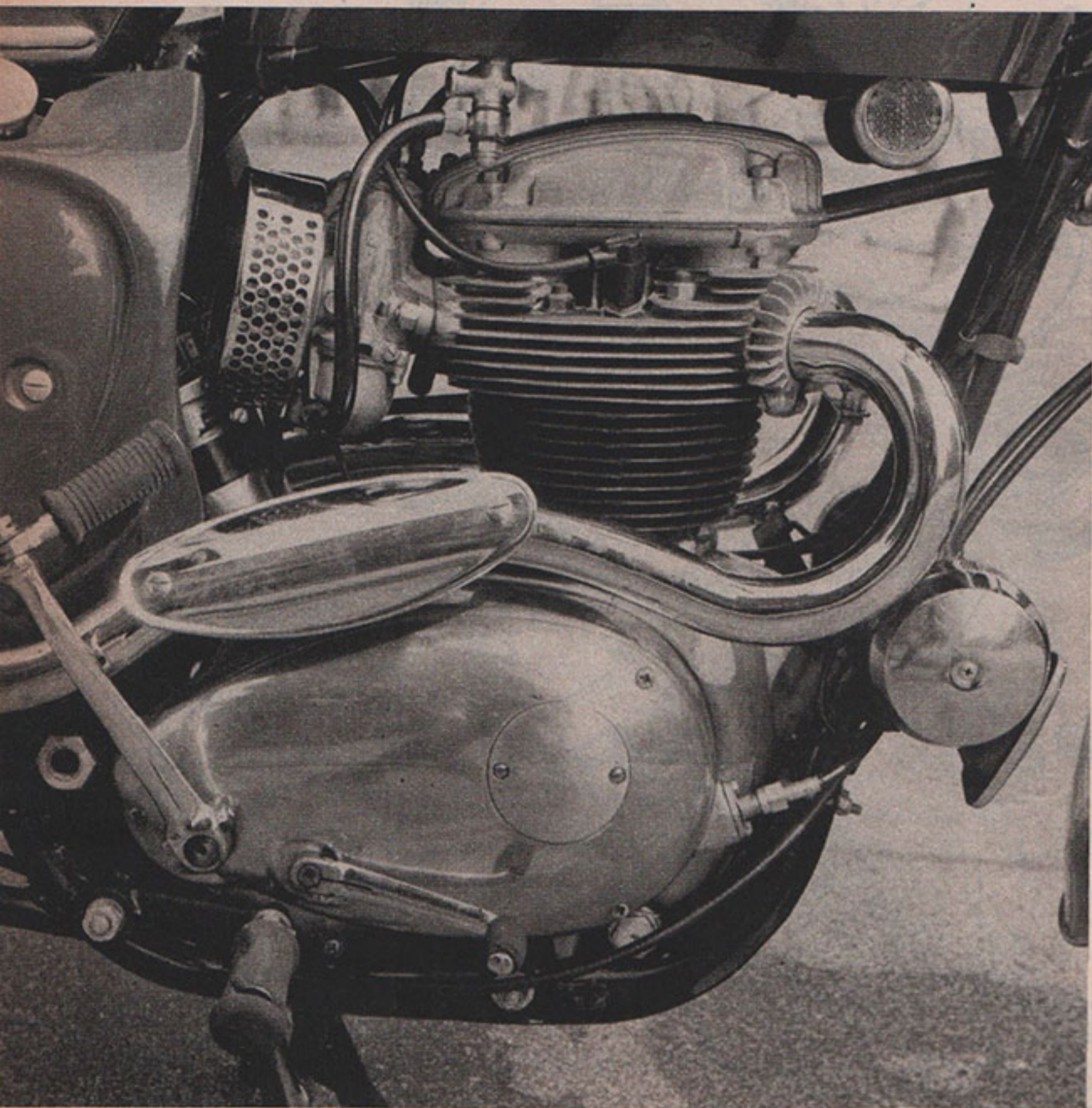




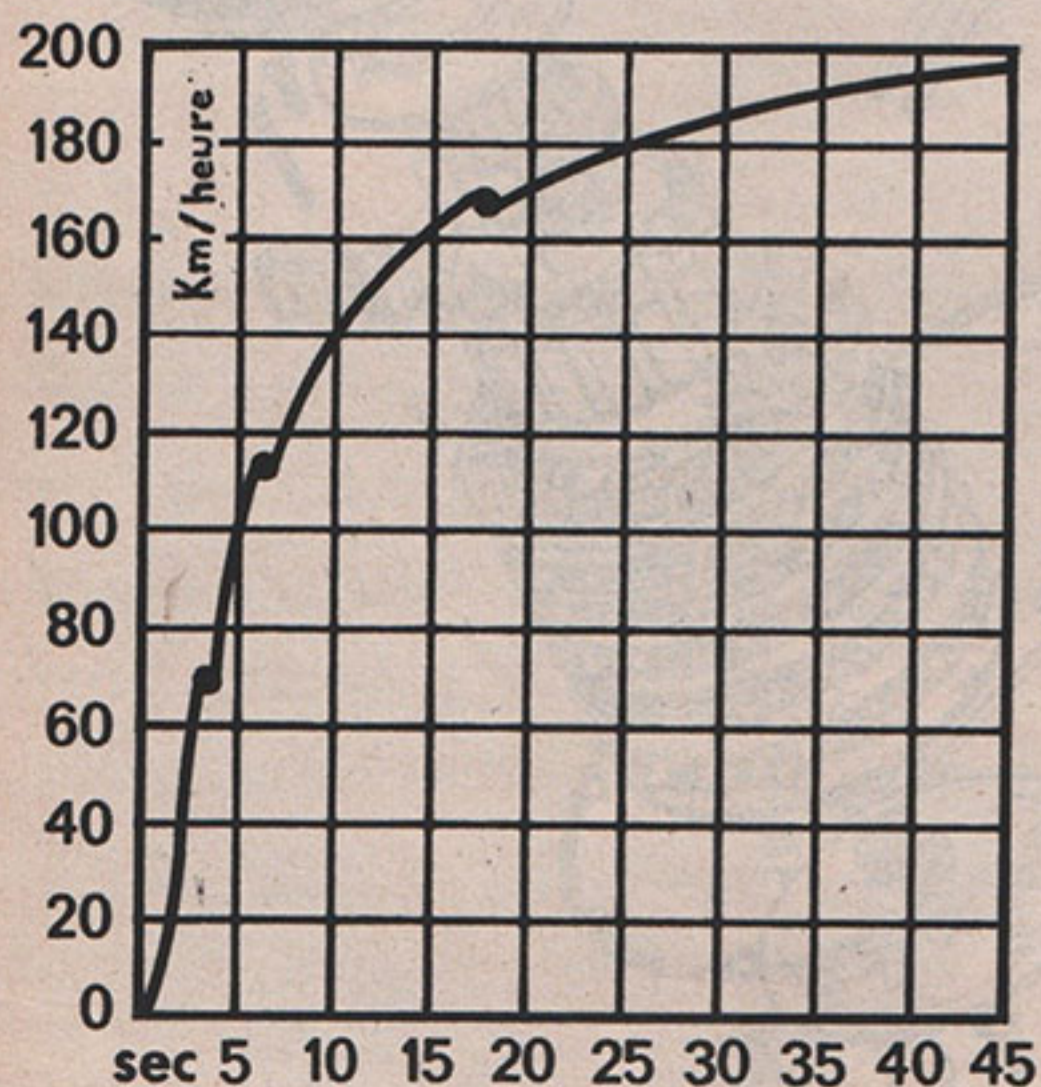
« Eclaté » complet du moteur  
notez l'alternateur à gauche  
de l'arbre-moteur, la trans-  
mission primaire à chaîne  
triplex également sur la gau-  
che, l'axe à came placé der-  
rière les cylindres et com-  
mandé par engrenages (dont  
l'un actionne aussi les rup-  
teurs) ainsi que le groupe  
boîte de vitesses et em-  
brayage.







Le bloc moteur-boîte de vitesses dénote particulièrement une conception anglaise. Remarquez la prise du compte-tours, sur le côté droit, près du couvercle des rupteurs.



Le diagramme de l'accélération.

ment inévitables sur un moteur de ce genre, muni d'un réservoir d'huile séparé et dont le nombre de tours/mn est plutôt élevé pour en arriver à produire les cinquante chevaux prévus.

Les vibrations, défaut irrémédiable de toute bicylindre de grosse taille, montrent le bout de leur nez au dessus des 4.000 tours mais sont plus ou moins supportables, et en outre, à 4.000 tours en quatrième on roule déjà bien au dessus des 100 km/h. Par conséquent, si vous désirez rouler « sur du velours », il vous suffit de ne pas dépasser cette limite.

Autre important détail: la puissance développée est progressive, à partir des 2.000 tours, et par conséquent d'une valeur assez basse pour un moteur sportif. Ceci aussi contribue en grande partie au plaisir de conduite et à la

possibilité d'exploiter au maximum la machine.

La consommation est plus que raisonnable. Voici un exemple pratique pour une excursion de 500 km, dont 120 à 130 km d'autoroute, un col, agglomérations et routes « normales », nous avons consommé 5,9 litres aux 100 km (supercarburant). En roulant à très grande vitesse sur autoroute, la consommation a été de 6,6 litres aux 100 km. Il nous paraît assez difficile de dépasser ces chiffres, parce que même en ville notre consommation tournait autour des 5,7 à 5,9 litres aux 100 km. Les comparaisons sont toujours antipathiques, mais on ne peut s'empêcher de noter que certains deux temps poussés de moyenne cylindrée consomment plus et naturellement roulent moins vite.



# IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

L'embrayage est vraiment très doux pour une grosse moto et même en l'employant très souvent, la main ne s'enkylose pas. D'ailleurs ses autres fonctions sont tout aussi bonnes.

La boîte de vitesses, toujours précise même si parfois un peu bruyante à l'enclenchement de la première, possède ses rapports

quelque peu éloignés aux vitesses inférieures mais n'influencent pas les brillantes performances de la machine.

En conclusion la « Firebird Scrambler » est une grosse machine docile, créée pour les américains mais qui a aussi toute sa place chez nous.

C. P.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**MOTEUR:** bicylindre, quatre temps, cylindres verticaux frontaux en fonte, culasse en alliage léger d'un bloc, distribution par scupapes inclinées commandées par culbuteurs avec arbre à came derrière les cylindres.

Alésage et course:  $75 \times 74 \times 2 = 654$  cc.

Compression 9 : 1

Puissance 55 CV à 7.000 tours/mn.

Diagramme de distribution, avec jeu de contrôle de 0,35 mm: admission ouverture  $51^\circ$  avant le P.M.H. et fermeture  $65^\circ$  après le PMB; échappement ouverture  $78^\circ$  avant le PMB et fermeture  $37^\circ$  après le PMH. Jeu normal entre soupapes et culbuteurs, à moteur froid: admission 0,22 mm et échappement 0,25 mm.

**ALLUMAGE:** batterie 12 Volts, avec rupteur double et bobine simple pour chaque bougie. Ouverture entre les contacts 0,4 mm. Avance maximum (automatique)  $34^\circ$ . Repères de réglage sur l'alternateur, visibles au travers d'un couvercle sur la gauche du carter. Bougie Champion type N3, distance entre les électrodes 0,6 mm.

**LUBRIFICATION:** Moteur, huile dans réservoir séparé, capacité 3 litres et double pompe à engrenages. Employer huile multigrade SAE 20-50 pour l'été ou l'hiver. Boîte de vitesses: huile EP90, 500 centilitres. Transmission primaire: huile SAE 20, 0,14 litres.

**ALIMENTATION:** essence super, capacité du réservoir 9 litres.

**CARBURATEURS:** deux « Concentric R 930/21 », diffuseur 30 mm, gliceur max. 190 (mes. anglaise), gliceur minimum 25, pulvérisateur 106, soupape gaz N. 21/2, aiguille conique au troisième cran, filtre à air muni de gaze et paillette métallique.

**EMBRAYAGE:** à disques multiples en bain d'huile: 6 disques lisses alternés avec 6 disques garnis.

**TRANSMISSIONS:** primaire à chaîne triple mes.  $3/8''$ , avec tendeur en tôle, rapport 2,071 (dents 28-58). Secondaire à chaîne couverte sur le côté gauche, mes.  $5/8'' \times 3/8''$  rapport 2,305 (dents 20-47). Rapport totaux de transmission 12,27 en première; 7,8 en deuxième; 5,58 en troisième et 4,87 en quatrième.

**BOITE DE VITESSES:** en bloc à 4 vitesses sélecteur au pied par levier simple sur la droite.

**CADRE:** à double berceau continu en tubes.

**SUSPENSIONS:** fourche avant télescopique BSA avec amortisseurs télescopiques à double effet (contenu 200 cc huile SAE 10-30); fourche arrière oscillante avec amortisseurs télescopiques Girling à double effet, réglables sur trois positions.

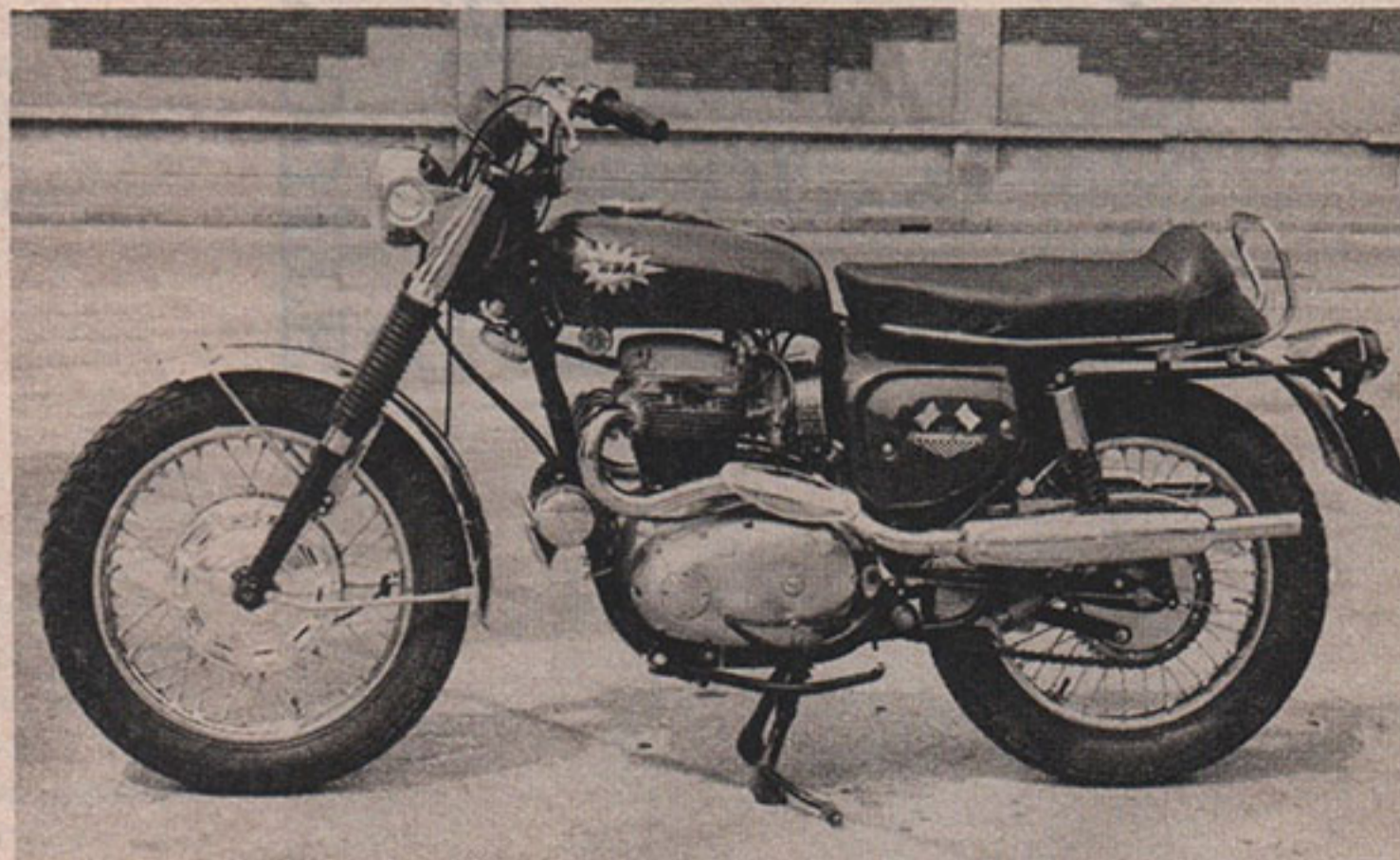
**ROUES ET PNEUS:** jantes en acier, pneu avant 3.50-19; arrière 4.00-18. Pressions: avant 1,56 atm. et 1,43 à l'arrière.

**FREINS:** avant à double came et tambour central, diam. 190 mm; arrière à tambour latéral, sur la gauche, diam. 176 mm.

**SYSTEME ELECTRIQUE:** alimenté par alternateur sur la gauche de l'arbre moteur, dans le carter de la transmission primaire, 115 W - 12V. Batterie 10 Ah - 12V. Redresseur à passage total. Ampèrem. pour contrôle de la charge de la batterie. Avertisseur électrique.

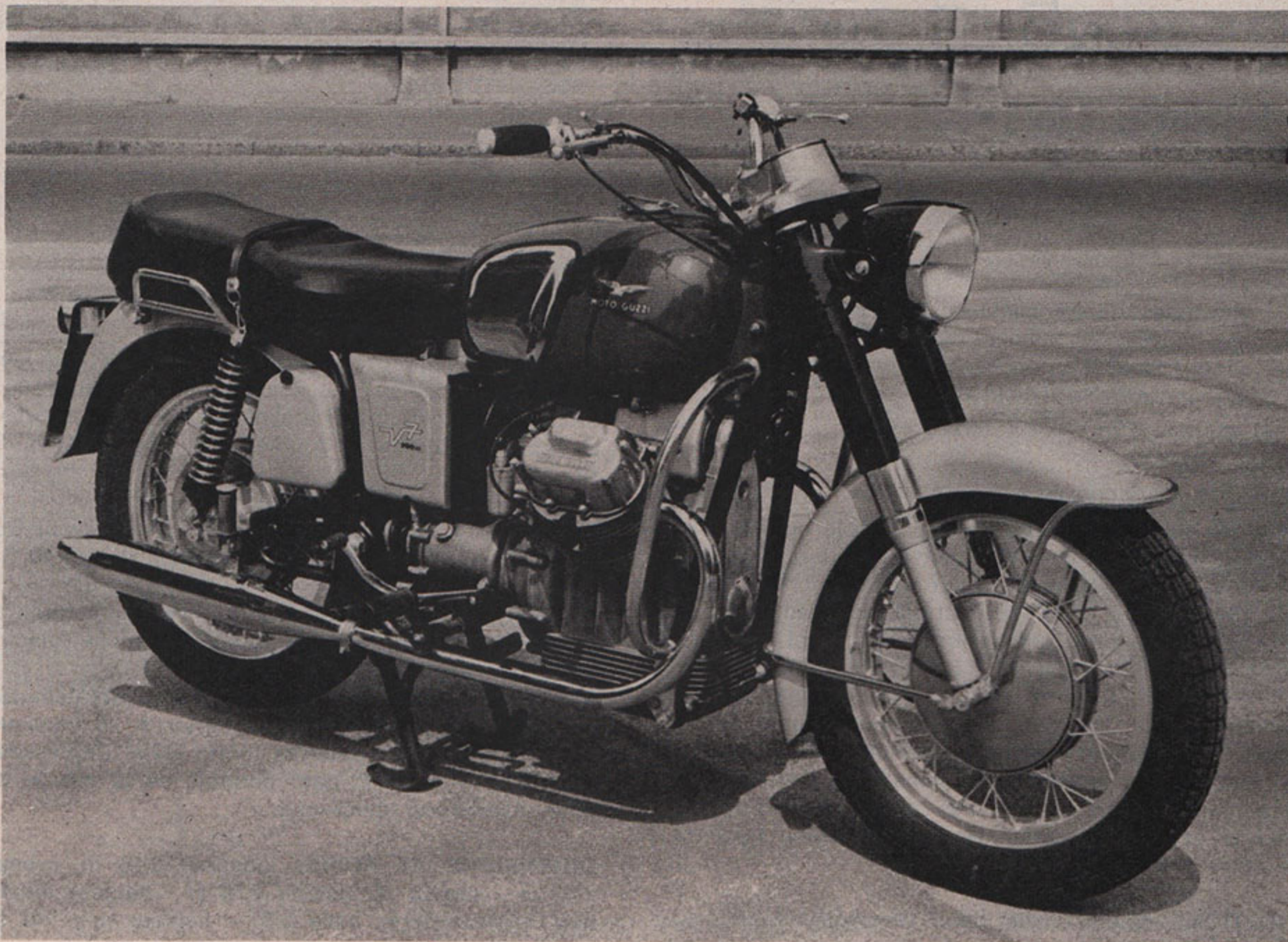
**DIMENSIONS ET POIDS:** longueur 2,16 m - empattement 1,42 m - largeur du guidon 0,70 m - hauteur maximum 1,03 m - hauteur de la selle 0,81 - hauteur min. du sol 0,20 - poids 186 kgs.

**PRIX:** 7.980 F.





# MOTO GUZZI «V7» 700



IMPRESSIONS DE  
CONDUITE • IMPRESSIONS  
DE CONDUITE • IMPRESSIONS  
DE CONDUITE

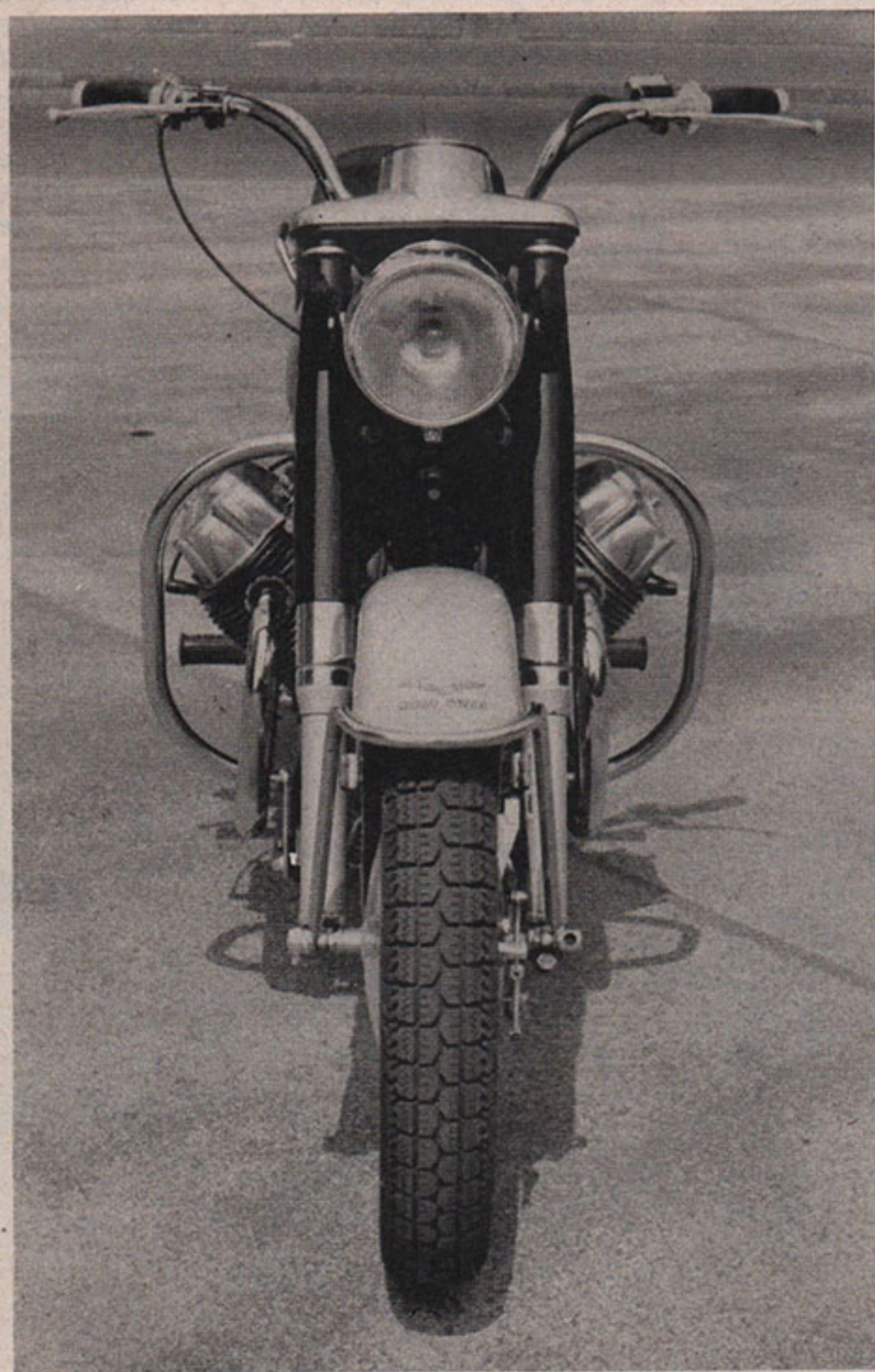
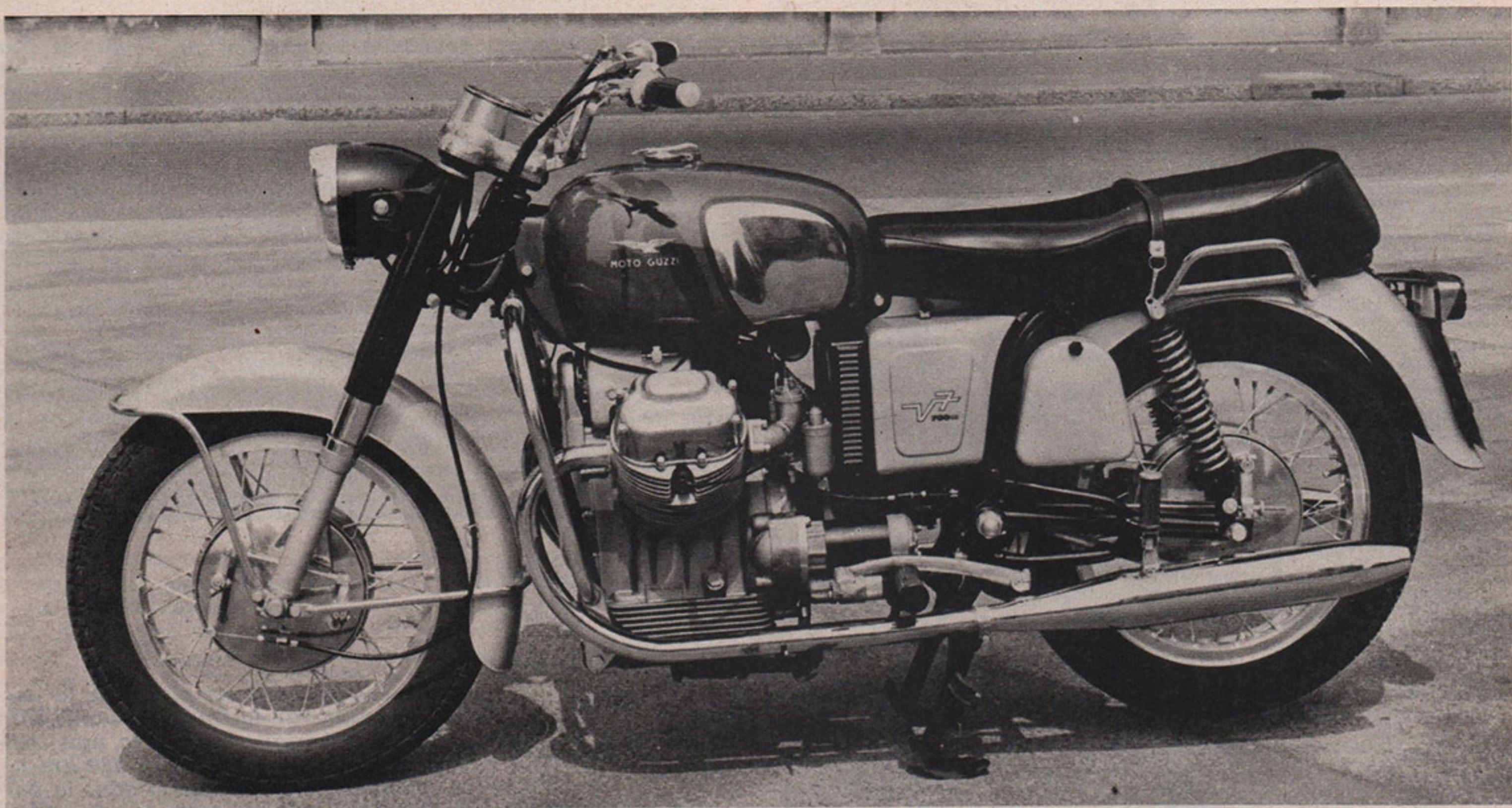
**L**a Moto Guzzi « V 7 » est désormais très connue des amateurs et passionnés de motocyclisme.

Cette très puissante machine — la plus grosse et la plus forte cylindrée que la Maison Guzzi ait mis sur le marché depuis ses 45 années de vie — na été livrée à la clientèle qu'après bien des années d'études et bien des essais de la part des brillants experts de Mandello et aussi des spécialistes de la police de la route italienne très intéressée par cette puissante moto de conception très moderne.

La présentation officielle eut pour théâtre le Salon de la Moto de Milan en 1965 et quelques mois après cette date débuta la production en série proprement dite. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les amateurs et éventuels clients italiens ne furent pas servis tout de suite, puisque les premières fournitures prirent la route des marchés étrangers, surtout vers les Etats Unis d'Amérique, mais en fin de compte le « buffle » ou la « bombe de Mandello », comme nos amis transalpins baptisèrent cette « V 7 », eut un énorme succès dans son pays. Voici ce que nous pensions des essais auxquels nous avons procédé à l'époque, complétés par une remise en mémoire au cours de ces derniers mois

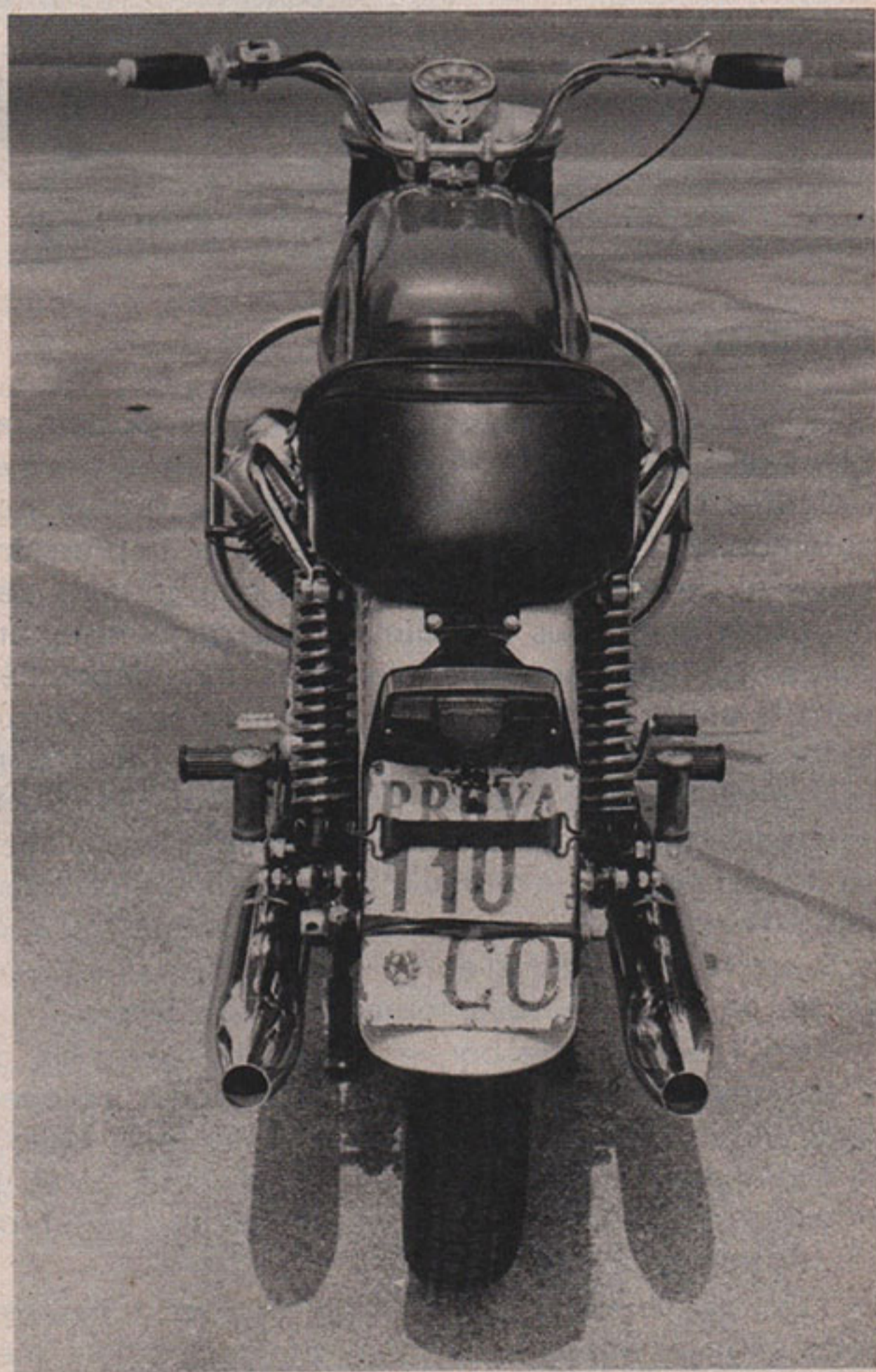
*L'imposant et très caractéristique aspect de la Moto Guzzi « V 7 »: c'est la plus prestigieuse « grand tourisme » sortie des Etablissements de Mandello.*





*La vue frontale est caractérisée par la proéminence des deux cylindres magnifiquement exposés au vent pendant la course. Par rapport à l'ensemble de l'avant-train (notez les supports des pare-chocs du garde-boue) le phare paraît de faibles dimensions.*

*La vue arrière met en évidence l'importance de la grande selle et le dessin du guidon. Notez les ressorts apparents, chromés de la suspension arrière. La ligne arrière a « beaucoup de gueule ».*







Les leviers sur le guidon en alliage léger sont bien placés quoi que réglables. Sur la droite, le décompresseur; à gauche, les commandes des phares (interrupteur, appel code-phare) et du klaxon. Cette petite boîte est légèrement déplacée vers le haut. A notre avis, les poignées ne sont pas des plus indiquées. Ici encore, la position inclinée des cylindres confère à la « V7 » son aspect caractéristique.

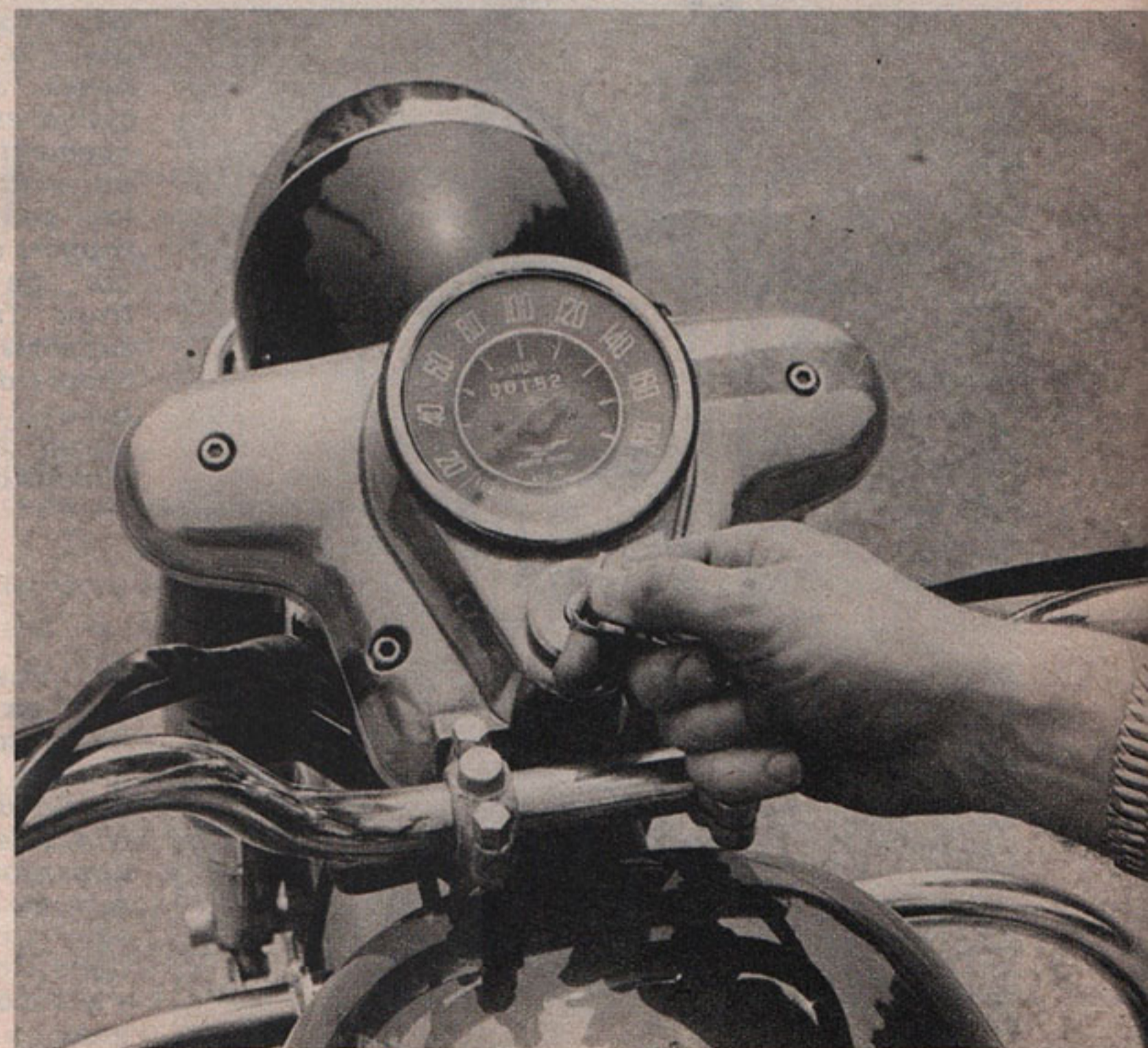
Le tableau de bord est placé sur la partie supérieure de la fourche avant. L'instrument sphérique, éclairé la nuit, renferme le tachimètre (jusqu'à 180 km/h), le compteur kilométrique et dans la partie inférieure, les lampes témoins pour phare, dynamo, point-mort et pression d'huile. La clé de contact peut prendre 4 positions: centre, tout éteint (on peut retirer la clé); à droite, premier cran, allumage des phares (position normale de route); à droite, deuxième cran, mise en route du moteur (la clé revient seule au premier cran); à gauche, feux de stationnement.

## ESTHETIQUE ET FINITION

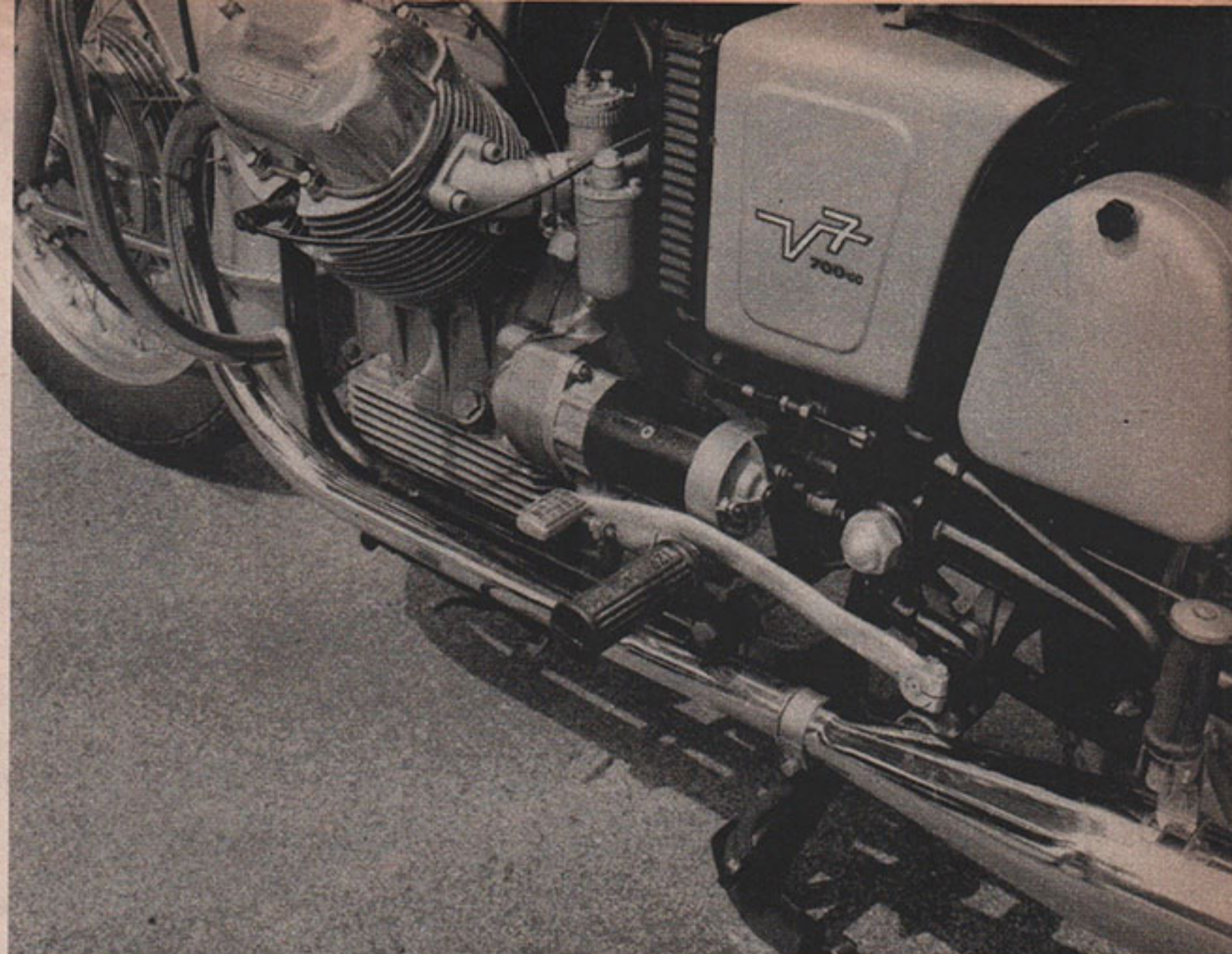
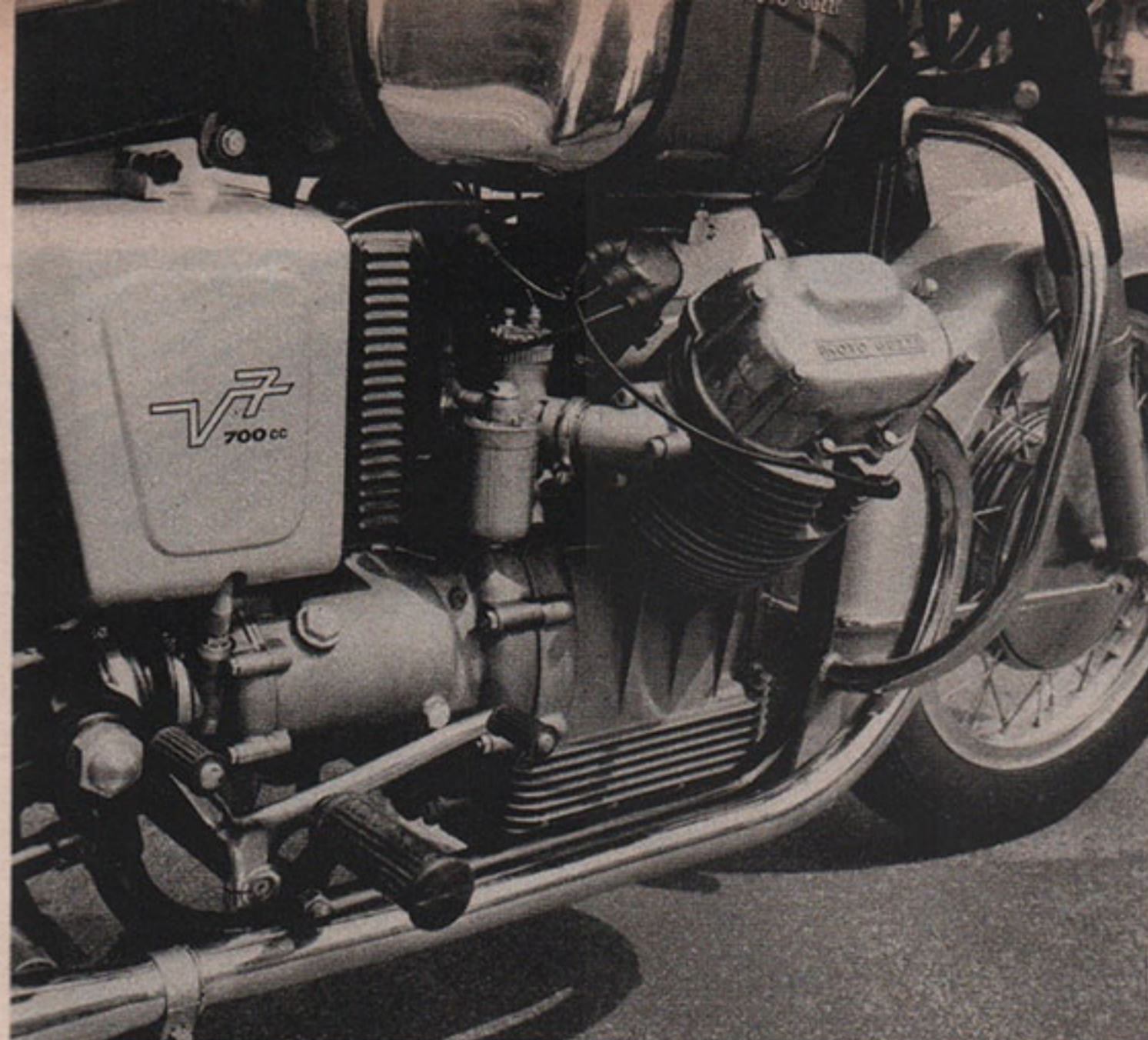
Décidemment, l'aspect général est imposant, et indéniablement original étant donné la forme en V transversale des cylindres et du carter moteur de même facture qu'en usage automobile. On a également une nette impression de puissance et de robustesse, impression que certains détails viennent confirmer, tous aux dimensions généreuses et d'un bon poids. La ligne générale n'est pas très dépouillée, surtout dans la partie contrale où il n'y a pratiquement aucun « trou » entre les différents organes du moteur (nous pensons que cela peut facilement se corriger en déplaçant quelques choses, par exemple la bobine d'allumage) mais elle est construite de manière à éblouir aussi bien les connaisseurs que les profanes: nous pouvons vous garantir qu'à chacun de nos arrêts nous étions entourés de curieux qui venaient inspecter la machine sous toutes ses coutures.

Les roues ont de bonne proportions avec de gros freins à tambour central, jantes en alliage léger et pneus de 4"; il en va de même pour la grande selle et la boîte contenant la batterie; au contraire du phare qui nous paraît plus petit, il aurait gagné à être plus caréné et ne former qu'un avec les instruments de bord.

Les garde-boues suivent bien le dessin des roues et les protègent au mieux sans pour cela rendre la ligne générale







*A gauche, sélecteur de vitesses au pied. Pour l'actionner, il faut déplacer le pied un peu vers l'intérieur. Au-dessus, se trouve la prise du compteur kilométrique à la sortie de la boîte de vitesses. Notez l'emplacement du carburateur droit et du distributeur d'allumage. A droite, la pédale du frein arrière en alliage léger. A notre avis, elle est un peu trop haut placée. Le petit moteur de mise en route est complètement cuirassé, et il n'y a donc aucun danger à ce que d'éventuelles vapeurs d'essence entrent en contact avec le collecteur. Notez le câble de l'embrayage.*

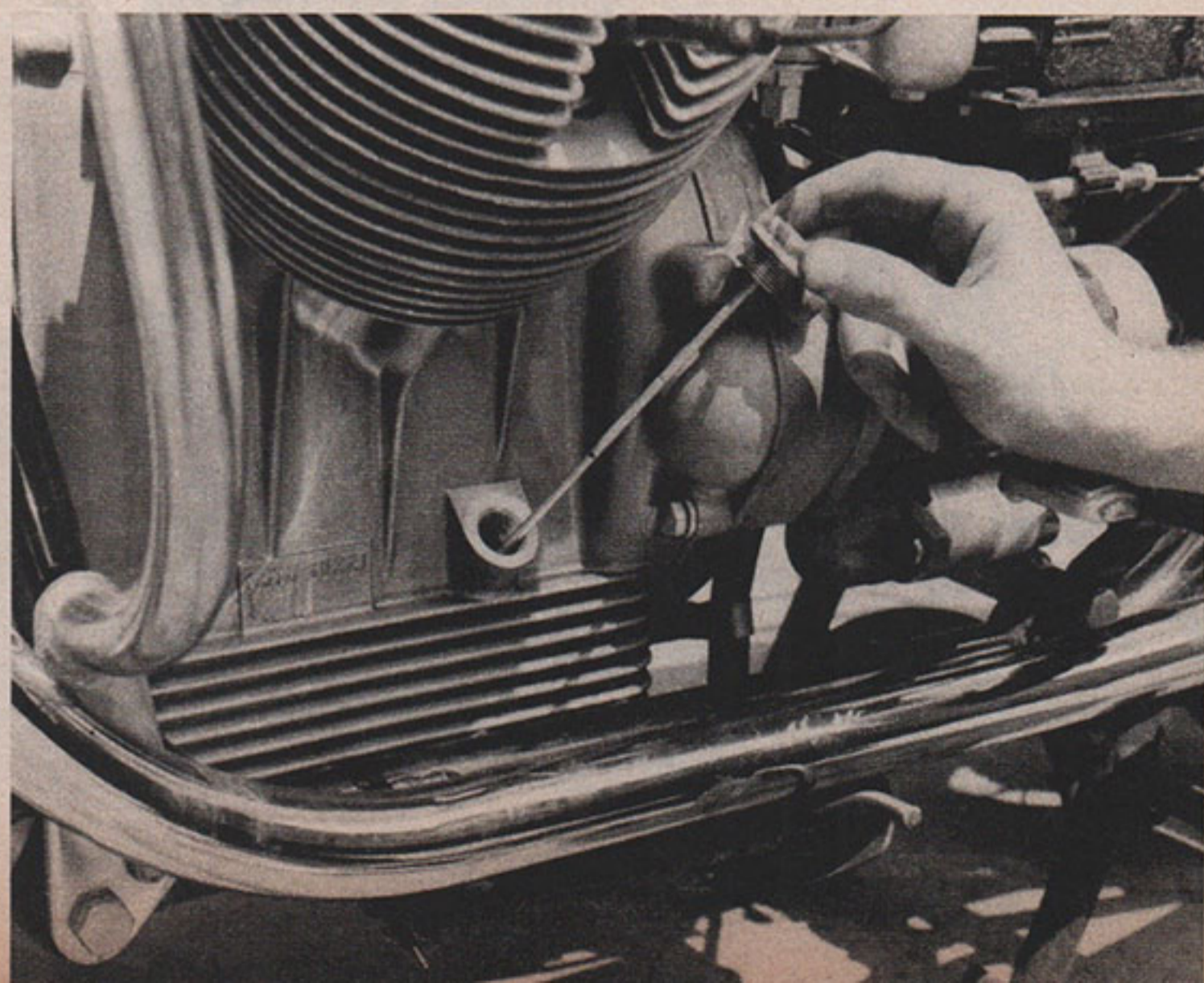
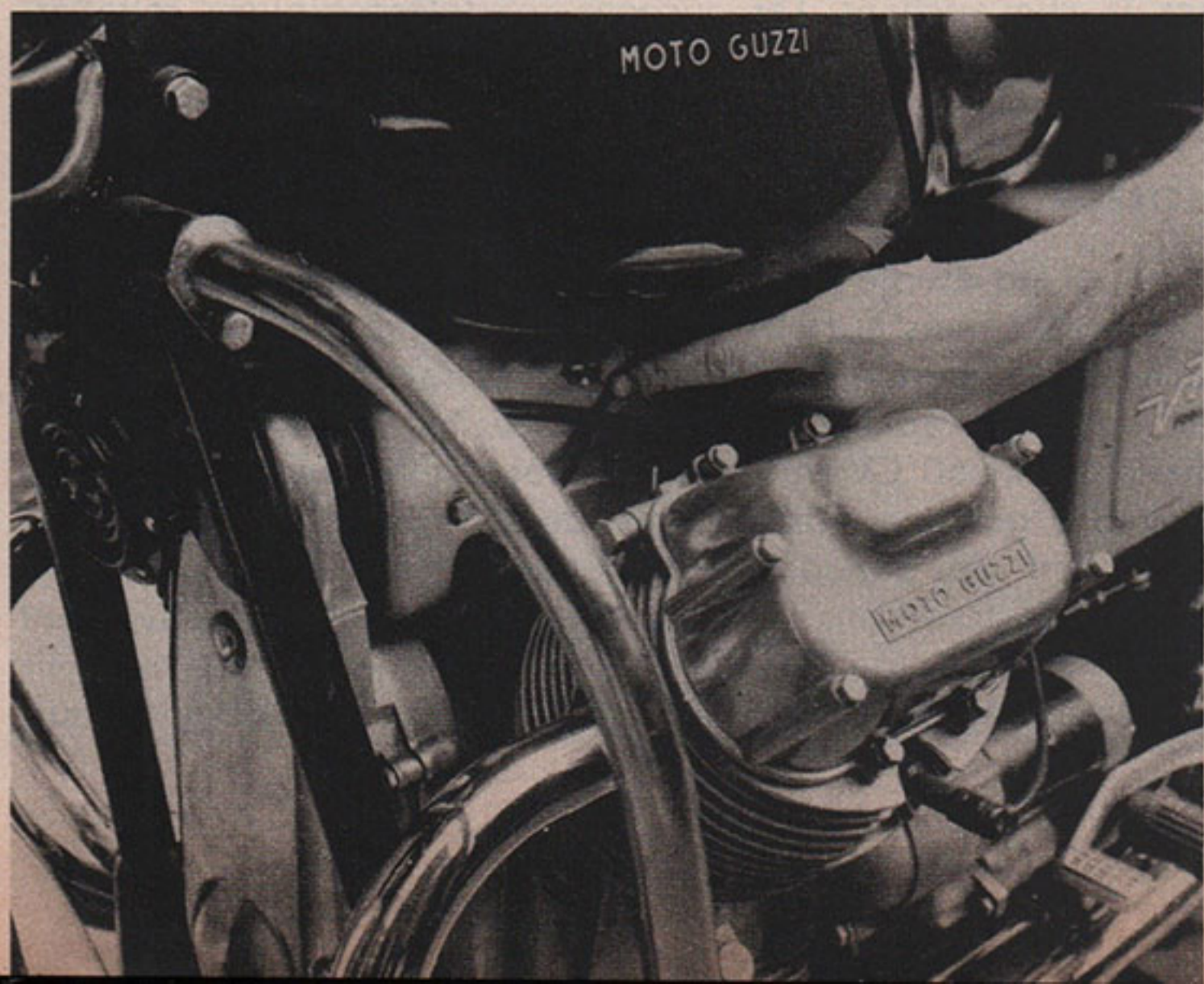
plus lourde. Les parechocs latéraux, robustes et rationnels, font que la moto s'impose bien d'avantage. Nous terminerons en disant que la machine peut sembler plus développée en longueur, mais ce n'est qu'une impression puisque l'empattement (1,44 m) est à peu près identique à celui des autres motos de cette cylindrée et de 6 cm inférieur à celui du « Falcon ».

La finition a été bien soignée: le cadre est noir, garde-boues, trousse à outils (un peu petite) et couvercles de la batterie sont actuellement blancs cerclés de rouge. Les freins et la partie supérieure des cylindres sont en aluminium brillant. Pour une moto, les instruments de bord sont abondants: le cadre qui contient le compteur kilométrique renferme aussi les lampes témoins de la dynamo, du point mort (particulièrement apprécié pour la mise en marche électrique) et de la pression d'huile. S'il pouvait y avoir le compte-tours également...

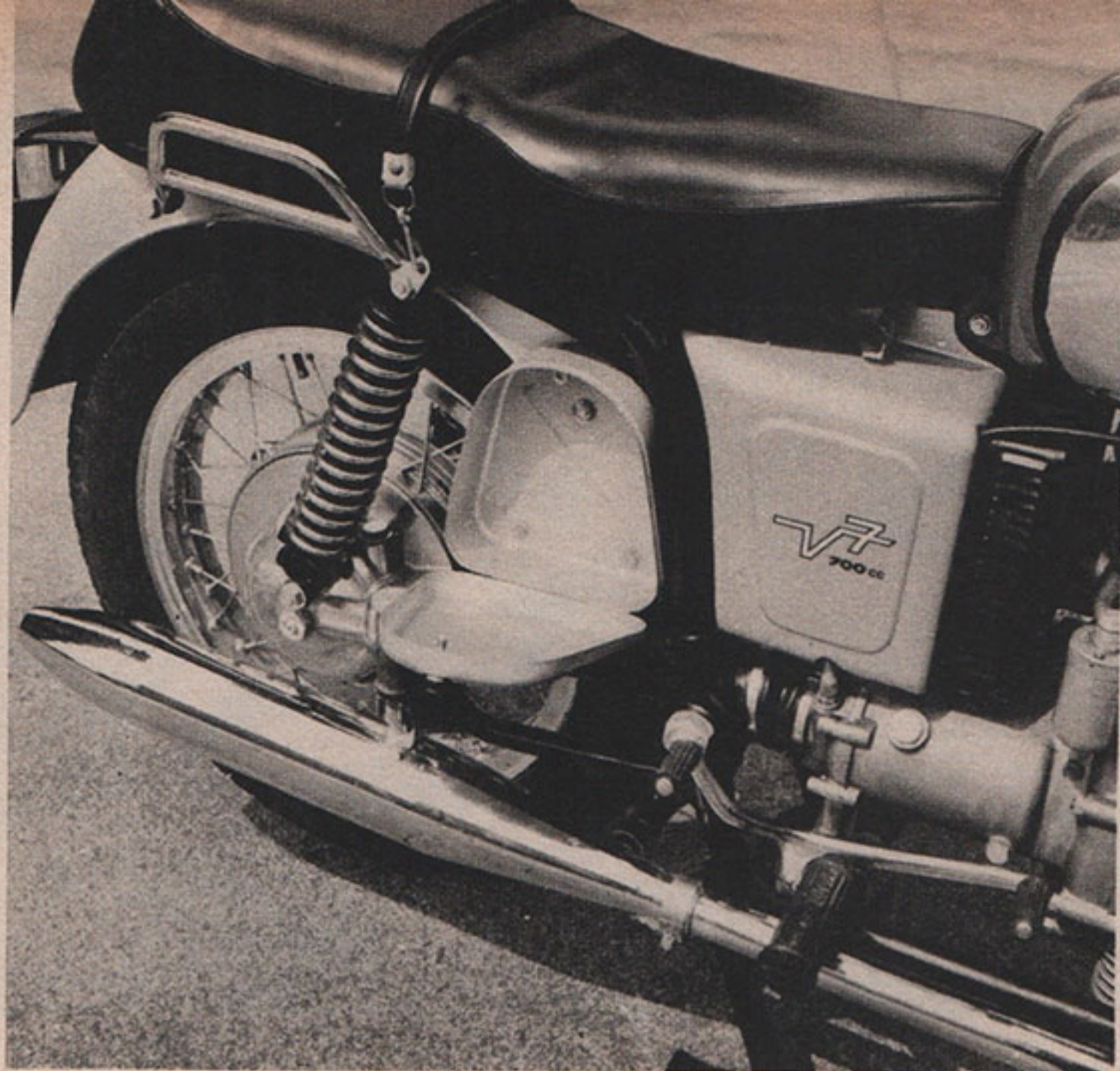
#### EMPLACEMENT ET FONCTIONALITE DES COMMANDES

Nous les illustrons dans notre reportage photographique. Les leviers sur le guidon s'empoignent facilement; le frein avant ne demande aucun effort, au contraire de l'embrayage (mais il faut compter que nous avons à faire à 50 CV). Le boîtier des commandes électriques, sur la gauche, est un peu trop placé vers des commandes électriques, sur la gauche, est un peu trop placé vers le haut et donc ne se trouve pas directement « sous le doigt ». La clé de contact est bien placée et est aussi fonctionnelle que dans une voiture automobile. Les pédales du frein arrière et le sélecteur de vitesses se trouvent placés légèrement plus haut que les repose-pieds et donc il faut nécessairement déplacer le pied pour y parvenir. Les robinets du réservoir d'essence sont quelque peu cachés, un de chaque côté (l'un des deux sert tout naturellement pour la réserve); les commandes accessoires des carburateurs sont très commodes.

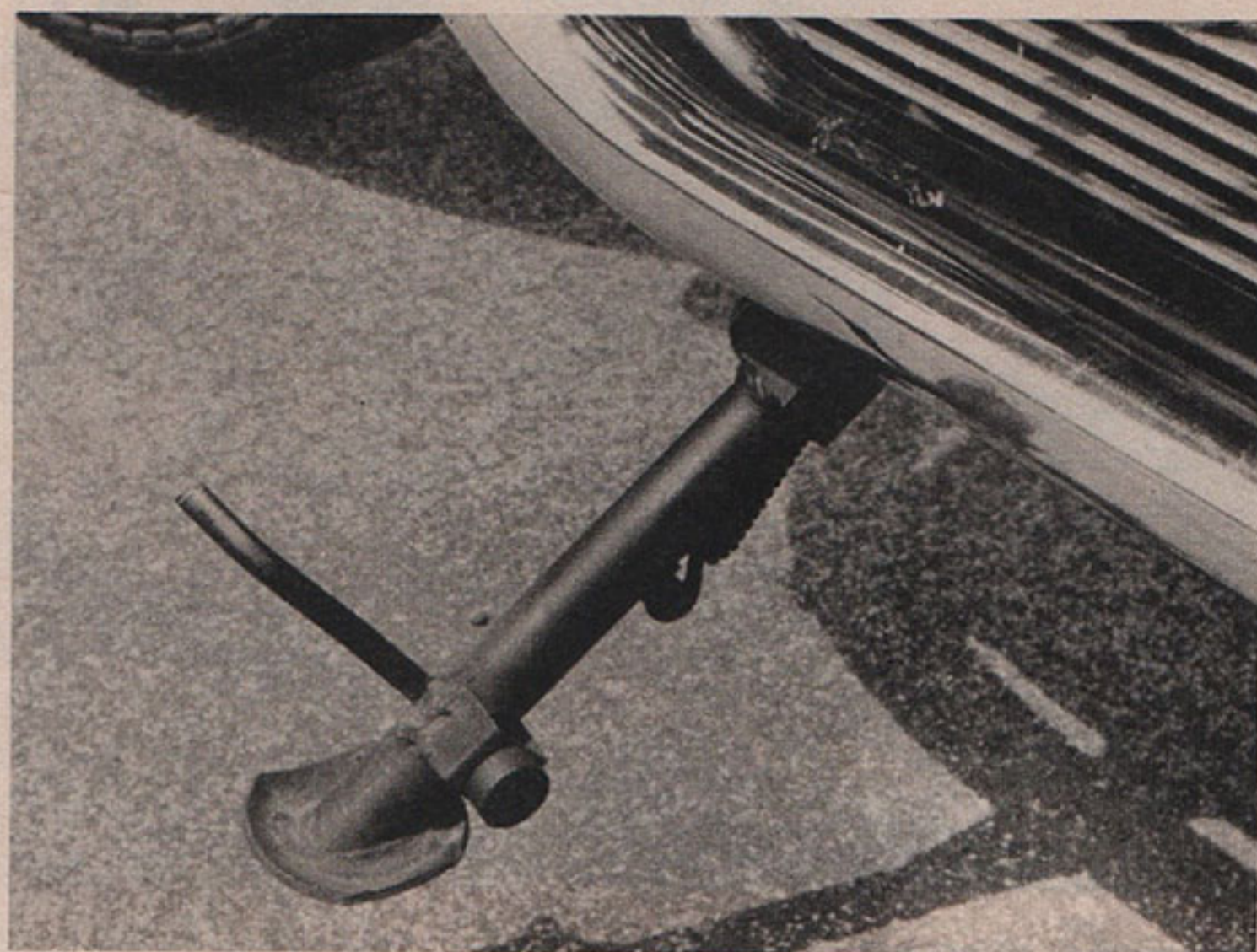
*A gauche, les robinets d'essence — un de chaque côté — Ils sont placés quelque peu vers l'avant et on éprouve quelques difficultés à les actionner. A droite, le bouchon pour l'huile du moteur, placé sur la gauche, très accessible. Remarquez la jauge intérieure fixée au bouchon même, et graduée.*





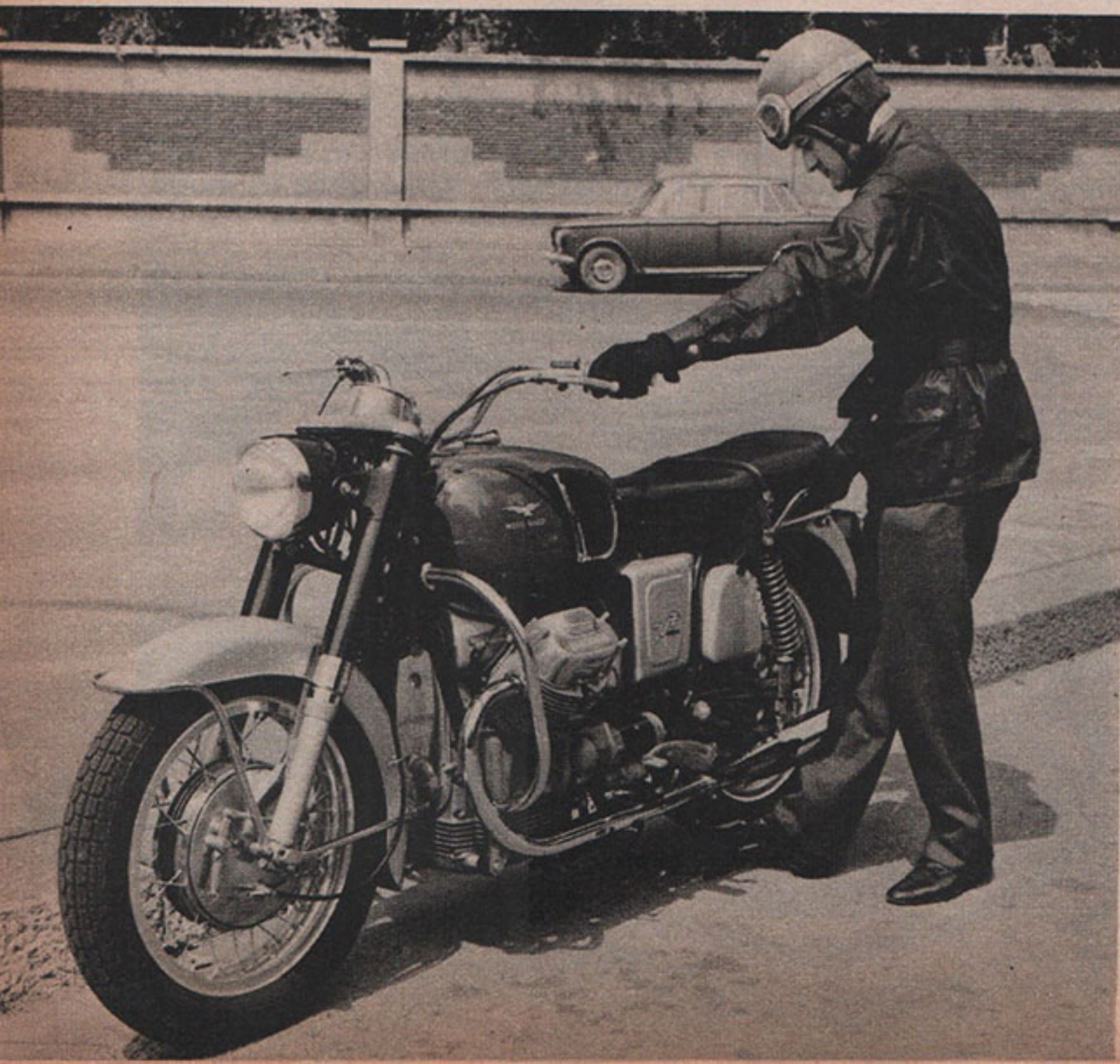


A gauche, un des emplacements pour la trousse à outils, assez, spacieux pour cet usage. A droite, la béquille latérale dont la base est bien large et l'ergot pour faciliter le rappel.



La bèlequille centrale, bien étudiée dans sa forme et son emplacement, permet de soulever les 230 kg de la moto presque sans effort, en tout cas plus facilement que pour certains cyclomoteurs; il y a également une béquille latérale, pour les arrêts de courte durée, dont la base est large empêchant la machine de s'enfoncer dans la terre. On a, toutefois, quelques difficultés à la rentrer tout en restant en selle et surtout elle ne rentre pas automatiquement en re-

*Soulever la « V 7 » sur sa béquille centrale est assez facile: la position du pilote, comme sur cette photo, est des plus correctes pour cette opération.*



dressant la machine, et par conséquent il arrive que parfois l'on démarre en l'oubliant.

#### POSITION DE CONDUITE ET CONFORT

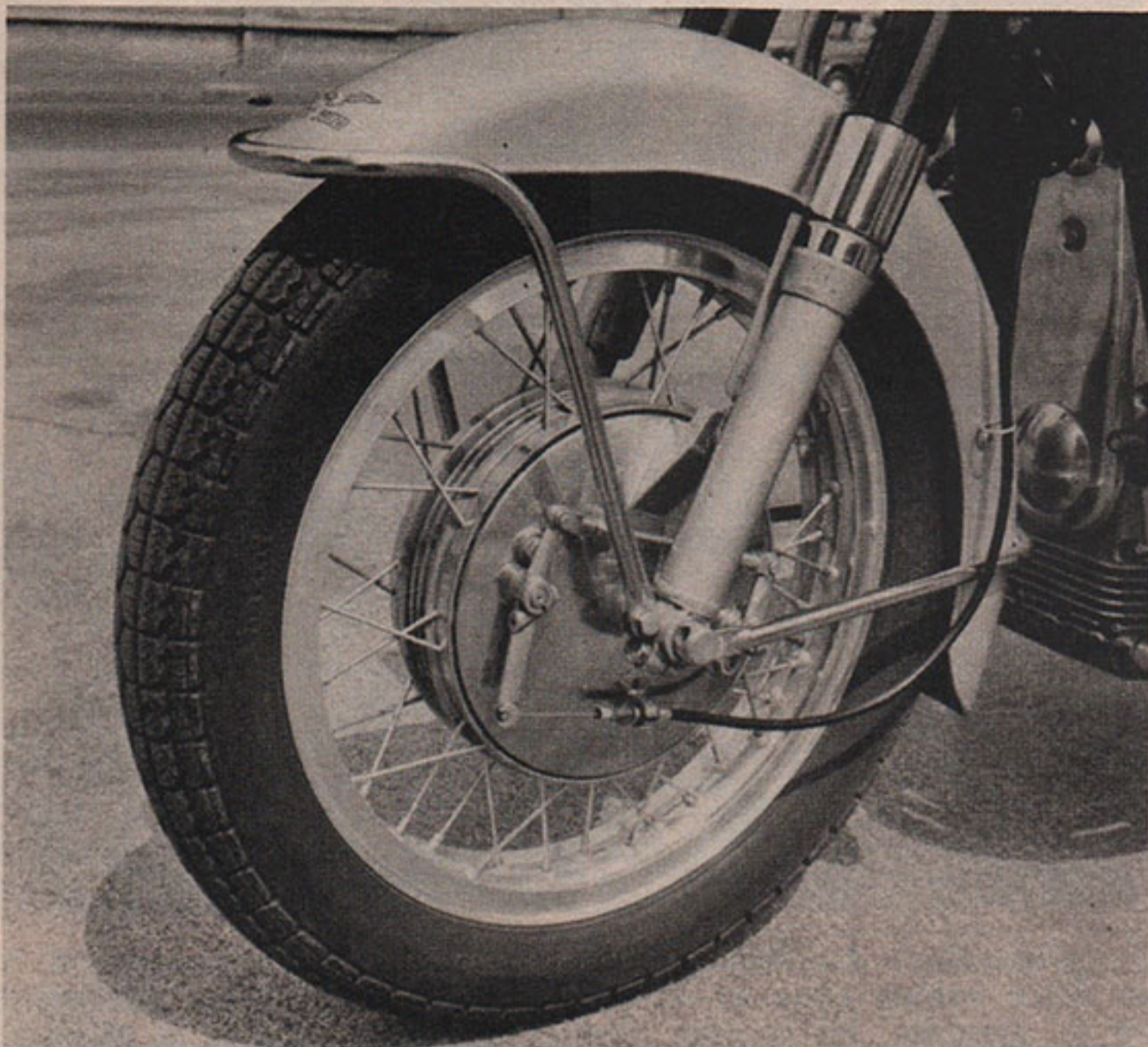
L'architecture particulière du moteur oblige le conducteur à se tenir beaucoup plus vers l'arrière, mais même malgré cela on est bien droit sur sa machine, les bras relaxés grâce au large guidon venant un peu à la rencontre du conducteur. C'est une position qui permet de digérer des heures et des heures de route sans aucune fatigue pour le pilote qui a l'impression de conduire une vraie « grand tourisme ». Toutefois, elle n'est pas des plus adéquates pour faire de la grande vitesse (plus de 130 ou 140 km/h) quand pour combattre la pression du vent il est indispensable de se plier vers l'avant, à moins que de n'avoir un carénage quelconque.

Le confort en route est des meilleurs pour une motocyclette, la grande selle y contribue énormément par son dessin large et ample, elle est de bonne facture même pour accueillir un passager sans sacrifices pour les deux personnes la chevauchant. Les suspensions télescopiques, celle arrière pouvant se régler, sont efficaces. La fourche avant, à fond de course, « tamponne » par petits coups.

