

29

Moto SALON

n°
2090
spécial

revue

10f.
200 pages

**TOUTES
LES
MOTOS
DU
MONDE**



Moto revue



Directeur de la Publication :
M. Casanovas
Président du Comité
de Rédaction :
Serge Pozzoli
Rédacteur en Chef :
Bruno Nardini
Rédaction-Photographie :
R.C. Delefosse,
Ch. Bourgeois,
D. Bernardin,
F.-M. Dumas,
Ph. Folie-Dupart
Assistant : G. Bailleux
Conception Graphique,
Direction :
Claude Porchet
Adjoints : J. Pesquet
et C. Blanchard
Correspondants à l'étranger
Angleterre : M. Woollett ;
Belgique : M. Walter
Espagne : J. Alguersuari
Hollande : C. Verburg ;
Italie : R. Patrignani ;
M. Verrini, T. Gentiluoci
Suède : H. Stenberg
Tchécoslovaquie : P. Husak
Publicité : H. Guével
Administration, Rédaction,
Publicité :
MOTO-REVUE,
103, rue La Fayette, Paris 10^e ;
Tél. : 878-99-26 et 99-27
C.C.P. : 1 159-15 Paris

Ce numéro : 10 F

Abonnement France

50 numéros : 108 F

24 numéros : 60 F

Etranger

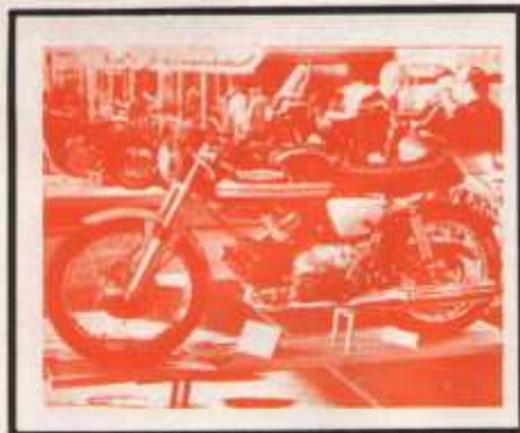
50 numéros : 135 F

Les manuscrits et documents
non insérés ne sont pas ren-
dus.

60^e année - 15 septembre 1972 - n° 2090
chaque vendredi

103, rue La Fayette - Paris-10^e
tél. : 878-99-26

SPECIAL SALON	cl. porchet couverture
LA MOTO : PLUS QU'UNE MODE	b. nardini 36
LES DERNIERES NOUVEAUTES	f.-m. dumas 40
Motobécane 350 cc - Kawasaki 900 - Honda 350 Four	
LES MOTOS DU MONDE ENTIER	47
Catalogue des marques par ordre alphabétique	
De A à C : Aermacchi à Cyrus	49
De D à G : Dalesman à Guzzi	63
De H à J : Harley-Davidson à Jawa	76
De I à M : Indian à MZ	92
De N à R : Negrini à Rokou	113
De S à V : Suzuki à Triumph	120
De V à Z : Vélosolex à Zundapp	134
HABILLEZ LA BELLE	f.-m. dumas 143
Catalogue des accessoires pour la moto	
Les carénages	145
Commandes et bracelets	148
Réservoirs et selles	150
Pare-jambe, pare-cylindres, etc.	152
Porte-bagages et sacoches	153
Et le reste...	155
LES GRANDS COUTURIERS DE LA MOTO	f.-m. dumas 157
Egli, Dresda, Japauto, Rickman, Gus Kuhn	



Moteur : mono 4 temps culbuté horizontal
 Alésage et course : 74x80 mm
 Puissance : 29 ch à 7.500 tr/mn (roue AR)
 Alimentation : carbu Dell'Orto VHB30A
 Allumage : alternateur 6 V - batterie 12 Ah
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick
 Transm. primaire : engrenages taille hélic.
 Transm. secondaire : chaîne (14/32)
 Embrayage : multidisques à sec
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : poutre
 Pneu AV : 3.00x19"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : double came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 180 mm
 Empattement : 1.350 mm
 Poids : 140 kg à sec
 Réservoir essence : 15 l dont 1 l réserve

AERMACCHI H.D.

350 TV
 Cylindrée : 344 cc
 Vitesse constructeur :
 160 km/h
 Prix : 6.995 F

Les firmes Agrati et Marticello et Garelli se sont groupées pour produire une gamme commune. Cette association ne peut être que bénéfique pour chacune des marques en présence. Agrati - Garelli ne sort que des cyclos. Le cheval de bataille est

un tout-terrain, le Junior Cross équipé d'un moteur 2 temps 49 cc (40x39 mm) de 6,5 ch et d'une boîte 6 vitesses.

Au Salon de Milan 1971, une nouveauté intéressante était exposée : un 80 cc cross.

AGRATI GARELLI



JUNIOR CROSS
 Cylindrée : 49 cc
 Vitesse constructeur :
 50 km/h
 Prix :
 non importé actuellement

Exposant au dernier Salon de Milan, Aspes proposait deux nouveaux cyclos à moteur Minarelli qui s'ajoutent à la gamme des modèles déjà sortis.

Ces deux cyclos développent la

puissance importante de 8,5 ch à 10.000 tr/mn.

Aspes commercialise maintenant une 125 cross pourvu d'un moteur très moderne. C'est un supercarré (54x54 mm) développant 22 ch à 9.600 tr/mn.

ASPES

APRILIA

Aprilia fait partie de la production artisanale italienne. Ce ne sont pas moins de 10 cyclos que fabrique cette firme. Le plus sophistiqué est sûrement le Scrabo qui possède un

moteur 2 temps de 47 cc (42×38 mm) tournant à 4.500 tr/mn. La boîte est à 5 rapports. Ce cyclos est équipé de roues de 2.50×21" à l'avant et 3.00×18" à l'AR.



BATAVUS

Batavus fait partie des 6 producteurs hollandais. Cette firme fabrique 3 utilitaires : le Batavette, le Mini-Batavette, le Gogo et un cyclo sport : le TS 49 S dont le moteur est un

Sachs développant 6,25 ch à 8.000 tr/mn et possédant une boîte 5 vitesses. Les roues mesurent 21×2.75". Il pèse 80 kg.



La production commune de ces deux firmes est actuellement largement diffusée en France. Connue pour ses participations remarquées aux Grands Prix, Benelli propose actuellement, outre de nombreux cyclos, un 90 trial, trois 125 cc Leoncino (normal, luxe et cross), une 250 et la 650 Tornado. Il existe également une 175 cc Enduro importée aux USA. Le célèbre dessinateur styliste De Tomaso a, voici un an, acquis 85% des parts des usines Benelli-Motobi. Au Salon de Milan de l'année dernière était d'ailleurs exposé une 500

GP à 2 ACT dont l'esthétique, due à ce dessinateur, et la forme très étudiée permettait un maître-couple des plus réduits. On a vu également un 125 twin 2 temps. Elle délivre 16 ch à 7.700 tr/mn, atteint 125 km/h et son cadre est un double-berceau.

Quant à la Tornado, le gros changement par rapport aux premières sorties, provient d'un nouveau double frein simple came à la place du Grimca double frein, double came qui s'avérait un peu brutal.

BENELLI



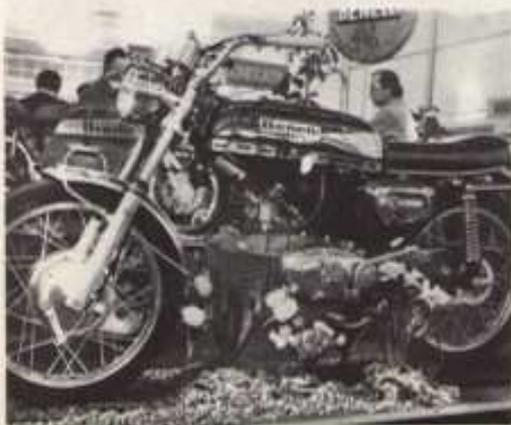
Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 54x54 mm
Puissance : 10,8 ch à 7.000 tr/mn
Alimentation : Dell'Orto VHB22BS
Allumage : volant 6 V - 28 W, batt. 6 V - 8 A
Lubrification : mélange à 5 %
Mise en route : kick
Transm. primaire : à engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 2.75x19 Cross
Pneu AR : 3.00x18" Cross
Frein AV : tambour simple came
Frein AR : tambour simple came
Empattement : 1.270 mm
Poids : 100 kg
Réservoir essence : 11 litres

125 LEONCINO CROSS
Cylindrée : 123,6 cc
Vitesse constructeur :
110 km/h
Prix : 3.540 F



Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 60x60 mm
Alimentation : Dell'Orto Ø 22 mm
Allumage : batterie bobine
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 2.75x19" Cross
Pneu AR : 3.50x18" Cross
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.250 mm
Poids : 93 kg
Garde au sol : 22 cm
Réservoir essence : 11 litres

175 ENDURO
Cylindrée : 175 cc
Prix : non importé



Moteur : mono 4 temps horizontal
Alésage et course : 74x57 mm
Puissance : 12 ch à 6.000 tr/mn
Alimentation : carbu Dell'Orto
Allumage : 6 V - 28 W - batterie 6 V - 8 Ah
Lubrification : pompe 2 litres dans carter
Mise en route : kick
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques
Boîte : 5 rapports
Cadre : monopoutre
Pneu AV : 3.00x18"
Pneu AR : 3.25x18"
Frein AV : tambour simple came
Frein AR : tambour simple came
Poids : 123 kg
Réservoir essence : 12,5 litres

250 SS
Cylindrée : 245 cc
Vitesse constructeur :
140 km/h
Prix : non importé

650 TORNADO
 Cylindrée : 642,8 cc
 Vitesse constructeur :
 180 km/h
 Prix : 9.650 F

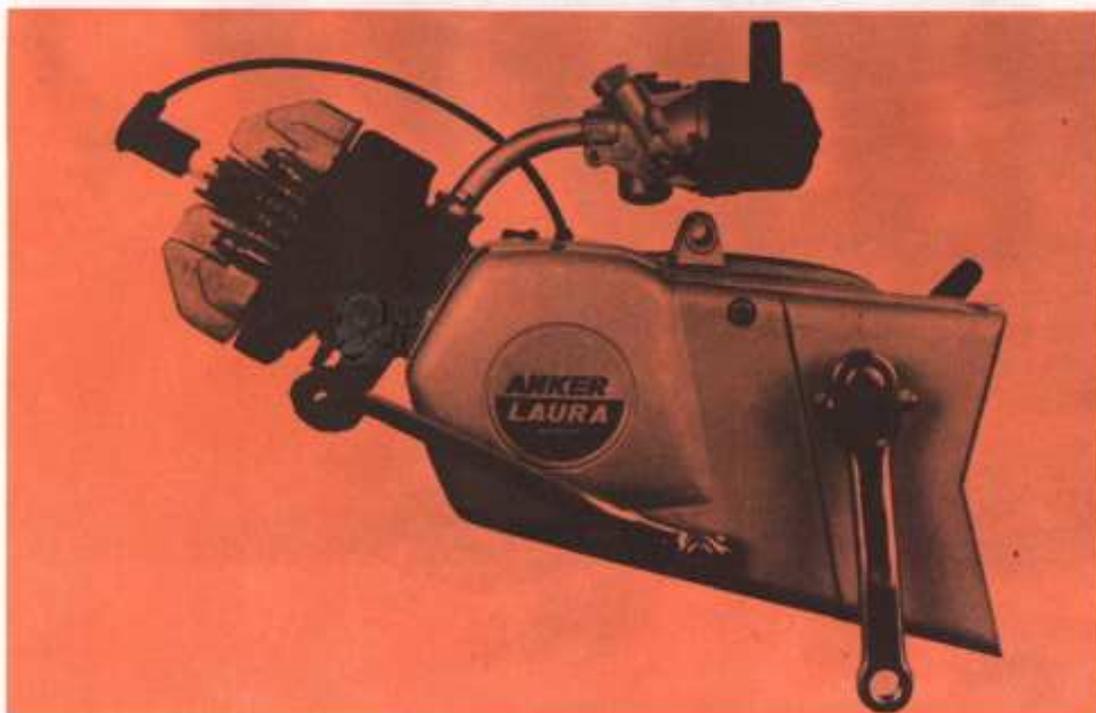
Moteur : bicylindre 4 temps culbuté
 Alésage et course : 84x58 mm
 Puissance : 50 ch à 7.200 tr/mn
 Alimentation : 2 Dell'Orto VHB 29
 Lubrification : pompe à engrenages
 Mise en route : kick
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.50x18"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : double à simple came
 Frein AR : simple came Ø 200 mm
 Poids : 204 kg
 Réservoir essence : 15 litres



BERINI

Cette firme hollandaise produit uniquement des cyclos à moteur An-

ker ou Suzuki et dont l'esthétique très particulière est plutôt douteuse.



BETA

Outre de nombreux cyclos, la production de cette firme italienne se compose d'une 100cc et d'une 125cc tout-terrain : l'Enduro..

Dernièrement sortis, un petit 48 cc « Holly » à embrayage automatique, et un « Cross spécial » de 48 cc, 5 vitesses qui roule à 75 km/h.

125 TOUT-TERRAIN
 Cylindrée : 123,6 cc
 Vitesse constructeur :
 90 km/h
 Prix : non importé

Moteur : monocylindre 2 temps
 Alésage et course : 54x54 mm
 Puissance : 18 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : Dell'Orto VHB29BS
 Allumage : volant magnétique 6 V - 28 W
 Lubrification : mélange à 4 %
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports





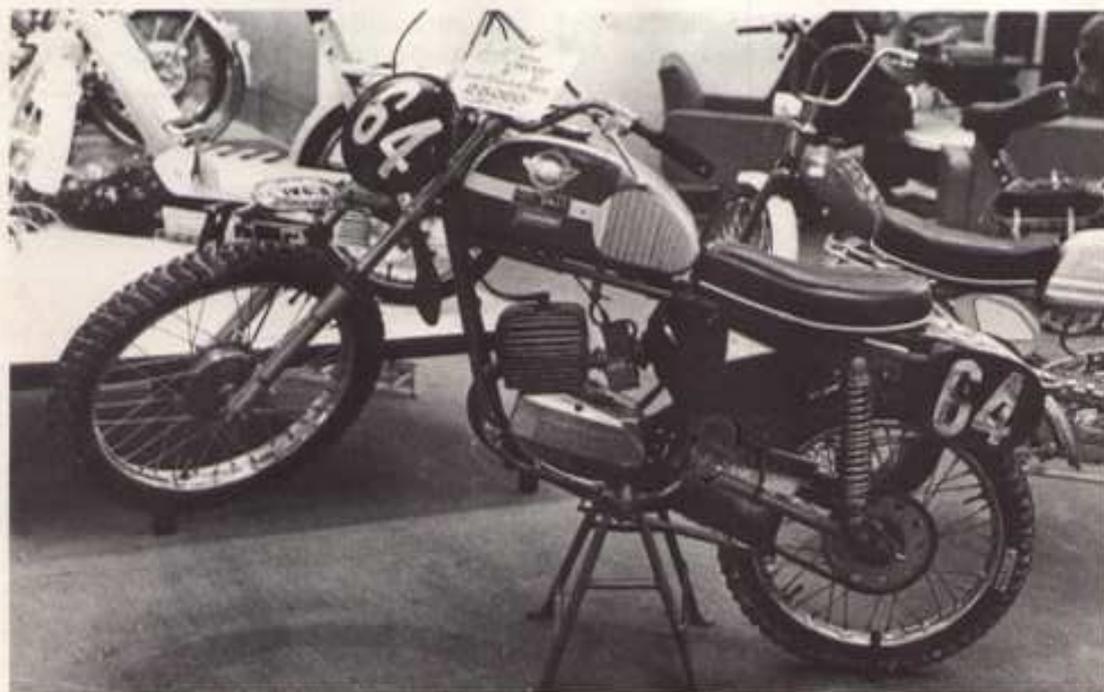
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 2.50 x 21" Pirelli Cross
Pneu AR : 3.50 x 18" Pirelli Cross
Frein AV : Simple came Ø 125 mm
Frein AR : simple came Ø 125 mm
Empattement : 1.300 mm
Réservoir essence : 9 litres, réserve 1 l

BETA

Il ne faut pas confondre cette marque avec BMW. Il est vrai que leurs productions sont tout à fait différentes. Celle-ci, la Bonvicini Marino de Bologne (Italie) s'inscrit dans la lignée des nombreux petits cons-

tructeurs italiens. Elle produit une quinzaine de cyclos dont un tout-terrain assez joli le Jaguarino et des triporteurs. Tous les moteurs qui équipent les modèles de cette marque sont des Minarelli.

BM



Tous les moteurs fabriqués par cette firme japonaise sont des deux temps à distributeurs rotatifs : 50 cc, 100 cc 175 cc et dernièrement une 350 cc.

Les productions Bridgestone sont réservées presque exclusivement au marché américain.

BRIDGESTONE

BSA

BSA et Triumph, associés depuis quelques années déjà proposent des modèles identiques quant aux cadres mais assez différents quant aux moteurs. Ces modèles sont exclusivement des grosses cylindrées : 500, 650 et 750 cc, et le groupe a annoncé dernièrement qu'il renonçait à sortir et à produire les 350 Fury et Bandit à arbres à cames en tête. Ces motos avaient pourtant fait l'effet d'une bombe dans le milieu motocycliste tant elles s'éloignaient de la lignée traditionnelle de la technique anglaise. Cette technique se résume en quelques mots : 4 temps culbuté, longue course, bicylindre calé à 360° (les pistons montent et descendent en même temps, l'allumage se faisant à chaque

tour alternativement pour chaque cylindre) alors que les moteurs japonais le sont généralement à 180° (quand un piston monte l'autre descend, l'allumage se fait alors irrégulièrement, 180°, puis 450°, puis 180°, etc.).

Un moteur calé à 360° engendre pas mal de vibrations, et c'est pour cette raison que les Anglais ont choisi la technique du 3 cylindres, qui supprime en grande partie cet inconvénient.

La gamme se compose désormais des monos Gold Star et Victor, des 650 twins à un ou deux carbus (version sport ou tourisme) et de la fameuse Rocket, 750 cc, trois cylindres.

500 GOLD STAR
Cylindrée : 499 cc
Prix : 7.760 F

Moteur : mono 4 temps culbuté
Alésage et course : 84 x 90 mm
Puissance : 34 ch à 6.200 tr/mn
Alimentation : carbu Amal Ø 30 mm
Allumage : alternateur 12 volts
Lubrification : carter sec
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne Duplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 5/8" x 1/4"
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : simple-berceau dédoublé
Pneu AR : K70 3.25 x 18" - Victor : 3.00 x 20"
Pneu AV : K70 3.50 x 18" - Victor : 4.00 x 18"
Frein AV : double came Ø 200 mm
Victor : simple came Ø 150 mm
Frein AR : simple came Ø 180 mm
Empattement : 137 cm
Poids : 141 kg (Victor 135 kg)
Garde au sol : 18 cm (Victor 19 cm)
Réservoir essence : 9 litres, huile 2,3 litres



THUNDERBOLT
650 A 65 T
Cylindrée : 654 cc
Prix : non importé

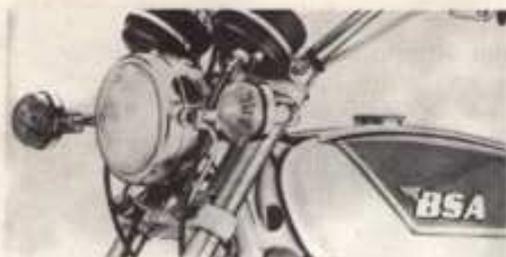
Moteur : twin 4 temps culbuté
Alésage et course : 75 x 74 mm
Puissance : 46 ch à 7.000 tr/mn
Alimentation : 1 carbu Amal Ø 30 mm
Allumage : alternateur 12 volts
Lubrification : carter sec
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne Triplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 5/8" x 3/8"
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : K70 3.25 x 19"
Pneu AR : K70 4.00 x 18"
Frein AV : Double came Ø 200 mm
Frein AR : simple came Ø 180 mm
Empattement : 142 cm
Poids : 176 kg
Garde au sol : 19 cm
Réservoir essence : 11,3 litres, huile 2,8 l



650 FIREBIRD
SCRAMBLER A 65 FS
Cylindrée : 654 cc
Prix : 9.610 F

Moteur : twin 4 temps culbuté
Alésage et course : 75 x 74 mm
Puissance : 52 ch à 7.000 tr/mn
Alimentation : carbu Amal Ø 30 mm
Allumage : alternateur 12 volts
Lubrification : carter sec
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne Triplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 5/8" x 3/8"





Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : K70 3,50×19" (Ligt. 3,25×19")
Pneu AR : K70 4,00×18"
Frein AV : double came Ø 200 mm
Frein AR : simple came Ø 180 mm
Empattement : 142 cm
Poids : 179 kg
Garde au sol : 19 cm
Réservoir essence : 11,30 litres, huile 2,8 l

Moteur : 3 cylindres 4 temps culbuté
Alésage et course : 67×70 mm
Puissance : 60 ch à 7.250 tr/mn
Alimentation : 3 carbu Amal (26 mm)
Allumage : Alternateur 12 volts, 3 bobines
Lubrification : pompe
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne Duplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 5/8"×3/8"
Embrayage : monodisque à sec à diaphrag.
Boîte : 4 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 4,10×19" K81
Pneu AR : 4,10×18" K81
Frein AV : Double came Ø 200 mm
Frein AR : simple came Ø 180 mm
Empattement : 145 cm
Poids : 209 kg
Garde au sol : 16 cm
Réservoir essence : 13,6 l (huile 3,4 l)

BSA

**650 FIREBIRD
SCRAMBLER A 65 FS**
Cylindrée : 654 cc
Prix : 9.610 F

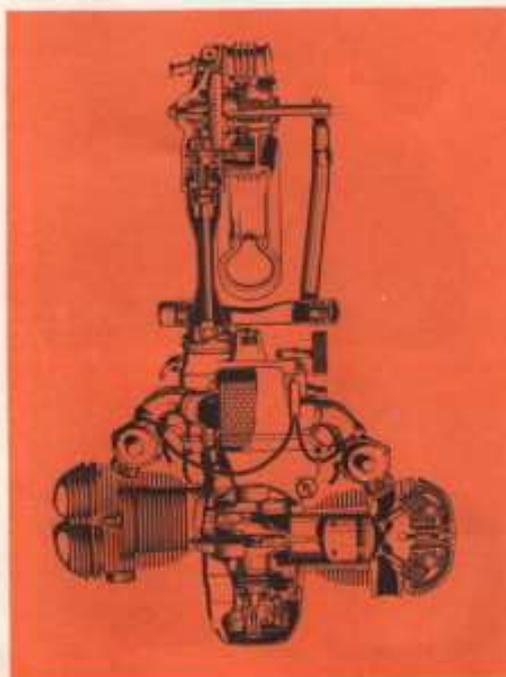
750 BSA ROCKET A 75 R
Cylindrée : 740 cc
Prix : 12.700 F

L'usine allemande, dernier producteur de grosses cylindrées dans ce pays, reste ancrée dans la tradition et le classicisme. Les modèles d'il y a deux ans sont les derniers sortis et il est probable qu'ils resteront longtemps au catalogue. Ils ont simplement subis dernièrement quelques transformations d'ordre esthétique touchant le réservoir, les carter latéraux et la selle munie doré-

navant d'un arceau métallique pour le maintien du pilote.

Les échappements ont également été modifiés et la gamme est présentée dans des coloris plus modernes : bleu, or. Les 500, 600 et 750 cc présentent, dans un but de standardisation, de nombreuses similitudes. En fait la taille des cylindres et la principale différence.

BMW

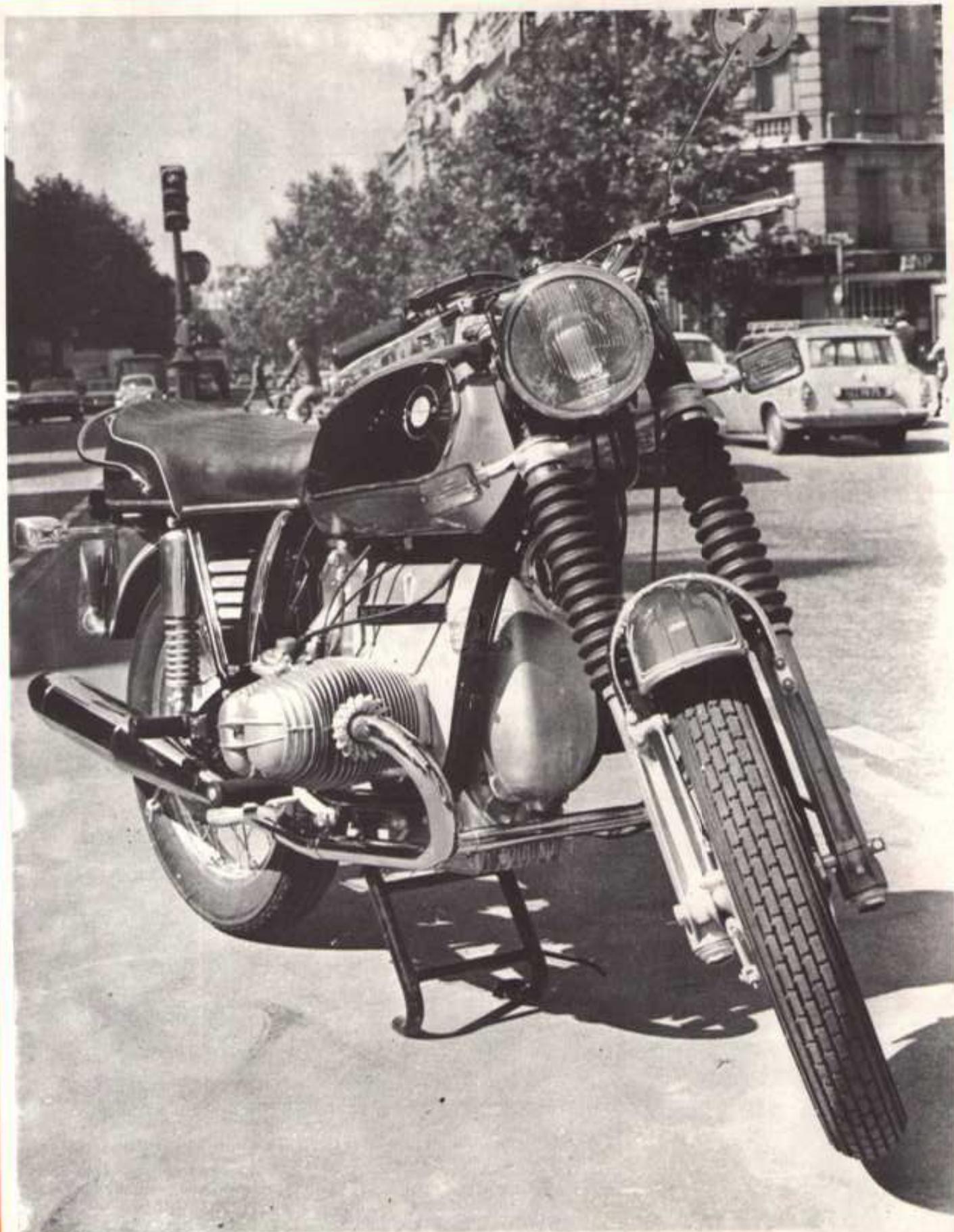


Moteur : 4 temps culbuté flat-twin
Alésage et course : 73,5×70,6 mm
Puissance : 46 ch SAE à 6.600 tr/mn
Alimentation : carbu Bing Ø 26 mm
Allumage : dynamo 12 volt - 180-200 W
Lubrification : huile dans le carter
Mise en route : démarreur kick
Transm. primaire : pignons
Transm. secondaire : acatène
Embrayage : monodisque à diaphragme
Boîte : 4 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3,25×19"
Pneu AR : 4,00×18"
Frein AV : Ø 200 mm double came
Frein AR : Ø 200 mm simple came
Empattement : 1.385 mm
Poids : 210 kg
Réservoir essence : 24 litres

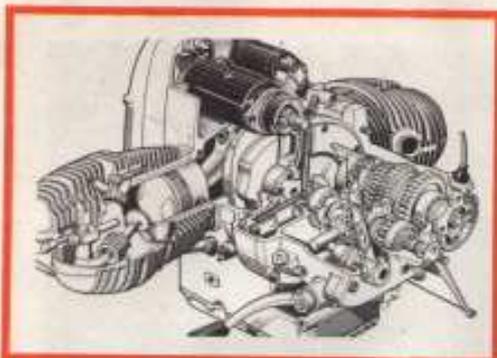
Moteur : 4 temps culbuté flat-twin
Alésage et course : 67×70,6 mm
Puissance : 32 ch à 6.400 tr/mn
Alimentation : carbu Bing Ø 26 mm
Allumage : dynamo 12 V - 200 W
Lubrification : huile dans le carter
Mise en route : kick
Transm. primaire : pignons
Transm. secondaire : acatène

R 60/5
Cylindrée : 599 cc
Vitesse constructeur :
167 km/h
Prix : 10.200 F

R 50/5
Cylindrée : 498 cc
Vitesse constructeur :
157 km/h
Prix : 9.166 F



BMW R75 S



Embrayage : monodisque à diaphragme
Boîte : 4 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.25 x 19"
Pneu AR : 4.00 x 18"
Frein AV : Ø 200 mm double came
Frein AR : Ø 200 mm simple came
Empattement : 1.385 mm
Poids : 205 kg
Réservoir essence : 24 l dont 2 l réserve

Moteur : 4 temps culbuté flat-twin
Alésage et course : 82 x 70,6 mm
Puissance : 57 ch SAE à 6.400 tr/mn
Alimentation : carbu Bing Ø 32 mm
Allumage : dynamo 12 V - 180-200 W
Lubrification : huile dans le carter
Mise en route : démarreur-kick
Transm. primaire : pignons
Transm. secondaire : acatène
Embrayage : monodisque à diaphragme
Boîte : 4 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.25 x 199"
Pneu AR : 4.00 x 18"
Frein AV : Ø 200 mm double came
Frein AR : Ø 200 mm simple came
Empattement : 1.385 mm
Poids : 210 kg
Réservoir essence : 24 litres

BMW

R 50/5
Cylindrée : 498 cc
Vitesse constructeur : 157 km/h
Prix : 9.166 F

R 75/5
Cylindrée : 745 cc
Vitesse constructeur : 175 km/h
Prix : 11.823 F

L'une des firmes espagnole les plus sportives, Bultaco, s'occupait beaucoup il y a quelques années de vitesse. A la suite de plusieurs accidents mortels de ses pilotes, elle a renoncé à cette discipline, mais se consacre maintenant exclusivement au trial et au cross. C'est ainsi que Bacou a été champion de France 1971 en 250 et 500 sur des Bultaco semi-officielles. D'autre part les ingénieurs de l'usine ne cessent d'innover en trial avec surtout la sortie récente d'une 325 cc trial.

