

une année de documentation
numéro catalogue/20f.

n° 2236/2 octobre 1975
pst 220 · fb 196 · fs 15 · \$ 2,50 · esc 160

Moto revue

toutes les motos du monde



LES NOUVEAUTES



SALON 75

TABLEAU RECAPITULATIF DES PRIX PAR MARQUE

Marque	Usage	Type	Cylindres exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Page catalogue	Prix
AMERICAN MOTO	R	Kit Honda	490		160	88	7.200
ANCILLOTTI	R/T	125 Enduro	123	22	95	88	6.980
ANCILLOTTI	R/T	125 Cross	123	24	100	88	7.800
BENELLI	R/T	50 Cross	49,9	n.i.	45	88	3.300
BENELLI	R	125 2 CE	124,7	16	110	89	4.700
BENELLI	R	250 2 CE	231,4	30	140	89	5.750
BENELLI	R	500 Quattro	498,5	55	170	89	n.i.
BENELLI	R	750 Sei	747,7	76	210	89	n.i.
BETAMOTOR	R	Beta Boy GT	47,6	1,2	45	89	2.140
BETAMOTOR	R/T	Beta Boy Cross	47,6	1,2	45	90	2.170
BETAMOTOR	R/T	SP Cross	49,8	1,5	45	90	3.690
BETAMOTOR	R/T	125 GS	123,6	18	95	90	6.490
BETAMOTOR	R/T	125 Enduro	123,6	18	95	90	5.690
BETAMOTOR	R/T	250 GS	248	30	115	90	n.i.
BETAMOTOR	T/T	250 CR	248,6	34	125	91	n.i.
BAIW	R	R 60/6	598,8	40	167	91	14.900
BAIW	R	R 75/6	745	50	177	91	16.500
BAIW	R	R 90/6	880	60	188	91	17.500
BAIW	R	R 90 S	880	65	200	91	20.600
BPS	R	50 CS 6	49,6	n.i.	45	92	3.260
BPS	R	125 S	123,6	21	130/165	92	6.050
BPS	R/T	Navaho 65	49,6	n.i.	45	92	3.860
BPS	R/T	Okapi 125	123,6	18	108	93	5.950
BPS	R/T	Super Eian 125	123,6	21	110	93	6.950
BPS	R/T	125 Six Days	123,6	22	120	93	8.160
BPS	R/T	175 Six Days	172	24	120	93	8.980
BULTACO	T/T	Chispa	47,6	2,5	45	93	3.500
BULTACO	R/T	Lobito 125	124,9	12	100	94	4.980
BULTACO	R/T	Lobito 125 T	124,9	12	100	94	n.i.
BULTACO	R/T	Sherpa 250 T	244,2	19,8	105	94	7.200
BULTACO	R/T	Sherpa 350 T	326	21	105	94	7.800
BULTACO	R/T	Alpina 250	244,2	19,8	105	94	7.800
BULTACO	R/T	Alpina 350	348	22,7	120	94	8.700
BULTACO	R/T	Frontera 250	244,2	31,2	115	95	8.900
BULTACO	R/T	Frontera 350	363,1	31	125	95	8.900
BULTACO	T/T	Pur Sang 125	124,9	24	n.i.	95	7.500
BULTACO	T/T	Pur Sang 250	244,2	36	n.i.	95	8.600
BULTACO	T/T	Pur Sang 350	352	42	n.i.	96	8.900
CASAL	R	125 K 270	123,6	12	110	96	4.890
CASAL	R	K 164 Lady	49,6	n.i.	45	96	1.750
CASAL	R	K 187 S	50	6,5	80	96	3.260
CASAL	R/T	K 185	49,6	6,5	80	97	3.490
CHARGER	R	Electric	n.i.	1	45	97	4.800
CINISATTI	R/T	Kaman 3.5	49,6	n.i.	45	97	2.700/3.000
CINISATTI	R	Ariete	123,6	12	115	97	4.300
CINISATTI	R	Sagittario	49	1	45	98	2.010
DERBI	R	50 Competition	50	15	181	98	n.i.
DERBI	R	2032	187,5	23	130	98	n.i.
DERBI	R	2032 GP 5L	187,5	26	140	98	n.i.
DUCATI	R/T	125 Regularita	123,7	12,5	105	98	5.500
DUCATI	R/T	450 T	435	23,5	130	98	7.500
DUCATI	R	239 Desmo	238,6	22,8	140	98	6.500
DUCATI	R	239 Mark 3	238,6	21,9	132	98	5.700
DUCATI	R	350 Desmo	340,2	24,2	155	98	7.500
DUCATI	R	350 Mark 3	340,2	23,2	130	98	6.500
DUCATI	R	350 Twin	349,6	27,25	145	98	8.000
DUCATI	R	500 GTL	496,9	33,65	165	100	10.000
DUCATI	R	750 Sport	748	67	200	100	12.750
DUCATI	R	750 Super Sport	748	72	230	100	n.i.
DUCATI	R	860 GT	863,9	88	230	100	13.850
FANTIC MOTOR	R	Chopper 50	49	n.i.	45	101	3.890
FANTIC MOTOR	R	Mini Bike TX 7	49	n.i.	45	101	n.i.
FANTIC MOTOR	R	Gran Turismo 4/6	49,6	10	45	101	3.000/3.200
FANTIC MOTOR	R	Chopper 125	123,6	15	125	101	5.400
FANTIC MOTOR	R/T	Caballero 50	49,6	10	45	102	3.740
FANTIC MOTOR	R/T	Caballero 125 RC	123,4	18	105	102	7.650
FLANDRIA	R	SP 837 S	49	1	45	103	n.i.
FLANDRIA	R/T	Scorpion	49	1	45	103	n.i.
FLANDRIA	R	SP 537 SC	49	1	45	103	n.i.
FLANDRIA	R	Imola	49,7	5	45	103	3.950
FLANDRIA	R	Starline 4/6	49,7	5	45	103	2.890/3.840
FLANDRIA	R/T	Jumper	49,7	4,6	45	104	n.i.
FLANDRIA	R	California 4/6	49,7	4,6	45	104	2.395/2.585
GABBIANO	R/T	Puma	49,6	1,3	28,8	104	3.190
GABBIANO	R	Sport 6 M	49,6	1,3	28,3	104	2.870
GAUTHIER	R	GA	123	17	130	105	5.800
GAUTHIER	R	Randomee	123	17	130	105	5.750
GAUTHIER	R	Quatre Saisons	123	22	160	105	7.120
GILERA	R	504 V	49,8	1,4	55	105	n.i.
GILERA	R	Touring RS	49,8	1,4	55	105	3.100
GILERA	R/T	Trail	49	1,4	55	105	3.250
GITANE-TESTI	R	Special Corsa	49	10	130	106	5.305
GITANE-TESTI	R	Champion Super/Poly	49,6	1,2	45	106	2.720/3.073
GITANE-TESTI	R	Champion Veloce	49	1,2	45	106	3.621
GITANE-TESTI	R	Grand Prix	49	1,2	45	106	2.113
GITANE-TESTI	R/T	Trial King	50,6	1,2	45	107	3.114
GITANE-TESTI	R	Easy Rider	123,4	10	120	107	4.578
GITANE-TESTI	R	Corsa 2000	123,4	10	125	107	6.399
GITANE-TESTI	R/T	Buffalo	123,4	24	130	107	n.i.
GRULETTA	R/T	Monster	47	1	15	107	3.030
GORI	R/T	Scrambler	49	1	45	108	n.i.
GORI	R/T	Regularita	123,6	19	120	108	n.i.
GORI	T/T	Cross	123,6	22	105	108	n.i.
GUZZI	R/T	Cross	49	1	45	109	3.200
GUZZI	R/T	Trail	120,6	14	110	109	4.400
GUZZI	R	TS 250	231,4	30	150	109	7.232
GUZZI	R	750 S	748	70	206	109	18.497
GUZZI	R	California	844	64,5	180	110	17.550
GUZZI	R	850 T 3	844	68,5	195	110	17.049
GUZZI	R	1000 Convert	980	71	190	110	25.000
HARLEY-DAVIDSON	R	125 SS	123,7	11	103	111	5.144
HARLEY-DAVIDSON	R	175 SS	174	18	130	111	5.880

Marque	Usage	Type	Cylindrée exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Page catalogue	Prix
HARLEY-DAVIDSON	R	250 SS	239	26	150	111	8.250
HARLEY-DAVIDSON	R/T	X 90	60	9	98	112	2.995
HARLEY-DAVIDSON	R/T	125 RC	123	16	102	112	6.825
HARLEY-DAVIDSON	R/T	125 SX1	123	14	115	112	4.990
HARLEY-DAVIDSON	R/T	175 SX1	174	22	120	112	5.750
HARLEY-DAVIDSON	R/T	250 SX	239	29	130	112	7.979
HARLEY-DAVIDSON	R	Electraglide	1207	66	175	112	36.000
HERCULES	R	Electro	n.i.	1	45	113	2.492
HERCULES	R/T	GS 50	49	2,5	45	113	6.048
HERCULES	R	K 50	49	6,3	85	113	3.644
HERCULES	R	SB 5	49	4,3	80	113	3.525
HERCULES	R	KT 125	124	17	120	114	6.865
HERCULES	T/T	K 125 GS	124	19	110	114	7.380
HERCULES	T/T	MC 125	124	24	120	114	7.560
HERCULES	R	2000 Wankel	300	20	130	114	12.370
HONDA	R/T	Dax ST	72	6	80	114	2.617
HONDA	R/T	Z50 A Monkey	49	2,6	50	114	2.082
HONDA	R	C 50 et CM 50	49	4,8	75	115	2.082/2.257
HONDA	R	SS 50 Z	49	4,8	75	115	2.896
HONDA	R	PF-PFR 50	49	1	45	115	999/1.241
HONDA	R	CF Chaly	70	4,5	60	116	2.814
HONDA	R	125 JX	124	14	120	116	5.338
HONDA	R	125 S 3	122	13	120	116	3.731
HONDA	R	125 K 5	124	15	130	116	4.465
HONDA	R	200 CB	198	17	135	116	6.030
HONDA	R	250 G	249	27	142	116	8.197
HONDA	R	360 G	356	31	164	117	9.047
HONDA	R	350 F	347	34	161	117	9.885
HONDA	R	500 T	444	45	180	117	11.614
HONDA	R	550 F	498	48	175	118	12.024
HONDA	R	750 F	763	67	190	118	14.104
HONDA	R	1000 GL	999	70	200	118	20.050
HONDA	R/T	125 XL	122	13	115	119	4.455
HONDA	R/T	250 XL	248	22	128	119	7.683
HONDA	T/T	125 CRM	123	22	120	119	n.i.
HONDA	T/T	250 CRM	248	29	130	119	n.i.
HONDA	T/T	125 Bials	122	8	100	120	4.539
HUSQVARNA	T/T	175 Enduro	174	26	120	121	9.500
HUSQVARNA	T/T	250 Cross	245	n.i.	130	121	12.077
HUSQVARNA	T/T	360 Cross	352	n.i.	135	121	13.180
ITOM	R	Astor 4 M	49,5	1	45	122	2.838
ITOM	R/T	Astor 4/6 MC Trail	49,5	1	45	122	2.887/3.316
JAPAUTO	R	1000 VXS/B0/BOR	969	80	220	122	24.000/30.550/49.500
JAWA CZ	R	125 CZ	123	11	103	123	2.970
JAWA CZ	R	175 CZ	172	15	122	123	3.300
JAWA CZ	R/T	125 Trail CZ	123	11	81,5	123	3.325
JAWA CZ	R/T	175 Trail CZ	172	15	95	123	3.530
JAWA CZ	R	250 CZ	246	n.i.	120	123	4.660
JAWA CZ	R	Jawa 350	343	n.i.	125	124	5.990
JAWA CZ	T/T	250 Cross	246	31	120	124	9.195
JAWA CZ	T/T	400 Cross	381	42	125	124	9.785
KAWASAKI	R	G 7 T	99	11,5	110	124	4.349
KAWASAKI	R	250 S 1	249	32	147	125	8.446
KAWASAKI	R	400 S 3	400,4	42	170	125	10.197
KAWASAKI	R	KZ 400	398	35	170	125	10.139
KAWASAKI	R	500 H 1 D	488	59	184	125	11.170
KAWASAKI	R	750 H 2	748	74	198	126	12.626
KAWASAKI	R	900 Z 1	903	82	200	126	17.933
KAWASAKI	R/T	90 MC 1	89	6,8	80	126	3.973
KAWASAKI	R/T	125 KS	124	13	105	126	5.841
KAWASAKI	R/T	250 F 11	246	23	115	127	8.360
KAWASAKI	T/T	125 KX	124	22	110	127	6.600
KAWASAKI	T/T	250 KX	246	34	120	127	9.000
KREIDLER	R	Florett RM/C	49	2,5	45	128	3.240/3.380
KREIDLER	R/T	Florett RS	49	2,5	45	128	3.407/4.348
KREIDLER	R	Van Veen	49	20	200	128	n.i.
KTM	R/T	125 GS	123	19	105	128	7.875
KTM	R/T	175 GS	172	24	115	129	8.900
KTM	R/T	250 GS	246	34	120	129	10.938
KTM	R/T	400 GS	356	35	125	129	11.900
KTM	T/T	125 MC	123	21	105	130	7.538
KTM	T/T	250 MC	246	34	120	130	9.866
KTM	T/T	400 MC	356	38	125	130	11.000
LAVERDA	R/T	250 2T 1	246	26	125	130	8.800
LAVERDA	R	750 SF	743	66	195	130	15.870
LAVERDA	R	1000 3 C	980	80	220	131	18.925
MAICO	R	250 MD	238	27	150	131	9.000
MAICO	R/T	125 GS	124	22	105	132	7.500
MAICO	R/T	250 GS	238	36	115	132	9.000
MAICO	R/T	400 GS	400	41	120	132	n.i.
MAICO	T/T	125 MC	124	22	105	132	5.670/5.900
MAICO	T/T	250/5 MC	238	36	115	132	9.000
MAICO	T/T	400/5 MC	386	43	120	132	10.000
MAICO	T/T	440/5 MC	438	47	130	132	10.000
MALAGUTI	R	Hombre 4/5	49	1	45	133	2.750/2.900
MALAGUTI	R/T	Roncobilaccio	49	1	45	133	2.300
MALAGUTI	R/T	Cavalcone 415 R	49	1	45	133	2.800/3.150
MALAGUTI	R	Olympique 4/5 RS	49	1	45	133	2.650/2.850
MALAGUTI	R	Maggiolino	49	1	45	134	2.250
MALAGUTI	R	Sportivo	49	1	45	134	2.650
MALANCA	R	125 SS	124	20	140	134	n.i.
MALANCA	R	125 E 2 C	124	15	120	134	n.i.
MONARK	R/T	125 Enduro	123	19	105	134	7.464
MONARK	R/T	125 ISDT	123	21	110	135	8.280
MONARK	T/T	125 Cross	123	25	110	135	7.950
MONTESA	R/T	Cota 25	48,7	2,2	35	136	2.400
MONTESA	R/T	Cota 49	47,8	2,2	40	136	3.170
MONTESA	R/T	Cota 123/T	123	14	80	136	5.280/5.460
MONTESA	R/T	Cota 247/T	247	20	108	136	6.653/6.893
MONTESA	R/T	Cota 172	157	15	90	137	6.300
MONTESA	R/T	250 Enduro	246	30	110	137	8.611
MONTESA	R/T	King Scorpion	247	30	120	137	8.493
MONTESA	T/T	Capra VR	247	36	n.i.	137	9.400
MORINI	R	125	122	13,5	115	137	6.320
MORINI	R	3 1/2 N/S	344	38,6	166	138	9.975/11.150
MOTOBECAE	R	D 55	49	1	45	138	3.224
MOTOBECAE	R	125 LT 1/2	124	13,5	120	138	4.573/5.052
MOTOBECAE	R	350	349	38	154	138	9.400
MOTOBECAE	R	125 S	124	28	176	139	10.610
MUNCH	R	TT S 1200	1177	88	200	139	39.000
MUNCH	R	TT SE 1200	1177	88	200	139	49.000

TABLEAU RECAPITULATIF DES PRIX PAR MARQUE

Marque	Usage	Type	Cylindres exacte	Puissance en ch	Vitesse usine	Page catalogue	Prix
MV AGUSTA	R	125 S	123	12	120	130	7.440
MV AGUSTA	R	350 S	349	32	169	140	10.000
MV AGUSTA	R	350 GT	349	32	169	140	8.500
MV AGUSTA	R	350 Scrambler	349	32	130	140	8.500
MV AGUSTA	R	750 GT	743	76	225	140	26.500
MV AGUSTA	R/T	750 S	743	76	225	141	29.000
NORTON	R	Commando	828	60	185	141	15.660
NORTON	R	John Player	828	80	220	141	16.560
MZ	R	TS 125	123	11	100	142	3.010
MZ	R	TS 250	243	21	130	142	5.090
OSCAR	R/T	Fennec	49	1,2	36	142	2.890
OSCAR	R/T	Can AM	49	1,2	36	143	2.670
OSSA	R/T	239 Enduro	239	28	120	143	8.160
OSSA	R/T	Explorer	239	22	105	143	8.100
OSSA	R/T	Super Pioneer	239	26	130	143	8.820
OSSA	R/T	Desert	244	26	125	143	10.500
OSSA	R/T	Mick Andrews	239	22	105	144	8.100
OSSA	R/T	310 Trial	310	24	110	144	9.250
OSSA	R/T	Phantom Enduro	125	20	115	144	7.400
OSSA	T/T	Phantom Cross	125	22	115	144	7.800
OSSA	T/T	Phantom Cross	239	28	125	145	9.500
PALOMA	R/T	410 C/Poly	49	1	45	145	3.056/3.183
PANNONIA	R	P 20	246	23	141	145	4.980
PEUGEOT	R	GT 10	49	1,9	45	145	1.884
PEUGEOT	R	Serie 104	49	1,9	45	146	1.484/2.316
PEUGEOT	R	FPN/TSN	49	2	45	146	2.584
PUCH	R	Racing M 50	48	2,6	40	147	3.620
PUCH	T/T	125 MC	123	19	108	147	8.600
PUCH	R/T	DS 50 R	48	3,4	45	148	2.520
PUCH	R	VZ 50	48	3,25	45	148	2.820
PUCH	R	Maxi S	48	2,2	45	148	1.560
RIZZATO/ATALA	R	Zum	48	1	45	148	1.690
RIZZATO/ATALA	R	Daytona	49	1	45	149	3.085
RIZZATO/ATALA	R/T	Satan	49	1	45	149	3.576
RODVALE	R	Minerve	49	1	45	150	2.050
RODVALE	R	Saturne	49	1	45	150	2.800
RODVALE	R	Météor X	49	1	45	150	3.050
RODVALE	R/T	Jupiter	49	1	45	150	3.700
ROMEO	R	Monster P4/6	49	1,2	45	151	2.930
ROMEO	R/T	Scorpion P4/6	49	1,2	45	151	3.856/3.200
SANGLAS	R	400 E	423	25	152	151	9.600
SIMONINI	T/T	125 Cross	123	24	110	151	n.l.
SIMONINI	R/T	125 Enduro	123	22	105	151	n.l.
SMAC	R	TZ Smac	350	77	275	152	29.800
SOLO	R	716	49	1,4	40	152	1.125
SOLO	R	Electra	n.l.	1	25	152	2.370
SUZUKI	R	125 GT	124	15	120	153	5.170
SUZUKI	R	185 GT	183	21	130	153	5.725
SUZUKI	R	250 GT	247	31	145	153	7.080
SUZUKI	R	380 GT	371	38	170	154	9.365
SUZUKI	R	550 GT	543	50	180	154	10.690
SUZUKI	R	750 GT	738	67	185	154	13.920
SUZUKI	R	RE 5	497	62	170	154	15.610
SUZUKI	R	350 T Roca	315	40	160	154	8.000
SUZUKI	R	750 T Roca	738	67	195	155	15.000
SUZUKI	R/T	RV 50	49	4	60	155	3.180
SUZUKI	R/T	RV 90	88	8	75	155	4.070
SUZUKI	R/T	RV 125	123	10	90	155	4.890
SUZUKI	R/T	TS 50	49	4,9	60	156	3.200
SUZUKI	R/T	TS 125	123	13	105	156	4.555
SUZUKI	R/T	TS 185	183	16	128	156	5.225
SUZUKI	R/T	TS 250	246	21	125	156	7.210
SUZUKI	R/T	TS 400	396	33	130	156	8.495
SUZUKI	R/T	RL Exacta	246	18	100	157	9.000
SUZUKI	T/T	125 TM	123	18	n.l.	157	5.622
SUZUKI	T/T	250 TM	246	27	n.l.	157	8.470
TRIUMPH	R	T 140	744	60	160	157	11.500
TRIUMPH	R	T 150 V	740	65	170	158	14.900
TRIUMPH	R	T 160 V	740	65	170	158	n.l.
URSS	R	Jupiter 3	347	27	120	158	4.800/5.400
URSS	R	Ural M 66	649	35	105	158	8.800
VELOSOLEX	R	3800	49	0,8	40	159	765
VELOSOLEX	R	Pil 5000	49	0,7	40	159	954
VELOSOLEX	R	Flash 8000	49	1,4	40	159	853/1.094
VELOSOLEX	R	Tenor 8000	49	1,8	45	159	1.154/2.111
VESPA	R	Primavera	121	5	85	160	3.290
VESPA	R	GTR	123	6	88	160	3.950/4.115
VESPA	R	Rally	197	12	110	160	4.620
YAMAHA	R	Chappy	72	4,5	70	161	2.785
YAMAHA	R	FS 1 F/FS 1 P	49	6	45/90	161	2.778/3.150
YAMAHA	R	RS 125	123	12	110	161	3.855
YAMAHA	R	RDX	124	17	120	162	5.255 (F)/4.878
YAMAHA	R	RD 200	195	22	135	162	6.050
YAMAHA	R	RD 250	247	30	150	162	7.866
YAMAHA	R	RD 350	347	39	160	162	8.888
YAMAHA	R	650 ES	653	52	180	163	12.334
YAMAHA	R/T	GT 80	72	4,9	75	163	2.900
YAMAHA	R/T	DTE 125	123	13	105	163	4.841
YAMAHA	R/T	DTF 125	123	13	105	163	4.360
YAMAHA	R/T	DT 175	171	16	110	163	5.895
YAMAHA	R/T	DT 250	246	24	120	164	7.512
YAMAHA	R/T	DT 360	351	30	130	164	8.512
YAMAHA	R/T	TY 125	123	13	100	164	4.860
YAMAHA	R/T	TY 250	246	16,5	105	164	7.451
YAMAHA	T/T	YZB 125	123	22	n.l.	165	6.872
YAMAHA	T/T	YZB 250	246	36	n.l.	165	8.966
YAMAHA	T/T	YZB 360	351	41	n.l.	165	9.849
ZUNDAPP	R	K 550 WC	49	6,2	85	165	4.618
ZUNDAPP	R	C 50 Super Sport	49	2,9	45	165	3.410
ZUNDAPP	R	KS 125 Sport	123	17	120	166	6.890
ZUNDAPP	R/T	125 GS	123	13,3	100	166	7.384
ZUNDAPP	T/T	125 MC	123	19	90	166	7.157

TABLEAU RECAPITULATIF DES PRIX PAR MARQUE

TABLEAU RECAPITULATIF PAR TRANCHE DE PRIX

	Marque	Usage	Type	Cyl.	Prix
De 1.000 F à 2.000 F	HONDA	R	PFR/PF 50	49	999/1.241
	PEUGEOT	R	Série 104	49	1.484/2.316
	PUCH	R	GT 10	49	1.884
	RIZZATO	R	Maxi S	48	1.560
	SOLO	R	ZUM	48	1.690
	VELOSOLEX	R	718	49	1.125
	VELOSOLEX	R	3800	49	765
	VELOSOLEX	R	5000 PLI	49	854
	VELOSOLEX	R	6000 FLASH	49	853/1.004
	VELOSOLEX	R	Tenor 8000	49	1.154/2.111
De 2.000 F à 2.500 F	BETA	R	Boy GT	47,6	2.140
	BETA	R/T	Boy Cross	47,6	2.170
	FLANDRIA	R	California 4/6	49,7	2.385/2.595
	GITANE	R	Grand Prix	49	2.113
	HERCULES	R	Electro	N.I.	2.492
	HONDA	R/T	Monkey	49	2.082
	HONDA	R	C/CM 50	49	2.082/2.257
	MALAGUTTI	R/T	Rencobilaccio	49	2.300
	MALAGUTTI	R	Maggiolino	49	2.250
	MONTESA	R/T	Cota 25	48,7	2.400
	ROCVALE	R	Minerve	49	2.050
	SOLO	R	Electra	N.I.	2.370
De 2.500 F à 3.000 F	FLANDRIA	R	Starline 4	49,7	2.890
	GABBIANO	R	Sport 6M	49,6	2.870
	GITANE	R	Champion Super/Poly	49,6	2.729/3.073
	HARLEY-DAVIDSON	R	X 90	50	2.995
	HONDA	R/T	Dax ST	72	2.817
	HONDA	R	SS 50 Z	49	2.896
	HONDA	R	Chaly	70	2.814
	ITOM	R	Astor 4M	49,5	2.838
	ITOM	R/T	Astor 4/6 MC	49,5	2.887/3.316
	CZ	R	125	123	2.970
	MALAGUTTI	R	Hombre 4/5	49	2.750/2.900
	MALAGUTTI	R/T	Cavalcone 4/5 R	49	2.800/3.150
	MALAGUTTI	R	Olympique 4/5 RS	49	2.650/2.850
	MALAGUTTI	R	Sportivo	49	2.650
	OSCAR	R/T	Fennec	49	2.890
	OSCAR	R/T	Can AM	49	2.670
	PUCH	R/T	DS 50 R	48	2.520
	PUCH	R	VZ 50	48	2.820
	PEUGEOT	R	FPN/TSN	49	2.584
	ROCVALE	R	Saturne	45	2.800
	ROMEO	R	Monster	49	2.930
	YAMAHA	R	Chappy	72	2.785
	YAMAHA	R	FS1P/FS1P	72	2.778/3.150
	YAMAHA	R/T	GT 80	72	2.900
De 3.000 F à 4.000 F	BENELLI	R/T	50 Cross	49,9	3.300
	BETA	R/T	SP Cross	49,8	3.690
	BPS	R	50 CS 6	49,6	3.260
	BPS	R/T	Navaho CS	49,6	3.860
	FANTIC	R	Chopper 50	49	3.890
	FANTIC	R	Gran Turismo 4/6	49,6	3.000/3.200
	FANTIC	R/T	Caballero 50	49,6	3.740
	FLANDRIA	R	Imola	49,7	3.950
	FLANDRIA	R	Starline 6	49,7	3.840
	GABBIANO	R/T	Puma	49,6	3.190
	GILERA	R	Touring RS	49,8	3.100
	GITANE	R/T	Trail	49	3.250
	GITANE	R/T	Champion Véloce	49	3.621
	GIULETTA	R/T	Trial King	49,6	3.114
	GUZZI	R/T	Monster	47	3.030
	HONDA	R	50 Cross	49	3.200
	CZ	R	125 S3	122	3.731
	CZ	R	175	122	3.300
	CZ	R/T	125 Trail	123	3.325
	CZ	R/T	175 Trail	122	3.530
	KAWASAKI	R/T	90 MC 1	89	3.973
	KREIDLER	R	Florett RM/RMC	49	3.240/3.380
	KREIDLER	R/T	Florett RS/RSL	49	3.407/4.348
	HERCULES	R	K 50	49	3.644
	HERCULES	R	S8 5	49	3.525
	MOTOBECANE	R	D 55	49	3.224
	MONTESA	R/T	Cota 48	47,8	3.170
	MZ	R	TS 125	123	3.010
	PALOMA	R/T	410 C/Poly	49	3.056/3.183
	PUCH	R	Racing M	48	3.620
	RIZZATO	R	Daytona	49	3.085
	RIZZATO	R/T	Satan	49	3.976
	ROCVALE	R	Meteor X	49	3.050
	ROCVALE	R/T	Jupiter	49	3.700
	ROMEO	R/T	Scorpion P 4/6	49	3.056/3.200
	SUZUKI	R/T	RV 50	49	3.180
	SUZUKI	R/T	TS 50	49	3.200
	VESPA	R	Primavera	121	3.290
	VESPA	R	GTR	123	3.950
	YAMAHA	R	RS 125	123	3.855
	ZUNDAPP	R	C 50 SS	49	3.410
De 4.000 F à 5.000 F	BENELLI	R	125 2CE	124	4.700
	GITANE	R	Easy Rider	123,4	4.578
	GUZZI	R/T	125 Trail	120	4.400
	HARLEY-DAVIDSON	R/T	125 SXT	123	4.990
	HONDA	R	125 K5	124	4.465
	HONDA	R/T	125 XL	122	4.455
	HONDA	T/T	125 Blaf	122	4.539
	CZ	R	250	246	4.600
	KAWASAKI	R	G7T	99	4.349
	MOTOBECANE	R	125 LT 1/2	124	4.573/5.052
	PANNONIA	R	P 20	246	4.980
	SUZUKI	R/T	RV 90	88	4.070
	SUZUKI	R/T	RV 125	123	4.690
	SUZUKI	R/T	TS 125	123	4.555
	U R S S	R	Jupiter 3 Solo	347	4.800
	VESPA	R	Rally	197	4.620
	YAMAHA	R	125 RDX/F	124	4.878/5.255
	YAMAHA	R/T	DTE	123	4.841
De 5.000 F à 6.000 F	YAMAHA	R/T	DTF	123	4.360
	YAMAHA	R/T	125 TY	123	4.860
	ZUNDAPP	R	KS WC	49	4.618
	BENELLI	R	250 2 CE	231	5.750
	BETA	R/T	125 Enduro	123	5.690
	BPS	R/T	Okapi	123	5.950
	DUCATI	R/T	125 R	123	5.500
	DUCATI	R	239 Mark 3	238	5.700
	FANTIC	R	Chopper 125	123	5.460
	GAUTHIER	R	G.A.	123	5.800
	GAUTHIER	R	Randonnée	123	5.730
	GITANE	R	Spécial Corsa	49	5.305
	HARLEY-DAVIDSON	R	125 SS	123	5.144
	HARLEY-DAVIDSON	R	175 SS	174	5.880
	HARLEY-DAVIDSON	R/T	175 SXT	174	5.750
	HONDA	R	125 JX	124	5.338
	JAWA	R	350	343	5.990
	KAWASAKI	R/T	125 K5	124	5.841
	MAICO	T/T	125 MC	124	5.690/5.900
	MONTESA	R/T	Cota 123/T	123	5.280/5.480
	MZ	R	TS 250	243	5.090
	SUZUKI	R	125 GT	124	5.170
	SUZUKI	R	185 GT	183	5.725
	SUZUKI	R/T	185 TS	183	5.225
	SUZUKI	T/T	125 TM	123	5.622
	YAMAHA	R/T	DT 175	171	5.893

	Marque	Usage	Type	Cyl.	Prix
De 6.000 F à 7.000 F	ANCILLOTTI	R/T	125 Enduro	123	6.980
	BETA	R/T	125 GS	123	6.490
	BPS	R	125 S	123	6.650
	BPS	R/T	Super Elan	125	6.950
	DUCATI	R	Desmo 239	238	6.500
	DUCATI	R	350 Mark 3	340	6.500
	GITANE	R	Corsa 2000	123	6.309
	HARLEY-DAVIDSON	R/T	125 RC	123	6.825
	HERCULES	R/T	GS 50	49	6.048
	HERCULES	R	KT 125	124	6.885
	HONDA	R	CB 200	198	6.030
	KAWASAKI	T/T	125 KX	124	6.800
	MORINI	R	125	122	6.320
	MONTESA	R/T	Cota 172	157	6.300
	MONTESA	R/T	Cota 247/T	247	6.653/6.893
	U.R.S.S.	R	Jupiter 3 Side	347	6.400
	YAMAHA	R	RD 200	195	6.050
	YAMAHA	T/T	YZB 125	123	6.872
	ZUNDAPP	R	KS 125	123	6.890
De 7.000 F à 8.000 F	ANCILLOTTI	T/T	125 CR	123	7.800
	DUCATI	R	350 Desmo	340	7.500
	FANTIC	R/T	Caballero 125 RC	123	7.650
	GAUTHIER	R	Quatre Saisons	123	7.120
	GUZZI	R	TS 250	231	7.232
	HARLEY-DAVIDSON	R/T	250 SX	239	7.079
	HERCULES	T/T	K 125 GS	124	7.380
			125 MC	124	7.560
	HONDA	R/T	250 XL	248	7.683
	KTM	R/T	125 GS	123	7.875
	KTM	T/T	125 MC	123	7.538
	MAICO	T/T	125 GS	124	7.500
	MONARK	R/T	125 Enduro	123	7.404
	MONARK	T/T	125 CR	123	7.950
	M.V. AGUSTA	R	125 S	123	7.440
	OSSA	R/T	Phantom Enduro	125	7.400
	OSSA	T/T	Phantom Cross	125	7.800
	SUZUKI	R	250 GT	247	7.380
	SUZUKI	R/T	TS 250	246	7.210
	YAMAHA	R	RD 250	247	7.866
	YAMAHA	R/T	TY 250	246	7.451
	YAMAHA	R/T	DT 250	246	7.512
	ZUNDAPP	R/T	125 GS	123	7.384
	ZUNDAPP	T/T	125 MC	123	7.157
De 8.000 F à 9.000 F	HARLEY-DAVIDSON	R	350 SS	339	8.250
	HONDA	R	350 G	349	8.197
	KAWASAKI	R	350 S1	349	8.446
	KAWASAKI	R/T	350 F11	346	8.380
	KAWASAKI	T/T	350 KX	346	9.000
	KTM	R/T	175 GS	172	8.900
	LAVERDA	R/T	250 2T1	246	8.800
	MAICO	R	250 MD	238	9.000
	MAICO	R/T	250 GS	238	9.000
	MAICO	T/T	250 MC	238	9.000
	MONARK	R/T	125 ISOT	123	8.280
	MONTESA	R/T	250 Enduro	246	8.611
	MONTESA	R/T	King Scorpion	247	8.493
	M.V. AGUSTA	R	350 GT	349	8.500
	M.V. AGUSTA	R/T	350 Scrambler	349	8.500
	OSSA	R/T	239 Enduro	239	8.160
	OSSA	R/T	Explorer	239	8.100
	OSSA	R/T	Super Pioneer	239	8.820
	OSSA	R/T	Mick Andrews	239	8.100
	PUCH	T/T	125 MC	123	8.600
	SUZUKI	R	350 T Roca	315	8.000
	SUZUKI	T/T	250 TM	246	8.470
	SUZUKI	R/T	TS 400	398	8.495
	U.R.S.S.	R	URAL M65	649	8.800
	YAMAHA	R	RD 350	347	8.888
	YAMAHA	R/T	DT 360	351	8.512
	YAMAHA	T/T	YZB 250	246	8.968
De 9.000 F à 11.000 F	DUCATI	R	350 Twin	349	9.000
	DUCATI	R	500 GTL	496	10.000
	HONDA	R	360 G	356	9.047
	HUSQVARNA	T/T	175 Enduro	174	9.500
	CZ	T/T	250 CR	246	9.195
	CZ	T/T	400 CR	381	9.785
	KAWASAKI	R	400 S3	400	10.197
	KAWASAKI	R	K2 400	398	10.139
	KTM	R/T	250 GS	246	10.938
	KTM	T/T	250 MC	246	9.888
	KTM	T/T	400 MC	396	11.000
	MORINI	R	3 1/2 N/S	386	9.975/11.450
	MAICO	T/T	400 SMC	389	10.000
	MAICO	T/T	440 SMC	438	10.000
	MOTOBECANE	R	350	349	9.400
	MOTOBECANE	R	125 SC	124	10.610
	MONTESA	T/T	Capra VR	247	9.400
	M.V. AGUSTA	R	350 S	349	10.000
	OSSA	R/T	Desert	244	10.500
	OSSA	R/T	310 Trial	310	9.250
	OSSA	T/T	Phantom Cross	239	9.500
	SANGLAS	R	400 E	423	9.600
	SUZUKI	R	380 GT	371	9.365
	SUZUKI	R	550 GT	543	10.690
	SUZUKI	R/T	Exacta RL	246	9.000
	YAMAHA	T/T	YZB 360	351	9.849
De 11.000 F à 13.000 F	DUCATI	R	750 S	748	12.750
	HERCULES	R	Wankel	300	12.370
	HONDA	R	500 T	444	11.614
	HONDA	R	550 F	498	12.024
	HUSQVARNA	T/T	250 CR	245	12.077
	KAWASAKI	R	750 H2	748	12.626
	KTM	R/T	400 GS	356	11.900
	TRIUMPH	R	T 140	744	11.500
	YAMAHA	R	650 ES	653	12.334
13.000 F et plus	BMW	R	R 80/6	598	14.900
	BMW	R	R 75/6	745	16.500
	BMW	R	R 90/6	898	17.900
	BMW	R	R 90/S	898	20.600
	DUCATI	R	850 GT	863	13.850
	GUZZI	R	750 S	748	18.497
	GUZZI	R	California	844	17.550
	GUZZI	R	850 T3	844	17.049
	GUZZI	R	1000 Convert	980	25.000
	HARLEY-DAVIDSON	R	Electra Glide	1.207	36.000
	HONDA	R	750 F	762	14.104
	HONDA	R	1000 GL	999	20.080
	HUSQVARNA	T/T	360 Cross	352	13.180
	JAPAUTO	R	1000 VX	969	24.000/49.500
	KAWASAKI	R	900 Z1	903	17.933
	LAVERDA	R	750 SF	743	15.870
	LAVERDA	R	1600 3C	980	18.925
	MUNCH	R	TTS 1200	1.177	39.000
	MUNCH	R	TTSE 1200	1.177	49.000
	M.V. AGUSTA	R	750 GT	743	26.500
	M.V. AGUSTA	R	750 S	743	29.000
	NORTON	R	Commando	828	15.600
	NORTON	R	John Player	828	16.560
	SMAC	R	TZ Smac	350	29.800
	SUZUKI	R	750 GT	738	13.920
	SUZUKI	R	RE S	497	16.860
	SUZUKI	R	750 T Roca	738	15.000
	TRIUMPH	R	T 150 V	740	14.900

AMERICAN MOTO

American Moto a débuté en commercialisant des choppers montés à partir de moteurs Honda 500, 750 et 900 Kawa. Maintenant des kits seront commercialisés, non montés. Un kit 350 est en voie d'homologation, et peut-être un 450.

Importateur pour la France :

AMERICAN MOTO, 28-30, rue de Charonne, Paris.

CHOPPER HONDA 500

Toutes les adaptations sont bien sûr possibles. Le prix d'une moto transformée est d'environ 5.000 F supérieur à celui de la moto d'origine. (Pour un chopper tricycle environ 10.000 F).

CHOPPER HONDA 500



ANCILLOTTI

Ancillotti, marque italienne spécialisée dans les petites cylindrées de cross et d'enduro, est bien dans la lignée des stylistes transalpins. Les machines sont jeunes, sportives. Les lignes sont pures, débarrassées du superflu, séduisantes. La gamme vient de s'enrichir d'un nouveau modèle Enduro 125 qui devrait soulever l'enthousiasme de beaucoup.

En 1976, A.M.A. espère pouvoir importer les modèles 175 et 250 équipés des nouveaux blocs-moteurs Sachs avec boîte à crabots.

ANCILLOTTI, via Monica 6/8, Firenze, Italie.

Importateur pour la France :

A.M.A. MOTORCYCLE, 31, rue de Charonne, 75001 Paris.

125 ANCILLOTTI ENDURO

« Telle une belle jonquille posée ouverte sur la prairie apparaît la 125 cc Ancillotti enduro ». C'est en ces termes qu'Alain Kuligowski saluait son arrivée en France.

Un moteur un peu pointu, une partie cycle méritant la mention très bien, mais quelques détails à revoir.

Cette machine sera désormais vendue directement par l'importateur, ce qui va permettre d'en abaisser considérablement le prix : 6.980 F. Il existe également un kit avec cylindre à 4 transferts qui en porte la puissance de 22 à 25 ch.

125 ANCILLOTTI ENDURO



Moteur : Sachs GS, deux temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindrée 123,6 cc, compression 12 à 1, puissance 22 ch à 8.800 tr/mn, couple maximum 1,5 m/kg à 8.800 tr/mn, carburateur Bing Ø 28 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 2,10 à 1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Ø AV 21", Ø AR

18", pneus Ø AV 300, Ø AR 400, freins AV à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 130 mm, AR à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 157 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique MARZOCCHI, débattement 170 mm, AR bras oscillant avec amortisseurs MARZOCCHI à gaz, cinq positions de réglage.

Dimensions : 2.040 x 890 x 860 mm, garde au sol 240 mm, poids 100 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7,5 l. Essai « Moto Revue » n° 2222.

Prix : 6.980 F.

125 CROSS ANCILLOTTI

N'était-ce l'attention que réclame le moteur, la 125 Ancillotti serait une machine parfaite pour le néophyte. Mais seuls les meilleurs pilotes pourront tirer tout le parti de cette mécanique surpuissante. Le modèle 125 Cross normal se différencie du précédent par la présence d'un moteur Sachs Six Days de série donné pour 23 ch, une fourche Marzocchi standard et un prix inférieur : 7.000 F.

125 CROSS ANCILLOTTI



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cc, compression 11 à 1, 24 ch à 9.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 34-36 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification mélange 6 %, mise en route par kick. Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,10 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,571 à 1 [14-64], embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, 4,60 - 2,93 - 2,16 - 1,72 - 1,43 - 1,24.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus

Ø AV 300, Ø AR 400, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 135 mm, AR à tambour à commande par tige, Ø du tambour 157 mm.

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

Dimensions : 2.070 x 0.900 x 1.110 mm, empattement 1.390 mm, garde au sol 240 mm, poids 87 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7,5 l, carter moteur 700 cc Hypo 80. Essai « Moto Revue » n° 2210.

Prix : 7.000 F.

BENELLI

Benelli change d'importateur puisque ce seront les Etablissements Motobecane qui reprendront la marque à partir du Salon 75. A signaler cette année la venue en France de la surprenante 750 Sei et de la 500 Quattro, deux machines qui ont tous les atouts pour rivaliser avec les japonaises. Depuis le regroupement, en 1973, sous l'égide de De Tomaso, Benelli et Moto Guzzi ont homogénéisé leurs gammes. Ainsi retrouve-t-on le 50 cross, les 125 et 250 2 C fort semblables aux modèles Guzzi.

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

Importateur pour la France :

A partir du Salon 75, MOTOBECANE, 16, rue Lesault, Pantin.

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 cc.

BENELLI 50 CROSS



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, cylindrée 49 cc, 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 multidisque 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 AV 250, Ø AR 300, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 123 mm, Ø 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, poids 78,5.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l. Performances constructeur : consommation 2,9 litres aux 100 km.

Prix : 2.151 F.

BENELLI 125 2 C ELETTRONICA

Une nouvelle bi-cylindre deux temps à allumage électronique aux lignes sportives, avec frein avant simple disque à commande hydraulique.

BENELLI 125 2C ELETTRONICA



Moteur : 2 temps 2 cylindres, alésage et course 42,5 x 44 mm, cylindrée 124,77 cc, compression 10 à 1, 16 ch à 7.800 tr/min, couple 1,5 m/kg à 6.700 tr/min, carburateurs 2 Dell'Orto 19-19 B 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 multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau,

jantes 18" AV, 18" AR, pneus AV 2.75, AR 3.00, freins AV à disque simple à commande hydraulique, du disque 260 mm, AR à tambour à commande par tige 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, poids 115 kg.
Capacité : réservoir d'essence 12,5 l.
Prix : 4.700 F.

BENELLI 250 2 C ELETTRONICA

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.

BENELLI 250 2C ELETTRONICA



Moteur : 2 temps bicylindre, alésage et course 56 x 47 mm, cylindrée 231,4 cc, compression 10 à 1, 30 ch à 8.000 tr/min, 2,9 m/kg à 7.300 tr/min, carburateurs 2 Dell'Orto 25 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 multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau, jantes 18" AV, 18" AR, pneus

AV 3.00, AR 3.25, freins AV à disque simple à commande hydraulique, du disque 260 mm, AR à tambour à commande par tige, 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, poids 138 kg.
Capacité : réservoir d'essence 12,5 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 140 km/h, consommation usine 18 km au litre.
Prix : 5.750 F.

BENELLI 500 QUATTRO

Réponse européenne à la 500 Four : aussi bien équipée que sa concurrente directe avec une petite touche sportive en supplément. Par contre, elle ne peut cacher son retard au niveau du freinage : pourquoi diable avoir monté des Grimca ? Un simple disque Brembo aurait mieux fait l'affaire.

BENELLI 500 QUATTRO

Moteur : 4 temps 4 cylindres en ligne, alésage et course 55 x 50,6 mm, cylindrée 498,5 cc, compression 10,2 à 1, 55 ch à 9.800 tr/min, 4,7 m/kg à 8.500 tr/min, carburateurs 4 Dell'Orto VHB 22 mm, allumage batterie-bobine, distribution simple A.C.T. commandée 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 multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 16,97 - 11,85 - 8,83 - 7,26 - 6,22.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes AV 18", AR 18", pneus AV 3.50, AR 4.00, freins AV double tambour à commande mécanique simple came, du tambour 230 mm, AR tambour à commande mécanique simple came, du tambour 210 mm.
Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec réglage de dureté.
Dimensions : 2.150 x 765 x 1.050 mm, empattement 1.430, poids 210 kg.
Capacités : réservoir d'essence 22 l., carter moteur 3 l.
Essai : Moto Revue n° 2214.
Prix : non fixé.

BENELLI 500 QUATTRO



BENELLI 750 SEI

Les 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 1000 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.

BENELLI 750 SEI



Moteur : 4 temps 6 cylindres en ligne, alésage et course 56 x 50,6 mm, cylindrée 747,7 cc, compression 9 à 1, 76 ch à 9.000 tr/min, 7 m/kg à 6.850 tr/min, carburateurs 3 Dell'Orto VHB 24 mm, allumage batterie-bobine, distribution simple A.C.T. lubrification sous pression, carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique, refroidissement par air.
Transmissions : transmission primaire par chaîne Morse, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,47 à 1, embrayage multidisque 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 AV 18", AR 18", pneus AV 3.50, AR 4.00, freins AV double disque à commande hydraulique, du disque 300 mm, AR tambour à commande mécanique simple came, 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, 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 : non fixé.

BETAMOTOR

La maison Beta dispose en Italie de deux usines. Une pour la fabrication des cyclomoteurs, l'autre pour la fabrication des vélomoteurs et motos. Beta, spécialisée dans les modèles tout-terrain, nous propose enfin les modèles attendus depuis le Salon 74 : les 125 et 250 Enduro et GS et surtout la 250 Cross. Malheureusement, la 360 CR n'est toujours pas parvenue jusqu'à nous.

BETA

BETAMOTOR S.P.A., 50145 Firenze Brozzi (Cyclomoteurs).
S.I.M. S.P.A., Rignano Sull'Arno (Firenze) (Motocycles).

Importateur pour la France :

MAISON DU 2 ROUES, 37, boulevard de la Libération, 26100 Romans-sur-Isère.

BETA BOY GT ET CROSS

Les petits minis de la gamme. Amusants et pratiques.

BETA BOY GT ET CROSS

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, cylindrée 47,606 cc, compression 1,8 à 1, 1,2 ch à 5.000 tr/min, carburateur Dell'Orto 14-12 mm, allumage par volant magnétique (6 V), lubrification par mélange à 6 %, mise en route par pédalier faisant kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports, 2,727 - 1,562 - 1,086.
Partie cycle : cadre en tube de grosse section formant épave dorsale, jantes AV 10", AR 10", pneus

AV 3.00, AR 3.00, freins AV à tambour à commande par câble, du tambour 80 mm, AR à tambour à commande par câble, du tambour 80 mm.
Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.
Dimensions : 1.475 x 725 mm, empattement 990 mm, poids 46,4 kg.
Capacités : réservoir d'essence 5,5 l., carter moteur 0,5 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 30,29 km/h, consommation usine 2,5 l.
Prix : GT : 2.140 F. - Cross : 2.170 F.

