

**125 TRIAL**

**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 54 x 54 mm, 123,6 cc, 15 ch à 7.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 25 mm, allumage par volant magnétique à bobine extérieure, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, rapport 2,521 à 1, secondaire par chaîne, embrayage multidisques

en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 90 mm, frein AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Non importé.

**125 MOTO-CROSS**

Machine de compétition destinée au moto-cross. Prototype.

**125 MOTO-CROSS**

**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 54 x 54 mm, 123,67 cc, carburateur Dell'Orto Ø 25 mm, allumage par volant magnétique à bobine extérieure, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, rapport 2,521 à 1, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5

rapports (2,83 - 1,87 - 1,14 - 1,09 - 0,96 à 1).

**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 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Non importé.

Non importé.

**ITOM**

Marque italienne spécialisée comme tant d'autres dans les cyclomoteurs. 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.

**ITOM**

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 :**

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

**AUTOMATIC**

Cyclomoteur utilitaire à suspension intégrale.

**AUTOMATIC**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,5 mm, 49,5 cc, allumage par volant magnétique à bobine extérieure, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, em-

brayage automatique, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre simple berceau et poutre, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

**STANDARD 3M**

Vélocoteur utilitaire 50 cc à 3 vitesses.

**STANDARD 3M**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,5 mm, 49,5 cc, allumage par 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 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

**ASTOR 4M**

Cyclomoteur de ligne sportive. Léger et élégant.

**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 8 %, 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. 800 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.

Importé.

Prix : 2.131 F.

**ASTOR 4MS**

Version plus sportive du précédent.

**ASTOR 4MS**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,5 mm, 49,5 cc, carburateur Dell'Orto Ø 20 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange.

**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.

Non importé.

**ASTOR 4MC**

Cyclomoteur sportif tout-terrain.

**ASTOR 4MC**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,5 mm, 49,5 cc, carburateur Dell'Orto Ø 18 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 8 %, mise en route par kick et 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, pneu AV 2,00 x 18, AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Importé.

Prix : 2.172 F.



## JAMATHI

La marque hollandaise a été fondée par un groupe de jeunes fanatiques, avec pour objectif principal la construction d'un 50 cc de Grand Prix qui dispute depuis 1968 les premières places du championnat du monde. Le cyclomoteur fabriqué par la firme depuis quelques années n'est plus produit actuellement.

### JAMATHI

John Bruisma - Amsterdam Stadkonderskade 82-83 - Pays-Bas.

## 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 deux fois, et elle commercialise depuis deux ans une 969 cc dérivée de la 750 Honda.

### JAPAUTO

Japauto - 40, avenue de la Grande-Armée, 75017 Paris.

### 950 SS

Cette « Super GT » se montre parfaitement polyvalente : sportive grâce à sa puissance, ses accélérations ; souple et confortable grâce à un moteur qui tourne comme une horloge dès les plus bas régimes.

### 950 SS



**Moteur :** 4 temps 4 cylindres, alésage et course 70 x 63 mm, 969 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 multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau,

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

Poids : 220 kg à sec, réservoir essence 18 l.

Vitesse max. : 220 km/h.

Nombreuses options : échappement 4

dans 1, double disque, etc.

Essai Moto-Revue : n° 2 069 en 72 et

2 027 en 71.

## JAWA C.Z.

Jawa, qui se partage avec CZ la production tchécoslovaque, est surtout connue en France grâce à ses 250 et 350 aux prix très compétitifs, alors que CZ se consacre presque exclusivement aux 125 et 175, ne faisant ainsi pas concurrence à Jawa. Ces firmes, dont les services courses sont indépendants, s'intéressent au plus haut point à la compétition sous toutes ses formes.

### JAWA - CZ

Motokov Aussenhandelsunt Ernehmen Trida Dukelskych Hrdinu 47, Prag 7 (Tchécoslovaquie).

**Importateur pour la France :**

Ets POCH, 5, rue Jean-Jaurès, 95 - Bezon.

**Importateur pour la Belgique :**

CODIVA Spal, rue Cornet-de-Gretz 19 - 1030 Bruxelles.

### BABETTA

Cyclomoteur utilitaire sans suspension arrière.

### BABETTA



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41 mm, 49 cc, 1,5 ch à 4.500 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre simple berceau

supérieur, pneu AV et AR 2.00 x 23, frein AV et AR à tambour simple came Ø 85 mm, suspensions AV télescopique, AR néant.

Poids : 42 kg à sec.

Réservoir essence 3 l.

**Performances :**

Vitesse max. : usine 40 km/h.

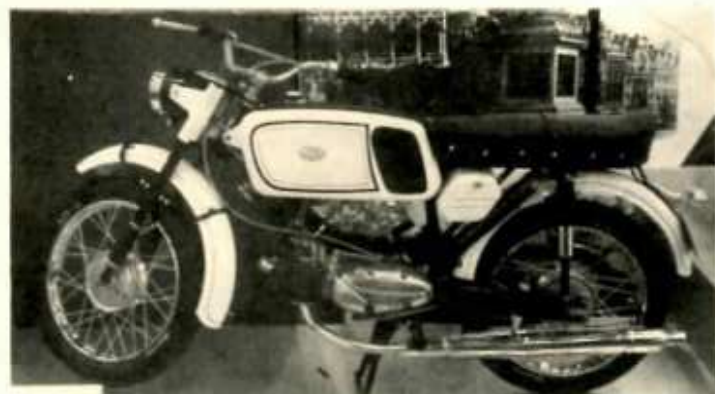
Consommation : usine 1,6 l/100 km.

Non importé.

### 50 SPORT

Vélocoteur léger, muni de suspensions à débattement important.

### 50 SPORT



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 44 mm, 49,9 cc, compression 9,5 à 1, 4 ch à 6.500 tr/mn, carburateur Jikov Ø 17 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 % ; mise par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne

(rapport 2,43 à 1), secondaire par

chaîne, embrayage multidisques en

bain d'huile, boîte de vitesses à 3

rapports (2,82, 1,48, 1,00 à 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau tubulaire, pneus AV et AR 2,75 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 70 kg à sec.

Réservoir essence 8,5 l.

**Performances :**

Vitesse max. : usine 75 km/h.

Non importé.

**50 SCOOTER - SPORT ET IDEAL**

Scoters à grandes roues et vastes garde-boue, comme les pays de l'Est semblent particulièrement les affectionner.

**50 SCOOTER - SPORT ET IDEAL**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 44 mm, 49,9 cc, compression 9,5 à 1, 4 ch à 6.500 tr/mn, carburateur Jikov Ø 17 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne (rapport 2,43 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports (2,82, 1,48, 1,000 à 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau supérieur (habillé de tôle), pneus AV et AR 2,75 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 65 kg à sec.  
Réservoir essence 5,5 l.  
**Performances :**  
Vitesse max. usine : 70 km/h.  
Non importé.

**90 ROADSTER - 90 TRIAL**

Vélocoteurs légers et endurants, grés respectivement en « route » et « tout-terrain ».

**90 ROADSTER - 90 TRIAL**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 48 x 49 mm, 88,6 cc, compression 8,5 à 1, 9,5 ch à 6.500 tr/mn, carburateurs Jikov Ø 20 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne (rapport 1,9 à 1), secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau

supérieur, pneu AV 2,50 x 18, AR 2,75 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 78 kg à sec. C.U. : 160 kg.  
Réservoir essence 10,5 l.  
**Performances :**  
Vitesse max. : usine 100 km/h.  
Non importé.  
Existe également en version « Trial », avec échappement relevé.

**CZ 125**

Un des modèles les plus vendus en France : peu onéreux et quasiment indestructible.

**125**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 52 x 58 mm, 123,2 cc, compression 8,6 à 1, 11 ch à 5.750 tr/mn, carburateur Jikov Ø 24 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne (rapport 1,9 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (3,42, 1,84, 1,25, 1,00 à 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau équilibré, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,00 x 18, frein AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 112 kg à sec.  
Réservoir essence 11,5 l.  
**Performances :**  
Vitesse max. : usine 105 km/h.  
Importé - Prix : 2.450 F.

**CZ 175****250 SPORT**

Certainement pas sportive, mais robuste et endurante, par contre.

**250 SPORT**

**Moteur :** 2 temps bicylindre, alésage et course 52 x 58 mm, 246,4 cc, compression 10 à 1, 20 ch à 5.500 tr/mn, allumage par dynamo, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre simple berceau,

pneu AV 3,25 x 18, 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 non réglables.

Poids : 141 kg à sec. C.U. : 180 kg.  
Réservoir essence 14 l, huile 2 l.  
**Performances :**  
Vitesse max. : usine 125 km/h.  
Importé - Prix : 3.243 F.

**350**

Modèle de base, rustique et massif. Utilitaire.

**350**

**Moteur :** 2 temps bicylindre, alésage et course 58 x 65 mm, 344 cc, 18 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Jikov Ø 26 mm, allumage par dynamo 6 V, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre simple berceau avant et tôle emboutie, pneus AV et AR 3,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 139 kg à sec. C.U. : 160 kg.  
Importé - Prix : 3.765 F.

### 250 CALIFORNIAN IV

Nouvelle venue, après le succès de la 350 : un peu plus jolie et plus puissante que la « 250 sport » et avec un graissage séparé.

250 CALIFORNIAN IV



**Moteur :** 2 temps bicylindre, alésage et course 52 x 58 mm, 246 cc, compression 9,3 à 1, 20 ch à 5.200 tr/mn, carburateur Jikov Ø 27 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire et secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneu AV 3,00 x 19, AR 3,50 x 19, freins AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Performances :**  
Vitesse max. : usine 120 km/h.  
Non importé.

### 350 CALIFORNIAN IV

L'aboutissement d'une austère moto tchèque qui aurait bénéficié de quelques gâteries japonaises : le cocktail n'est pas encore bien vigoureux, mais il rencontre un certain succès.

CALIFORNIAN 4 - 350



**Moteur :** 2 temps bicylindre, alésage et course 58 x 65 mm, 344 cc, compression 10 à 1, 25,5 ch à 5.250 tr/mn, allumage par dynamo, lubrification séparée, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire et secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau

dédouble, pneu AV 3,25 x 18, 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 non réglables.  
Poids : 144,5 kg à sec. C.U. : 180 kg.  
Réservoir essence 15,2 l, huile 2 l.  
Vitesse max. : usine 135 km/h.  
Importé - Prix : 4.700 F.

### CZ 175 TRIAL

Spécialement étudiée pour le tout-terrain et assez agile malgré son aspect lourd...

#### 175 TRIAL

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 58 x 65 mm, 175 cc, 15 ch à 5.600 tr/mn, carburateur Jikov Ø 26 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre simple berceau,

pneu AV 2,75 x 21, AR x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 112 kg à sec.  
Réservoir essence 11,5 l.

**Performances :**  
Vitesse max. : usine 110 km/h.  
Importé - Prix : 2.984 F.

### 175 TRIAL



### CZ 175

Sensiblement identique à la précédente, avec un peu plus de puissance et de « souffle ».

175



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 58 x 65 mm, 172 cc, compression 8,6 à 1, 15 ch à 5.600 tr/mn, carburateur Jikov Ø 26 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne (rapport 1,9 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (3,42, 1,84, 1,25, 1,00 à 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau dédoublé, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 112 kg à sec.  
Réservoir essence 11,5 l.  
**Performances :**  
Vitesse max. : usine 110 km/h.  
Importé - Prix : 2.683 F.

### 250/350 TRAIL-BIKE

Aux U.S.A., les 250 et 350 de cross sont disponibles avec un habillage à la japonaise : compteur, compte-tours et équipement routier complet. Modèles prochainement exportés en Europe.

#### 250 ENDURO



**250 ENDURO**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, 246,2 cc, compression 9,5 à 1, 24 ch à 6.800 tr/mn, carburateur Jikov Ø 33 mm, allumage par alternateur CZ, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre simple berceau

dédouble, pneu AV 2,75 x 21, AR 4,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 119 kg à sec.  
Réservoir essence 12 l.

**Performances :**  
Vitesse max. : usine 130 km/h.  
Non importé.

Existe en version 350.

**MOTO-CROSS 125**

Machina de moto-cross compétition-client.

**MOTO-CROSS 125****MOTOKOV-PRAHA**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, 123,5 cc, compression 13 à 1, 19 ch à 7.800 tr/mn, carburateur Jikov Ø 32 mm, allumage par magnéto 6 V, 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 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau dédouble, pneu AV 2,75 x 21, AR 3,50 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 180 mm, AR à tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 95 kg à sec.  
Réservoir essence 8 l.  
Non importé.

**MOTO-CROSS 250**

Aboutissement actuel d'une machine qui fut longtemps imbattable dans sa catégorie.

**MOTO-CROSS 250****MOTOKOV-PRAHA**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, 246,2 cc, compression 10,5 à 1, 31 ch à 6.800 tr/mn, carburateurs Jikov Ø 33 mm, allumage par magnéto 6 V, 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 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau dédouble, pneu AV 2,75 x 21, AR 4,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 103 kg à sec.  
Réservoir essence 8 l.  
Importé - Prix : 8.561 F.

**MOTO-CROSS 400**

Nouvelle venue au sommet de la gamme des compétitions-clients.

**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 Ø 33 mm, allumage par magnéto 6 V, 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau dédouble, pneu AV 2,75 x 21, AR 4,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 108 kg à sec.  
Réservoir essence 8 l.  
Importé - Prix : 9.498 F.

**500 DT 890**

Destinée au speedway de compétition, elle ne rencontre que l'opposition des Jap, qu'elle surmonte généralement, de par sa conception plus récente.

**500 DT 890**

**Moteur :** 4 temps monocylindre culbute, alésage et course 88 x 82 mm, 497 cc, compression 14 à 1 (carburant à base de méthanol), 55 ch à 8.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 35 mm, allumage par magnéto, lubrification à huile perdue, mise en route par poussette.

**Transmissions :** primaire par chaîne à l'air libre, secondaire par chaîne,

embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneu AV 2,75 x 23, AR 3,50 x 19, freins : néant (interdits par le règlement), suspension AV télescopique, AR néant.

Poids : 82 kg à sec.  
Réservoir essence 2 l.  
Non importé.

**500 DT 891**

Pratiquement la seule machine actuelle à disputer (et remporter) les courses sur glace.

**500 DT 891**

**Moteur :** 4 temps monocylindre culbute, alésage et course 88 x 82 mm, 497 cc, 55 ch à 8.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 35 mm, allumage par magnéto, lubrification à huile perdue, mise en route par poussette.

**Transmissions :** primaire par chaîne à l'air libre, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 23, AR 3,25 x 19 munis de 232 clous de 35 mm, freins : néant (interdits par le règlement), suspension AV télescopique, AR néant.

Poids : 125 kg à sec.  
Réservoir essence : 4 l.  
Non importé.



## KAWASAKI

Ce puissant groupe d'industrie lourde consacre une part infime de ses activités à la moto qui prend ainsi place, dans les catalogues, entre les hélicoptères, les trains, les pétroliers et autres machines-outils.

La moto y est également considérée comme un instrument de prestige, ce qui explique l'apparition et le développement de machines « compétition-client », tant en vitesse qu'en moto-cross.

**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 :**  
GÈGEBEUR et VIGONI s.p.r.l., rue de Calevœt 114, 1180 Bruxelles.

**Importateur pour la Suisse :**  
JECKER-HEFELI, 47-10 Balsthal 50.

### MB 1 A « COYOTE »

Mini-moto pouvant, si l'on en croit le prospectus, trouver sa place dans « votre voiture, votre avion ou votre bateau » !

MB 1 A « COYOTE »



**Moteur :** 4 temps monocylindre, alésage et course 68 x 45 mm, 132 cc, compression 6,4 à 1, 3,4 ch à 4.200 tr/mn, 0,54 mkg à 3.000 tr/mn, lubrification par carter humide, mise en route par tirette

**Transmissions :** primaire, rapport 2,0 à 1, secondaire par chaîne, embrayage

automatique centrifuge monovitesse.  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 3,25 x 8, freins AV et AR tambour simple came (en option), suspensions AV télescopique, AR néant.

**Performances constructeur :** vitesse max. usine 36 km/h.

### 90 DX

Vélocoteur utilitaire et luxueux, qui existe en version biplace ou monoplace avec porte-bagages.

