

Moto revue

numéro catalogue/22f.

n°2334-6 oct.77

fb185-fs14-pst250-\$2.50

toutes
les motos
du monde



SALON 77



nouveautés

voir pages 76 à 91

XS 1100 yamaha,

GS 1000 suzuki,

Z1R 1000 kawasaki,



TABLEAU RECAPITULATIF DES PRIX PAR MARQUE

Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Page catalogue	Prix	
AIM MOTO	R	Mini Girl's	49,9	2	—	94	275.000	En liras
AIM MOTO	R	Jumbo	50	6,5	—	94	520.000	
AIM MOTO	R/T	Cross Boy	48	2	—	94	260.000	
AIM MOTO	R	50 Regularita	50	—	—	94	1.265.400	
AIM MOTO	R	125 Regularita	123,7	21	—	95	1.305.300	
AIM MOTO	R/T	50 Cross	49	8,5	—	95	1.419.300	
AIM MOTO	R/T	125 Cross	123,6	24	—	95	1.470.000	
AMERICAN MOTO	R	Chopper 125	—	—	—	95	7.800	
AMERICAN MOTO	R	Chopper 500 et 550	—	—	—	95	15.000	
A.M.E. CHOPPER	R	AME 750	763	67	170	95	14.500	En DM
ANCILLOTTI	T/T	Scarab SM 50 R	50	6	—	96	658.000	En liras
ANCILLOTTI	T/T	Scarab AC 50 RC	50	6,5	—	96	944.433	
ANCILLOTTI	R/T	Scarab SMT 50 TC	50	3,5	—	96	621.984	
ANCILLOTTI	R/T	Scarab CT 125 TC	125	10	—	96	—	
ANCILLOTTI	T/T	Scarab A 50 RC	50	10	—	96	1.336.764	
ANCILLOTTI	T/T	Scarab CM 125 RC	125	22	—	96	1.449.624	
ANCILLOTTI	T/T	Scarab CR 50 CC	50	11,5	—	96	1.420.782	
ANCILLOTTI	T/T	Scarab CRM 125 CC	125	24	—	96	1.546.182	
ANGEL	R	AP 48	49	0,75	—	97	219	En dollars
ANGEL	R	BP et CP 48	47,7	1,6	—	97	199,50	
ASPES	T/T	125 JUMA	124	21	126 à 165	98	—	
ASPES	T/T	125 RGS	123,6	22	—	98	—	
ASPES	R	C 50 Cross	49,6	12,2	—	98	n.i.	
BATAVUS	R	GTS	49	6,2	95	99	31.200	En FB
BATAVUS	R	City	48	2,4	45	99	n.i.	
BENELLI	R	50 Magnum	49	1	45	99	2.950	
BENELLI	R	Turismo	49	1	45	99	3.300	
BENELLI	R/T	50 Cross	49	1	45	100	3.400	
BENELLI	R	125 Mono	124	16	105	100	3.950	
BENELLI	R/T	125 Enduro	120	15,4	105	100	4.600	
BENELLI	R	250 E2C	231	20	140	100	7.400	
BENELLI	R	250 Quattro	231	27,8	150	100	n.i.	
BENELLI	R	350 RS	345	38	—	101	n.i.	
BENELLI	R	500 Quattro	498	49	160	101	14.600	
BENELLI	R	750 SEI	747	71	210	101	22.300	
BETAMOTOR	R/T	Enduro SPC	49,8	1,5	45	101	4.290	
BETAMOTOR	T/T	Enduro E/S	123,6	13	95	101	n.i.	
BETAMOTOR	T/T	250 CR/GS	248	34	—	102	n.i.	
BIMOTA	R	SB2 750	748	—	220	102	n.i.	
BMW	R	R 60/7	598	40	167	102	17.500	
BMW	R	R 75/7	745	50	177	103	19.500	
BMW	R	R 100/7	980	60	188	103	21.600	
BMW	R	R 100/S	980	65	200	103	24.400	
BMW	R	R 100/RS	980	70	200	103	26.900	
BPS	R	Cratérium 125	123,6	23	160	104	8.900	
BPS	R	Cratérium 250	247	38	180	104	n.i.	
BPS	R/T	Navaho 50	49,6	1,8	45	104	3.950/5.650	
BPS	R/T	Elan 50	49,6	1	45	104	5.200	
BPS	R/T	Elan 125	123,6	18	105	104	6.650	
BPS	R/T	50 Silver Vase	49,6	5,2	95	105	8.550	
BPS	R/T	125 Silver Vase	123,6	23	105	105	9.150	
BPS	R/T	175 Silver Vase	172	26	110	105	9.750	
BPS	R/T	125 Cross	123,6	25	115	105	9.850	
BPS	R/T	250 Silver Vase	238	34	115	105	10.650	
BPS	R/T	125 RS/GS	123,7	23,9	105	105	10.550	
BPS	R/T	175 RS/GS	173,6	29	110	105	10.950	
BPS	R/T	240 RS/GS	238	35,5	115	105	11.850	
BPS	R	Yak 50	49,9	2,8	55	106	4.100/4.700	
BPS	R	Yak 125	123,6	13	90	106	5.500	
BULTACO	R	Metralla	244,2	25	150	106	n.i.	
BULTACO	R	Mercurio	176,2	12,4	112	106	n.i.	
BULTACO	R/T	Matador	347,9	21,6	120	107	n.i.	
BULTACO	R/T	Frontera	118,8	14	95	107	6.713	
BULTACO	R/T	Frontera	363	33	115	107	9.400	
BULTACO	R/T	Frontera	244	32	105	107	8.900	
BULTACO	T/T	Pur Sang	124,5	24	105	107	7.500	
BULTACO	T/T	Pur Sang	244,2	37	110	107	9.300	
BULTACO	T/T	Pur Sang	363	41,3	115	108	9.700	
BULTACO	R/T	Alpina	348	21,6	115	108	8.700	
BULTACO	T/T	Chispa	47,6	1,85	40	108	3.430	
BULTACO	R/T	Sherpa	118,8	9,12	80	108	5.733	
BULTACO	R/T	Sherpa	237	14,1	95	108	7.700	
BULTACO	R/T	Sherpa	326	20,8	105	109	9.200	
CAN AM	R/T	175 TNT	173,6	24	110	109	n.i.	
CAN AM	R/T	250 TNT	247	29	115	109	n.i.	
CAN AM	R/T	Qualifier	123,7	20	105	109	9.750	
CAN AM	R/T	Qualifier	173,6	24	110	109	n.i.	
CAN AM	R/T	Qualifier	247	29	115	109	11.000	
CAN AM	T/T	250 MX3	247	35	115	109	10.805	
CAN AM	T/T	175 MX3	173,6	30	110	109	n.i.	
CASAL	R	Lady	49,8	1	45	110	1.750	
CASAL	R	K 185	49,6	6,5	80	110	3.490	
CASAL	R	K 187 S	49,9	6,5	80	110	3.260	
CASAL	R	K 270	123,6	12	110	110	4.890	
CCM	T/T	500 CCM	498	45	125	111	n.i.	
CHARGER	R	Electrique	—	1	45	111	4.800	
CIMATTI	R	Mini Prix	47,6	1	45	111	2.116	
CIMATTI	R	Bat Baby	47,6	1	45	111	1.611	
CIMATTI	R	Mini Chic	47,6	1	45	111	1.440	
CIMATTI	R	86	49	1	45	112	n.i.	
CIMATTI	R	Bob Cat	49	1	45	112	—	
CIMATTI	R	Sport	49,6	1	45	112	3.798	
CIMATTI	R/T	Bat Boy	47	1	45	112	1.881	
CIMATTI	R/T	Kaiman Trail	49	1	45	112	3.616	
CIMATTI	R	Kaiman Cross	49,6	1	45	112	3.812	
COSSAK	R	Jupiter 3	347	27	120	113	299	En livres
COSSAK	R	Ural M66	649	30	135	113	629	
COSSAK	R	Minsk	123	9,5	110	113	195	
DERBI	R	50 Compétition	50	15	181	113	n.i.	
DERBI	R	2002	187,5	23	115	114	n.i.	
DOT	T/T	175 Dot	175	13	110	114	n.i.	
DUCATI	R/T	Regularita	123,7	12,5	105	114	5.862	
DUCATI	R	350 GTL	349,6	27	145	114	9.790	
DUCATI	R	500 GTL	496	33,6	165	115	10.520	
DUCATI	R	500 Sport Desmo	496	46	175	115	12.820	
DUCATI	R	750 Super Sport	748	72	230	115	20.360	
DUCATI	R	860 GT	863	80	200	115	13.850	
DUCATI	R	900 SS Desmo	863	90	230	115	22.360	

Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Page catalogue	Prix
DUCSON	R	S 9	49	2	40	116	n.i.
DUCSON	R	S 12	49	2	40	116	n.i.
DUCSON	R/T	S 20	49	2	40	116	n.i.
FANTIC MOTOR	R	Mini Bike	49,6	2,5	45	117	n.i.
FANTIC MOTOR	R	Lei	49,6	2,5	40	117	2.225
FANTIC MOTOR	R	Ranger	49,6	1	40	117	2.590
FANTIC MOTOR	R	Chopper	49,6	3	45	117	4.785
FANTIC MOTOR	R	Gran Turismo	49,6	3	45	118	5.737/4.421
FANTIC MOTOR	R	Chopper	123,5	15	120	118	n.i.
FANTIC MOTOR	R/T	Caballero 50	49,6	3,5	45	118	4.057
FANTIC MOTOR	R/T	Caballero RSC	49,6	3,5	45	118	5.050
FANTIC MOTOR	R/T	Caballero 50 RC	49,6	11	90	118	4.436
FANTIC MOTOR	R/T	Caballero RCKS	123	23	105	119	9.400
FANTIC MOTOR	T/T	Caballero Cross	123	26	110	119	9.200
FLANDRIA	R	Relax	49,7	1	45	119	2.277/2.729
FLANDRIA	R	Indiana	49,7	4,3	45	119	3.727
FLANDRIA	R	California	49,7	4,6	45	120	3.380
FLANDRIA	R	Star	49,7	5	45	120	3.642
FLANDRIA	R	Speed	49,7	5	45	120	4.780
FLANDRIA	R/T	Jumper	49,7	4,6	45	120	5.090
FLANDRIA	R/T	Scrab	49,7	4,6	45	120	4.195/4.913
FUJI	R	Jumbo 90	97	10,8	90	121	n.i.
FUJI	R	Jumbo 125	123	12,5	110	121	n.i.
GABBIANO	R	Porteur	49,6	1,35	45	121	2.540
GABBIANO	R	Sport	49,6	1,35	38	121	3.100
GABBIANO	R/T	Puma Cross	49,6	1,35	38	121	3.290
GARELLI	R	Katia M	49	2,20	45	122	1.721
GARELLI	R	Katia Electrique	24 V-750 W	1,1	25	122	2.964
GARELLI	R	Eureka	49	2,20	45	122	1.574
GARELLI	R	Gulp	49	1,90	45	122	1.730/1.908
GARELLI	R	Rekord	49	2,08	45	123	2.695
GARELLI	R/T	Cross	49	2,08	45	123	2.656
GAUTHIER	R	125 GA	123	18	130	123	7.150
GAUTHIER	R	125 Critérium	123	22	150	123	8.555
GAUTHIER	R	238 SS	238	32	170	124	n.i.
GEROSA	R	V1 et V2	49,6	1	45	124	n.i.
GEROSA	R/T	Cross	49,6	1	45	124	n.i.
GEROSA	R/T	Bimbo	49,6	9	45	124	n.i.
GILERA	R/T	Trial	49	1	45	124	3.150
GILERA	R	TG 1	122	13,8	110	125	5.550
GILERA	R/T	GR 1	122	13,8	110	125	5.750
GIMSON	R	Elite	49,8	2	40	125	n.i.
GITANE TESTI	R	Jean's	49,6	1	45	126	n.i.
GITANE TESTI	R	Grand Prix	49,6	1	45	126	n.i.
GITANE TESTI	R	Champion	49,6	1,2	45	126	n.i.
GITANE TESTI	R	Veloce	49	1	45	126	n.i.
GITANE TESTI	R/T	Trial King	49,6	1,2	45	127	n.i.
GIULIETTA	R	Mini KS	49	1	45	127	n.i.
GIULIETTA	R	Tiny	41,8	1,44	45	127	n.i.
GIULIETTA	R/T	Munster	47	1	45	127	n.i.
GODIER-GENOUD	R	1000 G-G	998	90	230	128	28.000/31.000
GORI	R/T	Scrambler	49	1	45	128	n.i.
GORI	R/T	Regularita	123	19	120	128	n.i.
GORI	T/T	Cross	123	22	105	128	n.i.
HARLEY-DAVIDSON	R	125 SS	123	17	102	129	5.190
HARLEY-DAVIDSON	R	175 SS	174	22	118	129	5.730
HARLEY-DAVIDSON	R	250 SS	239	26	120	129	6.700
HARLEY-DAVIDSON	R	250 SST	239	26	120	129	5.350
HARLEY-DAVIDSON	R	XL 1000	997	61	177	129	23.886
HARLEY-DAVIDSON	R	XLCR 1000	1000	61	180	130	27.859
HARLEY-DAVIDSON	R	Electra Glide	1207	66	179	130	31.890/33.267
HARLEY-DAVIDSON	R	125 SXT	123	17	109	130	4.800
HERCULES	R	MK 2	49	2	45	131	4.686
HERCULES	R	Ultra	49	6,25	105	131	7.500
HERCULES	R	K 125 S	124	17	120	131	6.800/8.065
HERCULES	R	Wankel	300	20	130	131	14.275
HERCULES	R/T	125 GSB	124	21	110	131	9.339
HERCULES	R/T	175 GS	173	25	110	131	9.878
HERCULES	R/T	250 GS	238	32	120	131	10.691
HONDA	R	Camino	49	1	45	132	1.614/2.070
HONDA	R	SS 50 Z	49	1,9	45	132	3.122
HONDA	R	Amigo	49	1	45	132	1.442/1.658
HONDA	R/T	Mini Trail	49	2,6	45	133	2.450
HONDA	R	Chaly	70	4,5	45	133	2.450
HONDA	R	Dax	72	6	—	133	2.992
HONDA	R	125 CG	124	11	105	133	3.999
HONDA	R	125 S3	124	14	110	133	4.575
HONDA	R	125 T	124	16,5	115	134	5.169
HONDA	R	250 G	249	27	142	134	7.795
HONDA	R	360 G	356	31	164	134	8.860
HONDA	R	400 Four	408	33,5	167	134	11.214
HONDA	R	500 T	444	45	180	134	10.319
HONDA	R	550 F1	544	50	175	135	13.466
HONDA	R	500 K2	498	48	186	135	12.756
HONDA	R	550 K3	544	50	179	135	13.866
HONDA	R	750 K7	736	67	185	135	16.338
HONDA	R	750 F1	763	67	189	135	15.938
HONDA	R	1000 GL	999	70	200	136	20.910
HONDA	R/T	125 XL	122	13	110	136	5.169
HONDA	R/T	250 XL	248	20	128	136	7.700
HONDA	T/T	CR M2	123	22	—	136	n.i.
HONDA	TL	Bials	122	8	85	136	4.575
HUSQVARNA	R/T	125 WR	124	22	110	137	8.427
HUSQVARNA	T/T	250 WR	245	—	120	137	11.500
HUSQVARNA	T/T	360 WR	356	—	125	137	12.300
HUSQVARNA	R/T	390 Auto	384	—	125	137	12.300
HUSQVARNA	T/T	125 CR	124	24	115	137	9.400
HUSQVARNA	T/T	250 CR	245	—	120	138	11.500
HUSQVARNA	T/T	360 CR	384	—	125	138	12.300
ITOM	R	Astor	49,5	1	45	138	n.i.
ITOM	R/T	Astor CR	49,5	1	45	138	6.163
JAPAUTO	R	1000 VX	969	80	220	139	23.800/31.800
JAWA-CZ	R	CZ 125	123	11	103	139	2.636
JAWA-CZ	R	CZ 175	172	15	122	139	2.891
JAWA-CZ	R	CZ 250	246	17	120	140	4.660
JAWA-CZ	R	Jawa 350	343	—	125	140	n.i.
JAWA-CZ	R/T	CZ 125 Trial	123	11	81	140	n.i.
JAWA-CZ	R/T	CZ 175 Trial	172	15	95	140	n.i.
JAWA-CZ	T/T	CZ 250 CR	246	31	—	140	n.i.
JAWA-CZ	T/T	CZ 400 CR	381	42	—	141	n.i.

TABEAU RECAPITULATIF DES PRIX PAR MARQUE

Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Page catalogue	Prix
KAWASAKI	R	KH 125 A	124	13,5	106	141	4.877
KAWASAKI	R	KH 250	249	26	140	142	8.488
KAWASAKI	R	KH 400	400	38	165	142	10.991
KAWASAKI	R	KZ 400	398	33	170	142	9.691
KAWASAKI	R	Z 650	652	64	186	142	15.033
KAWASAKI	R	Z 750	745	55	180	143	14.083
KAWASAKI	R	Z 1000	1015	83	232	143	19.990
KAWASAKI	R/T	90 MC1	86	6,6	74	143	3.083
KAWASAKI	R/T	125 KE	124	13	134	143	5.271
KREIDLER	R	Florett RM	49,9	2,5	45	144	3.860
KREIDLER	R	Florett RS	49,9	6,25		144	5.365
KREIDLER	R/T	RM Cross	49,9	2,5		144	3.535
KTM	R	125 RS	122	17	120	144	8.615
KTM	R/T	125 GS	125	24	—	145	9.996
KTM	R/T	175 GS	172	27	—	145	10.584
KTM	R/T	240 GS	238	32	—	145	11.613
KTM	T/T	MC 125	124	25	—	146	9.878
KTM	T/T	MC 250	246	38	—	146	11.124
KTM	T/T	MC 400	356	45	—	146	13.213
LAMBRETTA	R	Pony	198	9,7	80	146	n.i.
LAMBRETTA	R	Ranger	49	2,5	45	146	n.i.
LAMBRETTA	R	N/L	49	1,25	45	146	n.i.
LAMBRETTA	R	Trepador	49	1,25	45	147	n.i.
LAMBRETTA	R	Special 50	148	7,6	80	147	n.i.
LAMBRETTA	R	Jet 200	198	9,75	90	147	n.i.
LAVERDA	R	500	498	34	180	147	16.480
LAVERDA	R	750 SF	743	66	195	147	16.570/18.580
LAVERDA	R	1000	980	80	220	147	22.716
LAVERDA	R/T	125 Enduro	124	—	—	148	9.450
LAVERDA	R	250 2T	246	28	125	148	8.400
MAICO	R	250 MD	238	27	150	148	n.i.
MAICO	R/T	250 GS	238	38	—	148	10.800
MAICO	R/T	400 GS	386	43	—	149	n.i.
MAICO	T/T	MC 125/GS	124	24 (21)	—	149	9.200/9.300
MAICO	T/T	MC 250	247	38	—	149	10.356
MAICO	T/T	MC 400	386	43	—	149	12.000
MALAGUTTI	R	Sportivo	49	1	45	150	2.058
MALAGUTTI	R	Maggiolino	48	1	45	150	2.200
MALAGUTTI	R	Olympique	49	1	45	150	3.400
MALAGUTTI	R/T	Cavalcone	49	1	45	150	3.700
MALAGUTTI	R/T	Cavalcone CRC	49	1	45	150	6.750
MALANCA	R	125 E 2 CS	124	15	125	150	5.980
MALANCA	R	E 2 C SS	124	20	140	151	n.i.
MALANCA	R	Scrambler	124	16	110	151	n.i.
MCS	R/T	Turneo	49	1	45	151	n.i.
MONTESA	R/T	Cota 25 A/C		2,2	35	152	3.016
MONTESA	R/T	Enduro 125	123	16	110	152	6.015
MONTESA	R/T	Enduro 250	246	32	120	152	10.499
MONTESA	R/T	Cota 49	48,7	3	45	153	3.445
MONTESA	R/T	Cota 123	123,7	14	90	153	6.500
MONTESA	R/T	Cota 247	237,5	17	100	153	8.055
MONTESA	R/T	Cota 348	305	16	108	153	10.506
MONTESA	R/T	Cota 348 T	305	16	118	153	10.626
MONTESA	R/T	Capra 125 VB	123,7	22	—	154	8.144
MONTESA	R/T	Capra 250 VB	246	35	—	154	11.000
MONTESA	R/T	Capra 360 VB	350	39	—	154	11.880
MORBIDELLI	R	125	124,6	—	230	154	n.i.
MORINI	R	125	122,9	13,5	125	155	6.450
MORINI	R	250	239,2	18,5	135	155	7.795
MORINI	R	3 1/2 N	344	38,6	166	155	11.570/11.930
MOTOBIMM	R	City	49,6	1,2	45	155	n.i.
MOTOBIMM	R	V/IT KS	49,6	1,2	40	155	n.i.
MOTOBIMM	R	P/3 T	47,6	1,1	40	155	n.i.
MOTOBIMM	R	V1 Billo	49,6	1,2	40	156	n.i.
MOTOBIMM	R	P/4 PP	49,6	1,2	40	156	n.i.
MOTOBIMM	R	P/4 A	49,4	1,2	40	156	n.i.
MOTOBECANE	R	Mobyx	49,9	—	44,5	156	1535/2134
MOTOBECANE	R	7	49	1	45	156	1.423
MOTOBECANE	R	D 55	49	1	45	157	3.574
MOTOBECANE	R	125 LT3	124	13,5	120	157	7.446
MOTOBECANE	R/T	D 55 TT	49	2,6	45	157	3.968
MOTO GUZZI	R	Magnum	49	1	45	158	3.100
MOTO GUZZI	R/T	Nibbio	49	1	45	158	3.600
MOTO GUZZI	R	Mono 125	124	16	110	158	4.800
MOTO GUZZI	R	250 TS	231	30	150	158	8.200
MOTO GUZZI	R	254	231	26,6	150	159	n.i.
MOTO GUZZI	R	V 35	346	33,6	150	159	n.i.
MOTO GUZZI	R	V 50	490	45	170	159	17.000
MOTO GUZZI	R	850 California	844	64,5	180	159	22.000
MOTO GUZZI	R	850 T3	844	68,5	195	159	20.600
MOTO GUZZI	R	850 Le Mans	844	81	210	160	23.500
MOTO GUZZI	R	Convert	949	71	195	160	23.300
MOTO GUZZI	R/T	Cross 50	49	1	45	160	3.800
MOTO GUZZI	R/T	Trial	120	14	110	160	5.200
MV AGUSTA	R	Mini Bike	47,6	1	45	161	n.i.
MV AGUSTA	R	125 Sport	123	12	120	161	6.972
MV AGUSTA	R	350 DE	349	32	169	161	13.889
MV AGUSTA	R	750 America	743	76	225	162	34.743
MZ	R	TS 125	123	11	100	162	2.860
MZ	R	TS 250	243	21	130	162	5.090
NVT	R	Easy Rider	49,6	1	45	162	n.i.
NVT	R	Commando	828	60	185	163	15.600
NVT	R	Bonneville	744	40	160	163	11.900
NVT	R	Tiger	744	60	160	163	11.900
OSCAR	R	Can Am	49,9	1,27	36	163	3.028
OSCAR	R/T	Fennec	49,5	1,27	36	163	3.234
OSCAR	R/T	Trial College	49,5	1,27	36	164	3.351
OSSA	R	250 Turismo	244	22	140	164	n.i.
OSSA	R	300 Yankee	488	58	185	164	1.800
OSSA	R/T	125 PhantomEnduro	123	20	100	164	7.500
OSSA	R/T	239 Super Pioneer	239	28	130	165	7.800
OSSA	R/T	250 Desert	244	32	120	165	9.400
OSSA	R/T	350 Super Pioneer	304	32	130	165	9.270
OSSA	R/T	250 Trial	239	17	105	165	7.203
OSSA	R/T	350 Trial	302	n.i.	105	165	8.690
OSSA	R/T	250 Phantom CR	244	38	115	166	n.i.
PALOMA	R/T	Trial C	49	1	45	166	n.i.
PANNONIA	R	P 20	246	23	130	166	n.i.
PEUGEOT	R	GT 10	49	1,9	45	166	2.096/2.468
PEUGEOT	R	101	49	1	35	167	992/1.177
PEUGEOT	R	102	49	1,5	45	167	1.225/1.343
PEUGEOT	R	103	49	1,9	45	167	1.500/2.160
PEUGEOT	R	104	49	1,9	45	167	1.919/2.371

Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Page catalogue	Prix
PEUGEOT	R	TSA/TSN	49	2	45	167	2.395/2.962
PEUGEOT	R/T	SX 5	49,9	2	45	168	3.463
PEUGEOT	R/T	SX 5 T	49,9	2	45	168	3.473
PIAGGIO	R	Ciao	49,9	1	45	168	1.290/1.885
PIAGGIO	R	Bravo	48,7	1	45	168	1.375/1.895
PIAGGIO	R	Boxer	48,7	1	45	168	1.980/2.210
PORTAL	R/T	Ranger	123,7	21	110	169	9.800
PORTAL	R/T	Ranger	247	33	115	169	12.100
PORTAL	T/T	125 Cross	123,7	24	110	169	8.700
PORTAL	T/T	250 Cross	247	36	115	169	11.600
PUCH	R	Monza	49,9	6,25	85	169	n.i.
PUCH	R	Cobra	49,9	6,25	85	169	n.i.
PUCH	R/T	Frigerio	49,9	11,5	92	170	n.i.
PUCH	R/T	Frigerio	71,9	15	92	170	n.i.
PUCH	R/T	Frigerio GS	123,7	25,2	n.i.	170	n.i.
PUCH	R/T	Frigerio GS	173	30	n.i.	171	n.i.
PUCH	R/T	Frigerio GS	247	36	n.i.	171	n.i.
PUCH	T/T	Cobra MC	49,9	11,2	n.i.	171	n.i.
PUCH	T/T	MC 250 R	246,3	43,5	n.i.	171	n.i.
RIZZATO	R	Zum	48,9	1	45	172	1.690
RIZZATO	R	Daytona	49,6	1	45	172	3.085
RIZZATO	R/T	Satan	49,6	1	45	172	3.190/3.976
ROCVALE	R	Météor	49,9	1	45	172	3.350/3.900
ROCVALE	R/T	Orion	49	1	45	173	3.500
ROCVALE	R/T	Polaris	49	1	45	173	1.421/3.950
ROCVALE	R/T	Jupiter	49	1	45	173	4.250
ROCKET	R	Touring RT	49	1	45	174	2.200/2.500
ROCKET	R	Touring RX	49	1	45	174	2.400/2.950
ROCKET	R	Sporting RS	49	1	45	174	2.200/2.500
ROCKET	R	Rocking RK	49	1	45	174	
ROMEO	R	Monster	49,6	1,2	45	175	3.727
ROMEO	R/T	Scorpion	49,6	1,2	45	175	3.864
SANGLAS	R	500 S	496	35	165	175	n.i.
SILK	R	Silk	653	48	176	176	15.830
SIMONINI	R/T	Long Range	123	22	105	176	n.i.
SIMONINI	R/T	250 Shadow	254	35	110	176	n.i.
SIMONINI	T/T	Hard Race	123	22	110	176	n.i.
SIMONINI	T/T	Hard Race	245	38	115	176	n.i.
SOLO	R	711-716	49	1,45	40	176	n.i.
SOLO	R	Electra	24 V, 500 W	—	25	177	n.i.
SUZUKI	R	A 50 P	49,8	1,8	45	177	3.082
SUZUKI	R	125 GT	124	15,5	120	177	5.791
SUZUKI	R	250 GT	247	31	144	177	8.171
SUZUKI	R	380 GT	371	38	168	177	10.090
SUZUKI	R	GS 400	398	38	165	178	10.780
SUZUKI	R	550 GT	543	50	176	178	11.990
SUZUKI	R	550 GS	549	51	180	178	14.248
SUZUKI	R	RE 5 Rotary	497	62	170	178	16.760
SUZUKI	R	750 GT	738	67	184	178	14.979
SUZUKI	R	750 GS	748	68	190	179	17.422
SUZUKI	R/T	RU 90	88	8	80	179	4.656
SUZUKI	R/T	RU 125	123	10	90	179	5.501
SUZUKI	R/T	125 TSC	123	14	110	179	5.021
SUZUKI	R/T	185 TS	183	16	120	180	5.111
SUZUKI	R/T	250 TS	248	21	125	180	8.066
SUZUKI	R/T	400 TS	396	33	130	180	9.670
SUZUKI	TL	RL Exacta	246	18	90	180	8.800
SUZUKI	CR	125 RMB	123	26,5	110	180	6.461
SUZUKI	CR	250 RMB	246	38	115	181	10.800
SUZUKI	CR	370 RMB	372	43	120	181	11.800
SWM	R/T	125 RS GS	123,7	23,9	110	181	n.i.
SWM	R/T	175 RS GS	173,6	29	115	181	n.i.
SWM	R/T	250 RS GS	248	35,5	120	181	n.i.
SWM	CR	125 RS MC	123,7	27	110	182	n.i.
SWM	CR	250 RS MC	248	48	115	182	n.i.
TECNOMOTO	R/T	Paciughino	47,6	1,3	45	182	1.800
TECNOMOTO	R/T	Paciugo	47,6	1,3	45	182	2.000
TORROT	R	Mini	49,9	1,8	45	182	n.i.
TORROT	R	Maxi	49,9	1,8	45	182	n.i.
TORROT	R	Turismo	49,9	1,8	45	183	n.i.
TORROT	R	Panther	49,9	2	45	183	n.i.
TORROT	R	Gran Sport	49,9	2	45	183	n.i.
TORROT	R/T	Trial 49	49,9	2	45	183	n.i.
VAN VEEN	R	OCR 1000	996	100	200	184	n.i.
VELOSOLEX	R	3800	49	1	45	184	890
VELOSOLEX	R	Plisolex	49	1	45	184	975
VELOSOLEX	R	Flash 6000	49	1,4	40	184	940/1.085
VELOSOLEX	R	Ténor 8000	49	1,8	45	184	1.644/2.217
VESPA	R	Primavera	121,7	5	85	185	3.290
VESPA	R	GTR	123,4	5	88	185	3.980/4.145
VESPA	R	Rallye	197	12	110	185	4.650/4.800
VESPA	R	USA	49,7	1	39	185	n.i.
WSK	R	M 06-B3	123	8	80	186	n.i.
WSK	R	M 21	173	16	110	186	n.i.
WSK	R	M 21 Sport	173	16	110	186	n.i.
YAMAHA	R	Chappy	49	2,7	34	186	3.010
YAMAHA	R	Bop	49	2	45	186	3.290
YAMAHA	R	FS1 DX	49	2,6	45	187	3.394
YAMAHA	R	RD 50 M	49	3	45	187	3.769
YAMAHA	R	RS DX 125	123	14	120	187	4.508
YAMAHA	R	RD 125 DX	124	17	130	187	5.650
YAMAHA	R	RD 250	248	30	150	187	8.960
YAMAHA	R	XS 250	248	27	145	188	9.080
YAMAHA	R	XS 360	358	34	150	188	9.667
YAMAHA	R	RD 400	398	39	175	188	10.925
YAMAHA	R	XS 500 B	498	48	165	188	12.900
YAMAHA	R	650 ES	653	52	175	188	13.747
YAMAHA	R	750 XS	747	64	185	189	17.201
YAMAHA	R/T	125 DTE	123	13	110	189	5.242
YAMAHA	R/T	125 DTMX	123	14	115	189	5.189
YAMAHA	R/T	250 DTMX	246	21,5	120	189	8.740
YAMAHA	R/T	400 DTMX	397	29,5	135	189	10.000
YAMAHA	R/T	XT 500	499	30	138	190	11.109
YAMAHA	R/T	TY 50	49	2,7	45	190	3.427
YAMAHA	R/T	TY 125	123	13	90	190	5.077
YAMAHA	R/T	TY 250	246	16,5	100	190	8.354
YAMAHA	CR	125 YZC	123	22	105	191	7.060
YAMAHA	CR	250 YZB	246	36	110	191	10.560
YAMAHA	CR	360 YZB	351	41	115	191	11.560
ZUNDAPP	R	Electro	12 V-700 W	—	30	191	n.i.
ZUNDAPP	R	444	49	2,5	40	191	n.i.
ZUNDAPP	R	KS 50 WC	49,9	6,25	85	191	6.230
ZUNDAPP	R	GTS 50	49,9	2,9	40	192	4.767
ZUNDAPP	R	KS 125 SP	123	17	120	192	8.500
ZUNDAPP	R/T	GS 125	123	18	100	192	n.i.
ZUNDAPP	CR	MC 125	123	19	90	192	n.i.

A.I.M. MOTO

Avec un penchant très net pour le tout-terrain, A.I.M. Moto, qui signifie Assemblaggio Italiano Motocicli, est un assembleur italien spécialisé dans le cyclomoteur.

Une gamme route qui utilise la plupart du temps des bloc-moteur Franco-Morini, voisine avec une gamme tout-terrain dotée, elle, de moteurs Sachs.

Certains modèles sont extrêmement sophistiqués, notamment les versions compétition 50, 75, 100 et 125 cm³ cross et enduro. Les modèles cross sont équipés de moteurs Sachs, d'amortisseurs arrière Bitubo ou Corte e Cosso, d'une transmission puissante par pignon à taille droite, d'un allumage électronique et d'un réservoir en alu.

Pour l'instant, seuls les 50, 125 cross et quelques mini motos pour enfants sont exportés vers la Suède, Finlande, France et Hollande, sur demande uniquement.

Marque :

A.I.M. MOTO.

50049 Uaiano (Fi) Italie.

MINI GIRL'S

Le plus petit de la gamme. Un cyclomoteur équipé d'un moteur Franco Morini et doté de roues à bâtons en alliage assez séduisantes.

MINI GIRL'S



Moteur : Franco Morini, 2 temps, monocylindre, cylindrée 49 cm³, puissance 2 ch à 5 500 tr/mn, allumage électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie cycle : cadre partie ouvert en tube d'acier, pneus Ø AV et AR 300-10", freins AV et AR à commande par câble, Ø du tambour 90 mm.

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

Capacités : réservoir d'essence 4 l.
Prix : 275 000 liras.

JUMBO

L'éléphant du cyclomoteur ? Non, juste un cyclo avec une bonne tête jeune, un peu frimeuse avec ses gros pneus, ses leviers de commande noirs et la grille de protection du pot.

JUMBO



Moteur : Franco Morini 2 temps, monocylindre, cylindrée 50 cm³, puissance 6,5 ch à 8 500 tr/mn, 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 au pied.

Partie cycle : cadre poutre ouvert tubulaire, pneus Ø AV 2,75 x 16", freins AV et AR à commande par câble; Ø du tambour 118 mm.

Suspension : AV fourche télescopique; AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Prix : 520 000 liras.

CROSS BOY

94 Le premier modèle tout-terrain de la marque. C'est un cyclomoteur.

CROSS BOY



Moteur : Franco Morini 2 temps monocylindre, cylindrée 48 cm³, puissance 2 ch à 5 500 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau, pneus, Ø AV et AR 275-14", freins AV et AR à tambour du tambour 90 mm.

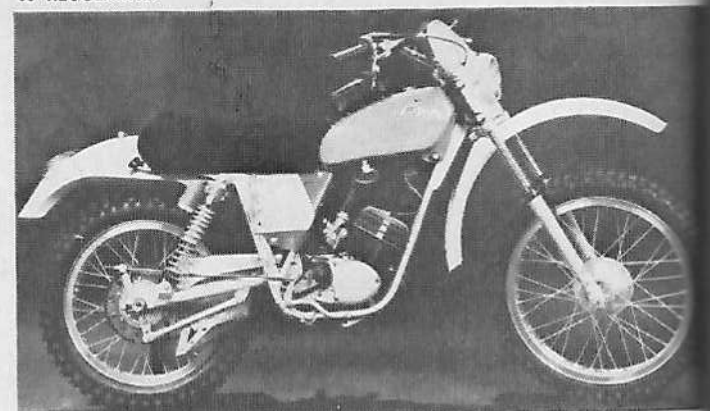
Suspensions : AV fourche télescopique; AR bras oscillant et amortisseurs.

Capacités : réservoir d'essence 4 l.
Prix : 260 000 liras.

50 REGOLARITA

50 cm³ d'enduro compétition, équipé d'un moteur Sachs, avec fourche Ceriani, amortisseurs à gaz arrière Paioli, garde-boue Preston Petty, jantes Akront, freins Grimeca: du beau travail.

50 REGOLARITA



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et cours 40 mm x 39,65 mm, cylindrée 49 cm³, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 6 %, 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 tubulaire double

berceau, pneus, Ø AV 300 - 21" et AR 350 - 18" Metzeler, freins AV et AR à tambour Grimeca, Ø du tambour 110 mm.

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

Dimensions : 840 x 800 mm, empattement 1 360 mm, garde au sol 260 mm, poids 80 kg.

Capacités : réserve d'essence 7 l.
Prix : 1 265 400 liras.

125 REGOLARITA

Toujours un moteur Sachs dans cette partie-cycle très semblable à celle de la version 50 cm³. Les équipements sont identiques pour les deux modèles, compris les poignées Magura.

125 REGOLARITA



Moteur : Sachs GDGS/1251 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,67 cm³, compression 12 à 1, 21 ch à 8 500 tr/mn, carburateurs Bing Ø 36 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 6 %, 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 tubulaire double

berceau, jantes AV et AR Akront, pneus, Ø AV 300 - 21", AR 400 - 18" Metzeler, freins AV et AR à tambour Grimeca, Ø du tambour AV 125 mm, AR 140 mm.

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

Dimensions : 840 x 900 mm, empattement 1 410 mm, garde au sol, 260 mm, poids 86 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l.
Prix : 1 305 300 liras.

CROSS

C'est un vrai cyclo de cross et non pas une banale chose dénommée « cross » empesement. On retrouve presque tous les équipements des « grands » : leviers Akront, fourche Marzocchi, jantes Akront, pneus Metzeler, réservoir alu, amortisseurs arrière Bitubo à gaz, moyeux Grimeca.

CROSS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 39 mm, cylindrée 123,6 cm³, compression 12,5 à 1, puissance 8,5 ch à 9 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage électrique Motoplat, lubrification par mélange à 6 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage à taille droite, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 4,09 - 2,80 - 2,66 - 1,71 - 1,43 - 1,24.

CROSS

Identique au modèle précédent avec... quelques chevaux en plus ! Les caractéristiques « équipements » restent les mêmes.

CROSS



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cm³, compression 12 à 1, puissance 24 ch à 9 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage électrique Motoplat, lubrification par mélange à 6 %, 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 : 4,60 - 2,93 - 2,80 - 1,72 - 1,43 - 1,24.

Partie cycle : cadre tubulaire double

berceau, jantes, Ø AV 21", AR 18" Akront, pneus Ø AR 300 - 21", AR 375 - 18" Metzeler, freins AV et AR à tambours simple came Grimeca, Ø du tambour AV 120 mm, Ø du tambour AR 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Ceriani, AR bras oscillant et amortisseurs à gaz Bitubo.

Dimensions : 840 x 900 mm, empattement 1 410 mm, garde au sol 280 mm, poids 86 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l.

Prix : 1 470 000 liras.

AMERICAN MOTO

Un de nos deux meilleurs spécialistes français de choppers et de kits moteurs.

American Moto se distingue particulièrement par des parties-cycles de chopper adaptables sur différentes bases moteur telles que Kawasaki, Honda, avec une très nette tendance aux grosses cylindrées : 350 - 400 - 500 - 750 et 900.

American Moto peut vous vendre un chop monté, ou seulement la partie-cycle, ou simplement le kit de transformation moteur, ou encore le cadre et le kit ! Au choix...

Un chop 125 à base de moteur 125 Honda S, SL ou L est désormais commercialisé.

Nous vous présentons ici deux modèles, mais vous pouvez trouver chez American Moto un chopper 350 et 450 (12 800 F monté, 9 000 F en kit), 750 (16 500 F monté, 7 800 F en kit), 900 et 1 000 (18 800 F monté, 7 000 F en kit), et enfin une version 650 équipée d'un moteur Triumph (15 000 F montée, 7 800 F en kit).

Marque :

American Moto, 15, rue Keller, 75011 Paris.

CHOPPER 125

C'est le dernier né, mais aussi le plus petit. Monté autour d'un monocylindre quatre temps Honda S, SL ou XL, ce chopper reprend certaines pièces d'origine, notamment les freins, dans une partie-cycle tubulaire double berceau maison, avec des roues avant au choix de 18", 19" ou 21". Sa fiche technique est bien sur celle du moteur correspondant. Pour le reste, sachez que la moto peut vous être livrée montée, clés en mains, pour 7 800 F TTC, ou bien en kit à 3 500 F TTC.



CHOPPER 500 ET 550

A partir d'un moteur de 500 ou 550 Four Honda, American Moto a monté un cadre à moyeux suspendus ou rigides, avec une roue arrière de 510 x 16" et une roue avant de 18", 19" ou 21" selon option. Peinture personnalisée bien sûr, selle chopper bi-place avec, en options, une fourche à parallélogrammes des roues en alliage à bâtons, etc.

Il existe pour ce modèle un kit de préparation moteur qui porte la cylindrée à 651 cm³ et coûte 2 200 F monté.

La machine montée, clés en mains coûte 15 000 F. En kit : 7 000 F.

A.M.E. CHOPPER

Nous passons en Allemagne cette fois avec cet assembleur de Schauenburg lui aussi versé dans le chopper.

Il commercialise cet A.M.E. 750 à base moteur de Honda CB 750 F. Des couleurs au choix, mais avec un modèle de base noir et or (à la place de tous les chromes), des roues à branches et un disque avant et arrière confèrent à l'A.M.E. une silhouette assez originale. Le moteur ne subit aucune transformation.

Marque : A.M.E. 750

AME CHOPPER GmbH, Spezialmotorräder u. Zubenör, Korbacher Str 613-615, 3501 Schauenburg West-Germany.

A.M.E. 750
HONDA 750 CBF



Moteur : quatre-temps quatre cylindres, alésage et course 61 x 63 mm, cylindrée 763 cm³, compression 9 à 1, puissance 67 ch à 8 000 tr/mn, couple 6,1 m/kg à 7 000 tr/mn, carburateurs : 4 Keihin Ø 28 mm, allumage batterie-bobines, lubrification par carter sec, mise en route par kick et 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 tubulaire double

berceau, jantes : AV 19", AR 17", pneus : AV 3,25H19, AR 4,50-17", freins : AV à disque à commande hydraulique, Ø du disque 296 mm, AR à disque à commande hydraulique, Ø du disque 296 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique chopper grand débattement, AR bras oscillant et amortisseurs Koni réglables.

Poids : 250 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 170 km/h.

Prix : 14 500 DM.

Importée épisodiquement voici déjà quelques années, la marque italienne qui s'illustre outre-Alpes en important notamment le titre italien en cross 125 cm³, ne jouit malheureusement plus d'une pénétration satisfaisante sur le marché français. C'est dommage car, avec des modèles enduro et cross 125 particulièrement compétitifs, et depuis peu une version trial, Ancillotti pourrait jouer sur le terrain français un rôle non négligeable. Ancillotti, qui équipait tous ses modèles de moteurs Sachs, a désormais opté pour des moteurs Hiro sur les 125 Regularita et 125 cross, des Morini sur les deux versions trial 50 et 125, en conservant le Sachs sur un modèle 50 Regularita competizione. Une solution fort simple qui ne doit pas poser de problèmes de pièces détachées !

Marque :

ANCILLOTTI.

Via B. Cellini 16-20

50020 Sambuca V.P. (Fi) Italie.

SCARAB SM 50 R

Cyclomoteur tout-terrain sans prétentions sportives particulières mais bien équipé. Une bonne petite moto de jeune.

SCARAB SM 50 R



FRANCO MORINI

Moteur : deux-temps, monocylindre, alésage et course : 39 x 41,8 mm, cylindrée 50 cm³, compression 10 à 1, puissance 6 ch à 9 500 tr/mn, carburateur : Dell'Orto 14-12 mm, allumage Dansi, 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 tubulaire double berceau, jantes AV 21", AR 18", pneus : AV 250-21", AR 300-18" Metzeler, freins AV et AR à tambours simple came Grimeca, 118 mm. Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques. Dimensions : empattement 1 300 mm, poids 72 kg. Capacités : réservoir d'essence 6,5 l. Prix : 658 350 litres.

SCARAB AC 50 RC

Les dispositions sportives de ce second modèle enduro 50 Ancillotti sont nettement plus affirmées que celles du premier. Le moteur est cette fois un Sachs. Fourche Marzocchi, amortisseurs arrière oléopneumatiques, moyeux Grimeca.

SCARAB AC 50 RC



Moteur : Sachs 50 5S, deux-temps, monocylindre, alésage et course 38 x 44 mm, cylindrée 50 cm³, compression 11 à 1, puissance 6,5 ch à 8 500 tr/mn, carburateur : Bing 19 mm, allumage électronique Moto-plat, 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 tubulaire double berceau, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 250-21", AR 300-18" Metzeler, freins AV et AR à tambour simple came Grimeca, 118 mm. Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs oléopneumatiques. Dimensions : empattement 1 300 mm, Poids 72 kg. Capacités : réservoir d'essence 6,5 l. Prix : 944 433 litres.

SCARAB SMT 50 TC

Né il y a seulement quelques mois, ce modèle trial authentique est équipé d'un moteur Franco Morini. La ressemblance avec une certaine moto d'un assembleur français est étonnante ! L'ensemble est léger (64 kg), bien équipé (fourche For-Mec, amortisseur Paioli, moyeux Grimeca) et d'une allure agréable.



Moteur : Franco Morini deux-temps, monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, cylindrée 50 cm³, compression 10 à 1, puissance 3,5 ch à 8 500 tr/mn, carburateur : Dell'Orto 14 4mm, allumage Dansi, 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 tubulaire double

berceau, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 250-21", AR 325-18" Metzeler trial, freins AV et AR à bours simple came Grimeca, 118 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique For-Mec, débattement 150 mm, AR bras oscillant et amortisseurs oléopneumatiques.

Dimensions : empattement 1 250 mm, poids 64 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l. Prix : 621 984 litres.

SCARAB CT 125 TC

Même version que la précédente avec moteur Franco Morini. Ce modèle est disponible en 175 cm³. Ses pneus sont cette fois des Pirelli.

SCARAB CT 125 TC



Moteur : Franco Morini deux-temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 125 cm³, compression 10 à 1, puissance 10 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto 22 mm, allumage volant magnétique Dansi, 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 tubulaire double

berceau, jantes AV 21", AR 18", Akront alliage, pneus AV 275-21", AR 400-18" Pirelli trial, freins AV et AR à tambours simple came Grimeca, 118 mm, du tambour AR 125 mm.

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

Dimensions : empattement 1 300 mm, poids 76 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l. Prix : non fixé.

SCARAB A 50 RC

Le 50 enduro le plus sophistiqué de la gamme. Equipé cette fois d'un moteur Sachs. Sa ligne est fine et racée, la qualité des équipements excellents et la puissance honnête : 10 ch à 9 500 tr/mn. Une bonne petite moto d'initiation aux joies de l'enduro... ou de championnat 50 cm³.

SCARAB A 50 RC



Moteur : Sachs deux-temps, monocylindre, alésage et course 40 x 54 mm, cylindree 50 cm³, compression 11,5 à 1, puissance 10 ch à 9 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 32 mm, allumage électronique Moto-plate, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

SCARAB CH 125 RC

C'est le même esprit que le modèle précédent, cette 125 Regularita competizione est dotée d'un moteur Hiro, haut comme la version cross. L'ensemble est léger (89 kg) et puissant (22 ch à 9 000 tr/mn), plaisant à l'œil, en un mot compétitif.

SCARAB CH 125 RC



Moteur : Hiro deux-temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindree 125 cm³, compression 13 à 1, puissance 22 ch à 9 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 32 mm, allumage électronique Moto-plate, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre tubulaire double

Partie-cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes AV 21", AR 18" Akront alliage, pneus AV 250-21", AR 350-18" Metzeler, freins AV et AR à tambours simple came Grimeca, Ø du tambour 125 mm.

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

Dimensions : empattement 1 320 mm, poids 78 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Prix : 1 336 764 liras.

SCARAB CRH 125 CC



Moteur : Hiro 125 MX deux-temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindree 125 cm³, compression 13 à 1, puissance 24 ch à 10 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto 36 mm, allumage électronique Moto-plate, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre tubulaire double berceau au chrome-molybdène, jantes

AV 21", AR 18" Akront alliage, pneus AV 300-21", AR 400-18" Metzeler, freins AV et AR à tambours simple came Grimeca, Ø du tambour AV 125 mm, Ø du tambour AR 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Marzocchi magnésium ou Ceriani Race Winner, AR bras oscillant et amortisseurs à gaz Corte et Cosso ou De Carbon.

Dimensions : empattement 1 380 mm, poids 82 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l.

Prix : 1 546 182 liras

ANGEL

Nous faisons un petit tour cette fois à Taiwan où les TYM Industries Co., Limited fabriquent trois cyclomoteurs commercialisés sous le nom de Angel. Equipés du même bloc-moteur à embrayage automatique monovitesse, ces trois modèles BU et CP 48 sont pratiquement identiques, tandis que le AP 48, qui est la version de base, est un peu plus simple.

Sachez enfin que si ces cyclomoteurs vous intéressent, outre la possibilité de les commander à Taiwan, vous pouvez toujours vous adresser au « concessionnaire le plus proche » qui, dans ce cas, est le suivant : Cosmos Motor Agency, 30 Stassinis Avenue, Nicosie, Chypre !...

Marque :

ANGEL

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

AP 48

L'équivalent asiatique de notre « mob » bien aimée ! Moteur monocylindre deux temps de 49 cm³, 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, des clignotants, etc.

AP 48



Moteur : Sachs deux-temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,8 mm, cylindree 50 cm³, compression 13,5 à 1, puissance 11,5 ch à 10 500 tr/mn, carburateur Bing 28 mm, allumage électronique Moto-plate, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre tubulaire double

berceau, jantes AV 21", AR 18" Akront alliage, pneus AV 250-21", AR 350-18" Metzeler, freins AV et AR à tambours simple came Grimeca, Ø des tambours AV et AR 125 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Marzocchi ou Ceriani selon option, AR bras oscillant et amortisseurs Marzocchi à gaz.

Dimensions : empattement 1 320 mm, poids 76 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Prix : 1 420 782 liras.

SCARAB CR 50 CC

Une des deux cross Ancillotti. Un petit 50 super performant : 11,5 ch à 9 000 tr/mn, léger : 76 kg, très soigné dans ses équipements et la fabrication. À quoi se faire plaisir !

