

Moto revue

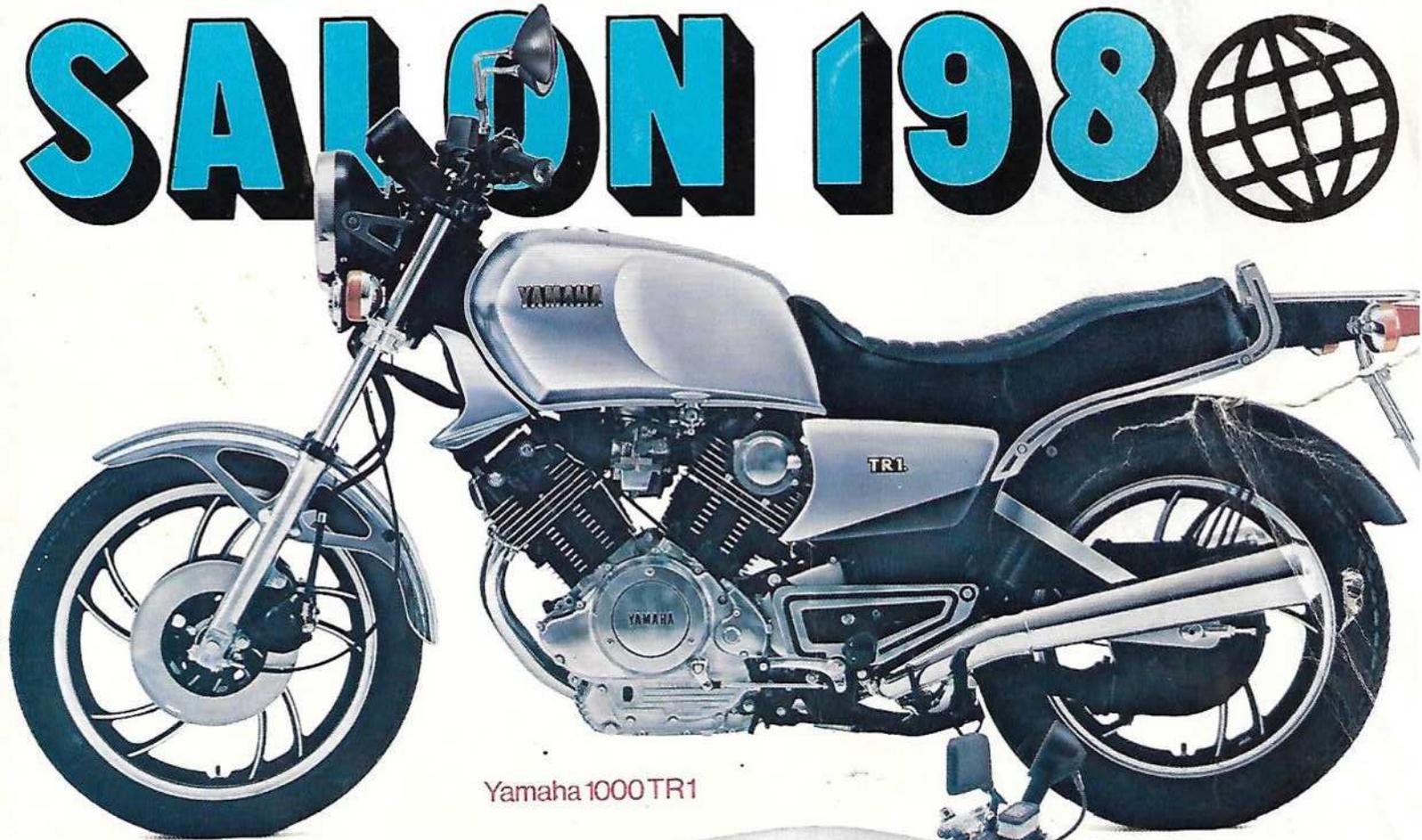
Une année
de documentation

Toutes les nouveautés

Les photos,
les caractéristiques
techniques et prix de
toutes les motos
du monde

n° 2478-2 oct 80-27f. 200fb-13,50

SALON 1980



Yamaha 1000 TR1



Suzuki Katana GSX 1100

OU TROUVER

CHAQUE

MARQUE

AIM MOTO	99
ANCILOTTI	99/100
ANGEL	100/101
APRILIA	101/102
ASPE	102/104
BENELLI	104/107
BETAMOTOR	107/109
BIMOTA	109/110
BMW	110/112
BPS	112
BULTACO	112/115
CAN AM	115/116
H.D. CAGIVA	116/117
CASAL	117/118
CCM	118/119
CHARGER	119
CIMATTI	119/120
COSSAK	120
C.Z.	121/122
DERBI	122/123
DUCATI	123/124
DUCSON	125
EGLI	125
ELITE MOTOR	125/126
FANTIC MOTOR	126/128
FLANDRIA	128/129
GABBIANO	130/131
GARELLI	131/132
GAUTHIER	133
GEROSA	133/134
GILERA	134/136
GIMSON	136/137
GITANE ELF	137/138
GIULIETTA	138
GODIER GENOUD	139
GORI	139/140
HARLEY D.	140/141
HONDA	141/148
HUSQVARNA	148/149
ITALJET	149/150
KAWASAKI	150/156
KREIDLER	156/157
K.T.M.	157/158
LAMBRETTA	159
LAVERDA	159/162
MORBIDELLI	162/163
MAICO	163/164
MALAGUTTI	164/165
MALANCA	165
MARTIN	165/166
MONTESA	166/168
MORINI	168/169
MOTOBECANE	169/172
MOTOBIMM	172/173
MOTOGUZZI	173/176
MOTO-TRANS	176/178
MOTRON	178/180
MUNCH	180
M.V. AGUSTA	180/181
M.Z.	181
N.V.T.	181/182
OMER	182
OSCAR	182/183
OSSA	183/184
PALOMA	184
PANNONIA	184
PEUGEOT	184/186
PIAGGIO	186/187
PORTAL	187/189
PUCH	189/191
RIZZATO	191/192
ROCVALE	192/193
ROMEO	193
SANGLAS	193/194
SACHS NAUDER	194
S AND S	194
SILK	195
SIMONINI	195/196
SOLO	197
SUZUKI	197/203
SWM	203/205
TECNOMOTO	205
TORROT	205/206
VAN VEEN	206/207
VELOSOLEX	207
VESPA	207/208
WASP	208
WSK	208/209
YAMAHA	208/214
ZUNDAPP	214/215

TABLEAU RECAPITULATIF PAR TRANCHE DE PRIX

Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Prix
A.I.M. (Voir GAUTHIER)						
ANGILLOTTI	R	CIOE	49	1,06	45	3 195
ANGILLOTTI	TT	50 ET 80	49	12,2	—	9 750-9-9-50
ANGILLOTTI	T	CRH/80 Acqua	126,3	29	—	14 950
ANGILLOTTI	TT	CRH 125 Cross	125	26	—	11 800
ANGILLOTTI	TT	CRH/3	237	38	—	13 950
ANGILLOTTI	TT	125 Six Days Replica	123	26,5	—	12 500
ANGILLOTTI	TT	240 Six Days Replica	237	34	—	14 750
ANGEL	R	AP 50 SC	47,7	1,3	45	199,50 D-cl.
ANGEL	R	AP 50 DC	—	—	—	—
APRILIA	TT	MX 80	75,6	15,5	—	N.C.
APRILIA	TT	MX 125 Acqua	123,6	30	—	13 525
APRILIA	TT	MX 240	238	11,5	—	14 000
APRILIA	TT	80 RC	75,6	14	—	N.C.
APRILIA	TT	125 RC Enduro	126,3	27	—	12 589
APRILIA	TT	240 RC Enduro	238	38	—	14 057
APRILIA	TT	320 Tnal	321	—	—	N.C.
ASPES	R	125 Juma	124	21	126-165	10 015
ASPES	TT	Navaho 50 S	124	21	—	10 610
ASPES	TT	50 CRC Compétition	49,6	13	—	6 503
ASPES	TT	50 RC 6V	49,6	13,5	—	8 216
ASPES	TT	125 RGCH Enduro	123,5	28	—	11 250
BENELLI	R	G2 Elle	—	—	—	N.I.
BENELLI	R	Export 3V	—	—	—	N.I.
BENELLI	R	Benelli Motorella	—	—	—	N.I.
BENELLI	R	50 Magnum 5V	49	—	45	N.I.
BENELLI	R	125 Tourisme	120	15,4	120	4 080
BENELLI	R	125 2 C SE	124,77	17	130	N.I.
BENELLI	R	125 Sport	124,77	18	135	N.I.
BENELLI	R	250 2C	231,4	30	145	N.I.
BENELLI	R	254	231	28	138	N.I.
BENELLI	R	354 Sport	346	38	160	N.I.
BENELLI	R	504	498	52	190	N.I.
BENELLI	R	654	—	—	—	N.I.
BENELLI	R	900 S.E.I.	906	80	215	25 900
BENELLI	R	50 Nibbio	49	—	45	N.I.
BENELLI	TT	125 TT	121	15,4	110	5 304
BETAMOTOR	R	Beta Mio	49	—	—	N.I.
BETAMOTOR	R	Beta Andy	49	—	—	N.I.
BETAMOTOR	R	125 S	123,6	—	—	N.I.
BETAMOTOR	R	125cc	—	—	—	N.I.
BETAMOTOR	TT	50 TR	49	—	—	N.I.
BETAMOTOR	TT	50 MX 6E	48,8	—	—	N.I.
BETAMOTOR	TT	125 RC	—	—	—	N.I.
BETAMOTOR	TT	250 GS	—	40	—	N.I.
BETAMOTOR	TT	350 GS	348	48	—	N.I.
BETAMOTOR	TT	125 CR RV	—	—	—	N.I.
BETAMOTOR	TT	250 CR	248,86	—	—	N.I.
BETAMOTOR	TT	350 CR	348	—	—	N.I.
BIMOTA	R	KB1A	1 015	93	230	49 500
BIMOTA	R	KB1	—	—	—	44 000
BIMOTA	R	SB3	997	90	230	N.C.
BIMOTA	R	SB 2/80	—	—	—	N.I.
BIMOTA	R	YB3	—	—	—	N.C.
B.M.W.	R	R45	473,4	35	145	18 000
B.M.W.	R	R65	649,6	45	160	20 900
B.M.W.	R	R80/7	785	55	180	24 200
B.M.W.	R	109 T et TC	972	65	200	26 300/29 300
B.M.W.	R	R 100 S	972	70	200	34 000
B.M.W.	R	R 100 RT	973	70	190	31 300
B.P.S.	TT	125 Trial	123,6	13	—	9 000
B.P.S.	R/T	EX 80	—	—	—	7/8 000
B.P.S.	R/T	EX 125	—	—	—	EX 250
BULTACO	TT	Sherpa T74/125	—	—	—	Sherpa T 238
BULTACO	TT	Sherpa T 238	—	—	—	Sherpa T 350
BULTACO	TT	Sherpa T 350	—	—	—	Alpina 250/350
BULTACO	TT	250/425 Pur Sang MK-12	—	—	—	74 Frontera
BULTACO	TT	74 Frontera	—	—	—	Frontera 250/370
BULTACO	TT	Frontera 250/370	—	—	—	Steaker 74/125
BULTACO	R	Steaker 74/125	—	—	—	Metrella GTS
BULTACO	R	Metrella GTS	—	—	—	Mercurio 175 GT
BULTACO	TT	Mercurio 175 GT	—	—	—	50 Chispa
CAN AM	R/T	Qualifier 175	—	—	—	Qualifier 250
CAN AM	R/T	Qualifier 250	—	—	—	Qualifier 400
CAN AM	R/T	Qualifier 400	—	—	—	Qualifier 125
CAN AM	TT	Qualifier 125	—	—	—	MX 125
CAN AM	TT	MX 125	—	—	—	MX 250
CAN AM	TT	MX 250	—	—	—	MX 400
H.D. CAGIVA	R	SST 125	—	—	—	SST 240
H.D. CAGIVA	R	SST 240	—	—	—	SST 350
H.D. CAGIVA	R	SST 350	—	—	—	SXT 125
H.D. CAGIVA	R/T	SXT 125	—	—	—	SX 350
H.D. CAGIVA	TT	SX 350	—	—	—	MXR 125
H.D. CAGIVA	TT	MXR 125	—	—	—	MXR 240
CASAL	R	K 177 Futur Matic	—	—	—	K 182
CASAL	R	K 182	—	—	—	K 182 S
CASAL	R	K 182 S	—	—	—	K 190
CASAL	R	K 190	—	—	—	K 191
C.C.M.	TT	CCM Cross 100 ET 125 MX	—	—	—	250 MX
C.C.M.	TT	250 MX	—	—	—	500 et 580 MX
C.C.M.	TT	500 et 580 MX	—	—	—	—
CHARGER	R	Charger	—	—	—	—
CIMATTI	TT	Bat Boy	—	—	—	Bat Baby
CIMATTI	TT	Bat Baby	—	—	—	Oasi 50
CIMATTI	R	Oasi 50	—	—	—	—
COSSAK	R	Minsk	—	—	—	Jupiter 3
COSSAK	R	Jupiter 3	—	—	—	Ural M 66 - Dniepr MT 10
COSSAK	R	Ural M 66 - Dniepr MT 10	—	—	—	—
C.Z.	TT	CZ 125 MX	—	—	—	250 MX
C.Z.	TT	250 MX	—	—	—	400 MX
C.Z.	TT	400 MX	—	—	—	250
C.Z.	R	250	—	—	—	350
C.Z.	R	350	—	—	—	—
DERBI	R	Variant	—	—	—	Super C4 et Super C5 Diabolo
DERBI	R	Super C4 et Super C5 Diabolo	—	—	—	Antorcha GTS et Tricampeara
DERBI	R	Antorcha GTS et Tricampeara	—	—	—	74 C6
DERBI	TT	74 C6	—	—	—	74 Compétition Cross
DERBI	TT	74 Compétition Cross	—	—	—	80 Sport Coppa
DERBI	R	80 Sport Coppa	—	—	—	—
DUCATI	R	Ducati 350 GTL	—	—	—	350 GTV
DUCATI	R	350 GTV	—	—	—	500 GTV
DUCATI	R	500 GTV	—	—	—	500 Pantah
DUCATI	R	500 Pantah	—	—	—	900 Super Sport Desmo
DUCATI	R	900 Super Sport Desmo	—	—	—	900 Sport Desmo « Darmah »
DUCATI	R	900 Sport Desmo « Darmah »	—	—	—	900 S Mike Hailwood Replica
DUCATI	R	900 S Mike Hailwood Replica	—	—	—	—
DUCCSON	R	S 16	—	—	—	S21 TT
DUCCSON	R/T	S21 TT	—	—	—	—
EGLI	R	Egli Turbo MRD-1	—	—	—	—
ELITE MOTOR	R	Z 750	—	—	—	Z 750 Turbo
ELITE MOTOR	R	Z 750 Turbo	—	—	—	Z 1100
ELITE MOTOR	R	Z 1100	—	—	—	Z 1100 Turbo
ELITE MOTOR	R	Z 1100 Turbo	—	—	—	American Z 1000
ELITE MOTOR	R	American Z 1000	—	—	—	—
FANTIC MOTOR	R	Issimo Standard Sport	—	—	—	Caballero 50 RC
FANTIC MOTOR	R	Caballero 50 RC	—	—	—	Caballero 75 RC
FANTIC MOTOR	TT	Caballero 75 RC	—	—	—	Issimo Convert
FANTIC MOTOR	TT	Issimo Convert	—	—	—	Trial 50
FANTIC MOTOR	TT	Trial 50	—	—	—	Trial 75
FANTIC MOTOR	TT	Trial 75	—	—	—	Trial 125
FANTIC MOTOR	TT	Trial 125	—	—	—	Trial 200
FANTIC MOTOR	TT	Trial 200	—	—	—	Caballero 124 RC
FANTIC MOTOR	TT	Caballero 124 RC	—	—	—	125 Compétition Cross
FANTIC MOTOR	TT	125 Compétition Cross	—	—	—	—
FLANDRIA	R	Shopper FA	—	—	—	Relax AFA T2
FLANDRIA	R	Relax AFA T2	—	—	—	Relax AFAC T2
FLANDRIA	R	Relax AFAC T2	—	—	—	SP 997 S
FLANDRIA	R	SP 997 S	—	—	—	Comett 3
FLANDRIA	R	Comett 3	—	—	—	Comett 4
FLANDRIA	R	Comett 4	—	—	—	Comett 2A
FLANDRIA	R	Comett 2A	—	—	—	Star 4
FLANDRIA	R	Star 4	—	—	—	Star 2 A
FLANDRIA	R	Star 2 A	—	—	—	Record 4 et Super 4
FLANDRIA	R	Record 4 et Super 4	—	—	—	Record 4 de Luxe
FLANDRIA	R	Record 4 de Luxe	—	—	—	Scrab 4
FLANDRIA	TT	Scrab 4	—	—	—	—
GABBIANO	R	V11T, V1S, VL, Line, V1, VIX, Line 2	—	—	—	TNA et TKS
GABBIANO	R	TNA et TKS	—	—	—	Line 4 et 4 CX
GABBIANO	R	Line 4 et 4 CX	—	—	—	Line 6 et 6CX
GABBIANO	R	Line 6 et 6CX	—	—	—	Sport Monocoque
GABBIANO	R	Sport Monocoque	—	—	—	CRSL et Cross Spécial
GABBIANO	TT	CRSL et Cross Spécial	—	—	—	Cross Spécial version compétition
GABBIANO	TT	Cross Spécial version compétition	—	—	—	—

Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Prix	Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Prix
—	—	—	12/13 000	GABBIANO	TT	125 CR3 Spécial Cross	—	—	—	—
—	—	—	12/14 000	—	—	125 CR3/5	123,48	22	—	N.I.
118,8	6,63 (9,12)	—	4 990 (7 450)	GARELLI	R	Katia M	49	2,20	45	2 410
237,55	14,1	—	9 415	GARELLI	R	Primo	49	2,20	45	2 295
326,2	20,8	—	12 630	GARELLI	R	Primo de Luxe	—	—	—	2 575
348	14,1 (21,6)	—	9 930 (11 460)	GARELLI	R	Vip 2V	49	9	45	2 560
363,2	38,8 (42,2)	—	13 950 (14 950)	GARELLI	R	Vip 2 Luxe	—	—	—	2 855
74,8	8,8	—	N.C.	GAUTHIER	TT	50 Gauthier Perego	49,6	11	—	9 300
363,2	37,4 (42,2)	—	12 600 (13 620)	GAUTHIER	TT	50 Gauthier Cross	49,6	12,5	—	9 400
118,8	8,84 (14)	—	N.I.	GAUTHIER	TT	125 Gauthier Enduro	123	22	—	10 800
244,29	25	150	N.I.	GAUTHIER	R	GA2 Criterium	122	22	—	9 400
176,2	12,49	112	N.I.	—	—	—	—	—	—	—
47,633	1,85	40	4 430	GEROSA	R	V1	49,6	1	45	N.C.
—	—	140	11 490	GEROSA	TT	50 Enduro	49	11	—	N.I.
—	—	142	12 980	GEROSA	TT	Cross	49,63	1	45	N.C.
—	—	160	13 930	GEROSA	TT	Cross Corsa	49,6	9	—	N.C.
—	—	—	12 200	GILERA	R	Eco	49,77	—	—	—
—	24	—	10 950	GILERA	R	OBA	49,8	—	—	—
—	37,5	—	12 885	GILERA	R	CB1	49,8	—	—	—
—	43	—	13 800	GILERA	R	50 TS	49,77	—	—	—
—	—	—	—	GILERA	TT	GR11, 50 RS et 50 Enduro	49,8	—	—	—
—	17	110	7 400	GILERA	R	125 TG1 et GR1	—	14,5	110	—
—	—	—	9 700	GILERA	R	200 T4	198,42	17	—	—
—	25,5	135	13 350	GIMSON	R	Concorde	50	2,5	40	N.C.
—	17	—	7 300	GIMSON	R	G Super T 50	50	2,5	40	N.C.
—	—	—	13 350	GIMSON	TT	E 87 Enduro et Jumper	—	—	—	—
—	—	—	12 800	GIMSON	TT	Cross	50	2,5	40	N.C.
—	—	—	13 500	GIMSON	R	Maxi	50	2	40	N.C.
—	2	40	N.I.	—	—	—	—	—	—	—
—	5,3	80	N.I.	GITANE ELF	R	Brio, Pronto et Super Brio	49,6	—	—	N.C.
—	6,5	90	N.I.	GITANE	R	Variateur	—	—	—	N.C.
—	5,3	80	N.I.	GITANE	TT	Cross	49,72	—	—	N.C.
—	6,5	90	N.I.	—	—	—	—	—	—	—
—	27	—	N.I.	GIULIETTA	R	Mini KS	49	—	45	N.C.
—	—	—	N.I.	GIULIETTA	TT	Tiny	49,9	—	45	N.C.
—	51	—	19 900	GIULIETTA	TT	Monster	47	—	—	N.C.
—	—	40	3 500	GODIER GENOUD	R	1000 GG Bol d'Or	1 015	—	220	N.C.
—	1	—	N.C.	GODIER GENOUD	R	1300 GG Bol d'Or	1 300	—	—	N.C.
—	—	—	2 300	GORI	TT	50 Gori Reg 5 Delavault Replica	49,5	—	—	9 878
—	1,4	45	2 352	GORI	TT	125 Gori Reg 5	123,6	—	120	10 580
—	—	—	N.C.	GORI	TT	125, 250, 370 Gomotors Enduro	—	—	—	N.C.
—	27	120	N.C.	GORI	TT	125, 250, 370 Gomotors Cross	—	—	—	N.C.
—	30 (35)	100 (105)	N.C.	GORI	TT	320 TL	—	—	—	N.C.
—	24,4	—	N.I.	—	—	—	—	—	—	—
—	32	—	N.I.	HARLEY D	R	XL 1000	997,5	—	177	25 760
—	42	—	N.I.	HARLEY D	R	FX 1340	1 340	—	—	33 075
—	16,5	—	N.I.	HARLEY D	R	FLH 1 340	—	—	—	36 175
—	22	—	N.I.	HARLEY D	R	FLT 1 340	1 340	—	—	39 675
—	—	45	3 880	HONDA	R	Camino	49	—	45	1 972
—	2	45	4 480	HONDA	R	ST 70 Dax	72	—	56	3 698
—	2	—	N.I.	HONDA	R	CY 80	79	—	75	5 014
—	10	85	8 990	HONDA	R	MB 80	78	—	75	4 914
—	17	—	8 990	HONDA	R	125 CGK1	124	—	110	5 212
—	10	—	N.I.	HONDA	R	CB 125 TII	124	—	125	6 514
—	—	—	—	HONDA	R	CB 125 CM	125	—	100	6 631
—	37,25	145	10 666	HONDA	R	400 T Automatic	395	—	-12 143	—
—	28	160	12 636	HONDA	R	400 N	395	—	175	12 053
—	33,65	175	13 333	HONDA	R	CM400 T	395	—	165	11 843
—	45	—	—	HONDA	R	CX 500	496	—	180	15 540
—	72	220	25 333	HONDA	R	CX 500 C	496	—	170	16 340
—	—	200	24 000	HONDA	R	650 CB	626	—	192	16 667
—	—	—	29 363	HONDA	R	CB 650 C	626	—	180	17 267
—	1,5	40	N.C.	HONDA	R	750 KZ	748	—	200	18 873
—	1,5	40	N.C.	HONDA	R	900 Bol d'Or	901,8	—	217	23 420
—	—	—	—	HONDA	R	CBX	1 047	—	225	28 303
—	168	300	N.C.	HONDA	R	GL 1100	1 085	—	203	23 845
—	—	—	—	HONDA	TT	XR 80	79,7	10	90	4 459
—	77	210	18 380	HONDA	TT	MT 80	78	4,5	75	4 914
—	115	225	27 700	HONDA	TT	125 XLS	124	13	—	6 225
—	98	225	24 100	HONDA	TT	125 XR	124	13	110	6 359
—	135	253	31 300	HONDA	TT	250 XLS	249	21,1	—	9 646
—	93	210	N.C.	HONDA	RT	XLS 500	498	34	150	12 800
—	—	—	—	HONDA	TT	125 RA	122	27	—	9 395
—	—	—	—	HONDA	TT	XR 250	249	24	—	N.C.
—	12	90	9 870	HONDA	TT	CR 250 RZ	247	37	—	12 836
—	—	—	—	HUSQVARNA	TT	125 WR et CR	124	—	—	11 500
—	—	—	—	HUSQVARNA	TT	250 CR	238	—	—	13 500
—	—	—	—	HUSQVARNA	TT	390 CR	384	—	—	15 750
—	—	—	—	HUSQVARNA	TT	240 WR	245	—	—	13 800
—	—	—	—	HUSQVARNA	TT	390 WR	384	—	—	16 200
—	—	—	—	HUSQVARNA	TT	390 ACC	384	—	—	16 200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1,85	45	2 500	ITALJET	TT	Minicross MMD	49,6	—	—	2 766
—	2	45	2 800	ITALJET	TT	Professionnal PR6-50	49,72	—	—	6 540
—	2	45	3 663	ITALJET	TT	Professionnal JT 50	49,72	—	—	N.I.
—	2,2	45	N.I.	ITALJET	TT	Y50	49,72	—	—	N.I.
—	2,1	45	N.I.	ITALJET	R	Pack 2	49,77	—	—	N.I.
—	—	—	—	KAWASAKI	R	KH 125	124	13,5	106	5 510
—	—	—	—	KAWASAKI	R	Z 250	248	26,7	—	10 484
—	—	—	—	KAWASAKI	R	Z 400 B	308	36	—	11 304
—	—	—	—	KAWASAKI	R	Z 400 G	398	36	168	11 904
—	—	—	—	KAWASAKI	R	Z 400 J	399	43	175	14 414
—	2,5	45	N.I.	KAWASAKI	R	KH 400	400	38	165,20	12 504
—	2,5	45	N.I.	KAWASAKI	R	Z 500	497	52	185	15 414
—	2,2	45	N.I.	KAWASAKI	R	Z 650 F et C	652	67	186,3	16 527 (18 527)
—	—	—	—	KAWASAKI	R	Z 650 D	652	62	180	18 927
—	2	45	N.I.	KAWASAKI	R	Z 750 E	738	75	205	19 627
—	2	45	N.I.	KAWASAKI	R	K 750 H	738	75	198	20 727
—	—	—	—	KAWASAKI	R	Z 1000 MK II	1 015	—	210	22 267
—	2,4	—	N.I.	KAWASAKI	R	Z 1000 ST	1 015	93	210	22 867
—	2,4	45	N.I.	KAWASAKI	R	Z 1000 H	1 015	96	218	26 544
—	—	—	—	KAWASAKI	R	Z2R	1 015	90	—	23 940
—	—	—	—	KAWASAKI	B	Z 1 300	1 300	120	225	32 934
—	12	—	N.I.	KAWASAKI	R/T	KM 90	89	6,6	75	4 250

Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Prix	Marque	Usage	Type
KAWASAKI	R/T	KE 125 A	124	13,5	105	6 010	MOTO TRANS	R	250 Strada
KAWASAKI	R/T	KL 250	246	21	—	9 194	MOTO TRANS	R	350 Forza
KAWASAKI	TT	KX 125 A	124	26,9	—	10 210	MOTO TRANS	R	350 Vento
KAWASAKI	TT	KX 250 A	249	40	—	N.C.	MOTO TRANS	R	500 Twin
KAWASAKI	TT	KX 420 A	422	45	—	N.C.	MOTO TRANS	R	500 Desmo
KREIDLER	R	Florett RM	49,9	2,5	45 ou 70	N.C.	MOTRON	R	Motron MN KS
KREIDLER	R	Florett RS	49,9	6,25	85	N.C.	MOTRON	R	Motron SA KS
KREIDLER	R/T	Florett RM Cross	49,9	2,5	45 ou 70	N.C.	MOTRON	R	Motron RN
KREIDLER	R	Van Veen Grand Prix	49,9	20	200	N.C.	MOTRON	R	Motron RN KS
KREIDLER	TT	Moto Cross Junior et Prof 1	50	12	—	N.C.	MOTRON	R	SV3
KREIDLER	TT	Gelandeport (GS)	49,9	12	85	N.I.	MOTRON	TT	Motron TR6
K.T.M.	TT	125 GS RV	123,6	28,5	—	12 600	MOTRON	TT	Motron MST
K.T.M.	TT	175 GS	172	—	—	13 238	MUNCH	R	1300 TTS
K.T.M.	TT	240 GS	238	38	—	14 488	MUNCH	R	1300 TTS-E
K.T.M.	TT	125 MC RV	122	28,5	—	9 975	M.V. AGUSTA	R	750 S America
K.T.M.	TT	240 MC	238	38	—	13 463	M.Z.	R	MZ TS 125
K.T.M.	TT	420 MC	420	52	—	16 355	M.Z.	R	TS 250
LAMBRETTA	R	Buma 5V	—	—	—	—	N.V.T.	R	Easy Rider
LAMBRETTA	R	77-3V	—	—	—	—	N.V.T.	R	Triumph 140 E Bonneville
LAMBRETTA	TT	Cross 5V	49	2	—	N.I.	N.V.T.	R	Triumph 140 E Spécial D
LAMBRETTA	R	Spécial 150	148	7,6	—	N.I.	N.V.T.	R	Triumph T 140 E LE
LAMBRETTA	R	Jet 200	198	9,75	—	N.I.	OMER	R	Omer Giramando et Omer Lory
LAVERDA	R	125/175 LZ	123	—	—	N.I.	OSCAR	R	Can Am
LAVERDA	R	350	345	—	—	N.C.	OSCAR	TT	Trial College
LAVERDA	R	500	—	—	180	20 650	OSCAR	R	Ossa Turismo «Copa» 250
LAVERDA	R	Phantom Formula 500	496,7	—	—	—	OSCAR	TT	Ossa Desert 250
LAVERDA	R	750 SF	743,82	66	195	N.C.	OSCAR	TT	Ossa Desert Trial 250 TR
LAVERDA	R	1000	980,76	80	220	28 950	OSCAR	TT	Trial 350 TR
LAVERDA	R	3 CL Jota	980,7	80	—	30 800	OSCAR	TT	Trial 350 Gold
LAVERDA	R	1200	1 115,89	79	—	29 900	OSCAR	TT	Super Pionnaer 239
LAVERDA	R	1200 T/T/S	—	—	—	30 950	OSCAR	TT	—
LAVERDA	TT	125 Enduro	124	—	—	12 500	OSCAR	TT	—
LAVERDA	TT	250 Enduro	246,9	28	115	14 000	OSCAR	TT	—
MORBIDELLI	R	125 Compétition Client	124,68	43	230	43 235	PALOMA	R/T	Paloma 410-C Trail
MAICO	TT	125 GS et MC	123	—	—	11 340	PANNONIA	R	Pannonia
MAICO	TT	GS 250	238	38	—	14 767	PEUGEOT	R	GL 10
MAICO	TT	GS 400 et 440	386	—	—	17 483 (17 890)	PEUGEOT	R	101
MAICO	TT	250 MC	238	—	—	14 766	PEUGEOT	R	102
MAICO	TT	400 et 440 MC	366 (438)	—	—	17 462 (17 869)	PEUGEOT	R	103
MALAGUTI	R	Fifty AS	—	—	45	2 900	PEUGEOT	R	105
MALAGUTI	R	Fire Bird	49,6	—	45	3 200	PEUGEOT	R	TSM
MALAGUTI	TT	Ronchino	47,6	2	—	2 600	PEUGEOT	R	T6E
MALANCA	R	125 E2GS	124,9	15	125	N.I.	PEUGEOT	R	SXST
MALANCA	R	125 E2G Sport	124,9	20	140	N.I.	PIAGGIO	R	Piaggio G1AO C7E, C7ESL
MALANCA	R	Lord 4M-5M	49,6	1,5	—	N.I.	PIAGGIO	R	Bravo EEM - EML
MARTIN	R	Martin Kawasaki Z2R	1 015	90	220	32 000	PIAGGIO	R	Bravo EVL (variateur automatique)
MARTIN	R	Martin Kawasaki Z2R série II	—	—	—	35 700	PIAGGIO	R	SI
MARTIN	R	Martin Honda CBX	1 047	105	230	40 800	PIAGGIO	R	SI variateur automatique
MARTIN	R	Martin Honda Bol d'Or	901,8	105	230	35 700	PORTAL	TT	125 Ranger R5 et 125 Master M4
MARTIN	R	Martin Honda Bol d'Or Série II	—	—	—	37 000	PORTAL	TT	250 Ranger M5 et Master M4
MONTESA	TT	Cota 123	123,7	—	80	N.C.	PORTAL	TT	420 Ranger R5 et Master M4
MONTESA	TT	Cota 349	349,6	—	—	13 999	PUCH	R	Puch Maxi N, SM, SL, SM, SLM, Luxe N
MONTESA	TT	Enduro 250 H	246,3	34	125	N.C.	PUCH	R	SM
MONTESA	TT	Enduro 360 H	349,6	38	140	N.C.	PUCH	R	SLM
MONTESA	TT	Cappra VE 414	414	45	—	N.C.	PUCH	R	Luxe
MONTESA	TT	Cappra VE 250	246,3	38	—	N.C.	PUCH	R	Maxi 2 V et 2 VL
MORINI	R	125 H	122,96	13,5	125	9 480	PUCH	TT	2 V
MORINI	R	250 GT	239,29	18,5	135	N.I.	PUCH	TT	2 VL
MORINI	R	250 Bicylindre	239,5	25	138	12 625	PUCH	TT	Frigerio GS 50
MORINI	R	350 GT	344,160	35	166	15 950	PUCH	TT	GS 75
MORINI	R	350 Sport	344,160	39	175	16 500	PUCH	TT	125 GS et MC
MORINI	R	500 GT	478,6	46	177	16 950	PUCH	TT	175 GS
MORINI	R	500 Sport	478,6	46	177	16 950	PUCH	TT	250 GS et MC
MOTOBECANE	R	Vélocorex 3800 et 8000 GS	49	—	40	1 490 (2 143)	PUCH	R	Puch Cobra T
MOTOBECANE	R	Série 7	49,9	1	45	2 095 à 2 195	PUCH	R	X 30
MOTOBECANE	R	Série 41	49,9	—	45	2 160 à 2 573	PUCH	R	Monza
MOTOBECANE	R	Série 51	49,9	2,75	45	2 410 à 3 150	PUCH	R	Magnum X
MOTOBECANE	R	85 L88 L et LC, 89	—	—	—	2 640 à 3 300	RIZZATO	R	Califfo G1O et K
MOTOBECANE	R	92 GT	49,9	—	45	3 695	RIZZATO	R	Califone Standard et Plus
MOTOBECANE	R	99 Z	—	—	—	4 885	RIZZATO	R	Califone 4
MOTOBECANE	R	125 LT3	124,889	13,5	120,6	6 700	RIZZATO	TT	Satan
MOTOBECANE	R/T	51 Mobaross	—	—	—	3 095	ROOVALE	TT	Trial
MOTOBECANE	TT	95 TT	49,9	1,85	—	4 495	ROOVALE	R	Rockets
MOTOBECANE	R	M 59 EV	49,9	—	45	3 495	ROOVALE	R	Rocket TR
MOTOBIMM	R	Bimm City	49,6	1,232	45	N.I.	ROOVALE	R	Rocking RK
MOTOBIMM	R	Bimm V/IT KS	49,6	1,232	40	N.I.	ROOVALE	R	Rocket Sporting BS
MOTOBIMM	R	Bimm P/5TCS	49,4	1,238	40	N.I.	ROOVALE	R	Rocket Touring RX
MOTOBIMM	R	Bimm V/1 Billo	49,6	1,232	40	N.I.	ROMEO	R	Monster P4 et P6
MOTOBIMM	TT	Bimm P/6 Cross	49,6	1,238	40	N.I.	ROMEO	TT	Scorpion P4 et P6
MOTOBIMM	TT	Cross 50 Compétition	—	—	—	N.I.	SANGLAS	R	Sanglas 400 Y
MOTOBIMM	TT	Cross 125 Compétition	—	—	—	N.I.	SANGLAS	R	500 F2 ou 500 S2
MOTOGUZZI	R	Guzzi 50 Magnum	49	—	—	N.I.	SACHS NAUDER	TT	125 MC et GS, 250 MC et GS
MOTOGUZZI	R	Guzzi 50 Nibbio	49	1	—	N.I.	S AND S	R	Saxon Turbo
MOTOGUZZI	R	125 Tourisme Mono	124,77	16	—	4 080	SILK	R	Silk 700 S
MOTOGUZZI	R	V 35 II	346,2	33,6	150	14 840	SIMONINI	TT	50 SF1
MOTOGUZZI	R	V 35 Imola	346	36	160	16 440	SIMONINI	TT	Speedy 2
MOTOGUZZI	R	V 50 II	490	45	140	16 450	SIMONINI	TT	Speedy 4
MOTOGUZZI	R	50 Americaine	—	—	—	N.I.	SIMONINI	TT	Mustang Regolarita
MOTOGUZZI	R	850 T3	844,05	53	180	23 100			
MOTOGUZZI	R	850 California C3	—	—	—	25 500			
MOTOGUZZI	R	850 Le Mans II	844	71	210	27 500			
MOTOGUZZI	R	1000 Convert	949	61	175	26 000			
MOTOGUZZI	R	1000 G5	949	61	190	24 600			
MOTOGUZZI	R	1000 SP	949	61	190	26 900			
MOTOGUZZI	R	1000 Le Mans	948	82	215	35 000			
MOTOGUZZI	TT	50 Cross	49	—	—	N.I.			
MOTOGUZZI	R/T	125 Trail	120,62	14	110	5 304			
MOTO TRANS	R	Mototrans mini 3	47,6	—	45	N.C.			
MOTO TRANS	R	Presto 50	47,6	—	45	N.C.			
MOTO TRANS	TT	50 Cross	47,6	—	—	N.C.			
MOTO TRANS	TT	50 TT Serda et 75 TT	47,6 (72,3)	7,5	85	N.C.			

Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Prix	Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Prix
345,7	25	125	N.C.	SIMONINI	TT	Shadow 250	245	38	---	N.C.
340	22	135	N.C.	SIMONINI	TT	Diamond Scrambler 250	245	38	---	N.I.
340	28,8	154-169	N.C.	SIMONINI	TT	Mustang Cross 125 C	121,9	28	---	N.C.
436,9	40	170	N.C.	SIMONINI	TT	Mustang Cross 125 W	121,9	30	---	N.C.
436,9	45	175	N.C.	SIMONINI	TT	Mustang Cross 250	246	40	---	N.C.
49,6	1,4	45	N.I.	SIMONINI	R	Masethi 125 Strada	193	24	---	N.I.
49,6	1,4	45	N.I.	SOLO	R	712 Standard, 721 Mans 713	---	---	---	---
49,6	---	45	2 980	SOLO	R	Mans	47,3	2,4	40	N.C.
49,6	1,4	45	N.I.	SOLO	R	Mini 725, 726	47,3	2,4	40	N.C.
49,6	1,4	45	N.I.	SOLO	R	Electra 720	---	---	---	N.C.
49,6	1,5	45	N.I.	SOLO	R	Electra 720	---	---	---	N.C.
49,6	---	30	N.I.	SOLO	R	Electra 720	---	---	---	N.C.
287	100	---	N.I.	SUZUKI	R	A 50 PD	49,89	1,87	---	3 268
287	100	---	N.I.	SUZUKI	R	GT 50 P	---	1,87	---	3 748
743	75	225	plus fabr.	SUZUKI	R	GT 50 PEB	---	1,87	---	3 973
123	10	100	3 590	SUZUKI	R	RV 50 P	---	---	---	3 748
244	19	130	6 100	SUZUKI	R	GT 80	---	---	---	N.C.
49,6	1	---	N.C.	SUZUKI	R	GP 125	123	9,7	105	4 996
744	53	175	21 370	SUZUKI	R	125 X4	124	15,4	130	6 900
47,6	---	---	N.I.	SUZUKI	R	GSX 250 E	---	26,4	149	10 405
49,5	1,27	36,032	22 744	SUZUKI	R	GSX 400 S	---	---	170	10 877
244,29	---	145	15 800	SUZUKI	R	GN 400 L Chopper	---	---	---	10 477
302,7	---	130	N.C.	SUZUKI	R	GS 550	549	51	---	15 661
250	---	120	13 500	SUZUKI	R	GS 550 L	549	51	---	N.C.
350	---	---	10 408	SUZUKI	R	GSX 750 E	747	79	200	19 223
302	---	---	11 800	SUZUKI	R	GS 850 G	997	83	---	20 378
239	28	130	10 408	SUZUKI	R	GS 850 GL	---	---	---	20 888
49	---	---	N.C.	SUZUKI	R	GS 1000 H	843	77,6	190	20 979
246	23	141	N.C.	SUZUKI	R	GS 1000 G	997	89,5	217	22 194
49	1,9	45	2 005 à 2 470	SUZUKI	R	GS 1000 S et 1000 L	843	77,6	190	22 979
49	1,5	45	2 170 à 3 120	SUZUKI	R	GSX 1100 E	1 075	98	225	22 094
49	2	45	2 750 à 3 110	SUZUKI	R	GSX 1100 L	---	---	---	23 094
49	2,2	---	3 645	SUZUKI	TT	ER Enduro Raider	49	2	45	4 198
49	2,3	---	3 355	SUZUKI	TT	ER 80	79	6	75	4 872
79,6	8	---	5 080	SUZUKI	TT	ER 125 Enduro Raider	123	10,6	110	6 121
49,77	2,14	44,8	1 850 à 2 310	SUZUKI	R/T	TS 250 B	240	21	120/129	8 265
49,77	2,14	44,8	2 520	SUZUKI	TT	DR 400	---	---	---	10 377
49,77	2,14	44,8	1 720	SUZUKI	TT	RM 50 Cross	---	---	---	3 838
49,77	2,08	44,8	2 755	SUZUKI	TT	RM 80 Cross	---	---	---	4 822
49,77	2,08	44,8	3 100	SUZUKI	TT	RM 125 Cross	123	27	---	7 991
238	35	---	13 200 (14 500)	TECNOMOTO	R	RM 250 N	246	38	---	N.C.
123	26	---	12 100 (11 400)	TECNOMOTO	TT	RM 400	420	46	---	N.C.
398	45	---	16 000 (16 800)	TECNOMOTO	TT	PE 175	172	27,5	---	N.C.
48,8	2,3	---	2 195	VAN VEEN	R	PE 250	247	35	---	11 455
49	---	---	2 625	VAN VEEN	TT	125, 175 et 250 SWM	---	---	---	---
49	---	---	2 830	VAN VEEN	TT	« GSX »	123,7	23,9	---	12 700
49	---	---	3 265	VAN VEEN	TT	125	---	---	---	13 450
49,9	1,5	92	N.I.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	175	---	---	---	14 500
71,9	15	92	N.I.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	250	---	---	---	14 700
123,7	25,2	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	125 GS TT1 et MC TF2	123,7	29	---	14 700
173,8	30	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	175 TF1	173,6	35	---	14 700
247	36	---	11 351	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	250 GS TF1 et MC TF2	230,99	41	---	15 850
48,8	2,9	---	N.I.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	440 GSTR1 et MCTP2	398,8	48,5	---	18 450 (TF1)
48,8	---	---	3 250	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	125 TL NW « Charles	---	---	---	---
48,8	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	Coutard «	123,7	10	---	11 770
49	1,5	45	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	320 TL NW « Charles	---	---	---	---
49,6	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	Coutard «	276,5	18	---	14 490
49	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	Mini Cross	25	---	---	2 480
49	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	TT	Boy Cross	47,6	0,7	---	N.C.
49	---	---	4 900	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	Paciughino	47,6	1,3	---	N.I.
49	---	---	---	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	Paciugo	47,6	1,3	---	N.C.
49,6	---	---	2 800	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	City	49,9	3	45	N.I.
49	---	---	2 800	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	TORROT	49,9	3	45	N.I.
49	---	---	3 950	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	TORROT	49,9	3	45	N.I.
49,6	1,2	---	N.I.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	TORROT	49,9	3	45	N.I.
49,9	1,238	---	N.I.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	TORROT	49,9	3	45	N.I.
391	37	165	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	City Super	---	2,5	---	---
490	36	165	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	TT 50 4V	49,9	3	45	N.I.
23 (238)	29 (36)	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	OGR 1000	996	100	200	N.I.
960	110	245	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	50 Motocross	50	12	85	N.I.
658	48	176	Plus fab.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	125 MO6 B3 Kraska	---	---	---	---
49	12	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	125 PZL	123	8	90	N.I.
49	1,4	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	Pocket mini Bike	124,5	104	100	N.I.
49	1,4	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	Chappy 50	30,5	1,6	40	2 300
121,9	23	125	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	Chappy 80	49	2,7	34,7	3 600
49	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	Bob 80	73	5	---	4 150
49	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	RS 125 DX	73	5	---	4 250
49	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	RD 125 DX Luxe	123	14	120	5 160
49	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	SR 250 US Custom	124	17	120/130	6 350
49	---	---	4 900	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	RD 350 LC	239	20	---	7 765
49	---	---	---	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XS 400 US Custom	347	47	180	12 950
49	---	---	---	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	SR 500	391	38	---	11 497
49	---	---	2 800	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XS 650	499	33	150	12 980
49	---	---	2 800	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XS 650 Custom	653	50	175	14 892
49	---	---	3 950	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XJ 650	653	50	170	16 200
49,6	1,2	---	N.I.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XS 750 US Custom	747	68	190	18 100
49,9	1,238	---	N.I.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XS 850	826	79	---	18 750
391	37	165	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XS 1100	1 102	95	220	23 750
490	36	165	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	TZ 125, 250, 350, 500 et YZR 750	---	---	---	---
23 (238)	29 (36)	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	DT 125 MX	123	14	---	6 120
960	110	245	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XT 250 MX	249	21	---	9 700
658	48	176	Plus fab.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	XT 500	499	32	148,85	13 050
49	12	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	TY 80	72,8	4,4	---	---
49	1,4	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	TY 125	123	13	111,24	5 750
49	1,4	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	YZ 80	79	17	---	4 622
121,9	23	125	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	YZ 125	123	26	---	8 600
49	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	YZ 250	246	40	---	13 279
49	---	---	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	YZ 485	465	52	---	15 200
121,9	23	125	N.C.	VELOSOLEX (voir MOTOBECANE)	R	IT 125, 175, 250, 400	---	---	---	---
49	12	---	N.C.	ZUNDAPP	R	KS 50 Water Cooled	49,9	6,25	85	N.C.
49	1,4	---	N.C.	ZUNDAPP	R	GTS 50	49,9	2,9	40	N.C.
121,9	23	125	N.C.	ZUNDAPP	R	KS 175 Sport	163	17	120/125	N.C.

TABLEAU RECAPITULATIF PAR TRANCHE DE PRIX

De 1 000 F à 2 000 F

HONDA	R Camino	1 972
MOTOBECANE	R Vélosolex 3800	1 490
PIAGGIO	R CIA	1 850,2 310
PIAGGIO	R Bravo EVI	1 720

De 2 000 F à 4 000 F

ANCILLOTTI	R CIOE	3 195
CHARGER	R Charger	3 500
CIMATTI	TT Bat Baby	2 300
CIMATTI	R Oasi 50	2 352
DERBI	R Variant	3 880
FLANDRIA	R Shopper FA T2	2 500
FLANDRIA	R Relax AFA T2	2 800
FLANDRIA	R Relax AFAC T2	3 663
GARELLI	R Katia M	2 410
GARELLI	R Primo	2 295
GARELLI	R Primo de Luxe	2 575
GARELLI	R Vip 2V	2 855
HONDA	R ST 70 Dax	3 695
ITALJET	TT Minicrosa M5D	2 766
MALAGUTTI	R Filty AS	2 900
MALAGUTTI	R Fire Bird	3 200
MALAGUTTI	TT Ronchino	2 600
MOTOBECANE	R Vélosolex 8000 GS	2 143
MOTOBECANE	R Série 7	2 095,2 195
MOTOBECANE	R Série 41	2 180,2 573
MOTOBECANE	R Série 51	2 410,3 180
MOTOBECANE	R 85L 88L et LC 89	2 640,3 350
MOTOBECANE	R 92 GT	3 695
MOTOBECANE	R/T 51 Mobeross	3 095
MOTOBECANE	R M 59 EV	3 495
MOTOBECANE	R Motron RN	2 980
M.Z.	R MZ TS 125	3 590
PEUGEOT	R GL 10	2 760
PEUGEOT	R 102	2 005,2 470
PEUGEOT	R 103	2 170,3 120
PEUGEOT	R 105	2 750,3 110
PEUGEOT	R TSM	3 645
PEUGEOT	R TSE	3 545
PIAGGIO	R Bravo EEM-EML	2 520
PIAGGIO	R SI	2 755
PIAGGIO	R SI Variateur autom.	3 100
PUCH	R N	2 195
PUCH	R SM	2 625
PUCH	R SLM	2 830
PUCH	R Luxe	3 265
PUCH	R Maxi 2V	2 065
PUCH	R Maxi 2VL	3 516
PUCH	R X 30	3 250
PUCH	R Magnum X	2 892
ROCKVALE	R Rocket TR	2 800
ROCKVALE	R Rocket RK	2 800
ROCKVALE	R Rocket Sporting RS	2 800
ROCKVALE	R Rocket Touring RX	3 950
SUZUKI	R A 50 PD	3 268
SUZUKI	R GT 50 P	3 748
SUZUKI	R GT 50 PEB	3 978
SUZUKI	R RV 50 P	3 748
SUZUKI	R Mini Cross	3 838
SUZUKI	TT RM 50 Cross	2 430
SWM	R Pocket Mini-Bike	2 300
YAMAHA	R Chappy 50	3 800

De 4 000 F à 6 000 F

BENELLI	R 125 Tourisme	4 080
BENELLI	TT 125 TT	5 304
BULTACO	TT Sherpa T 74	4 990
BULTACO	TT 50Chapa	4 490
DERBI	R Super G4 Super C5 Diablo	4 480
HONDA	R CY 80	5 014
HONDA	R MB 80	4 914
HONDA	R 125 CGK1	5 212
HONDA	TT XR 80	4 459
HONDA	TT MT 80	4 914
KAWASAKI	R KH 125	5 510
KAWASAKI	R/T KM 90	4 250
MOTOBECANE	R 99 Z	4 885
MOTOBECANE	TT 95 TT	4 495
MOTOGUZZI	R 125 Tourisme mono	4 080
MOTOGUZZI	R/T Trail	5 304
PEUGEOT	R SXST	5 090
ROCKVALE	TT Tripl	4 900
SUZUKI	R GP 125	4 996
SUZUKI	TT FR 50 Enduro Raider	4 198
SUZUKI	TT ER 80	4 872
SUZUKI	TT RM 80 Cross	4 822
VESPA	R Vespa 50	4 870
VESPA	R Vespa P 80	5 870
YAMAHA	R Chappy 80	4 160
YAMAHA	R Bsp 80	4 250
YAMAHA	R RS 125 DX	5 160
YAMAHA	R/T TY 125	5 750
YAMAHA	R/T YZ 80	4 622

De 6 000 F à 8 000 F

ASPE	TT 50 CRG Compétition	6 503
BULTACO	TT Sherpa T 125	7 450
H.D. CAGIVA	R SST 125	7 400
H.D. CAGIVA	R/T SXT 125	7 300
HONDA	R CB 125 TL	8 514
HONDA	R CB 125 CM	6 631
HONDA	TT 125 XLS	6 225
HONDA	TT 125 XR	6 359
ITALJET	TT Professionnal PR6-50	6 540
KAWASAKI	R/T KE 125 A	6 010
M.Z.	R TS 260	8 100
MOTOBECANE	R 92 GT	6 700
SUZUKI	R 125 X4	6 900
SUZUKI	TT RM 125 Cross	7 981
VESPA	R P 200 E	7 780
YAMAHA	R RD 125 DX Luxe	6 350
YAMAHA	R RD 350 LC	7 785
YAMAHA	R/T DT 125 MX	6 120

De 8 000 F à 10 000 F

ANCILLOTTI	TT 50	9 750
ANCILLOTTI	TT 80	9 950
B.P.S.	R/T EX 80	7 800,000
B.P.S.	TT 125 Trial	9 000
BULTACO	TT Sherpa T 238	9 415
BULTACO	TT Alpina 250	9 930
H.D. CAGIVA	R SST 240	9 700
DERBI	TT 74 CF	8 990
DERBI	TT 74 Compét Cross	8 990
FANTIC MOTOR	R Caballero 50 RC	9 970
GAUTHIER	TT 50 Peregé	9 300
GAUTHIER	TT 59 Cross	9 400
GAUTHIER	R GA2 Critérium	9 400
GORI	TT 50 REG/S Delavaut Replica	9 878
HONDA	TT 250 XLS	9 046
HONDA	R/T XR 250	9 395
KAWASAKI	R KL 250	9 395
K.T.M.	TT 125 MC RV	9 975
MORINI	R 125 H	9 480
SUZUKI	R/T TS 250 B	8 265
SUZUKI	TT PE 175	8 155
YAMAHA	TT YZ 80	8 600
YAMAHA	TT XT 250 MX	9 700

De 10 000 à 12 000 F

ANCILLOTTI	TT CRH 125 Cross	11 800
ASPE	R 125 Juma	10 015
ASPE	R Navaho 50 S	10 610
ASPE	TT 125 RGCH Enduro	11 250
BULTACO	TT Alpina 350	11 460
CAN AM	R/T Qualifier 175	11 490
CAN AM	TT MX 125	10 950
DUCATI	R Ducati 350 GTL	10 886
GAUTHIER	TT 125 Gauthier Enduro	10 800
GORI	TT 125 Gori REG 5	10 580
HONDA	R CRH 400 T	11 643
HUSQVARNA	TT 125 WR at CR	11 500
KAWASAKI	R Z 250	10 484
KAWASAKI	R Z 400 B	11 304
KAWASAKI	R Z 400 G	11 904
KAWASAKI	TT KX 125 A	10 210
MAICO	TT 125 GS et MC	11 340
OSSA	TT Trial 250 TR	10 408
OSSA	TT Trial 350 TR	11 800
OSSA	TT Super Ponneer 239	10 408
PORTAL	TT Master M4	11 400
PUCH	TT 250 GS at MC	11 351
SUZUKI	R GSX 250 E	10 405
SUZUKI	R GSX 400 S	10 877
SUZUKI	R GN 400 L Chopper	10 477
SUZUKI	TT PE 250	11 455
SUZUKI	TT DR 400	10 377
SWM	TT 125 TL NW « Charles Coutard »	11 770
YAMAHA	R XS 400 US Custom	11 497

De 12 000 à 15 000 F

ANCILLOTTI	T CRH/80 Acqua	14 950
ANCILLOTTI	TT CRH/3	13 950
ANCILLOTTI	TT 125 Six days Replica	12 500
ANCILLOTTI	TT 240 Six days Replica	14 750
APRILIA	TT MX 125 Acqua	13 525
APRILIA	TT MX 240	14 000
APRILIA	TT 125 RC Enduro	12 599
APRILIA	TT 240 RC Enduro	14 057
B.P.S.	R/T EX 125	12/13 000
B.P.S.	R/T EX 250	12/14 000
BULTACO	TT Sherpa T 350	12 630
BULTACO	TT 250 Pur Sang MK12	13 950
BULTACO	TT 425 Pur Sang MK12	14 950
BULTACO	TT Frontera 250	12 800
BULTACO	TT Frontera 370	13 520
CAN AM	R/T Qualifier 250	12 980
CAN AM	R/T Qualifier 400	13 930
CAN AM	R/T Qualifier 125	12 200
CAN AM	TT MX 250	12 885
CAN AM	TT MX 400	13 800
H.D. CAGIVA	TT SST 350	13 350
H.D. CAGIVA	TT SX 350	13 350
H.D. CAGIVA	TT MXR 125	12 800
H.D. CAGIVA	TT MXR 240	13 500
DUCATI	R 350 GTV	12 836
DUCATI	R 500 GTV	13 933
HONDA	R 400 T automatic	12 143
HONDA	R 400 N	12 053
HONDA	R/T XLS 500	12 800
HUSQVARNA	TT CR 250 RZ	12 836
HUSQVARNA	TT 240 WR	13 500
KAWASAKI	R Z 400 J	13 800
KAWASAKI	R KH 400	14 414
K.T.M.	TT 125 GS RV	12 604
K.T.M.	TT 175 GS	13 238
K.T.M.	TT 240 GS	14 488
K.T.M.	TT 240 MC	13 463
LAVERDA	TT 125 Enduro	12 500
LAVERDA	TT 250 Enduro	14 000
MAICO	TT GS 250	14 787
MAICO	TT 250 MC	14 786
MONTESA	TT Coia 349	13 999
MORINI	R 280 bicylindre	12 625

MOTOGUZZI	R V 35 II	14 840
OSSA	TT Ossa Désert	13 500
OSSA	TT Trial 350 Gold	13 900
PORTAL	TT 125 Ranger R5	13 200
PORTAL	TT 125 Master 4	14 500
PORTAL	TT 250 Ranger M5	12 100
S.W.M.	TT 125	12 700
S.W.M.	TT 175	13 450
S.W.M.	TT 250	14 500
S.W.M.	TT 125 GS TT1 et MC TT2	14 700
S.W.M.	TT 175 TF1	14 700
S.W.M.	TT 320 TL NW « Charles Coutard »	14 490
YAMAHA	R SR 500	12 980
YAMAHA	R XS 850	12 892
YAMAHA	TT YZ 500	13 060
YAMAHA	TT YZ 250	13 729
YAMAHA	R RD 350 LC	12 950
YAMAHA	TT XT 250	13 050
YAMAHA	TT YZ 250	13 729

De 15 000 à 20 000 F

B.M.W.	R R45	18 000
C.C.M.	TT 500 et 580 MX	19 900
ELITE MOTOR	R Z 750	18 390
HONDA	R CX 500 C	15 540
HONDA	R CX 500 C	16 340
HONDA	R 650 CB	16 667
HONDA	R CB 650 C	17 267
HONDA	R 750 CR	18 873
HUSQVARNA	TT 250 KZ	15 750
HUSQVARNA	TT 380 WR	16 200
HUSQVARNA	TT 390 AGC	16 200
KAWASAKI	R Z 500	15 474
KAWASAKI	R Z 550 F	16 527
KAWASAKI	R Z 550 C	18 827
KAWASAKI	R Z 550 D	18 927
KAWASAKI	R Z 750 E	19 627
K.T.M.	TT 420 MC	16 355
MAICO	TT GS 400	17 483
MAICO	TT GS 440	17 890
MAICO	TT 400	17 482
MAICO	TT 440 MC	17 869
MORINI	R 350 GT	15 950
MORINI	R 360 Sport	16 800
MORINI	R 500 GT	16 950
MORINI	R 500 Sport	16 950
MOTOGUZZI	R V 35 Imola	16 440
MOTOGUZZI	R V 50 II	16 450
OSSA	R Ossa Turismo « Copa » 250	15 800
PORTAL	TT 420 Ranger R5	16 000
PORTAL	TT Master 4	16 800
SUZUKI	R GS 550	15 661
SUZUKI	R GSX 750 E	19 223
S.W.M.	TT 250 GS TF1 et MC TF2	15 850
S.W.M.	TT 440 GSTF1	19 450
YAMAHA	R 550 Custom	16 200
YAMAHA	R XJ 650	18 100
YAMAHA	R XS 750 US Custom	19 800
YAMAHA	R XS 850	18 750
YAMAHA	TT YZ 485	15 200

De 20 000 à 25 000 F

B.M.W.	R R65	20 900
B.M.W.	R 880 7	24 200
DUCATI	R 900 Sport Desmo « Darmah »	24 000
ELITE MOTOR	R Z 1100	24 100
HONDA	R 900 Bol d'Or	23 420
HONDA	R GL 1100	23 485
KAWASAKI	R K 750 H	20 727
KAWASAKI	R Z 1 000 MK II	22 267
KAWASAKI	R Z 1 000 ST	22 867
KAWASAKI	R ZZR	23 940
LAVERDA	R 500	20 850
MOTOGUZZI	R 850 T3	23 100
MOTOGUZZI	R 1 000 G5	24 600
MOTOGUZZI	R Triumph 140 E Bonneville	21 370
MOTOGUZZI	R Triumph 140 E Special D	22 744
N.V.T.	R GS 850 G	20 378
SUZUKI	R GS 850 GL	20 888
SUZUKI	R GS 1000 H	20 979
SUZUKI	R GS 1000 G	22 194
SUZUKI	R GS 1000 S at GL 1000 L	22 979
SUZUKI	R GSX 1100 E	22 064
SUZUKI	R GSX 1100 L	23 084
YAMAHA	R XS 1100	23 750

Au-dessus de 25 000 F

BENELLI	R 900 S E I	25 900
BIMOTA	R FB1A	49 500
BIMOTA	R B1	44 000
B.M.W.	R 100 T	26 400
B.M.W.	R 100 TC	29 400
B.M.W.	R R 100 S	34 000
B.M.W.	R R 100 RT	35 300
DUCATI	R 900 Super Sport Desmo	26 452
DUCATI	R 900 S M&E Hairwood Replica	29 363
ELITE MOTOR	R Z 750 Turbo	27 700
ELITE MOTOR	R Z 1000 Turbo	31 300
HARLEY D	R XL 1000	25 760
HARLEY D	R FX 1340	34 075
HARLEY D	R FH 1340	36 175
HARLEY D	R FT 1340	39 475
HONDA	R CBX	28 303
KAWASAKI	R Z 1000 H	26 544
KAWASAKI	R Z 1300	32 934
LAVERDA	R 1000	29 950
LAVERDA	R 340 Jota	30 800
LAVERDA	R 1200	29 900
LAVERDA	R 1200 TFS	30 950
MORIBELLE	R 125 Competition client	43 235
MARTIN	R Martin Kawasaki ZZR	32 000
MARTIN	R Martin Kawasaki ZZR Série II	35 700
MARTIN	R Martin Honda CBX	40 800
MARTIN	R Martin Honda Bol d'Or	35 700
MARTIN	R Martin Honda Bol d'Or Série II	37 000
MOTOGUZZI	R 850 California C3	25 500
MOTOGUZZI	R 850 Le Mans II	27 500
MOTOGUZZI	R 1000 Convert	26 000
MOTOGUZZI	R 1000 SP	26 900
MOTOGUZZI	R 1000 Le Mans II	35 000

A.I.M. MOTO

A.I.M. signifie Assemblaggio Italiano Motocicli. Voilà donc une firme qui ne bluffe pas ! A.I.M. est un assembleur - qui utilise des moteurs Sachs ou Minarelli - mais un assembleur de talent : cette saison l'italien Perego continue d'obtenir au guidon du 50 enduro des résultats très prometteurs en championnat d'Europe. Marque essentiellement tournée vers le tout-terrain et les petites cylindrées A.I.M. est importée en France par les Etablissements Gauthier (voir à cette marque).