90 DX (G 8 S)



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 47 x 51,8 mm, 89 cc, compression 7,0 à 1, 10 ch à 8.000 tr/mn, 0,94 kgm à 7.500 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 2,86 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, 2,92, 1,71, 1,24, 1,00 à 1.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,50 x 18, freins AV

et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, monoplace plus porte-bagages arrière.

**Dimensions :** 1.905 x 800 x 1.030 mm, empattement 1.225 mm, garde au sol 150 mm, poids 89 kg à sec, réservoir essence 10 l, huile 1,4 l.

**Performances constructeur :** pente gravissable 29°, consommation usine 70 km/l (à 40 km/h), Non importé.

### 90 SS

Vélocoteur sportif.

90 SS (G 8 T)



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 47 x 51,8 mm, 89 cc, compression 7,0 à 1, 10 ch à 8.000 tr/mn, 0,94 kgm à 7.500 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 2,64 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,92, 1,77, 1,30, 1,09, 0,96 à 1.

**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneus AV et AR 2,50 x 18, freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** 1.945 x 800 x 1.030 mm, empattement 1.225 mm, garde au sol 155 mm, poids 89 kg à sec, réservoir essence 10 l, huile 1,4 l.

**Performances constructeur :** pente gravissable 27°, consommation usine 75 km/l (à 40 km/h), Non importé.

### 125 TOURING

« Petit, solide, léger, nerveux » : la machine urbaine par excellence.

125 TOURING



## 125 TOURING

**Moteur** : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 49,5 x 51,8 mm, 99 cc, compression 7,0 à 1, 11,5 ch à 8.000 tr/mn, 1,10 kgm à 7.000 tr/mn, carburateur Mikuni Ø 19 mm, allumage volant magnétique, lubrification séparée Super-lube, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenage, rapport 3,52 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,28 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,92, 1,77, 1,30, 1,09, 0,96 à 1.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 18, AR 2,75 x 18,

freins AV et AR tambour simple came Ø 110 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1.830 x 840 x 1.035 mm, empattement 1.150 mm, garde au sol 170 mm, poids 79 kg à sec, réservoir essence 8,6 l, huile 1,2 l.

Essai - Moto-Revue - n° 2.089 en 1972. Importé.

Prix : 3.020 F.

**Performances** : vitesse max. usine 120 km/h, essai Moto-Revue 107,5 km/h, 400 m D.A. essai Moto-Revue 20"8. Essai Moto-Revue n° 2.089 en 72.

## 125 DX

Vélototeur semblable au précédent, avec 25 cc supplémentaires.



**Moteur** : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 55 x 52,5 mm, 124 cc, compression 8,4 à 1, 12 ch à 6.500 tr/mn, 1,35 kgm à 5.000 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 2,80 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, 2,67, 1,62, 1,20, 0,90 à 1.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV et AR 3,00 x 16, freins AV

et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, monoplace plus porte-bagages arrière.

**Dimensions** : 1.965 x 790 x 1.025 mm, empattement 1.250 mm, garde au sol 135 mm, poids 117 kg à sec, réservoir essence 8,5 l, huile 1,8 l.

**Performances constructeur** : pente gravissable 30°, consommation usine 65 km/l (à 40 km/h). Non importé.

## 250 SS

La seule 250 à trois cylindres actuellement sur le marché.

## 250 SS (S 1)



**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. Importé.

Prix : 6.900 F.

## 350 SS

La nouvelle 350 possède maintenant un frein à disque à l'avant, suivant la tendance actuelle.

## 350 SS (S 2 T)



**Moteur** : 2 temps 3 cylindres, alésage et course 53 x 52,3 mm, 346,2 cc, compression 7,3 à 1, 44 ch à 8.000 tr/mn, 4,0 kgm à 7.500 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 3,50 x 18, freins AV simple disque hydraulique, AR tambour simple came, suspensions

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

**Dimensions** : 1.970 x 820 x 1.130 mm, empattement 1.330 mm, garde au sol 160 mm, poids 152 kg à sec, réservoir essence 14 l, huile 1,5 l.

**Performances constructeur** : vitesse maxi essai Moto-Revue 168,2 km/h, 400 m D.A. essai Moto-Revue : 14"2, pente gravissable 40°, consommation usine 32 km/l (à 48 km/h). Essai - Moto-Revue - n° 2.039 en 1971. Importé.

Prix : 7.922 F.

## 500 SS

La moto, qui a marqué une époque par sa puissance et un certain côté sauvage, s'est domestiquée au fil des ans, sans pour autant perdre son caractère et sa personnalité.

## 500 SS (H 1)



**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** : 2.063 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 1969 et 2.130 en 1973.

Prix : 10.119 F.

## 650 RS

Copie conforme d'un twin anglais. Copie un peu trop conforme... jusqu'aux défauts ! Mieux finie cependant. C'est la seule Kawasaki à posséder un double-disque d'origine.

## 650 RS (W 3)

**Moteur** : 4 temps bicylindre culbuté, alésage et course 74 x 72,6 mm, 624 cc, compression 9,0 à 1, 53 ch à 7.000 tr/mn, 5,7 kgm à 5.500 tr/mn, lubrification à carter sec, mise en route par kick et démarreur électrique.

**Transmissions** : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 2,33 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, 2,54, 1,71, 1,22, 1,00 à 1.

**Partie cycle** : cadre double berceau ininterrompu, pneus AV 3,25 x 19, AR

4,00 x 18, freins AV double disque hydraulique, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 2.150 x 850 x 1.120 mm, empattement 1.420 mm, garde au sol 140 mm, poids 215 kg à sec, réservoir essence 15 l, huile 3 l.

**Performances constructeur** : pente gravissable 35°, consommation usine 36 km/l (à 50 km/h).

Non importé.



### 750 SS

Une des motos les plus rapides actuellement sur le marché, mais avec une facilité de conduite tout à fait inattendue.

750 SS (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/mn, 7,9 kgm à 6.500 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 3,13 à 1, embrayage multidisques 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. Importé. Prix : 12.276 F.

### 750 RS

Réplica de la 900 destinée au marché japonais où les plus de 750 cc sont bannies.

750 RS (Z 2)



### 750 RS

**Moteur** : 4 temps 4 cylindres à 2 ACT, alésage et course 64 x 56 mm, 746 cc, compression 9,0 à 1, 69 ch à 9.000 tr/mn, 5,9 kgm à 7.500 tr/mn, mise en route par kick et démarreur électrique.

**Transmissions** : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 2,80 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 3,17, 2,19, 1,67, 1,35, 1,22 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** : 2.200 x 865 x 1.170 mm, empattement 1.500 mm, garde au sol 165 mm, poids 230 kg à sec, réservoir essence 17 l.

**Performances constructeur** : pente gravissable 25°, consommation usine 33 km/l (à 60 km/h). Non importé.

### 900 RS

Pour l'instant, c'est l'arme absolue, « la » moto de pointe dans la catégorie des grandes routières. En tout cas, et d'après les réactions que l'on peut prévoir chez la concurrence, c'est le début d'une nouvelle génération.

900 RS (Z 1)



**Moteur** : 4 temps 4 cylindres à 2 ACT, alésage et course 65 x 66 mm, 903 cc, compression 9,5 à 1, 82 ch à 8.500 tr/mn, 7,3 kgm à 7.000 tr/mn, allumage à bobines, lubrification carter humide, mise en route par kick et démarreur électrique.

**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 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** : 2.250 x 820 x 1.175 mm, empattement 1.490 mm, garde au sol 160 mm, poids 230 kg à sec, réservoir essence 18 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. usine 200 km/h, 400 m D.A. usine 12 s, pente gravissable 30°, consommation usine 17 km/l (à 113 km/h).

Essai « Moto-Revue » n° 2.107 en 1973. Importé. Prix : 15.008 F.

### 90 TR

Petit vélomoteur tout terrain.

90 TR (G 6)



**Moteur** : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 47 x 51,8 mm, 89 cc, compression 7,0 à 1, 10 ch à 7.500 tr/mn, 0,99 kgm à 7.000 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 2,80, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports, 2,92, 1,77, 1,30, 1,09, 0,96 à 1.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 2,75 x 19, AR 3,00 x 18,

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

**Dimensions** : 1.980 x 860 x 1.070 mm, empattement 1.265 mm, garde au sol 245 mm, poids 91 kg à sec, réservoir essence 8 l, huile 1,1 l.

**Performances constructeur** : pente gravissable 29°, consommation usine 70 km/l (à 40 km/h). Non importé.



**100 G 5**

Vélocoteur sportif destiné au tout terrain.

**100 G 5**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 49,5 x 51,8 mm, 99 cc, compression 7,0 à 1, 11 ch à 7.500 tr/mn, 1,1 kgm à 7.000 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification séparée, 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 2,75 x 19, AR 3,00 x 18, freins AV et AR tambour simple

came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** 1.980 x 890 x 1.070 mm, empattement 1.260 mm, garde au sol 240 mm, poids 89 kg à sec, réservoir essence 8 l, huile 1,2 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. usine 107 km/h, 200 m D.A., usine 11,5 s, pente gravissable 33°, consommation usine 70 km/l (à 40 km/h).  
 Non importé.

**100 G 5**

Vélocoteur route et tout terrain, parfaitement adapté grâce à sa boîte à relais.

**100 G 4 TR**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 49,5 x 51,8 mm, 99 cc, compression 7,0 à 1, 11 ch à 7.500 tr/mn, 1,1 kgm à 7.000 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 x 5 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 3,00 x 18, freins AV et AR tambour simple came, suspen-

sions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** 1.970 x 840 x 1.062 mm, empattement 1.270 mm, garde au sol 250 mm, poids 90 kg à sec, réservoir essence 9,5 l, huile 1,2 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. usine 107 km/h, 200 m D.A., usine 11,5 s, pente gravissable 29° ou 40°, consommation usine 65 km/l (à 40 km/h).  
 Non importé.

**125 TR**

Vélocoteur tout terrain.

**125 TR (F 6)**



**125 TR**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 52 x 58,8 mm, 124 cc, compression 7,2 à 1, 15 ch à 7.500 tr/mn, 1,49 kgm à 7.000 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, 3,28 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,66, 1,75, 1,31, 1,09, 0,95 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 :** 2.000 x 850 x 975 mm, empattement 1.315 mm, garde au sol 245 mm, poids 105 kg à sec, réservoir essence 9 l, huile 1,5 l.  
**Performances constructeur :** pente gravissable 34°, consommation usine 60 km/l (à 40 km/h).  
 Importé.

**175 F 7**

Petite moto polyvalente : tout terrain et route.

**175 F 7**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 61,5 x 55,8 mm, 174 cc, compression 7,1 à 1, 18 ch à 7.500 tr/mn, 1,8 kgm à 7.000 tr/mn, allumage électronique CDI, lubrification séparée, 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 3,00 x 19, AR 3,50 x 18,

freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** 2.040 x 850 x 1.090 mm, empattement 1.320 mm, garde au sol 250 mm, poids 106 kg à sec, réservoir essence 9,7 l, huile 1,5 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. usine 120 km/h, 400 m D.A., usine 16,2 s, pente gravissable 36°, consommation usine 50 km/l (à 40 km/h).

**175 E**

Modèle extrapolé du précédent, plus puissant et destiné à l'enduro.

**175 E**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 61,5 x 58,8 mm, 174 cc, compression 7,1 à 1, 21,5 ch à 7.500 tr/mn, 2,1 kgm à 7.000 tr/mn, allumage électronique CDI, lubrification séparée, 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 3,00 x 19, AR 3,50 x 18,

freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** 2.040 x 850 x 1.090 mm, empattement 1.320 mm, garde au sol 250 mm, poids 106 kg à sec, réservoir essence 9,7 l, huile 1,5 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. usine 128 km/h, 400 m D.A., usine 16 s, pente gravissable 39°, consommation usine 50 km/l (à 40 km/h).

**250 TR (F11)**

Machine de tout-terrain, luxueuse et confortable.

250 TR (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 multidisques 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 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 maxi : 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° 2 135 en 1973. Importé.

**350 TR**

Moto tout terrain relativement puissante, et plus particulièrement destinée à l'enduro.

350 TR (F 5 B)



**Moteur** : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 80,5 x 68 mm, 346 cc, compression 6,8 à 1, 33 ch à 6.500 tr/mn, 3,9 kgm à 5.500 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 3,22 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,45, 1,71, 1,17, 0,90, 0,71 à 1.

**Partie cycle** : cadre double 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** : 2.090 x 855 x 1.125 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 230 mm, poids 120 kg à sec, réservoir essence 11 l, huile 1,6 l.

**Performances constructeur** : pente gravissable 36°, consommation usine 38 km/l (à 40 km/h).  
Non importé.

**350 F 9**

Machine parfaitement polyvalente : route et tout terrain.

350 F 9

**Moteur** : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 80,5 x 68 mm, 346 cc, compression 6,8 à 1, 28 ch à 6.500 tr/mn, 3,3 kgm à 5.500 tr/mn, allumage électronique CDI, lubrification séparée, 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 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** : 2.090 x 855 x 1.125 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 230 mm, poids 127 kg à sec, réservoir essence 11 l, huile 1,6 l.

**Performances constructeur** : vitesse max, usine 135 km/h, 400 m D.A. usine 14,8 s, pente gravissable 40°, consommation usine 38 km/l (à 40 km/h).

Essai + Moto-Revue + n° 2.071 en 1973. Importé.  
Prix : 7.902 F.



**FM**

Machine de moto-cross compétition-client.

FM



**Moteur** : 2 temps monocylindre, alésage et course 68 x 68 mm, 247 cc, compression 8,0 à 1, 29,5 ch à 7.500 tr/mn, 3,26 kgm à 6.500 tr/mn, carburateur Mikuni Ø 32 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenage, rapport 3,0 à 1, secondaire par chaîne, rapport 3,71 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,23, 1,62, 1,26, 1,05, 0,909 à 1.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV tambour simple came Ø 130 mm, AR tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 2.086 x 880 x 1.110 mm, empattement 1.395 mm, garde au sol 186 mm, poids 94 kg à sec, réservoir essence 7 l.  
Essai + Moto-Revue + n° 2.133 en 1973. Importé.

**H 1 RA**



**H 1 RA**

Prestigieuse machine de vitesse compétition-client.

**Moteur :** 2 temps 3 cylindres, alésage et course 60 x 58,8 mm, 498 cc, compression 8,0 à 1, 80 ch à 9.500 tr/mn, carburateurs 3 Mikuni Ø 35 mm, allumage CDI, lubrification séparée plus mélange à 5 %, mise en route par poussette.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 2,407 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,133 (32/15), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 1,882, 1,400, 1,136, 1,000, 0,920 à 1.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 18, AR 3,50 x 18, freins AV double tambour double came Ø 250 mm, AR tambour double came Ø 220 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** longueur 1,915 mm, poids 136 kg à sec, réservoir essence 23,1 l, huile 0,5 l.

Importé.

**H 2 R**

Nouvelle compétition-client dérivée des machines qui ont disputé Dayton.

**Moteur :** 2 temps 3 cylindres, alésage et course 71 x 63 mm, 748 cc, compression 8,0 à 1, 105 ch à 9.500 tr/mn, carburateurs 3 Mikuni Ø 35 mm, allumage CDI, lubrification séparée plus mélange à 5 %, mise en route par poussette.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 2,407 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,133 (32/15), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 1,882, 1,400, 1,136, 1,000, 0,920 à 1.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 18, AR 3,50 x 18, freins AV double disque hydraulique, AR tambour double came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids 143 kg à sec.

Réservoir essence 23,1 l, huile 0,5 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. usine 273 km/h environ.

Importé.

**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 - Förrlibuckstrasse 181 - 8040 Zurich.

**M - MF4 C**

Cyclomoteurs utilitaires assez rustiques, limités à 25 km/h.

**M - MF4 C**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49 cc, 1,5 ch à 3.750 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage automatique, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR néant.

Poids : 48 kg à sec. Réservoir essence 4 l.

Vitesse max. : usine 25 km/h.

Non importé.

**MF2 - MF2 CL**

Cyclomoteurs utilitaires à suspension intégrale,

**MF2 - MF2 CL**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49 cc, 1,5 ch à 3.750 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage automatique, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 48 kg à sec. Réservoir essence : 4 l.

Vitesse max. : usine 25 km/h.

Non importé.

**MP2**

Cyclomoteur utilitaire à suspension intégrale, limité à 40 km/h.