#### MOTEUR

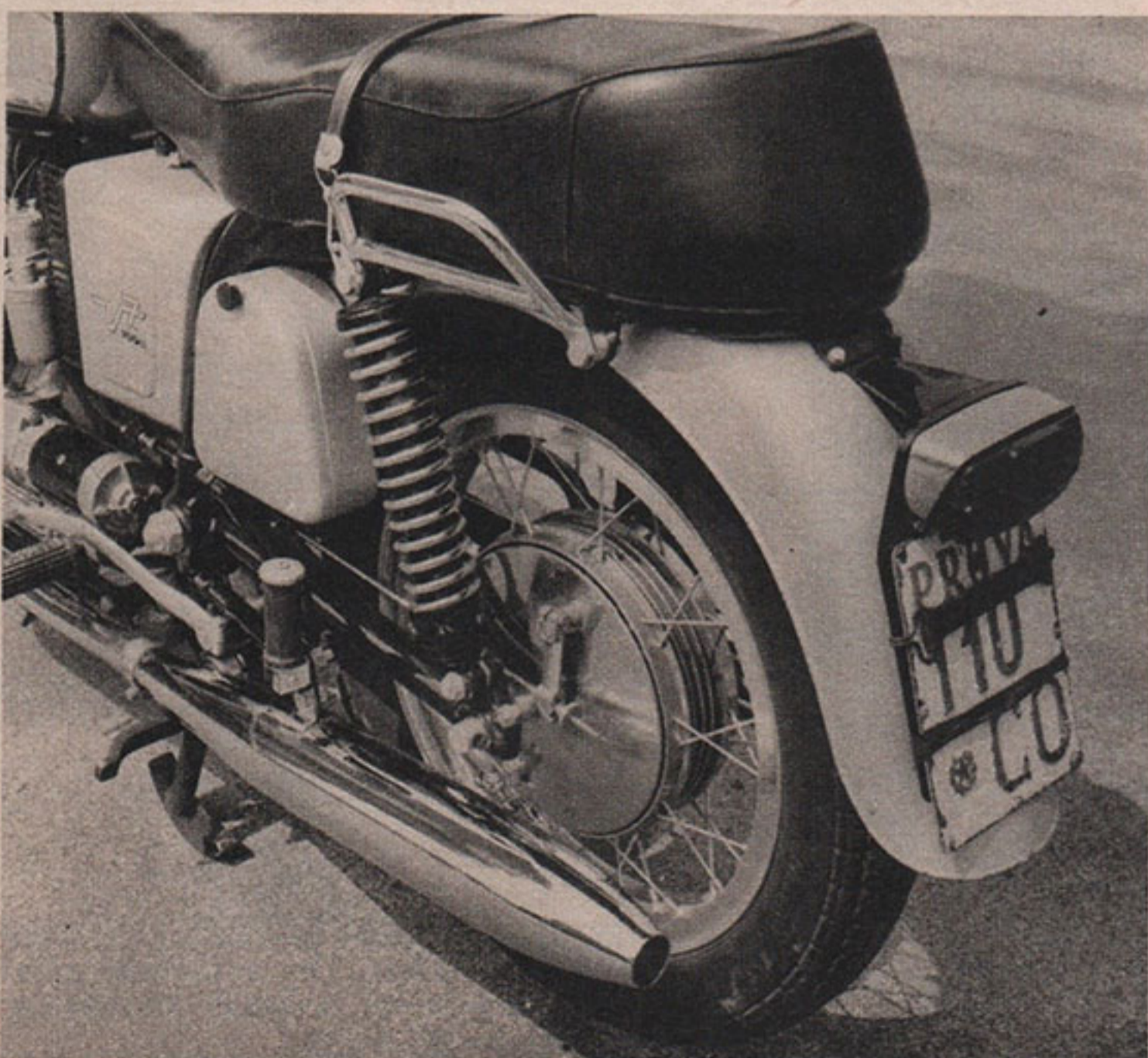
Il a été étudié et réalisé pour fournir d'excellentes performances, mais surtout pour une plus grande longévité de la machine, bonne tenue à l'effort et facilité de pilotage. Il est en effet capable de performances notoires, étant donné qu'il fournit 50 CV, mais auxquelles il allie une élasticité incroyable grâce au diagramme de distribution approprié et au volant de dimensions généreuses (suivant en cela les meilleures traditions de chez Guzzi): on peut effectivement rouler à moins de 25 km/h en quatrième et puis repartir sans « à coup ». Cela rend la conduite plus reposante, sur-





*La roue avant avec la jante en alliage léger et les gros tambour du frein à double cames et mâchoires flottantes. Notez les supports chromés du garde-boue.*

*La roue arrière et son frein commandé par une tige rigide. Les éléments de la suspension sont réglables. La roue se démonte assez facilement. Remarquez l'ergot, dépassant du tuyau d'échappement, du béquillage.*



tout en ville ou dans un trafic intense, ce qui est une des caractéristiques des machines de grand tourisme.

L'équilibre typique des moteurs en V, en plus d'un régime de rotation qui n'est pas excessif (6.300 tours/mn), fait en sorte que les vibrations sont pratiquement inexistantes, (très légers) en hors-tours aux régimes maximums, hors tours que le moteur digère très facilement.

La mise en route avec le petit moteur électrique — lui aussi du type automobile — est facile et toujours prête; pour les départs à froid, il vaut mieux tirer le choke et appeler l'essence.

On n'a pas cru nécessaire de garder le kick-starter, étant donnée les dimensions généreuses du système électrique, mais pour plus de sécurité nous l'aurions préféré, car il aurait pu servir en cas de défaillance.

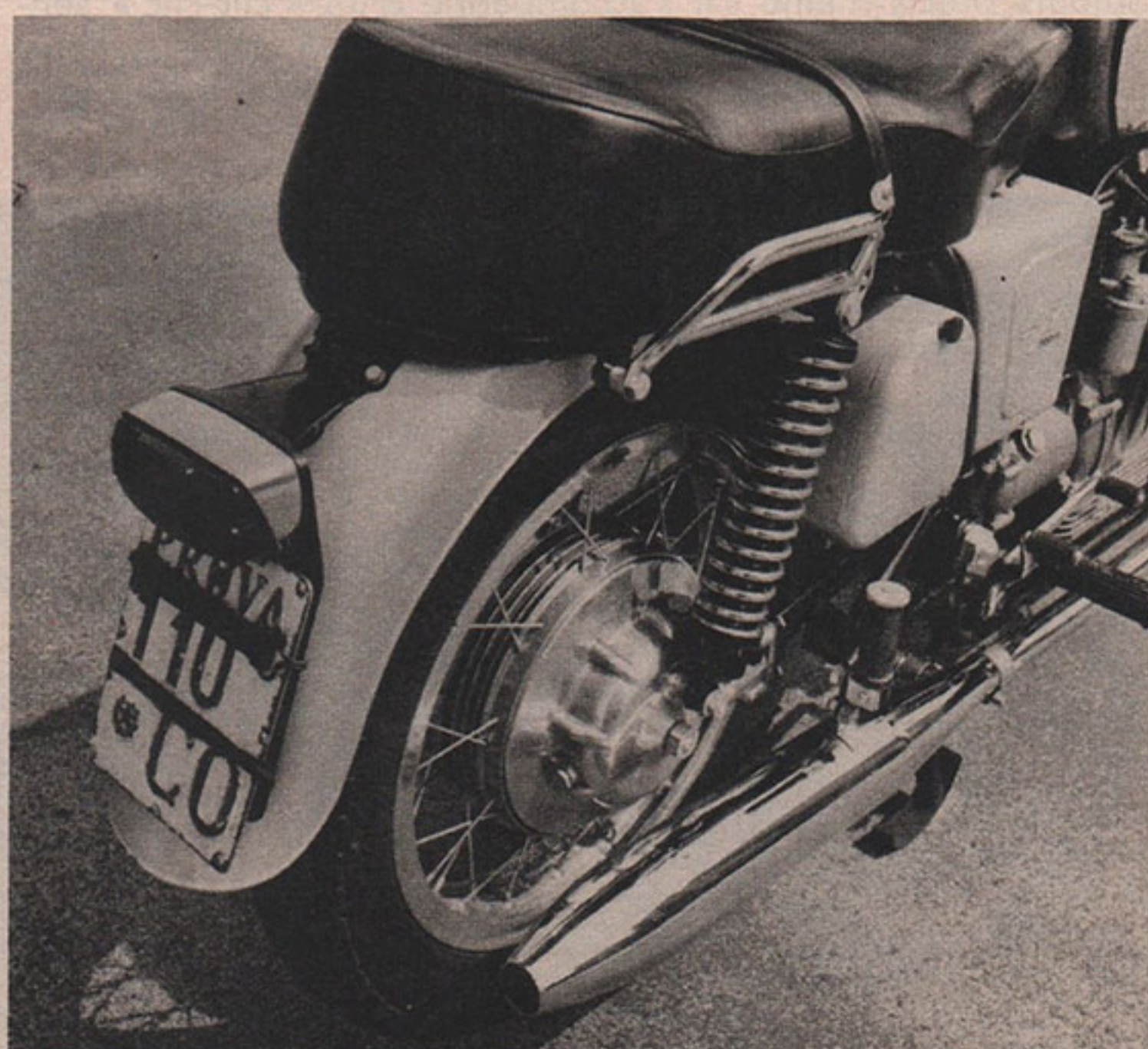
Il n'y a pratiquement pas de suintements d'huile; l'échappement a une belle sonorité bien assourdie. Etant donnée la position des cylindres un jeu éventuel des vis platinées se remarque immédiatement.

Le ralenti est bas et régulier, même si à cause de l'architecture particulière en V, les explosions ne se succèdent pas à intervalles réguliers créant une certaine impression de « boîtement ».

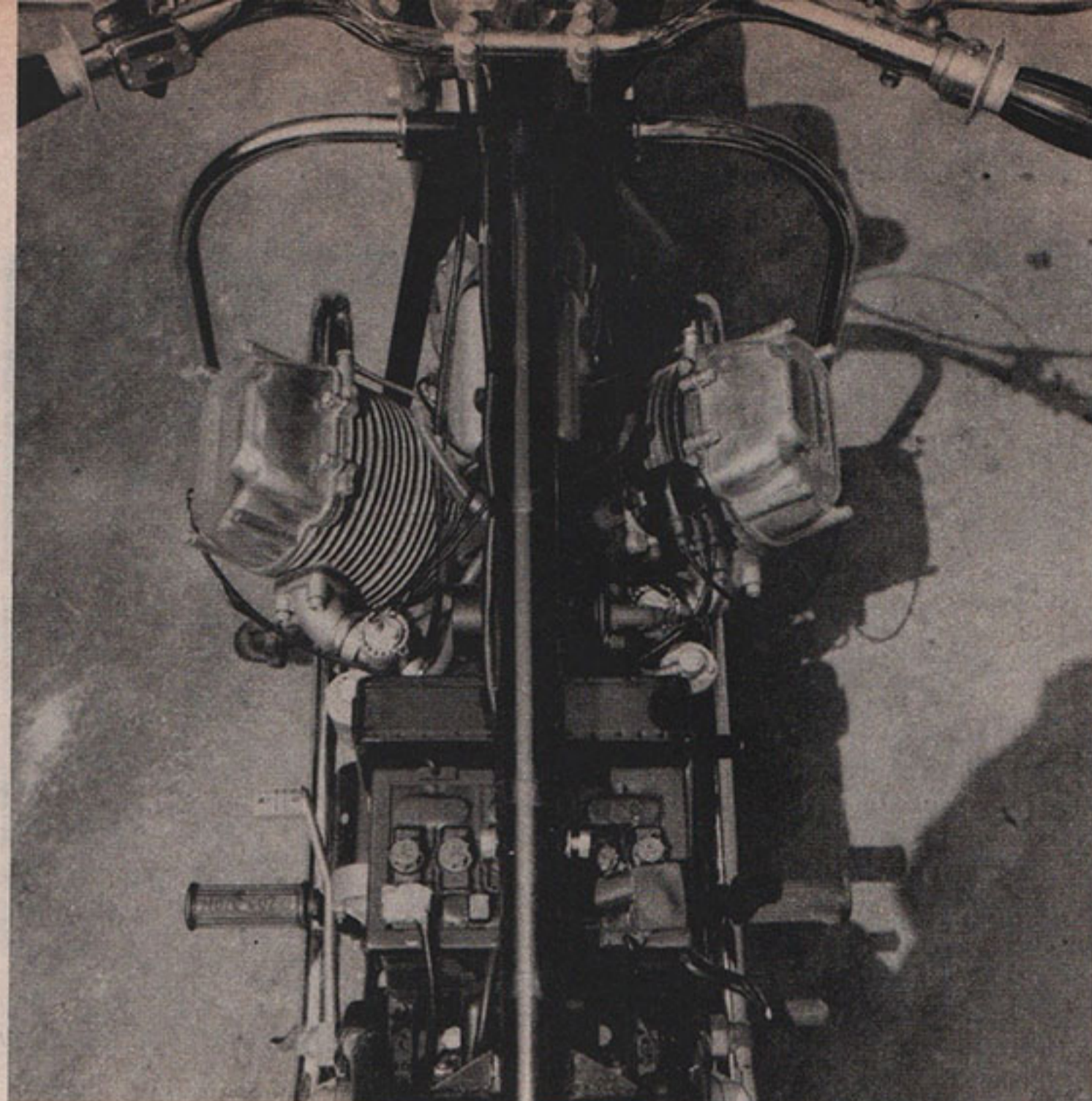
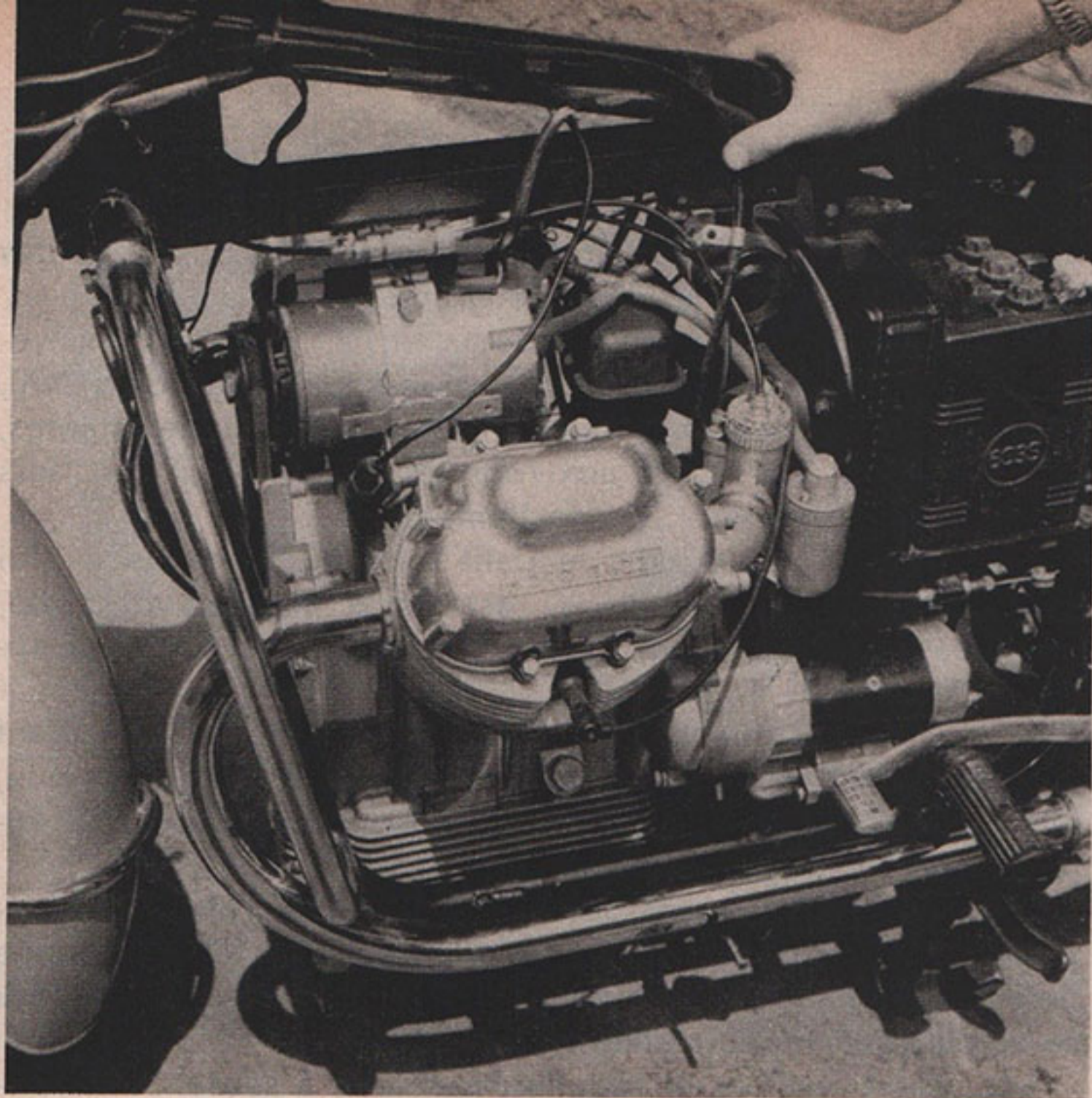
#### **EMBRAYAGE ET BOITE DE VITESSES**

Comme dans tous les moteurs à axe longitudinal et à transmission par arbre, l'embrayage et la boîte de vitesses ont un comportement quelque peu différent rendant difficile le changement de vitesse rapide qui sont propres à la conduite sportive. En attendant, le défaut de réduction due à la transmission primaire (nous avons ici à peine un

*La boîte du couple conique arrière, solidaire au bras droit de la fourche oscillante, dans laquelle se trouve l'arbre de transmission. Notez l'une des poignées, pour soulever la machine, sur la côté de la grande selle.*







Voici la dynamo qui apparaît après avoir enlevé les couvercles de protection. Au-dessus d'elle, fixé au cadre, on aperçoit le renvoi double pour la commande des carburateurs: à l'avant, les deux câbles (gaz et décompresseur) venant du guidon, à l'arrière il y en a quatre, deux par deux au carburateur. Derrière la dynamo, les quatre tuyaux d'essence. Entre la dynamo et la partie avant du cylindre, se trouve le témoin de la pression d'huile. A DROITE, emplacement et dimensions de la batterie 12 V. Devant elle il y a le filtre des carburateurs, à cartouche incorporée, et la bobine d'allumage, disposée transversalement au cadre. Entre la batterie et le garde-boue arrière est logé le relais. Dans cette photo, on peut voir aussi le déphasage entre les cylindres (celui de gauche est plus vers l'arrière) du au type d'embellage et l'emplacement de la dynamo.

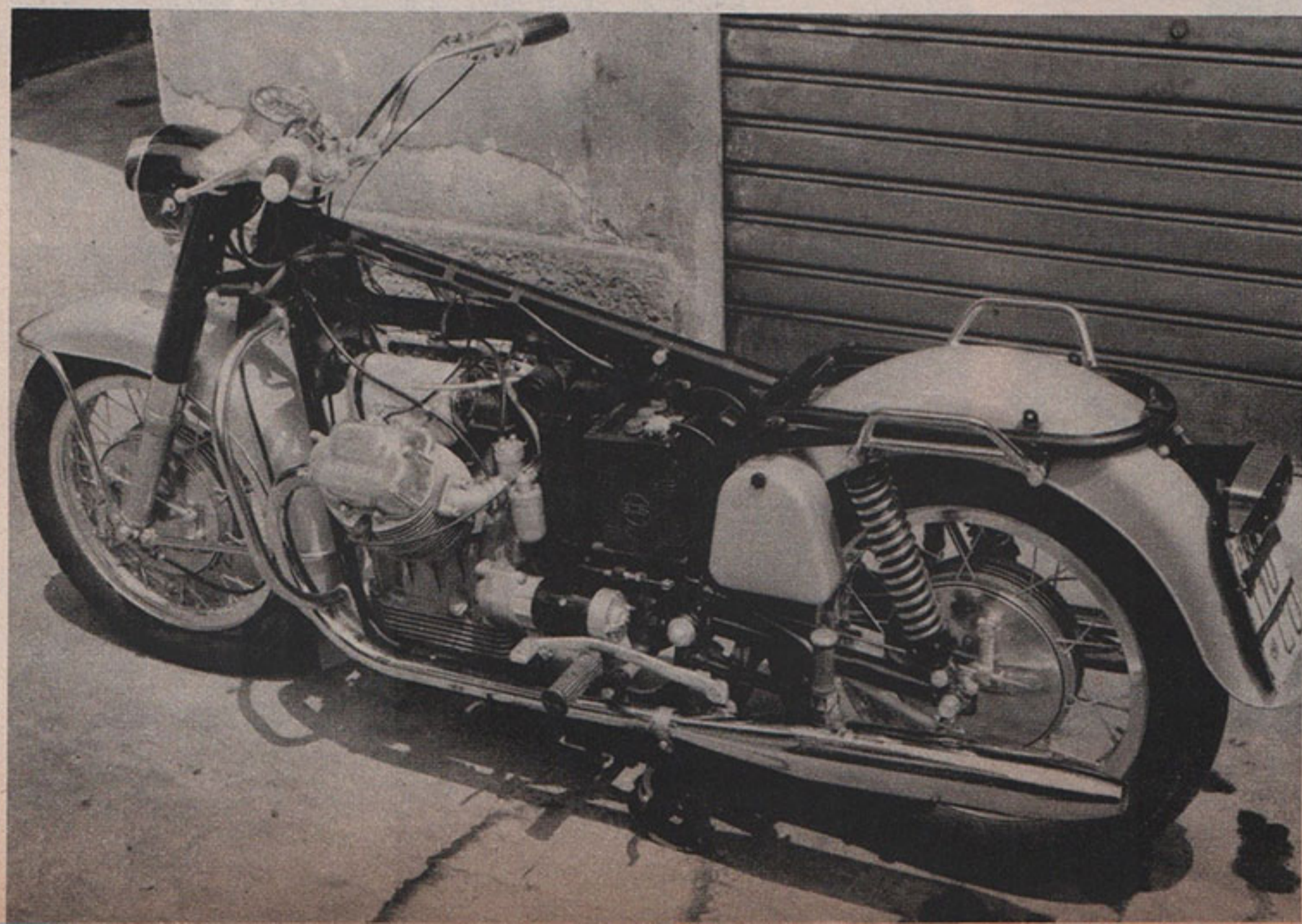
couple. d'engrenages avec rapport 1 : 1,3) fait en sorte que la boîte de vitesses tourne plutôt allègrement augmentant la difficulté d'enclenchement des vitesses; et puis l'absence de la chaîne finale et de l'embrayage à disques multiples rend la transmission plus rigide, obligeant à faire « cirer » un instant l'embrayage avant que de mettre les gaz, plus ou moins la même manoeuvre que pour l'automobile. Mais, répétons-le, ce n'est pas une machine à caractère sportif et par conséquent on peut passer sur certains défauts. A part cela, nous dirons que l'enclenchement des différentes vitesses est toujours précis même s'il s'accompagne d'un « clic-clic » sensible; l'embrayage, comme nous l'avons déjà dit plus haut, demande un certain effort mais est d'un fonctionnement pro-

gressif et supporte tous les chevaux qu'il doit transmettre.

Les trois premières vitesses sont régulièrement espacées entre elles, et somme toute un peu courtes même si en gardant les vitesses respectives il n'y paraît pas; entre la troisième et la quatrième il y a un espacement sensible. Ce qui comporte une troisième très adaptée aux dépassements, mais dès qu'on a enclenché la quatrième, il faut un certain temps avant que d'atteindre la vitesse maximum.

#### ACCELERATION ET VITESSE MAXIMUM

Départ arrêté on atteint les 100 km/h en un peu plus de 5 secondes et demi, temps respectable en comparaison d'un



La puissante structure du cadre à double berceau continu. Les attaches pour side-car n'ont pas été prévues, ce qui est sommes toutes dommage.



quelconque « quatre roues », même s'il est légèrement supérieur à celui que l'on peut obtenir avec une moto sportive. Ici joue le poids de la machine et l'inertie du volant qui revient au début mais, répétons-le, nous ne sommes pas en présence d'une machine aux ambitions sportives. Si le moteur n'est pas bien chaud, il vaut mieux accélérer en tirant le choke car sinon les carburateurs auraient tendance à « se noyer ».

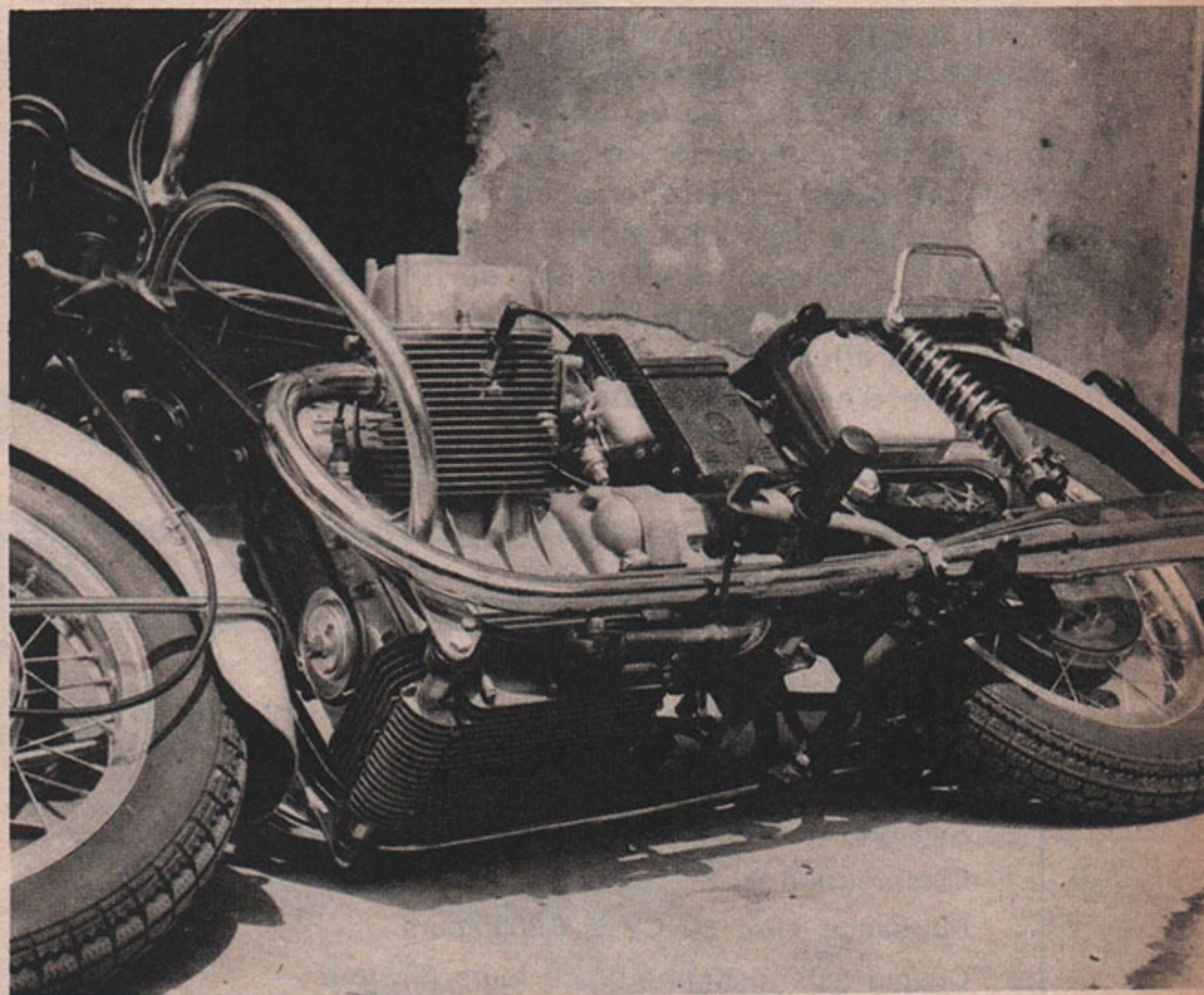
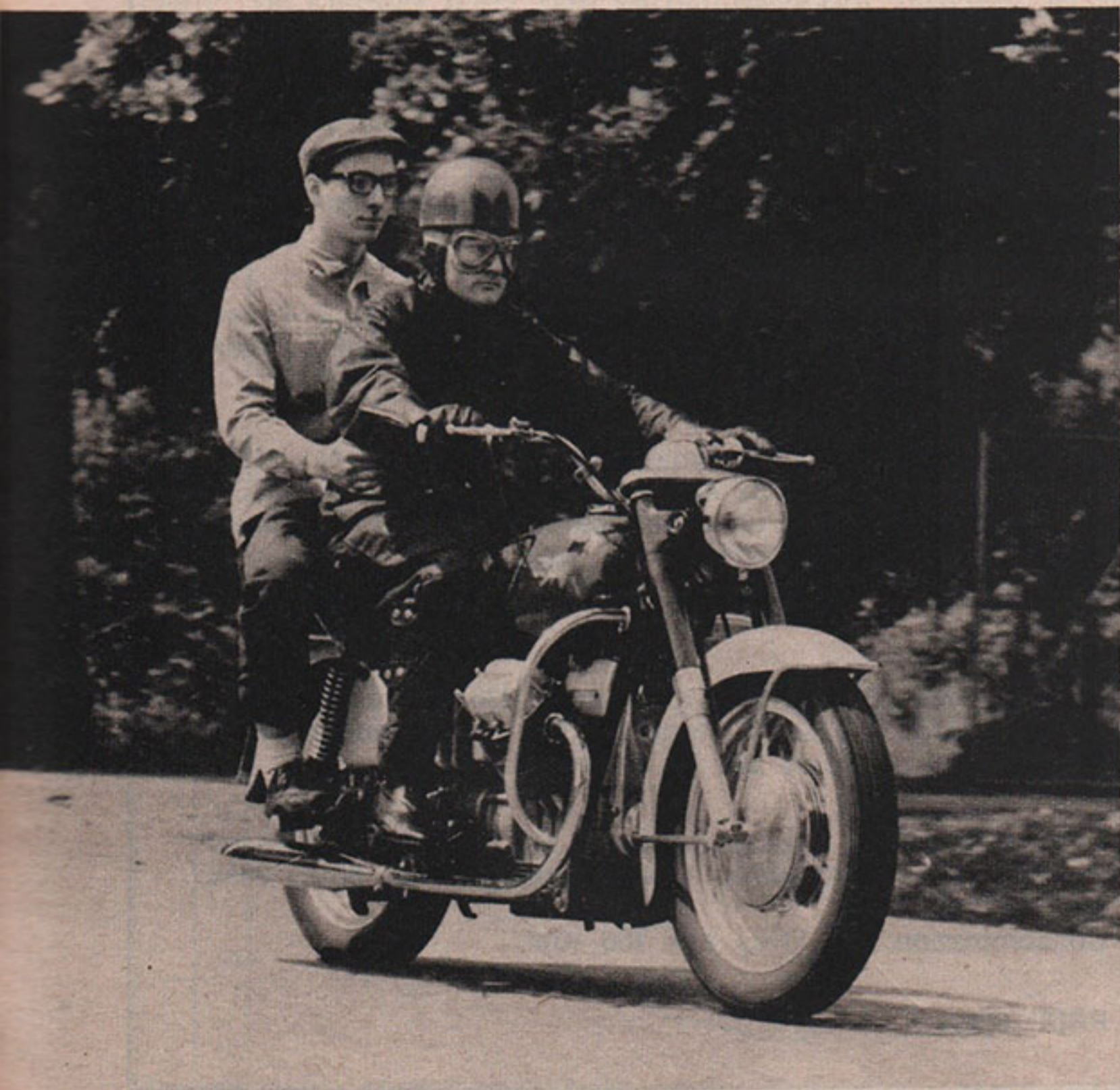
La vitesse maximum de 170 km/h est atteinte après un certain élan à cause de l'espacement existant entre la troisième et la quatrième et il faut se coucher sur sa machine. Il est à noter que, grâce à l'excellent refroidissement du bloc-moteur (qui de plus est abondamment lubrifié), on peut rouler indéfiniment à plein gaz.

C'est surtout en cotes que l'on perçoit toutes les qualités de ce moteur capable d'absorber tout ce qu'on lui demande jusqu'à le bloquer; le frein arrière est à simple came et bien plus que suffisant. En général, pour ce qui est du freinage, on peut le définir à la hauteur de la situation et des caractéristiques de la machine.

### STABILITE ET MANIABILITE

La stabilité de la machine est excellente en ligne droite et même sur route dégradée que la « V 7 » digère sans difficultés, il ne saurait en être autrement étant donné sa suspension. Le vent latéral ne nous a pas dérangé outre mesure. Dans les virages, le large et très solide cadre à double berceau remplit bien ses fonctions. Il faut cependant faire très

*La Guzzi « V 7 » permet une position de conduite droite et naturelle, très adéquate au grand tourisme et offre une bonne habitabilité pour l'éventuel passager.*



*La gros carter d'huile, abondamment ailettées. On distingue, également, la sangle de commande de la dynamo, duement enfermée par un couvercle en alliage léger brillant. Les deux silencieux sont communicants entre eux par un tuyau dont l'emplacement n'est pas des plus heureux.*

attention en attaquant un virage à grande vitesse, il faut bien en esquisser la trajectoire, mais il est possible de se corriger dans la courbe (tout au moins en deçà certaines limites). C'est donc une machine qui pardonne certaines erreurs de pilotage et d'évaluation!

Le braquage est précis, et n'est pas plus léger lorsqu'on augmente la vitesse; il est indéniable que sur une machine aux performances plus élevées il serait nécessaire d'avoir un amortisseur hydraulique.

L'effet du fameux couple de renversement, typique pour les moteurs à axe longitudinal, se perçoit seulement à l'arrêt et moteur au point mort, avec la machine qui oscille légèrement de la verticale vers la droite, ou au ralenti (toujours à l'accélération) et n'offre par conséquent pas d'inconvénients majeurs pour la conduite. Le frein moteur est très efficace quand on descend de vitesse, qui peut arriver jusqu'à bloquer les roues même sur route sèche; mais il est facile de pallier cet inconvénient en donnant « un coup de gaz » avant d'enclencher un rapport plus court (à ne pas oublier par temps de pluie!).

la maniabilité est surprenante pour un mastodonte de ce genre: indéniablement ce n'est pas celle d'une moto légère, mais dès que les roues tournent on réussit à « dribbler » entre les obstacles avec grande facilité et les déplacements en ville n'offrent aucun problème à cause également de la grande élasticité du moteur. Seul point noir, la selle est un peu haute ce qui gêne le travail... des pieds, pas très élégant, mais utile en bon nombre de situations.



## CONSOMMATION

Dans une machine de bonnes performances, et qu'on ne peut pas toujours utiliser au maximum, la consommation dans un usage courant varie considérablement. En voyageant à une allure modérée (entre 90 et 100 km/h et en évitant de trop brusques accélérations, on consomme entre 4 litres et 4,3 litres aux 100 km; tandis qu'au maximum de sa vitesse la « V 7 » consomme entre 9,5 et 10 litres aux 100 km. En roulant normalement tant en ville qu'à la campagne et sans faire trop attention, la consommation plus ou moins normale doit être d'environ 6,5 litres aux 100 km.

## SYSTEME ELECTRIQUE

Il est alimenté par une dynamo de 300 W à 12 V, c'est, nous le pensons, le plus puissant monté sur une motocyclette. La batterie est de 32 A/h. Le courant obtenu est assez identique à celui des automobiles de puissance moyenne (1100 et similaires), la mise en route par petit moteur — commandé par rupteur électromagnétique — est prête et sûre en toute circonstances, même en cas de mise en route fréquentes et successives, comme cela est bien souvent le

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**MOTEUR:** bicylindre quatre temps en V frontal de 90°, culasses en alliage léger, cylindres en alliage léger avec tubes chromés, base en alliage léger.

Alésage et course 80 x 70 x 2 = 703,717 cc.

Compression 9 : 1

Puissance max. 50 CV à 6.300 tours.

Couple max. 5 Kgm à 5.000 tours environ.

Arbre moteur en acier, rotation longitudinale, attache de maneton unique pour les deux bielles. Bielles en acier. Pistons en alliage léger avec deux anneaux à racler l'huile tant à l'aller qu'au retour.

Distribution par culbuteurs avec axe à came au V des cylindres-commandés au moyen d'engrenages hélicoïdaux. Soupapes inclinées à 70°, diamètre d'admission 38,6 mm; échappement 34,6 mm.

Diagramme de distribution: l'admission ouvre 24° avant le PMH et ferme 58° après le PMB - l'échappement ouvre 58° avant le PMB et ferme 22° après le PMH.

**ALLUMAGE:** par batterie-dynamo, avec distributeur Marelli « S 123 A » sur la droite, commandé par l'arbre à came; avance initiale 10° - avance automatique par masses centrifuges 28° - avance totale maximum 38°. Bougie à degré thermique de 225 échelle Bosch; distance entre les électrodes 0,6 mm. Bobine Marelli « Be 200 D ».

**LUBRIFICATION:** moteur avec huile dans la partie inférieure du carter, pompe aspirante à engrenages commandé par l'arbre moteur avec couple d'engrenages hélicoïdaux, soupape de réglage de pression (Atm 2,5 à 3) avec lampe témoin pression huile; filtre à la base du moteur. Capacité 3 kg d'huile Multigrade 20/40. Vidangé tous les 3.000 km. Boîte de vitesses: environ 0,750 kg d'huile 90 W. Vidange tous les 10.000 km. Couple conique arrière: en bain d'huile; quantité 0,300 kg d'huile 90 W. Vidange tous les 10.000 km.

**ALIMENTATION:** super carburant, capacité du réservoir 22 litres dont 3 de réserve.

**CARBURATEURS:** deux Dell'Orto 29 S.S.I. (D. droite et DS gauche) avec filtre à air commun, à cartouche.

**MISE EN ROUTE:** électrique avec petit moteur Marelli « MT 40 H » 12V - 0,7 CV avec enclenchement à commande électromagnétique par clé sur tableau de bord. Couronne dentée fixée au volant du moteur.

**EMBRAYAGE:** deux disques à sec, sur le volant moteur, avec anti-chocs.

**BOITE DE VITESSES:** à quatre vitesses en cascade avec engrenages toujours en prise et enclenchements à manetons se déplaçant avec dents frontaux, commandé par sélecteur au pied sur la droite. Arbres montés sur roulement à billes. Rapports internes: 1 : 1,81 (16/29) - 1 : 1,25 (20/25) - 1 : 0,95 (23/22) - 1 : 0,73 (26/19).

**TRANSMISSIONS:** entre arbre d'embrayage et changement primaire à engrenages directs, rapport 1 : 1,35 (17/23) - entre boîte de vitesses et roues arrière, par arbre avec double joint à cardan et couple conique hélicoïdal arrière, rapport 1 : 4,62 (8/37).

Rapports totaux de transmission 1 : 11,33 - 1 : 7,81 - 1 : 5,97 - 1 : 4,56.

**CADRE:** à double berceau continu en tubes.

**SUSPENSIONS:** fourche avant télescopique avec amortisseurs hydrauliques incorporés; fourche arrière oscillante télescopique avec ressorts apparents réglable sur trois positions.

**ROUES ET PNEUMATIQUES:** jantes en alliage léger 18 x 3, avec pneus 4.00-18.

**FREINS:** à tambour central en alliage léger, celui à l'avant est à double cames, distributions utiles 220 x 40 mm à l'avant et à l'arrière.

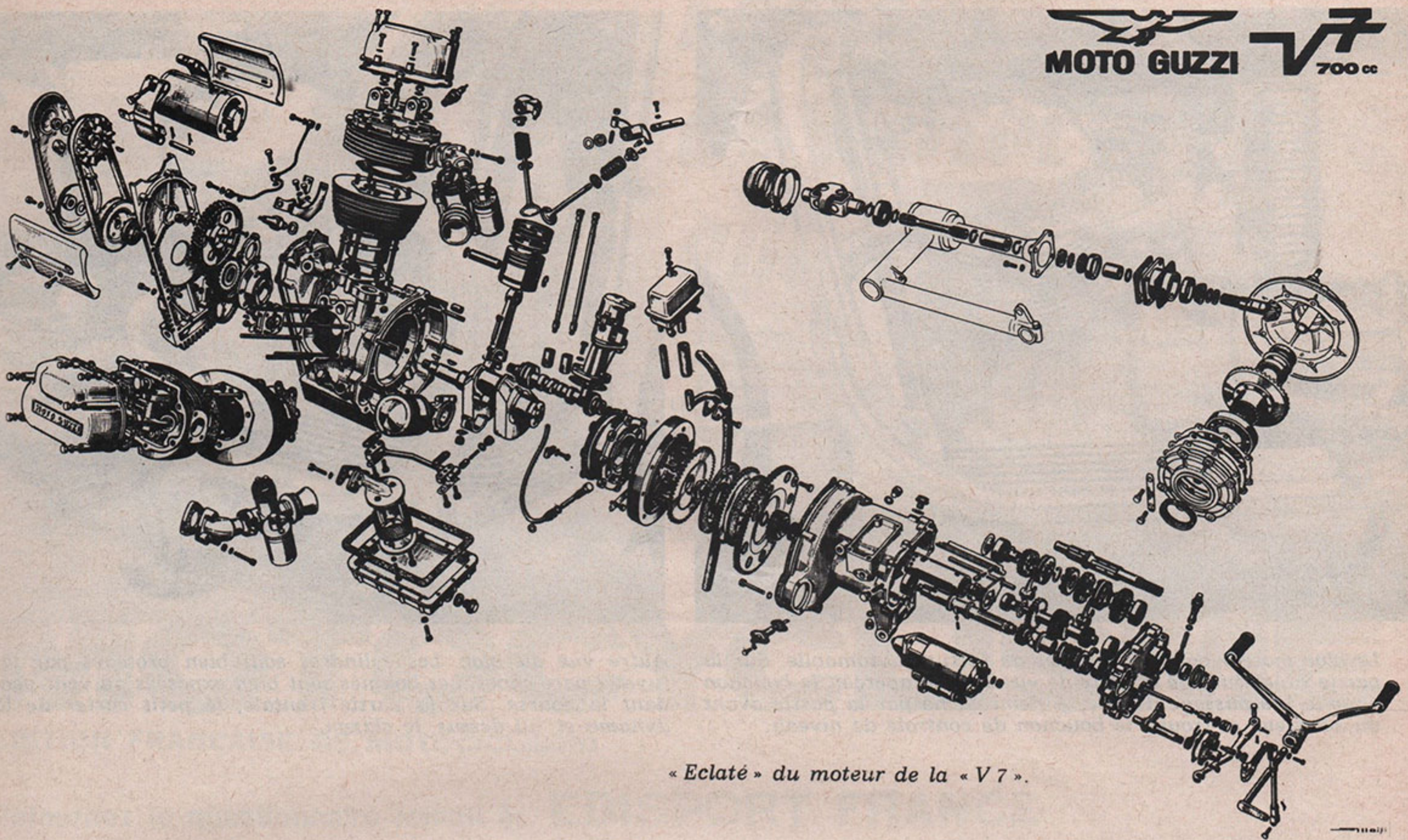
**SYSTEME ELECTRIQUE:** dynamo Marelli « DN 62 N », 12V - 300 W; batterie 12 V - 32 A/H; régulateur Marelli « IR 50 B »; petit moteur de mise en route Marelli « MT 40 H »; phare avant 250 mm; feux arrière avec stop; lampe témoin pour lumière, dynamo, point mort, huile et éclairage; avertisseur 12 V.

**DIMENSIONS ET POIDS:** longueur 2,230 m; empattement 1,445 m; largeur 0,795 m, hauteur 1,050 m; hauteur minimum au sol 0,150 m; poids 230 kg environ.

**PERFORMANCES:** vitesse maximum aux différentes vitesses: 66, 96, 120 et 170 km/h. Côtes surmontables: 60%, 34%, 23% et 14%.  
Consommation: 6,5 litres aux 100 Km.

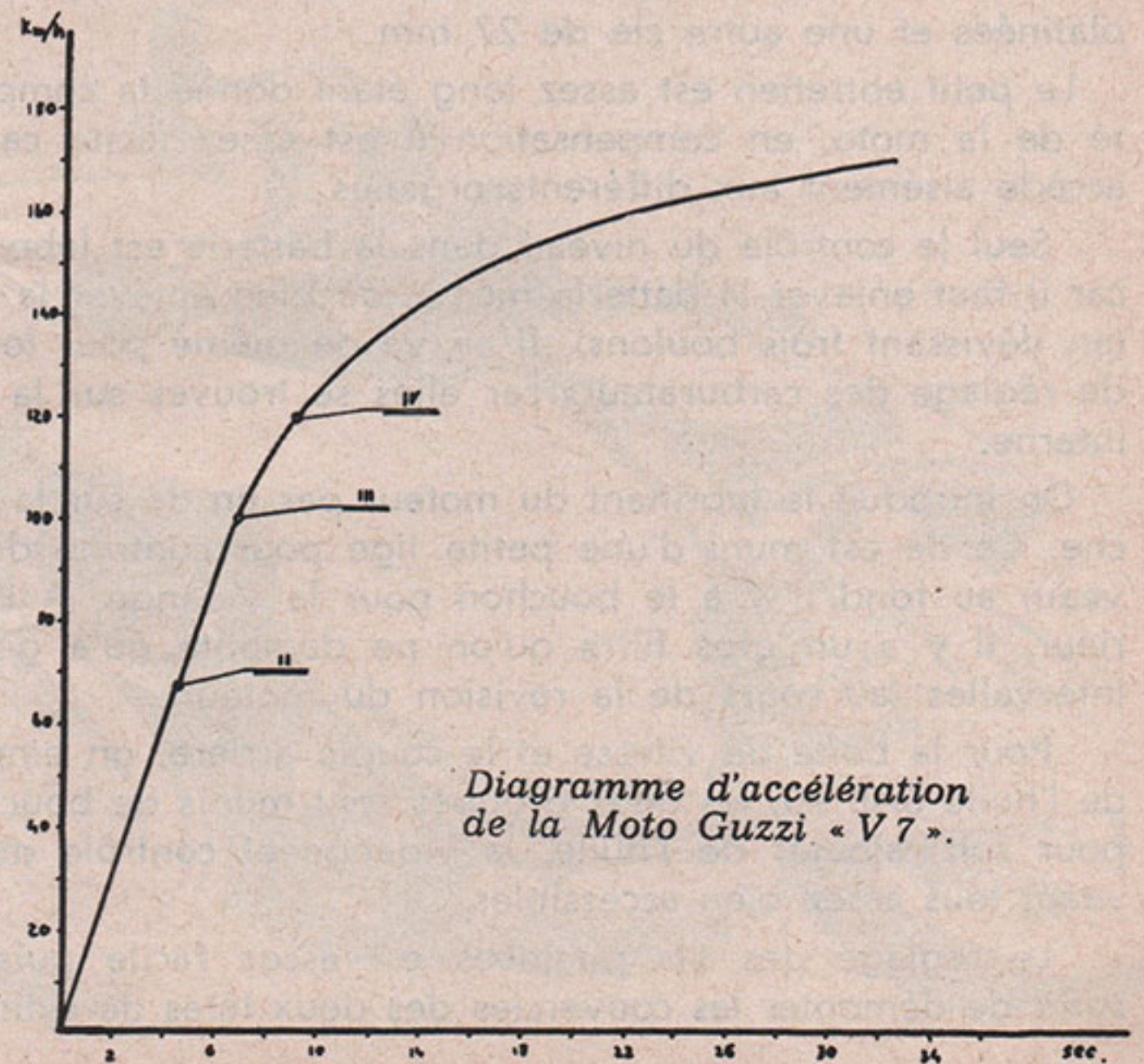
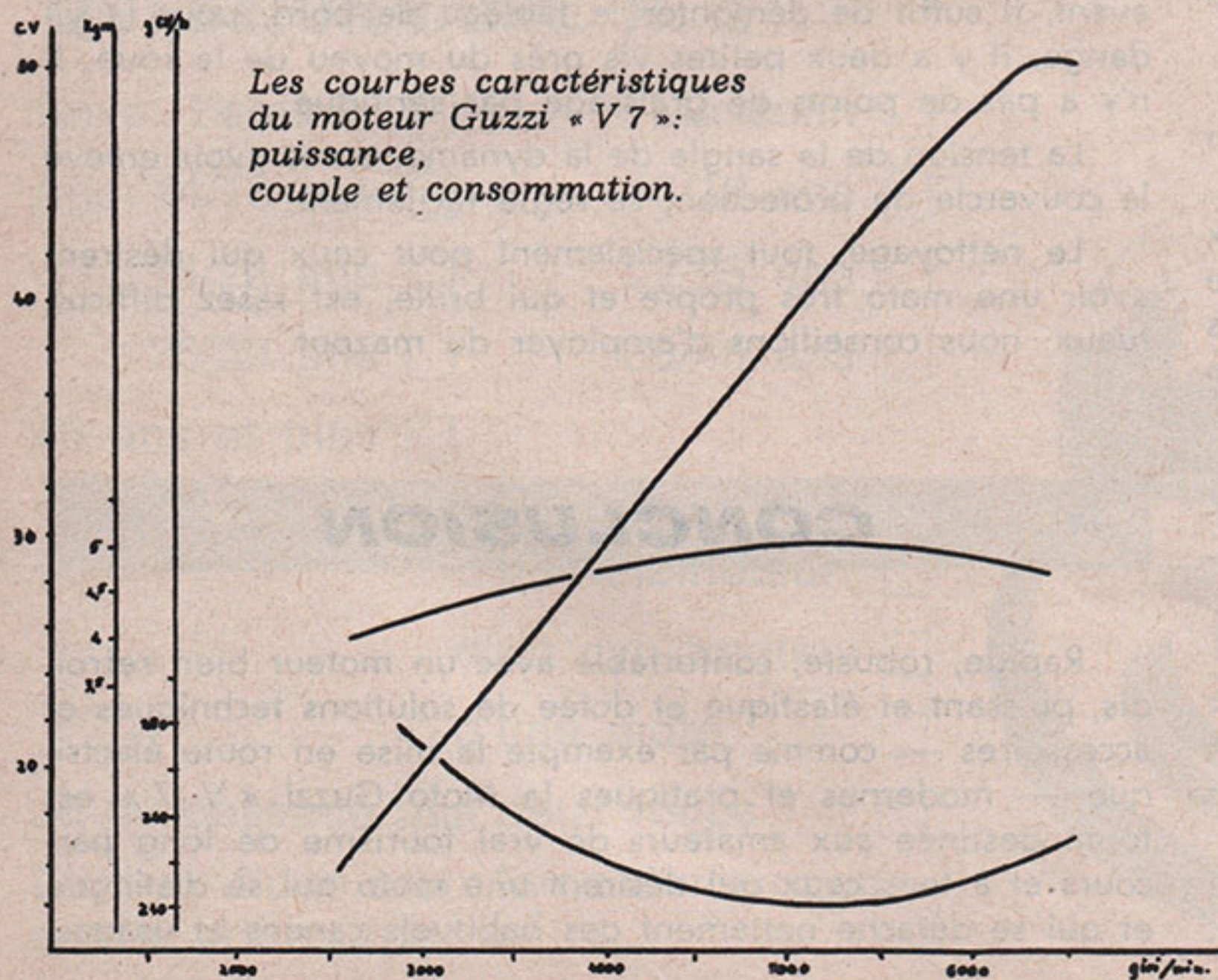
**PRIX:** 8.400 F. T.T.C.



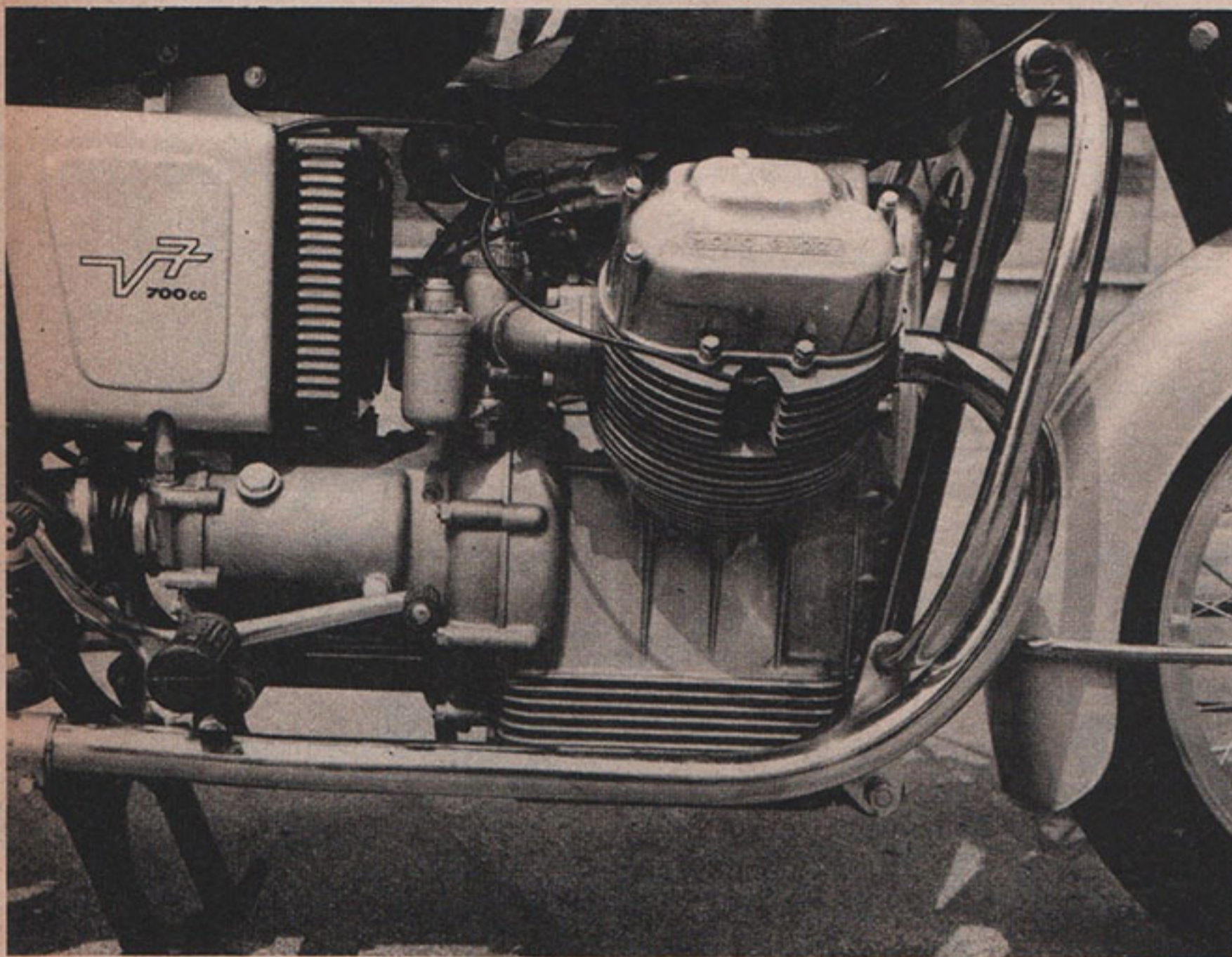


« Eclaté » du moteur de la « V7 ».

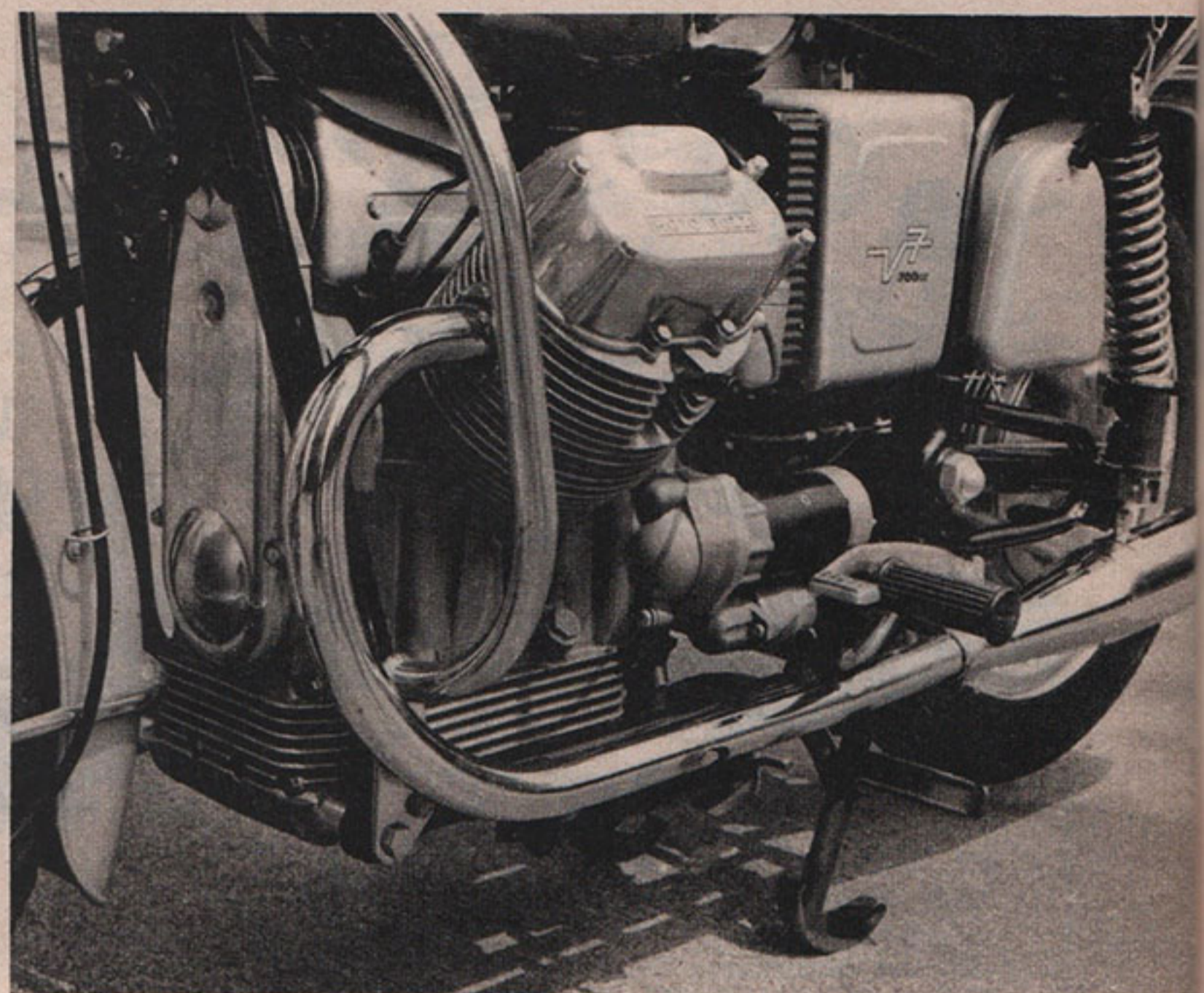
cas en ville. L'illumination (dans le phare il y a une lampe de 45/40 W) est bonne, supérieure à la moyenne motocycliste. Le klacson n'est pas particulièrement puissant et devrait être complété par des trompes que tout le système électrique supporterait aisément.







*Le bloc moteur-boîte de vitesses de facture automobile. Sur la partie supérieure de la boîte de vitesses, on aperçoit le bouchon pour le remplissage d'huile. A demi caché par la partie avant du sélecteur se trouve le bouchon de contrôle de niveau.*



*Autre vue du bloc. Les cylindres sont bien protégés par les tuyaux pare-chocs. Les bougies sont bien exposées au vent pendant la course. Sur la partie frontale, le petit carter de la dynamo et, au dessus, le claxon.*

## Entretien

### OUTILS EN DOTATION

Les outils en dotation sont suffisants, et supérieurs à la moyenne courante: ils comprennent pince et clé anglaise, trois clés à douille 8-9, 10-14, 19-21-22, deux clés plates de 10-11 et 17-19, une clé de 5, tourne-vis, clé pour vis platinées et une autre clé de 27 mm.

Le petit entretien est assez long étant donné la complexité de la moto, en compensation il est assez facile car on accède aisément aux différents organes.

Seul le contrôle du niveau dans la batterie est laborieux car il faut enlever la batterie même, ou bien enlever la selle (en dévissant trois boulons). Il en va de même pour les vis de réglage des carburateurs car elles se trouvent sur la face interne.

On introduit le lubrifiant du moteur par un dé sur la gauche. Ce dé est muni d'une petite tige pour contrôle du niveau; au fond il y a le bouchon pour la vidange. A l'intérieur, il y a un gros filtre qu'on ne démonte qu'à grands intervalles (au cours de la révision du moteur).

Pour la boîte de vitesse et le couple arrière, on emploie de l'huile SAE 90; les deux groupes sont munis de bouchons pour soit rajouter de l'huile, la vidange et contrôle du niveau, tous assez bien accessibles.

Le réglage des vis platinées est assez facile puisqu'il suffit de démonter les couvercles des deux têtes de cylindre.

Le groupe rupteur-distributeur d'allumage qui se trouve sur la droite est de facture automobiliste et on y parvient facilement; il n'y a que des difficultés normales pour son inspection et son réglage.

Les câbles du frein avant et de l'embrayage sont munis de tendeurs aux deux extrémités; le frein arrière est commandé par une tige, il est réglable.

Pour introduire de l'huile dans les galbes de la fourche avant, il suffit de démonter le tableau de bord; pour la vidange, il y a deux petites vis près du moyeu de la roue. Il n'y a pas de points de graissage par seringue.

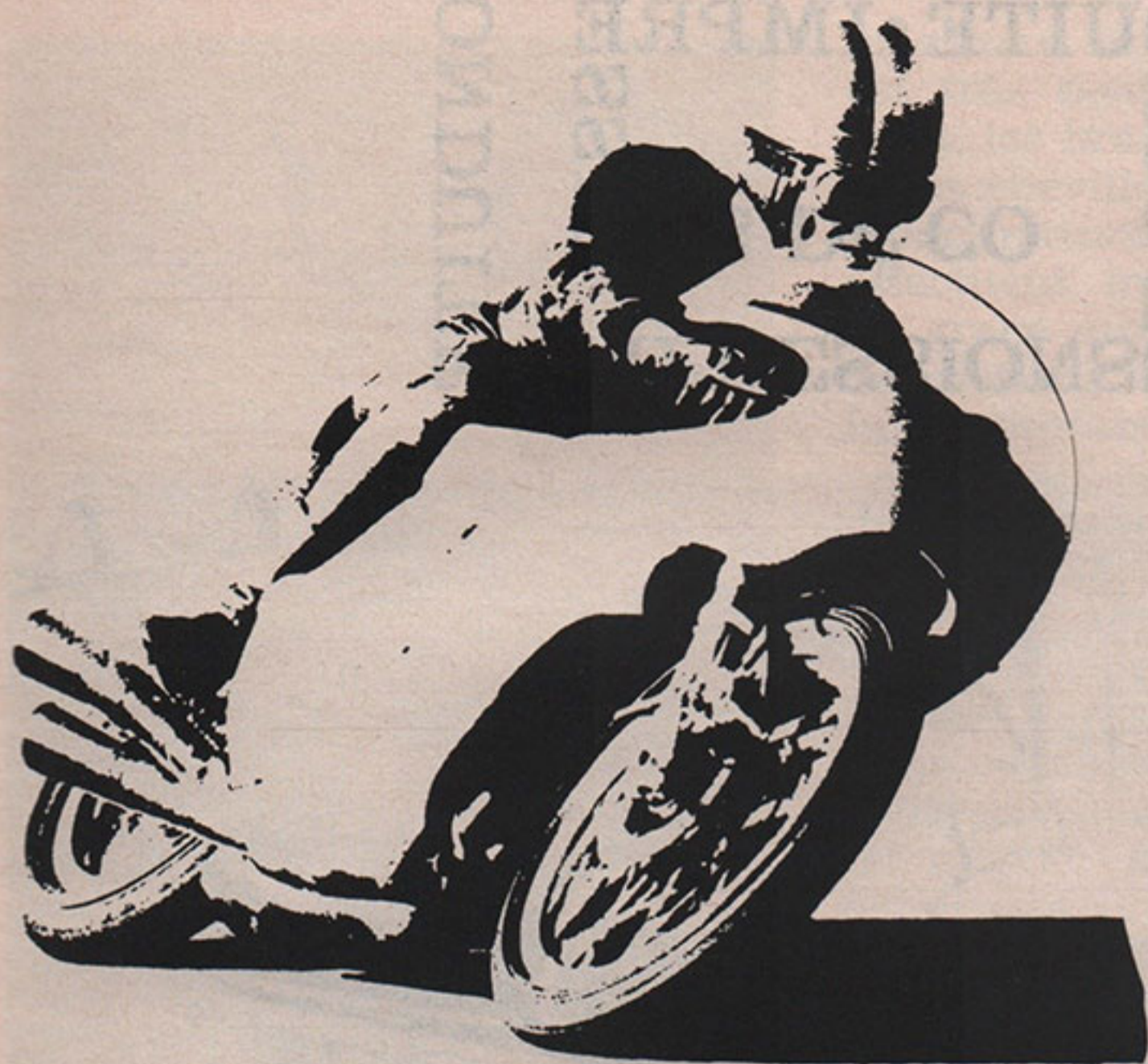
La tension de la sangle de la dynamo, après avoir enlevé le couvercle de protection, se règle facilement.

Le nettoyage, tout spécialement pour ceux qui désirent avoir une moto très propre et qui brille, est assez difficile; nous conseillons d'employer du mazout.

## CONCLUSION

Rapide, robuste, confortable avec un moteur bien refroidi, puissant et élastique et doté de solutions techniques et accessoires — comme par exemple la mise en route électrique — modernes et pratiques la Moto Guzzi « V 7 » est toute destinée aux amateurs de vrai tourisme de long parcours et à tous ceux qui désirent une moto qui se distingue et qui se détache nettement des habituels canons et usages.





# Lecteurs de motocyclisme qui êtes vous?

Dans ce numéro et dans les numéros suivants (5, 6 et 7), Motocyclisme fait paraître une série de questionnaires: répondez objectivement et vous serez peut-être le lecteur (ou la lectrice) type de Motocyclisme. De nombreux lots seront offerts à ceux dont les réponses correspondront à celles de la majorité des lecteurs.

# MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO

Retournez le questionnaire rempli à: **EDISPORT FRANCE**  
116, Bld de Paris - Marseille 3e

Nom ..... Prénom ..... Adresse: N. .... Rue .....  
Ville ..... Départ. ....

## QUESTIONNAIRE N. 1

Sexe: Feminin  Masculin

Age: 14/16 ans  16/18 ans

18/22 ans  22/25 ans

25/30 ans  30/45 ans

45 ans et plus

Vous êtes possesseur:

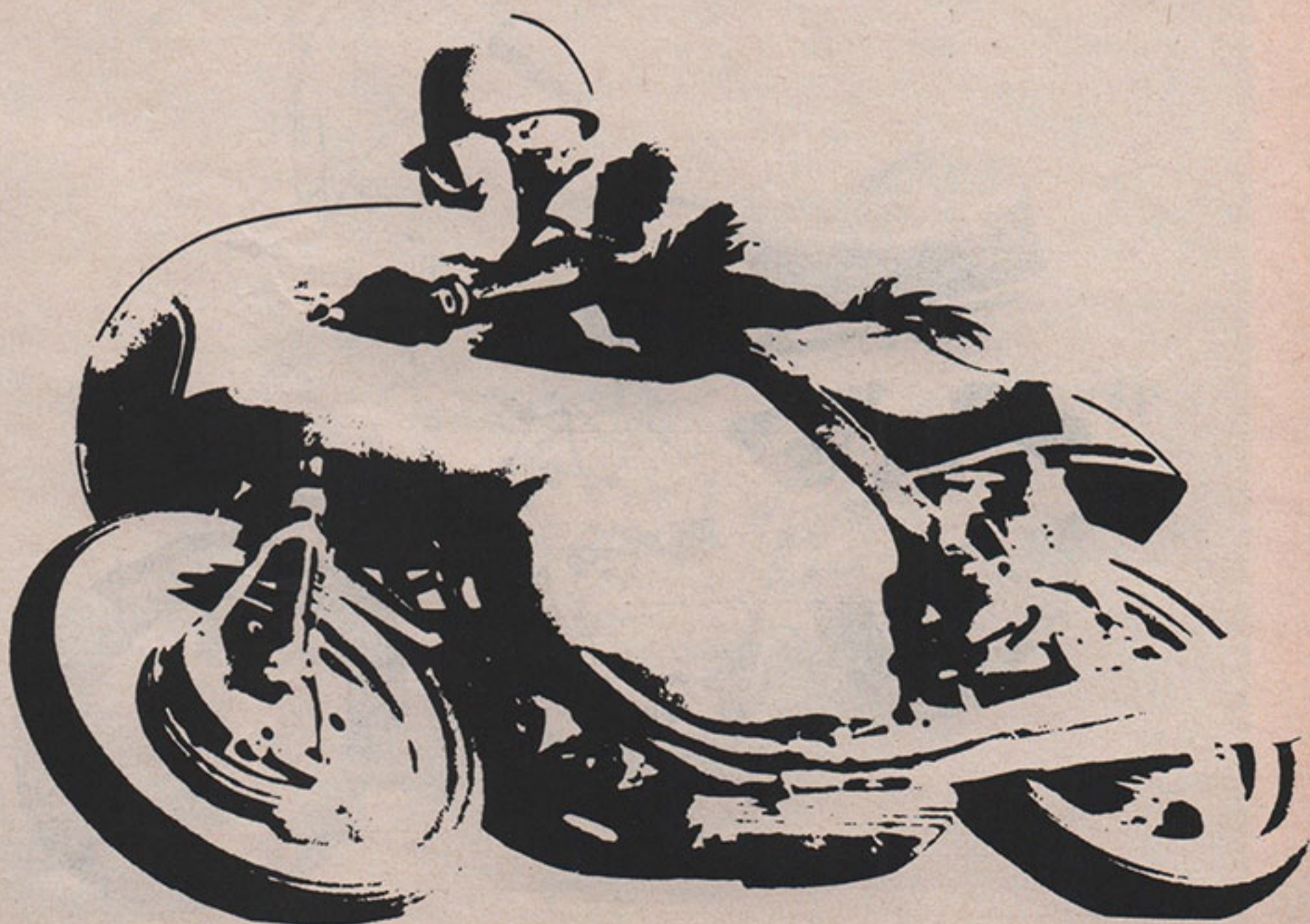
d'un vélomoteur

d'un cyclomoteur

d'une moto

Je ne possède pas deux roues

Cochez d'une croix la case correspondant à votre réponse.





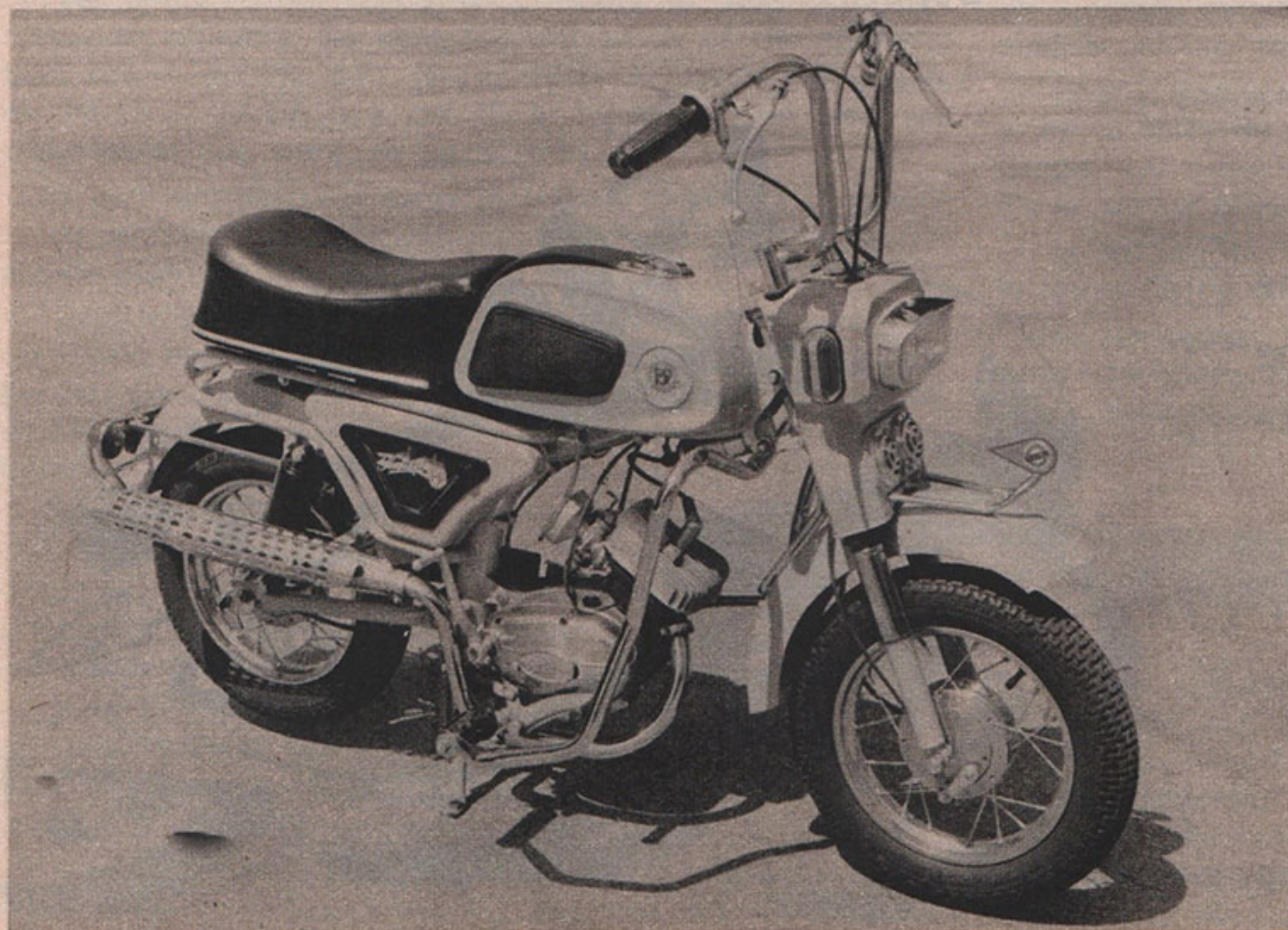
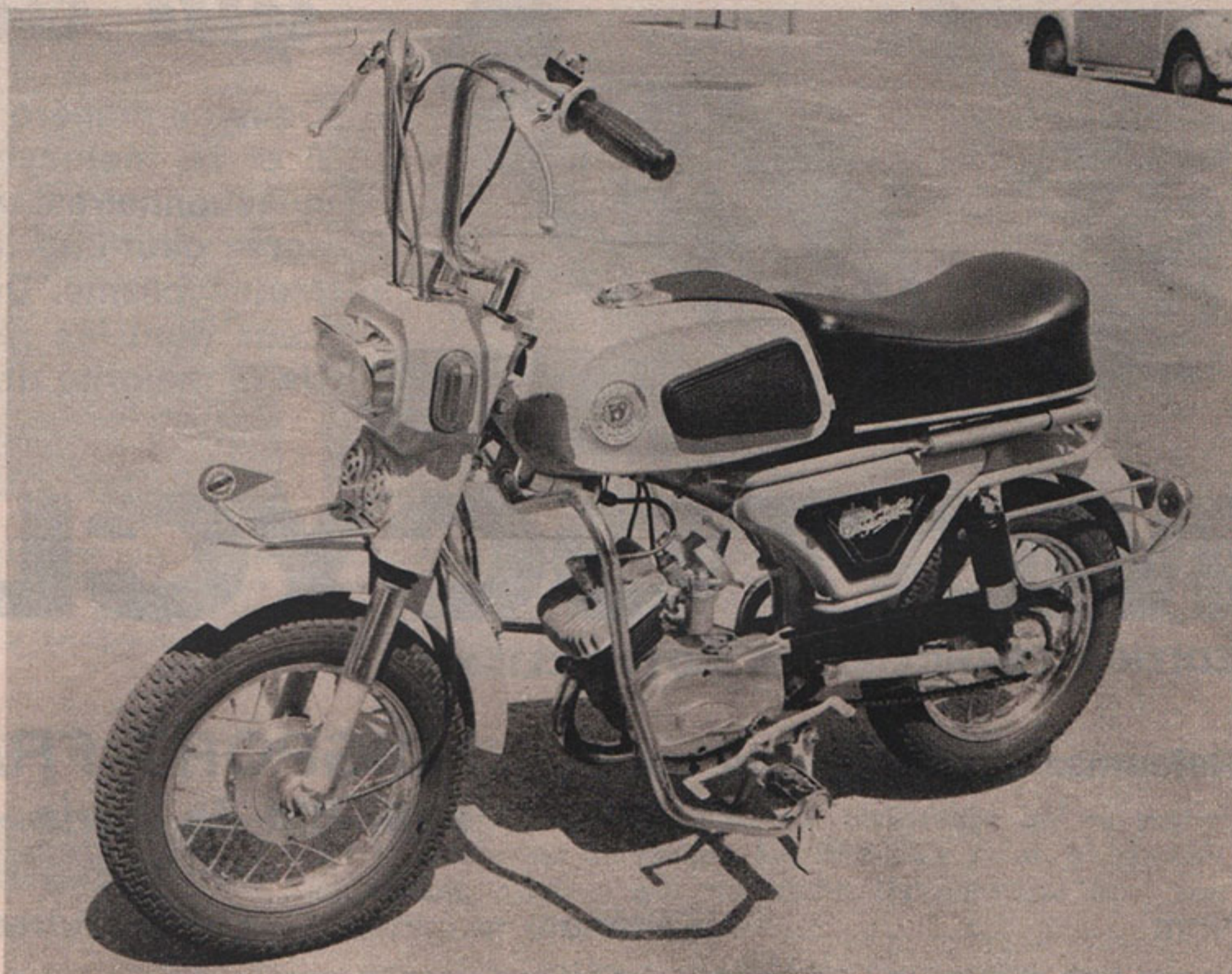
# GIULIETTA AMERICA junior

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

**E**n Europe, et même dans le monde entier (exception faite pour le Japon) la ligne des motos est restée la même depuis une dizaine d'années, et ceci se vérifie aussi dans le secteur du 50 cc. Or, dans ce secteur, on voit apparaître, depuis quelques temps, des tentatives de rénovation du style de la moto, du cyclo-moteur et du vélomoteur, plutôt.