Marque : A.I.M. Moto

Adresse : 5049 Uaino (Fi) Italie

Importateur pour la France : Motos Gauthier 69640 Cogny.

ANCILLOTTI

Plusieurs fois lancée sur le marché français, Ancillotti n'avait jamais pu — on se demande pourquoi — le pénétrer de manière efficace. Depuis un an, le nouvel importateur Stock Express s'efforce donc d'implanter Ancillotti en France par l'intermédiaire d'une politique à la fois sportive et commerciale très sérieuse. Durement touchée par la nouvelle législation en matière de cyclomoteur (monovitesse) la marque va axer son effort en France sur les 80 cm³ (cross et surtout sur la magnifique 125 cross à refroidissement liquide).

Marque :

ANCILLOTTI

Adresse :

Via B. Cellini 16-20 - 50020 Scambuca V.P. (Fi) Italie.

Importateur pour la France :

STOCK EXPRESS, 11, rue Gravet - 95370 Montigny. Tél. : 997.40-22.

Importateur pour la Belgique :

PIROTTE ET FILS - rue Aubert-Thomas 71, 4821 Andrimont-Verviers Belgique.

Importateur pour la Suisse :

ITALY MOTOS - Mattenensese 4, 3011 Berne Suisse.

ANCILLOTTI CIOE

Face à la nouvelle législation en matière de cyclomoteurs, Ancillotti nous propose ce monovitesse « à l'italienne », très moderne, à moteur Franco Morini à clapets et à roues à bâtons.

ANCILLOTTI CIOE



Moteur : Franco Morini à clapets 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8 à 1, puissance 1,06 ch à 5 000 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route pédales.

Transmissions : embrayage centrifuge à bain d'huile, boîte automatique.

Partie cycle : Cadre monopoutre, roues à bâtons en acier, freins tambours Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopiques.

Poids : 42,6 kg.

Prix : 3 195 F.

ANCILLOTTI 50 ET 80 CROSS

Deux très belles petites bêtes de course, indissociables esthétiquement. L'une comme l'autre nécessitent le permis A1 (vélomoteurs). Moteurs Minarelli « course courte » équipement sérieux (fourche Marzocchi magnésium, amortisseurs à gaz, pneus Metzler), ces deux engins sont proposés respectivement à 9 750 F et à 9 950 F. Parallèlement existe une gamme « enduro six days », identique aux amortisseurs (Hydrocross Sachs) et à l'équipement réglementaire près, proposée aux mêmes prix respectifs.

ANCILLOTTI 50 ET 80 CROSS



Moteur : Minarelli « course courte », 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 40,3 mm, cylindrée 49 cm³, puissance 12,2 ch à 13 800 tr/mn, carburateurs Dell'Orto 28 mm (enduro 26 mm), allumage électronique Motoplast, lubrification mélange, mise en route kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau chrome molybdène, jantes Akront, pneus Metzler Ø AV 2,50 x 21, Ø AR 3,50 x 18, freins tambours Grimeca coniques diamètre AV et AR 125 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi magnésium axe central, AR amortisseurs Marzocchi à gaz (enduro : Sachs Hydrocross).

Poids : 78 kg

Prix : 9 750 F (50 cross et enduro) 9 950 (80 cross et enduro).

ANCILLOTTI 125 CRH/80 « ACQUA »

C'est le cheval de bataille de la marque en France. Chère, mais ultra-compétitive comme le démontrent les résultats de Philippe Gosselin en championnat 125 à son guidon. Le nouveau Hiro « liquide » est une réussite, et l'Ancillotti est une des plus belles réalisations façonnées autour de ce moteur.

ANCILLOTTI 125 CRH/80 « ACQUA »



Moteur : Type monocylindre 2T refroidi par eau, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cm³, taux de compression 13 : 1, puissance maxi 29 ch à 10 500 tr/mn, allumage Kukugan électronique à avance variable, bougie Marelli CWP 10 L (310 d'indice thermique) lubrification mélange 5 %, alimentation carbu Mikuni Ø 34 mm + clapets brevet Hiro, démarrage kick starter, vitesse enclenchée.

Transmissions : boîte 6 rapports en prise constante, transmission primaire engrenages à taille droite, transmission secondaire chaîne 15,9 étroite Régina GP, contenance boîte 900 cm³.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, acier au chrome molybdène

Suspensions : AV fourche Marzocchi « à flûtes » déportées, diamètre des tubes 35 mm, guidon monté souple, débattement 330 mm, AR bras oscillant caisson alu « extrudé » + amortisseurs Corte e Cosso à bonbonnes séparées (débattement 340 mm).

Freins : AV Grimeca Ø 125 mm, frein AR Grimeca Ø 140 mm, jantes Akront alu dorées, pneu AV Metzler 300 x 21, AR Metzler 400 x 18

Contenance réservoir : 8 litres.

Dimensions : longueur hors tout 2 016 mm, largeur hors tout 850 mm, empattement 1 046 mm, garde au sol 380 mm, poids à sec 89 kg.

Coloris : jaune.
Prix : 14 950 F.

ANCILLOTTI CRH CROSS

C'est le modèle « économique » en 125 cross, qui se contente du moteur Hiro refroidi par air, équipé cette année de clapets. Proposé à 3 000 F de moins que la 125 « liquide ».

Moteur : Hiro « 6 transferts », 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 125 cm³, compression 13 à 1, puissance 26 ch à 10 400 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHB 36 en magnésium, allumage Motoplast électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, jantes Akront vertes,

pneus Metzler Ø AV 300 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 125 mm, AR à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi oléopneumatique en magnésium Ø 35 mm, débattement 270 mm, AR amortisseurs Corte e Cosso oléopneumatiques, débattement 260 mm.

Dimensions : empattement 1 380 mm, poids 88 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l.
Prix : 11 800 F.

240 ANCILLOTTI CROSS CRH/3

L'exacte grande sœur de la CHR cross « à air ». Equipée du Hiro cylindre chromé 38 ch et du bras oscillant breveté Ancillotti « Comby system ». Existe aussi avec un bras oscillant classique, pour 13 500 F (contre 13 950 F).

240 ANCILLOTTI CROSS CRH/3



Moteur : Hiro « 6 transferts », 2 temps, monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, cylindrée 237 cm³, compression 11,5 à 1, puissance 36 ch à 10 600 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHB 36 en magnésium, allumage Motoplaf électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau en acier 25 CR MO4, jantes Akront vertes, pneus Met-

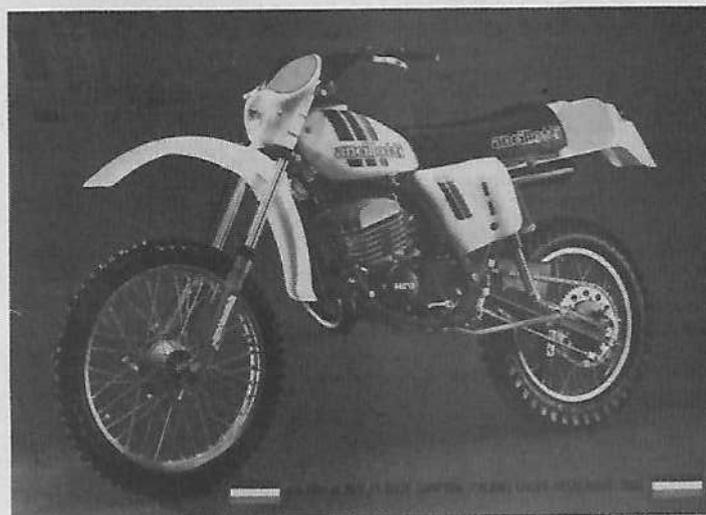
zeller Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 125 mm, AR à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi hydropneumatique Ø 35 mm, débattement 250 mm, AR amortisseurs oléopneumatiques Corte e Cosso.

Dimensions : empattement 1 445 mm, poids 95 kg.

Prix : 13 950 F TTC, (mod. économique 13 500 F).

ANCILLOTTI 240 « SIX DAYS REPLICA »



Moteur : Hiro, 2 temps, monocylindre, cylindrée 237 cm³, compression 11 à 1, puissance 34 ch à 9 250 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHBE 36, allumage électronique Motoplaf, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier 25 CR MO4, jantes Akront vertes, pneus Met-

zeller Ø AV 3,00 x 21", AR 4,50 x 18", freins AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 125 mm, AR à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche hydropneumatique Marzocchi en magnésium, débattement 270 mm, AR amortisseurs Sachs Hydrocross, débattement 250 mm.

Dimensions : empattement 1 420 mm, poids 96 kg.

Prix : 14 750 F.

ANGEL

Les T.Y.M. Industries Co Ltd fabriquent deux cyclomoteurs à Taïwan, en République de Chine. Ils sont commercialisés sous le nom d'Angel et sont équipés du même bloc-moteur à embrayage automatique monovitesse. La base reste bien sûr identique, seuls les équipements varient. Les anciens modèles s'appelaient poétiquement AP 48, BP 48, CP 48, les nouveaux sont maintenant baptisés AP 50 DC et AP 50 SC. Ils se différencient par la forme du réservoir ou la présence d'un porte-bagages avant.

Sachez enfin qui si ces cyclomoteurs vous intéressent, outre la possibilité de les demander à Taïwan, vous pouvez toujours vous adresser au « concessionnaire le plus proche », qui, dans ce cas, est le suivant : Cosmos Motor Agency, 30 Stassinos Avenue, Nicosie, Chypre !... Un dernier détail, nous n'avons pas eu de nouvelles d'Angel cette année, donc il est fort probable que ces cyclomoteurs apparaissent bientôt dans notre bel hexagone.

Marque :

ANGEL.

Adresse :

TYM Industries Co. Ltd, N° 2-26, Yenghang, Yongkang, Tainan-Hsian, Taïwan.

ANGEL AP 50 SC

L'équivalent asiatique de notre « mob » bien aimée : moteur monocylindre deux temps de 49 cc, embrayage automatique et boîte monovitesse, la simplicité même. Des tas d'options sont possibles, allant du panier à provisions sur le guidon ou sur le porte-bagages, aux clignotants, etc.

ANGEL AP 50 SC

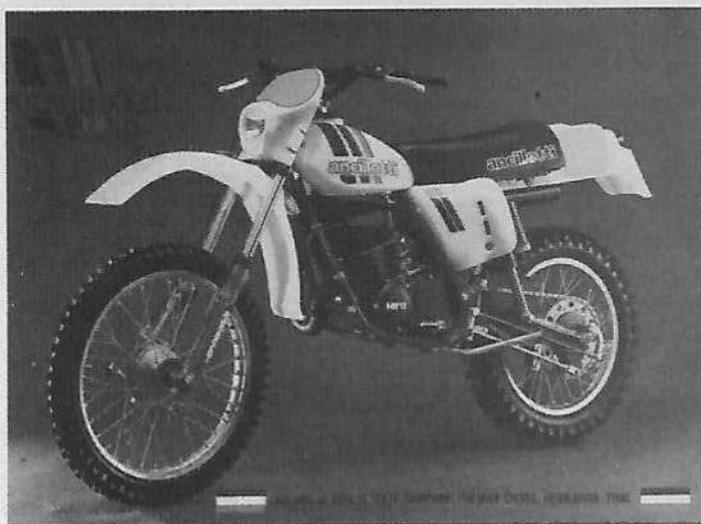


ANCILLOTTI 125 « SIX DAYS REPLICA »

ANCILLOTTI 125 « SIX DAYS REPLICA »

Equipée du nouveau moteur Hiro à clapets, cette 125 enduro est très réussie, aussi bien esthétiquement que techniquement (clapets, fourche Marzocchi « à flûtes », Sachs Hydrocross...). Il existe un modèle à moteur chemisé (sans clapets) et amortisseurs Marzocchi, proposé à 11 650 F (contre 12 500 F).

ANCILLOTTI 125 « SIX DAYS REPLICA »



Moteur : Hiro à clapets, 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindrée 123 cm³, compression 13 à 1, puissance 26,5 ch à 10 200 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHB 32 AS, allumage électronique Motoplaf, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage à sec, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier 25 CR MO4, jantes Akront vertes, pneus Metz-

zeller Ø AV 300 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins

AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 125 mm, AR à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 140 mm.

Suspensions : Marzocchi, AV fourche hydropneumatique en magnésium Ø 35 mm, débattement 270 mm, AR amortisseurs Sach Hydrocross, débattement 260 mm.

Dimensions : empattement 1 400 mm, poids 92 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Prix : 12 500 F (modèle économique 11 650 F).

ANCILLOTTI 240 « SIX DAYS REPLICA »

La même, en 250 et sans clapets. Cette année, Hiro a enfin sorti une version « anti-TVA » en 237 cm³.

Moteur : TYM, 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 38 mm, cylindrée 173 cm³, compression 8 à 1, puissance 1,3 ch à 4 800 tr/mn (BP), 1,6 à 5 000 tr/mn (CP), couple maximum 0,28 m/kg à 2 300 tr/mn (BP), 0,29 m/kg à 3 000 tr/mn (CP), carburateur Mikuni Ø 24 mm, allumage volant magnétique Bosch, lubrification par mélange 2 temps, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne.

ANGEL AP 50 DC

Plus perfectionné que le précédent, avec une fourche télescopique, une suspension arrière à grand débattement, etc... C'est la version luxe de la bête, elle est beaucoup plus confortable aussi.

APRILIA

Aprilia est maintenant bien implanté sur le marché français grâce aux efforts de l'importateur MICMO (Gitane-Elf). La marque se consacre toujours à l'élaboration de modèles - toujours très réussis - élaborés autour de la gamme des moteurs Hiro (sauf en 80cm³). Comme tous les importateurs de motos italiennes, MICMO a dû arrêter la gamme 50 cm³, pour se consacrer cette année aux 80 cm³ (enduro et cross), et à la traditionnelle gamme enduro-cross 125-250, plus la 125 « liquide » et une toute nouvelle 320 trial. En projet - mais ne seront sans doute pas à Paris - sont prévus un 80 trial, un 80 trail et un 80 sport.

Marque :

APRILIA

Adresse : APRILIA - 30018 Noala Venezia, Italie.

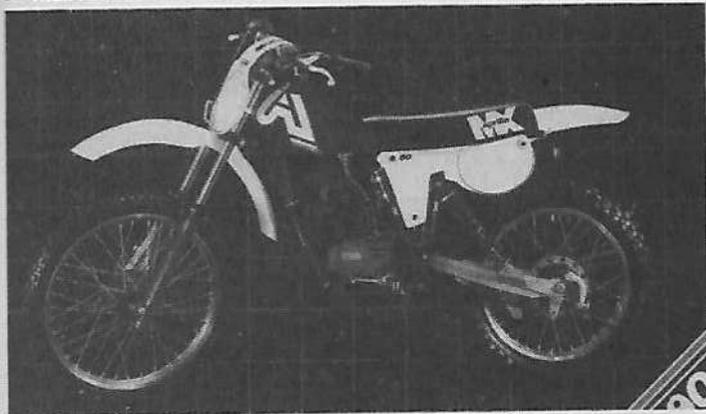
Importateur pour la France :

MICMO - 44270 Machecoul.

APRILIA MX 80

Dans l'optique d'une catégorie 80 cross, Aprilia propose cette moto tout aussi élaborée que la gamme « supérieure », un 80 en fait exactement identique au 50 de l'an dernier. Du très sérieux. Hiro ne possédant pas de moteur dans cette cylindrée, le RX est équipé du fameux Minarelli « Corsa corta ».

APRILIA MX 80



Moteur : Minarelli « corsa corta », 2 temps, monocylindre, cylindrée 75,6 cm³, taux de compression 12,5 à 1, puissance 15,5 ch à 11 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 28 mm, allumage électronique Motoplatt, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses, 4 6 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, jantes Akront alu,

pneus Pirelli Ø AV 2,50 x 21", Ø AR 3,50 x 18", freins AV et AR à tambours à moyeux cylindriques, Ø des tambours AV et AR 118 mm.

Suspensions : Marzocchi, AV fourche hydraulique Ø 30 mm, AR amortisseurs AG 2 à gaz.

Dimensions : 1 990 mm x 850 mm x 1 190 mm, empattement 1 330 mm, garde au sol 340 mm, poids à vide 68 kg.

Prix : non encore fixé.

APRILIA MX 125 ACQUA

Par rapport aux autres motos équipées du nouveau 125 Hiro « liquide » l'Aprilia se distingue par un prix plus abordable (13 500 f tout de même). Ce moteur est une incontestable réussite technique, et le reste de la moto ne l'est pas moins (radiateur sur la fourche, réservoir jumbo, nouvelle fourche Marzocchi, etc...).

Moteur : Hiro, monocylindre 2 temps, refroidi par eau, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindrée 123,6 cm³, taux de compression 14 à 1, puissance maxi 30 ch à 10 000 tr/mn, allumage Kokusan à avance variable automatique (réglage : 3 mm av. PMH), bougie Marelli CWP 10, lubrification mélange 4-5 %, alimentation carbu Dell'Orto ou Mikuni Ø 34 mm, démarrage kick (vitesse enclenchée possible).

Transmissions : boîte 6 rapports en prise constante, embrayage à disques en bain d'huile (1,1 l d'Elf T.), transmission primaire engrenage, transmission secondaire chaîne 15,9 étroite.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, frein AV moyeu con-

que Grimeca, Ø 125 mm, AR moyeu cylindrique Grimeca, Ø 140 mm, jantes Akront alu, pneu AV Pirelli 3,00 x 21, AR Pirelli 4,00 x 18.

Suspensions : AV fourche Marzocchi à air Ø 35 mm, débattement 270 mm, AR Corte e Cosso (amortisseurs à bombonne) + bras oscillant en alu, débattement 300 mm.

Dimensions : longueur hors tout 2 300 mm, largeur hors-tout 850 mm, hauteur hors-tout 1 220 mm, hauteur de selle 930 mm, empattement 1 430 mm, garde au sol 370 mm, poids à sec 88 kg.

Capacités : contenance du réservoir 7 l.

Coloris : rouge.

Prix : 13 525 F.

APRILIA MX 125 ACQUA



aprilia 1980

APRILIA MX 240

De plus en plus populaire en France, cette moto est une des meilleures qui soient équipées du 240 Hiro à clapets, donnée pour 42 chevaux. Cette année la géométrie du cadre, la fourche et l'habillage ont été revus.

APRILIA MX 240



aprilia 1980

EVOLUZIONE TECNOLOGICA DELLA MIGLIOR MOTO EUROPEA 1979

Moteur : Hiro MX, 2 temps, monocylindre, alésage et course 71 mm x 60 mm, cylindrée 238 cm³, compression 11,5 à 1, puissance 42 ch à 8 200 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHBE 36, allumage électronique Motoplatt, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé en acier au chrome molybdène, jantes Akront

alu, pneus Pirelli Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 140 mm, AR à tambour à moyeux cylindrique Grimeca Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi ZTi Ø 35 mm à air, AR amortisseurs oléopneumatiques Corte e Cosso à réservoirs séparés.

Dimensions : 2 180 mm x 850 mm x 1 220 mm, empattement 1 460 mm, garde au sol 355 mm, poids à vide 94 kg.

Prix : 14 000 F TTC.

APRILIA 80 RC ENDURO

Conforme à la nouvelle réglementation 80 cm³, le RC est strictement identique au 50 RC de l'an passé. C'est le seul modèle de la gamme enduro qui ne soit pas équipé d'un moteur Hiro... mais le Minarelli a fait ses preuves.

APRILIA 80 RC ENDURO



aprilia 1980

EVOLUZIONE TECNOLOGICA DELLA MIGLIOR MOTO EUROPEA 1979

Moteur : Minarelli « corsa corta », 2 temps, monocylindre, cylindrée 75,6 cm³, compression 12 à 1, puissance 14 ch à 11 000 tr/mn, carbu Dell'Orto Ø 28 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, jantes Akront alu,

pneus Pirelli Ø AV 2,50 × 21", Ø AR 3,50 × 18", freins AV et AR à tambours à moyeux cylindriques, Ø des tambours AV et AR 118 mm.

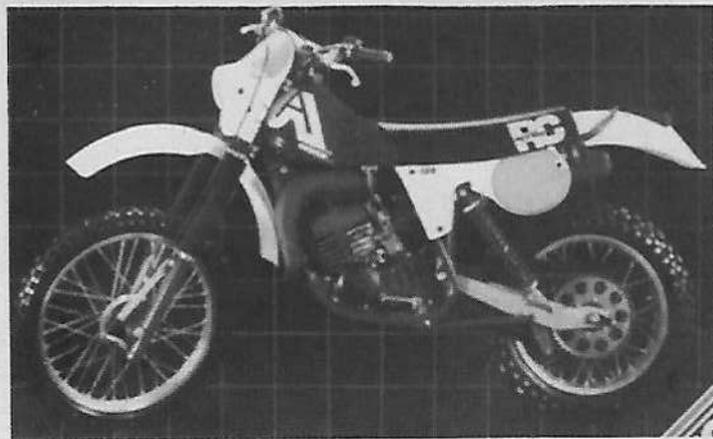
Suspensions : Marzocchi, AV fourche hydraulique Ø 30 mm, AR amortisseurs AGZ à gaz.

Dimensions : 1 990 mm × 850 mm × 1 190 mm, empattement 1 130 mm, garde au sol 340 mm, poids à vide 68 kg. Prix : non encore fixé.

APRILIA 125 RC ENDURO

Equipée du nouveau moteur 125 Hiro à clapets cette moto bénéficie d'un équipement super-complet : fourche à air, amortisseurs Corte e Cosso à gaz, réservoir plastique « jumbo », bras oscillant en caisson d'alu, garde-boue Preston.

APRILIA 125 RC ENDURO



Moteur : Hiro, 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm × 54 mm, cylindrée 123,6 cm³, compression 13,5 à 1, puissance 27 ch à 10 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHBE 32, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau acier au chrome molybdène, jantes Akront alu, pneus

Pirelli Ø AV 3,00 × 21", Ø AR 4,00 × 18", freins AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 140 mm, AR à tambour à moyeux cylindrique Grimeca Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi ZTi Ø 35 mm à air, AR amortisseurs Corte e Cosso à réservoirs séparés.

Dimensions : 2 130 mm × 850 mm × 1 220 mm, empattement 1 430 mm, garde au sol 350 mm, poids à vide 86 kg. Prix : 12 589 F.

APRILIA 240 RC ENDURO

Identique à la 125 par son équipement très complet. Equipée enfin du moteur Hiro 240 à clapets anti-TVA (ce qui ne l'a pas empêché d'augmenter).

APRILIA 240 RC ENDURO



Moteur : Hiro, 2 temps, monocylindre, alésage et course 71 mm × 60 mm, cylindrée 238 cm³, compression 11,5 à 1, puissance 38 ch à 7 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHBE 36, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, jantes Akront alu, pneus

Pirelli Ø AV 3,00 × 21", Ø AR 4,50 × 18", freins AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 140 mm, AR à tambour à moyeux cylindrique Grimeca Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi ZTi Ø 35 mm à air, AR amortisseurs oléopneumatiques Corte e Cosso à réservoirs séparés.

Dimensions : 2 180 mm × 850 mm × 1 220 mm, empattement 1 460 mm, garde au sol 355 mm, poids à vide 94 kg. Prix : 14 057.

APRILIA 320 TRIAL

Tout nouveau modèle dont on sait très peu de choses, sinon qu'il est équipé du Hiro trial 321 cm³, donné pour 18 ch à 6 000 tr/mn. La moto pèse 92 kg. On l'attend avec impatience.

APRILIA 320 TRIAL



ASPES

Cette marque italienne est importée par une maison lyonnaise, les établissements Savoie.

Le tout terrain est l'activité dominante de l'usine. Cette année, un accord a été passé avec l'usine Minarelli pour la production des moteurs. La nouvelle société s'appellera AMI. Les bas moteurs seront faits chez Minarelli, les hauts chez Aspès.

A l'époque où nous mettons sous presse, l'importateur n'avait pas la documentation concernant les modèles du salon. Une 125 cross, une 50 cross et une 50 enduro, un 80 routier (encore sur la planche à dessin). La 125 JUMA, la reine des courses de promotion, est la seule dont nous sommes sûrs. Pour les nouveautés, voir la rubrique « nouveautés » du catalogue.

Marque :

ASPES

Adresse :

29, via Magenta, 2101 Gallarate, Italie (Près de Milan).

Importateur :

Ets SAVOYE, 16 rue de l'Armistice, 69672 Bron.

ASPES 125 JUMA

Outre la coupe Aspès, cette moto est la maîtresse absolue des circuits de Pomoport 125, puisque maintenant, elle devance même sa copine BPS avec qui elle partageait la vedette l'an dernier. Poids plume, 170 km/h, superbe partie cycle, elle ne manque pas d'attraits.

ASPES 125 JUMA



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm × 54 mm, cylindrée 124 cm³, compression 10 à 1, puissance 21 ch à 9 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 34 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,173 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes en alliage à bâtons Ø AV et AR 18", pneus Ø AV

2,50 × 18", AR 3,00 × 18", freins AV à disque à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR à tambour à commande par câble, Ø du tambour 140 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique en magnésium, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 1 900 mm × 440 mm, empattement 630 mm, poids 95 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine de 126 à 165 km/h.

Prix : 10 015 F.T.T.C.

ASPES NAVAHO 50 S

Cyclomoteur à moteur Minarelli, boîte 6 vitesses, équipement complet T.T., avec notamment des amortisseurs Corte e Cosso à gaz.

En principe, un nouveau 50 d'enduro le remplacera au salon.

ASPES NAVAHO 50S



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindrée 124 cm³, compression 10 à 1, puissance 21 ch à 9 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 30 mm, allumage électronique Motoplatt ou Dansi, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,173 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 5 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,57 - 1,78 - 1,27 - 1,00 - 0,85 - 0,78.

Partie cycle : cadre simple dédoublé, jantes en alu, pneus AV 3,00 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 125 mm, AR à tambour à moyeux conique Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche à air Corte e Cosso en magnésium Ø 36 mm, AR amortisseurs Corte e Cosso à gaz.

Dimensions : 2 170 mm X 920 mm, empattement 1 390 mm, poids 105 kg.

Prix : 10 610 F.T.T.C.

ASPES 50 CRC COMPETITION

Un équipement de « grosse » avec amortisseurs Corte e Cosso à réservoirs séparés, fourche à air déportée, mais malheureusement pot en bas. Donnée pour 13,5 ch, le moteur n'est pourtant pas le « course courte » de chez Minarelli.

ASPES 50 CRC COMPETITION



Moteur : monocylindre 2 temps, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 11 à 1, puissance 13 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus Pirelli Ø AV 2,50 X 21", Ø AR 3,50 X 19", freins AV et AR à tambours à moyeux coniques Grimeca, Ø des tambours AV et AR 120 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique Ø 32 mm, AR amortisseurs Corte e Cosso à gaz.

Dimensions : longueur 2 020 mm, empattement 1 340 mm, garde au sol 280 mm, poids 68 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l.

Prix : 6 503 F.T.T.C.

ASPES 50 RC 6 V

Modèle plus délibérément sportif que le 50 S, avec réservoir chromé, plaques à numéros reculées, moteur Minarelli radial. Cyclomoteur.

ASPES 50 RC 6V



Moteur : Minarelli radial, 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 11 à 1, puissance 13,5 ch, carburateur Dell'Orto Ø 35 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes Akront alu, pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø AR 3,00 x 18", freins AV et AR à tambours moyeux coniques.

Suspensions : longueur 2 020 mm, empattement 1 340 mm, garde au sol 280 mm, poids 68 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l.

Prix : 8 216 F.T.T.C.