Les seules motos de tourisme fabriquées sont la 125 Junior et la fameuse Metralla qui continue sa fantastique carrière. C'est toujours, depuis 5 ans, grâce à ses performances exceptionnelles, l'une des toutes meilleures dans sa catégorie. Un modèle équipé polyester est sorti au début de l'année.

Tous les autres modèles sont des tout-terrain : les 125 et 175 Lobito, la 175 Campera, les 250 Sherpa, Alpina, Matador et la 360 Montadero.

BULTACO



Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 51,5 x 60 mm
Puissance : 9 ch à 5.000 tr/mn
Alimentation : carbu Zenith Ø 20 mm
Allumage : volant magnétique Femsa
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne 3/8"
Transm. secondaire : chaîne de 1/2"
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : simple-berceau dédoublé
Pneu AV : simple came Ø 125 mm
Pneu AR : simple came Ø 125 mm
Frein AV : 2.50 x 17"
Frein AR : 2.50 x 17"
Empattement : 1.200 mm
Poids : 74 kg
Réservoir essence : 8 litres

125 cc JUNIOR
Cylindrée : 124,98 cc
Prix : 2.630 F

Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 51,5 x 60 mm
Puissance : 18,4 ch à 8.500 tr/mn
Alimentation : carbu Amal Ø 25 mm
Allumage : électronique et batterie
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne 3/8"

125 LOBITO
Cylindrée : 124,98 cc
Vitesse constructeur : 118 km/h
Prix : 3.950 F

BULTACO

175 cc LOBTIO
 Cylindrée : 174,77 cc
 Vitesse constructeur :
 120 km/h
 Prix : non importé

Transm. second. : chaîne 1/2" av. tendeur
 Embrayage : multidisques à bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 2.50x21" crampons
 Pneu AR : 3.50x18" crampons
 Frein AV : simple came Ø 140 mm
 Frein AR : simple came Ø 140 mm
 Empattement : 1.310 mm
 Poids : 103 kg
 Garde au sol : 290 mm
 Réservoir essence : 7,5 litres

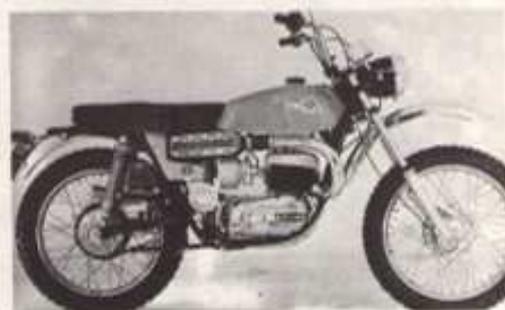
Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 60,5x60 mm
 Puissance : 22 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : carbu Amal Ø 30 mm
 Allumage : électronique et batterie
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick
 Transm. primaire : chaîne 3/8"
 Transm. secondaire : chaîne 1/2" avec tend.
 Embrayage : multidisques à bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 2.50x21" à crampons
 Pneu AR : 3.50x18" à crampons
 Frein AV : simple came Ø 140 mm
 Frein AR : simple came Ø 140 mm
 Empattement : 1.310 mm
 Poids : 105 kg
 Garde au sol : 290 mm
 Réservoir essence : 7,5 litres

175 CAMPERA
 Cylindrée : 174 cc
 Vitesse constructeur :
 110 km/h
 Prix : non importé

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 60,9x60 mm
 Puissance : 14 ch à 5.500 tr/mn
 Alimentation : carbu Zenith 22 MX
 Allumage : électronique et batterie
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick
 Transm. primaire : chaîne avec tendeur
 Transm. secondaire : chaîne avec tendeur
 Embrayage : multidisques à bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 3.00x19"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came Ø 140 mm
 Frein AR : simple came Ø 140 mm
 Empattement : 1.285 mm
 Poids : 103 kg
 Garde au sol : 260 mm
 Réservoir essence : 7 litres

METRALLA 250
 Cylindrée : 244,29 cc
 Vitesse constructeur :
 164 km/h
 Prix : 5.000 F
 polyester : 5.500 F

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 72x60 mm
 Puissance : 27,6 à 7.500 tr/mn
 Alimentation : carbu Amal Ø 30 mm
 Allumage : volant magnétique Femsa
 Lubrification : mélange 5 %
 Mise en route : kick
 Transm. primaire : chaîne Duplex 3/8" rap-
 port 2,375
 Transm. secondaire : chaîne 1/2", rap. 2,625
 Embrayage : multidisques à bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.00x18"
 Frein AV : double came Ø 160 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.315 mm
 Poids : 102 kg
 Réservoir essence : 14 litres





Bultaco Sherpa T

BULTACO

250 SHERPA T
250 ALPINA

Cylindrée : 244 cc
Vitesse constructeur :
105 km/h
Prix : 5.650 F

Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 72 x 60 mm
Puissance : 19,8 ch à 5.500 tr/mn
Alimentation : carbu Amal Ø 27 mm
Allumage : volant Femsa
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne à tendeur rap. 2,38
Transm. second. : chaîne à tendeur rap. 3,71
Embrayage : multidisques à bain d'huile
Boîte : 5 rapports (trial ou « mixtes »)
Cadre : simple berceau dédoublé
Pneu AV : 3.00 x 21" trial
Pneu AR : 4.00 x 18" trial
Frein AV : simple came Ø 125 mm
Frein AR : simple came Ø 140 mm
Empattement : 1.330 mm
Poids : 92 kg
Garde au sol : 260 mm
Réservoir essence : 7 litres (Alpina 10 l)



250 MATADOR

Cylindrée : 244,29 cc
Prix : 5.900 F

Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 72 x 60 mm
Puissance : 23 ch à 5.500 tr/mn
Alimentation : carbu Amal Ø 32 mm
Allumage : électronique et batterie
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne Duplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 1/2"
Embrayage : multidisques à bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : simple-berceau dédoublé
Pneu AV : 3.00 x 21" cross
Pneu AR : 4.00 x 18" cross
Frein AV : simple came Ø 140 mm
Frein AR : simple came Ø 140 mm
Empattement : 1.360 mm
Poids : 112 kg
Garde au sol : 230 mm
Réservoir essence : 13 litres



360 MONTADERO

Cylindrée : 362,8 cc
Vitesse constructeur :
130 km/h
Prix : non importé

Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 85 x 64 mm
Puissance : 32,6 ch à 6.000 tr/mn
Alimentation : carbu Amal Ø 32 mm
Allumage : électronique Femsa et batterie
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. prim. : pignons à taille hélicoïdale
Transm. second. : chaîne 5/8" avec tendeur
Embrayage : multidisques à bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.00 x 21"
Pneu AR : 4.00 x 18"
Frein AV : simple came Ø 140 mm
Frein AR : Simple came Ø 140 mm
Empattement : 1.420 mm
Poids : 114 kg
Garde au sol : 263 mm
Réservoir essence : 13 litres

**CAZENAVE**

La firme française Cazenave, associée à Vap et Palona, ne produit que des cyclos à base de moteurs Franco-Morini. Parmi la dizaine de cyclomoteurs, le 510 paraît le plus séduisant. Equipé d'une fourche type Cériani, d'un double frein simple came ventilé à l'avant, d'un pot dédoublé, d'un réservoir de 10 litres,

il mériterait d'être plus connu et plus répandu d'autant qu'il ne coûte que 2.200 F et que l'on dispose de 5 vitesses au pied.

CF

Cette marque italienne ne produisait que des cyclos jusqu'au dernier Salon de Milan, où nous découvrim

avec plaisir un 70 cc trial, 4 vitesses, roulant à 95 km/h et une 125 cc trial à boîte 5 rapports.

CHIORDA

Cette petite marque italienne importe en Allemagne une grande partie de sa production, quelques cyclos utilitaires. Le premier est le Tevere muni du moteur Laura de 47,8 cc à embrayage automatique et développant 0,9 ch à 3.800 tr/mn. Il pèse 42 kg et est équipé de petites roues de 2.00 x 16". Puis 3 mini-cyclos sont montés avec des moteurs Morini

de 49 cc également à embrayage automatique donnant respectivement 1 ch à 3.900 tr/mn, 1,4 ch à 4.200 tr/mn. Ils pèsent 42 kg et sont montés avec des roues de 3.00 x 10" et le Hobby-Bike (35 kg) de 3.00 x 5". Enfin le Duplojet : 1,9 ch à 4.200 tr/mn (47 kg) à 2 vitesses automatiques équipés de roues de 2.25" à l'avant et 2.75" à l'arrière.

CIMATTI

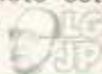
Cette firme transalpine possède une

gamme de modèles assez riche :
— Les cyclos utilitaires équipés du moteur Minarelli à embrayage automatique ou à 4 vitesses au pied sont montés dans des cadres interrompus ;

— Les cyclos sports à moteur 5 vi-

tesses et les cyclos cross.

La dernière trouvaille de la firme était exposée au Salon de Milan de l'année dernière : un espèce d'engin qui ressemble à un scooter et dont la carrosserie est en polyester. Le pilote est très incliné vers l'arrière.



CRESCENT

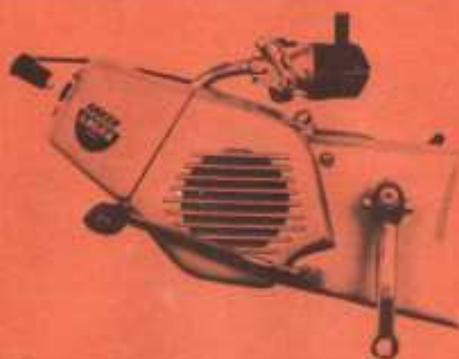
Cette marque suédoise est assez connue dans le monde de la moto grâce au sidecariste Kurth et sa passagère Dane Row qui utilise un moteur 3 cylindres Crescent 2 temps.

Elle produit surtout des moteurs de hors-bord et quelques cyclomoteurs dont la renommée ne dépasse pas les frontières suédoises.

CYRUS

Cyrus est une marque hollandaise qui produit des cyclos munis du mo-

teur Anker monovitesse.



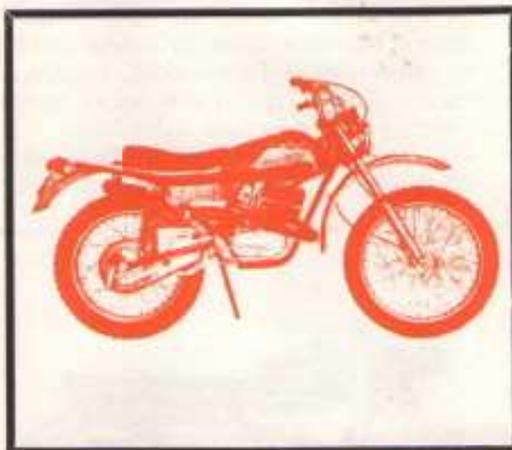
DALESMAN

Cette marque anglaise, relativement récente, fabrique uniquement des motos de trial et cross. Elle exporte sa production aux Etats-Unis où elle connaît un certain succès. La 125 cc

enduro est le modèle le plus intéressant. Il est équipé du moteur Sachs à ailettes en éventail. Son cadre est fabriqué avec le fameux tubes Reynolds 531.

125 cc ENDURO
Cylindrée : 123 cc
Prix : non importé

Moteur : mono 2 temps Sachs
Alésage et course : 54 x 54 mm
Puissance : 18 ch à 7.500 tr/mn
Alimentation : carbu Bing Ø 26 mm
Allumage : magnéto Bosch 6 V - 35 W
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques à bain d'huile
Boîte : 6 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 2.75 x 21" Dunlop cross
Pneu AR : 3.50 x 19" Dunlop cross
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 137 cm
Poids : 87 kg
Garde au sol : 28 cm
Réservoir essence : 12 litres



DEMM

Ce petit constructeur italien fabrique une douzaine de cyclomoteurs assez variés dans leur forme et leur usage. La gamme va du mini-cyclo au cross en passant par le super sport HF.

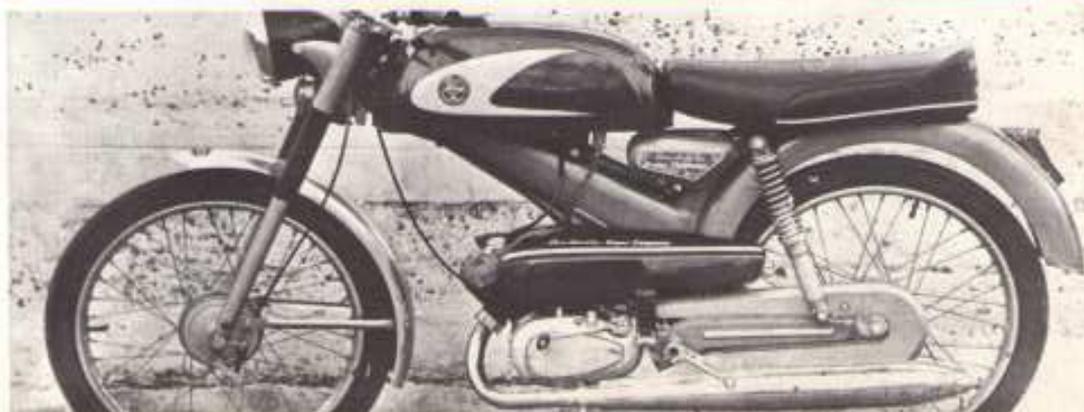
Le cross HF possède un moteur légèrement supercarré (40 x 39) et développe la puissance de 1 ch. La boîte est à 4 rapports. Ce cyclo pèse 57 kg.

DERBI

L'usine espagnole très sportive a perdu son titre de champion du monde en 50 cc au dépend des Kreidler Van Veen. Elle s'est rattrapée par contre en 125 cc puisque Nieto est champion du monde. Tous ses modèles importés sont des cyclos dont le dernier sorti est l'Antorcha. Le 75 cc (47 x 43 mm) développant 8,5 ch à 8.500 tr/mn, comprimé à 10 à 1, muni de carbu de Ø 18 mm

et d'une boîte 4 vitesses au pied, pesant 62 kg et roulant à 105 km/h, n'est plus importé mais peut être obtenu à la demande moyennant un délai relativement long.

L'année dernière, à la Foire de Paris, un 49 cc Coyotte était exposé. D'une présentation très agréable, c'est un trail-bike qui correspond tout à fait à la tendance actuelle.



Ce nom prestigieux, qui reste indissociable des 2 cylindres 2 temps refroidis par eau est redevenu depuis deux ans producteur de motos. Après s'être installé à Zschopau en 1919, DKW est devenu le plus grand producteur mondial. Puis après la guerre, MZ s'installa dans les usines de Zschopau. Mais en 1949 Auto-Union, toujours dans la même ville et plus tard à Dusseldorf, reconstruisit l'usine qui sortit alors des 2 temps de moyennes cylindrées. A la fin des années 50 la Zweirad-Union AG de Nuremberg acheta les

parts de DKW, mais disparut de la circulation pendant une dizaine d'années.

Actuellement la firme allemande propose trois utilitaires à moteurs Sachs ou DKW, deux mini : le City-Bike et le Sport-Bike à moteur Sachs de 5,3 ch et 5 vitesses. Puis 4 cyclos sport, assez jolis, munis soit d'un moteur DKW soit d'un Sachs. Le RT 159 développe 6,25 ch, possède 5 vitesses et roule à 85 km/h. Enfin le RT 125, le cheval de bataille de la marque, possède un moteur Sachs à ailettes en éventail.

DKW



Moteur : monocylindre 2 temps
Alésage et course : 54x54 mm
Puissance : 15 ch à 8.000 tr/mn
Allumage : batterie bobine 6 V - 19 Ah
Lubrification : graissage séparé
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.00x17"
Pneu AR : 3.00x17"
Frein AV : simple came Ø 140 mm Sachs
Frein AR : simple came Ø 140 mm Sachs
Poids : 106 kg
Réservoir essence : 13,5 litres

RT 125
Cylindrée : 124 cc
Vitesse constructeur : 120 km/h
Prix : non importé

Donicelli est une des nombreuses firmes artisanales italiennes. Elle produit une gamme assez complète de cyclos.

Au 42^e Salon de Milan, où il y avait d'ailleurs beaucoup de choppers ex-

posés, on a vu un Donicelli de ce style. L'angle de la colonne de direction paraissait normal mais il était muni d'un guidon relevé (assez haut) d'un siège à dossier et d'un pot relevé.

DONICELLI

Ducati est étroitement lié au sport. La distribution desmodromique, adaptée avec succès, est montée dans les cylindrées 250, 350, 450 cc.

Le client peut ainsi choisir entre Mach III et Mach III D, d'autant plus que les Ducati sont disponibles à des prix très compétitifs.

Il existe une filiale en Espagne, Mototrans, où sont montés certains modèles, en particuliers la 125 Scrambler.

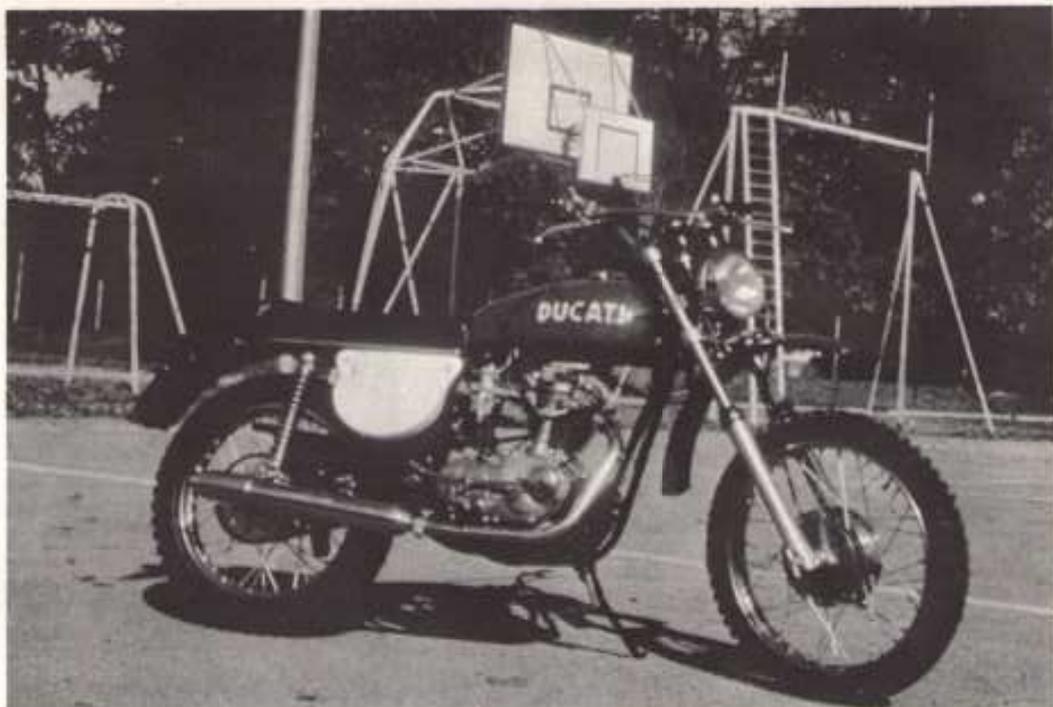
Il est curieux de constater qu'en Italie très peu de grosses machines roulent sur les routes. Beaucoup de scramblers, par contre, de la petite à la grosse cylindrée, et presque

toujours des Ducati, car cette firme active s'est mis tout de suite au diapason de la mode actuelle du tout-terrain. La gamme est très simple et très claire : un 100 et 125 Scrambler puis les 250, 350, 450 cc aux cadres semblables disponibles en version normale, en version sport à distribution desmodromique et équipement polyester ou enfin en version Scrambler et bien sûr la 750 cc twin en V, dont le nouveau modèle sport est muni d'un démarreur et de frein à disques en option.

La firme sort également deux scooters de petite cylindrée, un cyclo 50 cc scrambler et enfin un modèle type 6 jours de 450 cc.

DUCATI

125 SCRAMBLER
 Cylindrée : 124,4 cc
 Vitesse constructeur :
 120 km/h
 Prix : pas encore importé



Moteur : mono 4 temps ACT
 Alésage et course : 55,2×52 mm
 Puissance : 15 ch à 9.000 tr/mn
 Alimentation : Dell'Orto
 Allumage : batterie bobine
 Lubrification : huile dans carter
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : pignons
 Trans. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3,25×19" cross
 Pneu AR : 4,00×18" cross
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Poids : 105 kg
 Réservoir essence : 11 litres



250 DESMO
250 MARK 3
250 SCRAMBLER
 Cylindrée : 248,6 cc
 Vitesse constructeur :
 150 km/h
 160 km/h
 mégaphone
 Prix M.3 : 4.650 F
 D. : 5.550 F

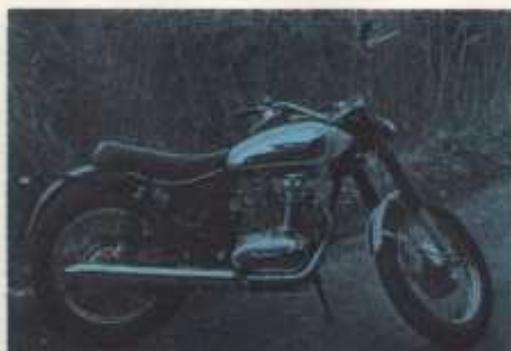
Moteur : mono 4 temps
 Alésage et course : 74×57,8 mm
 Puissance : 23 ch à 8.500 tr/mn
 (Scrambler 21 ch à 7.000 tr/mn)
 Alimentation : Dell'Orto
 Allumage : batterie Alternateur 6 V - 70 W
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick-starter
 Transm. prim. : pignons à taille hélicoïdale
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple berceau interrompu
 Pneu AV : 2,75×18" (Scr. 3,50×19")
 Pneu AR : 3,00×18" (Scr. 4,00×18")
 Frein AV : simple came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.365 mm
 Poids : 127 kg
 Réservoir essence 13 litres (Scr. 11 litres)



350 MARK 3
350 DESMO
350 SCRAMBLER
 Cylindrée : 340,2 cc

Moteur : mono 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 76×75 mm
 Puissance : 27 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : Dell'Orto
 Allumage : batterie - alternateur 6 V - 70 W
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick-starter
 Transm. prim. : pignons à taille hélicoïdale





Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple-berceau interrompu
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.00x18"
 Frein AV : simple came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.365 mm
 Poids : 128 kg
 Réservoir essence : 13 litres, huile 2,5 litres
 Vitesse constructeur : 143 km/h
 Prix : Mark 3 : 5.015 F ; D : 6.050 F
 Sc. : 5.280 F

Moteur : mono 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 86x75 mm
 Puissance : 35 ch à 6.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Dell'Orto Ø 29 mm
 Allumage : batterie bobine
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick-starter
 Transm. prim. : pignons à taille hélicoïdale
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple-berceau interrompu
 Pneu AV : 3.50x18"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : simple came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.380 mm
 Poids : 140 kg
 Garde au sol : 130 mm
 Réservoir essence : 11 l, réserve 1,6 l



Moteur : mono 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 86x75 mm
 Puissance : 28 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : Dell'Orto
 Allumage : batterie bobine
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple-berceau interrompu
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.25x18"
 Frein AV : simple came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.365 mm
 Poids : 130 kg
 Réservoir essence : 13 litres

Moteur : bicylindre en V 4 temps
 Alésage et course : 80x74,4 mm
 Puissance : 67 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : 2 Amal concentric Ø 30 mm
 Allumage : alternateur batterie bobine
 Lubrification : sous pression par pompe
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages taille droite
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau interrompu
 Pneu AV : 3.25x18"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : disque Ø 280 mm
 Frein AR : double came Ø 180 mm
 Poids : 180 kg
 Réservoir essence : 24 litres

DUCATI

Vitesse constructeur :
 143 km/h
 Prix Mark 3 : 5.015 F
 D. : 6.050 F
 SC. : 5.280 F

450 SCRAMBLER
 Cylindrée : 435,7 cc
 Vitesse constructeur :
 147 km/h (essai)
 Prix :
 SC. : 5.770 F
 Type 6 Jours : 6.500 F

450 MARK 3
450 DESMO
 Cylindrée : 435,7 cc
 170 km/h
 Prix :
 Mach 3 : 5.650 F
 D. : 6.550 F

750
 Cylindrée 748 cc
 Vitesse constructeur :
 200 km/h
 Prix :
 9.750 F
 Dém. en option :
 500 F

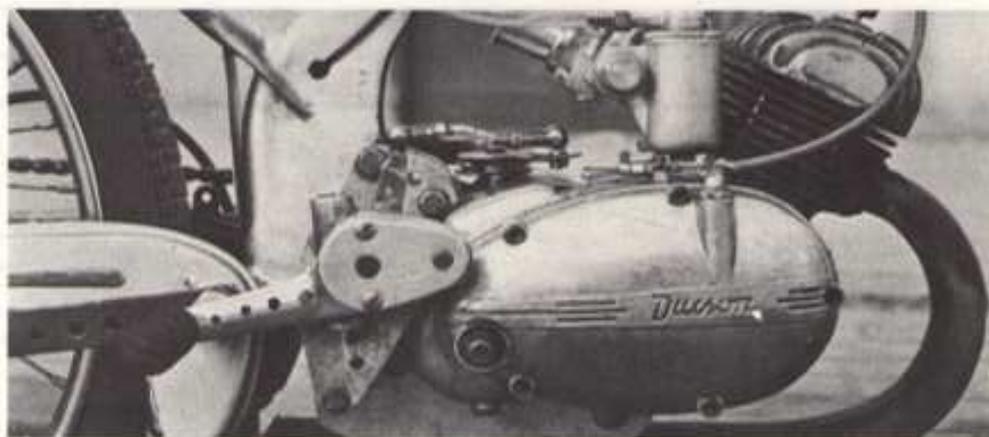


750 Ducati Sport.

DUCSON

Ce constructeur espagnol est installé dans le village de Mollet, où se trouve également les usines Derbi. Cette firme ne fabrique que des cy-

clos appréciés en Espagne, surtout pour la solidité et les qualités de leur construction quasiment artisanale.