Afin d'illustrer ce que nous avançons, nous vous présentons, aujourd'hui, le Giulietta América Junior, une machine destinée aux jeunes, qui se distingue par ses lignes d'un dessin auquel nous ne sommes pas habitués.

Ils sont nombreux les éléments qui contribuent à donner à cette petite machine une allure très originale: une ligne générale carrée, la tête de la fourche qui regroupe un phare rectangulaire, les clignotants, le tachymètre et deux klaxons, le réservoir et les



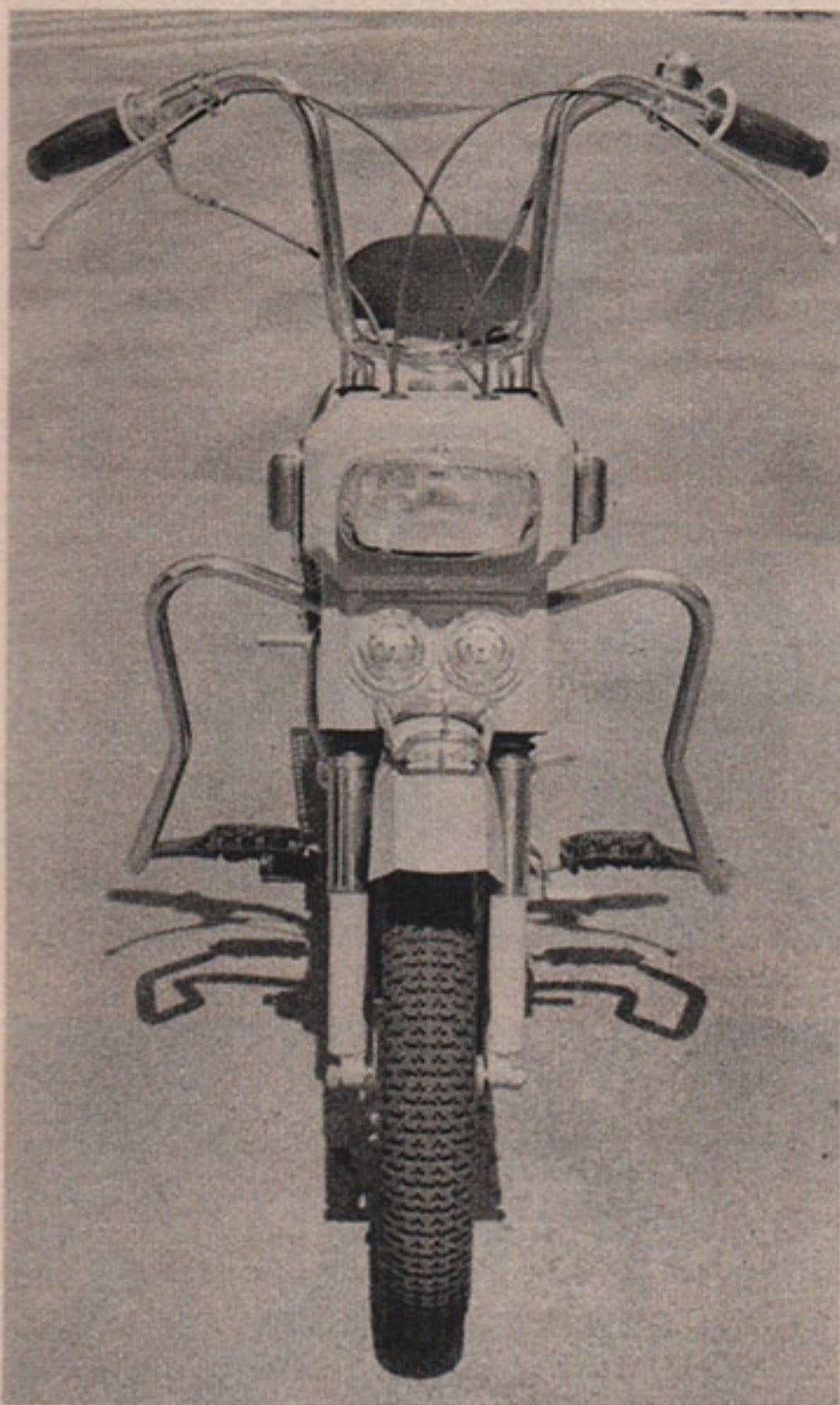
*Voici le Giulietta América Junior, dont la silhouette est très originale; les roues ont un diamètre moyen (12 pouces) et le moteur est un deux temps de 50 cc avec une boîte à quatre vitesses.*

garde-boue à angles vifs, les deux sacoches triangulaires, la grosse selle confortable, le guidon à l'étrange allure américaine, etc... etc...

Grâce aux roues de 12 pouces, les dimensions sont très compactes, ce qui plait énormément aux jeunes, sans parler de la couleur jaune vif. L'architecture générale est assez bien équilibrée, mais nous émettrons quelques réserves concernant les dimensions et les torsions des tubes pare-jambes, et sur la conformation du guidon.

Une fois en selle (à 70 cm du sol), on se trouve très bien assis, ce qui est dû à ses généreuses di-





La machine vue de face et de dos; remarquez la forme originale du guidon, la forme rectangulaire du phare, les tubes pare-jambes, les clignotants avant et arrière et l'ampleur de la selle.

mensions; la position de conduite est très bonne, le buste restant droit, les bras souples, les genoux et les chevilles se trouvant en position naturelle. Les suspensions effectuent très bien leur travail et, grace aux pneus de 3 pouces de section, le confort est tout à fait acceptable.

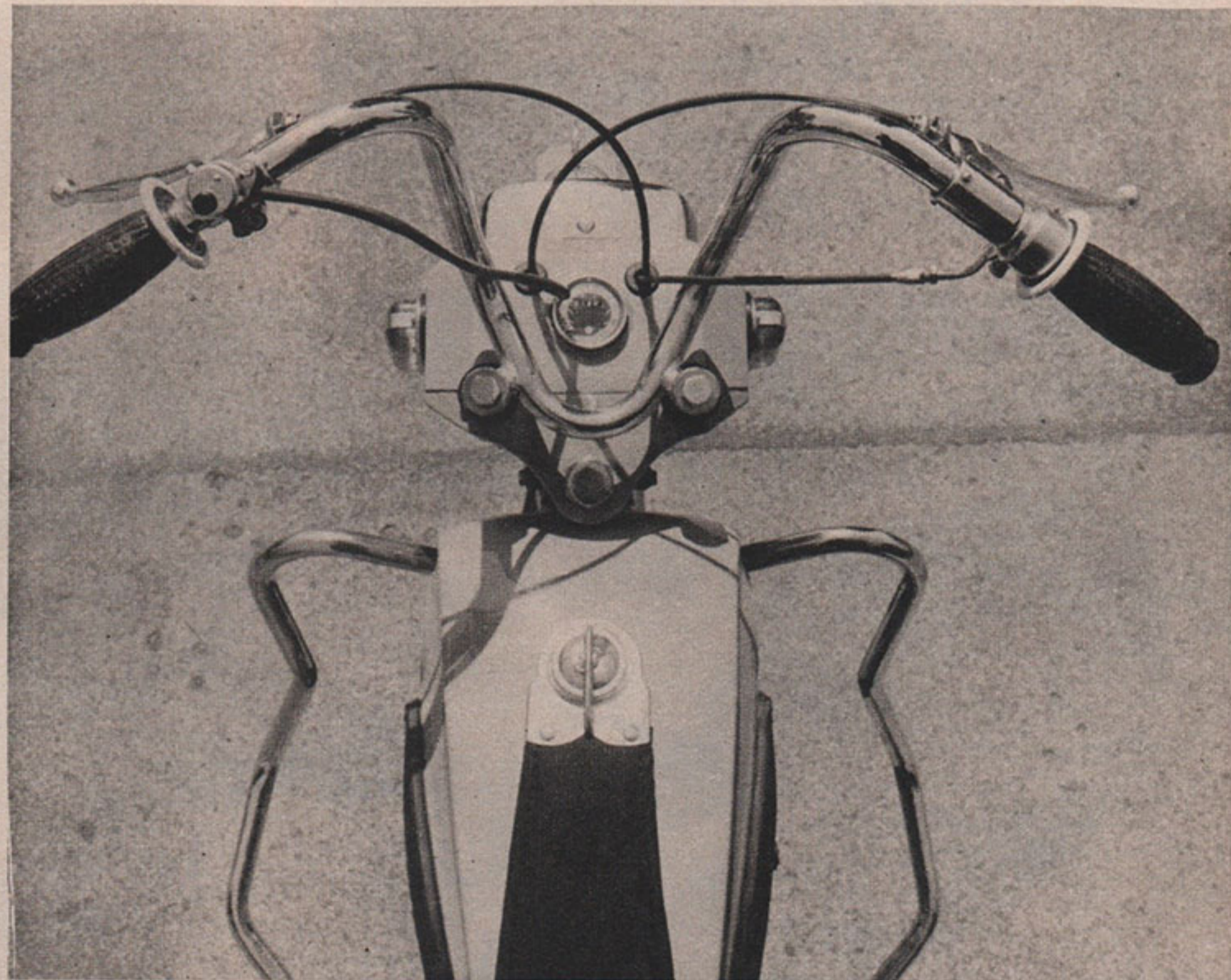
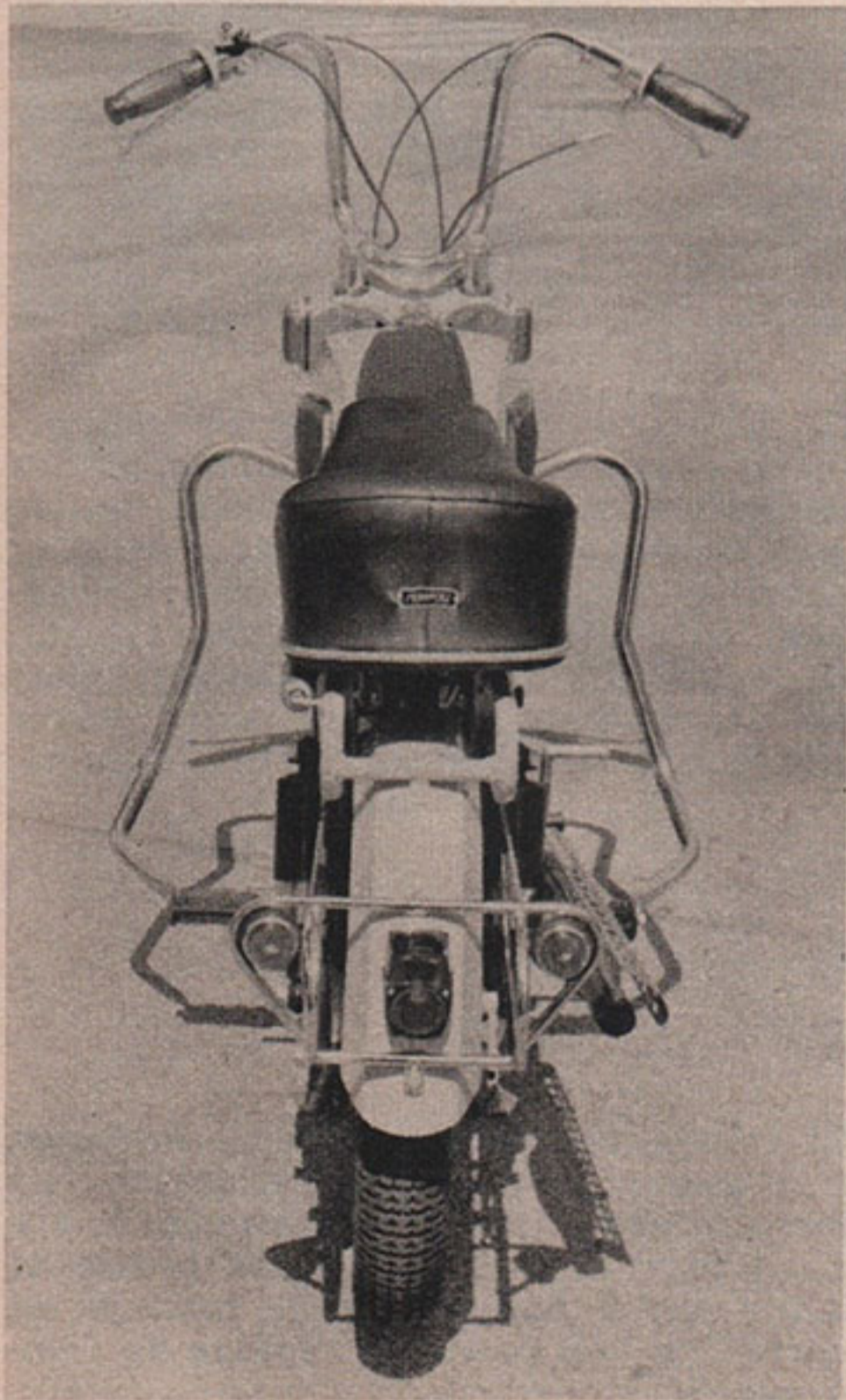
En ce qui concerne les commandes, celles placées sur le guidon sont bonnes; les deux robinets d'essence sont d'un accès facile (deux robinets, cela permet de brûler toute l'essence contenue dans le réservoir), ainsi que le titilleur du carburateur et le starter pour les départs à froid. Nous émettrons quelques réserves à propos des commandes à pieds qui sont assez mal étudiées, étant donné qu'il faut quitter les repose-pieds pour les actionner. La mise sur béquille ne demande aucun effort.

La maniabilité est bonne, favorisée par un petit angle de braquage et un empattement réduit; en certaines occasions, les tubes pare-jambes se révèlent plutôt encombrants. De plus, il est pratiquement impossible de se servir de la machine en usage tout-ter-

rain, même en terrain peu accidenté, car les pedales, le tube d'échappement, bien que relevé, et la bequille touchent facilement le sol. La première victime de ces chocs répétés, est le boulon placé sur le tube d'échappement, dont la fonction, est de servir de vidangeur des résidus de combustion qui s'accumulent dans le tube.

Le moteur est très vif et nerveux, du genre qui plait aux jeunes; il permet d'atteindre une vitesse légèrement supérieure à 80 kilomètres à l'heure, et bien que

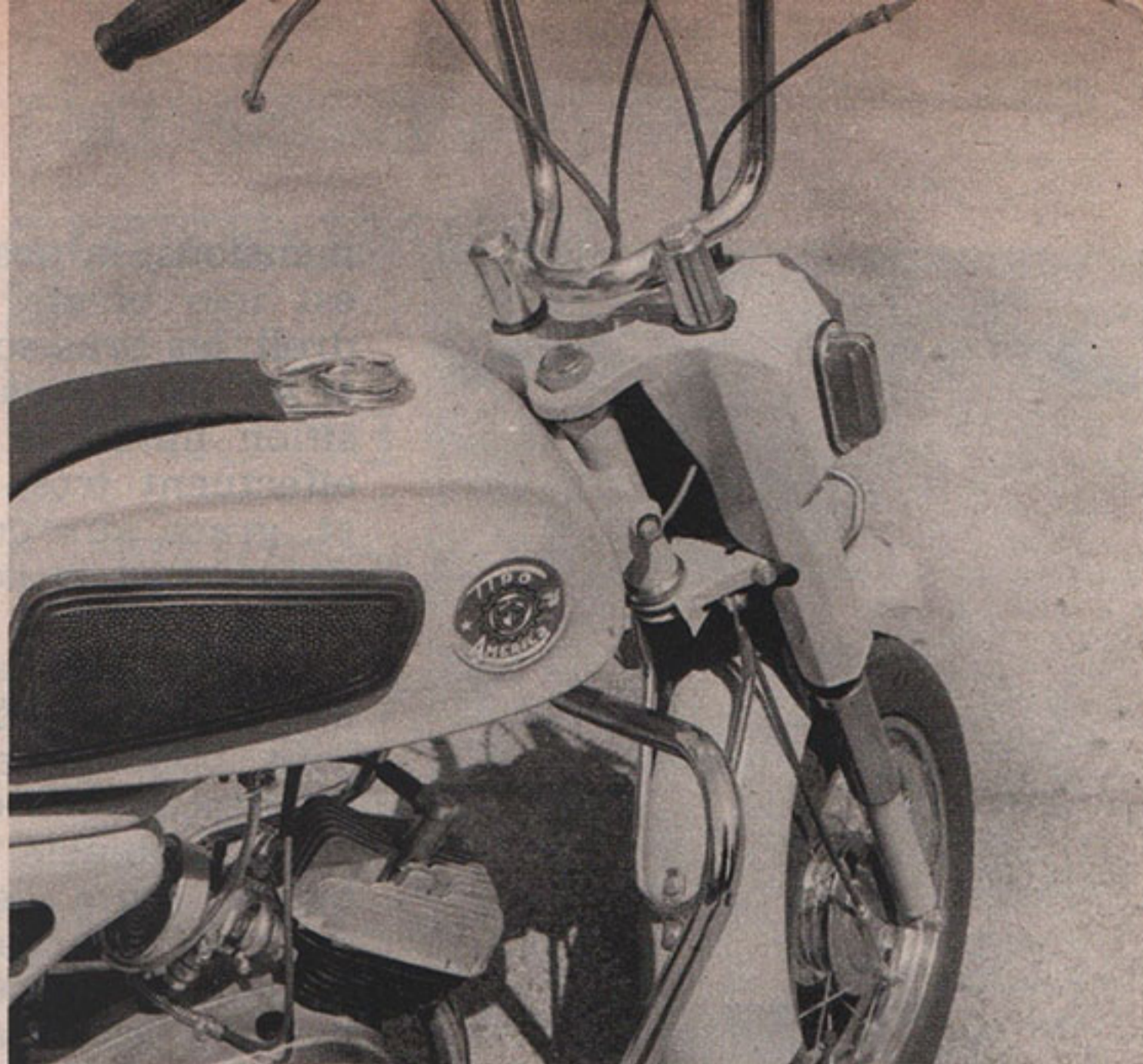
*Les commandes au guidon sont très bien conçues: les manettes en alliage léger sont courbées et possèdent, à leurs extrémités, des boules de sécurité; de plus, elles peuvent facilement être démontées; les poignées sont « pansues » afin d'offrir une meilleure prise; celle des gaz est dotée d'une vis de réglage afin d'en augmenter ou d'en raccourcir la course. Les câbles de l'accélérateur et de l'embrayage sont facilement réglables à la main. Sur la partie gauche du guidon, se trouve le comodo des phares qui regroupe, aussi, le bouton de masse et celui des klaxons. Tout ceci est à bonne portée de la main. Le tachymètre, de série, est d'une lecture aisée, un peu devant lui, il y a le témoin d'éclairage. Le bouchon du réservoir ne laisse absolument pas suinter l'essence, même lorsque le plein est fait.*



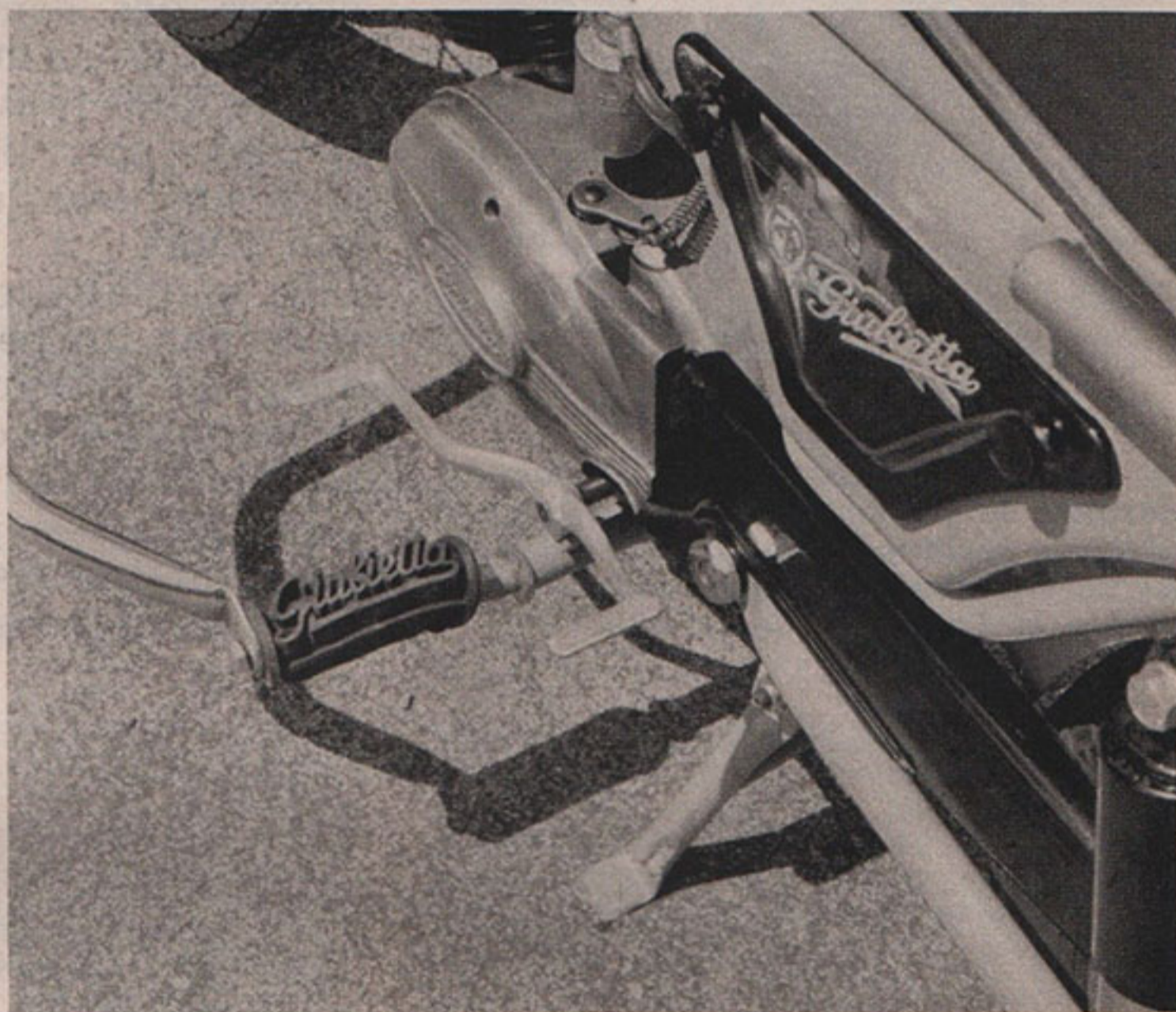
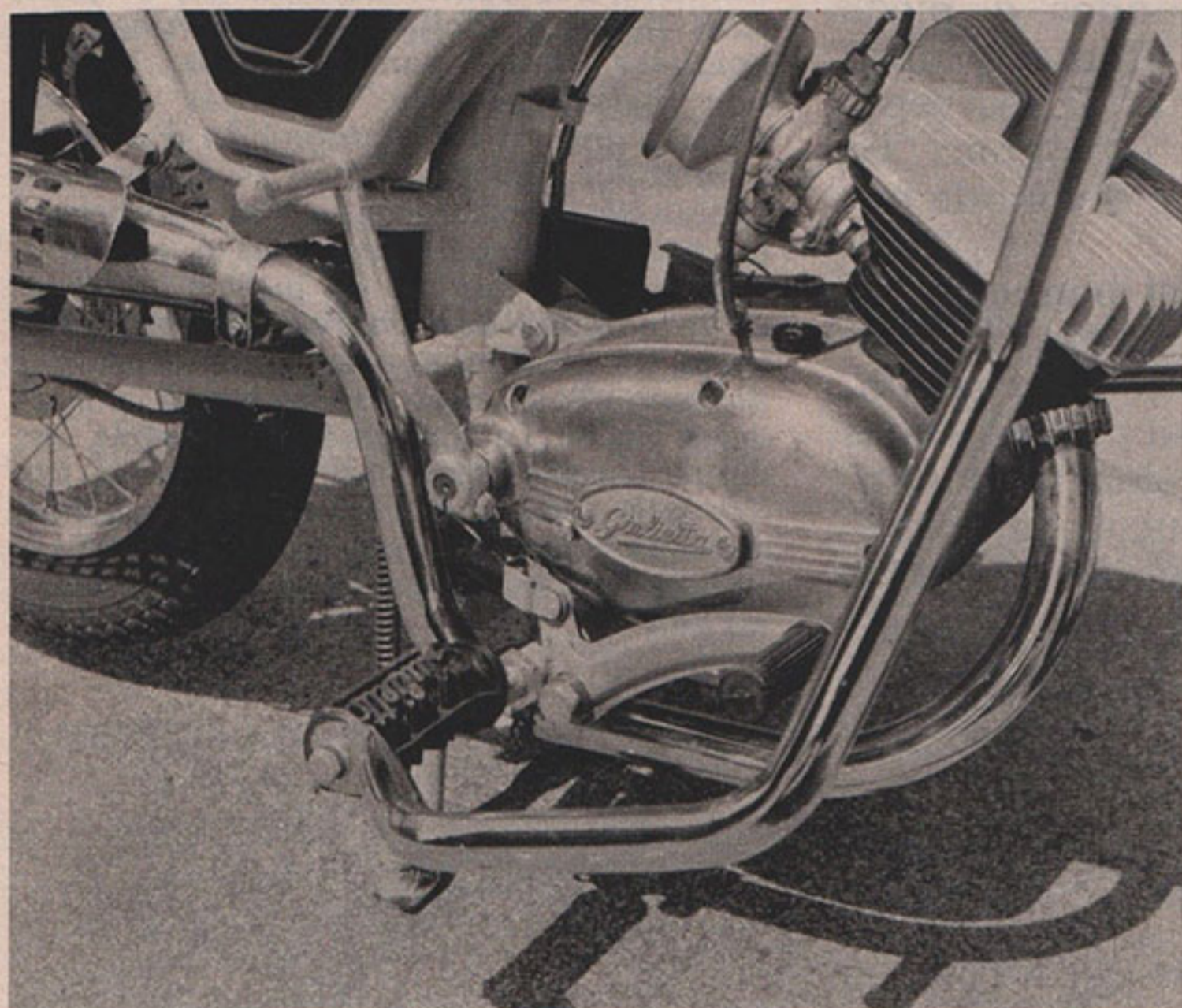


IMPRESSIONS DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE  
 DE CONDUITE • IMPRESSIONS DE CONDUITE

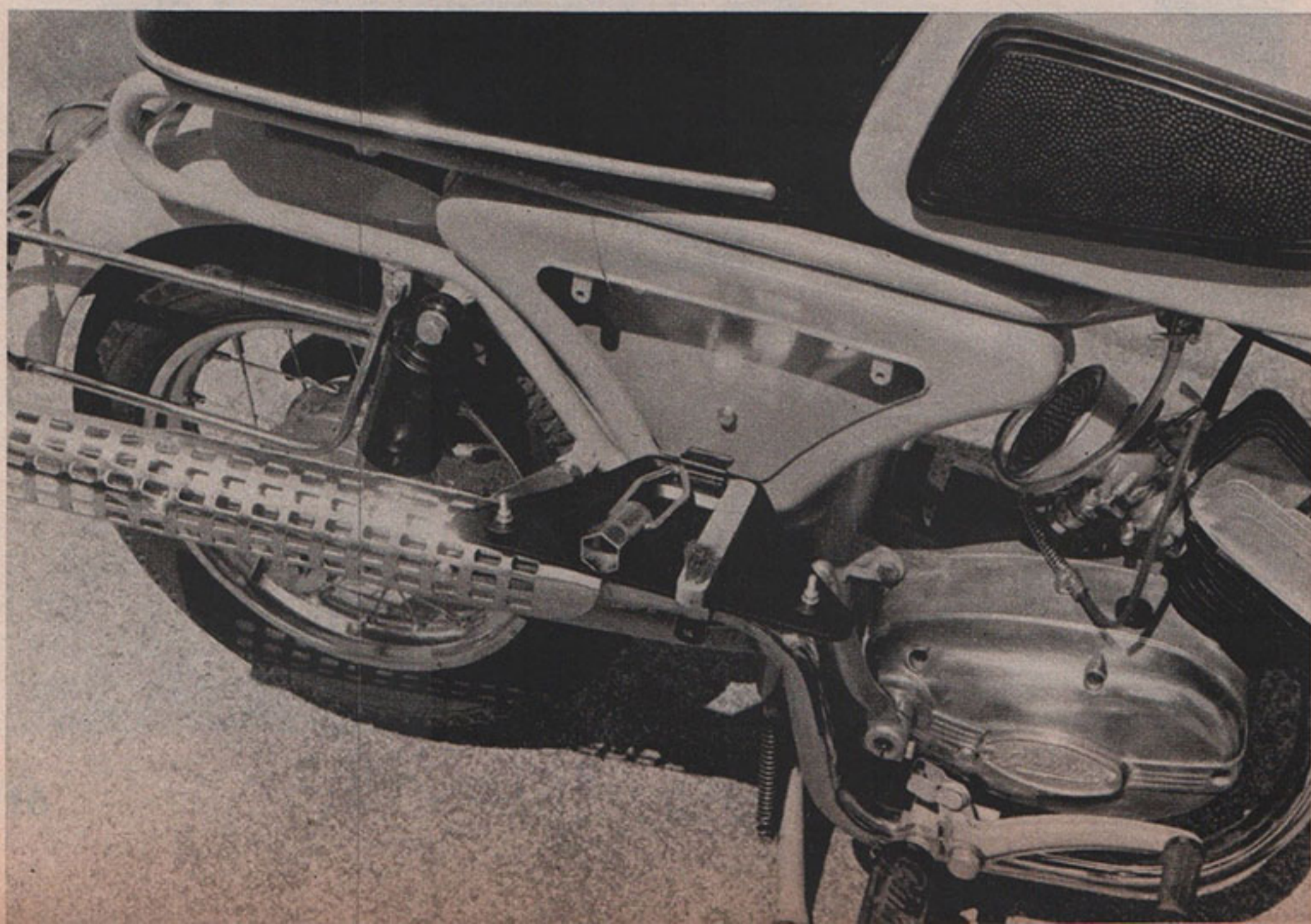
On voit très bien, sur cette photo, le détail des attaches particulière du guidon, ainsi que celles du réservoir monté sur caoutchouc afin de limiter les vibrations. Notez les grands protège-genoux en caoutchouc.



La pédale du frein arrière, recouvert d'un caoutchouc de sécurité, est un peu trop haute; elle se trouve située vers l'avant et on ne peut l'actionner sans lever le pied du repose-pied. Le kick n'est pas repliable, n'est pas recouvert de caoutchouc, il heurte le talon et la jambe du pilote et, à fond de course, le pied se trouve bloqué sous le repose-pied lors de la mise en route.



Ci dessus, on voit le levier de changement vitesses, du type à balancier. Ses dimensions réduites et la course limitée pour enclancher les rapports n'obligent pas trop le pied à quitter son repose-pied. La première se trouve vers l'avant. La béquille s'abaisse facilement, mais ses assises sont trop fines pour assurer une bonne stabilité sur terrain meuble.



Ci contre, on voit les boîtiers latéraux, très vastes, dont les couvercles se ferment grâce à deux pommeaux à vis. L'outillage se compose d'une brosse et d'une clef à bougie. Sur le sommet du carter, on voit la vis de réglage de l'embrayage.

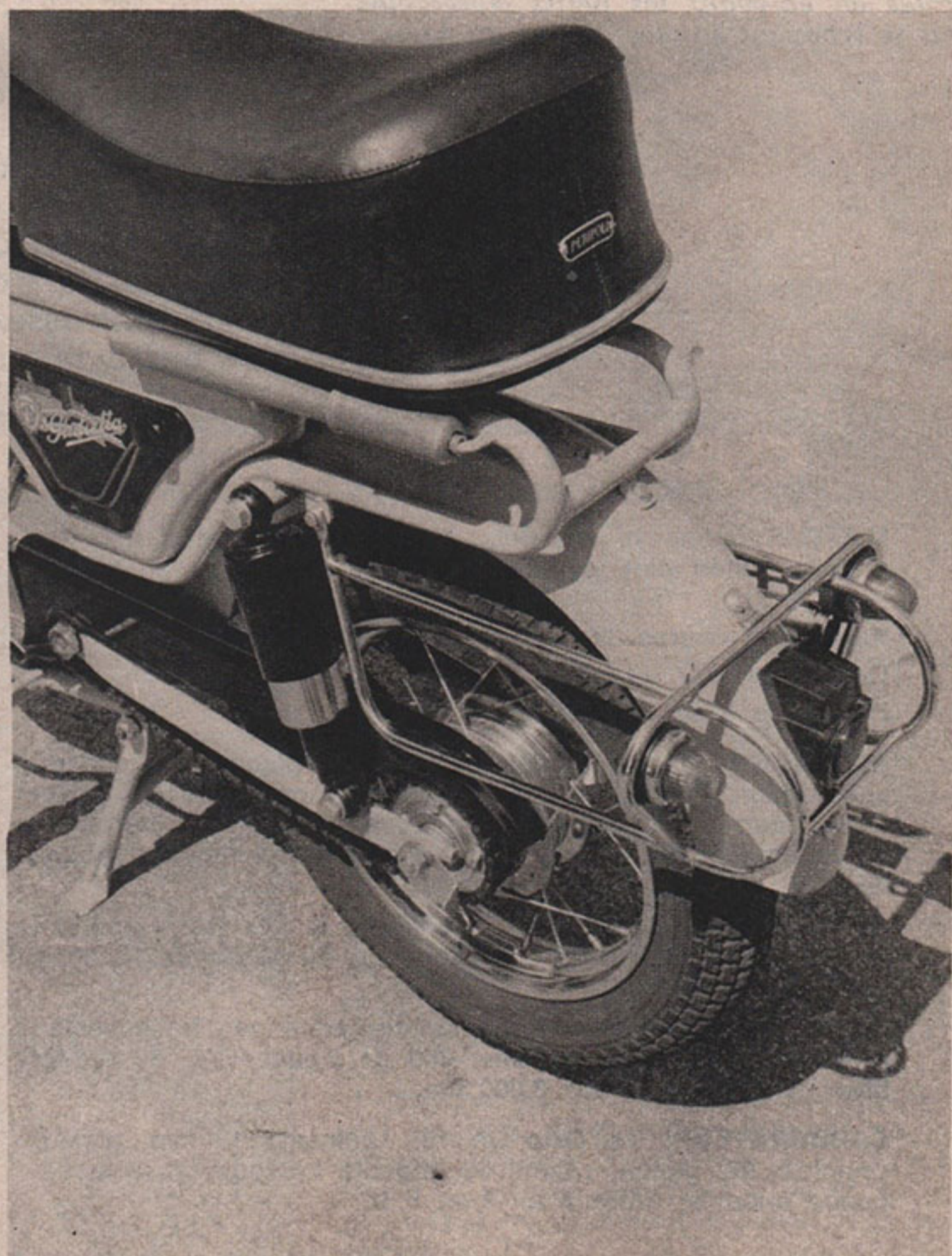
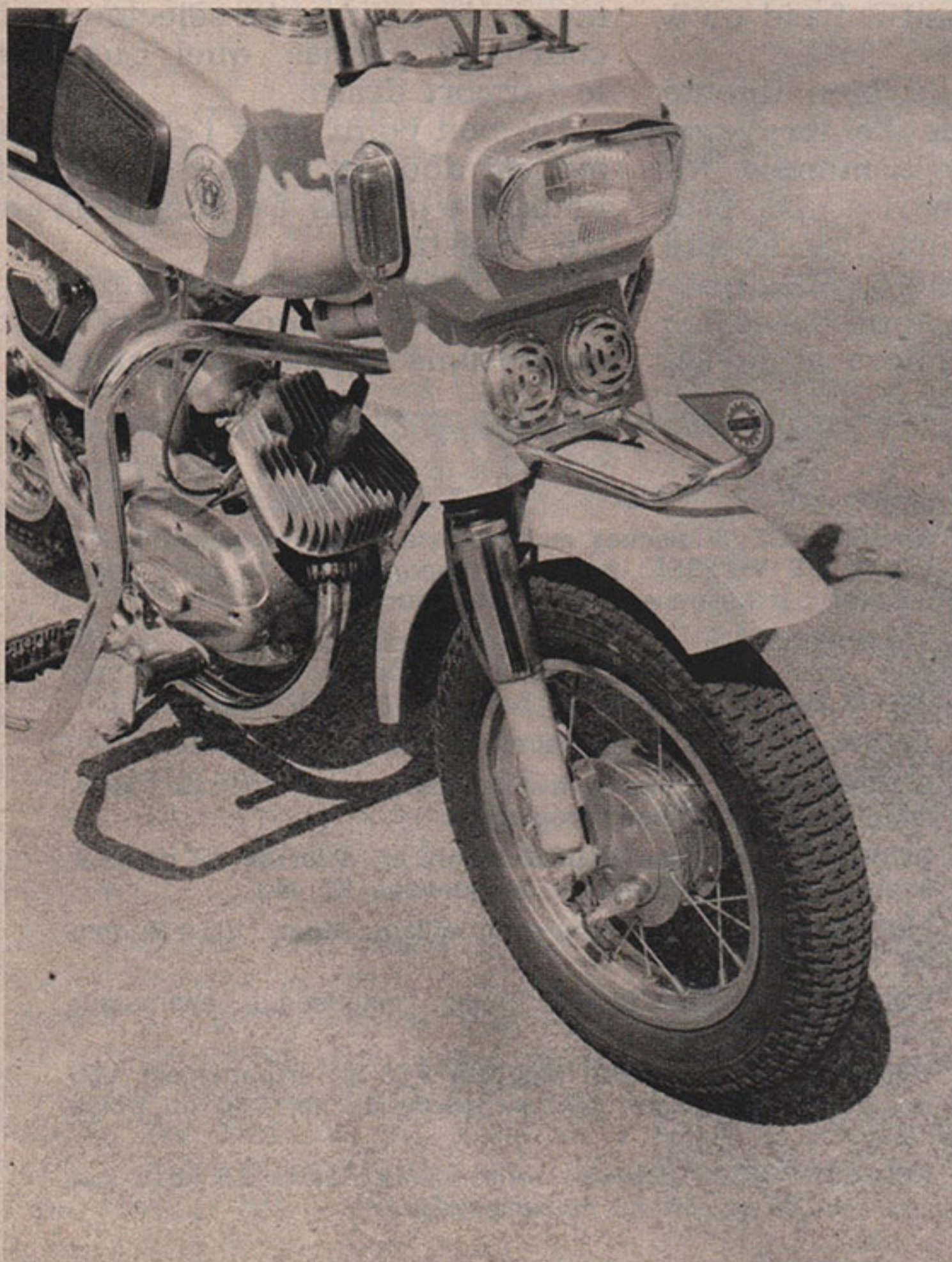


*La position de conduite est confortable, le buste restant droit, et les mains tombant normalement sur le guidon.*

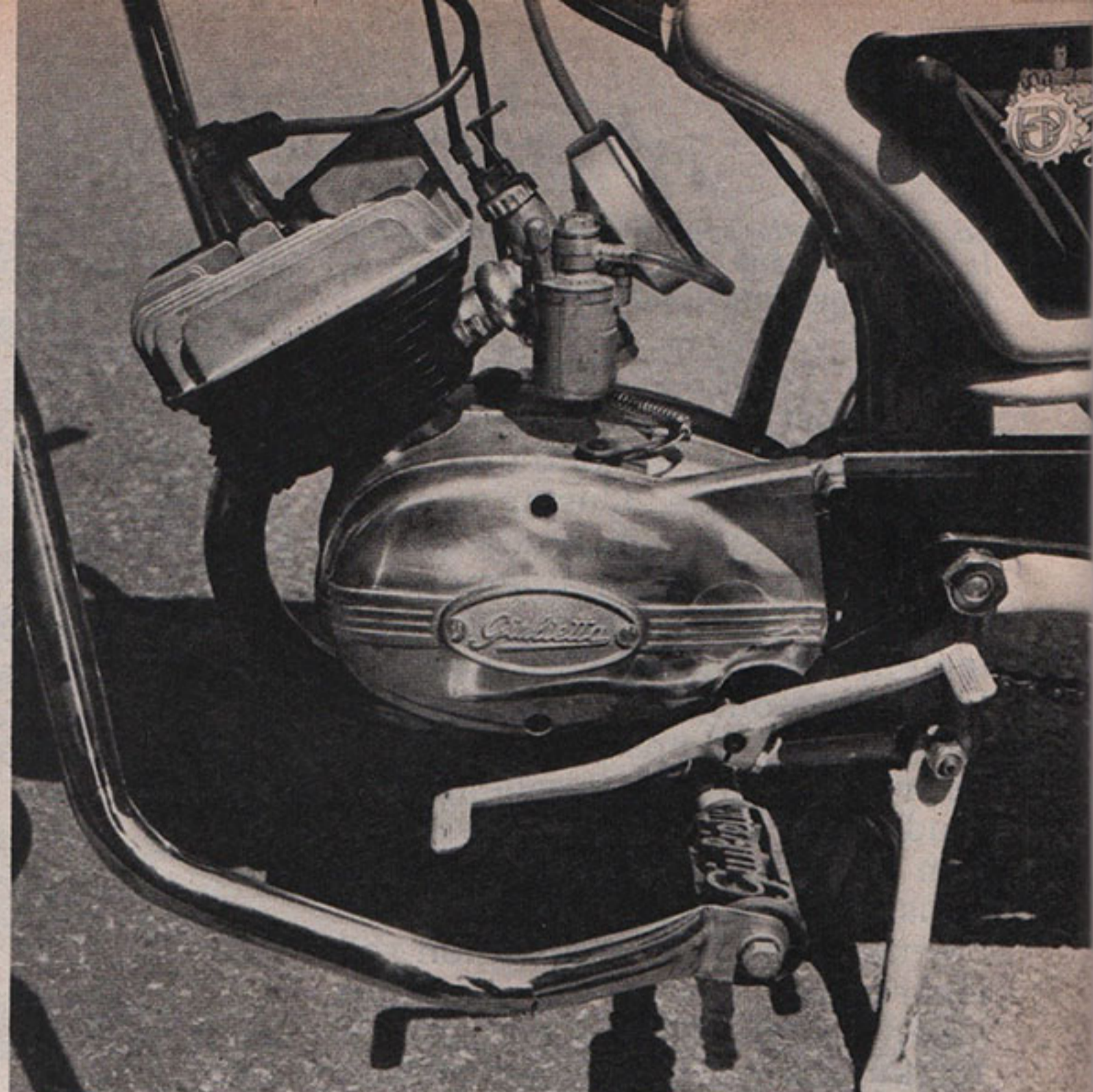
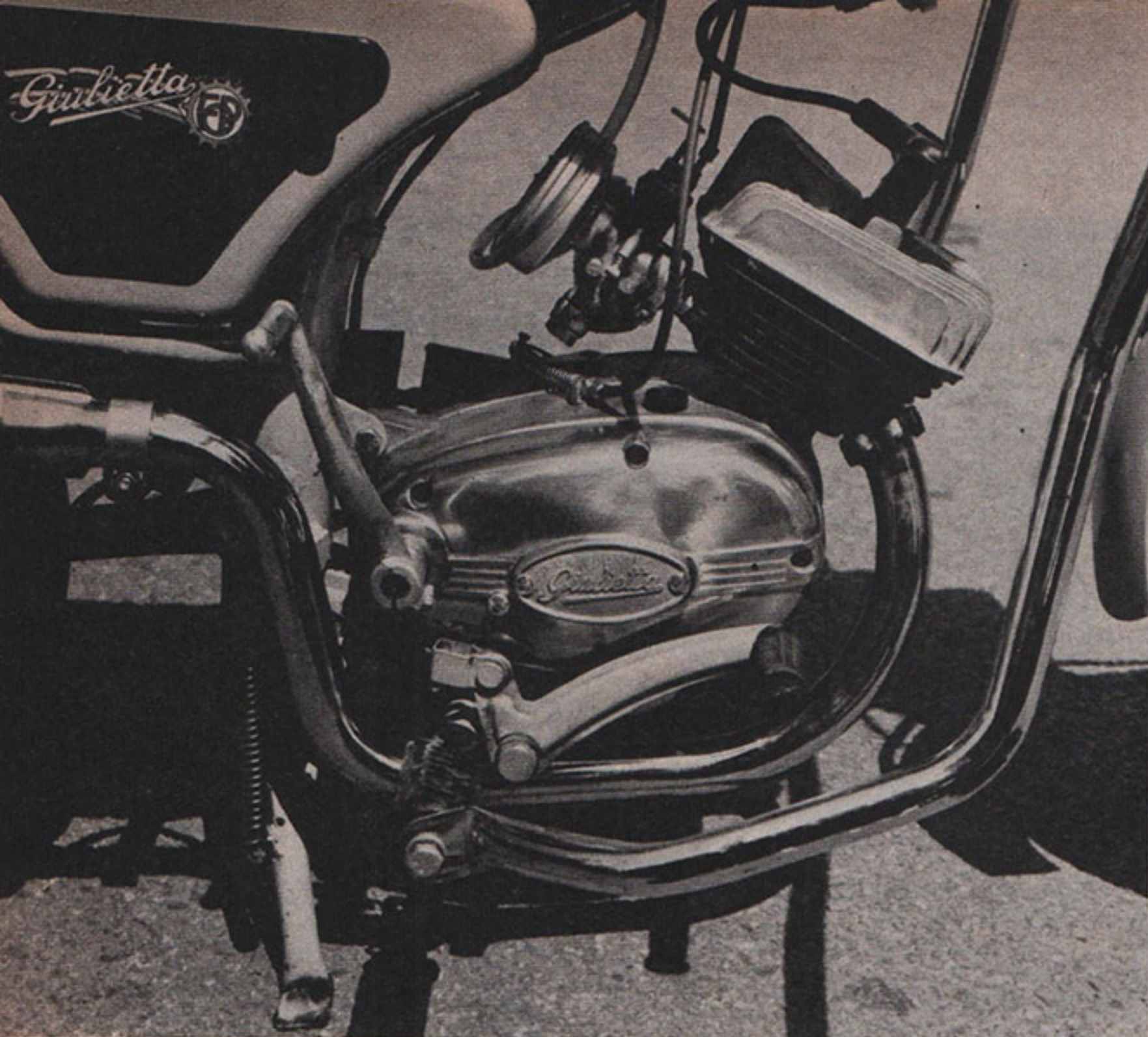
le rapport de compression soit plutôt élevé, il se contente d'une essence normale. L'usine conseille l'emploi d'un mélange à 8%, ce qui provoque, inévitablement de la fumée et des dépôts, mais le moteur donne l'impression de bien le digérer; on peut très bien mettre un peu moins d'huile, si on ne roule pas continuellement à fond. Avec un carburateur de 19 mm et le tempérament vif, dont nous avons parlé plus haut, il est normal que la consommation soit légèrement élevée: en pratique, elle varie de 2,5 à 3,5 litres aux 100 km, ce qui, tous comptes faits, n'est pas exagéré. Les vibrations sont acceptables, le bruit de l'é-



*Les freins sont tous les deux à tambour central, en alliage léger. Autres particularités: la grosse selle, le système de fixation de la roue arrière, qui permet de bien la centrer, et la position de la pompe.*







*Voici deux vues latérales du moteur qui nous montrent bien son architecture; la culasse et le cylindre sont abondamment ailettés, et le carburateur a un passage de 19 mm. Le niveau d'huile et le volant magnétique peuvent facilement être contrôlés en enlevant les petits couvercles qui se trouvent sur les flancs du carter.*

chappement est argentin, la montée des vitesses s'effectue rapidement et on ne décèle pas de trou entre les rapports. Il n'y a jamais de difficulté à mettre le moteur en route, que ce soit à froid ou à chaud.

La boîte travaille bien, même sans le secours de l'embrayage, aussi bien lors de la montée des rapports qu'en reprise. La première est assez courte, tandis que la seconde, la troisième et la quatrième sont assez rapprochées. Ce trou entre la première et la se-

conde ne présente, à notre avis, aucun avantage. Les mécanismes internes fonctionnent avec silence et précision; la recherche du point mort ne pose aucun problème, et la course du sélecteur est courte et précise, quel que soit le rapport désiré.

Un bon point pour l'embrayage qui est doux et progressif, et qui ne patine jamais. De plus, il a l'air très résistant.

Les freins sont très efficaces, étant donné le rapport entre leurs dimensions et celles des roues.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**MOTEUR:** monocylindre deux temps, distribution à trois lumières, piston plat, cylindre en fonte et culasse en alliage léger.

Alésage et course 39 x 41,8 = 49,93 cc.

Compression 9 : 1.

Puissance 5 CV à 8.500 tours.

**ALLUMAGE:** volant magnétique 6V 18W, placé à gauche du vilebrequin, et bobine HT externe; avance 3,5 mm avant PMH; écartement des vis platinées 0,4 mm; degré thermique de la bougie 260 échelle Bosch; écartement des électrodes 0,5 mm.

**ALIMENTATION:** par gravité; mélange à 8% (10% pendant les 1.500 km de rodage), contenance du réservoir 12 litres dont un de réserve.

**GRAISSAGE:** moteur par le mélange; transmission primaire, embrayage et boîte, 600 gr d'huile SAE 30 été et hiver; vidange tous les 8.000 km.

**CARBURATEUR:** Dell'Orto UA 19S, diffuseur 19 mm, gicleur principal 92, gicleur ralenti 38, aiguille conique C1 à la seconde encoche, filtre à air type F 6.

**EMBRAYAGE:** à disques multiples travaillant en bain d'huile.

**BOITE DE VITESSE:** à quatre rapports dans le bloc, commandés par balancier sur le côté gauche.

**TRANSMISSION:** primaire à engrenages hélicoïdaux, sur le côté droit, rapport 1 : 4,615 (13/60 dents); secondaire par chaîne sur le côté gauche, rapport 1,71 (14/24 dents).

**CADRE:** monopoutre tubulaire et moteur en porte-à-faux.

**SUSPENSIONS:** fourche avant télescopique, fourche oscillante avec amortisseurs réglables.

**ROUES ET PNEUMATIQUES:** jantes en acier de 12 pouces, pneus de 3.00-12, pression de gonflage 2,5 atm.

**FREINS:** tambours centraux en alliage léger, 105 x 20 mm AV et AR.

**EQUIPEMENT ELECTRIQUE:** volant magnétique alternateur 6V 18W.

**DIMENSIONS ET POIDS:** longueur 1,59 m; empattement 1,06 m; largeur au guidon 0,74 m; garde au sol 0,18 m; poids 72 kg.

**PERFORMANCES (CUNA):** consommation 2,5 à 3,5 litres aux 100 kilomètres; vitesse maximum, 80 km.



**M**ichelangelo Pochettino, coureur de moto-cross très connu, et propriétaire d'un magasin de motos à Turin, a préparé une belle série de 175 spéciales de cross, qu'il a présentée au Salon de Turin. Ces machines ont obtenu un énorme succès.

Le moteur utilisé est le Montesa de cross, disponible dans les cylindrées de 125 et 175; tout le reste de la machine est un condensé de tout ce que le marché national et international d'accessoires spéciaux pour machines tout terrain peuvent offrir. Le cadre est construit par Muller d'après un dessin de Pochettino: il est réalisé en tubes d'acier à haute résistance, il présente une structure très solide et très compacte, il est renforcé aux endroits stratégiques et, tout comptes faits, il est très léger; le cadre complet avec les suspensions pèse 15 kilos.

Evidemment, les suspensions sont des Ceriani cross à l'avant et des Girling réglables à l'arrière. Les freins sont les classiques Montesa à double came à l'avant, particulièrement étudiés pour le moto cross, et des GriMeCa à l'arrière dont les couronnes et les protecteurs sont facilement démontables.

Pour jantes Pochettino a choisi les très connues Akront de cross espagnoles, en aluminium, et comme pneus des Barum, qui sont de 2.75-21 à l'avant et des 4.00-18 à l'arrière, sculptés.

La selle, les garde-boue, le réservoir et les flancs sont en résine de polyester d'un dessin spécial. Les flancs protègent efficacement la zone de respiration du carburateur de la poussière et de la boue, et on peut y peindre des numéros si on participe à des compétitions.

Les pédales sont fixées au moyen de boulons et sont réglables grâce à des perforations latérales très rapprochées qui permettent des déplacements très réduits. Les pédales du frein et du changement de vitesse sont très robustes et paraissent bien disposées.

Comme nous l'avons déjà dit,

**CE QUI A ÉTÉ REMARQUÉ A TURIN**

# Les Montesa "Spécial" ...

cette machine peut être équipée de deux moteurs au choix: le 125 cc dispose de 17 ch et le 175 cc qui en développe 24.

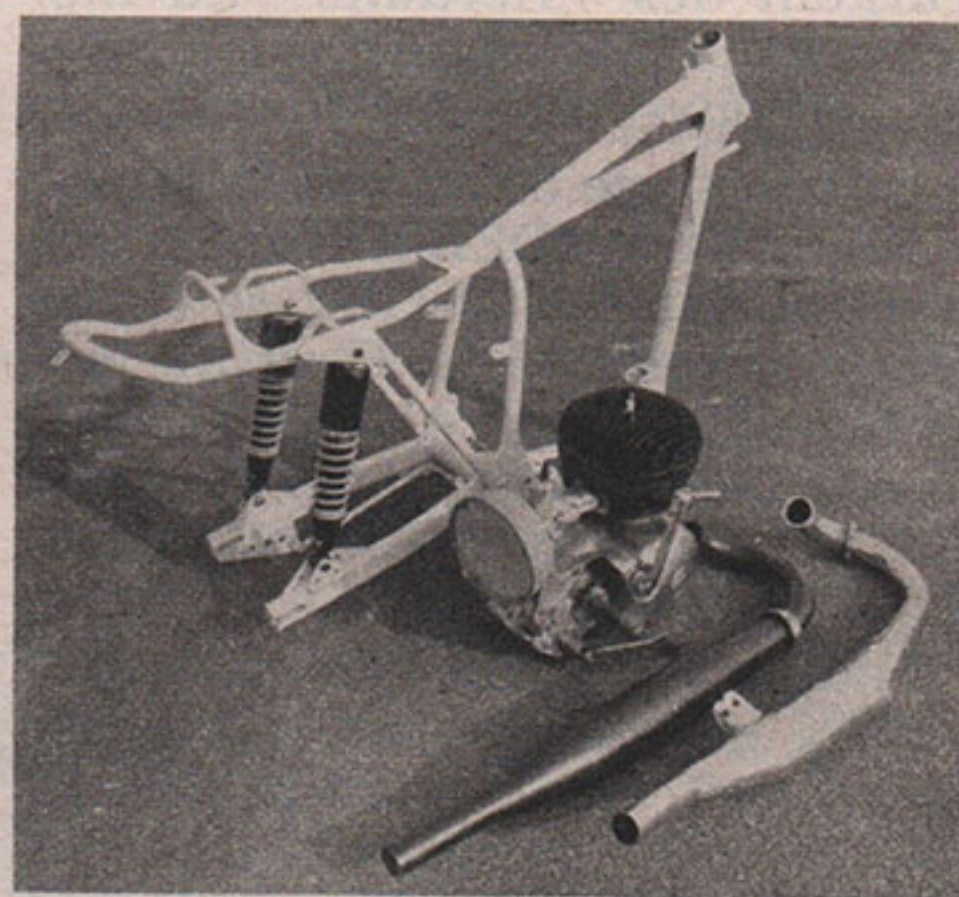
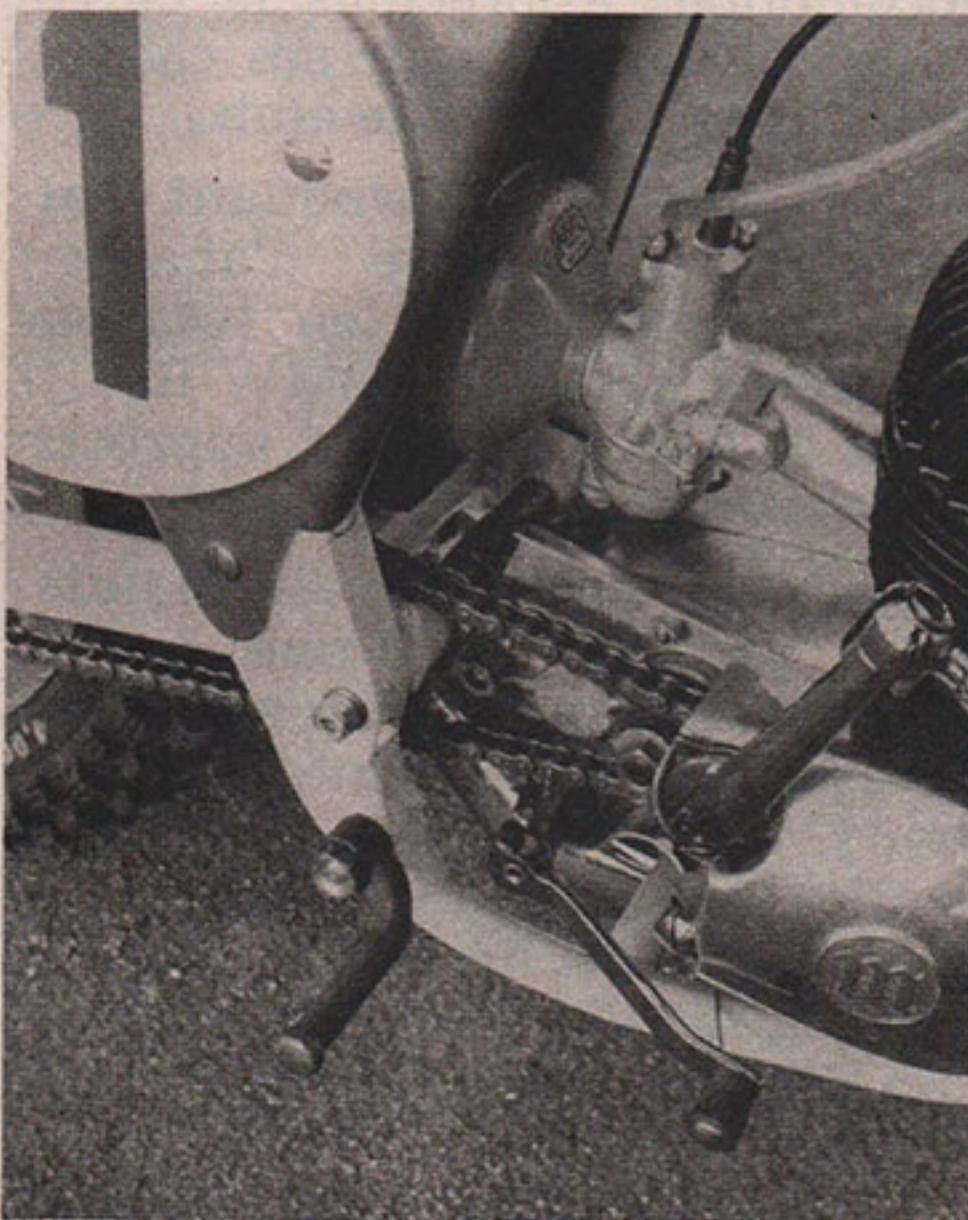
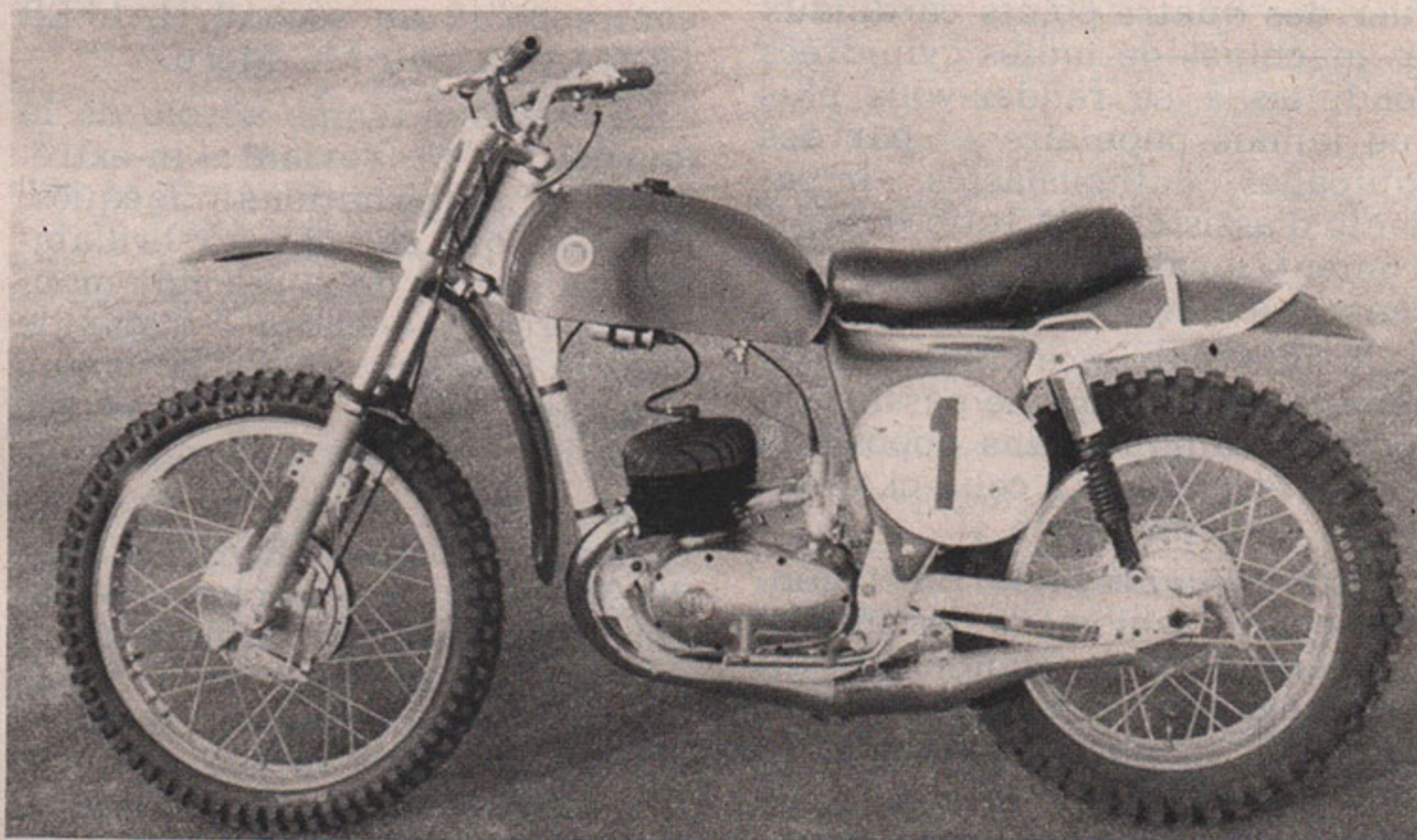
Sur demande, la machine peut même être livrée avec une troisième moteur Montesa de 250 cc qui développe 32 ch.

A vide, la machine ne pèse que 82 Kg; l'empattement est de 1,36 m, la garde au sol est de 17 cm

tandis que les pédales se trouvent à 28 cm du sol.

Pochettino a mis en chantier une série de 25 exemplaires de ses spéciales et, bien que n'étant pas toutes terminées, elles sont déjà vendues.

*Voici la Montesa « Spécial » de Pochettino disponible en 125, 175, 250. Celle-ci sur demande.*



*A gauche on voit le détail du réglage des pédales, et l'ancrage robuste de la fourche arrière. Au dessus, le cadre robuste, le moteur Montesa et deux sortes de pots d'échappement étudiés pour ces spéciales.*



# A Méru, exploit des locaux, malgré Rocca

**E**n dépit d'un vent glacial les spectateurs, avertis ou profanes n'ont pas manqué d'assister, particulièrement nombreux dimanche 23 mars à la 5ème course de côte de MERU (Oise) disputée sur piste sèche.

Cette année encore on vit affluer des quatre-points cardinaux les machines de toutes cylindrées conduites à ce rendez-vous plus que jamais populaire — par des équipages enthousiastes, impatients d'assister à la lutte où s'affrontent loyalement les plus ardents des leurs.

Chaude ambiance créée spontanément par une même passion du sport mécanique, sans opposition d'idées étrangères à celui-ci, ni artifices d'aucune sorte.

Modeste anonymat du champion-connu seulement des initiés-cotoyant dans le souffle grisant des mégaphones qui se lancent leur défi, le novice rêvant à sa première victoire.

Mais, succédant aux trompettes d'argent des « Héraults » du Moyen-Age, l'inflexible chrono proclame l'ouverture des tournois.

La catégorie 50 cc voit la victoire de LAVOT, (DERBI) tandis que la jeune Mme NOUGUE se classe 3ème de cette série. C'est au jeune Méruvien, Erik AUROUSSEAU (YAMAHA) que revient la palme des 125 cc, devant Christian LACOLEY (MORINI).

Pilote chevronné, Claude GUILLOTIN ne suscite pas de grosse surprise en remportant la catégorie 250 cc au guidon d'une OSSA mais descend néanmoins le record des 250 cc à 35"05 contre 35"86 en 1968 pour APPIETO, absent cette année au grand regret des habitués. Cette série offre en outre aux yeux ravis du public la

surprenante virtuosité du Crossmann Roger DROBECQ (41 ans) chevauchant une OSSA de Trial à laquelle il fait « saluer » le talus.

En 350 FOUGERAY de CAEN, sur AERMACCHI, n'est nullement inquiété et domine avec 35"12 contre 36"12 au second HALIER (YAMAHA) du MC-Méru.

Le meilleur temps absolu de la journée, 34"51, revient « in-extremis » à l'international Jacques-ROCCA, qui se reprend brillamment au cours de la seconde montée, après une chute à l'épingle dans la première, due à la fougue excessive des chevaux de sa 500 SUZUKI « Metisse Rickman ».

Derrière lui, à 14/100e, le jeune régional Christian LEON (21 ans) du MC-Méru, déclenche une vague d'étonnement admiratif et crée la grosse surprise de cette réunion en pilotant avec un calme efficace et précis sa 450 cc HONDA strictement de série, qui se trouve être son unique moyen de locomotion. Appréciations là ce résultat stimulant pour ses coéquipiers et camarades de club.

Les side-cars provoquant l'attraction coutumière n'abattent pas le record établi en 1968 par les frères KRAJKA (BMW R69.3) mais POURCELET s'en approche à 16/100e en 41"26.

La piste de Méru est maintenant déserte pour une année, mais beaucoup d'autres attendent la symphonie enivrante des moteurs. Puisse beaucoup de jeunes, avides de luttes loyales et pacifiques entrer en lice pour y ressentir tour à tour la peur et la joie qui font la beauté du sport motocycliste.

Gérard Leon

## CLASSEMENTS

*Catégorie 50 cc.* - 1. LAVOT (Derbi - M.C.F.) 48"98; 2. Caron (Kreidler - M.C.F.) 50"06; 3. Nougue (Mme Kleidler - M.C.F.) 50"70; 4. Gibouin (Malagutti - M.C. BBlargies) 51"41; 5. Bidalot (Derbi - M.C.F.) 1'21"66.

*Catégorie 125 cc.* - 1. AUROSSEAU (Yamaha - M.C. Méru) 40"62; 2. Laclef (Morini) 40"84; 3. Costeux (Aermacchi - M.C.F.) 40"87; 4. Galbin (Yamaha - M.C. Méru) 41"25; 5. Benelhadj (Morini - A.M. Val d'Oise) 43"45 - 6. Trannoy (Morini - M.C.F.) 43"62; 7. Rault (Yamaha - M.C. Méru) 43"69; 8. Marandet (Eram - M.C. Vigneux) 43"85; 9. Lesage (Motobi - M.C.F.) 50"78; 10. Chalmandier (MV - S.C. Francs) 50"90.

*Catégorie 250 cc.* - 1. GUILLOTIN (Ossa - S.C.F.) 35"05; 2. Dupont (Ossa - M.C.F.) 36"05; 3. Legoff (Suzuki - M.C. Blargies) 36"81; 4. Martin (Suzuki - M.C. Blargies) 34"78; 5. Lacroix (Suzuki) 38"63; 6. Vergnes (Ducati - M.C.F.) 38"94; 7. Drobecq (Ossa-Cross - M.C. Méru) 39"28; 8. Martine (Aermacchi - M.C.F.) 39"70; 11. Bauchy (Bultaco) 41"75.

*Catégorie 350 cc.* - 1. FOUGERAY (Aer-Caen M.C.-Machi) 35"12; 2. Haller (Yamaha - M.C. Méru) 36"12; 3. Bourgeois (Ducati - M.C.F.) 37"04; 4. Philippe (Yamaha - M.C. Méru) 37"12; 5. Binet (Yamaha - M.C. Méru) 37"33; 6. Leguaranic (M.C. Méru) 38"02; 7. Varlet (M.C.F.) 38"23; 8. Rogerie (Honda - M.C. Vilette) 38"96; 9. Quintana (M.C. Vilette) 39"26; 10. Limon (Jawa - M.C.F.) 41"09; 11. Tasto (Motobecane - M.C.C.) 53"92; 12. W<sup>o</sup>70 Boniou (Jawa) 1'11"65.

*Catégorie 500 cc.* - 1. ROCCA (Suzuki - M.C.C. Riekman) 34"51; 2. Leon (Honda - M.C. Méru 450) 34"65; 3. Doncque (Honda - Aix Les Bains) 35"21; 4. Danzer (Norton - M.C.F. Commendo) 35"45; 5. Jacqueson (Triumph 650) 35"77; 6. Bresson (Triumph 650) 46"41; 7. Lombard (Triumph 650) 37"6; 8. Debrocq (Norton-Manx - M.C.F.) 37"34; 9. Lemaitre (Honda 450 - M.C.F.) 37"47; 10. Toussaint (Honda 450) 38"08; 11. Challier (Triumph 450 - M.C.F.) 38"82; 12. Riquier (Sarolea - M.C. Mèru vintage) 45".

*Catégorie Side-Cars* - 1. POURCELET (BMW - M.C.F.) 41"26; 2. Krajka (Guzzi - M.C.C.) 42"01; 3. Jumeaux (BMW - M.C.C.) 42"23; 4. Ruiz (Panhard - M.C. Vilette) 45"30; 5. Imbert (M.C.F.) 45"35.

*Meilleur Temps de la journée (23 Mars 1969)* - ROCCA (M.C.C. - 500 cc.) 34"51 détenteur pour un an du challenge Jean Leguillois.



# Plus de 500 participants à Bourg

le 23 mars

**M**algré une pluie froide, les participants du 34<sup>e</sup> Circuit de Printemps de Bourg, et de la deuxième concentration internationale, organisés simultanément par l'Union Motocycliste de l'Ain, se sont retrouvés plus de 500. Admirez le courage des 60 pilotes qui ont participé à l'épreuve de régularité longue de 46 km. Sur ces 60 pilotes, 32 réussirent à se classer, les secondes et troisièmes étapes ayant eut raison de bon nombre de pilotes.

Quant à la concentration, elle a réuni 440 participants et 350 machines. Parmi ceux ci, on notait la présence de M. Poyer, de l'A.M. Terrot de Dijon, à qui fut attribuée la coupe récompensant le concurrent le plus âgé (Monsieur Poyer a 79 ans); la coupe des dames est allée à Mlle Annick Betimes, du M.C. Savoie.

## CONCENTRATION

1. U.M. Vigneux 28 200 pts; 2. M.C. Vaudois 26 560; 3. M.C. Angoumois 25 740; 4. M.C. Cheminots de Paris 18 490; 5. U.M. de la Marne 16 480; 6. Centaure-Club de Nice 15 600; 7. M.C. Iseran 13 300; 8. U.M. Rosny-sous-Bois 12 760; 9. S.M.C. Sens 11 200; 10. M.C. Troyes 10 880; 11. M.C. Savoie Chambéry; 12. U.M. Savoie; 13. M.C. Aix-les-Bains; 14. M.C. Furan; 15. A.M. du Doubs; 16. Saint-Romain-le-Puy; 17. A.C.M. Rive-de-Gier; 18. M.C. Berchère-les-Pierres; 19. M.C. du Monchengladbach (Allemagne); 20. M.C. Nancy; 21. A.M. Terrot Dijon; 22. Royal-Club Lausanne; 23. U.S. Givry; 24. M.C. Lyon; 25. M.C. Letalent Essertines; 26. M.C. Boën-sur-Lignon; 27. La Rochelle; 28. Vilette; 29. Metz; 30. M.C. Limousin; 31. Epinal, etc. 440 participant, 350 machines.

## REGULARITE

500 cc. - 1. CHAVAGNAT (U.M. Ain) 580; 2. Lescuyer (U.M. Ain) 272; 3. De Conto (Villefranche); 4. Bertoncelli (M.C. Dauphine); 5. Morel (Villefranche).  
125 cc. - 1. GUILLEMIN (U.M. Ain) 105; 2. Laplanche (Villefranche); 3. Stolopp

(Allemagne); 4. Donde (U.M. Ain); 5. Brunet (U.M. Ain).

175 cc. - 1. BRATENSTEIN (Allemagne) 123; 2. Mikel (Allemagne); 3. Mazak (Allemagne).

250 cc. - 1. THIBOUD (U.M. Ain) 106; 2. Chamonaz (U.M. Ain); 3. D'Alberto (Mâcon).

350 cc. - 1. GARRY (U.M. Ain) 529.

Side-cars - 1. ANDREY (M.C. Lyon) 898.

500 cc. - 1. VINAO (gendarmerie) 86; 2. Estournel (gendarmerie); 3. Grob (Suisse); 3. Barbieri (gendarmerie); 5. Verhaegue (gendarmerie).

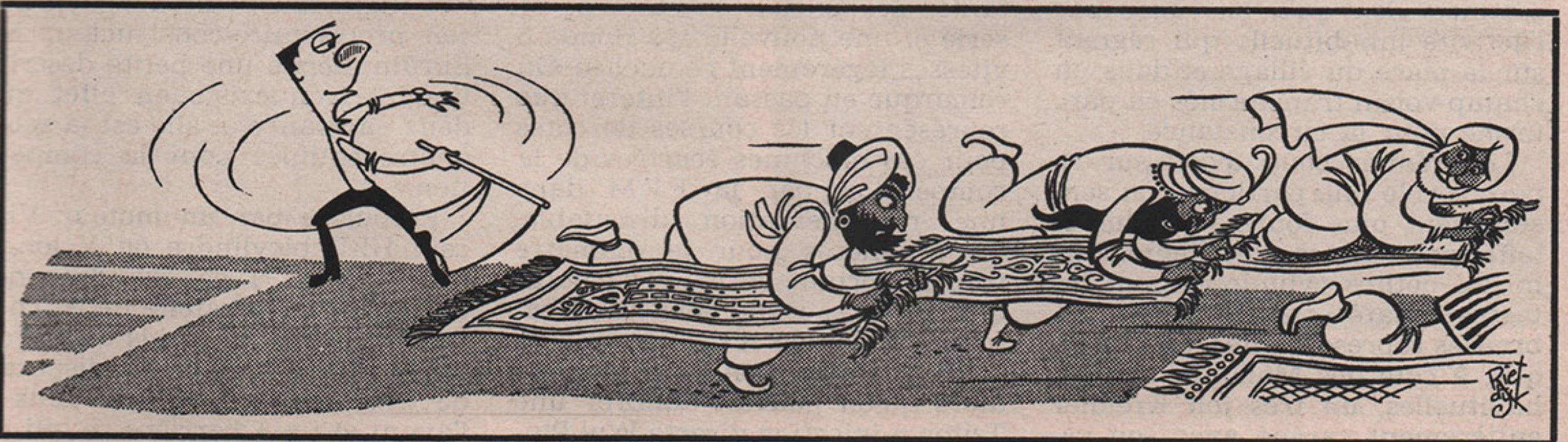
## LES CHALLENGES

Challenge Bertholet (3 coureurs de la même unité les mieux classés). - Gendarmerie.