ASPES 125 RGCH ENDURO



ASPES HF 125 CROSS

Très populaire en Italie, où elle remporte de nombreux succès, cette 125 est très mal connue en France. Son moteur est pourtant très puissant : 28 ch. Ligne très sportive et originale.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindrée 123,5 cm³, compression 13 à 1, puissance 28 ch à 10 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 38 mm, allumage électronique Motoplatt ou Dansi, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 1,631 - 1,333 - 1,000 - 0,814 - 0,724.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé en acier au chrome molybdène, jantes Branni

alu, pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 400 X 18", freins AV à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 125 mm, AR à tambour à moyeux conique Grimeca Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche Corte e Cosso à gaz en magnésium, débattement 260 mm, AR amortisseurs Corte e Cosso à gaz à réservoirs séparés, débattement 240 mm.

Dimensions : garde au sol 320 mm, poids 96 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Prix : 11 250 F.T.T.C.



BENELLI

Le catalogue italien de la marque offre une gamme assez complète allant du cyclo à la 900 cm³ six cylindres. Malheureusement, malgré la standardisation de nombreux accessoires (instrumentation, suspensions, freins, etc...) rendue possible par l'association avec Moto-Guzzi sous la coupe de De Tomaso, la plupart de ces modèles, s'ils arrivaient en France, souffriraient d'un prix de vente très peu compétitif. C'est dommage car esthétiquement comme techniquement ces machines, notamment les nouvelles 354 et 504, sont très attirantes. La Seudem qui importe la marque en mettant à son service son réseau Moto-Guzzi a cependant sagement décidé cette année de n'importer que trois modèles : la 125 tourisme, la 125 TT et la nouvelle 900 sei. Moto très intéressante, cette dernière remplace la 750 sei qui disparaît du catalogue comme disparaît définitivement la 500 LS au profit de la 504.

Marque :

BENELLI

Adresse :

BENELLI Fes Sp.A. - 22 viale Mameli, Pesaro, Italie.

Importateur :

SEUDEM - 7, boulevard Ney, 75018 Paris

BENELLI G2 ELLE

Ce cyclo de ligne traditionnelle est particulièrement bien fini. Noir et or, muni d'un porte-bagages et de roues à bâtons, il convient parfaitement pour les jeunes filles de bonnes familles se rendant au lycée ou à la fac. Malheureusement, le modèle n'est pas importé. A noter qu'il existe une version normale, intitulée G2 tout simplement qui, elle, est dotée de roues à rayons. Non importée également.

BENELLI G2 ELLE



BENELLI EXPORT 3V

Moins original, mais plus fonctionnel, c'est la version utilitaire du Motorella. La transmission est ici confiée à une boîte 3 vitesses. En Italie, il s'agit d'un modèle de grande diffusion, l'équivalent de notre Mobylette bleue ou du Cady. Non importé.

BENELLI MOTORELLA

CE 50 cm³ est à la fois plus original et plus utilitaire. Très léger (43 kg), sobre ce cyclo est également doté de roues à bâtons, chaussées de gommes larges. A l'avant, sur le T de fourche, le petit panier de la ménagère a été disposé. Non importé.



BENELLI 50 MAGNUM 5V

Comme son nom l'indique, il s'agit d'un cyclo de « gros calibre » conçu pour apporter quelque chose de plus à l'utilisateur. C'est pourquoi il est performant et d'une grande originalité. Aussi, on découvre des roues à bâtons de 10 pouces, une suspension hydraulique, un grand guidon chopperisé, une silhouette esthétique et agressive. Victime de la nouvelle législation des permis de conduire, ce modèle n'est plus importé cette année.

BENELLI 50 MAGNUM 5V



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8,2 à 1, carburateur Dell'Orto Ø 14 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange 3 %, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre poutre, jantes Ø AV et AR 10", pneus Ø AV et AR 4,00 x 10", freins AV et AR à tambours.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : poids 55 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l, carter moteur 0,6 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 2,2 l/100 km.

Prix : non importé.

BENELLI 125 TOURISME

C'est la seule 125 cm³ importée par la Seudem. Réputé pour sa légèreté et sa maniabilité, ce vélomoteur est propulsé par un moteur performant. Conçue pour les petits déplacements urbains et dominicaux. Cette 125 dispose d'un frein à disque de belle facture. Pour le reste la finition n'est hélas pas à la hauteur des productions japonaises.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 mm x 49 mm, cylindrée 120 cm³, compression 9,9 à 1, puissance 15,4 ch à 7 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 2,50 x 18", Ø AR 2,75 x 18", freins AV à disque Ø 220 mm, AR à tambours.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche double effet, AR amortisseurs.

Dimensions : poids 79 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h, 400 m départ arrêté usine 19"5, consommation usine 3,25 l/100 km.

Prix : 4 080 F.

BENELLI 125 TOURISME



BENELLI 125 2 C SE

C'est la version « sport » de la 125 tourisme, mais contrairement à ce que l'on pourrait croire, il ne s'agit pas du même bloc propulseur. Celui-ci développe la bagatelle de 17 ch et c'est un bicylindre. Esthétiquement, la silhouette est la même, mais plus agressive. Pour ralentir cette impétuosité, on a confié le freinage à un disque de 260 mm à l'avant. Modèle non importé.

BENELLI 125 C SE



Moteur : 2 temps, bicylindre, alésage et course 42,5 mm x 44 mm, cylindrée 124,77 cm³, compression 10,3 à 1, puissance 17 ch à 8 100 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 19 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 2,75 x 18", Ø AR

300 x 18", freins AV à disque Ø 260 mm, AR à tambour Ø 158 mm.
Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.
Dimensions : 1 950 mm x 760 mm x 1 050 mm, empattement 1 310 mm, poids 113 kg.
Capacités : réservoir d'essence 12,5 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 130 km/h, consommation usine 5 l/100 km.
Prix : non importé.

BENELLI 125 SPORT

Dans la gamme des 125 cm³, il s'agit de la super-sport, laquelle reprend le bicylindre de la 125 2C SE. L'allure sportive est garantie par l'adoption d'une selle relevée, d'un carénage tête de fourche et par le choix des coloris. En outre, les roues à bâtons et les échappements Lafranconi soulignent la vocation de ce vélomoteur particulièrement réussi. Modèle non importé.

BENELLI 125 SPORT



Moteur : 2 temps, bicylindre, alésage et course 42,5 mm x 44 mm, cylindrée 124,77 cm³, compression 10,3 à 1, puissance 18 ch à 8 100 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 19 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie-cycle : cadre double berceau, jante Ø et AV et AR 18", pneus Ø AV 2,75 x 18", Ø

AR 3,00 x 18", freins AV à disque Ø 260 mm, AR à tambour Ø 158 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 1 950 mm x 760 mm x 1 050 mm, empattement 1 310 mm, poids 114 kg.
Capacités : réservoir d'essence 12,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 135 km/h, consommation usine 5 l/100 km.

Prix : non importé.

BENELLI 250 2 C

Elle reprend exactement la même allure élégante et agressive que la 125 2C SE, et elle est propulsée par un bicylindre brillant qui développe 30 ch. La partie-cycle est à la hauteur des performances, mais là encore, la finition laisse à désirer. Modèle non importé.

BENELLI 250 2C ELECTRONIQUE



Moteur : 2 temps, bicylindre, alésage et course 56 mm x 47 mm, cylindre 231,4 cm³, compression 10 à 1, puissance 30 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 2,9 m/kg à 7 300 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 25 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 18", Ø AR

3,25 x 18", freins AV à disque Ø 260 mm, AR à tambour Ø 158 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 1 950 mm x 780 mm x 1 060 mm, empattement 1 310 mm, poids 138 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12,5 l.

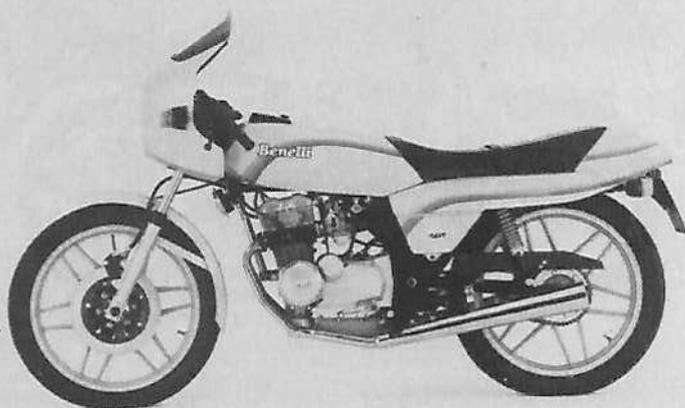
Performances constructeur : vitesse maximum usine 145 km/h, consommation usine 6 l/100 km.

Prix : non importé.

BENELLI 254

La plus petite quatre cylindres du marché. Avec ses 28 chevaux et son équipement général très complet, c'est une petite moto très intéressante ! La Seudem a hésité à l'importer mais a finalement renoncé face à son prix.

BENELLI 254



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 44 x 38 mm, cylindrée 231 cm³, compression 11,5 à 1, puissance 28 ch à 10 500 tr/mn, carburateurs 4 Dell'Orto, allumage électronique, lubrification sans pression, mise en route par kick et démarreur électrique.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, par chaîne, rapport 1,105 à 1 (19/21), transmission secondaire par chaîne, rapport 2,866 à 1 (15/43), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses 5 rapports, étagement 1ère : 2,555, 2^e : 1,783, 3^e : 1,407, 4^e : 1,166, 5^e : 1,000.
Partie-cycle : cadre tubulaire simple berceau, interrompu, roues à bâtons en alliage léger,

pneus Ø AV 2,75-18 Ø AR 3,00-18, freins AV 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR tambour à commande mécanique, Ø du tambour 158 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques.
Dimensions : L 1940 x l 710 x h 950 mm, empattement 1270 mm, poids à sec 126 kg.

Capacités : Réservoir d'essence 10 litres.

Performances constructeur : Vitesse maximum usine 138 km/h, consommation usine : 7 l/100 km.

Prix : non importé

BENELLI 354 SPORT

Son esthétique a séduit lors de sa première présentation en 1978. Il faut avouer qu'il s'agit d'une belle bête, avec un 4 cylindres en ligne à simple ACT de 38 ch et une gueule qui donne envie de l'acheter immédiatement. Elle dispose d'un habillage original (noir et or), avec, en prime, un double disque Brembo et des jantes à bâtons du meilleur effet. En revanche, le tête de fourche se révèle esthétiquement moins heureux, mais il est efficace. Modèle non importé.

BENELLI 354 SPORT



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, cylindrée 346 cm³, compression 10,4 à 1, puissance 38 ch à 10 200 tr/mn, allumage batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick, + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire mixte, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,00 × 18", Ø

90/90 S × 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique, AR à disque à commande hydraulique.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : poids 168 kg.

Capacité : réservoir d'essence 15,5 l.

Performances constructeur : vitesse maxi usine 160 km/h.

Prix : non importé.

BENELLI 504

Esthétiquement, c'est la réplique de la 354, à la seule différence près que l'habillage, selle-réservoir-cache, donne dans le rouge et or. Elle ne se contente pas d'être belle puisqu'elle est annoncée pour 52 ch. La partie-cycle est fidèle à la politique imprimée par la firme italienne : freinage intégral à trois disques Brembo, roues à branches ultra-légères, cadre rigide. Bref, une belle réussite qui remplace feu la 500 LS mais qui contrairement à celle-ci n'est pas importée, because trop chère.

BENELLI 504



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 56 mm × 50,6 mm, cylindrée 498 cm³, compression 10,2 à 1, puissance 52 ch à 8 900 tr/mn, 4 carburateur Dell'Orto Ø 22 mm, allumage batterie-bobine lubrification par carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire mixte, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,00 × 18", Ø AR

3,50 × 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 100 mm × 600 mm × 1 100 mm, empattement 1 400 mm, poids 169 kg.

Capacités : réservoir d'essence 15,5 l, réservoir d'huile 2,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 190 km/h, consommation usine 6,5 l/100 km.

Prix : non importé.

BENELLI 654

Elle est apparue cette année au Salon de Milan. C'est une routière très bien équipée et très bien finie, reprenant l'architecture à moteur 4 cylindres chère à la marque.

La 654 n'est pas importée.

106

BENELLI 654



BENELLI 900 S.E.I.

La 900 S.E.I. est à présent commercialisée en France. Remplaçante de la 750 S.E.I., elle n'a pourtant pas grand chose à voir avec celle-ci. Tout a été repensé et bien repensé.

L'une des trois seules six cylindres de route du marché, elle associe à l'agrément exceptionnel de ce type de moteur des qualités routières tout à fait remarquables. Son gros point faible est peut-être un confort un peu précaire. L'esthétique alliant un design original et une décoration attrayante est particulièrement réussie et concourt à faire de la 900 S.E.I. une moto très attachante.

BENELLI 900 S.E.I.



Moteur : 4 temps, 6 cylindres, cylindrée 906 cm³, puissance 80 ch à 8 400 tr/mn, 3 carburateurs Dell'Orto, allumage électronique, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire mixte, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 100/90 × 18", Ø AR 120/90 × 18", freins AV 2 disques à com-

mande hydraulique Ø 300 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : hydraulique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : poids 220 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 215 km/h, consommation usine 8 l/100 km.

Prix : 25 900 F. T.T.C.

50 NIBBIO BENELLI

Il s'agit d'un cyclo à tout faire, aussi à l'aise sur les chemins que sur le bitume. Robuste et fonctionnel, il ne présente pas la finition de ses concurrents, ce qui n'enlève en rien la valeur de son efficacité notoire. Victime lui aussi de la nouvelle législation, il n'est pas importé.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm × 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8 à 1, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV et AR 2,50 × 18",

freins AV à tambour Ø 135 mm, AR à tambour Ø 122 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 1 825 mm × 715 mm × 990 mm, garde au sol 122 mm, poids 78 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 3 l/100 km.

Prix : non importé.

BENELLI 125 T.T.

Elle manque certainement de panache, mais elle est efficace, tant en ville que sur un terrain accidenté.

BENELLI 125 T.T.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 49 mm x 56 mm, cylindrée 121 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 15,4 ch SAE à 7 800 tr/mn, couple maximum 1,2 m/kg à 5 950 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 22 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 27,45 - 16,70 - 12,85 - 10,66 - 8,42.

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø AR 3,50 x 18", freins AV et AR à tambours Ø 135 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 1 970 mm x 840 mm x 1 120 mm, empattement 1 285 mm, poids 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 110 km/h.
Prix : 5 304 F. T.T.C.

BETAMOTOR

Marque italienne spécialisée dans le tout terrain. L'usine fabrique tous ses moteurs, ce qui est loin d'être fréquent ! 50, 125, 250, 350, 4 cylindrées. Du cross, de l'enduro, du trial, des chouettes cyclos. Ça produit chez Beta ! En revanche, seul le modèle 80 cc sera importé. C'est dommage car ça marche !

Marque :

BETA.

Adresse :

S.I.M. S.p.A., 50067 Rigano Sull'Arno (Firenze), Italie.

Importateur pour la France :

MAISON DU 2 ROUES, Z.I., B.P. 70, 26300 Bourg-de-Péage.

Importateur pour la Belgique :

FIRMA CRAVILLON, Schreiksesteenweg 111, 3150 Boischot, Belgique.

Importateur pour la Suisse :

BRUNNER WALTER, Auswiesenstrasse 13, 8305 Dietlikon, Suisse.

BETA MIO

On attaque par les cyclos. Beta a fait du fort beau. L'usine semble destiner ce modèle à sa clientèle féminine. Différentes options possibles, tant au point de vue moteur qu'équipements.

BETA MIO



Moteur : 2 temps, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cc, alimentation par mélange à 3 %, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique.

Transmissions : transmission primaire à engrenages, secondaire à chaîne, embrayage automatique en bain d'huile. Démarrage par pédales, bougies Marelli WCW7N.

Partie cycle : cadre en tôle étirée, suspension avant télescopique, amortisseurs télescopiques, freins par mâchoires à expansion com-

mandés par leviers séparés sur le guidon, phare avec 2 lampes, feu arrière avec catadioptr, avertisseur acoustique électrique, pneus 2 x 17, contenance du réservoir environ 3 l.

Disponible dans les versions : MIO SPECIAL : roues en alliage léger. MIO SPECIAL/ZM : roues en alliage léger et moteur avec variateur automatique à 2 vitesses.

Options : selle bi-place, porte-bagages chromé.
Non importé.

BETA ANDY

Le cyclo « civil » est vachement design ! Si vous êtes observateur, sa « ligne » ne sera pas sans vous rappeler d'autres modèles d'autres marques !

BETA ANDY



Moteur : 2 temps, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cc, alimentation par mélange huile/essence à 3 %, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique.

Transmissions : transmission primaire à engrenages, secondaire à chaîne, embrayage automatique en bain d'huile, démarrage par levier.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier étiré, suspension avant élastique avec fourche télescopi-

que, suspension arrière à fourche oscillante avec amortisseurs télescopiques. Freins par mâchoires à expansion commandés par leviers séparés sur le guidon, phare avec 2 lampes, feu arrière avec catadioptr, avertisseur acoustique électrique, pneus avant 2 x 17 et arrière 2,50 x 16, contenance réservoir environ 3 l.

Modèle ANDY S : roues intégrales en alliage léger.
Non importé.

BETA 125 S

C'est le modèle routier de la marque. Deux versions existent : route et sport. Le modèle est simple, un peu trop peut-être, mais n'étant pas importé il ne risque pas d'être comparé au reste de la production.

BETA 125 S



Moteur : 2 temps, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cc, cylindre en alliage léger, fonte traitée, allumage électronique, embrayage à disques multiples en bain d'huile, boîte 6 vitesses, et engrenages sur cage à rouleaux, carburateur Dell'Orto, bougies Champion N 84 G.

Partie cycle : cadre réalisé en tubes d'acier à haute résistance à double berceau, suspensions hydrauliques, réservoir de carburant 10 l, batterie, freins avant à disque, arrière à tambour Ø 155 mm, pneus avant 2,75 x 18, arrière 3,00 x 18, compte tours électronique.
Non importé.

BETA 125 CC

C'est la version « compétition ». Ensemble selle réservoir en polyester, pot de détente, double disques à l'avant, admission par clapets. Une belle moto pour une épreuve de promotion.

Non importée.



BETA 50 TR

Un beau trial 50, à 6 vitesses. Bien équipé : fourche Marzocchi, sabot protecteur.

BETA 50 TR



Moteur : Beta 49 cc, cylindre chromé, alésage et course 40 x 39,7 mm, volant suralourdi pour augmenter la souplesse, culasse à filetage radial, engrenages par roulements à rouleaux.

Partie cycle : cadre tubes d'acier, réservoir-selle en plastique blanc, comme les garde-boue. Le cadre est rouge. Non importé.

BETA 50 MX 6E ENDURO

Toute rouge la bête, réservoir, garde-boue, fourche, cadre. Et, là encore des équipements soignés : allumage électronique, moyeux coniques, commandes Tommaselli.

BETA 50 MX 6E ENDURO



Moteur : Beta, cylindre aluminium, culasse à filetage radial, cylindrée 48,8 cc, alésage et course 38 x 44 mm, compression 8,5 à 1, boîte de vitesses à 6 rapports, transmission primaire par engrenages, secondaire par chaîne, carburateur Dell'Orto.

Partie cycle : cadre tôle d'acier, simple ber-

ceau dédoublé, fourche télescopique hydraulique, amortisseurs Marzocchi réglables, freins Ø 125 mm, empattement 1 370 mm, poids 79 kg, réservoir jumbo, sur le modèle MX6, allumage électronique, fourche renforcée, amortisseurs à gaz avec bombonnes, jantes Akront. Non importé.

BETA 125 RC

Toujours l'enduro, la gamme est complète : voici la 125. Vraiment une moto très séduisante, comme les Italiens savent les faire. Dommage qu'elle ne soit pas importée.

BETA 125 RC



Moteur : 2 temps, cylindre en alliage léger, fonte traitée, culasse en alliage léger, alésage et course 54 x 54 mm, rapport de compression 1 à 13, carburateur concentrique avec diffuseur Ø 34 mm, filtre à cartouche lavable, allumage électronique, embrayage à disques en bain d'huile, transmission primaire à engrenages à taille droite, boîte 6 vitesses (3,181, 2,066, 1,611, 1,300, 1,043, 0,840), bougie CW P 112L Marelli.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé sous le moteur réalisé en tubes d'acier Cr.Mo,

suspension télehydraulique type compétition, fourche avant tiges Ø 35 mm, et écartement de 210 mm, suspensions arrière réglables à gaz avec réservoirs, pneus cross 3,00 x 21 avant et 4,00 x 18 arrière, jantes en alliage léger Akront, moyeux coniques, réservoir d'essence 9 l, alimentation mélange huile/essence à 5 %, vitesses plus de 110 km/h.

Modèle 125 RC/rv : clapets.

Non importé.

BETA 250 GS

L'intermédiaire ! Rouge bien sûr. Même allure, en gros que la 125, mais le moteur est complètement différent.

BETA 250 GS



Moteur : cylindre aluminium, carburateur Ø 36 mm, admission par clapets, 40 cv à 7 500 tr/mn, 6 vitesses.

Partie cycle : acier au Cr-Mo, simple dédou-

blé, fourche, bras Ø 38 mm, débattement 300 mm, réservoir 9 litres.

Prix non importé.

BETA 350 GS

La grosse. Tanton aux chevaux ! Exactement la même base que la 250. Suspension arrière à gaz, bien sûr, jantes Akront, moyeux coniques.

BETA 350 GS



Moteur : chemisé, cylindre en alliage, en fonte traitée, culasse en alliage léger, carburateur avec diffuseur Ø 38 mm, alésage et course 74 x 81 mm, cylindrée 348 cc, rapport de compression 11 à 1, reed valve, puissance maxi 48 ch à 7 000 tr/mn, filtre à cartouche lavable, allumage électronique, embrayage à disques en bain d'huile, transmission primaire à engrenages à taille droite, boîte à 6 vitesses (2,428, 1,611, 1,181, 0,953, 0,807, 0,655).

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé sous le moteur réalisé en tubes d'acier Cr.Mo., suspension télehydraulique type compétition, fourche avant tiges Ø 35 mm et écarte de 270 mm ; suspensions arrière réglables à gaz avec réservoir, pneus cross, 300 x 21 avant et 4,50 x 18 arrière, jantes en alliage léger, Akront, moyeux coniques, réservoir d'essence 9 litres. Non importé.

BETA 125 CR RV

Avec cette machine, on attaque le motocross. Selle et réservoir au design nouveau, ça tape ! Nouveau pot, admission par clapets. Ceci est valable pour les 3 modèles.

BETA 125 CR RV



Moteur : Cylindre en alliage léger, fonte traitée. Culasse en alliage léger. Carburateur avec diffuseur Ø 36 mm. Alésage et course 54 x 54 mm x 123 cm3. Rapport de compression : 1:13. Reed Valve. Puissance maxi : 28 HP à 10.250 tr/mn. Allumage électronique Motoplat. Embrayage à disque en bain d'huile. Transmission primaire à taille droite. 6 vitesses. Bougie Champion N 84 G.

Partie cycle : Réalisé en tubes d'acier tréfilé Cr.Mo.

Suspensions : téléhydraulique type compétition, fourche avec tiges Ø 35 mm et écart de 270 mm. Suspension arrière réglable, à gaz avec réservoirs. Pneus Metzeler cross 3,00 x 21 avant et 4,00 x 18 arrière. Réservoir d'essence 9 l environ.

BETA 250 CR

La ligne générale des cross 80, avec 250 cm3 sous les fesses.

Moteur : cylindre en alliage léger, fonte traitée, culasse en alliage léger, carburateur avec diffuseur Ø 36/38 mm, alésage et course 70 x 65,5 mm, cylindrée 248,86 cm3, rapport de compression 13 à 1, reed valve, puissance maxi 42 HP à 7 800 tr/mn, allumage électronique Motoplat, embrayage à disque en bain d'huile, transmission primaire à engrenages à taille droite, boîte 5 vitesses, bougie Champion N 82 G.

Partie cycle : cadre réalisé en tubes d'acier tréfilé Cr.Mo., suspension téléhydraulique type compétition fourche avant avec tiges Ø 38 mm, et écart de 30 mm, suspensions arrière réglables, à gaz avec réservoirs, pneus Metzeler cross 3,00 x 21 avant, 4,50 x 18 arrière, réservoir d'essence 9 l environ. Non importé.

BETA 250 CR



BETA 350 CR

Le moteur est toujours le monocylindre 2 temps, qui annonce 52 chevaux à 7 200 tours !. C'est vraiment dommage, au risque de me répéter, que tout ceci ne soit pas importé.

Moteur : cylindre en alliage léger canne en fonte traitée, culasse en alliage léger, carburateur avec diffuseur Ø 38 mm, alésage et course 74 x 81 mm, cylindrée 348 cm3, rapport de compression 11 à 1, reed valve, puissance maxi 52 HP à 7 200 tr/mn, allumage électronique Motoplat, embrayage à disque en bain d'huile, transmission primaire à engrenages à taille droite, changement en bloc à 5 vitesses, bougie Champion N 82 G.

Partie cycle : cadre réalisé en tubes d'acier tréfilé Cr.Mo., suspension téléhydraulique type compétition, fourche avec tiges Ø 38 mm, et écart de 300 mm, suspensions arrière réglables à gaz avec réservoirs, pneus Metzeler cross 3,00 x 21 avant et 4,50 x 18 arrière, réservoir d'essence 9 l environ. Non importé.

BETA 350 CR



BIMOTA

Bimota, c'est un peu la Ferrari de la moto. Cette petite firme italienne s'est en effet délimité deux champs d'action comparables à ceux de la marque au cheval noir, la compétition au plus haut niveau et la production en petite série de motos de grand tourisme sportif très sophistiquées.

En championnat du monde de vitesse, Bimota est présente en 250 et 350 avec des pilotes non moins réputés que peuvent l'être Cecotto, Fernandez, Ekerold ou Espié.

En ce qui concerne les machines de route, bonne nouvelle pour les motards français, puisque celles-ci sont dorénavant régulièrement importées par le Seudem, déjà importateur Benelli et Moto-Guzzi, qui met son réseau au service de la marque.

Deux modèles de base sont disponibles. Le SB3 à moteur 1 000 Suzuki, et le KB1 à mécanique Kawasaki 1 000.

Ces machines d'une finition exemplaire font appel jusque dans les moindres détails aux meilleurs accessoires et aux solutions techniques les plus élaborées.

Des motos d'exceptions destinées aux amoureux de la belle mécanique, passionnés et fortunés.

Marque :
BIMOTA SNC di Morri et Tamburini

Adresse :
Via Covi Snano 195, 47037 Rimini, Italie, Tel. : 0541-770369.

Importateur pour la France :
SEUDEM, 7, bld Ney, 75018 Paris.

Importateur pour la Suisse :
Louis Zecchini, Tossalmendstrasse, 8413 Neftenbach.

KB1 A

C'est la version MKII 93 ch du moteur 1 000 Kawasaki qui est retenue par l'importateur pour animer ce modèle. Nous ne reviendrons pas ici sur ses caractéristiques techniques connues de tous.

La partie cycle, elle, est tout à fait originale avec notamment un cadre multitubulaire à berceau ouvert réalisé en acier au chrome molybdène.

La suspension arrière est du type cantilever avec un amortisseur unique oléopneumatique du type monocross. Le bras oscillant ainsi que l'axe de roue arrière sont montés sur excentriques. La fourche avant est une Marzocchi et les freins des Brembo série or. Les roues sont des Bimota en magnésium et reçoivent des pneus Michelin, M48 à l'arrière et S41 à l'avant.

La machine est équipée en série d'un échappement 4 dans 1, d'un carénage intégral et d'une coque polyester avec une selle convertible en monoplace ou biplace.

Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 70 mm x 66 mm, cylindrée 1 015 cm3, compression 8,7 à 1, puissance 93 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 9,1 m/kg à 6 500 tr/mn, 4 carburateurs Mikuni, allumage batterie-bobine, lubrification forcée + carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages et par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire en acier 25 CR MO4, jantes Campagnolo-Bimota, en magnésium, Ø AV 2,50 x 18", Ø AR 3,50 x 18",

pneus Ø AV 3,50 x 18", Ø AR 130/80 x 18", frein AV 2 disques à commande hydraulique Ø 280 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche Marzocchi Ø 38 mm, AR monocross De Carbon.

Dimensions : 2 131 mm x 760 mm x 1 200 mm, poids 199 kg.

Capacités : réservoir d'essence 18 l, carter moteur 3,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 230 km/h, 1 000 m départ arrêté usine 23"5.

Prix : 49 500 F clés en main.

KB1

Il s'agit si l'on peut dire de la version économique de la KB1A. C'est en fait exactement la même moto avec seulement les éléments d'origine Kawasaki en place des freins Brembo et de la fourche Marzocchi. La KB1 est vendue 44 000 F clés en main.



SB3

Propulsée par le moteur de la Suzuki 1 000, la SB3 possède une partie cycle assez similaire à celle de la KB1A. D'une conception identique, le cadre est tout de même d'un dessin différent. Les accessoires sont également de même provenance dans l'ensemble : Brembo, Marzocchi, etc... Comme la KB1, la SB3 est donnée pour environ 230 km/h. Un chiffre tout à fait plausible vu l'excellent rapport poids-puissance de ces motos et leur équipement en série d'un carénage.



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 70 mm x 64,8 mm, cylindrée 997 cm³, compression 9,2 à 1, puissance 90 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 7,84 m/kg à 7 500 tr/mn, 4 carburateurs Mikuni VM Ø 26 mm, allumage batterie - bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 87/49, transmission secondaire par chaîne, rapport 15/39, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre en tubes en acier 25 CR MO4, jantes Speedline en magnésium, Ø AV

2,50 x 18", AR 3,50 x 18", pneus Michelin Ø AV 3,50 x 18", Ø AR 130/80 x 10", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 280 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche Marzocchi Ø 38 mm, AR monocross, amortisseur De Carbon.

Dimensions : 2 112 mm x 660 mm x 1 240 mm, poids 209,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 15 l, carter moteur 3,4 l.

Performances usine : vitesse maximum usine + 230 km/h.

SB-2/80

Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une SB-3 équipée pour les courses du championnat italien du moteur Suzuki 750 en place du 1 000. Cette version n'est importée.

YB3

Il s'agit de l'association d'une partie-cycle Bimota et de mécaniques Yamaha TZ 250 ou 350. Un fameux cocktail qui fait la convoitise de nombreux pilotes privés. Une denrée rare malheureusement puisque cette année l'usine a décidé de limiter la production à 25 exemplaires destinés à une sélection des meilleurs pilotes.