SCARAB CR 50 CC



Moteur : TYM deux-temps, monocylindre, alésage et course 40 x 38 mm, cylindree 49 cm³, compression 13,5 à 1, puissance 0,75 ch à 2 500 tr/mn, couple 0,24 m/kg à 2 000 tr/mn, carburateur Mikuni 24 mm, allumage volant magnétique Bosch, lubrification par mélange deux-temps, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique multidisque en bain d'huile,

boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie-cycle : cadre poutre ouvert en tube d'acier, jantes AV 17", AR 17", pneus AV 200-17", AR 200-17", freins AV et AR à tambours simple came.

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

Dimensions : L 1 660 mm, l 600 mm, h 1 230 mm, garde au sol 110 mm, poids 47 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4,5 l.

Prix : 219 US \$.

BP ET CP 48

Partie moteur identique au modèle précédent, mais la partie cycle est plus simple et varie très légèrement selon les deux modèles BP et CP, notamment au niveau du cache-moteur servant de repose-pieds. Par rapport à la version AP, le réservoir est plus petit, mais les dimensions extérieures des BP et CP sont un peu plus grandes.

SCARAB CRH 125 CC

La plus belle Ancillotti, cette version cross 125 à moteur Hiro, jantes Akront, fourche Marzocchi magnésium, amortisseurs arrière De Carbon à gaz, réservoir alu, allumage électronique Moto-plate. Le tout avec 24 ch à 10 200 tr/mn pour 89 kg ! Disponible aussi avec le moteur Sachs M 5 125 cm³ GDG 5 préparé.



Moteur : TYM deux-temps, monocylindre, alésage et course 40 x 38 mm, cylindrée 47,7 cm³, compression 8 à 1, puissance 1,3 ch à 4 000 tr/mn (BP), 1,6 ch à 5 000 tr/mn (CP), couple 0,28 m/kg à 2 300 tr/mn (BP), 0,29 m/kg à 3 000 tr/mn (CP), carburateur Mikuni 24 mm, allumage volant magnétique Bosch, lubrification par mélange deux-temps, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage automa-

tique multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie-cycle : cadre poutre ouvert en tôle d'acier, jantes AV et AR 17", pneus AV et AR 200-17", freins AV et AR à tambours simple came.

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

Dimensions : L 1700 mm, l 650 mm, h 1060 mm, garde au sol 112 mm, poids 50 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4 l.

Prix : 199,50 US \$.

ASPES

Plus connue en France sous le nom de BPS, deux modèles Aspes sont toutefois importés par Benjamin Savoye : la 125 Sport Juma et la 125 RCC enduro.

Aspes est né en 1951, avec comme premier produit une... bicyclette ! Treize ans plus tard sort le premier cyclomoteur équipé d'un moteur Minarelli. En 1969, Aspes se lance dans le tout-terrain et commercialise le Cross spécial 69. En novembre 1971, Aspes présente au Salon de Milan un prototype 125 doté d'un moteur Sachs mais dont la production se fait avec un moteur Maico. En 1972, Aspes décide de se lancer dans sa propre production de moteurs et le premier bloc moto-propulseur Aspes sort en 1974. Ensuite, Aspes décide de construire un moteur de 250 qui, bien qu'ayant déjà été présenté notamment au Salon de Paris 76, n'est pas encore commercialisé.

Aspes est établi à Gallarate et produit 9 500 machines par an (7 000 50 cm³ et 2 500 125 cm³). Les moteurs sont construits par une branche satellite de Aspes : ASCO, qui, outre les moteurs de 50 et 125, produit environ 15 000 moteurs industriels.

Marque :

ASPES 125 JUMA, 29, Via Magenta, 21011 Gallarate, Italie.

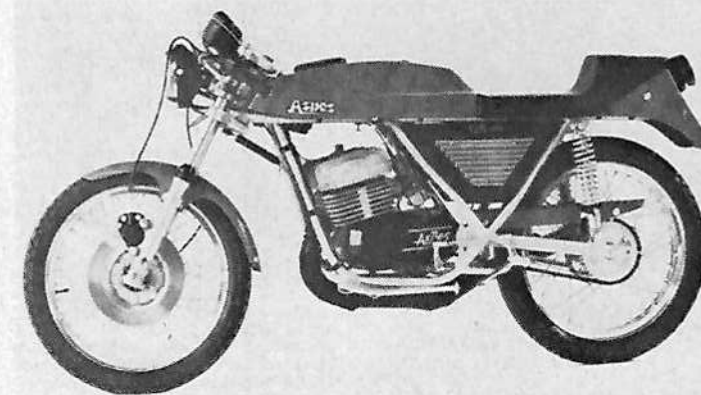
Importateur pour la France :

Ets B. SAVOYE, 16, rue de l'Armistice, 69672 BRON.

125 JUMA

Cette moto règne, sous le nom BPS, sur la catégorie 125 nationale sur tous les circuits de France. La 125 Juma dispose de 22 ch à 9 500 tr/mn, d'une excellente partie-cycle très rigide, d'un poids tout à son avantage et d'une vitesse de pointe maxi frôlant les 180 km/h.

125 JUMA



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

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

Partie-cycle : cadre double berceau,

jantes AV et AR 18" à bâtons, pneus AV 250-18", AR 300-18", freins AV disque à commande hydraulique, 260 mm, AR tambour à commande par câble, 140 mm.

Suspensions : type hydraulique, AV télescopique.

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

Capacités : réservoir d'essence 9 l.

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

Prix : en instance.

125 RGS

Désormais livrée avec une boîte six vitesses, la 125 enduro RGS Aspes allie la puissance à l'esthétique et à la qualité des équipements : leviers Magura amortisseurs et fourche Marzocchi.

ASPES 125 RGS



Moteur : Aspes deux-temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cm³, compression 11,5 à 1, puissance 22 ch à 9 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto 30 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,173, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,123, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 300-21", AR 400-18", freins AV tambour à commande simple came, du tambour 125 mm, AR tambour à commande par câble, 140 mm.

Suspensions : type hydraulique, fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs Marzocchi.

Dimensions : L 2 070 mm, l 880 mm, poids 105 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l.

Prix : en instance.

C 50 CROSS

Cyclomoteur cross malheureusement pas importé. Dommage car ses performances et sa finition soignée sont de solides arguments.

C 50 CROSS



Moteur : Aspes deux-temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,5 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 13,5 à 1, puissance 12,2 ch à 12 800 tr/mn, carburateur Bing 28 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,812, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie-cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 250-21", AR 350-18", freins AV Metzeler, freins AV et AR à tambour Grimeca, 125 mm, AR 120 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant avec amortisseurs à gaz Marzocchi.

Dimensions : poids 72 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l.

Importateur : non importée.

C 125 CROSS

Comme son petit frère le 50, le 125 cross n'est pas importé, ce que nous ne pouvons que regretter. On ne voit cette moto que sur les circuits de championnat du monde 125 puisque Aspes aligne deux machines officielles qui figurent fort honorablement.

ASPES C 125 CROSS



Moteur : Aspes deux-temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,609 cm³, compression 12,5 à 1, puissance 24 ch à 5 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 28 mm, allumage électronique Moto-plate, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,57, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie-cycle : cadre tubulaire double bécane, jantes AV 21", AR 18", Akront, pneus AV 300-21", AR 400-18", Pirelli, freins AV et AR à tambours Grimeca, Ø du tambour AV 125 mm, Ø du tambour AR 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Marzocchi en magnésium, AR bras oscillant et amortisseurs Marzocchi à gaz.

Dimensions : poids 89 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l. **Importateur :** non importé.

BATAVUS

Batavus Fongers Magneet, plus connue sous le nom de Batavus Intercycle, est un assembleur hollandais spécialisé dans les petits cyclomoteurs urbains, avec un seul modèle 50 cm³ ressemblant plus à une moto : le 50 GTS. Batavus utilise des moteurs Sachs et Laura. Il n'y a pas d'importation française mais la marque est présente sur le marché de nos amis Belges.

BATAVUS « STARFLITE » GTS

BATAVUS INTERCYCLE BV, Industrieweg 64, Postbus 515, Heerenveen, Hollande.

Importateur pour la France :

Aucun importateur.

Importateur pour la Belgique :

M.C. SA Culliganlaan 1, 1920 Diegem, Belgique

GTS

Le modèle de pointe Batavus. Peut-être pas le plus vendu, car les petits cyclos marchent fort bien, mais le plus séduisant pour nous. S'il vous tente vraiment, vous pouvez faire un saut en Belgique et vous l'offrir !

GTS



Moteur : deux-temps, monocylindre, alésage et course 38 x 44 mm, cylindrée 49 cm³, compression 10 à 1, puissance 6,25 ch à 8 000 tr/mn, couple 4,6 m/kg à 8 000 tr/mn, carburateur Bing 1/19/31 Ø 19 mm, allumage électronique, volant magnétique Motoplat 6 V 35 W, lubrification essence-huile 25/1, 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 monotube, jantes AV 1.50A-17, AR 1.50A17, pneus AV

2,75-17, AR 2,75-17, freins AV à tambour à commande manuelle, Ø du tambour 160 mm, AR à tambour à commande à pied, Ø du tambour 125 mm.

Suspensions : type hydraulique, AV Marzocchi, AR Sebac.

Dimensions : L 1 750 mm, l 640 mm, h 1 020 mm, empattement 1 160 mm, garde au sol 135 mm, poids 91 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11 l, carter moteur 400 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 95 km/h, 400 mètres départ arrêté usine 24 sec., consommation usine 3 l/100 km.

Prix : 31 200 francs belges H.T.

CITY

Il est tout mini, le City, mais il a une bonne bouille ! Équipé d'un moteur Laura-Batavus deux-temps à embrayage automatique et boîte monovitesse, il est disponible en plusieurs versions : Bingo et Bronco. Pas importé, malheureusement.

CITY



Moteur : Laura deux-temps, monocylindre, cylindrée 48 cm³, puissance 2,4 ch à 5 000 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par courroie crantée, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie-cycle : cadre poutre ouvert en tube d'acier, jantes AV 10", AR 10",

pneus AV et AR 300-10", freins AV et AR à tambours.

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

Dimensions : L 1 485 mm, h 977 mm, poids 38 kg.

Capacités : réservoir d'essence : 3 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 50 km/h. **Importateur :** non importé.

BENELLI

Importée depuis 1975 déjà par Motobécane, Benelli a repris, sous l'impulsion de De Tomaso (qui a regroupé Benelli et Moto Guzzi), du « poil de la bête ». Ceci nous a valu successivement l'apparition de la 500 Quattro, de la 750 Sei (toutes deux importées), qui connaissent un succès commercial discutable malgré leurs grandes qualités.

Depuis, nous avons vu en France le 50 Magnum, le 50 Bibbio, un 50 Cross, un 125 de tourisme monocylindre et son frère jumeau en version « enduro ».

Des nouveautés, comme par exemple la 254 quatre cylindres quatre temps, sont présentées au hasard des Salons, mais ne sont pas encore l'objet d'une commercialisation.

Un autre point frappant est l'homogénéité des gammes Guzzi-Benelli, regroupées sous la même bannière. Ainsi retrouve-t-on les cyclomoteurs Nibbio, Magnum et 50 Cross dans les deux marques.

BENELLI FRES SP/a 22 via Mamelli, Pesaro, Italie.

Importateur pour la France :

MOTOBECANE, 16, rue Lesault, Pantin.

50 MAGNUM

L'un des nombreux petits minis de la marque, mais le seul à être importé.

50 MAGNUM



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8,2 à 1, puissance 1 ch, allumage volant magnétique, 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 5 rapports.

Partie cycle : cadre poutre ouvert,

jantes Ø AV et AR 10", pneus Ø AV et AR 400 mm, freins AV et AR à tambour simple came.

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

Dimensions : poids 55 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Performances constructeur : consommation usine 2,2 litres aux 100 km.

Prix : 3 100 F.

50 TURISMO

Ce cyclomoteur, destiné aux jeunes, devrait séduire par son esthétique agréable et la qualité de ses équipements. Son prix est un peu élevé.

50 TURISMO



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8 à 1, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, 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 5 rapports, 41,47 - 25,24 - 19,45 - 16,11 - 13,39.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV 18", Ø AR 18"

BENELLI 50 CROSS

Ce petit 50 cross a tout pour plaire : bien proportionné, véritable réduction de 125, il faut vraiment savoir que l'on a affaire à un 50 cm³.

50 CROSS



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8 à 1, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 38,71 - 25,36 - 18,15 - 15,04 - 12,50.

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 19", Ø AR 17", pneus

Ø VA 2,50, Ø AR 3,00, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 123 mm, AR à tambour à commande par tige, Ø du tambour 123 mm.

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

Dimensions : 1 860 x 715 x 1 050 mm, empattement 1 220 mm, poids 78,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Performances constructeur : consommation 2,9 litres aux 100 km.

Prix : 3 800 F.

BENELLI 125 Mono

La 125 2 cylindres n'étant plus importée, car jugée trop fragile, la 125 monocylindre deux-temps la remplace.

125 MONO



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 42,5 x 44 mm, cylindrée 124,77 cm³, compression 10 à 1, 16 ch à 7 800 tr/mn, couple 1,5 m/kg à 6 700 tr/mn, carburateurs 2 Dell'Orto de 19-19 8 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 18", Ø AR 18", pneus

Ø AV 2,75, Ø AR 3,00, freins AV à disque simple à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR à tambour à commande par tige, Ø du tambour 158 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec réglage de dureté (3 positions).

Dimensions : 1 950 x 780 x 1 050 mm, empattement 1 310 mm, poids 115 kg.

Capacité : réservoir d'essence 12,5 l.

Prix : 4 800 F.

BENELLI 125 ENDURO

A peu près identique au point de vue présentation au modèle 50, cette moto est importée depuis cette année.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 x 49 mm, cylindrée 120,62 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 15,4 ch à 7 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 22 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

27,45 - 16,70 - 12,85 - 10,66 - 8,42.

Partie-cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV 2,50, Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50, Ø AR 3,50, freins AV et AR à tambour simple came, Ø du tambour 135 mm.

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

Dimensions : 1 970 x 840 x 1 112 mm, garde au sol 128,5 mm, poids 98 kg.

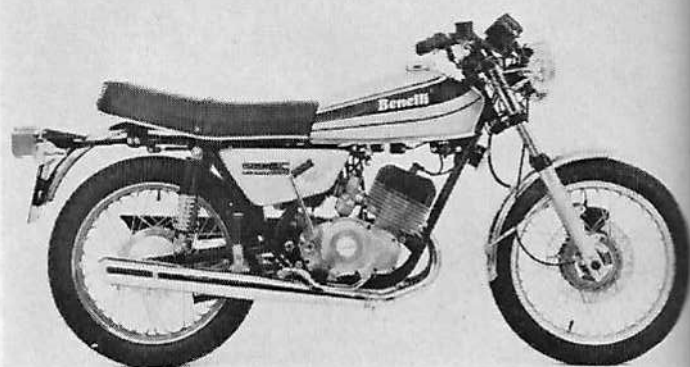
Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Prix : 4 600 F.

BENELLI 250 E 2 C

Domage que, comme sa petite sœur 125, cette machine ne soit pas équipée d'un graissage séparé. Cela lui enlève un peu de compétitivité par rapport aux modèles japonais.

250 E 2 C



Moteur : 2 temps, 2 cylindres, alésage et course 56 x 47 mm, cylindrée 231,4 cm³, compression 10 à 1, 20 ch à 8 000 tr/mn, 2,9 m/kg à 7 300 tr/mn, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 18", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00, Ø AR 3,25, freins AV

à disque simple à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR à tambour à commande par tige, Ø du tambour 158 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique double effet, AR oscillante avec réglage de dureté (3 positions).

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

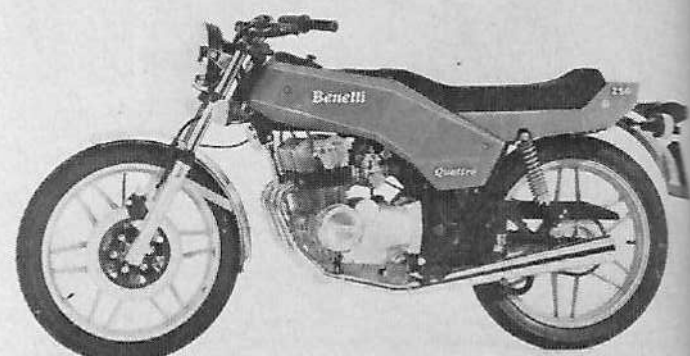
Performances constructeur : vitesse maximum usine 140 km/h, consommation usine 18 km au litre.

Non importée.

250 QUATTRO

Son esthétique a séduit lors de sa première présentation au salon de Milan en 1975. Depuis, de nombreuses « prises de contact » plus ou moins confidentielles ont eu lieu, mais on attend toujours une commercialisation sérieuse et suivie. Des solutions esthétiques et techniques intéressantes devraient assurer un bel avenir dans sa cylindrée. Elle est de toutes façons, avec la 250, un bel exercice de style.

250 QUATTRO



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 44 x 38 mm, cylindrée 345,5 cm³, compression 10,5 à 1, puissance 27,8 ch à 9 500 tr/mn, carburateurs 4 Dell'Orto, distribution simple ACT commandé par chaîne, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

Partie-cycle : cadre tubulaire simple berceau ouvert, jantes Ø AV et AR

250 RS

Elle complète la gamme quatre-temps Benelli. Reprenant les mêmes bases que la 250 et la 500, elle est d'une esthétique classique. Pas trop cassante (38 ch à 9 500 tr/mn), son poids (168 kg) et sa vitesse de pointe (150 km/h usine) en font plus un modèle à vocation urbaine.

250 RS



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, cylindrée 345,5 cm³, compression 10,2 à 1, puissance 38 ch à 9 500 tr/mn, carburateurs 4 Dell'Orto Ø 20 mm, allumage batterie-bobine, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

Partie-cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,00-18", Ø AR 3,25-18".

BENELLI 500 QUATTRO

Réponse européenne à la 500 Four ; aussi bien équipée que sa concurrente directe avec une petite touche sportive en supplément. Elle a fait ces derniers temps une cure de jeunesse et reçoit un double disque avant et une nouvelle présentation.

500 QUATTRO



Moteur : 4 temps, 4 cylindres en ligne, alésage et course 56 x 50,6 mm, cylindrée 498,5 cm³, compression 10,2 à 1, 49 ch à 8 900 tr/mn, 47 m/kg à 8 500 tr/mn, carburateurs 4 Dell'Orto Ø VHB 22 mm, allumage batterie-bobine, distribution simple ACT commandé par chaîne, lubrification carter humide sous pression, refroidissement par air, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne Morse, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 16,97 - 11,85 - 8,83 - 7,26 - 6,22.

BENELLI 750 SEI

Six cylindres et le tour de force d'avoir un moteur à peine plus large qu'une 900 Kawa. L'un des plus beaux moteurs de série jamais construits dans la catégorie, ex-aequo avec le 1 000 Honda. Vue latéralement, elle est aussi compacte qu'une 750 Honda. Mais la comparaison s'arrête là, car la 750 Benelli surclasse de loin toutes ses concurrentes dans la cylindrée.

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

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

Dimensions : poids 117 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine plus de 150 km/h, consommation usine 5,3 l aux 100 km. Non importée.

750 SEI



Moteur : 4 temps, 6 cylindres en ligne, alésage et course 56 x 50,6 mm, cylindrée 747,7 cm³, compression 9 à 1, 71 ch à 8 900 tr/mn, 7 m/kg à 6 850 tr/mn, carburateurs 3 Dell'Orto VHB Ø 24 mm, allumage batterie-bobine, distribution simple ACT, lubrification sous pression, carter humide, mise en route par kick ment par air.

Transmissions : transmission primaire par chaîne Morse, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,47 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 12,43 - 8,98 - 6,99 - 5,74 - 4,92.

Partie-cycle : cadre tubulaire double

berceau, jantes Ø AV 18", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,50, Ø AR 4,00, freins AV double disque à commande hydraulique, Ø du disque 300 mm, AR tambour à commande mécanique simple came, Ø du tambour 210 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 200 x 775 x 1 070 mm, empattement 1 420 mm, poids 220 kg.

Capacités : réservoir d'essence 22 l, carter moteur 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 210 km/h.

Essai = Moto Revue n° 2214.

Prix : 23 300 F.

BETAMOTOR

Deux directions dans la production Betamotor, et pour cela deux usines : l'une consacrée au tout-terrain et l'autre aux cyclomoteurs. La gamme comprend donc une 125 enduro et deux 250 (enduro et cross) d'une part, et toute une gamme de 50, du modèle enduro aux mini-cyclos, d'autre part, tous les modèles étant, c'est à signaler, propulsés par des mécaniques Beta.

Il est dommage que la 250 GS Enduro ne soit pas importée en France pour des problèmes de bruit et d'homologation, tandis que sa sœur CR Cross est, elle, disponible, et commence à apparaître sur les circuits.

Constructeur :

BETAMOTOR S.P.A., 50145 Firenze (Brozzi) (cyclomoteurs).

S.I.M. S.P.A., Rignano sull'Arno (Firenze) (vélomoteurs et motos).

Importateur pour la France :

LA MAISON DU DEUX ROUES, Zone Industrielle, BP 70, 26300 Bourg-de-Péage.

50 Enduro SPC

Versión 77 du cyclo enduro de la marque. Moteur Beta, cylindre alu chromé, boîte cinq rapports, fourche et amortisseurs (à gaz) Marzocchi. Le tout pour 4 290 F.

BETA 50 ENDURO SPC



Moteur : Beta 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 x 44 mm, cylindrée 49,87 cc, compression 10 à 1, puissance 1,5 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12, 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, pneus AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, freins AV à tambour Ø 130 mm, AR à tambour Ø 130 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Marzocchi, AR amortisseur Marzocchi à gaz.

Dimensions : 1 870 x 800 x 1 080 mm, empattement 1 200 mm, poids 72 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l.

Prix : 4 290 F T.T.C.

125 Enduro ES

Ici encore une version 77 d'un modèle connu. Excellente machine pour débuter en enduro : performances honnêtes et prix abordable.



Moteur : Beta 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindree 123,6 cc, carburateur Dell'Orto VHB 29, 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, pneus AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV à tambour Ø 140 mm, AR à tambour Ø 125 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs Marzocchi. **Dimensions :** 2.000 x 800 x 1.090 mm, empattement 1.380 mm, garde au sol 230 mm, poids 89 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l. **Prix :** 6 390 F.

250 CR ET GS

Voici les motos de la marque : sportives, destinées à la compétition. Une 250 cross et sa cousine enduro. Deux machines très bien équipées et qui s'annoncent compétitives, mais non importées en France.

BETA 250 CR



Moteur : Beta 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 x 64,5 mm, cylindree 248,86 cc, compression 13 à 1, puissance 34 ch à 7.600 tr/mn, carburateur Ø 36 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 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes alu Akrot, pneus

AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, freins AV et AR à tambour.

Suspensions : AV fourche télescopique Marzocchi magnésium, AR amortisseurs Marzocchi à gaz débattement 220 mm.

Dimensions : 2.080 x 830 x 1.120 mm, empattement 1.380 mm, garde au sol 220 mm, poids 100 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l. **250 GS :** boîte 6 vitesses, fourche AV Ceriani, débattement 200 mm, réservoir d'essence 9 l.

Prix : 10 700 F (cross).

BETA 250 GS



BIMOTA

Cette maison italienne est spécialisée dans la construction de parties-cycles pour compétition et tourisme. En ce qui concerne les moteurs, Bimota utilise des blocs complets fournis par les différents constructeurs.

Nous ne vous présentons ici que les modèles les plus intéressants, c'est-à-dire disposant d'une diffusion mondiale, qui sont la Suzuki 750 et les Kawasaki 900/1000.

Le palmarès sportif de Bimota est étonnant : champion du monde de vitesse en 75 avec Johnny Cecotto (350 Yamaha), en 76 avec Walter Villa (250 Harley Davidson). Sans oublier les titres italiens : Di Giovanni Proni en 75 sur Yamaha-Diemme 350, Walter Villa en 76 avec la 250 Harley et Di Riky Romeri, champion Junior 76 avec une 500 Suzuki-Bimota.

BIMOTA, via Covignano 195, 47037 Rimini, Italie.

Importateur pour la France :

Non importé.

Importateur pour la Belgique :

Francis Hollebecq, rue des Bayards, Liège.

Importateur pour la Suisse :

Hostettler AG, Sursee.

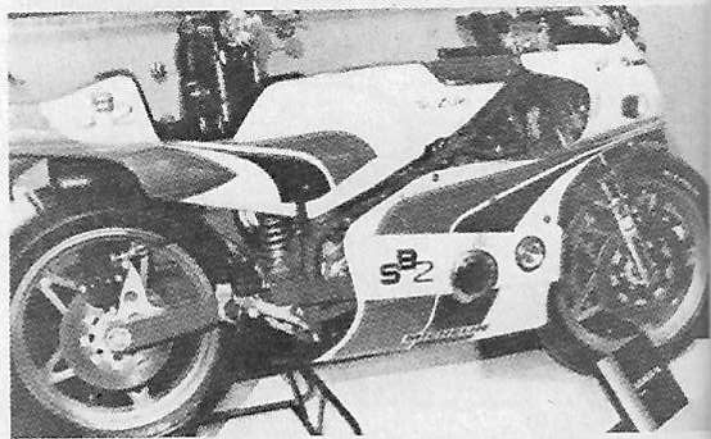
SB2 - 750

Nous ne nous étendrons pas sur le moteur, qui est un 750 Suzuki d'origine sans préparation spéciale. Pour ses caractéristiques techniques, reportez-vous au chapitre Suzuki en fin de catalogue.