EYSINK

Cette marque hollandaise ne produit que des cyclos à partir de moteur Anker monovitesse M 48 et à em-

brayage bidisque commandé par poignée.

FANTIC

Fantic est une marque relativement récente qui s'ajoute à la liste déjà longue des mini-constructeurs italiens. Elle produit une demi-douzaine de cyclos, un 70 cc et un très joli vélomoteur tout-terrain de 100 cc développant 8,5 ch à 7.200 tr/mn, alimenté par un carbu Dell'Orto de \varnothing 22 mm. Boîte à 4 rapports. Freins de \varnothing 123 mm. Pneu AV : 2.50 x 19", pneu AR : 3.00 x 17", réservoir 8 litres, poids 83 kg.

Pour le marché américain, Fantic monte également des 4 temps Aspera.

Cette firme active, jeune et dynamique est appelée à se développer rapidement puisqu'elle exporte, depuis deux ans déjà, ses modèles vers les Etats-Unis avec le nombre important de 18.000 machines en 1970.



WORLD

Ce petit constructeur italien ne produit qu'un seul cyclo, le Paiper, dont le moteur 2 temps de 49 cc (39 x 40

mm) développe 1 ch. Ce cyclo pèse 38 kg.

FIORELLI

Comme en France, la production belge, dont le constructeur numéro un est Flandria, est essentiellement axée sur les petites cylindrées. Les cyclos belges, dont la conception est assez proche de celle des alle-

mands, sont équipés la plupart du temps d'une boîte de vitesses ou d'un embrayage automatique. La gamme, très complète et diversifiée il est vrai, varie peu d'une année sur l'autre.

FLANDRIA



WORLD

GAUTHIER

Fabriquer artisanalement une moto de série et la vendre à un prix compétitif n'est pas une mince affaire, ce n'est pas à la portée de n'importe qui. Il faut beaucoup de relations et surtout commander en grande série les accessoires composant la moto (moteur, fourche, frein, roues, etc.) pour avoir des prix intéressants et

vendre par conséquent la moto à un prix abordable.

C'est ce qu'a réalisé M. Gauthier, un mécanicien du centre de la France : une moto assez sportive puisqu'elle est équipée de bracelets, habillée de polyester et munie d'un moteur Sachs de 18 ch.

125 GAUTHIER
Cylindrée : 123 cc
Vitesse constructeur :
140 km/h
Prix :
non connu actuellement

Moteur : Sachs mono 2 temps
Alésage et course : 54 x 54 mm
Puissance : 17 ch à 7.000 tr/mn
Alimentation : Bing Ø 24 mm
Allumage : Volant magnétique
Lubrification : mélange
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : engrenages, rapport 2,10
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 6 vitesses
Cadre : monopoutre moteur suspendu
Pneu AV : 2.25 x 18"
Pneu AR : 2.25 x 18"
Frein AV : Grimeca 4 cames
Frein AR : simple came



GILERA

L'une des plus prestigieuses marques, dont le souvenir est indissociable de la fameuse 4 cylindres, fait actuellement partie du groupe Piaggio, tout comme Vespa. Au dernier Salon de Milan, et plus récemment à celui de Bruxelles, était présenté une nouvelle 150 cc, ou plus exactement l'ancienne 150 cc d'il y a 3 ans, remaniée et remise au goût du jour, surtout en ce qui concerne l'esthétique.

La gamme est au demeurant assez complète... jusqu'à 200 cc. En effet le bicylindre 500 cc présenté il y a deux ans sous forme de plusieurs prototypes ne voit pas le jour en construction de série. La plupart des modèles de la gamme sont équipés de moteurs quatre temps.

La firme possède en Argentine une filiale qui monte des modèles à l'esthétique différente ou carrément des motos complètes, témoin cette 175 cc.

124 5V DE LUXE
124 5V ROUTE
124 4V
Cylindrée : 123,08 cc
Vitesse constructeur :
120 km/h
(4V : 106 km/h)
Prix :
4V : 2.700 F
124 5V : 3.100 F
Luxe : 3.400 F

Moteur : mono 4 temps
Alésage et course : 56 x 50 mm
Puissance : 13,5 ch à 8.500 tr/mn
(4 V : 11 à 8.000 tr/mn)
Alimentation : Dell'Orto Ø 22 mm
Allumage : volant magnétique
Batterie : 7 A/h - 6 V
Lubrification : carter humide
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports ou 4 rapports
Cadre : double-berceau interrompu
Pneu AV : 2.50 x 17"
Pneu AR : 2.75 x 17"
Frein AV : simple came
Frein AR : Simple came
Empattement : 1.250 mm
Poids : 95 kg (Luxe : 97 kg, 4 V : 89 kg)
Réservoir essence : 10,5 l, cart. huile 1,750 l



124 cc 5V
REGOLARITA CASA
124 cc 5V REGOLARITA
COMPETIZIONE

Moteur : mono 4 temps
Alésage et course : 56 x 50 mm
Puissance : 15 ch à 9.500 tr/mn
(Casa 13,6 à 8.500 tr/mn)
Alimentation : Dell'Orto Ø 22 mm





Allumage : volant magnétique
 Batterie : 7 A/h - 6 V
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Trans. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau interrompu
 Pneu AV : 2.75 x 19"
 Pneu AR : 3.50 x 18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.250 mm
 Poids : 101 kg (Casa 105 kg)
 Réservoir essence : 10 l, carter huile 1,750 l



Moteur : mono 4 temps
 Alésage et course : 60 x 62 mm
 Puissance : 19,5 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : carbu Amal Ø 2
 Allumage : Alternateur 6 V - Batterie 7 A/h
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques
 Boîte : 4 vitesses
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 2.50 x 17"
 Pneu AR : 2.75 x 17"
 Frein AV : Simple came
 Frein AR : simple came
 Poids : 110 kg
 Garde au sol : 16 cm
 Réservoir essence : 16 litres



Moteur : mono 4 temps
 Alésage et course : 60 x 61 mm
 Puissance : 17,5 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : Dell'Orto Ø 24 mm
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double-berceau interrompu
 Pneu AV : 2.75 x 19"
 Pneu AR : 3.50 x 18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.250 mm
 Poids : 105 kg
 Réservoir essence : 10 l, carter huile 1,750 l



Moteur : mono 4 temps
 Alésage et course : 60 x 54 mm
 Puissance : 15 ch à 8.250 tr/mn
 Alimentation : carbu Dell'Orto Ø 24 mm
 Allumage : volant magnétique
 Batterie : 7 A/h - 6 V
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : pignons hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 2.75 x 18"
 Pneu AR : 3.00 x 18"
 Frein AV : simple came Ø 160 mm
 Frein AR : simple came Ø 140 mm
 Empattement : 1.270 mm
 Poids : 105 kg
 Réservoir essence : 11 l, carter huile 1,4 l

suite **GILERA**

Cylindrée : 123,08 cc
Vitesse constructeur :
100 km/h - Casa 95
Prix :
pas importés

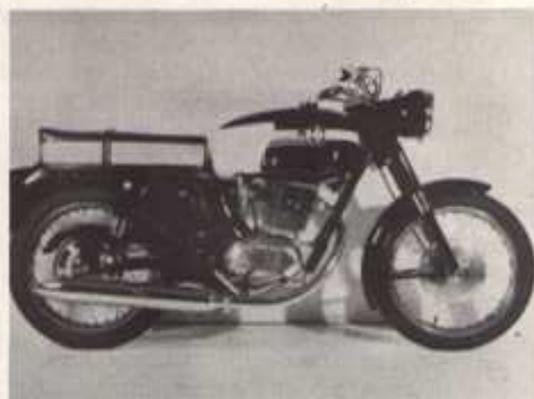
ARGENTINE GILERA
175 cc
Cylindrée : 175,3 cc
Vitesse constructeur :
125 km/h
Prix :
non importé

175 REGOLARITA
COMPETIZIONE
Cylindrée : 172,4 cc
Vitesse constructeur :
105 km/h
Prix :
non importé

GILERA 5V ARCORE
Cylindrée : 152,6 cc
Vitesse constructeur :
120 km/h
Prix :
non importé

202 SUPER
 Cylindrée : 202 cc
 Vitesse constructeur :
 116 km/h
 Prix :
 non importé

Moteur : mono 4 temps
 Alésage et course : 65x61 mm
 Puissance : 14 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : Dell'Orto
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 vitesses
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 2.75x17"
 Pneu AR : 3.00x17"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Poids : 118 kg



GIMSON

Cette petite usine artisanale espagnole près de la frontière française produit des cyclos très classiques

dont l'esthétique est peu attrayante. Le marché de ce mini-constructeur est exclusivement local.

GITAN

Créé par Gino Tansini en 1951 cette firme italienne artisanale produit à sa création une 125 cc deux temps et une 160 cc quatre temps simple arbre. Plus tard elle sortit des utili-

taires 48 cc, des scooters 70 cc et des 125, 150 et 175 cc deux ou quatre temps. Actuellement cette marque est essentiellement cantonnée dans la petite cylindrée.

DIP

GIULIETTA

Créée en 1959, cette marque italienne n'est plus au stade de l'artisanat. C'est une des premières à avoir été importée en France, et elle a grandement contribué au succès du cyclo sportif.

La gamme varie peu d'une année sur l'autre et parmi tous les modèles

plus ou moins sophistiqués, dragster, choppers et autres, se trouve le super-sport Levriero : moteur Franco Morini (tous les modèles ont d'ailleurs un moteur de cette marque) 6 ch à 8.500 tr/mn, carbu Dell'Orto, 4 vitesses au pied, frein de 118 mm de diamètre (double, simple came à l'avant), 55 kg.

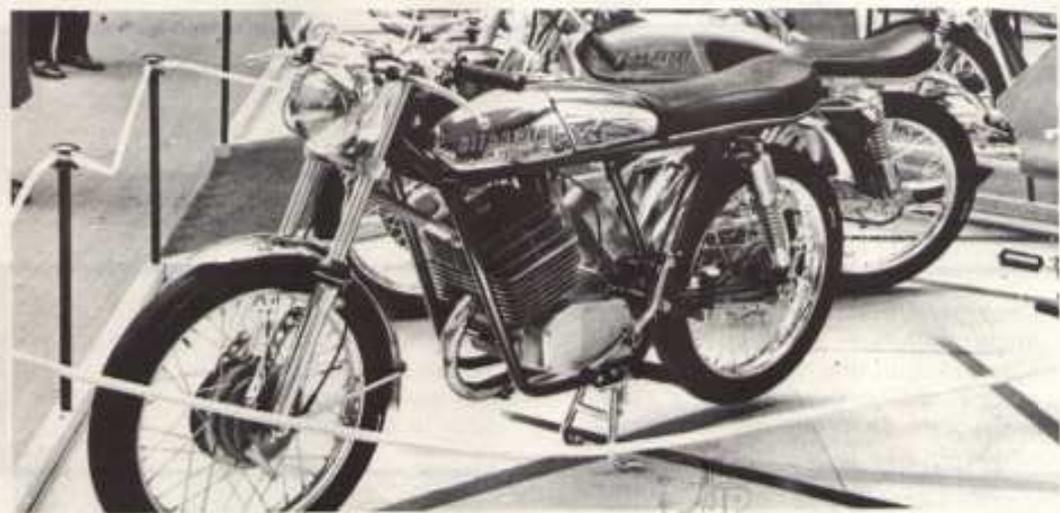


GITANE-TESTI

La marque italienne Testi est distribuée en France par Gitane. Les Gitane-Testi sont équipés de moteurs Minarelli, type P4S 49 cc, carbu Dell'Orto UA19S, 4 vitesses, sélecteur au pied, embrayage en bain d'huile par disques multiples. Cinq modèles sont disponibles : les types Champion : compétition et Grand Tourisme et Cross. Le modèle Champion Compétition est le plus sportif et certainement

le plus joli. Son cadre double-berceau est assemblé par chapes estampées à la manière des vélos. Suspension par fourche télescopique hydraulique à l'avant, bras oscillant et amortisseurs hydrauliques à l'arrière. Moyeux double frein simple came à l'avant.

Enfin Testi nous a présenté, tout dernièrement, une 125 cc au Salon de Milan.



HORMID

MATO

Cette marque allemande, créée par Karl Goebel, peu connue en France car non importée, propose une gamme assez variée de cyclo utilitaires de 47 cc, développant 1,5 ch à 3.500 tr/mn et pesant 43 kg, munis de

roues de 21 x 2.00" ou 23 x 2.00" suivant les modèles.

Les GS3 et GS4 de 47 cc donnant 2,6 ch à 4.900 tr/mn possèdent 2 et 3 vitesses et pèsent 54 kg. Roues AV : 23 x 2.00", AR : 23 x 2.25.

GOEBEL



GREEVES

Greeves est une marque anglaise assez connue pour ses résultats en Cross et Trial. Le marché de cette firme s'étend surtout aux U.S.A., où il est vrai, les machines tout-terrain constituent un marché extrêmement important. La production de cette firme est exclusivement tout-terrain.

Elle propose une 175 cc Pathfinder dont le moteur est de marque Puch et deux Griffon 250 cc et 380 cc avec des moteurs fabriqués par la firme elle-même. Les cadres de ces trois machines sont construits avec le célèbre tube acier Reynolds 531.

175 PATHFINDER
Cylindrée : 175 cc
Prix : non importé

Moteur : mono 2 temps Puch
Alésage et course : 62x56 mm
Puissance : 20 ch à 8.000 tr/mn
Alimentation : carbu Bing Ø 26 mm
Allumage : Bosch électronique 6 V, 18 W
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques
Boîte : 6 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.00x21" Dunlop Cross
Pneu AR : 3.50x19" Dunlop Cross
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.270 mm
Poids : 90 kg
Garde au sol : 916 mm
Réservoir essence : 11,7 litres



250 GRIFFON
Cylindrée : 246 cc
Prix : non importé

Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 70x64 mm
Puissance : 24 ch à 7.500 tr/mn
Alimentation : Amal concentric Ø 32 mm
Allumage : Motoplat électronique 6 V, 35 W
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne duplex
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques
Boîte : 4 vitesses
Cadre : simple-berceau dédoublé
Pneu AV : 3.00x21" Dunlop Cross
Pneu AR : 4.00x18" Dunlop Cross
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.320 mm
Poids : 105 kg
Garde au sol : 216 mm
Réservoir essence : 11,7 litres



380 GRIFFON
Cylindrée : 380 cc

Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 82x72 mm
Puissance : 32 ch à 7.000 tr/mn
Alimentation : Amal Ø 32 mm
Allumage : Motoplat électronique 6 V, 35 W
Lubrification : mélange
Mise en route : kick
Transm. primaire : chaîne Duplex
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques
Boîte : 4 vitesses
Cadre : simple-berceau dédoublé
Pneu AV : 3.00x21" Dunlop Cross
Pneu AR : 4.00x18" Dunlop Cross
Frein AV : simple came



La firme sportive italienne propose une gamme de machines assez sportives allant du 50 cc au 125 cc. Deux modèles 120 cc tout-terrain sont équipés d'un moteur à distributeur rotatif et le 125 cc, Modernly tout-terrain à admission par la jupe du

piston, très peu poussé puisqu'il ne développe que 9 ch.

Cette firme propose en outre des 50 cc de course très rapides qui ont fait leur preuve l'année dernière, aux mains du regretté Charlie Du-bois.



Frein AR : simple came
Empattement : 1.320 mm
Poids : 110 kg
Garde au sol : 216 mm
Réservoir essence : 11,7 litres

Moteur : mono 2 temps distr. rotatif
Alésage et course : 53x54 mm
Puissance : 19 ch à 9.850 tr/mn
Alimentation : carbu Ø 24 mm
Allumage : volant magnétique 6 V, 18 W
Lubrification : mélange
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : chaîne
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisque en bain d'huile
Boîte : 6 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 2.50x21" Cross
Pneu AR : 3.50x18" Cross
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.240 mm
Poids : 84 kg
Réservoir essence : 11 litres



Moteur : mono 2 temps distr. rotatif
Alésage et course : 53x54 mm
Puissance : 16 ch à 9.000 tr/mn
Alimentation : carbu Ø 22 mm
Allumage : volant magnétique 6 V, 18 W
Lubrification : mélange
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : chaîne
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 6 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 2.50x19" Cross
Pneu AR : 3.00x17" Cross
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.230 mm
Poids : 80 kg
Réservoir essence : 11 litres



Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 54x54 mm
Puissance : 9 ch à 8.000 tr/mn
Alimentation : carbu Ø 22 mm
Allumage : volant magnétique 6 V, 18 W
Lubrification : mélange
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : chaîne
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 2.50x19" Cross
Pneu AR : 3.00x17" Cross
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.230 mm
Poids : 80 kg
Réservoir essence : 11 litres

REGOLARITA CASA
Cylindrée : 119 cc
Vitesse constructeur :
115 km/h
Prix : 5.790 F

SPECIAL
Cylindrée : 119 cc
Vitesse constructeur :
105 km/h
Prix : 4.450 F

GUAZZONI MODERNLY
Cylindrée : 123,6 cc
Vitesse constructeur :
95 km/h
Prix : 3.380 F

GUZZI

La V7 750 cc est le modèle le plus connu de la gamme, et contrairement à ce que laisse à penser son poids et son allure elle possède des performances plus qu'honorables.

La gamme comprend par ailleurs cinq cyclos 2 temps, la série des Stornello, la V7, deux nouvelles 850 cc une version américanisée et une version ressemblant à la 750. Enfin le cheval de bataille, la très jolie V7 Sport.

Les guzzi sont des machines qui ne posent aucun problème à leur pro-

priétaire. De plus, la transmission acatène est là pour renforcer cet aspect. Combien de motards sont ennuyés par les chaînes secondaires, surtout par temps humide.

La V7 Sport a obtenu d'excellents résultats en course, comme par exemple au Bol d'Or de l'année dernière avec une 3^e place, malgré un manque de chance vers la fin des 24 heures.

A noter que la firme possède une filiale en Espagne : Guzzi-Hispania.

160 (125) STORNELLO

Cylindrée : 153,2 cc
(123,2 cc)

Vitesse constructeur :
125 km/h
(118 km/h)

Prix : 3.970 F
(3.750 F)

Moteur : mono 4 temps culbuté
Alésage et course : 58x58 mm (52)
Puissance : 16,2 ch à 8.400 tr/mn (13,4)
Alimentation : carbu Ø 22 mm
Allumage : volant magnétique 6 V, 17 W
Lubrification : 2 l d'huile dans carter et pompe
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : double-berceau interrompu
Pneu AV : 2.50x17"
Pneu AR : 3.00x17"
Frein AV : simple came Ø 157 mm
Frein AR : simple came Ø 135 mm
Empattement : 1.270 mm
Poids : 113 kg
Garde au sol : 195 mm
Réservoir essence : 13,5 litres (réserve 2 l)

**125 SCRAMBLER**

Cylindrée : 123,2 cc
100 km/h

Vitesse constructeur :
Prix : non importé

Moteur : mono 4 temps culbuté
Alésage et course : 52x58 mm
Puissance : 13,4 ch à 8.400 tr/mn
Alimentation : carbu Ø 22 mm
Allumage : volant magnétique 6 V, 17 Ah
Lubrification : 2 litres d'huile dans carter
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : double-berceau interrompu
Pneu AV : 2.75x19"
Pneu AR : 3.00x17"
Frein AV : simple came Ø 157 mm
Frein AR : simple came Ø 135 mm
Empattement : 1.270 mm
Poids : 117 kg
Réservoir essence : 12 litres (réserve 1 l)



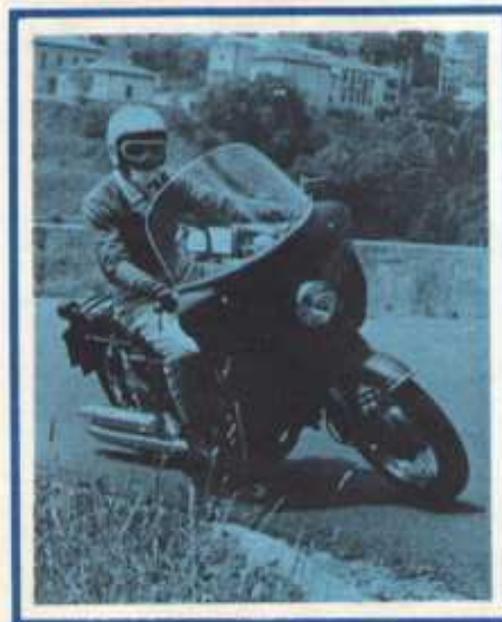
**500 FALCONE
et 500 FALCONE
type Police**

Cylindrée : 499 cc

Vitesse constructeur :
140 km/h
(130 km/h)

Prix :
7.980 F
(non importée)

Moteur : mono 4 temps culbuté
Alésage et course : 88x82 mm
Puissance : 32 ch à 4.800 tr/mn (27 ch)
Alimentation : carbu Dell'Orto Ø 29 mm
Allumage : batterie 12 V 18 Ah Dynamo
12 V 150 W
Lubrification : 3 litres d'huile dans carter moteur
Mise en route : démarreur (kick)
Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.50x18"
Pneu AR : 3.50x18"





500 FALCONE
suite

Frein AV : double came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.450 mm
Poids : 214 kg
Garde au sol : 150 mm
Réservoir essence : 18 litres (réserve 1 l)

GUZZI
suite



Moteur : bicylindre en V 4 temps culbuté
Alésage et course : 83x70 mm
Puissance : 60 ch à 6.500 tr/mn
Alimentation : 2 carbu Ø 30 mm cuve centrale
Allumage : batterie Dynamo 12 V 300 W
Lubrification : 3 litres d'huile dans carter
Mise en route : démarreur
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : acatène
Embrayage : bidisques à sec
Boîte : 4 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 4.00x18"
Pneu AR : 4.00x18"
Frein AV : double came Ø 220 mm
Frein AR : simple came Ø 220 mm
Empattement : 1.470 mm
Poids : 228 kg
Réservoir essence : 22,5 litres

V7 SPECIAL 750
Cylindrée : 757 cc
Vitesse constructeur :
185 km/h
Prix :
11.200 F



Moteur : bicylindre en V 4 temps culbuté
Alésage et course : 82,5x70 mm
Puissance : 70 ch à 7.000 tr/mn
Alimentation : 2 carbu Dell'Orto Ø 30 mm
Allumage : alternateur 14 V 13 A, batterie 12 V 32 Ah
Lubrification : 3,5 litres dans carter moteur
Mise en route : démarreur
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : acatène
Embrayage : bidisques à sec
Boîte : 5 rapports
Cadre : double-berceau

V7 SPORT
Cylindrée : 748,3 cc
Vitesse constructeur :
206 km/h
Prix :
environ 15.200 F

**GT et
V7 CALIFORNIA
850**
Cylindrée : 844 cc
Vitesse constructeur :
190 km/h
Prix :
GT 12.760 F
Calif. 13.750 F

Pneu AV : 3.25 x 18"
Pneu AR : 3.50 x 18"
Frein AV : double frein double came
Ø 220 mm
Frein AR : double came Ø 220 mm
Empattement : 1.470 mm
Poids : 206 kg
Réservoir essence : 20 litres

Moteur : bicylindre 4 temps en V
Alésage et course : 83 x 78 mm
Puissance : 64,5 ch à 6.500 tr/mn
Alimentation : 2 carbu Ø 30 mm cuve
centrale
Allumage : batterie 12 V 32 Ah, dynamo
12 V 300 W
Lubrification : 3 litres d'huile dans carter
Mise en route : démarreur
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : acatène
Embrayage : bidisque à sec
Boîte : 5 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 4.00 x 18"
Pneu AR : 4.00 x 18"
Frein AV : double came Ø 220 mm
Frein AR : simple came Ø 220 mm
Empattement : 1.470 mm
Poids : 230 kg (Californian 240 kg)
Réservoir essence : 22,5 litres



**HARLEY
DAVIDSON**

Il n'est plus nécessaire de présenter ce nom. Les Harley sont devenues un mythe. La moto en général aux U.S.A. est un phénomène social. C'est le moyen de locomotion qui permet de rouler n'importe où et de se faire remarquer : les tout-terrain ont autant d'audience que les Choppers. Beaucoup de petits constructeurs en Italie produisent artisanalement cyclos, trial, mini-bikes et autres, souvent très originaux. Harley est le seul qui représente vraiment la production nationale,

malgré l'importance du pays. Contrairement à ce que l'on pense souvent, Harley ne propose pas que des monstres, les 900 cc Sportster et 1200 cc Electra Glide et Super Glide, mais aussi deux 350 cc, un 125 cc, un 100 cc, un 65 cc et même un mini, le Shortster. Tous ces modèles sont en fait des Aermacchi distribués aux U.S.A. par Harley Davidson. Quelques modèles comme la 350 Sprint existent aussi en version tout-terrain. Côté moteur seule la culasse est différente.

**SPORTSTER
XLCH**
Cylindrée :
883 cc
Vitesse constructeur :
185 km/h
Prix :
19.000 F





Moteur : bicylindre en V 4 temps culbuté
Alésage et course : 76,2×96,8 mm
Puissance : 56 ch à 6.800 tr/mn
Alimentation : 1 carbu Tillotson Ø 41 mm
Allumage : batterie bobine 12 V
Lubrification : carter sec et pompe
Mise en route : kick ou démarreur (deux versions)
Transm. primaire : chaîne Triplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 5/8"
Embrayage : multidisques à sec
Boîte : 4 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.75×19" Good Year
Pneu AR : 4.25×18" Good Year
Frein AV : simple came Ø 200 mm
Frein AR : simple came Ø 200 mm
Empattement : 1.477 mm
Poids : 225 kg
Garde au sol : 105 mm
Réservoir essence : 9 litres

**HARLEY
DAVIDSON**

**SPORTSTER
XLCH**



SUPERGLIDE

Cylindrée : 1.207 cc
Vitesse constructeur :
180 km/h
Prix :
24.000 F

SUPERGLIDE

Moteur : bicylindre 4 temps culbuté
 Alésage et course : 87,3×100,8 mm
 Puissance : 66 ch à 5.400 tr/mn
 Alimentation : carbu Bendix \varnothing 42 mm
 Allumage : batterie bobine 12 V
 Lubrification : carter sec et pompe
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : chaîne Duplex
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques à sec
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.75×19"
 Pneu AR : 5.10×16"
 Frein AV : simple came \varnothing 200 mm
 Frein AR : simple came \varnothing 200 mm
 Empattement : 1.592 mm
 Poids : 265 kg
 Garde au sol : 122 mm
 Réservoir essence : 22,5 litres
 Réservoir huile : 4,4 litres



ELECTRA GLIDE
 Cylindrée : 1.207 cc
 Vitesse constructeur :
 160 km/h
 Prix :
 24.500 F

Moteur : bicylindre en V 4 temps culbuté
 Alésage et course : 87,3×100,8
 Puissance : 65 ch à 5.400 tr/mn
 Alimentation : carbu Tillotson \varnothing 37,5 mm
 Allumage : batterie bobine
 Lubrification : carter sec et pompe
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : chaîne triple rapport 1,54
 Transm. secondaire : chaîne rapport 2,32
 Embrayage : multidisques
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 5.60×16"
 Pneu AR : 5.60×16"
 Frein AV : simple disque
 Frein AR : simple came hydraulique \varnothing 203
 Empattement : 1.524 mm
 Poids : 358 kg
 Garde au sol : 190 mm
 Réservoir essence : 16 litres
 Réservoir huile : 4,4 litres

**HERCULES**

Hercules, la marque germanique, s'intéresse de plus en plus au moto-cross et au tout-terrain. Elle nous propose une gamme assez variée. Tous équipés du moteur Sachs, du 50 cc au 125 cc, ses modèles sont disponibles en plusieurs versions.