Moteur : Yamaha TZ 250 ou 350 standard.
Partie cycle : cadre spécial Bimota, freins AV double disque à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 230 mm.

Suspensions : AV fourche Ceriani, AR cantilever.
Capacités : réservoir d'essence 24 l.

BMW

La gamme se composait jusqu'à présent de sept modèles maintenant très connus : la R45, la R65, la R80 et les diverses variations à base de 1 000 cm³, les R100T, R100TC, R100RT et R100RS. On note la disparition de la R100/7, mais le salon devrait nous permettre de découvrir la toute nouvelle enduro GS 80, que vous trouverez dans les pages nouveautés auréolée de ses résultats au rallye Paris/Dakar.

Marque :

B.M.W. MOTORRAD, GmbH, 8000 Munich, 40, Post 400360.

Importateur pour la France :

B.M.W. FRANCE : 116, avenue Aristide-Briand, 9220 Bagneux.

Importateur pour la Belgique :

N.V. B.M.W. BELGIUM S.A. - Pierstraat 231, Kontich 2550.

Importateur pour la Suisse :

B.M.W. SCHWEIZ A.G. - Industriestrasse, Dieslsdorf, ZH, 8157.

R45

Reprenant le principe cher à ses grandes sœurs : moteur flat-twin, etc, la petite R45 n'a pas réussi sa percée. Il faut dire qu'elle manque sérieusement de puissance pour être amusante à piloter, et son prix a effectué un bond vers des sommets qui la rendent difficilement accessible...

R45



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 70 mm x 61,5 mm, cylindrée 473,4 cm³, compression 9,2 à 1, puissance 35 ch à 7 250 tr/mn, couple maximum 3,8 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Bing Equipression Ø 28 mm, allumage batterie - bobine, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par cardan, rapport 3,89 à 1, embrayage monodisque, boîte de vitesses à 5 rapports : 4,4, 2,86, 2,07, 1,67, 1,50.

Partie cycle : cadre double berceau en tubes, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,25 x 18", Ø AR 4,00 x 18", freins AV 2 disques à

commande hydraulique Ø 260 mm, AR Simplex à commande par tringle Ø 200 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 120 mm x 688 mm x 770 mm, (hauteur à la selle), empattement 1 390 mm, garde au sol 165 mm, poids à vide 205 kg.

Capacités : réservoir d'essence 22 l dont 2 l de réserve, carter moteur 2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 145 km/h, 400 m départ arrêté usine 15"8, consommation usine 4,5 l/100 km DIN 70030.

Prix : 18 000 F.

R65

Identique esthétiquement à la R45, la R65 dispose également de la même partie cycle. Remplaçant la 600 cm³, elle remporte un plus grand succès que la R45. Maniable, légère, économique, idéale pour le tourisme. Pour un poids sensiblement identique, elle dispose d'une puissance nettement supérieure, ce qui la rend beaucoup plus sympa.

Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 82 mm x 61,5 mm, cylindrée 649,6 cm³, compression 9,2 à 1, puissance 45 ch à 7 250 tr/mn, couple maximum 5,1 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Bing Equipression x 28 mm, allumage batterie - bobine, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par cardan, rapport 3,44 à 1, embrayage monodisque, boîte de vitesses à 5 rapports : 4,4, 2,86, 2,07, 1,67, 1,50.

Partie cycle : cadre double berceau en tubes, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,25 x 18", Ø AR 4,00 S x 18", freins AV 2 disques à

commande hydraulique Ø 260 mm, AR Simplex à commande par tringle Ø 200 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 110 mm x 688 mm x 770 mm, (hauteur à la selle), empattement 1 390 mm, garde au sol 165 mm, poids à vide 205 kg.

Capacités : réservoir d'essence 22 l dont 2 l de réserve, carter moteur 2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 160 km/h, 400 m départ arrêté usine 14"7, consommation usine 4,6 l/100 km DIN 70030.

Prix : 20 900 F.



R80/7

La R80/7 est équipée d'origine d'un double disque, de jantes à branches. C'est certainement la machine la plus homogène de la marque. Mais son prix de vente a malheureusement augmenté de plus de 4 000 F cette année.

R80/7



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 84,8 mm x 70,6 mm, cylindrée 785 cm³, compression 8 à 1, puissance 55 ch à 7 000 tr/mn, couple maximum 6,4 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Bing Equipression Ø 40 mm, allumage batterie - bobine, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par cardan, rapport 3,2 à 1, embrayage monodisque, boîte de vitesses à 5 rapports : 4,4, 2,86, 2,07, 1,67, 1,50.

Partie cycle : cadre double berceau en tubes, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", freins AV 2 dis-

ques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR Simplex à commande par tringle Ø 200 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 210 mm x 746 mm x 820 mm (hauteur de selle), empattement 1 465 mm, poids à vide 195 kg.

Capacités : réservoir d'essence 24 l dont 2 l de réserve, carter moteur 2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 180 km/h, 400 m départ arrêté usine 14"1, consommation usine 4,75 l/100 km DIN 70030, préparation.

Prix : 24 200 F.

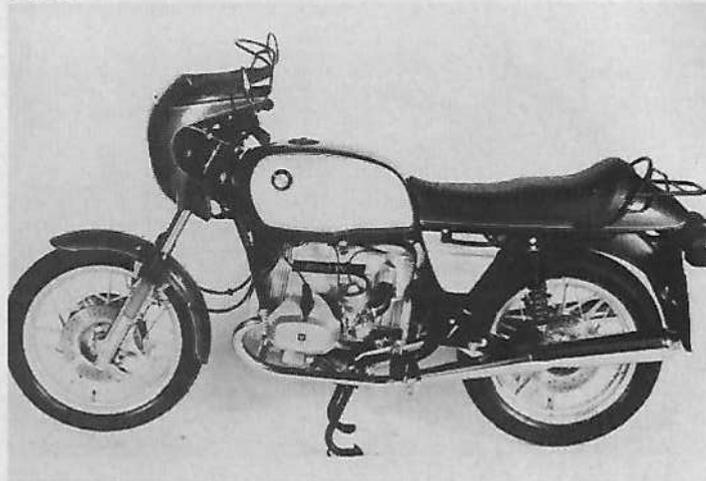
R 100 T ET TC

Ces deux 1 000 cm³ ne diffèrent que par le carénage : simple tête de fourche pour la T, il s'agit du carénage de la RS pour la TC. Le moteur ne développe que 65 ch mais la T et la TC sont vendues beaucoup moins chère que leurs grandes sœurs pour 5 petits chevaux de moins seulement.

R 100 T



R 100 TC



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 94 mm x 70,6 mm, cylindrée 972 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 65 ch à 6 600 tr/mn, couple maximum 7,7 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Bing Equipression Ø 40 mm, allumage batterie - bobine, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par cardan, rapport 3 à 1, embrayage monodisque, boîte de vitesses à 5 rapports : 4,4, 2,86, 2,07, 1,67, 1,50.

Partie cycle : cadre double berceau en tubes, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 1,85 b x 19", Ø AR 2,50 B x 18", freins AV 2 dis-

ques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 210 mm x 746 mm x 820 mm (hauteur à la selle), empattement 1 465 mm, garde au sol 165 mm, poids 220 kg.

Capacités : réservoir d'essence 24 l dont 3 l de réserve, carter moteur 2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 200 km/h, 400 m départ arrêté usine 13"3, consommation usine 5,75 l/100 km.

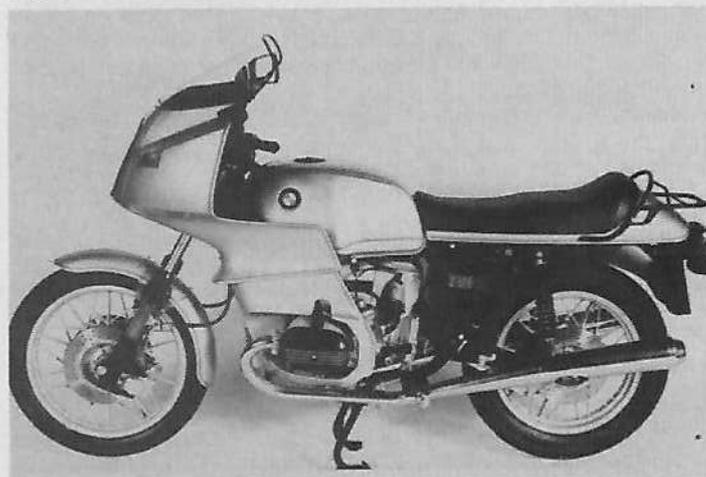
Prix : R 100 T : 26 300 F

R 100 TC : 29 300 F.

R 100 S

La RS a marqué un grand tournant dans la politique imprimée par Munich puisqu'elle a aidé au lancement de la série 7. La version actuelle dispose d'une selle monoplace et d'un nouveau coloris. Plus que jamais, le grand tourisme sportif à la B.M.W. fait école, ainsi que l'adoption du fameux carénage intégral. C'est le modèle le plus puissant et le plus rapide de la gamme, le navire-amiral.

R 100 S



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 94 mm x 70,6 mm, cylindrée 972 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 70 ch à 7 250 tr/mn, couple maximum 7,7 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Bing Equipression Ø 40 mm, allumage batterie - bobine, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par cardan, rapport 3 à 1, embrayage monodisque, boîte de vitesses à 5 rapports : 4,4, 2,86, 2,07, 1,67, 1,50.

Partie cycle : cadre double berceau en tubes, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 1,85 B x 19", Ø AR 2,75 C x 18", freins AV 2

disques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 210 mm x 746 mm x 820 mm (hauteur à la selle) empattement 1 465 mm, garde au sol 165 mm, poids à vide 210 kg.

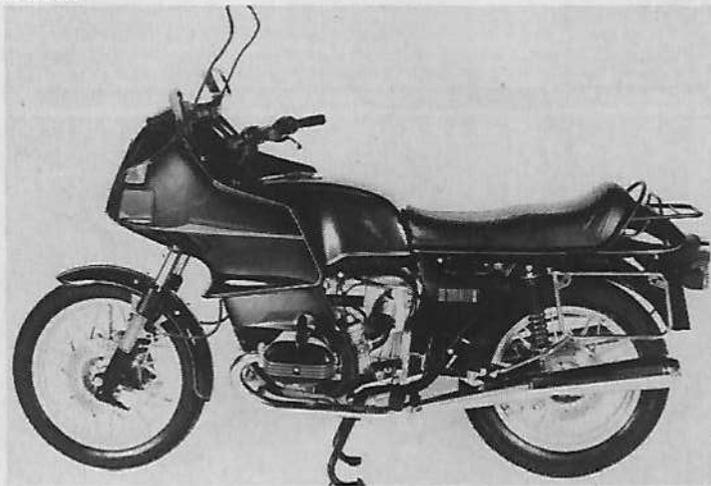
Capacités : réservoir d'essence 24 l dont 3 l de réserve, carter moteur 2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 200 km/h, 400 m départ arrêté 13"3, consommation usine 5,75 l/100 km DIN 70030.

Prix : 34 000 F.T.T.C.

R 100 RT

La dernière née de la gamme B.M.W., la RT, constitue le second haut de gamme avec la RS. C'est la moto qui correspond le plus, à notre avis, à l'image de marque de la firme munichoise. La RS, c'est le grand tourisme sportif la RT, le grand tourisme plus tranquille. La RT est d'une beauté indéniable et elle dispose d'un équipement de qualité, d'un joli contraste bicolore. Le nouveau carénage intégral, qui fait tout l'intérêt de ce modèle, est particulièrement réussi, et malgré les réserves que nous formulions au moment de la sortie, l'expérience nous a révélé un accessoire fonctionnel et bien étudié. La RT se taille d'ailleurs un joli succès car elle est tout de même vendue 3 000 F de moins que la RS alors qu'elle est propulsée par un moteur aussi puissant que celui de cette dernière.



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 94 mm x 70,6 mm, cylindrée 973 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 70 ch à 7 250 tr/mn, couple maximum 7,7 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Bing Equipression Ø 40 mm, allumage batterie - bobine, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par cardan, rapport 3 à 1, embrayage monodisque, boîte de vitesses à 5 rapports : 4,4, 2,86, 2,07, 1,67, 1,50.

Partie cycle : cadre double berceau en tubes, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 1,85 B x 19", Ø AR 2,75 C x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 260 mm,

AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 210 mm x 746 mm x 820 mm (hauteur à la selle), empattement 1 465 mm, garde au sol 165 mm, poids à vide 214 kg.

Capacités : réservoir d'essence 24 l dont 3 l de réserve, carter moteur 2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 190 km/h, 400 m départ arrêté usien 13"5, consommation usine 5,75 l/100 km DIN 70030.

Prix : 31 300 F. Modèle équipé du carénage intégral type RT.

BPS

Durement frappée par la crise, comme l'indique son directeur M. Boudet, l'usine BPS vit des jours difficiles. N'important plus rien d'Italie, (ni SWM, ni Cagiva), BPS se consacre aujourd'hui exclusivement à ses propres productions, à savoir une moto de trial à moteur Morini, une enduro-trail 80 cm³ (toujours Morini), enfin une gamme enduro 125 et 250 à moteur Sachs à clapets. Le tout adopte une suspension Cantilever.

Marque :

BPS

Adresse :

Z.I. BP 62, 12000 Villefranche-de-Rouergue.

BPS 125 TRIAL

La plus connue de la nouvelle gamme « made in Villefranche » car déjà construite en présérie l'an passée. Equipée du Minarelli 125 retravaillé par BPS, cette trial est parfaitement dans le coup. Elle coûte 9 000 F.

BPS 125 TRIAL



Moteur : Franco Morini, 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindrée 123,6 cm³, compression 10,5 à 1, puissance 13 ch à 6 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 22 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes alu, pneus Pirelli Ø AV 2,75 x 21", Ø AR 4,00 x 18" trial, freins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 123 mm.

Suspensions : AV fourche Paioli hydraulique, débattement 275 mm, AR amortisseurs à gaz Girling, débattement 160 mm.

Dimensions : 1 980 mm x 1 150 mm, empattement 1 285 mm, garde au sol 335 mm, poids 79 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4,5 l.

Prix : 9 000 F.T.T.C.

EX 80

Tout nouveau modèle équipé du moteur Franco-Morini, ce 80 remplace l'ancienne Elan 125 à partie cycle SWM. Elle adopte la nouvelle partie cycle BPS à cantilever, mais l'amortisseur n'est pas aussi élaboré que sur les 125 et 250. Le prix sera compris entre 7 et 8 000 F. La moto étant encore au stade de prototype, nous n'avons pas de fiche technique.

EX 125

Primitivement prévue avec un moteur Minarelli, (on l'avait vue ainsi au salon de Paris 79), cette moto sera en fait équipée du nouveau Sachs à clapets. L'équipement est très sérieux, avec fourche Samfis, amortisseur De Carbon à azote et bombonnes séparées, etc... Pas encore de fiche technique. Le prix sera compris entre 12 et 13 000 F.

EX 250

Identique à la 125, mais avec un moteur 240 Sachs (également à clapets). Pas encore de fiche technique, prix compris entre 13 et 14 000 F.

BULTACO

On sait que cette usine espagnole a eu bien des malheurs. L'importateur avait pris ses précautions et n'a pas été en rupture de stock. Et puis, les problèmes se règlent peu à peu et la production va repartir. La marque multiple championne du monde de trial continue. Les modèles n'ont pas changé. Mais était-ce nécessaire ?

Marque :

COMPANIA ESPANOLA DE MOTORES, S.A. CEMOTO-BULTACO.

Adresse :

Avda. Almirante Carrero Blanco, s/n San Adrian de Besos (Barcelona) Espana.

Importateur pour la France :

SOIETE D'EXPLOITATION DES ETABLISSEMENTS FRANK LUCAS, 147, avenue des Etats-Unis, 31200 Toulouse (France).

Importateur pour la Belgique :

M. MARCEL WIERTZ, Houlteau, 4660 Thimister (Belgica).

Importateur pour la Suisse :

M. ORLANDO CALONDER, Landstrasse, 251, 9494 Schaan FL. (Suiza).

BULTACO SHERPA T 74/125

Les petites sœurs des motos championnes du monde : même ligne, même coloris (bleu), même impression de fonctionnalité.

BULTACO SHERPA T 74/125



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 43 mm x 51,5 mm, (74), 54,2 mm x 51,5 mm (125), cylindrée 74,788 cm³ et 118,8 cm³, compression 11 à 1, puissances 6,63 ch et 9,12 ch à 7 000 tr/mn et 8 500 tr/mn, carburateurs Zenith 18 MX et Amal 2625, allumage alternateur à volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne duplex, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 0,246 - 0,313 - 0,410 - 0,556 - 0,745 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé,

jantes Akront alu, pneus Pirelli Ø AV 2,75 (2,75) x 18", Ø AR 3,75 (4,00) x 18", freins AV et AR à tambours Ø 125 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique, débattement 160 mm, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 1 932 mm x 800 mm x 1 036 mm, empattement 1 285 mm, garde au sol 260 mm, poids 80 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5,5 l, embrayage 300 cm³, boîte 600 cm³.

Prix : 74 : 4 990 F.T.T.C.
125 : 7 450 F.T.T.C.

BULTACO SHERPA T 238

Strictement identique à la 350, à l'alésage du cylindre près. Un peu délaissée par le public, à tort : les performances sont suffisantes et le prix bien moins élevé (238 cm³, anti-TVA). Disponible en « Kit Pyrénées » (voir photo).

BULTACO SHERPA T 238



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 71 mm x 60 mm, cylindrée 237,56 cm³, compression 9 à 1, puissance 14,1 ch à 5 500 tr/mn, couple maximum 2,04 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage magnéto-alternateur à volant avec rupteur, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 2,375 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,545 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 4,484 - 3,484 - 2,659 - 1,633 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,75 x

21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV et AR à tambours Ø 125 mm.

Suspensions : AV fourche Ø 35 mm, débattement 165 mm, AR amortisseurs Betor hydrauliques.

Dimensions : longueur 2 005 mm, empattement 1 315 mm, garde au sol 343 mm, poids 92,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l, embrayage 300 cm³, boîte 600 cm³.

Prix : 9 415 F.T.T.C. (disponible aussi avec kit Pyrénées - voir photo).

BULTACO SHERPA T 350

Championne du monde en 1979, avec Schreiber.

BULTACO SHERPA T 350



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 83,2 mm x 60 mm, cylindrée 326,2 cm³, compression 9 à 1, puissance 20,8 ch à 6 500 tr/mn, couple maximum 2,76 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 28 mm, allumage magnéto - alternateur à volant avec rupteur, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 2,375 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,545 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 4,484 - 3,484 - 2,659 - 1,633 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,75 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV et AR à tambours Ø 125 mm.

Suspensions : AV fourche Ø 35 mm, débattement 165 mm, AR amortisseurs Betor.

Dimensions : 2 005 mm x 840 mm x 1 095 mm, empattement 1 315 mm, garde au sol 343 mm, poids 92,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l, embrayage 300 cm³, boîte 600 cm³.

Prix : 12 630 F.T.T.C.

BULTACO ALPINA 250/350

A mi-chemin des Frontera et des Sherpa (mais plus près des Sherpa dont elles sont étroitement dérivées), l'Alpina est la moto de « promenade sportive » c'est-à-dire en montagne, par excellence. Selle bi-place, réservoir plus grand, pneus cross, amortisseurs à gaz, rapports de boîte différents ne lui font pas perdre les incroyables possibilités de la Sherpa en terrain difficile. Elle est sans concurrence sur son marché.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 71 mm x 60 mm, (83,2 mm x 64 mm), cylindrée 237,5 cm³ (348 cm³), compression 9 (8,5) à 1, puissance 14,1 ch à 5 500 tr/mn (21,6 ch à 6 500 tr/mn) couple maximum 2,04 m/kg à 4 000 tr/mn (2,78 m/kg à 4 500 tr/mn), carburateur Amal 2600 (Bing 84), allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne simple avec tendeur, rapport 2,375 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,50 à 1 (3,23 à 1), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 0,2878 - 0,4426 - 0,6251 - 0,8219 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes Akront alu, pneus Pirelli cross Ø AV 2,75 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV et AR à tambours coniques Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche télehydraulique, débattement 165 mm, AR amortisseurs à gaz Betor.

Dimensions : 2 002 mm x 930 mm x 1 082 mm, empattement 1 310 mm, garde au sol 300 mm, poids 105 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l, embrayage 300 cm³, boîte 600 cm³.

Prix : 250 : 9 930 F.T.T.C. - 350 : 11 460 F.T.T.C.

BULTACO ALPINA 250/350



BULTACO 250/425 PUR SANG MK 12

Moteur à clapets, souple et puissant (38,8 ch et 42,2 ch), fourche à air, amortisseurs Betor à réservoirs séparés, réservoir en plastique incassable, elles ne souffrent que d'une chose : la concurrence japonaise.

BULTACO 250/425 PUR SANG MK 12



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 mm x 64 mm (85 mm x 64 mm), cylindrée 246,3 cm³ (363,2 cm³), compression 11 (10) à 1, puissance 38,8 ch à 8 700 tr/mn (42,2 ch à 8 000 tr/mn), carburateur Bing Ø 38 mm, (40 mm), allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 0,405 - 0,507 - 0,659 - 0,810 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes Akront alu, pneus Pirelli cross Ø AV 3,00

x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à tambour à moyeux conique Ø 125 mm (140 mm), AR à tambour à moyeux conique Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche hydropneumatique, débattement 260 mm, AR amortisseurs Betor à gaz avec réservoirs séparés.

Dimensions : 2 128 mm x 850 mm x 1 235 mm, empattement 1 426 mm, garde au sol 390 mm, poids 99 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l.

Prix : 250 : 13 950 F.T.T.C. - 370 : 14 950 F.T.T.C.

BULTACO 74 FRONTERA

Identique à la 125 Frontera. Sa ligne est moderne et son équipement complet. Dommage que le pot passe en bas. Son créneau, à mi-chemin entre trail et enduro, n'a pas beaucoup d'adeptes en France.

BULTACO 74 FRONTERA



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 43 mm x 51,5 mm, cylindrée 74,8 cm³, compression 10,5 à 1, puissance 8,8 ch à 8 300 tr/mn, carburateur Bing 84, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes alu Ø AV 20", Ø AR 17", pneus Pirelli

trial Ø AV 2,50 x 20", Ø AR 3,75 x 17", freins AV et AR à tambours à moyeux cylindriques Ø 125 mm.

Suspensions : AV fourche télehydraulique, débattement 160 mm, AR amortisseurs à gaz Betor.

Dimensions : 1 960 mm x 820 mm x 1 050 mm, empattement 1 300 mm, garde au sol 290 mm, poids 87 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7,5 l.
Prix : non communiqué.

BULTACO METRELLA GTS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 mm x 60 mm, cylindrée 244,29 cm³, compression 10 à 1, puissance 25 ch à 7 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage magnéto-alternateur à volant électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 2,375 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,812 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,425 - 2,066 - 1,567 - 1,294 - 1,123 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé,

jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 18", Ø AR 3,25 x 18", freins AV et AR à tambour Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche Ø 35 mm, débattement 130 mm, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : longueur 2 050 mm, empattement 1 345 mm, garde au sol 195 mm, poids 121 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13 l, embrayage 300 cm³, boîte 600 cm³.

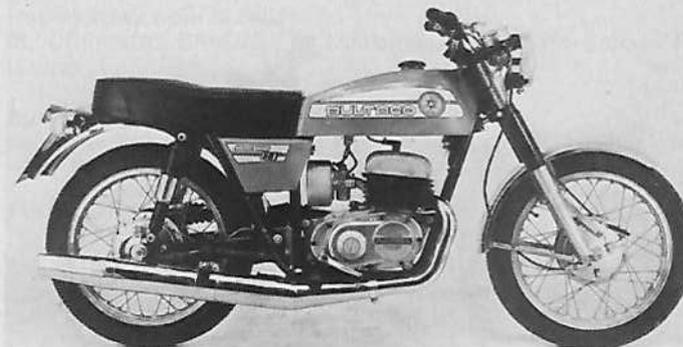
Performances constructeur : vitesse maximum usine 150 km/h.

Prix : non importé

BULTACO MERCURIO 175 GT

Non importé, ce modèle aurait besoin d'une sérieuse remise à la mode.

BULTACO MERCURIO 175 GT



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 61,1 mm x 60 mm, cylindrée 176,2 cm³, compression 7,5 à 1, puissance 12,49 ch à 6 000 tr/mn, carburateur Zenith Ø 22 mm, allumage magnéto-alternateur à volant magnétique avec rupteur, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 2,375 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,437 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,754 - 1,776 - 1,364 - 1,136 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes Ø AV et AR 17", pneus Ø AV et AR 3,00 x 17", freins AV et AR à tambours Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : longueur 1 912 mm, empattement 1 264 mm, poids 95 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11,5 l, embrayage 300 cm³, boîte 600 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 112 km/h.

Prix : non importé.

BULTACO 50 CHISPA

Une vraie Sherpa à l'échelle réduite pour ceux qui veulent faire « comme papa ».

BULTACO 50 CHISPA



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 mm x 64 mm (85 mm x 64 mm), cylindrée 246,3 cm³ (363,2 cm³), compression 11 (10) à 1, puissance 37,4 ch à 8 720 tr/mn, (42,2 ch à 7 500 tr/mn) carburateur Bing 54 Ø 36 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne duplex, rapport 2,375 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,5 à 1 (3,23 à 1), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (5 rapports) : 3,115 - 2,288 - 1,751 - 1,408 - 1,174 - 1. (3,134 - 2,188 - 1,610 - 1,219 - 1.).

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes Akront alu, pneus Pirelli cross Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche à air, débattement 240 mm, AR amortisseurs à gaz Betor à réservoirs séparés, débattement 260 mm.

Dimensions : 2 110 mm x 840 mm x 1 200 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 345 mm, poids 113 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l.

Prix : 250 : 12 600 F T.T.C. - 370 : 13 620 F T.T.C.

BULTACO STEAKER 74/125

La plus moderne des Bultaco de route. Cadre original, roues à bâtons, freins à disques avant et arrière, elle ne manque pas d'arguments. Malheureusement pas importée en France.

BULTACO STEAKER 74/125



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 43 mm x 51,5 mm (54,2 mm x 51,5 mm) cylindrée 74,7 cm³ (118,8 cm³), compression 11,5 à 1 (12 à 1), puissance 8,84 ch à 8 300 tr/mn (14 ch à 9 000 tr/mn), carburateur Bing 84 Ø 26 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 0,292 - 0,484 - 0,638 - 0,773 - 0,890 - 1.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes en alliages à bâtons Ø AV et AR 18", pneus Pirelli Ø AV 2,50 x 18", Ø AR 2,75 x 18", freins AV et AR à disques Ø 220 mm.

Suspensions : AV fourche télehydraulique, débattement 120 mm, AR amortisseurs Betor hydrauliques.

Dimensions : 1 925 mm x 570 mm x 900 mm, empattement 1 275 mm, garde au sol 250 mm, poids 86 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9 l.

Prix : non importé.

BULTACO METRALLA GTS

A été l'objet d'une louable remise au goût du jour, qui n'a pas été jusqu'à l'adoption de freins à disque. Les performances restent excellentes et la simplicité évidente. Non importée.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 mm x 42 mm, cylindrée 47,633 cm³, compression 8 à 1, puissance 1,85 ch à 5 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14/12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports : 2,83 - 1,61 - 1,48.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé,

jantes alu Akront, pneus Ø AV 2,00 x 16", AR 2,50 x 15", freins AV à tambour, Ø du tambour 90 mm, AR à tambour, Ø du tambour 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR oscillante.

Dimensions : L 1 517 mm x l 635 mm x h 835 mm, empattement 997 mm, garde au sol 227 mm, poids 42 kg.

Capacités : réservoir d'essence 1,75 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h.

Prix : 4 430 F.T.T.C.

CAN-AM

Marque mystérieuse il y a quelques temps, Can-Am est maintenant connue des « verveux » français. C'est une boîte canadienne, qui possède la fabrique autrichienne des moteurs Rotax. Les motos, exclusivement oranges, sont superbes, fiables et silencieuses. La souplesse des moteurs est proverbiale. Avant, pour résumer toutes ces qualités, on disait « finition japonaise ». Voilà la voie canadienne...

Marque :

CAN-AM

Adresse :

CAN-AM Bombardier Limitée - Valcourt, Québec Joe 2 LO Canada.

Importateur pour la France :

CAN-AM France, Cancalières, 81200 Mazamet.

CANAM QUALIFIER 175, 250, 400

Toute cette série est destinée à l'enduro. L'équipement est carrément sérieux (fourche Marzocchi, amortisseurs Girling), la présentation est chaude, le design impressionnant sans être lourd. Et puis bien sûr les fameux moteurs Rotax, puissants, souples, une légende à eux tous seuls !

175 ET 250 QUALIFIER



CAN-AM 175

Moteur : 2 temps, monocylindre. Alésage et course : 62 x 57,5 mm, cylindrée : 173,6 cm³, compression : 13,5 à 1, puissance 24 HP ch à 8 500 tr/mn, carburateurs Bing Ø 32 mm, allumage Bosch, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : Transmission primaire par engrenages, rapport 3,286, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,93 (15/44), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses 6 rapports, étagement : 1 = 3,40, 2 = 2,31, 3 = 1,68, 4 = 1,31, 5 = 1,095, 6 = 0,913.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

jantes Ø AV 21, Ø AR 18, pneus : Ø AV 21/350 Ø AR 18/450, freins : AV tambour à commande par câble main droite, Ø du tambour 152,4, AR tambour à commande câble pied droit, Ø du tambour 152,4.

Suspensions : Type classique, AV Marzocchi Ø 36, AR amortisseur Girling Shocho.

Dimensions : L 2 169 x l 863 x h selle 952 mm, empattement 1451, garde au sol 286 mm, poids 98,8 kg.

Capacités : Réservoir d'essence : 9,95 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine : 140 km/h.

Prix : 11 490 F en juin 80.