Challenge U.M.A. (plus grand nombre d'arrivants). - U.M. Ain.

Coupe militaire (3 coureurs militaires les mieux classés). - Gendarmerie (MM. Vinao, Estournel, Barbieri).

Classement général. - 1. VINAO (gendarmerie); 2. Guillemain (U.M. Ain); 3. Thiboud (U.M. Ain); 4. Estournel (gendarmerie); 5. Laplanche (Villefranche), etc.





**LE 30 MARS A MIMET**

# Goetz n'a pas pu rééditer son exploit de 1968

**P**our les amateurs de sports mécaniques, Mimet cela évoque avant tout un des plus difficiles secteurs chronométrés des Anciennes Coupes des Alpes. Tout dernièrement abandonné par les organisateurs au profit des lacets de la Sainte Baume, le massif du col Sainte Anne n'en avait pas pour autant complètement oublié l'odeur du ricin et le vacarme des échappements libres puisque depuis l'année dernière, le Moto Club de Marseille y organise une course de cote motocycliste qui réunit les meilleurs pilotes provençaux.

Les motocyclistes avaient hiberné, il leur fallait répondre à l'appel du printemps ce qui fut fait et ce dès les premières heures de la matinée rien qu'à en juger par l'activité inhabituelle qui régnait sur la place du village et dans un champ voisin transformés en parc fermé pour la circonstance.

Le premier coup d'oeil sur ce parc révèle une participation sensiblement plus fournie et plus étoffée que l'année précédente. Parmi les petites cylindrées dont les tasses à café sont les plus nombreuses représentantes, on remarque, à côté des Malaguti et Itom habituelles, un très joli Kreidler entièrement caréné avec son ca-

ractéristique cylindre aileté en croix face à la route et un Guazzoni à distributeur rotatif et échappement droit sur le dos du cylindre.

En 125, une Yamaha tourisme habillée d'un très beau carénage blanc partage la vedette avec une Bultaco à refroidissement par eau et la spéciale Nougier à moteur Maïco aisément reconnaissable par ses ailettes de refroidissement surdimensionnées. Chez les quarts de litre, on note en plus de la meute habituelle des Ducati, deux Bultaco Metralla, une Ossa 230 et deux T 20 Suzuki très proches de la série.

En ce qui concerne les gros cubes, le clan japonais était fortement représenté par deux importantes 500 Suzuki strictement de série et une nouvelle 450 Honda 5 vitesses légèrement retouchée. On remarque en passant l'intérêt que représentent les courses de côtes pour ces machines écartées de la compétition par la FFM dans une réglementation discutable: les premières pour le diamètre trop important de leurs carburateurs et la seconde pour sa distribution à double A C T.

Mais à quoi bon la polémique alors qu'on pouvait admirer une Triton à injection directe Wal Phi-

lips d'apparence très méchante, les toutes nouvelles Norton Commando dont le très moderne ensemble réservoir, selle, garde-boue arrière en polyester contraste avec l'archi-classique 650 qui les équipe et enfin la 500 BSA spéciale de Goetz avec son curieux guidon en cornes de boeuf très «speedway» qui, pour particulier qu'il soit, n'en doit pas moins être efficace puisque c'est avec cette machine que Goetz a été sacré recordman absolu dans la précédente édition de cette course.

Mais je ne vous aurais rien dit si je passais sous silence la présence d'une formidable 1000 cc Vincent Egli HRD qui, par sa présentation et son gabarit, planait sur le lot de toutes ces machines. Cet engin, amené de Grenoble par son propriétaire-constructeur Mr Burdin mérite une petite description: il n'en existe en effet que deux en France et elle est la seule à être équipée pour la compétition.

Propulsée par un moteur Vincent HRD bicylindre en V longitudinal de 1 l de cylindrée qui développe la bagatelle de 80 ch à 7500 t/m pour un poids d'environ 160 Kg°, cette machine disposait de trois freins à disques deux à l'avant et un à l'arrière ce qui ne



paraissait pas du tout superflu.

Son propriétaire, passionné de mécanique et technicien confirmé, avait tellement travaillé le moteur qu'il ne rentrait plus dans l'ancien cadre et qu'il lui fallut en acheter un spécial de marque anglaise Egli. Celui-ci est essentiellement formé d'une poutre centrale de 10 cm de diamètre située sous le réservoir formant réservoir elle-même qui relie la fourche avant à un berceau arrière supportant les éléments de suspension, la selle et un support de fixation moteur. Ce dernier est suspendu d'autre part par le haut de la culasse à l'avant de la poutre et confère l'essentiel de sa rigidité à cet ensemble assez inhabituel.

De par la structure de ses deux cylindres en V à 15° disposés l'un

derrière l'autre dans le sens de la marche, ce moteur est très long et peut donc remplacer, d'après les affirmations de son propriétaire le meilleur des double-berceaux.

Après un temps mort, consacré à la mise au point des machines aux changements des rapports de boîtes et de démultiplication finale et au ravitaillement des pilotes et des mécaniciens, les spectateurs s'installent en très grand nombre tout au long de la route malgré la concurrence de la course de côte d'Amplus réservée aux voitures: ce qui prouve que les amateurs de courses motocyclistes sont nombreux.

La course comprend deux montées pour chaque coureur dont le meilleur temps sera seul retenu. Certains coureurs montent sur

## ON A COURU

deux engins différents ou sur le même mais en catégorie différente; ils partent donc les premiers pour pouvoir redescendre en une seule fois et ne pas trop gêner le déroulement de la course. D'entrée la couleur est annoncée et la fougue avec laquelle se jettent aussi bien les 50 que les plus grosses dans la cuvette du chalet puis tout au long du tracé est là pour le prouver: tout le monde attaque au maximum. Les pilotes prennent des angles impressionnants et le rythme des départs de 30'' en 30'' permet aux spectateurs de ne pas relâcher leur attention un seul instant.



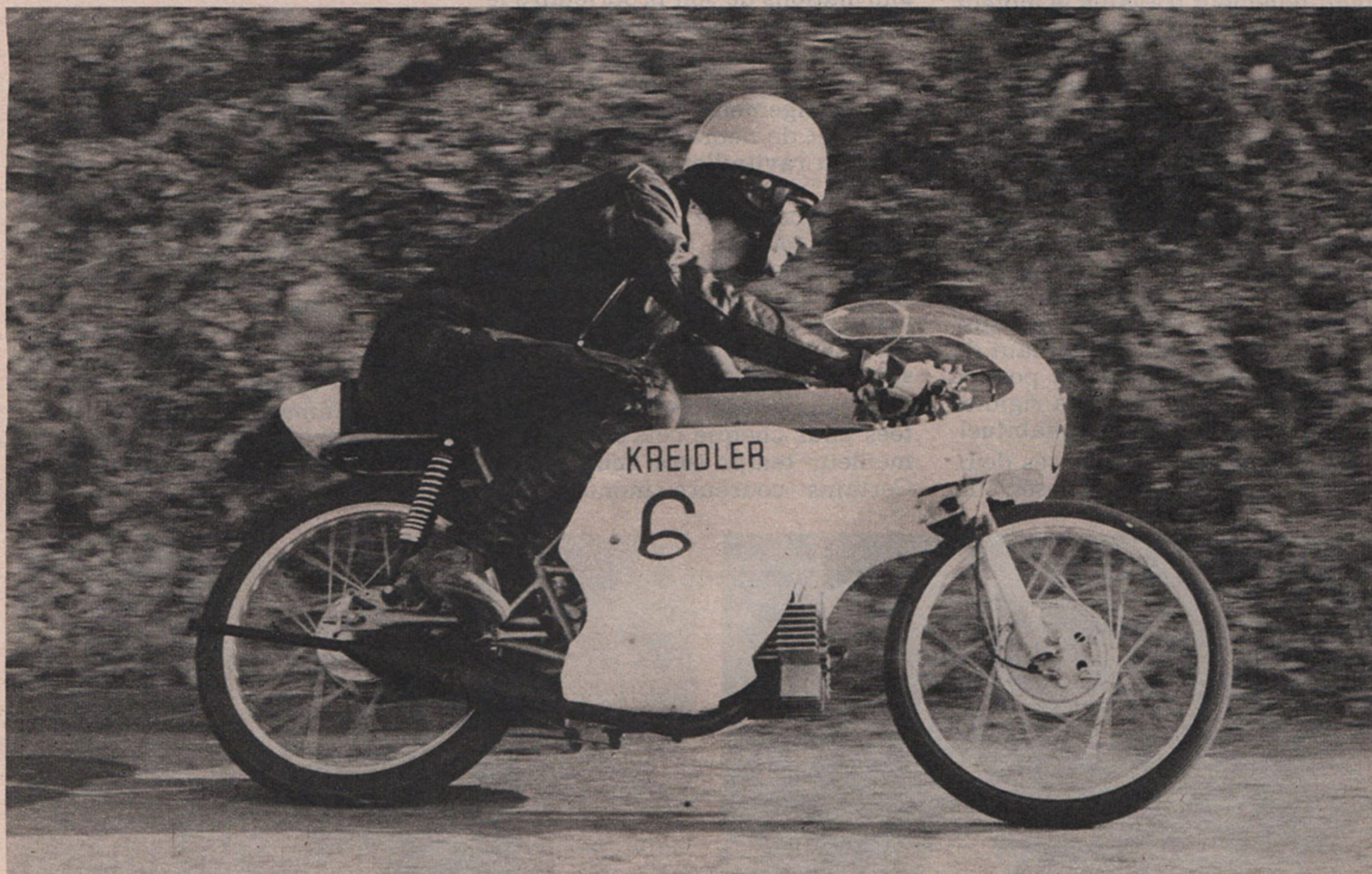
*L'ex recordman Goetz (M.C. Marseille).*

*Le vainqueur Chevalier.*





## ON A COURU



Le très joli Kreidler de Vermaison (M.C. Lyon).

On assiste à des freinages en catastrophe les machines semblent se cabrer et s'écraser avant d'attaquer le virage, elles se ramassent et s'inclinent dans un grave borborygme, puis éclatent de tous leurs cc à l'accélération pour plonger dans le prochain virage.

Les spectateurs restent bouche bée, puis commentent avec admiration chaque passage, certains applaudissent.

On entend quelques cris d'émotion lors des chutes sans gravité, la plupart aux mêmes endroits qu'aux essais; il semble en effet qu'au freinage une fine couche de poussière et une irrégularité de la

route provoquent le blocage en travers de la roue avant dont 2 Ducati firent les frais sans grand mal pour leur pilote. Cependant un peu plus haut dans le septième virage Roger Aznavourian faisait une chute sur sa Metralla: il s'en tire avec des blessures à la tête dont nous espérons qu'il se remettra très vite.

Ce furent les seuls incidents de la course, au fur et à mesure que la cylindrée augmente le bruit des machines devient de plus en plus grave et s'amplifie nettement. Ce bourdonnement aigu des 50 laisse la place petit à petit aux graves explosions des quatre temps. Dans la cuvette du chalet les pilotes arrivent de la ligne droite à fond et commencent à freiner en inclinaison dans une

grande courbe à gauche tout en retrogradant: quatrième, troisième seconde, ils balancent à droite prenant la corde en frôlant de rebord du petit pont dans un angle incroyable: les pots et les béquilles font des étincelles, puis repartent pleins pots en provoquant des dérobades de la roue arrière dans les accélérations après les changements de vitesse qui se succèdent à une vitesse infernale. Certains reprennent leur plat ventre pour gagner quelques dixièmes et le quittent aussitôt après pour plonger dans les enfilades qui commencent. Tout s'est passé en une demi douzaine de secondes. Le temps pour le spectateur de reprendre le souffle et le bolide suivant arrive encore plus fort, reculant encore un peu la limite



il passe quand même, c'est un véritable festival pour vos yeux et vos oreilles.

Chevalier dans sa deuxième monte se défonce et décroche un record mérité en 1' 33 1 battant ainsi avec sa 250 Ducati desmodromique le record de l'an passé de 2' 10, plus de 80 de moyenne sur cette petite route il faut le faire. Avec sa 500 BSA, Goetz tente de faire mieux dans son style pour le moins acrobatique: la jambe intérieur traîne par terre dans tous les virages pour « assurer » quand la machine fait un écart: voilà l'explication du grand guidon et du record de l'an dernier. Il semble d'ailleurs que son désir de trop bien faire et son gros coeur l'aient entraîné un tant soit peu sur les bas côté, comme son style prouve qu'il en a l'habitude, perdant ainsi de précieuses secondes et peut-être la victoire.

Enfin les sides dont on aurait pu croire que les deux bassets: le BMW de Lambert le sympathique agent de Tulette et le Triumph de Janin laisseraient les autres loin derrière, c'était sans compter avec la hargne de Figarella et de sa courageuse passagère qui vinrent s'intercaler prenant ainsi une belle seconde place.

Les trois équipes firent une démonstration très impressionnante et l'usure des cuirs des coéquipiers à l'arrivée prouvait bien que ce n'était pas du cinéma.

C'est d'ailleurs avec un peu de regret que nous vîmes disparaître le troisième side car il cloturait cette grande course où tout le monde donna son maximum; il suffit, pour en juger, de voir les résultats.

H. B.

#### LES CLASSEMENTS

50 cc. course: 1. GILLOUX (MCM) 1' 54"; 2. Vermaison (Lyon) 1'54"9; 3. Mo-

rello (MCM) 1'55"3; 4. Renucci (MCM) 1' 56"; 5. Cuisinier (MCM) 2' 15".

50 cc. sport: 1. DINI (Cannes) 1'50"6; 2. Maturaux (MCM) 1'52"; 2. ex aequo Giloux (MCM) 1'52"; 4. Longhitano (MCM) 1'18"1; 5. Benatti (Draguignan) 1' 58"6; 6. Morello (MCM) 2'01"8; 7. Peuvergne (La Ciota) 2'06"1; 8. Bousiges (Cannes) 2'14"4; 9. Nicolas (Toulon) 2'15"5.

125 course: 1. VIURA (Avignon) 1'44"5; 2. Delamare (Cannes) 1'45"3; 3. Moulin (Lyon) 1'51"; 4. Bousiges (Cannes) 1'56"3.

125 Sport: 1. LASTAVEL (Centaure Nice) 1'39"4; 2. Benatti (Draguignan) 1'45"; 3. Maturaux (MCM) 1'46"5; 4. Crivello (Cannes), 1' 48"; 5. Noël (MCM) 1'49"7; 6. Rocchietta (Draguignan) 1'52"5.

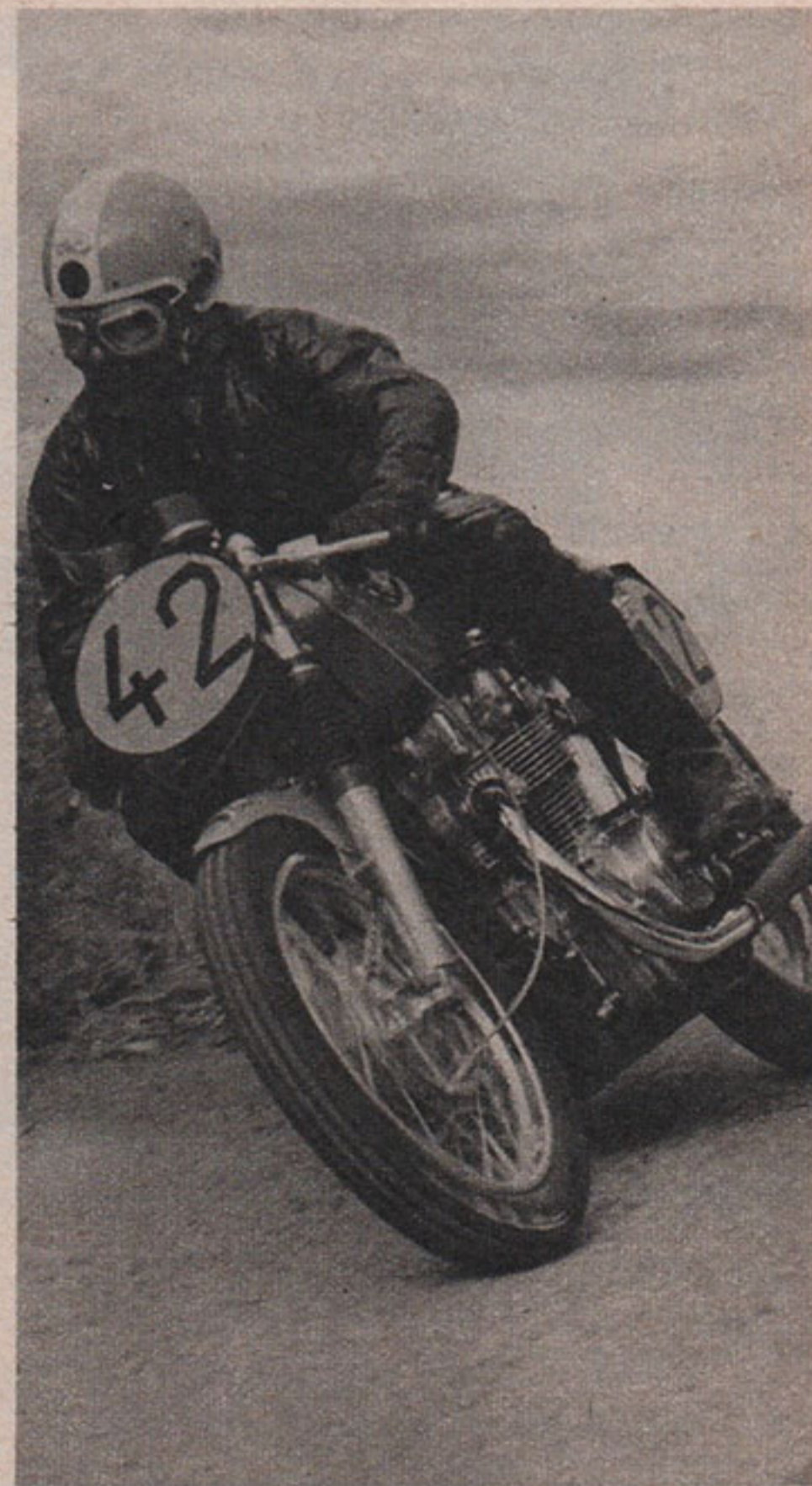
250 Sport: 1. POGOLOTTI Michel (MCM) 1'34"; 2. Risso (MCM) 1'36"; 3. Daumas (MCM) 1'36"5; 4. Mallet (MCM) 1'37"1; 5. Meynard (MCM) 1'37"8; 6. Leca (Toulon) 1'40"2; 7. Drevet (MCM) 1'41"6; 8. Clément (MCM) 1'42; 9. Renacco (MCM)



Très sérieux, Viura sur sa Maico (M.C. Avignon).



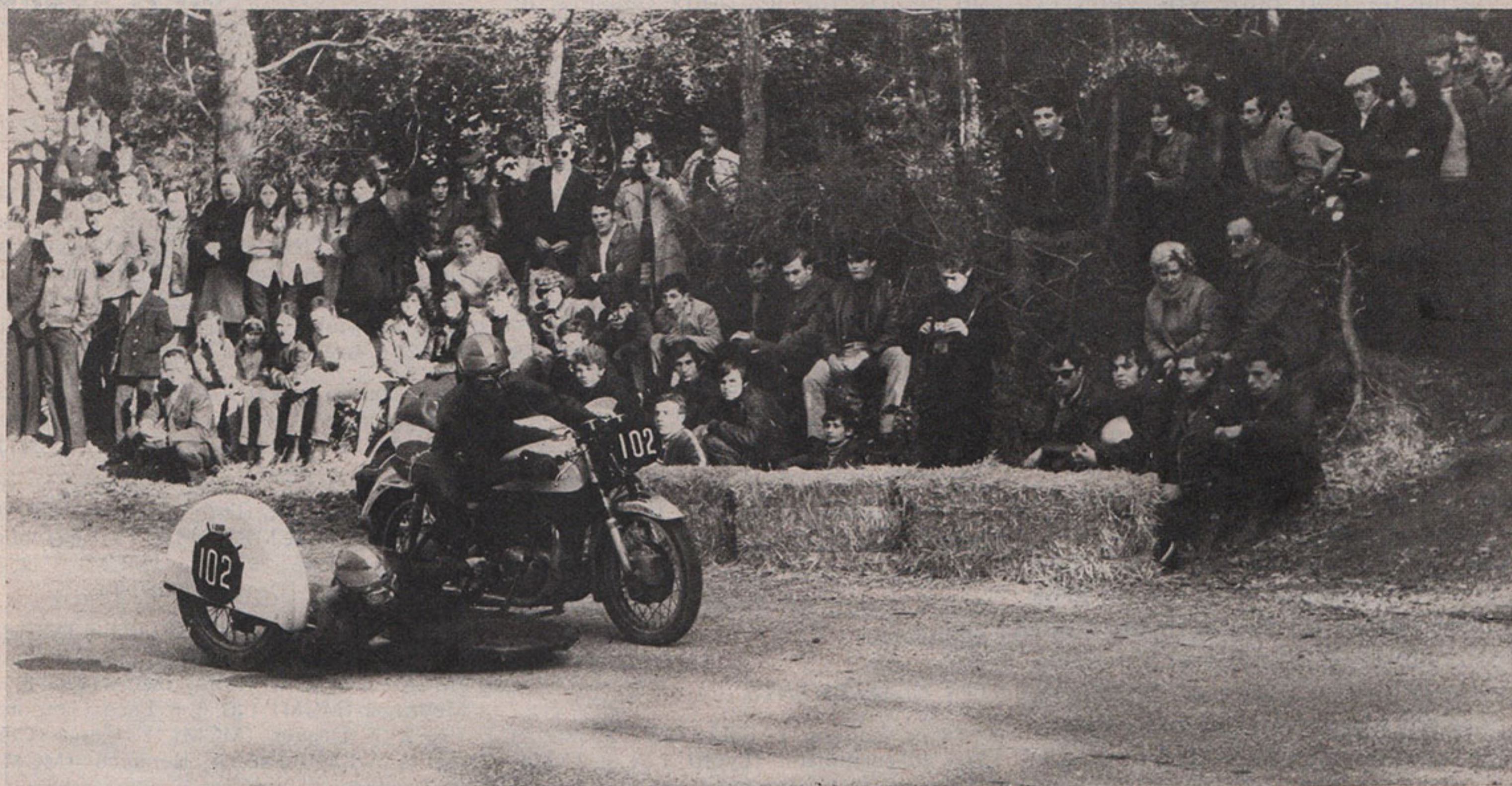
Un bel ensemble Norton - Bini (M.C. Nice)



Une très jolie Honda de série.

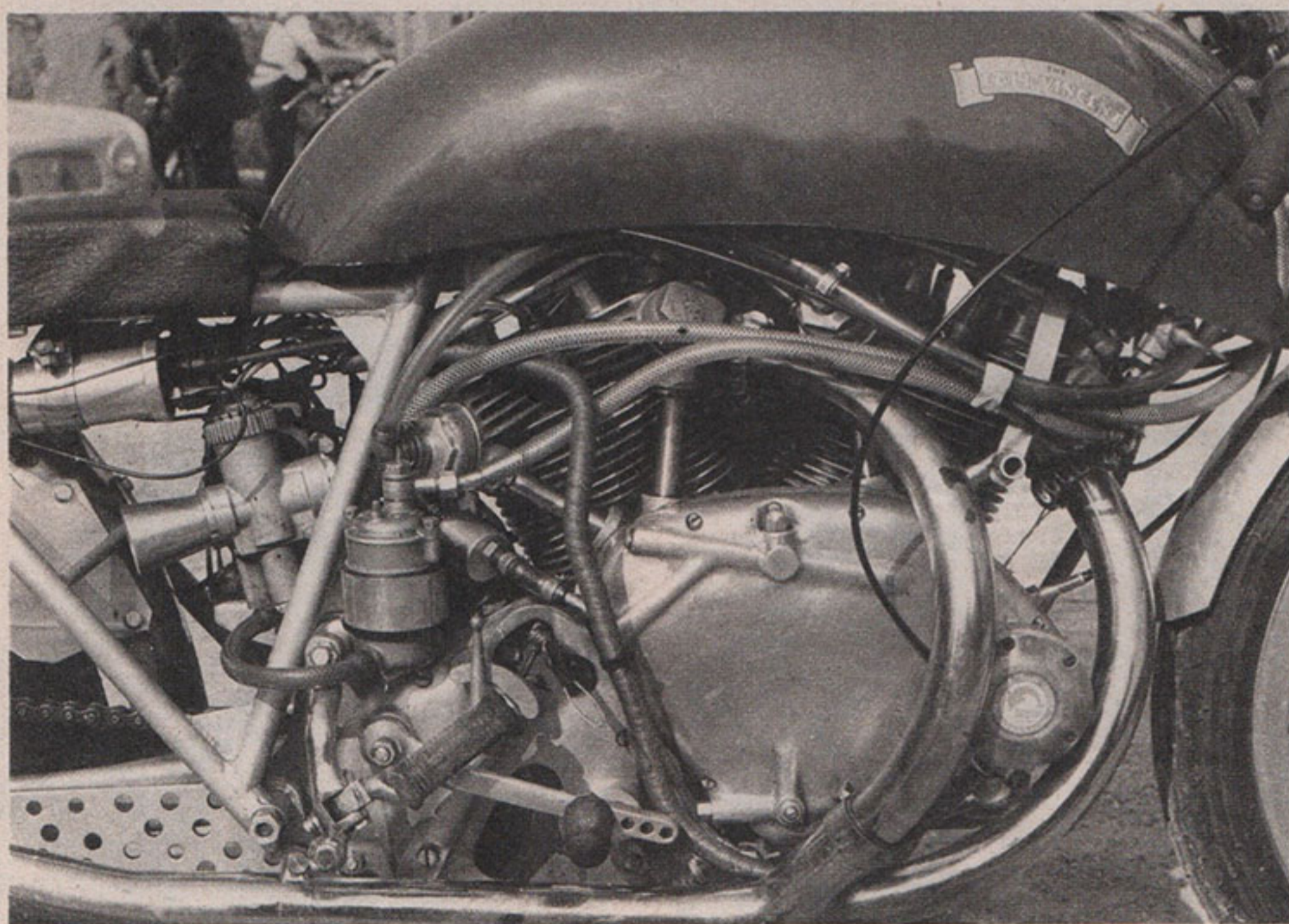


## ON A COURU



*Figarella et Mme Adamo De Nice.*

*Le monstreux Vincent H.R.D. 1000.*



1'43"4; 10. Vinai (Lyon) 1'43"5; 11. Guer-  
ry (Nice) 1'48"1; 12. Bregnier, 1'52"; 13.  
de Krassovsky 1'52"4; 14. Bosset (MCM)  
1'57.

*250 Course:* 1. POGOLOTTI André (Mar-  
seille) 1'34"8; 2. Chevalier (MCM) 1'35";  
3. Peretti (Cannes) 1'42"8; 4. Perez (La  
Ciotat) 1' 53"3.

*500 Course:* 1. CHEVALIER (MCM) 1'  
33"1; 2. Goetz (MCM) 1'37"2; 3. Manca  
(MCM) 1'38"5.

*500 Sports:* 1. RASPINO (Cannes) 1'37"2;  
2. Rebufat (Cannes) 1'39"1; 3. Castel (Ni-  
ce) 1'49"; 4. Eynaud (Chambery) 1'55".  
*650 CC:* 1. CAMOUS (Centaure Nice) 1'  
35"1; 2. Galeotti (Avignon) 1'37"2; 3. Siri  
(Centaure) 1'39"9; 4. de Meyer (Grasse)  
1'42"6; 5. Pini (Nice) 1'44"8; 6. Madonna  
(Centaure) 1'45"1; 7. Fornara (Centaure)  
1'46"; 8. Betemps (Juvigny) 1'47"1; 9. Ter-  
ry (Les Roches) 1'50"1.

*Sidecars:* 1. LAMBERT e BOURDON  
(BMW - Drôme); 2. Figarella et Mme  
Adamo (Nice) 2'02"2; 3. Janin et Couvert  
(MC Chambéry) 2'02"7.



**ON A COURU**



# Moto-cross de Vitrolles

**Dimanche 6 Avril 1969**

Le soleil matinal de ce dimanche de Pâques fut un grand soulagement pour les organisateurs de ce premier Moto-Cross National de Vitrolles. Les dirigeants du MCV qui ne compte qu'un an d'existence ne cachaient pas en effet que cette première manifestation risquait d'être la dernière en cas d'échec. Or il pleuvait sans interruption depuis trois jours et le soleil qui présida tout au long de cette journée récompensa les efforts de ce jeune Club qui n'avait pour l'occasion reculé devant rien: la piste avait été passée au bulldozer, entièrement refaite, élargie et même allongée jusqu'à 1500 m ce qui représente une longueur moyenne pour ce genre d'épreuve. Situé au bord de l'étang de Berre entre les collines de Vitrolles et l'aéroport de Marignane, ce terrain apparaît très tourmenté; les difficultés sont nombreuses et rendent le parcours peu rapide mais très éprouvant et sélectif pour les pilotes.

Très tôt les machines commencent à arriver dans le parc. Les

espagnoles (Montesa, Bultaco) sont les plus nombreuses. On compte quelques Husqvarna dont deux nouvelles 400 cc; enfin 2 CZ complètent le plateau des 2 temps qui sont de loin les plus représentées. Les 4 temps paraissent moins appréciées par les coureurs puisqu'on ne remarque que trois BSA dont deux équipées de la culasse Weslake et deux Triumph.

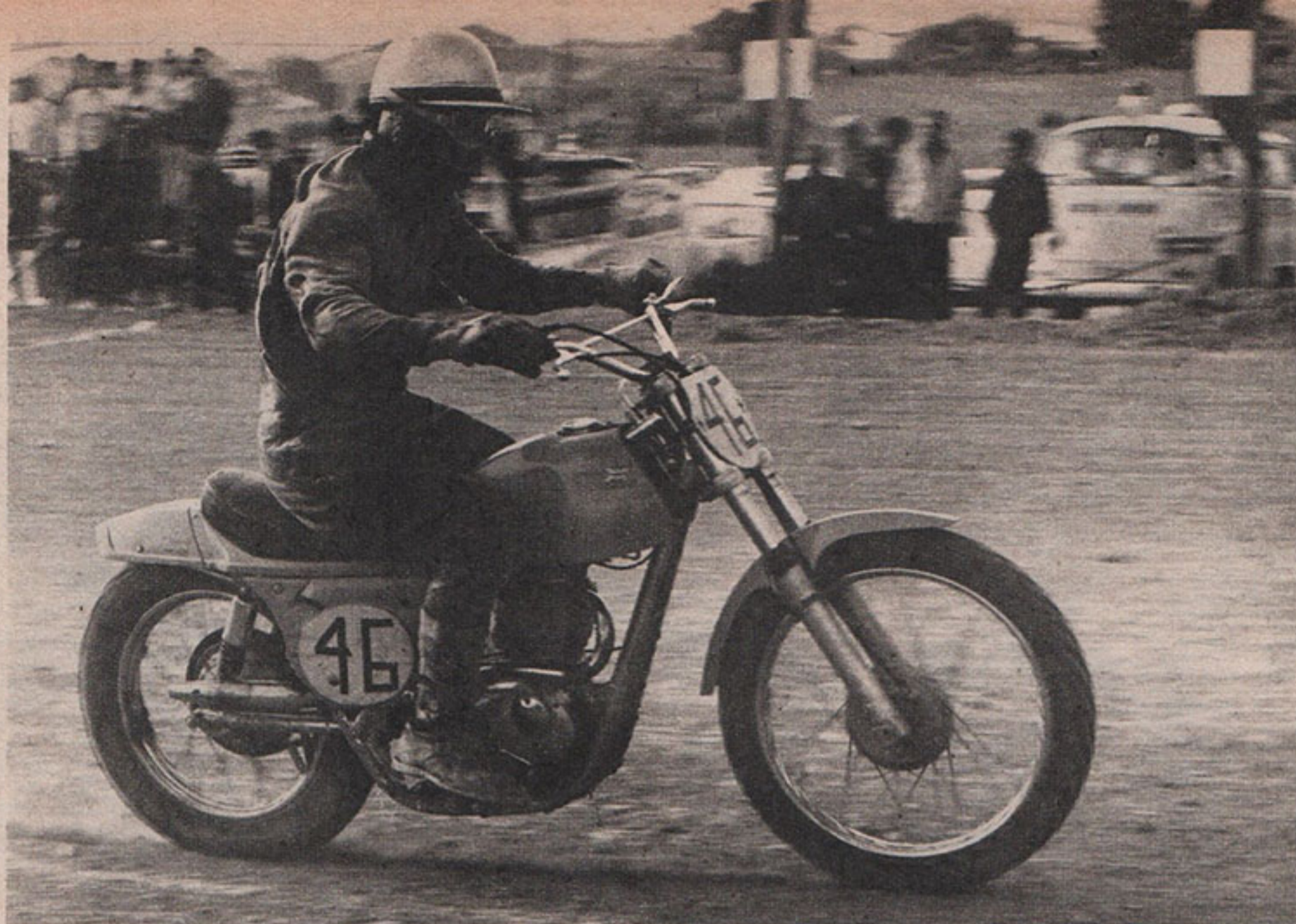
Le matin est consacrée aux entraînements et aux éliminatoires du trophée des Espoirs. Clerici avec sa 400 HVA paraît très à l'aise sur ce terrain qu'il connaît bien mais Paul Vidal et René Dugas tous deux sur BSA tournent très fort. Il ne fait aucun doute que le vainqueur de la catégorie « National » se trouve parmi eux. Pour les espoirs, Mallet et sa Bultaco, apparemment bourrée de chevaux, ne trouvent pas d'adversaire à leur mesure et, sauf incident, il doit rééditer l'après-midi son cavalier seul des éliminatoires.

Ce sont à peu près 1500 personnes qui se répartissent dès le

début de l'après-midi tout autour du circuit, c'est un succès pour une première manifestation et les organisateurs dévoilent alors leur projet de deux autres cross avant la fin de l'année, ce qui réjouira les amateurs marseillais un peu privés de cette discipline. Le programme se compose de deux manches de 8 tours pour les Espoirs sélectionnés et de deux manches de 12 tours pour les nationaux; ces deux catégories ne comportant pas de limitation de cylindrée en dessous de 500 cc.

Après le défilé des majorettes et la présentation des coureurs, le départ du trophée des Espoirs est donné: Mallet s'envole à l'accélération et met près d'un demi tour à son suivant dès le premier passage. Derrière lui on remarque René Navas qui fait une belle course à la 5<sup>e</sup> place et un sérieux duel pour la deuxième place qui oppose Alain Wolff à son homonyme Jean-Claude qui finira par l'emporter. Personne de toute manière n'est en mesure d'inquiéter





*De haut en bas, nous voyons Vidal sur BSA, le jeune Mallet et Dugas.*

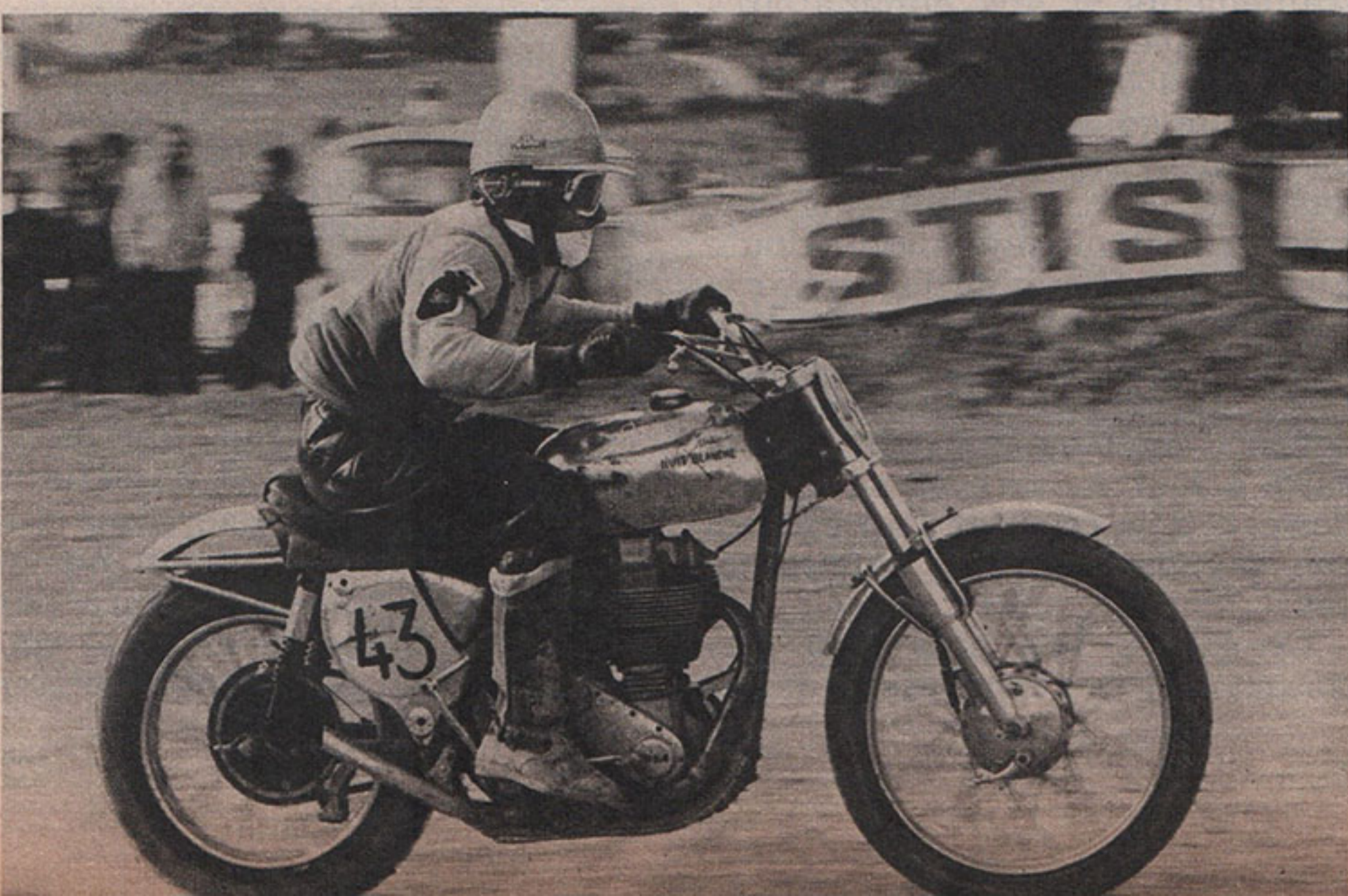
Mallet qui domine cette catégorie de la tête et des épaules.

Dans la première manche des nationaux, Clerici part en tête devant Vidal, Dugas est 4<sup>e</sup>: la course est marquée par un combat acharné entre Vidal et Clerici pour la première place. Mais au sixième tour Clerici chute dans la boue et repart tout de suite à la quatrième place avec une main handicapée et son garde-boue avant tordu. Au tour suivant il est troisième et attaque Dugas qui riposte en prenant la tête devant Vidal. Derrière ces trois hommes les places sont stabilisées dès le départ. Dugas termine donc premier de cette manche devant Vidal 3. Clérici, 4. Godey, 5. Lucas, 6. Lambert, 7. Jean, 8. Degiovanini, 9. Charpin, 10. Pascual, 11. Dumas, 12. G. Colin, 13. Dringo, 14. Pijoff.

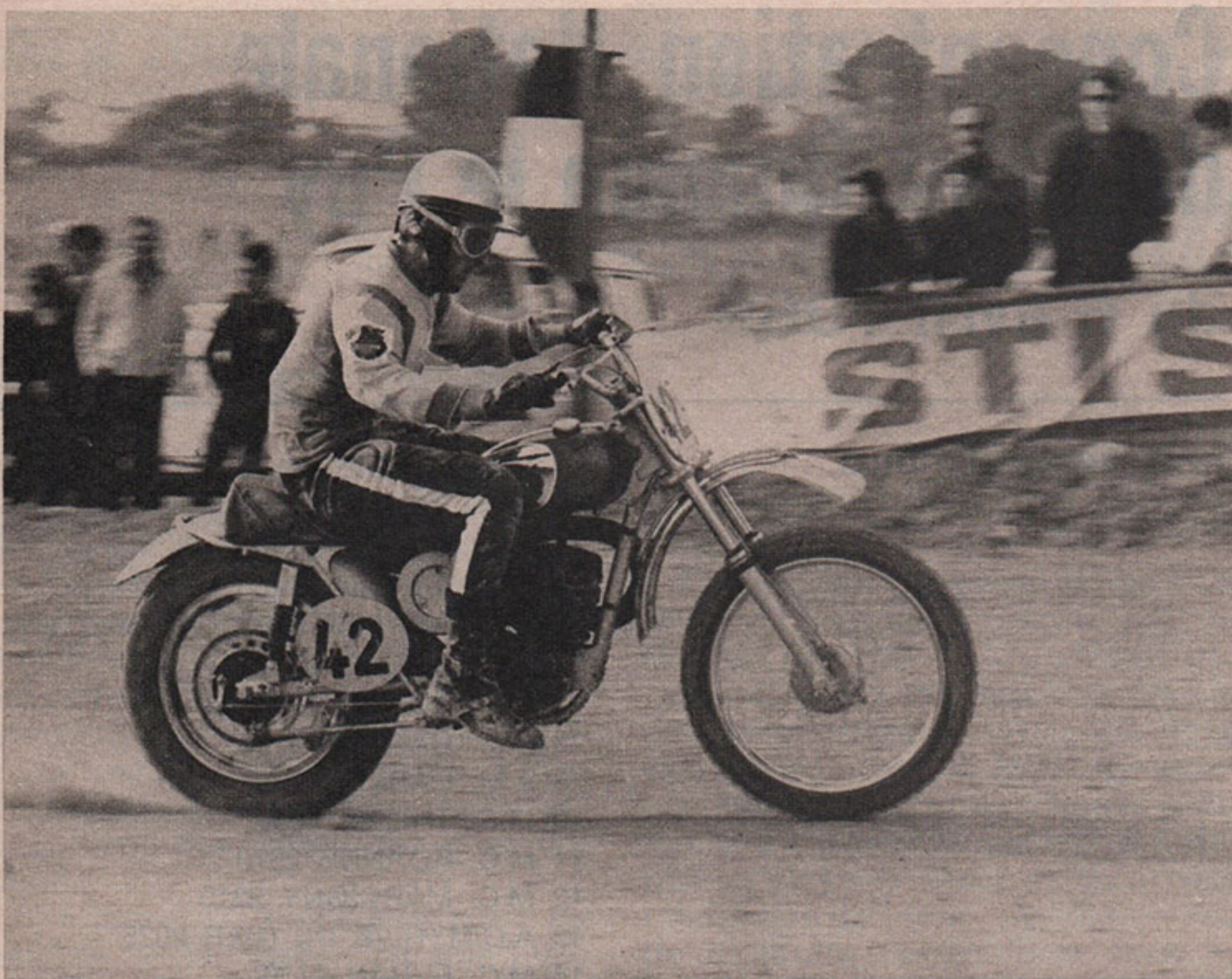
Dans la deuxième manche des espoirs Mallet renouvelle sa course solitaire et prend un malin plaisir à remonter un à un tous les autres participants. Derrière lui les places un peu disputées dans les deux premiers tours se fixent jusqu'à l'arrivée sans changement notoire. Ce qui donne au classement général du trophée des Espoirs:

1. Mallet, 2. Platon, 3. Alain Wolff, 4. Navas, 5. J.C. Wolff, 6. Blanchon, 7. Joly, 8. Arnaud, 9. Cabello, 10. Leclere, 11. Chapus, 12. Jean, 13. Bouchet, 14. Rolland, 15. Argento, 16. Tabouricch, 17. Roux, 18. Cerri, 19. Aymard, 20. Chalvidal, 21. Sorletti.

Dans la finale des nationaux on assiste à une belle bagarre entre Vidal, Dugas et Clerici partis dans cet ordre. Toujours handicapé par sa main, Clerici attaque quand même Dugas. Il le remonte petit à petit surtout à l'accélération dans la ligne droite. Il tente de le piquer au freinage à l'intérieur, mais Dugas lui ferme le passage en prenant la corde provoquant la chute de Clerici. Celui-ci repart tout de suite mais les deux premiers sont hors d'atteinte: une bien mauvaise jour-



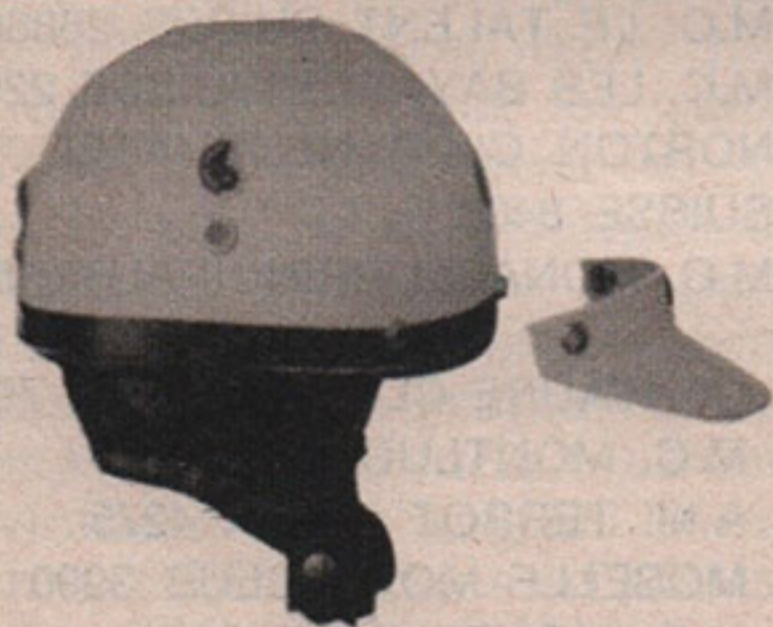




*Clerici, le courageux.*

née pour le champion de France. Derrière on note une petite bagarre entre Colin et Lucas pour la cinquième place qui revient finalement à Lucas, et une course très régulière de Paul Godey qui occupe à l'arrivée la même place que dans la première manche. Vidal repousse les attaques de Dugas jusqu'au bout et remporte cette deuxième manche devant Dugas 3. Clerici, 4. Godey, 5. Lucas, 6. Colin, 7. Miramont, 8. Jean, 9. Pijoff, 10. Dumas. 11. Pascual, 12. Degiovanni, 13. Lambert, 14. Charpin.

Ce qui donne au classement général le temps des deux premiers dans chaque manche ayant parlé en faveur de Vidal 1., 2. Dugas, 3. Clerici, 4. Godey, 5. Lucas, 6. Jean, 7. Colin, 8. Lambert, 9. Degiovanni, 10. Dumas, 11. Pascual, 12. Pijoff, 13. Charpin, 14. Oringot.



Casques de tourisme et cross en ABS confortables, finition très soignée.

**BOERI SPORT**

MILANO

Via S. Rocco, 5 - Tel. 57.33.20



Modèle « Sebring » de compétition approuvé par la Snell Memorial Foundation - USA. On peut y appliquer différentes visières.



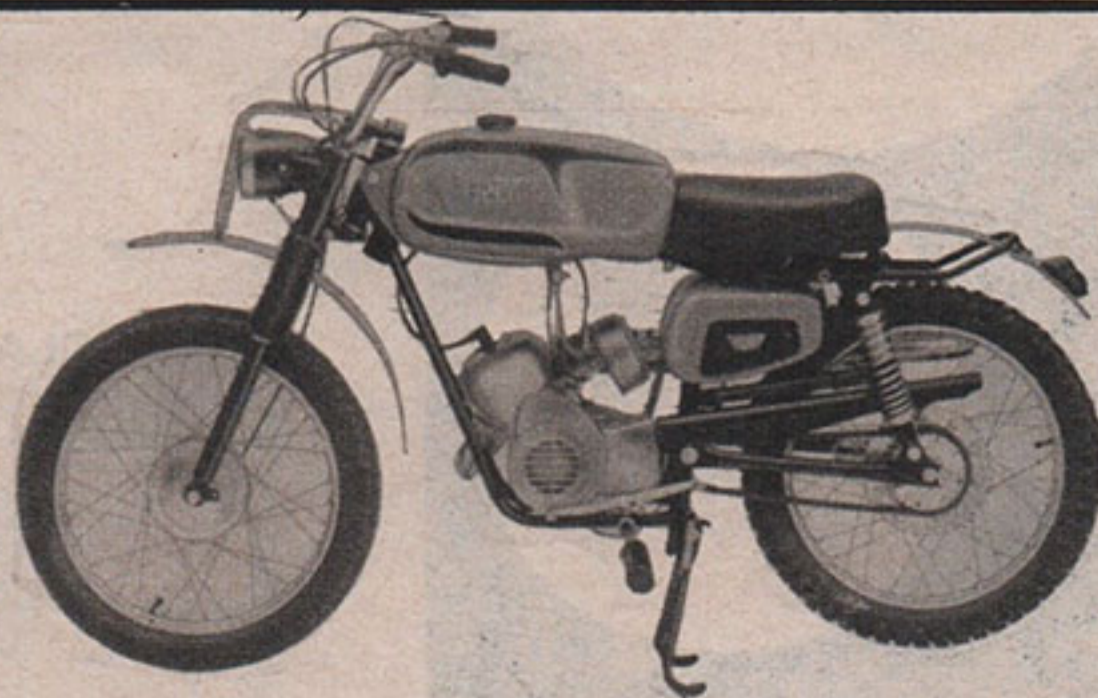
Modèle EZ M 16 - Monovitesse à embrayage automatique. Suspensions avant et arrière Ø Roues 2 - 16

**MOTO BIMBER**

Via Nuti, 42 - Tel. 29.675  
50047 - PRATO (Italy)

NOUS RECHERCHONS CONCESSIONNAIRES  
POUR ZONES LIBRES

NOTRE GAMME DE PRODUCTION  
COMPREND 12 MODELES



Modèle CROSS - Moteur 4 + 4 vitesses avec refroidissement forcé et filtre air pour tout terrain. Suspensions hydrauliques.



# Concentration Nationale de Saint Romain le Puy

du 6 avril 1969

## CLASSEMENT NATIONAL

- 1 U.M. SAVOIE 16878
- 2 M.C. SAVOIE 15300
- 3 M.C. BERRY 11792
- 4 M.C. ISERAN 11160
- 5 M.C. AIX LES BAINS 10530
- 6 A.M. DOUBS 10200
- 7 M.C. AUVERGNE 6480
- 8 A.M. GANNAT 5120
- 9 A.M. CARPENTRAS 4750
- 10 M.C. THIERS 4080
- 11 M.C. ROANNE 2870
- 12 M.C. MARCIGNY 2310
- 13 A.C.M. RIVE DE GIER 2025
- 14 M.C. FURAN 1770
- 15 BALDAG'OS TARARE 1768
- 16 A.M.R. PANISSIERES 1215
- 17 M.C. BOEN SUR LIGNON 1032

## CLASSEMENT INVITES

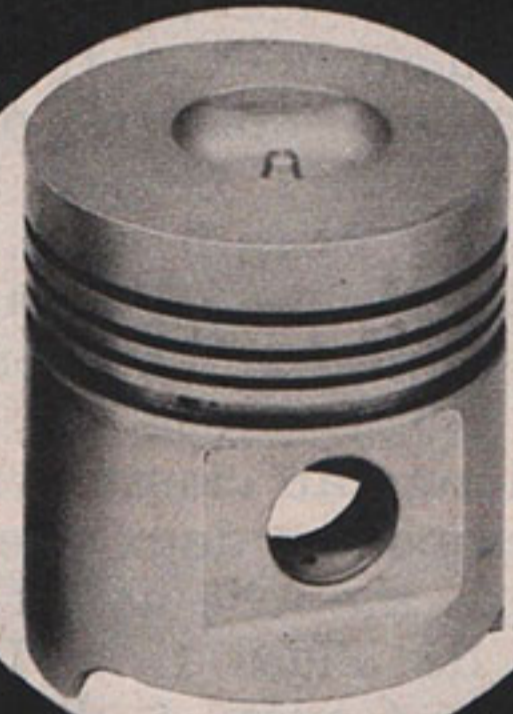
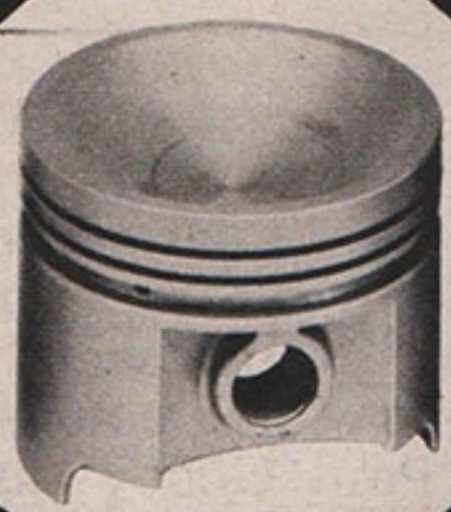
- 1 M.C. LE TALENT SUISSE 26860
- 2 M.C. LES BAYARDS SUISSE 22950
- 3 NORTON CLUB NEUCHATEL  
SUISSE 8400
- 4 M.C. MONACO PRINCIPAUTE 5150

## CLUB N'AYANT PAS ASSEZ DE PARTICIPANT POUR ETRE CLASSE

- 1 CENTAURE CLUB DE NICE 7950
- 2 M.C. MONTLUCON 4320
- 3 A.M. TERROT DIJON 4275
- 4 MOSELLE MOTO CLUB 3990
- 5 M.C. MONTELMAR 3612
- 6 SECTION TOURISME NANCY 3500
- 7 U.M. AIN 3020
- 8 A.S. GRACES VICHY 2115
- 9 M.C. TOURNON TAIN 1650
- 10 M.C. LYON 968
- 11 M.C. ST BARNABE MARSEILLE 700
- 12 M.C. ROMANS PEAGE 480
- 13 M.C. FOREZ DONZY 60

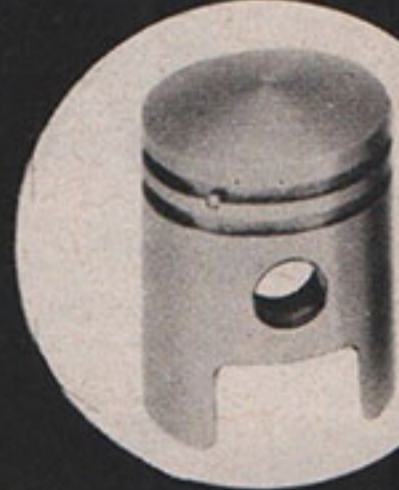
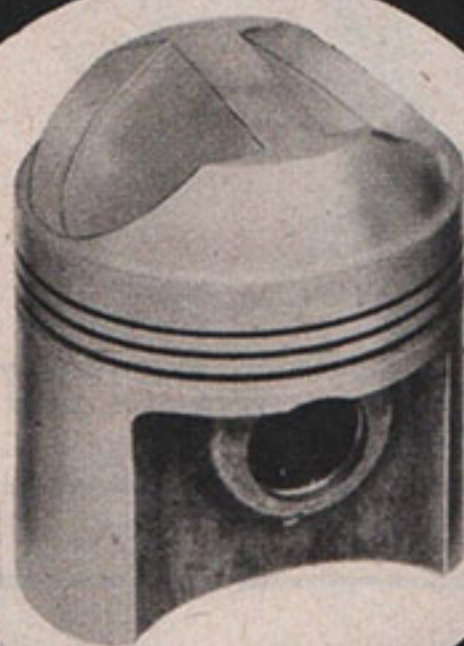
## CLASSEMENT CAMPEURS

PILOTE PLUS AGE - MR MOREAU  
M.C. FURAN - 78 ANS  
PILOTE DAME PLUS ELOIGNEE:  
MME ANNE CORBAT  
M.C. LE TALENT-SUISSE - 340 KMS  
PILOTE CYCLO PLUS ELOIGNE  
BRUNEL GERARD - M.C. MARCIGNY  
INDEPENDANTS: 3 PILOTES MOTOS  
3 PASSEGERS MOTOS.



**sciam**

20 ans d'expérience  
sur le plan motocycliste



**"SCIAM"**  
Industrie Italienne Pistons



# Succès du moto-cross de l'isle sur Sorgue

Lundi 7 avril 1969

**P**our beaucoup de coureurs, le cross de l'Isle sur Sorgue de ce lundi de Pâques constituait une revanche de la course de la veille à Vitrolles. On y retrouve en effet à peu près les mêmes chefs de file, et certains, malchanceux ou insatisfaits de leur performance du dimanche, sont venus avec des intentions bien définies.

Jouissant d'une réputation bien établie, le 20e Moto-Cross de l'Isle sur Sorgue présente un programme chargé et un plateau de coureurs qui laissent présager un très beau spectacle. Deux catégories au départ: les 250 nationaux et les 500 Inter avec trois manches de 12 tours pour les quarts de litre et de 15 tours pour les gros cubes. Le parc affiche complet dès le début de la matinée. La participation étrangère est assurée par les espagnols Francisco Lancha et Manuel Olivencia tous deux sur Montesa et les anglais Dennis Smith sur BSA Rikmann Metisse et John Clayton sur Husqvarna. De plus on retrouve les principaux antagonistes de la veille à savoir: Mallet sur Bultaco et Chapot sur CZ en 250 et Vidal, Dugas tous deux sur BSA plus Clerici et sa Husqvarna 400 cc.

Ajoutons à cela quelques valeurs sûres comme Robert Agmirre sur une BSA Rikmann et Bernardini sur Maïco et nous pouvons constater que les clients sérieux ne manquent pas.

On remarque toujours une nette prédominance des 2 temps sur les 4 temps: Montesa et Bultaco en tête devant les Husqvarna,

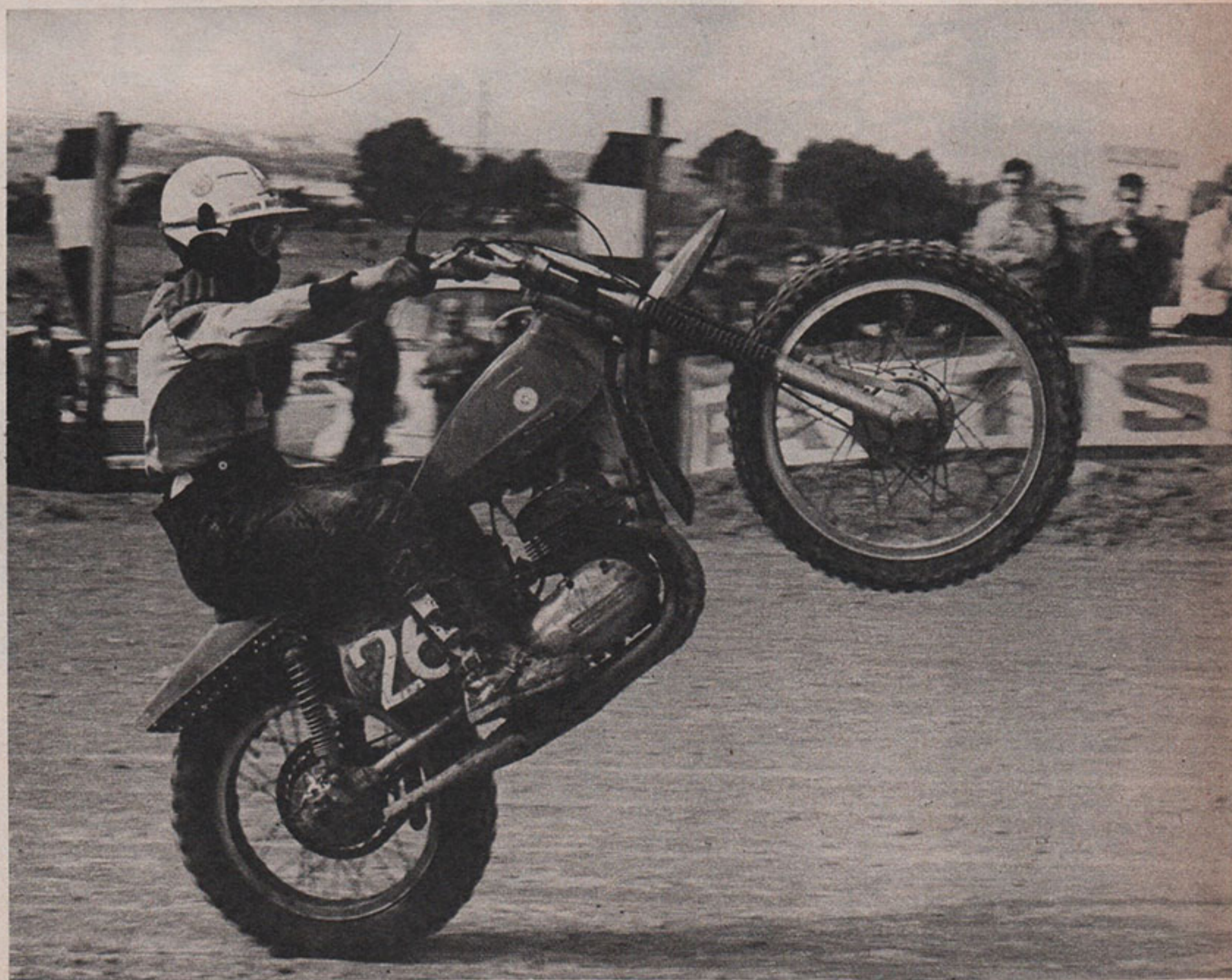
quelques CZ et 2 Maïco contre 4 BSA.

Tracés dans la pente d'une cassure de terrain creusée par la Sorgue, les 1500 m du circuit paraissent assez rapides. Au départ une très longue ligne droite avec une bosse d'envol assez prononcée suivie de grands virages obligeant les pilotes à gravir et à dégringoler sans arrêt cette espèce de falaise presque verticale. Pas de difficulté particulière donc, il fallait surtout beaucoup de courage pour se lancer dans les descentes sans corde de rappel. La piste très étroite ressemblait à un

sentier de sorte que, les seuls endroits pour doubler, sont à l'intérieur des virages et la ligne droite sensiblement plus large.

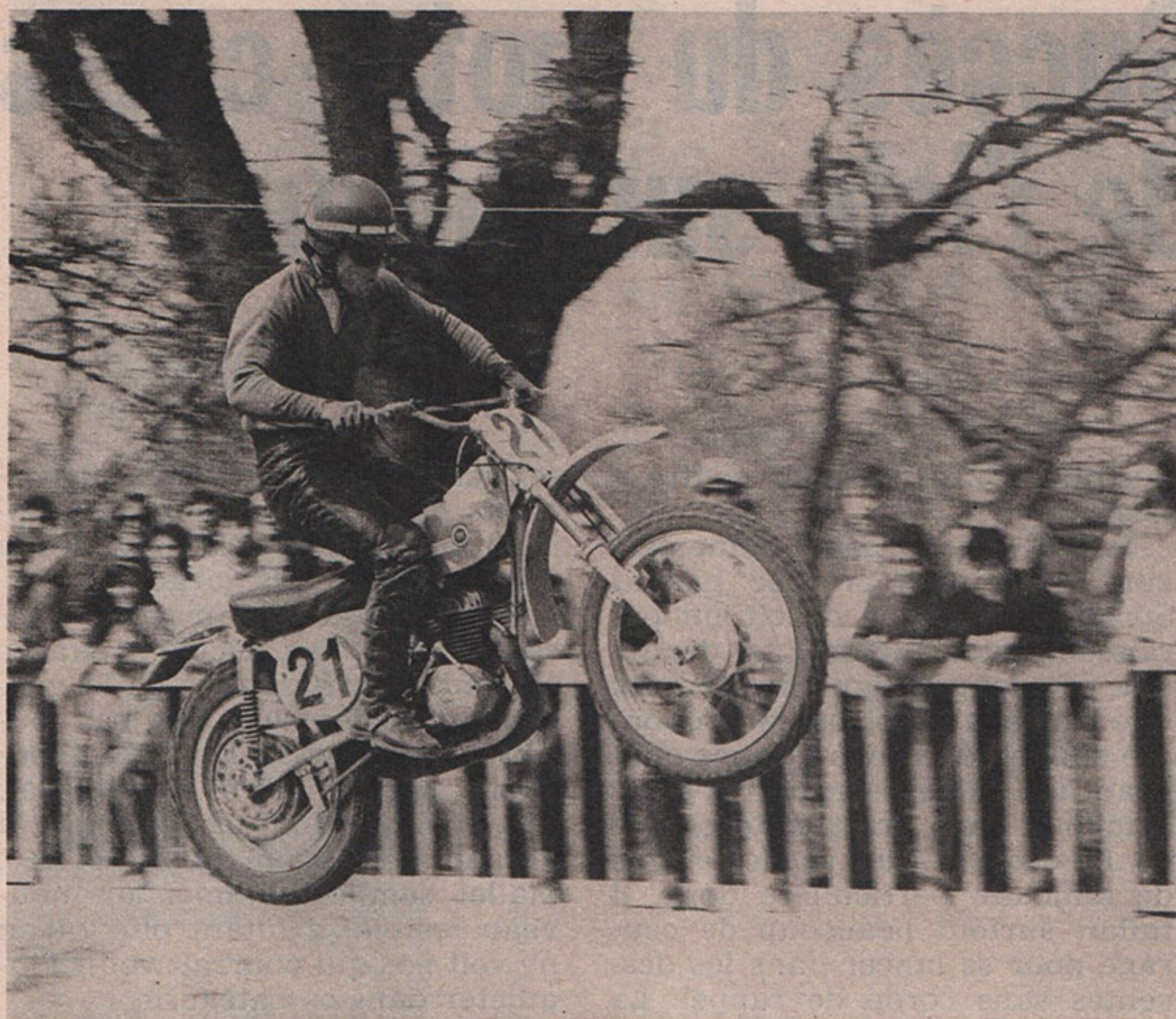
Aux essais, on remarque Vincent Clerici bien décidé à effacer sa contre performance de la veille. Il est un des rares à ne pas couper avant la bosse. Les deux espagnols marchent très fort Vidal, Dugas, Smith font également très grosse impression. Pour les 250, Mallet semble entamer un nouveau festival d'autant plus qu'on ne voit pas qui pourrait venir l'inquiéter dans sa catégorie.

L'après midi s'annonce donc



Richard Mallet, vainqueur des Espoirs.





Dans un très joli saut, voici l'espagnol Lancho sur Montesa 500. Dessous, un joli saut groupé de B. Roux et M. Gras.

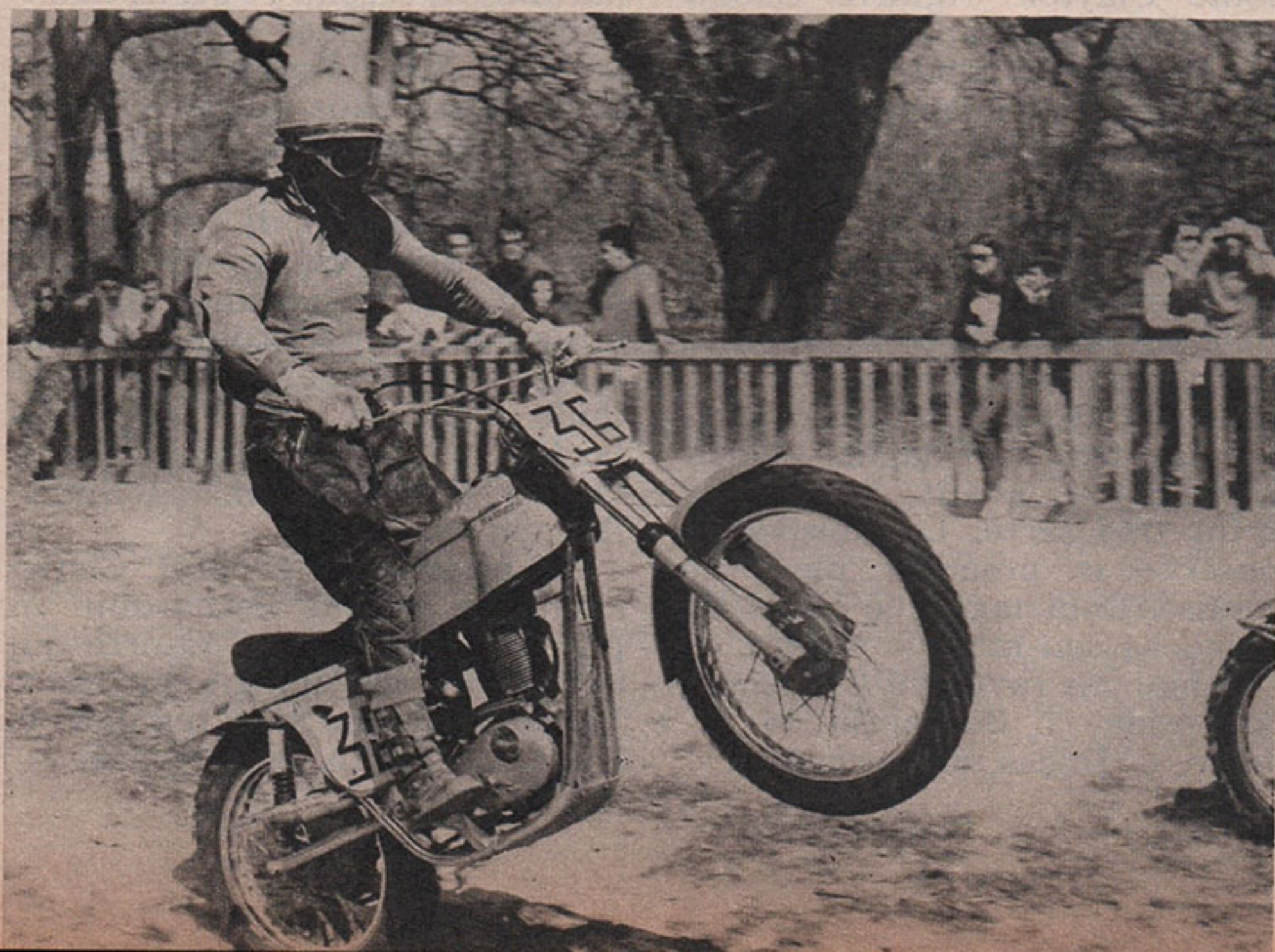


très prometteuse et le temps enfin printanier contribuait au succès de la manifestation. Devant un public très nombreux, le premier départ des 250 est donné. Ils sont 18 et tout de suite un coude à coude oppose Bouchet, Charpin, Vellas et Mallet qui dispose manifestement de plus de puissance et se détache avant même le passage de la bosse. Dès lors son avance ne cessera de croître au fil des tours et le seul spectacle de cette manche nous sera fourni par ses sauts, ses dérapages et la grande maîtrise dont il faisait preuve dans les passages délicats. Ses trois suivants sont très espacés et ne se battront jamais; il s'agit dans l'ordre de Chapot, Vellas et Bouchet tandis que Leclere, Aymard et Roux restent côte à côte et se livrent une belle empoignade à laquelle vient se mêler Blanchon. Après avoir bagarré pendant plusieurs tours Leclere prend 30 m à Aymard et Roux toujours en bataille pour la sixième place tandis que Blanchon est lâché. Ils arrivent dans cet ordre: 1. Mallet, 2. Chapot, 3. Vellas, 4. Bouchet, 5. Leclere, 6. Roux, 7. Blanchon.

Dans la deuxième manche, ce diable de Mallet recommence: il vole un peu le départ et saute la bosse avec 15 m d'avance; il n'y aura pas de bagarre en tête. Derrière lui Chapot donne le meilleur de lui même et prend une très belle 2. place sans jamais pouvoir espérer la victoire. Mais en troisième position, Escaich étonne tout le monde avec sa Montesa en devançant Vellas 5. Leclere, 6. Bouchet, 7. Roux, et 8. Charpin qui sont à un tour.

La finale, contre toute attente, fut passionnante. Mallet rate son départ et compte 15 m de retard sur le dernier mais au premier passage il est déjà troisième, puis second. On croit alors qu'il va filer en tête et s'échapper. Mais Chapot résiste bien et la fougue de son adversaire et son désir





*Les sauts et les réceptions sont toujours spectaculaires. Nous voyons, de haut en bas: Mallet, Olivencia et Vidal.*

de trop bien faire lui font prendre des risques considérables. Au quatrième tour, en essayant de prendre la tête en haut de la butte, il tente de faire l'intérieur du virage et chute sans gravité. Il repart tout de suite en 3<sup>e</sup> position, le couteau entre les dents, deux tours plus tard il est encore deuxième derrière Chapot qui en a profité pour prendre le large. La première place qu'il occupe depuis le départ semble lui avoir donné des ailes car Mallet ne lui reprend presque rien et même reprend du terrain; l'explication ne se fait pas attendre longtemps: au dixième tour il passe loin derrière Chapot en montrant sa roue arrière qui se dégonfle. Il décide de continuer pour obtenir la victoire au classement général; son allure s'en ressent mais il parvient à conserver la deuxième place au prix de belles chaleurs car sa machine avance constamment en travers, sa roue arrière ayant une fâcheuse tendance à vouloir passer la première. Chapot termine 1<sup>er</sup> devant Mallet donc. En 3. position on retrouve Escaich qui a fait une course très régulière devant Leclere, 5. Degiovanni, 6. Aymard, 7. Gras qui s'est longtemps bagarré avec Sabatier et Dumas et a fini par prendre le large à l'arrivée, 8. Vellas, 9. Sabatier, 10. Chapus. Mallet emporte donc la victoire au classement général 2. Chapot, 3. Leclere, 4. Vellas, 5. Escaich, 6. Bouchet, 7. Wolff.

Si l'incertitude n'a pas été très grande quant au vainqueur des 250 tellement il était facile de pronostiquer la victoire de Mallet, il en est tout autrement dans la catégorie supérieure qui voit s'affronter une bonne demi-douzaine de spécialistes, tous prétendants sérieux à la victoire et presque autant d'outsiders. Le moins qu'on puisse dire est que personne ne fut déçu: les hommes et les machines se livrèrent au maximum et le spectacle fut passionnant de



suspense jusqu'au dernier tour. Très menaçants aux essais, les espagnols Lancho et Olivencia prennent un très bon départ et occupent les deux premières places dès le 1er tour. Ils emmenèrent avec eux Bernardini, l'anglais Smith, Clerici, Vidal et Dugas. Ce groupe de favoris au coude à coude distance nettement tous les autres concurrents qui s'espacent petit à petit.

Lancho creuse un écart de 20 à 30 puis 50 m sur son compatriote Olivencia qui a fort à faire pour repousser les attaques de Bernardini très menaçant avec sa puissante Maïco. Dix mètres derrière Smith, Clerici et Vidal sont roue dans roue et ne semblent pas décidés à se faire des cadeaux. Au fil des tours Lancho baisse un peu son forcing, il est immédiatement rejoint par Olivencia suivi comme de son ombre par Bernardini. Smith et Vidal se sont également rapprochés; Clerici est un peu distancé. Les espagnols ne semblent pas se battre entre eux pour la première place mais Bernardini ne relâche pas sa pression sur les deux Montesa et talonne Lancho. Au 5<sup>e</sup> tour Lancho chute et Bernardini, sentant la victoire à sa portée, se déchaîne et passe en tête. Il prend une légère avance sur Olivencia, dont la machine terriblement sollicitée en début de course semble perdre des chevaux. Smith et Vidal poursuivent leur duel augmentant l'écart qui les sépare de Clerici en 5<sup>e</sup> position. Tandis que Dugas, bien en arrière et aux prises avec Clayton, se fait passer lors d'une chute, par Rolland Perrier et Pijoff et paraît donc moins menaçant que d'habitude. L'ordre est conservé jusqu'à l'arrivée: 1. Bernardini sur Maïco, 2. Olivencia sur Montesa, 3. Smith sur BSA, 4. Vidal sur BSA, 5. Clerici sur Husqvarna, 6. Perrier sur Husqvarna, 7. Godey sur CZ, 8. Aguirre sur BSA.

Dans la deuxième manche les choses se sont éclaircies et on peut déjà savoir ce qui va se passer en tête: parmi les favoris Dugas et Lancho sont tombés et semblent ne plus pouvoir prétendre à

la victoire que se disputeront certainement Bernardini, Smith, Vidal et Clerici bien décidé à attaquer à fond.