Un 125 cc type 6 jours, le K 125 GS, était exposé au dernier Salon de Bruxelles. Il existe également une 125 destinée à l'Armée.

Une grande partie de la production est exportée vers les U.S.A.

K 125 X
 Cylindrée : 123 cc
 Vitesse constructeur :
 120 km/h
 Prix :
 non importé

Moteur : mono 2 temps Sachs
 Alésage et course : 54×54 mm
 Puissance : 15 ch à 7.400 tr/mn
 Alimentation : carbu \varnothing 28 mm
 Allumage : batterie bobine 6 V 18 W
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 2.75×17"
 Pneu AR : 3.00×17"
 Frein AV : simple came Sachs \varnothing 140 mm
 Frein AR : simple came Sachs \varnothing 140 mm
 Poids : 106 kg
 Réservoir essence : 12 litres





Moteur : mono 2 temps Sachs
 Alésage et course : 54x54 mm
 Puissance : 12,5 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : carbu Ø 24 mm
 Allumage : batterie bobine 6 V 35 W
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.25x18"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came Sachs
 Frein AR : simple came Sachs
 Poids : 130 kg
 Réservoir essence : 15 litres (réserve 1 l)

Moteur : mono 2 temps Sachs
 Alésage et course : 54x54 mm
 Puissance : 18 ch
 Alimentation : carbu Ø 28 mm
 Allumage : batterie bobine 6 V 35 W
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 6 vitesses
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 2.50x21"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came Ø 140 mm
 Frein AR : simple came Ø 140 mm
 Poids : 100 kg

HERCULES

125 cc ARMEE
 Cylindrée : 123 cc
 Vitesse constructeur :
 100 km/h
 Prix :
 non importé

K. 125 GC
 Cylindrée : 124 cc
 Prix :
 non importé

La quasi totalité de la production de la marque japonaise est exportée aux U.S.A. On voit beaucoup en Amérique des petites cylindrées de cette marque. Sa politique est assez sage. Le 90 cc,

sorti il y a quelques années, est toujours remanié, amélioré et les ingénieurs de la marque sont arrivés à obtenir maintenant une 100 cc d'une extrême solidité, avec une admission à clapet (Reed Valve).

HODAKA



HONDA

Le premier constructeur mondial, Honda, n'est pas pour rien dans la production nationale du Japon : trois millions de motos fabriquées en 1970, dont deux millions sont exportées, en grande partie vers les U.S.A. et en majorité des Honda.

Il est curieux de constater que les ingénieurs de cette firme restent fidèles au 4 temps malgré la simplicité, la légèreté et le coût moins élevé des moteurs deux temps.

Seule, actuellement, une moto expérimentale de cross 2 temps Honda a été construite. Tous les modèles 4 temps, si l'on excepte le PC 50, sont à arbre à came en tête.

Enumérer une par une toutes les motos de la marque serait fastidieux. Disons simplement que la gamme comprend 38 modèles répartis comme suit : huit 50 cc, quatre 70 cc, cinq 90 cc, six 125 cc, deux 135 cc, trois 175 cc, trois 350 cc, deux

450 cc, une 500 cc et une 750 cc. On a parlé dernièrement d'une 350 cc 4 cylindres et frein à disque dont la sortie ne devrait plus tarder.

Il est normal de constater que la tendance actuelle des multicylindres est aux 4 cylindres en 4 temps, tandis que celle du 2 temps est aux 3 cylindres. La cause en est simple : équilibrage et régularité du cycle et de l'allumage.

Honda, après s'être imposé avec les machines de route, semble vouloir s'approprier le marché des tout-terrain. La firme sort en effet des modèles de type SL en 125 cc, 175 cc, 350 cc.

De plus, parmi la multitude de 50, 70, 90 cc se trouvent des trail-bike et même un trois-roues à pneus énormes, destinés surtout aux U.S.A. où la moto gadget la plus farfelue a toutes ses chances !

CB 125 MK5
Cylindrée :
124 cc
Vitesse constructeur :
130 km/h





SL 125

Moteur : mono 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 50,5×49,5 mm
 Puissance : 11,5 ch à 9.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Mikuni
 Allumage : batterie bobine 6 V
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : SL : double-berceau ; CB et CL : simple-berceau
 Pneu AV : 2.75×18" ; SL : 2.75×19"
 Pneu AR : 3.00×17" ; SL : 2.75×17"
 Frein AV et AR : simple came Ø 110 mm
 Empattement : 1.205 mm ; CD : 1.200 mm ; SL : 1.250 mm
 Garde au sol : 160 mm ; SL : 195 mm
 Réservoir essence : SL : 9 l ; CD, CB : 10 l
 Poids : 86,5 kg

Moteur : bicylindre 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 44×41 mm
 Puissance : 15 ch à 11.000 tr/mn
 CD : 12,5 ch à 9.000 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Ø 20 mm
 Allumage : batterie bobine 6 V 12 Ah
 Lubrification : 1,2 litre d'huile dans carter
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports ; CD : 4 vitesses
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 2.50×18" ; CL : 2.75×18" ; CD : 3.00×16"
 Pneu AR : 2.75×18" ; CL : 3.00×18" ; CD : 3.00×16"
 Frein AV : double came ; CD : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.280 mm
 Poids : 113 kg ; CL : 119 kg ; CD : 114 kg
 Garde au sol : 140 mm ; CL : 155 mm ;
 Réservoir essence : 10 litres

Moteur : monocylindre 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 56×49,5 mm
 Puissance : 12 ch à 9.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Mikuni Ø 29 mm
 Allumage : batterie bobine 6 V
 Lubrification : huile dans carter
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports ; CD : 4 vitesses
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 2.75×18" ; SL : 2.75×19"
 Pneu AR : 3.00×17" ; SL : 3,25×17"
 Frein AV : simple came Ø 110 mm
 Frein AR : simple came Ø 110 mm
 Empattement : 1.205 mm ; CD : 1.200 mm ; SL : 1.250 mm
 Poids : 88 kg ; CD et SL : 90 kg
 Garde au sol : 160 mm ; SL : 195 mm
 Réservoir essence : 9 litres

HONDA
 Suite

100 HONDA SL K1
100 HONDA CL K1
100 CB
 Cylindrée : 99 cc
 Prix : non importé

125 MK5
 (voir photo page 81)
 Cylindrée 125 cc
 Vitesse constructeur : 130 km/h
 CL : 120 km/h
 CD : 115 km/h
 Prix : 3.777 F
 CL et CD : non importés

CB 125 S
CD 125 S
SL 125
 Cylindrée : 122 cc
 Vitesse constructeur : 110 km/h
 CD et SL : 105 km/h
 Prix : 2.840 F - SL : 3.570 F
 CD : non importé

CB 175
CL 175
SL 175
Cylindrée :
 174 cc
Vitesse constructeur :
 135 km/h
CL et SL 120 km/h
Prix :
 non importés

Moteur : bicylindre 4 temps 1 ACT
Alésage et course : 52x41 mm
Puissance : 20 ch à 10.000 tr/mn ; CL et SL : 19 ch à 9.500 tr/mn
Alimentation : 2 carbu Keihin
Allumage : batterie bobine
Lubrification : huile dans carter
Mise en route : démarreur
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : simple-berceau dédoublé
Pneu AV : 2.75x18" ; CL : 3.00x19" ; SL : 3.00x18"
Pneu AR : 3.00x18" ; CL : 3.00x18" ; SL : 3.50x18"
Frein AV : double came
Frein AR : simple came
Empattement : 1,275 mm ; CL : 1.300 mm ; SL : 1.310 mm
Poids : 126 kg ; CL : 122 kg ; SL : 116 kg
Garde au sol : 155 mm ; CL : 195 mm ; SL : 210 mm
Réservoir essence : 10 l ; CL et SL : 9 l



CB 250
CL 250
CD 250
Cylindrée : 249 cc
Vitesse constructeur :
 160 km/h
CL 150 km/h
CD 140 km/h
Prix : 5.362 CL et CD
 non importés

Moteur : bicylindre 4 temps 1 ACT
Alésage et course : 56x50,6 mm
Puissance : 30 ch à 10.500 tr/mn ; CL et CD : 27 ch à 10.000 tr/mn
Alimentation : 2 carbu Keihin \varnothing 27 mm
Allumage : batterie bobine 12 V 12 Ah
Lubrification : 2 litres d'huile dans carter
Mise en route : démarreur
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : simple-berceau dédoublé
Pneu AV : 3.00x18" ; CL : 3.00x19"

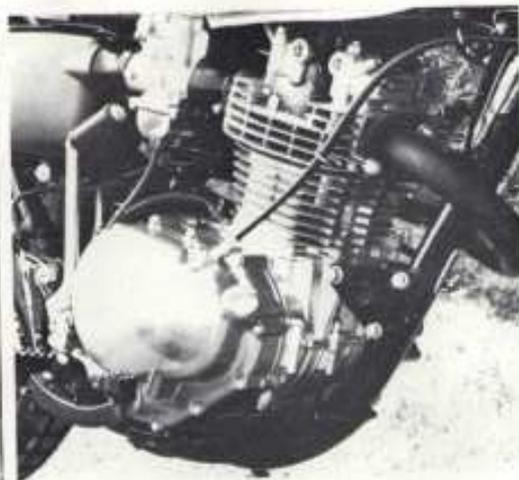


Pneu AR : 3.25×18" ; CL : 3.50×18"
 Frein AV : double came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.390 mm
 Poids : 150 kg ; CL : 149 kg ; CD : 155 kg
 Garde au sol : 160 mm ; CL : 170 mm ;
 CD : 145 mm
 Réservoir essence : 12 litres

XL 250 cc
Cylindrée :
248,59 cc
Vitesse constructeur :
130 km/h
Prix : non importé



Moteur : mono 4 temps 1 ACT 4 soupapes
 Alésage et course : 74×57,8 mm
 Puissance : 22 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Keihin racing
 Ø 28 mm
 Allumage : acc. magnéto batterie 6 V
 Lubrification : 2 litres d'huile dans carter
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 2.75×21"
 Pneu AR : 4.00×18"
 Frein AV : simple came Ø 160 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.380 mm
 Poids : 129 kg
 Garde au sol : 190 mm
 Réservoir essence : 8 litres



SL 350
Cylindrée 325 cc
Vitesse constructeur :
135 km/h
Prix : non importé

Moteur : bicylindre 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 64×50,6 mm
 Puissance : 25 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Keihin Ø 28 mm
 Allumage : batterie bobine 12 V 12 Ah
 Lubrification : 2 litres d'huile dans carter
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.25×19"
 Pneu AR : 4.00×18"
 Frein AV : double came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.385 mm



CB 350
CL 350 K3
Cylindrée :
325 cc
Vitesse constructeur :
170 km/h
CL 160 km/h
Prix :
5.960 F

CB 450
CL 450 K4
Cylindrée : 444 cc
Vitesse constructeur :
180 km/h
CL 170 km/h
Prix :
7.647 F
CL. : non importée

CB 500
Cylindrée :
498 cc
Vitesse constructeur :
180 km/h
Prix :
9.629 F

Poids : 139 kg
 Garde au sol : 200 mm
 Réservoir essence : 9 litres

Moteur : bicylindre 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 64 x 50,6 mm
 Puissance : 36 ch à 10.500 tr/mn ;
 CL : 33 ch à 9.500 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Keihin \varnothing 28 mm
 Allumage : batterie bobine 12 V 12 Ah
 Lubrification : 2 litres d'huile dans carter
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages taille droite
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisque en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 3.00 x 18" ; CL : 3.00 x 19"
 Pneu AR : 3.50 x 18"
 Frein AV : double came \varnothing 180 mm ou disque
 Frein AR : simple came ;
 Frein AR : simple came \varnothing 160 mm
 Empattement : 1.320 mm
 Poids : 160 kg
 Garde au sol : 150 mm ; CL : 180 mm
 Réservoir essence : 12 litres

Moteur : bicylindre 4 temps 2 ACT
 Alésage et course : 70 x 57,8 mm
 Puissance : 45 cv à 9.000 tr/mn ;
 CL : 43 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu \varnothing 36 mm à dépression
 Allumage : Batterie bobine 12 V 12 Ah
 Lubrification : pompe huile dans carter
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 3.25 x 18" ; CL : 3.50 x 19"
 Pneu AR : 3.50 x 18"
 Frein AV : double came \varnothing 200 mm ou disque
 Frein AR : simple came \varnothing 180 mm
 Empattement : 1.375 mm
 Poids : 187 kg
 Garde au sol : 140 mm ; CL : 155 mm
 Réservoir essence : 12 litres

Moteur : 4 cylindres 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 56 x 50,6 mm
 Puissance : 48 ch à 9.000 tr/mn
 Alimentation : 4 carbu \varnothing 22 mm
 Allumage : batterie bobine 12 V 12 Ah
 Lubrification : 3 litres d'huile dans carter
 pompe Eaton
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : chaîne rapport 2
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.25 x 19"
 Pneu AR : 3.50 x 18"
 Frein AV : disque commande hydraulique
 Frein AR : Tambour
 Empattement : 1.405 mm
 Poids : 184 kg
 Garde au sol : 165 mm
 Réservoir essence : 14 litres (réserve 4 l)





HONDA**CB 750****Cylindrée :**

736 cc

Vitesse constructeur :

200 km/h

Prix :

10.799 F



Moteur : 4 cylindres 1 ACT
 Alésage et course : 61 x 63 mm
 Puissance : 67 ch à 8.500 tr/mn
 Alimentation : 4 carbu Keihin \varnothing 26 mm
 Allumage : alternateur batterie 12 V 14 Ah
 Lubrification : Carter sec pompe
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages rapport 1,708
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.50 x 19"
 Pneu AR : 4.00 x 18"
 Frein AV : disque commande hydraulique
 Frein AR : simple came \varnothing 180 mm
 Empattement : 1.440 mm
 Poids : 197 kg
 Garde au sol : 160 mm
 Réservoir essence : 16 litres (réserve 4 l)



HUSQVARNA

Cette marque est très représentative de la production suédoise. Bien évidemment d'autres marques existent : Hedlund, Helkana, Lindstrom, Nymans et Monark. Mais excepté pour cette dernière elle ne produit que des cyclos et des vélomoteurs utilitaires. Ces marques sont moins connues à l'étranger malgré leurs nombreux succès en compétition.

Husqvarna, qui participe officiellement à tous les Grands Prix de motocross, avec le bonheur que l'on sait (39 fois champion du Monde), propose depuis 2 ans la Sportsman, une machine d'enduro plus proche des modèles cross que des habituels trail-bike.



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 78,75 x 72 mm
 Puissance : 30 ch à 6.800 tr/mn
 Alimentation : carbu \varnothing 39 mm Bing
 Allumage : volant magnétique Femsa 6 V 30 W
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : pignons à taille droite
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : simple-berceau
 Pneu AV : 3.00 x 21" Cross
 Pneu AR : 4.00 x 18" Cross
 Frein AV : simple came \varnothing 160 mm
 Frein AR : simple came \varnothing 160 mm
 Empattement : 1.400 mm
 Poids : 112 kg
 Garde au sol : 230 mm
 Réservoir essence : 12,4 litres

SPORTSMAN 360 cc
 Cylindrée : 351 cc
 Vitesse constructeur : 135 km/h
 Prix : 8.400 F



Depuis qu'elles sont importés en Angleterre, on connaît mieux les motos russes, qui étaient d'ailleurs exposées au dernier Salon de Londres. Nous les verrons cette année en France.

Cette marque propose des motos et vélomoteurs à moteurs deux temps.

En U.R.S.S. le side-car jouit d'une grande faveur auprès du public. C'est pourquoi, IJ-Y2, produit un side attelé à la 350 cc deux temps. Les roues AV et AR sont interchangeables.

IJ.JUPITER



Moteur : monocylindre 2 temps
 Alésage et course : 72 x 85 mm
 Puissance : 16 ch
 Alimentation : 1 carbu \varnothing 24 mm
 Allumage : batterie bobine 6 V
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick starter
 Transm. second. : chaîne (carter étanche)
 Embrayage : multidisques
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : simple-berceau interrompu
 Pneu AV : 3.25 x 19"
 Pneu AR : 3.25 x 19"
 Frein AV : simple came \varnothing 190 mm
 Frein AR : simple came \varnothing 190 mm
 Empattement : 1.360 mm
 Poids : 155 kg
 Réservoir essence : 18 litres

IJ - PLANETE 2
 Cylindrée : 346 cc
 Vitesse constructeur : 105 km/h
 Prix : non importé

Moteur : twin 2 temps
 Alésage et course : 61,7 x 58 mm
 Puissance : 18 ch à 5.300 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu de \varnothing 24 mm

IJ - JUPITER 3
 Cylindrée : 347 cc

JUPITER 3
 Cylindrée : 347 cc
 Vitesse constructeur :
 solo : 130 km/h
 side : 100 km/h
 Prix :
 non importé

Allumage : batterie bobine 6 V
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick starter
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.25 x 18"
 Pneu AR : 3.25 x 18"
 Frein AV : simple came \varnothing 190 mm
 Frein AR : simple came \varnothing 190 mm
 Poids : 155 kg
 Réservoir essence : 18 litres

ITOM

Toute une gamme de cyclo est fabriquée par cette firme italienne de Sant'Ambroggio. Les Itom, si courants il y a quelques années, ont été remaniés ces derniers temps et sont disponibles depuis un an avec une

nouvelle présentation et des caractéristiques assez alléchantes. Le plus sportif est l'Astor 4MS 49,5 cc, carbu \varnothing 20 mm, 4 vitesses au pied, cadre double-berceau, freins simple came de \varnothing 118 mm. Prix : 1.948 F.



ITALJET

Au dernier Salon de Milan et au Salon de la voiture de course et de la moto de Paris, de petits engins très remarquables firent leur apparition. C'était des mini-cyclos à l'usage des enfants. Ils seront importés par la firme française de Machecoul, Gi-

tane et distribués par Royal Moto. On a pu voir également un 125 cc prototype tout-terrain, à moteur F. Morini. Cette moto dont l'esthétique est très originale sera sans doute également importée.



INDIAN

La célèbre marque américaine Indian cessa toute activité en 1952, mais en 1959 l'A.M.C. de Londres qui produisait déjà les Matchless, AJS, Norton, acheta les droits de la fameuse firme de Springfield. Après le fondateur, George Hendee, trop d'hommes inexpérimentés dans la moto voulurent contrôler la destinée de Indian et ce fut une des nombreuses raisons de sa disparition.

En 1969 l'un des fans de la marque, Floyd Climer, racheta les droits à l'A.M.C., mais décéda peu après. Il eut quand même le temps de confier des réalisations au constructeur ita-

lien Tartarini qui produisit quelques Indian à moteur Royal Enfield et Velocette. Cette dernière est d'ailleurs toujours disponible chez Leconte au prix de 8.855 F.

Il y a encore des Indians fabriqués aux Etats-Unis où elles jouissent d'une grande faveur du public. Mais la production actuelle n'a rien à voir avec les monstres de la belle époque, 750 cc et 1.000 cc 4 cylindres. En effet la gamme se compose d'un mini 50 cc, de deux 50 cc tout-terrain, d'une Cross destinée à la compétition et enfin une 125/175 cc encore à l'état de prototype.



Moteur : mono 2 temps, 4 transferts
Alésage et course : 56 x 50 mm
Puissance : 16 ch
Alimentation : 1 carbu Mikuni Ø 24 mm
Allumage : batterie bobine
Lubrification : graissage séparé
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : à crampons
Pneu AR : à crampons
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came

INDIAN 125
Cylindrée : 123 cc
Prix :
non importé

L'amour de la compétition de quelques mécaniciens de génie (Mijwaart, Lodewijx et Thiel) les ont amené à participer aux Grands Prix dans la catégorie 50 cc avec une machine de leur conception et de leur création, le Jamathi. Les résultats acquis en course furent si foudroyants et si prometteurs qu'ils décidèrent de construire en petite série un 50 cc de route. Mais des difficultés financières sérieuses obligèrent la firme naissante à minimiser ses activités. Sponsorée par l'importateur Kawasaki, elle put, pendant deux ans, et malgré un déficit impor-

tant, produire un certain nombre de cyclos et participer aux Grands Prix. Puis, le support de l'importateur cessant, le journal « Motor » lança au début de l'année une campagne pour sauver la firme Jamathi et lui permettre de continuer de participer aux Grands Prix.

Ses fans sont si nombreux et enthousiastes en Hollande que l'on pourra revoir les bolides Jamathi sur les circuits la saison prochaine grâce à l'argent qu'ils ont bien voulu donner.

La production de tourisme se limite à un 50 cc, 6 vitesses.

JAMATI



JAWA.CZ

CZ, qui se partage avec Jawa la production tchécoslovaque, est surtout connu en France grâce à ses 125 cc et 175 cc aux prix très compétitifs, alors que Jawa se consacre exclusivement (si l'on excepte le 90 trial et roadster, non importé) aux moyennes cylindrées ne faisant ainsi pas concurrence à CZ. La solidité exemplaire des machines du groupe Jawa/CZ permet à l'utilisateur de s'en servir longtemps sans problème.

Ces firmes, dont les services courses sont indépendants, s'intéressent au plus haut point à la compétition sous toutes ces formes : speedway, grass-track, ice-race, cross (plusieurs fois champion du monde) et vitesse. Dans cette dernière spécialité, Jawa a utilisé une 350 cc, 4 cylindres, 2 temps, refroidie par eau, et dernièrement une bicylindre 2 temps en 250 cc, catégorie où règnent les Yamaha TD2. Les Jawa auront du mal à s'imposer.

125 cc TYPE 476
Cylindrée : 123,2 cc
Vitesse constructeur :
105 km/h
Prix :
2.480 F

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 52x58 mm
 Puissance : 11 ch à 5.750 tr/mn
 Alimentation : carbu Jikov Ø 24 mm
 Allumage : dynamo 6 V 60 W
 Lubrification : graissage séparé
 Mise en route : kick
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 vitesses
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.00x18"
 Frein AV : simple came Ø 160 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.295 mm
 Poids : 112 kg
 Réservoir essence : 11,5 litres



175 cc TYPE 477
175 cc TRIAL
Cylindrée : 172 cc
Vitesse constructeur :
120 km/h
Trial : 115 km/h
Prix :
2.750 F

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 58x65 mm
 Puissance : 15 ch à 5.600 tr/mn
 Alimentation : carbu Jikov Ø 26 mm
 Allumage : dynamo 6 V 60 W
 Lubrification : graissage séparé
 Mise en route : kick
 Transm. primaire : chaîne 3/8"
 Transm. secondaire : chaîne 1/2"x5/16"
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 vitesses
 Cadre : simple-berceau dédoublé
 Pneu AV : 2.75x18" ; Trial : 3.00x21"
 Pneu AR : 3.00x18" ; Trial : 3.50x18"
 Frein AV : simple came Ø 160 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.295 mm
 Poids : 112 kg
 Réservoir essence : 11,5 litres



JAWA 250 cc
350 cc
Cylindrée : 248,5 cc
(344 cc)
Vitesse constructeur :
110 km/h
(120)
250 cc : 2.900 F
350 cc : 3.350 F

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 65x75 mm (58x65 mm)
 Puissance : 14 ch à 5.000 tr/mn
 (18 ch à 5.000 tr/mn)
 Alimentation : carbu Jikov Ø 26 mm
 Allumage : dynamo 6 V 45 W
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : chaîne
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : simple-berceau
 Pneu AV : 3.25x16"
 Pneu AR : 3.50x16"
 Frein AV : simple came Ø 160 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Poids : 129 kg (139 kg)
 Réservoir essence : 13,5 litres





Moteur : bicylindre 2 temps
 Cylindrée : 344 cc
 Alésage et course : 58 x 65 mm
 Puissance : 21 ch à 5 000 tr/min
 Alimentation : carbu Jikov
 Allumage : dynamo 6 V 60 W
 Lubrification : graissage séparé
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : chaîne
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : simple-berceau
 Pneu AV : 3.00 x 18"
 Pneu AR : 3.50 x 18"
 Frein AV : simple came Ø 100 mm
 Frein AR : simple came Ø 100 mm
 Poids : 145 kg
 Réservoir essence : 15,2 litres

JAWA.CZ

Suite

350 cc CALIFORNIAN 4
 Cylindrée : 344 cc
 Vitesse constructeur :
 140 km/h
 Prix :
 4.200 F

La production polonaise est assez inconnue dans le monde occidental puisque contrairement à l'Allemagne de l'Est, la Pologne n'exporte pratiquement aucune de ses motos. Parmi les quelques marques vieillottes et sans intérêt qui ne proposent que

des modèles démodés, se trouve celle-ci : Komar. Sa gamme se compose uniquement de cyclos un peu lourds au point de vue esthétique et dont le moteur développe 1 ch ou 1,4 ch suivant la version.

KOMAR

Comme beaucoup de pays industrialisés, le Japon possède énormément de trusts, de groupes industriels ou de monopoles. Kawasaki Aircraft Co Ltd en est un. La production de cet ensemble gigantesque touche surtout l'aviation (hélicoptères), les chemins de fer, les chantiers navals. D'autres divisions s'occupent de voitures, de bus, de métro, de machines outils et de grandes constructions en charpentes métalliques. Et les motos me direz-vous ?

Effectivement un tout petit département d'une petite division de la Kawasaki Aircraft fabrique des motos. Mais il possède d'énormes moyens techniques et tout ce que cela sous-entend : recherches, laboratoires, banc, essais sur piste, vérifications, etc. Et pourtant il n'y a pas très longtemps que Kawasaki s'occupe de motos, mais ces énormes moyens lui ont permis d'acquérir une solide renommée. La tendance initiale de sa technique était des bicylindres à deux distributeurs rotatifs. Mais, précurseur moderne, il s'est attaqué à des 3 cylindres 2 temps.

Le succès foudroyant de la 500 H1 (et surtout de sa dérivée de compétition H1R) a permis à la firme de

continuer son effort dans la technique du 2 temps 3 cylindres. C'est ainsi que sont apparues coup sur coup une 350 cc et une 750 cc. La dernière venue est la 250 cc, toujours trois cylindres deux temps. On a parlé également d'une très hypothétique 850 cc 4 temps 4 cylindres en V.

Le reste de la gamme se compose d'une 75 cc destinée aux U.S.A., cinq 90 cc et deux 100 cc tout-terrain, deux 125 cc, une 175 cc tout-terrain, quatre 250 cc (dont une 4 temps économique), deux 350 cc, une 500, une 650 cc 4 temps et la 750 cc.

Parmi tous ces modèles se trouvent dans toutes les petites et moyennes cylindrées des motos tout-terrain. Ainsi tout comme les autres firmes japonaises, Kawasaki cherche à s'accaparer une grande partie du marché des tout-terrain, réservé jusque là aux usines espagnoles.

Les moteurs deux temps de la marque sont munis d'un graissage séparé, soit par le système Injectolube qui consiste à envoyer de l'huile sous pression dans les roulements et la pipe d'admission, soit par le système Superlube, qui n'envoie de l'huile que dans la pipe d'admission.