250 QUALIFIER 80/81

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course : 72 x 61 mm, cylindrée 248 cm³, compression 12,5 à 1, puissance 34 HP ch à 8 000 tr/mn, carburateurs Bing Ø 32 mm, allumage Bosch, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport, rapport 2,9, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,06 (15/46), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses : 6 rapports, étagement : 1 = 3,40, 2 = 2,31, 3 = 1,68, 4 = 1,31, 5 = 1,09, 6 = 0,913.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

jantes Ø AV 21 Ø AR 18, pneus : Ø AV 21 x 300 Ø AR 500 x 18. Freins : AV tambour à commande par câble, Ø AR du tambour 152 mm Ø AR tambour à commande par câble Ø du tambour 152 mm.

Suspensions : type classique, AV Marzocchi Ø 35 mm, AR amortisseur Girling.

Dimensions : L 2 165 x l 863 x h selle 952, empattement 1451, garde au sol 286, poids 102,6 kg.

Capacités : Réservoir d'essence 9,9 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 142 km/h.

Prix : 12 980 F en juin 80.

400 QUALIFIER



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 84 x 72 mm, cylindrée 399 cm³, compression 10,75 à 1, puissance 40 HP ch à 6 000 tr/mn, carburateurs Mik Ø 38 mm, allumage Bosch 6 pôles, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,6 (25/65), transmission secondaire par chaîne, rapport 3,06 (15/46), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses 5 rapports, étagement : 1 = 2,91, 2 = 2,3 = 1,40, 4 = 1,11, 5 = 0,913.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes Ø AV 21,

Ø AR 18, pneus Ø AV 200 x 21, Ø AR 500 x 18, freins : AV tambour à commande câble, Ø du tambour 152 mm, Ø AR tambour à commande câble, Ø du tambour 152 mm.

Suspensions : Type classique, AV Marzocchi Ø 38 Air, AR S et W amortisseur.

Dimensions : L 2 159 x l 863 x h de selle 941, empattement 1 447, garde au sol 295, poids 107 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,9 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 160 km/h.

Prix : 13 930 F en juin 80.

CANAM QUALIFIER 125

Ce sera la nouveauté absolue. Pas de fiche technique, pas de photo. En fait, c'est une MK transformée enduro, vendue 12 200 francs.

CANAM MX 125, 250, 400

Les motos de cross ont eu de gros succès (Jimmy Ellis fut leur pilote symbole), mais sont peu connues en France. Bien équipée, puissante, elle a tout pour plaire !

125 MX

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 124 cm³, puissance 24 ch à tr/mn, carburateurs Mik Ø 34 mm, allumage Bosch 6 pôles avance automatique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes Ø AV 21,

Ø AR 18, pneus Ø AV 300 x 21, Ø AR 410 x 18, Freins : AV tambours à commande câble, Ø du tambour 152, AR tambour à commande câble, Ø du tambour 152.

Suspensions : type classique, AV Marzocchi, AR S et W.

Dimensions : L 2 178 x l 836 x h

Capacités : réservoir d'essence : 7,7 l.

Prix : 10 950 F.

250 MX



250 MX7

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 72 x 61 mm, cylindrée 248 cm³, puissance 37,5 ch à 7 750 tr/mn, carburateur Mik Ø 34 mm, allumage Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport : , transmission secondaire par chaîne, rapport : , embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire bras AR alu, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus : Ø AV 300 x

21, Ø AR 500 x 18, freins : AV tambour à commande par câble, Ø du tambour 152, AR tambour à commande par tringle, Ø du tambour 152.

Suspensions : type classique, AV Marzocchi, AR S et W.

Dimensions : L 2 159 x 863 x h 1 126, empattement 147,9, garde au sol 327, poids 97,8 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7,7 l.

Prix : 12 885 F.

400 MX7

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 84 x 72 mm, cylindrée 399 cm³, puissance 43 ch à 6 250 tr/mn, couple : , carburateur Mik Ø 38 mm, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport : , transmission secondaire par chaîne, rapport : , embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire (bras AR alu),

jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 300 x 21", Ø AR 500 x 18", freins : AV tambour à commande par câble, Ø du tambour 152, AR tambour à commande par tringle, Ø du tambour 152.

Suspensions : type classique, AV Marzocchi 0/38, AR S et W.

Dimensions : L 2 159 x 1 863 x h 1 216, empattement 1 479, garde au sol 327, poids 101 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7,7 l.

Prix : 13 800 F.

H.D. CAGIVA

Née des cendres d'A.M.F.-Harley Davidson en Italie, CAGIVA signifie Castilloni-Giovanni-Varèse, du nom des deux frères qui ont racheté l'affaire, du prénom de leur père et du lieu d'emplacement de l'usine.

S'étant contentée dans un premier temps d'assurer la continuation des modèles Harley Davidson, la firme s'attache maintenant à renouveler sa gamme.

On note ainsi cette année la disparition des SS 175, SX 175 et SX 250 et l'apparition aux côtés de la MXR 240 de cross d'une MXR 125 et d'une RX 240 d'enduro.

L'importateur ayant changé récemment nous n'avons malheureusement pas pu obtenir à temps tous les renseignements concernant ces machines.

Marque :

CAGIVA Motor S.p.A. Via Macchi 144 (Shiranna), Z.I. 100, Varèse, Italie.

Importateur pour la France :

SODIMA, Z.I. 57210 Hauconcourt.

SST 125

C'est le fer de lance de la marque. Dérivée de Harley Davidson, sa ligne est originale et plaît beaucoup. S'attaquant délibérément aux japonaises, elle propose frein avant à disque, graissage séparé et clignotants.

H.D. CAGIVA SST 125



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 mm x 50 mm, cylindrée 123,1 cm³, compression 10,8 à 1, puissance 17 ch à 6 750 tr/mn, couple maximum 1,2 m/kg à 6 750 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 27 mm, allumage volant magnétique, lubrification par pompe à huile, mise en route par kick primaire.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,083 - 1,312 - 0,947 - 0,761 - 0,608.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes alu Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Pirelli Ø AV 3,00

x 19", Ø AR 3,50 x 18", freins AV à disque à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à tambour Ø 135 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique, AR amortisseurs hydrauliques réglables en 3 positions.

Dimensions : 2 080 mm x 840 mm, empattement 1 360 mm, garde au sol 165 mm, poids 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 110 km/h.
Prix : 7 400 F. T.T.C.

SST 240

Réplique exacte de la 125 avec le double de cylindrée. Moteur assez tranquille bénéficiant du graissage séparé.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 72,1 mm x 59,6 mm, cylindrée 240 cm³, compression 10,3 à 1, carburateur Dell'Orto Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification par pompe à huile, mise en route par kick primaire.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (23,16 - 16,10 - 11,73 - 9,13 - 7,37).

Partie-cycle : cadre double, berceau, pneus Ø AV 3,25 x 19", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à disque Ø 260 mm, AR à tambour Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique, débattement 260 mm, AR amortisseurs hydrauliques réglables en 3 positions.

Dimensions : longueur 2 180 mm, empattement 1 422 mm, garde au sol 170 mm.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l, réservoir d'huile 1,7 l.

Prix : 9 700 F. T.T.C.

SST 350

La ligne la plus musclée sans doute, la plus agressive. Le moteur, dérivé du 250, possède un couple de tracteur. Le grand guidon rappelle avantageusement Harley-Davidson.

H.D. CAGIVA 350 SST



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 80 mm x 64 mm, cylindrée 342 cm³, compression 9,6 à 1, puissance 25,5 ch à 5 750 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 34 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 3,182 - 2,00 - 1,40 - 1,043 - 0,826.

Partie-cycle : cadre double berceau, freins

AV à disque à commande hydraulique Ø 264 mm, AR à tambour Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique, AR amortisseurs téléhydrauliques.

Dimensions : 2 200 mm x 900 mm x 1 280 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 180 mm, poids 138 kg.

Capacités : réservoir d'essence 14 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 135 km/h.

Prix : 13 350 F. T.T.C.

SXT 125

Le trail à l'italienne. Même moteur que la SST, avec graissage séparé. Ligne rondouillarde mais réussie, elle est proposée à un prix concurrentiel.

H.D. CAGIVA 125 SXT



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 mm x 50 mm, cylindrée 123,1 cm³, compression 10,8 à 1, puissance 17 ch à 7 250 tr/mn, couple maximum 1,2 m/kg à 7 250 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 27 mm, allumage volant magnétique, lubrification par pompe à huile, mise en route par kick primaire.

Transmission : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,083 - 1,312 - 0,947 - 0,761 - 0,608.

Partie-cycle : cadre double berceau, pneus Ø AV 2,75 x 21", Ø AR 3,50 x 18", freins AV et

AR à tambours à moyeux cylindriques Ø 138 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique, AR amortisseurs téléhydrauliques réglables en 3 positions.

Dimensions : 2 080 mm x 900 mm, empattement 1 360 mm, garde au sol 220 mm, poids 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l.

Prix : 7 300 F. T.T.C.

SX 350

La version T.T. de la 350 SST. Vocation plutôt trail, équipement électrique complet et graissage séparé.

D. CAGIVA 350 SX



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 80 mm x 68 mm, cylindrée 341 cm³, compression 9,6 à 1, carburateur Dell'Orto 034 mm, allumage électronique, lubrification par pompe à huile, mise en route par kick primaire.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 24,46 - 15,37 - 10,76 - 8,02 - 6,35.

Partie-cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV et AR à tambours Ø160 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique, AR amortisseurs hydrauliques, réglables en 3 positions.

Dimensions : longueur 2 160 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 260 mm.

Capacités : réservoir d'essence 11 l.

Prix : 13 350 F. T.T.C.

MXR 125

La nouvelle bombe cross de la marque. Un moteur à refroidissement liquide qui crache le feu. Nous ne possédons pas les caractéristiques techniques de l'engin, mais nous pouvons vous communiquer son prix : 12 800 F. T.T.C.

MXR 240

Nouvelle présentation très réussie pour la MXR. Apparue l'an passé, la machine hérite cette année d'un bras oscillant en alliage léger fabriqué aux Etats-Unis et d'amortisseurs hydrocross.

MXR 240



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 72 mm x 58,2 mm, cylindrée 239,4 cm³, compression 14,1 à 1, carburateur Dell'Orto HS Ø 36 mm, allumage électronique Moto-plate, lubrification par mélange, mise en route par kick primaire.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 1,928 - 1,565 - 1,238 - 1,000 - 0,826.

Partie-cycle : cadre double berceau en acier

au chrome-molybdène, jantes Akront vertes, pneus Pirelli Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø140 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi à air Ø 35 mm, débattement 250 mm, AR amortisseurs oléo-pneumatiques Corté et Cosso à réservoirs séparés, débattement 310 mm.

Dimensions : empattement 1 450 mm, garde au sol 325 mm, poids à vide 98 kg à vide.

Capacités : réservoir d'essence 9 l.

Prix : 13 500 F. T.T.C.

RX 240

Version enduro de la MXR 240 de cross proposée à 14 000 F. T.T.C. Caractéristiques techniques dans la rubrique nouveautés.

CASAL

Cette usine portugaise produit des cyclomoteurs et des vélomoteurs et elle avait également mis au point une 250 cm³ dénommée K 280 qui n'a pas été commercialisée. La gamme actuelle se compose d'un cyclo très classique, le K 177 Futur Matic et de plusieurs vélomoteurs qui utilisent le même bloc-moteur mais différents par

leurs équipements, le K 182, le K 182 S, le K 190 et le K 191. Casal n'est actuellement plus importée en France et c'est dommage, car les prix de ces modèles pourraient être extrêmement compétitifs étant donné le faible coût de la main-d'œuvre au Portugal.

Marque :

CASAL

Adresse :

METALURGIO CASAL S.A.R.L. - Apartado 83, Aveiro, Portugal.

K 177 FUTUR MATIC

Un nouveau cyclomoteur qui prend la place du K 165 Mirabelle. Il a une allure un peu rétro, avec son pot d'échappement qui n'en finit pas, mais il paraît relativement nerveux si l'on se réfère à la puissance de son moteur.

CASAL K 177 FUTUR MATIC



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 2 ch à 4 500 tr/mn, couple maximum 0,330 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 12 mm, allumage Bosch 6 V/18 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie-cycle : cadre en tôle d'acier, jantes Ø AV et AR 16", pneus Ø AV et AR 16", freins

AV et AR à bandes à commande mécanique Ø 82 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 1 645 mm x 610 mm x 1 020 mm, empattement 1 150 mm, garde au sol 280 mm, poids 46 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,5 l, carter moteur 0,2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 1,8 l/100 km.

Prix : non importé.

K 182

Le vélomoteur de base de la gamme, simple et apparemment indestructible. Lui aussi date un peu par sa ligne. Il plairait à certains « rockies » des bonnes années.

CASAL K 182



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 5,3 ch à 7 500 tr/mn, couple maximum 0,5 m/kg à 7 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 17 mm, allumage Bosch 6 V/17 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie-cycle : cadre en tubes d'acier, jantes Ø AV et AR 17", pneus Ø AV et AR 17", freins

AV et AR à bandes à commande mécanique Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 1 870 mm x 720 mm x 1 020 mm, empattement 1 250 mm, garde au sol 250 mm, poids 72 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12 l, carter moteur 0,48 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 80 km/h, consommation usine 3,1 l/100 km.

Prix : non importé.

K 182 S

Le même que le précédent, avec un moteur légèrement plus puissant et quelques améliorations de détail ; il délivre même autant de chevaux que le Kreidler RS. « C'est pas peu dire ».

CASAL K 182 S



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 6,5 ch à 8 500 tr/mn, couple maximum 0,6 m/kg à 8 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 19 mm, allumage Bosch 8 6 V 25/4/5 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie-cycle : cadre en tubes d'acier, jante Ø AV et AR 17", pneus Ø AV et AR 17", freins AV

et AR à bandes à commande mécanique Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 1 870 mm x 1 250 mm, garde au sol 250 mm, poids 78 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12 l, carter moteur 0,48 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 90 km/h, consommation usine 3,3 l/100 km.

Prix : non importé.

K 190

Une ligne plus dynamique, un réservoir différent et le tour est joué, mais le moteur reste celui de la K 182, comme quoi...

CASAL K 190



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 6,5 ch à 8 500 tr/mn, couple maximum 0,6 m/kg à 8 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 17 mm, allumage Bosch 6 V 17 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie-cycle : cadre en tôle d'acier, jantes Ø AV et AR 17", pneus Ø AV et AR 17", freins

AV et AR à bandes à commande mécanique Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 1 810 mm x 740 mm x 1 020 mm, empattement 1 210 mm, garde au sol 250 mm, poids 72 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12 l, carter moteur 0,48 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 80 km/h, consommation usine 3,1 l/100 km.

Prix : non importé.

K 191

Le modèle de haut de gamme, avec le moteur de 6,5 ch et une finition soignée. Voilà le nec plus ultra de la marque. Quand un importateur se décidera-t-il ?

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 6,5 ch à 8 500 tr/mn, couple maximum 0,6 m/kg à 8 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 19 mm, allumage Bosch 6 V 25/4/5 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie-cycle : cadre en tôle d'acier, jantes Ø AV et AR 17", pneus Ø AV et AR 17", freins

AV et AR à bandes à commande mécanique Ø 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 1 810 mm x 740 mm x 1 020 mm, empattement 1 210 mm, garde au sol 250 mm, poids 75 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l, carter moteur 0,48 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 90 km/h, consommation usine 3,3 l/100 km.

Prix : non importé.

CASAL K 191



CCM

Cette marque anglaise est spécialisée dans le tout terrain et le 4 temps. Superbes et faisant un bruit extraordinaire ! Il y a eu une CCM de trial, qui a fait pleurer bien des gens de nostalgie ! Maintenant, la marque s'en tient au cross. Deux modèles 2 temps, à moteur Hiro, deux 4 temps à moteur maison, 100, 125, 250, 500 et 580 ! C'est qu'en Angleterre, la cylindrée est limitée à 500 sauf pour les 4 temps. Pour l'instant, ces machines ne sont pas importées en France.

Marque :

CCM (BRITAIN) LTD

Adresse :

Jubilee Works, Vale Street, Bolton BL2 6QF, Angleterre.

Importateur en France :

En attente.

Importateur en Belgique : VERBURG SPORTMOTOREN, p.v.b.a., Westkapellesteenweg 143, Dudzele, 8380 Brugge 5.

Importateur en Suisse :

ERNST HAUSLER, Bretensteinstr 67, Postfach 204 8037 Zurich Switzerland.

CCM CROSS 100 et 125 MX

Les anglais disent d'elles : « le choix de l'écolier ! ». Ils en ont de la veine... Moteur Hiro, admission à clapets, boîte 6 vitesses. La moto passe de 100 à 125 cm³ en changeant cylindre et pistons.

CCM CROSS 100 ET 125 MX



Moteur Hiro : Alésage et course 54 x 54 (123,6 cc) ou 47 x 54 (100). Le 125 donne 27 chevaux, allumage électrique, boîte 6 vitesses. Carburateur Mikuni ou Dell'Orto Ø 36. Four-

che : 254 mm de débattement. Empattement 1 460 mm. Poids 94 kg.

Prix : non importé.

CCM 250 MX

Le cadre est redessiné, le bras oscillant est nouveau. Tube Reynolds 531, habillé de résine Epoxy ; fourche Marzocchi, nouveau silencieux. Adaptable sur le moteur 125.



Mésage et course : 72 x 60 (244,6 cc), 40 chevaux, allumage électrique, boîte 5 vitesses. Carbu Mikuni Ø 36. Cylindre chromé. Fourche 30 mm de débattement. Empattement : 1 500 mm. 97 kg.

Prix : non importé. Prix en Angleterre : 1 300 £.

CCM 500 ET 580 MX

Là, on attaque les gros trucs pleins de chevaux ! Carters redessinés, cadre en tube Reynolds 531, fourche Marzocchi de Ø 38 mm, moyeux Grimeca, boîte 4 vitesses, nouvel échappement. Allumage électrique CDI. Mises au point par Bots Wright. Vic Allan : beau pedigree !

CCM 500 ET 580 MX



Moteur : 84 x 90 (498 cc) ou 90 x 90 (580 cc) ou même 90 x 95 (625 cc) ! Compression 110/1, 51 CV à 7 500 tr/mn. Carbu de 36 mm, transmission primaire par chaîne, freins : Ø 140 mm, amortisseurs Ohlin, fourche Marzocchi, débattement identique AV et AR, 310 mm. Empattement 1 520 mm. Contenance réservoir : 5 litres. Contenance huile : 2,5 l.

Options : kits 580 et 620 cc. Culasse à 4 soupapes ; fourche CCM en magnésium, moyeux en magnésium. Cadre chromé.

Prix : En Angleterre : 1 995 £. Devrait être en France dans les 19 900 F.

CHARGER

La Charger a été mise au point par la Société Auranthetic de Burbank (Californie), maison spécialisée depuis plusieurs années dans la distribution de véhicules électriques à quatre roues pour utilisation dans les usines. Après avoir réalisé un moteur à aimant permanent de type K.D.B. d'un cheval, et de 24 volts, la Société l'a montée sur un véhicule à deux roues.

La Charger, importée en France par les Etablissements Suffren, n'est pas la première moto électrique. Mais son arrivée sur le marché au moment où l'on parle beaucoup d'économie est peut-être un bon signe. C'est en tout cas une machine pratique, non polluante, silencieuse et assez maniable pour être un véhicule bien adapté à la circulation urbaine.

Importateur pour la France :

Etablissements SUFFREN, 40 ter, avenue de Suffren, 75015 Paris.

CHARGER



Moteur : électrique, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie-cycle : cadre solo tube acier soudé, pneus Ø AV et AR 3,50 x 10", freins AV et AR à tambour à commande à main par câble, Ø du tambour 110 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique,

débattement 60 mm, AR bras oscillant et amortisseurs à ressorts, débattement 30 mm.

Dimensions : L 1 570 mm, I 1 780 mm, hauteur du siège 630 mm, empattement 1 140 mm, garde au sol 200 mm, poids total en charge 220 kg.

Capacités : 2 batteries 2 x 12 V 90 A.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h.

3 500 F. T.T.C.

CIMATTI

Beaucoup de modèles ont disparu, puisqu'ils étaient fabriqués spécialement pour le marché français, récemment chamboulé par quelques lois imbéciles. Par exemple, on ne parlera plus de la série des Kaïman X 14, X 15, X 16, X 18, X 19, X 21. C'EST FINI ! Merci législateur ! Reste donc un utilitaire et un cross pour gamins.

Marque :

CIMATTI MOTOCILI

Adresse :

40040 Pioppe Di Salvarro, Grizzana (Bologna), Italie.

Importateur pour la France :

Etablissements RAVEL - CIMATTI France, 1, rue Franklin, 66000 Perpignan.

CIMATTI BAT BABY

Rigolo, façon chopper. Pour les jeunes de 5 à 8 ans. Le cadre est une poutre, seule différence avec le Bat Boy. Prix : environ 2 300 F.

CIMATTI BAT BOY



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 47 cc, puissance 1 ch, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses monovitesse.

Partie-cycle : cadre double berceau en tube

d'acier, jantes Ø AV et AR 14", pneus Ø AV et AR 2,25 x 14", freins AV à tambour simple came, AR à tambour simple came.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : L 1 100 mm x I 510 mm x h 510 mm, poids 32 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

OASI 50

A moteur Minarelli, le cyclo urbain dans toute sa splendeur. Le carter de chaîne est étanche. Bref, utile et beau.

CIMATTI OASI



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 1,4 ch à 4 200 tr/mn, régime de couple maximum 3 200 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie-cycle : cadre simple berceau en tôle,

jantes Ø AV et AR 17", pneus Ø AV et AR 2,00 X 17", freins AV et AR à tambours.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 1 670 mm x 690 mm x 1 045 mm, empattement 1 105 mm, garde au sol 120 mm, poids 47 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4 l.

performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : 2 352 F.

COSSAK

C'est le nom donné aux motos russes importées en Angleterre. En France, l'importation de machines soviétiques est suspendue, les affaires n'ayant sans doute pas été brillantes. C'est dommage car certains modèles étaient intéressants, comme par exemple les side-cars Ural et Jupiter. De plus, ils sortaient, en 350 cc, à un prix défiant toute concurrence.

Les Anglais, qui restent attachés à certaines valeurs, proposent toujours à leurs compatriotes les Ural, Jupiter, Dniepr et autres Vosthod. Les prix sont très bas, les modèles évoluent doucement et les amateurs des éléphants y trouvent leur compte. Toujours pas de nouvelles de Cossak en France. Il semble que les chances de voir ces modèles sur nos routes s'amenuisent de plus en plus.

Marque :

COSSAK

Adresse :

V/O « Autoexport », 119902, 14, Volonka, Moscou G19.

Importateur pour la France :

non importé

Importateur pour l'Angleterre :

SATRA BELARUS LTD, Canada Road, Oyster Lane, Byfleet, Surrey KT14ZJX.

MINSK

Vélotmoteur de 125 cc, la Minsk développe 9,5 BHP à 6 000 tr/mn. Les équipements peuvent être discutés, mais certainement pas son prix : 195 livres sterling, 1 400 F ! La finition confine au dépeuplement mais il y en a d'autres dont le prix est beaucoup moins attractif.

COSSAK MINSK



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 52 mm x 58 mm, cylindrée 123 cc, puissance 9,5 BHP à 6 000 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 21,7 - 17,7 - 9,7 - 7,3.

Partie-cycle : cadre tubulaire simple berceau, jantes Ø AV et AR 19", pneus Ø AV et AR 2,50 x 19", freins AV à tambour, AR à tambour.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs télescopiques non réglables.

Dimensions : poids 99 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13,5 l.

Prix : non communiqué.

JUPITER 3

Ce bicylindre 2 temps peut être livré en solo ou attelé, et ce pour un prix défiant toute concurrence. Bien sûr, l'esthétique n'est pas celle d'un café racer, mais de nombreuses qualités jouent en sa faveur : robustesse, faible prix de revient. Bref, c'est le brave cheval de labour qui ne vous laisse pas tomber en cours de route.

COSSAK JUPITER 3



Moteur : 2 temps, bicylindre, admission classique, alésage et course 61,7 mm x 58 mm, cylindrée 347 cc, compression 8,5 à 1, puissance env. 27 ch à 4 600 tr/mn, carburateurs sous carter, filtres à bain d'huile, 2 type K36J, allumage par batterie-bobines, dynamo 6 V 45 W, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne duplex, rapport 2,57 à 1, transmission secondaire par chaîne sous carter, pignon de sortie de boîte Jupiter : 16, Jupiter K : 19, embrayage multidisque en bain d'huile semi-automatique, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,17 - 1,71 - 1,26 - 1,00.

Partie-cycle : identique à celle de la Planeta 3. Modèle K avec side-car, cadre simple berceau

dédoublé sous le moteur, roues AV et AR et side interchangeable, pneus Ø 3,50 x 18", freins AV, AR et sur le side (modèle K) à tambour, Ø du tambour 180 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR oscillante.

Dimensions : L 2 115 mm x l 800 mm x h 1 025 mm, avec side L 2 180 mm x l 1 650 mm x h 1 170 mm, empattement 1 360 mm, garde au sol 120 mm, poids 158 kg, poids avec side 253 kg.

Capacités : réservoir d'essence 18 l.

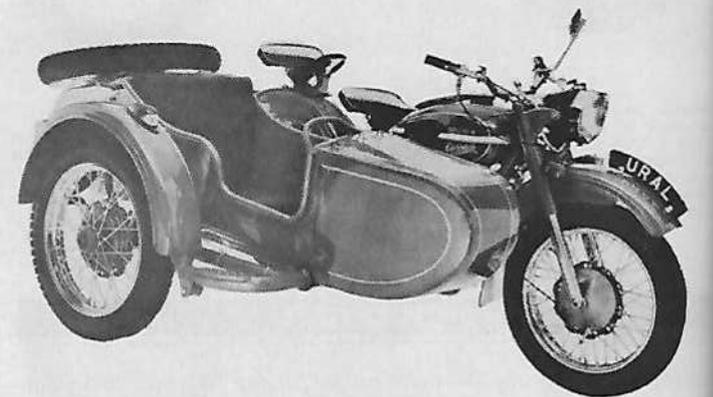
Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h, avec side 90 km/h, consommation 4 l aux 100 km, avec side 5,8 l aux 100 km à 60 km/h.

Prix : non communiqué.

URAL M 66 - DNIIEPR MT 10

Fabriquées dans deux usines différentes, ces 650 flat-twin soviétiques sont les motos russes les plus connues. Elle s'apparentent de très près aux B.M.W. allemandes de l'immédiat après-guerre. Elle seront bientôt remplacées par la M 67 et la MT 11, équipées d'un frein avant double came, d'un alternateur 12 volts, d'une selle biplace et d'un nouveau cadre. Elles pourraient très bien se créer une clientèle auprès des roule-toujours et des fanas des éléphants.

COSSAK URAL M 66 - DNIIEPR MT 10



Moteur : 4 temps, bicylindre à plat culbuté, alésage et course 78 mm x 68 mm, cylindrée 649 cc, compression M 63 : 6,2 à 1, M 66 : 7 à 1, puissance 30 ch (M 63), 35 ch (M 66) à environ 5 300 tr/mn, carburant essence ordinaire exclusivement, 2 carburateurs type K38 (M 63), type K301 (M 66), allumage batterie-bobines 6 V 12 Ah, lubrification carter sec, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire directe, transmission secondaire par arbre et cardans, rapport 4,62 à 1, embrayage bidisque à sec, boîte de vitesses à 4 rapports commandés à main et au pied : 3,6 - 2,28 - 1,7 - 1,29.

Partie-cycle : cadre double berceau ininterrompu et side-car fixé en 4 points, caisse en tôle d'acier, disponible en version tourisme ou

merchandise, pneus Ø AV, AR et side 3,75 x 19", freins AV et AR à tambour simple carter latéral M 63, central M 66, Ø du tambour 200 mm, pas de frein sur la roue du side.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, roue du side oscillante, caisse sur ressorts hélicoïdaux.

Dimensions : L 2 420 mm, l 1 650 mm, h 1 100 mm, empattement 1 435 mm, garde au sol 150 mm, poids avec side 300 kg, capacité de charge 255 kg.

Capacités : réservoir d'essence 20 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine avec side 100 km/h (M 63), 120 km/h (M 66), vitesse maximum usine solo 100 km/h, consommation 5,8 l aux 100 km.

Prix : non communiqué.

C.Z.

Grandeur et décadence... La marque C.Z. n'est plus (momentanément) importée en France, faute d'acheteurs potentiels.

Cette grande marque tchécoslovaque de moto-cross et d'enduro propose pourtant toujours une gamme cross et route, assez vieillissante il est vrai. Les performances intéressantes de Falta en Grand-Prix cross 250 annonceraient-ils un retour de C.Z. sur le plan commercial ? Rien n'est moins sûr, tant les calculs économiques et sportifs des tchèques sont toujours ténébreux...

Marque :

C.Z.

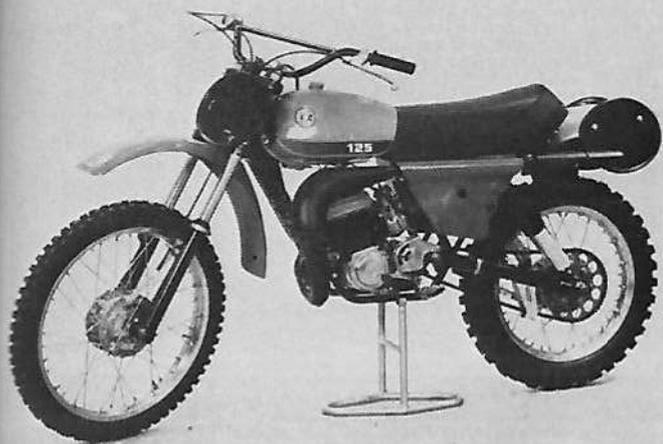
Adresse :

C.Z. Motocyklové N.P. Strakonice.

C.Z. 125 MX

À voir avec la moto qui s'illustre parfois en GP 125 avec Khudiakov. Amortisseurs pneumatiques originaux, mais allure dépassée.