**MP2**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49 cc, 2 ch à 4.250 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 48 kg à sec. Réservoir essence 4 l.

Vitesse max. : usine 40 km/h.

Non importé.

**FLORETT LF - LH**

Vélocycle utilitaire biplace.

**LF - LH FLORETT**

**Moteur :** 2 temps monocylindre refroidi par turbine, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,9 cc, 3,6 ch à 6.200 tr/mn, carburateur Ø 14 mm, allumage par volant magnétique, 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 3 rapports, commande manuelle ou pédestre (3,61 - 2,00 - 1,31 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 116 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** long. 1,920 mm, larg. 670 mm, empattement 1,205 mm, hauteur de selle 780 mm, poids 81 kg à sec, réservoir essence 12,5 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 65 km/h, consommation usine 2 l/100 km.

Non importé.



### 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.

### 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 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. Importé.

Prix : 2.550 F (4 vit.).

### FLORETT TM

Vélocoteur sportif, refroidi par turbine.

### FLORETT TM



### FLORETT TM

**Moteur :** 2 temps monocylindre refroidi par turbine, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,9 cc, 5,8 ch à 8.200 tr/mn, allumage par volant magnétique, 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, frein AV à tambour simple came Ø 160 mm, 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 82 kg à sec, réservoir essence 12,5 l, Vitesse max. : usine 80 km/h. Non importé.

### 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 8.500 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. Importé.

Prix : 2.885 F.

### CROSS

Prototype de compétition « moto-cross », apparu au dernier Salon d'Amsterdam.

### CROSS



**CROSS**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49 cc, allumage électronique, 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.

**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.

**GRAND PRIX (VAN VEEN)**

**Moteur :** 2 temps monocylindre refroidi par eau, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,9 cc, 17 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

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Non importé.

**K.T.M.**

Le deuxième constructeur autrichien produit, outre les cyclo-moteurs, vélomoteurs et scooters utilitaires, quatre modèles qui existent chacun en version « tout-terrain » ou « moto-cross ». Le bas de cette gamme est équipé de moteurs Sachs et le haut de moteurs KTM, qui semblent d'ailleurs être furieusement inspirés du premier.

**KTM**

Motorfahrgangesellschaft, Kronreif Trunkenpolz - A 5230 Mattighofen (Autriche).

**Importateur pour la France :**

Keller Racing, 11, rue Marius-Aufan, 92-Levallois.

**Importateur pour la Belgique :**

BOONEN - VAN VELTHOVEN, Luikersteenweg 384 - 3900 Lommel

**AUTOMATIC**

Cyclo-moteur utilitaire monovitesse à suspension intégrale.

**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 2,2 ch à 4.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 12 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

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

**HOBBY 2**

Cyclo-moteur utilitaire à moteur Puch.

**Moteur :** 2 temps monocylindre Puch, 48,8 cc, 2,2 ch, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

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

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 21, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 46 kg à sec. Réservoir essence : 3,75 l.

Non importé.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 21, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 46 kg à sec. Réservoir essence : 3,75 l.

Non importé.

**COMET 500**

Vélomoteur luxueux, malgré sa faible cylindrée.

**COMET 500**

**Moteur :** 2 temps monocylindre Puch refroidi par turbine, 48,8 cc, 2,6 ch, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre double berceau.

pneus AV et AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 10 l.

Existe en version « Comet 502 », sans refroidissement par turbine.

Non importé.

**COMET 504**

Vélomoteur semblable au précédent, à l'exception du moteur qui est un Sachs. Existe en version « 504 S » (plus luxueux), « Racer » (cadre poutre et réservoir 7,5 l), « Cross » (présentation tout-terrain) et « Cross 504 ». Moteur Puch : « Racer » et « Cross ». Moteur Sachs : « 504 », « 504 S » et « Cross 504 ».

**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs refroidi par turbine, alésage et course 38 x 42 mm, 49 cc, 4,3 ch à 7.250 tr/mn, carburateur Bing, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**MINI-CROSS**

Mini-vélomoteur de cross.

**Moteur :** 2 temps monocylindre Puch, 48,8 cc, 2,6 ch, allumage par 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre, pneus AV et AR 3,00 x 12, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**PONNY SUPER 4**

Scooter « 50 » à quatre vitesses.

**Moteur :** 2 temps monocylindre Puch, 48,8 cc, 2,6 ch, allumage par 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre coque autoporteur, pneus AV et AR 3,00 x 12, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**100 GS - 100 MC**

Modèles destinés au tout-terrain : enduro pour le GS et moto-cross pour le MC.



**100 GS**

**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 48 x 54 mm, 97 cc, 16 ch (DIN) à 8.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 26 mm, lubrification par 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 6 rapports (4,60 - 2,93 - 2,16 - 1,72 - 1,43 - 1,24 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 94 kg à sec. Réservoir essence 10 l (GS), 6,5 l (MC).

Importé.

**125 GS - 125 MC**

Encore en versions GS et MC, une 125 tout-terrain légère et puissante.

**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 26 mm, lubrification par 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 6 rapports (4,60 - 2,93 - 2,16 - 1,72 - 1,43 - 1,24 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 non réglables.

Poids 94 kg à sec. Réservoir essence 10 l (GS), 6,5 l (MC).

Importé.

Prix : GS 6.280 F ; MC 6.900 F.

**175**

Une des motos enduro les plus appréciées des connaisseurs.

175



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 63,5 x 54 mm, 171 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 multidisques 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, 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 : 99 kg à sec. Réservoir essence : 10 l.

Importé.  
 Prix : 6.950 F.

**250 GS - 250 MC**

Toujours en deux versions, une 250 tout-terrain compacte et puissante, mais relativement légère.

250 MC



**250 MC**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 71 x 62 mm, 246 cc, 34 ch (DIN) à 7.500 tr/mn, carburateur Ø 36 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par 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 6 rapports (2,57 - 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,885 - 0,750 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 4,50 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 : 99 kg à sec. Réservoir essence : 10 l (GS), 6,5 l (MC).

Importé.

Prix : GS 8.200 F ; MC 8.950 F.

**KWANGYANG**

Marque de Taïwan qui coopère avec Honda pour produire certains modèles du bas de la gamme, avec, pour la plupart cependant, quelques années de décalage.

**KWANGYANG**

Kwangyang - Taïwan.

**50 UTILITAIRE**

Cyclomoteur utilitaire monoplace avec pare-jambes.

**50 VERSION UTILITAIRE**



**Moteur :** 4 temps monocylindre culbute, 49 cc, 1,8 ch à 5.750 tr/mn, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage automatique, monovitesse.

**Partie cycle :** ouvert en tôle emboutie, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables. Non importé.

**50 « SPORT »**

Cyclomoteur léger, de présentation sportive.

**50 VERSION « SPORT »**



**Moteur :** 4 temps monocylindre culbute, 49 cc, 1,8 ch à 5.750 tr/mn, mise en route par pédales.

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

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

## 90 UTILITAIRE

Un 90 de formes lourdes, qui rappelle beaucoup les anciens modèles de Honda.

## 90 VERSION UTILITAIRE



**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., 89,6 cc, 7,5 ch à 9.000 tr/mn, 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 :** poutre en tôle emboutie, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables.  
 Non importé.

## 90 XII

Version plus légère du précédent.

## 90 XII



**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., 89,6 cc, 8 ch à 9.500 tr/mn, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile.  
**Partie cycle :** cadre poutre en tôle

emboutie, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

## 90 « SPORT »

Version plus puissante et plus sportive.

## 90 « SPORT »



**Moteur :** 4 temps monovitesse, 1 A.C.T., 89,6 cc, 8 ch à 9.500 tr/mn, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile.  
**Partie cycle :** poutre en tôle emboutie, freins AV et AR à tambour sim-

ple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 100 km/h, pente gravissable 18°.  
 Non importé.

## 100

Contrairement aux autres modèles qui rappellent les Honda des années 65, celui-ci est la réplique presque exacte de la CD 100 Honda actuelle.

## 100



**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., 99 cc, 11,5 ch à 1.100 tr/mn, 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 interrompu, pneu AV 2,50 x 18, AR

2,75 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 110 km/h, pente gravissable 24°.  
 Non importé.

## 125 A3

Cette 125 twin ressemble vraiment beaucoup à une 125 Honda d'occasion !

## 125 A3



**Moteur :** 4 temps bicylindre, 1 A.C.T., 124 cc, 15 ch à 11.000 tr/mn, 2 carburateurs, mise en route par kick et démarreur électrique (sur option).  
**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, pneu AV 2,75 x 18, AR

3,00 x 18, freins AV et AR à tambour Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 130 km/h, pente gravissable 18°.  
 Non importé.

## 175 A3

Le plus gros modèle de la gamme.

## 175 A3



**175 A3**

**Moteur :** 4 temps bicylindre, 1 A.C.T., 174 cc, 20 ch à 10.000 tr/mn, 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, pneu AV 2,75 x 18, AR

3,00 x 18, freins AV et AR à tambour Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 140 km/h, pente gravissable 18°5.

Non importé.

**SL 100**

De conception plus récente, cette machine ressemble à son homologue Honda actuel.

**SL 100**



**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., 99 cc, compression 9,5 à 1, 11,5 ch à 11.000 tr/mn, 0,87 kg-m à 8.000 tr/mn, 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, pneu AV 2,75 x 19, AR 3,25 x 17, freins AV et AR à tambour simple

came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.915, l. 810, h. 1.075 mm, poids 91 kg à sec.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 115 km/h, pente gravissable 22°.

Non importé.

**LAMBRETTA SERVETA**

L'usine espagnole fabrique les scooters et cyclomoteurs Lambretta, ainsi que les cyclomoteurs Honda destinés au marché national.

**LAMBRETTA-SERVETA**

Serveta Industrial S.A. - Apartado 137 - Eibar (Espagne).

**CYCLOMOTEURS**

Cyclomoteurs Honda, fabriqués sous licence pour le marché espagnol. Ils ne diffèrent pratiquement pas des modèles japonais. Toutefois ils possèdent encore un moteur à 1 A.C.T. (culasse alu) alors que pour ses nouveaux modèles (PS et PC 50) Honda utilise des culasses fonte et une distribution par tiges et culbuteurs.

**PS 50 « BIG »**

Cyclomoteur de présentation sportive.

**PS 50 « BIG »**



**PS 50 « BIG »**

**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., alésage et course 42 x 35,6 mm, 49 cc, 2,25 ch à 5.750 tr/mn, 0,29 kg-m, allumage par volant magnétique, lubrification par barbotage, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile,

boîte de vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, pneu AV 2,00 x 19, AR 2,25 x 19, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**PS 50 « COMBI »**

Cyclomoteur utilitaire.

**PS 50 « COMBI »**



**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., alésage et course 42 x 35,6 mm, 49 cc, 2,25 ch à 5.750 mm, 0,29 kg-m, allumage par volant magnétique, lubrification par barbotage, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile,

boîte de vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneu AV 2,00 x 19, AR 2,25 x 19, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**PS 50 « DEPORTIVO »**

Cyclomoteur biplace.

**PS 50 DEPORTIVO**



**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., alésage et course 42 x 35,6 mm, 49 cc, 2,25 ch à 5.750 tr/mn, 0,29 kg-m, allumage par volant magnétique, lubrification par barbotage, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage monodisque en bain d'huile, boi-

te de vitesses à 3 rapports à commande manuelle.

**Partie cycle :** pneu AV 2,00 x 19, 2,25 x 19, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**PC 50 SUPER**

Cyclomoteur utilitaire monoplace.

**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., alésage et course 42 x 35,6 mm, 49 cc, 2 ch à 5.750 tr/mn, 0,29 kg-m, allumage par volant magnétique, lubrification par barbotage, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, em-

brayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneu AV 2,00 x 19, AR 2,50 x 19, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.



**PC 50 « JUNIOR »**

Cyclomoteur utilitaire de présentation plus moderne.

**PC 50 JUNIOR**

**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., alésage et course 42 x 35,6 mm, 49 cc, 2 ch à 5.750 tr/mn, 0,29 kg-m., allumage par volant magnétique, lubrification par bobotage, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneu AV 2,00 x 19, AR 2,25 x 19, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV oscillante, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
 Non importé.

**PC 50 « TURISMO »**

Cyclomoteur monoplace utilitaire.

**PC 50 « TURISMO »**

**Moteur :** 4 temps monocylindre, 1 A.C.T., alésage et course 42 x 35,6 mm, 49 cc, 2 ch à 5.750 tr/mn, 0,29 kg-m., allumage par volant magnétique, lubrification par bobotage, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneu AV 2,00 x 19, AR 2,25 x 19, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables.  
 Non importé.

**N/L**

Cyclomoteurs assez luxueux, qui diffèrent par la présentation.

N



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 49 cc, compression 9 à 1, 2,5 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14 mm, allumage par volant magnétique Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau

supérieur, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** long. 1.760 mm, poids 54,5 kg à sec, réservoir essence 5,5 l.

Consommation : usine 1,9 l/100 km.  
 Non importé.

**TREPADOR**

Cyclomoteur tout-terrain.

**TREPADOR**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 49 cc, compression 9 à 1, 2,5 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14 mm, allumage par volant magnétique Motoplat, 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 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau supérieur, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**RANGER**

Cyclomoteur « à la mode », de présentation agréable.

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 49 cc, compression 9 à 1, 2,5 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14 mm, allumage par volant magnétique Motoplat, lubrification par 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 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau supérieur, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.



### SCOOTERS

Perpétuant les défunttes Lambretta italiennes qui ne sont plus fabriquées, la gamme espagnole comprend quatre modèles, de 125 à 200 cc. Ces machines, à vocation surtout utilitaire, sont en outre très propres et bien finies.

#### SCOOTERLINEA 125



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 123 cc, 5,5 ch, carburateur Dell'Orto Ø 18 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre coque autoporteuse, freins AV et AR à tambour

simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.800, l. 700, h. 1.030 mm, empattement 1.290 mm, garde au sol 165 mm, réservoir essence 8,5 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 80 km/h, consommation usine 2,10 l/100 km. Non importé.

#### SCOOTER LINEA 150



#### SCOOTER LINEA 150

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 148 cc, 6,6 ch, carburateur Dell'Orto Ø 18 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre coque autopor-

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

**Dimensions :** L. 1.800, l. 700, h. 1.030 mm, empattement 1.290 mm, garde au sol 165 mm, réservoir essence 8,5 l.

**Consommation :** usine 2,20 l/100 km. Non importé.

#### SPECIAL 150



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 148 cc, 7,6 ch, carburateur Dell'Orto Ø 18 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre coque autopor-

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

**Dimensions :** long. 1.800 mm, larg. 700 mm, empattement 1.290 mm, garde au sol 165 mm, réservoir essence 8,5 l.

**Consommation :** usine 2,6 l/100 km. Non importé.

#### JET 200



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 198 cc, 9,75 ch, carburateur Dell'Orto Ø 20 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre coque autoporteuse, frein AV à disque (commande

mécanique), AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.800, l. 700, h. 1.030 mm, empattement 1.290 mm, garde au sol 165 mm, réservoir essence 8,5 l.

**Consommation :** usine 3,05 l/100 km. Non importé.

#### PONY

Sorte de scooter déshabillé, qui rejoint par sa conception nombre de minimotos actuelles.

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 198 cc, 9,75 ch, carburateur Dell'Orto Ø 20 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche en bain d'huile, embraya-

ge multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

PONY



## LAVERDA

Contrairement à la grande majorité des constructeurs italiens, Laverda ne fabrique que 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 prépare son entrée dans le tout-terrain avec une moto deux-temps monocylindre très légère qui sera vraisemblablement produite en 420 et 250 cc.

### LAVERDA

Moto Laverda - 36042 Breganze (Vicenza) Italie.

Importateur pour la France :

Ets COUTURIER, 249, av. du Général-de-Gaulle, 92 - Neuilly.

Importateur pour la Belgique :

GCEGEUR et VIGONI, rue de Calevoet, 114 - 1180 Bruxelles.

### SF

Un bon gros twin un peu bruyant et assez lourd, mais qui bénéficie de beaucoup de couple. 1973 : moteur remanié, nouvelle partie électrique et silencieux, performances très améliorées.

### SF 1



**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 60 x 74 x 2, 743,922 cc, compression 9 à 1, 66 ch à 7.300 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 36 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 : 12,059 en 1<sup>re</sup>, 1 : 8,899 en 2<sup>e</sup>, 1 : 6,347 en 3<sup>e</sup>, 1 : 5,419 en 4<sup>e</sup>, 1 : 4,62 en 5<sup>e</sup>).