**BETA SP CROSS 49**

Ce cyclomoteur tout-terrain présente un équipement assez peu courant chez une si petite cylindrée: selle cross monoplace, graissage de chaîne secondaire, garde-boue alu.

BETA SP CROSS 49



Moteur: 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 44 mm, cylindrée 49,87 cc, compression 10 à 1, 1,5 ch à 5.500 tr/min, carburateur Dell'Orto 14-12 mm, allumage par volant magnétique (6 V), lubrification par mélange à 7 %, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions: transmission primaire par engrenages, rapport 4,125 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4 à 1 (12/48), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 47,99 - 34,168 - 25,772 - 19,80 - 16,50.

Partie cycle: cadre double berceau, jantes AV 19", AR 17", pneus AV 2,50, AR 3,00, freins AV

à tambour à commande par câble, du tambour 130 mm, AR à tambour à commande par câble, du tambour 130 mm.

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

Dimensions: 1.870 x 800 x 1.080 mm, empattement 1200 mm, garde au sol 260 mm, poids 72 kg.

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

Performances constructeur: vitesse maximum usine 36,696 km/h, consommation usine 2,5 l.

Prix: 3.690 F.

BETA 125 GS ET ENDURO

On connaissait déjà la 125 Beta Enduro. Une machine intéressante mais qui, en dépit de son nom, est plus indiquée pour la promenade tout-terrain que la course. Mais Beta contre-attaque avec une vraie moto d'enduro: la GS. Jolie, d'une finition soignée et de performances honnêtes, cette nouvelle 125 possède un gros argument: son prix abordable de 6.490 F.

BETA 125 GS



Moteur: 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cc, compression 13 à 1, 18 ch à 8.000 tr/min, carburateur Dell'Orto 29 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions: transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 2,583 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,333 à 1 (13/45), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,8 - 2,083 - 1,562 - 1,2 - 0,869.

Partie cycle: cadre double berceau en tubes d'acier tréfilés, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 2,75, AR 3,50, freins AV à tam-

bour à commande par câble, du tambour 140 mm, AR à tambour à commande par tringle, du tambour 125 mm.

Suspensions: à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques réglables à 3 positions.

Dimensions: 2.000 x 800 x 1.090 mm, empattement 1.320 mm, garde au sol 230 mm, poids 89 kg.

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

Performances constructeur: vitesse maximum usine 93,72 km/h.

Essai - Moto Revue - n° 2211.

Prix: 125 GS: 6.490 F - 125 Enduro: 5.690 F.

BETA 250 GS

Grande sœur de la 125 GS, cette machine a fait son apparition sur le marché en 1974. Elle a remporté la médaille d'argent aux 49 Six Jours de régularité. Particulièrement légère (112 kg) et très puissante (30,5 ch), cette 250 est un excellent compromis poids-puissance. Elle sera commercialisée en France pour le Salon.

250 BETA GS



Moteur: 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 64,5 mm, cylindrée 248 cc, compression 12,5 à 1, 30 ch à 7.500 tr/min, carburateur Dell'Orto 36 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions: transmission primaire par engrenages, rapport 2,5 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,333 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,428 - 1,611 - 1,130 - 0,88 - 0,655.

Partie cycle: cadre simple berceau tubulaire dedoublé sous le moteur,

jantes AV 21", AR 18", pneus AV 3,00, AR 4,00, freins AV à tambour à commande par câble, du tambour 140, AR à tambour à commande par câble, du tambour 160 mm.

Suspensions: à amortissement hydraulique, AV téléhydraulique, AR bras oscillant, 3 réglages de position.

Dimensions: 2.000 x 900 x 1.020 mm, empattement 1.380 mm, garde au sol 260 mm, poids 112 kg.

Capacités: réservoir d'essence 10 l.

Essai - Moto Revue - n° 2218.

Prix: non fixé.

BETA 250 CR

Voilà une des nouveautés du Salon. Copie assez fidèle de la K.T.M., cette machine de cross inspirée du modèle GS développe quatre chevaux de plus pour 9 kg de moins. Très bien suspendue (amortisseurs à gaz à l'arrière), la 250 CR devrait connaître un assez grand succès.



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 64,5 mm, cylindree 240,86 cc, compression 14 à 1, 34 ch à 7.800 tr/min, carburateur Dell'Orto Ø 36 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,5 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,333 à 1 (12/52), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,428 - 1,611 - 1,136 - 0,880 - 0,655.

Partie cycle : cadre simple berceau tubulaire dédoublé sous le moteur, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus

AV 3.00, AR 4.50, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 140, AR à tambour à commande par câble, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec amortisseurs à gaz réglables à 3 positions.

Dimensions : 2.080 x 830 x 1.120 mm, empattement 1.380 mm, garde au sol 220 mm, poids 103 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 125 km/h.

Essai « Moto Revue » n° 2218.

Prix : non fixé.



Moteur : flat-twin 4 temps 2 cylindres, alésage et course 82 x 70,6 mm, 745 cc, compression 9,0 à 1, 50 ch DIN à 6.200 tr/min, 6 ch m/kg à 5.000 tr/min, carburateur 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 engrenages, secondaire couple conique 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, pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18,

frein AV à disque Ø 264 mm, frein AR à tambour simple came Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L 2.180 x 1.730 x h 1.080 mm, empattement 1.465 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 165 mm, poids 210 kg en ordre de marche, réservoir essence 18 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 177 km/h, 400 m D.A. usine 14"8, consommation usine 4,5 l.

Essai « Moto Revue » n° 2215.

Prix : 16.500 F.

BMW R 90/6



Moteur : flat-twin 4 temps 2 cylindres, alésage et course 70,6 x 90 mm, compression 9,0 à 1, 60 ch DIN à 6.500 tr/min, 7,3 m/kg à 5.500 tr/min, carburateurs Bing à dépression Ø 32 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification par carter humide, pompe —7—, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par couple conique et arbre, embrayage monodisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports (4,40 - 2,86 - 2,07 - 1,67 - 1,50), consommation 5 l/100 km.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18,

frein AV à disque Ø 264 mm, frein AR à tambour simple came Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L 2.140 x 1.740 x h 1.080 mm, empattement 1.465 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 165 mm, poids 210 kg en ordre de marche, réservoir essence 18 l.

Performances constructeur : vitesse max. 188 km/h, 400 m D.A. 13"7, Option commune à la série 6 grand guidon 120 F.

Essai M.R. n° 2183.

Prix : 17.900 F.

R90/S

Livrée en série avec carénage tête de fourche et équipement de grand luxe (il y a même une montre au tableau de bord !). C'est l'une des plus chères !

BMW R 90/S

Moteur : flat-twin 4 temps 2 cylindres, alésage et course 70,6 x 90 mm, 859 cc, compression 9,5 à 1, 85 ch DIN à 7.000 tr/min, 7,6 m/kg à 5.500 tr/min, carburateur Dell'Orto (boisseau Ø 38 mm), allumage par batterie-bobine, lubrification par carter humide, pompe —7—, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par arbre et couple conique, 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, pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18,

frein AV double disque Ø 264 mm, frein AR à tambour simple came Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L 2.180 x 1.740 x h 1.210 mm, empattement 1.465 mm, hauteur de selle 820 mm, garde au sol 165 mm, poids 215 kg en ordre de marche, réservoir essence 22 l.

Performances constructeur : vitesse max. 200 km/h (essai Moto-Revue 185,7 km/h), 400 m D.A. 13"3 (essai Moto-Revue : 13"8), consommation 5 l.

Essai Moto-Revue n° 2185.

Prix : 20.600 F.

B.M.W.

B.M.W.

La série 6 continue sa carrière sans histoires, avec des améliorations constantes sur ses différents modèles. Dans le domaine sportif, B.M.W. poursuit sur sa lancée en remportant le Tour de France et en se classant second aux 1.000 km du Mans.

BAYERISCHE MOTOREN WERKE, D 8000 Munchen 13, Lerchauerstrasse 76, Allemagne Fédérale.

Importateur pour la France :

BMW-IMPORT, 116, avenue A-Briand, 92220 Bagneux.

Importateur pour la Belgique :

MOORKENS S.A., Grote Seenweg 461, 2600 Berchem, Antwerpen.

BMW R60/6 - R75/6 - R90/6

La R 60/6 est désormais la plus petite « BM », la R 50 étant abandonnée dans la nouvelle série. C'est la seule à conserver le frein avant à tambour. La R 75/6 et la R 90/6 étant munies d'un frein avant simple disque (ATE). Les boîtes sont maintenant à cinq vitesses et de nombreux détails différencient la série 6 des modèles précédents (amortisseur de direction hydraulique, clé de contact, etc.).

R 60/6



Moteur : flat-twin 4 temps 2 cylindres, alésage et course 7,5 x 70,6 mm, compression 9,2 à 1, 40 ch DIN à 6.400 tr/min, 4,9 m/kg à 5.000 tr/min, carburateurs Bing Ø 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par arbre et couple conique, embrayage monodisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports (4,40 - 2,86 - 2,07 - 1,67 - 1,50 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 19,

frein AV tambour double came Ø 200 mm, frein AR à tambour simple came Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L 2.180 x 1.740 x h 1.080 mm, empattement 1.465 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 165 mm, poids 210 kg en ordre de marche, réservoir essence 18 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 167 km/h, 400 m D.A. usine 15"6, consommation usine 4,8 l.

Prix : 14.900 F.



B.P.S.

Il y a quelques années naissant, à Villefranche-de-Rouergue, le premier constructeur français de machines tout-terrain : B.P.S., Boudet-Portal-Seurat.

Mais, l'année dernière, les frères Gilles et Denis Portal divorçaient d'avec Boudet.

Resté seul, Jacques Boudet a décidé de continuer. Il a donc passé des accords avec S.W.M., pour importer en France, sous le sigle B.P.S., les célèbres S.W.M. d'enduro.

La gamme se diversifie avec l'apparition d'un cyclo de tourisme, d'une 125 sport, et la série Elan continue sa brillante carrière, mais il s'agit maintenant de machines S.W.M. à moteurs Sachs.

B.P.S.W.M., avenue Plein-Air, 12200 Villefranche-de-Rouergue.

BPS KICO-CHOPPER

Le Kico, pour enfants de 6 à 12 ans, et le Chopper, sans permis à partir de 14 ans, deux façons d'entrer dans le monde de BPS.

BPS KICO - CHOPPER



Moteur : Minarelli 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, puissance 1 ch. Carburateur Dell'Orto, 12-14 mm Ø, allumage : volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage

multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, freins AV et AR à tambours, **Suspensions :** à amortissement hydraulique : AV télescopique ; AR oscillante avec amortisseurs réglables.

Poids : 68 kg.

Prix : Chopper 4.010 F.

B.P.S. 50 CS

Nouveau cyclo sport marquant l'intérêt de B.P.S. pour le tourisme sportif.

50 SPORT 6 CS



Moteur : Minarelli Compact System, 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9 à 1, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 4,165, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/30, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,300 - 2,308 - 1,660 - 1,263 - 1,150.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 18", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,25 x 18, Ø AR 2,25 x 18,

freins AV tambour à commande mécanique, Ø du tambour 118 mm, AR tambour à commande mécanique, Ø du tambour 118 mm.

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

Dimensions : 1.800 x 600 mm, empattement 1.150 mm, poids 55 kg.

Capacités : réservoir d'essence polyester 6 litres.

Prix : 3.260 F.

Existe aussi en version 4 vitesses, moteur Minarelli P.4, Sport 4, 2.780 F. 6 vitesses, moteur Minarelli P.6, Sport 6, 3.030 F. - Sport CS, 3.260 F.

NAVAHO

Connu surtout par les modèles Elan et Okapi, B.P.S. présente maintenant un cyclo tout-terrain qui a beaucoup de choses pour plaire : le Navaho, en version 4 ou 6 vitesses. Ses principales caractéristiques lui sont inspirées par un souci permanent de recherche de la simplicité, du dépouillement au profit d'une allure résolument sportive.

Un modèle enduro également est disponible, équipé d'une sacoche de réservoir, plaque à numéro à l'avant, garde-boue A.B.S., leviers Magura et filtre à air étanche.

NAVAHO GS



Moteur : Minarelli Compact System 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9 à 1, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,165, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/38, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,300 - 2,308 - 1,750 - 1,444 - 1,263 - 1,150.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50 x 21, Ø AR 3,50 x 18, freins AV tambour à commande mé-

canique, Ø du tambour 118 mm, AR tambour à commande mécanique, Ø du tambour 118 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique (double effet) Ø 30 sur le 6 S), AR oscillante avec amortisseurs hydrauliques Girling.

Dimensions : 1.800 x 700 mm, empattement 1.200 mm, garde au sol 250 mm, poids 66 kg.

Capacité : réservoir d'essence ABS 6 litres.

Prix : 3.860 F départ.

Existe aussi

Navaho 4, Minarelli P.4, 3.260 F. Navaho 6, Minarelli Compact System, 3.580 F.

125 SPORT

Dernière née, cette 125 Sport marque incontestablement une orientation nouvelle dans la politique commerciale de B.P.S. Les performances annoncées sont assez séduisantes.



Moteur : BPS 125 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cc, compression 10 à 1, puissance 21 ch à 9.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto 30 mm, allumage électronique Motoplant, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 3,571, transmission secondaire par chaîne, rapport 12/46, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 1,777 - 1,272 - 1 - 0,785 - 0,666.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes 2 AV 18", 2 AR 18", pneus

2 AV 250 x 18", 2 AR 300 x 18", freins AV à disque à commande hydraulique, 2 du disque 130, AR à tambour à commande mécanique, 2 du tambour 125.

Suspensions : AV fourche hydraulique, AR oscillante.

Dimensions : 1.850 x 620 mm, empattement 1.270 mm, poids à vide 88 kg.

Capacités : réservoir d'essence polyester 8 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine de 138 km/h à 165 suivant préparation.

Essai M.-R. n° 2230.

Prix : 6.650 F.

125 OKAPI

Ce modèle est désormais semblable aux 125 Super Elan et 125-175 Six Days : même partie cycle, présentation semblable. Equipé d'un moteur Morini.

125 OKAPI



Moteur : Franco Morini, monocylindre 2 temps, 18 ch à 7.800 tr/mn, boîte 5 rapports, cadre double berceau, amortisseur Télesco avant et

arrière, pneus cross de 21" à l'avant et 18" à l'arrière. Poids 84 kg.

Prix : 5.950 F.

125 ELAN

VéloMOTEUR tout-terrain de type enduro.

125 ELAN



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cc, compression 12 à 1, puissance 21 ch à 9.200 tr/mn, carburateur Bing 27 mm, allumage électronique Motoplant, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport : 2,1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : double berceau, jantes en acier, 2 AV 21", 2 AR 18", pneus 2 AV 300 x 21, 2 AR 400 x

18, freins AV tambour à commande mécanique, 2 du tambour 125, AR tambour à commande mécanique, 2 du tambour 125.

Suspensions : AV fourche hydraulique Télesco, AR amortisseurs hydrauliques Télesco.

Dimensions : 2.100 x 850 x 1.100 mm, empattement 1.380 mm, garde au sol 260 mm, poids 88 kg.

Capacités : réservoir d'essence polyester 8 litres, carter moteur 600 cc.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 110 km/h.

Prix : 6.950 F T.T.C.

125 ET 175 SUPER ELAN SIX DAYS

Plus rien à voir avec les Super Elan B.P.S. d'antan, puisqu'il s'agit en fait de S.W.M. importées qui ne doivent rien au point de vue fabrication à B.P.S. Bonnes machines, puissantes tout en disposant de couple à bas régime. Hélas, il subsiste toujours l'obstacle de la boîte de vitesses.

Les B.P.S. 125 et 175 ne diffèrent que par les caractéristiques moteur.

SUPER ELAN 125 SIX JOURS



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cc, compression 10,8 à 1, puissance 22 ch à 9.000 tr/mn, carburateur Bing 28 mm, allumage électronique Motoplant, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 2,100, transmission secondaire par chaîne, rapport 14/54, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 4,600 - 2,930 - 2,160 - 1,720 - 1,430 - 1,240.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes 2 AV 21" acier, 2 AR 18" acier, pneus 2 AV 300 x 21", 2

AR 400 x 18", freins AV à tambour à commande mécanique, 2 du tambour 125 mm, AR à tambour à commande mécanique, 2 du tambour 145 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique débattement 180 mm, AR amortisseurs à gaz débattement 95 mm.

Dimensions : 2.040 x 0.880 x 0.860 mm, empattement 1.390 mm, garde au sol 240 mm, poids 101 kg.

Capacités : réservoir d'essence métallique 8 l., carter moteur 600 cc.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h, consommation usine 6 litres.

Essai « Moto Revue » n° 2207.

Prix : 8.160 F.

SUPER ELAN 175

Moteur : Sachs Six Jours 2 temps monocylindre, alésage et course 60 x 51 mm, cylindrée 172 cc, compression 11,5 à 1, puissance 24 ch à 8.000 tr/mn, carburateur Bing 32 mm, allumage électronique Motoplant, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport : 2,10, transmission secondaire par chaîne, rapport 14/54, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 4,600 - 2,930 - 2,165 - 1,715 - 1,434 - 1,240.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes 2 AV acier 21", 2 AR acier, pneus 2 AV 300 x 21" cross, 2 AR

400 x 18" cross, freins AV tambour à commande mécanique, 2 du tambour 136 mm, AR tambour à commande mécanique, 2 du tambour 150 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique débattement 180 mm, AR amortisseurs à gaz, débattement 95 mm.

Dimensions : 2.030 x 890 mm, empattement 1.390 mm, garde au sol 260 mm, poids 90 kg.

Capacités : réservoir d'essence métallique 8 l., carter moteur 600 cc.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h, consommation usine 7 litres.

Essai « Moto Revue » n° 2207.

Prix : 8.980 F.

BULTACO

L'entreprise de Barcelone, spécialisée depuis toujours dans les motos de trial, de cross et d'enduro, continue de prospérer, malgré les attaques japonaises dans le domaine qui était sa plus grande force : celui du trial.

Parallèlement à cette production, l'usine construit également des machines de tourisme. Parmi ces dernières, la Metralla 250 GT mériterait d'être plus connue en France. Malheureusement, les Etablissements Lucas, importateurs de la marque, ne semblent guère s'intéresser à cet aspect. Là encore la concurrence nipponne se fait douloureusement sentir...

BULTACO COMPANA ESPANOLA DE MOTORES S.A. Barcelone, Importateur pour la France :

Ets FRANK LUCAS, 147, avenue des Etats-Unis, 31200 Toulouse.

Importateur pour la Belgique :

Ets MARCEL WIERTZ, rue Houltreau 495-496, 4660 Thimister.

CHISPA

La Chispa, contrairement à la Montesa Cota 25, s'adresse d'entrée aux « experts en culottes courtes ». Et pourquoi pas à tous ceux qui, sans avoir beaucoup d'expérience, souhaitent l'acquérir en roulant sur une vraie Sherpa à échelle réduite ?

BULTACO CHISPA

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 32 mm, cylindrée 47,633 cc, compression 8 à 1, puissance 2,5 ch à 6.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 14 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau tubulaire, jantes 2 AV 15", 2 AR

15", pneus 2 AV 2.50, 2 AR 2.50, freins AV à tambour à commande par câble, 2 du tambour 90 mm, AR à tambour à commande par tige, 2 du tambour 90 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV téléhydraulique, AR oscillante avec amortisseurs réglables (3 positions).

Dimensions : 1.517 x 635 x 835 mm, empattement 997 mm, garde au sol 227 mm, poids 42 kg.

Capacité : réservoir d'essence 1,75 l.

Essai « Moto Revue » n° 2218.

Prix : 3.500 F.

**LOBITO 74**

Une toute petite tout-terrain, juste la taille au-dessus de la Chispa et un peu moins agressive que la 125, mais jouissant des mêmes équipements. Cette machine, pas encore importée, pourrait l'être prochainement.

LOBITO 74

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 43 x 51,5 mm, 74 cc, compression 10 à 1, 7,5 ch à 8.000 tr/mn, carburateur Zenith Ø 18 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,287, 0,442, 0,625, 0,821, 1,00 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneus AV 3,00 x 19. AR

3,50 x 18, freins tambour simple came, AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

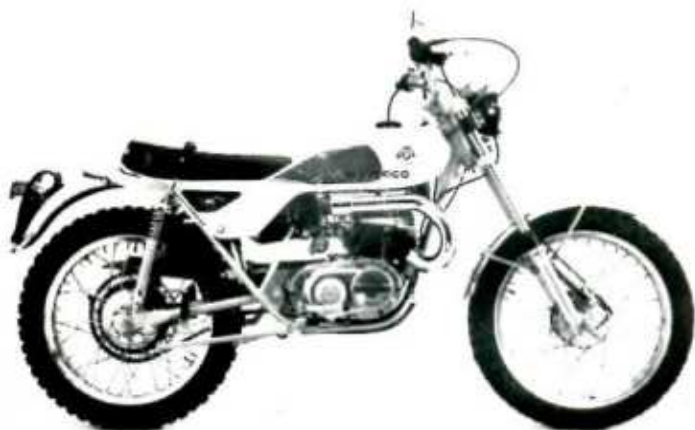
Dimensions : 1.930 x 825 x 1.010 mm, empattement 1.290 mm, hauteur de selle 785 mm, garde au sol 280 mm, poids 87 kg à sec, réservoir essence 5,5 l.

Performances constructeurs : vitesse max. usine 75 km/h.

Prix : non fixé.

LOBITO 125

Le Lobito est une machine de tout-terrain simple et peu spécialisée. Elle doit cependant beaucoup aux modèles Alpina de la marque. Son poids et sa maniabilité en font une moto distrayante pour une utilisation mixte.

LOBITO 125

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 51,5 x 60 mm, 124,98 cc, compression 10 à 1, 12 ch à 8.000 tr/mn, carburateur Amal Ø 25 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,287, 0,442, 0,625, 0,821, 1,00 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneus AV 3,00 x 19. AR

3,50 x 19, freins tambour simple came, AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.930 x 825 x 1.010 mm, empattement 1.290 mm, hauteur de selle 785 mm, garde au sol 280 mm, poids 88,5 kg à sec, réservoir essence 5,5 l.

Performances constructeurs : vitesse max. usine 100 km/h.

Prix : 4.980 F.

LOBITO 125 T

Voici un nouveau modèle Lobito, qui se différencie de l'ancien modèle par une selle monoplace, un poids plus léger, et des équipements différents : tachimètre sur le cadre, pot noir mat, garde-boue arrière alu, etc. La vocation de ce modèle est plus trial. Prix : 5.350 F.

LOBITO 125 T**SHERPA 250 T - 350 T****SHERPA 250 T**

Il semble que cette Sherpa ait terminé sa longue carrière, puisqu'elle va être rayée du catalogue d'ici peu. Elle laissera néanmoins de bons souvenirs.

SHERPA 250 T

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 244,29 cc, compression 9 à 1, 19,8 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,263, 0,342, 0,442, 0,723, 1,00 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneus AV 2,75 x 21. AR

4,00 x 18, freins tambour simple came, AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.020 x 810 x 1.040 mm, empattement 1.330 mm, hauteur de selle 750 mm, garde au sol 260 mm, poids 89 kg à sec, réservoir essence 4,5 l.

Performances constructeurs : vitesse max. usine 105 km/h.

Prix : 7.200 F.

SHERPA 350 T

Eh oui, la Sherpa bouge encore ! L'échappement a un peu changé, le dessin du carter moteur aussi, les coloris, la ligne du réservoir sont nouveaux.

SHERPA 350 T

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 83,2 x 60 mm, 326,03 cc, compression 9 à 1, 21 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Amal Ø 25 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,263, 0,342, 0,442, 0,723, 1,00 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneus AV 2,75 x 21. AR

4,00 x 18, freins tambour simple came AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.020 x 810 x 1.040 mm, empattement 1.330 mm, hauteur de selle 750 mm, garde au sol 260 mm, poids 90 kg à sec, réservoir essence 4,5 l.

Performances constructeurs : vitesse max. usine 105 km/h.

Prix : 8.500 F.

ALPINA 250 ET 350

L'Alpina, directement issue de la Sherpa, est une moto de promenade en montagne. Elle reste agile, légère, maniable, mais perd les défauts de la moto spécialisée en trial : rapports de boîte aberrants, etc.

ALPINA 250



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 244,29 cc, compression 9 à 1, 19,8 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,287 - 0,442 - 0,625 - 0,821 - 1,00 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau

ALPINA 350

dédouble, pneus AV 3,00 x 27, AR 4,00 x 18, freins tambour simple came, AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.020 x 850 x 1.040 mm, empattement 1.330 mm, hauteur de selle 750 mm, garde au sol 280 mm, poids 97 kg à sec, réservoir essence 10 l.

Prix : 7.800 F.



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 83,2 x 84 mm, 348 cc, compression 8,5 à 1, 22,7 ch à 6.000 tr/mn, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,287 - 0,442 - 0,625 - 0,821 - 1,00 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau

dédouble, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins tambour simple came, AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.020 x 850 x 1.040 mm, empattement 1.330 mm, hauteur de selle 750 mm, garde au sol 280 mm, poids 99 kg à sec, réservoir essence 10 l.

Prix : 8.700 F.

FRONTERA 250 ET 360

Elles sont les dignes successeurs des célèbres Matador Six Days. C'est le meilleur spécialiste national, le catalan Narcis Casas, qui a inspiré et conçu ces nouveaux modèles. Entre la 250 et la 360, il n'y a qu'une différence de cylindrée et de couleur. Châssis, amortisseurs, fourche, freins, pneumatiques appartiennent à la Pur-Sang.

FRONTERA 250



BULTACO FRONTERA 250

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, cylindrée 244,29 cc, compression 12 à 1, puissance 31,2 ch à 8.000 tr/mn, carburateur Amal Ø 36 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5%, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire

FRONTERA 360



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 85 x 64 mm, cylindrée 363,168 cc, compression 10,5 à 1, puissance 31 ch à 7.000 tr/mn, 3,64 m/kg à 6.500 tr/mn, carburateur Amal Ø 36 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5%, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 2,375, transmission secondaire par chaîne, rapport 8,402, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,287 - 0,442 - 0,624 - 0,821 - 1,1.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau, jantes AV 21", AR

par chaîne, rapport 2,375, transmission secondaire par chaîne, rapport 8,402, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,287 - 0,442 - 0,625 - 0,821 - 1.

Les autres caractéristiques sont identiques à la 350.

Prix : 8.900 F.

BULTACO 125 - 250 - 360 PUR SANG

Bultaco a progressé à pas de géant en un an ! Les nouvelles Pur-Sang 75 se sont encore améliorées au point de constituer des compétition-clients cross d'un niveau rarement atteint.

Point de vue mécanique, toutes les modifications apportées aux modèles compétition 74 ont été reportées sur les Pur-Sang 75. De la 175 à la 360, même partie cycle, même équipement, même bas moteur. Mais chaque machine a été étudiée en fonction de sa cylindrée propre. De plus, elles ont toutes le sélecteur à gauche cette année.

BULTACO 125 PUR SANG

Pour l'instant la plus prisée des Bultaco.

BULTACO 125 PUR SANG



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 51,5 x 60 mm, 124,98 cc, compression 14 à 1, 24 ch à 9.800 tr/mn, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage électronique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,412 - 0,561 - 0,697 - 0,833 - 1,000 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau

dédouble, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins tambour simple came, AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.130 x 850 x 1.050 mm, empattement 1.420 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 245 mm, poids 92 kg à sec, réservoir essence 7 l.

Prix : 7.500 F.

BULTACO 250 PUR SANG

Un tel tempérament, une telle souplesse en bas et un caractère aussi incisif, en haut confèrent à la 250 une supériorité certaine sur ses concurrentes.



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 244,29 cc, compression 12 à 1, 36 ch à 8.500 tr/mn, carburateur Amal Ø 35 mm, allumage électronique, lubrification, mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,376, 0,513, 0,670, 0,832, 1,00 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau

dédouble, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins tambour simple came, AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.100 x 860 x 1.060 mm, empattement 1.420 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 245 mm, poids 94 kg à sec, réservoir essence 7 l.

Prix : 8.800 F.

PUR SANG 360

La 360, malgré sa cylindrée, n'est pas plus impressionnante que les autres. Ses deux gros arguments sont la maniabilité et le couple.

PUR SANG 360



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 83,7 x 64 mm, 352,14 cc, compression 10,5 à 1, 41,5 ch à 7.000 tr/mn, carburateur Amal Ø 36 mm, allumage électronique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 0,376, 0,513, 0,670, 0,832, 1,00 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau

dédouble, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins tambour simple came, AV Ø 125 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.100 x 860 x 1.060 mm, empattement 1.420 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 245 mm, poids 96 kg, réservoir à essence 7 l.

Prix : 9.200 F.

CASAL

Cette marque portugaise importée par B.P.S. construit des cyclo-moteurs et un vélomoteur 125 dont les moteurs sont les héritiers des Zündapp autrefois construits sous licence au Portugal.

METALLURGIE CASAL, Apartado 83, Aveiro, Portugal.

Importateur pour la France :

B.P.S., 94, route de Toulonjac, 12200 Villefranche-de-Rouergue.

K 164 LADY

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

K 164 = LADY =

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

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire 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.

K 185



Moteur : M 154 2 temps 1 cylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cc, compression 8,5 à 1, 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 25/4/5W, lubrification mélange 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 1 : 4,187, transmission secondaire par chaîne, rapport 1 : 2,7, embrayage multidisque 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

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

Suspensions : AV télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : empattement 1.225 ± 20 mm, poids 72 kg.

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

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.

K 187 S



CASAL K 187 S

Moteur : M 154 2 temps 1 cylindre, alésage et course 40 x 30,7 mm, cylindrée 49,9 cc, compression 8,5 à 1, 6,5 ch à 8.500 tr/min, 0,6 m/kg à 7.500 tr/min, carburateur Bing 19 mm, allumage volant magnétique Bosch 6 V 25 4 SW, lubrification mélange 4 %, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 1:4,187, transmission secondaire par chaîne, rapport 1:2,7, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes AV 21", AR 21", pneus AV

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

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

Dimensions : empattement 1.190 ± 20 mm, poids 74 kg.

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

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

Prix : 3.260 F.

CASAL K 270

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

K 270



Moteur : M 232 2 temps 1 cylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,6 cc, compression 8,5 à 1, 12 ch à 7.000 tr/min, 1,2 m/kg à 7.000 tr/min, carburateur Bing 26 mm, allumage volant Bosch 6 V 35/5/18W, lubrification mélange 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 1:2,22, transmission secondaire par chaîne, rapport 1:2,07, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

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

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

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

Dimensions : 1.950 x 670 x 1.200 mm, empattement 1.290 ± 20 mm, poids 102 kg.

Capacités : 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.

CHARGER

Moteur : électrique, puissance 1 ch, contrôle d'allumage par clé de contact, témoin de charge, batteries 2x 80 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 8" x 2,50, 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 : 4.800 F.

CIMATTI

Ce sont les Etablissements Gauthier, fabricants des motos du même nom, qui ont repris l'importation de la production Cimatti.

CIMATTI MOTOCILI, Pioppe di Saluero, Bologne, Italie.

Importateur pour la France :

Motos GAUTHIER, 211, rue d'Anse, 69400 Villefranche.

KAIMAN Spécial 4 et 5 vitesses

Cyclomoteur tout-terrain.

KAIMAN Spécial 4 et 5 vitesses



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

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (option 5).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 19, AR 3,50 x 17, freins AV et AR tambour simple came 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Importé.

Prix : 4 V 2.700 F - 5 V 3.000 F.

SAGITTARIO 4, 5 ET 6 VITESSES

Cyclomoteur sport.



SAGITTARIO 4, 5 ET 6 VITESSES

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

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (options 5 et 6).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR tambour simple came 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Prix : 4 V 2.010 F - 5 V 2.225 F - 6 V 2.225 F.

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.

CHARGER





Moteur : 2 temps monocylindre, 123,672 cc, 12 ch à 7.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 20 mm, allumage par volant magnétique, lubrification mélange à 6 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 3,00 x 18, AR 3,50 x 18, freins AV duplex simple tambour came Ø 180 mm, AR tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 112 kg à sec.
Réservoir essence : 10 l.

Prix : 4.500 F.

DERBI

Depuis plus d'un an, Derbi ne peut plus fournir 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.

DERBI, Martorellas, Mollet del Valles, Espagne.

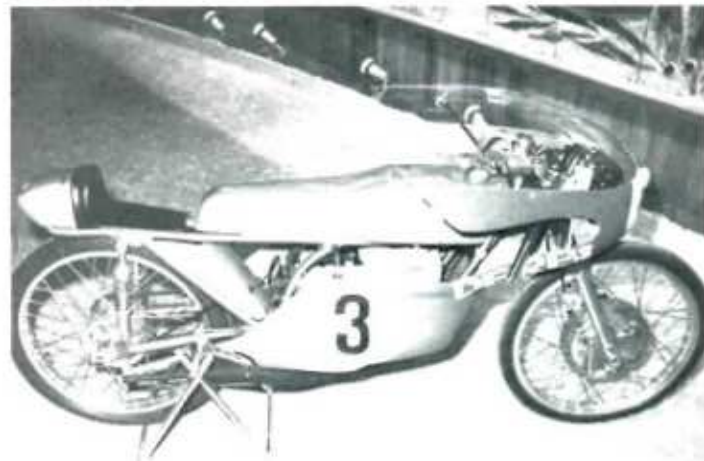
Importateur pour la France :

P. BONNET, 78, avenue du Général-Leclerc, 92 - Boulogne.

50 COMPETITION

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

50 COMPETITION



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

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

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.

Vitesse max. usine 181 km/h.

Sur commande.

DERBI 2002

Derbi se lance dans les cylindrées dépassant 125 cc avec ce nouveau modèle 200 cc actuellement commercialisé en Italie seulement. L'importateur en France espère bien parvenir à nous faire profiter de cette petite merveille.

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.



Moteur : 2 temps bicylindre en ligne, alésage et course 51,5 x 45 mm, cylindrée 187,5 cc, compression 10 à 1, 23 ch à 7.000 tr/mn, 2,4 m/kg à 7.000 tr/mn, carburateurs 2 concentriques Ø 22 mm, allumage électronique, lubrification 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 multidisque 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 dédoublé 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, freins AV à tambour duplex ventile à commande par câble, simple came, Ø du tambour 170 mm, AR tambour à commande mécanique, Ø du tambour 150 mm.

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

DUCATI

Après un temps d'immobilité, il semble que la firme de Bologne se soit ressaisie. Si le temps du mono n'est pas révolu, il est clair néanmoins qu'un très net accent est mis sur la diversification des types. Avec les bicylindres face à la route, Ducati inaugure une nouvelle série. Ces dernières-nées sont les 350 et 500 Twin.

Parallèlement à cette mini-révolution, il en est une bien plus importante : Ducati sort un 125 deux temps. Sacrilège pour une marque vouée depuis presque toujours au quatre temps. En outre, Ducati produit cette année un modèle 860 Super Sport, mais en série dite « confidentielle » qui ne devrait malheureusement pas toucher notre sol national.

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 REGOLARITA

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

125 C

Moteur : 2 temps 1 cylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123,7 cc, compression 10 à 1, 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 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 multidisque 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, frein AV tambour Ø 125 mm, frein

AR tambour Ø 140 mm.

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

Capacités : réservoir d'essence 14 l.

Prix : non fixé.

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, 26 ch à 8.000 tr/mn, 2,7 m/kg à 7.200 tr/mn, carburateurs deux 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 par chaîne, rapport 2,615 à 1 (34/13), embrayage multidisque 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.

Prix : 5.500 F.

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



239 ET 350 MARK 3

Il ne subsiste des Mark 3 que ces deux modèles, qui doivent progressivement se trouver remplacés par la 239 Desmo, la 350 Desmo et 350 GTL. Ces machines, plus élaborées, répondent mieux au goût du jour.

239 MARK 3



239 MARK 3

Moteur : 4 temps 1 cylindre, alésage et course 72,5 x 57,8 mm, cylindrée 238,6 cc, compression 9,6 à 1, 21,9 ch à 7.500 tr/mn, 2,24 m/kg à 6.500 tr/mn, carburateur 1 Dell'Orto PHF 30 mm, allumage électronique ou batterie-bobine, lubrification pompe à engrenages, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1/2,48, transmission secondaire par chaîne, rapport 1/2,812, embrayage multidisque 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 double tambour 180 mm, AR à tambour 158 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables 3 positions.

Dimensions : 2.040 x 750 (guidon haut) x 1.060 mm, empattement 1.350 mm, garde au sol 155 mm, poids 136 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13,5 l, huile 2,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 132 km/h, consommation 4 litres aux 100 km.

Prix : 5.700 F.

239 ET 350 DESMO

Il manque à l'appel de la famille Desmo la 450 qui a disparue, remplacée par la 500 GTL.

La 250 a été remplacée par une 239 Desmo, cylindrée bâtarde mais permettant d'échapper à la T.V.A. à 33 %, et la 350 est toujours fidèle au poste. Tous ces modèles, plus puissants que la série Mark 3 grâce à la commande desmodromique des soupapes, ont un équipement sport complet (compte-tours de grand diamètre, réservoir polyester, selle à dossier, commandes reculées) et un frein à disque à l'avant.



250 DESMO

Moteur : 4 temps monocylindre, alésage et course 72,5 x 57,8 mm, cylindrée 238,6 cc, compression 9,6 à 1, 22,8 ch à 8.000 tr/mn, 2,09 m/kg à 7.000 tr/mn, carburateur 1 Dell'Orto PHF 30 mm, allumage électronique, lubrification pompe à engrenages, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,48 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,812 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau interrompu, pneus AV 3,25 x 18, AR 3,50 x 18, frein AV à disque 260 mm, frein AR à tambour 158 mm.

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

Dimensions : 2.015 x 710 x 1.040 mm, empattement 1.350 mm, garde au sol 155 mm, poids 133 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13,5 l, huile 2,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 140 km/h, consommation 4 litres aux 100 km.

Essai - Moto Revue - n° 2202.

Prix : 6.500 F.

350 DESMO

Moteur : 4 temps monocylindre, alésage et course 76 x 75 mm, cylindrée 340,2 cc, compression 9,5 à 1, 24,2 ch à 7.000 tr/mn, 2,69 m/kg à 4.500 tr/mn, carburateur 1 Dell'Orto VHB 29 mm, allumage électronique, lubrification pompe à engrenages, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,107 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,867 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau interrompu, pneus AV 3,25 x 18, AR 3,50 x 18, freins AV à disque 260 mm, AR à tambour 158 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables en 3 positions.

Dimensions : 2.015 x 710 x 1.040 mm, empattement 1.350 mm, garde au sol 155 mm, poids 136 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13,5 l, huile 2,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 155 km/h, consommation 4,5 litres aux 100 km.

Essai - Moto Revue - n° 0000.

Prix : 7.500 F.

350 ET 500 TWIN

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 disques 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.

500 TWIN



350 TWIN

Moteur : 4 temps 2 cylindres, alésage et course 71,8 x 43,2 mm, cylindrée 349,6 cc, compression 10 à 1, 27,25 ch à 6.800 tr/mn, 3,19 m/kg à 5.500 tr/mn, carburateurs 2 Dell'Orto VHB 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification pompe à engrenages, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,125 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,917 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau

interrompu, pneus AV 3,00 x 19, AR 3,50 x 18, freins AV à disque 260 mm, AR à tambour 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 max. 145 km/h, consommation 3,4 l aux 100 km.

Prix : 9.000 F.

500 GTL

Moteur : 4 temps 2 cylindres, alésage et course 78 x 52 mm, cylindrée 496,9 cc, compression 10 à 1, 33,65 ch à 6.500 tr/mn, carburateurs 2 Dell'Orto PHF Ø 30 mm, allumage batterie-bobine, lubrification 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 multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau

750 SPORT ET SUPER SPORT DESMO

La vieille 750 GT n'est plus. Les inconditionnels de la marque le regretteront peut-être, mais les 750 Sport et Super Sport sont là pour séduire les cœurs brisés. La Super Sport, à commande desmodromique, double disques à l'avant, simple disque à l'arrière et tête de fourche, ne peut laisser indifférent. Elle n'est disponible que sur commande.

750 SPORT



Moteur : 4 temps bicylindre en V à 90°, 1 ACT, alésage et course 80 x 74,4 mm, 748 cc, compression 9,5 à 1, 67 ch à 8.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 32 mm, lubrification carter humide, mise en route par kick (démarreur électrique en option).

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 2,448 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,250 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (commandes reculées), rapports 2,239, 1,562, 1,203, 1,000, 0,887.

Partie cycle : cadre double berceau

750 SUPER SPORT DESMO



Moteur : 4 temps bicylindre en V, 1 ACT et commande desmodromique des soupapes, alésage et course 80 x 74,4 mm, 748 cc, compression 9,5 à 1, 72 ch à 9.500 tr/mn, carburateurs Dell'Orto PHF Ø 40 mm, allumage batterie 12 V 14 Ah bobines, alternateur 150 W, lubrification carter humide, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau

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 : 2.080 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 : 10.000 F.

interrompu, pneus AV 3,25 x 19, AR 3,50 x 18, freins AV simple disque hydraulique Ø 280 mm, AR tambour double came Ø 260 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids 180 kg à sec, réservoir essence 17 l.

Performances constructeurs : vitesse max. usine plus de 200 km/h (essai « Moto-Revue » 184,5 km/h), 400 m D.A. (essai « Moto-Revue »), 13" 4, consommation usine 7,5 l/100 km, essai « Moto-Revue » n° 2102 en 1972.

Prix : 12.750 F.

interrompu, pneus AV 3,25 x 18, 3,50 x 18, freins AV double disque hydraulique Ø 280 mm, AR simple disque hydraulique Ø 250 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 2.260 mm x 1.050 mm, empattement 1.500 mm, hauteur de selle 760 mm, poids 180 kg à sec.

Performances constructeurs : vitesse max. usine plus de 230 km/h.

Prix : 18.500 F.

860 GT

La 860, qui est l'évolution logique de la 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.

860 GT

Moteur : 4 temps 2 cylindres, alésage et course 86 x 74,4 mm, cylindrée 863,9 cc, compression 9 à 1, 7,06 m/kg à 3.500 tr/mn, carburateurs 2 Dell'Orto PHF Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification 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 2,25 à 1, embrayage multidisque 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 à 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.

Double disque, démarreur électrique :

16.000 F.

860 GT



450 R/T

Version regularita particulièrement compétitive utilisant le moteur à distribution desmodromique. Ce modèle a maintenant quasiment disparu.

450 RT

Moteur : 4 temps monocylindre 1 ACT distribution desmodromique, alésage et course 86 x 75 mm, 435,7 cc, compression 9,3 à 1, 6.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 29 mm, allumage batterie bobines ou électronique, lubrification carter humide, mise en route par kick.

Partie cycle : cadre simple berceau tubulaire renforcé, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins tambour simple came, AV Ø 180 mm, AR Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 2,111 à 1, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, rapports 2,48, 1,73, 1,35, 1,10, 0,97.

Dimensions : 2.181 x 1.000 x 1.200 mm, hauteur de selle 820 mm, garde au sol 220 mm, poids 128 kg à sec, réservoirs essence 11 l., huile 2,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 90-130 km/h, essai « Moto-Revue » n° 2088 en 1972.

DUNSTALL

Paul Dunstall a commencé très tôt à préparer les Norton et à fabriquer des pièces spéciales et des accessoires. S'il est resté fidèle à la marque de ses débuts, il a diversifié sa production au moment où il commençait à exporter parties cycles et accessoires. Paul Dunstall commercialise deux motos : versions améliorées de la 750 Honda et de la 850 Norton.

En France, Racing Motorcycle importe une bonne partie de la production d'accessoires Dunstall, disponibles pour la plupart des marques.

PAUL DUNSTALL Ltd, 156 Well Road, London SE9, Angleterre.

Importateur pour la France :

RACING MOTORCYCLE, Arpajon.



DUNSTALL HONDA 900



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 37 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 les derniers modèles de la marque sortis en 1974 : les choppers, contribuent largement au succès de cette marque.

Deux innovations sur les modèles 50 RC et 125 RC : ils sont désormais livrés avec des amortisseurs à gaz et des garde-boue en A.B.S.

FANTIC-MOTOR, 22061 Bargazo (Como) Italie.

Importateur pour la France :

Société DIP, 32, boulevard d'Athènes, 13001 Marseille.

Importateur pour la Belgique :

MAISON DE LA MOTO - DUMATT S.A., avenue Louise 35 - 1050 Bruxelles.

MINIBIKE TX7

Mini moto en version urbaine et transmission automatique.

MINIBIKE TX7

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindres 49 cc, compression 8 à 1, carburateur Dell'Orto 12/14 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5%, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport : 3,533 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport : 3,09 à 1, embrayage centrifuge à bain d'huile, monovitesse.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes 16" AV, 16" AR, pneus 160 x 100 AV, 160 x 100 AR, freins AV

à disque à commande mécanique, 160 x 100 du disque 186 mm, AR à tambour à commande mécanique, 160 x 100 du tambour 164 mm.

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

Dimensions : 1.280 x 810 x 915 mm, empattement 895 mm, garde au sol 130 mm, poids 83 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l.

Performances constructeur : consommation usine 1,75 l.

Prix : 1.975 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 maxima ! Equipe du même groupe moto-propulseur Minarelli que les autres cyclos de la marque.

CHOPPER 50



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindres 49 cc, compression 10,4 à 1, carburateur Dell'Orto 12/14 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5%, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,5 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

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

160 x 100 AV, 160 x 100 AR, freins AV à tambour à commande mécanique, 160 x 100 du tambour 118 mm, AR à tambour à commande mécanique, 160 x 100 du tambour 123 mm.

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

Dimensions : 2.090 x 790 x 1.220 mm, empattement 1.460 mm, garde au sol 250 mm, poids 85 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Performances constructeur : consommation usine 2 litres aux 100 km.

Prix : 3.890 F.

CHOPPER 125

Le même que le 50 mais avec quelques chevaux en plus.

CHOPPER 125

Moteur : 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cc, 15 ch, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 2,75 x 16, AR 5,00 x 16, frein AV à tambour simple came 109 mm, frein AR à tambour simple came 123 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Performances constructeur : vitesse max. usine 125 km/h.

Prix : 5.460 F.



GRAN TURISMO

Voici un nouveau venu chez Fantic, un cyclomoteur grand tourisme. Remplace l'ancien Turismo 6M TX124 A.

GRAN TURISMO



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 12 à 1, 10 ch à 11.000 tr/min, carburateur Dell'Orto, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille droite, rapport 4,015 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,642 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 ou 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV 17", AR 17", pneus AV 2,75, AR 2,75, freins AR et AV à tambour à commande mécanique simple came, du tambour 105 mm.

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

Dimensions : L. 1.900 x l. 745 x h. 1.080 mm.

Capacités : réservoir d'essence 12 l.
Prix : GT 4 M : 3.000 F - GT 6 M : 3.200 F.

CABALLERO 50 cc

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.

Il existe un modèle RC compétition qui est commercialisé au prix de 5.200 F.

CABALLERO 50 RC



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42, cylindrée 49,6 cc, rapport volumétrique de carburation 12 à 1, puissance 10 ch à 11.000 tr/min, carburateur Dell'Orto à cuve constante, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille droite, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque à bain d'huile,

boîte de vitesses à 4 ou 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 19", AR 3,00 x 17", freins AV et AR à tambour simple came, 105 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids 69 kg à sec, réservoir à reniflard, 8 litres + réserve.

Prix : 6 vitesses : 3.740 F - 4 vitesses : 3.400 F.

CABALLERO 125 RC

Ce 125 est réellement traité comme une machine de compétition. On a employé, pour sa réalisation, des matériaux et des accessoires de grande qualité.

CABALLERO 125 RC



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, cylindrée 123,48 cc, compression 11,7 à 1, 18 ch à 8.600 tr/min, carburateur Dell'Orto 27 mm, allumage volant électronique Ducati, lubrification par mélange 5%, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille droite, rapport 3,278 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,333 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 3,400 - 2,142 - 1,500 - 1,250 - 1.

Partie cycle : cadre double berceau

tubulaire, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 3,00, AR 4,00, freins AV à tambour à commande mécanique Grimeca, du tambour 124 mm, AR à tambour à commande mécanique Grimeca conique, du tambour 140 mm.