Au départ le marseillais et Bernardini sont les mieux partis, ils sont côte à côte à près de 100 à l'heure et on se demande qui va couper le premier avant la bosse, Clerici reste la poignée dans le coin et retombe avec une légère avance prenant ainsi un maigre avantage qui lui sera néanmoins très utile. Vue le manque d'endroit suffisamment large pour doubler, s'il ne commet pas de faute, il sera très difficile de lui contester cette première place. Robert Aguirre, passé inaperçu dans la première manche, a pris un très bon départ et garde le contact en 3<sup>e</sup> position. Il faut dire que le rythme est moins soutenu que celui imprimé par les Espagnols en première manche.

Mais Bernardini semble se ressentir de sa course épuisante et Clerici passe bientôt avec 50 m d'avance sur son second.

Derrière eux Paul Vidal et René Dugas s'expliquent franchement et plus loin une belle bagarre oppose Lucien Chapot, Clayton et l'éternel Paul Godey.

Après son passage à vide, Bernardini réagit et distance Aguirre. Il parvient même à reprendre du terrain sur Clerici. Les poursuivants commencent à s'échauffer: Marquez passe Godey et remonte Clayton, Aguirre rejoint Bernardini et distance Vidal, Lancho s'arrête et rentre au parc, Smith tombe en panne d'embrayage. Le plus gros effort est fourni par Vidal qui fait un forcing terrible pour recoller aux hommes de tête, il passe Aguirre et attaque Bernardini; au 12<sup>e</sup> tour il triomphe de la Maïco et se lance à la poursuite de Vincent Clerici.

Celui-ci dispose d'une confortable avance et Vidal ne pourra le rejoindre avant le dernier sprint très serré. La Husqvarna conserve sa première place de justesse. Dommage que Vidal ait déclenché son attaque si tard.

La manche revient à Clerici devant Vidal 3. Bernardini, 4. Aguirre, 5. Dugas, 6. Marquez.

La finale s'annonce passionnante: trois clients sérieux restent en lice pour la victoire au classement général: Clerici, Bernardini, et Vidal plus un outsider possible: Robert Aguirre. L'anglais Smith n'arrive pas à faire demarrer sa BSA. Il était pourtant parvenu à changer son embrayage pendant l'entracte. Le départ est donc donné sans lui. L'énerverment des pilotes est à son comble et on ne compte pas moins de trois faux départs dont le dernier est validé par décision du directeur de course. Clerici et Vidal bondissent en tête et mènent devant Chapot, Bernardini, Aguirre et Olivencia puis Dugas, Rolland et Pijoff viennent ensuite.

Dans leur bataille Clerici et Vidal distancent Bernardini, Olivencia et Aguirre. Très sportivement Smith, qui a fini par mettre sa BSA en route, part avec deux tours de retard. Clerici se déchaîne et distance Vidal, Aguirre et Olivencia se disputent la quatrième place. La Montesa de l'espagnol faillit, Aguirre passe et revient sur Bernardini. Clerici prend une avance considérable sur Vidal qui semble avoir des ennuis de boîte. Il s'arrêtera un tour après, repartira, mais ne pourra plus prétendre se battre pour les premières places. Smith, malgré son handicap insurmontable se défonce littéralement sous les acclamations du public. Bernardini est second et s'il se maintient à cette place il emporte le général. Mais Aguirre l'attaque et le pousse dans ses derniers retranchements. Coup de théâtre! Bernardini chute au 10<sup>e</sup> tour, il repart avec un tour de retard; Clerici est donc vainqueur certain mais il doit beaucoup à Aguirre qui a poussé Bernardini à la faute. Derrière, Dugas après une bataille acharnée avec Perrier emporte une belle troisième place, 4. Perrier. 5. Bernardini, 6. Colin, 7. Rolland.

Au classement général, Clerici l'emporte devant Bernardini un peu malchanceux, 3. Aguirre qui a bien tiré son épingle du jeu, 4. Vidal, 5. Manpo très régulier, 6. Dugas, 7. Smith, 8. Olivencia.



# ON VA COURIR...

## MAI

- 1 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC (F.M.I. ITALIE)
- 1 - MOTO-CROSS INTER. FIESTAS DE PRIMAVERA (R.F.M.E. ESPAGNE)
- 1 - MOTO-CROSS INTER. DE L'A.D.A.C. (O.M.K. REP. FED. ALLEMANDE)
- 1 - Course de Côte Régionale. A. 46-Cahors-Lacapelle (M.C. Cadurcien)
- 1 - MOTO-CROSS INTER. 250 - 500 CC. A 34 - SAINT-THIBERY (M.C. SAINT-THIBERYEN)
- 1 - MOTO-CROSS INTER. AU VAL DE GUILHAUD - 84-PERNES-LES-FONTAINES (M.C. PERNOIS)
- 1 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC. ET SIDECAR-CROSS 500 CC. Et Nat. 500 cc A LA GARENNE, 28 - BERCHERES-LES-PIERRES (M.C. BERCHERES-LES-PIERRES)
- 1 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC A 76-SAINTE-AUSTREBERTE (M.C. BONDEVILLAIS)
- 1 - MOTO-CROSS INTER. 250-500 CC A 71 - CHALON SUR SAONE (Un. Mot. CHALONNAIS)
- 1 - Moto-Cross E.N. Au Plateau de 64-Malzéville (M.Sp. Nancéien)
- 1 - Moto-Cross Régional 250-500 cc A « Gravelines »
- 51 - Vitry-le-François (Un. Mot. Vitry-Courdemanges)
- 4 - XIX<sup>e</sup> GRAND-PRIX DE VITESSE D'ESPAGNE - CHAMPIONNAT DU MONDE - 50-125-250-350-500 cc. (R.F.M.E. ESPAGNE)
- 4 - CIRCUIT DE VITESSE INTER. (ROAD RACES) A CADWELL-PARK (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE)
- 4 - GRAND-PRIX DE TCHECOSLOVAQUIE DE MOTO-CROSS 250 CC - CHAMPIONNAT DU MONDE (U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE)
- 3-4 - 17<sup>e</sup> CIRCUIT DE VITESSE INTER. A 01 - BOURGEN-BRESSE (TOUTES CATEGORIES) (Un. Mot. AIN)
- 4 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC Et E.N. 250 CC A 56 - VANNES-SAINT-NOLFF (A.M.C. MORBIHAN)
- 4 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC Et Nat. 500 CC A LES MARTINETS, 45 - ORLEANS (A.M. MOTOR-C. ORLEANAIS)
- 4 - MOTO-CROSS INTER. 250-500 CC A 86 - BRUSSE-ROL (M.C. POITOU)
- 4 - MOTO-CROSS INTER. A 60 - HARDIVILLIERS, PAR BRETEUIL-SUR-NOYE (M.C. BLARGIES)
- 11 - GRAND-PRIX DE POLOGNE DE MOTO-CROSS 250 CC - CHAMPIONNAT DU MONDE - A SZCECIN (P.Z.M. POLOGNE)
- 11 - Criterium de Vitesse de Motorcycle-Club de France. Circuit de Vitesse Nat. A 91- Montlhéry (Autodrome) Toutes Classes Championnat de France - Trophées de France et Sidecars - Critérium 250 cc Sport. Deuxième Manche. PREMIERE PAS MOTOCYCLISTE DUNLOP (M.C. FRANCE)
- 11 - MOTO-CROSS INTER. A 53 - VILLEPAIL (M.C. MAYENNAIS)
- 11 - MOTO-CROSS INTER. 250-500 CC DES BROSSES, A 01 - AMBERIEU-EN-BUGEY (Ass. Sp. MOT. BUGEY)
- 11 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC A 60 - MERU (M.C. MERUVIEN)
- 15 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC A 72 - TORCE-EN-VALLE)
- 15 - MOTO-CROSS INTER. A 51 - FRESNE-LES-REIMS (Un. Mot. MARNE)
- 17-18 - RALLYE INTER. DES VETERANS (O.M.K. REP. FED. ALLEMANDE)
- 18 - GRAND PRIX DE LA REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE DE MOTO-CROSS 250 CC - CHAMPIONNAT DU MONDE - A BIELSTEIN (O.M.K. REP. FED. ALLEMANDE)
- 15 au 18 - CONCENTRATION INTER A 72 - LE MANS (RASSEMBLEMENT INTER LIBRE) (Sec. Mot. A.C. OUEST)
- 18 - GRAND-PRIX DE FRANCE DE VITESSE - CHAMPIONNAT D UMONDE - A 72 - LE MANS - CIRCUIT BUGATTI. 50-125-250-500 CC ET SIDECARS (Sec. Mot. A.C. OUEST)
- 18 - MOTO CROSS INTER. 500 CC Et Nat. 175-200 CC AU « SABOT DE FROTEY » 70 - VESOUL (M.C. HAUT-SAONOIS)
- 18 - MOTO-CROSS INTER. 250-500 CC - A SAINT-AFRIQUE (M.C. SAINT AFRICAIN)
- 18 - MOTO-CROSS INTER. A 26 - TAULIGNAN (M.C. TAULIGNAN)
- 24 - CIRCUIT DE VITESSE INTER. 200 ROAD-RACES NORTHWEST (M.C.U.I. IRLANDE)
- 25 - CIRCUIT DE VITESSE - ROAD RACES MEETING - A HORICE (U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE)
- 25 - Concentration Nat. A 83 - TOULON (M. Sc. C. Mourillonnais)
- 25 - Trial Nat. A 92 - Forêt-de-Marly (Am. Mot. Saint-Cloud)
- 25 - MOTO-CROSS INTER. A 49 - VERN-D'ANJOU (Un. Mot. ANOU)
- 25 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC ET SIDE-CAR-CROSS A 16 - LES SEVERINS (M.C. LA COURONNE)
- 25 - MOTO-CROSS INTER. 500 CC DES VOLCANS. A 63 - CLERMONT-FERRAND (M.C. AUVERGNE)
- 26 - CIRCUIT DE VITESSE INTER. (ROAD RACES). A BRANDS-HATCH (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE)
- 26 - Concentration Nat. A Notre-Dame-de-la-Garde 13 - Marseille (M.C. Phocéien)
- 26 - MOTO-CROSS INTER. 250-500 CC A 02 - SAINT QUENTIN (M.C. AISNE)
- 26 - MOTO-CROSS INTER. ET SIDECAR-CROSS INTER. 500 CC Et Moto-Cross Nat. 500 CC A TONNES, 28 - BROU (M.C. BROU)



# Rencontre avec Jacky Porte Champion de France inter-experts 500 de moto-cross

Les usagers de la Nationale 7 connaissent Plan d'Orgon pour avoir traversé l'agglomération dans le sens Avignon-Marseille. C'est également le carrefour routier où l'on croise la route de Ca vaillon à St Rémy.

Les 1.500 habitants ne savent peut-être pas que leur cité a donné son nom au terrain Urganien; mais ils savent tous que l'un des leurs porte haut, depuis quelques années, la renommée de la petite ville des Bouches-du-Rhône sur les Circuits Français et Européens de Moto Cross et connaissent le circuit international de Moto-Cross qui porte et cela est fort rare, le nom de leur champion.

Jacky PORTE est en effet le seul pilote français à être officiel chez une firme étrangère, Montesa, en Espagne, la grande rivale de Bultaco. Jacky, de par la nécessité de son « métier » ne réside que très peu dans sa petite maison et cela pendant la trêve que lui accorde l'inter-saison. C'est un garçon à l'aspect timide et réservé qui se livre difficilement mais qui devient intarissable quand on aborde le sujet traitant de la moto.

Trois jours durant nous avons vécu dans l'entourage de Jacky PORTE, ce qui nous a permis de découvrir un couple heureux et un athlète pour qui le moto-cross est une véritable passion. Passion également partagée par sa jeune et charmante épouse pour qui rien n'est étranger quand il est question de moto.

Chez ce jeune couple, uni depuis peu, et qui effectua une sortie d'église au milieu d'une double

haie de motos avant de s'en aller sur deux roues bien sûr, tout ne parle que des victoires de Jacky PORTE.

Sur les murs, dans une vitrine, — les écharpes tricolores de Champion de France 250 cc '67,

Champion de France des Espoirs 1965-1966-1967, Champion de France inter-police-armée 1967, Champion de France inter-experts 1968 500 cm<sup>3</sup>;

— des coupes, des challenges, des trophées, en tel nombre que











leur énumération deviendrait fastidieuse.

A 21 ans, seulement, peu de champions français ont autant de titres.

Le titre 1968 a peut-être été le plus difficile à conquérir.

En Septembre, avant l'ultime épreuve qui devait désigner de champion, il y avait trois ex-aequo. Le circuit de Plan d'Orgon était l'arbitre suprême de ce duel au sommet.

Survolté, porté par tous ses amis, Jacky ne laissait aucune chance à ses adversaires.

Comme l'intéressé nous l'a précisé, pour cette épreuve tout était prêt.

L'homme et la machine dont le moteur neuf sortait du banc d'essai.

Même quand on est un tout jeune champion, il faut encore et toujours se surpasser. Une victoire en appelle toujours une autre. Il faut au départ prouver et se prouver que l'on est le meilleur.

Au départ, au milieu des autres concurrents, on est un homme seul.

On ne voit personne, on n'entend rien, on pense à aller le plus vite, à ne pas se laisser enfermer, à éviter la chute, à faire et donner le maximum.

Les qualités pour être un bon moto-crossman sont multiples: il faut être rapide, adroit, acrobate quelquefois; la qualité majeure c'est une condition physique à toute épreuve car c'est toujours le dernier quart d'heure le plus long. C'est là que les bras sont durs et qu'il faut tenir à tout prix la machine.

C'est le coureur qui possède à ce moment-là le plus de ressources qui parvient au but et à remonter des dernières aux premières places.

Un circuit de moto-cross est plein d'embûches, la moindre erreur de pilotage et c'est la chute.

Nous avons abordé un sujet que nous ne pouvions pas éviter: la peur. Très simplement il nous dit... « non, mais je dois avouer que dans les reprises cela fait quand même quelque chose. La



machine on fait corps avec elle, il faut à tous les instants la dominer afin qu'elle ne nous domine pas car alors c'est la catastrophe et toutes ses conséquences.

La moto est bien sûr l'un des atouts de Jacky PORTE.

Il est officiel Montesa et il dispute les épreuves sur une deux temps.

La raison de ce choix est fort simple: il a toujours couru sur une deux temps qui nécessite un entretien moindre que la 4 temps. Il préfère les réactions souples et nerveuses du moteur qu'il a choisi. Ce qui nous a un peu étonnés dans sa façon de s'entraîner, c'est la manière de passer les vitesses. L'engin possède 4 vitesses et bien sur une manette de débrayage. Cette manette, ne me sert dit-il qu'au démarrage ensuite je monte et je descends celles-ci sans débrayer. En plus une bonne moto de compétition il faut qu'elle ait énormément de chevaux à bas régime et une bonne assise qui lui donne une bonne tenue... ».

Quand on revient au temps pas très éloigné où PORTE n'était alors qu'un jeune garçon, il avoue volontiers que cette passion lui est venue au contact de ses parents, eux-aussi passionnés de moto-cross.

*« ... J'ai débuté sur un cyclo-moteur que j'ai trafiqué, après sur une 125 cm<sup>3</sup>. Je m'entraînais seul. Quand la machine, qui n'était pas assez puissante, refusait d'effectuer l'ascension d'une butte trop raide, je descendais, je la poussais et je continuais.*

*Plus tard, mes parents ont fait de gros sacrifices pour m'acheter un engin de compétition... ».*

Monsieur PORTE père, est également un passionné de moto et dans son magasin de Cavaillon, où son fils figure en bonne place, c'est encore de moto dont il s'agit, étant vendeur et réparateur d'engins à deux roues.

L'entraînement d'un moto-crossman n'est pas de tout repos. Cependant d'octobre à début janvier, c'est un peu la saison morte. Jacky en profite pour se rendre à



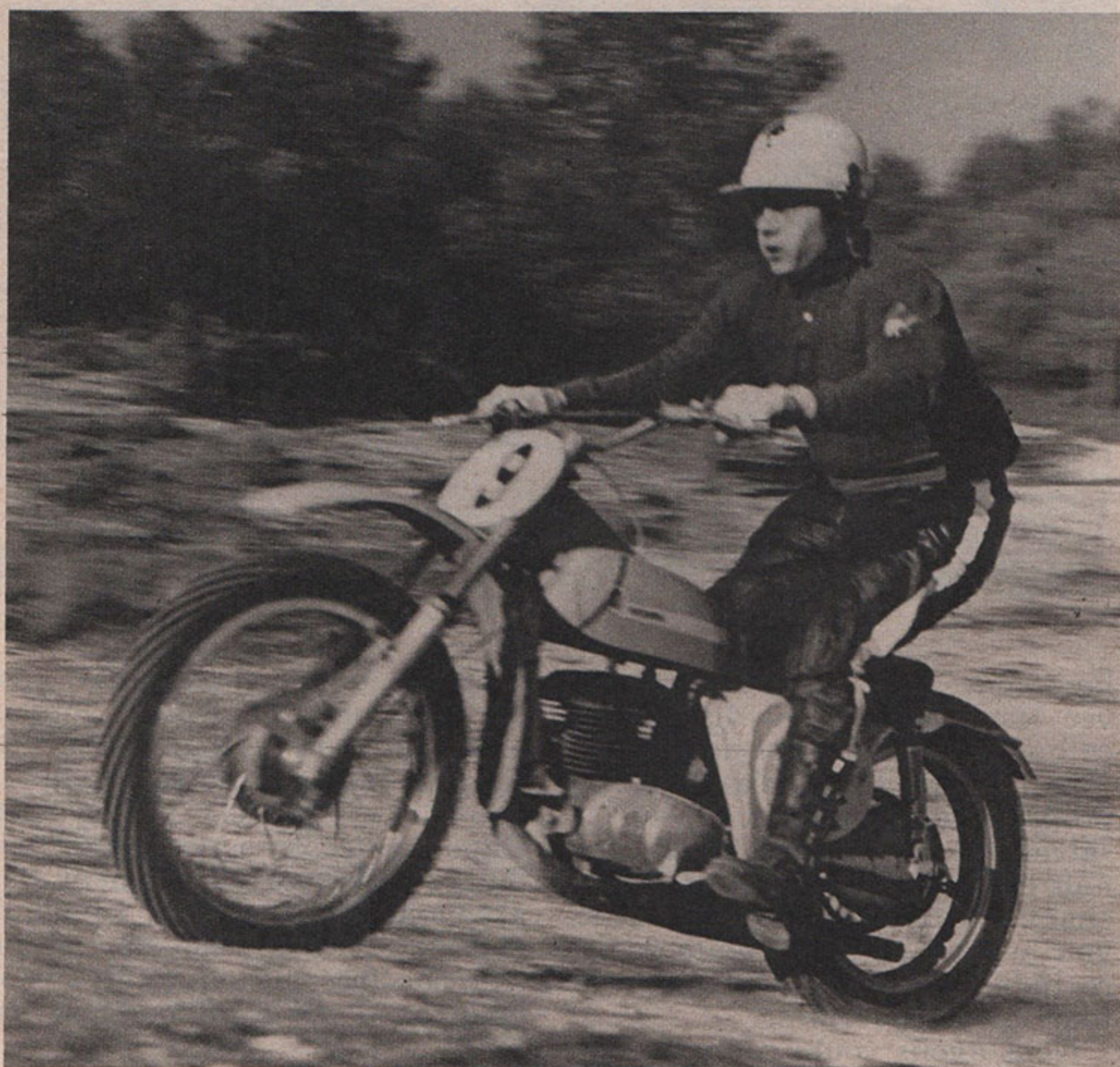
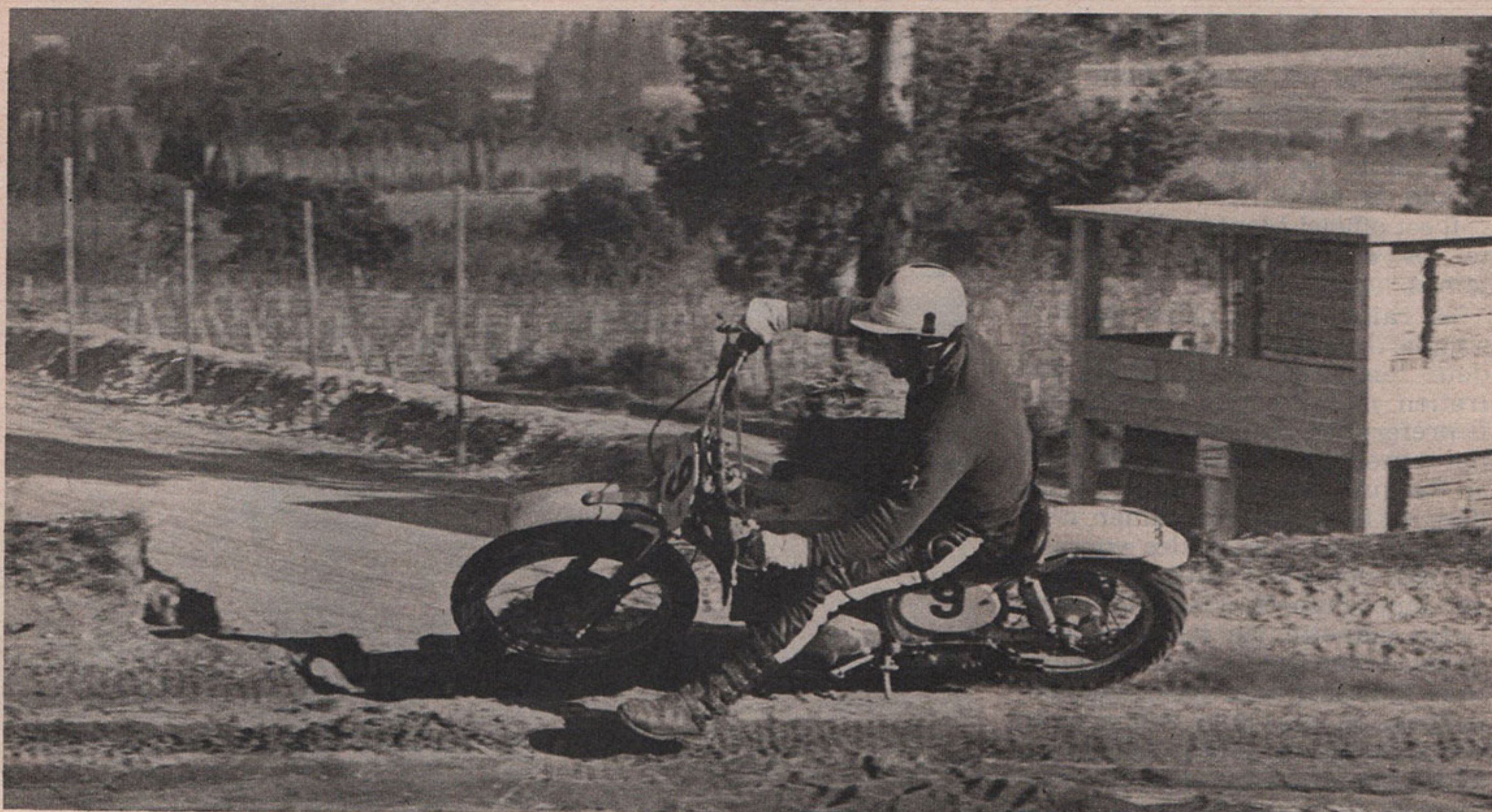
Barcelone à l'usine Montesa. Avec les ingénieurs, il discute de ce qui va et de ce qui ne va pas.

Le reste du temps c'est sur son propre circuit qu'il tourne inlassablement. Ce circuit il en connaît chaque pierre, chaque bosse, chaque virage, chaque butte. A le voir évoluer on serait tenté de dire qu'il pourrait en effectuer le tour les yeux fermés.

Nous avons voulu connaître les

sensations que cela pourrait procurer. Derrière PORTE, nous avons effectué un tour complet: il faut au moins dans sa vie, pour pouvoir en parler, l'avoir fait. Dans la descente des buttes ou dans les virage au moment des accélérations, on sent quelque chose du côté de l'estomac, on ne sait pas très bien quoi et tout à coup on a de la difficulté à respirer.





Quand il a fallu, au bout du troisième jour, se quitter nous avons voulu savoir le fond de la pensée de notre « hôte ».

Question: Jacky, si cela était à refaire, malgré votre très jeune âge, est-ce que vous le referiez depuis le début?

Réponse: *Oui, je ferais exactement la même chose.*

Q. — S'il vous fallait à présent changer de métier?

R. — *Un jour ou l'autre il faudra bien que cela vienne.*

Q. — Quand?

R. — *Quand cela ne marchera plus.*

Q. — Est-ce que l'on sent le jour où cela ne marche plus?

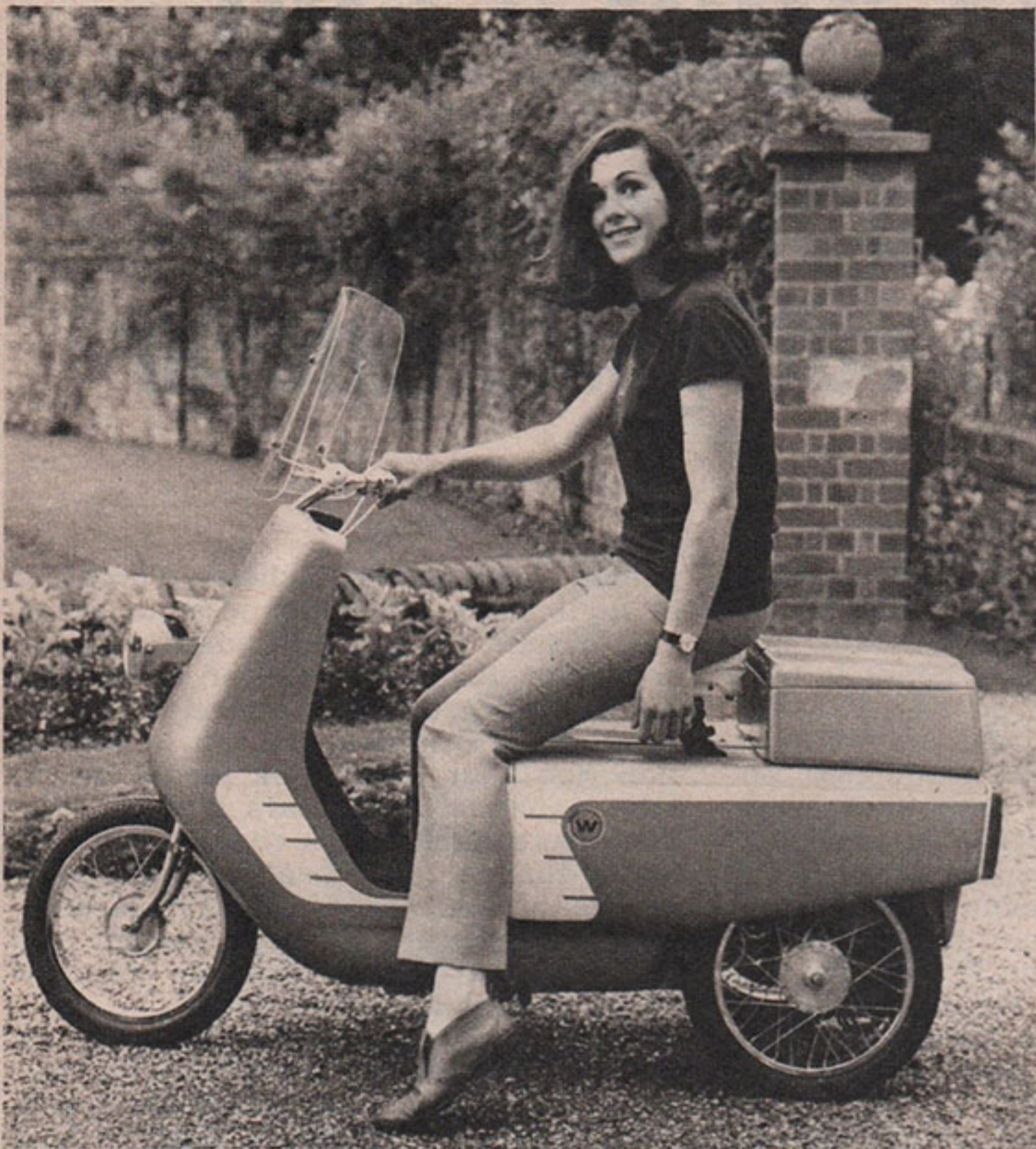
R. — *On le voit quand on est arrivé au plafond et que la dégringolade commence. Cela doit être très dur!*

Voilà qui est Jacky PORTE, un jeune Champion de 21 ans, qui a l'étoffe d'un grand Champion.

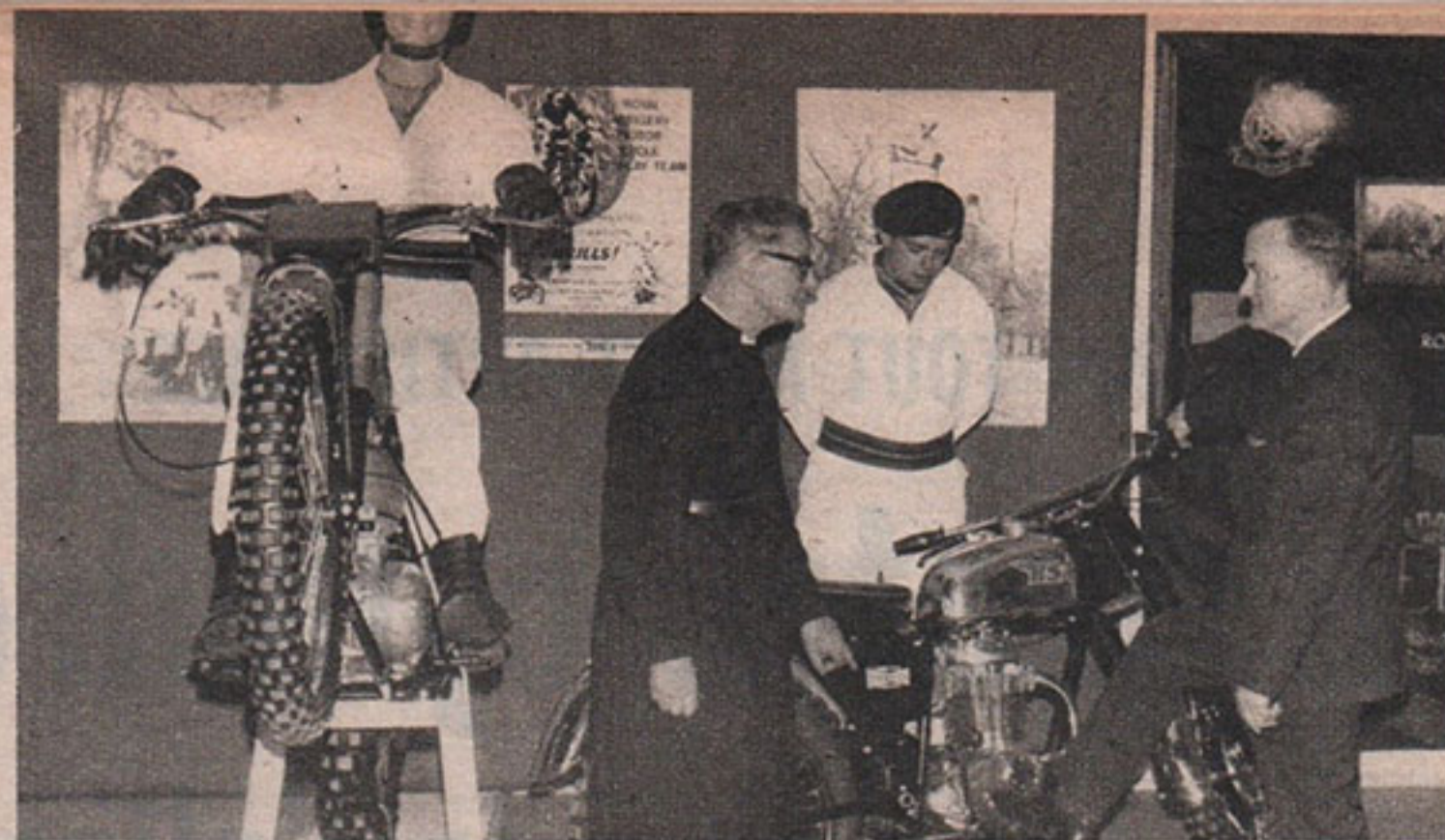
J. C. J.



# PHOTOFLASH



Une grande marque anglaise est en train d'essayer ce nouveau tricycle électrique dont la carrosserie est en plastique, et pour lequel on prévoit un certain succès, Il est baptisé « Trilec »; le courant est fourni par des accumulateurs conventionnels qui lui confèrent une vitesse de 32 Km/h et une autonomie de l'ordre de 60 Km/h.

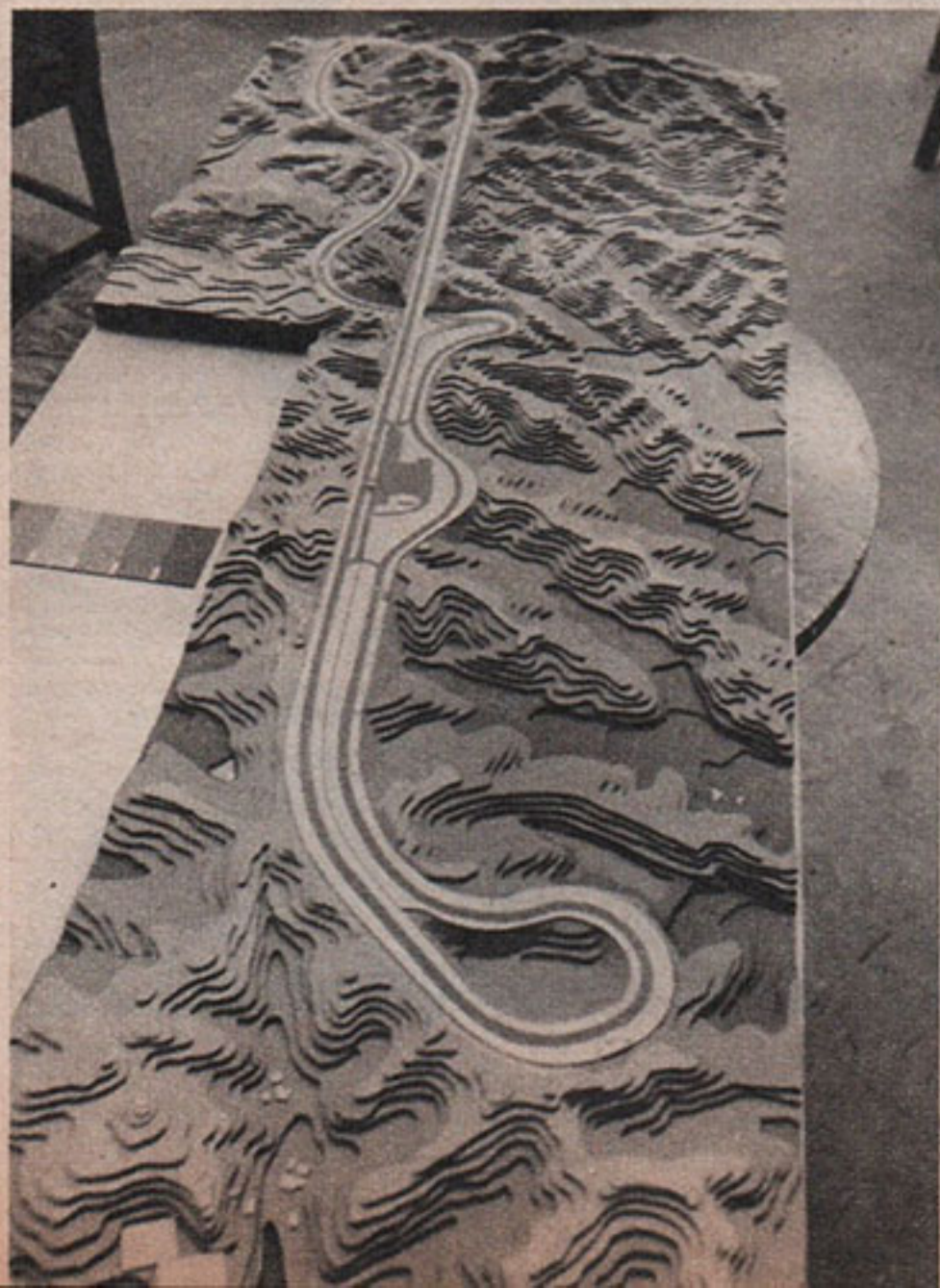


Au cours d'une exposition consacrée aux jeunes, qui s'est tenue dans le chœur de la Cathédrale Saint Paul de Londres, on a pu voir certains modèles de motos de cross qui ont suscité beaucoup d'intérêt. C'est bien la première fois que des motos sont présentées dans un lieu sacré.



Les champions de ski-bob suisses, De Forel et Reverberi, qui ont participé aux Championnats de Mondiaux de la spécialité, sont ici photographiés en compagnie de L. Tartarini, le directeur d'Italjet à Bologne. A leur intention il a réalisé ces originaux vélos des neiges.

Bien que l'industrie japonaise ne s'intéresse plus aux Grands Prix de vitesse, le Japon aura bientôt un nouvel autodrome, après de Suzuka et Fisco; il est en cours de réalisation à Fukuroi, sur l'initiative de Yamaha, il mesure 5,24 Km, mais sa principale caractéristique est une ligne droite de un kilomètre et demi. Quand cet autodrome sera fini, il servira aussi pour les derniers essais de la Toyota 2000 GT construite par Yamaha.





RÉALISATION TOUT À FAIT ARTISANALE

# Le quatre cylindres "URS" 500 de l'allemand Helmut Fath champion du monde de la catégorie sidecar

Il nous est déjà arrivé de parler de la moto URS, avec laquelle l'allemand de l'ouest, Helmut Fath, et son partenaire Wolfgang Kalauch, ont remporté, après une lutte serrée contre les meilleurs spécialistes européens, le titre de champions du monde de la catégorie sidecar. Bien qu'ayant déjà montré certaines photographies de ce moteur, il nous est apparu nécessaire de présenter, d'une façon plus approfondie, ce fabuleux moteur, qui présente plusieurs solutions techniques et, parfois même assez hardies. A notre avis, ce moteur peut même être considéré comme l'une des plus intéressantes réalisations d'après guerre.

Avant d'en venir au moteur lui-même, il semble qu'il serait intéressant de faire plus ample connaissance avec ses res-

ponsables. Finalement, on peut considérer que nous sommes en présence d'une réalisation artisanale. Helmut Fath, qui a le double mérite d'avoir pensé le moteur et le véhicule, et de l'avoir mené à la victoire dans les différentes épreuves du Championnat du Monde 1968, en tant que pilote, Helmut Fath, donc, n'est plus très jeune; il est né, ou peu s'en faut, il y a quarante ans à Ursenbach, petite ville de l'Allemagne Fédérale, où il réside encore, et dont les premières lettres (URS) ont donné le nom de son moteur. Ce n'est pas un novice de la technique motocycliste, ayant travaillé pendant près de treize ans dans les ateliers B.M.W. de Monaco.

Helmut Fath, passionné, talentueux et courageux pilote de sidecar, avait déjà remporté, en 1960, le titre mondial, au

guidon d'une B.M.W. achetée d'occasion et qu'il avait lui-même mise au point. Par la suite, un grave accident de course, l'avait obligé à se retirer de la compétition jusqu'en 1964. Quand il est revenu sur les circuits, il avait la conviction que pour vaincre la meute de pilotes aguerris de sidecars B.M.W., l'habileté personnelle ou la chance, non plus qu'un gonflage ou une élaboration poussée de la machine n'étaient plus suffisants: il fallait un moteur nettement plus puissant. Ainsi naquit l'idée de construire un quatre cylindres.

L'étude, la construction, la mise au point et l'expérimentation du nouveau moteur durèrent trois ans, pour finalement arriver à la première victoire, dans le Championnat Mondial 1968, à une moyenne record sur le circuit du Nur-

*Voici les trois artisans responsables de l'URS: de gauche à droite, le technicien Peter Kuhn, le pilote et promoteur Helmut Fath, et le constructeur du side Horst Owesle.*





burgring, lors du Grand Prix d'Allemagne de l'Ouest.

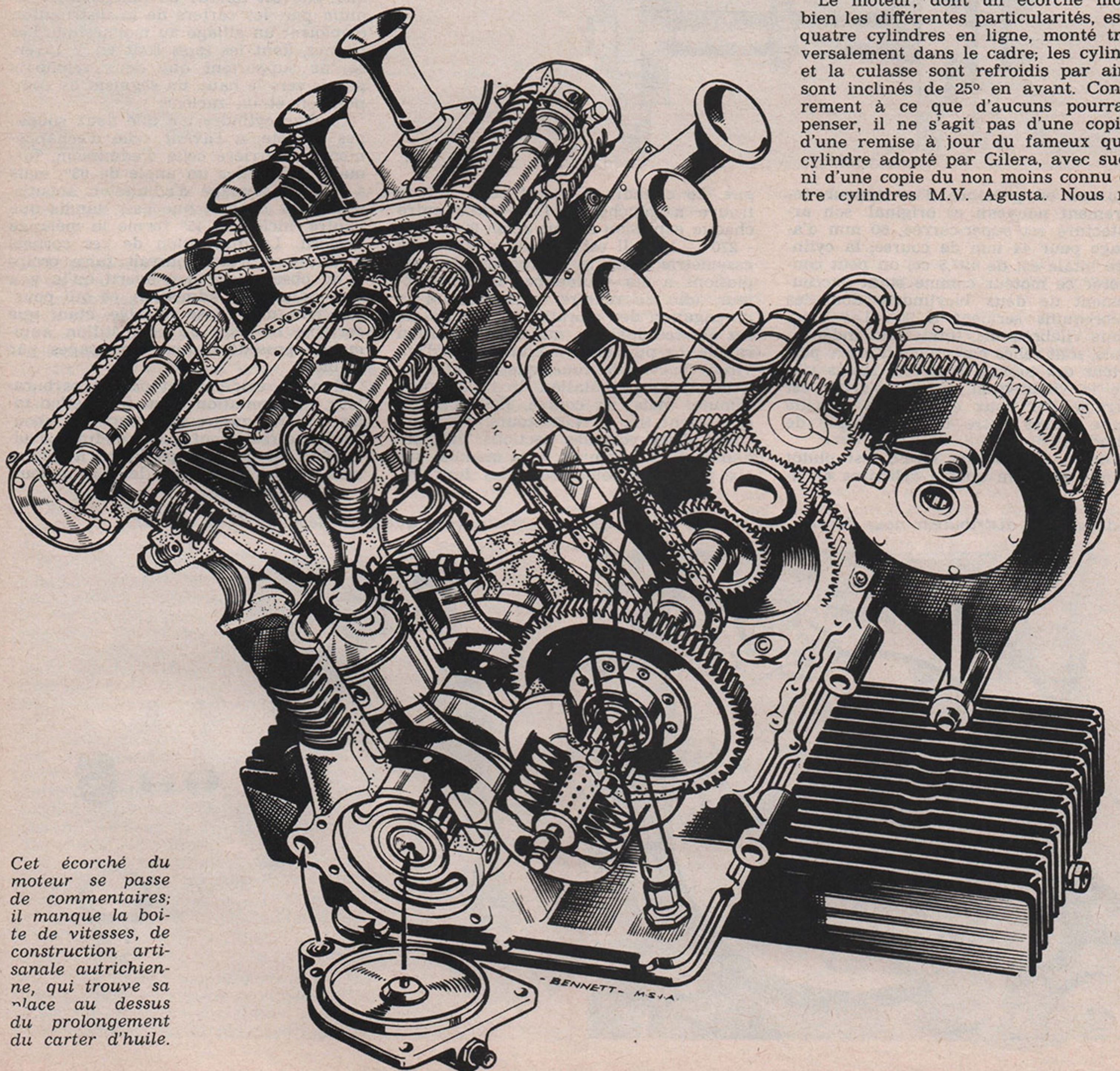
Outre Fath, qui fut le promoteur de ce nouveau 500 cc, Peter Kuhn, technicien de grande valeur dans le domaine de la moto — et plus spécialement dans celui du sidecar — et Horst Owesle, un mécanicien hors classe, ont participé à la réalisation de ce formidable quatre cylindres. De plus, de nombreuses marques allemandes et anglaises, bien connues dans le domaine de l'automobile, ont apporté leur contribution, que ce soit d'une manière mécanique ou pécuniaire.

De ces machines de course, montées

avec ce nouveau moteur conçu par Fath, il n'en existe, en fait, que deux exemplaires dans le monde: celui dont s'est servi Fath pour remporter le Championnat 1968, et celui, toujours de 500 cc, monté sur une moto, sans sidecar, confiée au champion allemand Karl Hoppe qui a remporté plusieurs compétitions dans son pays. Les deux machines diffèrent entre elles en plusieurs points; nous ne nous occuperons que du sidecar, étant ses performances pendant les principales épreuves du Championnat du Monde, la moto seule, n'étant pas encore capable d'inquiéter les grands du monde motocycliste.

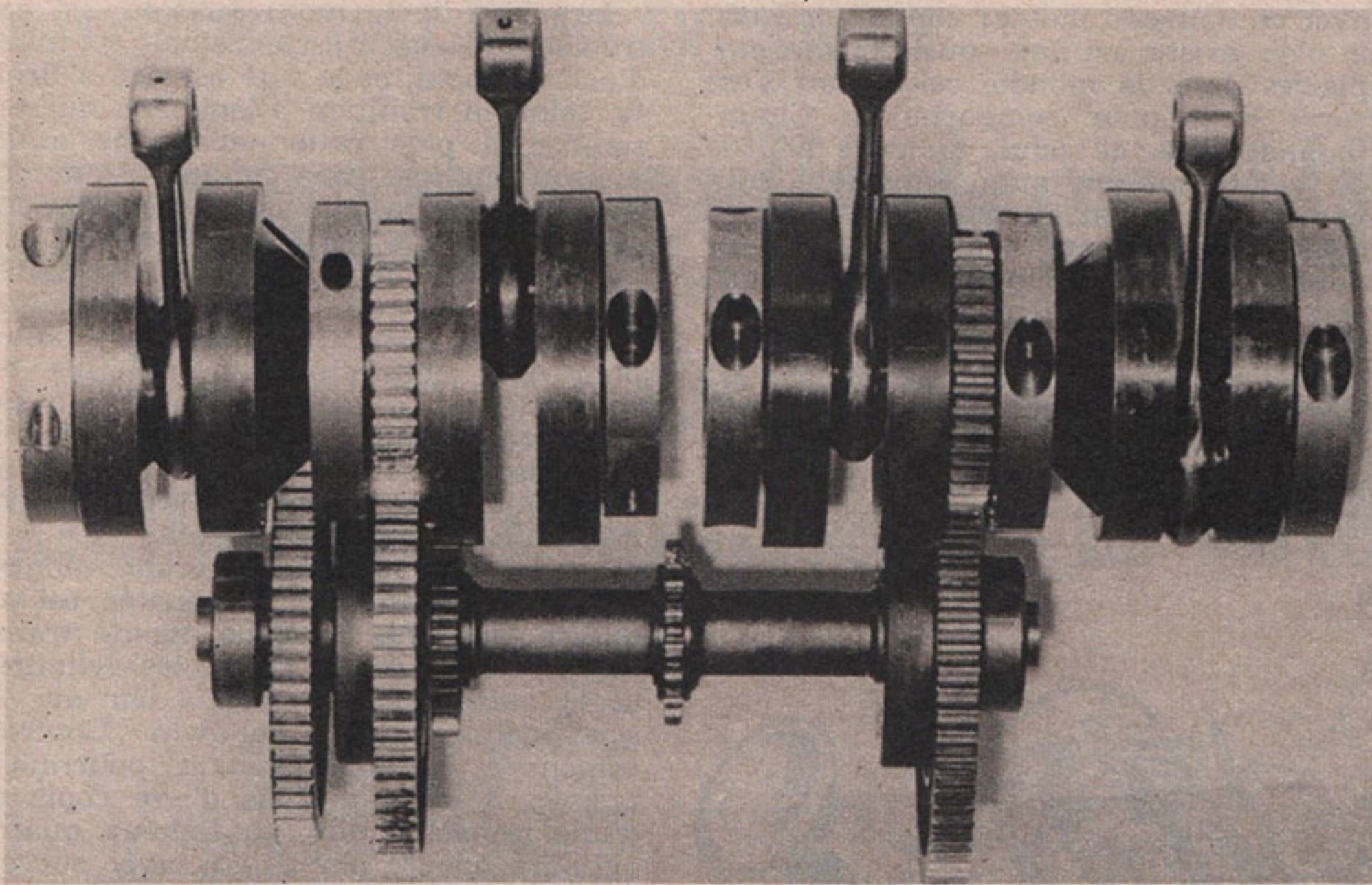
Le cadre de la moto du side, est extrêmement bas, il est construit en tubes d'acier Renold, et le side est fixé à droite, selon la tradition allemande, qui est semble-t-il plus rationnelle. Une autre maison anglaise, très connue, l'Automotive Products, a fourni les freins et les suspensions. La boîte de vitesses à six rapports est d'un type spécial, étudié et mis au point par la maison autrichienne Schafleitner, qui fabrique des boîtes pour les monocylindres anglaises de compétition. La transmission finale est à chaîne Renold; les roues, d'un diamètre assez inhabituel sont montées avec des pneus course Dunlop d'un diamètre non moins inhabituel: 4.00-12.

Le moteur, dont un écorché montre bien les différentes particularités, est un quatre cylindres en ligne, monté transversalement dans le cadre; les cylindres et la culasse sont refroidis par air, et sont inclinés de 25° en avant. Contrairement à ce que d'aucuns pourraient penser, il ne s'agit pas d'une copie et d'une remise à jour du fameux quatre cylindre adopté par Gilera, avec succès, ni d'une copie du non moins connu quatre cylindres M.V. Agusta. Nous nous



Cet écorché du moteur se passe de commentaires; il manque la boîte de vitesses, de construction artisanale autrichienne, qui trouve sa place au dessus du prolongement du carter d'huile.





Voici le vilebrequin en deux parties indépendantes, solidaires du contr'arbre, au centre duquel on voit le pignon de la chaîne de la distribution.

lants d'inertie sont assez petits et servent surtout de masses d'équilibrage de l'embellage, étant donné qu'elles sont montées excentriquement. Les quatre bielles sont en titane, les têtes sont montées sur rouleaux et les pieds sur bagues de bronze traitées au phosphore.

Les quatre cylindres séparés sont en alliage d'aluminium avec chemises chromées; la culasse, quant à elle, est unique, elle est fondue en alliage d'aluminium pur, les carters de la distribution emploient un alliage au magnésium. Les pistons, dont les têtes sont en V inversé, ne supportent que deux segments placés vers le haut: un segment de compression et un racleur.

Chaque cylindre n'a que deux soupapes en tête, à l'avant celle d'échappement, à l'arrière celle d'admission, formant entre elles un angle de 65°; mais à chaque soupape d'admission aboutissent deux conduits que l'air, tandis que l'autre, incliné à 45° forme le mélange explosif. La disposition de ces cornets d'admission d'air pourrait faire croire à un observateur non averti qu'il y a huit soupapes d'admission, ce qui pourrait être une chose faisable, étant que certains moteurs de compétition automobile possèdent quatre soupapes par cylindre.

Il n'y a évidemment pas de carburateur, l'alimentation étant à injection indirecte, par quatre injecteurs qui aboutissent directement aux conduits d'admission, et une pompe Bosch à quatre pistons, placée derrière le bloc moteur,

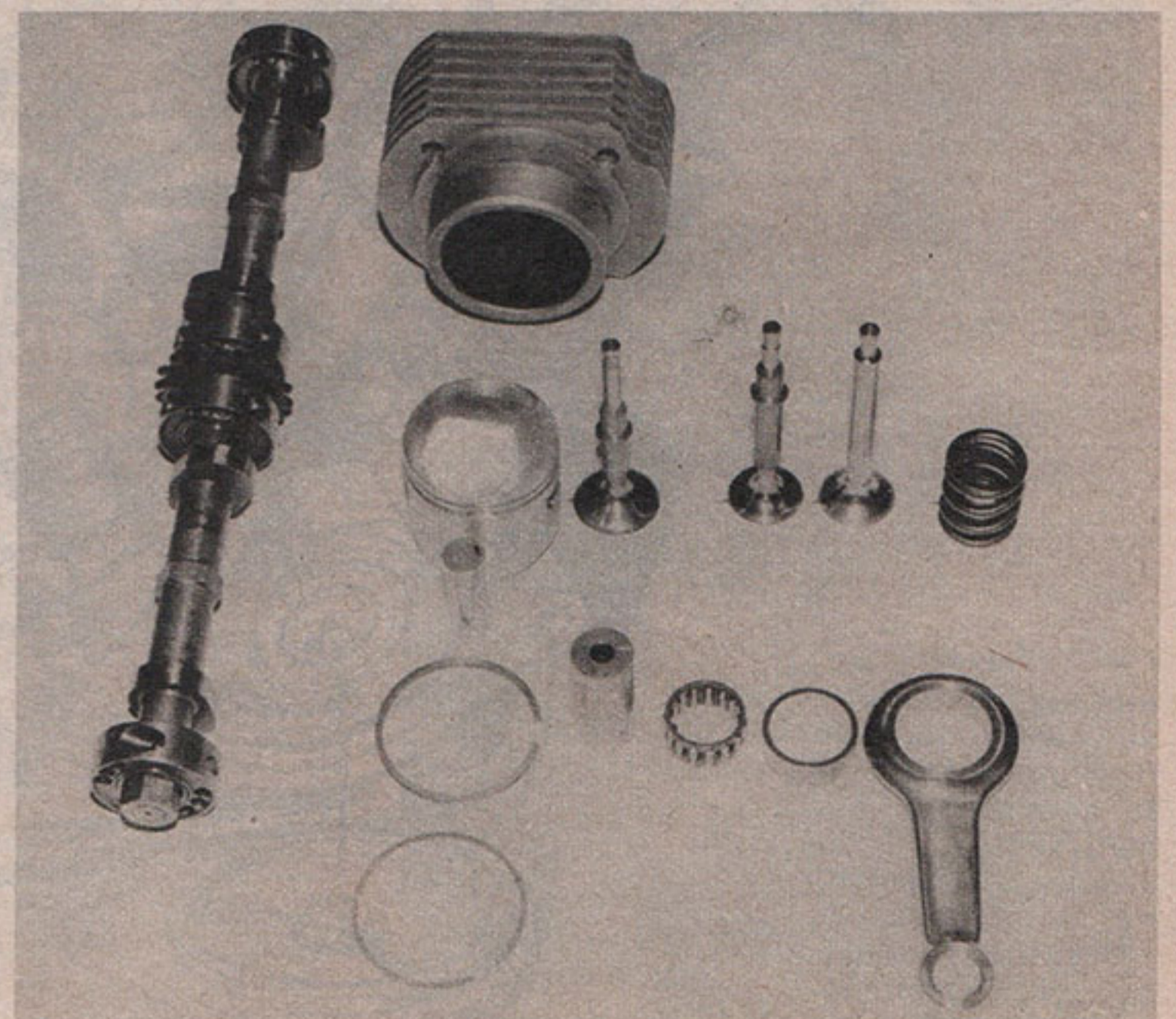
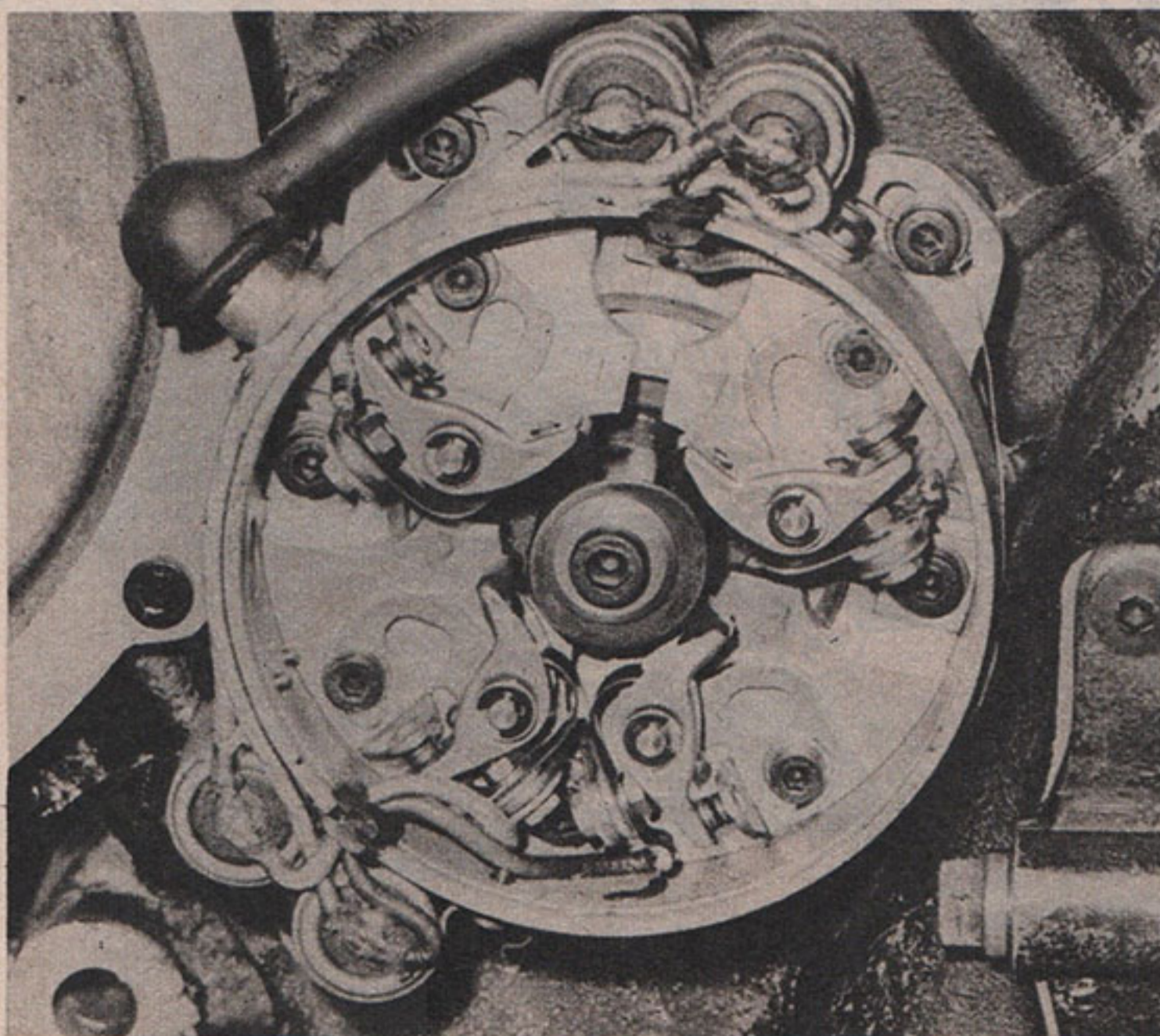
trouvons en présence d'un moteur entièrement nouveau et original: son architecture est super-carrée, 60 mm d'alésage pour 44 mm de course; la cylindrée totale est de 497,5 cc; on peut considérer ce moteur comme étant l'accouplement de deux bicylindres dont les vilebrequins seraient à 90°. Les deux demis vilebrequins, totalement indépendants, sont reliés par un contr'arbre postérieur qui tourne deux fois moins vite que le vilebrequin. Ce contr'arbre est entraîné par deux engrenages à taille droite placés entre chaque couple de cylindres.

L'ordre d'allumage, 1-4-2-3, est plutôt insolite pour un quatre cylindres en li-

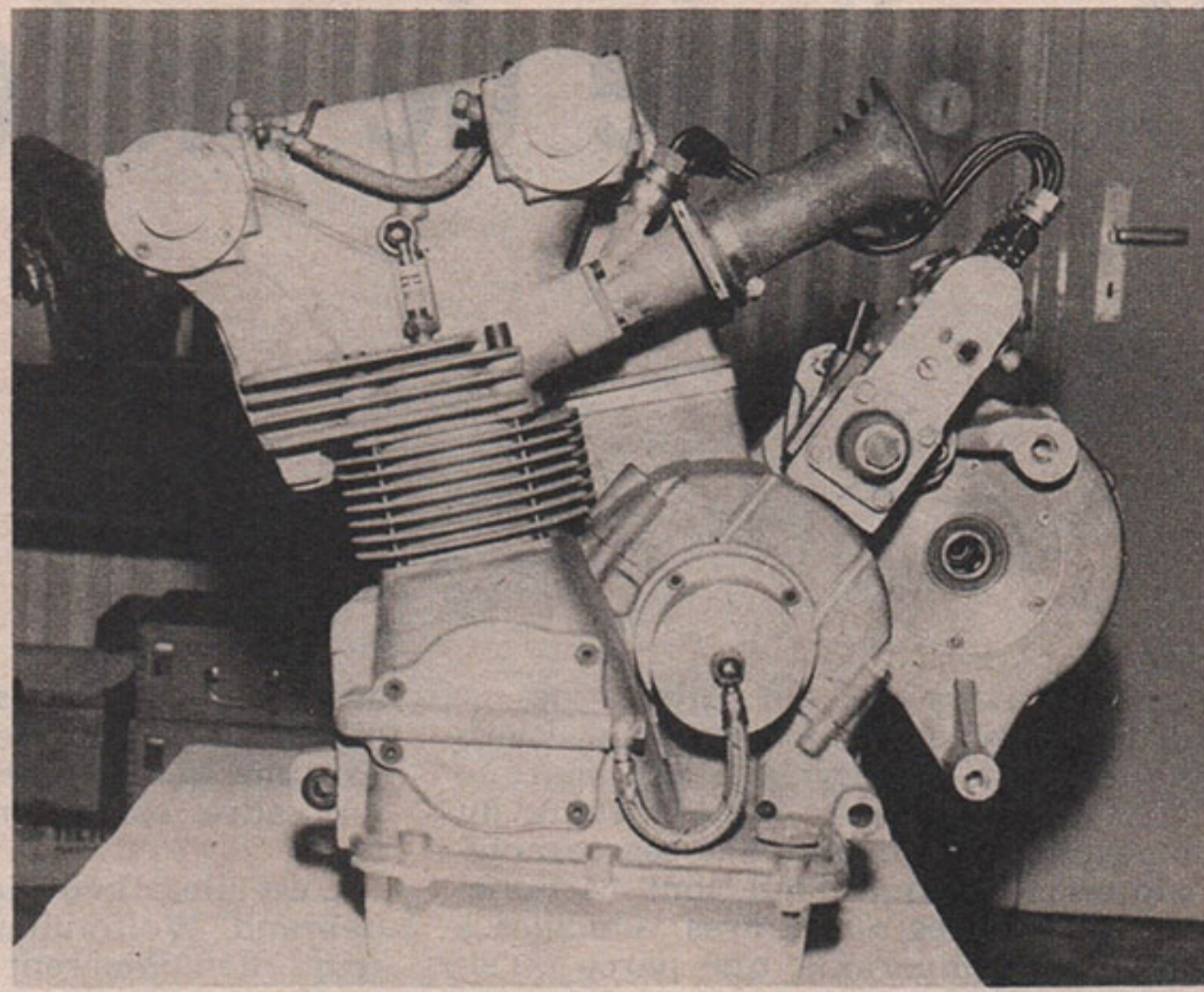
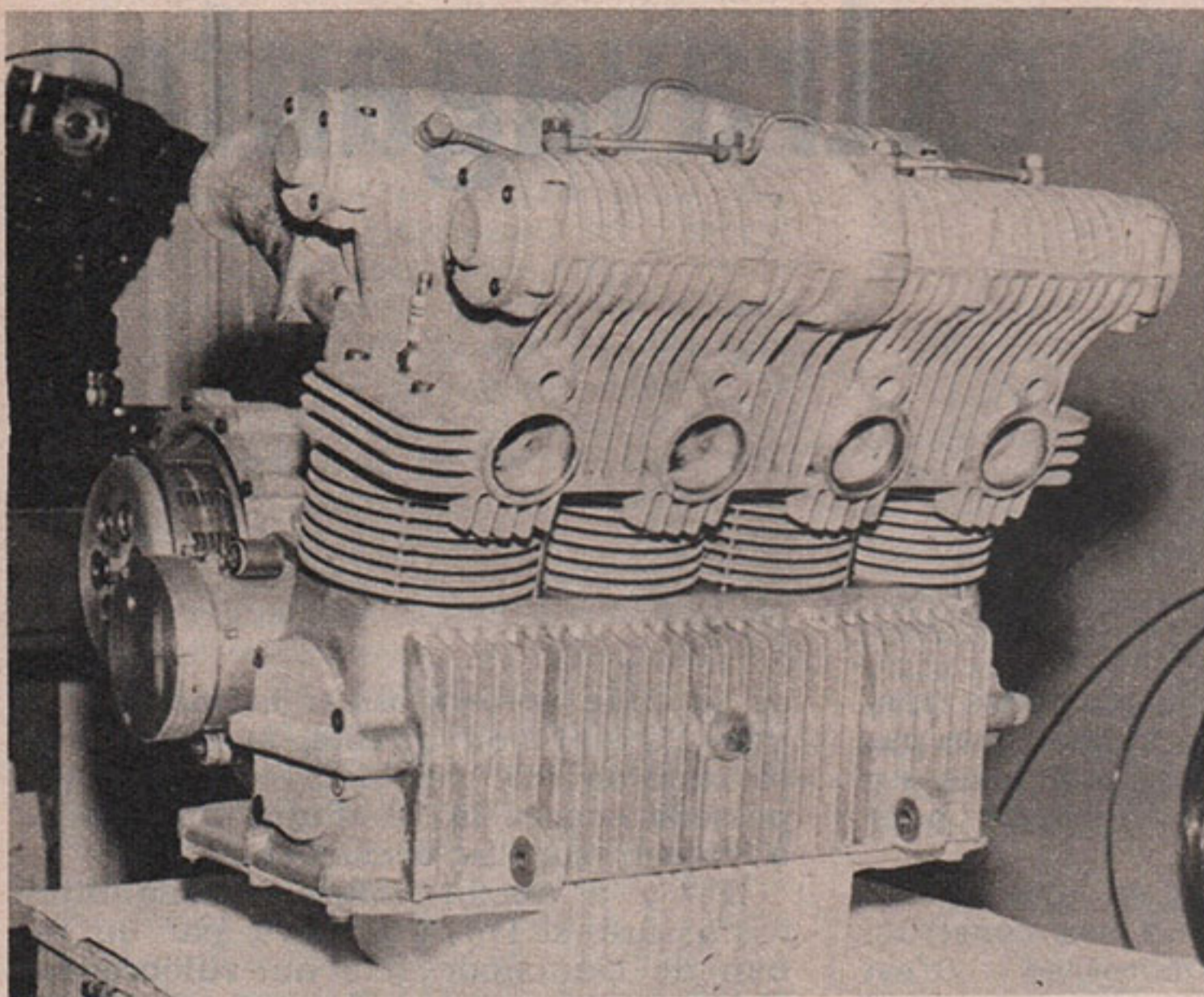
gne. Le cylindre n. 1 est celui qui se trouve à gauche, et l'intervalle entre chaque explosion se fait ainsi: 90° - 180° - 270° - 180°. Il est certain qu'une telle assymétrie dans la succession des explosions a été voulue par le constructeur, afin de réduire au maximum la propagation des vibrations, toujours assez élevées dans les moteurs à rotation rapide. La puissance maximum est d'environ 78 cv à la roue; elle est atteinte à la vitesse de rotation de 13.000 tours minute, mais, en course, Fath l'a fréquemment tiré à 14.000 tours.

Les deux robustes sections indépendantes du vilebrequin, sont montées sur six paliers à roulements; les huit vo-

Ci-dessous, le distributeur nous dévoile son schéma inhabituel, et, à droite, voici quelques éléments de ce moteur.







*Ci dessus on voit le moteur dans sa version pour moto seule; il est toujours à injection indirecte, mais une seule pipe d'admission a été conservée. Il faut noter l'importance surface donnée à l'ailetage.*

et actionnée par un engrenage placé sur le contr'arbre du vilebrequin.

Les soupapes sont commandées par deux arbres à cames en tête. Chacun de ces deux arbres est monté sur quatre paliers à rouleaux (au passage nous noterons qu'il est fait un large emploi de roulements à billes ou à rouleaux: 35 pour le moteur); ces deux arbres à cames sont tous deux entraînés par une seule chaîne Renold, fixée au centre du contr'arbre et dont la tension est gardée constante par un pignon qu'un petit piston tend selon la pression de l'huile.

Chaque soupape est rappelée par un simple ressort hélicoidal, et les guides de ces soupapes sont en bronze. Les queues de soupapes sont pourvues de chapeaux en bronze, munis de rouleaux qui viennent appuyer sur les cames. Pour le réglage des jeux, il existe des chapeaux de différentes épaisseurs.

L'allumage est fourni par un équipement Bosch, batterie et delco, avec un distributeur de type spécial étant donné les intervalles inhabituels entre chaque étincelle, et qui est fixé sur le côté gauche du contr'arbre; il fournit l'étincelle aux deux bougies de 10 mm de Ø de chaque cylindre; ce double allumage est destiné à obtenir la combustion complète du mélange gazeux et, donc, à ne pas perdre « un poil » de la puissance disponible en course.

A l'autre extrémité de ce contr'arbre, qui tourne deux fois moins vite que le vilebrequin, est calée la pompe à huile à engrenages; celle ci aspire l'huile dans

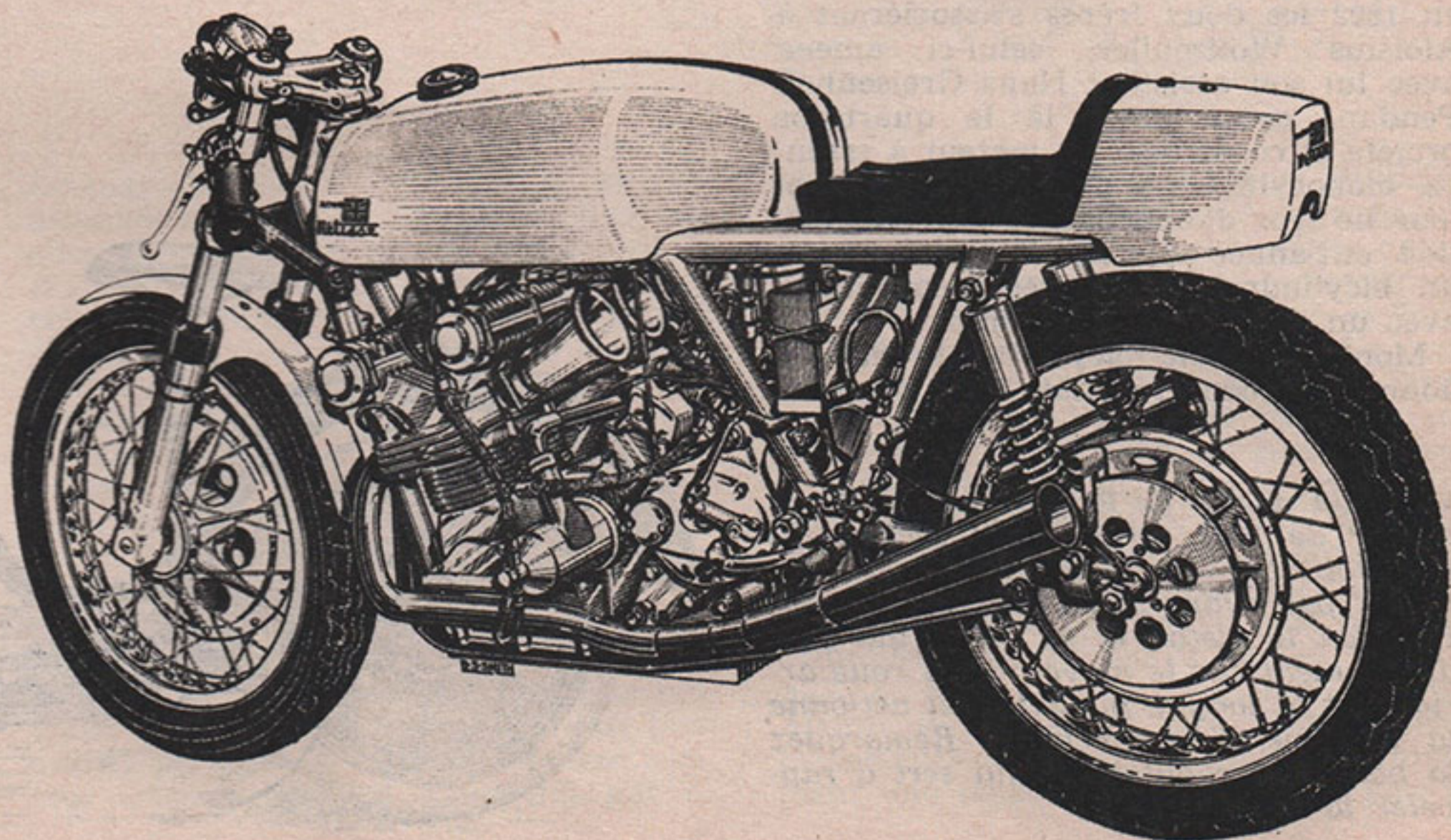
le très grand carter en alliage d'aluminium, très fortement aileté afin de favoriser le refroidissement du lubrifiant, carter placé dans la partie inférieure du bloc moteur et qui se prolonge sous la boîte de vitesse. Avant d'aller graisser les principaux éléments du moteur, l'huile passe à travers un gros filtre à lamelles très efficace et qui contribue au refroidissement.

Une autre caractéristique de ce moteur est de posséder de nombreux et efficaces éléments filtrants de vibrations; c'est ainsi, qu'outre les habituelles attaches à silent-blocks, sur le cadre, on voit que le contr'arbre moteur est monté sur des moyeux en caoutchouc synthétique, ainsi que le pignon qui transmet le mouvement à l'embrayage, placé

sur l'arbre de sortie de boîte; cet arbre est démultiplié de 1,8:1 par rapport au contr'arbre.

Dans la construction de ce moteur, il a été fait un large emploi d'alliage léger au magnésium, que ce soit pour en réduire le poids ou pour en augmenter le refroidissement; l'expérience a montré que, effectivement, la tenue à l'effort prolongé était optimum.

Avec l'adoption d'un rapport volumétrique de compression de 9,3:1, ce qui pour un moteur de Grand Prix n'est pas excessif, on a obtenu un moteur relativement doux et souple doté d'une excellente reprise: le couple maximum s'obtient et reste quasi constant entre 9.000 et 13.000 tours, régimes d'utilisation normale en compétition.



*Ici, on voit l'URS monté dans cadre Mettisse; le dessin remonte à janvier 68, et il est certain que, entre temps, certaines modifications y aient été apportées.*



# Un siècle de motos extravagantes

## 4°

L'année 1894 vit, en Allemagne, la naissance de la « Hildebrand Wolfmuller », une motocyclette qui marque une étape importante dans l'histoire du motocyclisme, non tant par ses caractéristiques techniques, qui sont certainement inférieures aux autres véhicules à moteur contemporains, que parce qu'elle représente la véritable première tentative d'industrialisation dans le domaine de la moto.

Cette tentative s'est accompagnée d'un certain effort publicitaire, à but commercial qui prévoyait même la création de concessionnaires à l'étranger.

En Italie par exemple, le Hildebrand fut importée par la Maison Max Turkheimer dont le mérite fut d'avoir aidé au développement du motocyclisme dans ce pays.

Bien que le nombre des constructeurs fut à l'époque très élevé, Max Turkheimer réussit à assurer le succès de la moto allemande qui de part ses caractéristiques est digne de faire partie du siècle des motos extravagantes; et de plus ainsi que nous l'avons dit plus haut cette marque a donné naissance à l'industrie motocycliste proprement dite.