**Partie cycle :** cadre treillis tubulaire supérieur, pneu AV 3,50 x 18, AR 4,00 x 18, freins AV et AR double came, tambour central Ø 230 mm, suspensions à amortissement hydrau-

lique, 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 (Monthéry), 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 : 12.385 F T.T.C. départ Neuilly. S.F.C. modèle compétition-client, disponible sur commande.

### 1000

Une machine paradoxalement plus homogène que la « petite » 750. Rapide et relativement légère, elle présente elle aussi un seul caractère dépassé : le frein avant à tambour.

1000 3C



**Moteur :** 4 temps 3 cylindres, alésage et course 74 x 75 x 3, 990,76 cc, compression 9 à 1, 80 ch (DIN) à 7.250 tr/mn, 3 carburateurs Dell'Orto Ø 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<sup>re</sup>, 1 : 1,883 en 2<sup>e</sup>, 1 : 1,373 en 3<sup>e</sup>, 1 : 1,173 en 4<sup>e</sup>, 1 : 1 en 5<sup>e</sup>).

**Partie cycle :** cadre double berceau tubes acier, pneu AV 4,10 x 18, AR 4,25 x 18, frein AV à tambour

central double came Ø 230 mm, frein AR à tambour central double came Ø 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 huile 3 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max : usine 220 km/h, essai Moto-Revue : env. 205 km/h, pente gravissable 0 %, consommation : entre 8,6 et 10 l/100 km.

Essai Moto-Revue n° 2.095 en 72. Prix : 16.355 F.

## LEGNANO

Marque italienne, spécialisée comme tant d'autres dans les 50 cc.

### LEGNANO

Emilio BOZZI, 20123 Milan via Cicco Simonetta 8.

### TIKO-TIKO

Mini-cyclomoteur.

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 1,5 ch à 4.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embraya-

ge automatique, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre simple berceau ouvert, pneus AV et AR 2,75 x 9, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

### SAXONETTE - AUTOMATIC

Cyclomoteur utilitaire à cadre tubulaire.

### SAXONETTE - AUTOMATIC



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 1,5 ch à 4.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, em-

brayage automatique, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre simple berceau ouvert, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

**L 112**

Cyclomoteur utilitaire, à cadre en tôle emboutie.

**Moteur :** 2 temps monovitesse Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 1,5 ch à 4.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, em-

brayage automatique, monovitesse.  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

**MAICO**

La marque allemande poursuit une politique assez sportive, qui tend actuellement à se spécialiser dans le cross et le tout-terrain, au détriment de la vitesse qui est de plus en plus confiée à des initiatives privées.

**MAICO**

Maico Fahrzeugfabrik GmbH, 7403 Pfäffingen/Tüb - BDR Allemagne.

**Importateur pour la France :**  
MAICO FRANCE - Mas Saint-Hubert - Pont de Crau - 13-Aries.

**Importateur pour la Belgique :**  
LEEMANS NV, Papiermolenstraat 110 - 1060 Bruxelles.

**MD 50 - 125 - 250**

Motos de route relativement sportives malgré leur aspect lourd. Robustes mais agréables, ces motos présentent encore quelques caractéristiques en voie de disparition, comme le graissage par mélange.

**MD 50**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 48 x 38 mm, 49 cc, compression 10 à 1, 6,3 ch à 8.200 tr/mn, carburateur Bing Ø 19 mm, lubrification par mélange à 4 %, 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 2,50 x 16, AR 3,00 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
Poids : 85 kg à sec. Réservoir essence 13 l.  
Vitesse max. : usine 90 km/h. Non importé.

**MD 125**



**MD 125**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 54 mm x 54 mm, 124 cc, compression 11 à 1, 16 ch à 7.800 tr/mn, carburateur Bing Ø 26 mm, lubrification par mélange à 4 %, 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 2,50 x 16, AR 3,00 x 16,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 136 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 87 kg à sec. Réservoir essence 13 l.

Vitesse max. : usine 123 km/h. Importé - Prix : 4.300 F. L'importateur commercialise une 125 sportive (135 km/h) au prix de : 4.800 F.

**MD 250**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 67 x 70 mm, 247 cc, carburateur Bing, 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, frein AV double simple came Ø 160 mm, AR Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Non importé.

**GS 125 - 250 - 400 - 501**

La série des GS regroupe les machines d'enduro : motos de cross légèrement dégonflées et équipées de silencieux.

**GS 125**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, compression 10 à 1, 18 ch à 8.800 tr/mn, 1,48 kg-m à 7.000 tr/mn, carburateur Bing Ø 26 mm, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (4,80 - 2,87 - 2,05 - 1,59 - 1,38 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 127 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.360 mm, poids 105 kg à sec, réservoir essence 10 l.  
Vitesse max. : usine 95 km/h. Importé - Prix : 5.300 F.

**GS 250**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 67 x 70 mm, 247 cc, compression 10 à 1, 29 ch à 8.200 tr/mn, carburateur Bing Ø 26 mm, 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 4 rapports (2,78 - 1,79 - 1,29 - 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 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.360 mm, garde au sol 210 mm, poids 104 kg à sec, réservoir essence 15 l. Importé - Prix : 8.400 F.

## 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 multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (2,78 - 1,79 - 1,29 - 1,00 à 1).

## GS 501

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 92 x 76 mm, 501 cc, compression 10 à 1, 45 ch à 7.000 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, 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 4 rapports (2,78 - 1,79 - 1,29 - 1,00 à 1).

## MC 125 - 250 - 400 - 501

Machines de moto-cross compétition-client qui figurent parmi les préférées des pilotes privés.

## MC 125



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, compression 11 à 1, 21 ch à 8.800 tr/mn, 1,52 kg-m à 8.600 tr/mn, carburateur Bing Ø 26 mm, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

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

## MC 250



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 67 x 70 mm, 247 cc, compression 12 à 1, 32 ch à 7.300 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne duplex, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (1,99 - 1,52 - 1,23 - 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 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.360 mm, garde au sol 210 mm, poids 104 kg à sec, réservoir essence 15 l. Importé - Prix : 9.018 F.

**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 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.360 mm, garde au sol 210 mm, poids 111 kg à sec, réservoir essence 15 l. Non importé.

## MC 400



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 77 x 83 mm, 386 cc, compression 12 à 1, 43 ch à 7.000 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, lubrification par mélange à 5 %, 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.

**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneu AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 136 mm, frein AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.360 mm, poids 99 kg à sec, réservoir essence 8,5 l.

Importé - Prix : 9.018 F.

## MC 501



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 91,5 x 76 mm, 501 cc, compression 12 à 1, 47 ch à 7.000 tr/mn, carburateur Bing Ø 38 mm, lubrification par mélange à 5 %, 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.

**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneu AV 3,00 x 21, AR 4,50 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 137 mm, frein AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** 1.360 mm, poids 107 kg à sec, réservoir essence 8,5 l.

Non importé.

## MALAGUTI

Usine italienne fondée en 58 et spécialisée dans les petites cylindrées. Malaguti fabrique 15 modèles de 50 cc et depuis cette année une 125.

## MALAGUTI

San Lazzaro di Savena - Bologna (Italie).

Importateur pour la France

SICMA Distribution, 50, avenue Camille-Pelletan, 13002 Marseille.

## DRIBBLING

Cyclomoteur utilitaire à suspension intégrale.

## DRIBBLING

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 50 cc, compression 7,4 à 1, 1 ch à 4.600 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales. Embrayage automatique, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre simple berceau ouvert, pneus AV et AR 2,25 x 16,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 42 kg à sec.

Consommation : usine 1,83 l/100 km.

Importé.

Prix : 1.073 F.



### TOTEM

Cyclomoteur utilitaire luxueux.

### TOTEM



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 50 cc, compression 7,4 à 1, 1 ch à 4.400 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, 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 simple berceau

ouvert, pneu AV 2,50 x 16, AR 2,75 x 16, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 49 kg à sec.

Consommation : usine 1,5 l/100 km, importé.

Prix : 1.609 F.

Existe en version MOTORIK, avec des roues de 10 pouces.

### HOMBRE

Petit vélomoteur urbain déguisé en chopper.

### HOMBRE



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 42 mm, 50 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,

pneu AV 2,50 x 19, 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, Non importé.

### RONCOBILACCIO CROSS

Vélomoteur tout-terrain.

### RONCOBILACCIO CROSS



**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.

Importé.

Prix : 1.746 F.

### 125 CAVALCONE

La première 125 cc de la marque, en version « tourisme ».

### 125 CAVALCONE



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, 15 ch à 7.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto 25 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages (rapport 2,521), secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5

rapports ( 2,83 - 1,875 - 1,142 - 1,090 - 0,956 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, frein AV double simple came, AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 100 kg à sec.

Vitesse max. : usine 120 km/h.

Non importé (nouveau modèle).

### 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.

### MALANCA

40044 Pontecchio Marconi Via Pila 2 (Italie).

**Importateur pour la France :**

B. SAVOYE, 16, rue de l'Armistice, 69 - Lyon-Bron.

**Importateur pour la Belgique :**

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

### BIBI

Mini-vélomoteur monoplace.

### BIBI

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

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,50 x 8, freins AV et AR à tambour simple came 125 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**3 M - 34 MP**

Cyclomoteurs d'architecture sportive.

34 MP



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 49 cc, 6,8 ch à 6.000 tr/min, carburateur Dell'Orto Ø 17 mm, 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 3 rapports au guidon (34 MP : 4 vitesses au pied).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
 Réservoir essence : 10 l, importés.  
 Prix :  
 3 M : 1.576 F.  
 34 MP 4 vit. : 1.758 F, 5 vit. : 2.031 F.

**TESTA ROSSA**

Vélocycle léger et très sportif.

TESTA ROSSA



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 49 cc, 6,8 ch à 6.000 tr/min, carburateur Dell'Orto Ø 19 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
 Réservoir essence : 10 l, importé (en version cyclomoteur).

Prix :  
 4 vitesses : 1.905 F.  
 5 vitesses : 2.129 F.

**4 M COUNTRY**

Vélocycle ou cyclomoteur suivant les versions, prévus et équipés pour le tout-terrain.

**4 M « COUNTRY »**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 49 cc, 6,8 ch à 6.000 tr/min, carburateur Dell'Orto Ø 18 mm, allumage par 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 4 rapports (option 5).  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
 Réservoir essence : 11 l, importés.  
 Prix :  
 4 vitesses : 1.974 F.  
 5 vitesses : 2.278 F.  
 Avec pédales (4 vit.) : 2.030 F.  
 Avec pédales (5 vit.) : 2.241 F.

**MARCO****MARCO - U.S.A.**

Deux petits trail-bikes à la mode U.S. utilisant des moteurs japonais.

**MIDI RAIDER**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 100 cc, 10,5 ch à 8.000 tr/min, 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 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneu AV 17", AR 16", freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** empattement 1.130 mm, poids : 70 kg à sec.  
 Non importé.

**RAIDER ENDURO****RAIDER ENDURO**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 60 cc, 8,5 ch à 6.500 tr/min, 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 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneu AV 17", AR 15", freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** empattement 1.067 mm, poids 67 kg à sec.  
 Non importé.

**M.C.B. MONARK CRESCENT**

Fondée en 1921, Monark produit actuellement environ 30 000 motos par an, principalement des tout-terrain. Monark compte de très nombreuses victoires en moto-cross et aux I.S.D.T.

**MCB MONARK-CRESCENT**

MCB MONARK-CRESCENT AB - Box 141 Varberg - Suède.

Importateur pour la France :

ROYAL-MOTO, BP 11, 10800 Saint-Julien-les-Villas.

**COLLEGE CITY 50**

Cyclomoteur utilitaire et rustique.

**COLLEGE CITY 50**

**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, 49 cc, 1 ch, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre ouvert tubulaire, pneus AV et AR 2,00 x 16, freins AV et AR à tambour Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR néant.  
 Réservoir essence : 3 l.  
 Non importé.

1237 - 1239 - 1249 - 1252

Cyclomoteurs utilitaires à boîte de vitesses, avec ou sans suspension arrière. Existents tous en différentes versions.

1237 - 1239 - 1249 - 1252

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 42 x 38 mm, 48 cc, 1 ch à 3.600 tr/mn, carburateur Bing, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route : 1237 par pédales, 1239-49 et 52 par kick.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports (1237, 1239 et 1249), 3 rapports (1249).

**SM 50 ET SS 50**

Cyclomoteurs de présentation sportive (SM 50) ou touristique (SS 50).

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 42 x 38 mm, 48 cc, 1 ch à 3.600 tr/mn, carburateur Bing, allumage par 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 3 rapports.

**Partie cycle :** 1237 : cadre ouvert tubulaire; 1239-49 et 52 : cadre coque en tôle emboutie. Pneus AV et AR 1237 et 1239 : 2,00 x 16; 1249 : 2,25 x 23; 1252 : 2,50 x 20. Freins AV et AR à tambour Ø 80 mm. Suspension AV télescopique, AR oscillante sur 1249 et 1252 seulement. (Le modèle 1252 existe aussi en version Chopper : 50 SC). Non importés.

**Partie cycle :** cadre double berceau tubulaire (SM 50), coque en tôle emboutie (SS 50), pneu AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante.

Réservoir essence SM : 7,6 l, SS : 9,5 l.

Non importés.

**125 TOURING**

Un cœur italien, une charpente suédoise et un style oriental. Cette nouvelle 125 ne manque pas d'attraits.

**125 TOURING**



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, compression 11 à 1, 18 ch à 7.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 26 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage (rapport 2,521), secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (2,83 - 1,875 - 1,142 - 1,090 -

0,956).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 17, AR 3,50 x 17, frein AV à tambour, frein AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Empattement : 1.520 mm. Poids : 95 kg à sec.

Vitesse max. : usine 120 km/h.

Importé en octobre 73.

Prix non fixé.

**50 FORMULE ET MX SCHOOL SCRAMBLER**

Destinés au cross ou à l'enduro suivant leur version, ces petits 50 égalent bien des 125 par leurs possibilités.

**FORMULE MONARK 50 MX**



**FORMULA MONARK 50 MX**

**Moteur :** Franco Morini 55 T/R 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49 cc, 6,5 ch DIN à 7.000 tr/mn (pot de détente), carburateur Dell'Orto Ø 22 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

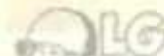
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embraya-

ge multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 17, AR 3,00 x 15, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Importé.

Prix : 3.850 F.

**50 MX SPECIAL « SCHOOL SCRAMBLER »**



**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre alliage léger chromé dur, alésage et course 38 x 44 mm, 49 cc, compression selon préparation, 6 et 11 ch DIN à 9.000 tr/mn (version en pot de détente avec silencieux), carburateur Bing Ø 20 mm, allumage Motoplat électronique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 1/3,21, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (4,09 - 2,80 - 2,11 - 1,71 -

1,43 - 1,24/1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, jantes Akront, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique (Cériani), AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

Poids : 68 kg à sec.

Réservoir essence 7,6 l.

Essai Moto-Revue n° 2.105 en 1973. Importé.

Prix : 4.300 F.

**MONARK 125 ISDT - 125 ENDURO**

Hautement spécialisées, ces deux 125 Enduro sont à classer parmi les meilleures de cette catégorie.

**125 ISDT REPLICA**



**Moteur :** Sachs 1251/68 GS ou GP, 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 12 à 1, Sachs 1251-6B GS : 18 ch (DIN) à 8.500 tr/mn, Sachs 1251-6B GP : 21 ch (DIN) à 9.200 tr/mn, carburateur Bing Ø 26 ou 27 mm, allumage Motoplat électronique, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage (rapport 2,1 à 1), secondaire par chaîne (graissage automatique), embrayage multidisque en bain d'huile,

boîte de vitesses à 6 rapports (4,60 - 2,93 - 2,165 - 1,715 - 1,434 - 1,24/1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 3,50 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 140 mm, frein AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 95 kg à sec.

Réservoir essence : 7,6 l.

Importé.

Prix : 7.128 F.



## 125 T ENDURO



**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 10,8 à 1, 15 ch (DIN) à 7.400 tr/mn, carburateur Bing Ø 27 mm, allumage Motoplat électronique, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage (rapport 2,10), secondaire par chaîne (rapport 3,86), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (1<sup>re</sup> 4,60 - 2<sup>e</sup> 2,93 - 3<sup>e</sup> 2,165 - 4<sup>e</sup> 1,715 - 5<sup>e</sup> 1,434 - 6<sup>e</sup> 1,24/1).