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

Dimensions : 2.150 x 900 x 870 mm, empattement 1.420 mm, garde au sol 350 mm, poids 105 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,5 l, Essai « Moto Revue » n° 2224.

Prix : 7.650 F.

FLANDRIA

La gamme 75 Flandria fait « peau neuve » puisque la marque ne présente pas moins de sept nouveaux modèles. Les innovations techniques également sont nombreuses, avec notamment l'apparition d'un cylindre à ailettes très larges en aluminium chromé et appelé WIDE-WING.

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

Usine en Belgique :

Ets CLAEYS-FLANDRIA, Torhoutsteenweg Zedelgem.

SP 837 S

Mini-cyclomoteur en version automatique (AF-A) ou à 4 vitesses (S).

SP 837 S



Moteur : 2 temps monocylindre, 40 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rap-

ports (selecteur). Modèle AF-A : automatique.

Partie cycle : cadre poutre tubulaire, pneus AV et AR 3.00 x 10, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Prix : retiré de la gamme.

INDIANA

Cyclomoteur grand tourisme à carter de chaîne secondaire étanche.

INDIANA



Moteur : à explosion 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,7 cc, compression 7,8 à 1, 43 ch à 5.800 tr/mn, carburateur Bing 1/15/35 15 mm, allumage par volant magnétique 6 V, lubrification par mélange essence/huile, mise en route par pédalage.

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

Partie cycle : cadre poutre, pneus

AV 17 x 2,75, AR 17 x 2,75, 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.

Capacité : réservoir d'essence 10 l.

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

Prix : 2.618 F.

SP 537 SC

Cyclomoteur sport à boîte 4 vitesses. Version SC avec clignotants et compte-tours. Version S sans.

SP 537 SC



Moteur : 2 temps monocylindre, 49 cc, carburateurs Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne (1 seule chaîne), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4

rapports (selecteur).

Partie cycle : cadre poutre tubulaire, pneu AV 2,25 x 21, AR 2,50 x 21, freins AV et AR à tambour simple came 120 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Réservoir essence : 10 l.

Prix : retiré de la gamme.

CALIFORNIA

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

CALIFORNIA



Moteur : à explosion 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,7 cc, compression 6,8 à 1, 4,6 ch à 5.300 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 12/14 mm, allumage par volant magnétique 6 V, lubrification par mélange essence/huile à 5 %, mise en route par pédalage.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 17 x 2,25, AR 17 x 2,25, 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.

Capacité : réservoir d'essence 8 l.

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

Prix : 4 V 2.395 F - 6 V 2.555 F.

STARLINE

Ce cyclomoteur utilitaire a obtenu le 1^{er} Prix du Salon de Bruxelles 75. Versions 4 et 6 vitesses.

STARLINE



Moteur : à explosion 2 temps, monocylindre incliné, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,7 cc, compression 6,8 à 1, 5 ch à 5.300 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14/12 14 mm muni d'un dispositif silencieux d'aspiration, allumage par volant magnétique 6 V, lubrification par mélange essence/huile (5 %), mise en route par pédalage.

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

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 17 x 2,50, AR 17 x 2,75, freins AV à disque à commande hydraulique 250 mm, AR à tambour 120 mm.

Suspensions : AV télescopique avec T inférieur en alu coulé, AR oscillante, amortisseurs non réglables, télescopique.

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

Capacité : réservoir d'essence 8 l.

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

Prix : 4 V 2.880 F - 6 V 3.840 F.

IMOLA

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

IMOLA 6

Moteur : à explosion 2 temps, monocylindre incliné, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,7 cc, compression 6,8 à 1, 5 ch à 5.300 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 12/14 mm, allumage par volant magnétique 6 V, lubrification par mélange essence/huile, mise en route par pédalage.

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

Partie cycle : cadre double berceau,

Pneus AV 17 x 2,50, AR 17 x 2,75, freins AV à disque à commande hydraulique 250 mm, AR à tambour 120 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, 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.

Capacité : réservoir d'essence 8 l.

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

Prix : 3.950 F.



SCORPION

Flandria propose un vélomoteur tout-terrain à l'allure assez peu sportive. L'ensemble n'est pas très convainquant.

SCORPION



Moteur : 2 temps monocylindre à super-culasse, 49 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2.25 x 21, AR 2.50 x 21, freins AV et AR à tambour simple came $\varnothing$ 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Prix : 3.104 F.

JUMPER 4

Ce cyclo trail vient au secours de l'ancien modèle qu'il remplace fort heureusement. Au moins celui-ci a l'allure d'un deux roues tout-terrain, et en possède l'équipement : jantes en alu à profil anti-boue, amortisseurs hydrauliques réglables, poignée à tirage rapide, pot d'échappement passant sous la selle, double couronne arrière.

JUMPER 4



JUMPER 4

Moteur : à explosion 2 temps, monocylindre incliné, alésage et course 40 x 30,7 mm, 49,7 cc, compression 7,3 à 1, 4,6 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA $\varnothing$ 12-14 mm, allumage par volant magnétique 6 V, lubrification par mélange essence/huile à 5 %, mise en route par pédalage.

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

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

Suspensions : AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.860 x 750 x 1.050 mm, empattement 1.210 mm, garde au sol 820 mm, poids 77 kg.

Capacité : réservoir d'essence 6 l.
Performances constructeur : vitesse maximum 45 km/h, pente gravissable 17 %, consommation 3,2 l/h.

Prix : non indiqué.

GABBIANO

La maison Gabbiani 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 modèle sport sont maintenant disponibles en France.

GABBIANO Mototecnica dell'Italia centrale, via dell'albero 28-30 - 50123 Firenze (Italie).

Importateur pour la France :

MAISON DU 2 ROUES, 37, boulevard de la Libération, 26100 Romans.

SPORT 6 M

Un cyclomoteur sport dans la tradition italienne, de présentation assez luxueuse.

SPORT 6 M



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindree 49,6 cc, compression 9,5 à 1, puissance 1,35 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto $\varnothing$ 12-14 mm, allumage par 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 multidisque 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 $\varnothing$ AV 18", $\varnothing$ AR 18", pneus $\varnothing$ AV 2.25, $\varnothing$ AR 2.25, freins AV à tambour à commande par câble, $\varnothing$ du tambour 118 mm, AR à tambour à commande par tringle, $\varnothing$ du tambour 118 mm.

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

Dimensions : 1.750 x 800 mm, empattement 1.150 mm, poids 59 kg.

Capacité : réservoir d'essence 6,8 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 38,300 km/h.

Prix : 2.870 F.

PUMA CROSS

Cyclomoteur cross qui, bien que datant déjà, évolue avec notamment l'apparition d'un pot relevé.

PUMA CROSS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindree 49,6 cc, compression 9,5 à 1, puissance 1,35 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto $\varnothing$ 14-12 mm, 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 multidisque 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 $\varnothing$ AV 19", $\varnothing$ AR 17", pneus $\varnothing$ AV 2.50, $\varnothing$ AR 3.00, freins AV à tambour à commande par câble, $\varnothing$ du tambour 118 mm, AR à tambour à commande par tringle, $\varnothing$ du tambour 118 mm.

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

Dimensions : 1.810 x 780 mm, empattement 119 mm, poids 85 kg.

Capacité : réservoir d'essence 6,8 l.
Performances constructeur : vitesse max usine 38,300 km/h.

Prix : 3.190 F.

GAUTHIER

Jeune constructeur de la région lyonnaise, A. Gauthier s'est orienté tout de suite vers les moyennes cylindrées sportives. Sa première réalisation, à moteur Sachs, laisse bien augurer de l'avenir et a obtenu de nombreux succès sportifs, en particulier au Tour de France. Une 175 cc est en préparation.

GAUTHIER

MOTOS GAUTHIER, 119, rue d'Anse, 69400 Villefranche.

125 GA

Une 125 française de construction semi-artisanale qui s'affirme déjà comme l'une des plus sportives. De nombreux accessoires sont disponibles (carénage, etc.).

125 GA



Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 9 à 1, 17 ch à 7.500 tr/mn, carburateur Bing, allumage par volant magnétique Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.
Transmissions : primaire par engrenages, rapport 2,1 à 1, 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 à 1).
Partie cycle : cadre double berceau supérieur, pneu AV 2,75 x 18, AR

3,00 x 18, frein AV double tambour double came Ø 140 mm, frein AR à tambour simple came Ø 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, réservoir essence 11 l.

Vitesse max. : usine 130 km/h.

Essai Moto-Revue n° 2.113 en 1973.

Prix : 5.800 F.

125 RANDONNÉE ET QUATRE SAISONS

Il existe deux autres versions : 125 Randonnée qui est d'une allure plus grand tourisme au prix de 5.750 F, et une 125 Compétition-client « Quatre Saisons » développant 22 ch au prix de 7.120 F.

125 GA



GILERA

La Gilera est l'un des enfants de la maison Piaggio, l'un des plus grands producteurs mondiaux de deux et trois roues avec les célèbres scooters Vespa (qui ont un peu disparu) et toute la gamme des triporteurs utilitaires Vespa, ainsi que les cyclos Ciao, Boxer et Bravo.

PIAGGIO et Co, Stabilimento Gilera Arcore, Milano, Italie.

Importateur pour la France :

VESPA FRANCE, 51, boulevard de la Mission-Marchand, 92 - Courbevoie.

50 4V Tourisme et Sport

Cyclomoteurs bien conçus et équipés de façon classique. Leur prix les rend assez compétitifs. La version sport diffère de la tourisme par un guidon bracelets.

50 4V TOURISME



50 4V SPORT



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38,4 x 43 mm, cylindrée 49,8 cc, compression 5,5 à 1, puissance 1,4 ch à 4.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA Ø 14 mm, allumage par volant magnétique et bobine HT (6 V 28 W), lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick (Italie), pédales (France).

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 2,25 x 19, freins

AV et AR à tambour simple came Ø 104 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique (Cérian), AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.820 x 685 x 980 mm, empattement 1.170 mm, garde au sol 220 mm.

Poids 67 kg à sec, réservoir d'essence 7 l.

Performances constructeurs : vitesse max. usine 55 km/h, consommation usine 2 l aux 100 km.

Essai « Moto Revue » n° 2114. Ce modèle doit être supprimé.

TOURING RS

Mêmes caractéristiques mécaniques que les précédents, mais équipé de pneus 2,50 x 17" à l'avant et 2,75 x 17" à l'arrière, d'une selle bi-places et d'une fourche Cérian. Prix : 3.100 F.

TOURING RS



50 TRIAL

En France, seuls les 50 cc traités en cyclomoteurs sont importés. Parmi eux, un modèle tout-terrain, le 50 trial. D'allure générale très proche des autres modèles tourisme de la marque, cette machine est un compromis assez peu convaincant.

50 TRIAL



Moteur : monocylindre 2 temps à culasse hémisphérique à grande dépression thermique, cylindrée 49 cc, allumage par volant magnétique, bobine extérieure H.T., carburateur Dell'Orto, filtre à air protégé (chambre d'admission étanche).

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

Partie cycle : cadre double berceau, suspensions AV fourche Ceriani télescopique à grand débattement, AR amortisseurs réglables Ceriani, pneus AV 2.50 x 19 à pavés, AR 3.00 x 17 à crampons, réservoir essence 7 l.

Poids 75 kg.

Coloris rouge-blanc.

Prix : 3.250 F.

GITANE TESTI

Etablie à Machecoul, la firme Gitane a obtenu en 1972 l'Oscar de l'exportation. Cette excellente référence montre bien le dynamisme de l'usine. Une grande partie de la production est constituée par les vélos qui sont particulièrement réputés aux Etats-Unis. La gamme très complète de cyclomoteurs de tout-terrain fabriqués en collaboration avec la firme italienne Testi est brillamment représentée par la Trail-King, qui connaît un succès mérité, mais également par la 125 Corsa 2000, version sport, équipée d'un kit polyester du modèle Easy rider, ainsi que par la Buffalo, 125 cross des plus séduisantes.

S.A. MICMO, 44270 Machecoul.

SPECIAL CORSA

50 cc compétition-client.

SPECIAL CORSA



Moteur : Minarelli 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 49 cc, 10 ch à 11.700 tr/mn, carburateur Dell'Orto 22 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par poussette.

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

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 2.50 x 17, AR 2.75 x 17, freins AV double tambour double came 130 mm, AR tambour simple came 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Performances constructeur : vitesse max. usiné 130 km/h.

Prix : 5.305 F.

CHAMPION SUPER ET POLYESTER

L'un des cyclomoteurs les plus populaires en France, le Champion Super, vient de se moderniser et existe maintenant en version polyester d'allure plus sportive.

Plusieurs modèles sont disponibles : Champion SS 6, boîte 6 vitesses et guidon bracelet ; ST 6, boîte 6 vitesses, guidon grand tourisme ; les mêmes différences existent pour le Champion polyester.

CHAMPION SUPER ET POLYESTER



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cc, compression 9,5 à 1, puissance 1,2 ch à 4.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, transmission arrière à 2 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV 17", AR 17", pneus AV 2.50, AR 2.75, freins AV à tambour à commande par câble, du tambour 115 mm, AR à tambour à commande par câble, du tambour 155 mm (polyester 118).

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

Capacité : réservoir d'essence 9 l.

Prix : Super : 2.729 F - Poly : 3.073 F.

CHAMPION VELOCE POLYESTER

Même modèle que le Champion polyester, avec des équipements plus sophistiqués : tête de fourche, garde-boue avant en A.B.S. sport, frein avant à disque à commande hydraulique.

CHAMPION VELOCE POLYESTER



Moteur : Minarelli 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 49 cc, carburateur Dell'Orto 12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2.50 x 17, AR 2.75 x 17, freins AV double tambour simple came 120 mm, AR tambour simple came 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Prix : 3.621 F.

GRAND PRIX

Partie cycle et moteur identique à la série Champion. Disponible en versions : S/3 : 3 vitesses commandées au guidon par poignée tournante ; guidon sport à bracelets réglables : 2.113 F.

T/3 : 3 vitesses, came pour le S/3 ; guidon tourisme : 2.113 F.

T/4 : 4 vitesses, guidon tourisme. Seule la présentation diffère : 2.470 F.

125 EASY RIDER

Une 125 routière remarquable par l'homogénéité de sa partie cycle et les multiples possibilités de réglage qu'elle offre. Deux autres versions sont dérivées de ce modèle : la Corsa 2000 Sport et la Buffalo Enduro.

125 EASY RIDER

Moteur : Minarelli 2 temps monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, 123,48 cc, compression 8,26 à 1, 9,71 ch à 5.800 tr/mn, carburateur Dell'Orto VHB 25 BS 25 mm, allumage volant magnétique 6 V 33 V, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, rapport : 2,521, secondaire par chaîne, rapport : 2,73, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, rapports internes : 3,40, 2,14, 1,50, 1,25, 1,04.

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 2.75 x 17, AR 3.00 x 17, frein AV tambour duplex 160 mm, frein AR tambour simple came 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L : 1.950, l : 800, h : 1.010 mm, empattement 1.233 mm, hauteur de selle 770 mm, garde au sol 135 mm, poids 100 kg à sec, réservoir essence 8 l.

Performances constructeur : vitesse max. usiné 120 km/h, consommation usiné 3,5 l/100 km. Essai Moto Revue n° 2169 en 74. Prix : 4.578 F.



125 CORSA 2000

Munie d'un petit carénage tête de fourche, d'un long réservoir type course et de commandes reculées, voici une 125 très sportive qui aura certainement auprès des jeunes le même succès que le 50 Champion.

125 CORSA 2000



Moteur : Alimarelli 2 temps monocylindre incliné de 15°, alésage et course 55 x 52 mm, 123,4 cc, compression 12,5 à 1, 9,71 ch à 5.800 tr/min, carburateur Dell'Orto VHB 25 mm, allumage volant magnétique 6 V 33 W, bobine HT externe, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 2,521, secondaire par chaîne, rapport 41/15 = 2,73, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, rapports internes : 3,40, 2,14, 1,50, 1,25, 1,04.

TRIAL KING

Une excellente chose à l'actif de cette machine : une double couronne arrière qui permet de tirer plus court ou plus long selon qu'il s'agit d'une utilisation route ou tout-terrain.

Versions 4 et 6 vitesses.

TRIAL KING



TRIAL KING

Moteur : monocylindre 2 temps Alimarelli, cylindrée 49,6 cc, alésage et course 38,8 x 42, taux de compression 9,5 à 1, puissance 1,2 ch DIN à 4.800 tr/min, alimentation par mélange, démarrage par pédales.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, carter de chaîne surdimensionné, boîte de vitesses à 6 rapports, transmission AR à deux rapports.

Partie cycle : cadre double berceau triangulaire en tubes acier, suspensions AV fourche télescopique type Ceriani, AR à bras oscillant et amortisseurs télescopiques, roues AV 2,50 x 19", AR 2,50 x 17", freins AV et AR à tambour 116 mm. Poids 67 kg. Réservoir d'essence 10 litres.

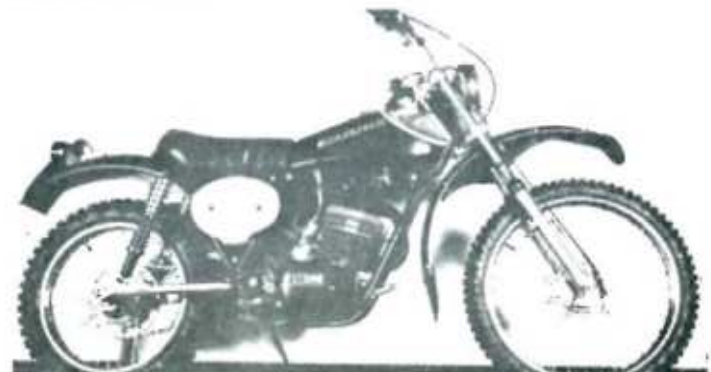
Coloris : bleu, blanc, translucide.

Prix : 3.114 F [6 V] - 3.043 F [4 V].

125 ENDURO BUFFALO

D'une esthétique originale, la 125 Buffalo se signale aussi par d'intéressantes particularités techniques : le réglage de tension de la chaîne secondaire s'effectue par déplacement du moteur. La colonne de direction est montée sur silent-blocs. L'allumage est électronique.

125 ENDURO BUFFALO



Moteur : Alimarelli 2 temps monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, 123,48 cc, compression 12,5 à 1, 22 ch à 9.200 tr/min, carburateur Dell'Orto VHB 30 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport = 3,277, secondaire par chaîne, rapport : 58/15 = 3,867, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports,

rapports internes : 3,00, 1,933, 1,500, 1,250, 1,045.

Partie cycle : cadre double berceau, frein AV et AR tambour moyen coniques Grimeca, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables, poids env. 90 kg à sec, réservoir essence 9 l.

Prix : non fixé.

GIULIETTA

Giulietta connut son heure de gloire il y a quelques années en France à la grande époque du cyclo sportif. Sa diffusion chez nous est maintenant assez restreinte. La gamme se compose d'une bonne douzaine de modèles du plus pur type italien.

GIULIETTA, 25, viale delle Industrie, 36041 Alta Ceccato, Italie.

Importateur pour la France :

Ets P. BONNET, 78, avenue du Général-Leclerc, 92 - Boulogne.

MINI

Cyclomoteur urbain de faible encombrement.

MINI-KICK



MINI KICK

Moteur : F. Morini-Gyronat 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 49 cc, puissance max. à 5.500 tr/min, carburateur 1 Dell'Orto, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick ou pédales.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage automatique, monovitesse.

Partie cycle : cadre ouvert tubulaire,

pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR tambour simple came 80 mm, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Poids : 45 kg à sec.

Réservoir essence : 3,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 45 km/h.

Importé.

Prix : 1.250 F.

CHOPPER

Cyclomoteur à petites roues traité en Chopper.

CHOPPER



Moteur : Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, puissance max. à 4.700 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par pédalier.

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

Partie cycle : cadre poutre tubulaire, pneus AV 2,25 x 16, AR 3,50 x 12, freins AV et AR tambour simple came Ø 105 mm, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 60 kg à sec.
Réservoir essence : 7 l.
Importé.

Prix : 2.075 F.

MONSTER

Cyclomoteur type trail-bike.

MONSTER 5 M



Moteur : Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, puissance max. à 4.700 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par kick.

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

rapports (existe en 4 et 6 rapports).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 18, AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 74 kg à sec.
Réservoir essence : 9 l.

Prix : 3.030 F.

GORI

Cette marque italienne, récemment importée par le Ceintmaje, est spécialisée dans les machines tout-terrain de petite cylindrée. L'importateur, outre les vélomoteurs présentés ici, livre à sa clientèle un cyclomoteur traité en tout-terrain, semblable au vélomoteur 50 cc, hormis les pédales.

GORI OFFICINA MECCANIC via Giuseppe Manfredi 1, Firenze, Italie.

Importateur pour la France :
CEINTMAJE, 31, rue Kléber, 92 - Levallois.

Importateur pour la Belgique :
GRAVILLON, Schrieksesteenweg 111, 3150 Boisshot.

SCRAMBLER 50

Vélomoteur 50 cc, conçu pour le tout-terrain.

SCRAMBLER 50



Moteur : 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 42 x 38 mm, 49 cc, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, 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 et AR tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 69 kg à sec.

Prix : non fixé.

125 REGOLARITA

125 tout-terrain, rapide et puissante.

125 REGOLARITA



Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cc, 19 ch à 8.500 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, 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 tambour simple came Ø

135 mm, AR tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : garde au sol 330 mm, poids 89 kg à sec, réservoir essence 6,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 120 km/h.

Prix : non fixé.

125 TOUT-TERRAIN

Cette machine, plus économique que celles à moteur Sachs, est destinée à la promenade et à l'entraînement plus qu'à la compétition.

125 FRANCO-MORINI

Moteur : 2 temps monocylindre Franco-Morini, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cc, 6 ch à 8.000 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, 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 tambour simple came Ø 135 mm, AR tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : garde au sol 330 mm, poids 88 kg, à sec, réservoir essence 6,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 110 km/h.

Prix : non fixé.

125 CROSS

Machine de moto-cross compétition-client.

125 CROSS



Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cc, 22 ch à 8.500 tr/min, carburateur Dell'Orto 27 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.
Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 2,05 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.
Poids : 82 kg à sec.
Reservoir essence : 5,5 l.
Performances constructeur : vitesse max usine 105 km/h.
Prix : non fixe.

GREEVES

La prestigieuse marque anglaise a arrêté la production des modèles 175 Trial et Enduro à moteur Puch 6 vitesses. Les quelques machines produites actuellement sont les 250 et 380 à moteur Greeves, dans les présentations Desert, Griffon et MX. Pas une de ces motos n'atteint le sol du vieux continent, toute la production étant absorbée par les Etats-Unis.

GREEVES MOTOR CYCLES, Church Road, Thundersley, Essex - Grande-Bretagne.

Importateur pour la France :
 Suspension d'importation.

GUZZI

Moto-Guzzi présente, pour 1975, une gamme qui compte un modèle de plus : la 50 cc Cross. Le reste de la gamme n'a pas subi de grosses modifications. La série des moteurs V7, dont la réputation de souplesse, de robustesse et de fiabilité n'est plus à faire, domine largement cette gamme avec 3 modèles : 750 S, 850 T et la célèbre 850 California.

Au bas de la gamme on retrouve la 250 TS, moteur bicylindre 2 temps Benelli, qui tente de se faire une place sur le marché. Mais il manque toujours cette 350 GTS dont il est question depuis si longtemps et dont l'importation vient encore d'être repoussée. Un tel modèle, charnière entre la 250 et la 750, est indispensable. La partie tout-terrain s'est enrichie d'un cyclo-cross de 50 cc, véritable petite moto qui ne laissera pas indifférents les jeunes. A condition de disposer de 3.200 F ! Et puis, il y a aussi la 1000 !...

MOTO GUZZI, 22054, Mandello del Lario (Como), Italie.

Importateur pour la France :
 MOTOBECANE, 16, rue Lesault, Pantin

Importateur pour la Belgique :
 Ets VANDERHULST, Champ Delsart 4-8, 1302 Dion-Valmont.

250 TS

Il s'agit, en fait, d'une version améliorée de la 250 Benelli. Les cylindres, à quatre transferts, en particulier, sont en alliage léger chrome dur. Un taux de compression plus élevé et des carburateurs plus gros permettent à Moto-Guzzi d'annoncer 5 ch et 10 km/h de plus que sa firme sœur Benelli.

250 TS

Moteur : 2 temps bicylindre, cylindres en alliage chrome dur, alésage et course 56 x 47 mm, 231,4 cc, compression 10 à 1, puissance 30 ch à 7.400 tr/min, 3,4 kg/mi à 6.400 tr/min, 2 carburateurs Dell'Orto VHB 25 mm, allumage électronique batterie 6 V 9 Ah, lubrification mélange 4%, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (20/10 - 13/16 - 9/22 - 7/41 - 6/21).
Partie cycle : cadre double berceau

tubulaire, freins AV duplex double came 220 mm, AR double came 220 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.950 x 780 x 1.050 mm, empattement 1.310 mm, poids 129 kg à sec, réservoir d'essence 13,5 litres.

Performances constructeur : vitesse max usine plus de 150 km/h, consommation 7 l. aux 100 km.
 Essai « Moto Revue » n° 2213.
Prix : 7.232 F.

250 TS



750 S

Issue de la V7 Speciale, ce modèle 750 S bénéficie d'améliorations techniques très intéressantes : frein double disque à commande hydraulique à l'avant, robinet d'essence actionné par une valve électromagnétique, éclairage sous la selle de la plaque porte-lusibles, garde-boue arrière articulée facilitant le dégagement de la roue, fourche télescopique double effet. Cette machine possède, en plus, les légendaires qualités de robustesse de la série V7 : un cadre double berceau avec partie inférieure démontable, un poids relativement faible, une largeur très réduite pour une 750. Les performances moteur ont été améliorées par rapport à l'ancien modèle : 70 ch à 7.000 tr/min, vitesse maximum 206 km/h, accélération 13"1 aux 400 m départ arrêté. Cette 750 S peut être considérée comme l'une des meilleures motos de grand tourisme actuelles.

750 S



Moteur : 4 temps bicylindre en V à 90° culbute, alésage et course 82,5 x 70 mm, 748,36 cc, compression 9,8 à 1, 70 ch à 7.000 tr/min, carburateur Dell'Orto VHB 30 mm, allumage batterie-bobine 12 V 32 Ah, lubrification carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 1,235 à 1, secondaire par arbre et cardans homocinétiques, rapport du couple conique 4,375 à 1, embrayage bidisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports, internes 2.000, 1.388, 1.047, 0.869, 0.750.

Partie cycle : cadre double berceau (démontable), pneus AV 3,25 x 18", AR 3,50 x 16", freins AV double

disque, AR tambour double came 220 mm, suspension à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.155 x 700 x 1.035 mm, empattement 1.470 mm, garde au sol 150 mm, poids 225 kg à sec, réservoir essence 19 l, huile 3,5 l.

Performances constructeur : vitesse max usine 206 km/h (essai « Moto Revue » 189,54 km/h), 400 m D.A. usine 13"1 (essai « Moto Revue » 14"1), consommation usine 8,5 l. aux 100 km.

Essai « Moto Revue » n° 2117 en 1973.

Prix : 18.497 F.

850 CALIFORNIA

C'est le modèle le plus imposant de la gamme. Dérivée de la version « Police » réalisée pour l'Etat de Californie, la 850 California a conservé toutes les caractéristiques que la police américaine avait exigées : guidon U.S.A., grande selle avec arc-boutant postérieur, marche-pieds repliables, pare-jambes avant et arrière, pare-brise, sacoche.

Le moteur est le même que celui de la version GT.

850 CALIFORNIA

Moteur : 4 temps bicylindre en V à 90° culbute, alésage et course 83 x 78 mm, 844,05 cc, compression 9,2 à 1, 64,5 ch à 6.500 tr/min, carburateur Dell'Orto 29 mm, allumage batterie-bobine, lubrification carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages (17/21), secondaire par arbre à cardans homocinétiques (10/37), embrayage bidisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 4,00 x 18, freins

AV duplex double came 220 mm, AR simple came 220 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.245 x 795 x 1.050 mm, empattement 1.470 mm, garde au sol 145 mm, poids 243 kg à sec, réservoir essence 22,5 litres.

Performances constructeur : vitesse max usine 180 km/h, 400 m D.A. usine 15"2, consommation usine 6,3 l. aux 100 km.
 Essai « Moto Revue » n° 2219.
Prix : 17.550 F.



850 T3

Les fameux bicylindres en V à 90° sont successivement passés de 700 à 750 puis 850 cc dans leurs versions de tourisme. La 850 T, nouveau modèle grand tourisme de la marque, bénéficie de la souplesse du moteur 850 allée à la tenue de route de la partie cycle de la Sport. Ce modèle présente sur l'ancienne V 850 GT de nombreuses modifications, parmi lesquelles un nouvel arbre à cames augmentant la souplesse, un alternateur remplaçant la dynamo, une transmission secondaire à cardans encore améliorée, un frein avant double disques à commande hydraulique.

850 T3



Moteur : 4 temps culbute 2 cylindres en V à 90°, alésage et course 83 x 78 mm, 844,05 cc, 68,5 ch à 7.000 tr/min, carburateur Dell'Orto, allumage batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par arbre et cardans, embrayage à 5 rapports (11,424, 7,728, 5,900, 4,913, 4,284).

V 1000 CONVERT

71 ch à 6.500 tr/min, 240 kg, transmission automatique, quelques gadgets et un prix d'environ 25.000 F, voici en bref la V 1000 Convert. 1.000 exemplaires sont en cours de production pour les services administratifs américains. La production en série commencera une fois commande livrée, fin février début mars. Les premiers modèles devraient être disponibles d'ici peu. Prix : 25.000 F.

V 1000 CONVERT

Moteur : 4 temps 2 cylindres en V, alésage et course 80 x 78 mm, 949 cc, 9,2 à 1, 71 ch à 6.500 tr/min, 2 carburateurs Dell'Orto, allumage, batterie, bobines, lubrification par carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par cardans, 9,34 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile plus convertisseur de couple, boîte de vitesse à 2 rapports en prise constante.

Partie cycle : cadre double berceau à

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,50 x 18", AR 4,10 x 18", frein AV double disque hydraulique, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence 25 l, poids 216 kg.

Performances constructeur : vitesse max, 195 km/h, 400 m D.A. 13"7, consommation 6,2 l aux 100 km (Cuna).

Prix : 17.049 F.

partie inférieure démontable, jantes AV 18", AR 18", pneus AV 410, AR 410, freins AV double disque Brembo à commande hydraulique, Ø 300 mm, AP simple disque à commande hydraulique, Ø 240 mm, suspensions à amortissement hydraulique AV télescopique, AR oscillante.

Dimensions : poids 240 kg, réservoir d'essence 25 litres.

Performances constructeur : vitesse max, 195 km/h, consommation 6 à 8 litres aux 100 km.

Prix : environ 25.000 F.



50 CROSS

Voici le petit dernier de la famille Guzzi : un cyclomoteur cross. Par ses caractéristiques techniques, ce 50 cc est plus une véritable petite moto de cross qu'un cyclo : cadre double berceau, suspension avant par fourche à grand débattement, arrière par bras oscillant et amortisseurs hydrauliques réglables, boîte cinq vitesses. Un accessoire très intéressant : une double couronne arrière.

L'esthétique n'a pas été négligée non plus : garde-boue avant équipé d'une bavette et descendant bas devant le cylindre, feu arrière intégré au garde-boue, « plaques à numéros », bas moteur et culasse noirs, selle bien proportionnée à la taille de la machine et d'une allure très « compétition ».

Seul léger handicap de ce modèle, son prix : 3.200 F.

50 CROSS



Moteur : monocylindre 2 temps, alésage et course 39 x 40 mm, cylindre 49 cc, compression 8 à 1, carburateur Dell'Orto Sha 14/12, alimentation mélange, allumage volant magnétique avec bobine extérieure, démarrage par pédales.

Transmissions : par chaîne, embrayage multidisque à bain d'huile.

Partie cycle : cadre double berceau, suspensions AV par fourche téles-

copique à grand débattement, AR par bras oscillant et amortisseurs hydrauliques réglables, freins AV et AR tambour Ø 123 mm, pneus AV 2,50 x 19", AR 3,00 x 17" cross.

Performances constructeur : consommation 2,9 l de mélange aux 100 km, contenance réservoir 8,5 l, poids à vide 78,5 kg.

Prix : 3.200 F.

125 TRAIL

Machine lancée à l'attaque de ses sœurs nippones, la 125 Guzzi Trail ne manque pas d'arguments.

Ce trail-bike est une harmonieuse combinaison de sophistication et d'esprit sportif. Des lignes générales fines, un réservoir bien galbé, un ensemble phare-clignotants-compteurs à la japonaise, des carter moteur émaillés noir, comme le guidon et le pot d'échappement, des garde-boue incassables.

Sur route comme en tout-terrain, cette 125 conserve une stabilité exceptionnelle. La boîte de vitesses à 5 rapports, extrêmement précise, est commandée par un sélecteur placé à droite et répondant aux normes italiennes : première en haut, le reste en bas. La démultiplication finale est plus adaptée à la conduite urbaine qu'au tout-terrain.

Les leviers de commande, recouverts de plastique, sont doux. La poignée de gaz est à tirage rectiligne, ce qui augmente la longévité du câble.

Le gros défaut de cette moto se situe au niveau de la direction dont l'angle est limité par des butées beaucoup trop rapprochées. Il faudrait également supprimer le frein de direction qui donne l'impression d'une moto lourde à l'avant.

125 TRAIL

Moteur : 125 monocylindre 2 temps, course et alésage 49 x 56 mm, 120,62 cc, compression 9,5 à 1, 14 ch à 6.500 tr/min, 1,2 kg/m à 5.950 tr/min, carburateur Dell'Orto VHB 22 SS, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau en tubes d'acier, pneus AV 2,50 x 2", AR 3,50 x 18" cross, freins AV et AR à tambour simple came Ø 135 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Poids 98 kg, réservoir essence 8,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum 110 km/h, consommation 5,3 l, aux 100 km.

Prix : 4.400 F.



HARLEY-DAVIDSON

Beaucoup de changement du côté d'Harley Davidson. Le 1^{er} janvier 1975 A.M.F. Etats-Unis décide de se décharger du marché européen en confiant la gestion à A.M.F. Harley Davidson International, basée à Genève. Dans le même temps, A.M.F. France, division Harley Davidson s'installait dans de nouveaux locaux à Perthes-en-Gâtinais aménagés par les Etablissements Leconte. Au niveau de la gamme proprement dite, il semble qu'Harley soit décidé à uniformiser au maximum les équipements des six modèles 125-175-250. La simplification doit également porter sur les appellations des différentes machines : SX pour les tout-terrain, SS pour les versions route. Deux modèles tout-terrain font leur apparition : les 125 et 175 SX. Pour les amateurs de bitume, Harley lance une gamme route qui reprend toutes les cylindrées tout-terrain.

Avec à l'appui un remaniement des services après-vente, des modes de distribution. Et la perspective de trouver des pièces détachées chez les concessionnaires ! Tout ce qu'il faut pour plaire.

A.M.F. HARLEY DAVIDSON, Milwaukee, Wisconsin 53201 (U.S.A.).

Importateur pour la France :

A.M.F. France, division HARLEY DAVIDSON, Les Sablons, Perthes-en-Gâtinais 77930.

Importateur pour la Belgique :

JAVAUX-MONTOISY, route de Mons, 190, 7320 Horm.

125 SS

Le vélomoteur 125 RVX a laissé place à la 125 SS. Reprenant la même partie moteur que sa consœur la 125 SX, mais avec une partie cycle et des équipements tourisme.

125 SS



Moteur : 2 temps 1 cylindre, alésage et course 56 x 50 mm, 123,15 cc, compression 8,7 à 1, 11 ch à 6.750 tr/mn (roue AR), carburateur Dell'Orto 20 mm, allumage batterie, bobine, alternateur Donsi 12 V 100 W, lubrification séparée (3 à 6 l.), mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 3,21 (19 x 61), transmission secondaire par chaîne, rapport 14 : 57 ou 71, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, type à pignons toujours en prise, commande par secteur au pied gauche.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 19, AR 3,50 x 18, freins AV et AR simple came 2 135 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.000 mm, empattement 1.358 mm, hauteur de selle 774 mm, garde au sol 182 mm, poids 117 kg, réservoir essence 10,5 l., huile 1,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. 103 km/h, consommation 4,5 l.

Prix : 5.144 F.

175 SS

La gamme route comportant les mêmes modèles que la gamme tout-terrain, cette 175 est donc identique du point de vue partie cycle à la 250 SS. Séduisante, la ligne de ces modèles tourisme à l'américaine n'est pas sans rappeler un petit air de chepper du meilleur ton. De plus, les coloris et les filets sur le réservoir ajoutent à ce cachet esthétique original.

175 SS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 61 x 60 mm, cylindrée 174 cc, compression 10,8 à 1, carburateur Dell'Orto 27 mm, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapports 2,8 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,37 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 25,20 - 17,89 - 12,99 - 10,00 - 8,00.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes 19" AV, 18" AR, 18", pneus 3,00 AV, 3,50 AR.

freins AV à tambour à commande par câble, 140 mm, AR à tambour à commande par câble, 140 mm.

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

Dimensions : 2.140 x 880 x 774 mm, (hauteur de selle), empattement 1.371 mm, garde au sol 142 mm, poids 120 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 litres, réservoir d'huile 1,5 litre.

Prix : 5.890 F.

250 SS

La plus grosse désormais de la gamme tourisme, avant le monstre FLH 1200, depuis la disparition de la 350 TVSS.

250 SS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 58,8 mm, cylindrée 239,4 cc, compression 10,1 à 1, 26 ch à 6.250 tr/mn, carburateur Dell'Orto 32 mm, allumage par volant magnétique, lubrification sous pression, séparée par pompe, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 2,80 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,12 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,538 - 1,764 - 1,286 - 1,000 - 0,807.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau avec poutre supérieure, jantes 19" AV, 18" AR, 18", pneus 3,25 AV, 3,50 AR, freins AV à tambour à commande mécanique simple came, 140 mm, AR à tambour à commande mécanique simple came, 140 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec amortisseurs réglables en 3 positions.

Dimensions : 2.146 x 880 x 774 mm, empattement 1.371 mm, garde au sol 142 mm, poids 120 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 litres, réservoir d'huile 1,5 litre, Carter moteur 1,5 litre.

Essai « Moto Revue » n° 2219.

Prix : 7.250 F.

FLH 1200 ELECTRA GLIDE

« La » Harley ! Indifférente et superbe, on pourrait plus facilement la comparer à un bateau qu'à une moto. Taillée pour les grandes croisières... ou pour les Champs-Élysées ! Il existe aussi la Sportster, « plus petite des grosses Harley » !

FLH 1200 ELECTRA GLIDE

Moteur : 4 temps 2 cylindres culbutés en V, alésage et course 87,3 x 100,8 mm, 1.207 cc, compression 8 à 1, 66 ch à 5.200 tr/mn, carburateurs Bendix 34 mm, allumage batterie, bobine, alternateur 12 V 200 W, lubrification Carter sec, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, rapport 22 x 51, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (10,74, 6,50, 4,38, 3,37 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 5,10 x 16, freins AV et AR à disque hydraulique 254 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 2.360 mm, l. 97 mm, empattement 1.560 mm, garde au sol 127 mm, poids 330 kg, réservoir essence 19 l., huile 3.800 l.

Performances constructeur : vitesse max. 175 km/h.

Prix avec options : 32.270 F.



X 90 SHORTSTER

Une mini-moto munie d'un moteur relativement puissant qui contribue à en faire un petit engin amusant à conduire. La « machine qui se cabre plus vite que son ombre » !

X 90 SHORTSTER



Moteur : 2 temps 1 cylindre, alésage et course 48 x 50 mm, 50,435 cc, compression 9,2 à 1, 9 ch à 7.500 tr/min (roue AR), carburateur Dell'Orto 20 mm, allumage par volant magnétique Dansi, lubrification séparée (3 à 5 "u" d'huile), mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,21 (19 x 61), transmission secondaire par chaîne, rapport (12 x 30) 2,5 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, type à pignons toujours en prise, commande par sélecteur au pied gauche.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR simple came 25 104 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : L 1.450, l. 840, h. 900 mm, empattement 1.034 mm, hauteur de selle 690 mm, garde au sol 0.150 mm, poids 70 kg, réservoir essence 5,300 l, huile 1,370 l.

Performances constructeur : vitesse max 98,953 km/h, consommation 3,5 l/100 km.

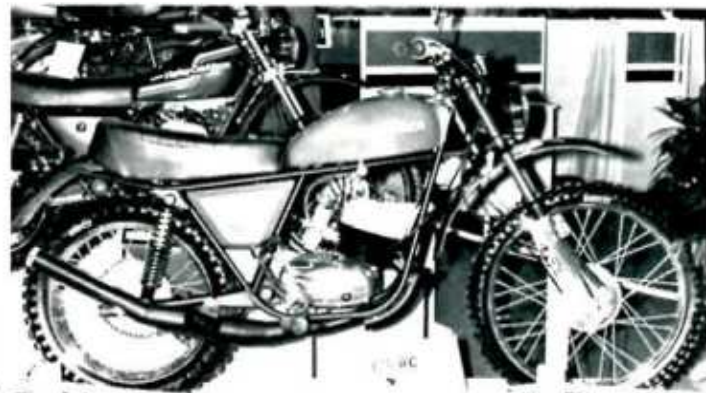
Essai Moto-Revue n° 2.165 en 74.

Prix : 2.995 F.

125 RC

Modèle enduro avec un moteur étroitement dérivé du 125 Ala d'Oro compétition. La 125 R/C conserve le graissage par mélange.

125 RC



125 RC

Moteur : 2 temps 1 cylindre, alésage et course 56 x 50 mm, 123,15 cc, compression 10,3 à 1, 16 ch à 8.000 tr/min (roue AR), carburateur Dell'Orto 27 mm, allumage volant magnétique Dansi, bobine extérieure, lubrification par mélange à 5 "u" d'huile, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,21 (19 x 61), transmission secondaire par chaîne, rapport (12 x 38) 58, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, sélecteur à droite.

Partie cycle : cadre double berceau.

pneu AV 2.50 x 21, AR 3.50 x 18, freins AV et AR simple came 25 135 mm (moyeux coniques), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L 2.060 mm, l. 900 mm, empattement 1.315 mm, hauteur de selle 815 mm, garde au sol 230 mm, poids 117 kg, réservoir essence 11 l.

Performances constructeur : vitesse max 102,650 km/h, consommation 5 à 6 l.

Essai Moto-Revue n° 2.063 en 1972.

Prix : 6.825 F.

125 SXT

Vélocité de la nouvelle série SX Harley Davidson qui s'inscrit dans la plus pure tradition des trail-bikes à la japonaise.

125 SXT



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 56 x 50 mm, cylindrée 123,15 cc, compression 10,8 à 1, 14 ch à 8.000 tr/min, carburateur Dell'Orto 27 mm, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par pignons hélicoïdaux, rapport 3,2 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,36 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 29 - 18,30 - 13,20 - 10,60 - 8,50.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes AV 19", AR

18", pneus AV 3,00, AR 3,50, freins AV à tambour à commande par câble, du tambour 135 mm, AR à tambour à commande par câble, du tambour 135 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec amortisseurs réglables en 3 positions.

Dimensions : 2.080 x 901 x 960 mm, empattement 1.358 mm, garde au sol 218 mm, poids 110 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,6 l, réservoir d'huile 1,3 l.

Essai - Moto Revue - n° 2225.

Prix : 4.990 F.

175 SX

Partie cycle identique à celle de la 250, et non pas de la 125, mais avec une puissance moteur inférieure. Un peu lourde pour les chevaux disponibles.

175 SX



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 61 x 59,6 mm, cylindrée 174 cc, compression 10,6 à 1, carburateur Dell'Orto 17 mm, allumage électronique, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 2,8 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,57 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 25,29 - 17,89 - 12,99 - 10 - 8.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes AV 19", AR

18", pneus AV 3,00, AR 3,50, freins AV à tambour à commande mécanique, du tambour 140 mm, AR à tambour à commande par câble, du tambour 140 mm.

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

Dimensions : 2.082 x (hauteur de selle) 800 mm, empattement 1.371 mm, garde au sol 178 mm, poids 120 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,6 litres, réservoir d'huile 1,5 litre.

Prix : 5.730 F.

250 SX

Nouvelle venue dans le domaine des trail-bikes, super efficace et aussi légère qu'une japonaise mais un tantinet lourde.

250 SX



Moteur : 2 temps 1 cylindre, alésage et course 72 x 58,8 mm, 239,4 cc, compression 10,95 à 1, 29 ch à 7.500 tr/min, couple maxi à 5.500 tr/min, carburateur Dell'Orto Ø 32 mm, allumage électronique, alternateur 12 V 100 W, lubrification préparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,80 à 1 (20 x 56), transmission secondaire par chaîne, rapport 3,06 à 1 (16 x 49), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (rapports finaux : 21,68, 15,34, 11,14, 8,57, 6,85).

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 19, AR 3,25/3,50 x 18, freins AV et AR simple came Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables (5 positions).

Dimensions : L. 2.080 mm, l. 880 mm, h. 1.050 mm, empattement 1.370 mm, garde au sol 178 mm, poids 120 kg, réservoir essence 10,5 l, huile 1,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. 130 km/h, consommation 4 à 6 l/100 km.

Essai Moto-Revue n° 2.165 en 74.

Prix : 6.979 F.

HERCULES

La Société Nürnberger Hercules Werke GmbH fondée en 1886 produit des véhicules à deux roues depuis la date de sa fondation jusqu'à ce jour — sans aucune interruption. Hercules est le producteur le plus ancien du monde de véhicules à deux roues. Il y a quatre ans, Hercules a mis à discussion le prototype d'une motocyclette avec moteur Wankel. Maintenant Hercules produit la W 2000, moto équipée d'un moteur rotatif Sachs Wankel. En outre, Hercules a contribué au développement des vélomoteurs électriques.

Depuis vingt années environ, le programme Hercules comprend aussi des machines de compétition, type « tout terrain ». Ce type spécial rend possible la participation de coureurs privés à cette catégorie de sport aussi beau et masculin.

NURNBERGER HERCULES - WERKE GMBH, D 85 Nurnberg, Nopitschstrasse 70, Allemagne (B.D.R.).

Importateur pour la France :
Suspension provisoire d'importation.

Importateur pour la Belgique :
L. VAN DER HULST, Bd du Centenaire 4-8 B, 1302 Dion-Valmont, Belgique.

ELECTRO

Cyclomoteur électrique de ligne très basse. Compact et esthétique.

ELECTRO



Moteur : électrique, moteur Bosch.
Transmissions : transmission secondaire par chaîne.

Partie cycle : cadre simple berceau

ouvert, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR néant.

Prix : 2.492 F.

50 SB 5

Vélomoteur bi-place malgré sa taille réduite. Utilitaire et amusant.

50 SB 5



Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, 49 cc, 4,3 ch (DIN), lubrification par mélange, mise en route par kick.
Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre poutre, pneus AV et AR 3,00 x 12, freins AV et AR à

tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 69 kg à sec, P.T.C. : 250 kg (biplace). Réservoir essence : 6,5 l.

Vitesse max. : usine 80 km/h.

Prix : 3.525 F.

K 50

Domage que ce vélomoteur ne soit pas encore parvenu jusqu'à nous. Assez puissant, il bénéficie surtout d'un confort exceptionnel grâce à sa suspension avant du type Earles. Mais la direction est un peu lourde. Existe en version RL, S et SE.

K 50



Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, 49 cc, 6,3 ch (DIN), lubrification par mélange, mise en route par kick.
Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 2,75 x 17, freins

AV et AR à tambour simple came Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV oscillante, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 85 kg à sec. Réservoir essence : 12 l.

Vitesse max. : usine 85 km/h.

Prix : 3.644 F.

K 125 T

Vélomoteur routier, fiable et puissant. Espérons que le nouvel importateur le remplacera par une version S plus récente, équipée d'un frein à disque à l'avant et dont la ligne générale est plus moderne.

K 125 T



K 125 T

Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, 17 ch (DIN), lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 17, AR 3,00 x 17,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 108 kg à sec. Réservoir essence : 13 l.

Vitesse max. : usine 120 km/h.

Prix : 125 KT : 6.865 F.

2000 WANKEL SACHS

Version définitive de la première moto à moteur rotatif qui fut commercialisée. Un modèle compétition était aligné aux derniers 1000 km du Mans et à Barcelone.