KAWASAKI

Voir fiche
 pages 95/96 500 HI



350 S2





Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 47 x 51,8 mm
 Puissance : 10,5 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu distributeur rotatif
 Allumage : batterie volant magnétique
 Lubrification : Superlube
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 2.50 x 18"
 Pneu AR : 2.50 x 18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.150 mm
 Poids : 79 kg
 Garde au sol : 150 mm



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 55 x 52,5 mm
 Puissance : 12 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu
 Allumage : batterie bobine
 Lubrification : graissage séparé
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.00 x 16"
 Pneu AR : 3.00 x 16"
 Frein AV : double came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.250 mm
 Poids : 117 kg
 Garde au sol : 135 mm



Moteur : 3 cylindres 2 temps
 Alésage et course : 45 x 52,3 mm
 Puissance : 32 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : 3 carbu
 Allumage : batterie bobine
 Lubrification : séparée système Superlube
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.00 x 18"
 Pneu AR : 3.50 x 18"
 Frein AV : double came Ø 200 mm
 Frein AR : simple came Ø 180 mm
 Empattement : 1.330 mm
 Poids : 148 kg
 Garde au sol : 190 mm
 Réservoir essence : 14 litres
 Réservoir huile : 1,5 litres

KAWASAKI

Suite

90 KAWASAKI GA 2 A
 Cylindrée : 89 cc
 Vitesse constructeur :
 110 km/h
 Prix : 2.706 F

Cylindrée :
 124 cc
 Vitesse constructeur :
 110 km/h
 Prix :
 non importé

250 SS
 Cylindrée : 249 cc
 Vitesse constructeur :
 168 km/h
 Prix :

350 S2
 Cylindrée : 348 cc
 Vitesse constructeur :
 180 km/h
 Prix :
 7.118 F



350 S2

Moteur : 3 cylindres 2 temps
 Alésage et course : 53 x 52,5 mm
 Puissance : 45 ch à 8.500 tr/mn
 Alimentation : 3 Mikuni \varnothing 24 mm
 Allumage : batterie bobine alternateur
 Lubrification : séparée système Superlube
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : pignons rapport 2,22
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3,00 x 18"
 Pneu AR : 3,50 x 18"
 Frein AV : double came \varnothing 200 mm
 Frein AR : simple came \varnothing 180 mm
 Empattement : 1.330 mm
 Poids : 150 kg
 Garde au sol : 190 mm
 Réservoir essence : 14 litres
 Réservoir huile : 1,5 litres



500 H1
Cylindrée :
498 cc
Vitesse constructeur :
200 km/h
Prix :
8.717 F





Moteur : 3 cylindres 2 temps
 Alésage et course : 60 x 58,8 mm
 Alimentation : 3 Mikuni \varnothing 28 mm
 Allumage : batterie bobine
 Lubrification : séparée système Injectolube
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages rapport 2.41
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.25 x 19"
 Pneu AR : 4.00 x 18"
 Frein AV : disque
 Frein AR : simple came \varnothing 180 mm
 Empattement : 1.400 mm
 Poids : 174 kg
 Garde au sol : 135 mm
 Réservoir essence : 15 litres
 Réservoir huile : 2.3 litres



Moteur : twin 4 temps culbuté
 Alésage et course : 74 x 72,6 mm
 Puissance : 53 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu
 Allumage : batterie bobine
 Lubrification : carter sec
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 vitesses
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.25 x 19"
 Pneu AR : 4.00 x 18"
 Frein AV : double came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.415 mm
 Poids : 181 kg
 Garde au sol : 150 mm
 Réservoir essence : 15 litres
 Réservoir huile : 3 litres

KAWASAKI

Suite

500 H1

650 W1-S

Cylindrée :
624 cc

Vitesse constructeur :
185 km/h

Prix :
non importé

750 H2 MACH IV

Cylindrée : 748 cc

Vitesse constructeur :
203 km/h

Prix :
11.180 F



750 H2 MACH IV

Moteur : 3 cylindres 2 temps
Alésage et course : 71 x 63 mm
Puissance : 74 ch à 6.800 tr/mn
Alimentation : 3 Mikuni \varnothing 32 mm
Allumage : électronique CDI alternateur 12 V
Lubrification : séparée Injectolube
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.25 x 19"
Pneu AR : 4.00 x 18"
Frein AV : disque commande hydraulique
Frein AR : simple came \varnothing 180 mm
Empattement : 1.410 mm
Poids : 192 kg
Garde au sol : 175 mm
Réservoir essence : 17 litres
Réservoir huile : 2 litres

KAWA 100 G4 et G5

Cylindrée :
99 cc

Vitesse constructeur :
105 km/h

Prix :
non importé

Moteur : mono 2 temps disque rotatif
Alésage et course : 49,5 x 51,7 mm
Alimentation : 1 carburateur
Allumage : magnéto
Lubrification : séparée système Superlube
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 2.75 x 18" ; G5 : 3.00 x 18"
Pneu AR : 3.00 x 18" ; G5 : 3.00 x 18"
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.250 mm ; G5 : 1.270 mm
Poids : 84 kg ; G5 : 87 kg
Garde au sol : 242 mm ; G5 : 254 mm
Réservoir essence : 9,5 litres ; G5 : 8 litres

125 F6 Cylindrée :

124 cc

Vitesse constructeur :
115 km/h

Prix :
non importé

Moteur : mono 2 temps disque rotatif
Alésage et course : 52 x 58,8 mm
Puissance : 17,5 ch à 7.500 tr/mn
Alimentation : 1 carburateur
Allumage : magnéto
Lubrification : séparée système Superlube
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.00 x 18"
Pneu AR : 3.25 x 18"
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.315 mm
Poids : 105 kg
Garde au sol : 245 mm
Réservoir essence : 9 litres
Réservoir huile : 1,5 litre

175 F7 Cylindrée : 174 cc

Vitesse constructeur :
125 km/h

Prix :
non importés

Moteur : mono 2 temps admission par distributeur rotatif
Alésage et course : 61,5 x 58,8 mm
Puissance : 20 ch à 7.500 tr/mn
Alimentation : 1 carburateur
Allumage : électronique CDI
Lubrification : séparée système Superlube
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.00 x 19"
Pneu AR : 3.50 x 18"
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came





Empattement : 1.320 mm
 Poids : 106 kg
 Garde au sol : 250 mm
 Réservoir essence : 9 litres
 Réservoir huile : 1,5 litre

Moteur : mono 2 temps admission par distributeur rotatif
 Alésage et course : 68x68 mm
 Puissance : 23,5 ch à 6.800 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu
 Allumage : magnéto
 Lubrification : séparée système Injectolube
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.25x19"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.400 mm
 Poids : 123 kg
 Garde au sol : 210 mm
 Réservoir essence : 12,5 litres
 Réservoir huile : 1,6 litre



Moteur : mono 2 temps distrib. rotatif
 Alésage et course : 80,5x68 mm
 Puissance : 33 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu
 Allumage : électronique CDI
 Lubrification : séparée système Injectolube
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.00x21" à crampons
 Pneu AR : 4.00x18" à crampons
 Frein AV : simple came
 Frein AR : double came
 Empattement : 1.400 mm
 Poids : 120 kg
 Garde au sol : 230 mm
 Réservoir essence : 11 litres
 Réservoir huile : 1,6 litre

KAWASAKI

Suite

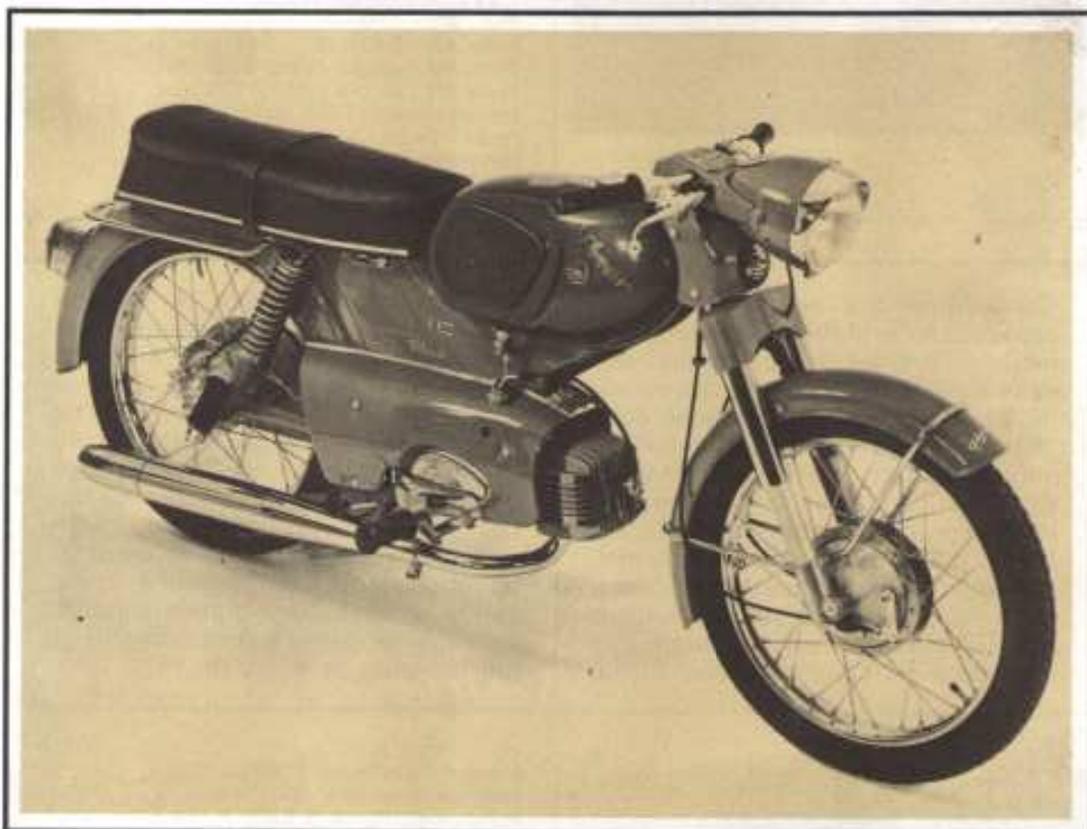
250 F8
 Cylindrée :
 247 cc
 Vitesse constructeur :
 128 km/h
 Prix :
 non importé
 actuellement

350 F9
 Cylindrée :
 346 cc
 Vitesse constructeur :
 135 km/h
 Prix :
 non connu
 actuellement

KREIDLER

Cette firme allemande, qui essayait depuis plusieurs années d'obtenir le titre mondial en 50 cc, a réussi en 1971, mais par l'intermédiaire de son très sportif importateur en Hollande, Van Veen. C'est à De Vries qu'est revenu l'honneur et la gloire d'être champion du monde sur Kreidler. La gamme est simple : 7 utilitaires, le Florett et 3 versions du RS, dont une seulement est importée en France. La robustesse et les remarqua-

bles performances des Kreidler les ont toujours mis en valeur. Actuellement en France, les courses de 50 cc sont monotypes, des Kreidler kités, plus ou moins préparés et plus ou moins spéciaux. Leur solidité est légendaire, et malgré le régime élevé de leur moteur, 14.000 tr/mn ou plus, ils ne cassent pratiquement jamais, ce qui peut pousser un jeune voulant débiter dans la compétition, de le faire sur un Kreidler kité.



KTM

La production du deuxième constructeur autrichien se compose, outre de nombreux cyclos, de quatre modèles tout-terrain, destinés plutôt à la compétition puisqu'ils sont munis

de plaque de course. Il s'agit d'un 100 cc, d'un 125 cc, d'un 173 cc et d'un 176 cc dont les moteurs possèdent la même course, 54 mm, l'alésage variant de 48 à 64,5 mm.

**100 - 125 cc CROSS
REGOLARITA**
Cylindrée : 97 cc
(123 cc)
Vitesse constructeur :
110 km/h
Prix :
non importés

Moteur : mono 2 temps Sachs
Alésage et course 48x54 mm (54x54 mm)
Puissance : 15 ch (18 ch) à 7.500 tr/mn
Alimentation : carburateur Bing
Allumage : bobine volant magnétique
Lubrification : mélange
Mise en route : kick starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 6 vitesses
Cadre : double-berceau
Pneu AV : 3.00x21"





Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came \varnothing 130 mm
 Frein AR : simple came \varnothing 130 mm
 Empattement : 1.390 mm
 Poids : 92 kg
 Réservoir essence : 10 litres

Moteur : mono 2 temps KTM
 Alésage et course : 63,5x54 mm
 (64,5x54 mm)
 Puissance : 23 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : carbu Bing
 Allumage : bobine volant magnétique
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 6 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.00x21"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : simple came \varnothing 130 mm
 Frein AR : simple came \varnothing 130 mm
 Empattement : 1.390 mm
 Poids : 99 kg
 Réservoir essence : 10 litres

**175 - 176 cc CROSS
 REGOLARITA**
 Cylindrée :
 173 cc (176 cc)
 Vitesse constructeur :
 125 km/h
 Prix :
 non importés

Contrairement à une multitude de constructeurs italiens, Laverda ne fabrique que des grosses cylindrées dans l'usine de Bregance (province de Vicenze). Elle nous propose deux 750 cc et une 1.000 cc 3 cylindres qui s'est fait longtemps attendre mais ne devrait pas tarder à arriver en France. Il faut reconnaître que Laverda a été la première industrie italienne à s'intéresser et à croire au succès des gros cubes. Pendant les « années creuses » il était fort hasardeux de construire une 500 cc

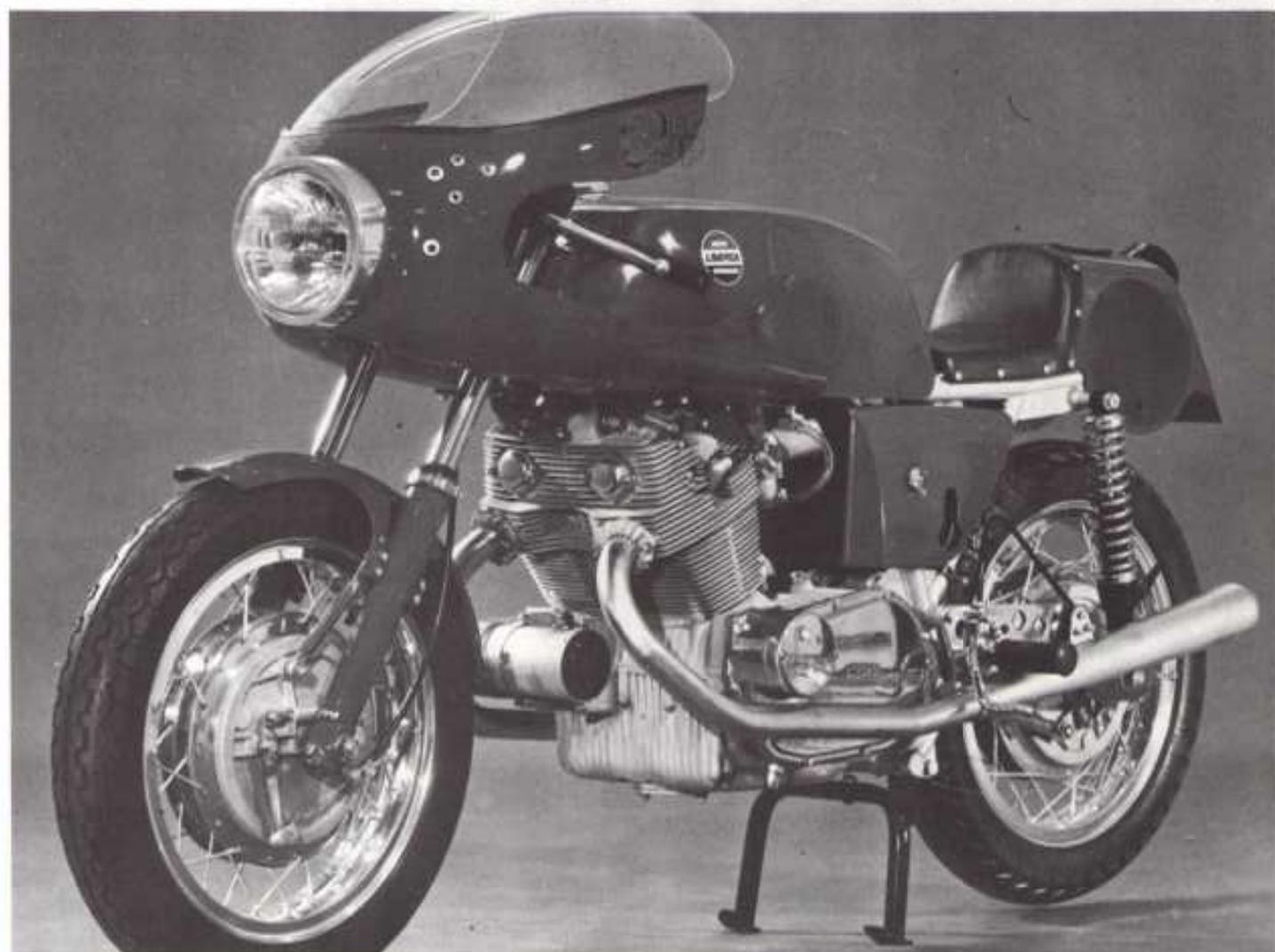
et il était impensable de vouloir amortir les frais qu'une telle réalisation imposait. Pourtant Laverda eut le courage de se lancer dans la construction d'une bicylindre 650 cc et à l'époque c'était la seule grosse cylindrée, avec les anglaises, à être disponible sur le marché. Les moteurs, d'un dessin très particuliers sont typiques de la marque. Ils possèdent une structure assez carrée et sont d'une grande solidité. Je vous rappelle qu'une Laverda a fini seconde au Bol d'Or 1971.

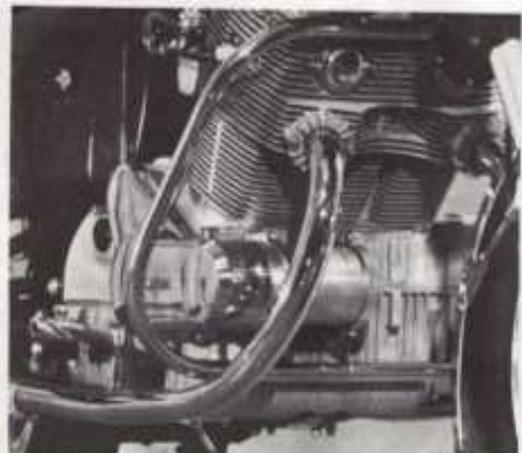
LAVERDA



Moteur : bicylindre 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 80x74 mm
 Puissance : 60 ch à 6.500 tr/mn ;
 SFC : 70 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 2 Dell'Orto \varnothing 30 mm
 Allumage : dynamo 150 W batterie 24 Ah
 Lubrification : 3 litres d'huile dans carter
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : chaîne triple
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : en treillis moteur suspendu
 Pneu AV : 3.50x18"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : double came \varnothing 230 mm
 Frein AR : simple came \varnothing 230 mm
 Empattement : 1.460 mm
 Poids : 218 kg
 Réservoir essence : 20 litres (réserve 3 l)

750 SF - 750 SFC
 Cylindrée :
 744 cc
 Vitesse constructeur :
 190 km/h
 Prix :
 11.425 F
 SFC : 18.000 F





Moteur : bicylindre 4 temps 1 ACT
Alésage et course : 80 x 74 mm
Puissance : 52 ch à 6.900 tr/mn
Alimentation : 2 Dell'Orto \varnothing 30 mm
Allumage : dynamo 150 W batterie 24 Ah
Lubrification : 3 litres d'huile dans carter
Mise en route : démarreur
Transm. primaire : chaîne triple
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : en treillis moteur suspendu
Pneu AV : 3,50 x 18"
Pneu AR : 4,00 x 18"
Frein AV : double came \varnothing 230 mm
Frein AR : simple came \varnothing 230 mm
Empattement : 1.460 mm
Réservoir essence : 18 litres (réserve 3 l)

LAVERDA

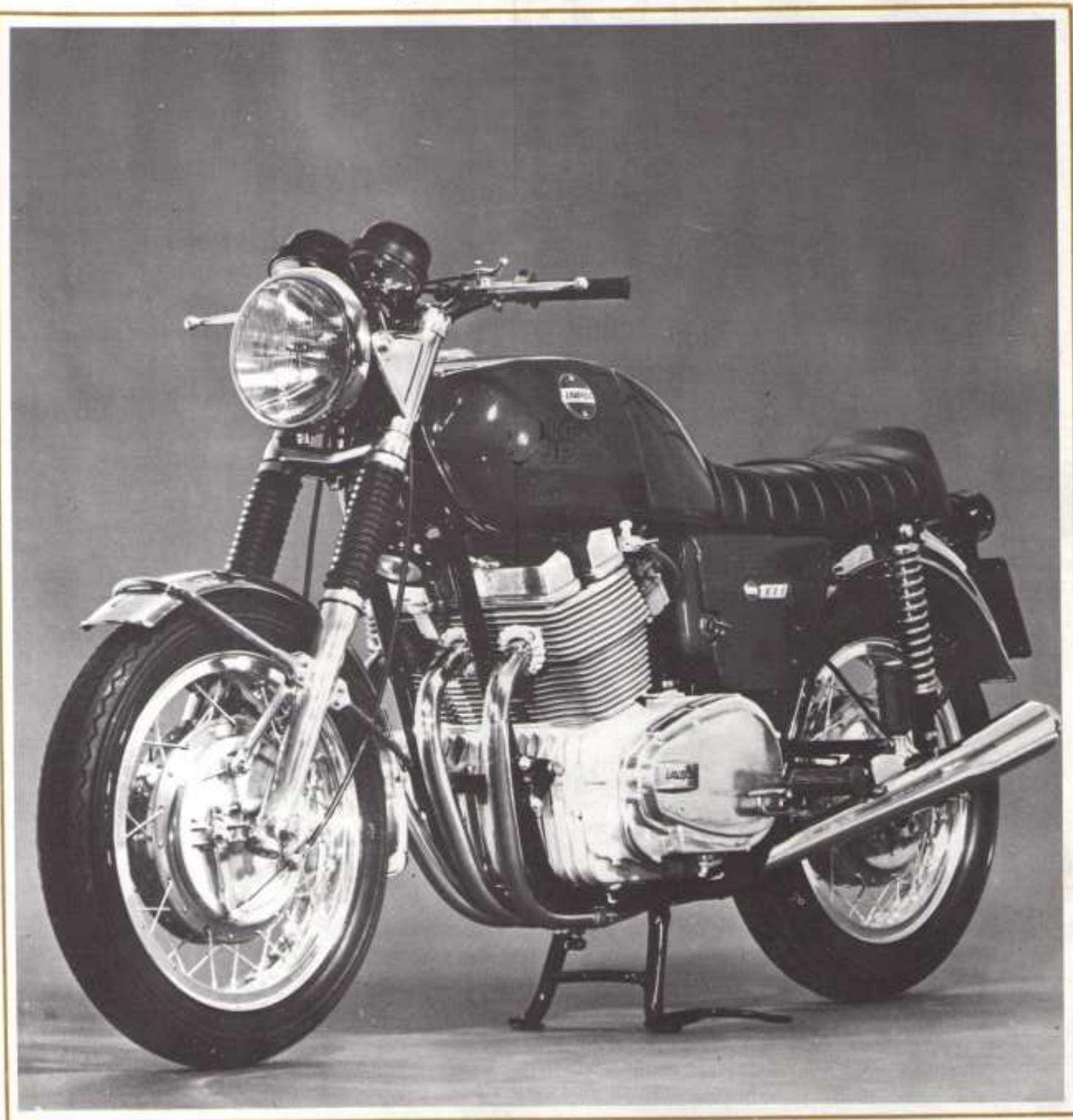
Suite

750 GT
Cylindrée :
744 cc
Vitesse constructeur :
180 km/h
Prix :
plus importé



1.000 cc
Vitesse constructeur :
216 km/h
Prix :
non importé
actuellement

Moteur : 3 cylindres 4 temps 2 ACT
 Puissance : 80 ch à 7.200 tr/mn
 Alimentation : 3 carbu \varnothing 32 mm
 Lubrification : huile dans carter
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : chaîne
 Transm. secondaire : chaîne
 Embayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.50 x 18"
 Pneu AR : 4.00 x 18"
 Frein AV : double came Laverda
 Frein AR : double came Laverda
 Poids : 213 kg



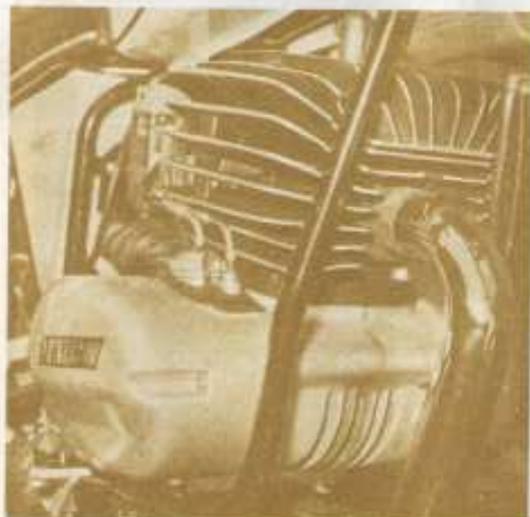
La très sportive firme allemande participe régulièrement aux grands prix de vitesse comptant pour les championnats du monde. Les Maico officielles se sont très bien comportées cette saison avec Jansson, Braun et Viura, champion de France

Inter.

De tous les modèles que nous proposait Maico il y a deux ans, il ne reste que le MD 50, le MD 125 et le MD 250. Ce sont tous des monocylindres deux temps à distributeur rotatif.

MAICO

1000 cc
125 cc
250 cc
150 cc



Moteur : mono 2 temps à distrib. rotatif
Alésage et course : 54x54 mm
Puissance : 18 ch à 8.000 tr/mn
Alimentation : 1 carbu Ø 26 mm
Allumage : volant magnétique
Lubrification : mélange
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : chaîne
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques
Boîte : 6 rapports
Cadre : double berceau
Pneu AV : 2.50x16"
Pneu AR : 3.00x16"
Frein AV : simple came Ø 140 mm
Frein AR : simple came Ø 140 mm
Poids : 87 kg
Réservoir essence : 15 l

MD 125
Cylindrée : 123 cc
Vitesse constructeur :
125 km/h
Prix : 4.300 F



Moteur : mono 2 temps à distrib. rotatif
Alésage et course : 54x76 mm
Puissance : 28 ch à 8.000 tr/mn
Alimentation : 1 carbu Ø 26 mm
Allumage : Volant magnétique
Lubrifiant : mélange
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : chaîne
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques
Boîte : 6 rapports
Cadre : double berceau
Pneu AV : 2.50x17"
Pneu AR : 3.00x17"
Frein AV : Ø 160 mm
Frein AR : Ø 160 mm
Poids : 105 kg

MD 250
Cylindrée : 250 cc
Vitesse constructeur :
150 km/h
Prix : non importé



MALAGUTI

Cette usine monte avec des moteurs Franco Morini des cyclomoteurs sportifs, appréciés surtout de la clientèle jeune. La gamme, assez complète va du Sportivo trois vitesses à main, au très joli Supercinque

cinq vitesses au pied. Comme toutes les marques italiennes, Malaguti propose également deux modèles tout terrain, le Cavalcone cinq vitesses au pied et le Roncobilaccio trois vitesses à main.



MALANCA

Cette célèbre marque sportive distribue en France six modèles de petites cylindrées, depuis la Biczeta C 50 démontable au Testa « Rossa », un vélomoteur muni d'un moteur deux temps de 48 cc, développant 7,2 ch et équipé d'une boîte à cinq rapports commandés par sélecteur

au pied. Le cadre double berceau est monté avec des pneus de 2.25 x 18" et les freins simple came mesurent 125 mm de diamètre. Le réservoir, assez long et étroit, contient 10 l de mélange.

Cette firme propose aussi un cyclo tout terrain, le Country.

MONARK

Deux fois champion du monde de cross, Sten Lundin fabrique en Suède les Monark. A part quelques cyclos utilitaires ou à vocation touristique, non importés, cette firme nous propose, importée en France par l'intermédiaire de Joël Queirel, le

célèbre crossman, une 125 cc tout terrain. Son succès sportif est des plus louables : trois médailles d'or et cinq médailles d'argent aux Six jours, les seconde et troisième places au November Kasan, ce sont des références !



Réservoir d'essence : 8,5 l
 Moteur : mono 2 temps Sachs
 Alésage et course : 54x54 mm
 Puissance : 15 ch à 7.400 tr/mn
 Alimentation : carbu Bing Ø 27 mm
 Allumage : volant magnétique Bosch 6 V
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages rapport 2,10
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 6 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00x21"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came Ø 130 mm
 Frein AR : simple came Ø 130 mm
 Poids : 90 kg

125 MONARK
 Cylindrée : 123 cc
 Prix : 5.350 F

Mondial reste lié au sport motocycliste, par ses nombreux succès en catégorie sport, avec le Record à tendance très sportive, qui est d'ailleurs toujours construit. Son moteur, monté dans un cadre double berceau en treillis, développe 6,5 ch à 9.500 tr/mn. Un volant magnétique assure l'allumage tandis qu'un frein AV à disque à commande mécanique ne dément pas le côté sportif de ce vélomoteur. Ses pneus mesurent 2.00x18" à l'avant et 2.25x18" à l'arrière et il pèse 46 kg. Il coûte 2.300 F.