## 125 CROSS MX

Compétition-client de moto-cross quasiment identique au modèle enduro.

## 125 MX CROSS



**Moteur :** Sachs 68 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 12 à 1, 17 ch (DIN) à 7.900 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 multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

## M 72 ARMÉE

Moto tout-terrain à changement de vitesses automatique. Des skis latéraux peuvent y être adaptés.

## M 72 ARMÉE

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, 293 cc, compression 11,8 à 1, 18 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Tillotson à membrane, admission sous la selle, pompe, allumage à thyristor (Bosch) 12 V 75 W, lubrification par mélange, mise en route par tirette à main.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique [possibi-

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 réglables.

**Dimensions :** long. 1.396 mm, haut. 1.358 mm, empattement 1.520 mm. Poids : 90 kg à sec. Réservoir essence 7,6 l. Essai Moto-Revue n° 2.024 en 1971. Importé. Prix : 6.420 F.

## M 72 ARMÉE



## PRODUCTION RACERS 50 ET 125 cc

Compétition-client construites autour de moteurs Sachs améliorés (distributeur rotatif, allumage électronique,

alésage et course pour le 90 cc). A noter l'aérodynamisme de la partie avant très étudiée.

## 50 RACER



**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 39 x 39 mm, 50 cc, compression 12 à 1, 16,5 ch à 15.800 tr/mn, allumage Krober 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, pneu AV 2,50 x 18, AR 2,75 x 18, frein AV Fontana Duplex double came, frein AR Fontana double came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique Ceriani, AR oscillante, amortisseurs réglables Koni.

Poids : 55,3 kg à sec. Importé.

## 125 RACER



**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. Importé.

Prix : 6.840 F.

lité de débrayage manuel), convertisseur de couple (courroies).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,25 x 18, AR 400 x 18, frein AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling. Poids : 140 kg à sec. Réservoir essence : 16 l.

125 RACER

**Moteur :** 2 temps monocylindre, distributeur rotatif, alésage et course 54 x 54 mm, 125 cc, compression 14 à 1, 28 ch à 12.500 tr/mn, allumage électronique Krober, lubrification par mélange, mise en route par poussette.  
**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 2,50 x 18, AR 2,75 x 18, frein AV Fontana duplex double came, AR Fontana double came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
 Poids : 75 kg.  
 Importé.

**MERIDA**

Marque de Taïwan (Formose), dont la production est entièrement exportée vers les Etats-Unis.

**MERIDA**  
 Merida Inc. Ltd. Taïwan.

**HERMAN**

Partie-cycle destinée à recevoir un moteur Tecumseh ou Clinton, et qui présente la particularité d'avoir une suspension arrière agissant seulement sur la selle.

HERMAN MH-10



**Moteur :** Tecumseh ou Clinton (monté par l'importateur aux U.S.A.).  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV : télescopique, AR : suspension de la selle seulement.

**Dimensions :** L. 1.320, l. 620, h. 1.080 mm, empattement 945 mm, hauteur de selle 710 mm, garde au sol 180 mm, poids de la partie cycle : 31 kg à sec.

Non importé.

**CLUBMAN**

Partie-cycle destinée à recevoir un moteur sage et robuste 4 temps à soupapes latérales.



**Moteur :** Tecumseh ou Clinton (monté par l'importateur aux U.S.A.).  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR os-

cillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** L. 1.390, l. 660, h. 915 mm, empattement 970 mm, hauteur de selle 660 mm, garde au sol 206 mm, poids 40 kg à sec.  
 Non importé.

**HERMOSA**

Machine de tout-terrain, qui semble sortir d'une autre époque avec ses pneus à flancs blancs !

HERMOSA 80 cc - MH 12



**Moteur :** Fuji 2 temps monocylindre, alésage et course 48 x 44 mm, 80 cc, 6,6 ch à 7.000 tr/mn, 0,70 kg-m à 6.000 tr/mn, carburateurs Mikuni Ø 18 mm, 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 double berceau,

pneus AV et AR 3,50 x 12 (à flancs blancs !), freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 1.630, l. 685, h. 940 mm, empattement 1.140 mm, hauteur de selle 695 mm, garde au sol 203 mm, poids 63,5 kg à sec.  
 Non importé.

**RAPIDO**

Moto de tout-terrain de très belle facture. Compacte et ramassée, elle présente une esthétique générale très réussie et une finition qui ne souffre d'aucune critique.

RAPIDO 80 cc MR 15



**Moteur :** Fuji 2 temps monocylindre, alésage et course 48 x 44 mm, 80 cc, 6,6 ch à 7.000 tr/mn, 0,70 kg-m à 6.000 tr/mn, carburateurs Mikuni Ø 18 mm, 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 double berceau,

pneu AV 2,75 x 16, AR 3,00 x 15, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 1.740, l. 750, h. 940 mm, empattement 1.140 mm, hauteur de selle 695 mm, garde au sol 228 mm, poids 65,5 kg à sec.  
 Non importé.

**METEORA**

Petite firme italienne spécialisée dans les 50 cc utilitaires et sportifs.

**METEORA**  
 40069 Riale di Zola, Pedrosa (Bologna) via Risorgimento, 88 - Italie.

**MEETING**

Cyclomoteur utilitaire à suspension intégrale.

**MEETING**

**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 38 x 42 mm, 48 cc, 1,2 ch à 4.400 tr/mn, allumage par volant magnétique, 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 ouvert, en tôle

emboutie, pneu AV 2,50 x 16, AR 3,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
 Poids : 58 kg à sec. Réservoir essence 2,2 l.  
 Vitesse max. : usine 40 km/h.  
 Non importé.

**BABY**

Une moto-gadget capable de parcourir les allées du jardin à un bon 15 km/h de croisière.

**BABY**

**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 38 x 42 mm, 48 cc, 0,7 ch à 3.000 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre tubulaire, pneu

AV 2,50 x 9, AR 2,50 x 9, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 32 kg à sec. Réservoir essence 3 l.

Vitesse max. : usine 15 km/h.

Non importé.

**MINIMET**

Mini-cyclomoteur à embrayage automatique.

**MINIMET**

**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 38 x 42 mm, 48 cc, 1,3 ch à 5.500 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle

emboutie, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 41 kg à sec, réservoir essence 3 l.

Non importé.

**CROSS 5 M**

Vélocycle tout-terrain, très intéressant par son poids réduit.

**CROSS 5 M**

**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, 6,5 ch à 8.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage par 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, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**MILANI**

Marque italienne, qui fabrique deux vélocycles originaux, autour du 50 Minarelli.

**MILANI**

47023 Cesena (F.O.) via Longiano, 64 - Italie.

**CROSS**

Vélocycle tout-terrain.

**CROSS**

**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, alésage et course 38,8 x 42 mm, 49 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique ou électronique (option), 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 4 rapports (option : 6).

**Partie cycle :** cadre double berceau, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**CHOPPER**

50 à la mode américaine, de ligne originale et réussie.

**CHOPPER**

**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, alésage et course 38,8 x 42 mm, 49 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par 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 4 rapports (option : 5).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 16, AR 3,50 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

**CHOPPER****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).

Importateur pour la France :

B. SAVOYE, 16, rue de l'Armistice, 69 - Lyon-Bron.

**SS V4**

Vélocycle 4 vitesses.

**SS V4**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 48 cc, allumage par 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 4 rapports.

**49 SUPER-SPORTIVA**

Cyclomoteur sportif.

**49 SUPER SPORTIVA**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 47,6 cc, compression 7 à 1, 2,2 ch à 4.200 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédale.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau,

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,00 x 16, AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 46 kg à sec.

Non importé.

pneus AV et AR 2,25 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 :** long. 1.830 mm, larg. 500 mm.

Poids : 47 kg à sec.

Réservoir essence : 10 l.

Vitesse max. : usine 46 km/h.

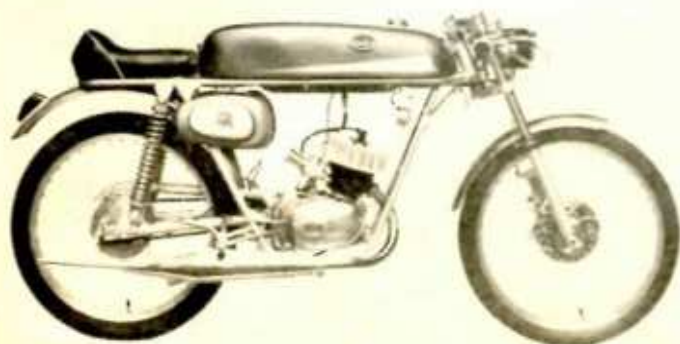
Importé.



**RECORD SPECIAL**

Vélocoteur très sportif, qui poursuit une carrière exceptionnelle. Une des premières machines de série munies de frein à disque.

**RECORD SPECIAL**



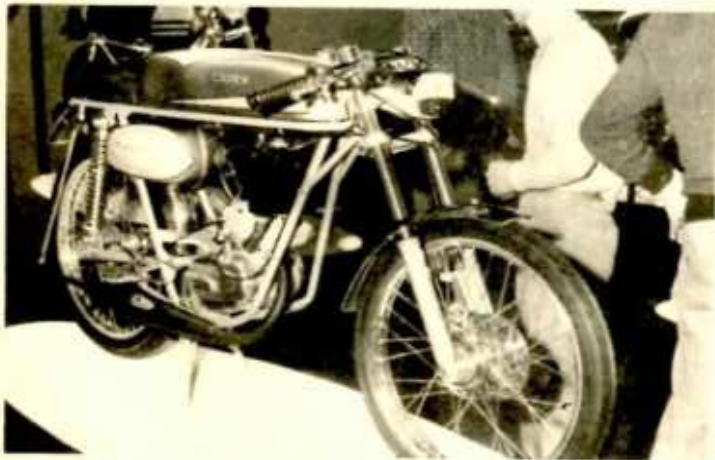
**Moteur :** 2 temps monocylindre, 48 cc, 6,5 ch à 9.500 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneu AV 2,00 x 18, AR 2,25 x 18, frein AV simple disque mécanique, AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
Poids : 46 kg à sec.  
Non importé.

**50 PROTOTYPE**

Prototype fort intéressant faisant appel à des techniques très élaborées.

**50 cc (PROTOTYPE)**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à refroidissement liquide partiel, 49 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile.  
**Partie cycle :** cadre double berceau.

pneu AV 2,00 x 18, AR 2,25 x 18, frein AV simple disque mécanique, AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
Poids : 46 kg à sec.  
Non importé.

**MINI V4 - MINI CROSS**

Deux petits vélocoteurs à la mode, autour d'un 50 Minarelli.

**MINI V4 - MINI-CROSS**



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, alésage et course 30,8 x 42 mm, 49 cc, carburateur Dell'Orto Ø 12 mm (cross : 18 mm), allumage par 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 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre simple berceau

supérieur, pneu AV 3,50 x 10, AR 3,50 x 10 (cross : 3,00 x 10 x 21), freins AV et AR à tambour simple came Ø 110 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 40 kg à sec.  
Réservoir essence : 3 l (cross : 4 l).  
Non importés.

**48 CROSS V4**

Vélocoteur tout-terrain monoplace.

**48 CROSS V4**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 48 cc, allumage par 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
Poids : 52 kg à sec.  
Non importé.

**CROSS SPECIAL**

Vélocoteur tout-terrain.

**CROSS SPECIAL**



**CROSS SPECIAL**

Moteur : 2 temps monocylindre, 48 cc, allumage par 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 4 rapports.

**125 RCE**

Vélocycle sportif destiné à l'enduro.

**125 RCE**

Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 10,5 à 1, 18,5 ch à 6.600 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.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Poids : 52 kg à sec. Non importé.

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.

Non importé.

**CROSS RADIAL 125**

Vélocycle tout-terrain.

**CROSS RADIAL 125**

Moteur : Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 10,5 à 1, 18,5 ch à 6.600 tr/mn, carburateur Bing Ø 27 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : primaire par engrenage (rapport 2,10 à 1), secondaire par chaîne (rapport 3,57 à 1), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (24,5 - 21,9 - 16,2 - 12,6 - 10,7 - 9,2 à 1).

Partie cycle : cadre double berceau.

pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 136 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : L. 1.970, l. 730, h. 1.140 mm, empattement 1.270 mm, hauteur de selle 750 mm, garde au sol, 180 mm.

Poids : 90 kg à sec. Réservoir essence : 9 l.

Non importé.

**MONTAGNOLI**

MONTAGNOLI - Italie.

Firme italienne qui produit quelques cyclomoteurs et vélocycles utilitaires.

**ASTOR**

Cyclomoteur utilitaire.

**ASTOR**

Moteur : 2 temps monocylindre Minarelli refroidi par turbine, alésage et course 38,8 x 42 mm, 49,5 cc, 1,8 ch, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : primaire par engrenage.

**MINI-KID - MINI-KID CONFORT**

Deux modèles de petite moto utilitaire respectivement classés dans les cyclomoteurs et dans les vélocycles.

**MINI-KID - MINI-KID CONFORT**

Moteur : 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 40 x 39 mm, 48 cc, 1,2 ch à 5.200 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick ou pédales.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage

automatique, monovitesse.

Partie cycle : cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables. Non importé.

automatique, monovitesse.

Partie cycle : cadre simple berceau ouvert, pneus AV et AR 2,50 x 9, freins AV et AR à simple came Ø 90 mm, suspension AV télescopique. Poids : 41 kg à sec (Confort : 38 kg).

Non importé.

**MONTESA**

Marque espagnole particulièrement brillante en trial au cours de ces dernières années, et qui produit également deux modèles de cross compétition-client. Le modèle enduro a dernièrement été remodelé « à la japonaise » et muni d'un graissage séparé.

**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 Gal de Gaulle, 66000 Perpignan.

Importateur pour la Belgique :

RENAERTS, rue des Ecoles 133 - 4520 Wandre.

**SCORPION 50**

Cyclomoteur tout-terrain, réplique de la 250 enduro.

**SCORPION 50**

Moteur : 2 temps monocylindre avec décompresseur, alésage et course 38 x 43 mm, 48,7 cc, 2,2 ch à 4.800 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14 mm, allumage par volant magnétique-alternateur 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.

**COTA 25**

Cyclomoteur de trial destiné aux enfants, à 2 vitesses et embrayage automatique.

**COTA 25**

Moteur : 2 temps monocylindre à décompresseur, 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

Partie cycle : cadre simple berceau supérieur, pneu AV 2,25 x 19, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 110 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Réservoir essence : 5,5 l.

Vitesse max. : usine 40 km/h. Essai Moto-Revue n° 2.166 en 1973. Importé.

Prix : 2.920,80 F.

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. Importé.

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,

**KING SCORPION « AUTOMIX »**

250 d'enduro qui présente beaucoup plus d'analogies avec le modèle « Cross » qu'avec le « Trial ».

**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

dédouble, 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° 2.009 en 1971. Prix : 7.466,48 F.

graissage séparé, nouvelle présentation, clignotants,

pneu AV 2,25 x 19, AR 3,25 x 18, 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. Importé. 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. 1.500 mm, l. 810 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. Importé. Prix : 4.900 F.

**COTA 247**

L'une des trois meilleures machines de trial du monde.

**COTA 247**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, 247,7 cc, 20 ch à 6.500 tr/mn, 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. Importé. Prix : 6.250 F.

**CAPPRA 125 MX**

Machine de moto-cross compétition-client.

**CAPPRA 125 MX**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 51,5 x 60 mm, 125 cc, compression 13 à 1, 19 ch à 7.500 tr/mn, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 2,65 à 1, secondaire par chaîne, rapport 5,27 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (1,84 - 1,46 - 1,17 - 0,94 à 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau dédoublé, pneu AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 130 mm, AR à tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 100 kg à sec. Réservoir essence : 6,5 l. Importé. Prix : 5.700 F.

CAPPRA 125 M5

**CAPPRA 250 VR**

Machine de moto-cross compétition-client.

CAPPRA 250 VR



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 247,7 12/1, 34 ch à 7.000 tr/mn, 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. : 9,09 à 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau dédoublé, pneu AV 3,00 x 21, AR

4,50 x 18, frein AV 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. Essais Moto-Revue n° 2.111 en 1973 et n° 2.115 en 1973.