2000 WANKEL SACHS



Moteur : rotatif Wankel, 300 cc (équivalence), compression 8 à 1, 20 ch à 6.000 tr/mn, 2,6 kg-m à 3.600 tr/mn, carburateur Bing, allumage Bosch, mise en route par kick et démarreur électronique.

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

Partie cycle : cadre double berceau

supérieur, pneu AV 3,00 x 18, AR 3,25 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 180 mm, frein AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Vitesse max. : usine 130 km/h.

Essai Moto-Revue n° 1.998 en 1970.

Prix : 12.370 F.

GS 50

Cyclomoteur tout-terrain.

GS 50



Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 44 mm, compression 12,5 à 1, 8,5 ch à 9.000 tr/mn, carburateur Bing Ø 22 mm, allumage électronique Motoplât, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de

vitesses à 6 rapports 1^{er} 4,09, 2^e 2,80, 3^e 2,66, 4^e 1,71, 5^e 1,43, 6^e 1,24.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambours simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante.

Poids : 80 kg.

Réservoir essence : 13 litres.

Prix : 6.048 F.

K 125 GS « SIX JOURS »

Modèle de compétition destiné aux épreuves très dures, de style « 6 Jours » ou « Enduro ».

K 125 GS « SIX JOURS »

Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, puissance 19 ch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau,

pneu AV 3,00 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 15 l.

Prix : 7.380 F.

K 125 GS « SIX JOURS »



MC 125

Modèle cross de la marque, d'un bon rapport, poids, puissance. Malheureusement dépassé en compétition.

MC 125



Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, compression 12 à 1, 24 ch à 9.500 tr/mn, carburateurs Bing Ø 30 mm, allumage électronique Motoplât, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, 1^{er} 4,60,

2^e 2,93, 3^e 2,16, 4^e 1,72, 5^e 1,43, 6^e 1,24.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambours simple came Ø 140 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante.

Réservoir : 9 litres.

Poids : 90 kg.

Prix : 7.560 F.

HONDA

Premier constructeur mondial de deux roues, Honda présente en 1975 une gamme qui ne comprend pas moins de... 24 modèles. La réputation et, en quelque sorte, la position de leader de cette marque sur le monde du quatre temps ne sont plus à démontrer. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : Honda-France totalise, pour les cinq premiers mois, deux fois plus d'immatriculations de machines neuves (11 353) que son concurrent direct Yamaha (6 455). Cependant, Honda accuse une légère baisse de ses ventes par rapport à la même période de 1974. La venue, en 1975, des nouveaux modèles en apportant un sang nouveau en différents points de la gamme, devrait permettre à Honda de réaffirmer sa suprématie sur le marché français.

La principale amélioration technique à noter est la présence du disque avant qui équipe maintenant toutes les Honda à partir de la 125, à l'exception des deux vieilles 250 et 450 qui sont progressivement remplacées par les 250 G et 500 T.

Mais la plus attendue de la marque est sans doute la 1000 Gold Wing à transmission acaténe. Cette fois c'est fait, elle est là ! Le prix avait été annoncé, lors du Salon de Paris 1974, pour moins de 20 000 F : il est très exactement de 20 063 F. Une agréable surprise.

La partie tout-terrain de la gamme s'enrichit de la 125 TL, plus connue sous le nom de Bial, moto de trial quatre temps dérivée de la 125 SL. Une TL 250 est en instance d'importation. En revanche, les amateurs de moto-verte seront déçus car Honda n'importe toujours pas la 360 XL réservée au marché américain, et les modèles deux temps MT 125 et 250 sont abandonnés en raison des récentes réglementations anti-pollution aux U.S.A. Les CR de cross compétition continuent cependant leur carrière. Réservées à l'utilisation sur piste, ces motos ne sont pas touchées par les nouvelles réglementations qui ne s'appliquent qu'aux deux roues immatriculables.

Cependant, au moment où nous imprimons ces pages, nous apprenons que cette gamme va se trouver très sensiblement modifiée. Apparition d'un Amigo PF 2 temps, d'une 125 S 3 plus puissante, d'une SP 360 moins chère que la CB 360 G, de la 400 Four avec échappement 4 en 1, d'une CB 550 Four et d'une nouvelle 750 F équipée de 4 en 1, d'un disque arrière et d'une esthétique différente. Pour la gamme tout-terrain, la SL 125 doit être remplacée par la XL 125, de même que la XL 250 doit l'être par la version américaine.

Vous pouvez retrouver les modèles que nous ne vous présentons pas dans les pages de ce catalogue, uniquement à cause des délais d'impression qui nous lient, dans les pages de dernière heure réservées aux machines exclusivement Salon 75.

HONDA MOTOR Co. Ltd., Tokyo, Japon.

Importateur pour la France :

HONDA FRANCE, 20, rue Pierre-Curie, 93 - Bagnolet.

Importateur pour la Belgique :

HONDA MOTOR S.A., Wyngaardveld, 1-9300 Aalst.

Importateur pour la Suisse :

HORST FREDRIENS, 12, rue Diorana, 1204 Genève.

C 50 ET CM 50

Vélocités utilitaires à boîte trois rapports et embrayage automatique dotés d'un équipement très complet. Tablier protecteur en nylon souple, carter de chaîne secondaire, porte-bagages, clignotants, selle biplace ou monoplace. Le type M est équipé d'un démarreur électrique. Ce vélomoteur a déjà été construit à plus de dix millions d'exemplaires.

C 50 ET CM 50



Moteur : 4 temps monocylindre, 1 ACT, alésage et course 39 x 41,4 mm, 49 cc, compression 8,8 à 1, 4,8 ch à 10.000 tr/min, 0,37 kg/m à 8.200 tr/min, carburateur 1 Keihin, allumage C 50 volant magnétique, CM 50 batterie-bobine (6 V 11 Ah), lubrification carter humide, mise en route par kick (démarreur électrique sur CM 50).

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge à disques multiples en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports, 1.364, 1.722, 1.290.

Partie cycle : cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17, freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV à balanciers (roue poussée), AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.795 x 640 x 975 mm, empattement 1.185 mm, garde au sol 130 mm, poids 69 kg à sec, réservoir essence 3 litres.

Performances constructeur : vitesse maxi usine 75 km/h, consommation usine 90 km/l.

Prix : C50 : 2.082 F - C50M : 2.257 F.

SS 50 Z



PF 50 ET PFR 50

L'Amigo PF et PFR 50 est un cyclomoteur 4 temps monocylindre fonctionnant donc à l'essence et non pas au mélange. Entièrement automatique, l'Amigo est d'une simplicité de conduite totale : démarrage par pédales, poignée de gaz et décompresseur au guidon.

L'équipement a été particulièrement soigné : fourche avant télescopique, suspension arrière par bras oscillant et amortisseurs hydrauliques sur la version PFR, freins avant et arrière à tambour, éclairage à deux positions : lanterne et phare. De nouvelles couleurs, plus gaies, seront proposées cette année.

PF 50 ET PFR 50



Moteur : 4 temps monocylindre, 49 cc, refroidissement par air, distribution par culbuteur, alésage et course 42 x 35,6 mm (rapport 1,09), compression 8,5 à 1, couple 0,29 m/kg à 3.500 tr/min, 1 ch à 5.700 tr/min, 1 carburateur Keihin 19 mm, mise en route par pédales.

Transmission : embrayage automatique système centrifuge à bain d'huile. **Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, freins AV et AR à tambour 80 mm, suspension AV fourche télescopique,

AR (version PFR uniquement) bras oscillant et éléments ressorts, amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 1.670 x 635 x 1.035 mm, empattement 1.065 mm, garde au sol 135 mm, poids 44,5 kg, réservoir essence 2,7 litres, huile 0,75 litre.

Performances constructeur : vitesse maxi 45 km/h, consommation 1,5 l/100 km.

Prix : PF 50 : 999,80 F - PFR 50 : 1.241 F.

ST 70 DAX

Comme le Monkey, mais d'une cylindrée supérieure, le Dax est un mini pliable : en repliant le guidon il se loge dans le coffre d'une voiture. Les deux machines peuvent rester couchées sans risques de fuite d'essence, le bouchon du réservoir étant muni d'un clapet anti-fuites. A la différence du Monkey, le Dax possède une selle biplace.

La famille des Dax, connue seulement en France par les ST 70, ne comprend pas moins de douze modèles différents par leur cylindrée et leur équipement.

ST 70 DAX



l'arrière les deux bras oscillants de la suspension AR, freins AV et AR à tambours 110 mm (AR pédale au pied droit), suspensions AV fourche télescopique, AR bras oscillant et éléments ressorts.

Dimensions : 1.845 x 570 x 750 mm, empattement 1.180 mm, garde au sol 140 mm, poids 78 kg, réservoir essence 7 litres, réserve 1,5 litre, huile 1,7 litre.

Performances constructeur : vitesse maxi 45 km/h.

Prix : 2.895 F.

SS 50 Z

La première « moto » de la gamme. Étudiée de façon à permettre au jeune de 14 ans de se familiariser avec la conduite d'une plus grosse cylindrée. Tout y est : sélecteur de vitesses (4 rapports) au pied, démarrage par kick, tout au guidon, selle à dossier, clignotants.

SS 50 Z

Moteur : 4 temps, monocylindre horizontal, 49 cc, refroidissement par air, arbre à came en tête, alésage et course 39 x 41,4 mm (rapport 1,03), compression 8,8 à 1, couple 0,30 m/kg à 3.500 tr/min, 1,9 ch à 4.500 tr/min, 1 carburateur Keihin 10 mm.

Transmission : secondaire par chaîne, embrayage disque unique à bain d'huile, 4 vitesses toujours en prise.

Partie cycle : cadre simple potence en tôle emboutie soudée qui supporte à l'avant le tube de fourche et à

ST 70 DAX

Moteur : 4 temps monocylindre, 1 ACT, alésage et course 47 x 41,4 mm, 72 cc, compression 8,8 à 1, 6 ch à 9.000 tr/mn, 0,51 kg/m à 7.000 tr/mn, carburateur 1 Keihin 13 mm, allumage volant magnétique, batterie 6 V 2 Ah, lubrification carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engre-

nage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

Partie cycle : cadre coque en tôle emboutie, pneus AV et AR 3,50 x 10, roues en alliage léger, jantes démontables, freins AV et AR tambour.

Prix : 2.617 F.

MONKEY Z 50 A

Mini vélomoteur pliant à moteur quatre temps bien sûr. L'un des premiers mini importés en France.

MONKEY Z 50 A



Moteur : 4 temps monocylindre, 1 ACT, alésage et course 39 x 41,4 mm, 49 cc, compression 8,8 à 1, type Z Monkey 2,6 ch à 7.000 tr/mn, 0,3 kg à 5.000 tr/mn, type Z AK2 mini-trail, 1,95 ch à 5.000 tr/mn, allumage volant magnétique plus batterie 6 V 2 Ah, lubrification carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engre-

nage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports, 3,182, 1,824, 1,190.

Partie cycle : cadre poutre tubulaire,

pneus AV et AR 3,50 x 8, roues en tôle emboutie, freins AV et AR tambour simple came 110 mm, suspension AV télescopique, AR néant, possibilité d'enlever la fourche avant pour transport.

Dimensions : 1.225 x 580 x 875 mm, empattement 875 mm, garde au sol 130 mm, poids 53 kg à sec, réservoir essence 2,5 l.

Performances constructeur : vitesse max usine 50 km/h, consommation usine 70 km/l (à 30 km/h).

Prix : 2.082 F.

CF 70 CHALY

Le Chaly est une version « urbaine » et plus luxueuse du Dax. Même partie moteur, mais poutre centrale du cadre abaissée. La carrosserie est plus soignée : garde-boue enveloppant, tablier avant en plastique souple, carénage intégral du moteur.

CF 70 CHALY



Moteur : 4 temps monocylindre, 1 ACT, alésage et course 47 x 41,3 mm, 4,5 ch à 7.000 tr/mn, 0,53 kg à 5.000 tr/mn, allumage batterie-bobines, lubrification carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engre-

nage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

Partie cycle : cadre coque tôle em-

boutie, pneus AV et AR 3,50 x 10, roues en alliage léger, jantes démontables, freins AV et AR tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.615 x 630 x 960 mm, empattement 1.100 mm, garde au sol 125 mm, poids 70 kg à sec, réservoir essence 2,8 litres.

Prix : 2.814 F.

CB 125 JX

Cette nouvelle 125 bicylindre vient compléter la gamme des 125 cc proposée par Honda.

Cette machine, de même que la CB 200, est équipée d'un frein avant simple disque à commande mécanique par câble et muni d'un système de rattrapage de jeu automatique. Signalons également la présence d'un protège-disque et d'un indicateur d'usure des plaquettes. La présentation générale est complètement nouvelle par rapport aux autres modèles, de même que les formes générales du moteur. Il s'agit cependant de la même base mécanique que la 125 K5. Cette machine doit disparaître du catalogue et être remplacée par la nouvelle 125 S3.

CB 125 JX



Moteur : 4 temps bicylindre à 1 ACT, alésage et course 44 x 41 mm, 124 cc, compression 9,4 à 1, 14 ch à 10.500 tr/mn, 1 kg à 9.000 tr/mn, carburateurs 2 Keihin 18 mm, allumage batterie-bobines, lubrification carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engre-

nage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau,

pneus AV 2,50 x 18, AR 2,75 x 18, freins AV simple disque (commande mécanique), AR tambour simple came 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.995 x 725 x 1.030 mm, empattement 1.260 mm, garde au sol 140 mm, poids 117 kg à sec, réservoir essence 9 litres, consommation usine 55 km/l (à 50 km/h).

Prix : 5.338 F.

125 S3

La S est morte, vive la S3 ! Bien qu'il s'agisse toujours d'un moteur 4 temps monocylindre à 1 ACT, cette fois, c'est celui qui équipe la 125 XL avec des cotes légèrement modifiées. La partie-cycle, en revanche, varie peu. L'équipement général est plus complet : disque à l'avant, tout au guidon, nouveau tableau de bord, etc. Enfin, les coloris sont nouveaux.

125 S3



Moteur : 4 temps, 1 cylindre, alésage-course 56,5 x 49,5 mm, cylind. : 124 cc, compression 9,5 à 1, 14 ch à 10.000 tr/mn, 1 m/kg à 9.000 tr/mn. Carburateurs Keihin, 22 mm. Allumage : batterie-bobine, distribution : simple ACT, lubrification carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,590 - 1,722 - 1,333 - 1,083 - 0,923.

Partie-cycle : cadre simple berceau interrompu, jantes AV 18", AR 17", pneus AV 2,75, AR 3,00, freins AV à

disque simple, à commande mécanique, 180 mm, AR à tambour à commande simple came.

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

Dimensions : 1.900 x 750 x 1.015 mm, Empattement 1205 mm, garde au sol 160 mm, poids 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7,5 l.

Performances constructeur : vitesse max, usine 110-120 km/h, 200 m D.A., usine 11'2, consommation usine 65 km au litre.

Prix : environ 3.800 F.

CB 125 K5

Cette 125 est en passe d'être remplacée par la 125 S3. Selon l'habitude de Honda-France, les deux modèles sont disponibles. Les différences entre ces deux machines sont nombreuses et à l'avantage du nouveau modèle S3. Seul le prix reste l'atout majeur de cette machine qui aura probablement été le bicylindre le plus vendu en France.



Moteur : 4 temps bicylindre à 1 ACT, alésage et course 44 x 41 mm, 124 cc, compression 9,4 à 1, 15 ch à 11 000 tr/min, 1,05 kg/m à 9 500 tr/min, 2 carburateurs Keihin, 18 mm, allumage batterie-bobines (6 V 6 Ah), lubrification carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenage, rapport 3,785 à 1, secondaire par chaîne, rapport 3,133 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,165, 1,667, 1,286, 1,043, 0,880).

Partie cycle : cadre simple berceau dedouble, pneus AV 2,50 x 18", AR 2,75 x 18", freins AV double came.

190 mm, AR simple came 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1 980 x 745 x 1 000 mm, empattement 1 280 mm, garde au sol 160 mm, poids 113 kg à sec, réservoir essence 10 l.

Performances constructeur : vitesse max. 120 km/h (essai - Moto Revue - 115,24 km/h), 400 m D.A. usiné 18"2 (essai - Moto Revue - 19"8), consommation usiné 65 km/l (essai - Moto Revue - 4,5 l aux 100 km).

Essai - Moto Revue - n° 2082 en 1972.

Prix : 4.465 F.

CB 200

Avec plus de chevaux qu'une 125, d'un prix à peine supérieur car bénéficiant de la T.V.A. à 20 %, cette machine apparaît comme un compromis idéal entre la puissance et l'économie. Son esthétique est très voisine de celle de la JX, et, comme cette dernière, elle est équipée d'un frein à disque à commande mécanique à l'avant. Cependant, le dessin moteur est entièrement nouveau.

CB 200



Moteur : 4 temps 2 cylindres à 1 ACT, alésage et course 53,5 x 41 mm, 198 cc, compression 9 à 1, 17 ch à 9 000 tr/min, 1,38 m kg à 7 000 tr/min, 2 carburateurs Keihin, allumage batterie 12 V 9 Ah, bobines, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

Partie cycle : cadre simple berceau dedouble, frein AV à disque commande mécanique, frein AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables, poids 141 kg, réservoir essence 9 litres.

Performances constructeur : vitesse max. 130 km/h, consommation 4,5 l aux 100 km.

Essai - Moto Revue - n° 2200.

Prix : 6.030 F.

CB 250 G

L'ancienne CB 250, qui a connu la plus longue carrière de France pour une Honda à une remplaçante : la CB 250 G. Cette machine, mise au goût du jour, est équipée d'un frein à disque à commande hydraulique à l'avant et d'une boîte 6 vitesses.

CB 250 G

Moteur : 4 temps 2 cylindres à 1 ACT, alésage et course 56 x 50,6 mm, 249 cc, compression 9,5 à 1, 27 ch à 10 000 tr/min, 2,08 m kg à 9 000 tr/min, 2 carburateurs Keihin, 28 mm, allumage par batterie (12 V 12 Ah), bobines, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 178 x 211 3,714 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 136 x 161, 2,125 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, rapports internes 2,500, 1,750, 1,375, 1,111, 0,965, 0,800.

Partie cycle : cadre simple berceau dedouble, pneus AV 3,00 x 18", AR

3,50 x 18, freins AV simple disque hydraulique 214 mm, AR tambour simple came 214 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 085 x 800 x 1 070 mm, empattement 1 345 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 160 mm, poids 163 kg, réservoir essence 11 litres, huile 2 litres.

Performances constructeur : vitesse max. 142 km/h, 400 m D.A. 17"3 (- Moto Revue -), pente gravissable 20°, consommation 50 km/l à 50 km/heure.

Essai - Moto Revue - n° 2165 en 1974.

Prix : 8.197 F.



CB 360 G

Elle prend la place de la CB 350 Disq Brake. Soeur jumelle ou presque de la 250 G : même présentation et équipements, partie cycle identique, mais quelques 107 cc et 4 ch en plus.

CB 360 G



Moteur : 4 temps 2 cylindres, alésage et course 67 x 50,6 mm, 356 cc, compression 9,3 à 1, 31 ch à 9 000 tr/min, 2,6 m kg à 8 500 tr/min, allumage par batterie et bobine, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (1 : 2,500, 2 : 1,750, 3 : 1,395, 4 : 1,111, 5 : 0,965, 6 : 0,800).

Partie cycle : cadre double berceau

pneus AV 3,00 x 18", AR 3,50 x 18", freins AV à disque, AR à tambour 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 500 x 775 x 1 225 mm, empattement 1 345 mm, garde au sol 160 mm, poids 172 kg, réservoir d'essence 21,5 l, huile 2 l.

Performances : vitesse max. 164 km/heure, 400 m D.A. 15"8, consommation 5 à 6 l aux 100 km.

Prix : 9.047 F.

CB 360 SP

Modèle sensiblement identique au précédent mais d'un prix de vente légèrement inférieur.

CB 360 SP



CB 350 SP

Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 67 x 50,6 mm, 350 cc, compression 9,3 à 1,31 ch à 9.000 tr/min, 2,6 m/kg à 8.500 tr/min, allumage par batterie et bobine, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (1 : 2,500, 2 : 1,750, 3 : 1,205, 4 : 1,111, 5 : 0,965, 6 : 0,866).

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 3,00 x 18", AR 3,50 x 18", freins AV à disque, AR à tambour Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 500 x 775 x 1 225 mm, empattement 1 345 mm, garde au sol 160 mm, poids 172 kg, réservoir d'essence 23,5 l, huile 2 l.

Performances : vitesse max. 164 km/hcure, 400 m D.A. 16"8, consommation 5 à 6 l aux 100 km.

Prix : 9.029 F.

CB 350 FOUR

La plus petite Four de la gamme. Par sa souplesse phénoménale, son esthétisme et son agrément de conduite, la 350 Four connaît un gros succès. C'est une moto qui peut être confiée au motocycliste le plus néophyte en la matière. Sur cette machine, ainsi que sur la 500 Four, la transmission primaire est confiée à une chaîne « Morse » à denture interne. Mais ce modèle doit disparaître prochainement de la gamme.

CB 350 FOUR



Moteur : 4 temps 4 cylindres à 1 ACT, alésage et course 47 x 50 mm, 347 cc, compression 9,3 à 1,34 ch à 9.500 tr/min, 2,7 k/gm à 8.000 tr/min, 4 carburateurs Keihin Ø 20 mm, allumage batterie-bobine (12 V 12 Ah), lubrification carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneus AV 3,00 x 18", AR 3,50 x 18", freins AV simple

disque hydraulique, simple piston, AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 070 mm x 780 mm x 1 090 mm, empattement 1 355 mm, garde au sol 155 mm, poids 170 kg à sec, réservoir essence 12 litres. Performances constructeur : vitesse max. usine 161 km/h (essai « Moto Revue » 151,38 km/h), 400 m D.A. (essai « Moto Revue » 16"), consommation usine 40 km/l (à 60 km/h). Essai « Moto Revue » n° 2121 en 1973.

Prix : 9.885 F.

CB 400 FOUR

Parfaitement inscrite dans la lignée des nouveaux modèles Four de la gamme avec échappement 4 en 1 (400 - 550 - 750), cette 400 Four doit remplacer la 350 Four qui disparaît.

CB 400 FOUR



Moteur : 4 temps, 4 cyl., alésage et course 51 x 50 mm, cylindres 408 cc, compression 9,4 à 1,33,5 ch à 9.000 tr/min, 3,2 m/kg à 7.500 tr/min. Carburateurs 4 Keihin Ø 20 mm, allumage batterie-bobine, distribution simple ACT en tête commandé par chaîne, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

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

3,50 AR, freins AV simple disque à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR à tambour à commande par câble, Ø du tambour 160 mm.

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

Dimensions : 2 040 x 705 x 930 mm. Empattement 1 370 mm, garde au sol 150 mm, poids 169 kg.

Capacités : réservoir d'essence 14 l. Performances constructeur : vitesse max. usine 167 km/h, 400 D.A. usine 14"4.

Prix : environ 10.000 F.

CB 450

Cette machine, qui aura connu une longue carrière, a maintenant disparue. Elle est juste là pour rappeler les bons souvenirs.

CB 450



Moteur : 4 temps 2 cylindres à 2 ACT entraînés par chaîne centrale, alésage et course 70 x 57,8 mm, 444 cc, compression 9 à 1,45 ch à 9.000 tr/min, 3,8 kg/m à 7.500 tr/min, carburateurs 2 Keihin Ø 32 mm, allumage batterie-bobines (12 V 12 Ah), lubrification carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,41, 1,64, 1,27, 1,00, 0,84.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneus AV 3,25 x 18, AR 3,50 x 18, freins AV tambour double

came Ø 200 mm, AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 115 x 775 x 1 090 mm, empattement 1 375 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 140 mm, poids 176 kg à sec, réservoir essence 13,5 l, huile 2,8 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 180 km/h (essai « Moto Revue » 171,15 km/h), 400 m D.A. usine 13"2 (essai « Moto Revue » 14"1), consommation usine 35 km/l (à 60 km/h).

Essai « Moto Revue » n° 1.934 en 1969. Retirée du catalogue.

CB 500 T

Le modèle CB 500 T est en fait une version remaniée de la 450 dont elle reprend le dessin général. Moteur quatre temps vertical twin double arbre à cames en tête disposé dans une partie cycle nouvelle : cadre double berceau dédoublé.

Les amateurs de belles mécaniques apprécieront sûrement ce « retour en beauté », la 450 commençant à se faire vieille ! Nous laissons admirer la photo où vous noterez entre autres détails la présence d'un troisième silencieux entre les deux tubes d'échappement.

CB 500 T



Moteur : 4 temps 2 cylindres à 2 ACT entraînés par chaîne centrale, alésage et course 70 x 57,8 mm, 444 cc, compression 9 à 1,45 ch à 9.000 tr/min, 3,8 kg/m à 7.500 tr/min, 2 carburateurs Keihin Ø 32 mm, allumage batterie-bobines (12 V 12 Ah), lubrification carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,41, 1,64, 1,27, 1,00, 0,84).

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneus AV 3,25 x 18", AR 3,50 x 18", freins AV tambour double came Ø 200 mm, AR tambour

simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 115 mm x 775 mm x 1 090 mm, empattement 1 375 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 140 mm, poids 176 kg à sec, réservoir essence 13,5 l, huile 2,8 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 180 km/h (essai « Moto Revue » 171,15 km/h, 400 m D.A. usine 13"2 (essai « Moto Revue » 14"1), consommation usine 35 km/l (à 60 km/h).

Essai « Moto Revue » n° 1934 en 1969.

Prix : 11.614 F.

CB 500 FOUR

Sur route, la 500 Four est presque aussi rapide que la CB 750, mais elle est nettement plus maniable en ville. Remplacée à partir du Salon par la 550 Four.



Moteur : 4 temps 4 cylindres à 1 ACT, alésage et course 56 x 50,6 mm, 436 cc, compression 9 à 1, AB ch à 9.000 tr/min, 4,1 k/gm à 7.500 tr/min, 4 carburateurs Keihin 22 mm (palonnier), allumage batterie-bobines (12 V 14 Ah), lubrification carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par chaîne Morne, rapport 2 à 1, particularité : arbre intermédiaire et transmission vers l'embrayage par pignons, secondaire par chaîne, rapport 34/17, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2.353, 1.636, 1.269, 1.036, 0.900).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19", AR 3,50 x 18", freins AV simple disque, simple piston (étrier mobile), AR tambour à simple came 180 mm, suspensions

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

Dimensions : 2.110 mm x 825 mm x 1.115 mm, empattement 1.405 mm, hauteur de selle 805 mm, garde au sol 165 mm, poids 186 kg à sec, réservoir essence 14 litres, huile 3 litres.

Performances constructeur : vitesse max. usine 175 km/h (essai - Moto Revue 175.000 km/h), 400 m D.A. esai - Moto Revue - 14"2, consommation usine 34 km/l à 60 km/h (essai - Moto Revue - à 80 km/h : 0 l, aux 100 km : à 140 km/h : 7 l, aux 100 km).

Essai - Moto Revue - n° 2033 en 1971.

Prix : 12.024 F.

CB 750 FOUR

Première quatre cylindres produite en série depuis les célèbres Indian américaines, la CB 750 a connu et connaît encore une gloire sans précédent. Elle doit être la moto la plus répandue dans le monde. Rapide et sûre, elle a aussi prouvé qu'elle était très robuste. Malgré la concurrence acharnée qui lui est faite, la 750 tient le coup. Honda propose cependant un modèle rajeuni : une 750 avec échappement quatre en un.

CB 750 FOUR



Moteur : 4 temps 4 cylindres à 1 ACT, alésage et course 61 x 63 mm, 763 cc, compression 9 à 1, 67 ch à 8.000 tr/min, 6,1 k/gm à 7.000 tr/min, 4 carburateurs Keihin 28 mm, allumage batterie-bobines, lubrification carter sec, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2.500, 1.700, 1.333, 1.097, 0.939).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19", AR 4,00 x 18", freins AV simple disque, simple piston à commande hydraulique,

296 mm, AR tambour simple came 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.160 mm x 870 mm x 1.170 mm, empattement 1.455 mm, garde au sol 140 mm, poids 210 kg à sec, réservoir essence 17 litres.

Performances constructeur : vitesse max. usine 189 km/h (essai - Moto Revue - 187,8 km/h), 400 m D.A. usine 12"4 (essai - Moto Revue - 12"9), consommation usine 32 km/l à 60 km/h.

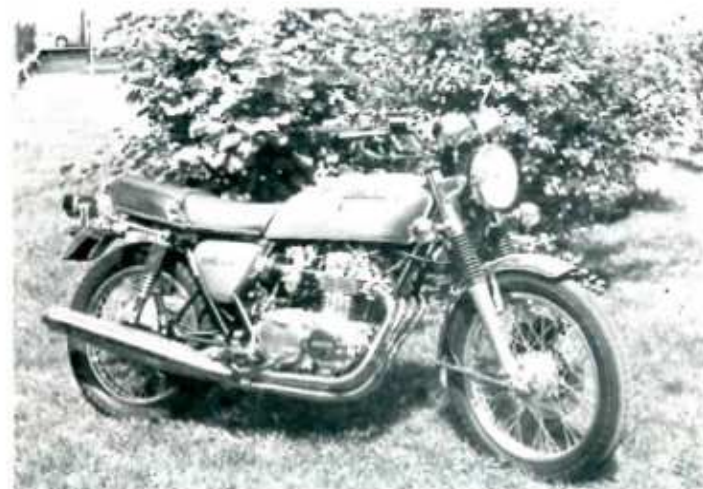
Essai - Moto Revue - n° 1942 en 1969, n° 2017 en 1971, n° 2117 en 1973.

Prix : 14.104 F.

CB 550 FOUR

Milieu de la gamme de la série Four new-look, cette 500 reprend sensiblement les mêmes caractéristiques que la 400 : échappement 4 en 1, réservoir énorme. Le tableau de bord est celui de la 750 Four. Mais pas de disque à l'arrière cette fois, ceci étant réservé aux gros cubes !

CB 550 FOUR



Moteur : 4 temps, 4 cyl., alésage et course 58,5 x 50,6 mm, cylindrée 544 cc, compression 9 à 1, puissance 50 ch à 8.500 tr/min, couple 4,4 m/kg à 7.500 tr/min. Carburateurs 4 Keihin 22 mm, allumage batterie-bobine, distribution : simple ACT en tête commandé par chaîne, lubrification carter humide, mise en route, par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de

vitesses à 5 rapports : 2.353 - 1.636 - 1.269 - 1.036 - 0.900.

Partie-cycle : cadre double berceau, freins à disque à commande hydraulique, AR à tambour.

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

Dimensions : 2.105 x 835 x 1.110 mm. Poids : 192 kg à vide.

Capacités : Réservoir d'essence 17 l, réserve 4 l.

Prix : environ 12.500 F.

1000 GOLD WING

Il faut bien reconnaître que l'arrivée de la 1000 Gold Wing, bien que prévue et attendue depuis le dernier Salon de l'Auto, est un événement. Cette moto est très différente de tous les modèles existant : moteur flat four 4 temps refroidi par eau, transmission acatène, double disque avant et simple disque arrière à commandes hydrauliques, coffre à outils (ou autres) à la place du réservoir, ce dernier étant placé sous la selle, régulateur de tension électronique.

La Honda 1000, qui n'existe actuellement qu'en 6 exemplaires au monde, est disponible sur le marché français depuis cet été.

1000 GOLD WING



Moteur : 4 temps, 4 cylindres à plat, à 1 ACT entraîné par courroie crantée, refroidissement par eau (circuit scellé), alésage et course 72 x 61,4 mm, 999 cc (9 CV fiscaux), zone rouge à 9.000 tr/min, carburateurs 4 Keihin à dépression, allumage batterie-bobines et régulateur électronique, lubrification carter humide avec niveau visible, mise en route par kick amovible et démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par arbres et cardans, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports en prise constante.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, pneus AV 3,25 x 19, AR 4,50 x 17, frein AV double disque, commande au guidon, frein AR simple disque, commande au pied, suspensions à amortissement hydraulique AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.285 x 875 x 1.185 mm, empattement 1.540 mm, hauteur de selle 810 mm, poids environ 245 kg à sec.

Performances constructeur : vitesse maxi plus de 200 km/h.

Commercialisation : été 75.

Présentation - Moto Revue - n° 2187.

Prix : 20.000 F.

125 XL

Les amateurs de tout-terrain qui attendent toujours avec impatience la 350 XL américaine, ce qui n'est pas pour tout de suite, seront néanmoins comblés avec cette 125 XL superbe. La SL commençait à prendre de la bouteille, malgré son grand succès commercial.

125 XL



Moteur : 4 temps, 1 cylindre, alésage et course 56 x 49,5 mm, cylindre 122 cc, compression 9,3 à 1, puissance 13 ch à 10.000 tr/min, couple 1 m/kg à 9.000 tr/min. Carburateur Keihin 22 mm, allumage bobine, distribution simple ACT, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,769 - 1,722 - 1,272 - 1,000 - 0,852 à 1.

Partie-cycle : cadre simple berceau

dédouble, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 2,75 x 21", AR 3,50 x 18", freins AV et AR tambour à commande simple came, 2 du tambour 130 mm, AR à tambour à commande simple came, 2 du tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec amortisseurs à grand débattement réglables (5 positions).

Dimensions : 1.998 x 830 x 812 mm, empattement 1.320 mm, poids à sec 97 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Prix : environ 4.500 F.

XL 250 MOTOSPORT

Les amateurs de belles mécaniques apprécient son moteur à quatre soupapes et sa finition hors du commun. Souple et docile, la XL 250 sait aussi, grâce à des kits commercialisés aux U.S.A., devenir très concurrentielle en enduro. Comme la SL 125, elle doit être remplacée par une XL 250, version américaine.

XL 250



Moteur : 4 temps monocylindre à 1 ACT, 4 soupapes, carters en magnésium, alésage et course 74 x 57,8 mm, 248 cc, compression 9,1 à 1, 22 ch à 8.000 tr/min, 2 l/kg à 6.500 tr/min, carburateur Keihin 28 mm [commande dosino], allumage volant magnétique inverse, lubrification carter humide, mise en route par kick sur transmission primaire.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,353, 1,998, 1,280, 1,000, 0,806).

Partie cycle : cadre simple berceau dédouble, pneus AV 2,75 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV et AR

tambour simple came 2 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.120 x 840 x 1.125 mm, empattement 1.365 (1.400) mm, garde au sol (réglable) 190 mm, poids 127 kg à sec, réservoir essence 8 l, huile 1,8 l.

Performances constructeur : vitesse max, usine 128 km/h (essai « Moto Revue ») 119 km/h, 400 m D.A. (essai « Moto Revue ») 17", consommation usine 43 km/l à 50 km/h (essai « Moto Revue ») 6 l, aux 100 km. Essai « Moto Revue » n° 2119 en 1973.

Prix : 7.683 F.

CR 125 M ET CR 250 M ELSINORE

Une incursion dans le deux temps qui n'a pas fini de nous étonner. La 250 est la plus puissante et la plus légère de sa catégorie. Mais l'apparition des suspensions cantilever porte à ces machines un coup assez rude.

CR 250



Moteur : 2 temps monocylindre (6 transferts), carters magnésium, alésage et course 70 x 64,4 mm, 248 cc, compression 7,2 à 1, env. 29 ch, carburateur Keihin 34 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau dédouble, pneus AV 3,00 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables à radiateur d'huile.

Dimensions : 2.141 x 892 x 1.140 mm, empattement 1.450 mm, poids 97 kg à sec, réservoir essence 8,5 l.

Prix : à la demande.

TL 125 BIALS

Honda s'attaque au trial.

La « Bial », c'est en anglais la « Bike for trial ». Dérivée de la 125 SL, cette 125 monocylindre fort légère est relativement peu puissante, mais avec des chevaux en bout comme en bas. La 250 TL n'est pas encore importée.

TL 125 BIALS



Moteur : 4 temps monocylindre à 1 ACT, alésage et course 56 x 49,5 mm, 122 cc, compression 8 à 1, 6 ch à 8.000 tr/min, carburateur Keihin, allumage volant magnétique, lubrification carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,769, 2,125, 1,578, 1,000, 0,724).

Partie cycle : cadre simple berceau

dédouble, pneus AV 2,75 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.995 x 840 x 1.095 mm, empattement 1.290 mm, garde au sol 260 mm, poids 92 kg à sec, réservoir essence 4 l, consommation usine 55 km/l.

Prix : 4.539 F.

HUSQVARNA

La firme suédoise poursuit avec le succès que l'on sait une politique sportive axée sur le motocross.

La gamme cross est maintenant livrée avec des amortisseurs arrière à gaz. Quant à la gamme enduro, elle a enfin fait son apparition en France avec la 175. Une venue tardive mais appréciée.

HUSQVARNA Husqvarna Vapenfabrik A.B. - Suède.

Importateur pour la France :

HUSQVARNA FRANCE, 11, rue d'Ermont, 95390 Saint-Prix.

Importateur pour la Belgique :

LEEMANS N.V. Papiermolenstraat 110 - 1060 Bruxelles.

175 ENDURO

On sait que, de plus en plus, au niveau international, la construction enduro s'inspire des techniques cross. K.T.M. a lancé la mode. Les autres suivent. La parenté entre la gamme enduro H.V.A. et celle destinée au motocross crève les yeux. Ainsi, la 175 cc emprunte la partie cycle et le bas moteur des cross. En outre, les accessoires sont identiques.

175 cc ENDURO



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 62 x 52 mm, cylindrée 174 cc, compression 13,2 à 1, central 26 ch, carburateur Amal à flotteur 34 mm, allumage Motoplat CDI, puissance 6 V 35 W, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,41, transmission secondaire par chaîne, rapport 11,53, embrayage multidisque en bain d'huile, 6 disques en alliage légers, boîte de vitesses à 6 rapports : 27,41 - 19,83 - 15,11 - 12,13 - 9,76 - 7,89.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 300 x 21", AR 400 x 18", freins AV à tambour simple came 140 mm, AR à tambour simple came 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, fourche Bétor, AR bras oscillants et amortisseurs non réglables à gaz Girling.

Dimensions : 2.115 x 900 x 1.160 mm, empattement 1.415 mm, garde au sol 254 mm, poids 87 kg, réservoir essence 8 litres.

Prix : 9.500 F.

125 CR

125 cross très compétitive. Existe également en version enduro mais n'est malheureusement pas importée.

125 CR



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, cylindrée 124 cc, compression 13,5 à 1, 20 ch, carburateur Bing 32 mm, allumage Motoplat CD, lubrification mélange deux temps à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 22,67, transmission secondaire par chaîne, rapport 11,53, embrayage multidisque en bain d'huile, 5 disques, boîte de vitesses à 6 rapports : 28,4 - 21,6 - 18,1 - 15,3 - 12,8 - 11,4.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 300 x 21", AR 400 x

18", freins AV à tambour simple came 120 mm, AR à tambour simple came 120 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, fourche Husqvarna, AR bras oscillants et amortisseurs non réglables à gaz Girling.

Dimensions : 2.120 mm x 1.110 mm x 1.160 mm, empattement 1.420 mm, garde au sol 254 mm, poids 89 kg, réservoir essence 7 litres.

Essai « Moto Revue » n° 2131 en 1973.

Prix : environ 9.000 F.

250 CROSS

Une des 250 compé-client les plus appréciées des crossman. Le modèle 1975 se signale par une nouvelle disposition des amortisseurs arrière et une admission à clapet « reed valve ». De plus, les amortisseurs arrière sont désormais des Girling à gaz.

250 WR CROSS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 69,50 x 64,50 mm, cylindrée 245 cc, compression 12,3 à 1, carburateur Bing à flotteur central 36 mm, allumage Motoplat CDI, lubrification mélange 2 temps 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 70/29, transmission secondaire par chaîne, rapport 12/53, embrayage multidisque en bain d'huile, 6 disques en alliage léger, boîte de vitesses à 6 rapports : 23,37 - 17,51 - 13,94 - 11,74 - 9,90 - 8,75.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 300 x 21", AR 400 x 18",

frein AV à tambour 160 mm, AR à tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, fourche Husqvarna, AR bras oscillants et amortisseurs non réglables à gaz Girling.

Dimensions : 2.115 x 900 x 1.160 mm, empattement 1.415 mm, garde au sol 254 mm, poids 93 kg, réservoir essence 8 litres.

Autres accessoires : moteur en magnésium, réservoir en alliage léger, culasse ailetée en éventail, pneus de cross Trelleborg.

Prix : 12.077 F.

360 CC CROSS

Les machines compétition-clients 250 et 360 cross sont très proches de la machine d'usine de Mikkola, avec un nouveau cadre tubulaire qui permet aux amortisseurs de fonctionner de façon inclinée, donnant ainsi un résultat « cantilever ». Le débattement est impressionnant : 175 mm.

360 CC CROSS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 81,5 x 67 mm, cylindrée 352 cc, compression 10,5 à 1, carburateur Bing à flotteur central 36 mm, allumage Femsa à volant magnétique, lubrification mélange 2 temps, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 70/29, transmission secondaire par chaîne, rapport 12,48, embrayage multidisque en bain d'huile, 6 disques alliage légers, boîte de vitesses à 6 rapports : 19,95 - 15,01 - 11,94 - 10,06 - 8,59 - 7,50.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 300 x 21", AR 450 x 18", freins AV à tambour 160 mm, AR à tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, fourche Husqvarna, AR bras oscillants et amortisseurs non réglables à gaz.

Dimensions : 2.115 x 900 x 1.160 mm, empattement 1.415 mm, garde au sol 254 mm, poids 96 kg, réservoir essence 8 litres.

Mêmes accessoires que pour la 250 Cross.

Prix : 13.180 F.

ITOM

Itom, un nom qui, voici quelques années, faisait frémir d'envie un grand nombre de jeunes motards. C'est au guidon de ces 50 cc jadis très sportifs que de très grands champions, comme le regretté Bill Ivy, avaient fait leurs premières armes. Malheureusement, aujourd'hui, les modèles de cette marque ne rencontrent plus la même popularité. Ce nom ne résonne plus aujourd'hui aux oreilles des jeunes de la même façon que Malagutti ou Fantic Motor.

ITOM 10057 S. AMBROGIO TORINESE, via Sestriere 1, Italie.

Importateur pour la France :

Ets SAVOYE, 16, rue de l'Armistice, 69 - Lyon-Bron.

Importateur pour la Belgique :

VAN DEN BORRE et Fils, rue de la Pastorale 74 - 1080 Bruxelles. 121

ASTOR 4 M

Cyclomoteur de ligne sportive. Léger et élégant, il convient bien aux exigences d'une clientèle jeune qui aspire souvent à piloter un engin qui séduise par sa silhouette.

ASTOR 4M



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,5 mm, 49,5 cc, compression 6,5 à 1, carburateur Dell'Orto Ø 18 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 6 %, mise en route par pédales.

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

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV et AR 2,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : L. 1.690, l. 500, h. 900 mm, empattement 1.130 mm, hauteur de selle 740 mm, garde au sol 170 mm, poids 50 kg à sec, C.U. 90 kg réservoir essence 10,5 l.

Prix : 2.838 F.

ASTOR 4 et 6 MC TRAIL

Itom est toujours dans le coup avec un cyclo tout-terrain de bonne allure : l'Astor 4 et 6 MC. Léger, extrêmement maniable, équipé d'une façon classique (grille sur le phare avant, selle et guidon renforcé cross, garde-boue inox montés sur silent-blocs) et surtout livré dans un coloris assez séduisant : rouge métallisé, décors blancs.

ASTOR 4 6 MC



Moteur : monocylindre 2 temps, cylindrée 49,5 cc, alésage et course 40 x 39,5 mm, carburateur Dell'Orto Ø 18 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales et kick.

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

boîte de vitesses à 4 et 6 rapports, sélecteur au pied.

Partie cycle : cadre double berceau renforcé, pneus AV 2,00 x 18", AR 2,25 x 18", freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions AV fourche télescopique type Cériani, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Prix : 4MC : 2.887 F - 6MC : 3.316 F.

JAPAUTO

Japauto - 40, avenue de la Grande-Armée, 75017 Paris.

1 000 STANDARD



BOL D'OR REPLICA



1 000 VX



Moteur : 4 temps 4 cylindres, alésage et course 70 x 63 mm, 999 cc, 80 ch à 8.000 tr/mn, 4 carburateurs, allumage par batterie-bobines, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

Partie cycle : cadre double berceau, freins AV double disque hydraulique, AR à tambour simple came, suspen-

sions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids 220 kg à sec, réservoir essence 18 litres.

Vitesse max. : 220 km/h.

Nombreuses options : échappement dans 1, double disque, etc.

Essai « Moto Revue » n° 2069 en 1972 et n° 2027 en 1971.

Prix : Standard : 23.595 ou 25.275 F selon habillage - Bol d'Or Route : 30.550 F - Bol d'Or Replica : 49.500 F.

JAPAUTO

La firme française dirigée par M. Villaseca ne se contente pas d'être le plus gros concessionnaire Honda européen. Elle a, en plus, remporté le Bol d'Or trois fois (1969-72-73). Elle commercialise depuis 1970 une CB 750 Honda dont la cylindrée a été portée de 736 à 970 cc : la 950 SS rebaptisée 1000 VX. Trois versions existent de cette machine : civilisée dite « de base », 1000 VX type Bol d'Or « route », et enfin la 1000 Bol d'Or Replica uniquement réservée aux épreuves d'endurance.

JAWA C.Z.

Cette maison tchécoslovaque présente des machines dont la réputation de robustesse n'est plus à faire. Alliée à un prix défiant toute concurrence (une 125 pour 2970 F, cela donne à réfléchir) cette qualité de fabrication fait des CZ des motos fiables, étonnamment économiques à l'entretien. Ce sont également des rouliers inépuisables, et peu gourmandes. L'ensemble de la gamme s'est singulièrement modernisé depuis 1974, recevant notamment des réservoirs de forme plus jeune, aux coloris attrayants. Même la « vieille » 350 Jawa fait peau neuve : clignotants, compteur-compte-tours new look, utilisation plus grande des chromes. Les modèles cross, qui sont de redoutables adversaires sur le terrain, ont peu évolué. En revanche, les 125 et 175 trial sont méconnaissables et tiennent furieusement du trail-bike à la japonaise auquel elles ressemblent : clignotants, pot d'échappement noir-mat relevé, graissage séparé, autant de signes de changement. Et le tout à un prix très compétitif puisque la 175 coûte 3.300 francs.

JAWA CZ, Motokov Aussenhandelsunt Ernehmen Trida Dukelskych Hrdinu 47, Prag 7, Tchécoslovaquie.

Importateur pour la France :

Ets Jacques POCH, 5, rue Jean-Jaurès, 95872 Bezons.

Importateur pour la Belgique :

COVIDA Spal, rue Cornet de Gretz 19, 1030 Bruxelles.

CZ 125

L'un des modèles les plus vendus en France quasiment indestructible et peu onéreux malgré une « sensible » augmentation de prix.

CZ 125



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 52 x 58 mm, cylindrée 123 cc, compression 8,6 à 1, 11 ch à 6.500 tr/mn, carburateur Jikov 24 mm, allumage batterie-bobine, lubrification injection par pompe, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,9, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,714, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,42 - 1,84 - 1,25 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes 18", 18", 18" AR

18", pneus 2 AV 2,75, 1 AR 3,00, freins AV à tambour à commande par câble, 1 du tambour 160 mm, AR à tambour à commande par câble, 1 du tambour 160 mm.

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

Dimensions : empattement 1.295 mm, poids 120 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16,5 litres, réservoir d'huile 2,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 103 km/h.

Prix : 2.970 F.

CZ 175

Même présentation esthétique que la précédente. Mais avec un moteur plus puissant.

CZ 175

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 58 x 65 mm, cylindrée 172 mm, compression 8,6 à 1, carburateur Jikov 24 mm, allumage batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,905, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,25, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,42 - 1,84 - 1,25 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes 18", 18", 18" AR 18", pneus 2 AV 2,75, 1 AR 3,00,

freins AV à tambour à commande par câble, 1 du tambour 160, AR à tambour à commande par câble, 1 du tambour 160 mm.

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

Dimensions : 1.950 x 0.650 mm, empattement 1.295 mm, poids 122 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16,5 litres, réservoir d'huile 2,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 122 km/h.