Mais examinons de près la partie-cycle dont voici un descriptif détaillé. Le cadre est bien sûr un Bimota à treillis à berceau ouvert en acier au chrome-molybdène. Le bras oscillant est fixé sur le cadre au même endroit que le pignon de sortie de boîte. La fourche avant est une Ceriani, l'amortisseur arrière un cantilever Corte et Cosso à gaz. Le réservoir d'essence, d'une capacité de 20 litres, est disposé sous le moteur. L'alimentation des carburateurs se fait par une pompe électrique. L'échappement est un 4 en 2 passant sous la selle. Les roues sont des Bimota en magnésium de 250 WM3 à l'avant et 350 WM6 à l'arrière, avec pneumatiques Michelin d'origine. Les freins sont, à l'avant, un double disque Brembo allégé avec pinces de compétition de Ø 300 mm, un simple disque arrière de Ø 250 mm. La coque qui couvre le moteur parfaitement accessible est creuse et démontable très rapidement. L'ensemble pèse 185 kg. Avec une préparation moteur Monzeglio, la vitesse maxi est de 220 km/h.

La partie-cycle des deux versions Kawasaki 900 et 1 000 cm³ est sensiblement identique à celle de la Suzuki, à ceci près qu'il n'y a cette fois pas de coque. Le disque arrière Brembo est un 260 mm, le poids total de 185 kg.

SB2 - 750



B.M.W.

« La fiancée du vent a enfin trouvé sa robe de mariée... ». C'est en ces termes que notre confrère Jean-Claude Bargetzi saluant l'arrivée sur le marché de la prestigieuse R 100 RS, la plus grosse et la plus belle BMW. Son apparition marquait la venue au monde de la série « 7 », qui comprend cinq modèles.

Le haut de cette nouvelle gamme est désormais composé de trois modèles 1 000 cm³, aboutissement logique de l'évolution technique de la firme de Munich.

Les nouveaux moteurs ont un couple plus important.

Cette nouvelle gamme BMW se reconnaît à sa ligne, commune à tous les modèles, qui est caractérisée par les éléments de style essentiels de la R 90 S qui, jusqu'ici, était le modèle de haut de gamme.

On attend maintenant la présentation d'une 500 qui a déjà fait ses premiers tours de roue sur les pistes d'essais BMW.

BMW, BMW MOTORRAD GmbH, 8000 München 40, Postfach 40 03 60 FRA.

Importateur pour la France :

BMW France, 116, av. A. Briand, 92220 Bagneux.

Importateur pour la Belgique :

BMW Belgium S.A., Pierstraat 231, Kontich 2550 (Belgique).

Importateur pour la Suisse :

BMW MOTAG S.A., Industriestrasse, Dielsdorf/ZH 8157, Suisse.

R 60/7

La plus petite « BM », en attendant la sortie d'une certaine « petite cylindree » dont on parle beaucoup. La R 60/7 bénéficie de nombreuses améliorations : nouvelle fermeture du réservoir d'essence, nouveaux cache-culbuteurs, nouveaux repose-pieds, frein à disque ajouré, moteur remanié, particulièrement soigné au niveau du couple et du bruit. La 60/7 est une « petite » aussi soignée que les « grosses ».

Moteur : flat-twin 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 73 x 70,6 mm, compression 9,2 à 1, 40 ch DIN à 6 400 tr/mn, 4,9 m/kg à 5 000 tr/mn, carburateurs Bing Ø 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par Carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

du disque 264 mm, AR tambour simple came, Ø du tambour 200 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 180 x 740 x 810 mm, empattement 1 465 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 170 mm.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par arbre et couple cône, embrayage monodisque à boîte de vitesses à 5 rapports, 2,86 - 2,07 - 1,67 - 1,50.
Partie-cycle : cadre double berceau, AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18, AV à disque hydraulique, Ø

poids 195 kg à vide.
Capacités : réservoir d'essence 24 l, carter moteur 2 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 167 km/h, 400 D.A. usiné 15"8, consommation usine 5,5 l aux 100 km.
Prix : 17 500 F TTC.

R 60/7



R 75/7
 Elle a désormais exactement la même présentation que la R 60/7, avec quelques détails en plus et pour quelques... marks de plus !

R 75/7



Moteur : flat-twin 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 82 x 70,6 mm, 745 cm³, compression 9 à 1, 50 ch DIN à 6 200 tr/mn, 6 m/kg à 5 000 tr/mn, carburateurs Bing à dépression Ø 32 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.
Transmissions : primaire par engrenage, secondaire couple cône et arbre, embrayage monodisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports, 4,40 - 2,86 - 2,07 - 1,67 - 1,50.
Partie-cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18,

freins AV à disque Ø 264 mm, AR à tambour simple came Ø 220 mm.
Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.
Dimensions : 2 180 x 740 x 1 080 mm, empattement 1 465 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 170 mm, poids 195 kg à vide.
Capacités : réservoir d'essence 24 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 177 km/h, 400 m D.A. usiné 14"8, consommation usine 4,5 l aux 100 km.
 Essai « Moto Revue » n° 2215.
Prix : 19 700 F.

R 100/7

Cette moto descend directement de la R 90/6. Le moteur de 1 000 cm³ se distingue par l'accroissement du couple et de la puissance.

R 100/7



Moteur : flat-twin 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 94 x 70,6 mm, cylindrée 980 cm³, compression 9 à 1, 80 ch DIN à 6 500 tr/mn, 7,4 m/kg à 4 000 tr/mn, carburateurs Bing à dépression Ø 32 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

pneus AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18, freins AV double disque Ø 264 mm, AR tambour simple came Ø 200 mm.
Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.
Dimensions : 2 180 x 740 x 1 080 mm, empattement 1 465 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 170

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par couple cône et arbre, embrayage monodisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports, 4,40 - 2,86 - 2,07 - 1,67 - 1,50.
Partie-cycle : cadre double berceau,

mm, poids 195 kg à vide.
Capacités : réservoir d'essence 24 l.
Performances constructeur : vitesse maximum 188 km/h, 400 D.A. 13"6, consommation 5,5 l aux 100 km.
Prix : 21 600 F TTC.

R 100 S

Le moteur de la moto qui prend la relève de la BMW R 90/S avait été retravaillé pour obtenir une souplesse très élevée. Celui de la BMW R 100/S a un nouveau carburateur très sophistiqué qui, par rapport aux carburateurs précédents, pollue moins et permet une utilisation plus progressive de la puissance. La moto a le carénage et la selle de la R 90/S et est livrée avec une peinture spécifique à ce modèle.

R 100/S



Moteur : flat-twin 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 94 x 70,6 mm, 980 cm³, compression 9,5 à 1, 65 ch DIN à 6 600 tr/mn, 7,7 m/kg à 5 500 tr/mn, carburateurs Dell-Orto (boisseau Ø 40 mm), allumage par batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par arbre et couple cône, embrayage monodisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports, 4,40 - 2,86 - 2,07 - 1,67 - 1,50.
Partie-cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18,

freins AV double disque Ø 254 mm, AR tambour simple came Ø 200 mm.
Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, amortisseurs réglables.
Dimensions : 2 180 x 740 x 1 210 mm, empattement 1 465 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 170 mm, poids 215 kg en ordre de marche.
Capacités : réservoir d'essence 24 l.
Performances constructeur : vitesse maximum 200 km/h (essai « Moto Revue » 185,7 km/h), 400 m D.A. 13"3 (essai « Moto Revue » 13"8), consommation 5,45 l aux 100 km.
Prix : 24 400 F TTC.

R 100 RS

La nouvelle super-machine de la série 7 est une moto comme on en avait jamais encore fait. Avec ce carénage, BMW a franchi un pas dans le plaisir de conduire une moto. Le moteur est sportif mais sans négliger le couple. Sur demande, la R 100 RS peut être équipée de roues en alliage à branches. Selle mono ou biplace selon option.

R 100/RS



Moteur : 4 temps 2 cylindres, alésage et course 94 x 70,6 mm, 980 cm³, compression 9,5 à 1, 70 ch DIN à 7 250 tr/mn, 7,6 m/kg à 5 500 tr/mn, carburateurs Bing Equipression Ø 40 mm, allumage rupteur-bobine, lubrification par huile sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, transmission secondaire par cardan, rapport 0,333, embrayage monodisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie-cycle : cadre tubulaire, jantes Ø AV 185 B 19, Ø AR 250 B 18, pneus Ø AV 325 H 19, Ø AR 400 H 18, freins AV à disque à commande hydraulique, Ø du disque 264 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 200 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant.

Dimensions : 2 180 x 1 746 x 810 mm, empattement 1 465 mm, garde au sol 170 mm, poids à vide 210 kg

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

Performances constructeur : position assise 197 km/h, position couchée, plus de 200 km/h, 400 m D.A. usiné 13"3, consommation usine selon DIN 70 030 5,75 l aux 100 km.

Prix : 29 300 F.

B.P.S.

Premier constructeur français de machines tout-terrain, BPS importe beaucoup plus de machines sous le sigle BPS qu'il n'en assemble effectivement.

A côté d'une gamme exclusivement tout-terrain, soit enduro avec

les modèles SWM et Aspes rebaptisés, soit trial avec les Yak 50 et 125, on trouve une 125 Sport, reine des 125 Promosport, la Critérium. A noter d'ailleurs que cette 125 vient d'être doublée d'une 250, à moteur Bombardier Rotax cette fois et non Aspes. A noter également que la gamme enduro SWM-BPS, jusqu'ici équipée des mécaniques Sachs (7 vitesses depuis le début de l'année), sera bientôt également disponible avec des moteurs Rotax sous le nom de 125, 175 et 250 RS GS. Des machines très attendues dans le monde de l'enduro.

CRITERIUM 125

Comme son nom l'indique, c'est une machine résolument sportive. Ses performances en compétition parlent d'elles-mêmes. A noter cette année : roues en aluminium monobloc et nouveaux coloris.

CRITERIUM 125



Moteur : BPS 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cm³, compression 11,5 à 1, 23 ch à 9 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 34 mm, allumage électronique, lubrification 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, jantes AV et AR aluminium monobloc, pneus Ø AV 250 x 18, Ø AR 300 x 18, freins AV 2 disques, à commande hydraulique, AR tambour.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Ø 32 mm, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : Empattement 1 270 mm, poids 88 kg.

Prix : 8 900 F.

CRITERIUM 250

BPS passe à l'attaque en 250 sport. Et avec des armes bien affûtées : un moteur Rotax, le fameux bloc autrichien à distributeur rotatif, monté dans la partie cycle très efficace du 125. Un cocktail explosif que l'on attend pour très bientôt.

Moteur : Bombardier Rotax, 2 temps, monocylindre, alésage et course 74 x 57,5 mm, 247,3 cm³, compression 13,5 à 1, 38 ch à 8 500 tr/mn, carburateur distributeur rotatif Ø 32 mm, allumage électronique Bosch, 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 vi-

tesses à 5 rapports.

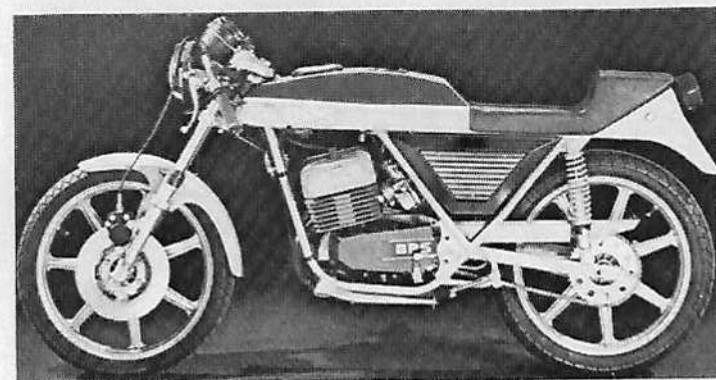
Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV et AR aluminium monobloc, pneus Ø AV 250 x 18, Ø AR 300 x 21, freins AV double disque à commande hydraulique, AR tambour.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Ø 32 mm, AR amortisseur à gaz.

Dimensions : empattement 1 270 mm, poids 88 kg.

Prix non indiqué.

CRITERIUM 250



NAVAHO 50

Cyclomoteur tout-terrain de la marque, le Navaho est disponible en 4 versions, toutes équipées de moteurs Minarelli : 4 vitesses, 6 vitesses, 6 vitesses S, et 6 vitesses SS modèle enduro équipé de tous les raffinements et équipements dignes d'une véritable machine de compétition. Un cycle sportif et sympathique qui permet la découverte du tout-terrain dès 14 ans, de la balade à l'enduro.

Moteur : Minarelli 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, 49,6 cm³, compression 9 à 1 (Navaho 4), 11 à 11 (6,5 et SS), 1,8 ch à 4 400 tr/mn (4 et 6, 3 ch à 4 600 tr/mn (S et SS), carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification : 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 4 ou 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 250 x 21, AR 350 x 18, freins, AV à tambour, AR à tambour.

Suspensions : AV fourche semi-hydraulique (4 et 6), hydraulique Ø 30 (S), hydraulique Ø 32 (SS), AR amortisseurs hydrauliques (4, 6 et S), Mairocchi à gaz (SS).

Dimensions : empattement 1 200 mm, garde au sol 240 mm, poids 66 kg, 68 kf (SS).

Prix : de 3 950 F à 5 650 F.

NAVAHO 50



ELAN 50 ET 125

La série Elan se modernise encore cette année pour ne conserver que deux modèles, plus économiques que leurs homologues équipés de moteurs Sachs 7 ou Rotax : deux nouvelles machines, parfaites pour débiter en Enduro. Le 50 à moteur Minarelli est un cyclomoteur, le 125 est équipé d'un moteur Franco Morini.

Moteur : Minarelli P6GS 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, 49,6 cm³, compression 9 à 1, régime maxi 4 200 tr/mn, carburateur Ø 14 mm, lubrification : mélange, mise en route : pédales.

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,

jantes alu Akront, pneus Ø AV 250 x 21, Ø AR 350 x 18, freins AV tambour, Ø du tambour 118 mm, AR tambour, Ø du tambour 118 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique Mairocchi, AR amortisseurs hydrauliques réglables en 5 positions.

Dimensions : L 1 950 x l 840 x h 1 800 mm, empattement 1 290 mm, garde au sol, 270 mm, poids 77 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l. **Prix :** 5 200 F.

ELAN 50



ELAN 125

Moteur : Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cm³, compression 10,8 à 1, 18 ch à 7 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 28 mm, allumage volant magnétique Dansi, lubrification : 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 tubulaire en acier au chrome molyb-

dène, jantes acier, pneus Ø AV 300 x 21, Ø AR 400 x 18. Quelli cross, freins AV tambour, Ø du tambour 125 mm, AR tambour, Ø du tambour 140 mm.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Mairocchi Ø 34 mm, 1x0 mm de débattement, AR essieux hydrauliques Mairocchi débattement 140 mm.

Dimensions : L 2 090 x l x70 x h 1 150 mm, empattement 1 390 mm, garde au sol, 250 mm, poids 95 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l. **Prix :** 6 650 F.

ELAN 125



50 SILVER VASE

La gamme BPS Silver Vase, machines d'enduro-compétition client de la marque comprend également un 50 cm³. Mais ce petit cube est un engin redoutable, véritable machine de course, qui à son palmarès détient le titre de champion de France d'enduro 50 cm³. A noter d'ailleurs que ce 50 est un vélomoteur presque dépourvu de pédales. Et son prix, élevé pour un 50, est à la hauteur de ses performances.

50 SILVER VASE



Moteur : Sachs 6AGS 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 57 mm, 49,6 cm³, compression 14 à 1, 12 ch à 11 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 24 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 double berceau tubulaire en acier au chrome molybdène, jantes alu Akront, pneus Ø AV 250 x 21, AR 350 x 18, freins AV tambour, AR tambour.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Mairocchi Ø 32 mm, AR amortisseurs Mairocchi à gaz.

Dimensions : empattement 1 450 mm, garde au sol 240 mm, poids 75 kg.

Prix : 8 550 F.

BPS SILVER VASE 125 - SILVER VASE 175 - CROSS 125

Équipées des moteurs Sachs de la dernière génération, les blocs 7 vitesses, les 125 et 175 Silver Vase BPS-SWM sont vite devenues des « piliers » des parcs d'enduro. La 125 s'est d'ailleurs parée en 76 d'un titre national aux mains de Jean-Pierre Lloret.

A noter une version 125 cross dérivée du modèle enduro qui développe 25 ch pour 88 kg, des valeurs très compétitives.

Moteur : Sachs 1252 7/A 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cm³, compression 13 à 1, 23 ch à 9 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification : 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 7 rapports.

175 SILVER VASE

Moteur : Sachs 1752 7/A 2 temps monocylindre, alésage et course : 60 x 51 mm, 172 cm³, compression 11 à 1, 25 ch à 8 800 tr/mn, carburateur Bing Ø 34 mm, allumage électronique, lubrification : 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 7 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire en acier ou chrome moly, jantes alu Akront, pneus Ø AV 300 x 21, Ø AR 400 x 18, freins, AV tambour, AR tambour.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Mairocchi Ø 35 mm, AR amortisseurs Mairocchi à gaz.

Dimensions : empattement 1 450 mm, garde au sol 265 mm, poids 98 kg.

SILVER VASE 125



Partie cycle : cadre double berceau tubulaire ou chrome moly, jantes alu Akront, pneus Ø AV 200 x 21, Ø AR 400 x 18, freins AV tambour, AR tambour.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Mairocchi Ø 35 mm, AR amortisseurs Mairocchi à gaz.

Dimensions : empattement 1 440 mm, garde au sol 265 mm, poids 95 kg.

Prix : 9 150 F.

125 CROSS

Moteur : Sachs 1252 7/A 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cm³, compression 14 à 1, 25 ch à 11 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification 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 7 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau en acier ou chrome moly, jantes alu Akront, Pneus Ø AV 300 x 21, Ø AR 400 x 18, freins AV tambour, AR tambour.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Mairocchi cross magnésium, AR amortisseurs Mairocchi à gaz.

Dimensions : empattement 1 440 mm, garde au sol 265 mm, poids 88 kg.

Prix : 9 750 F.

SILVER VASE 240-250 - 240 CROSS

Avec l'apparition d'un Sachs 250 (ou 240 cm³ pour échapper à la TVA 33 %), est arrivée une 240 BPS. Cette machine emprunte la partie cycle des 125 et 175 Silver Vase, ce qui lui donne poids et encombrement réduits. Disponible en 250 cm³, mais aussi puissante et beaucoup plus chère, alors pour quoi faire ?

Un modèle cross a été dessiné de la 240 Silver Vase et obtient de bons résultats sur les circuits : 36 ch à 7 700 tr/mn, fourche magnésium ZT1, 90 kg.

SILVER VASE 240



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 70,6 x 61 mm, 238 cm³, compression 10 à 1, 34 ch à 7 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage électronique, lubrification : 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 7 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire en acier au chrome moly, jantes alu Akront, pneus Ø AV 300 x 21, Ø AR 450 x 18, freins AV tambour, AR tambour.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Mairocchi Ø 35 mm, AR amortisseurs Mairocchi à gaz.

Dimensions : empattement 1 450 mm, garde au sol 270 mm, poids 100 kg.

Prix : SV 240 - 10 650 F.

125, 175 ET 240 RS-GS A MOTEUR ROTAX

Commercialisées depuis peu, voici la nouvelle gamme RS GS propulsée par des mécaniques Rotax. Ces moteurs plus souples et plus puissants que les Sachs permettent des performances supérieures mais grèvent également le prix d'achat qui s'avère plus lourd que celui des Silver Vase qui restent bien sûr disponibles. La partie cycle de ces trois machines proches de celles de la série Silver Vase, sont cependant tout à fait nouvelles. Il convient de remarquer qu'au guidon d'une 240 Rotax le pilote officiel SWM, l'italien Brissani, fait des étincelles en championnat d'Europe d'enduro, ce qui laisse prévoir une belle carrière à ces nouvelles machines.

125 RS GS



Moteur : Rotax 125 GS 2 temps monocylindre, 123,7 cm³, 23,9 ch à 9 500 tr/mn, 1,81 m/kg à 9 250 tr/mn, carburateurs : disque rotatif + carbu Bing, allumage électronique Bosch, lubrification : 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 tubulaire en acier ou chrome moly, jantes alu Akront, pneus Ø AV 300 x 21, Ø AR 400 x 18, freins AV tambour, Ø du tambour 140 mm, AR tambour, Ø du tambour 140 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique double effet Ø 35 mm, AR amortisseurs à gaz.

Dimensions : L 2 120 x l 900 x h 935 mm, empattement 1 425 mm, poids 103 kg.

Prix : 10 550 F.

175 RS GS

Moteur : Rotax 175 GS 2 temps monocylindre, 173,6 cm³, 29 ch à 9 250 tr/mn, 2,27 m/kg à 9 000 tr/mn, carburateur : disque rotatif + carbu Bing, allumage électronique, lubrification : 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 tubulaire en acier au chrome moly, jantes alu Akront, pneus Ø AV 300 x 21, Ø AR 450 x 18, freins AV tambour, Ø du tambour 140 mm, AR tambour, Ø du tambour 140 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique à double effet Ø 35 mm, AR amortisseurs à gaz.

Dimensions : L 2 120 x l 900 x h 935 mm, empattement 1 425 mm, poids 107 kg.

Prix : 10 950 F.

240 RS GS

Moteur : Rotax 250 GS 2 temps, monocylindre, 238 cm³, 35,5 ch à 8 250 tr/mn, 3,16 m/kg à 7 250 tr/mn, carburateur : disque rotatif + carbu Bing, allumage électronique, lubrification : 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 tubulaire en acier au chrome moly, jantes alu Akront, pneus Ø AV 300 x 21, Ø AR 450 x 18, freins AV tambour, Ø du tambour 140 mm, AR tambour, Ø du tambour 140 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique à double effet Ø 35 mm, AR amortisseurs à gaz.

Dimensions : L 2 120 x l 900 x h 935 mm, empattement 1 425 mm, poids 109 kg.

Existe en version RS 250 (247 cm³).
Prix : 11 850 F.



YAK 50 ET 125

L'offensive BPS vers le trial !

Réalisée à Villefranche la 125 Yam est une machine originale et agréable; capable de très bonnes prestations en trial. Cependant une finition un peu rustique l'handicape par rapport à sa grande rivale la Yamaha TY. Mais ses multiples qualités et sa conception générale réussie font oublier ses petits défauts.

La version 50 cm³ (en vérité 49,9 ce qui en fait un cyclomoteur) permet de s'initier dès 14 ans aux joies du trial sur une machine spécialement destinée à cet effet.

YAK 50



Moteur : BPS 6 TRY 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,9 cm³, compression 9,6 à 1, 2,8 ch à 4 200 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14 mm, allumage : volant magnétique, lubrification : 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.

YAK 125



Moteur : BPS 1250 TRY 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cm³, compression 10,5 à 1, 13 ch à 6 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 22 mm, allumage : volant magnétique, lubrification : mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vi-

Partie cycle : cadre double berceau, jantes acier, pneus Ø AV 250 x 21, Ø AR 350 x 18, frein AV tambour, AR tambour.

Suspensions : AV fourche hydraulique Ø 30 mm, AR amortisseurs hydrauliques réglables.

Dimensions : empattement 1 220 mm, garde au sol 280 mm, poids 66 kg. Existe aussi en version 4 vitesses.

Prix : 4 100 et 4 700 F.

tesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes acier, pneus Ø AV 275 x 21, Ø AR 400 x 18, freins AV tambour, AR tambour.

Suspensions : AV fourche hydraulique Ø 32 mm, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : empattement 1 275 mm, garde au sol 300 mm, poids 82 kg.

Prix : 5 500 F.

La marque de Barcelone est depuis toujours grande spécialiste du tout-terrain. Ses succès en cross et en enduro, et surtout en trial où elle collectionne les titres mondiaux démontrent au mieux la valeur sportive de ses machines.

Peu de nouveautés cette année, mais une gamme toujours au goût du jour, sans cesse remaniée pour plus d'efficacité. C'est ainsi qu'est apparue une version 77 de la célèbre 350 Sherpa, modèle de pointe de la marque. Mais aussi une nouvelle Metralla, la 250 GTS, modèle route de Bultaco, une machine sympathique malheureusement inconnue en France où seuls parviennent les modèles tout-terrain.

BULTACO - Compania Espanola de Motores, S.A., Mas Casellas La Catalana, San Adrian de Besos (Barcelona).

Importateur pour la France :

Ets Frank Lucas, 147 avenue des Etats-Unis, 31200 Toulouse.

Importateur pour la Belgique :

M. Marcel Wiertz, Houltteu, 4660 Thimister.

Importateur pour la Suisse :

M. Orlando Calonser, Landstrasse, 251 - 9494 Schaan FL.

250 METRALLA GTS

Dernière version de la 250 Metralla GT, machine qui laisse incontestablement de bons souvenirs, la GTS reçoit un bloc moteur peint en noir mat à la manière de la Sherpa 350 77.

Ses performances remarquables en font une machine sportive et très efficace. Dotée d'un équipement plus moderne et d'un coloris jaune plus attrayant, c'est une machine que l'on aimerait connaître davantage en France où elle n'est malheureusement pas importée, pour cause de concurrence japonaise invincible.