Importé.  
Prix : 8.199,79 F.

**MORBIDELLI**

La firme italienne, spécialisée dans les machines à bois, est dirigée par un P.D.G. de 35 ans qui a orienté le service de recherche vers la compétition moto. Les Morbidelli 50 et surtout les 125 ont obtenu des résultats de tout premier plan sur la scène internationale, aux mains du regretté Gilberto Parlotti. Il semble que depuis la mort de ce dernier, la marque italienne n'obtienne plus des résultats aussi convaincants, malgré qu'elle ait engagé le champion du monde espagnol Angel Nieto pour courir en 50-125 et sur la toute nouvelle 350.

**MORBIDELLI**

Pesaro - Italie.

**MORINI**

La marque italienne s'est rendue célèbre en compétition grâce à ses monocylindres 4 temps à deux arbres à cames en tête. Aujourd'hui absente de ce domaine, elle se consacre à la production de petites cylindrées 4 temps, sans oublier la toute nouvelle 350 bicylindre.

**MORINI**

Moto-Morini - Via Oslavia 30 - Bologne (Italie).

**Importateur pour la France :**

Ets COUTURIER, 149, rue Charles-de-Gaulle, 92 - Neuilly.

**Importateur pour la Belgique :**

Ets Enzo BEVILACOA - 7220 Flenu-lez-Mons.

**DOLLARO 50**

Cyclomoteur utilitaire à suspension intégrale.

DOLLARO 50



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 50 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge, monovitesse.

**Partie cycle :** cadre simple berceau ouvert, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
Poids : 51 kg à sec.  
Non importé.

**CORSARO SPECIAL**

Célèbre vélomoteur aujourd'hui dépassé en performances pures, qui poursuit sans trop de rides une assez belle carrière.

**CORSARO SPECIAL**

**Moteur :** 4 temps monocylindre, alésage et course 56 x 50 mm, 123,08 cc, compression 9,80 à 1, 14,6 ch à 7.400 tr/mn, 1,11 kg-m à 7.400 tr/mn, carburateur Dell'Orto 20 BS Ø 20 mm, allumage volant alternateur rupteur séparé, bobine H.T. extérieure, lubrification sous pression par pompe à engrenages, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, rapport 3,384 - 44 x 13, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (29,44) en 1<sup>er</sup>, 19,881 en 2<sup>e</sup>, 14,259 en 3<sup>e</sup>, 10,563 en

4<sup>e</sup>, 8,502 en 5<sup>e</sup>).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 18, AR 2,75 x 18, frein AV et AR Ø 135 x 30 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.900, l. 560, h. 1.020 mm, empattement 1.250 mm, garde au sol 200 mm.

Poids : 90 kg à sec.

Réservoir essence : 10,5 l, huile 1,4 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. usine 135 km/h, consommation 2,5 l env. Importé.

**CORSARO COUNTRY**

Vélomoteur tout-terrain.

**CORSARO COUNTRY**

**Moteur :** 4 temps monocylindre, alésage et course 56 x 50 mm, 123,08 cc, compression 9,8 à 1, 14 ch à 7.400 tr/mn, 1,03 DIN - 1,11 SAE kg-m à 7.400 tr/mn, carburateur Dell'Orto 20 BS Ø 20 mm, allumage par volant alternateur, rupteur séparé, bobine H.T. ext., lubrification sous pression par pompe à engrenages, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 3,263, secondaire par chaîne, rapport 13 x 52, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (rapport total : 34,796 en 1<sup>er</sup>, 23,493 en 2<sup>e</sup>,

16,850 en 3<sup>e</sup>, 12,582 en 4<sup>e</sup>, 10,102 en 5<sup>e</sup>).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambour Ø 135 x 30 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables 3 positions.

**Dimensions :** L. 1.930 mm, l. 780 mm au guidon, h. 1.090 mm au guidon, empattement 1.250 mm, hauteur de selle 775 mm, garde au sol 190 mm.

Poids : 98,5 kg à sec.

Réservoir essence : 9 l, huile 1,400 l.

Vitesse max. : usine 109,186 km/h. Importé.



**CORSARO REGOLARITA**

Vélocoteur rapide et puissant étudié pour l'enduro.

**CORSARO REGOLARITA**



**Moteur :** 4 temps monocylindre, alésage et course 56 x 50 mm, 123,08 cc, compression 10 à 1, 18 ch à 10.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto 22 BS Ø 22 mm, allumage par volant alternateur rupteur séparé, bobine extérieure, lubrification sous pression par pompe à engrenages, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage (rapport 3,261, 19 x 62), secondaire par chaîne (rapport 4,461, 13 x 58), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (rapport total de transmission 38,806 en 1<sup>er</sup>, 26,201 en 2<sup>e</sup>, 18,792 en 3<sup>e</sup>, 14,032 en 4<sup>e</sup>, 11,226 en 5<sup>e</sup>).

**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, frein AV à tambour Ø 135 x 30 mm, frein AR à tambour moyen spécial à broche Ø 150 x 30 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L. 1.990 mm, l. 800 mm au guidon, h. 1.100 mm au guidon, empattement 1.320 mm, hauteur de selle 9.800 mm, garde au sol 240 mm. Poids : 97 kg à sec.

Réservoir essence : 9 l, huile 1,4 l. **Performances constructeur :** vitesse max. usine avec 13 x 58 : 105 km/h, pente gravissable à la limite du renversement. Importé.

**3 1/2**

**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 Ø 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 38 dents), embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 6 rapports (1 : 3,2 en 1<sup>er</sup>, 1 : 2,0 en 2<sup>e</sup>, 1 : 1,470 en 3<sup>e</sup>, 1 : 1,210 en 4<sup>e</sup>, 1 : 1,047 en 5<sup>e</sup>, 1 : 0,954 en 6<sup>e</sup>).

**Partie cycle :** pneu AV 3,25 x 18,

AR 4,10 x 18, frein AV à tambour double came Ø 200 mm, AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 2.050 mm, l. 670 mm au guidon, h. 1.050 mm au guidon, empattement 1.410 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 200 mm. Poids : 144 kg à sec.

Réservoir essence : 16 l, huile 2,5 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. usine 166 km/h, consommation usine 4,1 l/100 km (normes Cuna).

Essai Moto-Revue : n° 2.134 en 1973.

Importé. Prix : 8.400 F.

**MOTOBECANE MOTOCONFORT**

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 vélocoteurs et elle vient enfin de présenter la version définitive de la 350 trois cylindres tant attendue.

**MOTOBECANE**

16, rue Lesault, 93502 Pantin - B.P. 202

Importateur pour la Belgique :

KAMATO S.A. Brekerlaan 47 - 103 Kobbegem.

Importateur pour la Suisse :

**X1**

La moto-valise dans sa version la plus élaborée : jusqu'à la poignée !

**X1**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 8 à 1, carburateur Gurtner Ø 10 mm, allumage par volant magnétique Novi, à haute tension, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre tubulaire avec carrosserie plastique, pneus AV et

AR 2,50 x 19, freins AV et AR à tambour simple came Ø 70 mm.

**Dimensions :** L. 1.254 mm, l. 440 mm, empattement 894 mm, garde au sol 70 mm, poids 27 kg à sec, réservoir essence 2 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 30,5 km/h.

Prix :  
X1 : 895 F.  
X1 Luxe : 1.054 F.

**X7V**

Toujours la même moto-valise, avec suspension avant, clignotants, et autres galeries des temps modernes ! Un peu plus chère... forcément. On note pour la première fois l'utilisation d'alliage coulé pour les roues.

**X7**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 7,8 à 1, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages et courroie, secondaire par chaîne, rapport 36/11, embrayage automatique centrifuge, variateur de vitesse « Mobymatic » sur modèles V.

**Partie cycle :** cadre tubulaire à carrosserie plastique, pneus AV et AR

2,75 x 10, freins AV et AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspension AV télescopique.

**Dimensions :** L. 1.455 mm, l. 655 mm, empattement 983 mm, garde au sol 80 mm, poids 37 kg à sec, réservoir essence 3,8 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 44,5 km/h.

Prix :  
X7 Standard : 970 F.  
X7 Luxe : 1.120 F.  
X7V Standard : 1.020 F.  
X7V Luxe : 1.180 F.

**3 1/2**

La grande nouveauté de la marque : contribue à marquer la reprise du moteur 4 temps dans les moyennes cylindrées.





X7

**CADY M1**

Rustique et robuste, le Cady à grandes roues est l'un des cyclomoteurs les moins chers actuellement sur le marché.

M1



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 9 à 1, carburateur Gurtner Ø 10 mm, allumage par volant magnétique Novi haute tension, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.  
**Cadre :** poutre en tôle emboutie.

pneus AV et AR 2,00 x 23, frein AV sur la jante à patins, frein AR à tambour simple came Ø 70 mm, suspensions néant.

**Dimensions :** L. 1.620 mm, l. 620 mm, empattement 1.000 mm, garde au sol 100 mm, poids 25 kg à sec, réservoir essence 3 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 33 km/h.  
Prix : 552 F.

**CADY M1 PR**

Identique au précédent, avec des roues plus petites.

M1 PR

**M1 PR**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 9 à 1, carburateur Gurtner Ø 10 mm, allumage par volant magnétique Novi haute tension, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre poutre, ouvert.

pneus AV et AR 2,00 x 20, frein AV sur la jante, à patins, frein AR à tambour simple came Ø 70 mm, suspensions néant.

**Dimensions :** L. 1.510 mm, l. 610 mm, empattement 970 mm, garde au sol 70 mm, poids 27 kg à sec, réservoir essence 2,8 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 31,5 km/h.  
Prix : 676 F.

**CADY M1 PRT**

Toujours dans la série Cady, le PRT se distingue par l'adjonction d'une suspension avant.

M1 PRT



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 8 à 1, carburateur Gurtner Ø 10 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre poutre ouvert, pneu AV 2,00 x 20, AR 4,00 x 20,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 70 mm, suspension AV télescopique, AR néant.

**Dimensions :** L. 1.510 mm, l. 610 mm, empattement 970 mm, garde au sol 70 mm, poids 30 kg à sec, réservoir essence 2,8 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 32 km/h.  
Prix : 735 F.

**CADY M1 PRTS**

Au sommet de la gamme Cady, un modèle plus évolué, à suspension intégrale.

M1 PRTS



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 8 à 1, carburateur Gurtner Ø 10 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre poutre ouvert, pneus AV et AR 2,00 x 20, freins

AV et AR à tambour simple came Ø 70 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.555 mm, l. 620 mm, empattement 1.005 mm, garde au sol 100 mm, poids 34 kg à sec, réservoir essence 2,8 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 32 km/h.  
Prix : 809 F.

### MOBYLETTE G 40 L

Mobylette : aujourd'hui le terme appartient au langage courant, pour désigner toutes sortes de cycles. Le G40, plus rustique, ouvre cette gamme de machines utilitaires et indestructibles.

G 40 L



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 7,8 à 1, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle

### MOBYLETTE G 40 TL

La même, avec une suspension avant.

G 40 TL



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 7,8 à 1, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle emboutie soudée, pneus AV et AR

### MOBYLETTE 40 V

Toujours dans la même série, un modèle plus évolué, sur des points de détail.

40 V

**Moteur :** 2 temps mono-cylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 7,8 à 1, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle emboutie soudée, pneus AV et AR

emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 17, frein AV à patins, sur jante, frein AR à tambour simple came Ø 70 mm.

**Dimensions :** L. 1.660, l. 600 mm, empattement 1.089 mm, garde au sol 80 mm, poids 36 kg à sec, réservoir essence 3,65 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 44 km/h.

Prix : Standard 761 F - Luxe 801 F.

2,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 70 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR néant.

**Dimensions :** L. 1.680 mm, l. 620 mm, empattement 1.110 mm, garde au sol 80 mm, poids 38 kg à sec, réservoir essence 3,65 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 44 km/h.

Prix : Standard 864 F - Luxe 929 F.

2,00 x 17, frein AV à tambour simple came Ø 70 mm, frein AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR néant.

**Dimensions :** L. 1.680 mm, l. 620 mm, empattement 1.110 mm, garde au sol, 80 mm, poids 39 kg à sec, réservoir essence 3,65 l.

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

Prix : Standard 916 F - Luxe 983 F.

40 V



### MOBYLETTE C 50 STD

Mobylette à suspension intégrale. Le modèle « luxe » bénéficie, en outre, de clignotants.

C 50 STD



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 7,8 à 1, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage centrifuge.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x

17, freins AV et AR simple came Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.760 mm, l. 620 mm, empattement 1.160 mm, garde au sol 80 mm, poids 43 kg à sec, réservoir essence 3,6 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 45 km/h.

Prix : G 50 Std 994 F - G 50 LC : 1.197 F.

### MOBYLETTE 50 V

La série V se distingue de la précédente par une transmission par variateur (convertisseur de couple à poulies « biconiques » d'écartement variable).

50 V STD



## 50 V STD

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 7,8 à 1, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge, changement de vitesse : automatique par variateur à courroies.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.760 mm, l. 620 mm, empattement 1.160 mm, garde au sol 100 mm, poids 44 kg à sec, P.I.C. : 172 kg, Réservoir essence 3,65 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : usine 44 km/h.

Prix : 50 V Std 1.050 F - G 50 VLC 1.253 F.

## MOBYLETTE AV 85

La célèbre « Mobylette » sur laquelle la plupart des motocyclistes actuels ont fait leurs premières armes.

AV 85



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 7 à 1, carburateur Gurtner Ø 10 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle emboutie soudée, pneus AV et AR

2,00 x 23, freins AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.760 mm, l. 690 mm, empattement 1.130 mm, garde au sol 130 mm, poids 43,5 kg à sec, réservoir essence 4,83 l.

Vitesse max. : usine 45 km/h.

Prix : 1.102 F.

## MOBYLETTE AV 88

La même, avec variateur.

AV 88



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 7,8 à 1, carburateur Gurtner Ø 13 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge, changement de vitesse par variateur à courroies.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 18,

frein AV à tambour simple came Ø 80 mm, frein AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.760 mm, l. 690 mm, empattement 1.130 mm, garde au sol 130 mm, poids 48 kg à sec, P.T.C. 177 kg.

Vitesse max. : usine 44 km/h.

Prix : 1.158 F.

## MOBYLETTE 92

La Mobylette la plus évoluée. Existe en deux versions : mono ou biplace.

AV 92



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 8,6 à 1, carburateur Gurtner Ø 13 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages et courroie, rapport 33/9, secondaire par chaîne, rapport 39/15, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses automatique par variateur à courroies.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle emboutie soudée, pneus AV et AR

2,25 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 80 mm, frein AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.830 mm, l. 620 mm, empattement 1.195 mm, garde au sol 90 mm à pleine charge, poids 51 kg à sec, P.T.C. 180 kg, réservoir essence 5,8 l.

Vitesse max. : usine 45 km/h.

Prix : monoplace 1.555 F - biplace 1.612 F.

## SP 93

Sur le haut de la gamme, l'allumage électronique fait son apparition pour les cyclomoteurs les plus évolués.

SP 93



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 8,6 à 1, carburateur Gurtner Ø 13 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie et engrenages, secondaire par chaîne, rapport 39/15, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses automatique par variateur.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle

emboutie soudée, pneus AV et AR 2,50 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.810 mm, l. 650 mm, empattement 1.190 mm, garde au sol 100 mm, poids 56 kg à sec, P.T.C. 187 kg, réservoir essence 8,4 l.

Vitesse max. : usine 44 km/h, Essai Moto-Revue n° 2.108 en 1973.

Prix : 1.745 F.

## 93 D

Toujours dans la série des « spéciales » (SP), cyclomoteur biplace, à allumage électronique.

93 D

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 8,6 à 1, carburateur Gurtner Ø 13 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification par mélange, mise en route par démarreur électrique.

**Transmissions :** primaire par engrenages et courroie, rapport 33/9, secondaire par chaîne, rapport 39/15, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses automatique par variateur.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.825 mm, l. 620 mm, empattement 1.190 mm, garde au sol 100 mm, poids 64 kg à sec, P.T.C. 195 kg, réservoir essence 8,4 l.

Vitesse max. : usine 44 km/h.

Prix : 2.086 F.

**SP 94 TT**

Le cyclomoteur du haut de la gamme, en version tout-terrain.