Prix : 3.300 F.

CZ 250

Rien à voir bien sûr avec les derniers produits de l'industrie nipponne. Mais son charme est autre.

CZ 250

Moteur : 2 temps 2 cylindres, alésage et course 52 x 58 mm, cylindrée 246,35 cc, compression 9,3 à 1, carburateur Jikov 24 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par mélange à 7 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,62, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,48, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,16 - 1,88 - 1,33 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes 18", 18", 18" AR 18", pneus 2 AV 3,25, 1 AR 3,25,

freins AV à tambour à commande par câble, 1 du tambour 160 mm, AR à tambour à commande par câble, 1 du tambour 160 mm.

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

Dimensions : 2.082 x 660 x 1.000 mm, empattement 1.330 mm, garde au sol 120 mm, poids 152 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h.

Prix : 4.660 F.

CZ 250



350 JAWA

La vieille 350 Californian IV a vécu. Il lui manquait un peu de modernisme. Sa remplaçante a nettement plus fière allure : ensemble compteur-compte tours, clignotants, nouveau carter moteur.

JAWA 350



Moteur : 2 temps 2 cylindres, alésage et course 58 x 65 mm, cylindrée 343,47 cc, compression 9,5 à 1, carburateur Jikov 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 1,116, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,090, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,166 - 1,889 - 1,712 - 1.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes 18", 18", 18" AR 18", pneus 2 AV 3,25, 1 AR 3,50, freins AV

à tambour à commande par câble, 1 du tambour 160 mm, AR à tambour à commande par câble, 1 du tambour 160 mm.

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

Dimensions : empattement 1.395 mm, poids 157,5 kg.

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

Performances constructeur : vitesse maximum usine 125 km/h.

Prix : 5.990 F.

CZ 125 ET 175 TRIAL

Nous connaissons la 175, qui est déjà importée depuis quelques années, et qui nous revient en 75 nettement rajeunie. Elle est accompagnée de sa sœur cadette 125, ce qui complète la gamme tout-terrain CZ.

CZ 125 TRAIL



CZ 125 TRAIL

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 52 x 58 mm, cylindree 123,5 cc, compression 8,6 à 1, carburateur Jikov 24 mm, allumage batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,9, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,14, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,42 - 1,84 - 1,25 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes 21", pneus 18", AV 2,50, AR 3,50.

CZ 175 TRIAL

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 58 x 65 mm, cylindree 172 cc, compression 8,6 à 1, 15 ch à 5.600 tr/mn, carburateur Jikov 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,904, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,80, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,42 - 1,84 - 1,25 - 1.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes 21", pneus 18", AV 2,50, AR 3,50.

250 CROSS

Aboutissement actuel d'une machine qui fut longtemps imbattable dans sa catégorie.

CZ 250 CROSS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, cylindree 246,2 cc, compression 10,5 à 1, 31 ch à 6.800 tr/mn, carburateur Jikov 33 mm, allumage magnéto 6 V, 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

400 CROSS

Un modèle qui date déjà mais qui a toujours droit à sa place au soleil sur les terrains de moto-cross.

MOTO-CROSS 400



freins AV à tambour à commande par câble, du tambour 160, AR à tambour à commande par tige, du tambour 160 mm.

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

Dimensions : 2.150 x 0.740 mm, empattement 1.295 mm, garde au sol 0.240 mm, poids 128 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16,5 litres, réservoir d'huile 2,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 81,5 km/h.

Prix : 3.325 F.

3,25, freins AV à tambour à commande par câble, du tambour 160 mm, AR à tambour à commande par tige, du tambour 160 mm.

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

Dimensions : 2.150 x 0.740 mm, empattement 1.295 mm, garde au sol 0.240 mm, poids 131 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16,5 litres, réservoir d'huile 2,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 95 km/h.

Prix : 3.530 F.

MOTO-CROSS 400

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 82 x 72 mm, 381 cc, compression 10,5 à 1, 42 ch à 6.200 tr/mn, carburateur Jikov 33 mm, allumage par magnéto 6 V, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneu AV 2,75 x 21, AR 4,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 106 kg à sec.

Réservoir essence 8 l.

Prix : 9.785 F.

KAWASAKI

La politique de Kawasaki pour 1975 est de rester fidèle à la gamme des machines déjà présentée, et de développer sa ligne 4 temps en présentant un tout nouveau modèle : la KZ 400. Pour les autres modèles, pas de changements fondamentaux du côté mécanique, seulement des améliorations de détail et un soin supérieur de la finition. Du côté esthétique, même politique : seules les gammes de couleurs sont changées et des retouches ont été apportées aux graphismes des réservoirs et des selles. En 1975, Kawasaki présente toujours sa gamme de trois cylindres deux temps 750, 500, 400 et 250. Ces modèles constituent la partie la plus sportive de la gamme, mais d'incessants efforts au fil des années en ont définitivement fait des machines domestiquées, qui n'ont pas pour autant oublié leur tempérament de fauve, pour peu qu'elles soient sollicitées.

La marque japonaise est aussi présente dans le « tout-terrain », trail ou cross.

Une disparition : celle de la 350 Big Horn, qui n'est plus commercialisée après quelques années de bons et loyaux services.

Par contre, et tout à l'autre bout de la gamme, apparaît un séduisant petit trail : le 90 MC 1, dont le moteur est dérivé de celui de la Touring. Ce modèle est vendu à un prix très compétitif. Pour le reste, peu de changements. Deux modèles de trail : la 125 KS (une machine à présentation luxueuse) et la 250 F11, une véritable trail présentée en 1974 sur le marché français. Deux modèles pour le motocross : la 125 KX, dérivée de la KS de même cylindrée, et la 250 KX équipée d'un excellent moteur.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES LTD - Motorcycle Div. World Trade Center Building, Tokyo (Japon).

Importateur pour la France :

S.I.D.E.M.M., 12-14, rue de l'Eglise, 75015 Paris.

Importateur pour la Belgique :

GCEGEUR et VIGONI s.p.r.l., rue de Calevœt 114, 1180 Bruxelles.

100 G7T

Décidément il semble que Kawasaki se soit promis de ne jamais sortir une « vraie » 125. Prenant la relève du Touring, voici le 100 G7T, un vélomoteur utilitaire qui, la cylindrée ne fait pas le moins s'avère super compétitif dans la catégorie des huitième de litre pas cher.

G7T



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 49,5 x 51,8, cylindree 99 cc, compression 7 à 1, 11,5 ch à 8.000 tr/mn, 1,07 m/kg à 7.000 tr/mn, carburateur Mikuni 19 mm, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,52, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,67 (14/37), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports 2,92 - 1,77 - 1,30 - 1,09 - 0,98.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes 18", AR 18", pneus 18", AV 2,50, AR 2,75, freins AV

à tambour à commande mécanique, du tambour 130 mm, AR à tambour à commande mécanique, du tambour 110 mm.

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

Dimensions : 1.685 x 0.805 x 1.030 mm, empattement 1.215 mm, garde au sol 155 mm, poids 90 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l., réservoir d'huile 1,4 l., carter moteur 0,6 l.

Performances constructeur : 200 m D.A. 11,5 sec., consommation usine 70 km/l. à 40 km/h.

Prix : 4.349 F.

250 S1

Super sophistiquée pour une moto de cette catégorie la 250 S1 n'a pas eu, jusqu'ici le succès qu'elle mérite et c'est dommage car elle constitue en notre période de restriction un excellent compromis. Pour 75, sa présentation est la même que pour les autres trois cylindres de la gamme.

250 S1



Moteur : 2 temps 3 cylindres, alésage et course 45 x 52,3 mm, 249 cc, compression 7,5 à 1, 32 ch à 8.000 tr/mn, 3,00 kgm à 7.000 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 3,07 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,86, 1,79, 1,35, 1,12, 0,96 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 18, AR 3,25 x 18, freins AV et AR tambour simple

came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.010 x 800 x 1.095 mm, empattement 1.330 mm, garde au sol 150 mm, poids 148 kg à sec, réservoir essence 14 l, huile 1,5 l.

Performances constructeur : vitesse maxi : essai Moto-Revue 147 km/h, 400 m D.A. essai Moto-Revue 15"7, pente gravissable 40°, consommation usine 38 km/l (à 48 km/h). Essai « Moto-Revue » n° 2.072 en 1972.

Prix : 8.446 F.

400 S3

Suite logique de la 350 S2, la 400 est cependant une moto totalement différente qui ressemble beaucoup plus en fait à la 500 H1 D (empattement plus long que la 350, chasse plus importante, etc.). Comme en 74, elle sera en 75 la moto de la Coupe Kawasaki - Moto-Revue... Ce seul fait n'est-il pas la meilleure des références ? Signaux au passage que, entre autres modifications de détail, les 400 S3 de la Coupe sont équipées de K81 Dunlop.

400 S3



Moteur : 2 temps 3 cylindres, alésage et course 57 x 52,3 mm, 400,4 cc, compression 6,5 à 1, 42 ch à 7.000 tr/mn, 4,32 kgm à 6.500 tr/mn, carburateurs 3 Mikuni 26 mm, allumage batterie-bobines, lubrification graissage séparé, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, rapport 2,22, secondaire par chaîne, rapport 2,46, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,86, 1,79, 1,35, 1,12, 0,96.

Dimensions : 2.055 x 820 x 1.130 mm, empattement 1.365 mm, garde au sol

150 mm, poids 159 kg, réservoir essence 14 l, huile 1,5 l.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 3,5 x 18, freins AV à disque hydraulique 277 mm, AR à tambour simple came 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Performances constructeur : vitesse maxi : 170 km/h (« Moto-Revue » 167 km/h), 400 m D.A. 13"8 (« Moto-Revue » 14"4).

Essai « Moto-Revue » n° 2149 et 2155.

Prix : 10.197 F.

KZ 400

Les temps changent, les conditions économiques changent, le marché de la moto change, et Kawa se devait de répondre à la demande, d'autant plus qu'aux U.S.A. les normes anti-pollutions prévues risquent de porter un « sale coup » aux deux temps.

Nombreux sont ceux, dont les besoins seront satisfaits par cette machine de 400 cc 4 temps, super souple mais avec une puissance « suffisante ». Le prix

de l'essence, l'attention de plus en plus grande portée à la sécurité en même temps que des exigences telles que le moindre niveau de bruit et la réduction de la pollution, tout cela milite en faveur du « poids moyen ». Sur tous ces points, la nouvelle Kawa KZ 400 a tout pour plaire.

Kawasaki a bien étudié le marché des motos moyennes et la production de ses concurrents, avant de lancer la machine. La KZ 400 est très bien dessinée, mais son secret réside dans son moteur. Comme la Yamaha TX 500, malheureusement non commercialisée en France à l'heure actuelle, ce twin vertical 4 temps à arbre à cames en tête, est équipé d'un balancier d'équilibrage qui élimine pratiquement toute vibration. Et il a un système PCV (Positive Crankcase Ventilation) qui réduit l'émission d'hydrocarbures. C'est vraiment la machine la plus sophistiquée de sa classe.

KZ 400



Moteur : 4 temps 2 cylindres, alésage et course 62 x 64 mm, 398 cc, compression 9 à 1, 35 ch à 8.500 tr/mn, 3,16 kgm à 7.500 tr/mn, carburateur Keihin-CV8, allumage batterie-bobine, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

Partie cycle : cadre double berceau, freins AV à disque 277 mm, AR

à tambour simple came 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.070 x 800 x 1.090 mm, empattement 1.350 mm, garde au sol 129 mm, poids 170 kg, réservoir d'essence 14,5 l.

Performances : vitesse max. 170 km/h environ, 400 m D.A. 14"0.

Essai « Moto-Revue » n° 2203.

Prix : clé en mains, 10.193,99 F.

500 H1D

La moto qui a marqué son époque par sa puissance et un certain côté sauvage, s'est domestiquée au fil des ans sans pour autant perdre de son caractère et de sa personnalité. Moteur monté sur silent-blocs, allumage électronique modifié à un seul boîtier, recyclage du trop plein d'huile dans le circuit de graissage.

500 H1D



KAWASAKI 500 H1 D

Moteur : 2 temps 3 cylindres, alésage et course 60 x 58,8 mm, 498 cc, compression 6,8 à 1, 59 ch à 8.000 tr/mn, 5,7 kgm à 7.000 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 3,00 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,20, 1,40, 1,09, 0,92, 0,81 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18, freins AV simple disque hydraulique, AR tambour simple came, suspen-

sions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.085 x 835 x 1.140 mm, empattement 1.410 mm, garde au sol 145 mm, poids 185 kg à sec, réservoir essence 16 l, huile 2,3 l.

Performances constructeur : vitesse maxi : essai Moto-Revue 184 km/h, 400 m D.A. essai Moto-Revue 13"3, pente gravissable 40°, consommation usine 33 km/l (à 50 km/h).

Essai « Moto-Revue » n° 1.921 en 1979 et 2.130 en 1973.

Prix : 11.170 F.

750 H2

C'est la grosse cylindrée super sportive par excellence. Toujours reine en Critérium 750, elle remporta également avec William Gougy le Tour de France 74. Il est question de la remplacer par une 750 Twin double ACT ressemblant à la 900.

750 H2



KAWASAKI 750 H 2

Moteur : 2 temps 3 cylindres, alésage et course 71 x 63 mm, 748 cc, compression 7,0 à 1, 74 ch à 6.800 tr/min, 7,5 kgm à 6.500 tr/min, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 3,13 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,17, 1,47, 1,11, 0,92, 0,81 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18, freins AV simple disque hydraulique, AR tambour simple came, suspensions

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

Dimensions : 2.080 x 850 x 1.145 mm, empattement 1.410 mm, garde au sol 175 mm, poids 192 kg à sec, réservoir essence 17 l, huile 2 l.

Performances constructeur : vitesse maxi : essai Moto-Revue 198 km/h, 400 m D.A. essai Moto-Revue : 12"1, pente gravissable 40°, consommation usine 30 km/l (à 50 km/h).

Essai « Moto-Revue » n° 2.061 en 1972.

Prix : 12.626 F.

900 Z1

Première née d'une nouvelle génération de motos Grand tourisme, la Z1 satisfait tout autant les amateurs de longs voyages que les sportifs. Elle fait en particulier merveille en endurance, 1^{re}, 4^e et 5^e aux 1000 km du Mans, 1^{re} aux 24 heures de Barcelone, 2^e aux 24 heures de Liège, 1^{re} aux 1000 km de Mettet et 1^{re}, 2^e, 4^e, 8^e et 10^e au 38^e Bol d'Or.

900 Z1



Moteur : 4 temps, 4 cylindres à 2 ACT, alésage et course 66 x 66 mm, 903 cc, compression 8,5 à 1, 82 ch à 6.500 tr/min, 7,5 kgm à 7.000 tr/min, allumage batterie-bobines, lubrification carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18, freins AV simple disque hydraulique, AR tambour simple came, suspensions

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

Dimensions : 2.250 x 820 x 1.175 mm, empattement 1.490 mm, garde au sol 160 mm, poids 230 kg à sec, réservoir essence 18 litres.

Performances constructeur : vitesse max. usine 200 km/h, 400 m D.A. usine 12", pente gravissable 30°, consommation usine 17 km/l (à 113 km/h).

Essai « Moto-Revue » n° 2.107 en 1973.

Prix : clé en mains, 17.933,33 F.

90 MC 1

Récemment apparue dans la gamme Trail Kawasaki, la 90 MC 1 est une réduction de la 125 KS. Esthétiquement, on note pas mal de points communs, mais les roues sont plus petites. Le moteur est celui de la Touring, ce qui explique le prix très intéressant de cette machine fort séduisante.

90 MC 1



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 47 x 51,8 mm, cylindrée 89 cc, compression 6,8 à 1, 6,5 ch à 6.500 tr/min, 0,81 m/kg à 5.500 tr/min, carburateur Mikuni 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification séparée type Superlube, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par pignons, rapport 3,52 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,57 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,92, 1,77, 1,30, 1,09, 0,95.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau, jantes AV 16", AR

14", pneus AV 2,50, AR 2,75, freins AV à tambour à commande mécanique simple came, du tambour 110 mm, AR à tambour à commande mécanique simple came, du tambour 110 mm.

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

Dimensions : 1.730 x 765 x 945 mm, empattement 1.100 mm, garde au sol 160 mm, poids 70 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l., réservoir d'huile 1 l., carter moteur 0,6 l.

Essai « Moto-Revue » n° 2.218.

Prix : 3.973 F.

125 KS

La 125 Kawasaki KS est le plus sophistiqué des trail-bikes japonais de la catégorie 125 cc. Les lignes sont harmonieuses et séduisantes. La partie cycle est soignée, avec un cadre double berceau et des suspensions fort efficaces, à grand débattement. Le moteur à distributeur rotatif possède peu d'inertie et prend rapidement ses tours. Mais pour en tirer la quintessence, il convient de garder le régime au-dessus de 4.000 tours. La boîte six rapports est bien étagée. En usage intensif, la transmission secondaire demande à être raccourcie. Enfin, revers de la sophistication, la Kawasaki KS est la plus chère des trails dans cette cylindrée.

125 KS



KAWASAKI 125 KS

Moteur : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 56 x 50,6 mm, 124 cc, compression 7 à 1, 13 ch à 6.500 tr/min, 1,48 kgm à 6.000 tr/min, carburateur Mikuni 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par injection d'huile, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,14, secondaire par chaîne, rapport 3,57 (50/14), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (2,50, 1,69, 1,25, 1,00, 0,84, 0,75).

Partie cycle : cadre simple berceau

débatte, pneus AV 2,75 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV à tambour simple came, du tambour 120 mm, AR tambour simple came, du tambour 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, débattement 150 mm, AR oscillante, amortisseurs réglables en 5 positions.

Dimensions : 2.075 x 885 mm, empattement 1.350 mm, garde au sol 245 mm, poids 112 kg en ordre de marche, réservoir essence 7,4 l., huile 1,3 l.

Essai « Moto-Revue » n° 2.179.

Prix : 5.841,60 F TTC.

250 F11

Apparue en 1974, la Kawasaki 250 F11 devient un véritable Trail. C'est-à-dire que la machine conserve ses qualités mécaniques, mais la partie cycle a été remaniée pour offrir une meilleure maniabilité en tout-terrain. L'ensemble est homogène, puissant et luxueux. Tous les accessoires sont de très bonne facture. Ainsi les jantes sont des D.I.D. à profil anti-boue. Puissante, cette machine possède également une souplesse de bon aloi.

250 F11



KAWASAKI 250 F 11

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 68 x 68 mm, 246,8 cc, compression 7,0 à 1, 23,5 ch à 6.000 tr/mn, 2,81 kgm à 5.500 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 3,31, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,23, 1,47, 1,10, 0,91, 0,75 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement

hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.130 x 830 x 1.110 mm, empattement 1.395 mm, garde au sol 260 mm, poids 120 kg à sec, réservoir essence 9,5 l., huile 1,4 l.

Performances constructeur : vitesse maximum : essai « Moto Revue » 115,247 km/h, 400 m D.A. 18"6, pente gravissable 35°, consommation usine 40 km/l (à 40 km/h).

Essai « Moto Revue » n° 2135 en 1973.

Prix : 8.360 F TTC.

125 KX

La 125 Kawa cross est dérivée de la 125 KS trail à laquelle elle emprunte le moteur. Mais celui-ci est nettement plus performant puisqu'il délivre 21 ch. Toujours à distributeur rotatif, ce moteur conserve une certaine souplesse. La maniabilité et le poids font que cette moto vire dans un mouchoir. Par contre, les suspensions réclament un certain réglage.

125 KX



Moteur : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 56 x 50,6 mm, 124,8 cc, compression 8 à 1, 22 ch à 8.500 tr/mn, 1,6 kgm à 8.500 tr/mn, allumage électronique, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,14, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (2,00, 1,44, 1,17, 1,00, 0,90, 0,80).

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 2.020 x 875 x 1.012 mm, empattement 1.340 mm, garde au sol 230 mm, poids 81 kg, réservoir essence 6,5 l.

Prix : 6.600 F TTC.

250 KX

Quatrième japonaise sur le marché du cross, la 250 KX est avant tout un excellent moteur. Puissant, souple et fiable, il est d'un maniement extrêmement agréable. D'autre part, la boîte de vitesses est un modèle du genre. Au niveau de la partie cycle, le cadre est bien dessiné et rigide. La position de conduite est bonne. Par contre, la fourche et les amortisseurs du modèle 74 sont perfectibles.

250 KX



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 69,5 x 64,9 mm, 246 cc, compression 7,9 à 1, 34 ch à 8.000 tr/mn, 3,26 kgm à 7.000 tr/mn, carburateur 1 Mikuni 34 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, rapport 48/13 à 3,69, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,33, 1,73, 1,41, 1,10, 1,00).

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, freins AV à tambour et AR à disque 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.108 x 875 x 1.128 mm, empattement 1.417 mm, garde au sol 195 mm, poids 94 kg, réservoir essence 9 l.

Essai « Moto Revue » n° 2150.

Prix : 9.000 F TTC.

KREIDLER

Cette firme allemande est réputée pour la solidité de ses machines, ce qui n'empêche pas les modèles de pointe d'être fort brillants, comparés à leurs concurrents directs. L'explication de cette robustesse provient vraisemblablement du fait que les fonderies produisant les pièces de base appartiennent également au propriétaire de la marque.

Kreidler poursuit également avec bonheur une politique sportive qui lui a déjà permis de remporter le titre mondial en 1971.

KREIDLER

Kreidler Werke GmbH - Fahrzeugwerke 7014 Kornwestheim (Allemagne Fédérale).

Importateur pour la France :

Ets BONNET, 39, rue de la Belle-Feuille, 92 - Boulogne.

Importateur pour la Belgique :

VAN VEEN IMPORT, place de Louvain 6 - 1000 Bruxelles.

Importateur pour la Suisse :

S.A. INTERMOT - Förlibuckstrasse 181 - 8040 Zurich.

FLORETT RM

Cette machine existe en deux versions : 45 ou 70 km/h, suivant la réglementation propre à chaque pays, en ce qui concerne les cyclomoteurs. Également un modèle cross.

FLORETT RM



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,9 cc, 2,5 ch à 5.500 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,95 à 1, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (3,54 - 2,10 - 1,56 - 1,27 à 1).

Partie cycle : cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,75 x 17,

freins AV et AR à tambour simple came et AR à disque 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : long. 1.910 mm, larg. 670 mm, empattement 1.205 mm, hauteur de selle 780 mm, poids 83 kg à sec, réservoir essence 12,5 l. Vitesse max. : usine 45 ou 70 km/h. Essai « Moto Revue » n° 2217.

Prix : RM 3.240 F, RMC 3.380 F.

FLORETT RS

Le modèle de pointe de la gamme poursuit sans une ride une carrière exceptionnelle. Aussi fiable que rapide, il représente une des meilleures solutions pour la circulation urbaine.

FLORETT RS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,9 cc, 6,25 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Ø 20 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,95 à 1, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (3,54 - 2,10 - 1,56 - 1,27 - 1,11 à 1).

Partie cycle : cadre poutre en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : long 1.910 mm, larg 670 mm, empattement 1.205 mm, hauteur de selle 780 mm, poids 83 kg à sec, réservoir essence 12,5 l. Vitesse max. usine 85 km/h.

Prix : 3.407 F. Version luxe 4.348 F.

FLORETT RM CROSS

Mêmes caractéristiques que le modèle tourisme mais avec des équipements tout-terrain.

Prix : 3.380 F.

FLORETT RM CROSS



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,9 cc, 2,5 ch à 5.500 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,95 à 1, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (3,54 - 2,10 - 1,56 - 1,27 à 1).

Partie cycle : cadre poutre en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : long 1.910 mm, larg 670 mm, empattement 1.205 mm, hauteur de selle 780 mm, poids 83 kg à sec, réservoir essence 12,5 l. Vitesse max. : usine 45 ou 70 km/h. Essai : Moto Revue n° 2217.

Prix : RMC 3.380 F.

VAN VEEN GRAND PRIX

Machine championne du monde en 1971, qui continue à disputer le titre au plus haut niveau, avec succès. Un effort tout particulier a porté sur l'étude du profilage.

VAN VEEN GRAND PRIX

Moteur : 2 temps monocylindre refroidi par eau, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,9 cc, 20 ch à 16.000 tr/mn, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par poussette.

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

Partie cycle : cadre double berceau

supérieur, poeu AV 2,00 x 18, AR 2,25 x 18, frein AV double tambour double came Ø 180 mm, AR tambour double came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 55 kg à sec.

Vitesse max. : plus de 200 km/h.

Construit à l'unité.

VAN VEEN GRAND PRIX



K.T.M.

K.T.M., second constructeur motocycliste autrichien, derrière Puch, est une marque récente. Les premiers modèles produits furent des cyclos et des utilitaires équipés de moteurs Sachs. Mais très vite, K.T.M. s'est spécialisé dans le tout-terrain. Pour ce faire, la firme de Mattighofen a réalisé un moteur de 175 cc, puis de 250 cc, qui a rapidement équipé les modèles cross. K.T.M. devait d'ailleurs faire une entrée remarquée dans la spécialité en réussissant le tour de force de s'approprier les services de l'équipe de cross soviétique.

Toute la saison dernière, les techniciens autrichiens ont éprouvé, en matière de suspensions notamment, des solutions qui sont maintenant adoptées par toute la concurrence. Dernier perfectionnement en date : les amortisseurs télescopiques-pneumatiques qui équipaient les machines des pilotes soviétiques.

Au niveau français, après une introduction réussie sur le marché national, marquée par un succès commercial et un titre de Champion de France Junior Cross, l'importation K.T.M. a changé de mains. Les responsables autrichiens ont confié les destinées de K.T.M. aux Etablissements Royal-Moto, par ailleurs importateur Monark. Ce changement s'accompagne d'une restructuration du réseau commercial et de l'approvisionnement en pièces détachées.

K.T.M., Motorradzenghangesellschaft, Kronreif Trunkenpolz - A 5230 Mattighofen (Autriche).

Importateur pour la France :

ROYAL-MOTO, 10800 Saint-Julien-les-Villas.

Importateur pour la Belgique :

BOONEN VAN VELTHOVEN, Luikersteenweg 384, 3900 Lommel.

125 GS ENDURO

La 125 K.T.M. GS conserve le moteur Sachs à six rapports. Néanmoins, les modèles 75 seront équipés d'un cylindre « maison », en attendant, pour les années à venir, un moteur totalement K.T.M. La partie cycle a été modifiée. Le cadre double berceau en acier au chrome-moly a reçu le nouveau bras oscillant qui permet le montage des amortisseurs en position rapprochée ou inclinée.

125 GS ENDURO



125 GS ENDURO

Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, 19 ch (DIN) à 8.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 28 mm, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (4,60 - 2,93 - 2,16 - 1,72 - 1,43 - 1,24 à 1).

175 GS ENDURO

La 175 GS destinée à l'enduro a été entièrement remaniée. A l'origine, elle empruntait la partie cycle de la 125 cc et le bas moteur 250 cc. Un excellent rapport poids - puissance la rendait extrêmement compétitive. Mais en 74, K.T.M. a changé cette machine. La 175 GS est maintenant, en tout point identique à la 250 cc : même partie cycle, même mécanique, seule la cylindrée et la puissance diffèrent. Malheureusement, d'une 125 puissante, cette 175 GS est devenue une 250 cc qui manque de « pêche ».

175 GS ENDURO



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 63,5 x 54 mm, 172 cc, 24 ch (DIN) à 8.300 tr/mn, carburateur Bing Ø 30 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (2,57 - 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,88 - 0,75 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 114 kg à plein. Réservoir : 10 litres.

Prix : 7.875 F.

- 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,885 - 0,750 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids 117 kg à plein.

Prix : 8.900 F.

250 GS ENDURO

Aux derniers « Six Jours Internationaux », les 250 K.T.M. étaient en masse. Au départ comme à l'arrivée. C'est dire le succès de cette machine d'enduro, non seulement en France mais aussi à l'étranger. Notamment aux U.S.A. où, soit dit en passant, les K.T.M. sont commercialisées sous le nom de Penton. La 250 GS est à peu de choses près le modèle cross : même cadre, même moteur. Un réservoir un peu plus étoffé et un échappement silencieux font la différence. C'est une machine de fonceur, qui demande à être conduite avec beaucoup de fougue. Mais la souplesse du moteur lui permet ainsi d'être à l'aise dans la boue ou les rochers. Il ne reste que son prix qui la pénalise un peu face aux productions espagnoles.

250 GS ENDURO



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 71 x 62 mm, 246 cc, 34 ch (DIN) à 7.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (2,57 - 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,885 - 0,750 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 130 mm (AV) et 180 mm (AR), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids 120 kg à plein, réservoir essence 10 litres.

Prix : 10.938 F.

400 GS ENDURO

La 400 GS dont le moteur est en réalité un 360 cc, nous arrive toute auréolée de son titre européen en catégorie « plus de 350 cc ». Cette « Testori Réplica » à la robe blanche ne manque pas de puissance. Elle s'adresse avant tout aux gros bras, à ceux qui peuvent dompter ses 35 ch. Partie cycle et bas moteur sont identiques à ceux de la quart de litre. Le bras oscillant est renforcé. Les amortisseurs Cériani, mais pas à gaz, sont montés en position droite ou inclinée.

400 GS ENDURO



Moteur : monocylindre 2 temps, alésage et course 81 x 69 mm, cylindrée 356 cc, compression 12 à 1, puissance 35 ch à 5.700 tr/mn, carburateur Ø 38 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 4 %.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 6 rapports (2,57 - 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,88 - 0,75).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 130 mm (AV) et 180 mm (AR), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids 118 kg, réservoir d'essence 10 litres.

Prix : 11.900 F.

125 MC CROSS

La version 125 cross, qui s'est classée quatrième au Championnat de France 125 cc 74, possède une bonne homogénéité. Extérieurement, elle est très proche du modèle enduro. Le réservoir est d'une contenance de 6,5 litres. L'absence de l'équipement routier la rend plus légère : 94 kg. Cette 125 cc cross possède le nouveau cadre équipant les 250 cc de la marque.

125 MC CROSS



Moteur : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, 21 ch (DIN) à 8.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 28 mm, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (4,60 - 2,93 - 2,16 - 1,72 - 1,43 - 1,24 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids 94 kg à sec, réservoir essence 6,5 litres.

Prix : 7.538 F.

175 MC CROSS

Version cross du modèle enduro.

175 MC CROSS

Moteur : KTM, 2 T, 1 cylindre, alésage et course : 63,5 x 54 mm, cylindrée : 172 cc, compression 13 à 1, puissance 28 ch à 8.300 tr/mn. Carburateur : Bing Ø 30 mm, allumage : électronique Motoplat, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 2,09, secondaire par chaîne à rouleaux, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,570 - 1,780 - 1,330 - 1,040 - 0,885 - 0,750.

berceau au chromo molybdène, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 3,00, AR 4,00, freins AV à tambour à commande simple came, Ø du tambour 130 mm, AR à tambour à commande simple came, Ø du tambour 180 mm.

Suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, débattement 200 mm, AR oscillante avec amortisseurs Marzocchi à gaz.

Dimensions : 2.170 x 940 x 1.160 mm, Capacités : réservoir d'essence 10 l (polyester). Carter moteur 1,2 l.

Partie cycle : cadre tubulaire double

Prix : 9.000 F.

**250 CROSS**

Puissante, légère, la 250 cross nous arrive toute auréolée de son titre mondial. Cependant, la version client n'est pas du tout une « Moisseev Replica ». Le modèle 75 est, en fait, comparable à celui Champion de France Junior, aux mains de Bruno.

Le cadre double berceau a été profondément remanié par rapport aux anciens modèles. La fourche gagne 1 cm en débattement, tandis que les amortisseurs, des Koni, peuvent travailler en position droite ou très inclinée. Le moteur gagne encore en puissance.

250 CROSS

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 71 x 52 mm, 236 cc, 34 ch (DIN) à 7.500 tr/min, carburateur 36 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (2,57 - 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,885 - 0,750 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came 130 mm (AV) et 180 mm (AR), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids 98 kg à sec, réservoir essence 6,5 litres.

Prix : 9.866 F.

400 CROSS

La 400 cross suivra-t-elle les traces de la 250 ? On peut le penser. Même partie cycle, même moteur, l'ensemble est léger et puissant. L'augmentation de cylindrée, tout en augmentant la puissance, permet aussi de gagner du couple. K.T.M. ne cache pas son intention de concurrencer, dans la catégorie, l'invulnérable Maico. Ses arguments sont solides. Le moteur le sera-t-il également ? Ne reste à l'importateur qu'à trouver un bon pilote pour le prouver.

400 CROSS

Moteur : monocylindre deux temps, alésage et course 81 x 69 mm, cylindre 356 cc, compression 12 à 1, puissance 38 ch à 5.000 tr/min, carburateur 38 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 4 %.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 6 rapports (2,57 - 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,88 - 0,75).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came 130 mm (AV) et 180 mm (AR), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids 110 kg à plein, réservoir essence 10 litres.

Prix : 11.000 F.

LAVERDA

Contrairement à la grande majorité des constructeurs italiens, Laverda fabrique surtout des grosses cylindrées. Cette usine dynamique doit son succès à ce qu'elle a été la première en Europe à croire aux « gros cubes », et à orienter sa production vers cette tendance. Laverda a fait son entrée dans le tout-terrain avec une moto deux temps monocylindre très légère de 250 cc.

Les Laverda n'ont pas subi de modifications radicales mais seulement des aménagements. La 1000 se voit désormais dotée d'un radiateur d'huile et de nouveaux carburateurs à pompe de reprise et à commande par palonnier.

LAVERDA - Moto Laverda - 36042 Breganze (Vicenza), Italie.

Importateur pour la France :

Ets COUTURIER, 149, avenue du Général-de-Gaulle, 92 - Neuilly.

Importateur pour la Belgique :

GCEGEUR et VIGONI, rue de Calevœt, 114 - 1180 Bruxelles.

250 cc 2T1

Laverda verdoie. Cette première tout-terrain de la marque possède une caractéristique exceptionnelle : une chasse réglable à 3 positions. Une version 250 2T dont la cylindrée a été ramenée à 239 cc permet d'échapper à la T.V.A. à 33 %.

250 cc 2T1

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 68 x 68 mm, 236,95 cc, compression 10 à 1, 26 ch DIN à 7.500 tr/min, carburateur Dell'Orto 32 mm, allumage électronique Bosch, lubrification mélange 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,154, secondaire par chaîne, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,818, 2,00, 1,47, 1,1, 0,909.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR simple came 130 mm.

180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.088 x 875 mm, empattement 1.405 mm, garde au sol 200 mm, poids 110 kg à sec, réservoir essence 11 l.

Performances constructeur : vitesse max. 125 km/h, pente gravissable limitée par l'adhérence seulement, consommation 4,7 l aux 100 km. Essai « Moto Revue » n° 2202.

Prix : 250 2T1 : 8.800 F - 250 2T : 7.925 F.

LAVERDA 750 SF

Très intéressante cette SF. La présentation est d'excellente facture, voire luxueuse. Un très gros effort a été fait pour limiter le niveau sonore. Elle est maintenant livrée équipée d'un double disque avant à commande hydraulique, contrairement à ce qu'indique la photo !

LAVERDA 750 SF

750 SF

Moteur : 4 temps bicylindre, simple ACT, alésage et course 80 x 74 x 2, 743,922 cc, compression 8,9 à 1, 66 ch à 7.300 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto 35 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification sous pression par pompe à engrenage, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : primaire par chaîne, rapport 2,2/1, secondaire par chaîne, rapport 2,10/1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (1 : 12,099 en 1^{re}, 1 : 8,699 en 2^e, 1 : 6,347 en 3^e, 1 : 5,419 en 4^e, 1 : 4,62 en 5^e).

Partie cycle : cadre poutre tubulaire, pneus AV 3,50 x 18, AR 4,00 x 18, freins AV à double disque 300 mm, AR double came, tambour central 230 mm, suspensions à

amortissement hydraulique, AV télescopique avec amortisseur hydraulique double effet, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L x l x h : 2.200 (au guidon), 675 (guidon), 1.000 mm, empattement 1.475 mm, hauteur de selle 800 mm, garde au sol 150 mm, poids 218 kg à sec, réservoir essence 19 l, huile 3 l.

Performances constructeurs : vitesse max. : usine 195 km/h, essai Moto-Revue : 188,7 km/h (Montlhéry), 400 m D.A. : usine 13"27, essai Moto-Revue : 13"7, pente gravissable 35%, consommation usine 7 l/100 km, Essai Moto-Revue n° 2.125 en 1973. Importé.

Prix : 15.870 F.

1000 3C

Cette tri-cylindres de 1000 cc est certainement une des plus redoutables machines de tourisme sportif.

1000 3C



Moteur : 4 temps 3 cylindres, double ACT, alésage et course 75 x 74 x 3, cylindrée 999,76 cc, compression 9 à 1, 80 ch (DIN) à 7.250 tr/mn, 3 carburateurs Dell'Orto 32 mm, allumage électronique avance automatique, lubrification par pompe à engrenage sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : primaire par chaîne, rapport 1 : 2,04, secondaire par chaîne, rapport 1 : 2,105, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (1 : 2,618 en 1^{re}, 1 : 1,803 en 2^e, 1 : 1,373 en 3^e, 1 : 1,173 en 4^e, 1 : 1 en 5^e).

Partie cycle : cadre double berceau tubes acier, pneu AV 4,10 x 18, AR 4,25 x 18, freins AV double dis-

que 280 mm commande hydraulique, AR à tambour central double came 250 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, amortisseur hydraulique à double effet, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : long. 2.180 mm, larg. 660 mm, empattement 1.485 mm, hauteur de selle 1.000 mm, garde au sol 150 mm, poids 214 kg à sec, réservoir essence 20,5 l, huile 3 l.

Performances constructeurs : vitesse max. : usine 220 km/h, essai Moto-Revue : env. 205 km/h, pente gravissable 40 %, consommation : entre 5,6 et 10 l/100 km, Essai Moto-Revue n° 2.095 en 72.

Prix : 18.925 F.

MAICO

La marque allemande poursuit une politique sportive, améliorant sans cesse ses modèles de tout-terrain et particulièrement les machines de cross. Dans la gamme GS, les 250 et 400 viennent rejoindre la 125.

MAICO-Fahrzeugfabrik GmbH, 7403 Ammerbuch 2 Pfäffingen.

Importateur pour la France :

MAICO-France, Hubert Soullignac, route de Tarascon, 13200 Arles.

Importateur pour la Belgique :

F. MANGELSCHOTS, Zolder, Dorpstraat 67.

250 MD

Dernière née de la gamme cette 250 sportive et bien faite vient d'être commercialisée.

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 76 x 54 mm, 238 cc, compression 12 à 1, 27 ch à 7.600 tr/mn, carburateur Bing 32 mm, allumage électronique, lubrification par mélange 1:50, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 21 : 40, transmission secondaire par chaîne, rapport 18 : 40, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 4,8 - 3,14 - 2,41 - 1,9 - 1,59 - 1,42.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV 1,60 x 18", AR 1,85 x 18", pneus AV 2,75 x 18", AR 3,25 x 18", freins AV à tam-

bour à commande simple came, du tambour, 160 mm, AR à tambour à commande simple came, du tambour 160 mm.

Suspensions : type Marzocchi 32/170, AV fourche télescopique, AR amortisseurs Girling.

Dimensions : 2.030 x 675 x 1.020 mm, empattement 1.330 mm, garde au sol 190 mm, poids 126 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12,3 litres, carter moteur 1 litre.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 150 km, consommation usine 4,5 litres.

Essai - Moto Revue - n° 2149 en 1973.

Prix : 9.000 F.

250 MD



GS 125 - 250 - 400

La série des GS regroupe les machines d'enduro : motos de cross légèrement dégonflées et équipées de silencieux.

MAICO GS 125



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, compression 12 à 1, 22 ch à 9.000 tr/mn, carburateur Bing 32 mm, allumage Bosch générateur 6 V 35 W Electronic, lubrification par mélange 1 : 20, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 23/67, transmission secondaire par chaîne, rapport 17/44, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,07 - 2,35 - 1,85 - 1,59 - 1,42 - 1,32.

Partie cycle : cadre double berceau,

jantes AV 1,60 x 21", AR 1,85 x 18", pneus AV 2,50 x 21", AR 3,50 x 18", freins AV à commande simple came, du tambour 136 mm, AR à commande simple came, du tambour 160 mm.

Suspensions : type téléhydraulique, AR à amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2.100 x 850 x 1.150 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 220 mm, poids 85 kg.

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

Prix : 7.500 F.

MAICO GS 250



GS 250

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 67 x 67,5 mm, 238 cc, compression 12 à 1,36 ch à 7.500 tr/mn, 5,38 m/kg à 7.200 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage Bosch générateur 6 V 35 W Electronic, lubrification par mélange 1:20, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 41/18, transmission secondaire par chaîne, rapport 52/13, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,98 - 2,17 - 1,65 - 1,25 - 1,00.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 1,60 x 21", Ø AR 2,15 x 18".

GS 400



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 77 x 83 mm, 400 cc, compression 10 à 1,41 ch à 6.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (2,78 - 1,79 - 1,29 - 1,00 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau,

× 18", pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à commande simple came, Ø du tambour 136 mm, AR à commande simple came Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : type Maico, AV fourche télehydraulique, AR à amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2.100 x 850 x 1.160 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 220 mm, poids 110 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 litres, carter moteur 1 litre.

Performances constructeur : consommation usine 6,5 litres.

Prix : 9.000 F.

MAICO MC 250/5



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 67 x 67,5 mm, 238 cc, compression 12 à 1,36 ch à 7.800 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage magnétique, lubrification par mélange 1:20, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 41/18 = 3,28, transmission secondaire par chaîne, rapport 56/13, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,25 - 1,80 - 1,44 - 1,20 - 1,00.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 1,60 x 21", Ø AR

2,15 x 18" Akront, pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à commande simple came, Ø du tambour 136 mm, AR à commande simple came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : type Maico, AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2.100 x 850 x 1.160 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 220 mm, poids 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,3 l., carter moteur 1 l.

Prix : 9.000 F.

MAICO MC 400/5



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 77 x 83 mm, 386 cc, compression 12 à 1,43 ch à 6.700 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage magnétique, lubrification par mélange 1:20, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 39/21 = 1,86, transmission secondaire par chaîne, rapport 56/13, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,98 - 2,17 - 1,65 - 1,25 - 1,00.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 1,60 x 21", Ø AR

2,15 x 18" Akront, pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à commande simple came, Ø du tambour 136 mm, AR à commande simple came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : type Maico, AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2.100 x 850 x 1.160 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 220 mm, poids 102 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,3 litres, carter moteur 1 litre.

Prix : 10.000 F.

MC 125 - 250 - 400 - 440

Machines de moto-cross compétition-client qui figurent parmi les préférées des pilotes privés. En 1974, elles ont acquis un nouveau cadre aux amortisseurs rapprochés et à la tenue de route exemplaire.

MAICO MC 125



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, compression 12 à 1,22 ch à 9.000 tr/mn, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage par magnéto, lubrification par mélange 1:20, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,93, transmission secondaire par chaîne, rapport 17/44, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,07 - 2,35 - 1,85 - 1,59 - 1,42 - 1,32.

jantes Ø AV 1,60 x 21", Ø AR 1,85 x 18", pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø AR 3,50 x 18", freins AV à commande simple came, Ø du tambour 136 mm, AR à commande simple came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : type télehydraulique, AR à amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2.100 x 850 x 1.160 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 220 mm, poids 95 kg.

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

Prix : 5.670 F. - kitée : 5.900 F.

MAICO MC 440/5

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 82 x 83 mm, 438 cc, compression 12 à 1,47 ch à 6.900 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage magnétique, lubrification par mélange 1:20, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 39/21 = 1,86, transmission secondaire par chaîne, rapport 56/13, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,98 - 2,17 - 1,65 - 1,25 - 1,00.

Partie cycle : cadre double berceau,

jantes Ø AV 1,60 x 21", Ø AR 2,15 x 18" Akront, pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à commande simple came, Ø du tambour 136 mm, AR à commande simple came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : type Maico, AV fourche télescopique, AR à amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2.100 x 850 x 1.160 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 220 mm, poids 103 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,3 l., carter moteur 1 l.

Prix : 10.000 F.

MALAGUTI

Malagutti, fondée en 1958 et spécialisée dans les petites cylindrées, fabrique une bonne quinzaine de modèles de 50 cc, dont deux tout-terrain : les Roncobilaccio et Cavalcane cross.

Cette gamme semble séduire toujours autant les jeunes qui paraissent en apprécier les lignes à l'italienne.

HOMBRE

HO 4R - HO 5R

Petit cyclomoteur urbain déguisé en chopper. Versions 4 et 5 vitesses.

HOMBRE HO4R - HO5R



Moteur : Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 42 mm, 49 cc, compression 9,6 à 1, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau.

pneus AV 2,50 x 17, AR 3,00 x 17, freins AV à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 73 kg à sec.

Consommation : usine 2,47 l/100 km.

Prix : 4R : 2.750 F - 5R : 2.900 F.

OLYMPIQUE 40 RS - 50 RS

Cyclomoteur sportif.

OLYMPIQUE 40 RS - 50 RS



Moteur : 5 MIT Radial, 49 cc, 4 ou 5 vitesses au pied, pédales, carburateur Dell'Orto, cadre double berceau, réservoir Alpha sculpté de 10 l., avec encastrément pour coussin de selle, selle spéciale à dossier avec coussin ventral, suspension fourche télescopique et amortisseurs AR à soufflets, roue AV pneu 2 1/4 x 18, roue AR pneu 2 1/2 x 18, moyeux dural 118 mm à roulements, garde-

boue inox, compteur 60 mm, deux silencieux, quadrato, guidon sport bracelet 2 pièces ou guidon Grand Tourisme relevé GT, antiviol par blocage de direction.

Coloris : rouge, bleu clair, orange, vert, paille, bleu foncé.

Prix : 40 RS : 2.650 F - 50 RS : 2.850 F.

SUPERQUATRE - SUPERCINO

Le premier a tendance tourisme, le second équipé de guidon bracelets et d'une boîte 5 vitesses.

SUPER QUATRE - SUPER CINO

Moteur : 5 MIT Radial 49 cc, 4 ou 5 vitesses au pied, pédales, carburateur Dell'Orto, cadre double berceau, réservoir sport muni de grappe-pneus encastrés, selle Pullman à dossier, suspension fourche télescopique et amortisseurs à ressorts apparents chromés, roue AV pneu 2 1/4 x 18, roue AR pneu 2 1/2 x 18, moyeux dural 118 mm av. roul.,

garde-boue av. et arr. inox, compteur km 60, un silencieux, quadrato, guidon sport bracelet 2 pièces ou guidon Grand Tourisme relevé GT, antiviol par blocage de direction.

Coloris : rouge, bleu clair, orange, vert, paille, bleu foncé.

Prix : Super 4 : 2.550 F - Super 5 : 2.650 F.

SUPER QUATRE CINO



MAGGIOLINO - SPORTIVO

Ces deux modèles sont encore pourvus d'un sélecteur à main trois vitesses. Ils sont appelés à disparaître de la gamme. Seul atout, leur prix assez bas.

MAGGIOLINO



Moteur : 3 MIT Turbo, 49 cc, 3 vitesses à main, pédales, carburateur Dell'Orto, cadre double berceau, réservoir prisme 14 l., muni de grappe-pneus encastrés, selle Pullman à dossier, suspensions fourche télescopique et amortisseurs à ressorts apparents chromés, roue AV pneu 2 1/4 x 18, roue AR pneu 2 1/2 x 18, moyeux dural 118 mm AV,

105 AR à roulements, garde-boue AV et AR inox, compteur 60 mm, silencieux - quadrato - guidon sport bracelet 2 pièces ou guidon Grand Tourisme relevé GT, antiviol par blocage de direction.

Coloris : rouge, bleu clair, jaune, orange.

Prix : 2.250 F.

SPORTIVO



Moteur : 3 M, 49 cc, 3 vitesses à main, pédales, carburateur Dell'Orto, cadre double berceau, réservoir corsaire 12 l., selle Pullman à dossier, suspensions fourche télescopique, amortisseurs, roues AV et AR pneus Pirelli 2 1/4 x 18, moyeux acier, garde-boue AV et AR inox, comp-

teur 48, silencieux - quadrato - guidon sport bracelet 2 pièces ou Grand Tourisme relevé GT.