250 METRALLA GTS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, cylindrée 244,29 cm³, compression 10 à 1, puissance 25 ch à 7 500 tr/mn, carburateur Bing 84 Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification mélange, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes alu Akront, pneus

AV 300-18, AR 325-18, freins AV tambour, Ø du tambour 160 mm, AR tambour, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 2 050 x l 1 660 x h 1 013 mm, empattement 1 345 mm, poids 121 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 150 km/h, consommation usine 5,6 litres.

Prix : non importé.

175 MERCURIO GT

Second modèle tourisme de la marque, cette petite moto est une utilitaire à l'espagnole.

175 MERCURIO GT



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 61,15 x 60 mm, cylindrée 176,21 cm³, compression 7,5 à 1, puissance 12,4 ch à 6 000 tr/mn, carburateur Zenith 22 MX, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes alu Akront, pneus

AV et AR 300 x 17, freins AV et AR à tambour, Ø des tambours 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 1 912 x l 1 660 x h 935 mm, empattement 1 264 mm, poids 95 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 112 km/h, consommation usine 3 litres aux 100.

Prix : non importé.

dédouble, jantes alu Akront, pneus AV et AR 300 x 17, freins AV et AR à tambour, Ø des tambours 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 1 912 x l 1 660 x h 935 mm, empattement 1 264 mm, poids 95 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 112 km/h, consommation usine 3 litres aux 100.

Prix : non importé.

350 MATADOR MK 9

En quelque sorte le modèle trail de la marque. Un trail sportif tout de même, capable de fort bonnes prestations en tout-terrain. Une machine faite pour rouler en dehors des routes mais non dans l'idée de compétition, au moteur très agréable, performant mais souple. Reprenant le nom de l'ancienne enduro, c'est le trail-bike selon Bultaco.

350 MATADOR MK 9



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 85 x 64 mm, cylindrée 363,168 cm³, compression 9 à 1, puissance 33 ch à 7 000 tr/mn, carburateur Bing 54 Ø 36 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes alu Akront, pneus AV 300 x 21, AR 450 x 18, freins AV et AR à tambours, Ø des tambours 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique débattement 240 mm, AR amortisseurs à gaz débattement 115 mm.

Dimensions : L 2 105 x l 830 x h 1 090 mm, empattement 1 405 mm, garde au sol 320 mm, poids 109 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l. **Prix :** 9 400 F.

125 FRONTERA

Présentée au Salon l'an dernier, la 125 Frontera n'est pas, comme ses grandes sœurs 250 et 370, une véritable enduro compétition-client. C'est une petite machine très sympathique, capable de s'aligner au départ d'un enduro mais que l'on doit surtout considérer comme une petite machine de promenade sportive en tout-terrain. Disponible en version 74 cm³ en Espagne (9 ch, 85 kg pour 74,78 cm³).

FRONTERA 125



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 54,2 x 51,5 mm, cylindrée 118,82 cm³, compression 12 à 1, puissance 14 ch à 8 000 tr/mn, carburateur Bing 84 Ø 26 mm, lubrification mélange, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes alu Akront, pneus AV 275 x 21, AR 350 x 18, freins AV et AR à tambours, Ø des tambours 125 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique débattement 160 mm, AR amortisseurs Betor.

Dimensions : L 1 950 x l 1 830 x h 1 030 mm, empattement 1 280 mm, garde au sol 320 mm, poids 86,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l. Vitesse : 95 km/h. **Prix :** 6 713 F.

250 ET 370 FRONTERA

Les machines d'enduro de la marque, mises au point par le champion d'Espagne Narcisio Casas d'après les modèles Pur Sang. Les Frontera empruntent d'ailleurs bon nombre d'éléments à leurs cousines cross, mais sont très bien équipées pour l'enduro : plaque-phare, feu arrière souple, réservoir grande capacité avec trousses à outils incorporée, système rapide de tension de chaîne, poignées de levage, etc...

FRONTERA 250



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, cylindrée 244,29 cm³, compression 12 à 1, puissance 32 ch à 8 000 tr/mn, carburateur Bing 54 Ø 36 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre simple berceau

FRONTERA 370



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 83,2 x 64 mm, cylindrée 347,95 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 21,6 ch à 6 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 28 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes alu Akront, pneus AV 300 x 21, AR 400 x 18, freins AV et AR à tambours, Ø des tambours 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique débattement 190 mm, AR amortisseurs à gaz débattement 100 mm.

Dimensions : L 2 090 x l 830 x h 1 090 mm, empattement 1 390 mm, garde au sol 320 mm, poids 107 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,3 l. **Prix :** 8 900 F.

125 FRONTERA

Présentée au Salon l'an dernier, la 125 Frontera n'est pas, comme ses grandes sœurs 250 et 370, une véritable enduro compétition-client. C'est une petite machine très sympathique, capable de s'aligner au départ d'un enduro mais que l'on doit surtout considérer comme une petite machine de promenade sportive en tout-terrain. Disponible en version 74 cm³ en Espagne (9 ch, 85 kg pour 74,78 cm³).

FRONTERA 125



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 54,2 x 54 mm, cylindrée 124,59 cm³, compression 15 à 1, puissance 24 ch à 11 000 tr/mn, carburateur Bing 84 Ø 32 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

dédouble, jantes alu Akront, pneus AV 300 x 21, AR 400 x 18, freins AV et AR à tambour, Ø des tambours 125 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique débattement 190 mm, AR amortisseurs Betor à gaz.

Dimensions : L 2 085 x l 850 x h 1 100 mm, empattement 1 400 mm, garde au sol 300 mm, poids 91 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l. **Prix :** 7 500 F.

250 PUR SANG

La machine de cross la plus vendue de la marque. Pilotée par l'Américain Jim Pomeroy puis cette année par Harry Everts en championnat du monde avec les succès que l'on connaît, elle est chaque année plus performante : 37 ch cette saison pour 99 kg !

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, cylindrée 244,29 cm³, compression 12 à 1, puissance 37,03 ch à 8 500 tr/mn, carburateur Bing 54 Ø 36 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes alu Akront, pneus AV 300 x 21, AR 450 x 18, freins AV à tambour Ø du tambour 125 mm, AR à tambour, Ø du tambour 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique débattement 240 mm, AR amortisseurs à gaz Betor.

Dimensions : L 2 090 x l 850 x h 1 150 mm, empattement 1 405 mm, garde au sol 330 mm, poids 99 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,3 l. **Prix :** 9 300 F.

**370 PUR SANG**

Reine de la gamme Pur Sang, c'est la machine de Serge Bacou, champion de France 500 inter. 41,3 ch à 7 500 tr/mn pour 102 kg.

370 PUR SANG

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 85 x 64 mm, cylindrée 363,168 cm³, compression 10 à 1, puissance 41,37 ch à 7 500 tr/mn, carburateur Bing 54 Ø 36 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes alu Akront, pneus AV 300 x 21, AR 450 x 18, freins AV et AR à tambours, Ø des tambours 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique débattement 240 mm, AR amortisseurs à gaz Betor.

Dimensions : L 2 090 x l 850 x h 1 160 mm, empattement 1 405 mm, garde au sol 330 mm, poids 102 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,3 l.

Prix : 9 700 F.

250 ET 350 ALPINA

Dérivées des célèbres Sherpa, les Alpina sont, comme leur nom l'indique, spécialement destinées à la balade en montagne. Capable de passer n'importe où mais plus civilisée qu'une véritable trial dont elle diffère par les pneus, la selle (biplace), les amortisseurs, les garde-boue et les rapports de boîte, l'Alpina est un remarquable engin pour le plaisir de la promenade.

250 ET 350 ALPINA

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 83,2 x 64 mm, 348 cm³, compression 8,5 à 1, 21,6 ch à 6 500 tr/mn, 2,78 m/kg à 4 500 tr/mn, carburateur Bing 84, allumage : volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau dédouble, jantes alu Akront, pneus Ø AV 3,00 x 21, Ø AR 4,00 x 18,

freins, AV tambour, Ø du tambour 140 mm; AR tambour, Ø du tambour 140 mm.

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

Dimensions : L 2 002 x l 830 x h 1 082 mm, empattement 1 270 mm, garde au sol 300 mm, poids 105 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 115 km/h.

Alpina 250 : 237,55 cm³ (71 x 60 mm), 14 ch à 5 500 tr/mn, 101 kg.

Prix : 7 800 F (250) - 8 700 F (350).

50 CHISPA

Le trial pour les enfants ; mais pas pour rire, car la Chispa est une véritable moto de trial, capable de prouesses étonnantes pour un si petit engin. Une vraie Sherpa à échelle réduite pour s'initier à la véritable conduite en trial avant de s'attaquer aux cylindres supérieures.

50 CHISPA

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 47,633 cm³, compression 8 à 1, 1,85 ch à 5 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14/12, 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 3 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau

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

Suspensions : AV fourche télescopique, AR oscillante.

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

Capacités : réservoir d'essence 1,75 l.

Vitesse : 40 km/h.

Prix : 3 430 F.

SHERPA T 125

Depuis deux ans que le fameux Lobito a disparu, laissant place à un Lobito T, véritable Sherpa en réduction, baptisée depuis l'année dernière et à juste titre Sherpa T 125, Bultaco dispose d'une machine de 125 cm³ capable des meilleures prestations en trial. Elle occupe, avec sa rivale la Cota 123 Montesa, une place au sommet de la hiérarchie des « petites trial ». Existe en version 74 cm³, non importée.

SHERPA T 125

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 54,2 x 51,5 mm, 118,8 cm³, compression 11 à 1, 9,12 ch à 8 500 tr/mn, carburateur Amal 262S, allumage : volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau dédouble, jantes alu Akront, pneus, Ø AV 2,50 x 20, Ø AR 3,75 x 17,

freins, AV tambour, Ø du tambour 125 mm, AR tambour, Ø du tambour 125 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR oscillante.

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

Capacités : réservoir d'essence 5,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 80 km/h.

Sherpa T 74 : 74,7 cm³ (43 x 51,5), 6,63 ch à 7 000 tr/mn.

Prix : 5 733 F.

238 SHERPA

Malgré le succès de la 350, la Sherpa est bien sûr toujours disponible en 250 cm³. Elle continue sa longue carrière, attendant d'être rajeunie comme l'a été la 350.

238 SHERPA

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 71 x 60 mm, 237,55 cm³, compression 9 à 1, 14,1 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Amal 26 27, allumage : volant magnétique, 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.

Partie cycle : cadre simple berceau

dédouble, pneus, Ø AV 2,75 x 21, Ø AR 4,00 x 18, jantes alu Akront, freins AV tambour, Ø du tambour 125 mm, AR tambour, Ø du tambour 125 mm.

Suspensions : AV télescopique, AR oscillante.

Dimensions : L 1 960 x l 840 x h 1 085 mm, empattement 1 290 mm, garde au sol 330 mm, poids 92 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Prix : 7 700 F.

350 SHERPA

Championne du monde de trial 74, 75 et 76 : un beau palmarès pour cette « reine » des machines de trial. Sans cesse améliorée elle a reçu en 77 les derniers perfectionnements mis au point par les pilotes d'usine Vesterinen, Lampkin, Soler et Charles Coutard, champion de France cette année pour la 7^e fois au guidon d'une Sherpa : nouvel ensemble selle-réservoir, garde-boue plastique, peinture noire sur le moteur, nouveau carbu Bing Ø 28 mm, un empattement plus court de 15 mm et un poids de 92,5 kg contre 98 l'an passé. Toujours mieux !

350 SHERPA



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 83,2 x 60 mm, 326,2 cm³, compression 9 à 1, 20,8 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Bing 84 Ø 28 mm, allumage : volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes alu Akront, pneus, Ø AV 2,75 x 21, Ø AR 4,00 x 18, freins, AV tambour, Ø du tambour 125 mm, AR tambour, Ø du tambour 125 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique débattement 165 mm, AR oscillante.

Dimensions : L 2 005 x l 840 x h 1 095 mm, empattement 1 315 mm, garde au sol 310 mm, poids 92,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l.

Prix : 9 200 F.

CAN-AM

En très peu d'années, les motocyclettes Can-Am de Bombardier Limitée ont acquis une réputation enviable sur le marché nord-américain. Spécialisées pour l'usage hors route, les Can-Am n'ont pas tardé à s'affirmer dans les différentes compétitions de type moto-cross et enduro, ou encore lors des épuisantes épreuves ISDT.

En 1977, Can-Am offre une gamme encore plus complète. Ainsi, les séries T'NT et MX13 sont disponibles dans les versions 175 et 250 cm³, tandis que la toute nouvelle Qualifier propose un choix entre les catégories 125, 175 et 250 cm³.

Les Can-Am viennent d'arriver en France. Seules sont disponibles ici pour l'instant les 125 et 250 Qualifier et 250 MX-3. Mais les autres modèles seront importés après le Salon.

Marque : CAN-AM.

Adresse : Can-Am Bombardier Limitée, Valcourt Québec JOE 2LO Canada.

Importateur pour la France : Can-Am-France, 6, chemin du Boulodrome, 31200 Toulouse.

175 ET 250 T'NT

Les amateurs de route et de sentiers ont le choix en 1977 entre deux modèles Can-Am T'NT, la 175 cm³ ou la 250 cm³.

En 1977, la série T'NT présente plusieurs améliorations. D'abord, un nouveau système d'échappement surélevé a été choisi et des tubes de caoutchouc anti-vibrations ont également été placés entre les ailettes du moteur, ceci en vue de diminuer le bruit.

Non seulement le bruit, mais également le poids de la machine a été réduit. Ainsi, le moteur Bombardier Rotax est pourvu de carters magnésium. Un propulseur Rotax qui donne d'excellents trails, importés, selon Can-Am France, dès octobre dans nos régions.

175 T'NT



Moteur : Rotax 2 temps monocylindre, alésage et course 62 x 67,5 mm, 173,6 cm³, compression 13 à 1, 24 ch à 8 500 tr/mn, carburateur Bing 84 Ø 32 mm, allumage électronique Bosch + disque rotatif, lubrification : graissage séparé, mise en route par kick en prise constante.

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 tubulaire, pneus, Ø AV 3,00 x 21, Ø AR 4,00 x 18 Trial, freins, AV

tambour, Ø du tambour 152 mm, AR tambour, Ø du tambour 152 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Betor débattement 190 mm, AR amortisseurs S et W.

Dimensions : L 2 134 x l 864 x h 1 143 mm, empattement 1 400 mm, garde au sol 229 mm, poids 108,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence, 9,5 l, réservoir d'huile, 2,2 l, carter moteur, 1,1 l.

Prix : non encore importé.

T'NT 250 : 247 cm³ (74 x 57,5 mm), 29 ch à 7 500 tr/mn, 5 vitesses, III leg.

125, 175 ET 250 QUALIFIER

Can-Am introduit en 1977 une toute nouvelle gamme de motocyclettes spécialisées pour l'enduro : les Qualifier. Elles existent en 125, 175 et 250 cm³. D'ailleurs entièrement nouvelle, la Qualifier se présente avec le même moteur Bombardier-Rotax qui a permis la cueillette de plusieurs médailles d'or lors des épuisantes épreuves du International Six Days Trial. Depuis son introduction en 1973, Can-Am s'est en effet toujours distinguée à ces Olympiques de l'enduro.

Les rapports de compression de la 125 et de la 175 cm³ ont été augmentés pour aider le moteur à fournir un maximum de puissance à des révolutions moins élevées. Tous les modèles sont équipés d'une boîte six vitesses et d'un volant léger.

Les Can-Am Qualifier sont montées sur le même robuste châssis que les Can-Am MX-3 réservées au moto-cross.

Équipement très soigné :

Pour les suspensions, à l'avant une fourche Betor. À l'arrière, le bras oscillant est équipé de nouveaux amortisseurs au gaz de marque Gabriel, lesquels ont été développés conjointement par Bombardier Limitée et la compagnie Gabriel du Canada. La suspension arrière permet donc ainsi un débattement de 185 mm.

Un nouveau système d'échappement combiné aux tubes de caoutchouc insérés entre les ailettes du moteur, contribue à réduire le bruit de la motocyclette à 68 décibels.

Léviers Magma, béquille centrale, jantes alu, sacoche à outils cuir, tension de chaîne par escargots, etc. De redoutables concurrentes en enduro, la 125 est déjà disponible au prix de 9 750 F T.T.C. et la 250 pour 11 100 F T.T.C. Et bientôt la 175 cm³.

125 QUALIFIER



Moteur : Rotax 2 temps monocylindre, alésage et course, 54 x 54 mm, 123,7 cm³, compression 13 à 1, 20 ch à 9 000 tr/mn, carburateur Bing 84 Ø 32 mm + disque rotatif, allumage électronique Bosch, lubrification : graissage séparé, mise en route par kick en prise constante.

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 tubulaires, jantes alu, pneus, Ø AV 3,00 x 21, Ø AR 4,00 x 18, freins AV tambour, Ø du tambour 152 mm,

AR tambour, Ø du tambour 152 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Betor débattement 190 mm, AR amortisseur à gaz.

Dimensions : L 2 134 x l 864 x h 1 181 mm, empattement 1 410 mm, garde au sol 267 mm, poids 103 kg.

Capacités : réservoir d'essence, 12,7 l, réservoir d'huile 2,2 l, carter moteur 1,1 l.

Prix : 9 750 F T.T.C.

175 : 173,6 cm³ (62 x 57,5) 24 ch à 9 000 tr/mn, 104 kg, non encore importée.

250 : 247 cm³ (74 x 57,5) 29 ch à 7 500 tr/mn, 107,7 kg, 11 100 F T.T.C.

250 MX-3

La Can-Am MX-3 250 cm³ est presque une réplique exacte de la motocyclette pilotée par Jimmy Ellis lors de sa seconde victoire au Super Bowl de moto-cross en juillet dernier aux États-Unis. Elle se caractérise par la grande puissance fournie par son moteur Bombardier-Rotax. Sa fourche avant en magnésium de marque Marzocchi permet un long débattement de 222 mm. À l'arrière, le débattement est de 216 mm grâce aux nouveaux amortisseurs au gaz de marque Gabriel.

Donnée pour 35 ch et 97 kg, la 250 MX-3 est disponible contre quelque 10 805 F T.T.C. Il existe une version 175 cm³, laquelle ne sera pas importée puisqu'il n'y a pas de catégorie cross 175 cm³ en France.

250 MX-3

Moteur : Rotax 2 temps monocylindre, alésage et course 74 x 57,5 mm, 247 cm³, compression 13 à 1, 35 ch à 8 300 tr/mn, carburateur Bing 84 Ø 32 mm + disque rotatif, allumage électronique Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick en prise constante.

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 tubulaire, jantes AV et AR alu, pneus Ø AV 3,00 x 21, Ø AR 4,50 x 18,

freins AV tambour, Ø du tambour 152 mm, AR tambour, Ø du tambour 152 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Marzocchi Magnésium débattement 222 mm, AR amortisseurs à gaz débattement 216 mm.

Dimensions : L 2 134 x l 864 x h 1 194 mm, empattement 1 422 mm, garde au sol 267 mm, poids 97 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,27 l, carter moteur 1,1 l.

Prix : 10 805 F T.T.C. Existe en 175 : 173,6 cm³, (62 x 57,5 mm), 30 ch à 8 700 tr/mn, 6 vitesses, fourche Betor, non importée.



CASAL

Cette marque portugaise, désormais importée par les Etablissements BOUDET SARL, construit des cyclomoteurs et un vélomoteur 125 dont le moteur est l'héritier des Zündapp autrefois construits sous licence au Portugal.

La marque n'a malheureusement pas connu d'évolution cette année, un peu paralysée par les problèmes politiques et sociaux que connaît le Portugal. Néanmoins, Boudet continue à importer quatre modèles, dont un cyclomoteur, le K 187 S, est le plus vendu en France. La version 125 cm³ K 270, la plus évoluée, connaît une diffusion dite « confidentielle ». Enfin, ajoutons que les prix n'ont pas varié d'un centime depuis le dernier salon !

METALLURGIE CASAL, Apartado 83, Aveiro, Portugal.

Importateur pour la France :

Ets BOUDET SARL, BP 62, Zone Industrielle, 12200 Villefranche-de-Rouergue.

K 164 LADY

Cyclomoteur pour ménagère allant au marché ou lycéenne ayant un excédent de bagages.

CASAL K 164 « LADY »



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,8 cm³, compression 8,5 à 1, allumage volant magnétique, lubrification par mélange 4 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission second-

aire par chaîne, embrayage centrifuge en bain d'huile, monovitesse.

Partie cycle : cadre tubulaire ouvert, pneus AV et AR 2,25 x 16, freins AV et AR tambour simple came.

Suspension : AV télescopique.

Poids 45 kg à sec.

Prix : 1 750 F.

K 185

Contrairement à son aspect, ce cyclomoteur est destiné au tout-terrain.

CASAL K 185



Moteur : M 154, 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 6,5 ch à 8 500 tr/mn, 0,6 m/kg à 7 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 19 mm, allumage volant magnétique Bosch 6 V 25/4/5 W, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,187, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,7, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, commande au pied.

Partie cycle : cadre double berceau,

jantes Ø AV 21", Ø AR 21", pneus AV 2,50 x 21, AR 2,75 x 21, freins AV mécanique à commande double came, Ø du tambour 140 mm, AR mécanique à commande double came, Ø du tambour 140 mm.

Suspensions : AV télescopique, AR bras oscillants et amortisseurs.

Dimensions : empattement 1 225 mm ± 20 mm, poids 72 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l, carter moteur 0,48 l.

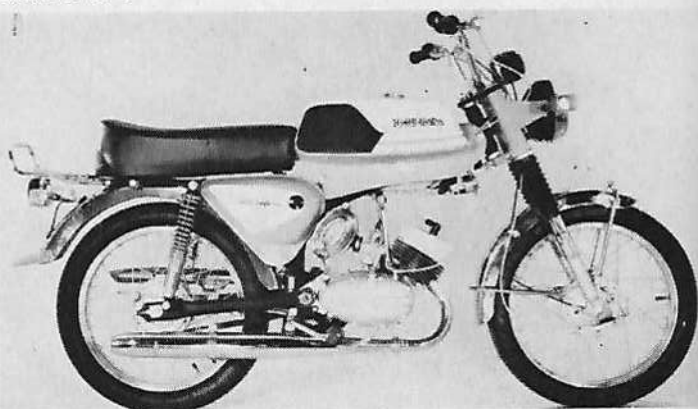
Performances constructeur : vitesse maximum usine 80 km/h, consommation usine 3,2 litres aux 100 km.

Prix : 3 490 F.

K 187 S

Nouvellement importé, ce cyclomoteur n'est pas sans rappeler le Kreidler dont il a la même vocation utilitaire. C'est actuellement le plus distribué en France.

CASAL K 187 S



Moteur : M 154, 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 6,5 ch à 8 500 tr/mn, 0,6 m/kg à 7 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 19 mm, allumage volant magnétique Bosch 6 V 25/4/5 W, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,187, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,7, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes

Ø AV 21", Ø AR 21", pneus AV 2,50 x 21, AR 2,75 x 21, freins AV mécanique à commande simple came, Ø du tambour 120 mm, AR mécanique à commande simple came, Ø du tambour 120 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : empattement 1 190 mm ± 20 mm, poids 74 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9 l, carter moteur 0,48 l.

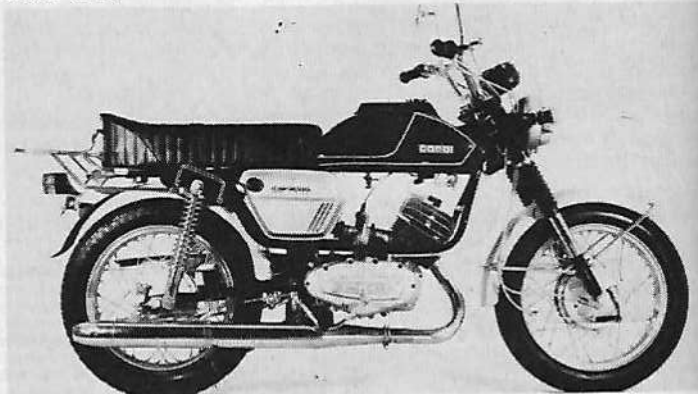
Performances constructeur : vitesse maximum usine 80 km/h, consommation usine 3,2 litres aux 100 km.

Prix : 3 260 F.

CASAL K 270

Vélomoteur luxueux, au sommet de la gamme Casal, une des rares machines à posséder un porte-bagages de série.

CASAL K 270



Moteur : M 232, 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cm³, compression 8,5 à 1, puissance 12 ch à 7 000 tr/mn, 1,2 m/kg à 7 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 26 mm, allumage volant magnétique Bosch 6 V 35/5/18 W, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,22, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,07, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 16", Ø AR 16", pneus

AV 3,00 x 16, AR 3,25 x 16, freins AV mécanique à commande simple came, Ø du tambour 160 mm, AR mécanique à commande simple came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : 1 950 x 670 x 1 200 mm, empattement 1 290 mm ± 20 mm, poids 102 kg.

Capacité : réservoir d'essence 9 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 110 km/h, consommation usine 3,7 litres aux 100 km.

Prix : 4 890 F.

CCM

Le modèle enduro ayant été abandonné, la seule production de CCM reste le 500 cross, une BSA 500 rajeunie. Sur la base de ce gros monocylindre 4 temps les ingénieurs anglais ont construit une machine étonnante dont les performances sont toujours dans le coup : témoin, les prestations de John Banks en Grands Prix au guidon d'une CCM.