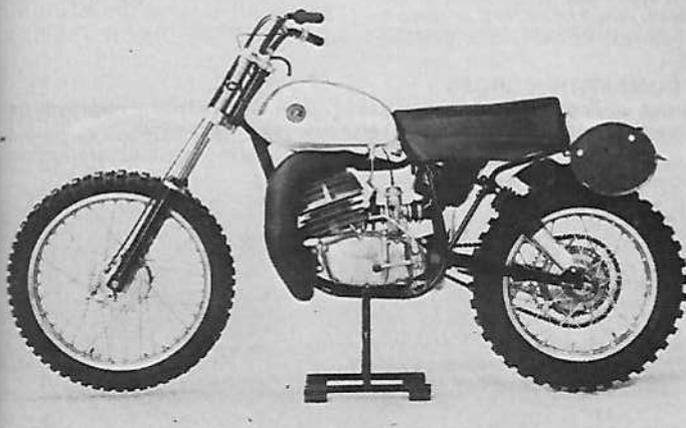
C.Z. 125 MX



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 55 mm x 52 mm, cylindrée 123,5 cm³, compression 14,7 à 1, puissance 24,4 ch à 6 000 tr/mn, couple maximum 1,8 m/kg à 5 000 tr/mn, carburateur Jikov Ø 34 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,545 - 1,785 - 1,437 - 1,222 - 1,052 - 1,092.

C.Z. 250 MX



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 mm x 64 mm, cylindrée 246,2 cm³, compression 11 à 1, puissance 32 ch à 7600 tr/mn, couple maximum 3,3 m/kg à 6 200 tr/mn, carburateur Jikov Ø 34 mm, allumage C.Z. 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 4 rapports : 1,846 - 1,466 - 1,176 - 0,947.

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 1,6 x 21", Ø AR 2,15 x 18", pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,75 x 18", freins AV à tambour Ø 125 mm, AR à tambour Ø 180 mm.

Suspensions : AV fourche C.Z. télescopique, AR amortisseurs C.Z. hydropneumatiques.

Dimensions : 2 100 mm x 840 mm x 1 160 mm, garde au sol 160 mm, poids 102 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13 l, carter moteur 0,6 l.

Prix : non importé.

C.Z. 400 MX



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 82 mm x 72 mm, cylindrée 380 cm³, compression 11 à 1, puissance 42 ch à 6 600 tr/mn, couple maximum 4,40 m/kg à 6 000 tr/mn, carburateur Jikov Ø 36 mm, allumage C.Z. 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 4 rapports : 1,846 - 1,428 - 1,055 - 0,850.

C.Z. 250

Réplique C.Z. de la Jawa Californian.

C.Z. 250



Moteur : 2 temps, bicylindre, alésage et course 52 mm x 58 mm, cylindrée 246,35 cm³, compression 9,3 à 1, puissance 16,5 ch à 5 250 tr/mn, couple maximum 2,3 m/kg à 4 800 tr/mn, 2 carburateurs Jikov Ø 24 mm, allumage C.Z., lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,17 - 1,88 - 1,33 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé,

C.Z. 350



jantes Ø AV 1,85 x 18", Ø AR 2,15 x 18", pneus Ø AV 3,00 x 18", Ø AR 3,25 x 18", freins AV et AR à tambours Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche C.Z. télescopique avec amortisseurs, AR amortisseurs télescopiques C.Z.

Dimensions : 2 010 mm x 715 mm x 1 000 mm, garde au sol 120 mm, poids 146 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13 l, carter moteur : 1,2 l.

Prix : non importé.

Moteur : 2 temps, bicylindre, alésage et course 58 mm x 65 mm, cylindrée 343,47 cm³, compression 9,2 à 1, puissance 22 ch à 5 250 tr/min, couple maximum 3 m/kg à 5 000 tr/min, 2 carburateurs Jikov Ø 26 mm, allumage C.Z., lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports - 3,17 - 1,88 - 1,33 - 1.

Partie-cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes Ø AV 1,85 x 18", Ø AR 2,15 x 18",

pneus Ø AV 3,00 x 18", Ø AR 3,25 x 18", freins AV à tambour à commande par câble Ø 160 mm, AR à tambour à commande par tige Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche C.Z. télescopique avec amortisseurs, AR amortisseurs télescopiques C.Z.

Dimensions : 2 010 mm x 715 mm x 1 000 mm, garde au sol 120 mm, poids 149 kg.

Capacité : réservoir d'essence 13 l, carter moteur 1,2 l.

Prix : non importé.

DERBI

Derbi est l'une des marques qui en France s'est trouvée profondément affectée par la nouvelle législation moto. Certaines machines telles le Diablo Super C4, l'Antorcha ou le Tricampeara, ne sont plus importées alors que d'autres telles le GTS ou le 2002 6V sont arrêtées de fabrication.

De nouveaux cyclomoteurs automatiques apparaissent : le Diablo Super C5 et le Laguna. Nous ne possédons pas encore toutes les caractéristiques de ce dernier mais nous savons qu'il sera équipé du même moteur que le Diablo Super C5 et disponible en deux versions, tourisme et sport avec option démarreur électrique.

La gamme des 80 cm³ s'étoffe puisqu'aux 80 cross et enduro remaniés, viennent s'ajouter au Salon un 80 Coppa sport et un SX6 trail. Pour ces modèles, voir la rubrique nouveauté.

Marque :

DERBI

Adresse :

DERBI, MARTORELLES - Mollet del Valles, Barcelona, Espagne.

Importateur :

DERBI-FRANCE S.A. - Rue Eugène-Flachat, Z.I. Nord, 66000 Perpignan.

VARIANT

Puissant et nerveux, voilà sur le papier, ses principales caractéristiques. Bien finie, la transmission est assurée par un variateur dont les mécanismes s'auto-refroidissent. Le réservoir est situé à l'intérieur de la coque. Les commandes sont fonctionnelles : ce cyclo a été doté de clignotants électroniques et d'un tachymètre. En outre, les suspensions ont été particulièrement soignées. Il existe 4 versions dérivées de la même base : le modèle standard, baptisé SL, la version luxe, SLE avec roues à bâtons et une décoration or avec filets noirs, l'America, la même mais noire avec filet or et enfin la T.T. avec garde-boue relevé, pneus à tétines, phare grillagé etc...
DERBI VARIANT SL, SLE, AMERICA et T.T.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 mm x 43 mm, cylindrée 48,767 cm³, compression 9 à 1, carburateur Dell'Orto, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, variateur Derbi-Variant.

Partie-cycle : coque autoportante, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV et AR 2,25 x 18", freins AV et AR à tambour à commande mécanique Ø 105 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs séparés.

Dimensions : 1 840 mm x 650 mm x 780 mm, empattement 1 160 mm, garde au sol 125 mm, poids 53 kg.

Capacité : réservoir d'essence 3,8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : SL et TT : 3 780 F.T.T.C. S.L.E et America : 3 880 F.T.T.C.

DERBI DIABLO SUPER C4 et SUPER C5



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 mm x 43 mm, cylindrée 48,767 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 2 ch à 5 200 tr/min, carburateur Dell'Orto Ø 12 mm, allumage volant magnétique Motoplat 6 V, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,44 - 1,92 - 1,35 - 1,05 pour le Super C4, boîte automatique pour le Super C5.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50 X

21", Ø AR 3,25 x 18", freins AV et AR à tambours à commande mécanique Ø 105 mm.

Suspensions : AV fourche Derbi, débattement 150 mm, AR amortisseurs Betor réglables en 3 positions.

Dimensions : 1 973 mm x 730 mm, empattement 1 250 mm, garde au sol 320 mm, poids 65 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 2,25 l/100 km.

Prix : Diablo Super C4 : non importé. Diablo Super C5 : 4 480 F.T.T.C.

ANTORCHA GTS ET TRICAMPEARA

Un peu vieillot de ligne, ce cyclo présente la particularité de posséder un carter de chaîne étanche.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 mm x 43 mm, cylindrée 48,767 cm³, compression 11 à 1, puissance 2 ch, carburateur Dell'Orto, allumage volant magnétique Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie-cycle : jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø

AV et AR 2,25 X 18", freins AV à tambour à commande par câble Ø 105 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 105 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs séparés.

Dimensions : longueur 1 750 mm, poids 54,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 2,25 l/100 km.

Prix : non importé.

74 ENDURO C6

Une machine enduro bien finie et bien dessinée avec fourche à air. Elle est à présent importée.

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 46,85 mm x 43 mm, cylindrée 74,127 cm³, compression 10,5 à 1, puissance 10 ch à 9 000 tr/min, carburateur Ø 26 mm, allumage volant magnétique électrique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau dédoublé, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50 X 21", Ø AR 3,50 x 18", freins AV à

tambour à commande mécanique Ø 105 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 130 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2 000 mm x 820 mm x 1 100 mm, empattement 1 350 mm, poids 84 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 85 km/h, consommation usine 3,5 l/100 km.

Prix : 8 990 F.T.T.C.

74 COMPETITION CROSS

Version cross élaborée sur la même base que le modèle Enduro mais avec un carbu de 32 mm au lieu de 26 mm et une puissance de 17 chevaux.

74 cm³ COMPETITION CROSS



DIABLO SUPER C4 et SUPER 5

Un cyclo enduro bien fini et doté d'une petite gueule sympathique. La version Super C4 à boîte 4 vitesses n'est plus importée et est remplacée sur le marché national par le Super C5 à boîte automatique.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 46,85 mm x 43 mm, cylindrée 74,127 cm³, compression 12,5 à 1, puissance 17 ch à 5 000 tr/mn, carburateur Ø 32 mm, allumage électronique Motoplatt, lubrification par baignoire, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 0,343 - 0,548 - 0,740 - 0,916 - 1,086 - 1,227.
Partie cycle : cadre tubulaire en acier au

chrome-molybdène, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø AR 3,50 x 18", freins AV à tambour à commande mécanique Ø 105 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 130 mm.
Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.
Dimensions : 2 000 mm x 820 mm, empattement 1 360 mm, garde au sol 370 mm, poids 74 kg.
Capacités : réservoir d'essence 7 l.
Prix : 8 990 F. T.T.C.

Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 71,8 mm x 43,2 mm, cylindrée 349,6 cc, compression 10 à 1, puissance 27,25 ch à 6 800 tr/mn, couple maximum 3,19 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto VHB Ø 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par pompe à engrenages, mise en route par kick et démarreur électrique.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,125 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,917 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre simple berceau inter-

rompu, pneus Ø AV 3,00 x 19", AR 3,50 x 18", freins AV à disque, Ø du disque 260 mm, AR à tambour, Ø du tambour 158 mm.
Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillant, amortisseurs réglables.
Dimensions : 2 080 mm, empattement 1 400 mm, poids 166 kg.
Capacités : réservoir d'essence 19 l, huile 3,2 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 145 km/h, consommation usine 3,4 l aux 100 km.
Prix : 10 666 F.

30 SPORT COPPA

La moto ne sera présentée qu'au moment du Salon. Voici ce que nous en savons à la mise sous presse : moteur à boîte 6 vitesses délivrant 10 ch à 5 600 tr/mn, jantes en alliage et fourche à axe déporté, poids de 68 kg. Prix non encore communiqué.

30 SPORT COPPA



DUCATI

La gamme a été sérieusement remodelée cette année, alors qu'elle n'avait pas bougé pendant deux ans. Les 125 cm³ Enduro et Regularita ont disparu, ainsi que la 500 GTL et la 750 SS. Par contre la 500 Pantah est apparue au salon l'an dernier, elle est maintenant intégrée à la gamme et ses résultats sur circuit Promosport sont probants. Aux côtés de la 900 Darmah, la 900 Mike Hailwood Replica superbement habillée se taille un joli succès également.

Marque :

DUCATI

Adresse :

DUCATI MECCANICA S.p.a. via Ducati N° 3, 40100 Bologne.

Importateur pour la France :

SIMMO, 11, route de Lyon, 84005 Avignon.

Importateur pour la Belgique :

VANDER BORRE ET FILS, rue de la pastorale, 74-1080 Bruxelles.

DUCATI 350 G.T.L.

Dépourillée, rustique, avec un petit air rétro, la 350 est, en principe, réservée au marché intérieur italien. Mais elle ne manque pas d'atouts.



DUCATI 350 G.T.V.

C'est la plus petite des versions sport de la marque. De fait, elle est beaucoup plus esthétique, ne serait-ce que par son habillage « racing » et son moteur émaillé noir mat. L'équipement est à la hauteur des prétentions de la machine qui a été dotée, entre autres accessoires, de roues à bâtons. Incontestablement, elle frime plus que la GTL, on en a pour les 2 000 F de différence.

Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 71,8 mm x 43,2 mm, cylindrée 349,6 cm³, compression 10 à 1, puissance 28 ch à 6 800 tr/mn, couple maximum 3,20 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par pompe à engrenages, mise en route par kick + démarreur électrique.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre double-berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,25 x 18", Ø 3,50

x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2 185 mm x 760 mm, empattement 1 385 mm, poids 183 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12 l, carter moteur 3,2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 160 km/h, consommation usine 5 l/100 km.

Prix : 12 636 F

DUCATI 500 G.T.V.

Elle se différencie de la GTL par la qualité de son équipement : ensemble selle-réservoir, moteur noir, jantes à bâtons, trois disques, etc. La GTL ayant disparu, c'est maintenant la GTV qui fait figure de version de base, ce qui ne l'empêche pas d'être jolie.

DUCATI 500 G.T.V.



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 78 mm x 52 mm, cylindrée 496,9 cm³, compression 10 à 1, puissance 33,65 ch à 6 500 tr/mn, couple maximum 3,91 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 30 mm, allumage batterie - bobine, lubrification par pompe à haute pression, mise en route par kick + démarreur électrique.
Partie cycle : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesse à 5 rapports : 2,5 - 1,7 - 1,33 - 1,07 - 0,9.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,25 x 18", Ø AR

3,50 x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 050 mm x 770 mm x 1 100 mm, empattement 1 400 mm, garde au sol 215 mm, poids 190 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l, carter moteur 3,2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 175 km/h, consommation usine 6 l/100 km.

Prix : 13 333 F.

DUCATI 500 SPORT DESMO

La 500 Sport Desmo a des arguments frappants ! Outre son esthétique, racée et sportive, ses équipements séduisants, elle offre des performances intéressantes et un rapport poids-performances tout en sa faveur. La distribution desmodromique est également un atout non négligeable.

Moteur : 4 temps bicylindre, alésage et course 78 mm x 52 mm, cylindrée 496,9 cm³, compression 10 à 1, puissance 46,20 ch à 7 000 tr/mn, couple maximum 5,27 m/kg à 5 500 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 30 mm, allumage batterie - bobine, distribution desmodromique simple ACT, lubrification par pompe haute pression, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,912 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,538 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 13,48 - 9,24 - 7,18 - 5,79 - 4,85.
Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

jantes Ø AV et AR 18" à branches en alliage, pneus Ø AV 3,25 x 18", AR 3,50 x 18, freins AV double disque à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR à disque à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm.

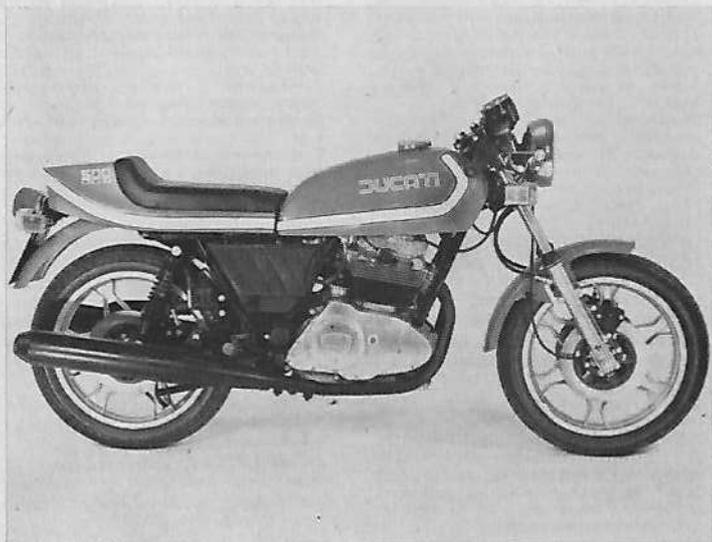
Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques réglables.

Dimensions : L 2 060 mm x I 660 mm x H 1 100 mm, empattement 1 430 mm, garde au sol 200 mm, poids 189 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 185 km/h.

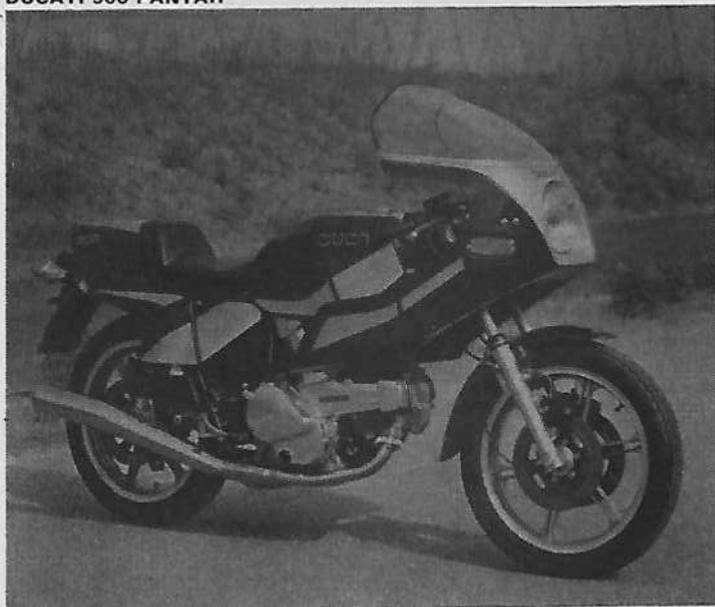
Prix : 14 229 F.



DUCATI 500 PANTAH

Très attendue par tous les amateurs d'italiennes et de belle mécanique en général, voici la nouvelle Ducati 500 Pantah. D'un Tempérament sportif affirmé, cette machine réunit une mécanique très performante à une partie cycle originale et efficace. Développant 45 chevaux à 9 000 tr/mn, le moteur fournit un couple maximum de 4,1 mkg à 6 300 tr/mn. Reprenant l'architecture bicylindre en V à 90° de ses grands frères les 900, il bénéficie comme ceux-ci de la distribution desmodromique chère à Ducati, mais avec une innovation de taille toutefois : l'entraînement des arbres à cames ne s'effectue plus par arbre et couple coniques mais par courroie crantée. Ce moteur est monté suspendu dans un cadre tubulaire à la triangulation impressionnante. Les accessoires sont de qualité : allumage électronique Bosch, carburateurs Dell'Orto, fourche et amortisseurs Marzocchi, freins Brembo, instruments Nippodseno, etc. D'une ligne très sportive, la Pantah, outre des commandes reculées, possède en série un carénage tête de fourche et une selle à dossierer.

DUCATI 500 PANTAH

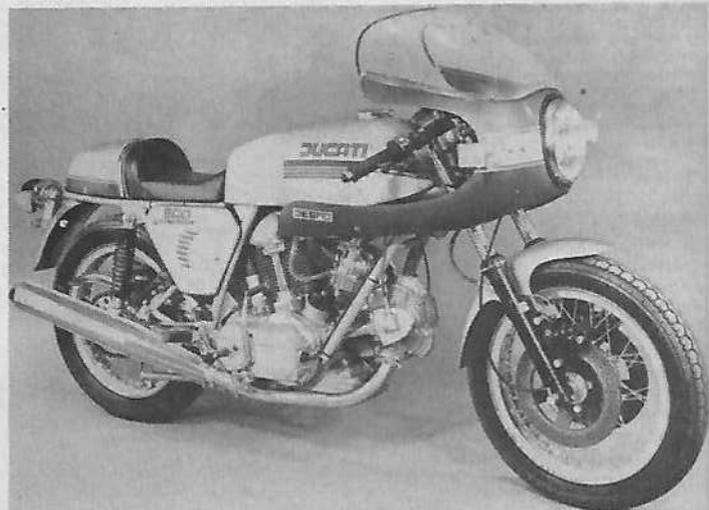


DUCATI 900 SUPER SPORT DESMO

Identique à la 750, qui a disparu mais avec un alésage et course de 86 mm x 74,4 mm, faisant passer la cylindrée à 863,9 cm3, et une puissance de 68 ch DIN, cette machine peut atteindre, dans sa version standard, 230 km/h. Comme la 750, elle est importée à l'unité et sur commande, le client se chargeant lui-même du passage aux Mines. Elle dispose de la même mécanique que la Darmah.

Moteur : 4 temps, bicylindre en V, 1 ACT et commande desmodromique des soupapes, alésage et course 80 mm x 74,4 mm, cylindrée 748 cm3, compression 9,5 à 1, puissance 72 ch à 9 500 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto PHF Ø 40 mm, allumage batterie 12 V 14 Ah, bobines, alternateur 150 W, lubrification par carter humide, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesse à 5 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau interrompu, pneus Ø AV 3,25 x 18", AR 3,50 x

18", freins AV double disque à commande hydraulique, Ø du disque 280 mm, AR à disque à commande hydraulique, Ø du disque 250 mm.
Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillant, amortisseurs non réglables.
Dimensions : 2 200 mm x 1 050 mm, empattement 1 500 mm, hauteur de selle 760 mm, poids 180 kg à sec.
Performances constructeur : vitesse maximum usine plus de 220 km/h.
Prix : 25 333 F.



DUCATI 900 SPORT DESMO « DARMAH »

La dernière née dans la gamme haute de la marque ne manque pas d'atouts pour séduire : un moteur puissant et solide et une ligne racée. Une dernière précision : Darmah est le nom d'un tigre, héros d'un feuilleton télévisé italien. Vous savez ce qui vous attend...

DUCATI 900 « Darmah »



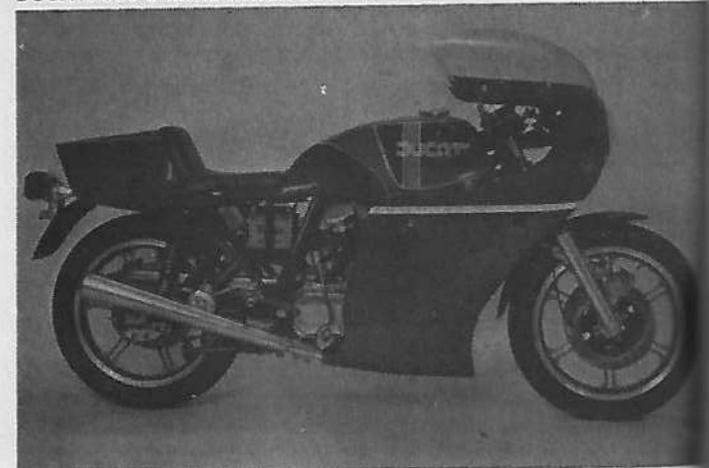
Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 86 mm x 74,4 mm, cylindrée 864 cm3, compression 9,4 à 1, 2 carburateurs Dell'Orto PHF Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification par pompe à huile et carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau interrompu, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,50 x 18", AR 4,25 x 18", freins AV double

disque à commande hydraulique, Ø du disque 280 mm, AR à disque à commande hydraulique, Ø du disque 280 mm.
Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.
Dimensions : L 2 280 mm x 1 680 mm, empattement 1 540 mm, poids 210 kg.
Capacités : réservoir d'essence 16 l, carter moteur 4,5 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 200 km/h, consommation usine 18 km/h.
Prix : 24 000 F.

DUCATI 900 S MIKE HAILWOOD REPLICA

Il fallait bien que la victoire de Mike Hailwood au Tourist Trophy 78 se traduise par une apparition dans la gamme Ducati. C'est pour cette raison que cette superbe moto a vu le jour. La mécanique est la même que la 900 SS, mais le cadre est entièrement émaillé rouge, l'habillage vert et rouge est tout bonnement superbe, avec le carénage intégral, le réservoir sport à niveau apparent et la selle à dossierer. Son prix est de 29 333 F.

DUCATI 900 S MIKE HAILWOOD REPLICA



DUCSON

Ce constructeur espagnol, établi à Barcelone, n'exporte aucun de ses modèles qui sont réservés au marché intérieur.

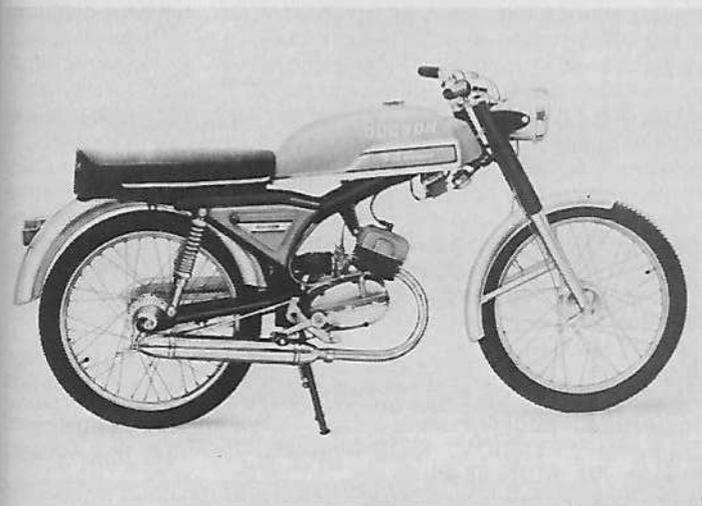
Constructeur :

DUCSON, c/o Espana n° 15 Mollet del Valles (Barcelona), Espana.

DUCSON S16 et S21 TT

Le S15 est devenu S16 cette année et le S20, S21. Mais malgré ce changement de dénomination, ces cyclomoteurs ne subissent pratiquement pas de modifications. Destiné à la route, le S16 conserve toujours la même ligne un peu vieillotte et utilise la même mécanique que le S21 conçu lui pour le tout terrain.

DUCSON S16 ESPECIAL



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 10 à 1, puissance 1,5 ch à 5 000 tr/min, carburateur Ø 12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 4^e : 100 % - 3^e : 56,5 % - 2^e : 41,8 % - 1^e : 35 %.

Partie cycle : cadre monotube, jantes Ø AV et AR 2,25 x 18", pneus Ø AV et AR 2,25 x 18".

freins AV et AR à tambours à commande mécanique Ø 100 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 1 780 mm x 900 mm x 540 mm, empattement 1 146 mm, poids 55 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9 l, carter moteur 0,35 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 1,4 l/100 km.

Prix : 59 000 pesetas.

DUCSON S21 TT



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 10 à 1, puissance 1,5 ch à 5 000 tr/min, carburateur Ø 12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 4^e : 100 % - 3^e : 56,5 % - 2^e : 41,8 % - 1^e : 35 %.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes Ø AV 2,50 x 20", Ø AR 2,75 x 18", pneus Ø AV 2,50 x 20", Ø AR 3,00 x 18", freins AV à tam-

bour à commande mécanique Ø 100 mm, AR à tambour à commande au pied Ø 100 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 1 800 mm x 1 100 mm x 800 mm, empattement 1 160 mm, poids 58 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l, carter moteur 0,35 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 1,5 l/100 km.

Prix : 6 300 pesetas.

EGLI

Le sorcier suisse Fritz Egli a commencé par dessiner de nouveaux cadres poutres destinés aux moteurs de 1 000 cm³ Vincent. Puis, l'appétit venant en mangeant, il est passé à des parties-cycles recevant des quatre cylindres japonais : Honda ou Kawasaki, jusqu'à l'apothéose. L'apothéose, c'est cette fabuleuse Egli turbo MRD1 dont le moteur développe la bagatelle de 168 chevaux et propulse l'ensemble à près de 300 km/h. Les superlatifs manquent pour qualifier cette bête, c'est la reine de la route, le nec le plus ultra, l'avion quoi. Nous n'avons pas reçu de nouvelles de Fritz cette année, souhaitons qu'il commercialise toujours ses bêtes.

Constructeur :

F.W. EHLI - Motorradtechnik AG, CH 5618 Bettwil AG Suisse.

EGLI TURBO MRD 1



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage 75 mm, cylindrée 1 170 cm³, compression 8 à 1, puissance 168 ch à 9 800 tr/min, carburateur Ø 45 mm, allumage électronique, lubrification par pompe, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,50 - 1,95 - 1,59 - 1,38 - 1,26.

Partie cycle : cadre poutre Egli, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 2,50 x 18", Ø AR 4,00 x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique.

que Ø 280 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 280 mm.

Suspensions : AV fourche Egli, AR oscillant Bilstein-Monoshock.

Dimensions : empattement 1 480 mm, poids 200 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16 ou 24 l, réservoir d'huile 4 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 300 km/h, 400 m départ arrêté usine 9"3, 0-100 km/h 2"4, 0-200 km/h 7"2, consommation usine 11 l/100 km/h.

Prix : non communiqué.

ELITE MOTOR

Concessionnaire Kawasaki de la région parisienne, Elite Motor s'est spécialisé dans la préparation de machines de la marque, principalement sur la base de la Z 650 ou de la Z 1000.

Différents stade de préparation moteur sont possibles en fonction des goûts du client : avec kit, ou avec kit et turbocompresseur Turbo-Pack. Les puissances atteintes grimpent alors joyeusement pour atteindre des sommets que le commun des mortels aura du mal à maîtriser, mais quel pied.

Constructeur :

ELITE MOTOR, 14, rue Joannes, 93220 Gagny.

Z 750 ELITE MOTOR

Il s'agit d'une Z 650 Kawa, au choix dans l'une des trois versions F, C ou D, kitée en 750 grâce au kit Elite Motor basse compression. Le gain en puissance est d'une dizaine de chevaux. Diverses options telles carénage, bracclets, garde-boue poly, etc. sont disponibles.

Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 66 mm x 54 mm, cylindrée 738 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 77 ch à 8 500 tr/min, couple maximum 7,5 m/kg à 6 600 tr/min, 4 carburateurs Ø 24 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par pompe et carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre d'origine en tubes, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 325 H 19, Ø AR 4,00 H 18, freins AV 2 disques à commande

hydraulique, AR à tambour à commande par biellette.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 140 mm x 760 mm x 1 280 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 170 mm, poids 210 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16,8 l, carter moteur 3,6 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 210 km/h, 400 m départ arrêté 12"6.

Prix : Z 750 F : 18 380 F T.T.C. | Z 750 C : 20 480 F T.T.C. | Z 750 D : 20 780 F T.T.C.

Z 750 TURBO ELITE MOTOR

La Z 650 équipée du kit 738 cm³ et d'un turbo compresseur. La puissance grimpe à 115 chevaux ! Disponible en version C ou D.



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 66,5 mm x 54 mm, cylindrée 738 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 115 ch à 10 000 tr/mn, couple maximum 9 m/kg à 8 000 tr/mn, 1 carburateur Ø 42 mm, alimentation forcée par turbo compresseur.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : jantes Ø AV 19", Ø AR 16", pneus Ø AV 3,25 x 19", Ø AR 5,10x16, freins

AV 2 disques à commande hydraulique, AR à disque à commande hydraulique.