Coloris : rouge, bleu clair, jaune, orange.

Prix : 2.050 F.

RONCOBILACCIO CR 3

Ce modèle, déjà ancien, est en partie remplacé par le Cavalcone. Le Roncobilaccio présente en effet le désavantage d'être toujours équipé du changement de vitesses au guidon.

RONCOBILACCIO CR 3



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 50 cc, compression 8,9 à 1, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 19, AR 2,50 x 17,

freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 64 kg à sec.

Consommation : usine 2,8 l/100 km.

Prix : 2.300 F.

CAVALCONE 4R - 5R

L'allure résolument jeune de cette machine attire un très grand public. De plus, son équipement assez complet, mais surtout son petit gabarit en font un modèle destiné à la partie la plus jeune de la clientèle.

Le modèle Cavalcone possède en plus un avantage sur le Roncobilaccio cross qui est plus ancien : un sélecteur de vitesses au pied, alors qu'il est au guidon sur le Roncobilaccio.

CAVALCONE CROSS CR 4 R



Moteur : 4 MT Radial, monocylindre 2 temps, cylindrée 49 cc, mise en route par pédales, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, secondaire par chaîne, boîte 4 vitesses, sélecteur au pied.

Partie cycle : cadre en tube d'acier double berceau avec barre de renfort triangulée ; suspensions AV : fourche télescopique, moyeu à roulements, AR : amortisseurs réglables ;

roues AV 2,50 x 19" cross, AR 2,50 x 17" cross, garde-boue AV et AR inox.

Poids : 65 kg.

Prix : 2.800 F.

CAVALCONE CROSS CR 5 R

Moteur : SMT Radial, 5 vitesses au pied, fourche avant télescopique hydraulique, moyeu à broche, roue AR 3,00 x 17" ; autres caractéristiques identiques à celles du CR 4 R. Coloris de ces 2 modèles : rouge-blanc, jaune-blanc, vert-blanc.

Prix : 3.150 F.

MALANCA

En 1958, Mario Malanca fonda une usine très vite spécialisée dans la construction des 50 cc. Aujourd'hui, Malanca produit 22 modèles de 50 cc qui ne diffèrent bien souvent que par des points de détail. Si la marque a place aujourd'hui dans ce catalogue, c'est parce qu'elle a présenté une 125 cc bicylindre toute nouvelle au dernier Salon de Paris. Cette moto est commercialisée.

MALANCA MOTORI s.p.a., via Pila, 6, 40044 Pontecchio di Sasso Marconi - Bologna.

Importateur pour la France :

M. Jean ADROGUER, 384, rue Paradis, 13008 Marseille.

125 E2C

Sensiblement le même modèle mais d'une puissance nettement inférieure. Sa vocation est plus orientée vers le tourisme.

125 E 2C



Moteur : Malanca 2 temps 2 cylindres, alésage et course 43 x 43 mm, 124 cc, 15 ch à 8.000 tr/mn, 20 kgm à 9.000 tr/mn, carburateurs Dell'Orto 20 mm (22), allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

boîte de vitesses à 5 rapports, jantes durai, frein à disque.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 18, AR 2,75 x 18, freins AV tambour 4 canes 2 160 mm, AR tambour 2 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Prix : non indiqué.

125 SS

VéloMOTEUR sportif développant 20 ch équipé d'un double disque avant à commande hydraulique.

125 SS



Moteur : 2 temps 2 cylindres, alésage et course 43 x 43 mm, cylindrée 124,9 cc, compression 12 à 1, 20 ch à 9.800 tr/mn, carburateurs Dell'Orto 24 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick starter.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 3,423 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport (13/39) 3,000 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 3,18 - 1,81 - 1,30 - 1,15 - 0,84 à 1.

Partie cycle : cadre 125 Sport, jantes AV 18 "36", AR 18 "36",

pneus AV 2,75 x 18, AR 3,00 x 18, freins AV à double disque à commande hydraulique, 2 du disque 230 mm, AR à tambour à commande par câble, 2 du tambour 136 mm.

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

Dimensions : 2.000 x 600 x 900 mm.

Capacités : réservoir d'essence 11 l., carter moteur 0,700 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 140 km/h, consommation usine 8 l. aux 100 km.

Prix : non indiqué.

MONARK

La marque suédoise est surtout connue chez les amateurs de tout-terrain. C'est pourquoi les importateurs, Cosson et Queirel se limitent aux modèles concernant le cross et l'enduro. Les succès sportifs et commerciaux leur donnent raison. Et les succès de la marque aux ISDT appuient leurs efforts.

Deux modèles seulement sont importés maintenant par Cosson-Queirel, trois si l'on compte la 125 Cross distribuée à l'unité.

MCB MONARK-CRESCENT AB - Box 141 Varberg - Suède.

Importateur pour la France :

ROYAL-MOTO, route de Saint-Germain-Rosières près Troyes - 10800 Saint-Julien-les-Villas.

125 ENDURO

Cette machine, très appréciée des connaisseurs, s'améliore au fil des ans. Ainsi un taux de compression plus élevé : 12 à 1, fait gagner 4 chevaux à cette 125 par rapport aux modèles précédents.



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, refroidissement par air, alésage et course 54 x 54 mm, cylindre 123 cc, puissance maxi 19 ch à 8.400 tr/mn, taux de compression 12 à 1, carburateur Bing Ø 28 mm, allumage Motoplat électronique 6 V, graissage mélange à 4 % d'huile 2 temps (constructeur), 5 % d'huile Duckhams (importateur).

Transmissions : transmission primaire par engrenages, embrayage multidisques travaillant dans l'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, secondaire par chaîne 1/2" x 5/16", 118 maillons avec couronne 54 dents.

125 ISDT REPLICA

Cette 125 de compétition, qui a connu le succès aux ISDT en 1973 et 1974, est un argument redoutable dans ce domaine.

MONARK 125 ISDT



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, refroidissement par air, alésage et course 54 x 54 mm, cylindre 123 cc, puissance maxi 21 ch à 8.500 tr/mn, taux de compression 12 à 1, carburateur Bing Ø 28 mm, allumage Motoplat électronique 6 V, graissage mélange à 4 % d'huile 2 temps (constructeur), 5 % d'huile Duckhams (importateur).

Transmissions : transmission primaire par engrenages, embrayage multidisques travaillant dans l'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, secondaire par chaîne 1/2" x 5/16", 118 maillons avec couronne de 54 dents.

125 CROSS

Compétition-client très brillante. Championne de France 1974.

125 MX CROSS

Moteur : Sachs 68 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 12 à 1, 25 ch (DIN) à 8.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 27 mm, allumage Motoplat électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage (rapport 2,10), secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, fourche hydraulique Ceriani Ø 32 mm, amortisseurs AR Girling réglables en 3 positions, freins avant et arrière Leleu Ø 140 mm, surface de freinage 70 cm carrés par tambour, pneus AV 3,00 x 21" motocross Trelleborg ou Metzeler, AR 3,50 x 18" motocross Trelleborg ou Metzeler, jantes Akront en dural. Réservoir d'essence en tôle d'acier, contenance 7,6 l, dont 1,6 l. de réserve.

Prix : 7.464 F TTC + frais de port et de mise en route.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, fourche hydraulique Ceriani Ø 32 mm, amortisseurs AR Girling réglables en 3 positions, freins AV et AR Leleu Ø 140 mm, surface de freinage 70 cm carrés par tambour, pneus AV 3,00 x 21" motocross Trelleborg ou Metzeler, AR 3,50 x 18" motocross Trelleborg ou Metzeler, jantes Akront en dural, réservoir d'essence en tôle d'acier, contenance 7,6 l, dont 1,6 l. de réserve.

Prix : 8.280 F TTC + frais de port et de mise en route.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 90 kg à sec.

Réservoir essence : 7,6 l.

Prix : 7.950 F.



MONDIAL

Mondial reste lié au sport motocycliste par ses nombreux succès en catégorie sport, avec le Record à tendance très sportive qui a permis à de nombreux pilotes actuels de premier plan de faire leurs premières armes.

MONDIAL

MONDIAL F.B. 20145 Milano - Corso Vercelli 42/52 (Italie).

Suspension provisoire d'importation.

125 REGOLARITA

Vélocité tout-terrain.

REGOLARITA 125



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 10,5 à 1, 22 ch à 8.600 tr/mn, carburateur Bing Ø 27 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Poids : 95 kg à sec.

Réservoir essence : 9 l.

Prix : non indiqué.

MONTESA

L'industrie barcelonaise brille par sa production de motos tout-terrain. Montesa n'échappe pas à la règle. Les succès obtenus en trial par Edwards, Sellman, Shepherd, la place de champion du monde occupée à l'heure actuelle par Rathmell sont la preuve que la marque a su rester jeune.

En moto-cross, depuis trois ans, la Montesa glane les premières places en France aux mains de Nowak : trois titres à la clef, c'est une référence.

MONTESA

Permanyer SA de Industrias Mecanicas Avenida de la Electricidad Eplugas de Llobregat Barcelona - Espagne.

Importateur pour la France :

Ets RAVEL - 51 bis, av. du Général-de-Gaulle, 66000 Perpignan.

Importateur pour la Belgique :

DENAERTS, rue des Ecoles 133 - 4520 Wandre.

COTA 25

Cyclomoteur de trial destiné aux enfants, à 2 vitesses et embrayage automatique.

COTA 25



Moteur : 2 temps monocylindre à decompresseur, alésage et course 38 x 43 mm, 48,7 cc, 2,2 ch à 4.800 tr/mn, allumage par volant magnétique à bobine extérieure, lubrification par mélange, mise en route par pédales rabattables.

Transmissions : primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses à 2 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau supérieur, pneu AV 2.00 x 16, AR

2.50 x 15, freins AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : hauteur : 610 mm, empattement 980 mm, garde au sol 230 mm.

Poids : 35 kg à sec.

Vitesse max. : usine 18/35 km/h. Essai Moto-Revue n° 2.106 en 1973.

Prix : 2.400 F.

COTA 49

Cyclomoteur de trial qui montre d'excellentes aptitudes malgré sa faible cylindrée.

COTA 49



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 47,8 cc, 2,2 ch à 4.800 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14 mm, allumage par volant magnétique Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par pédales rabattables.

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

Partie cycle : cadre simple berceau,

pneus AV 2.25 x 19, AR 3.25 x 10, freins AV et AR à tambour simple came Ø 110 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 55 kg.

Réservoir essence : 3,5 l.

Vitesse max. : usine 40 km/h.

Essai Moto-Revue n° 2.106 en 1973.

Prix : 3.170,70 F.

COTA 123

Spécialement étudiée pour le trial où elle se montre très compétitive, en particulier grâce à son poids réduit et à sa grande maniabilité.

COTA 123

Moteur : 2 temps monocylindre, 123,7 cc, carburateur Amal Ø 25 mm, allumage par volant magnétique Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneu AV 2.50 x 20, AR 3,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 110 mm, sus-

pensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 1.900 mm, l. 610 mm, empattement 1.260 mm, hauteur de selle 720 mm, garde au sol 295 mm.

Poids : 71 kg à sec.

Réservoir essence : 4,5 l.

Vitesse max. : usine 80 km/h.

Essai Moto-Revue n° 2.077 en 1972.

Prix : 5.280 F.

123 T : 5.460 F.

COTA 123



COTA 172

Avec quelques chevaux de plus que la 123, et bien sûr pas mal de modifications structurelles, cette Cota 172 acquiert une maturité insoupçonnable.

COTA 172



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 50,93 x 54 mm, cylindrée 157,5 cc, compression 11,5 à 1, 15 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Amal Ø 20 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 3,421 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,727 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,615 - 2,133 - 1,611 - 1,20 - 0,88 - 0,678.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau dédoublé, jantes

AV 21", AR 18", pneus Ø AV 2,75, AR 4,00, freins AV à tambour à commande mécanique, AR à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 110 mm.

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

Dimensions : 1.940 x 770 mm, empattement 1.260 mm, garde au sol 335 mm, poids 78 kg.

Capacités : réservoir d'essence 4,5 l., carter moteur 0,9 l.

Essai Moto-Revue n° 2217.

Prix : 6.300 F.

COTA 247

L'une des meilleures machines de trial du monde.

COTA 247



COTA 247

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course : 70 x 64 mm, 247,7 cc, 20 ch à 5.500 tr/min, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage par magnéto-alternateur Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneu AV 2,75 x 21, AR

4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 110 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 2.035 mm, l. 830 mm, empattement 1.325 mm, hauteur de selle 760 mm.

Réservoir essence : 5,7 l. Vitesse max. usine 108 km/h. Essai Moto-Revue n° 2.026 en 1971.

Prix : 6.653 F.
247 T : 6.893 F.

COTA 123T - 247T

La série T est plus destinée à la randonnée. Les machines sont les mêmes que celles de trial, seuls les différencient un équipement électrique, une selle bipace et une démultiplication modifiée.

KING SCORPION AUTOMIX 250

Cette trail-bike est équipée d'un graissage séparé, de clignotants, d'un compteur, etc., pour dater le pion aux japonaises, mais conserve les qualités tout-terrain des espagnoles.

KING SCORPION 250 « AUTOMIX »



Moteur : 2 temps monocylindre, 247,7 cc, carburateur Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification séparée (« Automix »), mise en route par kick. Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau

dédoublé, pneu AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 130 mm, frein AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Essai Moto-Revue n° 2137 en 1973.

Prix : 8.493 F.

250 ENDURO

Cette 250 enduro, contrairement à la King Scorpion qui est un trail-bike, est profondément inspirée de la Cappa VR de cross. La maniabilité et sa facilité de conduite la rapprochent des 125 cc. Mais le moteur, avec la puissance, le couple et la souplesse de ces 250 cc donne une nouvelle dimension à l'enduro.

250 ENDURO



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, cylindres 248,3 cc, compression 12 à 1, 30 ch à 8.000 tr/min, carburateur Amal Ø 32 mm, allumage par volant alternateur électronique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,65 à 1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,6 - 1,615 - 1,117 - 0,833 - 0,681.

Partie cycle : cadre simple berceau

tubulaire dédoublé, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00, Ø AR 4,50, freins AV à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 130 mm, AR à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 150 mm.

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

Dimensions : 2.180 x 930 mm, empattement 1.425 mm, garde au sol 200 mm, poids 106 kg.

Capacité : réservoir d'essence 13 l. Essai « Moto Revue » n° 2199.

Prix : 8.611 F.

CAPPA 250 VR

Machine de moto-cross compétition-client baptisée Vekkhonen Replica.

CAPPA 250 VR



Moteur : 2 temps monocylindre, 247,7 cc, 12/1, 30 ch à 7.000 tr/min, carburateur Bing Ø 34 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (1 : 20,95, 2 : 16,63, 3 : 13,34, 4 : 10,74, 5 : 9,08 à 1).

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneu AV 3,00 x 21, AR

4,50 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 130 mm, frein AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : long. 2.130 mm, empattement 1.425 mm, hauteur de selle 880 mm, garde au sol 230 mm.

Essai Moto-Revue n° 2.111 en 1973 et n° 2.115 en 1973.

Prix : 8.200 F.

MORINI

Chez Morini, tous les responsables sont bien conscients des limites des dimensions de l'entreprise. C'est pourquoi les ambitions de l'usine sont limitées sur le plan quantitatif, et c'est pourquoi depuis toujours Morini s'est signalé par une politique sage.

Un exemple typique de cette politique est constitué par les machines de la série 350. Elles sont solides et en mesure de fournir de brillantes performances, en particulier la version sportive. Elles sont caractérisées en outre par une étude approfondie afin d'obtenir la plus grande interchangeabilité, ce qui permet de diminuer sensiblement les coûts de production.

En corrélation avec cette ligne de conduite, Morini présente aujourd'hui un tout nouveau 125 monocylindre qui n'est qu'un 350 amputé du cylindre postérieur. On a pu pratiquement utiliser les mêmes carters qui sont, en outre, usinés sur les mêmes machines-outils que la 350 cc.

Et bientôt une 250 cc.

MORINI - Moto-Morini, via Oslavia 30 - Bologna (Italie).

Importateur pour la France :

Ets COUTURIER, 149, avenue Charles-de-Gaulle, 92 - Neuilly.

Importateur pour la Belgique :

Ets Enzo BEVILACOA - 7220 Flenu-lez-Mons.

125 MORINI

Cette 125 est en fait bâtie autour du moteur de la 350 amputé du cylindre postérieur. Ce petit 125, très moderne, devrait être redoutable dans sa catégorie. Morini a réalisé là une machine de route dont les caractéristiques sont parfaitement appropriées aux conditions actuelles du marché.

MORINI 125



Moteur : 4 temps monocylindre, alésage et course 59 x 45 mm, cylindre 122,96 cc, compression 11,7 à 1, 13,5 ch à 9.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 9,84 à 1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,2 - 2 - 1,470 - 1,210 - 1,047 - 0,954 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes 18", 2 AR

18", pneus 2 AV 2,75, 2 AR 3,00, freins AV à disque simple à commande hydraulique, 2 du disque 260, AR à tambour à commande mécanique, 2 du tambour 136 mm.

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

Dimensions : 1.920 x 1.030 mm, poids 107 kg.

Capacité : carter moteur 2 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 125 km/h, consommation usiné 43 km/l.

Prix : 6.320 F.

MORINI 3 1/2 N

Cette machine exceptionnelle renoue avec une grande tradition motocycliste : le bicylindre en V disposé en ligne. Il existe une version sport qui se caractérise par un guidon bracelets, une selle à dossier et quelques équipements différents.

MORINI 3 1/2 N



Moteur : 4 temps bicylindre, alésage et course 62 x 57 x 2, 344,160 cc, compression 10 à 1, 35 (DIN) - 38,6 ch (SAE) à 5.900 tr/mn, 3,28 (DIN) - 3,6 kg-m (SAE) à 5.900 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto 25 mm, allumage électronique avec picco à H.T. 37.000 V, lubrification sous pression par pompe à engrenage, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage (rapport 1 : 2,275), secondaire par chaîne (rapport : pignon 14 dents, couronne 28 dents), embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 6 rapports (1 : 3,2 en 1^{re}, 1 : 2,0 en 2^e, 1 : 1,470 en 3^e, 1 : 1,210 en 4^e, 1 : 1,047 en 5^e, 1 : 0,954 en 6^e).

Partie cycle : guidon AV 2,75, 18"

AR 4,10 x 18, frein AV à tambour double came 200 mm, AR à tambour simple came 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : L. 2.060 mm, l. 670 mm au guidon, h. 1.050 mm au guidon, empattement 1.410 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 260 mm. Poids : 144 kg à sec.

Réservoir essence : 16 l, huile 2,5 l.

Performances constructeur : vitesse max, usiné 166 km/h, consommation usiné 4,1 l/100 km (normes Cuna).

Essai Moto-Revue : n° 2.134 en 1973.

Prix : 350 N : 9.975 F - 350 S : 11.450 F.

MOTOBECANE

Depuis 1949, Motobécane est devenu un des plus importants constructeurs de cyclomoteurs au monde. Dans ce domaine, sa gamme vaste et diversifiée lui a permis de s'imposer dans chaque créneau.

Depuis quelques années pourtant, l'usine a repris la construction de vélomoteurs avec la 125 LT et la 350 à allumage électronique.

MOTOBECANE

16, rue Lesault, 93502 Pantin - B.P. 202

Importateur pour la Belgique :

KAMATO S.A. Brekerlaan 47 - 103 Kobbegem.

D 55 MOTOBECANE

Tant par ses dimensions et son allure que par ses équipements, c'est bien d'une petite moto qu'il s'agit. Les lignes fines et élancées, la selle à dossier lui confèrent un caractère sportif. Des équipements de qualité et un frein à disque à commande hydraulique à l'avant lui donnent fière allure.

D 55

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,6 mm, cylindre 49,9 cc, compression 8 à 1, 1 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Gartner 12 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 17/70, transmission secondaire par chaîne, rapport 17/40, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 38,75 - 23,62 - 16,95 - 13,48 - 11,63.

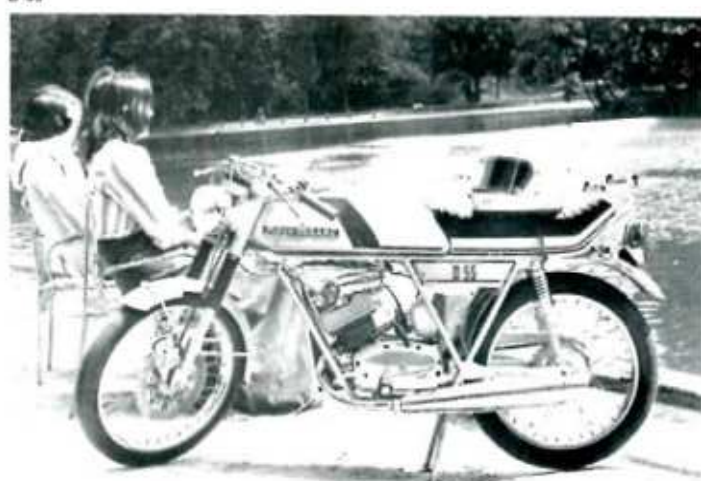
Partie cycle : cadre double berceau à tubes d'acier soudés, jantes 17", 2 AR 17", pneus 2 AV 2,25, 2 AR 2,75, freins AV à disque à commande hydraulique, 2 du disque 240 mm, AR à tambour à commande par triangle, 2 du tambour 100 mm.

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

Dimensions : 1.745 x 600 mm, empattement 1.153 mm, garde au sol 105 mm, poids 66 kg.

Capacité : réservoir d'essence 9,7 l.

Prix : 3.224 F.



125 LT

Sa sortie fut un événement et elle continue une honnête carrière malgré la vive concurrence à laquelle elle doit faire face dans son créneau. Avec l'appartenance de la LT 3 équipée d'un frein à disque avant à commande hydraulique et allumage électronique.

125 LT



Moteur : 2 temps bicylindre, alésage et course 43 x 43 mm, 124,880 cc, compression 10 à 1, 13,5 ch (DIN) à 7.500 tr/mn, 2 carburateurs Gartner 19 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, rapport 72/27, secondaire par chaîne, rapport 35/15, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (24,090 - 14,518 - 10,150 - 8,591 - 7,922 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau supérieur, pneus AV et AR 2,75 x 17,

frein AV à tambour simple came 160 mm, frein AR à tambour simple came 160 mm (136 mm).

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

Dimensions : L. 1.795 mm, l. 695 mm, empattement 1.178 mm, garde au sol 100 mm à pleine charge, poids 92 kg à sec, P.T.C. 272 kg, réservoir essence 13 l.

Vitesse max. usiné 120,6 km/h.

Essai Moto-Revue : n° 2.120 en 1973.

Prix : 125 LT 1 : 4.573 F : 125 LT 2 : 5.052 F.

350

La première vraie moto française depuis bien longtemps semble être une réussite dès sa sortie. On peut noter un niveau technologique général assez élevé et de nombreuses idées nouvelles sur cette machine. La partie électrique et électronique, est entre autres, assez révolutionnaire.

350



Moteur : 2 temps 3 cylindres, alésage et course 53 x 52,8 mm, 349,46 cc, compression 10 à 1, 38 ch à 7.200 tr/mn, 3,6 kg à 6.000 tr/mn, 3 carburateurs Gurtner Ø 24 mm, allumage électronique, alternateur 12 V - 200 W, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 69/25, secondaire par chaîne, rapport 31/17, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports 17,256 - 11,390 - 8,534 - 6,909 - 6,111 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 3.00 x 18, frein AV simple disque hydraulique Ø 275

125 S TYPE COMPETITION

C'est une jolie compétition-client bleue, dont les résultats, grâce à Michel Baloché, pilote d'usine, sont brillants.

125 S TYPE COMPETITION



Moteur : 2 temps bicylindre, alésage et course 43 x 43 mm, 124,889 cc, 28 ch, carburateur 1 25 mm sur tubulure souple, allumage électronique, lubrification mélange, mise en route par poussette.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 72/27, secondaire par chaîne, rapport 35/15, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

mm, frein AR à tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 2.050 mm, l. 745 mm, empattement 1.330 mm, garde au sol 100 mm (à pleine charge), poids 169 kg à sec, réservoir essence 20 l.

Performances constructeur : vitesse max. : usine 154,5 km/h, essai Moto-Revue 151 km/h, 400 m D.A. : usine N.I., essai Moto-Revue 15'2, consommation : usine 8 l/100 km, essai Moto-Revue 7 à 10 l/100 km.

Essai Moto-Revue n° 2.124 en 1973.

Prix : 9.400 F.



MUNCH 4 1200 TTSE

Identique à la précédente, avec un moteur à injection indirecte Kugel-Fisher qui représente un gain de puissance [1] et surtout de souplesse.

MUNCH 4 1200 TTSE



Moteur : 4 temps 4 cylindres NSU, alésage et course 75 x 66,6 mm, 1.177 cc, compression 8,5 à 1, injection indirecte Kugel-Fisher, allumage par batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3.25 x 19, AR 4.00 x 18, roue AR en élaston, freins AV et AR à tambour double came Ø 250 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : empattement 1.410 mm, garde au sol 190 mm, réservoir essence 30 l, huile 6,5 l.

Prix : environ 49.000 F.

MUNCH

Les Munch sont sans doute handicapés par les limitations de vitesse. Que faire de 88 ch sinon pour se propulser en quelques secondes aux 130 km/h limite. Il reste le prestige. C'est une chose chère à acquérir. Les prix ne sont donnés qu'à titre indicatif car ils varient selon le cours du mark.

MUNCH MOTORRADFABRIK GmbH

Hegwaldstrasse 2
6472 - Albstadt/Waldsiedlung (Allemagne).

Importateur pour la France :
Suspension provisoire d'importation.

Importateur pour la Belgique :
MAISON DE LA MOTO, av. Louise, 265-1050 Bruxelles.

Importateur pour la Suisse :
F.A. W. LÄDERACH, 8500 Frauenfeld - Gaswerkstrasse 12.

MUNCH 4 1200 TTS

Le monstre de ces dernières années poursuit sa carrière en mûrissant lentement, en gagnant à la fois sur le plan de la fiabilité et de l'homogénéité. Il n'en reste pas moins que les 88 ch ne sont pas toujours utilisables et que les freins à tambours, même évolués, apparaissent aujourd'hui comme de dangereuses survivances du passé.

TTS

Moteur : 4 temps 4 cylindres NSU, alésage et course 75 x 66,6 mm, 1.177 cc, compression 8,5 à 1, 88 ch à 6.000 tr/mn, 11,3 kg à 4.800 tr/mn, 2 carburateurs Weber double-corps Ø 40 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 4

rapports (2,53, 1,55, 1,14, 1,00 à 1). **Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3.25 x 19, AR 4.00 x 18, roue AR en élaston, freins AV et AR double came Ø 250 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : empattement 1.410 mm, garde au sol 190 mm, réservoir essence 30 l, huile 6,5 l.

Essai Moto-Revue n° 2.127 en 1973.

Prix : environ 39.000 F.

M.V. AGUSTA

MV AGUSTA

Connue dans le monde entier par ses succès sportifs et la perfection de ses mécaniques de course, MV n'a jamais réussi à s'imposer sur le plan commercial. La gamme 75 est essentiellement constituée de deux nouveaux modèles : la 125 S et la 750 America.

MV AGUSTA

Meccanica Verghera S.P.A. Cascina Costa Gallarate - Casella postale 480 (Italie).

Importateur pour la France :
Ets BONGIOVANNI, 69 - Brignais.

Importateur pour la Belgique :
CLAEYS FLANDRIA p.u.b.a. Torhoutsesteenweg 124 - 8210 Zedelgen.

MINI BIKE

Une version miniature de la fameuse machine de course de Phil Read pour les tout petits. Elle est équipée d'un moteur Franco Morini à embrayage automatique.

MV MINI-BIKE

Moteur : 2 temps monocylindre, cylindrée 47,6 cc, compression 6,5 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 centrifuge automatique en bain d'huile, échappement avec 4 tubes et carenage monté en série.

Prix : non importée.



125 SPORT

Cette machine à très nette tendance sportive se place à part dans la vaste gamme des vélomoteurs. Elle se place délibérément en marge et s'adresse à une clientèle qui veut « autre chose ».

MV 125 SPORT



Moteur : 4 temps monocylindre, alésage et course 53 x 56 mm, cylindrée 123,5 cc, compression 9,5 à 1, 12 ch à 8.500 tr/mn, 1,05 m/kg à 7.000 tr/mn, allumage électronique, distribution simple ACT, lubrification par pompe, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 18", Ø AR 16", pneus

Ø AV 2,75, Ø AR 2,75, freins AV à simple disque à commande hydraulique, AR à tambour à commande mécanique.

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

Dimensions : 1.930 mm, empattement 1.300 mm.

Capacités : réservoir d'essence 14 l., réservoir d'huile 1,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h.

Prix : 7.440 F.

350 S

Bicylindre quatre temps assez « tranquille » malgré ses prétentions sportives : machine basse, légère et homogène, avec l'allumage électronique comme sur toutes les 350.

350 « S » ELECTRONIQUE



Moteur : 4 temps bicylindre, alésage et course 63 x 56 mm, 349 cc, compression 9,5 à 1, 32 ch à 7.650 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm, allumage électronique, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau interrompu, pneu AV 2,75 x 18, AR

350 GT

Identique à la précédente dans une robe plus sage (allumage électronique).

350 GT



350 GT

Moteur : 4 temps bicylindre, alésage et course 63 x 56 mm, 349 cc, compression 9,5 à 1, 32 ch à 7.650 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm, allumage électronique, lubrification à carter humide, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau interrompu, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,25 x 18, frein AV à tambour double

came Ø 200 mm, frein AR à tambour simple came Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : long. 1.960 mm, empattement 1.290 mm.

Poids : 132 kg à sec.

Réservoir essence : 16 l, huile 2,4 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 169 km/h, 400 m D.A., usine 14"5.

Prix : 10.000 F.

750 « S »

Prestigieuse à défaut d'être efficace, la MV 4 de route souffre d'un poids prohibitif pour une moto sportive et d'une finition assez bâclée. Mais enfin... il faut tout de même lui reconnaître une certaine personnalité.

Il faut ajouter la 750 America qui est en fait une 750 S dont la cylindrée a été portée à 790 cc et qui développe 75 ch à 8.500 tr/mn avec un couple de 6,6 mkg à 7.500 tr/mn.

750 S



Moteur : 4 temps 4 cylindres à 2 A.C.T., alésage et course 65 x 56 mm, 743 cc, compression 9,5 à 1, 76 ch (SAE) à 7.900 tr/mn, 4 carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm, allumage par batterie-bobines, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages hélicoïdaux, rapport 1,75 à 1, secondaire par arbre, rapport 1,066 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,37 - 1,69 - 1,28 - 1,09 - 1,00 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,50 x 18, AR 4,00 x 18, freins AV à double disque commande hydraulique, AR à tambour simple

came Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions (monoplace) : L. 2.110, l. 640, h. 1.010 mm, empattement 1.390 mm, hauteur de selle 795 mm, garde au sol 140 mm.

Poids : 230 kg à sec.

Réservoir essence : 24 l, huile 3 l.

Performances constructeur : vitesse max. usine 225 km/h, essai Moto-Revue 187,5 km/h, 400 m D.A., usine 14", essai Moto-Revue 13"8, consommation usine 7,0 l/100 km (CU NA), essai Moto-Revue 9 l/100 km à 100 km/h.

Essai Moto-Revue n° 2.071 en 1972.

Prix : 29.000 F.

750 GT

Identique à la « S » mais biplace et d'une esthétique plus tourisme.

750 GT



Moteur : 4 temps 4 cylindres à 2 A.C.T., alésage et course 65 x 56 mm, 743 cc, compression 9,5 à 1, 76 ch à 7.800 tr/mn, 4 carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm, allumage par batterie-bobines, lubrification par carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique (dynastart).

Transmissions : primaire par engrenages hélicoïdaux, rapport 1,75 à 1, secondaire par arbre, rapport 1,066 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,37 - 1,69 - 1,28 - 1,09 - 1,00 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,50 x 18, AR 4,00 x 18, freins AV à double disque commande hydraulique, AR à tambour simple came Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables (biplace).

Dimensions : voir 750 « S ».

Performances constructeur : voir 750 « S ».

Prix : 26.500 F.

350 SCRAMBLER

La 350, pourvue d'un habillage de tout-terrain.

350 SCRAMBLER ELECTRONIQUE

Moteur : 4 temps bicylindre, alésage et course 63 x 56 mm, 349 cc, compression 9,5 à 1, 32 ch à 7.650 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm, allumage électronique, lubrification séparée par pompe à engrenages, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau ouvert, pneu AV 2,75 x 18, AR

3,25 x 18, frein AV à tambour double came Ø 200 mm, AR à tambour simple Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : long. 1.960 mm, empattement 1.290 mm.

Poids : 132 kg à sec.

Réservoir essence : 16 l, huile 2,4 l.

Prix : 8.500 F.

NORTON

« Un peu de changement » chez Norton, puisque les nouvelles 75 sont un peu mieux équipées que leurs aïeules. Démarreur électrique sur tous les modèles, frein arrière à disque, selle pivotante fermant à clef, tendeur de chaîne primaire. Egalement un nouveau tableau de bord avec témoin de point mort et des comodors conformes aux normes de sécurité américaines. Mais surtout une énorme révolution : le sélecteur est à gauche, le frein à droite ! Du jamais vu sur une anglaise. Presque un crime de lèse majesté. Mais que voulez-vous, les temps changent.

NORTON TRIUMPH EUROPE LTD, North Way, Andover (Hampshire).

Importateur pour la France :

NORTON VILLIERS LTD, 54, rue Rouget-de-Lisle, 92800 Puteaux.

Importateur pour la Belgique :

GARAGE PODEVIJN, Gentssesteenweg 204, Aalst.

Importateur pour la Suisse :

NOMO A.G., Breitenrainstrasse 14, Bern.

850 ROADSTER INTERSTATE - HI-RIDER

La Norton 850 Commando découle de la machine commercialisée en 1968 d'une cylindrée de 750 cc, déjà appelée Commando. De nombreuses versions ont été construites successivement sous les appellations de Fastback, Type S, Roadster. Elle existe maintenant dans les versions Roadster (petit réservoir étroit aux genoux), Interstate et Hi-Rider, version chopperisée destinée en premier aux marchés américains et canadiens, petit sacrifice au goût du jour.

Culasse alu, cylindre fonte, simple disque à l'avant et système « Isolastic » pour ces trois modèles. La partie cycle et la partie moteur sont communes, seuls diffèrent les équipements selle et réservoir : selle plus longue et réservoir de capacité moindre (11 l.) sur la Roadster, selle plus courte mais plus gros réservoir (24 l.) sur l'Interstate.

Le modèle Hi-Rider est disponible uniquement sur commande. Quatre modèles seulement ont été vendus à ce jour par Norton Villiers depuis quatre ans. Cette machine présente sur les deux autres une seule modification de fond : le cadre est plus haut à l'avant. Le réservoir est le plus petit de la série : 9 l., le filtre à air différent. La selle chopper et le grand guidon achevent de conférer à cette machine une allure répondant bien aux exigences du marché... américain !

850 ROADSTER



850 INTERSTATE



HI-RIDER



Moteur : 4 temps bicylindre, alésage et course 77 x 89 mm, 828 cc, compression 10 ch à 5.900 tr/mn, 2 carburateurs Amal Concentric, allumage Lucas batterie-bobines, à décharge de condensateurs, lubrification à carter sec, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne triple, rapport 2,19 à 1, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, rapports finaux : 11,20, 7,45, 5,30, 4,38 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 4,10 x 19, freins AV simple disque hydraulique Ø 270 mm, AR à tambour simple came

Ø 175 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.230 x 1.660 mm, empattement 1.450 mm, garde au sol 150 mm, poids 190-195 kg à sec, réservoir essence 27 l. (Interstate), 11 l. (Roadster), 9 l. (Hi-Rider), huile 3 l.

Performances constructeur : vitesse max. 185 km/h, 400 m D.A. 13"5, consommation 6 l.

Essai : Moto Revue n° 2178 en 1974.

Prix : Interstate, Roadster et Hi-Rider 15.600 F (MK 2).

JOHN PLAYER

Pour les purs d'entre les purs, Norton a adapté la Norton John Player Formule 750 de Peter Williams à une utilisation plus «touriste». Grande sportive de la gamme, cette machine est désormais livrée uniquement en kit avec le moteur 850.

JOHN PLAYER



Moteur : 4 temps bicylindre, alésage et course 77 x 80 mm, 828 cc, compression 10,5 à 1, Formula Racer : 80 ch à 5.000 tr/mn, 2 carburateurs Concentric Ø 33 mm, allumage par batterie-bobine, à décharge de condensateurs, lubrification à carter sec, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne triple, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (option 5).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 4,10 x 19, frein AV simple disque hydraulique Ø 270 mm, frein AR tambour simple came Ø 175 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : L. 2.230 mm, empattement 1.450 mm, garde au sol 150 mm, selon spécification.

Essai «Moto Revue» n° 2221.

Prix : 17.525 F.

M.Z.

La politique sportive de la marque, présente dans certains grands prix et, en tout cas, dans les épreuves tout-terrain internationale, ne se reflète pas au niveau de la production de série. Les performances (quoique très honnêtes) sont sacrifiées à l'endurance, à la solidité, à l'économie. Ne croyez pas cependant qu'il ne s'agisse pas de machines modernes : cadres, freins, suspensions, moteurs ont été soigneusement étudiés et mis au point pour obtenir une fiabilité maximale.

MZ - VEB - Motorradwerk - Zschopau 936 (Allemagne de l'Est).

Importateur pour la France :

Ets BONNET, 78, avenue du Général-Leclerc, 92000 Boulogne.

TS 125

La série TS renouvelle la production routière de la marque, de la 125 à la 250. La 125 bénéficie d'une esthétique presque remise au goût du jour et de performances légèrement améliorées.

TS 125



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 52 x 58 mm, 123 cc, compression 10 à 1, 11 ch (SAE) à 6.000 tr/mn, 1,25 kg-m à 5.000 tr/mn, allumage par batterie-bobine, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau en tôle emboutie, pneu AV 2,75 x

18, AR 3,00 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 160 mm, AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 2.025, l. 730, h. 1.115 mm.

Poids : 109 kg à sec. C.U. : 161 kg. Réservoir essence : 12 l.

Vitesse max. usine 100 km/h, consommation usine 2,3 à 3,6 l/100 km.

Prix : 3.010 F.

TS 250

Le nouveau cheval de bataille de la marque : toutes les caractéristiques MZ, avec une esthétique plus fine, plus «européenne», et des performances sensiblement accrues.

TS 250



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 69 x 65 mm, 243 cc, compression 10 à 1, 21 ch à 5.700 tr/mn, 2,5 kg-m à 4.800 tr/mn, allumage par batterie-bobine, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre monopoutre, pneu AV 3,00 x 16, AR 3,50 x 16, freins

AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 2.050, l. 730, h. 1.120 mm.

Poids : 130 kg à sec. C.U. : 190 kg.

Réservoir essence : 16 l.

Performances constructeur : Vitesse max. usine 130 km/h, consommation usine 3,5 à 5,7 l/100 km.

Prix : 5.090 F.

OSCAR

Oscar, qui se trouve à Bologne, est spécialisé dans les engins de style américain. Les deux modèles importés en France ne reflètent guère ce penchant...

OSCAR - Bologne Rastignano, Italie.

Importateur pour la France :

MAISON DU 2 ROUES, 37, boulevard de la Libération, 26100 Romans.

CAN AM

Mini puce qui n'a rien à voir avec les Canam Bombardier mais qui n'en est pas moins amusante et pratique.

CAN AM



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, cylindrée 49,93 cc, compression 9,5 à 1, 1,27 ch à 4.300 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 12-14 mm, allumage par volant magnétique, mise en route par pédalier faisant kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,308 à 1, embrayage, multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 2,909 - 1,933 - 1,444 - 1,20.

Partie cycle : cadre double berceau

en tubes d'acier, jantes AV 18", AR 10", pneus AV 400, AR 400, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 118 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 118 mm.

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

Dimensions : 1.520 x 750 mm, empattement 1.070 mm, poids 64 kg.

Capacité : réservoir d'essence 4,7 l. **Performances constructeur :** vitesse maximum usine 36,032 km/h.

Prix : 2.670 F.

FENNEC

Assez bien proportionné, ce cyclo ne présente pas de caractéristiques techniques permettant de le différencier sensiblement des autres. Les plaques de numéros situées sur les côtés lui confèrent une petite allure compétition du meilleur ton. Le moteur Franco Morini Turbo Star est le même que celui de la Paloma 410 C.

FENNEC



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,6 mm, cylindrée 49,5 cc, compression 9,5 à 1, 1,27 ch à 4.300 tr/mn, carburateur Dell'Orto 12-14 mm, allumage par 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 2,308 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 2,909 - 1,933 - 1,444 - 1,20.

Partie cycle : cadre double berceau

en tubes d'acier, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50, Ø AR 3,00, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 110 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 120 mm.

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

Dimensions : 1.670 mm x 820 mm, empattement 1.230 mm, poids 75 kg.

Capacité : réservoir d'essence 7 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 35,032 km/h.

Prix : 2.890 F.

OSSA

Après de très beaux succès sur les circuits de vitesse, l'usine espagnole s'est tournée, avec encore plus de bonheur, vers le tout-terrain. Son cheval de bataille, la « 250 Trial », est la réplique exacte de la machine qui remporta le championnat d'Europe, aux mains de Mick Andrews. La marque, excepté en moto-cross, livre désormais en France des 239 cc qui échappent à l'augmentation de T.V.A. sans pratiquement perdre de puissance.

OSSA Macquinaría Cinematográfica S.A.
Poligno Industrial Zona Franca, Barcelone (Espagne).

Importateur pour la France :
OSSA FRANCE SMVS, 8, rue du Docteur-Leray, 95-Argenteuil.

Importateur pour la Belgique :
PIROTTE, rue A-Thomas 71 - 4821 Andrimont.

Importateur pour la Suisse :
WUILLEMIN - Echenden.

125 PHANTOM ENDURO

Dérivée de la 125 Phantom de cross, comme la 250, mais équipée pour l'enduro. Cette machine nécessite un rodage extrêmement sérieux.

125 PHANTOM ENDURO

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 125 cc, compression 8 à 1, 20 ch à 7.500 tr/mn, carburateur Amal 30 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, 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 : 3,12 - 2,12 - 1,57 - 1,17 - 1.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Ø AV 21", Ø AR

18", pneus Ø AV 3,00, Ø AR 4,00, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 122 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 150 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables (3 positions).

Dimensions : empattement 1.383 mm, garde au sol 265 mm, poids 93 kg.

Capacité : réservoir d'essence 9 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 115 km/h.

Prix : 7.400 F.

125 PHANTOM ENDURO



239 ENDURO

Machine surtout conçue pour aller vite en tout-terrain, suivant les impératifs de l'enduro.

239 ENDURO



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 60 mm, 239 cc, compression 11,5 à 1, 28 ch à 6.800 tr/mn, carburateur Amal 32 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne duplex, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (3,50 - 2,45 - 1,82 - 1,35 - 1,00 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau,

pneu AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 163 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : empattement 1.360 mm, garde au sol 230 mm, poids 95 kg à sec, réservoir essence 13 l.

Essais Moto-Revue : n° 1.941 en 69 et 2.058 en 72.

Prix : 8.160 F.

239 EXPLORER

Très proche de la « trial » dont elle ne diffère que par le dessin d'ensemble et des points de détail.

239 EXPLORER



239 EXPLORER

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 60 mm, 239 cc, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne duplex, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (4,31 - 3,24 - 2,40 - 1,62 - 1,00 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau,

pneu AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : empattement 1.290 mm, garde au sol 250 mm, poids 88 kg à sec, réservoir essence 9 l.

Vitesse max. usine 120 km/h.

Prix : 8.100 F.

250 SUPER-PIONEER

Machine qui convient aussi bien aux débutants qu'aux pilotes confirmés grâce à sa souplesse, sa maniabilité et surtout sa fiabilité. D'origine, c'est une vraie machine d'enduro.

250 SUPER PIONEER



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 60 mm, cylindrée 239 cc, compression 11,5 à 1, 28 ch à 6.800 tr/min, carburateur Amal Ø 32 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, 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 : 3,60 - 2,45 - 1,82 - 1,35 - 1.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00, Ø AR 4,00, freins AV

à tambour à commande par câble, Ø du tambour 122 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 150 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables en 3 positions.

Dimensions : 2.090 x 880 mm, empattement 1.392 mm, garde au sol 270 mm, poids 93 kg.

Capacité : réservoir d'essence 13 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 130 km/h.

Prix : 8.820 F.

250 DESERT

Un moteur à la fois très souple et très puissant : sans doute le meilleur compromis parmi les 250 enduro. C'est également la moins lourde. Mais cette machine nécessite une préparation importante avant la première course, comme la plupart des motos d'enduro d'ailleurs.

250 DESERT



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, cylindrée 244 cc, compression 11,2 à 1, 26 ch à 6.200 tr/min, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, rapport 13 x 50, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,78 - 1,92 - 1,43 - 1,17 - 1.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus

Ø AV 3,00, Ø AR 4,50, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 122 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 150 mm.

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

Dimensions : 1.850 x 840 mm, empattement 1.430 mm, garde au sol 250 mm, poids 89 kg.

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

Prix : 10.500 F.

239 TRIAL MICK ANDREWS REPLICA

Réplique de la machine championne d'Europe de trial. Une des meilleures compétition-client disponibles sur le marché dans cette discipline. Elle reçoit en 1974 un nouveau moteur au vilebrequin renforcé et à la chaîne primaire plus solide. Le bras oscillant a été rallongé.

« MICK ANDREWS REPLICA » 239 TRIAL



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 60 mm, 239 cc, 22 ch à 7.000 tr/min, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage Motoplat électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne duplex, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (4,31 - 3,24 - 2,40 - 1,62 - 1,00 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau,

pneu AV 2,75 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 122 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : empattement 1.290 mm, garde au sol 250 mm, poids 87 kg à sec. Réservoir essence 6,25 l.

Essai Moto-Revue : n° 2.086 en 72.

Prix : 8.100 F.

310 TRIAL

Identique à la 250 Mick Andrews mais avec un moteur plus étoffé. Malheureusement son prix est très élevé.

310 TRIAL



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 77 x 65 mm, cylindrée 310 cc, compression 8 à 1, 24 ch à 7.000 tr/min, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, 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 : 4,31 - 3,46 - 2,40 - 1,62 - 1,00.

Partie cycle : cadre double berceau

interrompu, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,75, Ø AR 4,00, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 122 mm, AR à tambour à commande par câble, Ø du tambour 122 mm.

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

Dimensions : empattement 1.290 mm, garde au sol 250 mm, poids 87 kg.

Capacité : réservoir d'essence 6,25 l.

Prix : 9.250 F.

125 PHANTOM CROSS

On l'attendait depuis bien longtemps, elle est enfin là. Redoutable du point de vue puissance, certainement égale aux japonaises, elle est cependant excessivement fragile et un peu lourde.

125 CROSS PHANTOM

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 125 cc, compression 8 à 1, 22 ch à 8.500 tr/min, carburateur Amal Ø 32 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, 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 double berceau,

jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00, Ø AR 4,00, freins AV à tambour à commande par câble, Ø du tambour 122 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 150 mm.

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

Poids 83,5 kg.

Capacité : réservoir d'essence 9 l.

Prix : 7.800 F.



250 MOTO-CROSS « PHANTOM »
Machine de moto-cross compétition-client.

250 CROSS PHANTOM



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 246 cc, compression 13 à 1, 35 ch (DIN) à 7.000 tr/min, carburateurs IRZ Ø 36 mm, allumage thyristor Motoplat sans contact, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne duplex, rapport 2,26 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,25 à 1, em-

brayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 300 x 21, AR 450 x 18, freins AV et AR à tambour simple Ø 156 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Poids : 88 kg à sec.

Prix : 9.500 F.

PALOMA

Paloma limite maintenant sa production à quatre cyclomoteurs de présentation sportive équipés de moteurs Franco Morini.

PALOMA

S.A.M. CAZENAVE, 2-3, place Bir-Hakeim, 33000 Bordeaux.