Henry et Wilhelm Hildebrand avaient projeté, à Monaco, en 1899, la construction d'un moteur à vapeur avec l'idée bien arrêtée de l'appliquer à une bicyclette: ce projet ne fut jamais réalisé et en 1892 les deux frères s'associèrent à Aloisius Wolfmuller; celui-ci amena avec lui son assistant Hans Greisenhof. Pendant cette année là le quarteron projeta et construisit un moteur à essence, monocylindre à deux temps; le moteur ne leur donna pas entière satisfaction, et l'année suivante il construisirent un bicylindre à cylindres horizontaux, avec un cycle de quatre temps.

Monté sur une bicyclette, le moteur donnait de bons résultats mais le cadre

était trop faible; les constructeurs pensèrent alors à monter le moteur non pas sur une quelconque bicyclette mais sur un cadre spécialement construit pour lui.

C'est ainsi que naquit en 1894 la Hildebrand Wolfmuller que ses constructeurs dénommèrent « motorrad » (c'est à dire bicyclette à moteur) terme qui désigne encore aujourd'hui la moto en Allemagne.

Le moteur est à quatre temps, deux cylindres horizontaux accouplés face à la marche, séparés et fixés chacun d'un côté du berceau du cadre; alésage 90 mm, course 117 mm, cylindrée unitaire 745 cc, et total 1490 cc; puissance 2,5 cv.

Le refroidissement à eau est assuré par un réservoir qui se trouve dans la cavité du gros garde-boue arrière. La distribution s'effectue par deux soupapes en tête, celle d'admission qui est automatique, et celle d'échappement est actionnée au moyen d'une tige entraînée par une came située non pas dans le carter moteur mais sur le moyeu de la roue, par l'intermédiaire de renvois et leviers oscillants: système assez compliqué mais qui n'est cependant pas ce qu'il y a de plus bizarre dans cette machine. La bielle de chacun des cylindres se prolonge jusqu'à rejoindre les manetons de vilebrequin placés sur le moyeu

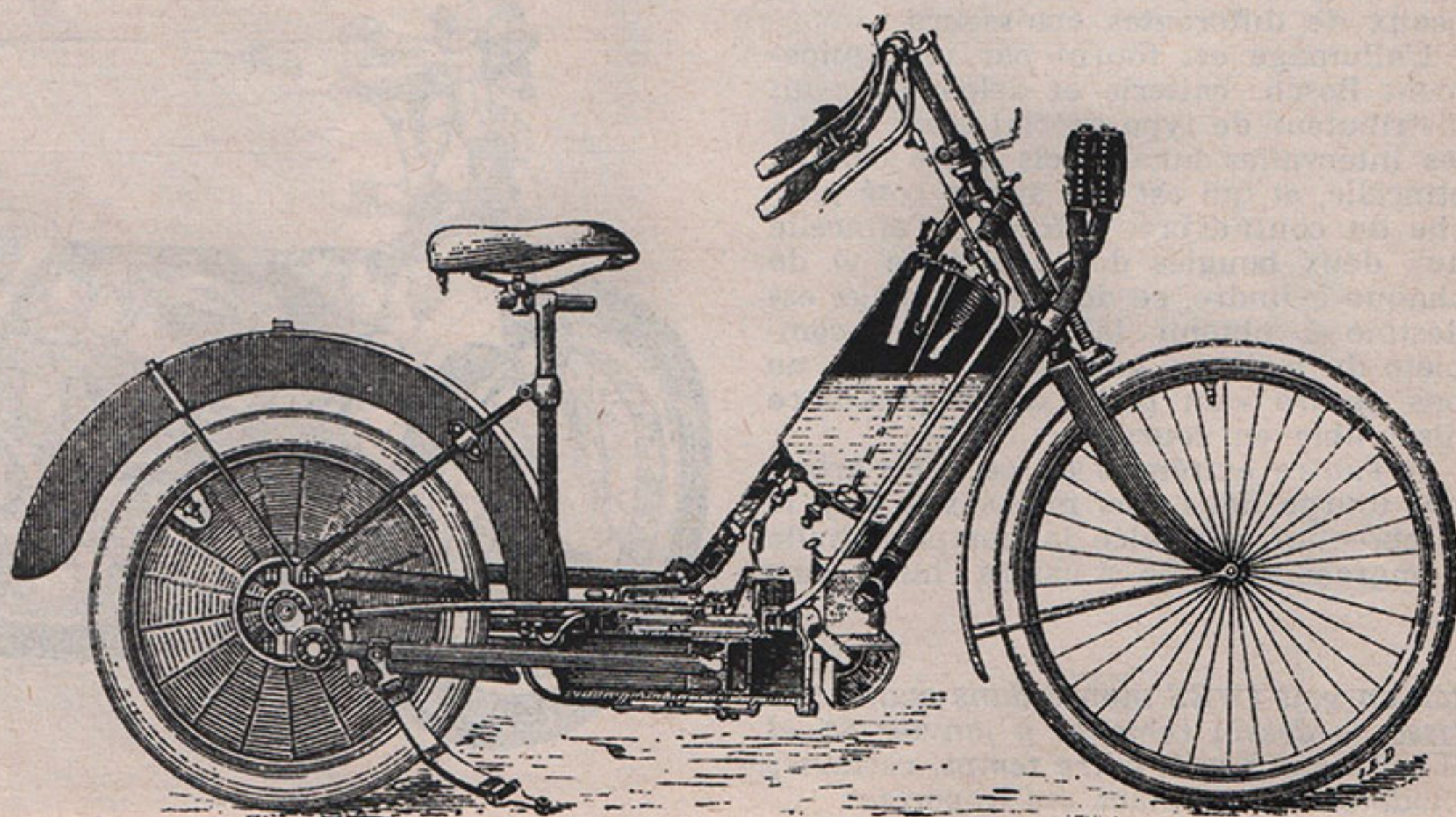
de la roue arrière; ainsi la machine a une transmission directe, et dans cette solution on voit très bien l'influence que possède encore la technique du moteur à vapeur sur les constructeurs.

Il n'y a aucun volant et l'équilibre est assuré, si l'on peut dire, par un ruban de caoutchouc fixé au vilebrequin qui se tend pendant la course motrice du piston et qui le rappelle pendant le retour; on peut donc en déduire que le taux de compression était extrêmement bas. Il n'y a ni changement de vitesses ni embrayage et l'on se demande comment une telle machine, « impossible » a pu avoir un tel succès en Italie. La seule explication est l'effort publicitaire fait par l'Importateur.

Le réservoir-carburateur comprend un flotteur sur lequel est fixé un tube flexible qui aspire les vapeurs d'essence, les conduit dans une chambre de mélange où elles se mêlent à l'air avant de passer dans le tube d'admission du cylindre: la quantité de mélange introduite dans la chambre de combustion peut se régler à partir du bidon au moyen d'un levier.

Il est intéressant de noter qu'à l'extrémité de la pipe qui conduit l'air à la chambre de mélange on trouve deux soupapes à sens unique qui empêchent l'air de s'échapper.

*Voici un dessin de la Hildebrand Wolfmuller de 1894. Grâce à la section du réservoir, on voit le système de carburation par évaporation. Le dessin montre bien le piston et sa bielle qui agit directement sur le moyeu de la roue arrière, et la longue bielle qui actionne la soupape d'échappement. Remarquez la bande de caoutchouc qui sert à rappeler la bielle.*





L'allumage se fait par incandescence, avec les brûleurs placés dans un logement situé sur les culasses des cylindres et alimentés par un petit réservoir d'essence séparé. Les brûleurs maintiennent incandescente une barrette de nickel qui, à travers la paroi du cylindre pénètre dans la chambre de combustion.

Un boîtier placé à l'avant de la machine recueille l'air quand le véhicule est en marche et le conduit ensuite à une vitesse suffisante nécessaire à maintenir la vivacité de la flamme des brûleurs sans l'éteindre. Le cadre est formé de quatre tubes horizontaux à la base servant à soutenir le moteur, et d'une double travée antérieure également en tube, qui soutiennent le réservoir de carburant et le système d'allumage.

L'huile de graissage est contenue dans ces tubes, une idée qui sera reprise plus tard par d'autres marques.

Il n'y a pas de suspension ni à l'avant ni à l'arrière, et la selle est identique à celle des bicyclettes de l'époque. La roue arrière est à flasque d'un diamètre de 50 cm, la roue avant est à rayons et d'un diamètre légèrement plus grand.

Le frein avant est à patin sur la roue mais la machine était livrée avec une sorte de rostre que l'on peut abaisser au moyen d'une pédale jusqu'à toucher le sol et qui a donc une fonction de frein de secours.

L'autonomie de la machine est d'environ 300 kms et la vitesse maximum d'environ 40 Km/h, pour un poids de 60 K<sup>o</sup>; certains disent que la vitesse était de 90 Km/h mais cela nous semble impossible étant donné les caractéristiques techniques du moteur.

Dans le manuel Hoepli de l'automobile de 1899 on parle abondamment de la Hildebrand Wolfmuller surtout à propos de la désillusion qui succéda au premier enthousiasme du public, désillusion qui causa beaucoup de mal à la cause motocycliste.

Cependant le succès initial de la Hildebrand nous montre bien combien était nécessaire l'existence d'une motocyclette construite à l'échelle industrielle; malgré la désillusion causée par les possibilités d'obtenir des résultats probants de la Hildebrand, cela n'a pas empêché d'autres expérimentations du même genre, si bien que même cette moto bizarre a eu le mérite de démontrer que le temps de la motocyclette était arrivé et que pour la lancer sur le marché il était nécessaire de s'appuyer sur la publicité.

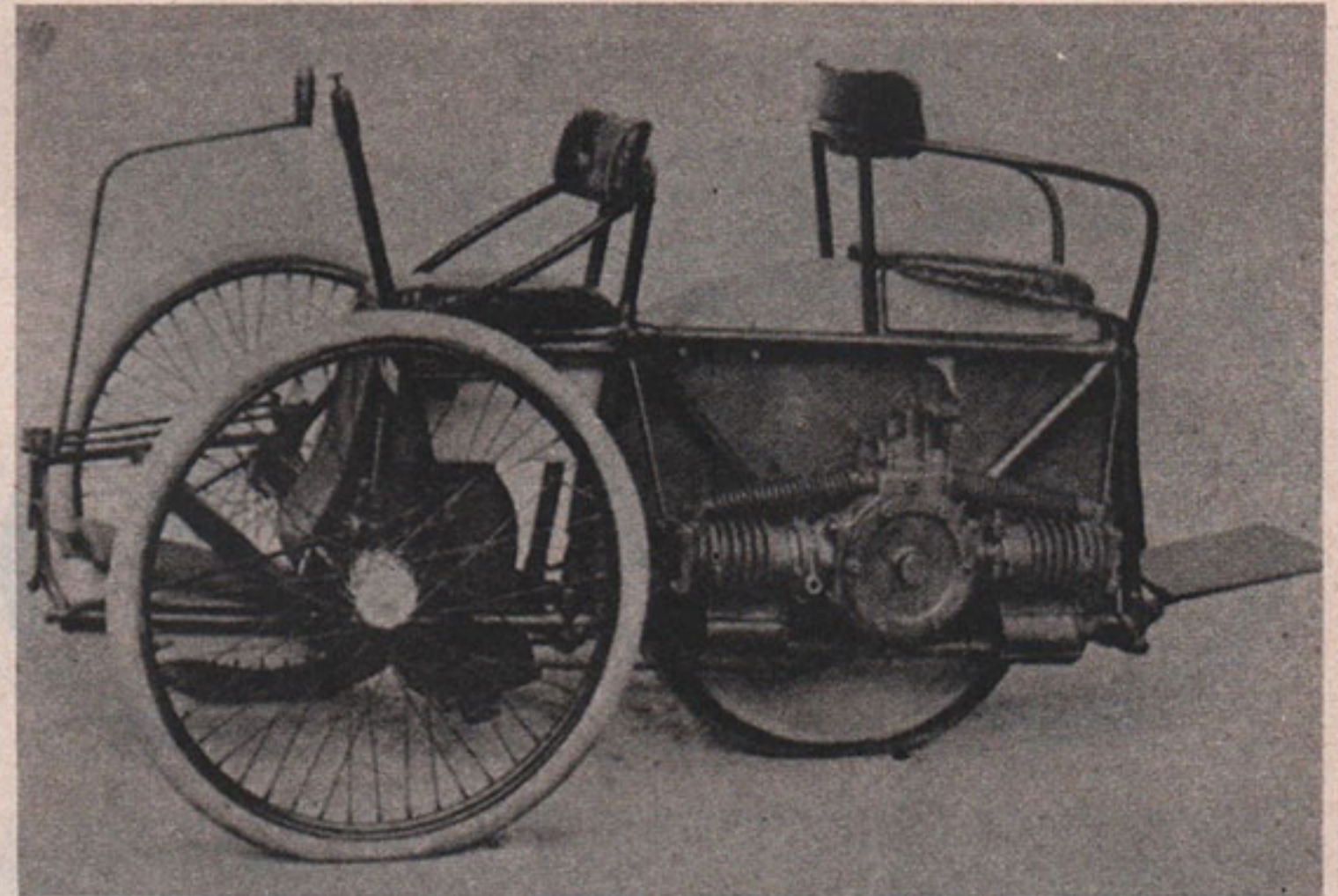
## Mais la vie continue

Pratiquement la vie de la Hildebrand a duré cinq ans de 1894 à 1899; mais cela n'a pas découragé les esprits inventifs.

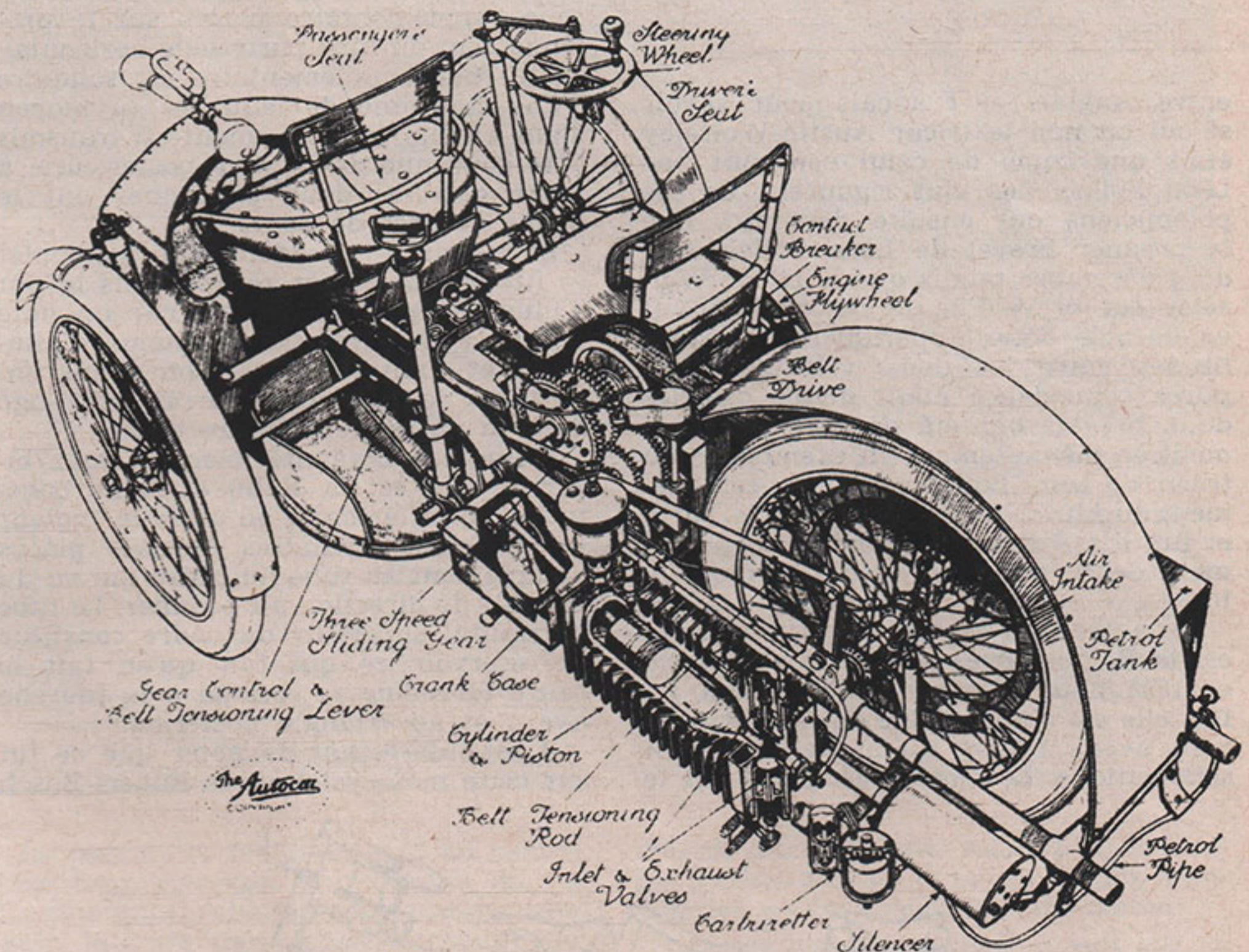
Les passionnés se comportent à l'égard de la motocyclette de la même façon que les amoureux avec les femmes. Aucune désillusion, aucune trahison ne peut les convaincre d'abandonner: pour un qui abandonne mille persévèrent.

Nous ne vous parlerons pas de toutes

Ci contre, le premier tricycle Wolseley de 1895.



Le tricycle Léon Bollée construit en 1895, presque simultanément à celui de Wolseley, possède toutes les caractéristiques de celui-ci. Ce dessin est tiré de la revue anglaise Autocar.



les marques qui, à cette époque, se sont attaqués aux problèmes motocycliste car elles appartiennent plutôt à l'histoire de la Motocyclette proprement dite qu'à celle des motos extravagantes. Disons simplement qu'il y en eut des dizaines et des dizaines.

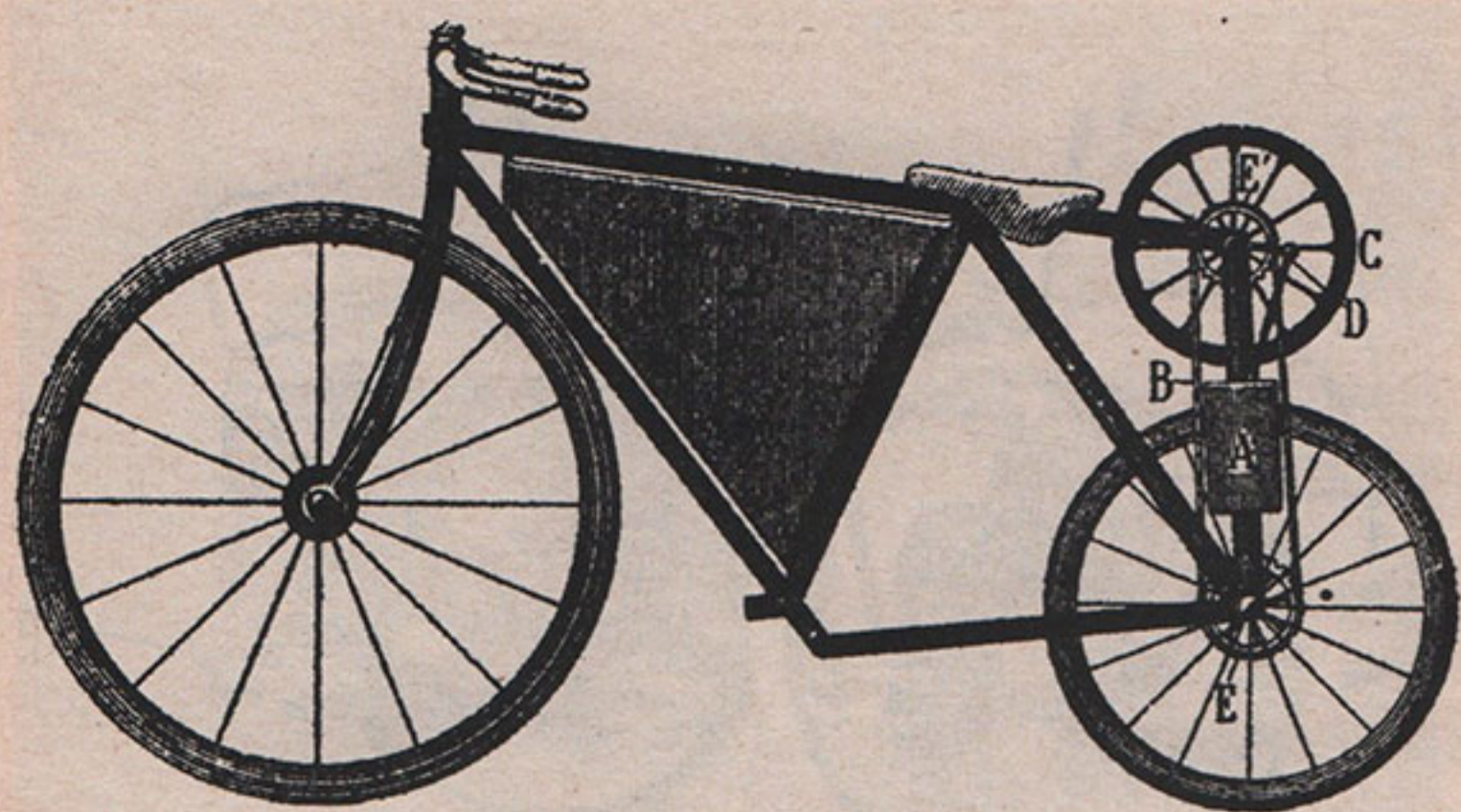
Mais même ces extravagantes furent en assez grand nombre pendant cette période et en nombre égal dans les catégories de deux et trois roues.

Un de ces véhicules bizarres est le WOLSELEY à trois roues, construit en 1895 en Angleterre; le constructeur avait fondé en 1887 une société qui construisait, si nous ne nous trompons pas, une machine à tondre les moutons, mais, bien que la période de transition puisse sembler assez longue, il avait fini par se

consacrer aux moteurs et aux véhicules à moteurs. Le WOLSELEY possède un bicylindre horizontal à cylindres opposés, deux roues directrices à l'avant et une roue motrice à l'arrière sur le flanc de laquelle est situé le moteur. Le conducteur se trouve placé entre les deux roues avant tandis que le passager est sur la roue motrice. La conversation entre le conducteur et le passager ne devait pas être très aisée: mais il est possible que le passager qui ne voyait pas où allait la machine ne devait pas tellement avoir envie de tailler une bavette.

Rappelons nous que le moteur WOLSELEY avait été projeté par Herber Austin, le même qui plus tard fondera la fameuse marque automobile. Récemment une polémique acerbe s'est élevée





Voici un dessin très schématique de la Remouleuse; le moteur est monté à l'envers, la bielle actionne un volant qui entraîne la roue au moyen d'une chaîne.

entre Anglais et Français pour savoir si oui ou non le tricar Austin-Wolseley était une copie de celui construit par Léon Bollée. Les plus rigoureux de ces polémiciens ont ensuite démontré que le premier brevet de Léon Bollée date du 4 décembre tandis que le tricar Wolseley fut breveté le 19 octobre 1895: il en découle donc, apparemment, les similitudes entre les deux véhicules sont pures coïncidence étant donné que les deux brevets ont été déposés pratiquement en même temps. Un exemplaire du tricar de Léon Bollée se trouve actuellement au Musée de l'Automobile de Turin et fut, il y a quelques années, abondamment décrit dans la revue « Torino Motori ».

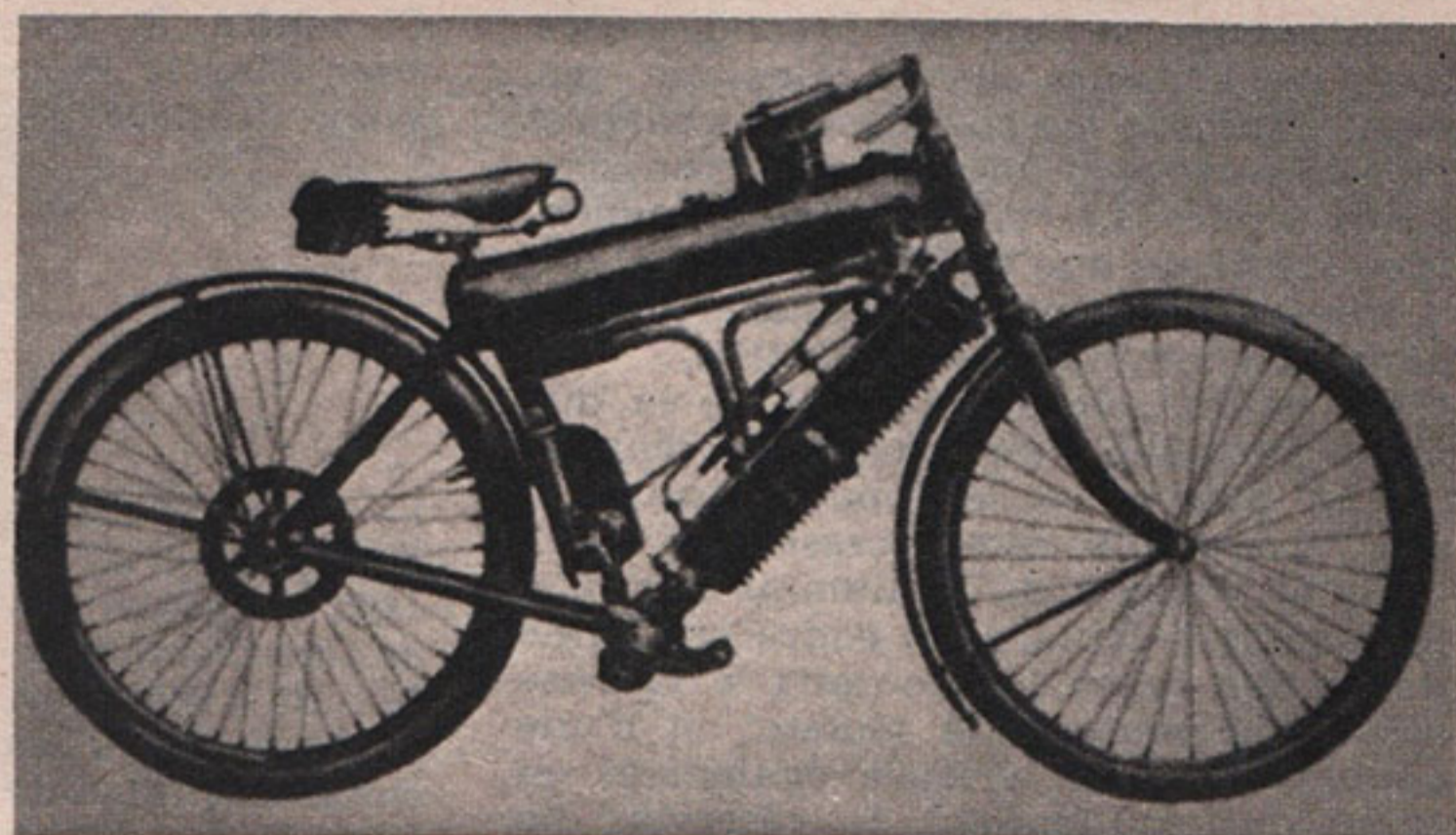
Un autre type de Motocyclette étrange est la Remouleuse, construite en France en 1895, nous ne savons pas par qui. En fait elle est citée en tête de liste et nous n'en avons trouvé qu'un dessin plutôt schématique. Le moteur est placé sur le

flanc de la roue arrière et a un cylindre inversé; de celui-ci émerge une longue bielle qui se fixe directement sur le vilebrequin lui-même fixé au moyeu d'une roue supplémentaire placée sur le prolongement du tube porte-selle horizontal. Cette roue supplémentaire est solidaire d'une couronne de laquelle, au moyen d'une chaîne, le mouvement est transmis à la couronne de la roue postérieure; à noter que les deux couronnes ont le même nombre de dents.

Le dessin est évidemment incomplet et fut probablement réalisé dans le but d'illustrer la transmission, car on note l'absence des freins, le système d'allumage et d'autres détails non moins importants: le réservoir pourrait être logé dans la partie centrale du cadre.

Moins extravagante, bien qu'assez bizarre, telle est la Rubb et Haab construite en Allemagne en 1895: le moteur est un deux cylindres opposés placés obliquement au tube du cadre qui va du conduit de direction au pédalier. Le tube horizontal supérieur du cadre constitue le réservoir ce qui fait qu'en fait le cadre lui-même se résume à la fourche avant et au triangle postérieur.

Il est intéressant de noter que ce fut sur cette motocyclette que Robert Bosch



Ceci est la Rubb et Haab de 1895 dont le moteur est constitué par un couple de cylindres opposés, et qui forme la partie inférieure du cadre, la partie supérieure étant constituée par le réservoir cylindrique; c'est sur ce modèle que fut expérimenté, pour la première fois une magnéto Bosch à basse tension.

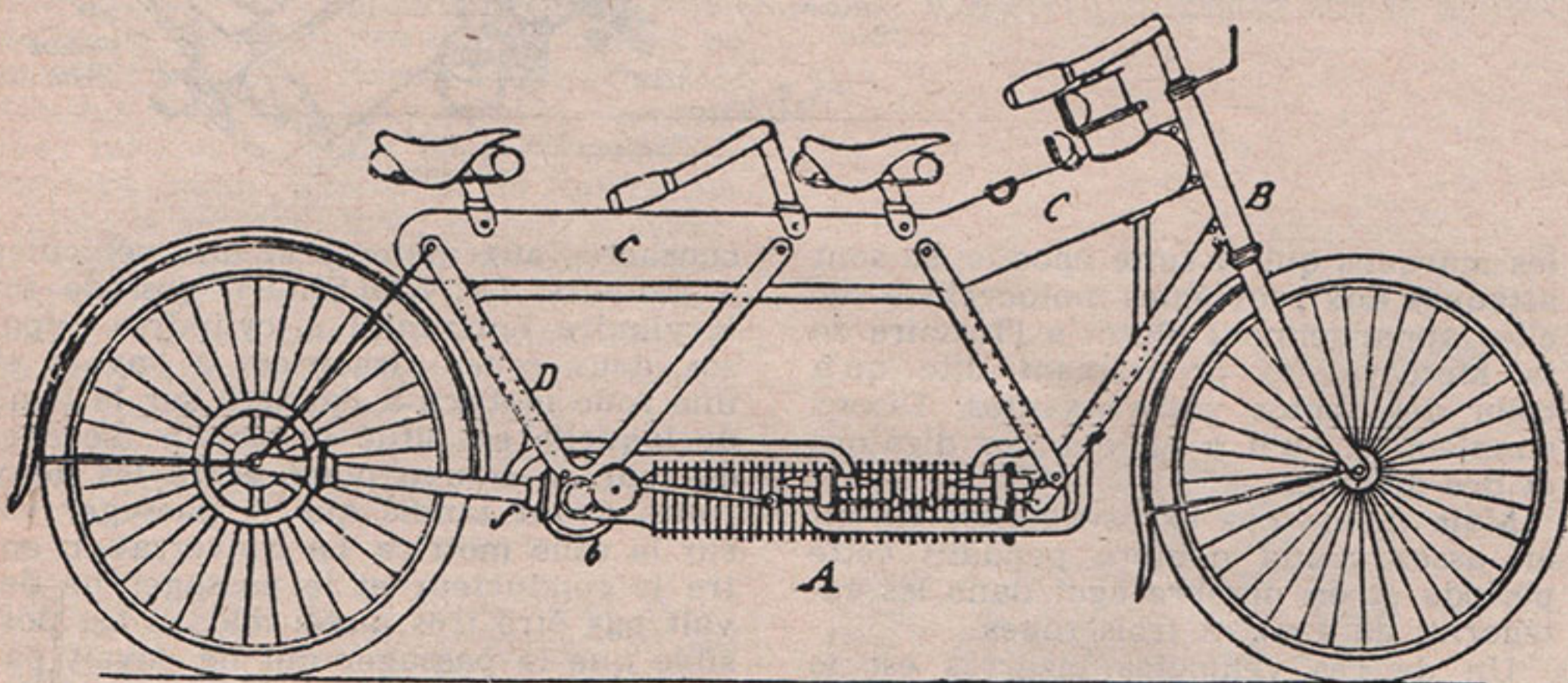
monta sa première magnéto à basse tension: l'expérience ne réussit pas totalement car la magnéto de Bosch se révéla trop lourde pour une utilisation sur des moteurs à régime élevé étant donné qu'elle fut conçue pour des moteurs fixes tournant à 250 t/m.

Quatre ans plus tard, Rubb et Haab construisirent un tandem utilisant le même moteur à deux cylindres opposés montés horizontalement en bas du cadre où se situe le berceau, tandis que l'armature supérieure est de structure cylindrique servant de réservoir de carburant. Les tubes du cadre qui vont du réservoir au moteur servent à amener l'essence et les gaz d'échappement qui sont conduits dans le réservoir afin d'augmenter la vaporisation d'essence.

La transmission se fait par arbre et coniques aux deux extrémités: les deux cylindres sont dans le prolongement l'un de l'autre, les deux pistons tant reliés entre eux par une bielle fixe qui traverse la séparation. Du second piston part la bielle qui actionne le vilebrequin et le couple conique qui transmet le mouvement à la zone arrière au moyen d'un arbre.

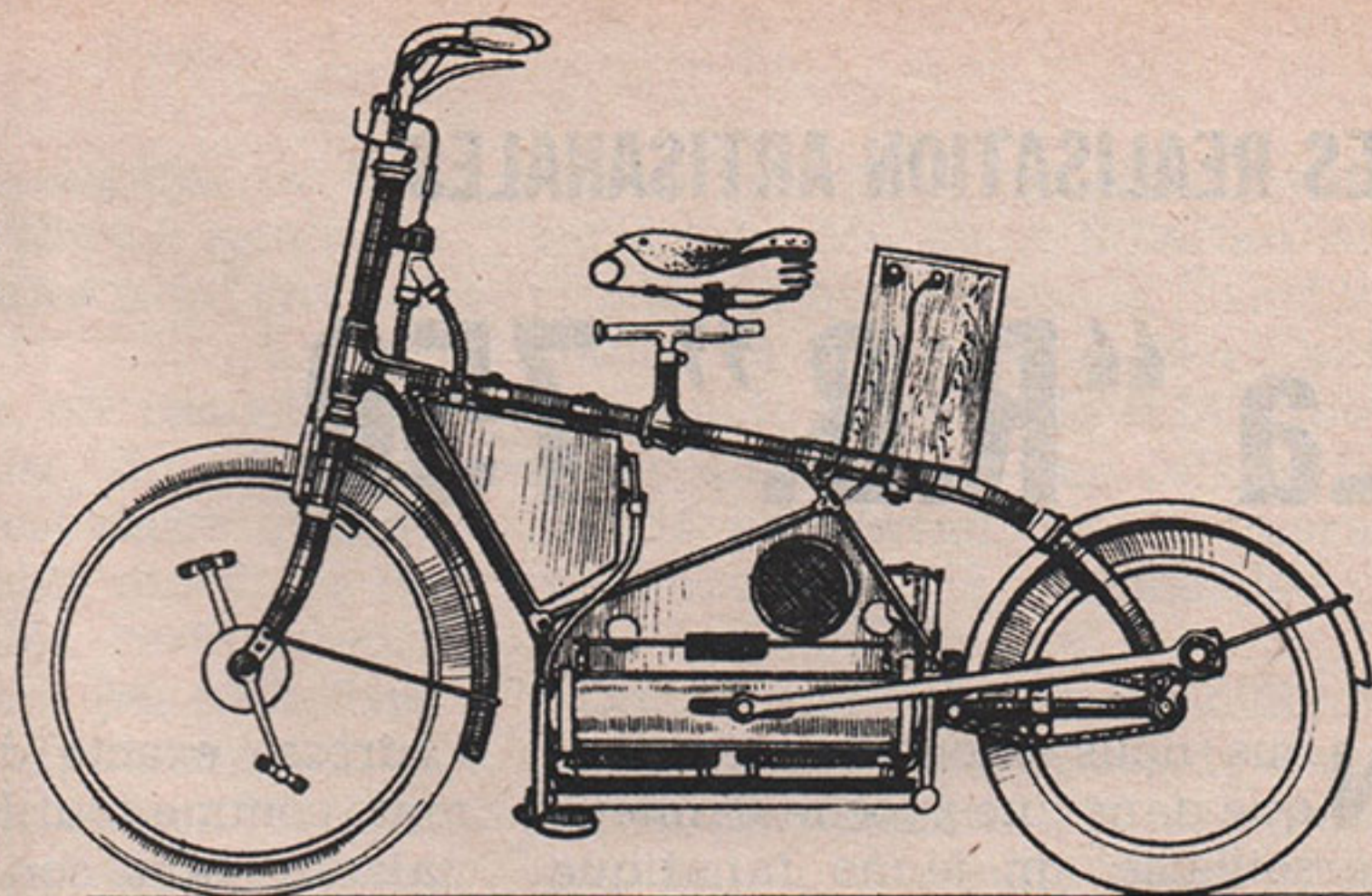
Les soupapes d'échappement sont actionnées par des barrettes fixées sur une tige qui est à son tour commandée par un engrenage placé à la place du pédalier qui est éliminé dans cette machine. Cet engrenage est mis en mouvement

Revoici le moteur Rubb et Haab monté sur un tandem. Cette fois-ci, il est placé horizontalement, et forme la partie inférieure du cadre. Comme on le voit sur la dessin, les deux pistons sont reliés par une bielle unique.





Voici le modèle construit en Angleterre, en 1896, par le Colonel Holden. La machine a un moteur à quatre cylindres opposés par couples, et placés horizontalement. La mise en route s'effectue en pédalant, grace au pédalier placé sur la roue avant.



Ci-dessous, nous voyons une restauration de la Holden qui a participé à une course pour motos anciennes. Le pédalier et la batterie ont été supprimés; celle-ci a dû être remplacée par une magnéto, et pour démarrer, il faut pousser.

par le même pignon d'angle que l'arbre de transmission qui prend son mouvement au pignon d'angle du vilebrequin.

Le graissage est automatique avec un graisseur placé entre les deux tubes qui vont de la selle à la base du cylindre, à côté du graisseur se trouve l'inducteur d'allumage dont l'interrupteur se trouve sur le guidon.

### La quatre cylindres Holden

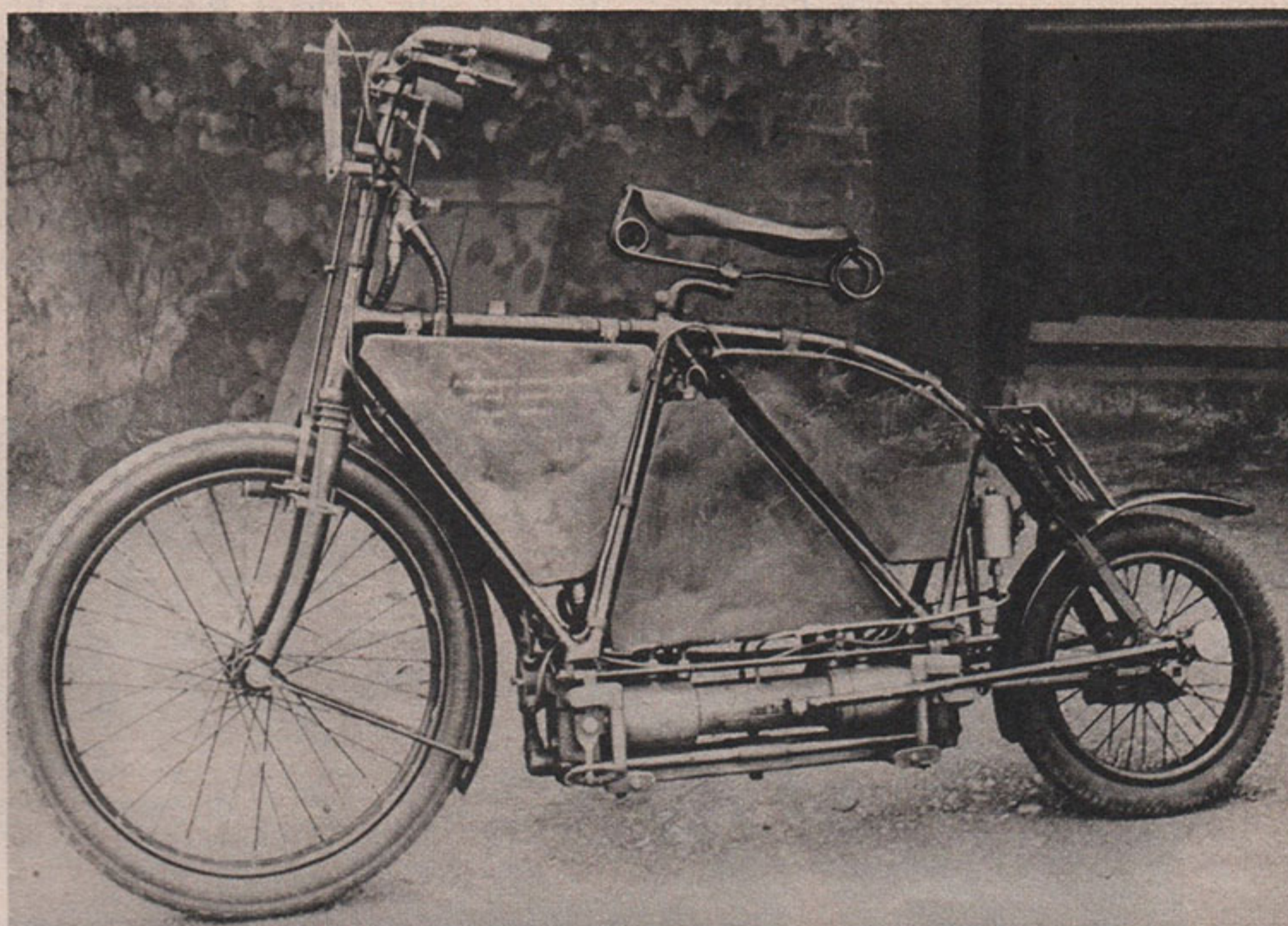
En 1896, le colonel H. Capel Holden construit une motocyclette qui mérite une bonne place dans l'histoire du motocyclisme car, outre certaines caractéristiques appréciables, ce fut la première à être équipée d'un moteur à quatre cylindres; parmi les caractéristiques qui méritent de retenir l'attention notons la transmission directe à la roue arrière, influence du moteur à vapeur.

La Holden, comme la Hildebrand, fut construite et vendue avec un certain succès les premiers temps; puis, pour les mêmes raisons que la machine allemande elle fut rapidement délaissée par le public.

Le moteur est un quatre cylindres opposés deux à deux avec un alésage de 54 mm et une course de 115 mm, ce qui donne une cylindrée totale de 1054 cc; la puissance atteignait trois chevaux à un régime maximum de 421 t/m.

Le cylindre et la culasse sont coulés en un seul bloc; la soupape d'admission est automatique tandis que celle d'échappement est commandée par un arbre à cames à chaîne et pignon par la roue arrière et renvoi et vis sans fin. Le premier modèle de Holden était refroidi par air tandis qu'un second modèle, construit de 1899 à 1902, est refroidi par eau.

Chaque couple de pistons parallèles a un axe unique avec bielle externe entre les deux cylindres. Quant les deux pistons atteignent ensemble la fin de leur course, aux limites de la chambre de combustion, l'un se trouve au PMH de compression, tandis que son jumeau est au même point en fin de phase d'échappement. Les pistons opposés sont respectivement au PMB l'un en fin de phase d'expansion et l'autre en fin de phase d'aspiration.



Le pied de la bielle est fixé au centre d'un long maneton qui, comme on l'a dit plus haut, relie les deux pistons: une fente latérale dans chaque groupe de deux cylindres permet le mouvement d'un léger retour du maneton. La longue bielle va directement au vilebrequin solidaire du moyeu de la roue arrière. La mise en route du moteur s'effectue au moyen de pédales solidaires du moyeu de la roue avant, ce qui fait qu'en fait le conducteur pédale jusqu'à ce que le mouvement de la roue arrière fasse enfin démarrer le moteur.

Le carburateur est à évaporation: un diaphragme formé par une grille métallique à moitié immergé dans le carburant l'autre moitié s'imbibant d'essence par capillarité, le grillage favorisant ainsi la vaporisation du carburant. La pression dans le réservoir d'essence est maintenue à peu près constante par une partie des gaz d'échappement qui sont conduits dans le réservoir par une canalisation. Le graissage automatique s'effectue au

moyen d'une pompe rotative entraînée par l'arbre à came et envoie l'huile dans tous les points stratégiques du moteur.

Le gros logement que l'on voit sur la photo, derrière la selle, contient la batterie et la bobine de l'allumage électrique; quatre cables partent d'un distributeur pour rejoindre les quatre bougies tandis que l'interrupteur de contact est sur le guidon.

La Holden, qui pesait seulement 60 Kg, pouvait atteindre la vitesse maximum de 40 K/h ce qui semble la limite consentie par une transmission directe.

Nous sommes maintenant pratiquement arrivés à la fin du siècle, mais avant que le siècle ne se termine, arrive de l'Amérique le Sieur Pennington, un personnage affable, qui mérite qu'un chapitre lui soit consacré. Nous vous raconterons son histoire dans le prochain numéro.

Giovanni Luraschi

(à suivre)



# La "R.B." 750

**N**ous nous étions laissés dire, que dans une proche banlieue marseillaise, un jeune fanatique de la moto s'était fabriqué une machine avec un moteur d'automobile.

Comme nous sommes toujours à l'affût de réalisations particulières, nous avons décidé de nous rendre compte, sur place, de ce qu'il en était. Nous n'avions pas

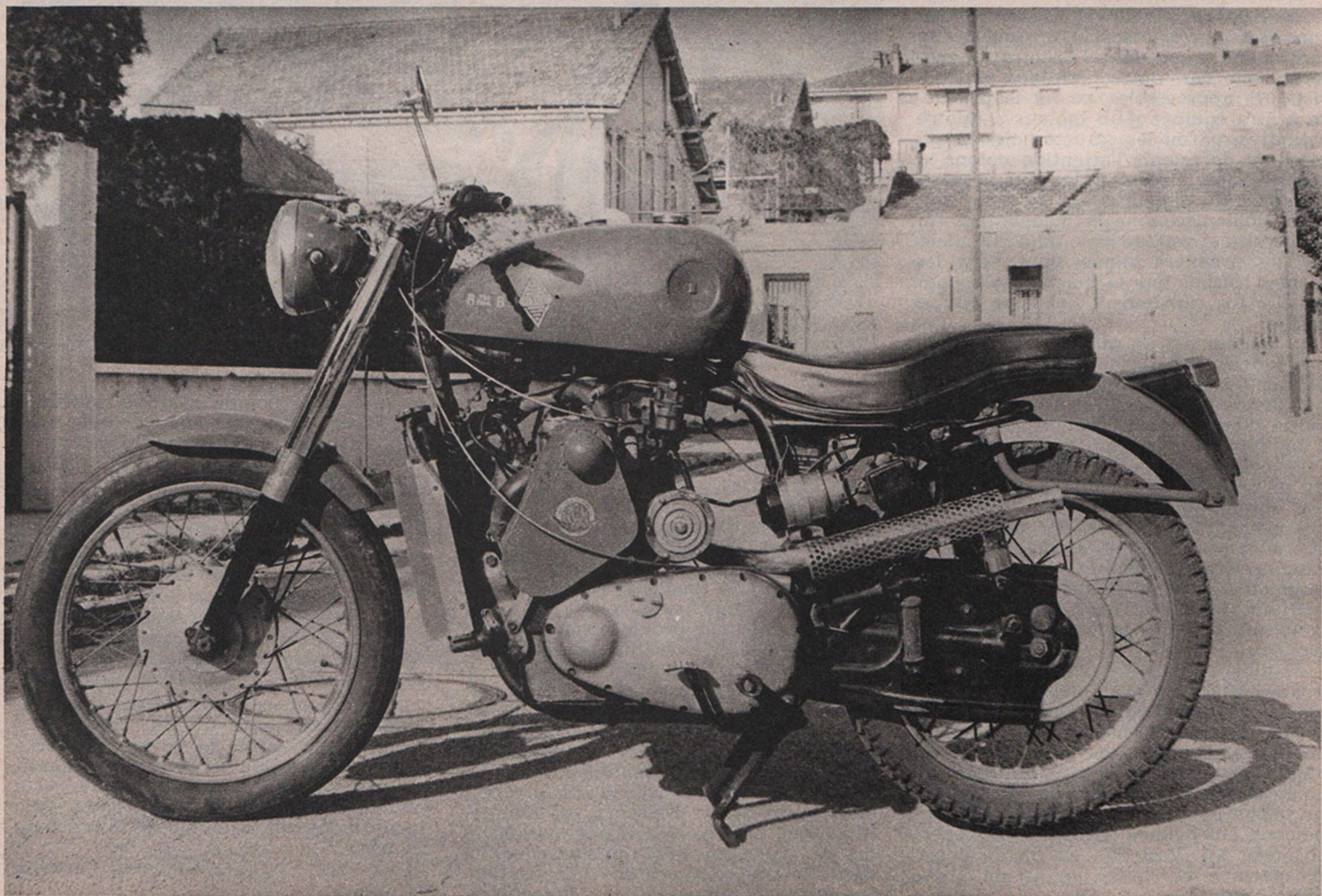
l'adresse exacte de ce fanatique, mais comme tout le monde le connaissait dans son quartier, nous le trouvâmes très facilement.

Il s'appelle Robert Biberian, il a dix neuf ans et habite 25a Bd de la Pugette, Marseille 9e, ceci à l'intention de ceux qui seraient disposés à acheter cette moto.

Ce garçon, extrêmement sympathique, n'a pas hésité à répon-

dre à nos questions ni à nous présenter sa machine. Cette machine, si on le laissait faire, il en parlerait pendant des heures.

Après avoir présenté le propriétaire, parlons maintenant de sa moto. Le cadre est un BSA B 31 de 1957, acheté d'occasion, et dont le moteur fut prestement oté et revendu. Le moteur, et c'est là que réside l'originalité, et un mo-





teur de 4 cv Renault qui a été prélevé sur une vieille carcasse. L'alésage est de 54,5 mm et la course de 80 mm; ce qui donne une cylindrée totale de 748 cc. Le taux de compression qui était à l'origine de 7,25 a été sensiblement augmenté après que la culasse ait été rabotée. La puissance est passée de 21 cv à 4.7000 t/m à 35 cv à 5500 tours. La boîte de vitesses est à quatre rapports: c'est celle de la BSA, ainsi que l'embrayage qui a été sensiblement renforcé.

La carburation a été modifiée et est assurée par deux carburateurs Solex à la place de celui d'origine. Le refroidissement par eau est assuré grâce à un radiateur de Mini Morris et à un ventilateur électrique réalisé à partir

du moteur d'essuie-glace de la 4 cv précitée. La vitesse annoncée par son propriétaire est d'environ 160 Km/h.

Sur les photos on remarquera la forme curieuse du réservoir d'essence, qui n'est autre que celui de la BSA, mais qui a été inversé à cause des carburateurs qui ne permettaient pas de le fixer dans sa position d'origine.

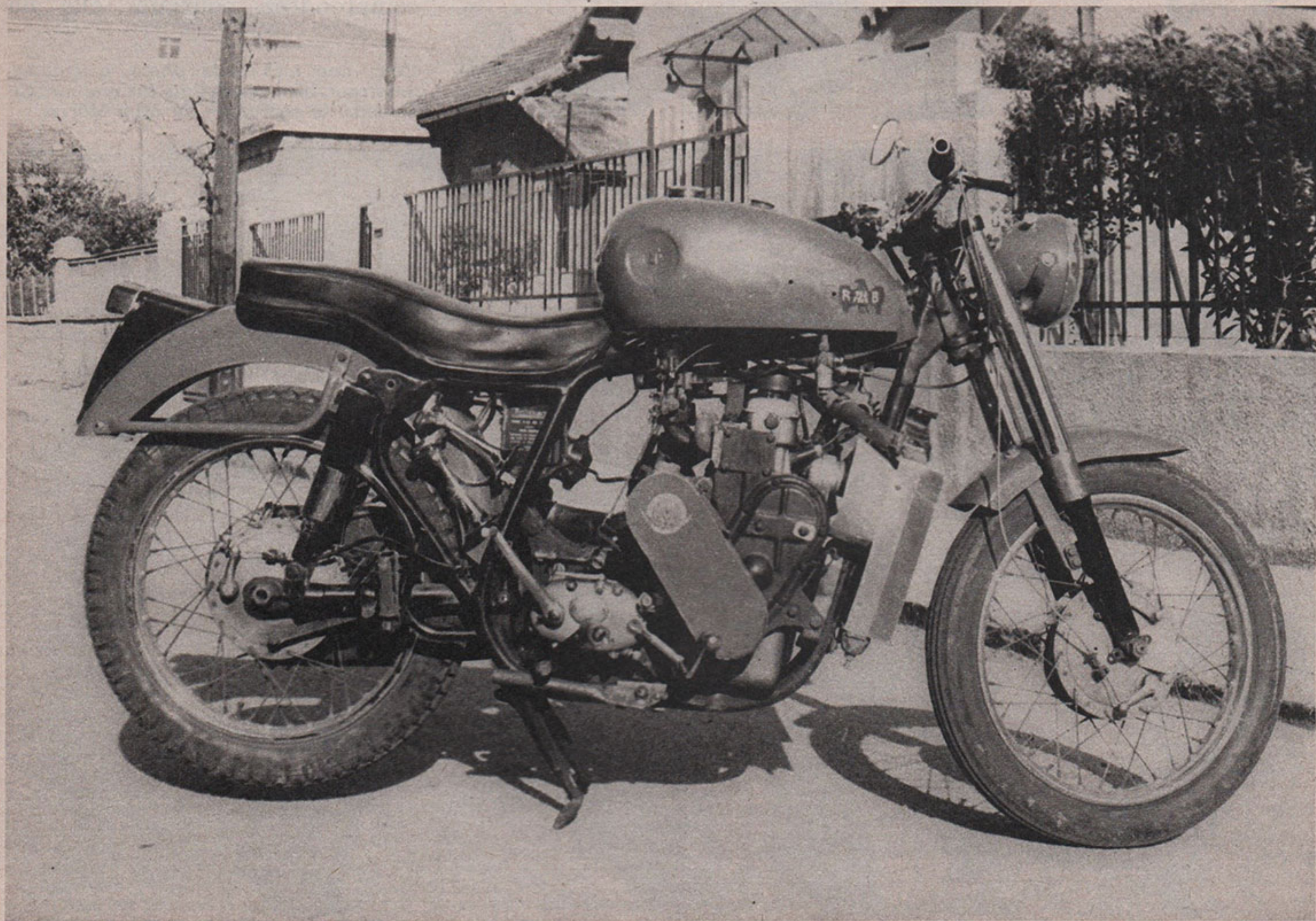
Parmi d'autres modifications que nous avons oublié de vous signaler, sachez que les ressorts de soupapes sont ceux de la 1093, que le démarreur électrique a été supprimé, d'où un gain de poids de 20 kg environ, de même que le volant d'inertie dont le résultat sont des montées en régime très rapides.

Après cette présentation som-

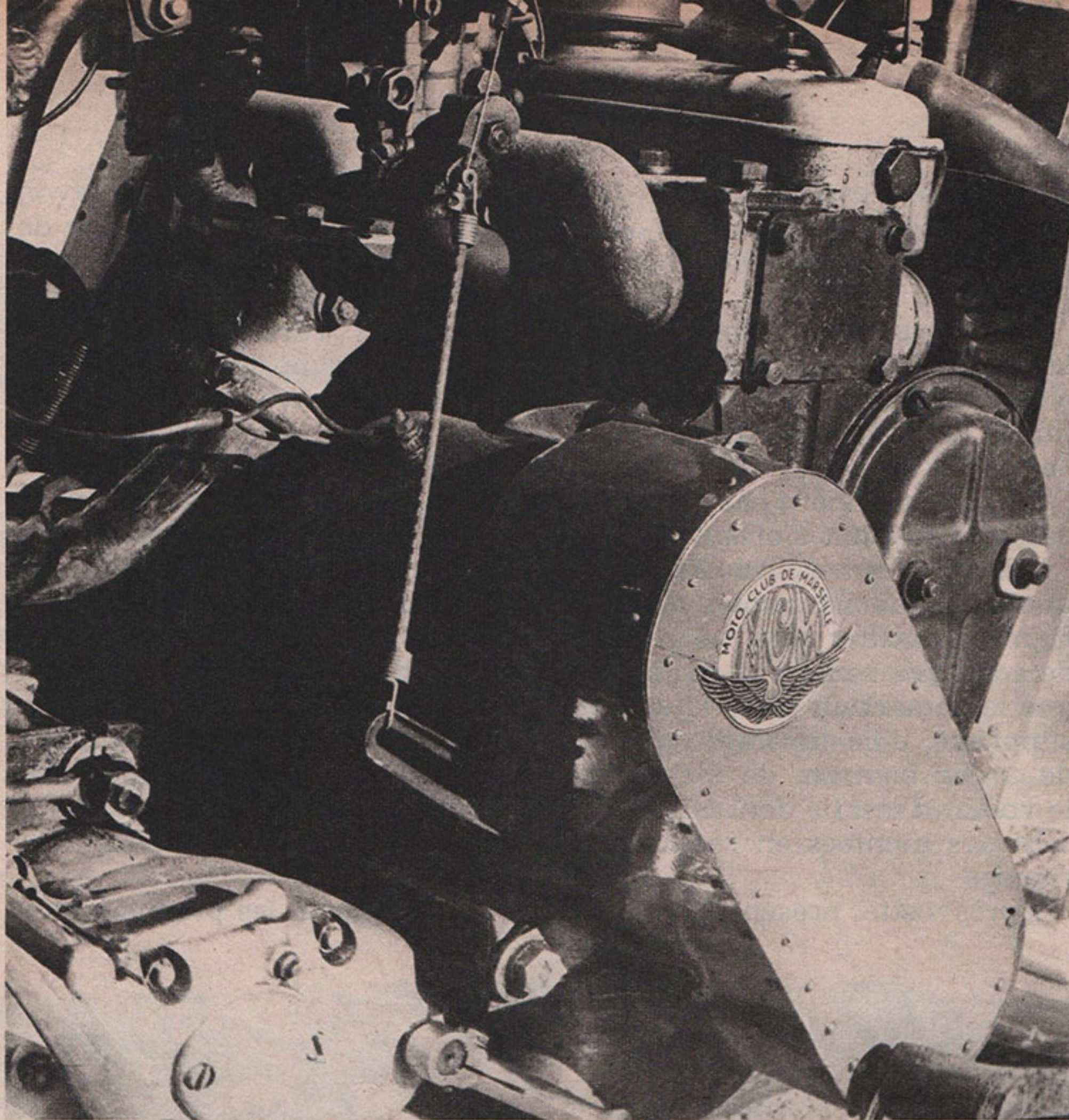
maire de la machine, nous avons parlé avec Monsieur Biberian des problèmes qu'ont posé la transformation et l'adaptation de ce moteur sur le cadre de la BSA. Nous avons ainsi appris que cela a demandé un travail de 600 heures réparties sur une période de six mois environ.

Quant aux principales difficultés, elles ont surtout résidé dans la transformation de la transmission qui a demandé l'exécution d'un arbre de boîte émergent de la boîte BSA et d'un palier, travail qui a été confié à un tourneur. L'embrayage a lui aussi posé quelques problèmes mais l'esprit ingénieux de ce jeune constructeur les a facilement résolus.

Evidemment, les premiers tours



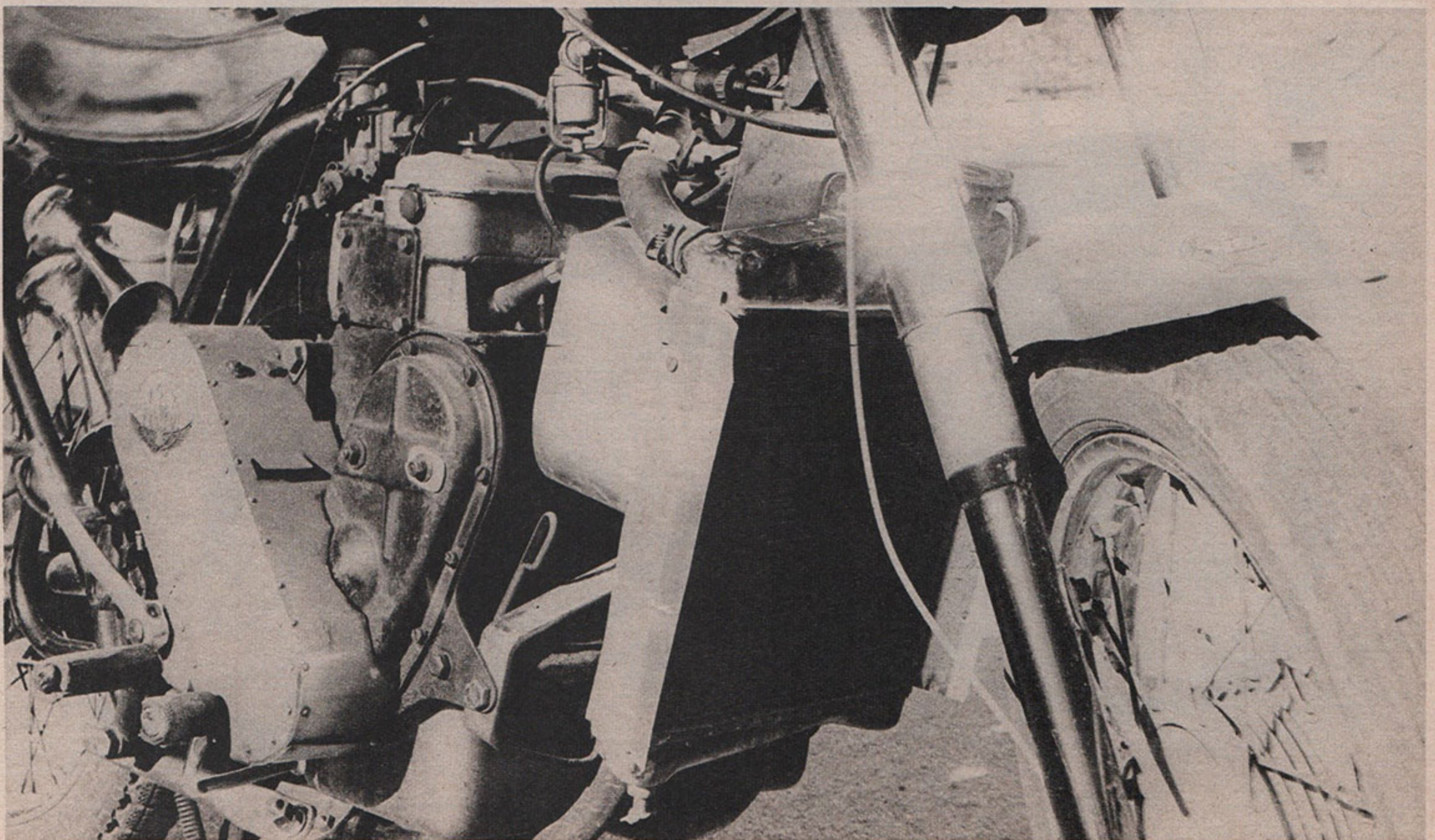




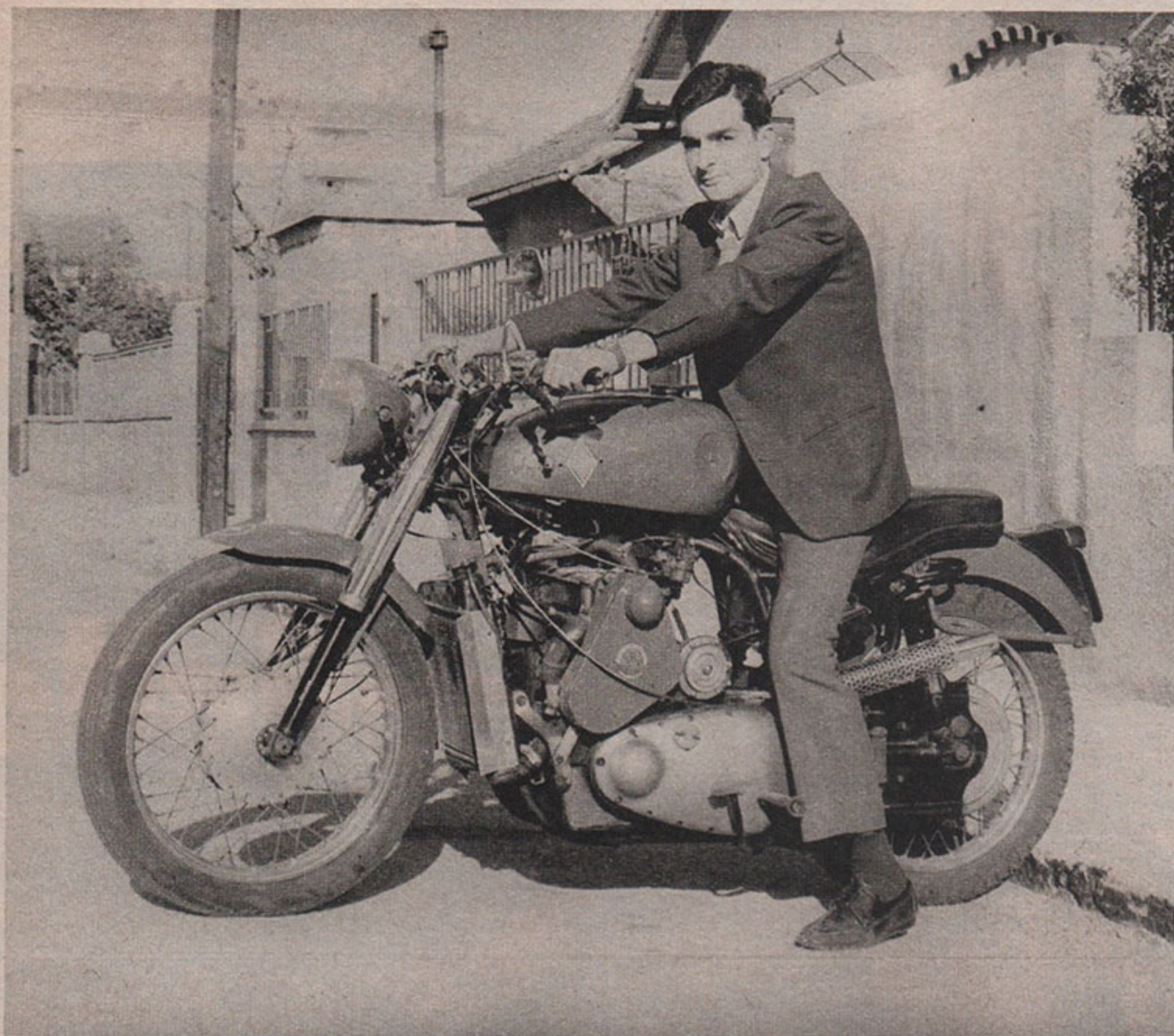
de roues de cette machine furent assez laborieux, surtout en ce qui concernait le réglage des carburateurs et une chaîne secondaire qui s'obstinait bêtement à casser, et un moteur qui avait tendance à chauffer. Aujourd'hui tous ces problèmes ont trouvé leurs solutions et le moteur tourne comme une horloge en émettant un bruit d'une sonorité assez grave pas désagréable, ma foi, à entendre.

Bien que dotée d'un quatre cylindres transversal, la moto n'est pas d'une largeur excessive. L'aspect de l'ensemble est assez massif, impression renforcée par la forme inhabituelle du réservoir, et dégage une impression de puissance que lui envieraient bien des motos que nous avons l'habitude de voir. Ajoutez à cela une peinture d'un rouge agressif et vous comprendrez pourquoi elle ne

*Voici une très belle photo, à gauche, montrant bien les détails du moteur. Ci-dessous, le radiateur de Mini-Morris.*







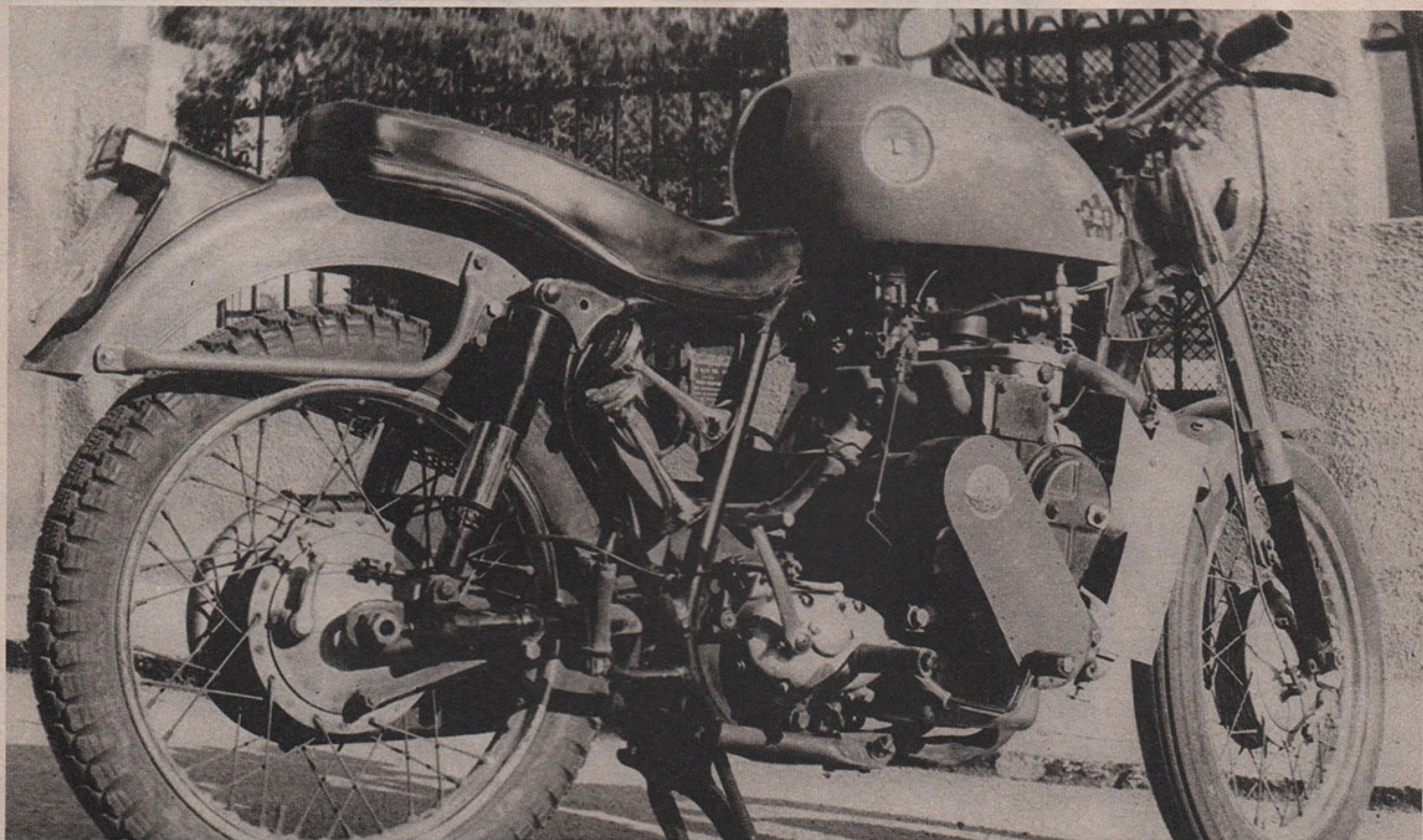
ne passe pas inaperçue en ville. La position de conduite est très confortable mais la bosse que forme le réservoir ne doit certainement pas permettre une position sportive allongée.

Cette machine doit très certainement présenter de très grandes qualités routières alliées à la robustesse d'un moteur dont la réputation n'est plus à établir.


Nous signalons à nos lecteurs que la chose intéresserait que Mr Biberian, afin de pouvoir se lancer dans une autre réalisation, serait disposé à vendre sa machine à un prix de 1.500 frcs, et nous pouvons assurer à l'éventuel acquereur qu'en achetant cette machine il est sûr de ne pas jeter son argent par la fenêtre.

J.F.P.

*Nous voyons, ci-contre, Robert Biberian, le jeune constructeur de la moto. Ci-dessous, une vue impressionnante de la R.B. 750.*





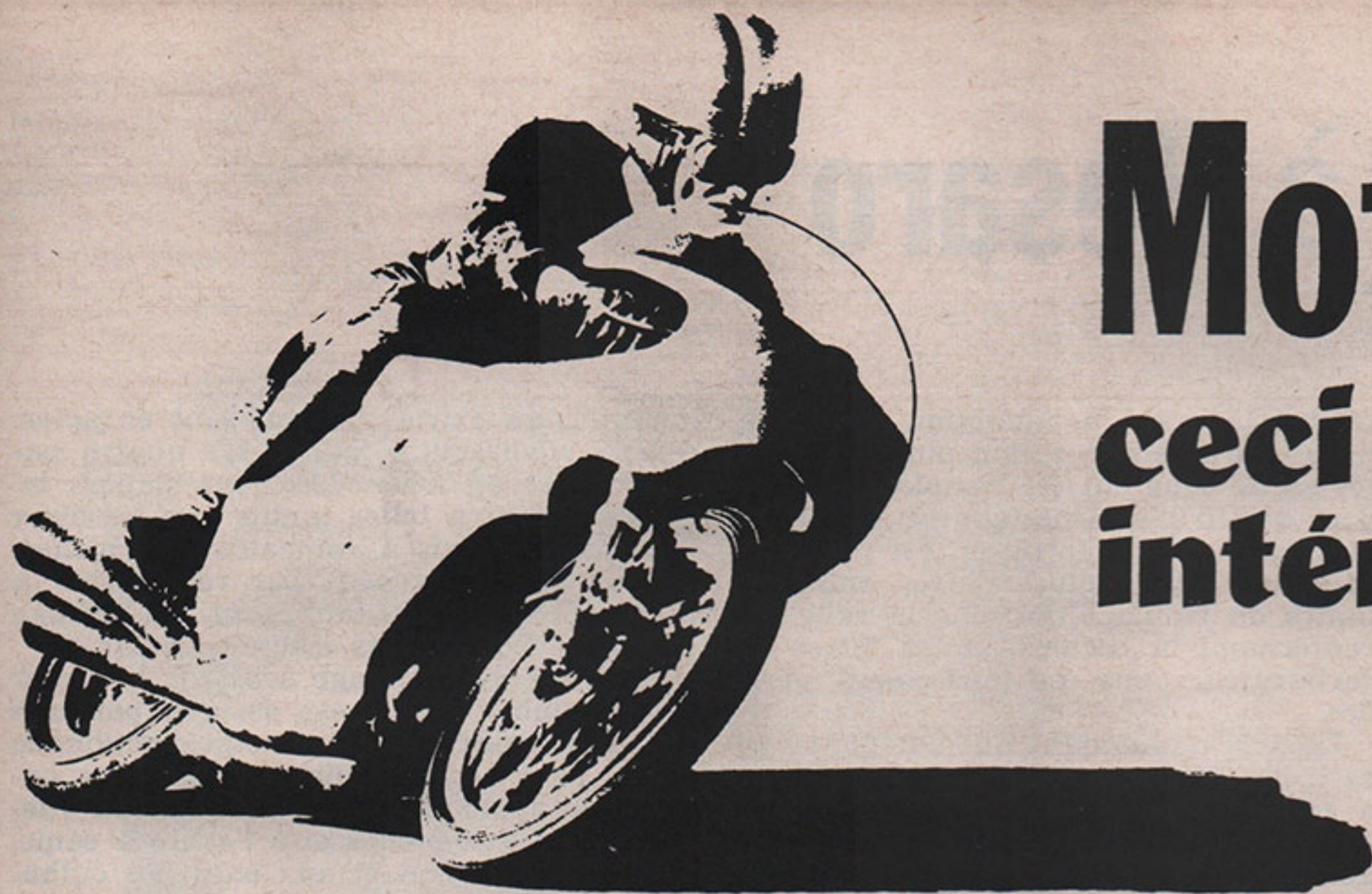


*Voulez-vous  
sortir avec moi?  
Je m'appelle*

**mini  
giulietta**

**ETS BONNET**  
BOULOGNE BILLANCOURT





# Moto-Clubs

**ceci vous  
intéresse**

# MOTOCYCLISME

EDITION FRANCAISE DE MOTOCICLISMO

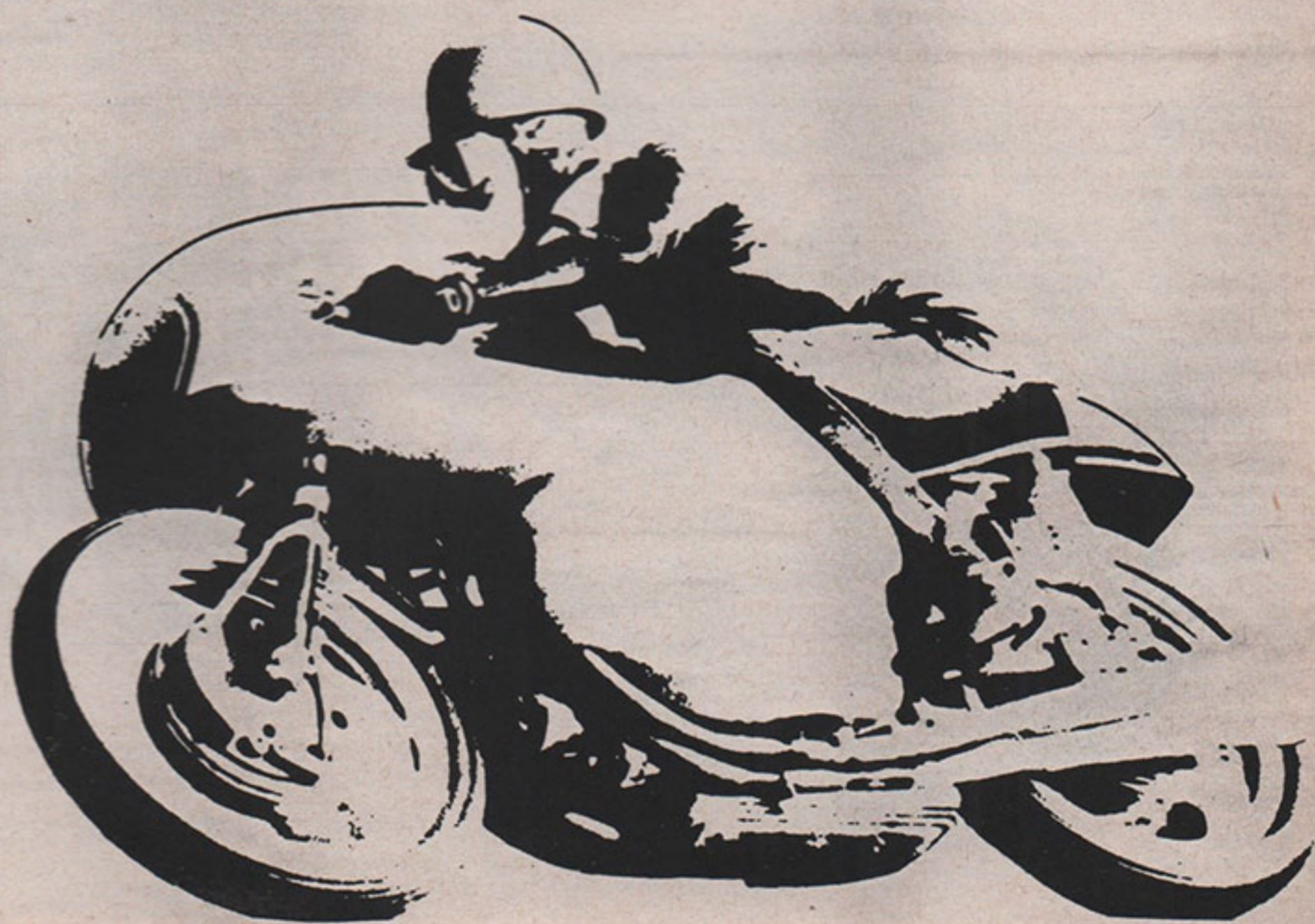
**est votre revue**

Envoyez-nous les compte-rendus des manifestations que vous avez organisées: elles paraîtront dans la rubrique de votre région.