Suspensions : origine.

Dimensions : origine

Capacités : origine

Performances constructeur : vitesse maximum usine 225 km/h, 400 m départ arrêté usine 10"4.

Prix : Z 750 turbo : 27 700 F.T.T.C. ; Z 750 D turbo : 28 000 F.

Z 1100 ELITE MOTOR

Le 1015 cm³ Kawa d'origine passe à 1078 cm³ et gagne environ 8 chevaux. Disponible en version MK2, Z2R ou ST.

Moteur : 4 temps, 4 cylindre, alésage et course 72 mm x 66 mm, cylindrée 1078 cm³, compression 9 à 1, puissance 98 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 9,4 m/kg à 6 000 tr/mn, 4 carburateurs Ø 28 mm, allumage batterie-bobine, lubrification forcée, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire origine Z2R, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,60 H 18, Ø AR 4,00 H 18, freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø 250 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 250 mm.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 225 km/h, 400 m départ arrêté 11"1.

Couleur : noir + dégradé orange.

Prix : Z 1100 : 24 100 F.T.T.C. ; 1100 Z2R : 25 750 F.T.T.C. ; Z 1100 ST : 24 700 F.T.T.C.

Z 1100 TURBO ELITE MOTOR

Une MK2 ou une Z2R kitée en 1078 cm³ et équipée du Turbo-pack. 135 chevaux derrière la poignée. Pour amateurs de sensations folles.

Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 72 mm x 66 mm, cylindrée 1 080 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 135 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 11 m/kg à 7 500 tr/mn, 1 carburateur Ø 42 mm, allumage batterie - bobine, lubrification forcée, mise en route par démarreur électrique, alimentation forcée par turbo-compresseur.

Transmissions : transmission primaire par

engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : origine Z2R ou MK2.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 253 km/h, 400 m départ arrêté 9"9.

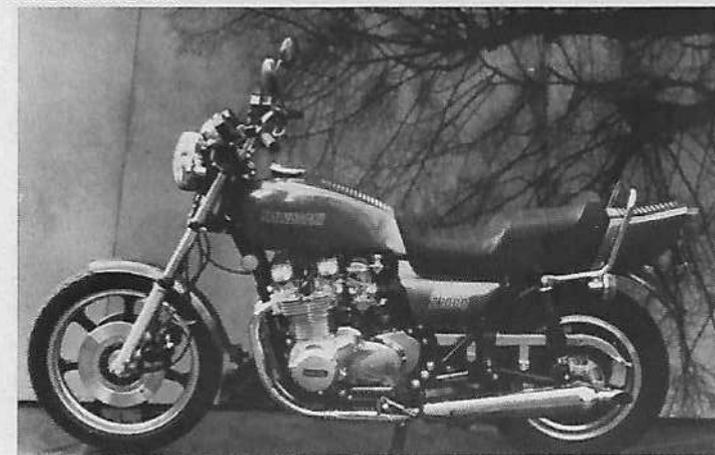
Couleur : noir + dégradé orange.

Prix : Z1100 MK2 turbo : 31 300 F.T.T.C. ; 1100 Z2R turbo : 32 950 F.T.T.C.

AMERICAN Z 1000

Une très belle machine style chopper élaborée sur la base d'une 1000 MK2. Ensemble selle-réservoir en polyester dans la masse, grosse roue arrière de 16 pouces, grand guidon, échappements spéciaux et nombreuses pièces chromées.

AMERICAN Z 1000



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 70 mm x 66 mm, cylindrée 1 015 cm³, compression 8,7 à 1, puissance 93 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 9,1 m/kg à 6 500 tr/mn, 4 carburateurs Ø 28 mm, allumage batterie - bobine, lubrification forcée, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire d'origine, jantes Ø AV 19", Ø AR 16", pneus Ø AV 3,60 H 19, Ø AR 5,10 H 16, freins AV deux disques à com-

mande hydraulique Ø 250 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 250 mm.

Suspensions : AV fourche, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 230 mm x 815 mm x 1 220 mm, empattement 1 490 mm, garde au sol 150 mm, poids 240 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16 l, carter moteur 3,9 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 210 km/h, 400 m départ arrêté 11"9.

Couleur : rouge

Prix : non communiqué.

FANTIC MOTOR

Fantic, qui n'existe que depuis 1968, est une usine italienne dynamique et offensive, fondée par deux ingénieurs, Mario Agrati et Kee- pel, auparavant animateurs de Agrati-Garelli. La moyenne d'âge du personnel de l'usine est de 25 ans et le doyen, qui est aussi directeur délégué, a 38 ans ! Grâce à des idées jeunes, à une usine ultra-moderne et à une gestion d'avant-garde effectuée par cartes mécanographiques, Fantic a réussi en peu de temps à s'imposer sur le marché européen.

En France également, grâce aux efforts de son importateur DIP, Fantic a le vent en poupe. Yann Cadoret est champion de France d'enduro 125 au guidon d'une Fantic, Matyja a fait une excellente saison en trial, tout cela paye. Malheureusement la nouvelle réglementation cyclo risque de mettre un frein à cette expansion, tant la gamme cyclo à vitesses Fantic était appréciée des jeunes.

Marque :
FANTIC MOTOR.

Adresse :

FANTIC MOTOR, Via Parini 3, 22061 Barzago (CO) Italy.

Importateur pour la France :

D.I.P. IMPORTATION, 13010 Marseille, 75-77, rue des Forges, Francia. Tél. (91) 79-68-45.

Importateur pour la Belgique :

S.B.M.A. rue de Hal, 157, 1190 Bruxelles. Tél. (02) 3760090.

Importateur pour la Suisse :

S.I.D. MOTO GUZZI S.A. 1950 Sion (Svizzera). Tél. 027-22-42-32-23-53-45.

FANTIC ISSIMO STANDART SPORT

Un cyclo utilitaire monovitesse « classique italien », c'est-à-dire moderne et réussi esthétiquement. Techniquement, un moteur Fantic, des suspensions télescopiques et des roues à bâtons.



FANTIC CABALLERO 50 RC

La réplique exacte du 50 champion d'Europe 79 avec Gagni. Avec amortisseurs Sachs Hydrocross en option. Brillante carrière en France.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 15 à 1, puissance 12 ch à 12 750 tr/mn (version compétition), couple maximum 0,7 m/kg à 12 250 tr/mn (version compétition), carburateur Mikuni Ø 26 mm, allumage électronique Dansi 6 V/15 W, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,15 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,30 - 2,23 - 1,62 - 1,26 - 1,05 - 0,91.

Partie cycle : cadre double berceau en acier spécial, jantes en alu Ø AV 1,00 x 21, Ø AR 2,00 x 18", pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø AR

3,50 x 18", freins AV à tambour à commande à main Ø 124 mm, AR à tambour à commande par pédale Ø 124 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique, AR amortisseurs à gaz réglables en 5 positions ou amortisseurs Sachs Hydrocross.

Dimensions : 2 015 mm x 920 mm x 1 200 mm, empattement 1 350 mm, garde au sol 100 mm, poids 80 kg.

Capacités : réservoir d'essence 0,5 l, carter moteur 750 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 90 km/h, consommation 3,9 l/100 km.

Prix : 9 870 F. avec amortisseurs Marzocchi 10 700 F. avec Sachs Hydrocross.

FANTIC CABALLERO 75 R.C.

Conforme à la nouvelle législation 80 cm³, cette nouveauté a déjà prouvé en championnat d'Europe d'Enduro (aux mains des frères Signorelli) sa grande compétitivité. Dans la tradition « Fantic Caballero », c'est-à-dire beau et efficace pour qui sait s'en servir.

FANTIC ISSIMO CONVERT

Identique au précédent, mais avec variateur.

FANTIC ISSIMO CONVERT



FANTIC TRIAL 50

C'était un vélomoteur, il ne souffre donc pas de la nouvelle législation. Tant mieux : cet engin est une réussite totale. Le seul véritable 50 de trial, capable de performances étonnantes.

FANTIC TRIAL 50



FANTIC TRIAL 75

Une nouveauté : en fait l'extrapolation du 50. A noter toutefois la selle longue. Conforme à la nouvelle législation vélomoteurs.

FANTIC TRIAL 75



FANTIC TRIAL 125

Poursuit sa brillante carrière, malgré la nouvelle législation. Petite, mais capable de performances étonnantes.

FANTIC TRIAL 125



FANTIC TRIAL 200

L'espagnol Jaime Subira a prouvé à son guidon qu'il n'y avait pas besoin de 350 cm³ pour figurer aux classements mondiaux. Principal atout : sa légèreté.

FANTIC TRIAL 200



FANTIC CABALLERO 125 RC

Une machine super-brillante, championne de France pour la seconde fois avec Yann Cadoret, très appréciée des jeunes pour son caractère brillant. Nouveauté 80 : habillage plastique, nouvelle selle, moteur retouché.

FANTIC CABALLERO 125 RC



FANTIC CROSS 125 COMPETITION

Encore une nouveauté 80. Par rapport à l'enduro bien connue, un nouveau cadre, de nouvelles suspensions, et une commande de sélection, des rapports directs (et non plus par renvoi). Un moteur bourré de vitamines.



FLANDRIA

Pour les plus de 30 ans, le nom de Flandria est certainement empreint d'une certaine nostalgie. C'est en effet l'une de ces marques qui il y a une quinzaine d'années produisait des cyclos sportifs propres à peupler les rêves de tous les adolescents. Mais avec le temps les choses évoluent et les Record 80 se montrent beaucoup plus civilisés que leurs ancêtres. Ils sont de toutes façons comme la plupart des modèles de la gamme Flandria, frappés par la nouvelle législation à cause de leur boîte de vitesses. Seuls deux cyclos utilitaires à transmission automatique restent distribués chez nous : le Shopper et le Relax.

Constructeur :

Etablissements CLAEYS-FLANDRIA, route de Deulemont, 59 Warneton.

Usine en Belgique :

Etablissements CLAEYS-FLANDRIA, Torhoutsteweg Zedelgem.

SHOPPER FA

Malgré son nom, le Shopper n'est en fait qu'un bon cyclo utilitaire bien classique doté d'une transmission automatique par courroie. La version F, dépourvue d'amortisseurs arrière est supprimée.

SHOPPER FA

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 7 à 1, puissance 1,85 ch à 5 000 tr/mn, couple maximum 0,3 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur S 33 Ø 12 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par courroie, rapport 4,81 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/42, embrayage centrifuge à sec.

Partie cycle : cadre en tôle d'acier, jantes Ø AV et AR 21", pneus Ø AV et AR 2,25 x 21", freins AV à tambour mécanique à commande à

droite du guidon Ø 90 mm, AR à tambour mécanique à commande à gauche du guidon Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique mécanique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 720 mm X 630 mm X 1 010 mm, empattement 1 110 mm, garde au sol 140 mm, poids 44 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43 km/h, consommation usine 2,2 l/100 km.

Prix : 2 500 F. T.T.C.

RELAX AFA et AFAC

Cyclomoteur utilitaire dérivé du Shopper mais en plus évolué et en mieux équipé : coffre à outils, clignotants, antivol, porte-bagage avec fixe-paquets sont montés en série. Par rapport à l'AFA, le AFAC propose en plus des roues en alliage à bâtons, un avertisseur électrique et un cylindre en alu chromé dur à la place du cylindre fonte.

FLANDRIA RELAX AFA - T2



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 7 à 1, puissance 2 ch à 5 000 tr/mn, couple maximum 0,32 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur S 33 Ø 12 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par rétrokick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 57/24, transmission secondaire par chaîne, rapport 26/13, embrayage centrifuge en bain d'huile, boîte de vitesses automatique, rapport 38/12.

Partie cycle : cadre en tôle d'acier, jantes Ø AV et AR 21", pneus Ø AV et AR 2,25 x 21", freins AV à tambour mécanique à commande à

droite du guidon Ø 90 mm, AR à tambour mécanique à commande à gauche du guidon Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique mécanique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 700 mm x 620 mm x 1 030 mm, empattement 1 095 mm, garde au sol 150 mm, poids 45 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4,5 l, carter moteur 0,350 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43 km/h, consommation usine 2,2 l/100 km.

Prix : 2 800 F. T.T.C.

FLANDRIA RELAX AFAC - T2



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 7 à 1, puissance 2 ch à 5 000 tr/mn, couple maximum 0,32 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur S 33 Ø 12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par rétrokick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 57/24, transmission secondaire par chaîne, rapport 26/13, embrayage centrifuge en bain d'huile, boîte de vitesses automatique, rapport 38/12.

Partie cycle : cadre en tôle d'acier, jantes Ø AV et AR 21", pneus Ø AV et AR 2,25 x 21", freins AV à tambour mécanique à commande à

droite du guidon Ø 90 mm, AR à tambour mécanique à commande à gauche du guidon Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique mécanique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 700 mm x 620 mm x 1 030 mm, empattement 1 095 mm, garde au sol 150 mm, poids 46 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4,5 l, carter moteur 0,350 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43 km/h, consommation usine 2,2 l/100 km.

Prix : 3 663 F. T.T.C.

SP 997 S

Un cyclomoteur sport à boîte 4 vitesses apparu l'année dernière en remplacement de l'Indiana IV S.

FLANDRIA SP 997 S

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 7,3 à 1, puissance 2,2 ch à 5 700 tr/mn, couple maximum 0,32 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur SHA 14-12 Ø 12 mm, allumage volant magnétique 6V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,88 à 1, transmission secondaire par chaîne rapport 11/36, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 9/32 12/28 13/24 15/23

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes Ø AV et AR 21", pneus Ø AV et AR 2,00 x 21",

freins AV à tambour mécanique à commande droite du guidon Ø 90 mm, AR à tambour mécanique à commande par tige et pédale Ø 105 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique mécanique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 760 mm X 670 mm X 990 mm, empattement 1 160 mm, garde au sol 205 mm, poids 70 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l, carter moteur 0,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43 km/h, consommation usine 2,4 l/100 km.

Prix : non distribué.

COMET 3, 4 et 2A

C'est le cyclomoteur Flandria utilitaire issu de la belle époque. Un peu lourd d'aspect mais très robuste. Les versions 3 et 4 se distinguent par des bloc-moteurs à boîte 3 ou 4 vitesses. Quant au 2A, il est identique au 4 avec une boîte 2 vitesses à changement automatique.

FLANDRIA COMET 3

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 2,1 ch à 5 000 tr/mn, couple maximum 0,32 m/kg à 3 200 tr/mn, carburateur 1/15 35 Ø 15 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 13,32, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports : 32/9 - 24/12 - 21/15.

Partie cycle : cadre en tôle d'acier, jantes Ø AV et AR 21", pneus Ø AV et AR 2,25 x 21", freins AV à tambour mécanique à commande à

droite du guidon Ø 90 mm, AR à tambour mécanique à commande par rétropédalage Ø 105 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique mécanique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 705 mm x 700 mm x 1 040 mm, empattement 1 110 mm, garde au sol 190 mm, poids 56 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l, carter moteur 0,5 l.

Performance constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43,5 km/h, consommation usine 2,5 l/100 km.

Prix : non distribué.

FLANDRIA COMET 4

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,86 cm³, compression 8,3 à 1, puissance 2,1 ch à 5 000 tr/mn, couple maximum 0,32 m/kg à 3 200 tr/mn, carburateur 1/15 35 Ø 15 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 11/32, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 32/9 - 28/13 - 23/15 - 19/17.

Partie cycle : cadre en tôle d'acier, jantes Ø AV et AR 21", pneus Ø AV 2,25 x 21", Ø AR

2,50 x 21", freins AV à tambour mécanique à commande à droite du guidon Ø 90 mm, AR à tambour mécanique à commande par rétropédalage Ø 105 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique mécanique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 770 mm x 660 mm x 980 mm, empattement 1 120 mm, garde au sol 175 mm, poids 56 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l, carter moteur 0,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43,5 km/h, consommation usine 2,4 l/100 km.

Prix : non distribué.

FLANDRIA COMET 2A

Caractéristiques identiques au Comet 4 sauf boîte deux vitesses à changement automatique, non distribué.

STAR 2A et 4

Cyclomoteur d'allure sportive avec selle biplace et réservoir de 7 litres. Suspension arrière mécanique. La version 2A possède une boîte 2 vitesses à changement automatique. Le Star 4 adopte lui un bloc-moteur avec boîte 4 vitesses et sélecteur au pied.

STAR 4

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 2,2 ch à 5 300 tr/mn, couple maximum 0,32 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur SHA 14-12 Ø 12 mm, allumage volant magnétique 6V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : Transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 11/32, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 32/9 - 28/13 - 23/15 - 19/17.

Partie cycle : cadre en tube d'acier, jantes Ø AV et AR 21".

Dimensions : 1 770 mm x 730 mm x 950 mm, empattement 1 160 mm, garde au sol 270 mm, poids 67 kg.

Suspensions : AV fourche télescopique mécanique, AR amortisseurs mécaniques, freins AV à tambour mécanique à commande à droite du guidon Ø 90 mm, AR à tambour mécanique à commande par tige et pédale Ø 105 mm.

Capacités : réservoir d'essence 7 l, carter moteur 0,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43 km/h, consommation usine 2,4 l/100 km.

Prix : non distribué.

STAR 2A

Mêmes caractéristiques que Star 4 sauf boîte deux vitesses à changement automatique. Non distribué.

RECORD 4, SUPER 4 et LUXE 4

Les Record sont le fruit de la synthèse des modèles Star et Indiana. Ces cyclos disposent du cylindre à ailettes très larges en aluminium chromé dur, appelé « Wide-Wing », qui a fait son apparition l'an dernier. Le modèle Luxe dispose d'un moteur légèrement plus performant. Sinon, une simple question de finition et d'accessoires différencient les trois modèles : silencieux noir mat pour le Super ; jantes à bâtons, porte-bagages et orgie de chromes pour le Luxe. Ces trois cyclos sont disponibles en version 2A avec boîte 2 vitesses à changement automatique.

FLANDRIA RECORD 4 et RECORD SUPER 4



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 2,5 ch à 5 300 tr/mn, couple maximum 0,33 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur SHA 14-9 Ø 9 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,18 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 14,44, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 32/9 - 28/12 - 24/13 - 23/15.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes Ø AV 23", Ø AR 21", pneus Ø AV 2,50 x 23", Ø

AR 3,00 x 21", freins AV à tambour mécanique à commande à droite du guidon Ø 120 mm, AR à tambour mécanique à commande par tige et pédale Ø 120 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 790 mm x 750 mm x 1 080 mm, empattement 1 170 mm, garde au sol 250 mm, poids 75 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l, carter moteur 0,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43 km/h, consommation usine 2,5 l/100 km.

Prix : non distribué.

FLANDRIA RECORD 4 LUXE



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 2,5 ch à 5 300 tr/mn, couple maximum 0,33 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur SHA 14-12 Ø 12 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 32/11, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 32/9 - 28/13 - 23/15 - 19/17.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes Ø AV et AR 21", pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø AR

2,75 x 21", freins AV à disque hydraulique à commande à droite du guidon Ø 220 mm, AR à tambour mécanique à commande par tige et pédale Ø 120 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 770 mm x 730 mm x 950 mm, empattement 1 160 mm, garde au sol 215 mm, poids 67 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l, carter moteur 0,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43,5 km/h, consommation usine 2,5 l/100 km.

Prix : non distribué.

FLANDRIA SCRAB 4

Ce cyclo trail vient au secours de l'ancien modèle, qu'il remplace fort heureusement. Au moins celui-ci a l'allure d'un deux roues tout-terrain, et en possède l'équipement : jantes en alu à profil antiboue, amortisseurs hydrauliques réglables, poignée à tirage rapide, pot d'échappement passant sous la selle, double couronne arrière.

C'est le seul modèle T.T. de la gamme.

FLANDRIA SCRAB 4 - AO 2



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 2,2 ch à 5 300 tr/mn, couple maximum 0,32 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateur SHA 14-12 Ø 12 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 32/11, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 32/9 - 28/13 - 23/15 - 19/17.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes Ø AV et AR 21", pneus AV 2,25 x 21", Ø AR

2,50 x 21", freins à tambour mécanique à commande à droite du guidon Ø 120 mm, AR à tambour mécanique à commande par tige et pédale Ø 120 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : 1 770 mm x 730 mm x 950 mm, empattement 1 160 mm, garde au sol 215 mm, poids 67 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l, carter moteur 0,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, 400 m départ arrêté usine 43,5 km/h, consommation usine 2,4 l/100 km.

Prix : non distribué.

GABBIANO

La firme Gabbiano est une firme spécialisée dans le cyclomoteur qui se trouve à Florence. La gamme n'est malheureusement plus importée en France par la Maison du Deux Roues, à cause de la nouvelle réglementation concernant les cyclomoteurs. Une victime de plus de cette réglementation débile.

Constructeur :

GABBIANO Mototecnico dell'Italia centrale, via raffaello sernesi, 9 int. (isolotto), 50142 Firenze, Italy.

GABBIANO V1T, V1S, VL, LINE V1, V1X, LINE 2

Voilà six versions d'un même cyclo, lesquelles se différencient par des détails esthétiques, d'équipements. De ligne traditionnelle, le produit V1T est doté d'un monocylindre horizontal développant 2 ch qui assure un certain brio. Le VL dispose de jantes à bâtons et de pneus larges, le V1 d'une esthétique plus « féminine » le V1X et le Line 2 d'une ligne originale.

GABBIANO V1T, V1S, VL, LINE V1, V1X, LINE 2



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 42 mm x 38,8 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 8 à 1, puissance 2 ch, carburateur SHA Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 3 %, mise en route pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile automatique, boîte de vitesse automatique.

Partie cycle : cadre poutre, jantes Ø AV et AR 16", pneus Ø AV et AR 2,25 x 16", freins AV et AR à tambours.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : poids 40 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : non importé.

GABBIANO TNA ET TKS

Ce sont deux cyclos tourisme et de ligne traditionnelle également. Si le bloc propulseur reste signé Minarelli, il ne présente pas la même architecture : il s'agit ici d'un monocylindre vertical épaulé par une boîte 3 vitesses à commande manuelle. De toutes manières et selon la nouvelle réglementation, il ne s'agit plus d'un cyclo, mais d'une moto avec permis A1, du fait de la boîte de vitesse.

GABBIANO TNA ET TKS



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 42 mm x 38 mm, cylindrée 47,6 cm³, compression 7,7 à 1, puissance 2 ch, carburateur SHA Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

Partie cycle : cadre poutre, jantes Ø AV et AR

16", pneus Ø AV et AR 2,25 x 16", freins AV à tambour à commande par câble, AR à tambour à commande par tringle.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR amortisseurs mécaniques.

Dimensions : poids 45 kg

Capacités : réservoir d'essence 3,3 l

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 1,4 l/100 km.

Prix : non importé.

GABBIANO LINE 4 ET 4CX

Avec les Line 4, nous pénétrons dans le monde des cyclos bigrement sophistiqués. La ligne générale reste traditionnelle, mais tous les détails sont originaux. Le paradoxe engendre une sacrée « gueule ». Par ailleurs, la finition est soignée, l'équipement de qualité : roues à bâtons sur les deux modèles, frein à disque à commande hydraulique sur les CX. La sélection de la boîte s'effectue au pied.

GABBIANO LINE 4 ET 4CX



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 42 mm x 38,8 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 9 à 1, puissance 2 ch, carburateur SHA Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre poutre, jantes Ø AV et AR

17", pneus Ø AV et AR 2,75 x 17", freins AV à disque à commande hydraulique, AR à tambour à commande par tringle.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : poids 56 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,3 l.

Performances constructeur : consommation usine 2,2 l/100 km.

Prix : non importé.

GABBIANO LINE 6 ET 6CX

Les Line 6 et 6CX sont les répliques exactes des 4 et 4CX, tant au niveau de la partie cycle qu'au niveau esthétique-équipements. Seule différence, le Minarelli est ici un peu plus comprimé, donc un peu plus puissant, et il est muni d'une boîte 6 vitesses.

GABBIANO LINE 6 ET 6CX



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 42 mm x 38 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 11,3 à 1, puissance 2,4 ch, carburateur SHA Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre poutre, jantes Ø AV et AR

17", pneus Ø AV et AR 2,75 x 17", freins AV à disque à commande hydraulique, AR à tambour à commande par tringle.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : poids 56 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,3 l.

Performances constructeur : consommation usine 2,2 l/100 km.

Prix : non importé.

GABBIANO SPORT MONOCOQUE

Cette année, le Sport Monocoque est présenté en trois versions : avec le Minarelli 4 vitesses, avec le Minarelli 6 vitesses, enfin la boîte 6 et le frein à disque à commande hydraulique. De ligne futuriste, il possède des roues en alliage. Prix non communiqué.

GABBIANO SPORT MONOCOQUE



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 42 mm x 38,8 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 11,3 à 1, puissance 2,4 ch, carburateur SHA Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre poutre, jantes Ø AV et AR

17", pneus Ø AV et AR 2,75 x 17", freins AV à disque à commande hydraulique, AR à tambour à commande par tringle.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : poids 60 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 2,2 l/100 km.

Prix : non importé.

GABBIANO CRS/L ET CROSS SPECIAL

Ces deux cyclos tout-terrain ont été munis de Minarelli 6 vitesses, brillant et performant, et disposent des mêmes équipements : selle-réservoir, garde-boue plastique, pneumatiques. Plus sophistiqué, le Spécial Cross a été doté d'une fourche Marzocchi renforcée et d'amortisseurs à gaz de même origine. De très belles réalisations.

GABBIANO CRS/L ET CROSS SPECIAL



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 42 mm x 38,8 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 11,3 à 1, puissance 2,4 ch, carburateur SHA Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø

AR 3,00 x 18", freins AV et AR à tambours à commande par câble.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR amortisseurs oléopneumatiques.

Dimensions : poids 77 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 2,3 l/100 km.

Prix : non importé.

GABBIANO CROSS SPECIAL VERSION COMPETITION

L'appellation ne peut être plus claire. Extrapolé des 50 civilisés de la marque, il s'agit d'un tout-terrain cross très sophistiqué et très séduisant à plus d'un titre. Le Minarelli, aux cotes différentes, développe 12 ch, dispose d'un allumage électronique et d'une boîte 6 vitesses. La partie cycle a été également soignée : fourche et amortisseurs à gaz Marzocchi, tambour de 125 mm, pneus Metzeler.

GABBIANO CROSS SPECIAL VERSION COMPETITION

GABBIANO
« CROSS SPECIAL 50 cc. CRS »
VERSIONE COMPETIZIONE



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40,3 mm x 39 mm, cylindrée 49,72 cm³, compression 14 à 1, puissance 12 ch à 13 000 tr/mn, carburateur PHBG Ø 18 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille droite, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø AR 3,00 x 18", freins AV et AR à tambours à commande par câble Ø 125 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique télescopique, AR amortisseur à gaz.

Dimensions : poids 71 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Prix : non importé.

GABBIANO 125 CR3 SPECIAL CROSS 125 CR 3 125/5

Une cross qui n'est pas importée en France, mais qui mériterait peut-être que l'on s'intéresse à son cas.

GABBIANO 125 CR3 SPECIAL CROSS 125 CR3 125/5



Moteur : Minarelli, 2 temps, monocylindre, alésage et course 55 mm x 52 mm, cylindrée 123,48 cm³, compression 9,35 à 1, puissance 22 ch à 10 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHB Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Ø AV 21", AR 18", Akront, pneus Ø AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18", freins AV à tambour à commande par câble, AR à tambour à commande par tringle.

Suspensions : AV fourche télescopique Marzocchi, AR amortisseurs oléopneumatiques.

Dimensions : poids 96 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Prix : non importé.

GARELLI

Garelli, vous connaissez ? Peut être pas très bien, car si vous avez aujourd'hui l'âge d'acheter un cyclomoteur, il y a bien peu de chances que cette marque italienne, née en 1913 (comme « Moto-Revue » !) vous dise quelque chose.

L'importation Garelli en France, qui a été interrompue pendant plusieurs années, est désormais reprise par Agrati-Garelli France, établi à Sartrouville.

Contrairement à la majorité des marques italiennes donnant dans le cyclomoteur, et qui se contentent d'adapter dans des parties cycle plus ou moins maison des moteurs Minarelli ou Franco Morini, Garelli fabrique depuis 1913 ses propres motos, du moteur au cadre. Par la suite, la marque a absorbé Agrati, fondé en 1947, pour devenir Agrati-Garelli que nous retrouvons aujourd'hui.

Mais l'histoire de Garelli, c'est d'abord celle de la course. La gloire de la marque est sa 350 de course, une deux cylindres deux temps à chambre d'explosion connue qui régna sur sa catégorie de 1922 à 1926. A tel point qu'en 1923, Garelli s'appropriâ 76 records du monde grâce à cette moto, et 136 en 1926. Le dernier moteur de course Garelli, en 1927, était alimenté par un compresseur à palettes.

L'avenir commercial de la marque, et sa concrétisation, devait être assuré à partir de 1946, par la naissance d'un moteur auxiliaire de 49,9 cm³, Mosquito qui équipa, entre 1946 et 1955, la quasi-totalité de la production Garelli.

Mais revenons en 1980. Cette année la gamme se trouve sensiblement chamboulée, avec la disparition de quatre modèles : Eureka Flex, Gulp, Rekord, Cross et Ciclone. Pour les trois derniers, c'est leur boîte de vitesses qui les condamne en fonction de la nouvelle législation. Quant aux premiers ils sont remplacés par un nouveau cycle ; le Primo.

Constructeur :
GRUPPO INDUSTRIALE AGRATI-GARELLI, 22068 Monticello Br. ZA (Como), Italia.

Importateur pour la France :
AGRATI-GARELLI FRANCE, 51, rue du Temple, 78500 Sartrouville.

Importateur pour la Belgique :
D'ETEREN SPORT, parc industriel de la vallée du Hain, 1430 Braine-le-Château.

Importateur pour la Suisse :
ROBERT BEYELER AG, Luggwegstrasse 28, Postfach CH 8048 Zurich.

KATIA M

C'est le mini de la gamme. Avec ses grosses roues de 3,00 x 10" en alliage léger, il a une allure rigolote et sympathique. Le M signifie mono-vitesse mais il existe en Italie un modèle à 2 vitesses automatiques.