410 C TRAIL

Le modèle 410 C, 50 cc trail, n'est certes pas une mauvaise machine. Deux choses à signaler à propos de ce modèle : la double couronne arrière, ainsi que la deuxième version du 410 C dont le réservoir noir satiné est en polyester.

410 C TRAIL



410 C TRAIL

Moteur : 2 temps monocylindre Fr. Morini Turbo Star, cylindrée 49 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédalier.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 2,50 x 17" cross, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir d'essence 7 l. Coloris : blanc ou noir satiné (version polyester).

Prix : standard : 3.056 F ; polyester : 3.183 F.

PANNONIA

Marque hongroise, Pannonia produit des machines strictement utilitaires et cette P20 inspirée dans sa présentation et sa construction de l'école extrême-orientale. Les Ets GANIER importent ce seul modèle qui soit concurrentiel sur le marché européen.

PANNONIA - Société d'exportation des aciéries et mines CSEPEL. P. 354 - Budapest 62 (Hongrie).

Importateur pour la France :

Ets GANIER et fils, 156, cours Lieutaud, 13006 Marseille.

P 20



Moteur : 2 temps bicylindre, alésage et course 56 x 50 mm, 246 cc, compression 0,5 à 1, 23 ch (DIN) à 7.500 tr/min, 2,15 kg/m, carburateurs Pannonia type P20, allumage par dynamo 6 V 65 W, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage, rapport 3,25 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,5 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (rapport final : 22,9 - 13,2 - 9,85 - 7,75 - 6,73 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau,

pneu AV 3,00 x 12, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : long. 1.990 mm, haut. 1.070 mm, empattement 1.285 mm, garde au sol 170 mm.

Poids : 142 kg à sec.

Réservoir essence : 16,5 l.

Vitesse max. usine 141 km/h, essai « Moto-Revue » 130, 68 km/h.

Essai Moto-Revue n° 2.114 en 1973.

Prix : 4.980 F.

PEUGEOT

Très important constructeur français d'automobiles, Peugeot a depuis longtemps abandonné la moto pour axer exclusivement son département « deux roues » sur les bicyclettes et des cyclomoteurs typiques de l'école française.

PEUGEOT

44, av. de la Grande-Armée, 75017 Paris.

Importateur pour la Belgique :

VANDERHULST, Champ Delsart 4-8, 1302 Dion Valmont.

GT 10

Cyclomoteur à petites roues. Comme les autres modèles, existe en plusieurs versions avec des équipements différents.

GT 10



GT 10

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 8,4 à 1, 1,9 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 12,5 mm, allumage volant magnétique 8 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par courroie trapézoïdale à tension automatique, secondaire par chaîne, embrayage automatique (voir 101), boîte de vitesses automatique par variateur.

103 - 103 L - 103 S - 103 LS

Monovitesse munis d'un moteur de 1,9 ch.

103 S



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 8,4 à 1, 1,9 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage par volant magnétique 8 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par courroie trapézoïdale à tension automatique, seconde par chaîne, embrayage automatique (voir 101), monovitesse.

Partie cycle : cadre ouvert en tube et tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 17 (103 - 103 L), 2,25 x 17

(103 S - 103 LS), freins AV et AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables (L et LS seulement).

Poids 103 : 38,2 kg ; 103 L : 39,9 kg ; 103 S : 41,9 kg ; 103 LS : 42,3 kg. Réservoir essence 4 litres.

Performances constructeur : vitesse max 45 km/h, consommation 1,8 l/100 km.

Prix : 103 : 831 F ; 103 L : 898 F ; 103 S : 945 F ; 103 LS : 1 013 F.

SERIE 104

Parmi les cyclomoteurs de la marque (séries 101, 102, 103) la gamme 104 constitue le nec plus ultra. Différentes versions selon les options choisies.

SERIE 104



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 8,4 à 1, 1,9 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage par volant magnétique 8 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par courroie trapézoïdale, secondaire par chaîne, embrayage automatique (voir 101), 104 - 104 BI : monovitesse, 104 V - 104 V BI : variateur.

Partie cycle : cadre tube et tôle emboutie, pneu A et AR 2,25 x 15, freins AV et AR à tambour simple

came Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, BI : selle biplace.

Poids 104 : 42,4 kg ; 104 BI : 41,8 kg ; 104 V : 43,2 kg ; 104 V BI : 42,7 kg. Réservoir essence 3,7 l.

Performances constructeur : vitesse max. 45 km/h, consommation 104 : 1,8 l/100 km ; 104 V : 2 l/100 km.

Prix : 104 N : 1.484 F ; 104 BN : 1.599 F ; 104 VN : 1.577 F ; 104 CV : 1.847 F ; 104 BVN : 1.695 F ; 104 BCV : 1.969 F ; 104 F3 : 2.316 F.

FPN, TSN et SX5

Cyclomoteurs « sport » de ligne basse. Boîte de vitesses commandée par un sélecteur au pied. Un nouveau modèle SX5 à boîte cinq vitesses est maintenant disponible (photo).



FPN et TSN



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 8,4 à 1, 2 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 14 mm, allumage par volant magnétique 8 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par chaîne sous carter, secondaire par chaîne, embrayage disques Ferodo, boîte de vitesses à 3 rapports, 38,65 - 21,91 - 14,35 à 1 (démultiplication finale).

Partie cycle : cadre simple horizontal

à moteur suspendu, pneu AV 2,25 x 17, AR 2,75 x 17, frein AV à tambour simple came Ø 90 mm, frein AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, selle biplace.

Poids : 54,1 kg (SPR), 54 kg (TSR).

Performances constructeur : vitesse max. 45 km/h, consommation 2 à 2,2 l/100 km.

Prix : 2 581 F

PORTAL

Depuis leur divorce avec Boudet et BPS, les frères Portal ont décidé de se lancer dans la production, à leur compte, de machines d'enduro et de cross. Pour l'instant, la gamme comprend une 125 et une 175 enduro, ainsi qu'une 125 cross.

Mais la gamme est appelée à s'étendre avant la fin de l'année, couvrant 125 - 175 - 250 enduro - cross, les machines devant être équipées du nouveau bloc moteur Sachs.

MOTOCYCLES PORTAL

82370 Reyniès - La Bastide-Saint Pierre.

125 TT



125 TT PORTAL

Voici une nouvelle moto de tout-terrain sur le marché des 125. Ses quelques faiblesses une fois supprimées, elle devrait s'avérer compétitive.

125 TT

Moteur : Sachs 2 temps, monocylindre, cylindrée 125 cc, puissance 21 ch à 8.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 22 mm. Allumage : électronique Motoplat, lubrification par mélange à 8 %.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 4,60 ; 2,93 ; 2,165 ; 1,715 ; 1,434 ; 1,240.

Partie-cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes AV 21", AR 18", pneus

AV 3,00, AR 4,00, freins AV tambour à commande par câble, Ø du tambour 125 mm, AR à tambour par commande par tringle, Ø du tambour 125 mm. **Suspensions :** à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs De Carbon à gaz.

Dimensions : empattement 1.390 mm, garde au sol 280 mm. **Poids :** 92 kg. **Réservoir d'essence :** 8 l.

Prix : 7.776 F.

175 ENDURO

Équipée d'un bloc moteur Sachs, cette machine d'apparence classique recèle en fait de nombreuses astuces : échappement très bien étudié, position des amortisseurs à gaz arrière permettant un débattement record de 175 mm, sélecteur repliable, etc...

175 TT

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course : 60 x 60 mm, cylindrée 173 cc, puissance 25 ch à 8.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 22 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 4,60, 2,93, 2,165, 1,715, 1,434, 1,24.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 300, AR 400, freins AV à tambour Campagnolo, Ø du tambour 125 mm, AR à tambour Grimeca, Ø du tambour 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs De Carbon à gaz, poids 92 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Prix : non indiqué.



125 CROSS PORTAL

Le modèle cross est sensiblement identique au tout-terrain. Débarassé de son équipement électrique et muni d'un échappement moins volumineux, il pèse quelque 3 kg de moins, la puissance moteur est portée à 24 ch.

125 CROSS

Moteur : Sachs 2 temps, monocylindre, cylindrée : 125 cc, puissance 24 ch à 9.000 tr/mn. Carburateur : Bing, Ø 24 mm. Allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

Partie-cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes AV 21", AR 18", pneus

AV 3,00, AR 4,00, freins AV à tambour Campagnolo, Ø du tambour 125 mm, AR à tambour Grimeca, Ø du tambour 125 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante avec amortisseurs De Carbon à gaz.

Dimensions : empattement 1.390 mm, garde au sol : 280 mm. **Poids :** 89 kg. **Réservoir d'essence :** 8 l. **Prix :** non indiqué.



PUCH

Marque autrichienne, très spécialisée dans les moyennes cylindrées routières. L'usine ne fabrique plus de moyennes cylindrées que pour le cross et le tout-terrain, concentrant ses efforts sur les petites cylindrées et les cyclomoteurs.

STEYR DAIMLER PUCH-AG

Graz Thondorf (Autriche).

Importateur pour la France :

GANIER et Fils, 156, cours Lieutaud, 13 - Marseille (6^e).

Importateur pour la Belgique :

RACING MOTOR, Joël Robert, clos du Taillevant 16, 1420 Braine-L'Alleud.

MAXI S

Cyclomoteur utilitaire monovitesse.

MAXI « S »



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 48,8 cc, 2,2 ch (DIN), lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : secondaire par chaîne, embrayage automatique, monovitesse.

Partie cycle : cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x

21, freins AV et AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables (Maxi S).

Réservoir essence : 3,2 l.

Vitesse max. : usine 45, 40, 30 ou 25 km/h.

Prix : 1.560 F.

VZ 50

Cyclomoteur utilitaire biplace.

VZ 50



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 48,8 cc, 3,25 ch (DIN), lubrification par mélange, mise en route par kick ou pédales.

Transmissions : secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports (option boîte 4).

Partie cycle : cadre poutre en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,75 x 21, freins AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 10,5 l.

Vitesse max. : usine 60, 40 ou 30 km/h, selon la réglementation en vigueur dans le pays d'importation.

Prix : 2.820 F.

DS 50 R

Cyclomoteur à petites roues, plus ou moins déguisé en scooter.

DS 50 R

Moteur : 2 temps monocylindre refroidi par air pulsé, alésage et course 38 x 43 mm, 48,8 cc, 3,46 ch (DIN), lubrification par mélange, mise en route par kick ou pédales.

Transmissions : secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports (sélecteur).

Partie cycle : poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 3,00 x 12, freins AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 5,5 l.

Vitesse max. : usine 65 km/h.

Prix : 2.520 F.

**M 50 RACING**

Cyclomoteur d'apparence sportive et de présentation soignée.

M 50 RACING

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 48,8 cc, 2,6 ch (DIN), lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau

supérieur, pneu AV 2,50 x 23, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 10 l.

Vitesse max. : usine 40 km/h.

Prix : 3.620 F.

MC 125

Machine de moto-cross, compétition-client.

MC 125

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, 123,5 cc, compression 13 à 1, 19 ch (DIN) à 8.500 tr/min, carburateur Bing Ø 26 mm, allumage Bosch électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

Réservoir essence : 9 l.

Vitesse max. : usine 108 km/h.

Prix : 8.600 F.

RICKMANN

Mignot reste importateur de l'artisan anglais. Mais d'une part la production est de plus en plus orientée vers les Etats-Unis, d'autre part, Mignot ne peut livrer que des châssis nus pour le montage des moteurs Honda 750, Triumph et Kawasaki 900 Z1.

RICKMAN BROTHERS Engineering Stem Lane - New Milton - Hants - Angleterre.

Importateur pour la France :

MIGNOT, 11, rue Aristide-Briand, 91 - Arpajon.

Importateur pour la Belgique :

MOTOS RONNY, Turnhoutsebaan 132 - 2100 Deurne.

CHASSIS

Mignot livre ce châssis nu sur lequel on peut monter des groupes moto-propulseurs Kawasaki 900 Z1, Honda 750 ou Triumph Twin. Disponible en selle bi-place ou mono-place.

**KAWASAKI RICKMAN 900**

Voici ce que cela donne une fois monté.

**RIZZATO**

Marque italienne spécialisée dans les petites et moyennes cylindrées à moteurs Minarelli ou Rizzato. Assez peu connue en France, elle gagnerait à l'être plus car certains modèles le méritent.

CESARE RIZZATO & Co, 35100 Padova, via Venezia, 29 Italie.

Importateur pour la France :

GEMM, Pouilly-Le-Monial, 638, rue Nationale, 69400 Villefranche.

ZUM

Cyclomoteur utilitaire.

ZUM

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41 mm, 48,95 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique, monovitesse.

Partie cycle : cadre ouvert, en tôle emboutie, pneu AV 3,00 x 10", AR 3,00 x 10", frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids 43 kg à sec, réservoir essence 2 l.

Prix : 1.690 F.



DAYTONA

Cyclomoteur à prétentions sportives, grâce à sa boîte 6 vitesses.

DAYTONA



Moteur : 2 temps monocylindre Minarelli P6, alésage et course 38,8 x 42 mm, 49,6 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.
Transmissions : transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 17", AR 2,50 x 17", frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante.
 Poids 57 kg à sec, réservoir essence 7 l.

Prix : 3.085 F.

SATAN

Cyclomoteur tout-terrain.

SATAN



Moteur : 2 temps monocylindre Minarelli P6, alésage et course 38,8 x 42 mm, 49,6 cc, carburateur Dell'Orto Ø 12 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.
Transmissions : transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 17", AR 2,50 x 18", frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.
 Poids 60 kg à sec, réservoir essence 9 l.

Prix : 3.970 F.

ROCKET - ROCKING

La Sicma, déjà importatrice de Malagutti et productrice des Rocvale, lance une nouvelle gamme de cyclomoteurs : les ROCKET et ROCKING. Les prix de ces différents modèles varieront entre 1600 F et 2500 F.

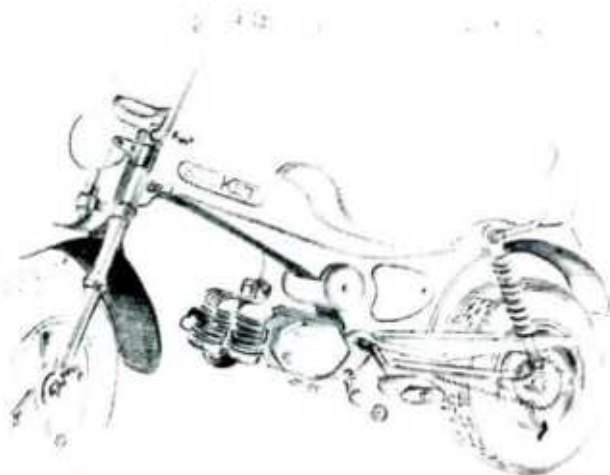
Importateur pour la France :

SICMA, 3^e Avenue n° 12, Zone Industrielle, 13127 Vitrolles.

ROCKET TOURING

Trois types de cyclomoteurs sont proposés sous le nom de Rocket. La gamme Touring est équipée de moteurs Morini horizontaux, cadre poutre formant réservoir, et roues de dix pouces. 2, 3 ou 4 vitesses.

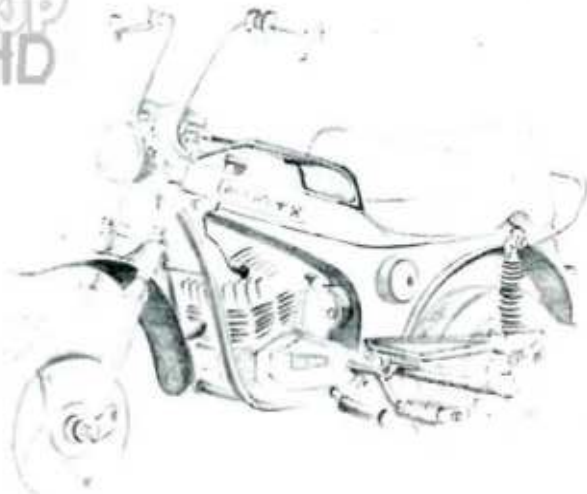
TOURING RT 410



ROCKET TOURING

Equipés de moteurs verticaux 2, 3, 4 ou 6 vitesses. Le cadre poutre est renforcé par un double berceau.

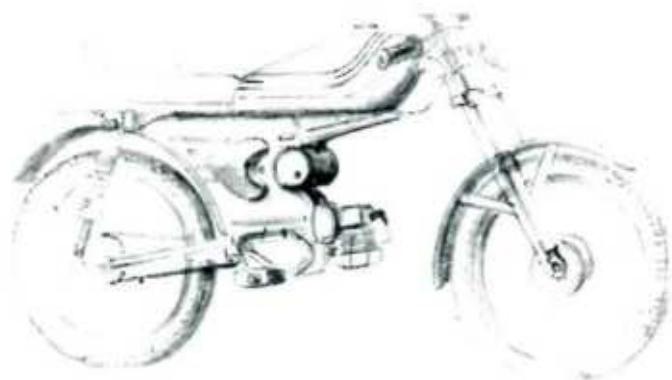
TOURING RTX 610



ROCKET SPORTING

C'est une version qui rappelle les cyclos sport des jeunes équipés de roues de 16 pouces et d'un cadre poutre. Propulsés par des moteurs horizontaux automatiques, duomatiques, trois ou quatre vitesses au pied.

SPORTING



ROCKING

Version luxe. Peuvent être équipés de roues de 10 ou 16 pouces, livrables en 4 versions de moteurs horizontaux, mono vitesse automatique, duomatic, 3 vitesses à main ou 4 vitesses au pied.

RK 410



ROCVALE

Cyclomoteurs français à moteurs Minarelli, qui ne diffèrent que par le nombre de rapports de boîte ou par des détails mineurs. ROCVALE, 3^e Avenue n° 12, Zone Industrielle, 13127 Vitrolles.

MINERVE - PEGASE METEOR - SATURNE

Sensiblement les mêmes machines. Seuls les équipements diffèrent.

MINERVE - PEGASE METEOR - SATURNE



Moteur : 2 temps monocylindre Minarelli P3-N (P3-S : Pegase), 49 cc, allumage magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales. Boîte de vitesses à 3 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 95 mm (Pegase : Ø 105 mm), suspen-

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

Réservoir essence : 12 l.

Prix : Minerve 3 RS : 2.050 F - Pegase 3 RS/T : 2.280 F - Meteor 4 RS : 2.650 F - Meteor 6 RS : 2.750 F - Saturne 4 RS/S : 2.700 F - Saturne 6 RS/S : 2.900 F.

METEOR X

Version sport de la Meteor.

METEOR X



METEOR X

Moteur : 2 temps monocylindre, cylindrée 49,9 cc, lubrification par mélange, mise en route par pédalier-kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau

triangulé en tube d'acier, jantes AV 18", AR 18", pneus AV 2,25, AR 2,50, freins AV et AR à tambour.

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

Prix : 3.050 F - En option : carénage 400 F.

JUPITER - POLARIS - ORION - TRITON

La série des cyclomoteurs français Rocvale, à moteur Minarelli, ne diffère que par le nombre de vitesses ou par des détails mineurs tels que peinture, pneus ou matériau utilisé pour les garde-boue ou le réservoir.

De ces 4 modèles tout-terrain 49,9 (cinq si l'on ajoute l'Orion 4 vitesses) deux semblent attirer les préférences : le Jupiter et le Polaris. Peu de différences entre ces machines : le Jupiter, plus sophistiqué, est équipé de garde-boue plastique, d'un réservoir polyester or ou bleu argent.

JUPITER POLARIS ORION
POLARIS 6 RC/S
et JUPITER 6 RC/C



Moteur : monocylindre 2 temps Minarelli, 49 cc, lubrification par mélange, allumage magnétique, mise en route par pédales, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau triangulé en tube d'acier, roues AV 2,50 x 19 (Polaris), 2,50 x 21 (Jupiter), AR 3,00 x 17 (Polaris), 3,50 x 18 (Jupiter), freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm.

suspension à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique Marzocchi, AR amortisseurs hydrauliques réglables.

Réservoir d'essence : 12 litres.

Coloris : Polaris : or, vert, bronze, cognac, cadre gris métal ; Jupiter : or ou bleu argent, cadre gris métal.

Prix : Polaris 3.250 F ; Jupiter : 3.700 F ; Orion 4 : 2.900 F ; Orion 6 : 3.000 F ; Triton 3 RC : 2.300 F.

ROMEO

Deux modèles chez Roméo importé maintenant par les Etablissements Savoye à Lyon : un cyclomoteur sport, le Monster, et son petit frère destiné au tout-terrain, le Scorpion.

ROMEO P.O. via Dei Tornitori, 41100 Modena, Italie.

Importateur pour la France :

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

MONSTER P4 ET P6

Moins « méchant » que son nom ne tendrait à l'indiquer, mais un joli cyclomoteur sportif tout de même.

MONSTER



Moteur : 2 temps monocylindre Minarelli, 49,5 cc, 1,2 ch, lubrification par mélange, mise en route par kick. Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (P4 : 4 vit.).

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 17, AR 2,75 x 17,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 10 l.

Consommation : usine 1,32 l/100 km.

Essai « Moto Revue » n° 2214.

Prix : 2.930 F.

SCORPION P4 - P6

Un autre italien qui marche bien et présente aux jeunes deux modèles de cycles 49,9 cc : les Scorpion P4 et P6, correspondant aux versions 4 et 6 vitesses.

C'est un cycle à l'italienne dans toute sa splendeur : moteur Minarelli, cadre double berceau Verlicchi, fourche AV Marzocchi, pneus Pirelli. Il est un des rares à être équipé d'un antivol de direction et d'une double béquille centrale et latérale.

SCORPION P4 - P6



Moteur : FB Minarelli P4, 2 temps, 49,9 cc, 1,238 CV, mise en route par pédales, consommation 1,7 l. aux 100 km.
Transmissions : boîte 4 ou 6 vitesses ; embrayage à disques multiples en bain d'huile.

Partie cycle : châssis tubulaire à double berceau, suspensions AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques Fulgor à double charge, moyeux aluminium 118, arrière

sur roulements, roues AV 2,50 x 19", AR 3,00 x 17", réservoir essence 7,5 litres.

Prix : 3.056 F.

SCORPION P6

Les seules différences avec le P4 résident dans le nombre de vitesses (6), dans la puissance (1,205 CV), ainsi que dans la consommation (1,35 l. aux 100 km). Sans oublier le prix, bien sûr : 3.200 F.

SIMONINI

Après Beta, Ancillotti, Gori, Aspes, S.M.M. et j'en passe, une nouvelle marque italienne spécialisée dans le cross et l'enduro vient d'entrer en importation dans notre beau pays. Il s'agit de Simonini, qui nous propose trois modèles : une 50 cross, une 125 enduro et une 125 cc cross.

Importateur pour la France :

Robert MONTUORI, quartier des Configues, 13160 Chateaufort.

50 CROSS, 125 CROSS ET 125 ENDURO

Ces trois machines se caractérisent par une finition de très bonne qualité. Esthétiquement elles sont très réussies. La 125 cc enduro en particulier. Ces trois motos font appel au bloc propulseur Sachs 6 vitesses. Les deux modèles les plus intéressants à savoir les 125 cc ont un cachet très compétition : cadre double berceau, fourche avant Ceriani, amortisseurs Marzocchi à gaz, bras oscillant de section rectangulaire avec plusieurs points d'ancrage, jantes Akront, pneus Metzeler Cross, etc. Les prix ne sont pas encore fixés mais devraient être intéressants étant donné la qualité de ces machines.

125 CROSS

Moins belle que le modèle « Regularita », la 125 cross est nettement moins lourde : 78 kg paraît-il.

125 CROSS



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 125,6 cc, compression 14 à 1, puissance maxi 24 ch à 9.000 tr/min, carburateur Bing 36 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification 5% d'huile, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV 21", AR 18" Akront, freins AV à commande simple came, 35 du tambour 140 mm, AR à commande simple came, 35 du tambour 140 mm.

Suspensions : type Marzocchi, AV ZT1 télescopique, AR à gaz.

Poids : 78 kg. Réservoir d'essence : 6,5 litres.

Prix : non indiqué.

125 cc ENDURO

La 125 cc Simonini Enduro est très belle esthétiquement.

125 cc ENDURO



Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, cylindrée 123 cc, compression 14 à 1, puissance maxi 22 ch à 8.500 tr/min, carburateur Bing 32 mm, allumage électronique, lubrification 5% d'huile, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV 21", AR 18" Akront, pneus AV 3-21", AR 4-18", freins AV à commande simple came, 35 du tambour 140 mm, AR à commande simple came, 35 du tambour 140 mm.

Suspensions : type Marzocchi, AV 35 téléhydrauliques, AR Marzocchi à gaz.

Poids : 88 kg. Réservoir d'essence : 9 litres.

Prix : non indiqué.

SANGLAS

La firme espagnole fabrique un seul modèle en version « police » et « tourisme ». Résolument à contre-courant de la production japonaise, ce modèle présente d'intéressantes caractéristiques de sobriété et de fiabilité.

SANGLAS S.A., Randa Justo Oliveras S/A, Hospitalet (Barcelone).

Importateur pour la France :

JUDENNE MOTOS, 25, av. Parmentier, 75011 Paris - Tél. 700-07-60.

400 E

Un gros monocylindre robuste, bien fini et particulièrement économique... Les perfectionnements d'aujourd'hui pour les gens qui pensent comme hier !

400 E



Moteur : 4 temps monocylindre culbuté, alésage et course 82,5 x 79 mm, 423 cc, compression 8 à 1, 25 ch à 5.250 tr/min, 4 km à 4.500 tr/min, carburateur Amal type 930 30 mm, allumage 12 W batterie-bobine, dynamo 110 W, batterie 38 A, lubrification à pression par double pompe carter sec, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par chaîne, rapport 29/52 = 1,793, secondaire par chaîne, rapport 15/41 = 2,733, embrayage multidisque en bain d'huile, 1 de pression, 5 acier, 5 garnis, 1 acier, boîte de vitesses à 4 rapports, 13.326, 8.792, 6.332, 4.901.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV et AR 3,25 x 18, freins AV et AR tambour simple came 35 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 120 x 790 x 1 090 mm, hauteur de selle 790 mm, empattement 1 400 mm, garde au sol 160 mm, poids 189 kg en ordre de marche (168 kg à vide), réservoir essence 15 litres, huile 2,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maxi 152,49 km/h, consommation 2,5 l aux 100 km.

Essai : Moto-Revue n° 2163 en 1974.
Prix : 9.600 F.

Eric Offenstadt et Robin proposent à leur clientèle différentes pièces qui permettent de personnaliser une moto. Ils s'attaquent surtout au poids grâce à l'alliage léger et au magnésium. Roues pour toutes les motos du commerce, y compris maintenant les tout-terrain puisqu'ils construisent des roues de 21", en alliage, bas de fourche et pincettes de freins en magnésium, cadres en alu coulé (avec réservoir d'huile incorporé). Ils s'intéressent aussi à un kit 150 pour les 125 Honda (principalement les trail) et surtout la redoutable machine de Victor Palomo...

Importateur pour la France :

SMAC, 193, avenue de Fontainebleau, 94320 Thiais.

Importateur pour la Belgique :

ENGINE DEVELOPMENT, rue Vyttenhove 49-51, 1090 Bruxelles.

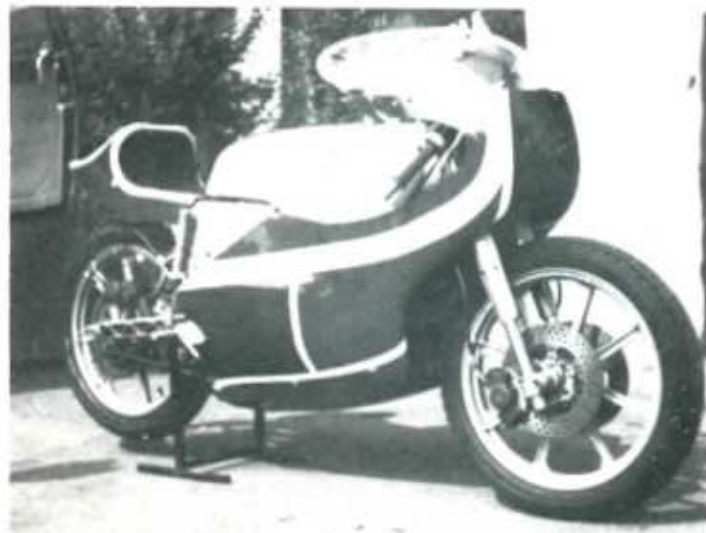
Importateur pour la Suisse :

MEIER et **LUTZIGER** Bergstrasse 97, 8953 Dietikon.

YAMAHA 350 TZ SMAC

Eric Offenstadt propose une Yamaha 350 TZ SMAC. Equipée d'un cadre SMAC coulé en AG, bras oscillant « nid d'abeilles » coulé à suspension cantilever, fourche à grand guidage avec étriers Lookheed placés en arrière des tubes. C'est la machine de Victor Palomo.

YAMAHA 350 TZ SMAC



Moteur : 2 temps 2 cylindres, alésage et course 64 x 54 mm, cylindrée 350 cc, compression 11 à 1, 77 ch à 11.800 tr/min, carburateur Mikuni, allumage Kröber, lubrification par mélange.

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

Partie cycle : cadre Smac, roues AV-AR WM4, freins AV 2 disques à commande hydraulique, $\odot$ du disque 260 mm, AR simple disque en alu à commande hydraulique, $\odot$ du disque 260 mm.

Suspensions : type Cantilever, AV oléopneumatique.

Dimensions : empattement 130 mm, garde au sol 100 mm, poids 101 kg.

Capacités : réservoir d'essence 24 l., carter moteur 1,7 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 275 km/h, 400 m D.A. usine 10,4, consommation usine 16,8 l. aux 100 km.

Constructeur SMAC.

Prix : châssis complet 17.800 F - Avec moteur : 29.800 F.

SOLO

La marque allemande, outre sa gamme de cyclomoteurs, présente un très intéressant utilitaire électrique.

SOLO KLEINMOTOREN

7032 Sindelfingen 6, Stuttgarter Str. 42, Allemagne.

Importateur pour la France :

SOLO MOTEURS - B.P. 5, 95610 Eragny-sur-Oise.

Importateur pour la Belgique :

SOLO MOTOR NV Industriepark 5, 9710 Zwijnaarde.

Importateur pour la Suisse :

SOLO KLEINMOTOREN AG Seuzachstrasse, 8413 Neftenbach - Suisse.

CYCLOMOTEURS 711, 716, 716-B.

Cyclomoteurs conventionnels à cadre ouvert qui existent en plusieurs versions, et cyclomoteurs utilitaires automatiques.

SOLO 716

Moteur : 2 temps monocylindre, 49 cc, 1,45 ch à 3.200 tr/min (Mofa), 2,10 ch à 5.000 tr/min (Moped), mise en route par pédales.

Embrayage centrifuge, boîte de vitesses automatique.

Partie cycle : cadre coque en tôle emboutie, ouvert, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortis-

seurs non réglables (711 : pas de suspension AR).

Réservoir essence : 3,5 l.

Performances constructeurs : vitesse max. 25 km/h (Mofa), 40 km/h (Moped).

Modèle 716-B : identique au 716, avec grand guidon et large selle à dossier.

Prix : 1.125 F.



ELECTRA

Cyclomoteur électrique qui ne souffre pas d'un poids prohibitif et bénéficie d'un centre de gravité relativement bas.

ELECTRA



Moteur : électrique Bosch 24 V/500 W, batteries 2 accus 12 V branchés en série, boîte à 2 paliers avec courroie et chaîne, embrayage centrifuge automatique, entraînement à pédales séparé avec roue libre.

Partie cycle : cadre double berceau ouvert, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement

hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Poids : 67 kg, dont 30 kg pour les accus.

Vitesse max. : 25 km/h.

Rayon d'action : 35 km par charge des batteries.

Prix : 2.370 F. - Prix du chargeur de batterie : 240 F.

SUZUKI

Suzuki présente, pour 1975, une gamme complète, de l'AS 50 à la 750 GT.

La nouvelle série des Grand Tourisme, remplaçant maintenant totalement la série T, marque définitivement l'orientation de la firme japonaise vers cette forme de motos à la fois sûres et performantes. L'éventail de choix offert aux « suzukistes » est maintenant très séduisant, tant par la diversité des modèles que par leurs qualités mécaniques profondes, le soin apporté à leur réalisation ainsi que leur présentation esthétique.

Suzuki apparaît bien lancé à la poursuite de Yamaha qui occupe le deuxième rang des immatriculations, en très légère progression seulement. L'apparition des nouveaux modèles de la gamme devrait encore accentuer cette progression.

Ce succès s'explique surtout par le fait que Suzuki est à l'avant-garde sur le plan technique. L'apparition, au point de vue moteur, du RAM AIR SYSTEM et du refroidissement à eau (Water Cooled) sur des machines de grande série, les premières boîtes à 6 vitesses montées sur la 250 GT, l'apparition du 2 temps sur les grosses cylindrées (550 et 750 GT) autant d'atouts dans la manche de Suzuki.

La dernière innovation, constituée par l'entrée dans la construction en série du moteur à piston rotatif développé à partir des travaux du professeur Wankel, nous donne sans doute le plus beau fleuron de la gamme Suzuki : la 500 RE 5 Rotary.

La partie tout-terrain, offre peu de différences avec la gamme 74. Deux nouvelles machines font cependant leur entrée : la TS 50 Trail, premier modèle de la catégorie TS des trail-bikes, qui constitue un compromis entre l'utilitaire et le tout-terrain. Et surtout la RL 250 Exacta, qui marque l'entrée du constructeur japonais dans le monde du trial, rejoignant en cela les trois autres marques nippones.

Importateur pour la France :

Ets Pierre BONNET, 78, avenue du Général-Leclerc, 92-Boulogne-sur-Seine.

Importateur pour la Belgique :

Suzuki Belgium S.A., Grote Steenweg 571, 2600 Berchem/Antwerpen.

Importateur pour la Suisse :

Frankonia, Hohlstrasse 612, 8048 Zürich.

125 GT

Plus petite cylindrée de la gamme GT de Suzuki, c'est également le premier modèle équipé d'une culasse « Ram Air System » permettant un refroidissement optimal du cylindre central et aussi, dans une certaine mesure, de réduire les bruits mécaniques. Ayant pris la relève de la fantaisiste Flying Leopard, la 125 GT inspire confiance.

125 GT



Moteur : 2 temps, bicylindre refroidissement RAS, 124 cc, 15,5 ch à 9.000 tr/mn, 1,3 kgm à 8.000 tr/mn, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 2,50-18", AR 2,75-18", freins AV disque hydraulique, AR à

tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.975 x 760 x 1.005 mm, poids 108 kg, réservoir essence 10 litres.

Performances constructeur : vitesse max. 120-128 km/h.

Essai « Moto Revue » n° 2175.

Prix : 5.170 F.

185 GT

La 185, sportive, présente, mise à part sa cylindrée, les mêmes caractéristiques que sa petite sœur la 125.

185 GT

185 GT

Moteur : 2 temps, bicylindre refroidissement RAS, alésage et course 49 x 49 mm, 183 cc, compression 7,0 à 1, 21 ch à 7.500 tr/mn, 2,10 kgm à 6.000 tr/mn, carburateurs 2 VM 20 SC $\varnothing$ 20 mm, allumage batteries-bobines (batterie 12 V/11 Ah), lubrification séparée CCI, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,21, secondaire par chaîne, rapport 2,86, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,75, 1,81, 1,25, 1,00, 0,80.

250 GT

Succédant à la célèbre T 20 et aux T 250, la GT 250 est dotée, comme ses sœurs 125, 185, 380 et 550 GT, du refroidissement RAS et d'un frein à disque à commande hydraulique à l'avant. La 250 GT est une machine souple, docile, silencieuse, très agréable en ville, routière sans problème et économique. La position de conduite est facilitée par un tout au guidon particulièrement pratique.

C'est la première machine de série à avoir été équipée d'une boîte 6 vitesses.

250 GT



Moteur : 2 temps, bicylindre refroidissement RAS, alésage et course 54 x 54 mm, 247 cc, 31 ch à 7.000 tr/mn, 3,18 kgm à 6.500 tr/mn, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 18", AR 2,25 x

18", freins AV simple disque hydraulique, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.045 x 815 x 1.130 mm, poids 145 kg, réservoir essence 15 litres.

Performances constructeur : vitesse max. 144-152 km/h.

Essai « Moto Revue » n° 2157 (1974).

Prix : 7.360 F.

380 GT

A l'exemple de la 750, c'est l'introduction dans la gamme moyenne du moteur tricylindre 2 temps.

Souple, puissante, nerveuse, d'une finition très soignée, cette 380 GT, un peu comme une 4 temps, est une concrétisation parfaite des besoins actuels en matière de moto de grand tourisme. D'un gabarit restreint, d'un poids « maniable », la 380 GT se révèle à l'usage très facile à conduire. La tenue de route est excellente, mais, comme pour tous les modèles Suzuki, la suspension est trop raide.

Depuis 1974, la 380 GT, ainsi que la 550 GT, est livrée avec un indicateur lumineux du rapport engagé et une garde au sol améliorée.

380 GT



380 GT

Moteur : 2 temps, 3 cylindres refroidissement RAS, alésage et course 54 x 54 mm, 371 cc, compression 6,7 à 1, 38 ch à 7.500 tr/mn, 3,93 kgm à 6.000 tr/mn, carburateur Mikuni VM 24 SC, allumage batterie bobines, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapports 2,833 à 1, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 19", AR 3,50 x 18".

18", freins AV simple disque hydraulique, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.090 x 815 x 1.125 mm, empattement 1.357 mm, garde au sol 155 mm, poids 171 kg, réservoir 15 litres.

Performances constructeur : vitesse max. 168-176 km/h, 400 m D.A. (essai « Moto Revue ») 15"1.

Essai « Moto Revue » n° 2087 (1972).

Prix : 9.365 F.

550 GT

Depuis la sortie de la 550, la gamme Suzuki en moyennes et grosses cylindrées est désormais complète. Cette 550, avec ses 3 cylindres 2 temps, vient prendre une juste place entre la 750 et la 380. Bien que très proche d'aspect de la 380, la 550 n'est pas une 380 « gonflée ». Comme la 380, la 550 est équipée du système RAM AIR. La boîte qui est une 6 vitesses sur la 380, est ici une 5 vitesses. Le freinage assuré à l'avant par le double disque de la 750, donne pleinement satisfaction.

Côté conduite, la 550 se pilote du bout des doigts, en souplesse. Les caractéristiques du moteur permettent de bonnes reprises coulées à bas régime.

550 GT



Moteur : 2 temps, 3 cylindres refroidissement RAS, alésage et course 61 x 62 mm, 543 cc, compression 6,7 à 1, 50 ch à 6.500 tr/mn, 6,1 kgm à 5.000 tr/mn, carburateurs 3 Mikuni VMSC 28 mm, allumage batterie bobines, lubrification séparée CCI, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 3,25 x 19", AR 4,00 x 18", freins AV simple disque hydraulique, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.195 x 815 x 1.160 mm, empattement 1.490 mm, garde au sol 147 mm, poids 200 kg, réservoir essence 15 litres, huile 2,6 litres.

Performances constructeur : vitesse max. 176-184 km/h, 400 m D.A. 12" (usine).

Prix : 10.690 F.

750 GT LE MANS

La 750 GT LE MANS, héritière de la 750 Water Cooled, bien qu'elle ait le potentiel suffisant pour être une sportive à part entière, ne prétend pas à ce titre.

Première grande routière deux temps, elle réunit avec bonheur les qualités d'économie, de couple, de puissance à bas régime du moteur quatre temps et le punch, la simplicité mécanique du deux temps.

Véritablement adulte grâce à son refroidissement à eau, son démarreur électrique, son double disque hydraulique à l'avant, ce modèle a donné naissance à une des plus puissantes motos de course actuelles : la TR 750.

750 GT LE MANS



750 GT LE MANS

Moteur : 2 temps, 3 cylindres, refroidissement par eau, alésage et course 70 x 64 mm, 738 cc, compression 6,7 à 1, 67 ch à 6.500 tr/mn, 7,7 kgm à 5.500 tr/mn, carburateur Mikuni 32 mm, allumage batterie (12 V) bobines, lubrification séparée CCI, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,846, 1,736, 1,363, 1,125, 0,923.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19", AR 4,00 x 18".

18", freins AV double disque hydraulique, AR tambour simple came, 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.215 x 865 x 1.125 mm, empattement 1.492 mm, garde au sol 142 mm, poids 230 kg, réservoir essence 17 litres.

Performances constructeur : vitesse max. 184-192 km/h, 400 m D.A. (essai « Moto Revue ») 13"8, consommation (essai « Moto Revue ») 7,5 à 9,5 l/100 km/h.

Essai « Moto Revue » n° 2210 (1975).

Prix : 13.920 F.

RE 5 ROTARY

Le pari est gagné : Suzuki sera la première firme à produire et commercialiser en grande série un moteur à piston rotatif. Il aura fallu quatre ans après le rachat du Brevet Wankel à NSU, pour mettre au point ce moteur.

La partie cycle est celle de la 750. La puissance aussi à quelques chevaux près : 65 ch, mais elle est d'un tempérament plus calme.

La RE 5 Rotary est mue par un monorotor refroidi par eau et avec une chambre de combustion de 500 cc. La consommation semble identique à celle de la 750 GT, soit 8 litres aux 100 km. Par contre, la « rotative » devrait être moins « polluante ».

L'une des particularités de ce moteur est le dispositif d'échappement qui, comme on sait, chauffe terriblement avec les moteurs rotatifs. Le tube d'échappement est à double paroi avec une circulation d'air entre le tube interne et sa « doublure ».

Côté esthétique, tout l'équipement a été repensé avec, entre autres, l'ensemble compteur-compte-tours et le feu arrière d'un type nouveau.

RE 5 ROTARY



Moteur : à piston rotatif (licence NSU-Wankel) refroidissement liquide avec pompe radiateur et ventilateur électrique commandé par thermostat, 1 rotor, 497 cc (volume de la chambre), 62 ch à 6.500 tr/mn, 7,60 kgm à 3.500 tr/mn, lubrification sous pression par pompe trochoïdale pour le graissage du rotor, de l'arbre excentré et des roulements. Graissage des segments d'étanchéité par un système indépendant.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19", AR 4,00 x 18", freins AV double disque hydraulique, AR tambour simple.

Suspensions : AV télescopique, AR oscillante à éléments télescopiques séparés à 5 positions.

Dimensions : 2.220 x 870 x 1.170 mm, garde au sol 170 mm, empattement 1.500 mm, poids 230 kg, réservoir essence 17 litres.

Essai « Moto Revue » n° 2205.

Prix : 16.810 F.

350 T SPORT ROCA

Jacques Roca modifie les 350 et 750 GT pour leur donner une allure plus sportive, en diminuer le poids et, sur commandes en augmentant la puissance. Avec des roues alu, elles ne sont plus, du point de vue des douanes espagnoles, des machines japonaises mais des machines françaises : sur un marché pauvre en grosses cylindrées, elles ont un franc succès Outre-Pyrénées.

350 SPORT ROCA



350 T SPORT ROCA

Moteur : 2 temps bicylindre, alésage et course 61 x 54 mm, 315 cc, compression 6,9 à 1, 40 ch à 8.500 tr/min, 4 kgm à 6.500 tr/min, carburateur Mikuni 32 mm, allumage batterie-bobines (batterie 12 V 5 Ah), lubrification séparée Posilforce, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,02, secondaire par chaîne, rapport 2,73, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, 2,33, 1,50, 1,16, 0,90, 0,78, 0,71.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 18", AR 3,25 x 18", freins AV tambour double came 180 mm, AR tambour simple came 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.985 x 870 x 1.065 mm, empattement 1.290 mm, garde au sol 160 mm, poids à sec 140 kg, réservoir essence 12,5 litres.

Prix : 8.000 F.

750 T SPORT ROCA



Moteur : 2 temps, 3 cylindres, refroidissement par eau, alésage et course 70 x 64 mm, 738 cc, compression 6,7 à 1, 67 ch à 6.500 tr/min, carburateur Mikuni 32 mm, allumage batterie-bobines (12 V), lubrification séparée CCI, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,846, 1,736, 1,363, 1,125, 0,923.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 19", AR 4,00 x 18", freins AV double disque hydraulique, AR tambour simple came 200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.215 x 865 x 1.125 mm, empattement 1.492 mm, garde au sol 142 mm, poids 230 kg, réservoir essence 17 litres.

Performances constructeur : vitesse max. 184-192 km/h, 400 m D.A. (essai « Moto Revue ») 13"8, consommation (essai « Moto Revue ») 7,5 à 9,5 l. à 100 km/h.

Prix : 15.000 F.

RV 50 - RV 90 - RV 125

Trois modèles mi-utilitaires, mi-gadgets, dont les aptitudes se révèlent surtout sur les plages et les dunes.

Bien qu'ils aient tous trois la même allure de gros insectes, les Van-Van ne sont pas faits absolument sur le même moule.

Avec son moteur monocylindre deux temps horizontal, le RV 50 se distingue du RV 90 par sa partie cycle et par son esthétique renouvelée.

Sur le 125, dernier né de la série, le cadre poutre avec moteur suspendu a été abandonné au profit d'un simple berceau dédoublé. Le moteur, mono deux temps, est à quelques modifications près, celui de la 125 TS.

A noter l'arrivée du Van-Van 90 « Farmer », utilitaire « agricole » prévu pour aller partout, par tous les temps et qui diffère des Van-Van déjà connus par un très robuste porte-bagages arrière, un carter de chaîne étanche, et un prix plus élevé : 4 150 F.

RV 50



RV 50

Moteur : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, 49 cc, 4 ch à 6.000 tr/min, 0,50 kgm à 5.000 tr/min, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 5,4 x 8", freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.640 x 775 x 985 mm, garde au sol 140 mm, poids 75 kg, réservoir essence 3,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum 56-60 km/h.

Prix : 3.180 F.

RV 90



Moteur : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, alésage et course 52 x 45,6 mm, 88 cc, compression 6,2 à 1, 8 ch à 6.000 tr/min, 1 kgm à 4.000 tr/min, carburateur VMSC Mikuni 17 mm, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre poutre tubulaire, pneus AV et AR 6,70 x 10", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.805 x 820 x 980 mm, empattement 1.200 mm, garde au sol 199 mm, poids 84 kg, réservoir essence 4,3 litres, huile 1,6 litre.

Performances constructeur : vitesse maxi. 72-80 km/h.

Prix : 4.070 F.

RV 125



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56,6 x 50,8 mm, 123 cc, compression 6,3 à 1, 10 ch à 6.000 tr/min, 1,22 kgm à 5.500 tr/min, carburateur Mikuni VM2H 22 mm, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 5,40 x 14", AR 6,70 x 12", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.960 x 770 x 1.085 mm, empattement 1.325 mm, garde au sol 201 mm, poids 111 kg, réservoir essence 4,7 litres, huile 1,6 l.

Performances constructeur : vitesse maxi. 88-96 km/h.

Prix : 4.890 F.

TS 50

Un nouveau venu dans la gamme tout-terrain des TS, un 50 cc de très fière allure développant 4,8 ch à 6.000 tr/min (à ne pas confondre avec le AC 50 déjà ancien, vendu en Belgique). Véritable petite moto de tout-terrain, la TS 50 sera malheureusement classée chez nous dans la catégorie des vélomoteurs (immatriculable et conduisible à partir de 16 ans avec le permis A1).



Moteur: 2 temps, monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 41,5 x 37,1 mm, 49 cc, compression 6,7 à 1, 4,9 ch à 8.000 tr/mn, 0,46 kgm à 7.000 tr/mn, carburateur Mikuni VM 24 mm, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

TS 125

Sortie première du comparatif des cinq 125 Trail qu'Alain Kuligowski a fait dans « Moto Revue Spécial 125 », la Suzuki 125 TS s'est avérée la gagnante absolue pour tous les tests tout-terrain. De plus, elle termine première pour l'esthétique, seconde pour ses performances en ville, seconde pour ses prestations sur la route. Cette machine sera bientôt remplacée par une version dérivée de la TM de cross.

TS 125



Moteur: 2 temps, monocylindre, alésage et course 57,8 x 50,9 mm, 123 cc, compression 6,7 à 1, 13 ch à 7.000 tr/mn, 1,39 kgm à 6.500 tr/mn, carburateur Mikuni VM 24 mm, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle: cadre simple berceau, pneus AV 2,75 x 21, AR 3,25 x 18,

freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions: 2.025 x 770 x 1.130 mm, empattement 1.330 mm, garde au sol 236 mm, poids 90 kg, réservoir essence 7 litres.