Vous pouvez bénéficier d'abonnements à prix réduits en souscrivant des abonnements groupés:

**10 abonnements  
d'un an: 400 F**

**Vous nous faites parvenir la  
liste des souscripteurs avec  
leur adresse complète et ils  
recevront personnellement  
leur abonnement.**



**EDISPORT - FRANCE**

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



# Du nouveau à Pesaro

La Benelli 650 a été une des nouveautés les plus admirées au dernier salon de Milan, tant pour les solutions techniques qu'elle présente que pour son esthétique originale et d'avant-garde en ce qui concerne certains détails. La machine avait été étudiée en tenant compte des exigences du marché américain aussi bien en ce qui concerne l'aspect extérieur que la ligne générale ce qui explique l'architecture particulière du cadre doté d'une selle très haute, d'un petit réservoir, et d'un garde boue arrière en bec d'oiseau.

Depuis l'époque de sa présentation, la Benelli 650 a fait l'objet de longs et méticuleux essais sur route et au banc, et maintenant elle est prête à être lancée sur le marché. Pour le marché européen elle a été légèrement modifiée par rapport à ce que nous appellerons la version américaine afin de la rendre plus apte à répondre aux exigences des utilisateurs européens.

Par exemple, la selle a été sensiblement abaissée afin de permettre à ceux qui n'ont pas la hauteur américaine de pouvoir mettre pied à terre; ceci a été

réalisable grâce à l'adoption d'un nouveau cadre de conception plus classique; les garde-boue ont été remplacés et sont d'un dessin plus classique et sont chromés; le réservoir européen est plus gros et d'une ligne plus effilée; enfin les flancs de la machine, sous la selle, qui renferment la batterie et les filtres des carburateurs ont été légèrement modifiés.

Parlons maintenant du moteur: la Benelli 650 dispose d'un bicylindre frontal à cylindres en alliage léger, bielles en fonte spéciale et culasses en alliage léger. Les sièges et guides de soupapes sont en bronze rapporté. L'alésage et la course sont respectivement de 84 x 58 x 2 ce qui donne une cylindrée exacte de 642,8 cc. Les cylindres sont inclinés en avant de 12°.

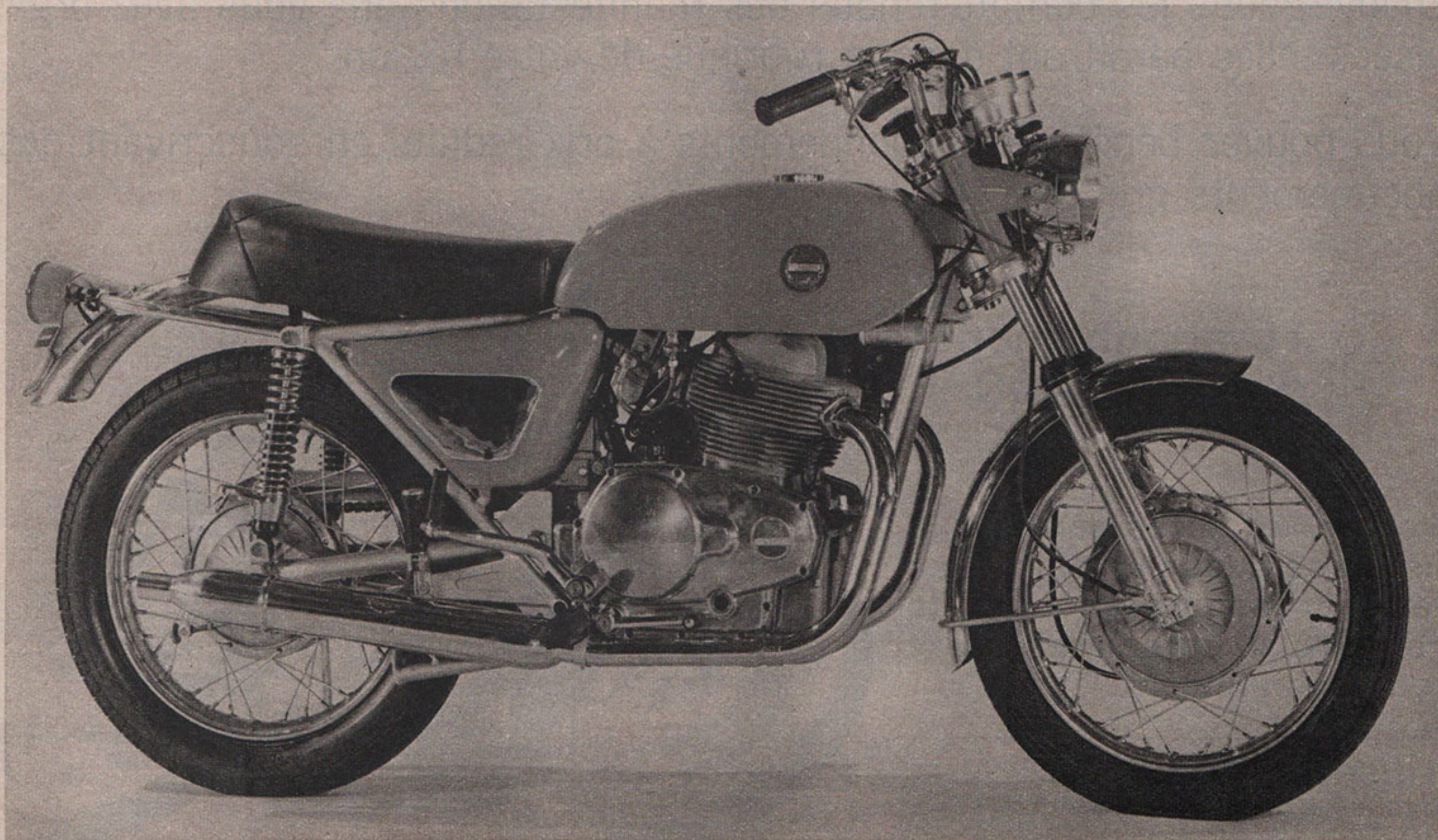
La distribution s'effectue par soupapes à tête inclinée de 58°, actionnées par tiges et culbuteurs. L'arbre à came monté sur quatre bagues en bronze et entraîné par un couple d'engrenages et hélicoïdaux est situé dans le carter; les poussoirs sont du type à plateau, en acier. Les tiges sont en alliage léger,

sauf leurs extrémités qui sont en acier.

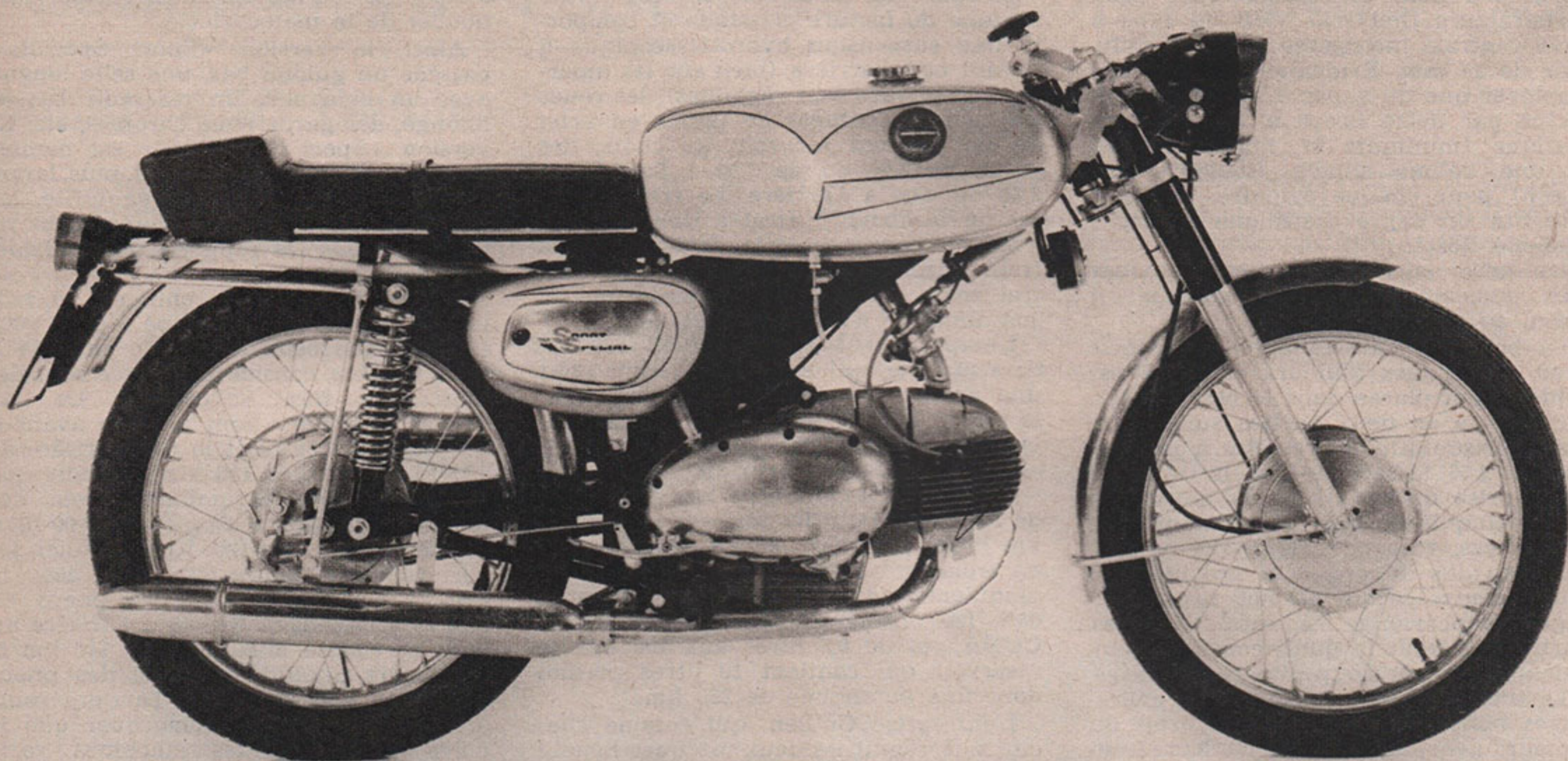
Le vilebrequin, monté sur quatre paliers, est en acier. Les deux paliers latéraux sont à billes tandis que les deux du centre sont à rouleaux. Les bielles, elles aussi, tournent sur roulements à rouleaux. Les pistons sont en alliage léger avec renforts internes en acier.

L'huile de graissage est dans le carter et la lubrification est assurée par une pompe d'envoi à engrenages actionnée par l'arbre de la distribution. Elle envoie le lubrifiant sous pression au vilebrequin, aux bielles et à l'arbre à came, à la distribution et aux axes des culbu-

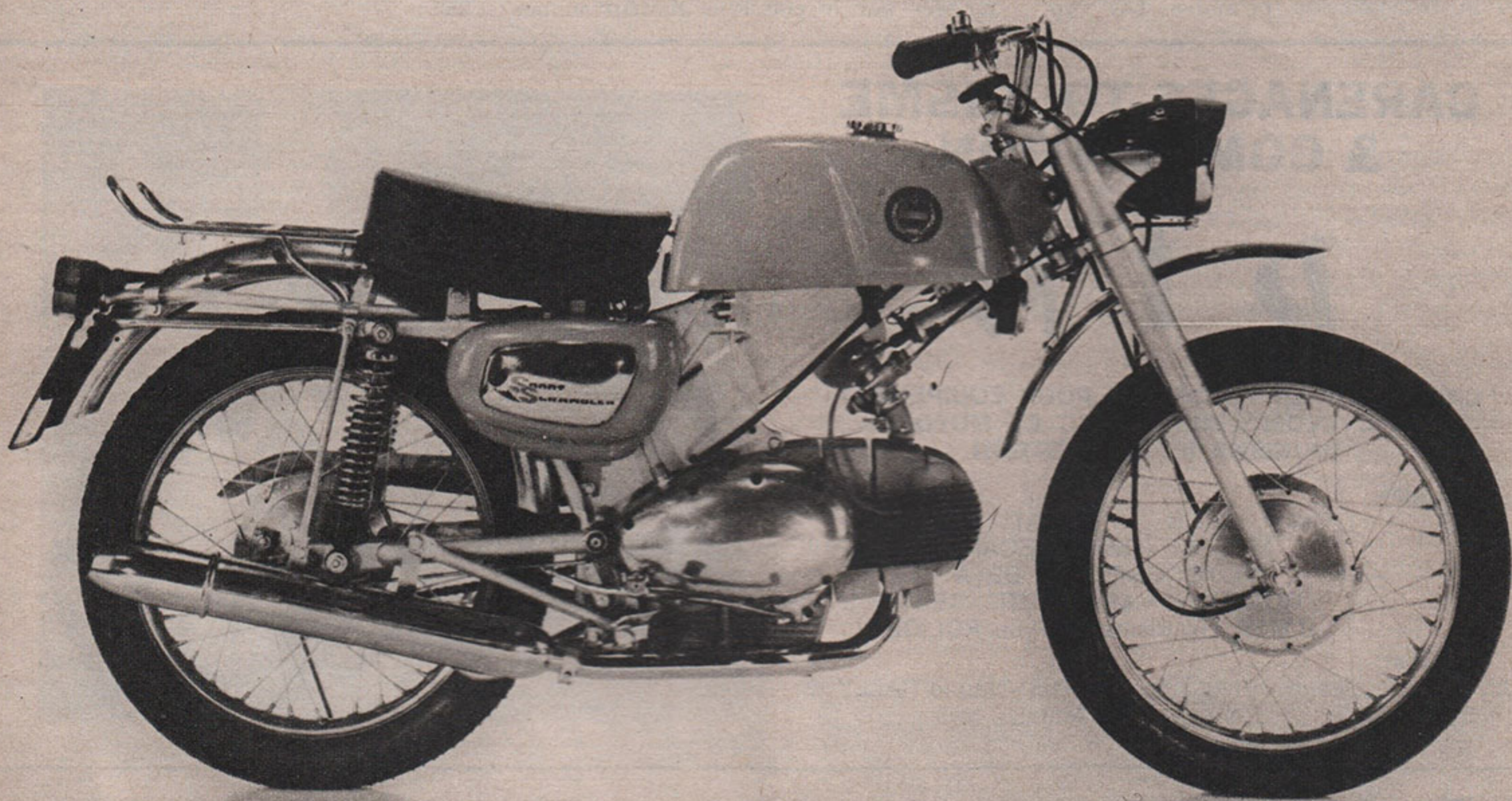
*La 650 bicylindre Benelli telle qu'elle sera vendue sur le marché européen, probablement dans pas très longtemps. Par rapport à la version américaine, elle a été abaissée en modifiant le cadre et elle est dotée d'un réservoir d'une selle et de garde-boue d'un dessin différent. Elle dispose de 50 ch à 7200 t et atteint les 170 km/h; sur demande elle peut être livrée avec le démarreur électrique.*







Voici la nouvelle Benelli « Sport Spéciale », brillante machine aux caractéristiques de prestations sportives, disponible en 250 (sur la photo) et en 125 cc qui lui ressemble beaucoup. La 250, avec ses 14 ch à 7500 t atteint 140 km/h tandis que la 125 qui dispose de 10 ch à 9000 t roule à 130.



Et voici l'autre nouveauté Benelli, la « Sport Scrambler » construite elle aussi en 125 et 250 cc. Les puissances sont les mêmes des « Sport Spéciale » mais les performances sont légèrement inférieures (rapports plus courts): la 125 frôle les 120 km/h et la 250 les 130. Notez le grand porte-bagages sur le garde-bout arrière.





teurs. Le circuit comprend un filtre à cartouche du type automobile. La capacité du carter est de 2,6 litres.

L'alimentation est assurée par deux carburateurs Dell'Orto VHB du type à cuve centrale incorporée avec un diffuseur de 29 mm. Evidemment il ne faut employer que du super. L'allumage s'effectue par delco Bosch à 12 v à automatique (minimum 9°, maximum 35°) et une bobine simple (toujours une Bosch) pour chaque cylindre. Les bougies ont un degré thermique de 240 à l'échelle Bosch.

La mise en marche s'effectue par kick, mais un démarreur électrique est prévu en option.

La boîte de vitesses à cinq rapports avec engrenages toujours en prise est évidemment placée dans le bloc (le carter s'ouvre en deux parties suivant un plan horizontal); la première a un rapport de 2,56, la seconde 1,45, la troisième étant prise directe (1:1) la quatrième et la cinquième sont légèrement surmultipliées: respectivement 0,86 et 0,75. Nous voyons donc que la première est plutôt courte ce qui permet des démarrages foudroyants; les autres vitesses, particulièrement la quatrième et la cinquième sont beaucoup plus rapprochées.

La transmission primaire est à engrenages hélicoïdaux sur le côté droit du moteur, avec un rapport de 3,21:1, et la transmission finale est à chaîne découverte de 5/8" x 9,6 sur la gauche de la moto (rapport de 2:1, dents 17/34). L'embrayage à disques multiples travaille en bain d'huile et est fixé sur l'arbre primaire de la boîte évidemment du côté de la transmission primaire. Les rap-

ports totaux sont donc de 16,4 en première, 9,32 en seconde, 6,42 en troisième, 5,5 en quatrième, et 4,8 en cinquième.

Le cadre est un double berceau fermé en tube de facture classique et comporte une suspension hydrotélescopique à l'avant et à l'arrière (bien sûr les amortisseurs arrière sont réglables); les roues qui sont constituées de jantes en acier de 18" peuvent recevoir, au choix, des pneus de 3.25 ou de 3.50 à l'avant, et 3.50 ou 4.00 à l'arrière. Le frein avant est un tambour central à double came avec un diamètre utile de 300 mm; le frein arrière est aussi un tambour central mais ne possède qu'une came et son diamètre n'est que de 200 mm.

L'empattement de la Benelli 650 est de 1,40 m ce qui est plutôt réduit pour une grosse cylindrée; la longueur totale est de 2,10 m; le poids à vide atteint environ 185 Kg mais frôle les 210 Kg avec le démarreur électrique.

La puissance annoncée par l'usine est de 50 ch à 7200 t, les vitesses sont de 54 km/h en première, 88 en seconde, 128 en troisième, 149 en quatrième, 170 en cinquième; on peut gravir des côtes de 65%. La consommation, selon les normes CUNA, est de 6,5 litres aux 100 km; le réservoir qui contient 16 litres permet donc une autonomie de 250 km.

L'entreprise Go-Ben, qui comme chacun sait, réunit les deux marques Benelli et Motobi non seulement a mis à jour ses machines déjà connues mais encore leur a ajouté quelques autres nouveautés comme les modèles « Sport Spéciale » et « Sport Scrambler » dans les cylindrées de 125 et 250 cc. Elles sont toutes caractérisées par le classique moteur mono-

cylindre horizontal à quatre temps en forme d'oeuf et par le cadre monopoutre en tôle emboutie adopté depuis quelques temps, par les Motobi selon l'usage particulier de la motocyclette.

Ainsi, la version « Sport Spéciale » possède un guidon bas, une selle longue avec un bourrelet, un réservoir bas et allongé, des garde-boue chromés, etc. La version « Sport Scrambler » est montée avec un guidon plus haut et plus large, une selle courte du type régularité, les garde boue et le tube d'échappement relevés; de plus les rapports de transmission sont plus courts.

Maintenant parlons chiffres: le moteur de la 125 cc développe 8 ch à 9000 t tandis que celui de la 250 en a 14 à 7500, on peut considérer que ce sont des puissances fort honorables. La 125 « Sport Spéciale » dont la roue avant a un pneu de 2.50-18 et la roue arrière de 2.75-18 atteint des 130 km/h tandis que la 125 « Sport Scrambler » avec des pneus de 2.75-18 à l'avant et 3.00-18 à l'arrière frôle les 120 Km/h. Voici les performances concernant les 250: la « Sport Spéciale » avec des pneus de 2.75-18 à l'avant et 3.00-18 à l'arrière atteint la vitesse maximum de 140 km/h; la « Sport Scrambler » avec des pneus de 3.00-18 à l'avant et à l'arrière roule à 130 km/h. Il faut remarquer que le poids des différentes machines varie dans des limites vraiment modestes étant donné qu'elles ont toutes l'équipement électrique complet ainsi que de nombreux accessoires nécessaires à l'utilisation sur route: 100 kg pour les 125 cc et à peine 106 pour les plus grosses 250.

## CARENAGES TOURISME & COMPETITION

# D I M

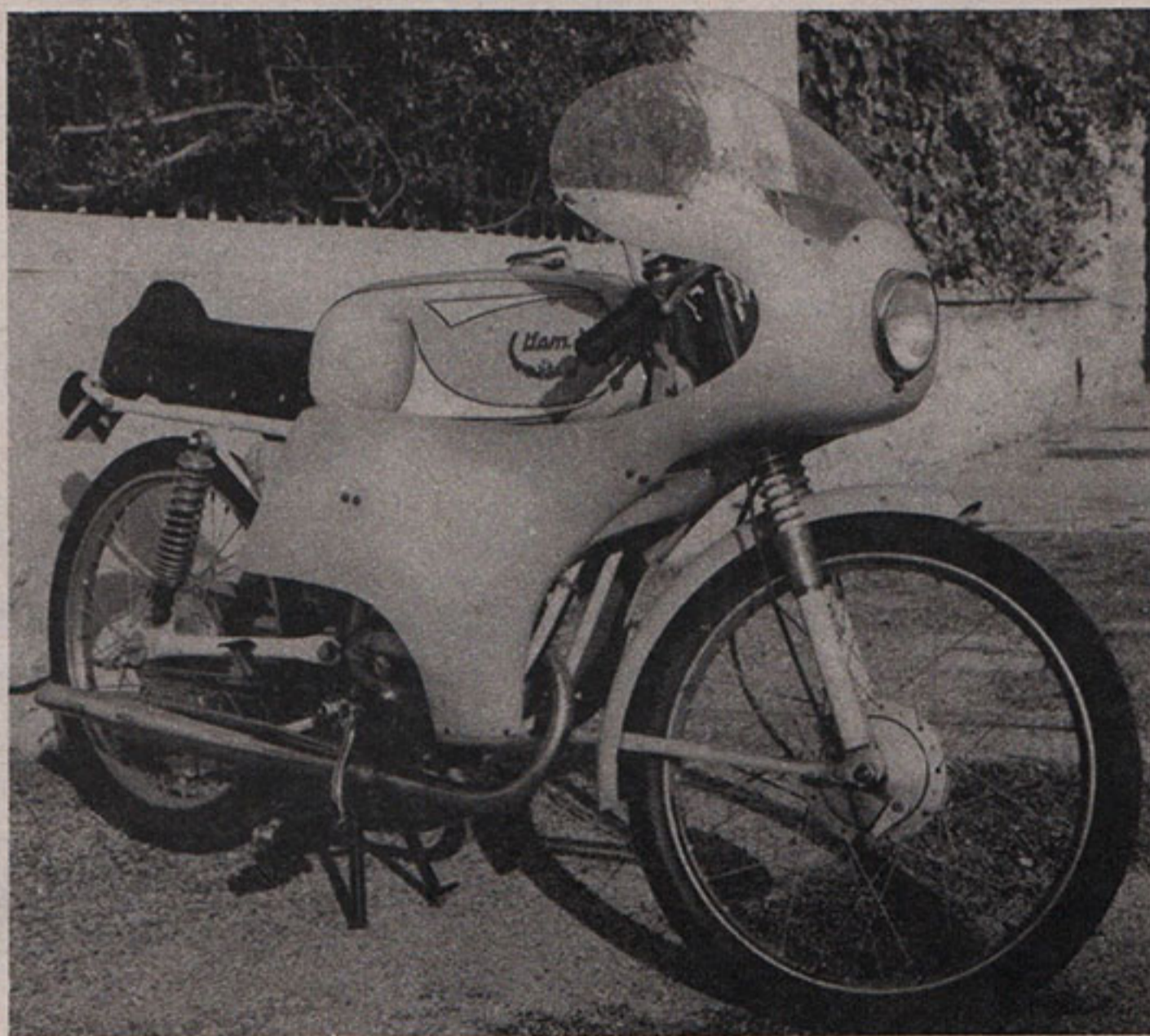
CARENAGES EN POLYESTER POUR EQUIPEMENT DE CYCLOMOTEURS 50 CC ET MOTOS, TOURISME ET COMPETITION

**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<sup>e</sup>) - Téléphone: 77.25.58



## Ducati 450 Desmo

Nous avons eu confirmation officielle; cette machine est en cours d'homologation par le service des Mines, et pourra bientôt prendre possession des routes françaises.

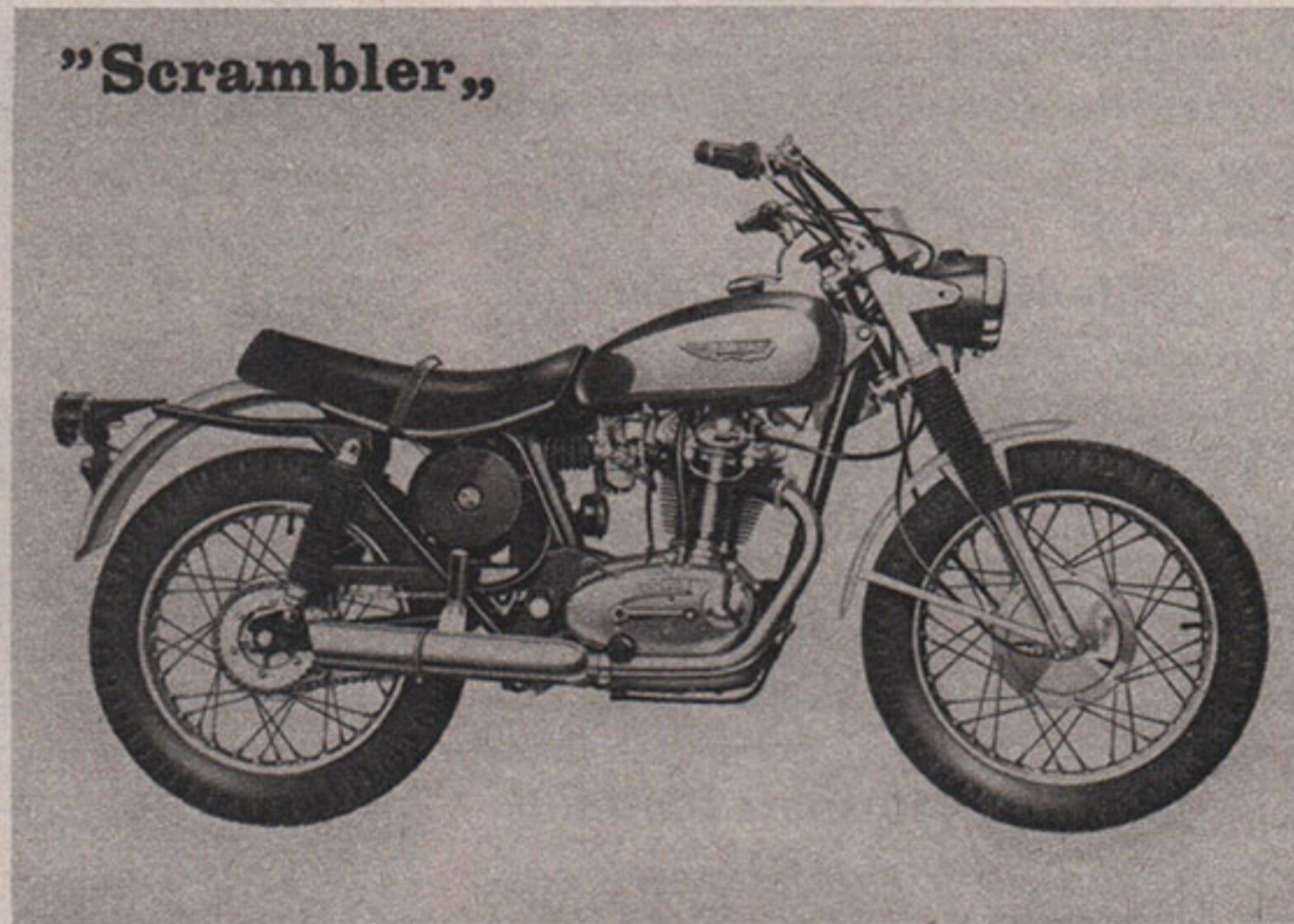
En attendant cet heureux événement, voici quelques caractéristiques de cette 450 Ducati Mark 3 D (qui est fabriquée en deux versions: Mark 3 Desmo

pour le marché italien et Scrambler. En France, elle est pourvue d'un guidon bas): monocylindre quatre temps à distribution desmodromique; alésage et course 86 x 75 m, cylindrée 435,7 cc; taux de compression: 9,3; vitesse maxi: 165 km/h (140 pour la Scrambler); empattement 1,32 m; poids 130 kg (133 la Scrambler); poids du moteur 45 kg.

**"Mark/3 Desmo,"**



**"Scrambler,"**



## Production des deux roues en Fevrier

En février dernier, les constructeurs français ont produit 77.252 motocycles se répartissant en 77.048 cyclomoteurs et 204 vélomoteurs de 50 cc soit 3.015 unités de moins qu'en février 1968. On peut noter toutefois, que la production totale des deux premiers mois de l'année est restée excédentaire.

## Danzek abandonne la moto pour la Formule France

Nous apprenons que Jacques Danzek a l'intention d'abandonner les épreuves motocyclistes en circuit à l'exception, peut-être, de quelques courses d'endurance. En effet, Jacques Danzek récent vainqueur des classes 750 cc et 1000 cc à Lapize désire se consacrer à la compétition automobile et en attendant ne courra que les courses de côte.

**Abonnez - vous à MOTOCYCLISME**

**1 AN: 50 F.**

**6 mois: 27,50 F.**



## LA LETTRE DU MOIS

*L*e n'attends pas le numéro 3 afin de vous adresser dès à présent mes félicitations pour la présentation et l'abondance des articles de toutes sortes figurant dans votre revue que j'apprécie beaucoup.

Cependant, et pour justifier mes critiques, je dois vous avouer que je suis une lectrice!... Je regrette très vivement qu'étant donné le désir de faire preuve de renouveau, et marquer ainsi le pas sur d'autres revues existantes dans ce domaine, vous ne consacrez pas la moindre petite ligne à ce que j'appellerais la «Moto sport féminin».

Vous avez écrit dans votre éditorial du Numéro 1 que l'avenir de «Motocyclisme» dépendait de vos lecteurs... ou lectrices n'est ce pas?...

Alors, ne pourriez vous pas démystifier le deux roues «uniquement masculin»?

Ne pensez-vous pas que vous avez à portée de la main une masse en puissance de «Consommatrices revues» et partant «Consommatrices Motos» qui ne demandent qu'encouragements et intéressements pour se lancer dans ce sport qui, à mon avis, n'est pas réservé uniquement aux hommes?...

En ce qui vous concerne, je crois qu'une page ou deux consacrées à la femme dans ce domaine de la moto ne nuirait en rien à vos projets d'expansion.

Ces quelques pages ne représenteraient en fait que 2 ou 3% seulement de l'ensemble de votre

revue, bien fournie et étoffée, qui comporte quand même 130 pages!

Comme vous avez pris un bon départ, continuez sur votre lancée, n'attendez pas qu'une autre vous «souffle» cette idée!...

Je verrais très bien deux pages permanentes et promotionnelles intitulées «Moto sport féminin» réservées à toutes celles qui, se sentant attirées par la moto, désirent puiser quelque part des renseignements élémentaires de base simples et précis et, comme je l'ai dit précédemment, quelques encouragements à faire les premiers tours de roues sur les plus de 50 cc.

Je n'exclus pas la publicité par des photos «Pose Vedettes» mais je crois que des articles illustrés plus réalistes devraient avoir la priorité sur la figuration avec des Harley Davidson à 15.000 frs qui ne sont en fait que des leurres.

Tout un programme peut se dessiner sous le titre suggéré.

Les idées ne manquent pas et un questionnaire approprié, adressé à vos lectrices dans un prochain numéro, devrait vous permettre de juger s'il est rentable de poursuivre dans cet axe.

A mon avis, et jusqu'à preuve du contraire, je crois que beaucoup de lectrices, comme moi, seraient intéressées et ne demanderaient pas mieux que de poursuivre sur ce thème en vue de faire progresser l'idée.

Il ne s'agit pas de trouver la candidate, unique dans son genre, pour rallyes ou courses casse-cou,

mais, par une information constructive à la base et un contact permanent, à rallier sous votre panache le plus grand nombre de passionnées de la moto qui n'attendent peut-être qu'un petit déclic pour adhérer à un mouvement dynamique féminin.

Créez un club féminin, donnez des statistiques, suggérez des actions telles que rallyes promenades, indiquez le  $b + a = ba$  pour l'obtention du permis A1 et A, etc...

Et puis la parole est aux constructeurs!...

N'ont-ils vraiment rien à gagner dans cette prospection?...

Seraient-ils insensibles aux courbes de certains graphiques?

Ne pourriez-vous pas, en liaison avec certains d'entre eux voulant vous épauler, organiser quelques concours féminins exclusivement où l'enjeu serait quelques machines par exemple pour le premier prix une 600 cc, pour le deuxième prix une 500 cc etc... jusqu'à quelques 50 cc pour les nèmes prix?

Par ailleurs, j'ai apprécié fortement les cotes des différentes motos mais n'oubliez pas que la peur du «qu'en dira-t-on» fait certainement reculer une fille pour l'achat d'une moto de plus de 50 cc.

Quel remède préconisez-vous? (et c'est mon cas à 50%!...).

En ce qui me concerne, je me prénomme Rosette, je n'ai plus 20 ans, je suis mariée, j'ai le permis voiture et conduis, mais j'ai tou-



*jours eu envie de piloter moi-même un jour une moto de grosse cylindrée pour voir ce que c'est et non pour me distinguer comme une excentrique.*

*Actuellement, j'apprends à conduire une Hoffmann 175 cc d'occasion (Voir photos jointes qui ne sont pas des chefs d'oeuvre d'art photographique!...) que mon mari, aussi passionné de moto que moi, a remise en état tant bien que mal mais qui n'est pas apte réglementairement pour faire de la route sans gros frais.*

*J'espère que très bientôt nous pourrons acquérir une moto plus puissante qui me permettra enfin de réaliser mon rêve, à savoir conduire moi-même une grosse moto bien à moi sur des centaines de kms car ça me plait.*

*Maintenant que j'y ai goûté, je trouve cela formidable la moto!...*

*Voilà ce que je tenais à vous dire et j'espère que vous voudrez bien accepter mes quelques réflexions au titre de critiques constructives pouvant compléter celles d'autres lecteurs et lectrices!...*

Mme MUNDSCHAU. R  
Quai de la Résistance « B »  
88./ SAINT DIE

Voici une lettre à laquelle il n'y a rien à rajouter. Bien que n'étant pas du tout misogynes, nous avions oublié nos lectrices. Nous réparerons cette erreur. Par la même occasion nous invitons nos lectrices à nous écrire. Peut-être fonderons nous un club à leur intention. Qu'en pensent nos amies?





# LA MOTO, UN CHEVAL DEFE

Sur des images de Marcel COGNAC

1



2



4



- 1 On saute un peu...
- 2 Beaucoup...
- 3 Tombera, tombera pas?
- 4 On les capture même au lasso!!!



# EU POUR RODÉO MODERNE?

3





# Nouveautés Piaggio: le Ciao "Special" et la Vespa "GTR"

**P**iaggio a désormais pris l'habitude de commencer l'année en apportant des modifications de caractéristiques et de perfectionnement à tous ses modèles, modifications qui sont clamées à tous les vents.

Cette habitude n'a pas manqué d'être reprise en 1969 lors de la présentation de la version « Spécial » du Ciao et de la Vespa 125 « GTR ».

Le Ciao « Spécial » est présenté dans une version plus riche, ou si vous voulez, plus voyante que le modèle normal, dont il conserve, cependant, les caractéristiques mécaniques et la structure de base.

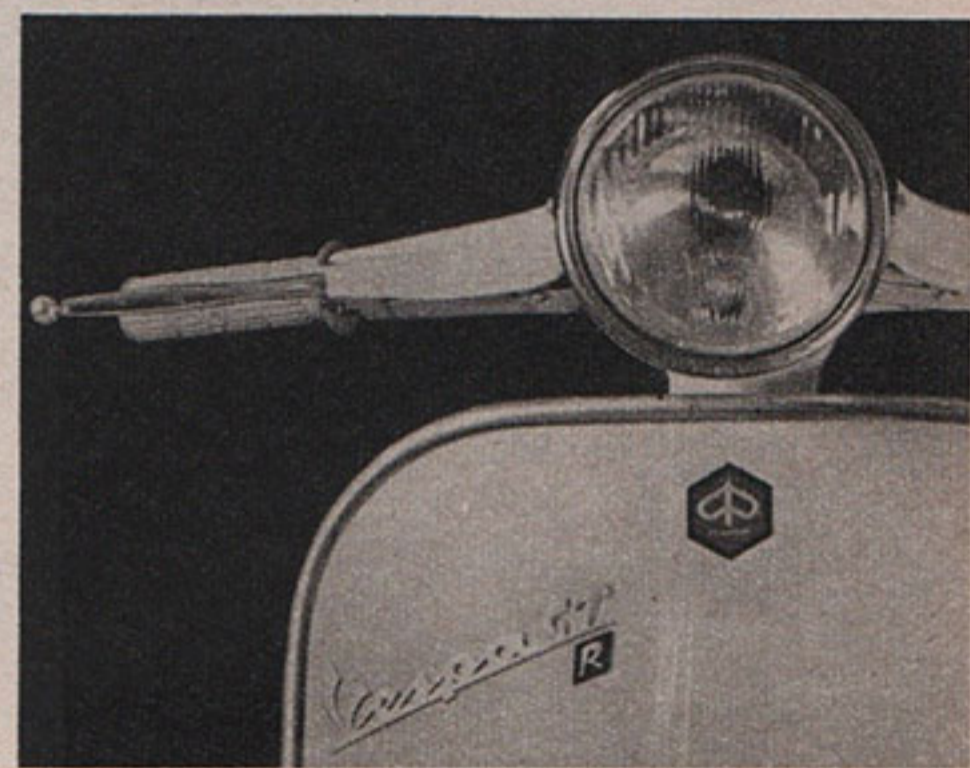
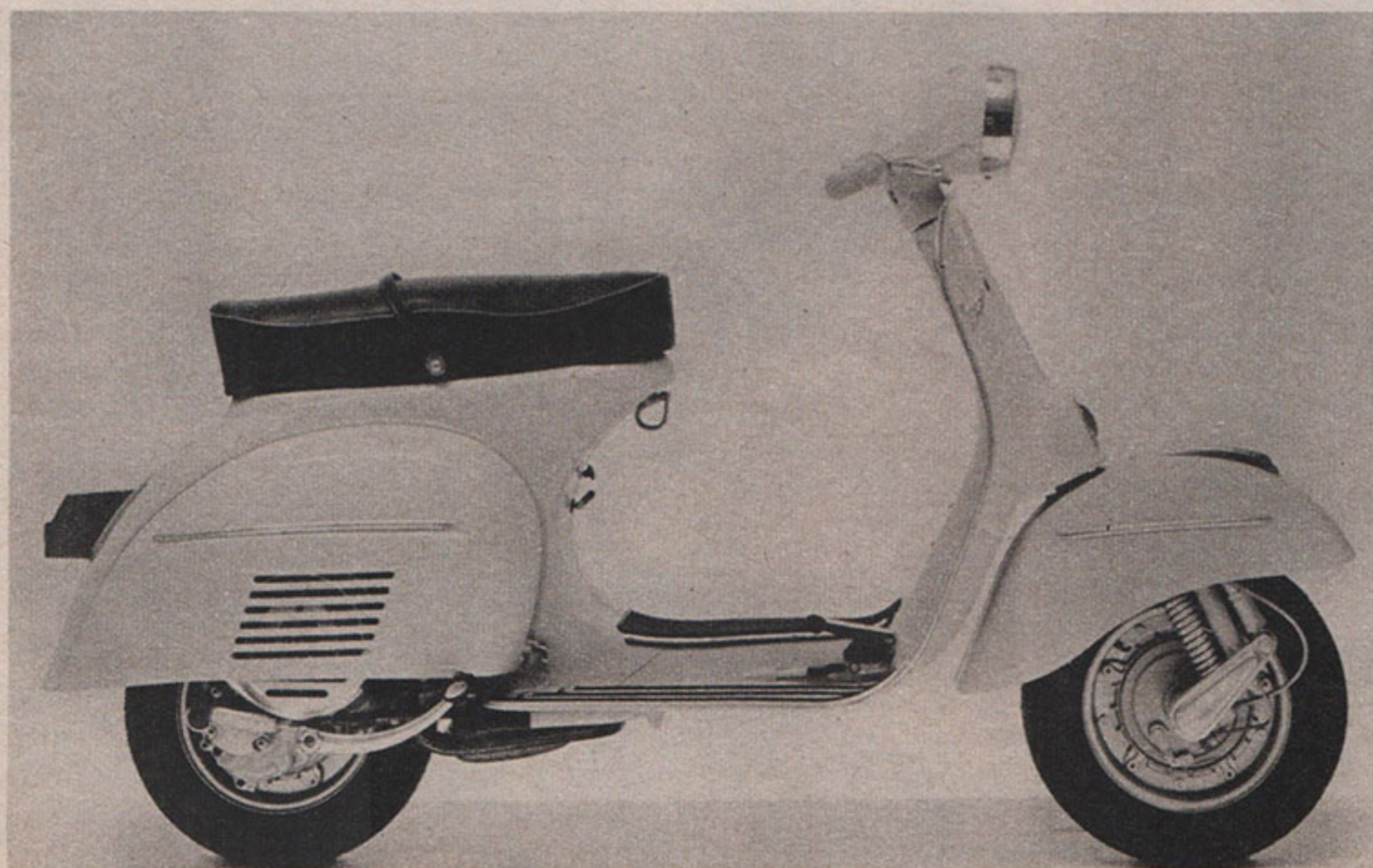
Les modifications, de caractère esthétique et fonctionnel, sont les suivantes: pneumatiques à flancs blancs, serrure d'antivol, selle entièrement nouvelle et plus confortable, les couvercles latéraux du moteur de couleur ivoire, nouveau phare, nouveau guidon avec poignées noires, pot d'échappement chromé et autres finitions de luxe.

De même, pour la Vespa 125 « GTR », les améliorations sont d'ordre esthétique et fonctionnel. Les nouveautés saillantes de ce modèle par rapport au modèle précédent, la Vespa 125 « GTR », concernent l'adoption d'un nouveau guidon avec un phare à longue portée (130 mm de diamètre) déjà employé avec succès sur la Vespa « Rally », et d'un nouveau feu arrière, qui se trouvait aussi sur la « Rally », protégé par une visière métallique de couleur vert pastel.



*Voici le Ciao dans sa nouvelle version « Spécial »: le modèle que nous voyons ici, est celui équipé du variateur automatique.*

*Ci dessous, la nouvelle Vespa 125 « GTR ». Remarquez le phare avant de grand diamètre, et les manettes avec la boule terminale de sécurité.*



La structure de base et la mécanique de la Vespa « GTR » restent les mêmes que celles de la 125 « GT », ce qui confirme le succès et la valeur de la formule initiale.

En fait, la Vespa 125 « GT », a dépassé, et de très loin, toutes les prévisions optimistes formulées lors de son lancement qui a eu lieu au début de 1967.

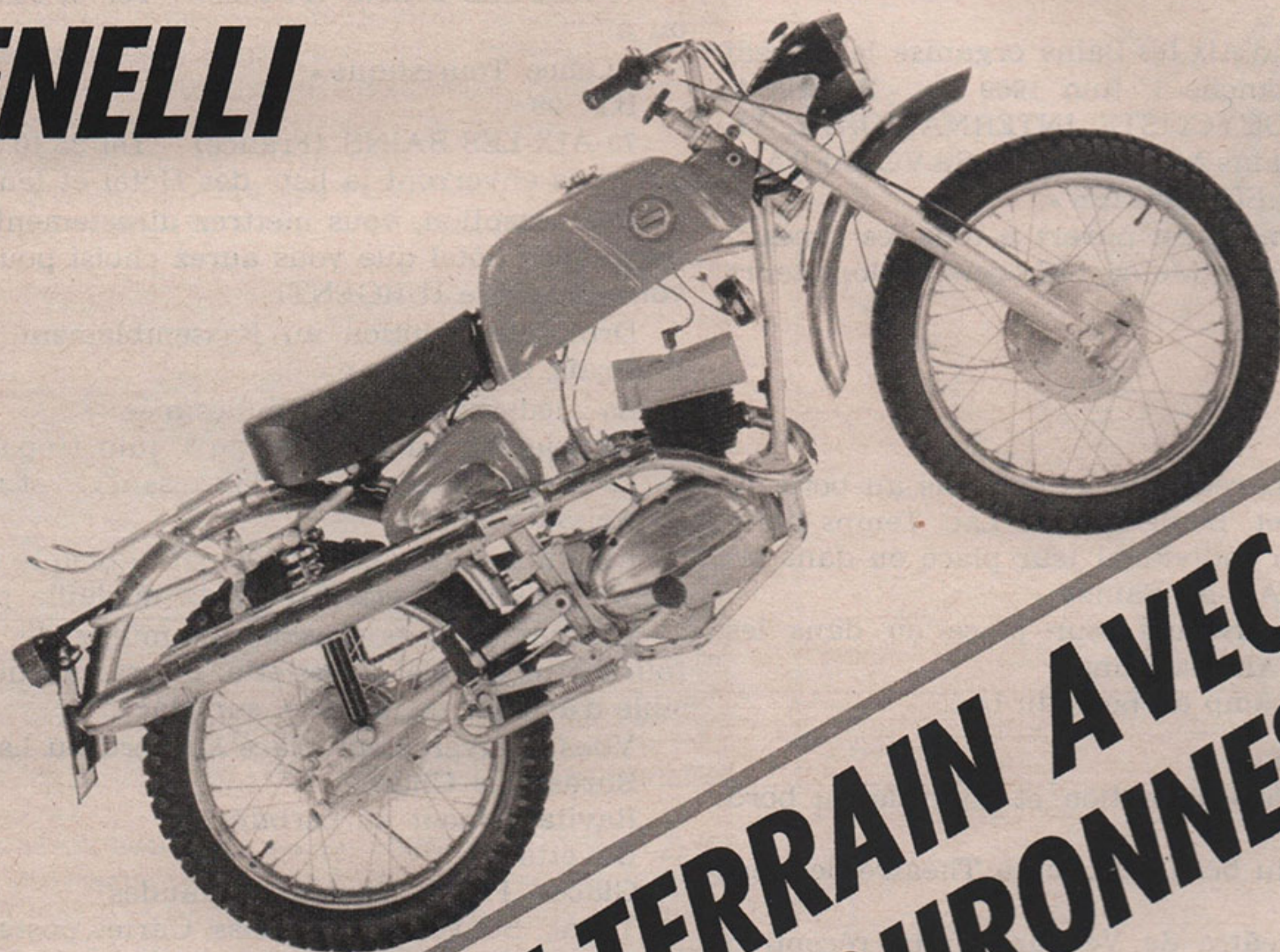


---

# **125 LEONCINO SCRAMBLER**

*un champion de l'écurie*

# **BENELLI**



**LE TOUT-TERRAIN AVEC  
DEUX COURONNES**

125 cc - 7 cv  
à 5800 t/m



MOTO - BENELLI - PESARO

---



## “Les Edelweiss”

### REGLEMENT

Le Moto-Club d'Aix-les-Bains organise le samedi 31 mai et le dimanche 1<sup>o</sup> juin 1969 un « RASSEMBLEMENT MOTOCYCLISTE INTERNATIONAL LIBRE » à Aix-les-Bains-Mont Revard (SAVOIE-FRANCE) appelé « LES EDELWEISS ».

Ce rassemblement est ouvert à tous les conducteurs et passagers de Motos, Side-cars, Véломoteurs et Cyclomoteurs.

### PROGRAMME:

#### *Samedi 31 mai*

- De 9 h. à 20 h.: réception et contrôle au bord du Lac du Bourget, Boulevard du Lac. Temps libre.
- 12 h.: déjeuner individuel (sur place ou dans les restaurants d'Aix-les-Bains).
- 19 h.: dîner individuel (sur place ou dans les restaurants d'Aix-les-Bains)
- 21 h.: feu de camp au bord du Lac.

#### *Dimanche 1<sup>o</sup> juin*

- De 7 h à 10 h30: réception et contrôle au bord du Lac.
- 10 h.: défilé, du bord du Lac au Théâtre de Verdure.
- 10 h30: au Théâtre de Verdure d'Aix, réception par la Municipalité d'Aix, Monsieur le Préfet et le Conseil Général de la Savoie. Vin d'Honneur.
- 11 h.: départ en groupe pour le Mont-Revard (1550 m d'altitude).
- de 11 h à 13 h.: réception et contrôle au Mont-Revard (pour les retardataires!).
- 12 h30: déjeuner chaud en plein air offert par le Moto-Club d'Aix à tous les participants (spécialités de Savoie).
- au dessert: tirage au sort des Challenges. Clôture. Retour individuel.

Pendant le défilé et la montée au Revard, il sera interdit de dépasser ou d'emprunter la moitié gauche de la chaussée. Ces parcours se feront à bonne allure afin d'éviter les embouteillages.

Port du casque obligatoire.

Possibilité de camper à proximité du Lac.

*Réservation des chambres:* s'adresser dès maintenant au:

« Syndicat d'initiative »

73-AIX-LES-BAINS (France) - Tél. 35.05.92

ou à:

« Office Touristique »

B.P. 98

73-AIX-LES-BAINS (France) - Tél 35.10.30

qui vous enverront la liste des Hôtels et leurs tarifs.

Dès réception, vous mettrez directement en rapport avec l'hôtel que vous aurez choisi pour retenir votre chambre (URGENT).

Droit d'inscription au Rassemblement: 10 Frcs. Français, comprenant:

- La médaille souvenir millésimée
- Le déjeuner en commun du 1<sup>o</sup> juin (repas chaud)
- Le tirage au sort des Edelweiss d'Or et des Edelweiss d'argent.

Les années suivantes, une petite plaque au millésime de l'année sera fixée à la médaille primitive.

Les participants devront se munir de: couteau, fourchette, gobelet et assiette. Il sera cependant possible d'acheter ce matériel sur place.

Vous trouverez sur place au bord du Lac:

- Bureau de Change
- Ravitaillement en carburant
- Buvette
- Glaces, Frites, Saucisses chaudes
- Tabac, Souvenir, Edelweiss, Cartes postales, Timbre-poste
- Atelier de réparation moto
- et... Service Sanitaire assuré par la Croix-Rouge d'AIX.

Les inscriptions sont reçues à partir d'aujourd'hui et sur place au contrôle.

Ce rassemblement n'étant pas une compétition, l'organisateur décline toute responsabilité en cas d'accidents, vols, etc..., avant, pendant et après la manifestation. Les participants devront observer les prescriptions du Code de la Route en tous lieux.

Ce rassemblement aura lieu quelles que soient les conditions atmosphériques.

Pour tous renseignements et inscriptions, s'adresser à:

M. PINTEAUX, 37 Place de la Gare

73-AIX-LES-BAINS (France)

Tél. 35.15.84

timbre-réponse ou coupon-réponse *obligatoires*.

Bonne route et... à bientôt!

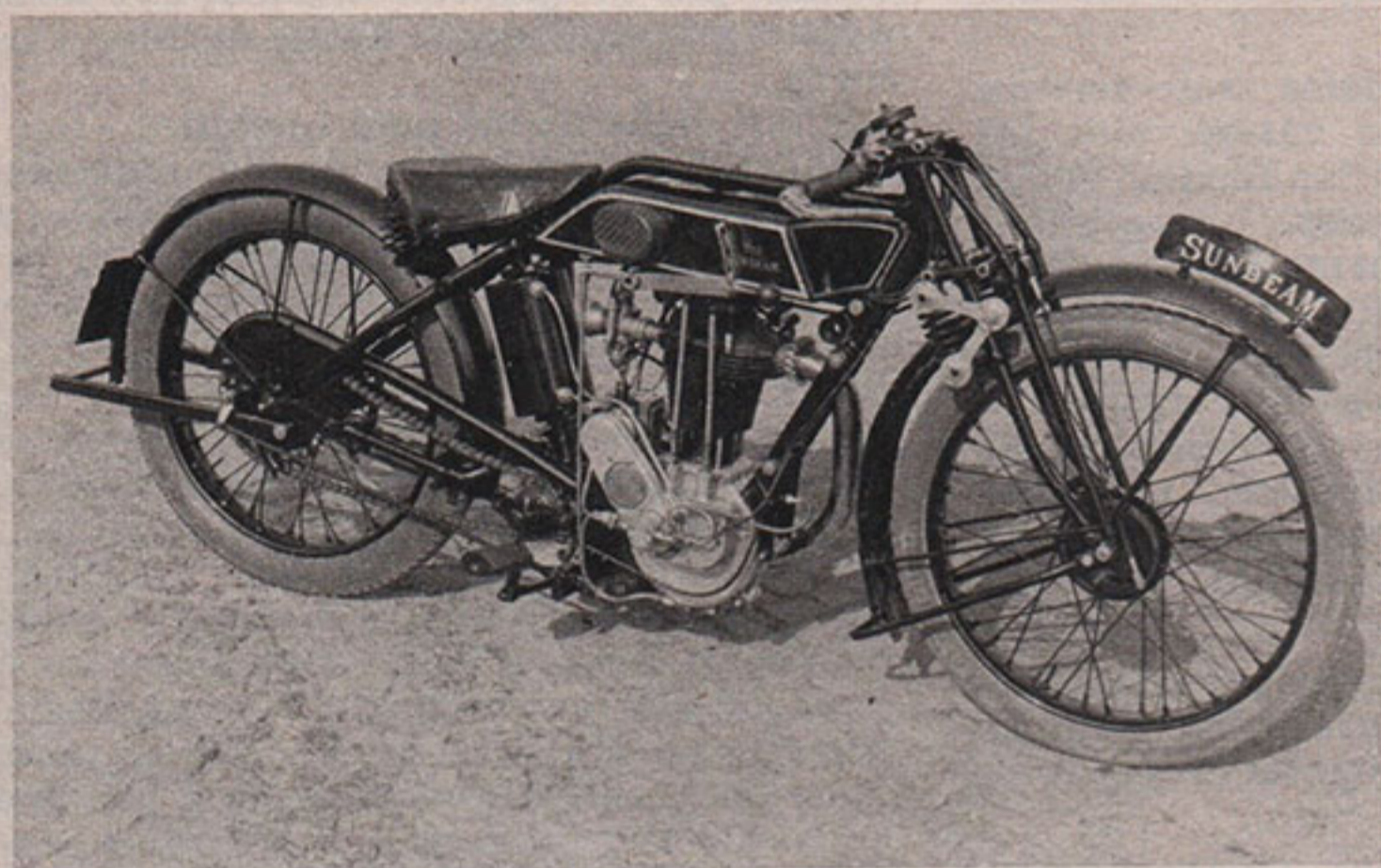


Le Moto Club Pernois invite tous les amateurs de Moto-Cross à venir assister au moto-cross international qui se déroulera sur le tracé de Pernes les Fontaines, dans le Vaucluse le 1er Mai 1969.

## Sunbeam Club

A tous les amoureux de la moto ancienne, et plus spécialement des Sunbeam, nous signalons la prochaine création du club des Sunbeam. Pour plus amples renseignements s'adresser à:

Monsieur Claude JAMESSE  
35, Avenue de Vendée  
78-VILLEPREUX



Nous demandons, au passage, à Monsieur Avelin, à qui nous avons communiqué les renseignements sur sa 500 bicylindre Sunbeam, de bien vouloir se mettre en relation avec Monsieur JAMESSE, s'il lit ces lignes.

\*

L'union Motocycliste de l'Ain signale à l'attention des amateurs de vitesse que les 3 et 4 mai 1969, se déroulera le 17eme Circuit International de Vitesse de Bourg en Bresse. Cette compétition est ouverte aux catégories: 50, 125, 250, 350, 500 et side-car.

\*

C'est avec une profonde tristesse que nous avons appris que Philippe Dupont avait trouvé la mort le 7 avril dernier, à PAU, lors de l'épreuve réservé aux 250 cc sport. Philippe Dupont disparaît à l'aube d'une carrière qui était plein de promesses. Nous présentons à la famille de Philippe DUPONT nos plus sincères condoléances.



UFFICIO PUBBLICITÀ E PROPAGANDA DAVIDE CAMPARI - MILANO

# CAMPARI

*Soda*



**D**ans le cadre de la troisième « Foire du Tourisme et des Vacances » (Mostra del Turismo e delle Vacanze) qui s'est tenue dans le courant du mois de mars, à Turin, il y avait tout un secteur entièrement consacré à la motocyclette. Les organisateurs de cette manifestation ayant pensé, à juste titre, que la moto est un moyen de locomotion touristique jeune et moderne, dont la popularité ne cesse de croître.

L'abstention des grands constructeurs fut palliée par l'initiative de leurs concessionnaires turinois qui n'ont pas hésité à engager des frais, parfois énormes, afin de pouvoir présenter au public ce qui se fait de mieux dans le monde motocycliste. Nous y sommes allés, voici ce que nous avons vu.

Evidemment, ce sont les grosses cylindrées, les gros cubes si vous préférez, qui ont monopolisé l'attention de tous les visiteurs. Sur le stand Girardi, concessionnaire de Laverda, outre les motos de cette marque figuraient des BSA, Norton et Triumph.

Sur le stand Borgarello, des vedettes étaient deux imposants modèles de Harley Davidson: la 1200 Electra Glide et la 900 Sportster. Ces deux machines étaient entourées d'une couronne de modèles de chez Morini, Motobécane et des toutes nouvelles Ossa espagnoles.

Le plus gros morceau du stand Dolza était une moto Guzzi « V 7 » dans sa récente version en 750 cc qui, non encore importée en France, rendra caduques les modèles actuels. Sur le stand Merlo trônait le magnifique prototype de la 500 Gilera bicylindre en version civile.

Toute la gamme des modèles Honda, de la 250 à la 450 bicylindre, présentée au stand du concessionnaire I.A.P., a été l'objet de l'admiration générale.

## Beaucoup de monde et de nouveautés au Salon de Turin

Sur le stand Torrelli, concessionnaire Benelli-Motobi, on a particulièrement regretté l'absence de la 650 cc bicylindre qui, croit-on, commencera à être livrée en Italie à partir du mois d'avril ou mai. Notre attention s'est donc portée sur deux véritables pur sang: la quatre cylindres Benelli au guidon de laquelle Renzo Pasolini a remporté le championnat d'Italie en 1968, et la Motobi triomphatrice de trois championnats juniors, l'an dernier.

La gamme des modèles tout terrain était très riche et très variée: tous les concessionnaires, outre les modèles classiques de leurs marques, présentaient d'intéressantes transformations de leur cru. Il y avait bien sûr l'ex crossmann Mirimin et ses 175 « Spéciale », dont nous reparlerons, les nouvelles Frigerio et Muller. Nous n'aurions pas pardonné au concessionnaire de Montesa, Chenone, de ne pas avoir présenté les derniers modèles de cette marque dont nous parlons plus loin.

La passion des plus jeunes pouvait largement se satisfaire grâce au nombre incalculable des cyclomoteurs et velomoteurs présents à ce Salon.

L'Union des Coureurs Turinois, c'est à dire l'U.C.T. Centaure, afin de faire un peu de propagande pour ses propres

activités était présente et exposait quelques unes des machines de compétitions que possèdent ses membres.

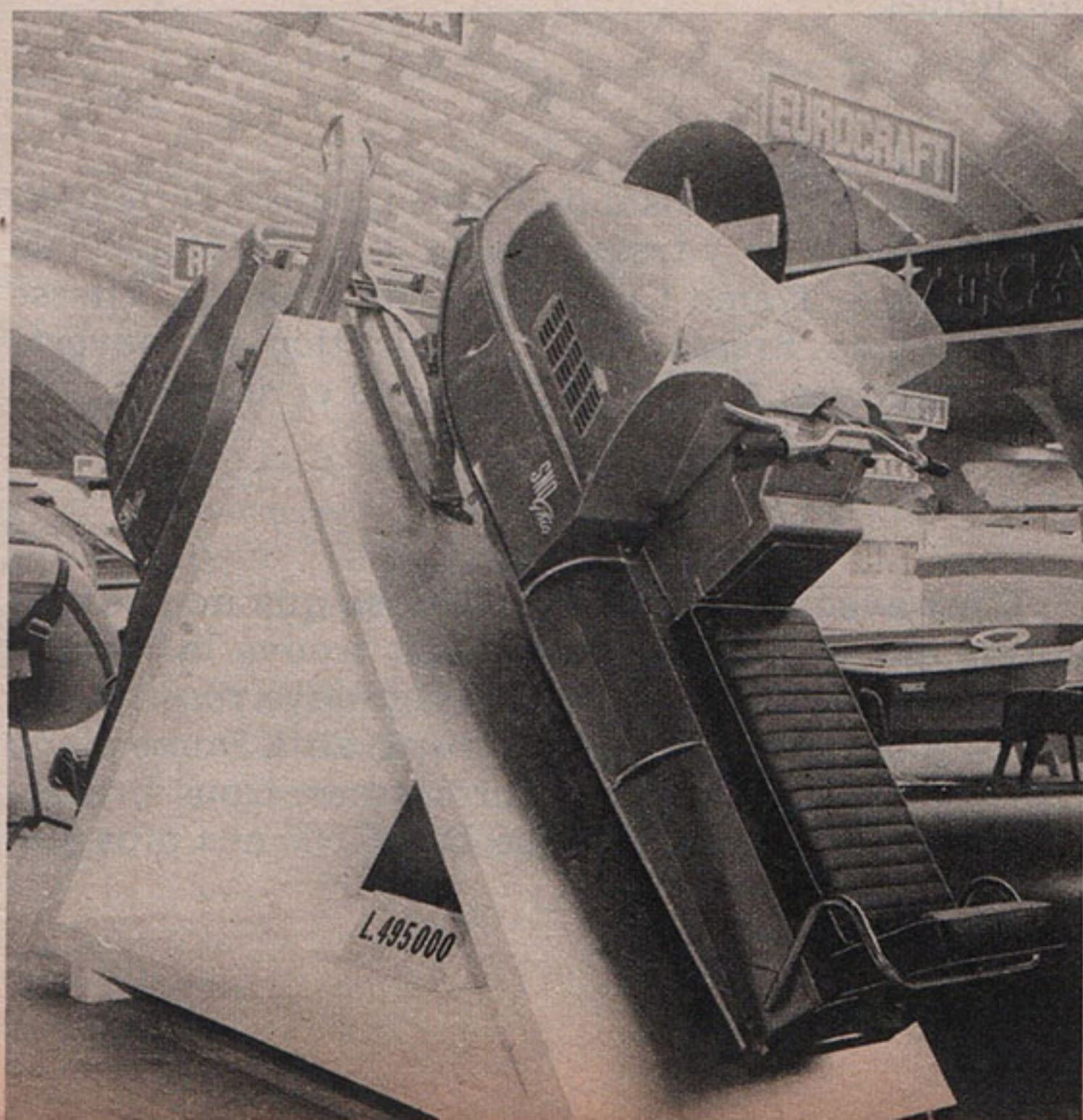
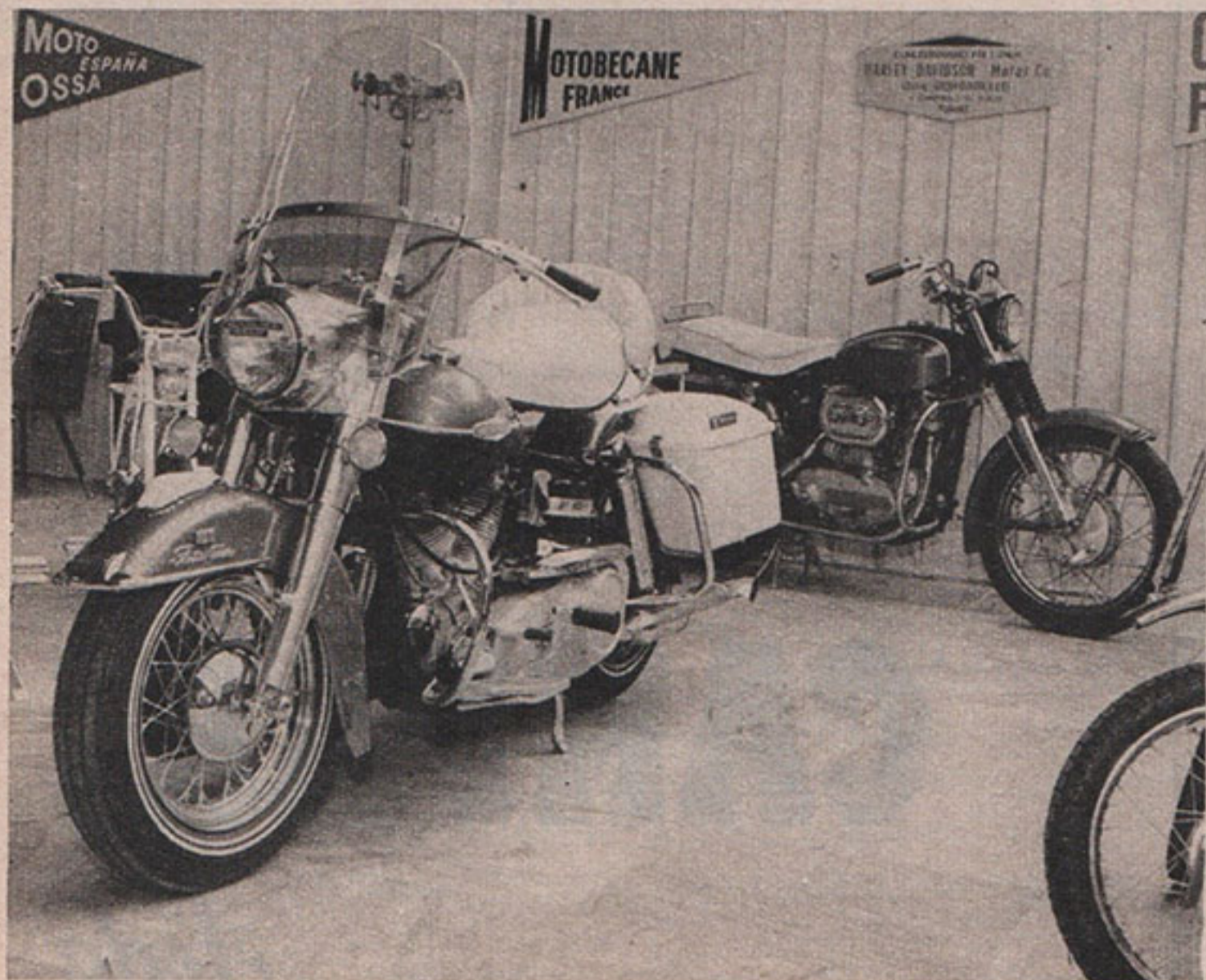
L'Aermacchi « Ala d'Oro » 125, présentée en même temps que la 250 était une nouveauté absolue pour le public turinois.

Un autre sujet d'intérêt, c'était la Ducati « Scrambler » et le nouveau side-car de compétition avec un moteur Linto réalisé par l'ingénieur Masino, que nous avons présenté dans notre dernier numéro.

Enfin, nous avons noté quelques « Spéciale » de compétition et de tourisme exposées sur le stand du Moto-Club « La Mole »; parmi celle-ci une très belle reconstruction dans le style moderne sur une mécanique de Vincent HRD 1000 Black Shadow.

En conclusion, nous dirons que cette manifestation fut parfaitement réussie et nous a remis en mémoire les lointaines éditions du « Moto Salone » de Turin. L'affluence des visiteurs a dépassé et de beaucoup, toute attente, confirmant ainsi l'intérêt que provoque le motocyclisme. Devant un tel succès les organisateurs nous ont assurés que dans la prochaine Foire du Tourisme et des Vacances, début 1969, il réserveront à la moto un secteur encore plus grand que cette fois-ci.

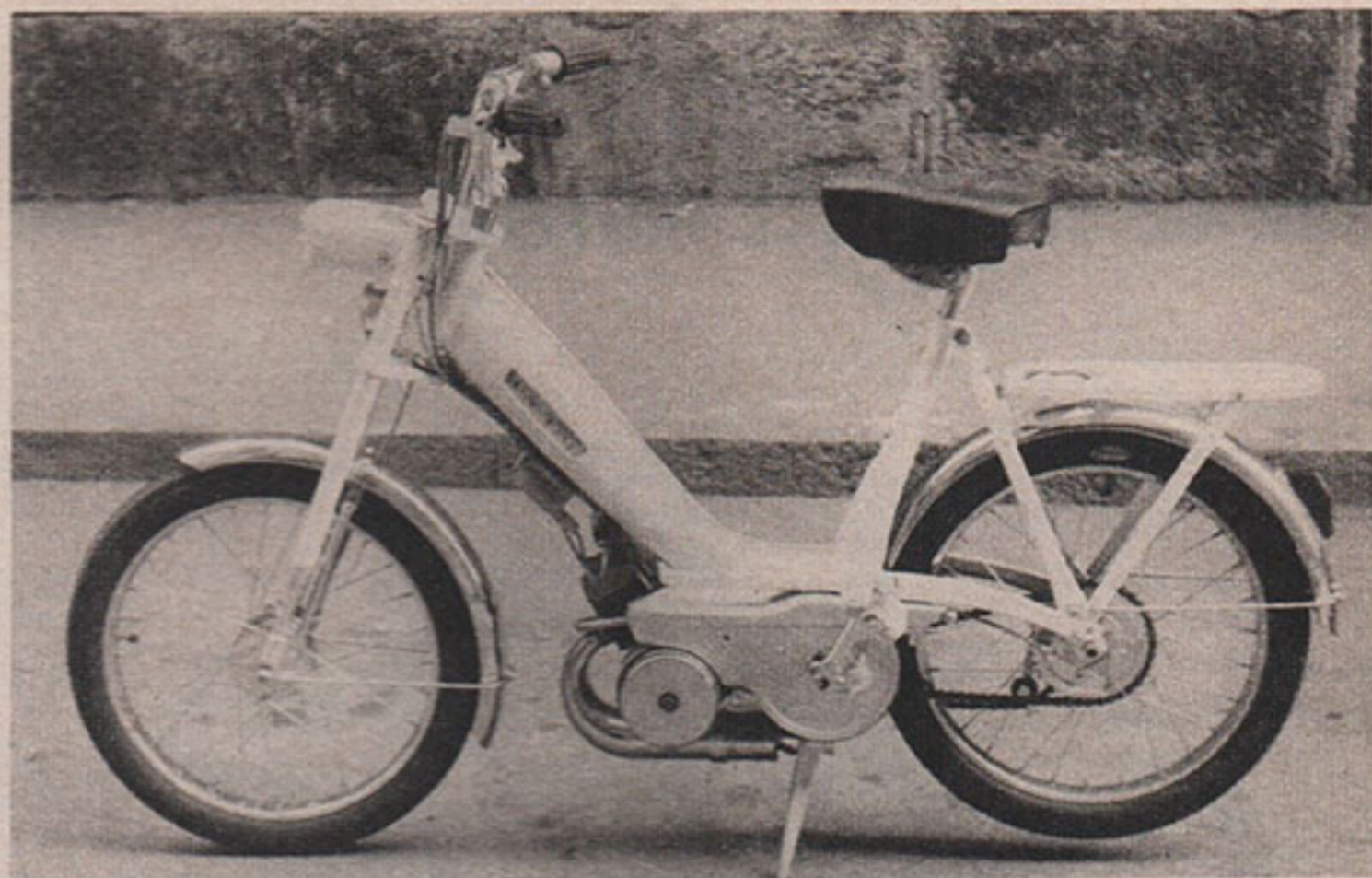
*Les imposantes Harley Davidson et les Electra Glide 1200 et Sportster 900 dans leur dernière version, arrivées toute fraîche des U.S.A. pour le Salon de Turin. A droite, la moto des neiges construite par le carrossier Ghia.*



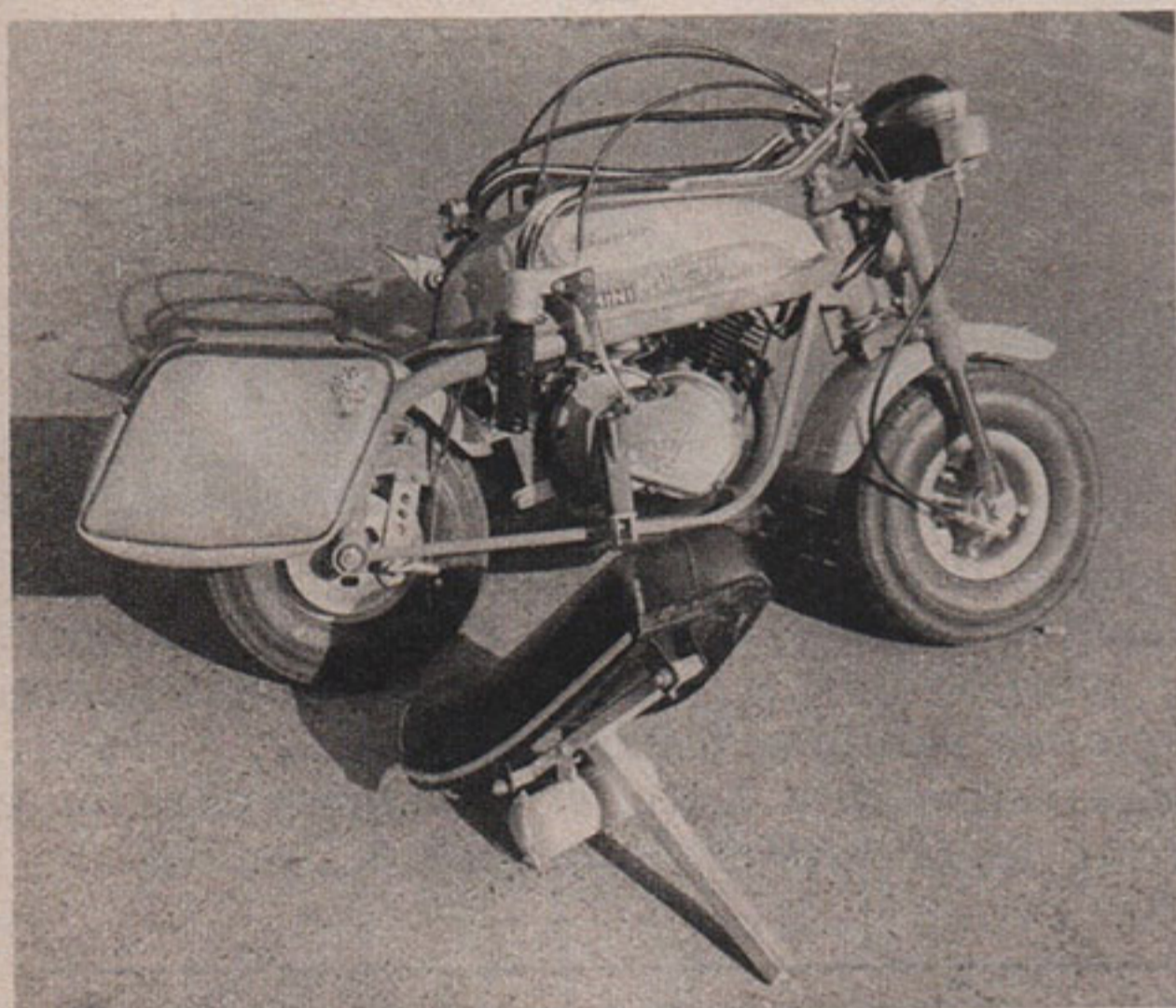




Voici le nouveau Garelli « Gulp Flex » 50 mono vitesse à pédales, avec suspension avant et arrière. Remarquez que le moteur est caréné avec la même tôle qui recouvre la chaîne arrière. Les roues sont de 16" pour améliorer la stabilité et les pneus de large section pour améliorer le confort.