Cadre en tubes Reynolds 531, suspensions très modernes : une

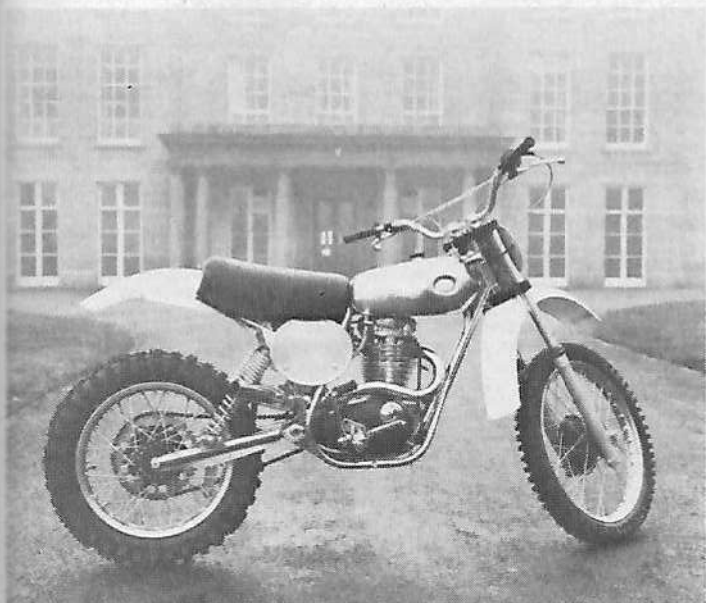
superbe machine très bien équipée et super soignée : le « must » pour les crossmen fanatiques du 4 temps. Malheureusement la bête n'est plus importée en France. Reste la Belgique ou la Suisse...

Marque : Clews Competition Machines Britain Limited.
Adresse : Jubilee Works, Vale Street, Bolton, BL2 6QF. Tél. (0204) 385185.

Importateur pour la Belgique : Verburgh Sportmotoren, Westkapellesteenweg, 143 Dudzelle 8380 Brugge 5, Belgium.

Importateur pour la Suisse : E. Hausler, Breitensteinstr. 67, Postfach 204, 8037 Zurich. Tél. 01 420751.

500 CCM



Moteur : 4 temps, 1 cylindre, alésage et course : 84 x 90 mm, compression 10 à 1, 45 BHP à 7 000 tr/mn, 1 carburateur Ø 32 mm, allumage électronique, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports, 1^{re} 2,17, 2^e 1,61, 3^e 1,1. **Partie cycle :** cadre Reynolds 531, jantes alu, pneus, Ø AV 3.25 x 21, AR tambour.

Ø AR 5,50 x 18, freins, AV tambour.

Suspensions : AV fourche télehydraulique Marzocchi Magnesium débattement 280 mm, AR amortisseurs à gaz Rriberg débattement 280 mm.

Poids : 106 kg.

Capacités : réservoir d'essence, 6 l. réservoir d'huile 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine approx. 150 km/h.

Importateur : non importé.

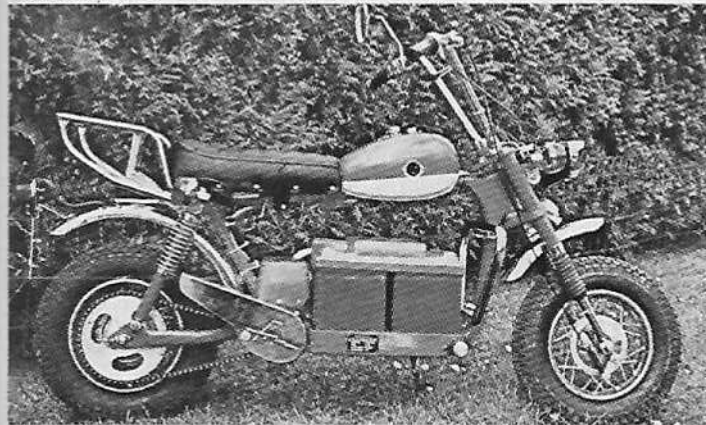
CHARGER

La Charger a été mise au point par la Société Aurantetic 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.



Moteur : électrique, puissance 1 ch, contrôle d'allumage par clef de contact, témoin de charge, batteries 2 x 90 ampères à alimentation permanente, chargeur 220 volts automatique.

Transmission : embrayage automatique, secondaire par chaîne.

Partie cycle : cadre acier recevant les batteries, pneus AV et AR 2,50 x 8, frein AV à tambour.

Dimensions : 1 570 x 780 x 630 mm, empattement 1 140 mm, garde au sol 200 mm, poids avec batteries 95,25 kg.

Prix : 4 940 F.

CIMATTI

La gamme Cimatti, importée par Ravel depuis déjà presque trois ans, a pris un sérieux coup de jeune. Ainsi, en conservant les mêmes modèles à quelques exceptions près, on remarque un net effort de modernisation sur les machines de pointe : le Kaiman cross et le Sagittario.

Un modèle Kaiman trial se joint aux autres, ainsi que deux cyclos : le « 86 » et le Mini Prix, version... mini d'une machine de Grand-Prix.

CIMATTI MOTOCILI, 40040 Pioppe Di Salvaro, Grizzana (Bologna), Italie.

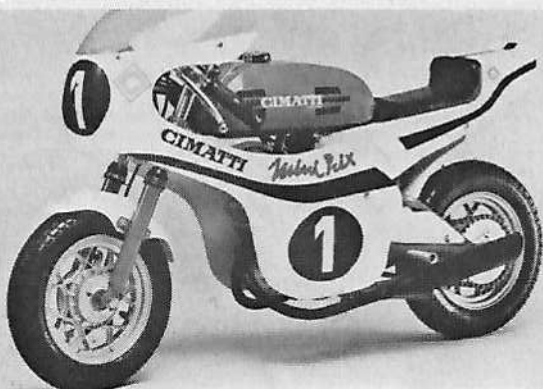
Importateur pour la France :

Ets Ravel - Cimatti France, 1 rue Franklin, 66000 Perpignan.

MINI PRIX

Mini... moto de grands... prix pour petits... pilotes ! Une réduction d'une moto de vitesse, très bien réussie et équipée d'un moteur monocylindre deux temps, avec suspension cantilever, s'il vous plaît !

MINI PRIX



Moteur : deux-temps, monocylindre, cylindrée 47,6 cm³, puissance 1 ch, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre poutre tubulaire

ouvert, carénage, jantes AV et AR Ø 8" alliage à branches, pneus AV 250-18", AR 250-18", freins AV et AR à tambours simple came.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseur cantilever.

Dimensions : L 1 100 mm, hauteur de selle 480 mm, poids 28 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Prix : 2 116,80 F.

BAT BABY

Les caractéristiques techniques de ce modèle, du point de vue moteur, sont identiques à celles du Bat Boy. Seules changent l'esthétique et les dimensions. **Prix :** 1 769,88 F.

BAT BABY



MINI CHIC

C'est le type parfait du cyclomoteur urbain, automatique, petit et pratique. Le Mini Chic possède des caractéristiques techniques semblables aux deux autres automatiques de la marque, avec toutefois des roues de 3,00 x 10 et un poids de 44 kg. Non importée.



Le dernier né de la marque. Soigné, avec un moteur Cimatti de 49 cm³, boîte à quatre rapports, de belles roues en alliage léger à branches. Le cadre poutre ouvert fait réservoir d'essence (2,5 litres de mélange à 5 %). Les freins sont des tambours simple course de 118 mm de diamètre. Non importé.

« 86 »



BOB CAT

Le Bob Cat est sensiblement différent des précédents. La cylindrée légèrement supérieure, 49 cm³, permet une vitesse un peu plus grande. D'autre part, ce modèle est équipé d'une boîte 4 vitesses à sélecteur au pied. Le démarrage se fait par pédales.

BOB CAT



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 49 cm³, puissance 1 ch, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, sélecteur au pied.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes AV 10", AR 10", pneus AV 4,00, AR 4,00, freins AV et AR à tambour simple came.

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

Dimensions : poids 59 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4 l. Non importée.

SAGITTARIO

Il a bigrement évolué, le gros cylo Cimatti ! Le cadre reste le même mais l'ensemble selle-réservoir a été redessiné, les roues sont désormais en alliage à branches, un frein à disque avant à commande hydraulique. L'ensemble a une allure sport plus affirmée, plus agressive et plus réussie. N'existe plus qu'en version 6 vitesses.

SAGITTARIO



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 49,6 cm³, carburateur Dell'Orto Ø 12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, 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, pneus AV 2,25-18", AR 2,50-18", freins AV disque hydraulique, AR tambour simple came Ø 105 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Capacité du réservoir : 9 l.

Poids à vide : 62 kg.

Non importée.

BAT BOY

Le Bat Boy est un mini-cyclo tout-terrain équipé d'un monocylindre 2 temps et d'une boîte automatique.

CIMATTI BAT BOY



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 47 cm³, 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 monovitesse, embrayage automatique en bain d'huile.

Partie cycle : cadre double berceau en

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

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

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

Capacités : réservoir d'essence 3

Prix : 2 028,60 F.

KAIMAN TRIAL

Le Kaiman existe désormais en deux versions cross et trial. Le dernier ressemble plus à un trail, à un bon petit cyclomoteur tout-terrain. Deux versions 4 et 6 vitesses.

KAIMAN TRIAL



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 49 cm³, puissance 1 ch, allumage volant magnétique, 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 4 ou 6 rapports selon option.

Partie cycle : cadre tubulaire double

berceau, jantes AV 19", AR 17", pneus AV 250-19", AR 300-17", freins AV et AR à tambour simple came, des tambours 118 mm.

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

Dimensions : poids 75 kg à vide.

Capacités : réservoir d'essence 8

Prix : 3 492 F (X14) - 3 798 F (X15).

KAIMAN CROSS

Cyclomoteur tout-terrain pouvant être livré en version 4 ou 6 vitesses. Il a subi une cure de rajeunissement très efficace.

KAIMAN CROSS



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 49,6 cm³, carburateur Dell'Orto Ø 12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 7 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (option 6).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50-19, AR 3,50-17, freins AV et AR tambour simple came Ø 118 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 80 kg.

Réservoir d'essence : 6 litres.

Prix : 3 616 F (X12) - 3 812 F (X13).

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 cm³, 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 Voskhod. Les prix sont très bas, les modèles évoluent doucement et les amateurs des éléphants y trouvent leur compte.

Il nous faut signaler, outre les modèles présentés ici, la Voskhod 2 de 175 cm³ au prix de 1760 F la Planeta Sport de 350 cm³ qui va chercher dans l'es... 3 200 F !

Marque : Cossack.

Adresse : Satra Belarus Limited, Motorcycle Division, Canada Road, Oyster Lane, Byfleet, Surrey, Angleterre.

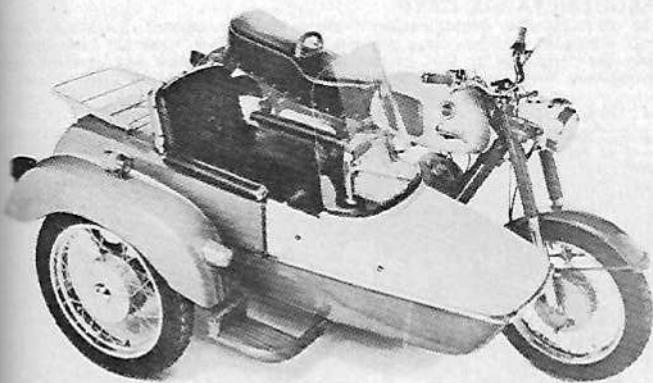
Importateur pour la France : non importé.

Importateur pour l'Angleterre : Satra Belarus Ltd, Canada Road, Oyster Lane, Byfleet, Surrey KT14ZJX.

JUPITER 3

Ce bicylindre deux 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.

JUPITER 3



Moteur : 2 temps bicylindre admission classique, alésage et course 61,7 x 58 mm, 347 cm³, compression 8,5 à 1, env. 27 ch à 4 600/5 200 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 4 %, mise en route par kick.

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

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 3,50 x 18, frein AV, AR et sur le side (mod. K) Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.

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

Poids : 158 kg, avec side 253 kg. Réservoir essence : 18 l.

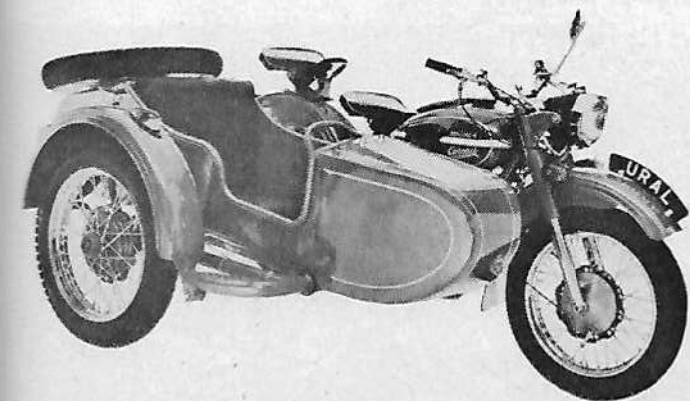
Performances constructeur : vitesse max. 120 km/h, avec side 90 km/h, consommation : 4 l/100 km, avec side 5,8 l/100 km à 60 km/h.

Prix : solo 299 livres, avec side 454 livres.

URAL M 66 - DNEPRE MT 10

Fabriquées dans deux usines différentes, ces 650 flat-twin soviétiques sont les motos russes les plus connues. Elles s'apparentent de très près aux BMW allemandes de l'immédiat après guerre. Elles 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.

URAL M 66



Moteur : 4 temps bicylindre à plat culbuté, alésage et course 78 x 68 mm, 649 cm³, compression M 63 : 6,2 à 1, M 66 : 7 à 1, 30 ch (M 63), 35 ch (M 66) à env. 5 300 tr/mn, carburant : essence ordinaire exclusivement, 2 carburateurs type K38 (M 63), type K301 (M 66), allumage par batterie-bobines 6 V 12 Ah, lubrification carter sec, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau ininterrompu + side-car fixé en 4 points, caisse en tôle d'acier, disponible en version tourisme ou marchandise, pneus AV et AR et side 3,75 x 19, freins AV et AR tambour

simple came latéral M 63, central M 66, Ø 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, l 1 650, h 1 100 mm, avec side voie 1 100 mm, empattement 1 435 mm, garde au sol 150 mm.

Poids : 300 kg (avec side). Capacité de charge : 255 kg. Réservoir essence : 20 l.

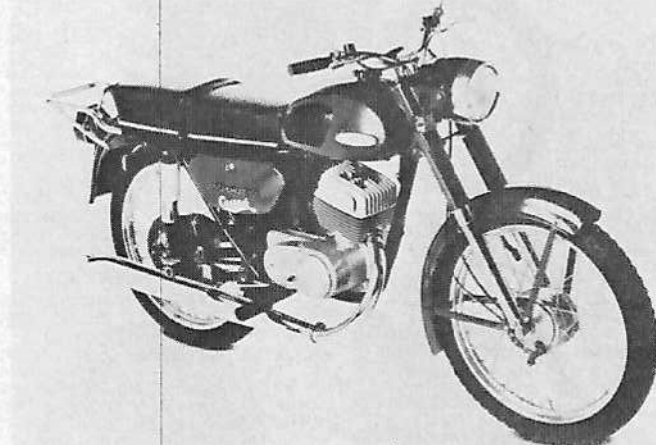
Performances - constructeur : vitesse (avec side) max. : M 63 100 km/h, M 66 105 km/h ; vitesse max. (solo) 135 km/h, consommation 5,8 l/100 km.

Prix : Ural M 66 solo : 499 livres ; Ural M 66 side : 629 livres ; Dniepr solo : 569 livres ; Dniepr side : 699 livres.

MINSK

Vélocitisme de 125 cm³, 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 !

MINSK



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 52 x 58 mm, cylindrée 123 cm³, 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 : 2,17 - 1,77 - 9,7 - 7,3.

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

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

Poids : 99 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13,5 l. **Prix :** 195 livres (1 400 F).

DERBI

Depuis déjà presque deux ans, Derbi ne fournit plus de modèles à l'exportation, l'usine parvenant à peine à approvisionner le marché intérieur.

Derbi a poursuivi jusqu'en 1972 une politique sportive axée sur la vitesse, qui s'est concrétisée par plusieurs titres mondiaux en 50 et 125 cc, grâce aux machines pilotées par Angel Nieto. Jusqu'en janvier 1976, ce sont les établissements Bonnet qui assuraient l'importation en France. En fait, ne recevant plus de motos, ils se contentaient d'un service après-vente pièces détachées. Puis, en janvier 1976, Derbi a racheté ce stock aux établissements Bonnet, voulant implanter une importation directe Derbi-France à Perpignan, chose qui ne s'est jamais faite. Nous sommes donc sans nouvelle de Derbi-France.

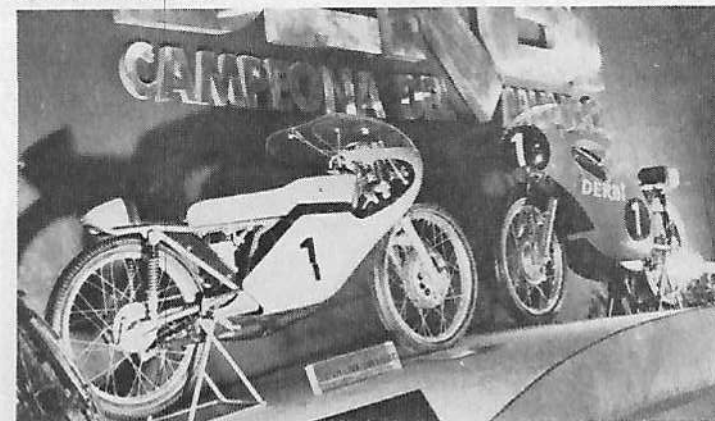
Constructeur :

DERBI, Martorellas, Mollet del Valles, Espagne.

50 COMPETITION

Moto de vitesse, compétition-client, qui porte un des noms les plus prestigieux de la catégorie.

DERBI 50 COMPETITION



Moteur : 2 temps, monocylindre refroidi par air, à distributeur rotatif, cylindrée 50 cc, puissance 15 ch à 15.000 tr/mn, allumage volant magnétique électronique, lubrification par mélange, mise en route par poussette.

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

2002

Derbi se lance dans les cylindrées dépassant 125 cc avec ce nouveau modèle 200 cc actuellement commercialisé en Italie seulement. Il existe plusieurs versions de cette machine : 2002, 2002 Grand Prix et 2002 Grand Prix SL.

Le modèle 2002 Grand Prix SL est la seule machine de tourisme à notre connaissance qui soit équipée d'amortisseurs à gaz à l'arrière.

DERBI 2002



Moteur : 2 temps, bicylindre en ligne, alésage et course 51,5 x 45 mm, cylindrée 187,5 cc, compression 10 à 1, puissance 23 ch à 7.600 tr/mn, 2,4 m/kg à 7.000 tr/mn, 2 carburateurs concentriques Ø 22 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 3,409 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,615 à 1 (34/13), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,916 - 1,823 - 1,350 - 1,091 - 0,920 - 0,815.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau déboîté avec tube supérieur de gros diamètre formant épave dorsale, jantes Ø AV 18", Ø AR 18", pneus AV 2,75 x 18, AR 3,00 x 18, freins AV à tambour Duplex ventilé à commande par câble, simple came, Ø du tambour 170 mm, AR à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 150 mm.

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

Partie cycle : cadre treillis tubulaire, pneus AV 2,25 x 18, AR 2,50 x 18, freins AV double tambour double came Ø 180 mm, AR tambour double came Ø 140 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Performances constructeur : vitesse max. usine 181 km/h.

Dimensions : 2.050 x 635 x 1.020 mm, empattement 1.290 mm, poids 110 kg. **Capacités :** réservoir d'essence 14 l.

DERBI 2002 GRAND PRIX ET SL

Moteur : 2 temps, bicylindre, alésage et course 51,5 x 45 mm, cylindrée 187,5 cc, compression 10 à 1, puissance 26 ch à 8.000 tr/mn, 2,7 m/kg à 7.200 tr/mn, 2 carburateurs concentriques Ø 24 mm, allumage électronique, lubrification par mélange (GP), séparée (SL), mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 3,409 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,615 à 1 (34/13), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,916 - 1,823 - 1,350 - 1,091 - 0,920 - 0,815.

Partie cycle : cadre, pneumatiques et freins identiques à 2002.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec amortisseurs à gaz (SL). Autres caractéristiques techniques identiques à 2002.

Moteur : Minarelli 2 temps, monocylindre, alésage et course 60 x 60 mm, cylindrée 175 cc, compression 8 à 1, puissance 13 BHP à 5.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 25 mm, allumage volant magnétique, 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 4 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus AV 2,75 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV à tambour Ø 125 mm, AR à tambour Ø 160 mm.

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

Dimensions : 914 x 750 mm, empattement 1.327 mm, garde au sol 305 mm, poids 81 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9 l.

DUCATI

L'an passé, on avait pu craindre que la marque de Bologne n'ait renoncé à la commercialisation des modèles desmo. Dieu merci, il n'en est rien, et l'arrivée en France de la 500 Sport Desmo nous a rassuré.

Pour le reste, la gamme 77 ne diffère de celle présentée au Salon 76 que par certaines améliorations au point de vue aménagements apportées à la 500 Sport Desmo.

Les bicylindres 350 et 500 Twin continuent une carrière brillante, de même que la petite 125 « deux temps », jugée au moment de son apparition comme un demi-sacrifice pour une marque vouée depuis toujours au quatre temps.

Constructeur :

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

Importateur pour la France :

S.I.M.M.O., 11, route de Lyon, 84005 Avignon.

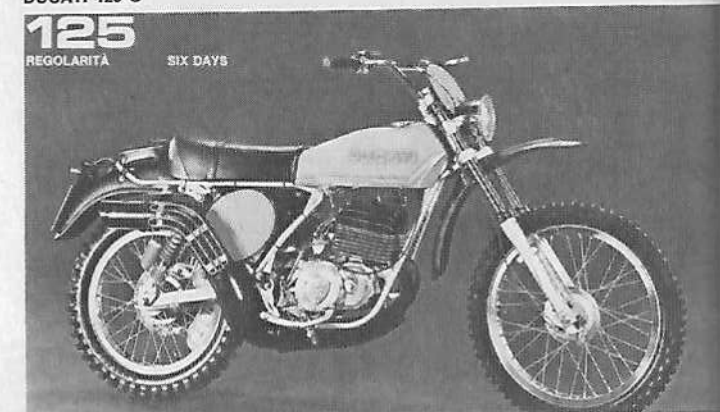
Importateur pour la Belgique :

Vanden Borre et Fils, rue de la Pastorale, 74-1080 Bruxelles.

125 REGULARITA SIX DAYS

Avec la 125 Regularita, Ducati entend rivaliser avec les Monark, K.T.M., S.W.M., Ancillotti, Zündapp, pour ne citer que ces marques. Mais, avec un bloc moteur générique qui délivre 20 ch Din, et bénéficiant de l'expérience des modèles déjà commercialisés, elle s'avère un concurrent sérieux.

DUCATI 125 C



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,7 cc, compression 10 à 1, puissance 12,5 ch à 7.000 tr/mn, 1,43 m/kg à 5.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto PHB Ø 30 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,5 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,077 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 3,75 x 18,

freins AV à tambour Ø 125 mm, AR à tambour Ø 140 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables (oléopneumatiques).

Dimensions : 2.150 mm, empattement 1.420 mm, poids 107 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l, huile mélange 1 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 105 km/h, consommation 3,8 l aux 100 km.

(Tous les prix s'entendent T.T.C. départ Avignon.)

Prix : 6 034 F.

350 ET 500 GTL

Le deuxième souffle de la marque. Avec ces modèles bicylindres face à la route, Ducati inaugure une nouvelle série. Très peu de différences entre les deux machines, si ce n'est la cylindrée. La 500 est, en Italie, la réponse à l'attaque japonaise : équipements sophistiqués, double disque avant à commande hydraulique. La 350, plus dépouillée, plus rustique, est en principe réservée au marché intérieur italien ; mais elle ne manque pas d'atouts.

DUCATI 350 TWIN GTL



DOT

Nous avons retrouvé dans notre documentation la trace du célèbre assembleur britannique Dot, établi à Manchester. Devoid of trouble propose ce modèle trial particulièrement compétitif, adapté aux exigences modernes de la spécialité, d'un design révolutionnaire. On chuchote dans les coulisses que Malcolm Rattmell serait intéressé... On le comprend sans peine au vu de la machine et de ses performances époustouflantes.

Pour de plus amples informations, contacter Dot à Manchester car il se peut, tout compte fait, qu'il ne s'agisse là que d'un prototype non encore commercialisé.

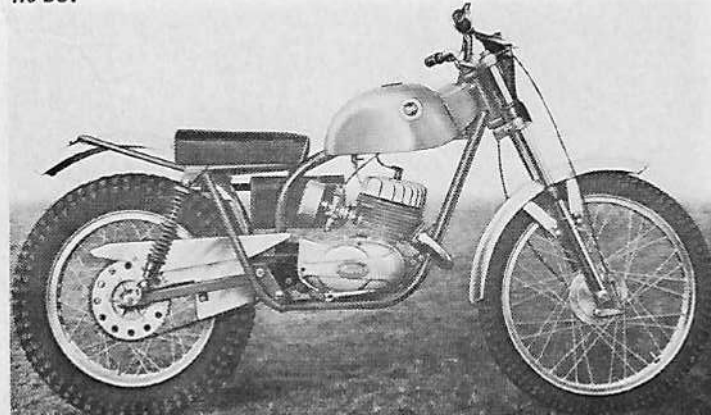
Constructeur :

DOT, Arundel Street, Manchester 154 JZ.