Performances constructeur: vitesse maxi 104-112 km/h, pente gravissable 34°.

Essai « Moto Revue » n° 2225 (1975).

Prix: 4.555 F.

TS 185

Toutes les qualités de la 125 TS, avec ces petits chevaux en plus qui font la différence !

Mais c'est surtout avec la 250 qu'il faut comparer cette machine : moins puissante (16 ch contre 23), mais ayant hérité du poids de sa sœur cadette (99 kg contre 111 à la 250) et surtout dotée d'une démultiplication d'origine plus courte, la TS 185 s'avère finalement plus efficace et tout-terrain que la 250. Souplesse, punch, facilité d'emploi, fiabilité sont parmi les qualités dominantes de cette moto. Mais un rayon de braquage trop grand, un échappement assez bruyant, ainsi qu'un équipement pneus parfois décevant (surtout sur sol gras) sont à porter au passif.

La TS 185 est maintenant livrée avec un démarreur électrique. Toutes les TS à partir de la 185 sont désormais munies d'un coupe-circuit au guidon.

TS 185

Moteur: 2 temps, monocylindre, alésage et course 64 x 57 mm, 183 cc, compression 6,7 à 1, 16 ch à 7.000 tr/mn, 1,86 kgm à 6.000 tr/mn, carburateur Mikuni VM 26 mm, allumage électronique, lubrification CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle: cadre simple berceau, pneus AV 2,75 x 21, AR 3,50 x

18, freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions: 2.010 x 845 x 1.100 mm, empattement 1.360 mm, garde au sol 150 mm, poids 99 kg, réservoir essence 7 litres.

Performances constructeur: vitesse maxi 120-128 km/h, pente gravissable 35°.

Essai « Moto Revue » n° 2162.

Prix: 5.225 F.



TS 250

Milieu de gamme de la catégorie TS, cette 250 n'est pas encore dotée du cadre double berceau qui équipe maintenant la 400 TS Apache. La Sauvage 1975 a subi deux transformations : un garde-boue avant près de la roue et un émailage du réservoir différent.

TS 250



Moteur: 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, 245 cc, compression 6,7 à 1, 21 ch à 6.500 tr/mn, 2,58 kgm à 5.500 tr/mn, allumage électronique PEI, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle: cadre simple berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18,

freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions: 2.185 x 890 x 1.100 mm, garde au sol 250 mm, poids 111 kg, réservoir essence 9 litres.

Performances constructeur: vitesse maxi 120-129 km/h, pente gravissable 35°.

Essai « Moto Revue » n° 2204.

Prix: 7.210 F.

TS 400

Machine de tout-terrain dont le tempérament est, d'une manière générale, plus rageur que souple, la TS 400 est plus apte à franchir les obstacles en force qu'à se faufiler en douceur. Élégante et sophistiquée, elle est munie d'un équipement routier complet. La 400 Apache a acquis un nouveau cadre double berceau, ainsi qu'un échappement plus silencieux. La TS 400 est le plus gros deux temps monocylindre commercialisé en série.

TS 400



Moteur: 2 temps, monocylindre, alésage et course 83,4 x 70,2 mm, 396 cc, compression 6,8 à 1, 33 ch à 6.000 tr/mn, 4,11 kgm à 5.500 tr/mn, carburateur Mikuni VM 32 mm, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle: cadre double berceau, pneus AV 3,25 x 21, AR 4,00 x

18, freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions: 2.215 x 880 x 1.100 mm, empattement 1.450 mm, garde au sol 194 mm, poids 126 kg, réservoir essence 9 litres, huile 2,4 litres.

Performances constructeur: vitesse maxi 128-136 km/h.

Essai « Moto Revue » n° 2093.

Prix: 8.495 F.

250 RL EXACTA

Les japonaises à l'assaut des espagnoles ! Il aura fallu un an à peine à Suzuki pour commercialiser cette machine de trial mise au point par Gordon Farley, ex-champion d'Europe et d'Angleterre de trial, ex-officiel Montesa. Présentation alu rehaussée de touches oranges, bas moteur dérivé du TS 250 cc trail sur lequel on a supprimé la pompe à huile. La RL est lubrifiée par mélange. Les cotes du cylindre 70 x 64 mm, sont très classiques : les mêmes que sur la Yamaha ou la Ossa entre autres. Enfin l'allumage est électronique. Cette machine, importée en 1974 à quelques unités, sera disponible avec un équipement routier complet, ce qui permettra surtout de l'immatriculer !

250 RL EXACTA



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 57,5 x 62,2 mm, 246 cc, compression 6,7 à 1, 18 ch SAE à 6.000 tr/mn, 2,29 kgm à 4.500 tr/mn, carburateur Mikuni, allumage électronique (PEI), lubrification par mélange, kick sur transmission primaire.

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

Partie cycle : cadre simple berceau

tubulaire dédoublé, pneus AV 2,75 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique (débattement 180 mm), AR oscillante, amortisseurs réglables en 5 positions.

Dimensions : 2.032 x 865 x 1.150 mm, empattement 1.370 mm, garde au sol 262 mm, poids 90 kg, réservoir essence 4 litres.

Prix : 9.000 F.

125 TM

Voici la plus petite des machines compétition-client de la gamme cross Suzuki. Tout pour plaire ! Une mécanique élaborée, une partie cycle robuste (dérivée des Suzuki championnes du monde de Robert et De Coster), une finition séduisante et un prix à se laisser tenter.

Suzuki commercialise, avec cette 125 et la 250 TM, un kit qui comprend les principales pièces de rechange nécessaires lors d'une saison d'usage intensif : réservoir, guidon, cylindre, piston, etc.

125 TM



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 57,8 x 50,9 mm, 123 cc, compression 7,5 à 1, 18 ch à 10.000 tr/mn, 1,44 kgm à 9.500 tr/mn, allumage électronique PEI, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau,

pneus AV 3,00 x 21", AR 3,25 x 18", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.010 x 935 x 1.085 mm, empattement 1.360 mm, garde au sol 204 mm, poids 86 kg, réservoir essence 5 litres, huile 1,1 litre. Essai « Moto Revue » n° 2172 (1974).

Prix : 5.622 F.

250 TM

Suzuki, premier constructeur japonais à s'être intéressé au cross, a mis son expérience dans cette machine. Rien ne semble avoir été négligé : l'aspect général est excellent. Quant à la partie moteur, c'est de loin la moins négligeable : des chevaux, mais également une descente en régime très basse suivie d'une bonne reprise. Un moteur souple, bien servi par une boîte à 5 rapports dont l'étagement est excellent.

250 TM



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, 246 cc, compression 6,8 à 1, 27 ch à 7.500 tr/mn, carburateur VM32SC 32 mm, allumage électronique PEI, lubrification séparée CCIS, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 1.929, 1.563, 1.278, 1.000, 0.826.

Partie cycle : cadre simple berceau, pneus AV 3,00 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.130 x 870 x 1.120 mm, empattement 1.420 mm, poids 110 kg, réservoir essence 9 litres.

Prix : 8.470 F.

TRIUMPH

Trois modèles chez Triumph qui semble reprendre du poil de la bête et arriver doucement à bout de ses problèmes de pièces détachées. Mais la grosse nouveauté de la marque, comme chez Norton, est constituée par l'adoption du sélecteur à gauche et du frein à droite sur un nouveau modèle Trident T 160 V qui sera là pour le Salon.

N.V.T. TRIUMPH Engineering Co., Ltd
Meriden Works, Allesley, Coventry.

Importateur pour la France :
G.G.C.F.M., 17, rue du Débarcadère, 75017 Paris.

Importateur pour la Belgique :
Anc. Ets DECATS S.A., Chaussée de Louvain 673-677 - 1030 Bruxelles.

T 140 V « BONNEVILLE » 750

Paradoxalement, la nouvelle Bonneville est notablement moins homogène, moins typée, que l'ancienne, malgré l'adoption du frein à disque et les quelques autres solutions modernes.

140 V BONNEVILLE



Moteur : 4 temps bicylindre, alésage et course 76 x 82 mm, 744 cc, compression 8,6 à 1, 2 carburateurs Amal 30 mm, allumage par alternateur-rupteur, lubrification à carter sec, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne triplex (rapport 2,00 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 5 rapports (2,50 - 1,84 - 1,40 - 1,19 - 1,00 à 1).

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18, frein AV simple disque

hydraulique Ø 254 mm, frein AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L 2.220, l 736 mm, h. de selle 790 mm, empattement 1.420 mm, garde au sol 180 mm. Poids : 177 kg.

Réservoir essence : 18,2 l (option : 9 l), huile 2,8 l.

Essai « Moto-Revue » n° 2.120 en 1973.

Prix : environ 11.500 F.

T 150 V « TRIDENT »

Conçue pour contrer les multicylindres japonaises, elle n'a connu qu'un succès d'estime, à cause, en particulier, de son prix élevé et de quelques défauts de jeunesse. La conjoncture actuelle et le prix des japonaises peut lui valoir une seconde jeunesse qu'elle mérite bien. Très rapide sur un parcours routier.

T 150 V « TRIDENT »



Moteur : 4 temps 3 cylindres, alésage et course 67 x 70 mm, 740 cc, compression 9 à 1, carburateurs 3 Amal Ø 26 mm, allumage par alternateur-rupteur, lubrification à carter sec, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par chaîne triplex (rapport 1,79 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 5 rapports (2,59 - 1,84 - 1,40 - 1,19 - 1,00 à 1).

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé sous le moteur, pneus AV

et AR 4,10 x 19, frein AV simple disque hydraulique Ø 254 mm, frein AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 2.235, l. 736 mm, h. de selle 800 mm, empattement 1.473 mm, garde au sol 160 mm.

Poids : 209 kg.
Réservoir essence : 2,04 l (option : 15,9 l), huile 3,3 l.

Essai - Moto-Revue - n° 1.943 en 1969.

Prix : 14.900 F.

T 160 V TRIDENT

Cette nouvelle Trident, qui ne devrait pas être diffusée avant la fin de l'année, a reçu les mêmes améliorations techniques que les Norton : démarreur électrique, frein à disque à l'arrière, échappement sport, mais surtout le sélecteur à gauche et la pédale de frein à droite ! Son prix sera d'environ 18.000 francs.

T 160 V TRIDENT



U.R.S.S.

Les motos soviétiques de conception assez ancienne, sont avant tout des motos robustes et économiques. Seuls quatre modèles sont importés : Jupiter en version solo et side-car, la Ural M 66 bien connue des fanatiques de la route, livrée maintenant uniquement équipée du side, et la Dniepre MT 10,

V/O AUTOEXPORT URSS, Moscou.

Importateur pour la France :

BRITANNIQUE MOTO, 5, route de Saint-Germain, 78150 Le Chesnay.

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 cc, compression 8,5 à 1, env. 27 ch à 4.600/5.200 tr/min, 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 interchangeables, 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. 1.850, 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 4.800 F, avec side 6.400 F.

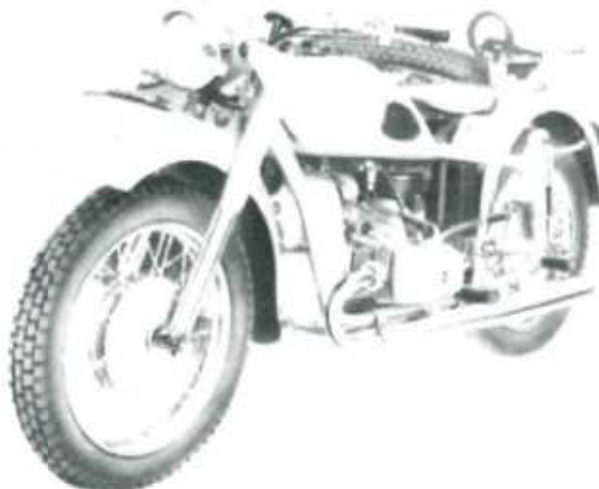
URAL M 66 - DNEPRE MT 10

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



DNEPRE MT 10



URAL M 66 - DNIPIRE MT 10

Moteur : 4 temps bicylindre à plat culbuté, alésage et course 70 x 68 mm, 649 cc, 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 K39 (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 nar-

chandise, 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 : avec side 8.800 F.

VELOSOLEX

La marque française diversifie sa gamme en présentant un modèle pliable qui s'ajoute au très original « Flash » et au nouveau « Ténor ». Vélosolex est désormais contrôlé par Motobécane.

VELOSOLEX

MOTOBECANE, 16, rue Lesault, Pantin.

Importateur pour la Belgique :

R.S. Stokvis et Zonen N.V. Rotterdam, Post Bus 426.

VELOSOLEX 3800

Le dernier héritier en ligne directe du célèbre Solex apparu dans l'immédiat après-guerre.

VELOSOLEX 3800



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 39,5 x 40 mm, 49 cc, 0,8 ch, carbur. Solex étanche, allumage volant magnétique, lubrification mélange à 6 %.

Transmissions : secondaire par galet de 42 mm.

Partie cycle : cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV 1,75 x 19", AR 1,75 x 19", freins AV à patins, AR tambour simple came, poids 28 kg.

Prix : 765 F.

PLISOLEX

Un Solex à la mode actuelle qui peut facilement trouver sa place dans un coffre d'automobile.

VELOSOLEX 5000 PLIABLE

SOLEX 5000



SOLEX 5000

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 39,5 x 40 mm, 49 cc, compress. 8,2 à 1, 0,7 ch, régime max. 3.800 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification mélange à 6 %, mise en route par pédales.

Transmissions : secondaire par galet sur la roue AV.

FLASH 6000

Cyclomoteur de conception révolutionnaire qui bénéficie paradoxalement des solutions d'avant-garde ordinairement réservées aux grosses cylindrées. Version R : fourche rigide, T : fourche télescopique.

VELOSOLEX FLASH 6000



Moteur : 2 temps, monocylindre, refroidissement par air pulsé, alésage et course 39,5 x 40 mm, 49 cc, compress. 8,2 à 1, 1,4 ch à 3.500 tr/mn, couple max. à 2.000 tr/mn, régime max. 5.000 tr/mn, carbur. Solex inversé à dépression, allumage volant magnétique, lubrification mélange à 6 %, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 2,33 à 1, secondaire par arbre et couple conique, rapport 4,07 à 1, embrayage automatique centrifuge à sec, boîte de vitesses automatique.

Partie cycle : cadre ouvert en tôle

Partie cycle : cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV 2,00 x 16", AR 2,00 x 16".

Dimensions : 1.480 x 605 x 1.000 mm, plie 930 x 500 x 850 mm, poids 28 kg, réservoir essence 1,3 l.

Prix : 954 F.

emboutie et boulonnée, pneus AV 2,00 x 16", AR 2,00 x 16", freins AV à patins sur la jante ou tambour simple came, AR simple disque Ø 165 mm, suspensions AV télescopique (en option), AR neutre.

Dimensions : 1.530 x 500 x 1.000 mm, garde au sol 140 mm, poids 33 kg, réservoir essence 2,3 l.

Performances constructeur : vitesse limitée à 40 km/h, pente gravissable 10 % sans pédaler, consommation 2 l/100 km.

Prix : 6000 R : 853 F - 6000 T : 1.004 F.

TENOR 8000

Le dernier-né de la firme reprend une conception plus classique et, curieusement, un moteur et un carburateur d'origine italienne. Existe en diverses versions.

TENOR 8000



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40,4 x 39 mm, 49,9 cc, compress. 7,8 à 1, 1,8 ch, régime max. 6.300 tr/mn, carbur. Dell'orto, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 6 %, mise en route par pédales.

Transmission : secondaire par chaîne. Partie cycle : cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV 2,25 x 17", AR 2,25 x 17", freins AV et AR tambour simple came, suspensions AV téles-

copique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.557 x 640 x 990 mm, poids 42,8 kg, réservoir essence 4,6 l.

Performances constructeur : vitesse max. 45 km/h, 800 Sport guidons à bracelets, selle biplace, clignotants.

Prix : R : 1.154 F - L : 1.347 F - GL : 1.520 F - GS : 1.810 F - S4 : 2.111 F.

VESPA

Léger regain d'intérêt pour le scooter qui reste un véhicule urbain léger, pratique, bien protégé et économique.

PIAGGIO & Co Stabilimento Gilera - Arcore, Milano - Italie.

Importateur pour la France :

VESPA FRANCE, 51, boulevard de la Mission-Marchand, 92400 Courbevoie.

Importateur pour la Belgique :

MOTO-INDUSTRY S.A., rue Vytenhove, 71-73 - 1090 Bruxelles.

Importateur pour la Suisse :

INTERCOMMERCIAL, 72, bd St-Georges - Genève.

125 PRIMAVERA



Moteur : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 55 x 51 mm, 121,17 cc, 5 ch à 5.500 tr/min, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre coque autoporteur, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple

came, suspensions à amortissement hydraulique, AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables.

Dimensions : L. 1.665, l. 670, h. 1.015 mm, empattement 1.180 mm, Poids 73 kg à sec.

Performances constructeurs : vitesse max. usine 85 km/h, pente gravissable 35 %, consommation usine 2 l/100 km (CUNA).

Prix : 3.290 F.

125 G.T.R.



Moteur : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 52,5 x 57 mm, 123,4 cc, 6 ch à 5.000 tr/min, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre coque autoporteur, pneus AV et AR 3,50 x 10, freins AV et AR à tambour simple

came, suspensions à amortissement hydraulique, AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables.

Dimensions : L. 1.770, l. 670, h. 1.045 mm, empattement 1.200 mm, Poids : 89 kg à sec.

Performances constructeurs : vitesse max. usine 88 km/h, pente gravissable 34 %, consommation usine 2,1 l/100 km (CUNA).

Prix : 3.950 F ou 4.115 F (avec cliquotants et batterie).

200 RALLY

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 66,5 x 57 mm, 197,97 cc, compression 8,2 à 1, 12 ch DIN à 5.700 tr/min, 1,66 kg-m à 4.250 tr/min, allumage électronique, lubrification par mélange 2 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre coque autoporteur en tôle d'acier, roues à jante boulonnée démontables latéralement,

pneus 3,50 x 10, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV oscillante, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : L. 1.770, l. 690, h. 1.070 mm, empattement 1.230 mm, garde au sol 130 mm, Poids : 103 kg à sec, Réservoir essence : 8,2 l.

Performances constructeurs : vitesse max. usine 110 km/h, consommation usine 3 l/100 km (CUNA).

Prix : 4.620 F.

200 RALLY



WSK

Rustiques mais de réalisation soignée, les motos polonaises WSK ne sont plus importées en France où elles étaient vendues à des prix défiant toute concurrence. Patience...

WYTWORNIA SPRZETU KOMUNIKACYJNEGO, « Delta », 21040 Swidnik (Pologne).

Importateur en France :

Suspension provisoire d'importation.

Importateur en Belgique :

GOEGBEUR et VIGONI SpRL, 114, r. de Calevoet, 1180 Bruxelles.

WSK M06 - B3 125 cc

Vélocité utilitaire de conception rustique. Existe en deux versions : ex-Lutèce et Sport Riviera.

SPORT RIVIERA

M 06 B3 - 125



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 52 x 56 mm, 123 cc, compress. 7,8 à 1, 8 ch SAE à 5.300 tr/min, carbur. G 20 M 20 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

Partie cycle : cadre simple berceau.

pneus AV 3,00 x 18", AR 3,00 x 18", freins AV et AR tambour simple came Ø 135 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.595 x 670 x 1.090 mm, poids 97 kg, C.U. 150 kg, réservoir essence 12,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. 80 km/h, consommation 2,2 à 3 l/100 km.

WSK M21 W2 SPORT ET LUX 175

Petites motos utilitaires qui diffèrent par leur architecture : routière pour l'une et tout-terrain pour l'autre.

WSK M 21 W2 SPORT



WSK M21 W2 SPORT

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 61 x 59,5 mm, 173,4 cc, compress. 9 à 1, 16 ch SAE à 6.500 tr/mn, carbur. GM 26-U3 Ø 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification mélange à 4 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau.

WSK M 21 W2 LUX 175



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 61 x 59,5 mm, 173,4 cc, compress. 9 à 1, 16 ch à 6.500 tr/mn, carbur. GM 26-U3 Ø 26 mm, allumage batterie-bobine, lubrification mélange 4 %, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre simple berceau.

pneus AV 3,00 x 18", AR 3,00 x 18", freins AV et AR tambour simple came Ø 135 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.995 x 680 x 1.090 mm, poids 108 kg, C.U. 180 kg, réservoir essence 12,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. 110 km/h, consommation 3 l/100 km.

FS 1 F - FS 50



Moteur : 2 temps, monocylindre, distributeur rotatif, A. x C. : 40 x 39,7 mm, 49 cc, compress. 6,9 à 1, 6 ch à 9.000 tr/mn, 0,5 kgm à 8.000 tr/mn, carbur. Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV 2,25 x 17", AR 2,50 x 17", freins AV tambour simple

came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1.755 x 555 x 935 mm, empattement 1.160 mm, garde au sol 135 mm, poids 70 kg, réservoir essence 6 l, huile 1,4 l.

Performances constructeur : vitesse max. 90-95 km/h, pente gravissable 18°.

Prix : FS 1 F : 2.778 F - FS 1 P : 3.150 F.

CHAPPY 80

Le Chappy vient grossir les rangs des Van-Van, Monkey, Chaly et autres minis cycles facilement transportables. Il est maintenant livré équipé d'un panier à l'avant. Seul inconvénient : il s'agit d'un vélomoteur et donc la licence A1 est indispensable pour le conduire.

CHAPPY 80



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 47 x 42 mm, cylindré 72 cc, puissance 4,5 ch à 5.500 tr/mn, 0,65 m/kg à 4.000 tr/mn, lubrification autolube, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre poutre, jantes Ø AV 8", Ø AR 8", pneus Ø AV 4,00,

AR 4,00, freins AV et AR à tambour simple came.

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

Dimensions : 1.570 x 665 x 925 mm, empattement 1.050 mm, garde au sol 135 mm.

Capacités : réservoir d'essence 2,9 l, réservoir d'huile 0,6 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 70 km/h.

Prix : 2.785 F.

RS 125

La petite nouvelle de la gamme est un peu un « bâtard », croisement de la 125 DT et du RS 100. Mais à l'usage, les « corniauds » se révèlent parfois supérieurs aux races pures. Simplicité, robustesse, économie, maniabilité sont les points forts de la RS 125.

RS 125



YAMAHA

Le gigantesque trust élabore des produits allant du moteur hors-bord au piano à queue en passant par les arcs de compétition et... les motocyclettes !

Dans ce domaine, la production de la marque se caractérise par une recherche esthétique très poussée. L'apparition des premiers modèles trail-bikes avait marqué une nouvelle évolution dans le monde de la moto. Au cours de ces dernières années, Yamaha s'est illustré en compétition, remportant de nombreuses victoires en vitesse, avec les fameuses TZ 250 - 350 - 700.

Les principaux changements de la gamme 1975 concernent les modèles tout-terrain et les modèles compétition client avec en particulier l'apparition de la surprenante 700 quatre cylindres (1974). La gamme des modèles routiers s'enrichit d'un mono de petite cylindrée, la 125 RS, ainsi que de la 650 Electric System : moteur de la vieille 650 Twin 4 temps dans la partie cycle de la 750 TX. D'une esthétique très réussie, cette machine est en fait une Anglaise à la mode japonaise.

La gamme tout-terrain Yamaha est célèbre. Cette marque fut la première à commercialiser des trail-bikes. Depuis, les autres constructeurs ont suivi, et le trail-bike « à la japonaise » est maintenant une production florissante.

Yamaha, qui s'assure grâce à ses modèles GT 80 et DT 125-250 et 360, une place d'honneur sur le marché, ne se limite pas aux modèles « civilisés ».

Les branches trial et cross comptent des machines qui sont parmi les fleurons de la production mondiale. L'entrée de Yamaha dans le monde du trial a donné naissance à la TY 250, mise au point par Mick Andrews. Une sœur cadette 125 est arrivée en France. Les modèles cross ont été profondément remaniés, avec notamment l'apparition du système de suspension cantilever. La 125 est déjà surnommée « La Reine » !

YAMAHA MOTOR Co. Ltd.

1280 Nakajo, Hamakita-Shi/Shizvoka-Ken.

Importateur pour la France :

SONAUTO, 53 à 57, rue Marjolin, 92 - Levallois.

Importateur pour la Belgique :

HUIS THIELEMANS PUBA Holstraat 66 - 9000 Gent.

Importateur pour la Suisse :

HOSTETTLER AG Bahnhofstrasse 25 CH - 6210 Sursee.

FS1 F - FS 50

Le premier est un cyclomoteur, le second un vélomoteur. Machines sportives simples.

RS 125

Moteur : 2 temps, monocylindre, admission par clapets, refroidi par air, alésage et course 56 x 50 mm, 123 cc, 12 ch à 8.000 tr/mn, 1,15 mkg à 7.000 tr/mn, 1 Mikuni 24 mm, allumage par volant magnétique, graissage séparé, démarrage par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 74/19 = 3,895 à 1, secondaire par chaîne, rapport 19/36 = 2,250, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,833 - 1,875 - 1,368 - 1,091 - 0,956.

RDX 125

La plus sportive des 125. Ce « vélomoteur » est en fait une moto à part entière, permettant aux jeunes de se familiariser pleinement avec la conduite d'un deux roues. Munie d'un frein à disque à l'avant.

RDX 125



Moteur : 2 temps, bicylindre, admission à clapet, alésage et course 43 x 43 mm, 124 cc, compression 6,8 à 1, 17 ch à 9.500 tr/mn, 1,3 kgm à 8.500 tr/mn, carburateur Kei-kei 18 mm, allumage batterie-bobines, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 1/3,894, secondaire par chaîne, rapport 1/2,785, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 3,181, 1,812, 1,300, 1,045, 0,840 à 1.

Partie cycle : cadre simple berceau interrompu, pneus AV 2,50 x 18", AR 2,75 x 18", freins AV à disque.

Partie cycle : cadre tubulaire, frein AV à tambour simple came 150 mm, AR à tambour simple came 130 mm, suspension avant télescopique, arrière amortisseurs hydrauliques, roues AV 2,75 x 18", AR 2,75 x 18".

Dimensions : 1.880 x 745 x 1.045 mm, empattement 1.240 mm, garde au sol 135 mm, poids 93 kg, réservoir essence 9 litres.

Essai - Moto Revue - n° 2206.

Prix : 3.855 F.

RD 250

Une 250 tout à fait conforme à l'image de marque de Yamaha en compétition. Puissante, bien équipée (tableau de bord, clignotants, disque avant à la japonaise), cette machine est d'une souplesse qui séduit ses admirateurs. C'est une machine efficace, confortable et une parfaite transition entre les petites et grosses cylindrées.

RD 250



Moteur : 2 temps, bicylindre, admission à clapet, alésage et course 54 x 54 mm, 247 cc, compression 6,7 à 1, 30 ch à 7.500 tr/mn, 2,92 kgm à 7.000 tr/mn, carburateurs 2 Mikuni 28 mm, allumage batterie 12 V bobines, alternateur 12 V/100 W, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 1/2,238, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (Europe), 6 rapports (Japon) : 2,562, 1,590, 1,192, 0,965, 0,806 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau

tubulaire, pneus AV 3,00 x 18", AR 3,25 x 18", freins AV un disque hydraulique double piston, AR tambour simple came 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.040 x 780 x 1.110 mm, empattement 1.320 mm, garde au sol 150 mm, poids 142 kg, réservoir essence 16 l., huile 2 l.

Performances constructeur : vitesse max. 150-160 km/h, pente gravissable 24°.

Prix : 7.866 F.

RD 350

Guère plus puissante que la 250, cette machine n'aura pas marqué son époque. Un peu délaissée par le public, elle ne possède pas assez d'arguments convainquants. Ce n'est qu'une 250 améliorée.

RD 350



Moteur : 2 temps, bicylindre, admission à clapet, alésage et course 64 x 54 mm, 347 cc, compression 6,2 à 1, 39 ch à 7.500 tr/mn, 3,8 kgm à 7.000 tr/mn, carburateur Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (modèle européen), 6 rapports (modèle japonais).

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, pneus AV 3,00-18", AR

3,50-18", freins AV disque hydraulique et double piston, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.040 x 835 x 1.110 mm, empattement 1.320 mm, garde au sol 155 mm, poids 145 kg, réservoir essence 16 l. (modèle européen), huile 2 l.

Performances constructeur : vitesse max. 160-170 km/h, pente gravissable 28°.

Essai - Moto Revue - n° 2123.

Prix : 8.888 F.

650 ELECTRIC SYSTEM

Reprenant la partie moteur de l'ancienne 650 Twin, dans la partie cycle de la 750 TX, Yamaha a réussi un excellent cocktail. Cette machine ne sera pas commercialisée avant le mois d'avril.

RD 200

Une Yamaha trop souvent oubliée et pourtant très avantageuse. Cadre simple berceau, démarreur électrique, mais malheureusement pas de frein à disque à l'avant.

RD 200



Moteur : 2 temps, bicylindre, admission à clapet, alésage et course 52 x 46 mm, 195 cc, compression 7,1 à 1, 22 ch à 7.500 tr/mn, 2,17 kgm à 7.000 tr/mn, carburateur Mikuni 20 mm, allumage batterie (12 V - 9 Ah) bobines, lubrification séparée, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 1/3,313, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,833, 1,875, 1,421, 1,045, 0,840.

Partie cycle : cadre simple berceau

interrompu, pneus AV 2,75 x 18", AR 3,00 x 18", freins AV tambour double came 180 mm, AR tambour simple came 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.945 x 740 x 1.005 mm, empattement 1.245 mm, garde au sol 155 mm, poids 116 kg, réservoir essence 11,5 l., huile 2 l.

Performances constructeur : vitesse max. 135-140 km/h, pente gravissable 24°.

Prix : 6.050 F.



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 75 x 74 mm, cylindre 653 cc, compression 8,4 à 1, 52 ch à 7.500 tr/min, 5 m kg à 6.500 tr/min, carburateurs 2 Mikuni 38 mm, allumage batterie-bobine, distribution simple ACT, lubrification sous pression, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à denture droite, rapport : 2,667 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport : 1,941 à 1 (17/33), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,462 - 1,588 - 1,300 - 1,095 - 0,957.

Partie cycle : cadre tubulaire double

berceau, jantes AV 19", AR 18", pneus AV 3.50, AR 4.00, freins AV double disque à commande hydraulique, du disque 298 mm, AR tambour à commande mécanique, du tambour 180 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, réglage de dureté (5 positions).

Dimensions : 2.180 x 780 x 1.135 mm, empattement 1.435 mm, garde au sol 140 mm, poids 215 kg.

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

Essai - Moto Revue - n° 2207.

Prix : 12.334 F.

GT 80

Un mini trail-bike presque aussi efficace que les grands. Doté des mêmes équipements (moins le démarreur électrique, tout de même). Bien sûr, ce n'est pas une bête de tout-terrain, mais elle est cependant bien agréable. Un beau jouet.

GT 80



Moteur : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, alésage et course 47 x 42 mm, 72 cc, compression 9,8 à 1, 4,9 ch à 6.500 tr/min, 0,55 kg à 6.000 tr/min, carburateur Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2.50 x 15", AR 2.75 x

14", freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.610 x 690 x 930 mm, empattement 1.045 mm, garde au sol 195 mm, poids 64 kg à vide, réservoir essence 4,8 l., huile 0,7 l.

Performances constructeur : vitesse max. 75 km/h, pente gravissable 20%, consommation 75 km/l. à 30 km/h.

Prix : 2.900 F.

DT 125 E

La plus vendue, peut-être aussi la plus célèbre des 125 Trail. Nouvelle présentation (coloris, décor du réservoir, pot d'échappement, clignotants avant et feux arrière de forme différente) pas de changements techniques. Cette machine qui a fait et continuera certainement à faire la joie de beaucoup d'amateurs de moto verte, est d'un agrément de conduite et d'utilisation remarquable. Et bien sûr, il y a toujours le démarreur électrique, si pratique en tout-terrain.

DT 125 E

Moteur : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, alésage et course 56 x 50 mm, 123 cc, compression 7,1 à 1, 13 ch à 7.000 tr/min, 1,38 kg à 6.000 tr/min, carburateur Mikuni 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,894 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,466 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,833, 1,875, 1,358, 1,080, 0,900 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 2.75 x 21", AR 3.50 x 18", freins AV tambour simple came 110 mm, AR tambour simple came 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.960 x 910 x 1.050 mm, empattement 1.285 mm, garde au sol 240 mm, poids 91 kg, réservoir essence 7 l., huile 1,2 l.

Performances constructeur : vitesse max. 105-110 km/h, pente gravissable 30%.

Prix : 4.841,20 F.



DT F 125

La DTF n'est pas une DTE à laquelle on aurait enlevé le démarreur électrique. Dérivée des anciennes YZ cross, cette machine en reprend la partie moteur. Les coloris, l'échappement, le cadre également différent de la DTE.

DTF 125



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 x 50 mm, cylindre 123 cc, compression 6,7 à 1, 13 ch à 7.500 tr/min, 1,1 m kg à 6.000 tr/min, carburateur Mikuni 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par pompe séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,895 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,913 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,833 - 1,875 - 1,368 - 1,091 - 0,957.

Partie cycle : cadre double berceau

tubulaire, jantes AV 21", AR 18", pneus AV 2.75, AR 3.25, freins AV tambour à commande simple came, du tambour 130 mm, AR tambour à commande simple came, du tambour 130 mm.

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

Dimensions : 2.045 x 890 x 1.080 mm, empattement 1.320 mm, garde au sol 230 mm, poids 106 kg.

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

Essai - Moto Revue - n° 2225.

Prix : 4.360 F.

DT 175

Plus puissante que la DT 125, mais plus légère que la 250, cette 175 bâtarde se révèle en fait être une excellente machine. Le rapport poids-puissance joue bien entendu en sa faveur. Seulement 8 kg de plus que la 125, avec trois chevaux de mieux. Parmi les autres avantages de ce modèle, citons la vitesse maximum légèrement supérieure à celle de la 125 (5 km/h) une garde au sol un peu plus haute (250 contre 240 mm) et un couple permettant une plus grande souplesse.

DT 175



DT 175

Moteur : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, alésage et course 66 x 50 mm, 171 cc, compression 6,8 à 1, 16 ch à 7.500 tr/min, 1,65 kg à 6.000 tr/min, carburateur Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,75 x 21", AR 3,50 x 18".

DT 250

Comme la 360, la DT 250 a été totalement remaniée. Nouveau moteur, dérivé directement de la MX de cross équipée d'un système antivibration à balancier, apparition d'un décompresseur au guidon couplé avec le kick. Amortisseur arrière à réservoir d'huile, cadre double berceau des modèles de cross. En revanche, pas de démarreur électrique sur ce modèle.

DT 250



Moteur : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, alésage et course 70 x 64 mm, 246 cc, compression 6,8 à 1, 24 ch à 7.000 tr/min, 2,63 kg à 6.000 tr/min, carburateur Mikuni, allumage volant magnétique, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,095, secondaire par chaîne, rapport 2,142, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2.533, 1.789, 1.304, 1.000, 0,766 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau,

18", freins AV tambour simple came 110 mm, AR tambour simple came 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.040 x 895 x 1.120 mm, empattement 1.290 mm, garde au sol 250 mm, poids 99 kg, réservoir essence 7 l., huile 1,2 l.

Performances constructeur : vitesse max. 107-115 km/h, pente gravissable 32%.

Prix : 5.895 F.

125 TV

Une esthétique flatteuse, un sérieux de conception attrayant, une foule de petits détails qui font la différence : un sabot moteur en alu, une pédale de frein bien protégée, un feu arrière monté souple, un filtre à air « étanche », un tendeur de chaîne et une tension de chaîne par escargots crantés, un levier de frein avant camouflé, etc. Bref, une moto conçue et réalisée pour le trial.

YAMAHA 125 TV



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 x 50 mm, cylindrée 123 cc, compression 7,1 à 1, 13 ch à 6.500 tr/min, 1,6 kg à 5.500 tr/min, carburateur Mikuni 22 mm, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,89 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 16 x 51, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV 21", AR 18", pneus

AV 1,90 x 21", AR 2,00 x 18", freins AV à tambour à commande par câble, du tambour 110 mm, AR à tambour à commande par tringie, du tambour 130 mm.

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

Dimensions : 1.900 x 820 mm, empattement 1.270 mm, garde au sol 295 mm, poids 89 kg.

Capacité : réservoir d'essence 4 l. Essai « Moto Revue » n° 2220.

Prix : 4.860 F.

TV 250

Ce fut la première moto japonaise de trial. Mise au point par Mick Andrews, cette machine s'est révélée largement à la hauteur de ses concurrents espagnols. Elle est maintenant rejointe par Kawasaki, qui tente de commercialiser une 250 KT, par Suzuki qui se lance également dans l'aventure trial, et enfin par Honda qui commercialise cette année la Biala. Tout le clan japonais va se retrouver dans les zones des trials du championnat du Monde.

TV 250



Moteur : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, alésage et course 70 x 64 mm, 246 cc, compression 6,25 à 1, 16,3 ch à 6.000 tr/min, 2,1 kg à 5.500 tr/min, carburateur Mikuni 26 mm, allumage volant magnétique 6 V, lubrification séparée, mise en route par kick « primaire ».

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 14,53 x 3,765 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2.714, 2.858, 1.523, 1.000, 0,650 à 1.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV 21", AR 18", freins AV tambour simple came 110 mm, AR tambour simple came 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1.985 x 835 mm, empattement 1.295 mm, hauteur de selle 760 mm, garde au sol 285 mm, poids 93 kg, réservoir essence 6 l., huile 0,35 l.

Prix : 7.451 F.

DT 400

La grande sœur de la 250. Elle possède les mêmes caractéristiques mis à part le moteur lui-même, sur la partie cycle reste identique à celle de la 250, dérivée des modèles cross.

On retrouve également sur ce modèle les amortisseurs à réservoir d'huile.

DT 400



Moteur : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, alésage et course 80 x 70 mm, 351 cc, compression 6,3 à 1, 30 ch à 6.000 tr/min, 3,63 kg à 5.500 tr/min, carburateur Mikuni 34 mm, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,095 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,6 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2.533, 1.789, 1.304, 1.000, 0,766.

Partie cycle : cadre double berceau,

pneus AV 3,00 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV tambour simple came 110 mm, AR tambour simple came 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2.180 x 870 x 1.305 mm, empattement 1.420 mm, garde au sol 220 mm, poids 120 kg, réservoir essence 9 l., huile 1,6 l.

Performances constructeur : vitesse max. 130-133 km/h, pente gravissable 35%.

Prix : 8.512 F.

YZ C 125 CROSS

YZ B 250 CROSS

et YZ B 360 CROSS

Les trois modèles cross de la gamme se sont révélés particulièrement efficaces en compétition. La 360 surnommée la « Drobocq Replica » est identique dans ses grandes lignes à la 250. Mais ce surnom constitue à lui seul une description ! C'est surtout la nouvelle YZ 125, surnommée par Alain Kuligowski « la reine des 125 », à suspension cantilever, qui attire l'attention. Moteur 6 vitesses super puissant et suspension monocross, voilà ses arguments massifs. Avec cette nouvelle 125 cross, Yamaha devrait se classer facilement en tête de la production client. D'autant plus que son prix (environ 7.000 F) la rend très compétitive.



Moteur : 2 temps monocylindre à admission par clapet, 123 cc, alésage et course 56 x 50 mm, compression 8 à 1, 22 ch à 5.500 tr/min, allumage électronique CDI, carburateur Mikuni 30 mm, lubrification par mélange à 7 %, mise en route par kick-starter.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,094, secondaire par chaîne, rapport 14,47 = 3,357, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports en prise constante, 2,833, 2,096, 1,611, 1,315, 1,142.

Partie cycle : cadre double berceau en tube d'acier, freins AV simple came 110 mm, AR simple came 130 mm, suspensions fourche AV télehydraulique débattement 160 mm, AR amortisseurs hydrauliques réglables avec refroidisseurs d'huile séparés, roues en alliage léger, pneus AV 2,75 x 21, AR 3,50 x 18.

Dimensions : 2.010 x 923 x 1.100 mm, empattement 125 mm, garde au sol 260 mm, poids 80 kg, réservoir 5,5 litres.

Prix : 6.872 F.

YZ B 250



Moteur : 2 temps monocylindre à admission par clapet, alésage et course 70 x 64 mm, 246 cc, compression 7,4 à 1, 38 ch à 7.500 tr/min environ, allumage électronique CDI, carburateur Mikuni 32 mm, lubrification par pompe séparée, mise en route par kick-starter.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,084, secondaire par chaîne, rapport 13,52 = 4,000, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports en prise constante, 1,789, 1,409, 1,166, 1,000, 0,857.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, freins AV et AR simple came 140 et 160 mm, suspensions fourche AV télehydraulique, débattement 180 mm, amortisseurs AR hydrauliques réglables avec refroidisseurs d'huile séparés, roues en alliage léger avec profil antiboue, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18.

Dimensions : 2.110 x 874 x 1.100 mm, empattement 141 mm, garde au sol 225 mm, poids 94 kg, réservoir 6,5 l.

Prix : 8.968 F.

YZ B 360



YZ B 360

Moteur : 2 temps monocylindre à admission par clapet, alésage et course 80 x 70 mm, 351 cc, compression 7 à 1, 41 ch à 7.500 tr/min, allumage électronique CDI, carburateur Mikuni 35 mm, lubrification par pompe séparée, mise en route par kick-starter.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 3,083, secondaire par chaîne, rapport 15,48 = 3,200, embrayage multidisque à bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports en prise constante, 1,789, 1,409, 1,166, 1,000, 0,857.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, freins AV et AR simple came 140 et 160 mm, suspensions fourche AV télehydraulique, débattement 180 mm, amortisseurs d'huile séparés, roues en alliage léger avec profil antiboue, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18.

Dimensions : 2.110 x 874 x 1.110 mm, empattement 141 mm, garde au sol 225 mm, poids 98 kg, réservoir 6,5 litres.

Prix : 9.849 F.

ZUNDAPP

Marque ouest-allemande, réputée pour la robustesse de ses modèles : elle se cantonne à présent dans les petites et moyennes cylindrées. Comme pour les autres marques allemandes, les prix varient selon le cours du mark.

ZUNDAPP-WERKE GmbH

8, München 80, Anzinger St 1-3, Allemagne Fédérale.

Importateur pour la France :

Ets GOTTFRIED, 7, rue de Soultz, 68270 Wittenheim

Importateur pour la Belgique :

Ets MOORKENS S.A., Grote Steenweg 571, 2600 - Berchem-Auvers.

Importateur pour la Suisse :

Firma MOHAG, CH 8026 Zürich, Saint-Jacob Strasse 54.

ELEKTRO MOFA

Comme de nombreuses marques, Zundapp pense à l'avenir et a présenté en 1972 ce prototype de vélo électrique élégant et conventionnel.

ELECTRO MOFA



Moteur : électrique 12 V, puissance en utilisation normale 700 W, au démarrage 1.400 W, batterie 12 V 50 Ah, embrayage centrifuge.

Dimensions : 1.400 mm (hauteur), Poids : 48 kg (batterie 15 kg).

Performances constructeurs : vitesse maxi 25 km/h, autonomie 20 à 30 km, batterie rechargeable en 12 heures. Prototype.

Non importé.

ZUNDAPP CYCLO AUTOMATIQUE 444-01

Cyclomoteur utilitaire monovitesse à suspension intégrale. Existe également en version limitée à 25 km/h (1,5 ch) pour l'Allemagne.

Type 444-04 LO : modèle pourvu d'un guidon « corne de vache ».

MOFA-AUTOMATIC 444-01



Moteur : 2 temps, monocylindre, A x C, 39 x 41,8 mm, 39 cc, compression 2,5 ch, allumage volant magnétique, lubrification mélange, mise en route par pédales, embrayage automatique centrifuge monovitesse.

Partie cycle : châssis coque en tôle emboutie, pneus AV et AR 200 x 17.

freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions AV et AR, AV télescopique, AR oscillante, poids 41 kg, réservoir essence 3 l.

Performances constructeurs : vitesse maxi 40 km/h, pente gravissable 18 %, non importé.



Moteur : 2 temps, monocylindre, A. x C. : 39 x 42 mm, 49,9 cc, compress. 9 à 1, 2,9 ch DIN à 4.800 tr/min, allumage volant magnétique 6 V/19 w, lubrification mélange 4%, mise en route par kick.

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

KS 50 WATER-COOLED

Un des 50 cc actuels les plus élaborés, grâce au refroidissement liquide et à l'allumage électronique, Sportif et confortable.

KS 50 WATER-COOLED



Moteur : 2 temps, monocylindre, refroidissement par eau, A. x C. : 39 x 42 mm, 49,9 cc, compress. 11 à 1, 6,25 ch DIN à 8.400 tr/min, 0,56 kgm à 7.500 tr/min, carbur. Bing Ø 19 mm, allumage électronique Bosch 6 V, lubrification mélange 4%, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 1/4,33, secondaire par chaîne, rapport 1/2,31, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,78, 2,14, 1,59, 1,26, 1,09 à 1.

ZUNDAPP KS 125 SPORT

Le plus gros modèle routier de la gamme.

KS 125 SPORT



Partie cycle : mixte alliage léger et double, berceau tubulaire, pneus AV et AR 2,75 x 21", freins AV et AR tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, poids 82 kg, réservoir essence 11,2 l, couleur bleu métallisé.

Performances constructeur : vitesse max. 40 km/h.

Prix : 3.410 F.

Partie cycle : mixte alliage léger et double, berceau tubulaire, pneus AV et AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs, poids 84 kg, réservoir essence 11,2 l, couleur orange métallisé.

Performances constructeur : vitesse max. 85 km/h.

Prix : 4.618 F.

KS 125 SPORT

Moteur : 2 temps, monocylindre, refroidi par air, A. et C. : 54 x 54 mm, 123 cc, compress. 12,4 à 1, 17 ch DIN à 7.600 tr/min, 1,64 kgm à 7.400 tr/min, carbur. Bing Concentric Ø 27 mm, allumage électronique Bosch-HKZ, batterie 6 V/12 Ah, lubrification par mélange 4%, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 1/2,8, secondaire par chaîne, rapport 1/2,562, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 3,4, 2,17, 1,53, 1,26, 1,05 à 1.

ZUNDAPP GS 125

Conçue pour les compétitions épuisantes du type « six jours ».

GS 125



Moteur : 2 temps, monocylindre, refroidi par air, A. et C. : 54 x 54 mm, 123 cc, compress. 12,4 à 1, 18 ch DIN à 7.600 tr/min, 1,7 kgm à 7.400 tr/min, carbur. Bing Concentric Ø 27 mm, allumage électronique Bosch 6 V/8 Ah, lubrification mélange 4%, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 1/2,8, secondaire par chaîne, rapport 1/3,286, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 3,4, 2,17, 1,53, 1,20, 0,95 à 1.

ZUNDAPP MC 125

Machine de Moto-Cross, compétition-client.

MC 125



Moteur : 2 temps, monocylindre, A. x C. : 54 x 54 mm, 123 cc, compress. 13,3 à 1, 19 ch DIN à 7.600 tr/min (pot de détente) 1,7 kgm à 7.400 tr/min, carbur. Bing, allumage électronique Bosch, lubrification mélange 4%, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, rapport 1/4,62, avec pignon de 13 dents, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses 5 rapports cf. GS 125.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, pneus AV 2,75 x 18", AR 3,25 x 18", freins AV et AR tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables, poids à sec 105 kg, réservoir essence 14,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. 120-125 km/h (essai « Moto-Revue » n° de 1975 : 132 km/h), consommation 5 l/100 km.

Prix : 6.890 F.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, pneus AV 300 x 21", AR 300 x 18", freins AV et AR Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables (Koni), poids 110 kg, réservoir essence 10,2 l.

Performances constructeur : vitesse max. env. 100 km/h, consommation 5 l/100 km.

Prix : 7.384 F.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21", AR 3,50 x 18", freins AV et AR tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables (Koni), poids à sec 99 kg, réservoir essence 10,2 l.

Performances constructeur : vitesse max. 90 km/h, consommation 6-7 l/100 km.

Prix : 7.157 F.