C'est avec de tels vélomoteurs qu'il y a quelques années en France, beaucoup de coureurs maintenant réputés, ont fait leurs premières armes en disputant les « jeunes tigres ».

Deux hommes particulièrement dévoués, G. Monneret et M. Tardieu, s'occupaient alors de cette véritable formule de promotion. Une quarantaine de Mondial étaient prêtés à des coureurs débutants, leur permettant de courir à moindre frais. Le reste de la gamme se compose de plusieurs 50 cc, d'un mini, de deux autres 50 cc à tendance sportive et enfin d'un nouveau 125 cc tout-terrain.

MONDIAL

Moteur : mono 2 temps Sachs 5
 Alésage et course : 50x54 mm
 Puissance : 18 ch à 7.300 tr/mn
 Alimentation : carbu Bing Ø 26 mm
 Allumage : volant magnétique 6 V/35 W
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages rapport 2/10
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 2.50x21"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came Ø 136 mm
 Frein AR : simple came Ø 136 mm
 Empattement : 1.270 mm
 Poids : 85 kg
 Réservoir essence : 10 l

125 MONDIAL
 Cylindrée : 124 cc
 Vitesse constructeur :
 120 km/h
 Prix : non importé
 actuellement

MONTAGNOLI

Montagnoli, marque très peu connue en France car non importée, fait partie de ces nombreux petits constructeurs transalpins. Elle propose deux mini 49 cc (40×39 mm) équipés de

roues de 2.50×9" et pesant 38 kg. D'autre part, un cyclo de taille normale de 49 cc (38×42 mm) avec des roues de 2.50×16" ne pèse que 45 kg.

MONTESA

En Espagne, la tradition des firmes très sportives, consacrant de gros moyens à la compétition, n'est pas démentie avec cette marque. Ayant préféré surtout le Trial, elle possède une expérience assez grande dans cette discipline et ses succès sportifs sont assez nombreux ; les plus significatifs étant le titre européen en 1969 avec Don Smith et des titres nationaux dans plusieurs pays

d'Europe. En 1968, 1969 et 1970, Rayer, sur Montesa, était champion de France de Trial.

Cette marque ne nous propose que des tout-terrain : deux 250, la King Scorpion et la Cota, ainsi qu'un mini 50 cc, le Fura. Dernièrement, une 125 cc tout terrain est arrivée en France mais nous n'avons actuellement aucun détail sur ce nouveau modèle

COTA 247
KING SCORPION
 Cylindrée : 247 cc
 Vitesse constructeur :
 116 km/h
 Prix : COTA 5.800 F
 KING 6.200 F

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 72,5×60 mm
 Puissance : 23 ch à 6.500 tr/mn
 (Cota : 20 ch à 6.500 tr/mn)
 Alimentation : carbu Amal Ø 27 mm
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple berceau dédoublé
 Pneu AV : 3.00×21" (Cota : 2.75×21")
 Pneu AR : 4.00×18" (Cota : 4.00×21")
 Frein AV : double came Ø 180 mm
 (Cota : Ø 110 mm)
 Frein AR : simple came Ø 180 mm
 (Cota Ø 110 mm)
 Empattement : 1.375 mm (Cota : 1.340 mm)
 Poids : 108 kg (Cota : 98 kg)
 Garde au sol : 260 mm (Cota : 265 mm)
 Réservoir essence : 11 l (Cota : 6,5 l)



MORINI

Il y a quelques années, les Morini étaient les reines de la piste, mais l'usine a cessé de courir officiellement et se consacre maintenant à la construction de machines routières ou tout terrain. La solidité des Corsaro et Super Veloce est proverbiale.

Il existe plusieurs versions du 125 cc, la Sport Lusso, la Super Sport et deux tout-terrain, la Regolarita Casa et la Country.

La Super Sport est disponible en 150 cc et toujours dans cette cylindrée, on trouve la Gran Turismo dont l'esthétique est assez classique.

Une des grandes surprises du Salon de Milan 1972 est sans aucun doute

la 350 cc Morini 4 temps, bicylindre en V dans le sens de la marche. Son moteur (59×63 mm) donné pour 35 ch est accouplé à une boîte à six vitesses. Cette moto roule à 160 km/h et pèse 140 kg.

Mais le prototype vu au Salon de Milan sera-t-il commercialisé ? Ce serait une remise au goût du jour de cette disposition des cylindres considérée comme vieillotte et démodée, le manque de refroidissement du deuxième cylindre étant incompatible avec les régimes élevés des moteurs de moto actuels. La marque propose également quelques cyclos ou vélomoteurs de 50 cc.



Moteur : mono 4 temps culbuté
 Alésage et course : 56x50 mm
 Puissance : 12 ch à 9.000 tr/mn
 (Veloce : 14,6 ch à 9.600 tr/mn)
 Alimentation : carbu Dellorto
 Allumage : alternateur batterie 6 V
 Lubrification : huile dans carter
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double berceau interrompu
 Pneu AV : 2,50x18"
 Pneu AR : 2,75x18"
 Frein AV : simple came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 150 mm
 Poids : 90,5 kg
 Réservoir essence : 12 l

Moteur : mono 4 temps culbuté
 Alésage et course : 56x50 mm
 Puissance : 16,4 ch à 7.500 tr/mn
 (Country : 14,6 ch à 9.600 tr/mn)
 Alimentation : carbu Dellorto
 Allumage : alternateur batterie 6 V
 Lubrification : huile dans carter
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 2,50x21" (Country : 2,50x19")
 Pneu AR : 3,50x18" (Country : 3,00x18")
 Frein AV : simple came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 150 mm
 Poids : 95 kg (Country : 94 kg)

Moteur : mono 4 temps culbuté
 Alésage et course : 58x50 mm
 Puissance : 12,7 ch à 8.600 tr/mn
 (Sport : 15,2 ch à 9.400 tr/mn)
 Alimentation : carbu Dellorto
 Allumage : alternateur batterie 6 V
 Lubrification : huile dans carter
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau interrompu
 Pneu AV : 2,50x18"
 Pneu AR : 2,75x18"
 Frein AV : simple came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 150 mm
 Poids : 98 kg (Sport : 90,5 kg)
 Réservoir essence : 12 l

MORINI

**125 SPORT LUSO
 SUPER VELOCE**
 Cylindrée : 123,08 cc
 Vitesse constructeur :
 115 km/h
 (Veloce : 126 km/h)
 Prix : VELOCE 3.950 F
 LUSO non importé

**125 REGOLARITA CASA
 COUNTRY**
 Cylindrée : 123,08 cc
 Prix : 5.400 F
 COUNTRY 4.200 F

**150 GRAN TURISMO
 SUPER SPORT**
 Cylindrée : 142,6 cc
 Vitesse constructeur :
 122 km/h
 (Sport : 130 km/h)
 Prix : non importés

Depuis 1949, année de sa naissance, la Mobylette n'a cessé d'être transformée, remaniée, améliorée et de représenter à travers le monde la production française. Le Cady, né en 1965, poursuit également une fameuse carrière. Motobécane, le premier constructeur de notre pays à avoir réagi devant le renouveau de la moto en fabriquant une 125 cc, est en train, mais un peu tard peut-être, de mettre au point une 350 cc, trois cylindres, deux temps, à l'heure où Kawasaki, fort de son expérience dans ce genre de moteur, commercialise avec succès et déjà depuis un an sa 350 cc. Dans le cas où

la 350 Motobécane serait construite en série, il est fort probable que son prix ne lui permette pas de s'imposer sur le marché des 350 cc.

La grande nouveauté 1972 de la firme, consiste en un mini-cyclomoteur, le X 1, équipé du moteur Iso-dyne du Cady. Il est conçu de telle sorte qu'il puisse se ranger dans un espace des plus réduits, par exemple dans le coffre d'une voiture, ceci étant possible grâce à un guidon repliable, une selle télescopique et une poignée de portage. Il ne fait nul doute que les habitants des grandes villes seront séduits par ce mini-cyclo.

MOTOBECANE

MOTOBECANE

DC 125
Cylindrée : 124,9 cc
Vitesse constructeur :
120 km/h
Prix : 3.590 F

Moteur : bicylindre 2 temps
 Alésage et course : 43×43 mm
 Puissance : 15 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 2 carbus Ø 19 mm Gurtner
 Allumage : électronique
 Lubrification : mélange
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : pignons, rapport 2,66
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : 3 disques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 2,75×17"
 Pneu AR : 2,75×17"
 Frein AV : simple came Ø 160 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.195 mm
 Poids : 91 kg
 Garde au sol : 185 mm
 Réservoir essence : 13 l



MOTOM

Motom, qui était autrefois spécialiste des petits moteurs quatre temps qu'il montait même sur ses cyclos, tout comme Honda actuellement, nous propose une gamme assez variée de cyclomoteurs main tenant équipés d'un moteur deux temps (exception faite du 48 cc),

associé soit à une boîte trois vitesses, soit à un variateur. Deux types de moteur pour ces cyclos : 41×36 mm ou 39×40 mm. Tous deux tournent à 4.800 tr/mn. Enfin, le Cross 121 de 49 cc (38×42 mm), un cyclo tout terrain qui pèse 63 kg et possède quatre vitesses au pied



MUNCH

Pour tous les motards, la Mammoth était un rêve, une utopie, ne serait ce que parce qu'elle leur était invisible, inaccessible. Ils savaient qu'elle était insolite, monstrueuse que sa beauté virile était très particulière. Son nom laissait d'ailleurs sous-entendre beaucoup de choses et donnait, avant même de la voir l'impression d'un monstre.

J'en parle à l'imparfait car elle n'existe plus, ou, plus exactement pas sous ce nom. Dorénavant, c'est la 1200 TTS, toujours équipée d'un moteur de voiture N.S.U.

Les parties fragiles, causes d'en nuis multiples, en particulier l'em

brayage, ont été modifiées et c'est une moto de petite série guère plus imposante qu'une autre que Munch nous propose maintenant, malheureusement réservée en grande partie pour la clientèle américaine

Des solutions originales et pratiques ont été retenues comme, par exemple, le carter en électron pour la chaîne secondaire qui sert également de bras de suspension. Le nouveau frein AR, plus classique, est à commande par câble. Esthétiquement, la nouvelle selle et le nouveau réservoir donnent à l'ensemble une certaine élégance.



Moteur : 4 cylindres 4 temps, 1 ACT
Alésage et course : 75x66,6 mm
Puissance : 95 ch à 6.000 tr/mn
Alimentation : 2 carburateurs double corps
Allumage : alternateur 430 W
batterie : 12 V/15 A/h
Lubrification : 4,8 l huile dans carter
Mise en route : démarreur
Transm. prim. : engrenages, rapport : 1,489
Trans. second. : chaîne sous carter étanche
Embrayage : multidisques à sec
Boîte : 4 rapports
Cadre : double berceau
Pneu AV : 3,25x19"
Pneu AR : 4,00x18"
Frein AV : double came Ø 250 mm
Frein AR : double came Ø 250 mm
Empattement : 1.410 mm
Poids : 220 kg
Garde au sol : 190 mm

MUNCH

1.200 TTS
Cylindrée : 1.177 cc
Vitesse constructeur :
 230 km/h
Prix : 22.235 F

Que dire de MV, sinon que cette marque a remporté 31 titres mondiaux, que tous les plus grands pilotes ont conduit avec succès ces nombreux bolides ultra-rapides qui furent toujours à l'avant-garde de la technique et de la mise au point. On aurait pu penser, après le décès du comte Agusta (le fondateur de cette marque prestigieuse) que les MV disparaîtraient des circuits. Mais il n'en a rien été, au plaisir de tous les motocyclistes. Nous reverrons donc l'indissociable binôme MV-Agostini, lequel à lui seul a per-

mis à la marque de remporter neuf titres.

MV nous propose une gamme de machines routières réputées : deux 125 cc, deux 150 cc, une 250 cc, une 350 cc et la 750, quatre cylindres dont deux nouvelles versions sont apparues au Salon de Milan. La 750 Super Sport, livrée avec carénage et phare à iode et la 750 GT d'une présentation plus « tourisme » que la Sport que nous connaissions jusqu'à maintenant. Il nous a aussi été présenté une nouvelle 350 : Street Scrambler, twin, quatre temps.

MV



Moteur : mono 4 temps culbuté
Alésage et course : 53x56 mm (59,5x54)
Puissance : 13 ch (16,5)
Alimentation : 1 carbu
Allumage : volant magnétique 6 V/30 W
Lubrification : huile dans carter
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : double berceau interrompu
Pneu AV : 2,75x18"
Pneu AR : 2,75x18"
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came

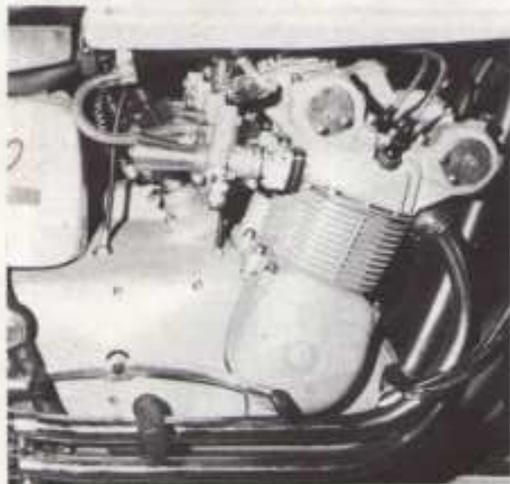
125 cc GTL « S »
150 cc RS « S »
Cylindrée : 123,5 cc
 (150 cc)
Vitesse constructeur :
 120 (125 km/h)
Prix : non importés



Moteur : bicylindre 4 temps culbuté
Alésage et course : 63x56 mm
Puissance : 32 ch à 7.600 tr/mn
Alimentation : 2 carburateurs Dell'orto Ø 24 mm
Allumage : Dynamo 6 V/45 W
Lubrification : 2 l huile dans carter
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 5 rapports
Cadre : double berceau interrompu
Pneu AV : 2,75x18"
Pneu AR : 3,25x18"
Frein AV : double came Ø 200 mm
Frein AR : double came Ø 200 mm
Empattement : 1.290 mm
Poids : 132 kg
Réservoir essence : 16 l (réserve 1,5 l)

350 cc « S »
Cylindrée : 350 cc
Vitesse constructeur :
 169 km/h
Prix : 6.800 F





Moteur : 4 cylindres 4 temps, 2 ACT
 Alésage et course : 65x56 mm
 Puissance : 76 ch à 7.900 tr/mn
 (Super : 78 ch à 11.000 tr/mn)
 Alimentation : 4 carbus Dell'orto Ø 24 mm
 (Super : Ø 29 mm)
 Allumage : Dynastart 12 V/135 W
 Lubrification : 3 l huile dans carter
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : acatène
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.50x18"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : 4 cames Ø 230 mm
 Frein AR : double came
 Empattement : 1.390 mm
 Poids : 230 kg
 Réservoir essence : 24 l (réserve 4 l)

MV

750 SUPER SPORT
750 SPORT
750 GT
Cylindrée : 743 cc
Vitesse constructeur :
225 km/h
(Super : 260 km/h)
Prix : 2.300 F
GT et SUPER SPORT
non encore importés

La carrière des 125 et 250 MZ se poursuit avec succès. Il n'est qu'à voir les nombreuses MZ qui roulent. Ce sont des machines idéales pour ceux qui pensent que les performances maxi ne sont pas primordiales, mais qui s'intéressent plutôt à la solidité, la longévité et la vitesse de croisière de leur machine.

Cette marque sportive, qui participe à tous les grands prix de vitesse, s'intéresse aussi au tout-terrain et en particulier aux épreuves de type « six jours ». L'expérience de la compétition a fait que MZ sort des machines de série qui peuvent fonctionner dans les pires conditions. Ce sont des motos à tout faire par excellence.

MZ



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 52x58 mm
 Puissance : 11 ch à 6.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu
 Allumage : Dynamo 6 V/60 W
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : tôle emboutie
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.00x18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Poids : 109 kg

125 MZ
Cylindrée : 123 cc
Vitesse constructeur :
100 km/h
Prix : 2.400 F



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 69x65 mm
 Puissance : 21 ch à 5.500 tr/mn
 Alimentation : carbu Bing Ø 28 mm
 Allumage : batterie 6 V/12 A et bobine
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne 1/2"x5/16"
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : simple berceau interrompu
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.50x16"
 Frein AV : simple came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 150 mm
 Empattement : 1.340 mm
 Poids : 156 kg
 Garde au sol : 150 mm
 Réservoir essence : 22 l

250 MZ
Cylindrée : 243 cc
Vitesse constructeur :
130 km/h
Prix : 3.900 F

NEGRINI

Une douzaine de cyclos sont fabriqués par cette firme italienne qui s'inscrit dans la tradition des constructeurs transalpins. Chez Negrini, on constate une forte tendance à la miniaturisation

des cyclos, témoin le Gipsy, le Big Boy et le Boomerang. Elle propose également un 100 cc de 6,5 ch à 5.300 tr/mn, à quatre vitesses, ainsi que son cyclo tout terrain comme il se doit en Italie.

NORTON

L'histoire de Norton est rattachée à celle de l'industrie anglaise car cette marque a pratiquement représenté tous les aspects du motocyclisme traditionnel britannique.

Norton a toujours été liée au succès du sport motocycliste et son abandon de la compétition depuis quelques années a cessé en 1972 puisqu'elle a participé officiellement aux 200 miles de Daytona.

On ne peut parler de Norton sans évoquer les fameuses 350 et 500 cc monocylindre Manx, qui furent un temps LES compétitions-clients les plus appréciées.

A la suite d'une certaine période de difficultés financières, Norton

s'est associée à d'autres firmes anglaises (AJS, Matchless, Villiers) pour former le groupe Villiers et après l'abandon de ses fameuses 88 et Atlas, elle fut la première à répondre à l'offensive japonaise en sortant la Commando, devenu depuis le modèle de base de la marque. Actuellement, elle est disponible dans les versions Roadster, Fast Back, Hi-Rider (non importé), Production Racer, et la toute nouvelle Interstate, ainsi qu'une version Interpol pour la Police.

En option, on peut obtenir les Roadster et Interstate avec le moteur Combat, plus puissant, reconnaissable à son cylindre peint en noir.

750 COMMANDO
Cylindrée : 745 cc
Vitesse constructeur :
200 km/h
Prix : FAST 9.993 F
INTER 12.500 F
RACER 15.760 F





Moteur : bicylindre 4 temps
 Alésage et course : 73 x 89 mm
 Puissance : 60 ch à 6.800 tr/mn
 (Combat : 65 ch)
 Alimentation : 2 carbus Amal Ø 30 mm
 (Combat : Ø 32 mm)
 Allumage : alternateur batterie 12 V
 Lubrification : carter sec
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : chaîne Triplex
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 vitesses
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 4.10 x 19"
 Pneu AR : 4.10 x 19"
 Frein AV : double came Ø 200 mm ou disque
 Frein AR : simple came Ø 180 mm
 Empattement : 1.441 mm
 Poids : 180 kg
 Garde au sol : 152 mm
 Réservoir essence : 10 l (huile 2,8 l)

NORTON
suite



Dniepr fait partie des quelques marques d'origine soviétique. Dans ce pays les conditions climatiques sont assez rudes, c'est pourquoi la fabrication et la production des motos (comme des voitures d'ailleurs) se base sur des solutions techniques éprouvées. Je ne vois pas un motard russe bricoler par -20° sur le bord de la route comme on le voit fréquemment dans notre pays (mais pas à cette température).

Les motos russes sont maintenant importées en Angleterre et en France.

Cette marque propose une 650 cc twin au prix de 7.000 F et de 8.200 F attelée à un side-car de même origine. L'ensemble est construit sans raffinement mais sainement.

C'est une moto sans prétention qui semble faite pour durer.

OURAL

Cylindrée : 649 cc
Vitesse constructeur :
 100 km/h
Prix : 7.000 F

Moteur : flat twin 4 temps
 Alésage et course : 78x68 mm
 Puissance : 34 ch à 5.300 tr/mn
 Alimentation : 2 carbus Ø 24 mm
 Allumage : batterie bobines 6 V
 Lubrification : pompe
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : acatène
 Embrayage : bidisques à sec
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : double-berceau
 Pneu AV : 3.75x19"
 Pneu AR : 3.75x19"
 Frein AV : simple came Ø 203 mm
 Frein AR : simple came Ø 203 mm
 Empattement : 1.435 mm
 Poids : 300 kg side (solo : 180 kg)
 Garde au sol : 130 mm
 Réservoir essence : 21 litres



OSSA

Comme toutes les grandes usines espagnoles, Ossa est très sportive. Après de beaux succès en circuit, elle s'est tournée vers le tout-terrain avec non moins de réussite. Le nouveau cheval de bataille de la marque, la « Mick Andrews Replica » est une machine de trial avec laquelle Andrews gagna trois fois consécutives les six jours d'Ecosse et le championnat d'Europe de trial.

Il faut reconnaître que les Ossa de tourisme, tout comme les modèles des autres firmes espagnoles manquent un peu de finition à côté de la production japonaise. C'est la raison pour laquelle la 250 de tourisme est assez rare en France et peu importée. Mais elle est, en fait, remplacée par la SPO (moteur Ossa, partie cycle française) qui domine, en France, les courses du Critérium

250 « S »
250 SPO
Cylindrée : 244 cc
Vitesse constructeur :
 150 km/h
 (170 km/h)
Prix : 5.200 F

Moteur : 2 temps
 Alésage et course : 72x60 mm
 Puissance : 32 ch à 7.000 tr/mn (35 ch)
 Alimentation : carbu IRZ Ø 33 mm
 Allumage : volant magnétique électronique
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : chaîne Duplex
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 rapports (5 vitesses)
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00x18"
 Pneu AR : 3.00x18"
 Frein AV : simple came Ø 158 mm
 Frein AR : simple came Ø 158 mm
 Poids : 92 kg (86 kg)
 Réservoir essence : 13 l



**« MICK ANDREWS
 REPLICA »**
Cylindrée : 244 cc
Vitesse constructeur :
Prix : 5.700 F

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 60x72 mm
 Alimentation : carbu IRZ Ø 27 mm
 Allumage : volant magnétique électronique
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : chaîne Duplex
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double berceau interrompu
 Pneu AV : 2.75x21"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : simple came Ø 122 mm
 Frein AR : simple came Ø 122 mm
 Empattement : 1.290 mm
 Poids : 87 kg
 Garde au sol : 250 mm
 Réservoir essence : 6,5 l





250 Trial Mick Andrews Replica.



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 72x60 mm
 Puissance : 20 ch à 6.800 tr/mn (roue AR)
 Alimentation : carbu IRZ Ø 29 mm
 Allumage : volant magnétique électronique
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : chaîne Duplex
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00x21"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : simple came Ø 158 mm
 Frein AR : simple came Ø 158 mm
 Empattement : 1.360 mm
 Poids : 96 kg
 Garde au sol : 230 mm
 Réservoir essence : 13 l

OSSA
 suite

250 ENDURO
 Cylindrée : 244 cc
 Vitesse constructeur :
 125 km/h
 Prix : 6.000 F

Réapparues au dernier Bol d'Or, les Pannonia, malgré une course sans prétention, furent une révélation pour le jeune public. Pour les anciens, le nom ne leur était pas inconnu puisque cette marque avait participé plusieurs fois aux Bol d'Or d'antan.

La 250, vue en 1971 sera importée en France sous peu (ainsi que plus tard une 350 cc) et il est possible qu'elle connaisse chez nous un certain succès. D'inspiration japonaise, la P 20 devrait aussi avoir la robustesse des véhicules de l'Est.

PANNONIA

P 20
Cylindrée : 246 cc
Vitesse constructeur :
140 km/h
Prix : environ 4.500 F

Moteur : bicylindre 2 temps
 Alésage et course : 56x50 mm
 Puissance : 25 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 2 carburateurs
 Allumage : Dynamo 6 V/65 W batterie
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00x18"
 Pneu AR : 3.25x18"
 Frein AV : simple came Ø 200 mm
 Frein AR : simple came Ø 200 mm
 Empattement : 1.285 mm
 Poids : 142 kg
 Garde au sol : 170 mm
 Réservoir : 16,5 l



PENTON

Penton produit deux motos tout terrain distribuées aux U.S.A. où elles jouissent d'une excellente réputation. L'équipe américaine engagée aux I.S.D.T. 1971 avec ces machines remporta la quatrième place. Seuls les moteurs, un 98 cc sur la Berkshire et un 125 cc sur l'I.S.D.T.,

différencient les deux modèles produits. Les cadres sont des doubles berceaux avec une garde au sol de 27 cm. La fourche avant est une Ceriani de moto-cross. Le moteur Sachs de 15,5 ch sur la 125 et de 13 ch sur la 100 est à boîte cinq vitesses.



PEUGEOT

En 1971, les cycles Peugeot ont réalisé une telle progression tant en France qu'à l'exportation, due en grande partie au succès de sa gamme et en particulier le 104.

Dans la gamme 1972, une nouveauté intéressante, le 103, dont la version la plus perfectionnée est le 103 LVS (luxe, variateur, suspension arrière). Avec ce nouveau cyclo, la gamme se compose donc, si l'on tient compte des différentes variantes de chaque

modèle, de 23 utilitaires et trois cyclos sport.

A noter que certains moteurs ont depuis quelques années, une admission à clapets pour augmenter la puissance à bas régime, donc la souplesse du moteur. Vous voyez que les Japonais n'ont rien inventé.

Le bruit a couru dernièrement sur une éventuelle moto que Peugeot serait en train de concevoir et de réaliser.





103 LVS

PEUGEOT

suite

Piaggio qui est, en fait, un groupe ayant absorbé Vespa et Gilera, produit un certain nombre de cycles utilitaires : cinq Ciao et trois Boxer et des scooters allant jusqu'à 180 cc.

Les cycles Piaggio sont équipés de

49 cc (38×43 mm) qui tournent à 4.500 tr/mn. Ils sont soit munis d'un variateur, soit monovitesse. Les Ciao sont chaussés de pneus de 2.00×17" et pèsent 35, 37 ou 39 kg suivant l'équipement. Les Boxer ont des pneus de 2.00×18" ou 2.14×18". Ils pèsent 48, 51 et 53 kg.

PIAGGIO



Ciao



Boxer

PUCH

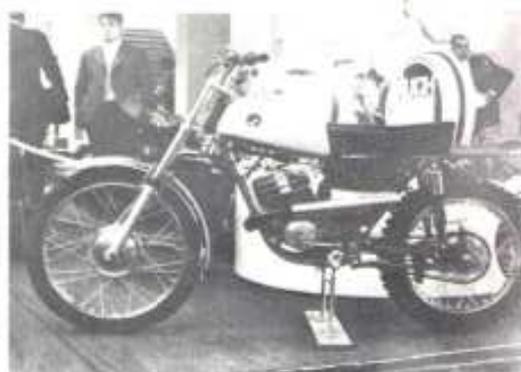
Le souvenir que j'ai des Puch est la fameuse 250 cc à double piston des années 60 et qui ne figure plus au catalogue depuis trois ans, car la firme, consciente de son retard technique et esthétique, a, en 1967, entrepris de remanier profondément la gamme. C'est ainsi qu'est apparue, il y a deux ans, la M 125. Un nouveau modèle est en cours de réalisation. Puch propose en plus de quelques

cyclos, deux tout-terrain, les MC 125 et 175.

Les BMW-Puch, apparues au début de l'année dernière sous forme de prototypes, resteront, j'en ai l'impression, comme telles et ne seront jamais construites. Aucune information à ce sujet n'a, en effet, été donnée par les deux usines en question et la date d'une éventuelle et très hypothétique commercialisation ne peut être avancée.

MC 125 - 175 cc
Cylindrée : 123,5 cc
(169 cc)
Vitesse constructeur :
100 km/h (120 km/h)
Prix : non connus
actuellement

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 55x52 mm (62x56)
 Puissance : 19 ch à 8.800 tr/mn (23 à 7.800)
 Alimentation : 1 carbu Bing Ø 30 mm (32)
 Allumage : volant
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 2.75x21"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came Ø 160 mm
 Frein AR : simple came Ø 160 mm
 Empattement : 1.355 mm
 Poids : 91 kg (94 kg)
 Garde au sol : 245 mm
 Réservoir essence : 10,5 l



ROKON

Rokon fait partie des nombreux petits constructeurs américains et se fait remarquer par ses productions aux caractéristiques tout à fait inhabituelles sinon révolutionnaires. La firme spécialisée dans la moto tout terrain propose deux motos à deux roues motrices dont l'une avec freins à disque, de même qu'une trail

340 cc à moteur Sachs, sans embrayage ni boîte de vitesses (elle possède un convertisseur de couple). Cette moto possède des roues en magnésium et des freins à disques à l'avant comme à l'arrière, et innove ainsi sur de nombreux points.