175 DOT

Avec son monocylindre Minarelli développant 13 BHP à 5.500 tr/mn, cette 175 cc s'affirme comme une machine de trial aux aptitudes étonnantes. Son poids de 81 kg et son esthétique attireront certainement l'intérêt des amateurs éclairés de cette spécialité.

175 DOT



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 71,8 x 43,2 mm, cylindrée 349,6 cc, compression 10 à 1, puissance 27,25 ch à 6.800 tr/mn, 1,9 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 multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

DUCATI 500 TWIN GTL



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 78 x 52 mm, cylindrée 496,9 cc, compression 10 à 1, puissance 33,65 ch à 6.500 tr/mn, 1,91 m/kg à 5.500 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto PHF Ø 30 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 2,461 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau

500 SPORT DESMO

Dernière née de la marque, 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.

DUCATI 500 SPORT DESMO



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 78 x 52 mm, cylindrée 496,9 cc, compression 10 à 1, puissance 46,20 ch à 7.000 tr/mn, 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 multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 13,48 - 9,24 - 7,18 - 5,79 - 4,85.

750 SUPER SPORT DESMO

La 750 Sport a disparu, ne laissant plus que le modèle Super Sport Desmo. La Super Sport, à commande desmodromique, double disque avant, simple disque à l'arrière et tête de fourche, ne peut laisser indifférent. Elle n'est disponible que sur commande.

Moteur : 4 temps, 2 cylindres en V, 1 ACT et commande desmodromique des soupapes, alésage et course 80 x 74,4 mm, cylindrée 748 cc, 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 multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau interrompu, pneus AV 3,00 x 19, AR 3,50 x 18, freins AV à disque Ø 260 mm, AR à tambour Ø 158 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, 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 145 km/h, consommation 3,4 litres aux 100 km.

Prix : 9 800 F.

interrompu, pneus AV 3,25 x 18, AR 3,50 x 18, freins AV 2 disques Ø 260 mm, AR à tambour Ø 158 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.800 mm, empattement 1.400 mm, poids 168 kg.

Capacités : réservoir d'essence 19 l, huile 3,2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 165 km/h, consommation 3,8 litres aux 100 km.

Essai « Moto Revue » n° 2216.

Prix : 11 540 F.

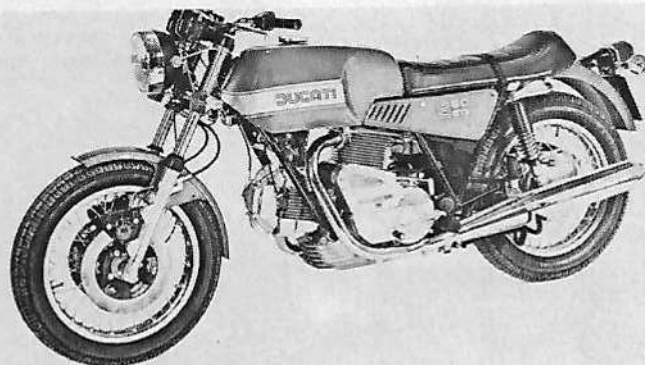


DUCATI 750 SUPER SPORT DESMO

860 GT

La 860, qui est l'évolution de l'ancienne 750, permet à la marque d'accéder au niveau des meilleures machines de prestige. Esthétiquement très belle, mécaniquement sophistiquée, elle peut prétendre entrer dans le cercle fermé des machines d'exception. Cette moto existe en trois versions différentes quant aux options, la plus sophistiquée et la plus sportive étant la 860 GTS.

DUCATI 860 GT



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 86 x 74,4 mm, cylindrée 863,9 cc, puissance 80 ch, compression 9 à 1, 7,06 m/kg à 3.500 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto PHF Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification par pompe à engrenages, mise en route par kick ou démarreur électrique selon version.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,187 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,225 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau interrompu, pneus AV 3,50 x 18, AR 4,70 x 18, freins AV à disque Ø 280 mm, AR tambour Ø 200 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables 5 positions.

Dimensions : 2.250 x 920 x 1.140 mm, empattement 1.520 mm, garde au sol 152 mm, poids 218 kg (avec démarreur).

Capacités : réservoir d'essence 18 l, huile 5 l, ou 4,5 kg.

Performances constructeur : consommation 6,5 litres aux 100 km. Essai « Moto Revue » n° 2201.

Prix : 13.850 F.

Démarreur électrique : 14.650 F.

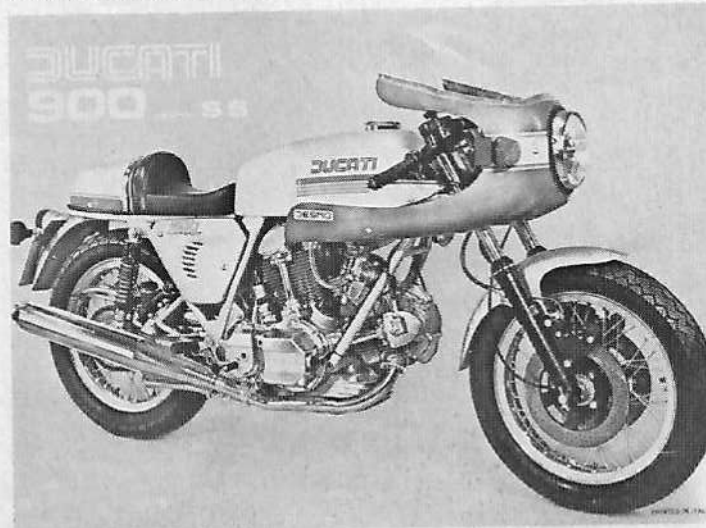
Démarreur électrique et double disque AV : 16.000 F.

GTS : 15 227 F à 16 977 F.

900 SUPER SPORT DESMO

Identique à la 750, mais avec un alésage et course de 86 x 74,4 mm, faisant passer la cylindrée à 863,9 cc, cette machine gagne évidemment en puissance et 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. Prix : 22 377 F.

DUCATI 900 SUPER SPORT DESMO



DUCSON

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

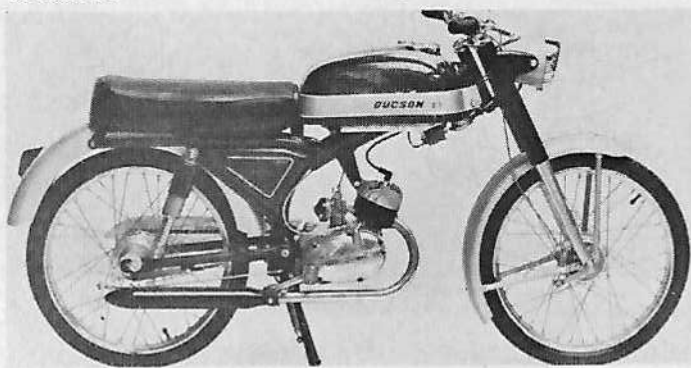
Constructeur :

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

DUCSON S 9

Cyclomoteur de tourisme adapté à un marché local, mais un peu dépassé en France comparé aux modèles de la concurrence.

DUCSON S 9



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindrée 49 cc, compression 9 à 1, puissance 2 ch à 5.000 tr/mn, carburateur 12 mm, allumage volant magnétique, bobine, 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 3 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambours Ø 90 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.780 x 900 x 540 mm, empattement 1.146 mm, poids 49 kg.

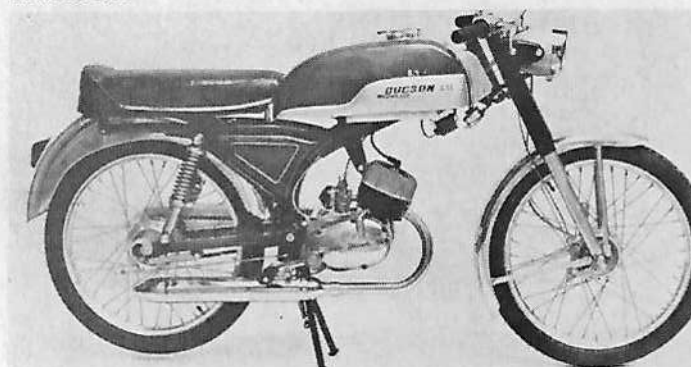
Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 40 km/h, consommation 1,4 litre aux 100 km.

DUCSON S 12

Le modèle « especial » à tendance sportive.

DUCSON S 12



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindrée 49 cc, compression 9 à 1, puissance 2 ch à 5.000 tr/mn, carburateur 12 mm, allumage volant magnétique, bobine, 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 4 rapports.

DUCSON S 12 ESPECIAL

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambours Ø 90 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.780 x 900 x 540 mm, empattement 1.146 mm, poids 49 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 40 km/h, consommation 1,4 litre aux 100 km.

DUCSON S 20

Cyclomoteur de tout-terrain assez éloigné de la production de certaines autres marques espagnoles...

DUCSON S 20



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindrée 49 cc, compression 9 à 1, puissance 2 ch à 5.000 tr/mn, carburateur 12 mm, allumage volant magnétique, bobine, 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 4 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 2,25 x 19, AR 2,25 x 17, freins AV et AR à tambours Ø 90 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.730 x 1.030 x 720 mm, empattement 1.157 mm, poids 49 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 40 km/h, consommation 1,4 litre aux 100 km.

DUNSTALL

L'un des plus célèbres fournisseurs d'Europe de pièces adaptables, kits ou parties cycle pour motos, Dunstall peut aussi vous livrer directement deux motos complètes : une 1100 Kawasaki et une 900 Honda. Dunstall est importé en France par Moto Diffusion, à Boulogne.

Moto Diffusion n'importe ni parties cycle ni moteurs, mais toute la gamme d'accessoires adaptables sur la plupart des grosses cylindrées. Les contacter pour obtenir de plus amples renseignements.

Constructeur :

DUNSTALL, Crabtree Manorway, Belvedere, Kent. DA 17 6AZ, England.

Importateur pour la Belgique :

Ets R. LACROIX & FILS, 37 A, rue Auguste-Lévêque, 14000 Nivelles.

Importateur pour la Suisse :

HÖSTETTLER AG, Ersatzteile in Gros, CH 6210 Sursee.

Importateur pour la France :

MOTO DIFFUSION, 24, rue de Billancourt, 92100 Boulogne.

HONDA 900 DUNSTALL

Elaborée à partir d'une base mécanique de 750 Four, la cylindrée a été portée à 888,5 cc. Cette 900 développe 63,4 BHP à 8.500 tr/mn. Les accessoires Dunstall viennent compléter la transformation : ensemble selle-réservoir en poly, carénage, commandes reculées, bracelets, roues à branches en alliage, selon option. Une très belle moto.

HONDA 900 DUNSTALL



Moteur : Honda 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 67 x 63 mm, cylindrée 888,5 cc, compression 10 à 1, puissance 63,4 BHP à 8.500 tr/mn, carburateurs Keihin Ø 28 mm, allumage batterie, bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 11,38 - 7,78 - 6,07 - 4,99 - 4,27.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus AV 3,60 x 19, AR 4,25 x 18, freins AV double disque à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à tambour Ø 180 mm.

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

Dimensions : poids 235 kg.

Capacités : réservoir d'essence 20 l.

Prix : 1.750 livres (14.000 F) + T.V.A. Non importé.

KAWASAKI 1100 DUNSTALL

La bête. 67,7 BHP à 9.000 tr/mn, une cylindrée portée à 1.074,9 cc, la 1100 Dunstall est bien sûr dotée de roues à branches, de l'échappement Dunstall 4 en 2 (non homologué en France), d'un double disque avant et d'un ensemble selle-réservoir en poly avec tête de fourche.

KAWASAKI 1100 DUNSTALL



Moteur : Kawasaki 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 72 x 55 mm, cylindrée 1.074,9 cc, compression 10 à 1, puissance 67,7 BHP à 5.000 tr/mn, 4 carburateurs Mikuni Ø 28 mm, allumage batterie-bobine, distribution double ACT, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,73 à 1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 12,78 - 8,83 - 6,73 - 5,56 - 4,92.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes à branches en alliage Ø AV 19", Ø AR 18", pneus AV 4,10 x 19, AR 4,25 x 18, freins AV double disque à commande hydraulique Ø 224 mm, AR à tambour.

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

Dimensions : 2.187 x 929 x 817 mm, empattement 1.516 mm, garde au sol 147 mm, poids 237 kg.

Capacités : réservoir d'essence 20 l.

Prix : 2.200 livres (17.600 F) + T.V.A. Non importé.

FANTIC MOTOR

Fantic, qui n'existe que depuis 1968, est une usine italienne dynamique et offensive, fondée par deux ingénieurs, Mario Agrati et Keepel, 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 les marchés américains et européens.

L'originalité des modèles, leur sophistication également sont les atouts majeurs de cette marque. Les moteurs utilisés, surtout des Minarelli, montés dans des châssis tubulaires de formes parfois assez surprenantes, ainsi que le modèle de la marque sorti en 1974 : le chopper, contribuent largement au succès de cette marque.

De plus, le dynamisme sportif de l'importateur français, qui a engagé une machine dans le championnat de France d'enduro, donne à cette marque une place honorable sur notre marché. N'oublions pas que c'est un Fantic Motor qui, piloté par Thiebault, a remporté la catégorie 125 cc au dernier Tour de France Moto ! La gamme a peu changé depuis l'an passé, si ce n'est l'arrivée d'un modèle enduro équipé d'une boîte six vitesses, et par la commercialisation effective d'un modèle de route Gran Turismo.

Constructeur : FANTIC MOTOR, via Parini 3, 22061 Barzago (Como), Italy.

Importateur pour la France : D.I.P. IMPORTATION, 75-77, rue des Forges, 13010 Marseille.

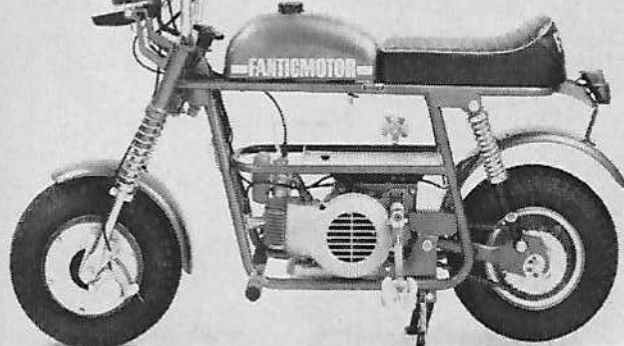
Importateur pour la Belgique : JULIN & VAN MIEGROET, rue Hoyoux 118, 4400 Herstal.

Importateur pour la Suisse : SID MOTO-GUZZI S.A., rue de Lausanne 65, 1950 Sion.

MINIBIKE TX7

Mini-moto en version urbaine et transmission automatique.

FANTIC MOTOR MINIBIKE TX7



Moteur : Minarelli V1, 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 8 à 1, puissance 2,5 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant Ducati, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,533 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,363 à 1, embrayage centrifuge en bain d'huile, boîte de vitesses automatique.

LEI
Mini-cyclo à boîte automatique.

Moteur : Fantic TX 170, 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 8 à 1, carburateur Dell'Orto.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,533 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,09 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte monovitesse avec embrayage automatique et couple d'engrenage réducteur en bain d'huile.

Partie cycle : cadre monopoutre en tube d'acier, jantes AV et AR en alliage léger 2,10 x 10, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV à tambour à commande par levier à main droite Ø 90 mm, AR à tambour à

Partie cycle : cadre double berceau acier, jantes Ø AV 7", Ø AR 7", pneus AV 3,50 x 7, AR 3,50 x 7, freins AV à tambour Ø 90 mm, AR à tambour Ø 90 mm.

Suspensions : télescopiques.

Dimensions : 1.280 x 810 x 915 mm, empattement 895 mm, garde au sol 130 mm, poids 45 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine, cyclomoteur.

Prix : 2 225 F.

SHA Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par kick-pédales.

Suspensions : AV fourche télescopique AR bras oscillant avec amortisseurs télescopiques.

Dimensions : 1.530 x 800 x 970 mm, empattement 1.075 mm, garde au sol 160 mm, poids à vide 47 kg.

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

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 2,5 l aux 100 km.

Prix : 2 225 F.

FANTIC MOTOR LEI TX170



RANGER

Nouveau venu dans la gamme, ce cyclomoteur, qui ressemble un peu au Minibike, dispose d'une boîte 4 vitesses à sélecteur au pied.

FANTIC MOTOR RANGER



Moteur : Fantic TX 108, 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9,25 à 1, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V 18 W, bobine H.T. externe, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,307 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier, jantes AV 2,10 x 12, AR 2,10 x 10 en aluminium, pneus AV 3,00 x 12, AR 4,00 x 10, freins AV

à tambour à commande par levier à main droite Ø 90 mm, AR à tambour à commande par pédale au pied droit Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR oscillante avec amortisseurs télescopiques.

Dimensions : 1.550 x 750 x 950 mm, empattement 1.110 mm, garde au sol 150 mm, poids à vide 58 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5,7 l, carter moteur 0,75 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 3 litres aux 100 km.

Prix : 2 900 F.

CHOPPER 50

Sans doute le plus petit, le 50 Fantic n'en est pas moins un véritable chopper. Tout y est : selle, guidon, fourche, énorme pneu arrière et frima maximal. Equipé du même groupe moto-propulseur d'origine Minarelli que les autres cyclos de la marque.

FANTIC MOTOR CHOPPER 50



Moteur : Fantic SP6 4A, 2 temps, monocylindre alu, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 10,2 à 1, puissance 3 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant Ducati, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,214 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, sélecteur au pied.

Partie cycle : cadre double berceau acier haute résistance, jantes Ø AV 16", Ø AR 16", pneus AV 2,75 x 16, AR 5,00 x 16, freins AV à tambour Ø 118 mm, AR à tambour Ø 123 mm.

Suspensions : hydrauliques, AR réglable en 5 positions.

Dimensions : 2.070 x 760 x 1.350 mm, empattement 1.460 mm, garde au sol 250 mm, poids 93 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine, cyclomoteur.

Prix : 4 785 F.

GRAN TURISMO FOUR ET SIX
Cyclomoteur de grand tourisme qui remplace l'ancien Turismo TX124.
deux versions, 4 et 6 vitesses, sous les dénominations 4 M et 6 M.

FANTIC MOTOR GRAN TURISMO FOUR ET SIX



Moteurs : SP6 (6 vitesses), SP4 (4 vitesses), 2 temps, monocylindre alu, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9,2 à 1, puissance 3 ch à 6.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 14-12 mm, allumage volant Ducati, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par pédales.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport (4 V : 3,00 à 1 - 6 V : 3,692 à 1), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4

ou 6 rapports, sélecteur au pied.
Partie cycle : cadre double berceau acier, jantes AV 18", AR 18", pneus AV 3,75 x 18, AR 2,75 x 18, freins AV à tambour 125 mm, AR à tambour 125 mm.
Suspensions : hydrauliques.
Dimensions : 1.928 x 770 x 1.110 mm, empattement 1.283 mm, garde au sol 200 mm, poids 78 kg.
Capacités : réservoir d'essence 8 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine, cyclomoteur.
Prix : 4 421 (4V).

GRAN TURISMO SUPER SIX

Dernier né des modèles de tourisme, ce Super Six GT est doté d'excellents équipements : frein à disque avant, roues à branches en alliage. Son prix n'est pas encore déterminé, l'importation devant commencer au moment du salon. Deux versions seront disponibles : vélomoteur et cyclomoteur.

FANTIC MOTOR GRAN TURISMO SUPER SIX



Moteur : 2 temps, monocylindre 4 transferts alu chromé dur, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 13 à 1, puissance 9,5 ch à 9.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto 19 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick ou pédales.
Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille droite, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,77 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre acier, jantes AV 18", AR 18", roues AV et AR en alliage, pneus AV 2,75 x 18, AR 2,75 x 18, freins AV à disque à commande hydraulique 220 mm, AR à tambour 123 mm.
Suspensions : hydrauliques.
Dimensions : 1.920 x 730 x 1.070 mm, empattement 1.240 mm, garde au sol 200 mm, poids à vide 78 kg.
Capacités : réservoir d'essence 8 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 95 km/h.
Prix : 5 717 F.

CHOPPER 125

Le même modèle chopper que le 50, mais avec un moteur de 125 cc. Une belle petite tête, mais avec des performances de... 125, bien sûr !

FANTIC MOTOR CHOPPER 125



Moteur : Fantic CA6P, 2 temps, monocylindre alu chromé dur, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9,25 à 1, puissance 3,5 ch à 6.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto 14-12 mm, allumage volant Ducati, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,181, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau acier, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, freins AV à tambour 125 mm, AR à tambour 124 mm.
Suspensions : hydrauliques.
Dimensions : 2.050 x 860 x 1.150 mm, empattement 1.330 mm, garde au sol 260 mm, poids 80 kg.
Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine, cyclomoteur.
Prix : 5 050 F.

CABALLERO 50 cc 4 M ET 6 M

Parmi les modèles de tout-terrain, le Caballero est de loin le plus prisé. D'une esthétique très séduisante, le Caballero est également bien équipé : pneus cross, échappement surélevé, garde-boue avant muni de bavettes, phare ultra-plat, petite sacoche à outils cuir fixée sur le réservoir, feu arrière monté souple. C'est une machine qui rappelle plus, par ses dimensions et ses performances, une 125 qu'un cyclo. Elle séduit incontestablement plus les jeunes d'une taille déjà adulte.

Partie cycle : cadre double berceau en acier, jantes AV WM 1 x 16, AR 3,00 D x 16 en aluminium, pneus

AV 2,15 x 16, AR 3,00 x 16, freins AV à tambour à commande par levier à main droite 123 mm, AR à tambour à commande par pédale au pied droit 140 mm.

Moteur : Fantic TX 161, 2 temps, monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, cylindrée 123,5 cc, compression 9,3 à 1, puissance 15 ch à 7.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto VHB 25 mm, allumage volant magnétique 6 V 33 W, batterie 6 V 9 Ah, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick-starter.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,521 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,54 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR type oscillante avec amortisseurs hydrauliques réglables à 3 positions.
Dimensions : 2.100 x 770 x 1.400 mm, empattement 1.450 mm, garde au sol 220 mm, poids à vide 110 kg.
Capacités : réservoir d'essence 6,5 l, carter moteur 1,5 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h, consommation usine 4,6 litres aux 100 km.

Partie cycle : cadre tube acier haute résistance, jantes Akront AV 21", AR 18", pneus AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV à tambour à commande manuelle 125 mm,

AV 2,15 x 16, AR 3,00 x 16, freins AV à tambour à commande par levier à main droite 123 mm, AR à tambour à commande par pédale au pied droit 140 mm.

Moteur : Fantic TX 160, 2 temps, monocylindre alu chromé, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 13,4 à 1, puissance 11 ch à 10.500 tr/mn, carbu-

Partie cycle : cadre double berceau acier, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV à tambour à commande manuelle 125 mm,

Moteur Dell'Orto 20 mm, allumage électronique Dansi, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,857 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre à tambour à commande au pied

FANTIC MOTOR CABALLERO 50 RC



CABALLERO 125 RC KS

Ce 125 est réellement traité comme une machine de compétition. On a employé pour sa réalisation des matériaux et des accessoires de grande qualité. Ce modèle est désormais équipé d'une boîte 6 vitesses.

FANTIC MOTOR CABALLERO 125 RC KS



Moteur : Fantic 150 KS, 2 temps, monocylindre, alésage et course 52 x 55 mm, cylindrée 123,5 cc, compression 12,4 à 1, puissance 23 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto 30 mm, allumage électronique Dansi, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille droite, rapport 3,277 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,85 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, sélecteur au pied.

Partie cycle : cadre double berceau

CABALLERO CROSS 125

Entrée dans le domaine du cross de Fantic Motor avec ce 125 de compétition qui développe 26 chevaux pour un poids de 88,5 kg.

FANTIC MOTOR CABALLERO CROSS 125



124 mm.

Suspensions : AV hydraulique, AR hydraulique à gaz.

Dimensions : 2.060 x 910 x 1.080 mm, empattement 1.315 mm, garde au sol 250 mm, poids 83 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Performances constructeur : consommation usine, selon utilisation.

Prix : 6 436 F.

Moteur : Fantic 158 KS, 2 temps, monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, cylindrée 123,48 cc, compression 13 à 1, puissance 26 ch à 10 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 32 mm, allumage électronique Dansi, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,277 à 1, transmissions secondaire par chaîne, rapport 3,857 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tube acier spécial

haute résistance, jantes Akront AV 21", AR 18", pneus AV 3.00 x 21, AR 3.75 x 18, freins AV à tambour à commande manuelle 125 mm, AR à tambour à commande au pied 140 mm.

Suspensions : Super hydraulique, AR gaz.

Dimensions : 2.100 x 890 x 1.200 mm, empattement 1.430 mm, garde au sol 330 mm, poids à vide 88,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence fibre de verre 8 l.

Prix : 9 200 F.

FLANDRIA

Depuis 1975, Flandria a fait de gros efforts de modernisation. La gamme se compose désormais de neuf modèles de base, disponibles selon différentes versions. La principale innovation de la marque est constituée par l'apparition d'un cylindre à ailettes très larges en aluminium chromé dur et appelé WIDE-WING.

Constructeur :

Ets CLAEYS-FLANDRIA, route de Deulémont, 59 Warneton.

Usine en Belgique :

Ets CLAEYS-FLANDRIA, Torhoutsteenweg Zedelgem.