SP 94 TT



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 8,6 à 1, carburateur Gartner Ø 13 mm, allumage par volant magnétique électronique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages et courroie, rapport 33/9, secondaire par chaîne, rapport 39/15, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses automatique par variateur.

99

Cyclomoteur luxueux biplace, équipé de pédales. Doit être immatriculé et considéré comme vélomoteur en biplace.

99



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 49,933 cc, compression 8,6 à 1, carburateur Gartner Ø 13 mm, allumage par volant magnétique électronique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages et courroie, rapport 33/9, secondaire par chaîne, rapport 40/15, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1,795 mm, l. 690 mm, empattement 1,190 mm, garde au sol 110 mm, poids 64 kg à sec, P.T.C. 196 kg, réservoir essence 9,2 l. Vitesse max. : usine 44 km/h. Prix : 2.152 F.

75

Vélomoteur de cylindrée intermédiaire, qui existe avec et sans pédales.

75

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 47 x 41,8 mm, 72,521 cc, compression 10 à 1, puissance maxi à 7.000 tr/mn, couple maxi à 4.000 tr/mn, carburateur Gartner Ø 14 mm, allumage par volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie trapézoïdale, secondaire par chaîne (rapport 40/15) sous carter étanche, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie soulée, pneus AV et AR

2,75 x 17, frein AV à tambour simple came Ø 100 mm, frein AR à tambour simple came Ø 115 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1,795 mm, l. 690 mm, empattement 1,190 mm, garde au sol 110 mm, poids 64 kg à sec, P.T.C. 231 kg, réservoir essence 9,2 l. Vitesse max. : usine 61,6 km/h.

Essai Moto-Revue n° 1.942 en 1969. Prix : 2.047 F.

125

Sa sortie fut en événement et elle continue une honnête carrière malgré la vive concurrence à laquelle elle doit faire face dans son créneau.

125 L



**Moteur :** 2 temps bicylindre, alésage et course 43 x 43 mm, 124,889 cc, compression 10 à 1, 13,5 ch (DIN) à 7.500 tr/mn, 2 carburateurs Gartner Ø 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 (24.890 - 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 Ø

160 mm, frein AR à tambour simple came Ø 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. : usine 120,6 km/h.

Essai Moto-Revue n° 2.120 en 1973.

Prix : 125 : 3.178 F - 125 Luxe : 3.536 F - 125 LT : 3.697 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, en autres, assez révolutionnaire.

350



350

**Moteur :** 2 temps 3 cylindres, alésage et course 53 x 52,8 mm, 349,46 cc, compression 10 à 1, 38 ch à 7.000 tr/mn, 3,6 kg-m 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 89/25, secondaire par chaîne, rapport 31/17, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports 17,256 - 11,390 - 8,534 - 6,989 - 6,111 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 3,00 x 18, frein AV simple disque hydraulique Ø 275

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 158 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 : env. 8.400 F.

## MOTOBI

Voir Benelli.

## MOTO MULLER

Petite marque italienne spécialisée dans les petites et moyennes cylindrées de cross et tout-terrain.

### MOTO-MULLER

MOTO-MULLER 26010 Robecco d'Oglio Via Cavour (Italie).

### REGOLARITA SUPER 50

Vélocoteur tout-terrain, agile et relativement puissant.

#### REGOLARITA SUPER 50



**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 38,8 x 41,8 mm, 49,7 cc, 6 ch à 10.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 19 mm, allumage par alternateur, lubrification par mélange de 6 à 10 %, 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 double berceau tubulaire, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17 ou 2,50 x 21 et 3,00 x 18 sur option, freins AV et AR à tambour simple came Ø 123 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante.

Non importé.

### CROSS COMPETIZIONE 60

Machine destinée aux compétitions de moto-cross, dans les catégories ouvertes à sa cylindrée.

#### CROSS COMPETIZIONE 60



**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, alésage et course 41 x 44 mm, 58 cc, 7,5 ch à 10.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 19 mm, lubrification par mélange de 6,5 à 8 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embraya-

ge multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, Réservoir essence : 8,5 l. Non importé.

## GT CROSS COMPETIZIONE 125

Machine destinée au moto-cross de compétition.

### GT CROSS COMPETIZIONE 125 cc



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 52 x 50 mm, 106 cc, 17 ch à 9.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 7 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, em-

brayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 19, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 136 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante.

Réservoir essence : 8 l.

### CROSS COMPETIZIONE SPECIAL 125

Compétition-client de moto-cross.

#### CROSS COMPETIZIONE SPECIAL



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 52,5 x 55 mm, 120 cc, 17 ch à 9.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 7 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, em-

brayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 19, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 136 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante.

Réservoir essence : 8 l.

Non importé.

## MOTO TRANS

Voir Ducati.

## MUNCH

La nouvelle société Münch Motorradfabrik GmbH a changé de propriétaires tout en maintenant Friedl Münch à la direction technique. Parmi les projets de la marque, on peut noter une restructuration assez poussée des services commerciaux et un vaste plan d'expansion visant en priorité le marché américain. Deux intéressants prototypes sont en gestation, une version 1.308 cc de la « Mammouth » et un 700 cc trois cylindres à moteur Sachs deux temps.

### MUNCH MOTORRADFABRIK GmbH

Hegwaldstrasse 2

6472 - Albstadt/Waldsiedlung (Allemagne).

**Importateur pour la France :**

FURYGANT, 7, rue de la Maison Maternelle, 30 - Nîmes.

**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

TTS

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.



**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 kgm 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

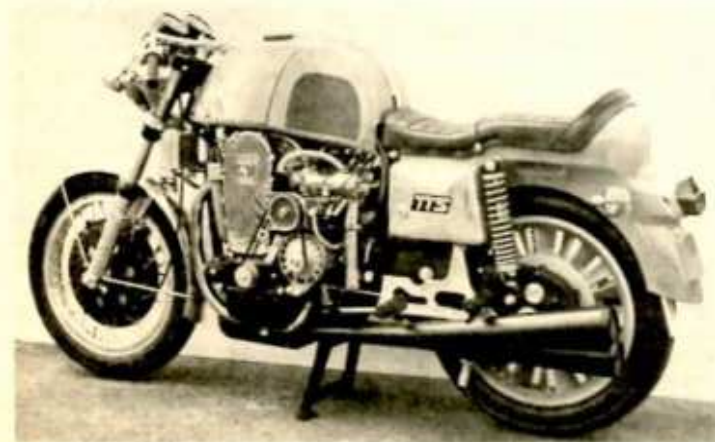
**MUNCH 4 1200 TTSE**

Identique à la précédente, avec un moteur à injection indirecte Kugel-

MUNCH 4 1200 TTSE

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 elektron, 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, Importé.  
Prix : à partir de 35.000 F.

Fisher qui représente un gain de puissance (1) et surtout de souplesse.

**TTSE (injection)**

**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 elektron, 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, Importé.  
Prix : à partir de 40.000 F.

**M.V. AGUSTA**

La plus prestigieuse des marques actuelles sur les circuits de vitesse a déjà été 36 fois championne du monde des constructeurs. Les usines MV Agusta fabriquent surtout des hélicoptères et du matériel aéronautique.

**MV AGUSTA**

Meccanica Verghera S.P.A. Cascina Costa Gallarate - Casella postale 480 (Italie).

**Importateur pour la France :**

Ets GARREAU, 22, rue Robert-Lindet, 75015 Paris.

**Importateur pour la Belgique :**

CLAEYS FLANDRIA p.u.b.a. Torhoutsesteenweg 124 - 8210 Zedelgen

**350 S**

Bicylindre 4 temps assez « tranquille » malgré ses prétentions sportives ; machine basse, légère et homo-

gène. Nouveauté 73 : allumage électronique 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 multidisques 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 dou-

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

**Dimensions :** long. 1960 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 147,5.

Importé.  
Prix : 7.804 F.

**350 GT**

Identique à la précédente dans une robe plus sage, 1973 : allumage électronique.

350 GT



**350 GT 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 à carter humide, 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 interrompu, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,25 x 18, frein AV à tambour double

**350 SCRAMBLER**

La même, encore, 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 forcée 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 dou-

**750 « S »**

Prestigieuse à défaut d'être efficace, la MV4 de route souffre d'un poids prohibitif pour une moto sportive et 750 « S »

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

**Dimensions :** long. 1.960 mm, empattement 1.250 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.

Importé.

ble 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 1.250 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.

Importé.

Prix : 7.582 F.

d'une finition assez bâclée. Mais enfin... il faut tout de même lui reconnaître une certaine personnalité.



**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 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, pneu AV 3,50 x 18, AR 4,00 x 18, frein AV à double tambour double came Ø 228 mm, frein AR à tam-

bour 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 7,8 l/100 km (C.U. NA), essai Moto-Revue 9 l/100 km à 160 km/h.

Essai Moto-Revue n° 2.071 en 1972. Importé.

**750 GT**

Identique à la « S » mais biplace et d'une esthétique plus moderne.

**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 7.900 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 (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, pneu AV 3,50 x 18, AR 4,00 x 18, frein AV à double tambour double came Ø 228 mm, frein 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 ».

Importé.

**M.Z.**

Curieusement, la politique sportive de la marque (présente dans tous les Grands Prix de Vitesse) ne se répercute que sur un modèle « tout-terrain ». Sur les motos routières, par contre, les performances sont systématiquement sacrifiées à l'endurance et à la longévité.

**MZ**

MZ - VEB - Motorradwerk - Zschopau 936 (Allemagne de l'Est).

Importateur pour la France :

Ets BONNET, 78, avenue du Général-Leclerc, 92000 Boulogne.

**ES 125/1 TROPHY**

Une moto pour aller loin... et, en plus, on a le temps de regarder le paysage !

**ES 125/1 TROPHY**

**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 sous carter étanche, 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, freins AV et AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV et AR oscillantes, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L. 1.990, l. 750, h. 1.150 mm.

**Poids :** 105 kg à sec. C.U. 155 kg.

**Réservoir essence :** 11,5 l.

**Performances constructeur :** Vitesse max. : usine 100 km/h. Consommation : usine 2,3 à 3,5 l/100 km.

### ES 150/1 TROPHY

Largement dimensionnée à tout point de vue, elle a l'air prête à s'envoler avec son vaste garde-boue avant suspendu. Calme et pondérée.

ES 150/1 TROPHY



**Moteur:** 2 temps monocylindre, alésage et course 56 x 58 mm, 143 cc, compression 10 à 1, 12,5 ch à 6.300 tr/mn, 1,5 kg-m à 5.500 tr/mn, allumage par batterie-bobines, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

**Transmissions:** primaire par engrenage, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisque 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 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV et AR oscillantes, amortisseurs réglables.

**Dimensions:** L. 1.990, l. 750, h. 1.150 mm.

**Poids:** 105 kg à sec. C.U.: 155 kg.

**Réservoir essence:** 11,5 l.

**Performances constructeur:**

Vitesse max.: usine 105 km/h.

Consommation: usine 2,4 à 3,8 l/100 km.

Non importé.

### ES 175/2 TROPHY

Très solide, très endurante, etc. Un peu massive, quoi. Réservée aux pays de l'Est.

ES 175/2 TROPHY

**Moteur:** 2 temps monocylindre, alésage et course 58 x 65 mm, 172 cc, compression 9,5 à 1, 16 ch à 5.400 tr/mn, 2 kg-m à 4.500 tr/mn, allumage par batterie-bobines, lubrification par mélange à 3 %, 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 simple berceau tubulaire, pneu AV 3,00 x 16, AR

3,50 x 16, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV oscillante, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions:** L. 2.090, l. 802, h. 1.050 mm, garde au sol 170 mm.

**Poids:** 138 kg à sec. C.U.: 169 kg.

**Réservoir essence:** 16 l.

**Performances constructeur:**

Vitesse max.: usine 110 km/h.

Consommation: usine 2,8 l à 4,8 l/100 km.

Non importé.

### ES 250/2 TROPHY

Modèle étudié pour les longues distances sur des parcours hasardeux.

ES 250/2 TROPHY



**Moteur:** 2 temps monocylindre, alésage et course 69 x 65 mm, 243 cc, compression 9,5 à 1, 21 ch à 5.500 tr/mn, 2,7 kg-m à 5.000 tr/mn, allumage par batterie-bobines, lubrification par mélange à 3 %, 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 simple berceau,

pneu AV 3,00 x 16, AR 3,50 x 16, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV oscillante, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions:** L. 2.090, l. 802, h. 1.060 mm, garde au sol 170 mm.

**Poids:** 138 kg à sec. C.U.: 169 kg.

**Réservoir essence:** 16 l.

**Performances constructeur:**

Vitesse max.: usine 120 km/h.

Consommation: usine 3,4 à 5,2 l/100 km.

Non importé.

### ES 250 ATTELEE - TOURISME

Identique à la ES 250 avec un side-car étudié pour la route et le grand tourisme. Non importé.



### ES 250 ATTELEE - UTILITAIRE

Caractéristiques techniques identiques à la ES 250 solo, avec, en prime, une gigantesque soute à bagages déguisée en side-car. Non importé.

ES 250 ATTELEE/VERSION UTILITAIRE



### ETS 125 TROPHY SPORT

Bonne synthèse entre l'utilitaire increvable et la petite moto de tourisme.

ETS 125 TROPHY SPORT



**Moteur:** 2 temps monocylindre, alésage et course 52 x 58 mm, 123 cc, compression 10 à 1, 11 ch (SAE) à 6.300 tr/mn, 1,25 kg-m à 5.500 tr/mn, allumage par batterie-bobine, lubrification par mélange à 3 %, 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 simple berceau

en tôle emboutie, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions:** L. 2.025, l. 850, h. 1.250 mm.

**Poids:** 109 kg à sec. C.U.: 161 kg.

**Réservoir essence:** 9 l.

Vitesse max.: usine 100 km/h.

Importé.

### ETS 150

Machine homogène dans cette cylindrée non conventionnelle. Robuste et assez bien finie.

ETS 150

**Moteur:** 2 temps monocylindre, alésage et course 56 x 58 mm, 143 cc, compression 10 à 1, 12,5 ch à 6.300 tr/mn, 1,5 kg-m à 5.500 tr/mn, allumage par batterie-bobines, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

**Transmissions:** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, 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, freins AV et AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions:** L. 2.025, l. 750, h. 1.060 mm.

**Poids:** 109 kg à sec. C.U.: 152 kg.

**Réservoir essence:** 9,5 l.

**Performances constructeur:**

Vitesse max.: usine 105 km/h.

Consommation: usine 2,4 à 3,8 l/100 km.

Non importé.





**ETS 250**

Modèle de pointe de la production MZ sobre et économique. Remplacé par le nouveau « TS ».

ETS 250 « TROPHY SPORT »



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 69 x 65 mm, 243 cc, compression 10 à 1, 21 ch (SAE) à 5.500 tr/min, 2,7 kg-m à 5.000 tr/min, allumage par batterie-bobine, lubrification par mélange à 3 %, 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 simple berceau, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,50 x 16, 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. 2.200, l. 750, h. 1.050 mm, garde au sol 170 mm.  
**Poids :** 134 kg à sec. C.U. : 160 kg.  
**Reservoir essence :** 22 l.  
**Performances :**  
 Vitesse max. : usine 130 km/h, essai Moto-Revue 129,20 km/h, 400 m D.A., essai Moto-Revue 18"2, consommation usine 3,5 à 5,5 l/100 km, essai Moto-Revue 3 à 6 l/100 km.  
 Essai Moto-Revue n° 2.056 en 1971.  
 Importé.  
 Prix : 4.220 F.

**ETS 250 / 1 G-5**

Malgré ses airs de mastodonte, cette 250 peut s'avérer être une dangereuse concurrente dans les compétitions de type « Six Jours » ou « Enduro ».



**ETS 250 1 G-5**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 69 x 65 mm, 243 cc, compression 10 à 1, 27,5 ch (SAE) à 6.000 tr/min, allumage par batterie-bobine, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne sous carter, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre monopoutre, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Garde au sol 210 mm, poids 135 kg à sec.  
**Performances constructeur :**  
 Vitesse max. : usine 130 km/h  
 Essai Moto-Revue n° 2.122 en 1973.  
 Importé.