TRAIL BREAKER
TRAIL 140
MK III et MK IV
Cylindrée : 134 cc
Vitesse constructeur :
65 km/h
(50 km/h)
Prix : non importées

Moteur : mono 2 temps
 Puissance : 9 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu à diaphragme
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : chaîne
 (courroie et convertisseur)
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : automatique ou sans
 Boîte : 3 vitesses ou sans
 Cadre : treillis
 Pneu AV : 8.50x12" (6.70x15")
 Pneu AR : 8.50x12" (6.70x15")
 Frein AV : disque
 Frein AR : disque
 Empattement : 1.320 mm (1.250 mm)
 Poids : 77 kg (82 kg)
 Garde au sol : 325 mm (380 mm)
 Réservoir essence : 7,5 l





Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 78x70 mm
 Puissance : 37 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Ø 38 mm
 Allumage : magnéto Bosch
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : courroie et convertisseur
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : sans
 Boîte : sans
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 4.00x18"
 Pneu AR : 3.50x19"
 Frein AV : disque
 Frein AR : disque
 Empattement : 1.435 mm
 Poids : 118 kg
 Garde au sol : 28 mm
 Réservoir essence : 13,2 l

ROKON

suite

RT 340
 Cylindrée : 335 cc
 Vitesse constructeur :
 140 km/h
 Prix : non importé

Apparue en 1970 au Salon de Tokyo la GT 750 est enfin commercialisée et vient compléter très à propos une gamme qui manquait jusqu'alors d'un modèle de prestige.

Le choix d'un moteur trois cylindres avec refroidissement par eau pour ce nouveau cheval de bataille amène un équilibre remarquable joint à une appréciable économie d'utilisation (la consommation n'est que de 7 à 10 l/100 km).

Trois cylindres également, les nouvelles 380 et 550 sont munies d'un nouveau système de refroidissement à air, le R.A.S., destiné à résoudre les problèmes de surchauffe du cylindre central.

Avec ces nouveautés, Suzuki nous propose dorénavant une des gammes

les plus diversifiées. Jugez-en plutôt : six 50 cc, un 70 cc, trois 90 cc, un 120 cc, trois 125 cc, une 185 cc, deux 250 cc, une 350 cc, une 400 cc tout terrain, une 500 cc et enfin les trois cylindres 380, 550 et 750 cc. Suzuki a été la première marque japonaise à s'intéresser au motocross où elle détient les titres de champion du monde en 250 et 500 cc. Cette expérience a été mise à profit dans la production commerciale et les derniers modèles tout terrain sont très étroitement dérivés des motos de compétition.

Comme toutes les autres marques japonaises, Suzuki exporte la plus grande partie de sa production aux U.S.A. et quelques modèles ne sont d'ailleurs distribués que dans ce pays.

SUZUKI



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 52x56 mm
 Puissance : 12 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Mikuni Ø 20 mm
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : séparée système Posiforce
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multitaques dans l'huile
 Boîte : 2x3 rapports (relais)
 Cadre : double berceau moteur suspendu
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.00x18"
 Frein AV : simple came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 150 mm
 Empattement : 1.195 mm
 Poids : 93 kg
 Garde au sol : 190 mm
 Réservoir essence : 7,8 l

TC 120 R
 Cylindrée : 118,9 cc
 Vitesse constructeur :
 95 km/h
 Prix : 3.525 F

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 52x56 mm
 Puissance : 12 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Mikuni Ø 20 mm
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : séparée système Posiforce

B 120
 Cylindrée : 118,9 cc
 Vitesse constructeur :
 105 km/h
 Prix : 2.925 F



GT. 380

GT. 550





Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 4 rapports
 Cadre : Tôle emboutie. Moteur suspendu
 Pneu AV : 2.50 x 17"
 Pneu AR : 2.75 x 17"
 Frein AV : simple came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 150 mm
 Empattement : 1.220 mm
 Poids : 86 kg
 Garde au sol : 150 mm
 Réservoir essence : 8 l

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 56 x 50 mm
 Puissance : 13 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Ø 24 mm
 Allumage : alternateur
 Lubrification : séparée
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports (TC : 2 x 4 rapports)
 Cadre : simple berceau dédoublé
 Pneu AV : 2.75 x 19"
 Pneu AR : 3.25 x 18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.310 mm
 Poids : 95 kg (TC : 100 kg)
 Garde au sol : 235 mm
 Réservoir essence : 6,8 l

Moteur : twin 2 temps
 Alésage et course : 43 x 43 mm
 Puissance : 15,1 ch à 8.500 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Ø 18 mm
 Allumage : alternateur
 Lubrification : séparée système Posiforce
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau moteur suspendu
 Pneu AV : 2.50 x 18"
 Pneu AR : 2.75 x 18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.190 mm
 Poids : 102 kg
 Réservoir essence : 7 l (réserve 1 l)

SUZUKI

TS 125 R
TS 125 J
DUSTER
TC 125 J PROSPECTOR
 Cylindrée : 123 cc
 Vitesse constructeur :
 110 km/h
 Prix : non importés

T 125 R
 Cylindrée : 124 cc
 Vitesse constructeur :
 120 km/h
 Prix : 3.575 F

125^{cc} 5 vit.
 3575^F T.C.
 7.125

TS 185 J
 TS 185 R
 SIERRA
 Cylindrée : 183 cc
 Vitesse constructeur :
 120 km/h
 Prix : non importées

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 64x57 mm
 Puissance : 18 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Ø 28 mm
 Allumage : électronique
 Lubrification : séparée
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple berceau dédoublé
 Pneu AV : 3.00x19"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.335 mm
 Poids : 102 kg
 Garde au sol : 240 mm
 Réservoir essence : 6,8 l

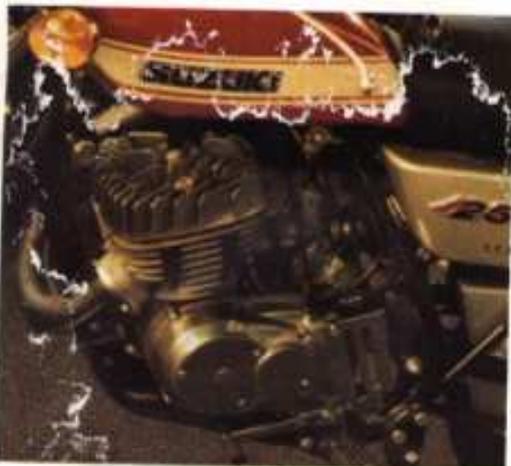


T 250 R
 T 250 J
 HUSTLER
 Cylindrée : 247 cc
 Vitesse constructeur :
 160 km/h
 Prix : 5.435 F

Moteur : twin 2 temps
 Alésage et course : 54x54 mm
 Puissance : 33 ch à 8.000 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Ø 26 mm
 Allumage : alternateur
 Lubrification : séparée
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 6 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00x18"
 Pneu AR : 3.25x18"
 Frein AV : double came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.290 mm
 Poids : 143 kg
 Réservoir essence : 12 l

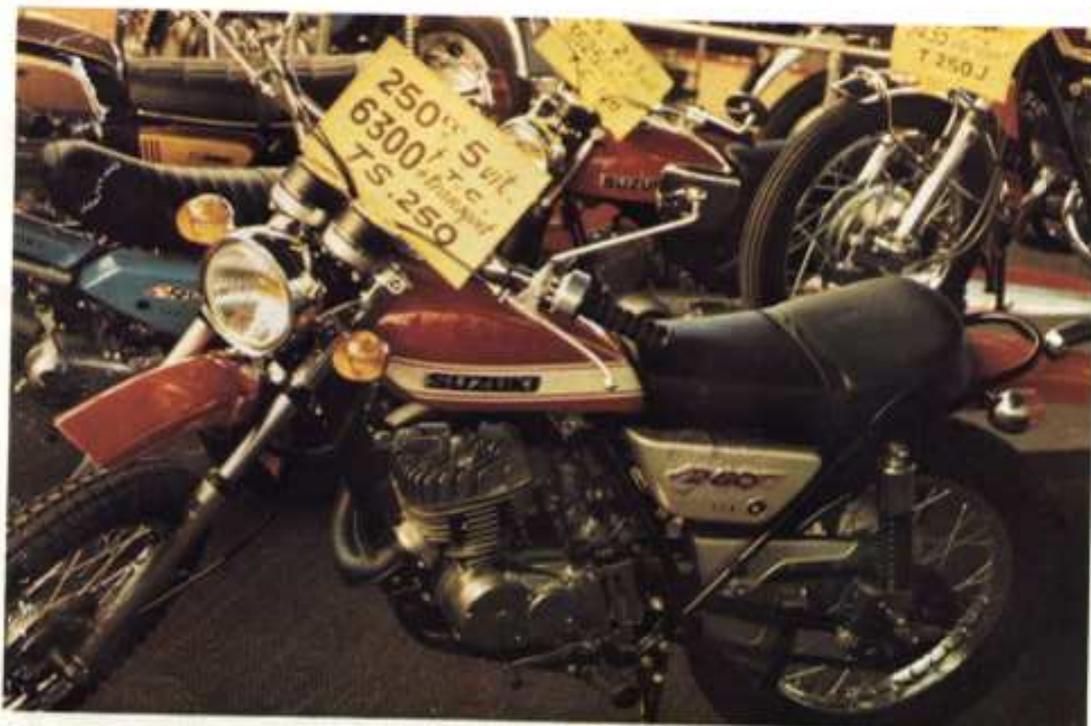


SUZUKI
suite



Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 70x64 mm
Puissance : 23 ch à 6.500 tr/mn
Alimentation : 1 carbu Ø 28 mm
Allumage : électronique
Lubrification : séparée
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques dans l'huile
Boîte : 5 vitesses
Cadre : simple berceau dédoublé
Pneu AV : 3.25x19"
Pneu AR : 4.00x18"
Frein AV : simple came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.415 mm
Poids : 115 kg
Garde au sol : 250 mm
Réservoir essence : 10 l

TS 250 J SAVAGE
Cylindrée : 246 cc
Vitesse constructeur :
120 km/h
Prix : 6.300 F



Moteur : twin 2 temps
Alésage et course : 61x54 mm
Puissance 40 ch à 7.500 tr/mn
(J 36 à 7.000)
Alimentation : 2 carbu Ø 32 mm
Allumage : alternateur
Lubrification : séparée
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : engrenages
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 6 rapports
Cadre : double berceau
Pneu AV : 3.00x18"
Pneu AR : 3.50x18"
Frein AV : double came
Frein AR : simple came
Empattement : 1.300 mm
Poids : 154 kg
Réservoir essence : 15 l

T 350 R
T 350 J
REBEL
Cylindrée : 315 cc
Vitesse constructeur :
168 km/h
Prix : 6.250 F

Moteur : 3 cylindres 2 temps
Alésage et course : 54x54 mm
Puissance : 38 ch à 7.500 tr/mn
Alimentation : 3 carbu Ø 24
Allumage : alternateur 140 W
Lubrification : séparée système Posiforce
Mise en route : kick-starter

GT 380
Cylindrée : 371 cc
Vitesse constructeur :
175 km/h
Prix : environ 7.500 F

TS 400 J APACHE
 Cylindrée : 396 cc
 Vitesse constructeur :
 Prix : non importée

Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 6 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00 x 19"
 Pneu AR : 3.50 x 19"
 Frein AV : double came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.357 mm
 Poids : 171 kg
 Garde au sol : 155 mm
 Réservoir essence : 15 l

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 82 x 75 mm
 Puissance : 34 ch à 6.000 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Ø 32 mm
 Allumage : alternateur
 Lubrification : séparée
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple berceau dédoublé
 Pneu AV : 3.25 x 19"
 Pneu AR : 4.00 x 18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.425 mm
 Poids : 126 kg
 Garde au sol : 190 mm
 Réservoir essence : 9 l

T 500 R
T 500 J
TITAN
 Cylindrée : 492 cc
 Vitesse constructeur :
 R : 190 km/h
 J : 175 km/h
 Prix : 7.600 F

Moteur : twin 2 temps
 Alésage et course : 70 x 64 mm
 Puissance : 47 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Ø 32 mm
 Allumage : alternateur
 Lubrification : séparée système Posiforce
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.25 x 19"
 Pneu AR : 4.00 x 18"
 Frein AV : double came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.455 mm
 Poids : 185 kg
 Réservoir essence : 14 l

GT 550
 Cylindrée : 544 cc
 Vitesse constructeur :
 180 km/h
 Prix : non importée
 actuellement

Moteur : 3 cylindres 2 temps
 Alésage et course : 61 x 62 mm
 Puissance : 50 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 3 carbu Ø 28 mm
 Allumage : alternateur
 Lubrification : séparée
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AR : 4.00 x 18"
 Pneu AV : 3.25 x 19"
 Frein AV : double came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.405 mm
 Poids : 186 kg
 Garde au sol : 150 mm
 Réservoir essence : 15 l (huile 1.8 l)





Moteur : 3 cylindres 2 temps refroidi par eau
 Alésage et course : 70×64 mm
 Puissance : 67 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 3 Mikuni Ø 32 mm
 Allumage : alternateur
 Lubrification : séparée système Posiforce
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.25×19"
 Pneu AR : 4.00×18"
 Frein AV : 4 cames Ø 200 mm
 Frein AR : simple came Ø 200 mm
 Poids : 214 kg
 Garde au sol : 140 mm
 Réservoir essence : 17 l (huile 1,8 l)

SUZUKI

suite

GT 750

Cylindrée : 738 cc

Vitesse constructeur :

190 km/h

Prix : 11.950 F



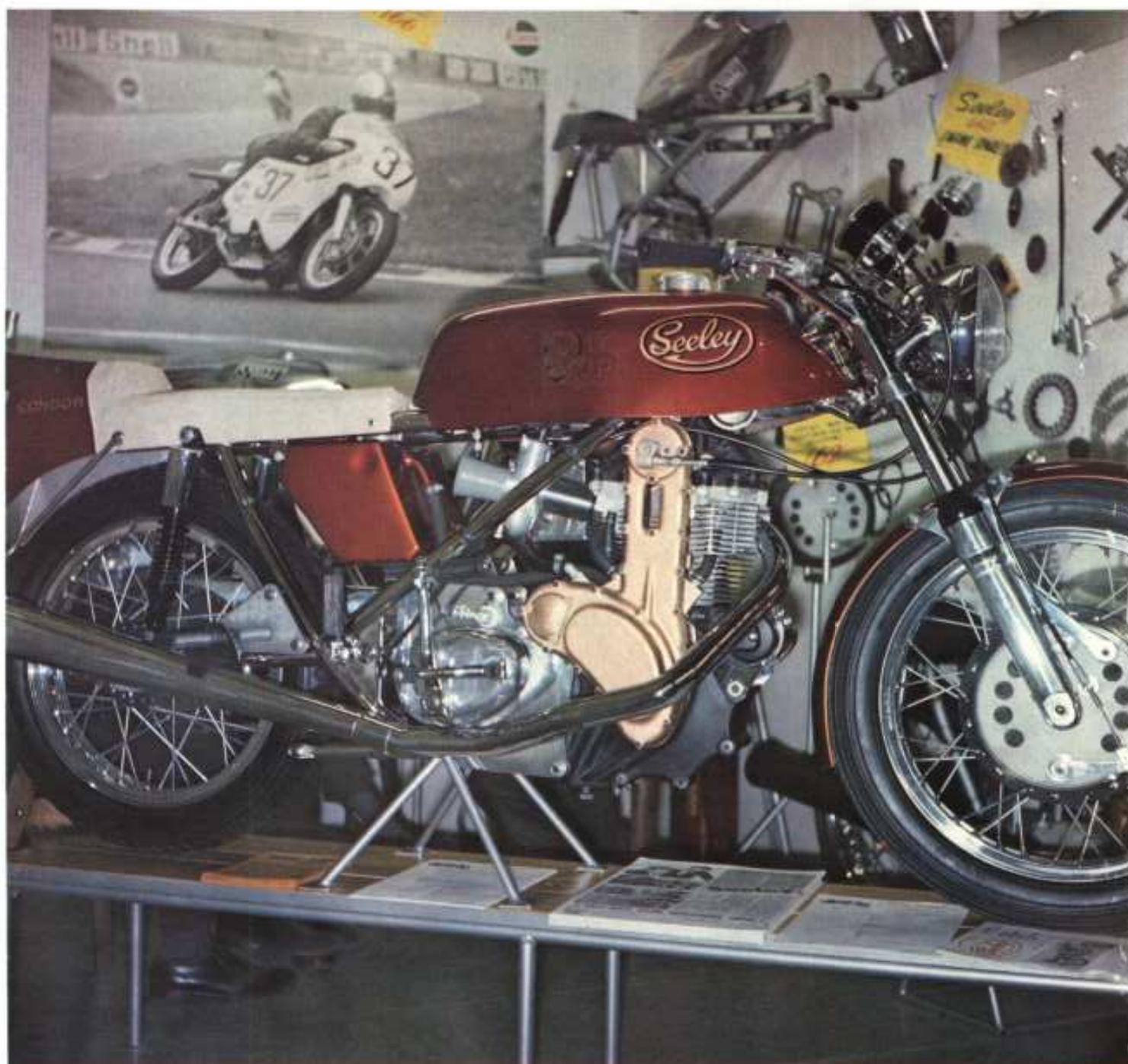
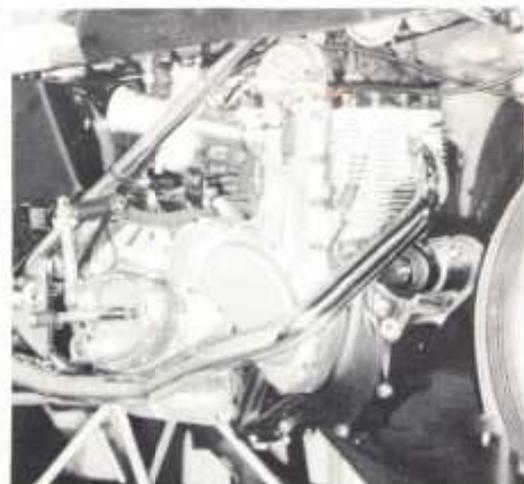
Le célèbre préparateur dont le nom reste lié à un certain type de cadre (tubes rectilignes de la colonne de direction à l'axe du bras oscillant), propose en plus de ses nombreuses parties cycles, une moto complète, la Condor, dont la production est exclusivement réservée aux Etats-Unis. Sa fabrication artisanale ne permet pas de sortir beaucoup de

modèles dans l'année, mais Seeley prévoit quand même 3.500 machines exclusivement vendues aux U.S.A. Le moteur de cette moto est issu du G 50 Matchless.

SEELEY

CONDOR
 Cylindrée : 500 cc
 Vitesse constructeur :
 195 km/h
 Prix : non importée

Moteur : mono 4 temps
 Alésage et course : 90×78 mm
 Puissance : 45 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 1 Amal concentric Ø 38 mm
 Allumage : dynamo batterie
 Lubrification : carter sec
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : chaîne
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau moteur suspendu
 Pneu AV : 3.25×18"
 Pneu AR : 3.50×18"
 Frein AV : double simple came
 Frein AR : simple came
 Poids : 140 kg
 Réservoir essence : 15,9 l (huile 4 l)



Apparu au Salon de Cologne en 1968, le moteur Sachs cinq vitesses connaît une très grande diffusion. Les premiers à l'utiliser ont été bien sûr les constructeurs allemands. Mais, peu à peu, les usines d'autres pays l'ont adopté et actuellement, quand

quelqu'un veut fabriquer une moto sur une base moteur existante (c'est d'ailleurs souvent plus rentable), il pense tout de suite et inévitablement au moteur Sachs, disponible en plusieurs versions.



Une grande partie de la production de cette firme espagnole est réservée à la Police. Il s'agit d'une 400 cc monocylindre de 30 ch. Elle propose aussi un mini-cyclo pliant pesant 28 kg. Son moteur deux temps, ali-

menté par un carburateur de 12 mm de diamètre est accouplé à une boîte quatre vitesses par l'intermédiaire d'un embrayage monodisque à sec. Ce cyclo roule à 40 km/h.



Moteur : mono 4 temps culbuté
 Alésage et course : 82,5x79 mm
 Puissance : 30 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu Amal Ø 30 mm
 Allumage : dynamo 12 V-100 W
 Lubrification : carter sec
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : rapport 1,79
 Transm. secondaire : chaîne sous carter
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 4 vitesses
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.25x18"

400 CC
Cylindrée : 423 cc
Vitesse constructeur : 160 km/h
Prix : non importé

DUR

Pneu AR : 3.25×18"
 Frein AR : simple came Ø 180 mm
 Frein AV : simple came Ø 180 mm
 Poids : 160 kg
 Réservoir essence : 17 l (huile 2 l)

SIMSON

Cette marque de la R.D.A. propose un scooter, un cyclomoteur, le Mofa, et trois vélomoteurs, le Star, le Star-luxe et le Sperber, une véritable petite moto avec ses 4,6 ch et ses quatre vitesses au pied. Elle roule à 85 km/h et pèse 80 kg.

Malheureusement, leur esthétique, très germanique, donne à ces vélomoteurs un aspect vieillot et une certaine lourdeur.

Le modèle le plus intéressant est sans aucun doute un 75 cc, type

« six jours » (disponible également en 50 cc). L'alimentation se fait par un carburateur de 20 mm de diamètre. Le moteur développe 12 ch à 9.000 tr/mn et la boîte comprend quatre rapports, mais un relais permet de disposer de vitesses plus courtes pour le tout-terrain. Les freins simple came mesurent 150 mm de diamètre et les pneus sont des Barum 2.50×21" à l'avant et 3.25×18" à l'arrière.



S.I.S

La production motocycliste portugaise est très marquée par l'influence économique qu'exerce l'Allemagne sur le pays. De nombreux capitaux allemands y sont investis et, à cause de son retard économique, le Portugal ne fait qu'exploiter des licences. La production se résume au montage d'éléments fabri-

qués ailleurs. C'est ainsi que SIS, l'importateur Sachs pour le Portugal, monte ces moteurs dans des parties cycles originales et peu esthétiques. Un moteur de 98 cc (48×54 mm), développant 8,2 ch, équipe un vélomoteur dont les pneus mesurent 2.75×21" et qui pèse 78 kg.



Cette firme allemande inconnue en France propose un certain nombre de cyclos utilitaires dont le 706, muni d'un moteur sur la roue arrière,

comme le P 50 Honda. Ce moteur deux temps développe 1,5 ch à 4.500 tr/mn. Il est monovitesse et possède un embrayage automatique.

SOLO

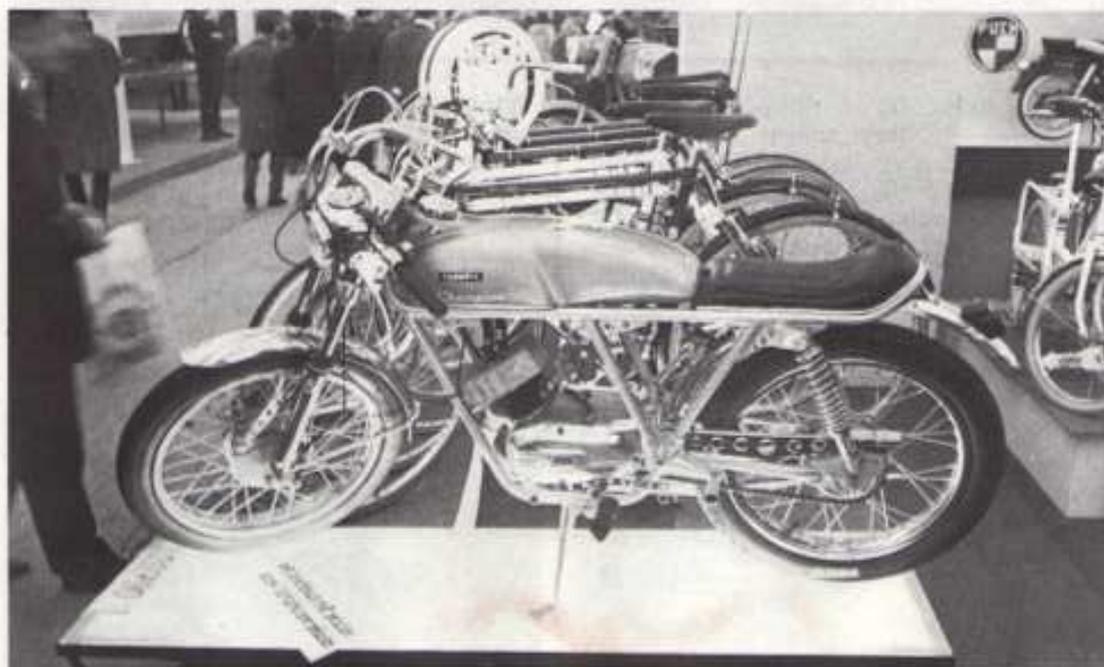


MOTER

Superia est avec Flandria l'un des deux plus importants constructeurs belges. Cette firme ne propose que des cyclos allant de l'utilitaire, le Superette au cyclo super-sport, le Champion qui, comme les autres

modèles sport, est équipé d'un moteur Minarelli quatre vitesses au pied. Ce moteur de 49,6 cc (38,8 x 42 mm) développe 5,5 ch et est alimenté par un carbu Dellorto.

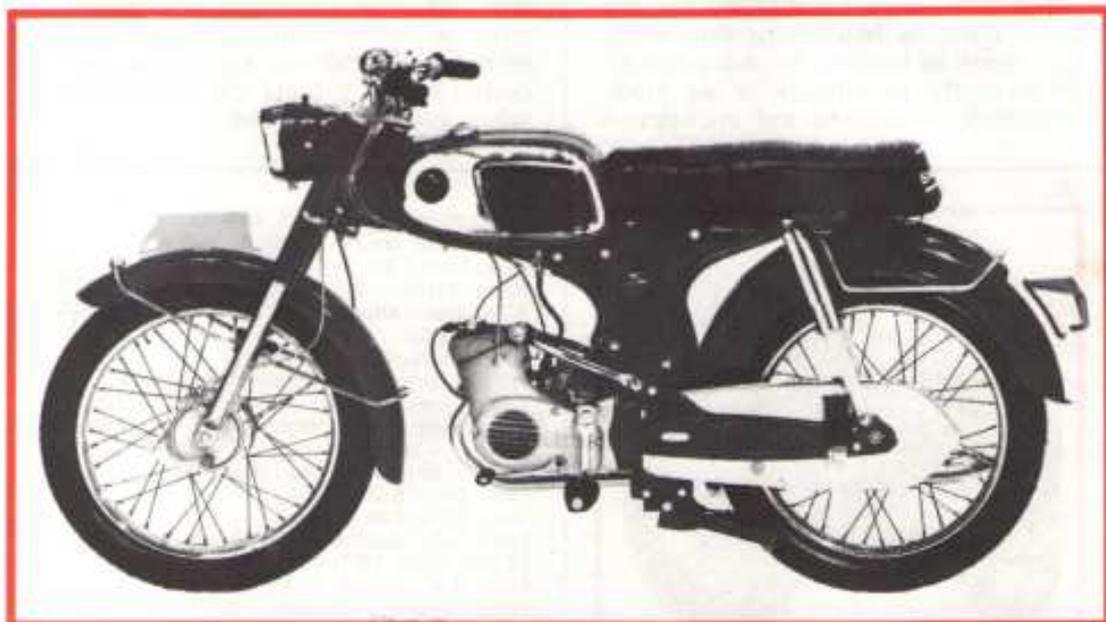
SUPERIA



SPARTA

La gamme de la firme hollandaise Sparta ne varie pas beaucoup d'une année à l'autre, et, comme Batavus, elle ne présente que des cyclos, cinq modèles pour être plus précis : trois utilitaires et deux sport. Le Grand Sport, le plus perfectionné de la

gamme, possède un moteur Sachs de 49 cc (38×42 mm), alimenté par un carbu Bing et accouplé à une boîte quatre vitesses. Le moteur est suspendu dans un cadre en tôle emboutie.