RELAX

La gamme des cyclomoteurs Flandria de type utilitaire est très vaste. Elle comprend les modèles Relax, Shopper et Comet. De nombreuses options les différencient les uns des autres, aussi n'allons-nous pas les présenter tous. Contentons-nous de celui-ci, qui est l'un des plus évolués : le Relax AFAC. Il s'agit d'un cyclomoteur à embrayage automatique, carter de chaîne en ABS, jantes en alu à profil antiboue, antivol, clignotants et feu stop.

FLANDRIA RELAX AFAC



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cc, compression 7 à 1, puissance 1 ch à 6 600 tr/mn, carburateur Encarwi 12 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par courroie, rapport 4,81 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/42, embrayage automatique.

Partie cycle : cadre ouvert en tôle d'acier, jantes AV et AR 21".

pneus AV et AR 2,25 x 21, freins AV à tambour simple came 90 mm, AR à tambour simple came 105 mm ou 120 mm selon version.

Suspensions : AV fourche à balanciers ou télescopique selon option, AR sans ou avec bras oscillant et amortisseurs télescopiques.

Dimensions : 1.720 x 630 x 790 mm, empattement 1.110 mm, poids 44 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 à 6 l selon option.

Prix : 2 277 à 2 427 F.

INDIANA IV S

L'ancien Indiana a disparu au profit d'un modèle S, cyclomoteur utilitaire très confortable et équipé d'un carter de chaîne secondaire.

FLANDRIA INDIANA IV S



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cc, compression 7,8 à 1, puissance 4,3 ch à 5 800 tr/mn, carburateur Bing 15/35 15 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 32/11, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre poutre, pneus AV 2,75 x 17, AR 2,75 x 17, freins AV à tambour 120 mm, AR à tambour 120 mm.

Suspensions : AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.920 x 640 x 990 mm, empattement 1.255 mm, garde au sol 830 mm, poids 78 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 45 km/h, pente gravissable 17 %, consommation 3,2 l/h.

Prix : 3 727 F.

FLANDRIA CALIFORNIA IV

Ce modèle remplace la série SP 537. Caractéristiques sensiblement identiques mais une très nette remise au goût du jour. Existe en version 4 et 6 vitesses.

FLANDRIA CALIFORNIA IV



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cc, compression 6,8 à 1, puissance 4,6 ch à 5 300 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 12-14 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 12/32, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

STAR IV ET VI

Ce cyclomoteur utilitaire a obtenu le 1^{er} prix du Salon de Bruxelles 1975. Version 4 et 6 vitesses.

FLANDRIA STAR IV et VI



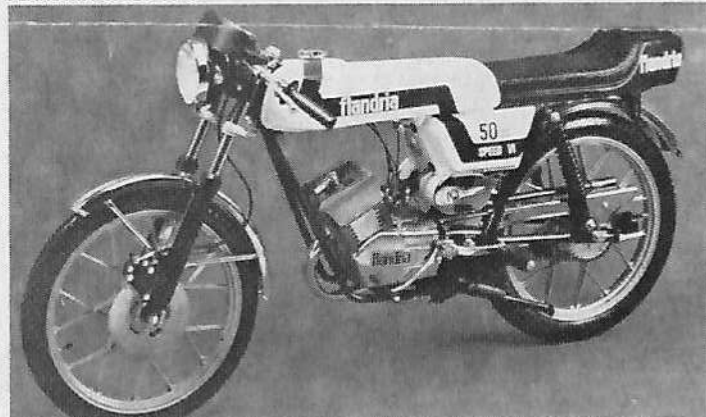
Moteur : 2 temps, monocylindre incliné, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cc, compression 6,8 à 1, puissance 5 ch à 5 300 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, muni d'un dispositif silencieux d'aspiration, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 36/12, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 ou 6 rapports.

SPEED IV S

Parmi les sept nouveaux modèles de la marque. Equipé de la nouvelle culasse « WIDE-WING » et de jantes alu à profil antiboue, frein à disque avant à commande hydraulique. Un nouveau cadre double berceau équipe les modèles sport. Versions 4 et 6 vitesses modèles Daytona.

FLANDRIA SPEED IV S



Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,25 x 17, AR 2,25 x 17, freins AV à tambour 90 mm, AR à tambour 90 mm.

Suspensions : AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.770 x 730 x 950 mm, empattement 1.160 mm, garde au sol 750 mm, poids 70 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l. **Performances constructeur :** vitesse maximum 45 km/h, pente gravissable 17 %, consommation 3,2 l/h. **Prix :** 3 380 F.

Moteur : 2 temps, monocylindre incliné, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cc, compression 6,8 à 1, puissance 5 ch à 5 300 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 36/12, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 ou 6 rapports.

JUMPER VI

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 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.

FLANDRIA JUMPER VI



Moteur : 2 temps, monocylindre incliné, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cc, compression 7,3 à 1, puissance 4,6 ch à 5 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 14/44, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV à tambour 120 mm, AR à tambour 120 mm.

Suspensions : AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.860 x 750 x 1.060 mm, empattement 1.210 mm, garde au sol 820 mm, poids 77 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l. **Performances constructeur :** vitesse maximum 45 km/h, pente gravissable 17 %, consommation 3,2 l/h. **Prix :** 5 090 F.

SCRAB IV ET VI

Machine d'initiation au trial, avec boîte 4 ou 6 vitesses. Quelques détails distinguent du modèle Jumper.

FLANDRIA SCRAB IV ET VI



Moteur : 2 temps, monocylindre incliné, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,7 cc, compression 7,3 à 1, puissance 4,6 ch à 5 800 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 14/44, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesse à 4 ou 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV à tambour 120 mm, AR à tambour 120 mm.

Suspensions : AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.860 x 750 x 1.060 mm, empattement 1.210 mm, garde au sol 820 mm, poids 77 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l. **Performances constructeur :** vitesse maximum 45 km/h, pente gravissable 17 %, consommation 3,2 l/h. **Prix :** 4 195 F (4) - 4 913 F (6).

FUJI

Cette maison, établie à Taïwan, commercialise quatre modèles de 100 à 175 cc. Le plus sophistiqué est une 125 ST. Les moteurs ont un petit air de deux temps bien connu fabriqués sous licence. Ces motos ne franchissent pas les frontières de Taïwan... vers l'Europe tout au moins !

Constructeur :

FUJI, Tobishi Motors Ltd, 5 Yung Sui Road, Taïpet, Taïwan, R.O.C.

JUMBO 100 ST

Motomoteur utilitaire trouvant des débouchés très sûrs en Chine et sur le territoire de Taïwan. Notez l'intéressante réalisation du bras oscillant.

JUMBO 100 ST



Moteur : Tobishi 2 temps, monocylindre, alésage et course 52 x 45,6 mm, cylindrée 97 cc, compression 6,7 à 7,5, puissance 10,8 ch à 7.000 tr/mn, 1,35 kg/m/kg à 6.500 tr/mn, allumage magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 17" 4 PR, pneus AV 2,50 x 17, AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambours.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs réglables.

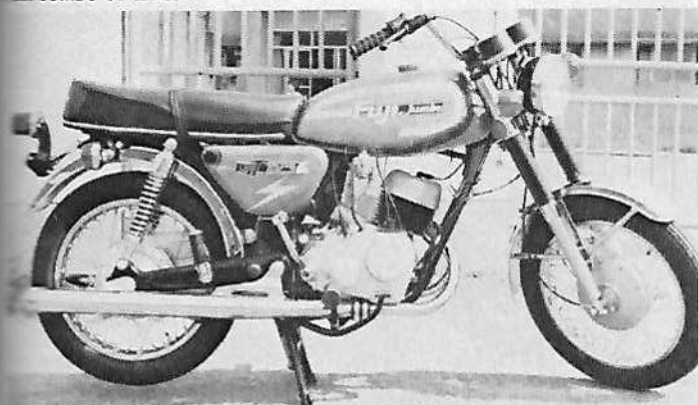
Dimensions : 1.920 x 750 x 1.050 mm, empattement 1.220 mm, garde au sol 145 mm, poids 92 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,8 l.

JUMBO ST 125 K

C'est le dernier modèle de la marque. Bien adapté au marché, il fait appel à des solutions techniques simples et n'exclut pas une certaine sophistication.

JUMBO ST 125 K



Moteur : Tobishi 2 temps, monocylindre, alésage et course 55 x 52,5 mm, cylindrée 125 cc, compression 7,5 à 8,5, puissance 12,5 ch à 6.500 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre tubulaire double

berceau, jantes Ø AV et AR 16", 4 PR, pneus AV et AR 3,00 x 16, freins AV et AR à tambours.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs télescopiques.

Dimensions : 1.965 x 760 x 1.110 mm, empattement 1.280 mm, garde au sol 130 mm, poids 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 110 km/h.

GABBIANO

La maison Gabbiano est une firme spécialisée dans le cyclomoteur qui se trouve à Florence. Récemment importée par la Maison du Deux Roues, à Romans, un modèle tout-terrain et un mini sont disponibles en France. Le modèle sport a disparu de la gamme française.

Gabbiano dispose également d'une gamme complète de cyclomoteurs cross et enduro qui gagnerait à être plus connue chez nous.

Constructeur :

GABBIANO Mototecnica dell'Italia centrale, via dell'albero 28-30, 50123 Firenze (Italie).

Importateur pour la France :

LA MAISON DU DEUX ROUES, Zone Industrielle, BP 70, 26300 Bourg-de-Péage.

PORTEUR

Mini-cyclomoteur de type utilitaire désormais importé.

Moteur : Minarelli 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9 à 1, puissance 1,35 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 7 %, mise en route par pédalier.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,307 à 1, embrayage multi-disques en bain d'huile, boîte de vi-

tesses à 3 rapports à main gauche.

Partie cycle : cadre poutre tubulaire ouvert, jantes Ø AV et AR 12", pneus AV et AR 3,00 x 12, freins AV et AR à tambours Ø 120 mm.

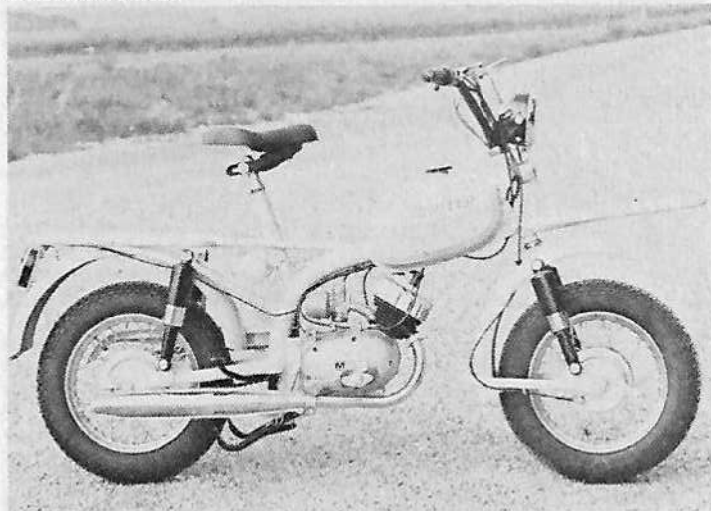
Suspensions : AV 2 amortisseurs sur arceau oscillant, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : 1.670 x 670 mm, empattement 1.110 mm.

Capacités : réservoir d'essence 6 l.

Prix : 2.689 F.

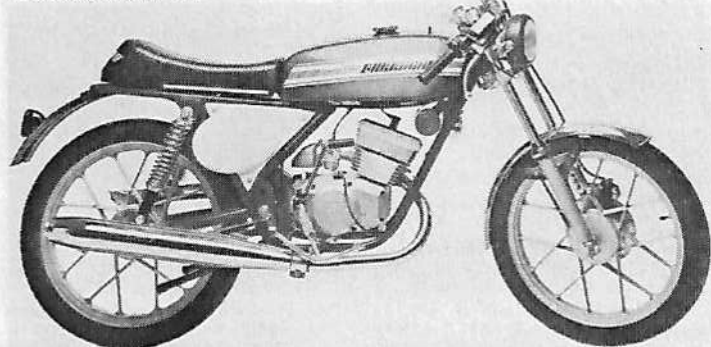
GABBIANO PORTEUR



SPORT 6 M

Un cyclomoteur sport dans la tradition italienne, de présentation assez luxueuse. Son importation a été suspendue pour l'instant.

GABBIANO SPORT 6 M



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9,5 à 1, puissance 1,35 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 7 %, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,636 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, 3,30 - 2,30 - 1,68 - 1,38 - 1,26 - 1,15.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 18", Ø AR 18", pneus AV 2,25 x 18, AR 2,25 x 18, freins AV à tambour à commande par câble Ø 118 mm, AR à tambour à commande par tringle Ø 118 mm.

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

Dimensions : 1.750 x 600 mm, empattement 1.150 mm, poids 59 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,8 l.

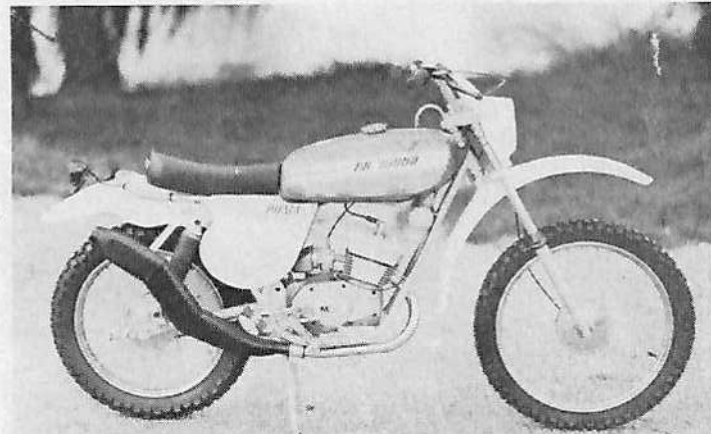
Performances constructeur : vitesse maximum usine 38,300 km/h.

Prix : 3.440 F.

PUMA CROSS

Cyclomoteur tout-terrain qui, bien que datant déjà, évolue, avec notamment l'apparition d'un pot relevé.

GABBIANO PUMA CROSS



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9,5 à 1, puissance 1,35 ch à 5.000 tr/mn, allumage volant magnétique 6 V, lubrification par mélange à 7 %, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,636 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, 3,30 - 2,30 - 1,68 - 1,38 - 1,26 - 1,15.

Partie cycle : cadre double berceau,

jantes Ø AV 19", Ø AR 17", pneus AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV à tambour à commande par câble Ø 118 mm, AR à tambour à commande par tringle Ø 118 mm.

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

Dimensions : 1.810 x 780 mm, empattement 119 mm, poids 65 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 38,380 km/h.

Prix : 3.440 F.

Garelli, vous connaissez ? Peut-être pas très bien, car si vous avez aujourd'hui l'âge d'acheter un cyclomoteur, il y a 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 l'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'approprie 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 palette.

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 cc, le Mosquito, qui équipa, entre 1946 et 1955, la quasi-totalité de la production Garelli.

Bien sûr, ce n'est plus le Mosquito que nous retrouvons en 1977, mais une gamme de cyclomoteurs très variée qui comprend huit modèles, du moins en ce qui concerne l'importation en France.

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'ITEREN 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 300 x 10, en alliage léger, il a une allure rigolote et sympathique. Son moteur est le même que celui de l'Eureka Flex.

GARELLI KATIA K



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindrée 49 cc, compression 8,5 à 1, puissance 2,20 ch DIN à 5.500 tr/mn, 0,35 m/kg à 3.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V 18 W, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,43 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,4 à 1, embrayage automatique centrifuge en bain d'huile, boîte de vitesses automatique à 1 rapport.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier,

jantes AV et AR 10", pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour à commande par levier au guidon 90 mm.

Suspensions : à amortissement mécanique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopiques et suspension oscillante.

Dimensions : 1.450 x 760 x 930 mm, empattement 1.000 mm, garde au sol 105 mm, poids 45 kg.

Capacités : réservoir d'essence 2,2 l, carter moteur 350 cc.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 3,4 litres aux 100 km.

Prix : 1 765 F.

KATIA ELECTRIQUE

Cyclomoteur essentiellement urbain, le Katia est équipé d'un moteur électrique Bosh de 24 volts d'une puissance de 1,1 ch. Sa vitesse maximum est de 30 km/h, et il dispose d'une économie de 50 km. Pour le recharger, une prise d'alimentation est posée sur le cadre, qu'il vous suffit de relier au secteur.

Moteur : Bosch en courant continu, tension 24 V, puissance 750 W ou 1,1 ch à 3.000 tr/mn, limite d'alimentation maximum 60 Ah, 2 batteries 12 V en série, recharge maximum batteries 50 Ah, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par courroie crantée, rapport 2,25 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,54 à 1, boîte de vitesses monovitesse automatique.

Partie cycle : cadre poutre en tubes

d'acier, jantes AV et AR 10", pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambours 90 mm.

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

Dimensions : 1.530 x 840 x 940 mm, empattement 1.070 mm, poids 144 kg.

Capacités : 40 km d'autonomie à 18 km/h.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 25,5 km/h.

Prix : 2 965 F.

GARELLI KATIA ELECTRIQUE



EUREKA FLEX

Le Mosquito, devenu Eureka Flex, est équipé du moteur horizontal deux temps de 49 cc, cylindre fonte, culasse alu. Ce moteur développe 2,2 ch DIN. Il est équipé d'un embrayage automatique monovitesse, de roues de 2,25 x 16, d'un frein arrière à tambour de 90 mm de diamètre. La suspension avant est télescopique et des amortisseurs assurent le confort arrière.

GARELLI EUREKA FLEX



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindrée 49 cc, compression 8,5 à 1, puissance 2,20 ch DIN à 5.500 tr/mn, 0,35 m/kg à 3.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V 18 W, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,43 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3 à 1, embrayage automatique centrifuge en bain d'huile, boîte de vitesses automatique à 1 rapport.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes AV 16 x 1,35, AR 16 x 1,35, pneus AV 16 x 2 1/4, AR 16 x

2 1/4, freins AV à tambour à commande par levier au guidon 90 mm, AR à tambour à commande par levier au guidon 90 mm.

Suspensions : à amortissement canique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopiques et suspension oscillante.

Dimensions : 1.650 x 700 x 1.060 mm, empattement 1.100 mm, garde au sol 120 mm, poids 45 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,2 l, carter moteur 350 cc.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 2,7 litres aux 100 km.

Prix : 1 575 F.

GULP

Il existe trois versions différentes de ce cyclomoteur, équipé du même moteur que le Ciclone.

Le Gulp Flex est doté d'un embrayage automatique en bain d'huile, monovitesse, transmission par chaîne. Le cadre en tube d'acier supporte un réservoir de 3 litres.

Le Gulp Matic est identique au Flex, sauf pour la boîte de vitesses qui est automatique à deux rapports.

Enfin, le Gulp 3 V est équipé cette fois d'une boîte 3 vitesses commandée à main gauche.

GARELLI GULP MATIC



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindre 49 cc, compression 9 à 1, puissance 1,90 ch DIN à 5.500 tr/mn, 14 m/kg à 2.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V 18 W, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,72 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,3 à 1, embrayage automatique centrifuge en bain d'huile, boîte à vitesses automatique à 2 rapports.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier,

jantes AV et AR 16 x 1,35, pneus AV et AR 16 x 2 1/4, freins AV et AR à tambour à commande par levier au guidon 90 mm.

Suspensions : à amortissement mécanique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopiques et suspension oscillante.

Dimensions : 1.660 x 700 x 1.030 mm, empattement 1.100 mm, garde au sol 140 mm, poids 48 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,2 l, carter moteur 400 cc.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 2,1 litres aux 100 km. Prix : 1 764 F à 2 065 F.

REKORD SPECIAL SPORT

Il y a un peu d'inflation de qualificatifs pour l'appellation de ce cyclo sportif. Sans doute, aux côtés du cross, l'engin de pointe Garelli. Identique au dernier dans les caractéristiques moteur, le Rekord est équipé d'une selle à dossier et d'un guidon à bracelets.

GARELLI REKORD SPECIAL SPORT



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindre 49 cc, compression 11,5 à 1, puissance 2,08 ch à 5.000 tr/mn, 14 m/kg à 3.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V 18 W, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,72 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,33 à 1, embrayage multiples en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports par sélecteur au pied.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes AV et AR 18 x 1,5, pneus

AV 18 x 2 1/4, AR 18 x 2,50, freins AV à tambour à commande par levier au guidon 117 mm, AR à tambour à commande par sélecteur au pied 117 mm.

Suspensions : à amortissement mécanique hydraulique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopiques hydrauliques et suspension oscillante.

Dimensions : 1.820 x 600 x 930 mm, empattement 1.175 mm, garde au sol 175 mm, poids 70 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9 l, carter moteur 500 cc.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 2,8 litres aux 100 km. Prix : 2 825 F.

CROSS

L'appellation cross ne cache bien sûr qu'un cyclomoteur tout-terrain, mais nous sommes maintenant habitués à ce procédé. L'esthétique est cependant flatteuse.

GARELLI CROSS



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindre 49 cc, compression 11,5 à 1, puissance 2,08 ch à 5.000 tr/mn, 14 m/kg à 3.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V 18 W, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,72 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,16 à 1, embrayage multiples en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports par sélecteur au pied.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes AV 19 x 1,5, AR 17 x 1,5,

pneus AV 19 x 2 1/2, AR 17 x 2,50, freins AV à tambour à commande par levier au guidon 117 mm, AR à tambour à commande par sélecteur au pied 117 mm.

Suspensions : à amortissement mécanique hydraulique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopiques et suspension oscillante.

Dimensions : 1.830 x 815 x 1.040 mm, empattement 1.185 mm, garde au sol 250 mm, poids 68 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11 l, carter moteur 500 cc.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 2,8 litres aux 100 km. Prix : 2 856 F.

GAUTHIER

Jeune assembleur de la région lyonnaise, A. GAUTHIER s'est orienté tout de suite vers les petites cylindrées sportives. Un modèle 125 tourisme de base, le G.A., a donné naissance à plusieurs versions dont la Randonnée et surtout le modèle Quatre Saisons. Le succès sportif de cette dernière en a fait la réputation. Mais cette année la Quatre Saisons a trouvé fort à faire avec l'arrivée des 125 B.P.S. La nouvelle 125 Critérium à boîte 7 vitesses et suspension cantilever devrait combler ce handicap. On note aussi, avec plaisir, l'arrivée d'une 250 Critérium, et des projets dans le domaine du tout-terrain... pour le salon peut-être !

Constructeur :

Motos GAUTHIER, 69640 Cogny, France.

125 GA SPORT

Une 125 française de construction semi-artisanale qui s'affirme déjà comme l'une des plus sportives. De nombreux accessoires sont disponibles (carénage, etc.).

GAUTHIER 125 GA SPORT



Moteur : 2 temps, monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123 cc, compression 9 à 1, carburateur Bing, allumage volant magnétique Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,1 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,71 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, 4,6 - 2,93 - 2,165 - 1,715 - 1,434 - 1,24.

Partie cycle : cadre double berceau supérieur, pneus AV 2,75 x 18, AR

3,00 x 18, freins AV double tambour double came 140 mm, AR à tambour simple came 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 1.910 mm, empattement 1.240 mm, poids 75 kg à sec. P.T.C. : 225 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 130 km/h.

Essai « Moto Revue » n° 2113.

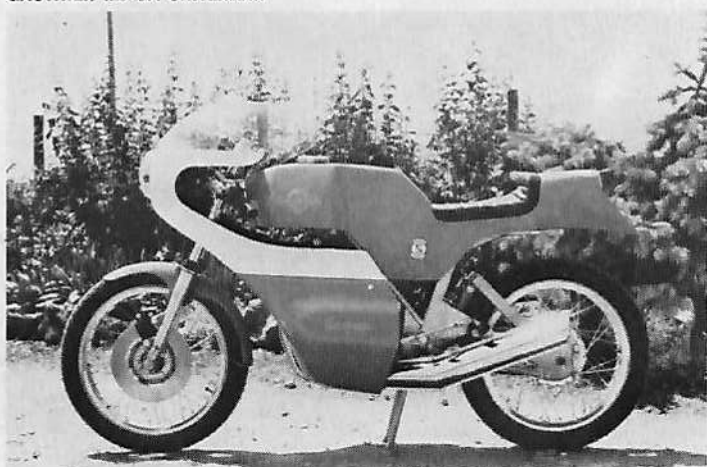
Prix : 7.150 F.

125 GA CRITERIUM

Le dernier né de chez Gauthier. Cette moto, équipée d'un ensemble monocoque polyester blanc, d'un frein à disque à l'avant, de commandes reculées, dispose surtout de deux atouts de taille : une suspension cantilever et le nouveau moteur Sachs à boîte 7 vitesses. Le modèle critérium peut également être livré avec des roues à branches en alliage. Prix, sans cette dernière option : 8.555 F.

Il faut aussi signaler la 125 Quatre Saisons qui développe 22 ch et coûte 7.689 F.

GAUTHIER 125 GA CRITERIUM



Moteur : Sachs 1252/7, 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123 cc, compression 12 à 1, puissance 22 ch à 8.000 tr/mn, carburateur Bing 32 mm, allumage volant magnétique Motoplat 6 V, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,05 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,21 à 1 (14/45), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 7 rapports, 10,18 - 6,99 -

5,26 - 4,14 - 3,56 - 3,10 - 2,68.

Partie cycle : cadre poutre en tube d'acier, jantes AV et AR 18", pneus AV et AR 3,00 x 18, freins AV à disque à commande hydraulique 260 mm, AR à tambour simple came 160 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR cantilever.

Dimensions : L. 1.930 mm, empattement 1.320 mm, poids 96 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l. Prix : 8.555 F.