La dernière version du très joli « Cady » doté d'une fourche télescopique. La bonne position de conduite et le bon rapport de transmission entre le pédalier et la roue arrière permettent de l'utiliser comme une simple bicyclette. Evidemment, le Cady est équipé d'un embrayage centrifuge et de pédales.

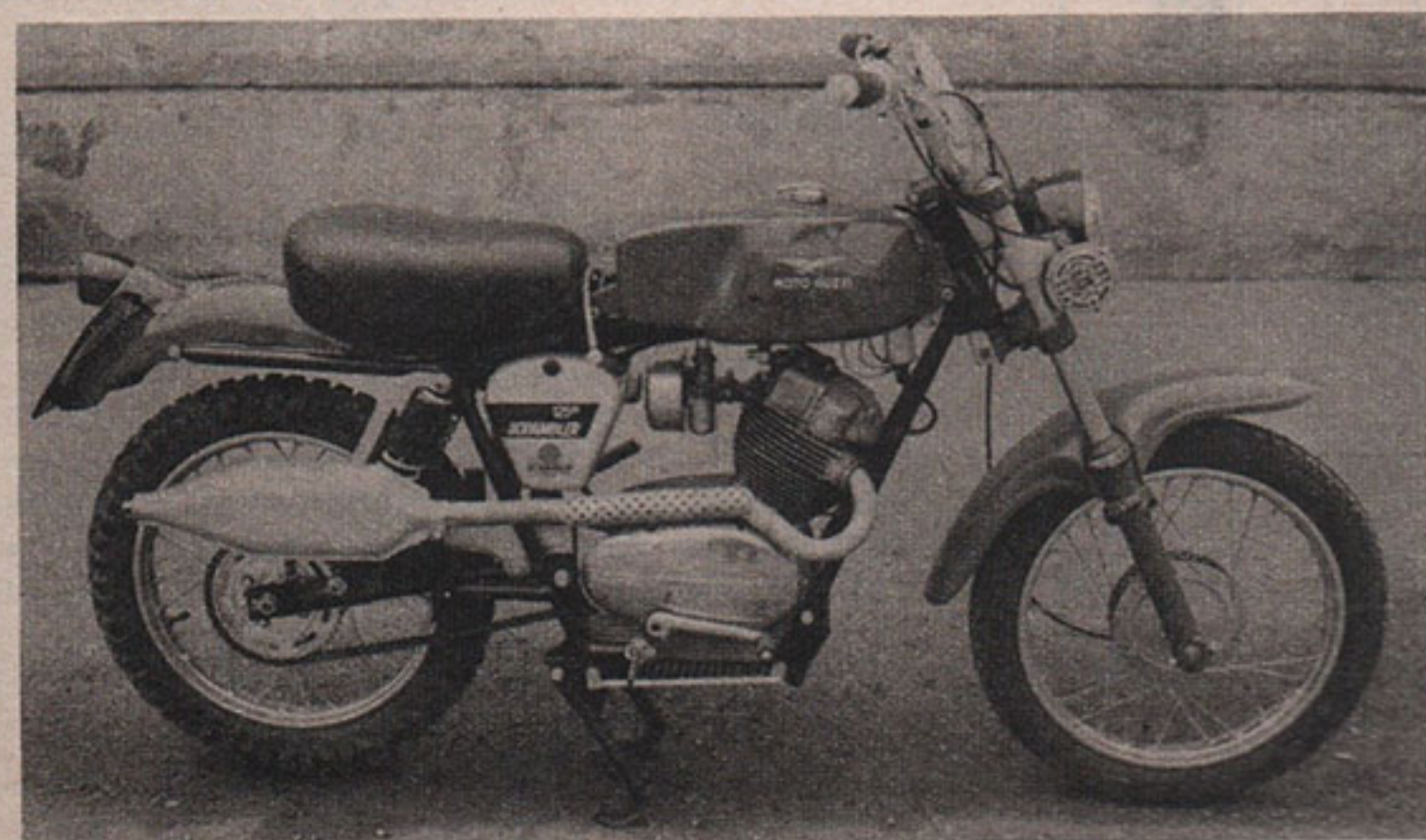


La dernière version des mini des mini motos c'est le Marcellino type Super America. On remarque, pour justifier l'appellation qui lui a été donnée la selle en « Cinemascope » à l'américaine, et les sacoches latérales style Harley Davidson. Cette mini-moto est dotée d'un compteur kilométrique.



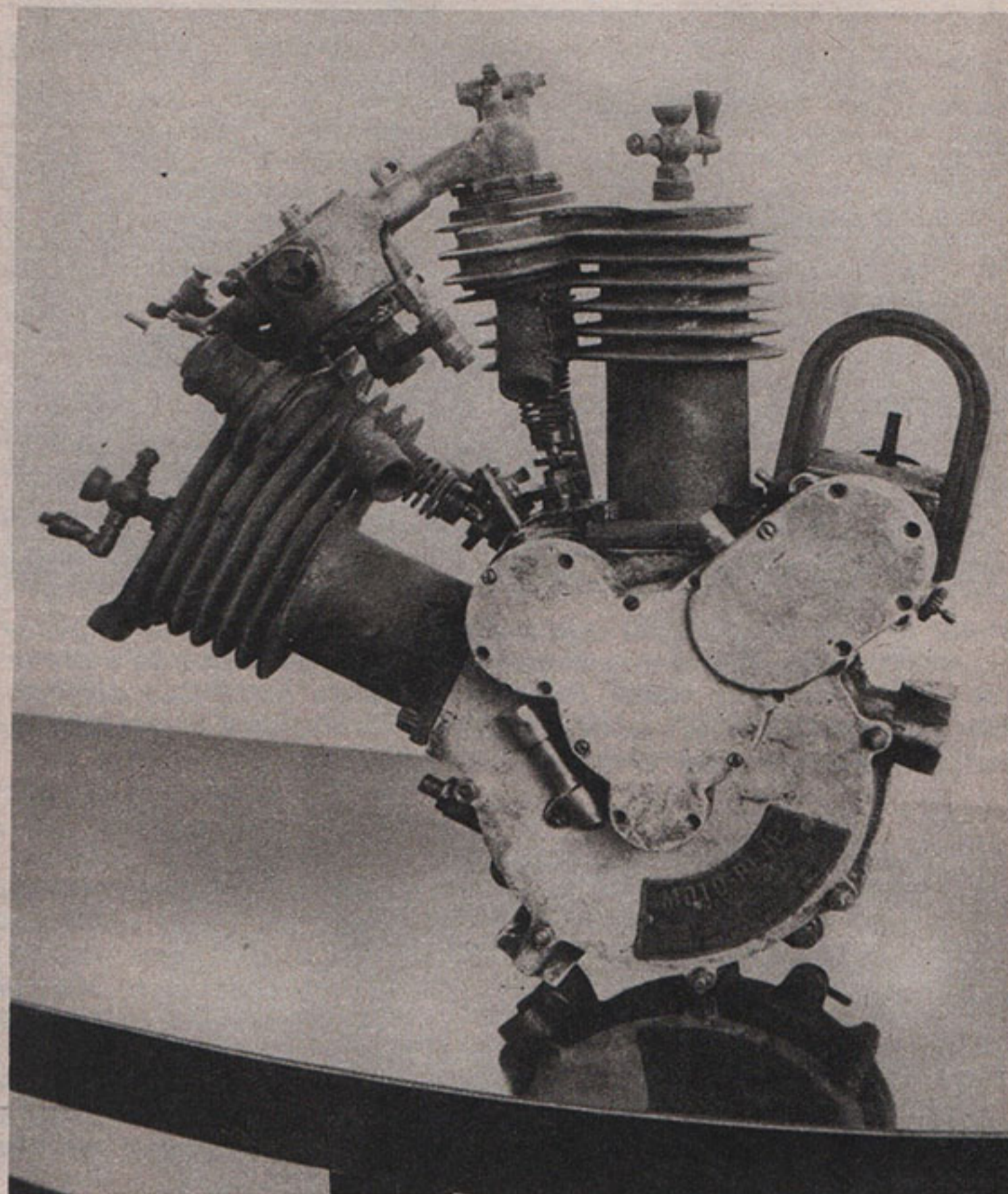
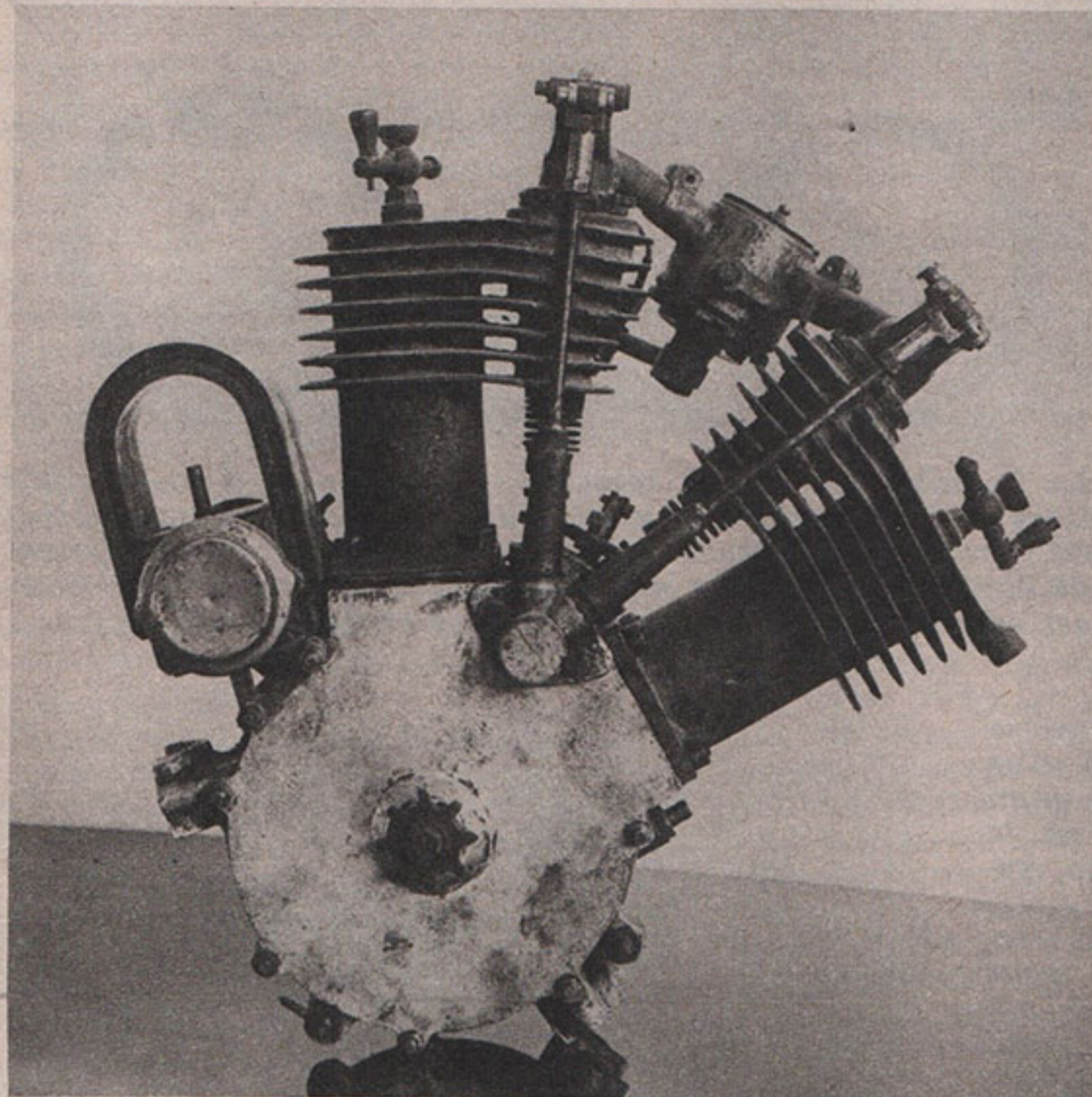
Voici une belle réalisation du concessionnaire Moto Guzzi, Mr. Dolza. La machine a été réalisée dans le but d'en faire une tout terrain non sportive, elle est dotée de suspensions spéciales Ceriani, pot et tube d'échappement élevés et grille de protection sous le carter moteur. Evidemment, la selle, le réservoir et les garde-boue d'origine ont été remplacés par d'autres plus adaptés à l'usage tout terrain. Mr. Dolza a l'intention de réaliser une petite série de ces machines.

La gamme des cyclomoteurs Moto Guzzi s'est enrichie d'un modèle plus adapté aux exigences de la circulation urbaine: le Dingo monovitesse. Naturellement il est doté un embrayage centrifuge, mise en route à pédale, d'une selle commode et suspendue. Les grandes roues lui confèrent une bonne stabilité et une bonne maniabilité.





## QUI PEUT NOUS RENSEIGNER SUR CE VÉNÉRABLE MOTEUR ?



Notre rédacteur, J.F. Piétri, possède cet antique moteur sur lequel il essaie, vainement, de glaner quelques renseignements. Qui, parmi nos lecteurs pourra les lui communiquer? Voici, en attendant quelques caractéristiques: c'est un bicylindre en V semi-culbuté, d'une cylindrée d'environ 260 cc. La construction remonterait, approximativement à 1920. Les indications de réglages seraient les bien venues. J.F. Piétri, serait disposé à acheter toutes pièces adaptables à ce moteur, ainsi qu'une boîte, et pourquoi pas, toute la machine construite autour de ce moteur qui porte la marque MOTO-REVE, fabriqué à Genève.

## MOTS CROISES

Problème n. 3  
par A. Le Grand

Solution du n. 2

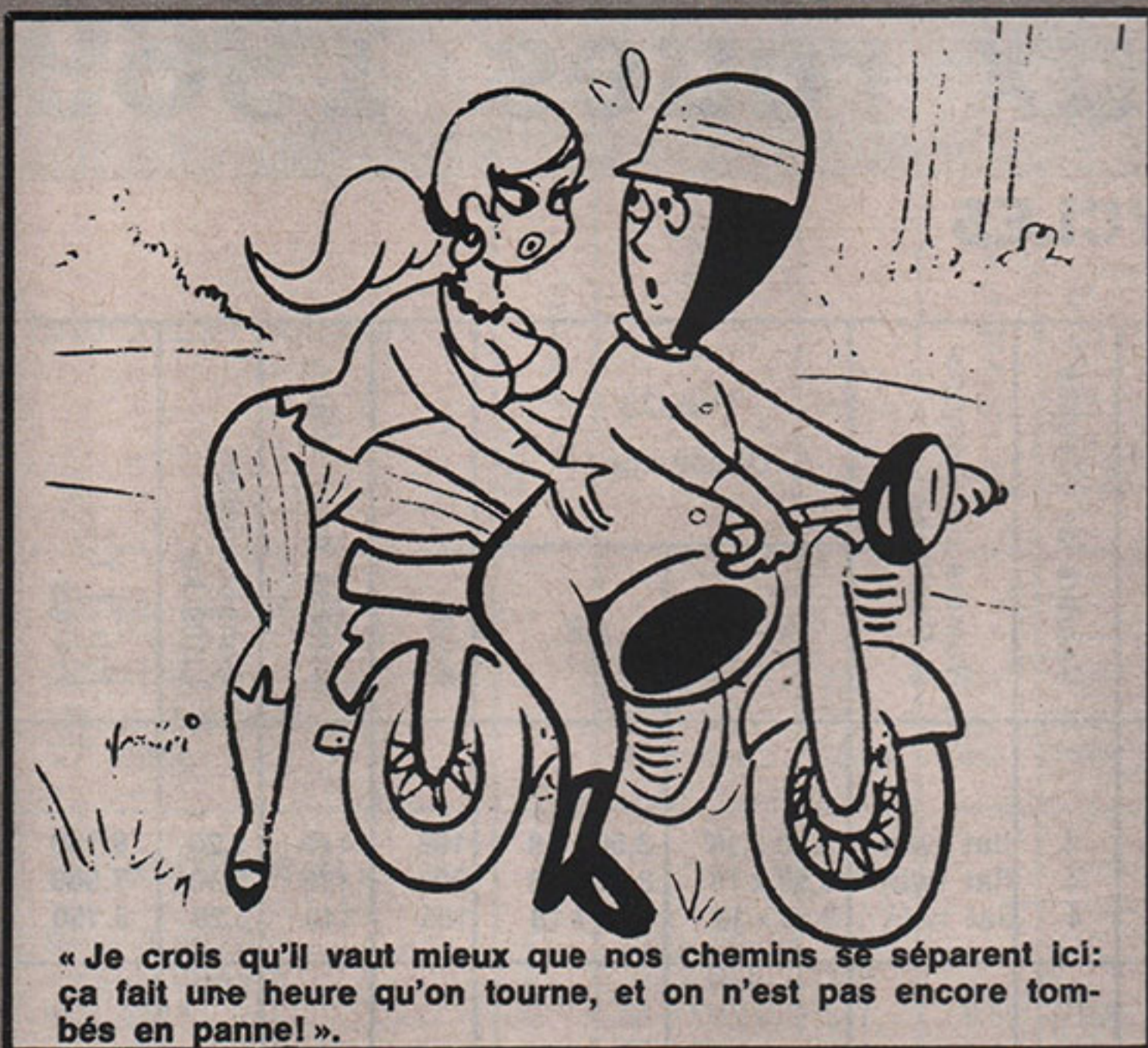
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I	R	O	S	S	I	G	N	O	L	S
II	O	L		E	N	R	A	G	E	S
III	U	G		C		O	P	R	S	
IV	L	A	C		D	U	P	E	E	S
V	E		E	T	A	P	E			E
VI	M	E	L	A		E		A	E	L
VII	E	G	A	L	E	M	E	N	T	
VIII	N	A		C	H	E	M	I	N	E
IX	T	U	E		A	N	I	S	A	S
X	S	X		E	N	T	R	E		T

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II								■		
III			■						■	
IV						■			■	
V				■						
VI							■			
VII					■					■
VIII							■			
IX							■			
X			■		■					

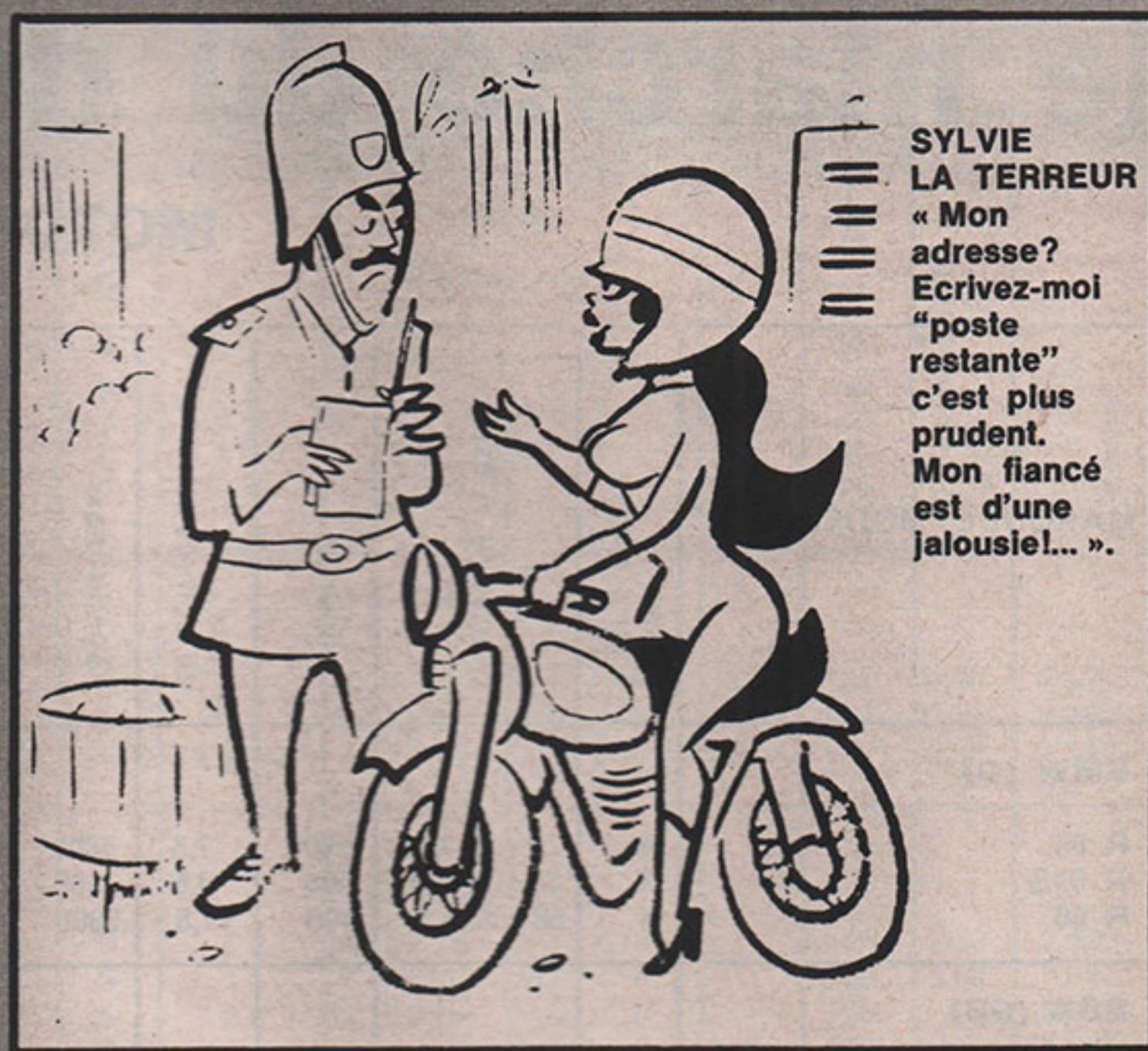
**HORIZONTAL:** I. Est parfois en danger; II. Donne de l'ombre; III. Possessif. On en vêtit les religieuses; IV. Mouvement intérieur passager. Note; V. Refuse d'admettre. Accomplir; VI. Ancienne monnaie. Peut être adjacente; VII. Epreuve d'un test psychologique. Fleuve longtemps contesté; VIII. On en fait avec du sucre. Agis; IX. Chacun est destiné à avoir la sienne. Pousse en désordre sur la tête; X. Préposition. Mère de Delphine.

**VERTICAL:** 1. Epoque littéraire; 2. Amaigrissement extrême; 3. Dans le I horizontal. Ombelliféracée; 4. Le plasma humain en contient 0,30 g par litre. En désordre: pas tout à fait humide; 5. Jumeau. Après la virgule, va à l'infini; 6. Prénom. Relachements des parois abdominales; 7. Parasite assoiffé de sang; 8. Grilla des grains de café; 9. Début d'une série. Entre Eubée et la Boétie; 10. Celui des romains a chu. On peut en mettre un grain.

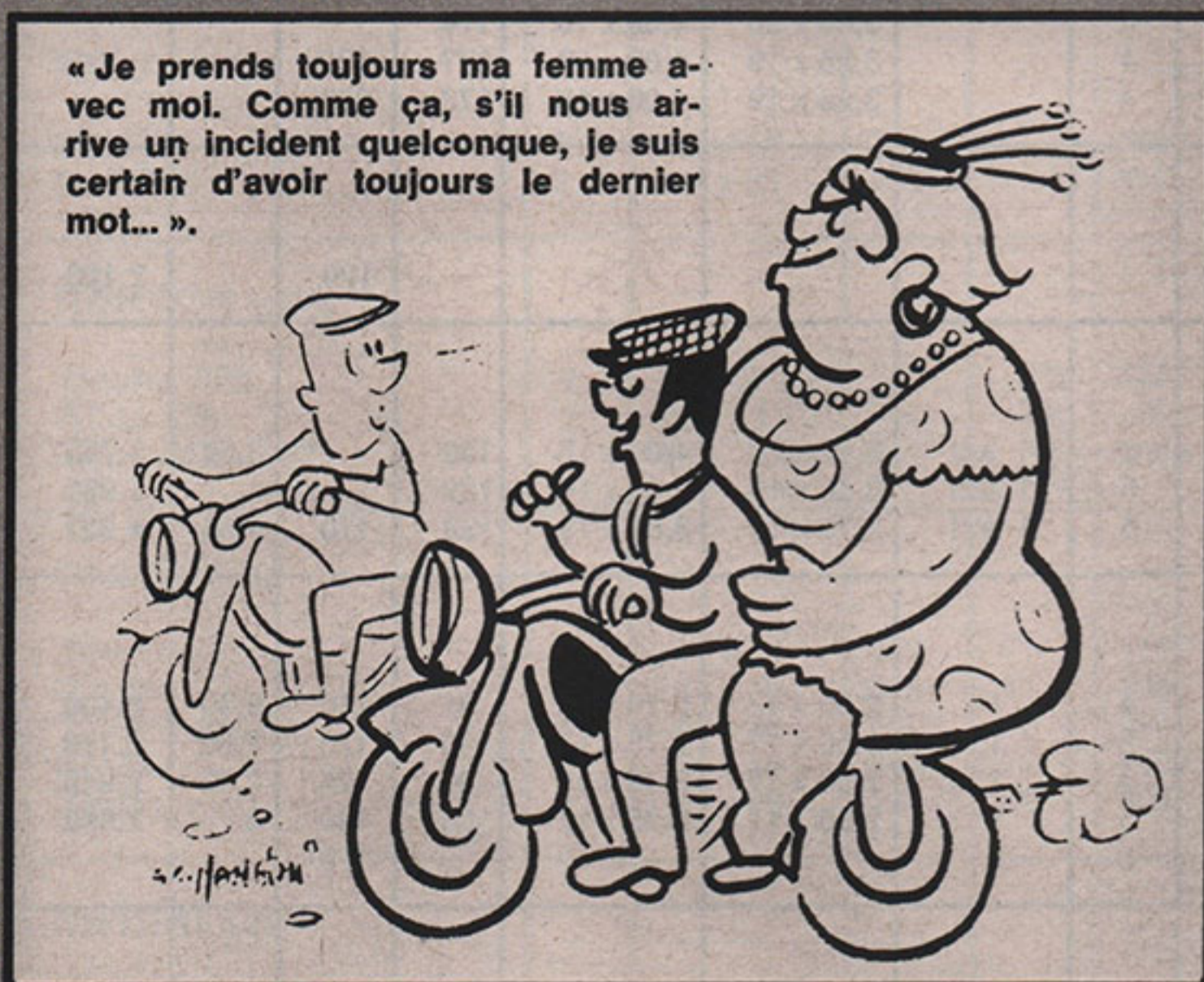




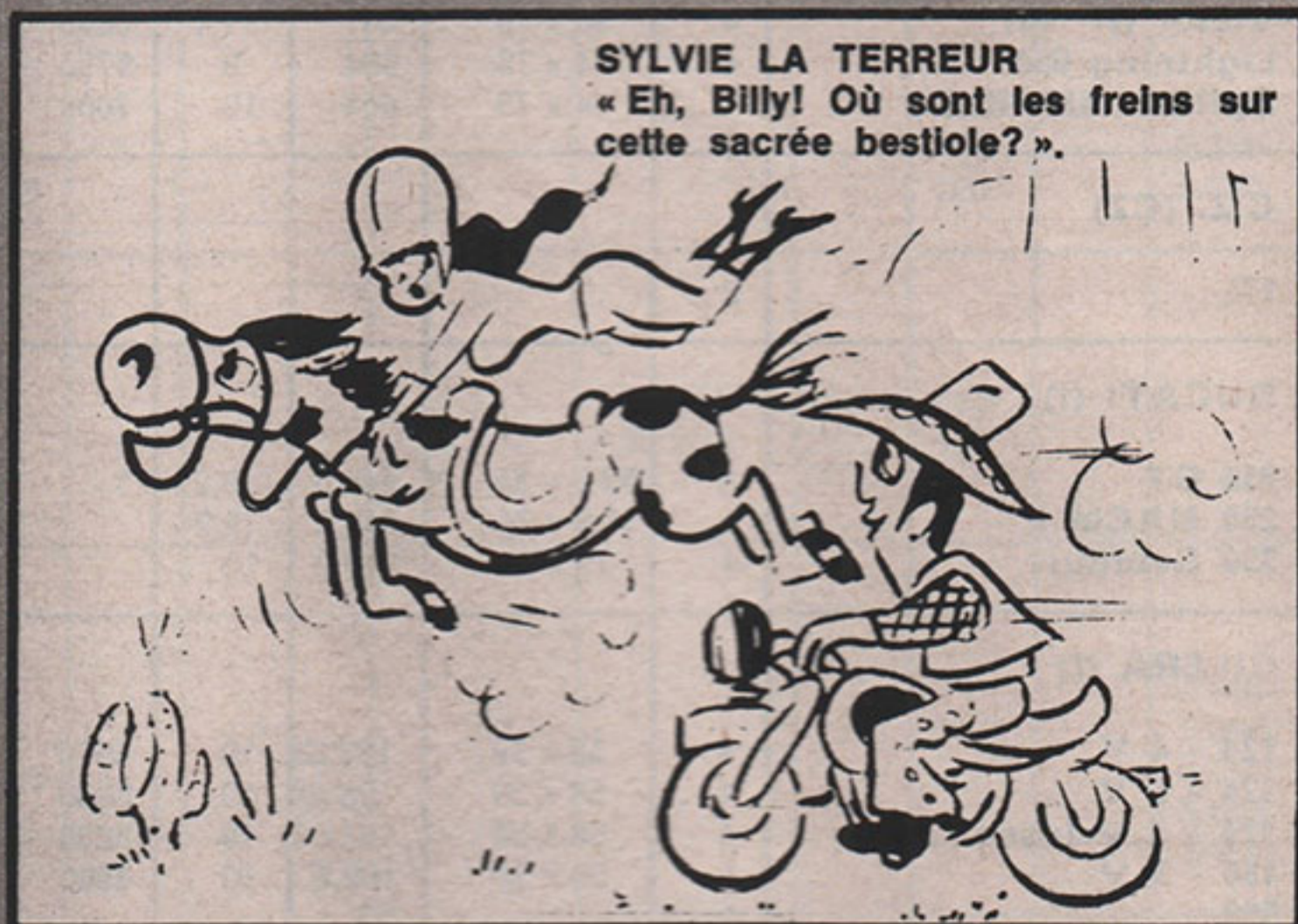
« Je crois qu'il vaut mieux que nos chemins se séparent ici: ça fait une heure qu'on tourne, et on n'est pas encore tombés en panne! ».



**SYLVIE LA TERREUR**  
« Mon adresse? Ecrivez-moi "poste restante" c'est plus prudent. Mon fiancé est d'une jalousie!... ».

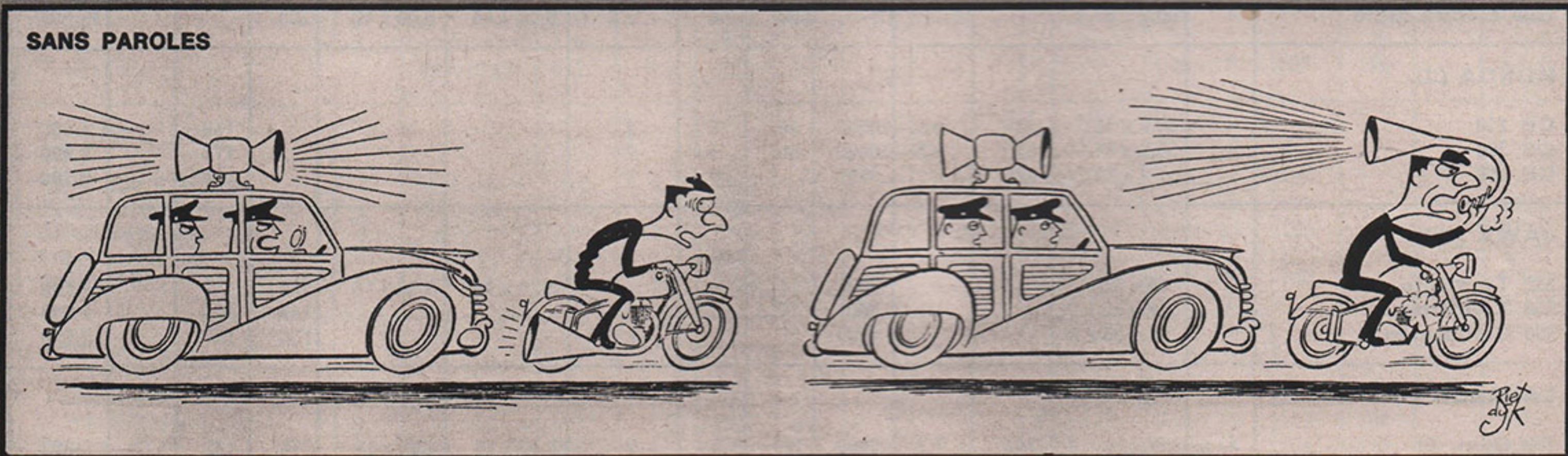


« Je prends toujours ma femme avec moi. Comme ça, s'il nous arrive un incident quelconque, je suis certain d'avoir toujours le dernier mot... ».



**SYLVIE LA TERREUR**  
« Eh, Billy! Où sont les freins sur cette sacrée bestiole? ».

**SOURIRES A PLEINS GAZ**  
avec Sylvie la terreur



**SANS PAROLES**

Rex  
JK



# 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.				
<b>BMW (D)</b>														
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
<b>BSA (GB)</b>														
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		
<b>C.Z. (CZ)</b>														
175	2					15						120		2.180
<b>DUCATI (I)</b>														
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
<b>GILERA (I)</b>														
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		
<b>HARLEY DAVIDSON (U.S.A.)</b>														
1200 Electra glide	4	100,8 x 87,3				66	4	V 2	5,00 x 16	5,00 x 16	300			15.000
<b>HONDA (J)</b>														
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
<b>JAWA (CZ)</b>														
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
<b>LAVERDA (I)</b>														
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. t/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.				
<b>MOTO GUZZI (I)</b>														
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
<b>MV AGUSTA (I)</b>														
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
<b>MZ (D.D.R.)</b>														
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
<b>NORTON (GB)</b>														
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				
<b>OSSA (SP)</b>														
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
<b>SUZUKI (J)</b>														
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
<b>TRIUMPH (GB)</b>														
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
<b>YAMAHA (J)</b>														
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.				
<b>BICIZETA (I)</b> 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
<b>DUCATI (I)</b> 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
<b>GIULIETTA (I)</b> 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			3,5	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
<b>ITALJET (I)</b> Mustang Trial Gogo Ranger Scout Veloce	2 2 2 2 2 2	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 2,00 x 18	2,50 x 18 2,50 x 19 3,50 x 10 3,00 x 10 3,50 x 10 2,00 x 18				1.392 1.598 1.330 1.360 1.360 1.360
<b>HONDA (J)</b> 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
<b>ITOM (I)</b> 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 4 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
<b>MALAGUTI (I)</b> 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.				
<b>MALAGUTI (I)</b>														
<b>Modèles sport</b>														
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
<b>Modèles tourisme</b>														
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
<b>MALANCA (I)</b>														
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
<b>MONDIAL (I)</b>														
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
<b>MOTOBECANE (F)</b>														
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
<b>PEUGEOT (F)</b>														
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							914
RS 3	2	39 x 40	49		5000	1,8	3							1.040
BB 3 sport	2	39 x 40	49	7,4	5500	2	3		2,25 x 17	2,75 x 17		50		1.249
101 MT	2	39 x 40	49				mono							605
102 MT	2	39 x 40	49				mono					50		646
<b>PIAGGIO (I)</b>														
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
<b>VELOSOLEX (F)</b>														
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.				
<b>C.Z. (CZ)</b> 125	2	58 x 52				11	4				105	110		
<b>DUCATI (I)</b> 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
<b>HONDA (J)</b> 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
<b>ITALJET (I)</b> 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
<b>MALAGUTI (I)</b> 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
<b>MALANCA (I)</b> 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
<b>MONDIAL (I)</b> 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
<b>YAMAHA (J)</b> 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	97 124,8	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
<b>SCOOTERS</b>														
<b>PIAGGIO (I)</b> 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
<b>CYCLOMOTEURS</b>													
<b>CAZENAVE-VAP</b>							<b>MALAGUTI</b>						
Série Vap-Sachs :							Sportivo.....	—	—	500	640	760	820
431 .....	160	200	250	—	—	—	Mistero .....	—	—	550	750	800	—
422 .....	180	210	260	—	—	—	Olympique .....	—	490	600	820	900	1.000
48-50 .....	160	190	240	330	—	—	Strale.....	—	400	450	—	—	—
48-55 .....	160	200	220	250	—	—	Stampo.....	—	370	420	—	—	—
48-76 .....	250	280	320	—	—	—	Maggiolino .....	—	—	—	—	900	980
411 .....	100	130	160	240	—	—	Sportivo GT .....	—	—	—	—	760	840
421 .....	110	150	180	250	—	—							
421 C .....	130	160	—	—	—	—	<b>MERCIER</b>						
631 C .....	—	170	200	240	310	—	Série Vap-Sachs :						
632 C .....	—	200	230	280	350	—	Standard .....	90	110	150	200	—	—
612 C .....	—	220	250	—	—	—	VGL 861 .....	120	150	200	250	—	—
613 C .....	—	240	300	340	430	—	SR 8 et SR I .....	160	220	240	300	—	—
612 CS I .....	—	290	310	—	—	—							
613 CS .....	—	300	—	—	—	—	<b>MOTOBÉCANE-</b>						
613 CS 2 .....	—	390	450	560	650	—	<b>MOTOCONFORT</b>						
S.D.U. 3 K .....	—	430	480	—	—	—	AV/AU 32 M et S ...	80	90	110	—	—	—
Arcachon .....	—	250	320	—	—	—	AV/AU 41 .....	100	110	130	—	—	—
Deauville .....	—	—	—	450	500	550	AV/AU 42 et 42 S...	110	120	160	210	250	380
La Baule .....	—	—	—	400	450	600	AV 43 T .....	120	—	—	—	—	—
Pyla .....	—	—	—	350	410	570	BG 43 .....	120	130	160	220	260	385
VéioVap .....	110	120	160	240	290	370	Cady .....	—	—	170	200	250	330
671 .....	—	—	—	—	320	360	Cady (petites roues)	—	—	—	—	340	440
672 .....	—	—	—	—	350	400	AV/AU 44 .....	130	160	190	250	310	430
673 .....	—	—	—	—	410	460	AV/AU 48 .....	140	170	200	280	370	470
674 .....	—	—	—	—	440	500	AV/AU 65 .....	170	190	220	310	380	530
<b>Série Demm :</b>							AV/AU 68 .....	190	210	260	330	400	570
413 .....	100	—	—	—	—	—	AV/AU 76 .....	160	170	210	250	310	480
423 .....	110	—	—	—	—	—	AV/AU 79 .....	170	190	220	310	380	530
425 2 V .....	130	160	—	—	—	—	AV/AU 85 .....	190	210	260	360	440	600
426 3 V .....	140	180	—	—	—	—	AV/AU 88 .....	200	230	290	380	460	640
245 2 V .....	210	—	—	—	—	—	AV/AU 89 .....	210	270	330	390	530	760
246 3 V .....	250	—	—	—	—	—	AV/AU 98 .....	350	410	460	600	700	1.050
250 (J.L.O.) .....	200	—	—	—	—	—	Sp. 50 .....	270	290	370	460	580	750
<b>Série Ducati :</b>							SPR .....	290	390	440	480	620	800
285 .....	—	470	550	610	700	800	SP 98 .....	—	—	—	700	800	1.100
286 V .....	—	490	580	640	720	840	SP TT .....	—	—	—	520	630	800
							AV 49 .....	—	—	—	—	480	550
<b>FAVOR</b>							<b>MOKULI</b>						
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	—	<b>PALOMA</b>						
CAL Rallye .....	220	280	340	400	—	—	TAS.....	100	130	160	180	—	—
<b>Série Benelli :</b>							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	—	—	—
							Astrée .....	180	210	260	—	—	—
<b>FLANDRIA</b>							Bellatrix.....	210	240	280	—	—	—
Vélocatic .....	140	180	200	250	320	—	Bételgeuse.....	190	220	270	—	—	—
Floride mono .....	170	210	260	300	400	520	Céphée.....	220	250	300	—	—	—
Floride Vari.....	—	220	280	350	—	—	Confort SK.....	—	450	540	—	—	—
Princesse mono .....	190	250	320	370	470	—	Porteur .....	270	310	380	—	—	—
Princesse vari.....	—	260	350	390	—	—	Agna .....	—	—	—	550	650	—
Consul 3 V .....	300	—	—	—	—	—	Tri 220 .....	—	—	—	850	1.050	1.300
Consul 4 V .....	320	—	—	—	—	—							
King 3 V .....	330	—	—	—	—	—	<b>PEUGEOT-TERROT</b>						
King 4 V .....	350	400	—	—	—	—	BB I N S.....	120	140	180	—	—	—
Mirage 3 V .....	220	270	310	420	500	590	BB I TLS.....	180	230	290	—	—	—
Comet 3 V .....	260	310	350	470	580	700	B I T-SL .....	170	190	240	—	—	—
Comet 4 V .....	260	320	370	500	620	750	BB 3 L .....	—	280	300	400	—	—
Parisienne 4 V .....	320	400	500	650	—	—	BB V T et BB V .....	190	230	280	—	—	—
Primus.....	—	—	—	470	570	670	BB 3 SP .....	300	340	410	520	740	—
Trophée.....	—	—	—	720	870	1.050	BB 3 SP « M » .....	—	—	—	540	—	—
							BB 3 T .....	280	310	400	—	—	—
<b>GITANE</b>							104 S et R.....	210	230	270	—	—	—
7 Diff. ....	90	120	—	—	—	—	104 MGL .....	230	260	290	370	480	—
27 et 37.....	170	190	230	—	—	—	104 SV et RV .....	220	240	—	—	—	—
67 .....	190	220	260	—	—	—	104 MGVL .....	250	280	340	420	510	—
38 .....	220	260	—	—	—	—	104 P .....	—	300	340	—	—	—
68 .....	240	280	—	—	—	—	C .....	—	160	180	240	300	390
							CT .....	—	—	220	270	340	450
<b>HONDA</b>							VCT .....	—	—	240	300	380	500
C 310/320.....	—	450	550	670	750	900	LT .....	—	—	290	320	390	500
P 50.....	—	—	—	260	350	500	VLV .....	—	—	310	370	440	560
CF 50 .....	—	—	—	—	800	900	TL .....	—	—	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
<b>VÉLOSOLEX</b>						
2200 .....	95	110	—	—	—	—
3300 .....	—	—	140	170	—	—
3800 .....	—	—	—	200	240	300
<b>VESPA</b>						
49 cc. scooter .....	—	—	560	650	780	980
Ciao C7 E .....	—	—	—	—	—	480
Ciao C7 V .....	—	—	—	—	—	550
GT .....	—	—	—	—	—	820
<b>ZUNDAPP</b>						
515 .....	—	—	—	—	1.100	1.350
516 .....	—	—	—	—	1.250	1.500

## VÉLOMOTEURS

### a) VéloMOTEURS légers 49 cc. :

<b>CAZENAVE</b>						
245 Allegro 2 V .....	250	—	—	—	—	—
246 Allegro 3 V .....	280	—	—	—	—	—
275 Alpina .....	300	—	—	—	—	—
276 .....	310	—	—	—	—	—
<b>FAVOR</b>						
Monza-Benelli VBP .....	—	380	480	570	680	850
Cosmos VBK .....	—	400	500	590	730	900
<b>FLANDRIA</b>						
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
<b>GITANE</b>						
162 2 V .....	230	—	—	—	—	—
163 3 V .....	250	310	—	—	—	—
164 Impéria .....	340	400	480	—	—	—
Macerata Monza .....	350	400	500	—	—	—
<b>GIULIETTA</b>						
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
<b>HERCULES</b>						
K 50 GS .....	—	—	750	850	1.000	1.600
<b>HONDA</b>						
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
<b>ITAL-JET</b>						
Sport I SS .....	360	400	450	—	—	—
Sup. Sp. Turbine .....	370	420	550	—	—	—
Mustang 3 .....	—	500	630	750	870	—
Mustang 4 .....	—	—	—	800	900	1.150
<b>ITOM</b>						
Super Sport .....	330	400	550	700	—	—
Compétizione .....	380	500	600	730	850	—
<b>KREIDLER</b>						
Florett 4 V .....	—	700	800	900	1.050	—
Super 4 V .....	—	—	880	980	1.200	1.300
Super 5 V .....	—	—	—	—	1.400	1.800
<b>MALAGUTI</b>						
Stelvio 4 MPS .....	—	370	450	620	—	—
Vulcano .....	—	—	—	—	870	980
<b>MERCIER</b>						
SS 2 .....	200	250	300	450	—	—
SS 3 .....	200	270	280	500	—	—

MARQUE et TYPES (ou CYLINDRÉE)	1963	1964	1965	1966	1967	1968
<b>MONDIAL</b>						
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
<b>MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT</b>						
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
<b>MOTOBI</b>						
49 cc. 4 V .....	—	450	600	750	900	1.150
<b>MOTO-MORINI</b>						
Corsarino .....	—	470	620	760	920	1.200
Corsarino Sport .....	—	500	650	800	960	1.250
<b>PALOMA</b>						
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
<b>PEUGEOT</b>						
BB 3 K .....	—	—	550	650	800	950
<b>PUCH</b>						
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	—
<b>SUZUKI</b>						
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
<b>VAP</b>						
Sp. Sport 3 V .....	330	400	500	—	—	—
Sp. Sport 4 V .....	—	450	560	650	—	—
<b>VESPA</b>						
50 S .....	—	—	—	560	650	750
<b>ZUNDAPP</b>						
KS 50 .....	—	—	—	650	780	—

## VÉLOMOTEURS

### b) De 50 à 125 cmc. :

<b>CECCATO</b>						
100 2 TS .....	450	600	700	800	950	—
<b>FAVOR</b>						
VAL Imperator .....	210	250	310	370	450	400
VAL Rallye .....	—	—	360	400	—	—
<b>HONDA</b>						
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
<b>JAWA-CZ</b>						
125 cc. .....	570	650	750	850	—	—
125 cc. Sport .....	600	700	850	950	1.200	1.400
<b>MONDIAL</b>						
125 cc. .....	670	800	900	1.000	—	—
<b>MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT</b>						
Z 57 C .....	400	520	650	—	—	—
Z 56 C .....	480	650	720	—	—	—
ZS Spéciale .....	540	—	—	—	—	—
<b>MOTOBI</b>						
125 cc. .....	—	800	950	1.200	1.650	1.800
<b>MOTO-MORINI</b>						
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
<b>MZ</b>						
125 cc. ....	—	750	900	1.100	1.400	1.650
<b>PEUGEOT-TERROT</b>						
Tenace.....	480	—	—	—	—	—
Tenor.....	500	600	700	—	—	—
<b>PUCH</b>						
SV 125.....	670	780	900	1.150	1.400	—
SVS 125 et M 125...	700	800	950	1.250	1.600	1.800
<b>SUZUKI</b>						
80 cc. ....	—	650	800	950	1.150	—
125 cc. Sport.....	800	950	1.050	1.200	—	—
118 cc. B 100 P.....	—	—	—	1.300	1.600	1.900
<b>YAMAHA</b>						
YA 5.....	900	1.050	1.250	—	—	—
YA 6.....	—	—	—	1.600	1.800	2.000
YL I.....	—	—	—	1.300	1.500	1.750

SCOOTERS & TRIS						
<b>LAMBRETTA</b>						
Cento 98 cc.....	—	400	500	—	—	—
125 LD.....	400	—	—	—	—	—
125 LI et 125 SS.....	530	600	760	950	1.200	1.400
125 J.....	—	—	—	1.000	1.250	1.450
175 TV et LI.....	550	650	800	1.100	—	—
Tri tôle 125 cc.....	1.200	1.500	1.750	2.150	2.950	—
Tri ridelles 125 cc.....	1.050	1.300	1.600	2.050	3.000	—
Tri cab. 200 cc.....	—	1.600	1.950	2.600	3.200	—
Tri tôle 200 cc.....	—	1.750	2.100	2.900	3.900	—
Tri ridelles 200 cc.....	—	1.500	1.900	2.700	3.500	—
Lambro 500 L.....	—	—	—	—	—	3.100
<b>MANURHIN</b>						
SM 75.....	150	—	—	—	—	—
<b>MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT</b>						
M St.....	300	—	—	—	—	—
M Luxe.....	350	—	—	—	—	—
<b>RUMI</b>						
Formichino.....	500	—	—	—	—	—
Sport.....	550	—	—	—	—	—
<b>VESPA</b>						
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.....	1.150	1.300	1.450	1.900	2.800	3.150
Tri plateau 125 cc.....	1.000	1.150	1.350	1.800	2.500	2.900

MOTOCYCLETTES						
<b>B.M.W.</b>						
R 26/R 27 250 cc.....	1.500	1.900	2.150	2.700	2.950	—
R 50 500 cc.....	2.050	2.400	2.800	3.450	4.300	4.600
R 60 600 cc.....	2.150	2.600	3.000	3.650	4.500	5.000
R 69 et R 69 S 600 cc.....	2.600	3.300	3.850	4.400	5.200	5.900
<b>B.S.A.</b>						
250 cc.....	1.200	1.350	1.550	2.100	2.800	—
350 cc.....	1.300	1.500	1.900	—	—	—
500 cc.....	1.600	1.900	2.500	3.000	3.500	4.300
650 cc.....	2.000	2.400	2.950	3.900	4.350	4.900

MARQUE et TYPES (ou CYLINDRÉE)	1963	1964	1965	1966	1967	1968
<b>HONDA</b>						
250 cc. Tourisme ...	900	1.150	1.250	1.800	—	—
250 cc. Sport.....	1.200	1.400	1.800	2.300	2.600	3.650
300 cc. Tourisme ...	1.000	1.250	1.700	2.000	2.500	—
300 cc. Sport.....	1.400	1.500	2.000	2.500	2.800	3.900
450 cc. Sport.....	—	—	—	3.000	3.500	4.850
<b>JAWA</b>						
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
<b>MATCHLESS et A.J.S.</b>						
250 cc. Tourisme ...	950	—	—	—	—	—
350 cc. Tourisme ...	1.300	1.600	—	—	—	—
350 cc. Sport.....	1.400	1.700	2.000	2.800	3.500	—
500 cc.....	1.600	1.900	2.200	2.900	3.800	—
650 cc. Tourisme ...	1.800	2.100	—	—	—	—
650 cc. Sport.....	1.900	2.350	2.750	3.600	4.500	5.150
750 cc.....	—	—	—	—	—	5.540
<b>MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT</b>						
175 cc. Z 27.....	520	—	—	—	—	—
175 cc. Z 26.....	500	—	—	—	—	—
175 cc. Z 23.....	600	—	—	—	—	—
175 cc. Z 5.....	700	—	—	—	—	—
<b>MOTOBÉCANE- MOTOCONFORT</b>						
200 cc./250 cc.....	—	—	1.400	1.850	2.150	2.350
<b>MOTO-MORINI</b>						
175 cc.....	900	1.000	1.300	—	—	—
Settebello 250.....	—	—	—	2.200	2.800	3.200
<b>NORTON</b>						
250 cc. Jubilé.....	1.200	1.650	2.100	2.400	3.200	...
350 cc.....	1.550	1.750	—	—	—	—
350 cc. Navigator.....	1.700	1.900	2.300	2.750	3.400	...
500 cc. ES 2.....	1.700	2.100	—	—	—	—
500 cc. 88 St.....	1.900	2.200	2.600	—	—	—
500 cc. 88 Sport.....	2.000	2.400	2.900	3.500	4.300	5.150
600 cc. 99 St.....	1.900	2.300	2.800	—	—	—
650 cc. SP.....	2.300	2.700	3.200	4.150	4.800	5.500
Atlas Sp. 750 cc.....	—	—	3.400	4.300	5.200	6.000
<b>PEUGEOT-TERROT</b>						
Rallye.....	700	—	—	—	—	—
Fleuron 175.....	500	—	—	—	—	—
<b>PUCH</b>						
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
<b>ROYAL-ENFIELD</b>						
250 cc.....	1.200	1.350	1.600	2.100	—	—
350 cc.....	1.300	1.500	1.800	2.000	—	—
500 cc.....	1.500	1.700	1.900	—	—	—
700 cc.....	1.850	2.300	2.800	3.600	—	—
<b>SUZUKI</b>						
250 cc.....	950	1.150	1.450	2.300	3.000	3.650
<b>TRIUMPH</b>						
200 cc.....	1.000	1.200	1.400	1.700	2.200	—
350 cc.....	1.500	1.900	2.300	2.800	3.000	—
500 cc.....	2.000	2.100	2.700	3.500	4.000	4.500
650 cc.....	2.100	2.400	3.000	3.900	4.500	5.100
Bonneville 650.....	—	—	—	4.200	4.700	5.500
<b>YAMAHA</b>						
180 cc.....	—	—	—	1.700	2.200	2.500
250 cc.....	1.300	1.600	1.900	2.400	3.000	3.800
350 cc.....	—	—	2.400	2.900	3.850	4.800

Abonnez - vous à **MOTOCYCLISME**

1 AN: 50 F.

6 mois: 27,50 F.



**VENTE**

Vds. 125 Tarbo. exc. état 1968 - 1500 F - Lec. 82.40.

Part. vd moto 250 cm état neuf. Tél. 85-20-06 Pinsaguel 31-700 Fr.

Vend Chassis 100 roue 25 boîte vites 100 moteur entier 100 cardent 20 de une 2 ch. THUNE-ECHE-NOZ LA MELINE 70.

Vds Honda Monkey nf cse dle emploi px 1000 F - M.C.S.R.P. B.P. N. 3 - 42 ST ROMAIN LE PUY.

Vds Honda 125 mot. emb. nf: 6 M Km except. 1600 F Sanson R.U.A.D. 184 - 92-Antony. T: 702-47-90.

Vd CZ 125 1500 km ex état 11/68 1600 fr - J-B Allemmoz Rte de Tours. Albertville 73.

**ACHAT**

Achat. 300, 350, 450 Honda Sanson R.U.A.D. 184 - 92-Antony. T: 702-47-90.

Ach. 2 cylindres - 2 culas - 1 altern - 2 cintres échap. pour Suzuki T20 - Lec. 82.40.

VIN, 56 rue Maurice Ber-teaux, ST AIGNAN S/CHER - 41, pourrait trouver des pièces détachées pour son 100 cc LAVERDA?

\* \* \*

Les motos que l'Armée et la Police mettent à la retraite sont vendues aux enchères par le Service des Domaines. L'annonce de ces enchères paraît obligatoirement dans les journaux. Le seul ennui pour Mrs HENNEUSE de Bagneux et RIOCREUX de Firminy, est qu'elles sont vendues par lots ce qui finalement peut être un avantage sur le plan des pièces de rechange.

\* \* \*

Nous demandons aux lecteurs qui nous demandent les renseignements concernant les motos anciennes de nous fournir le plus de renseignements possibles sur leurs machines, et surtout la date approximative de fabrication ainsi que deux photos prises de chaque côté de la moto. Qu'ils veuillent bien nous excuser si les renseignements tardent à leur parvenir, étant donné la complexité de certaines recherches.

\* \* \*

Malheureusement pour Mrs Fabrice VERMI et BLANCHON de BLANC-MESNIL, l'Italjet Griffon n'est pas importée en France. Ce modèle, qui peut être équipé, avec le moteur de la 650 Triumph Bonneville et le 500 Velocette fera cependant l'objet d'un essai dans notre région. Nous expédions à ceux qui nous l'ont demandé toute la documentation concernant cette machine.

**Courrier  
DES LECTEURS**

(suite de la p. 21)

ses dans un autre domaine que celui des 50 cc? Vous semblez, d'autre part, porter une grande admiration aux modèles Ducati, nous aussi, mais nous ne voyons pas pourquoi les Japonaises, à qui nous devons le renouveau de la moto en France, ne seraient pas dignes d'intérêt.

Le numéro un de Motocyclisme est disponible en nos bureaux, et peut être obtenu contre la somme de 5,00 frs en timbres. Vous pouvez également vous procurer la revue italienne, Motociclismo, en écrivant à: EDISPORT, 8 Corso Italia, MILAN. Nous espérons que l'édition italienne ne vous fera pas négliger Motocyclisme.

\* \* \*

**ELLES AUSSI...**

Q. — Bravo, sincèrement bravo. C'est avec beaucoup de plaisir que j'ai vu sortir le nouveau numéro de votre revue. Je voulais déjà vous le faire savoir à la parution du numéro un. Je

*vous avoue que je suis une fille de 18 ans éperdument amoureuse de la moto. J'ai passé mon permis moto en province mais j'ai dû venir à Paris sans ma moto, laissant mes amis et nos goûts communs pour ces machines. J'en souffre beaucoup car c'est pour moi une véritable passion.*

*Mes connaissances techniques ne sont pas très poussées, mais votre revue m'aide à les approfondir. Je vous félicite pour la rubrique « impressions de conduite » ainsi que pour les nombreuses photos et les détails qui l'illustrent. Merci de nous faire connaître les plus grands champions inconnus du public. Pouvez-vous me dire si beaucoup de filles pratiquent et aiment la moto comme moi? Tout le monde me dit à moitié folle, mais je n'ai ni l'allure ni les manières d'un garçon manqué: j'aime la moto ça ne s'explique pas.*

*J'ai l'occasion de conduire d'assez grosses machines et je désapprouve la part que vous donnez au genre Cady et autres. C'est une revue pour les Motocyclistes, alors laissons ces engins de côté. Pour une fois que l'on a une bonne documentation!*

Mlle M. Desmares  
189, Rue du Fq Poissonnière  
75-Paris (9e)

R. — Non Mademoiselle vous n'êtes pas à demi folle, ni la seule à aimer la moto comme vous pourrez le voir plus loin à la lecture de la lettre de Madame MUNDSCHAU. Il est regrettable que le sexe dit fort manifeste à l'égard des Motocyclistes féminins quelque chose qui ressemble à un complexe de supériorité semblable à celui que manifestaient les automobilistes à l'égard des premières conductrices; ceci est, à notre avis, absolument ridicule. Il appartient à nos amies de se battre afin d'obtenir droit de cité dans le domaine Motocycliste. Qu'elles sachent que d'ores et déjà Motocyclisme sera leur allié et leur porte parole.

\* \* \*

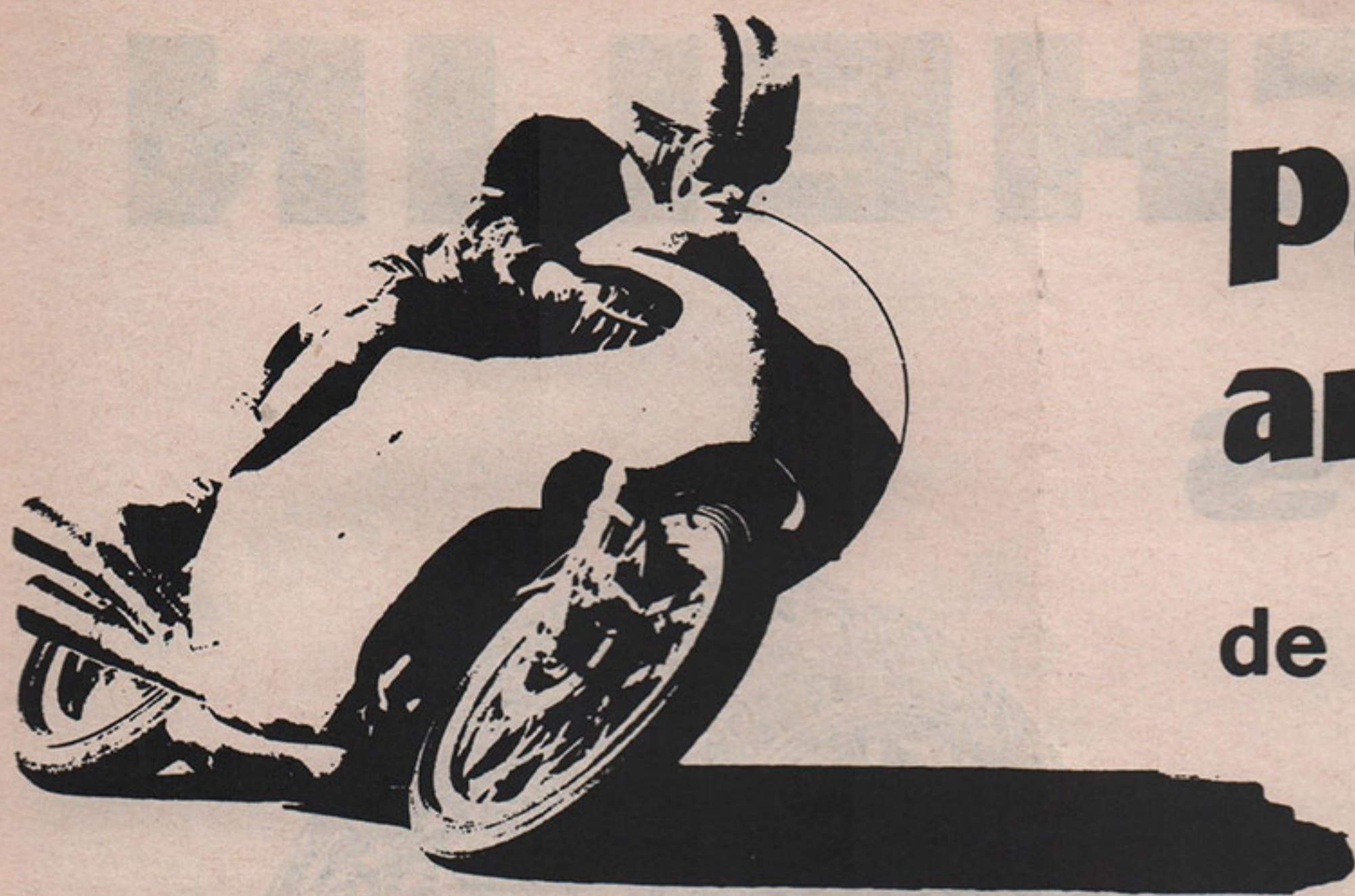
**EN REPONSE  
A MESSIEURS...**

ROCHON d'Aubenas qui désire vendre une SAROLEA 500 cc culbutée de 1930 nous signalons qu'il peut s'adresser à Mr. P. NEGRO (Amicale des Amateurs de Motos Anciennes) 24, Ave de l'Opéra PARIS 1<sup>o</sup>, qui pourra le renseigner.

\* \* \*

Qui peut indiquer une adresse où Mr. G. BECCA-





# Petites annonces

de

# MOTOCYCLISME

EDITION FRANÇAISE DE MOTOCICLISMO

La ligne de 24 lettres, signes ou espaces:

VENTE - ACHAT (particuliers) indication du prix obligatoire	1,— F.
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

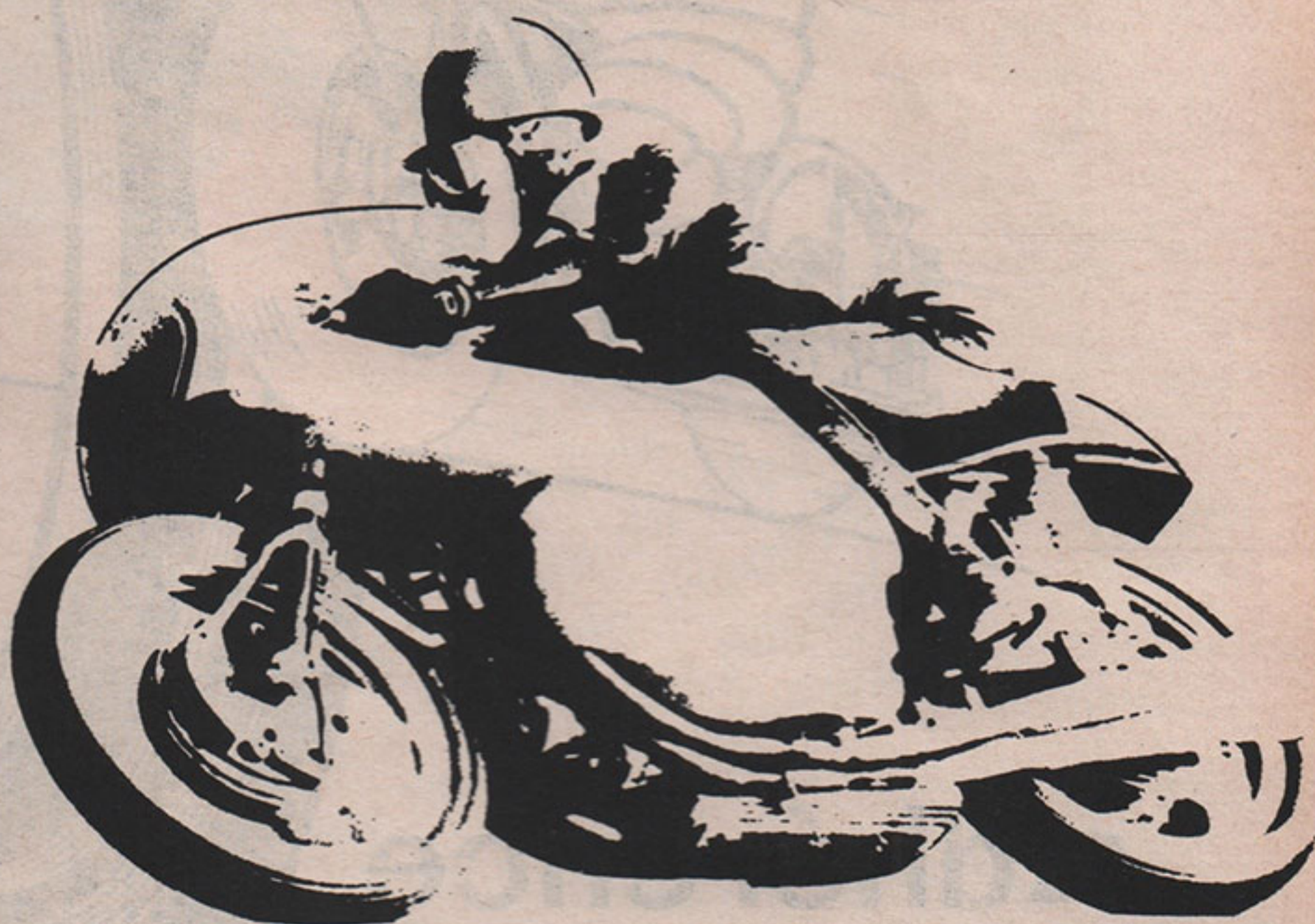
N'oubliez pas:

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**

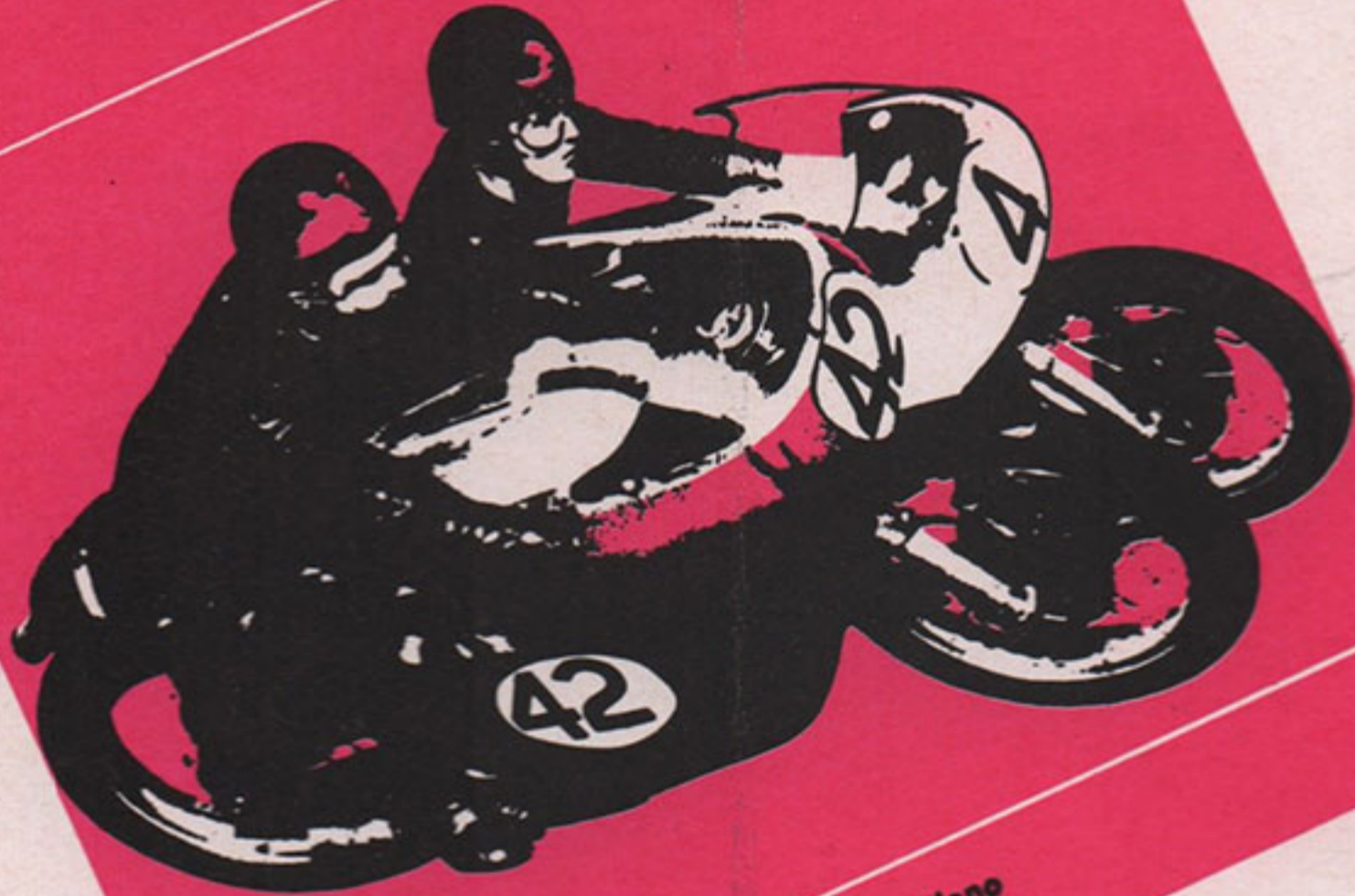


**UN OUVRAGE INTERESSANT**

BRIZIO PIGNACCA

**LE FAVOLOSE  
MOTO  
STRANIERE**

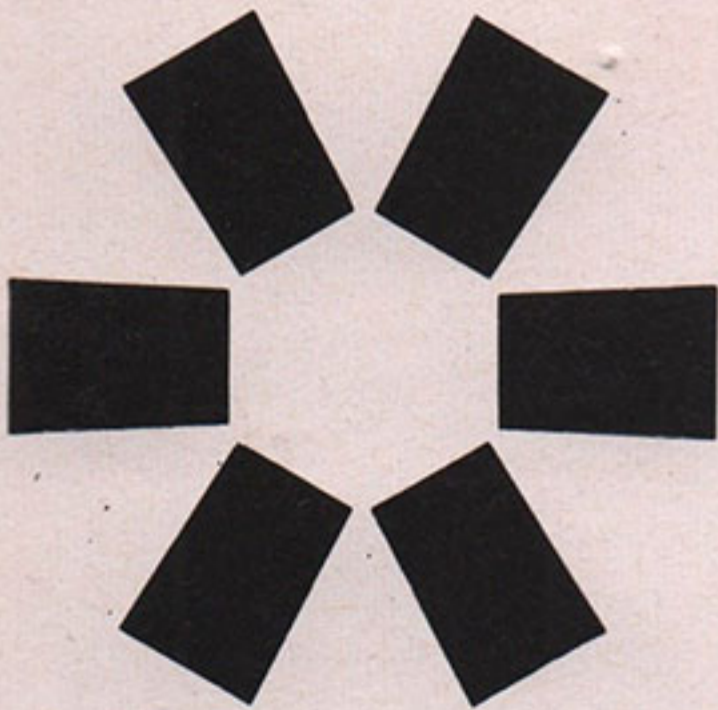
**TOUS LES MOTOCYCLISTES**



EDISPORT - Milano

Toutes les fabuleuses motos de course  
étrangères, triomphatrices des Grands-Prix et des  
Championnats du Monde  
décrites par Brizio Pignacca,  
un livre que vous devez posséder  
dans votre bibliothèque.

CET OUVRAGE SERA BIENTOT DISPONIBLE  
À LA BOUTIQUE DE "MOTOCYCLISME"





**Bientôt**  
dans le coffre  
de votre voiture