TATRAN

A côté de la grande marque hongroise, Pannonia, il en existe une autre, moins importante, Tattran, qui produit uniquement des cyclos uti-

litaires ou sportifs à moteur quatre temps. Ces machines ne sont pas exportées.

TOMOS

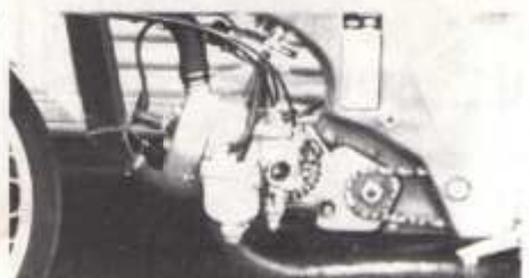
Tomos est connu du grand public grâce à ses prestations plus qu'honorables dans les grands prix en catégorie 50 cc.

Elle s'est fait remarquer en innovant dans le domaine des cadres. Après des expériences antérieures infructueuses est réapparu en 1971 un 50 cc de compétition à cadre coque en fibre de verre qui semble donner toute satisfaction.

Il existe, en Hollande, une filiale

Tomos qui propose deux utilitaires : le TA-16 et le TA-40 Luxus, équipés de moteurs Laura 47,8 cc développant respectivement 0,9 et 1,9 ch à 3.800 et 4.200 tr/mn.

L'usine yougoslave, elle, sort un vélomoteur sport de 49,2 cc, développant 6,2 ch à 8.400 tr/mn. La boîte possède cinq vitesses. Les roues mesurent 2.25×18" à l'avant et 2.75×18" à l'arrière. Ce cyclo pèse 56 kg et roule à 90 km/h.



TRIUMPH

Bien que moins touché que BSA par la crise qui sévit actuellement en Grande-Bretagne, Triumph est quand même dans une période de restriction et la marque subit après coup les conséquences d'une évolution trop lente durant ces dernières années.

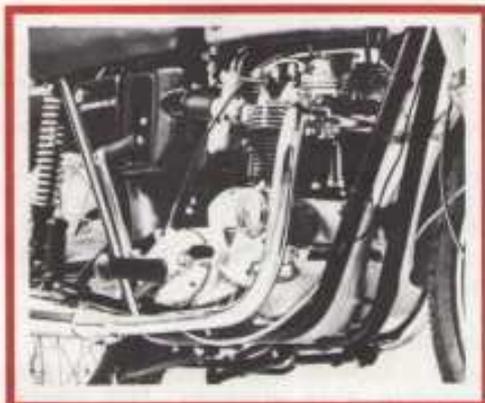
La 750 Trident, trois cylindres, étant dans notre pays, handicapée par son prix, c'est la légendaire Bonneville qui reste le modèle le plus prisé en France. De modifications en modifications, ce modèle est maintenant

arrivé à son stade final de développement et ne souffre plus des quelques défauts qui ont été reprochés aux anciens modèles quant à la tenue de route en particulier. Les nouveaux modèles sont ou seront pourvus d'un nouveau réservoir de 18 l de ligne plus moderne et nous verrons apparaître prochainement une 750 twin ainsi que des Bonneville à boîte cinq vitesses. Par contre, les 250 ne sont plus produites et les projets de 350 double arbre sont abandonnés.



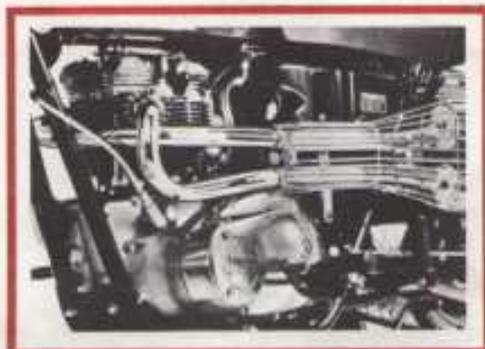
Moteur : twin 4 temps culbuté
Alésage et course : 69x65,5 mm
Puissance : 41 ch à 7.200 tr/mn
Alimentation : 2 carbu Amal Ø 26 mm
Allumage : alternateur 12 volts (2 bobines)
Lubrification : carter sec
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : chaîne Duplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 5/8"x3/8"
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : simple berceau dédoublé
Pneu AV : 3.25x19"
Pneu AR : 4.00x18"
Frein AV : double came Ø 200 mm
(T 100 C Ø 180 mm)
Frein AR : simple came Ø 180 mm
Empattement : 136 cm
Poids : 161 kg (T 100 C 155 kg)
Garde au sol : 18 cm (T 100 C 19 cm)
Réservoir essence : 10,2 l (huile 3,4 l)

T 100 R DAYTONA
Cylindrée : 490 cc
Prix : 9.380 F T 100 R
(T 100 C non importé)



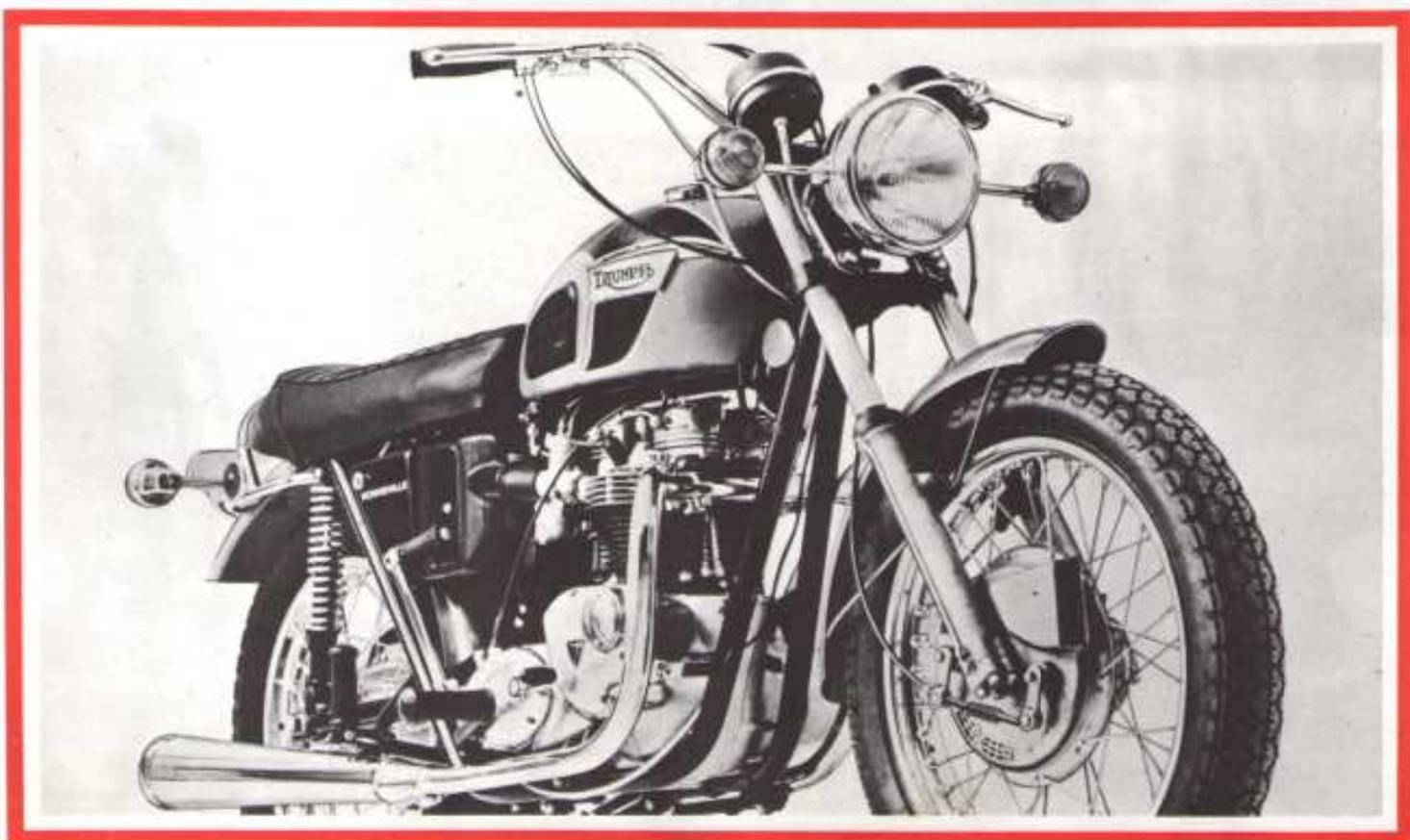
Moteur : twin 4 temps culbuté
Alésage et course : 71x82 mm
Puissance : 50 ch à 7.000 tr/mn
Alimentation : 2 carbu Amal Ø 30 mm
Allumage : alternateur 12 volts, 2 bobines
Lubrification : carter sec
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : chaîne Duplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 5/8"x3/8"
Embrayage : multidisques à bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : double berceau
Pneu AV : 3.25x19"
Pneu AR : 4.00x18"
Frein AV : double came Ø 200 mm
Frein AR : simple came Ø 180 mm
Empattement : 142 cm
Poids : 173 kg
Garde au sol : 19 cm
Réservoir essence : 13,6 l (sur option 18 l)

T 120 R BONNEVILLE
Cylindrée : 649 cc
Prix : 10.960 F



Moteur : twin 4 temps culbuté
Cylindrée : 649 cc
Alésage et course : 71x82 mm
Puissance : 47 ch à 7.000 tr/mn
Alimentation : 1 carbu Amal Ø 30 mm
Allumage : alternateur 12 volts, 2 bobines
Lubrification : carter sec
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : chaîne Duplex 3/8"
Transm. secondaire : chaîne 5/8"x3/8"
Embrayage : multidisques en bain d'huile
Boîte : 4 rapports
Cadre : double berceau. (Suite voir T 120 R)

TR 6 C TROPHY
Cylindrée : 649 cc
Prix : 10.190 F



Depuis 26 ans, le célèbre Solex poursuit sa fantastique carrière. Il est simplement remanié et amélioré techniquement et esthétiquement, suivant la mode du moment. Son prix d'achat, son entretien presque nul, sa consommation insignifiante lui permettent d'être certainement le

cyclomoteur le plus économique du monde. Le dernier-né, le 5000, allie beauté et performances (toutes relatives).

Le Flash possède deux caractéristiques exceptionnelles pour un cyclo : un frein avant à disque et une transmission acaténe.



VILLA

Les frères Villa, très connus dans le monde du sport motocycliste, que ce soit en vitesse ou en cross, pour leurs qualités de pilotes, de constructeurs et de metteurs au point, fabriquent surtout des machines de course. Grâce à leurs activités sans cesse croissantes, leur service commercial — cela est bien normal pour qu'une entreprise progresse — est en train de se développer dans de notables proportions.

Importateurs Montesa pour l'Italie, les frères Villa construisent depuis quelques années des 50 cc de vitesse et de cross qui remportent un grand succès auprès des jeunes de ce pays.

A côté de cela, ils produisent en petite série une 50 cc tout terrain dont le moteur longue course (38,8×42 mm) développe 10 ch. Il est alimenté par un carbu Dellorto de 24 mm de diamètre. La boîte possède cinq rapports. La partie cycle à cadre double berceau comprend, à l'avant, une fourche Marzocchi à grand débattement, conçue spécialement pour le cross et à l'arrière, des amortisseurs hydrauliques réglables en trois positions. Les freins simple came mesurent 120 mm de diamètre et les pneus 2.50×19" à l'avant et 3.00×17" à l'arrière.



VOSHKOD

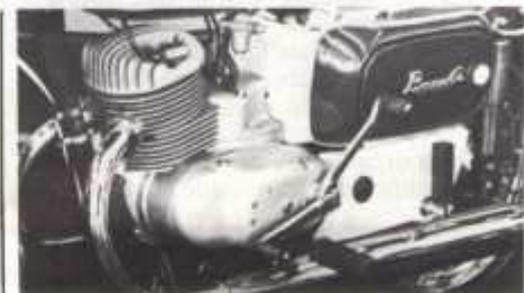
Les motos russes envahissent le marché européen. Depuis qu'elles ont été exposées au Salon de Londres, l'année dernière, elles sont importées dans plusieurs pays et grâce à leur prix de fabrication très peu élevé, elles sont disponibles à des prix sans concurrence.

Depuis peu, elles le sont en France grâce à leur importateur, Sud Import Motos, de Toulouse.

La Voshkod est une 125 cc qui risque, vu son prix et sa solidité et malgré une esthétique très germanique, de prendre une part importante dans le marché des vélomoteurs 125 cc.

VOSHKOD M-106
Cylindrée : 123 cc
Vitesse constructeur :
85 km/h
Prix : 2.250 F

Moteur : mono 2 temps
Alésage et course : 52×58 mm
Puissance : 8 ch
Alimentation : 1 carburateur
Allumage : alternateur 6 V
Lubrification : mélange
Mise en route : kick-starter
Transm. primaire : chaîne simple
Transm. secondaire : chaîne
Embrayage : multidisques dans l'huile



Boîte : 4 rapports
 Cadre : simple berceau
 Pneu AV : 2.50x19"
 Pneu AR : 2.50x19"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.255 mm
 Poids : 95 kg
 Garde au sol : 135 mm
 Réservoir essence : 9 l



VOSHKOD

suite

YAMAHA

L'histoire de Yamaha est assez intéressante et vaut la peine d'être connue.

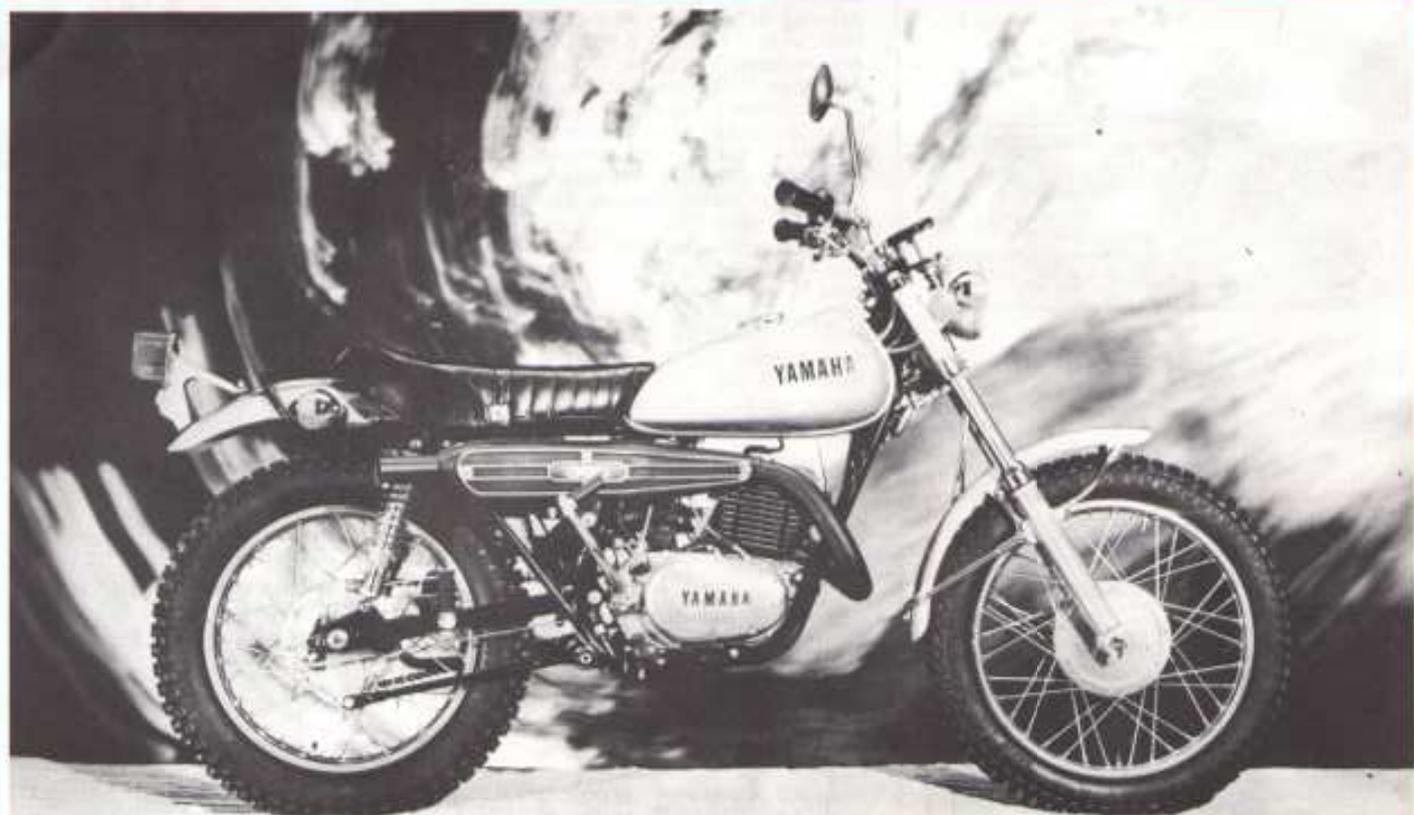
Un jour de 1886, Torakusa Yamaha regagne son village natal d'Hamamatsu avec un petit orgue à main qu'il a acheté à Tokyo. Il décide de construire des instruments identiques et depuis, son entreprise prospère et sa production se diversifie. Le sigle Yamaha, trois diapasons entrecroisés, symbolise cette origine. Il fonde la Nippon Gakki Co et, pendant la guerre, il est obligé de construire pour l'armée. Après les hostilités, le Japon a grand besoin de moyens de transports et les techniciens de l'entreprise fabriquent un petit moteur 125 cc (inspiré d'un modèle allemand) qu'ils montent sur une moto. La première Yamaha est née, la Ya 1; ceci se passe en 1954. A ce moment, est créée la Yamaha Motor Co., totalement indépendante de la Nippon Gakki Co. qui fabrique actuellement outre une liste impressionnante d'instruments de musique, des skis de la peinture, s'occupe de fonderies pour alliages spéciaux, d'industries chimiques, plastique et électro-

nique, possède des chaînes d'hôtel et des agences de crédit.

La Yamaha Motor Co. produit tout ce qui a trait au moteur, à la mécanique, en particulier les motos qui représentent quand même 70 % du chiffre d'affaires de cette société. Elle fabrique également des bateaux, des snowmobiles (scooter des neiges) et toutes sortes de moteurs. En ce qui concerne les motos, Yamaha en propose une dizaine, à savoir : deux 125 cc, les 200, 250 et 350 cc de route, les 125, 175, 250, 360 cc tout terrain, une 650 cc et, dernièrement, une 750 cc bicylindre quatre temps.

La 750 cc quatre cylindres deux temps à injection refroidie par eau qui avait fait sensation au Salon de Tokyo au début de l'année et qui, depuis, a fait couler beaucoup d'encre, devient de plus en plus hypothétique après la sortie de cette 750 bicylindre.

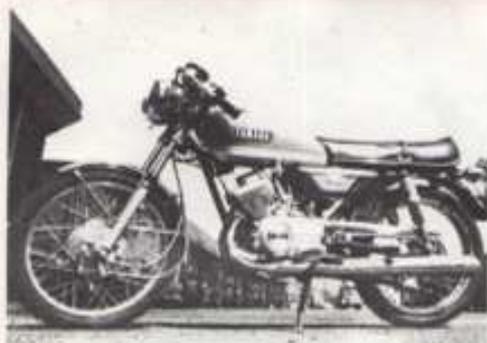
Pour ses tout-terrain, Yamaha a retenu le système « Reed Valve » qui consiste en un clapet dans la pipe d'admission, ce qui permet d'améliorer la puissance à bas régime



RT. 360

TX. 750





Moteur : twin 2 temps
 Alésage et course : 43×43 mm
 Puissance : 15 ch à 8.500 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Mikuni Ø 17 mm
 Allumage : batterie, bobines, alternateur
 Lubrification : séparée système Autolube
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : simple berceau interrompu
 Pneu AV : 2.50×18"
 Pneu AR : 2.75×18"
 Frein AV : double came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 130 mm
 Empattement : 1.240 mm
 Poids : 99 kg
 Garde au sol : 160 mm
 Réservoir essence : 9 l (huile 1,5 l)

YAMAHA

suite

125 AS 3
 Cylindrée : 124 cc
 Vitesse constructeur :
 130 km/h
 Prix : 3.829 F



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 56×50 mm
 Puissance : 13 ch à 7.000 tr/mn
 (A 7 : 11 ch à 6.700)
 Alimentation : 1 carbu
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : séparée système Autolube
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports (4 rapports)
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00×18" (3.00×16")
 Pneu AR : 3.25×18" (3.00×16")
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.295 mm (1.240 mm)
 Poids : 94 kg (110 kg)
 Garde au sol : 225 mm (135 mm)
 Réservoir d'essence : 7 l (huile 1,2 l)

125 AT 2
125 A 7
 Cylindrée 123 cc
 Vitesse constructeur :
 110 km/h
 Prix : 4.027 F

125 AT2



175 CT 2
Cylindrée : 171 cc
Vitesse constructeur :
115 km/h
Prix : non importé

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 66x50 mm
 Puissance : 16 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : séparée système Autolube
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.25x18"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.290 mm
 Poids : 97 kg
 Garde au sol : 240 mm
 Réservoir d'essence : 7 l



200 CS 5 E
Cylindrée : 195 cc
Vitesse constructeur :
140 km/h
Prix : 4.644 F

Moteur : bicylindre 2 temps
 Alésage et course : 52x46 mm
 Puissance : 22 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu
 Allumage : batterie bobines
 Lubrification : séparée système Autolube
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 vitesses
 Cadre : simple berceau interrompu
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.00x18"
 Frein AV : double came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.245 mm
 Poids : 116 kg
 Garde au sol : 150 mm
 Réservoir essence : (huile 1,9 l)



250 DS 7
Cylindrée : 247 cc
Vitesse constructeur :
160 km/h
Prix : 5.613 F

Moteur : twin 2 temps
 Alésage et course : 54x54 mm
 Puissance : 30 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Mikuni Ø 26 mm
 Allumage : batterie bobines
 Lubrification : séparée système Autolube
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00x18"
 Pneu AR : 3.25x18"
 Frein AV : double came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 180 mm
 Empattement : 1.320 mm
 Poids : 138 kg
 Garde au sol : 150 mm
 Réservoir d'essence : 12 l (huile 2 l)



250 DT 2
Cylindrée : 246 cc
Vitesse constructeur :
125 km/h
Prix : 5.684 F

Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 70x64 mm
 Puissance : 21 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : séparée système autolube
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00x21"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : simple came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 150 mm
 Empattement : 1.390 mm
 Poids : 110 kg
 Garde au sol : 255 mm
 Réservoir d'essence : 9,5 l





Moteur : bicylindre 2 temps
 Alésage et course : 64x54 mm
 Puissance : 36 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Mikuni Ø 26 mm
 Allumage : batterie bobines
 Lubrification : séparée système Autolube
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.00x18"
 Pneu AR : 3.50x18"
 Frein AV : double came Ø 180 mm
 Frein AR : simple came Ø 180 mm
 Empattement : 1.320 mm
 Poids : 141 kg
 Garde au sol : 155 mm
 Réservoir d'essence : 12 l (huile 2 l)

YAMAHA

suite

350 R 5
Cylindrée : 347 cc
Vitesse constructeur :
170 km/h
Prix : 6.458 F



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 80x70 mm
 Puissance : 32 ch à 6.000 tr/mn
 Alimentation : carbu Mikuni Ø 32 mm
 Allumage : volant magnétique
 Lubrification : séparée système Autolube
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : pignons hélicoïdaux
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques dans l'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.25x21"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : simple came
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.390 mm
 Poids : 117 kg
 Garde au sol : 255 mm
 Réservoir essence : 9,5 l (huile 1,8 l)

360 RT 2
Cylindrée : 351 cc
Vitesse constructeur :
135 km/h
Prix : 6.781 F

650 XS2
Cylindrée : 653 cc
Vitesse constructeur :
185 km/h
Prix : 9.414 F

Moteur : twin 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 75x74 mm
 Puissance : 53 ch à 7.000 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu Ø 30,6 mm
 Allumage : batterie bobine alternateur
 Lubrification : huile dans carter
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages à taille droite
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.50x19"
 Pneu AR : 4.00x18"
 Frein AV : 1 disque hydraulique
 Frein AR : simple came Ø 180 mm
 Empattement : 1.410 mm
 Poids : 194 kg
 Garde au sol : 150 mm
 Réservoir essence : 12,5 l



TX 750
Cylindrée : 743 cc
Vitesse constructeur :
195 km/h
Prix : non importée
actuellement



Moteur : twin 4 temps 1 ACT
 Alésage et course : 80x74 mm
 Puissance : 63 ch à 6.500 tr/mn
 Alimentation : 2 carbu à dépression
 Allumage : batterie bobines
 Lubrification : carter sec
 Mise en route : démarreur
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage : multidisques
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 3.50x19"
 Pneu AR : 4.00x19"
 Frein AV : 1 disque hydraulique
 Frein AR : simple came
 Empattement : 1.455 mm
 Poids : 210 kg
 Garde au sol : 160 mm
 Réservoir essence : 19 l

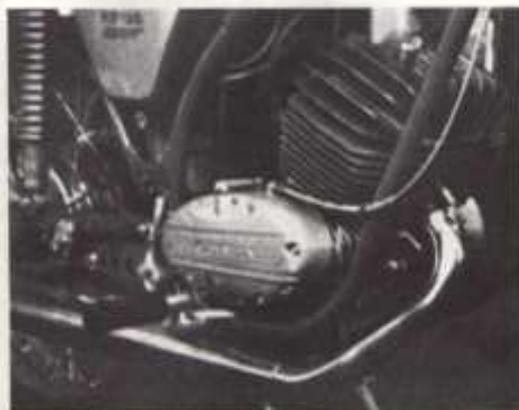


Marque cinquantenaire, Zundapp fut la première à innover avec certaines solutions pour ses moteurs comme, par exemple, le troisième transfert face à l'échappement qu'elle utilisait déjà avant guerre. Les fameux flat-twin quatre temps ont cessé d'être construits après la guerre et la firme se reconvertisse alors au deux temps de petits cubes.

Il semble, depuis quelques années, que sa gamme tende vers les moyennes cylindrées puisqu'elle nous propose depuis deux ans une 125 cc.

Depuis que Zundapp participe à de grandes épreuves tout terrain internationales, genre « six jours », son matériel a été sans cesse mis à

l'épreuve et amélioré. Elle a été amenée, en particulier, à étudier un très joli cadre double berceau qui équipe maintenant le 125 cc Sport. En plus des 125 cc, la gamme se compose d'une 100 cc tout terrain, d'un utilitaire, de deux cyclos : le Super et le Sport dont le moteur de 49,9 cc (39x41,8 mm) comprimé à 8,5, développe 3 ch. Il est associé à une boîte à trois rapports. L'allumage se fait par volant magnétique. Le cadre poutre est coulé et moulé sous pression. Les freins mesurent 120 mm de diamètre et les pneus 2.75x21". Le poids de ces cyclos s'élève à 79 kg et ils roulent à 45 km/h car ils ne sont pas immatriculables.



Moteur : mono 2 temps
 Alésage et course : 54x54 mm
 Puissance : 16 ch à 7.500 tr/mn
 Alimentation : 1 carbu
 Allumage : volant magnétique 5 V/35 W
 Lubrification : mélange
 Mise en route : kick-starter
 Transm. primaire : engrenages
 Transm. secondaire : chaîne
 Embrayage multidisques en bain d'huile
 Boîte : 5 rapports
 Cadre : double berceau
 Pneu AV : 2.75x18"
 Pneu AR : 3.25x18"
 Frein AV : simple came Ø 150 mm
 Frein AR : simple came Ø 150 mm
 Poids : 107 kg
 Réservoir d'essence : 12 l (réserve 3 l)



ZÜNDAPP

KS 125 SPORT
 Cylindrée : 123 cc
 Vitesse constructeur :
 120 km/h
 Prix : 4.195 F

suite : préparateurs
 page 161