**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 57 x 60 mm, 123 cc, compression 10 à 1, 11 ch (SAE) à 5.500 tr/min, 2,5 kg-m à 5.000 tr/min, 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.  
**Reservoir essence :** 12 l.  
**Vitesse max. :** usine 100 km/h, consommation usine 2,3 à 3,6 l/100 km.  
 Importé.  
 Disponible fin 1973.

**TS 150**

Identique à la précédente, avec un peu plus de puissance et de couple moteur.

**TS 150**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 56 x 58 mm, 143 cc, compression 10 à 1, 12,5 ch (SAE) à 6.000 tr/min, 1,25 kg-m à 5.000 tr/min, allumage par batterie-bobine, lubrification par mélange à 3 %, 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 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.  
**Reservoir essence :** 12 l.  
**Performances constructeur :**  
 Vitesse max. : usine 105 km/h, consommation usine 2,4 à 3,8 l/100 km.  
 Non importé.

**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.



**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. Importé.

Disponible fin 73.

## NEGRINI

Autour de différentes versions du moteur Franco Morini 50 cc, Negrini fabrique plusieurs modèles de cyclomoteurs et vélomoteurs, utilitaires ou sportifs.

### NEGRINI

41056 Savignano Sol Panaro Via Claudia, 837 - Modène (Italie).

**Importateur pour la France :**

« EUROPE-SPECIALITES », 27, av. Gabriel-Péri, 13160 Château-Renard.

### LE PROTTO ELASTIC

Cyclomoteur utilitaire à cadre ouvert et suspension intégrale.

### LE PROTTO ELASTIC



**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, 49 cc, 1,3 ch, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports automatique ou monovitesse.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire,

ouvert, pneus AV et AR 2,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, monoplace, réservoir essence 4 l.

**Performances constructeur :** Pente gravissable 15 %, consommation usine 1,3 l/100 km. Importé. Prix : 1.350 F.

et poutre supérieure, pneu AV 2,50 x 16, pneu AR 3,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, monoplace, réservoir essence 3,5 l, consommation usine 1,9 l/100 km. Importé. Prix : 1.940 F.

### SPEEDWAY SPECIAL



### SUPER SPRINT - CROSS FUORISTRADA

Autour de la version la plus élaborée du moteur, des machines à 4 et 5 vitesses, taillées pour la route ou le tout-terrain.

### SUPER SPRINT EXPORT 4/5 V.



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 49 cc, 6 ch, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, 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 et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, consommation 1,9 l/100 km. Importé. Prix : 4 vit. 2.040 F, 5 vit. 2.190 F.

Existe en version « Cross Fuoristrada ». Importé. Prix : 4 vit. 2.180 F.

### SPORT 3 V

Identique aux précédents (version route) mais avec un moteur très sage.

### SPORT 3 V.



**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, 49 cc, 1,8 ch, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 105 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, consommation usine 1,9 l/100 km. Importé. Prix : 1.710 F.

### BIG-BOY ELASTIC

Un nom amusant, une selle rétractable, un guidon repliable, des roues de 9"... une moto-valise, quoi !

## BIG-BOY ELASTIC



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 49 cc, 1,3 ch, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports automatique ou monovitesse.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire,

ouvert, pneus AV et AR 2,50 x 9, freins AV et AR à tambour simple came  $\varnothing$  118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, monoplace.

Pente gravissable 15 %, consommation usine 1,3 l/100 km.

Importé. Prix : 1.350 F.

## GIPSY CROSS R 14

Cross, c'est beaucoup dire, mais il paraît apte à gambader à 15 km/h, de l'autre côté des talus.

## GIPSY CROSS R14



**Moteur :** 2 temps monocylindre F. Morini, 47,6 cc, 1,3 ch, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,25 x 14, freins

AV et AR à tambour simple came  $\varnothing$  90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, réservoir essence 3 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. usine 15 km/h, consommation usine 1,3 l/100 km.

Importé. Prix : 1.300 F.

## GIPSY R 8

Le plus petit de la gamme. Spécialement étudié pour parcourir les salles de séjour des vastes résidences secondaires... ou presque.

## GIPSY R8



## GIPSY R8

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 47,6 cc, 1,3 ch, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, pneus AV et AR 2,50 x 8, freins AV

et AR à tambour simple came  $\varnothing$  90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, réservoir essence 3 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. usine 15 km/h, consommation usine 1,3 l/100 km.

Importé.

## DRAGSTER 4 M

Un bien curieux Dragster à cadre « tandem » et moteur 110 cc. A quand la sextuplette ?

## DRAGSTER 4 M



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 53 x 50 mm, 110 cc, 9 ch à 6.500 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage par 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire

de gros diamètre formant réservoir d'essence et faux double berceau, pneu AV 2,75 x 16, AR 3,00 x 16, freins AV et AR à tambour simple came  $\varnothing$  140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.

Poids : 80 kg à sec.

Réservoir essence dans le cadre.

Vitesse max. : usine 80 km/h.

Non importé.

## 125 NEGRINI - MOTO SPORT

125 de tourisme propre et bien faite utilisant le nouveau 125 Moto-Morini. Il existe une version 110 cc utilisant le moteur du Dragster 4 M et munie de pneus de 17".



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 125 cc, carburateur Dell'Orto, 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 2,75 x 16, AR 3,00 x 16, freins AV et AR à tambour simple came  $\varnothing$  140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 80 kg à sec.

Réservoir essence : 10 l.

Vitesse max. : usine 125 km/h.

Non importé.

## NOGUCHI

Noguchi, un ingénieur de l'usine Yamaha, produit à l'intention des U.S.A. quelques « spéciales » de cross qui ne manquent pas d'intérêt. Les pièces sont soit d'origine Yamaha, de série ou du département de course, soit dues au talent de Noguchi lui-même.

NOGUCHI - Japon.



**Moteur :** base Yamaha, 2 temps monocylindre, alésage et course 58 x 50 mm, 123 cc, compression 8 à 1, 28,5 ch à 8.800 tr/mn, 1,97 kg-m à 8.200 tr/mn, carburateur Mikuni Ø 28 mm, filtre à air papier, allumage par magnéto, 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 (Yamaha), 1. 35,24 - 2. 25,62 - 3. 20,07 - 4. 16,59 - 5. 14,21.  
**Partie cycle :** cadre double berceau

(Yamaha), pneu AV 3,00 x 21, AR 3,75 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 110 mm, AR à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables à radiateur d'huile (KYB).

**Dimensions :** larg. 840 mm, empattement 1.225 mm, hauteur de selle 810 mm, garde au sol 286 mm.  
**Poids :** 81 kg à sec (AV 44 % - AR 56 %).

Non importé.

## NORTON

La seule usine de motos anglaise à avoir fait des bénéfices en 1972 poursuit avec succès une dynamique politique d'expansion et de ventes. Hormis les AJS de cross qui sont un peu dépassées, les modèles routiers se sont modernisés tout en s'habillant au goût du jour, sans renier pour autant leurs traditions. Une nouvelle AJS de 500 cc est en préparation.

### NORTON VILLIERS EUROPE LTD

Central Way - Andover - Hampshire (Angleterre).

**Importateur pour la France :**

NORTON VILLIERS EUROPE, 54, rue Rouget-de-l'Isle, 92 - Puteaux.

**Importateur pour la Belgique :**

PODEVYN, esplanadeplein, 1-9300 Aalst (Belgique).

**Importateur pour la Suisse :**

NOMO AG, Breitenrainstrasse 14, 031 Bern.

### COMMANDO 750 : ROADSTER - INTERSTATE - HI-RIDER

#### MOTEUR STANDARD

Avec un taux de compression relativement faible de 8,5 à 1, ces modèles sont parmi les plus robustes et durables de la marque... Avec,

en plus, la légendaire tenue de route des Norton. Seule survivance du passé : un frein AV à tambour, joli mais dépassé, sur la Hi-rider.

#### COMMANDO ROADSTER



### COMMANDO ROADSTER

**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 73 x 89 mm, 745 cc, compression 8,5 à 1, (SAE) 58 ch à 6.500 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, rapport 2,21 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (12,40, 8,25, 5,90, 4,84 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 4,10 x 19, frein AV simple disque hydraulique (sauf Hi-rider : tambour double came), frein

AR tambour simple came Ø 175 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 2.230 mm, l. 660 mm, empattement 1.450 mm, garde au sol 150 mm, poids 189-196 kg à sec, réservoir essence 27 l (Interstate), 11 l (Roadster), 9 l (Hi-rider), huile 3 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. usine 174 km/h, essai M.-R. 179 km/h, 400 m D.A. usine 13", essai M.-R. 13"8. Essai Moto-Revue n° 2.092 (1972).

Importé.

Prix : Interstate 11.650 F - Roadster 11.510 F.

### COMMANDO ROADSTER (HIGH COMPRESSION-COMBAT)

La 750 la plus puissante. Si elle n'apprécie pas outre mesure les trajets urbains, elle supporte fort bien les

longs trajets routiers où elle révèle sa vraie nature, en même temps qu'un agrément sans égal.

**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage 73 x 89 mm, 745 cc, compression 9,5 à 1, (SAE) 62 ch à 6.500 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, rapport 2,09 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (11,20, 7,45, 5,30, 4,38 à 1).

**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 réglables.

**Dimensions :** L. 2.230 mm, l. 660 mm, empattement 1.450 mm, garde au sol 150 mm, poids 196 kg à sec, réservoir essence 11 l, huile 3 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. usine 191 km/h, 400 m D.A. usine 12"5. Non importé.

### 850 ROADSTER - INTERSTATE - HI-RIDER

Les gros moteurs 828 cc constituent la plus importante innovation de la firme depuis l'apparition des premiers « Commando ». Ces twins,

nettement plus souples, représentent l'aboutissement actuel de l'école britannique.

#### HI-RIDER 850



**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 77 x 89 mm, 828 cc, compression 60 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, 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 réglables.  
**Dimensions :** L. 2.230 mm, l. 660 mm, empattement 1.450 mm, garde au sol 150 mm, poids 190-196 kg à sec, réservoir essence 27 l (Interstate), 11 l (Roadster), 9 l (Hi-rider), huile 3 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. usine 200 km/h, 400 m D.A. usine 12"5.

Importé.

Prix : Interstate 12.800 F - Roadster 12.433 F.

### 750 PRODUCTION RACER - FORMULA 750 RACER

La première est munie de tout l'équipement routier et ne diffère de la série que par ses superstructures « course » et la sélection rigoureuse

de ses pièces moteur. La « Formula 750 », plus élaborée, est équipée de gros carburateurs et d'un échappement libre.

## 750 JOHN PLAYER FORMULA



**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 77 x 80 mm, 750 cc, compression 10,5 à 1, Formula 750 Racer : 80 ch à 8.000 tr/mn, 2 carburateurs Concentric Ø 33 mm, allumage par batterie-bobines, 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, env. 17.000 F.

## A.J.S. STORMER 250

Machines de moto-cross compétition-client, très jolies à défaut d'être efficaces. Dernières motos à porter le nom d'une marque jadis prestigieuse sur les circuits de vitesse.

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 68 x 68 mm, 247 cc, compression 10,75 à 1, (à la roue arrière) 35 ch de 5.500 à 7.000 tr/mn, 4,35 kgm à 5.500 tr/mn, carburateur Amal Concentric Ø 34 mm, allumage par volant magnétique à bobine extérieure, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne, rapport 1,666 à 1, secondaire par chaîne, rapport 4,54 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (2,53, 1,66,

1,255, 1,00 à 1 ou 2,00, 1,51, 1,255, 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 à moyeu conique, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L. 2.070 mm, empattement 1.435 mm, hauteur de selle 775 mm, garde au sol 240 mm, poids 110 kg à sec, réservoir essence 8,5 l, importé.

## A.J.S. STORMER 410

Identique à la précédente, avec un moteur plus gros et sensiblement les mêmes espérances en compétition. Sera prochainement remplacée par une toute nouvelle 500 cc.

## A.J.S. STORMER 410



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 83 x 74 mm, 403 cc, compression 11 à 1, (à la roue AR) 25 ch de 8.000 à 8.000 tr/mn, 3,04 kgm à 5.750 tr/mn, carburateur Amal Concentric Ø 32 mm, allumage par volant magnétique à bobine extérieure, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne, rapport 2,15 à 1, secondaire par chaîne, rapport 4,54 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (2,53, 1,65,

1,255, 1,00 à 1 ou 2,00, 1,51, 1,255, 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 à moyeu conique, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L. 2.070 mm, empattement 1.435 mm, hauteur de selle 775 mm, garde au sol 240 mm, poids 107 kg à sec, réservoir essence 8,5 l, importé.

## JONAS OEGLAEND

Voir Tempo.

## OMER

Usine italienne spécialisée dans les cyclomoteurs et vélocycleurs de 50 cc à moteurs Minarelli.

## OMER

Via Cattaneo - Reggio Emilia - Italie.

## SPORT 73

Auteur de la même base mécanique que le « Miura », un vélocycle sportif, rapide et agile.

## SPORT 73

**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 49 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

te de vitesses à 4 rapports (option 5).

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

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

## CROSS MIURA

Vélocycle tout-terrain très bien fini. Le modèle le plus évolué de la marque.

## CROSS MIURA



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 49 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par 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, pneu AV 2,25 x 21, AR 2,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique (Cérian), AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

## GT 3 V

Cyclomoteur utilitaire à suspension intégrale.

## GT 3 V



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

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports à commande manuelle.

**Partie cycle :** cadre double berceau, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Réservoir essence : 7,5 l.

Non importé.

## BAY-BAY

Vélocycle monoplace à petites roues et suspension intégrale.

## BAY-BAY

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

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

**Partie cycle :** cadre simple berceau ouvert, pneus AV et AR 2,25 x 8, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Réservoir essence : 3,5 l.

Non importé.



## 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.

**OSSA** Macchinaria Cinematografica S.A.  
Poligno Industrial Zona Franca, Barcelone (Espagne).

**Importateur pour la France :**  
OSSA FRANCE LSM, 8, rue du Docteur-Leray, 95-Argenteuil.

**Importateur pour la Belgique :**  
PIROTTE, rue A.-Thomas 71 - 4821 Andrimont.

**Importateur pour la Suisse :**  
WUILLEMIN - Echenden.

### 250 ENDURO

Machine surtout conçue pour aller vite en tout-terrain, suivant les impératifs de l'enduro.

250 AE 73 = ENDURO =



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 250 cc, compression 11,5 à 1, 28 ch à 5.800 tr/min, carburateur Amal Ø 32 mm, allumage électronique Motoplatt, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne duplex, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (3,60 - 2,45 - 1,82 - 1,35 - 1,00 à 1).

### 250 TRIAL

Réplique de la machine championne d'Europe de trial. Une des meilleures « compétition-client » disponibles sur le marché dans cette discipline.

« MICK ANDREWS REPLICA » 250 TRIAL

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 250 cc, 22 ch à 7.000 tr/min, carburateur IR2 Ø 27 mm, allumage Motoplatt électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne duplex, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (4,31 - 3,24 - 2,40 - 1,82 - 1,00 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau.

244



### 250 EXPLORER

Très proche de la « trial » dont elle ne diffère que par le dessin d'ensemble et des points de détail.

EXPLORER 250



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 250 cc, carburateur Amal Ø 27 mm, allumage électronique Motoplatt, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne duplex, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (4,31 - 3,24 - 2,40 - 1,82 - 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.

Importé.

### 250 SPORT

Modèle de base de l'usine Ossa. Une version « Super sport » de ce modèle a été réalisée en France : il s'agit de la célèbre « SPO » qui

250 SPORT

truste les victoires dans les courses de promotion. SPO : 86 kg, 170 km/h (constructeur).



**250 SPORT**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 246 cc, compression 11 à 1, 26 ch (DIN) à 7.000 tr/mn, carburateur IRZ Ø 33 mm, allumage thyristor Motoplat sans contact, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne duplex, rapport 2,25 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,25 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports

**250 MOTO-CROSS**

Machine de moto-cross compétition-client. Disponible en octobre 73.

**250 MOTO-CROSS**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 246 cc, compression 11 à 1, 33 ch (DIN) à 7.000 tr/mn, carburateurs IRZ Ø 33 mm, allumage thyristor Motoplat sans contact, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne duplex, rapport 2,25 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,25 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile,

boîte de vitesses à 4 rapports (2,20 - 1,64 - 1,22 - 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 Ø 156 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 98 kg à sec.

Importé.

**PALOMA**

La société Paloma-Cazenave limite actuellement 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.

**301**

Cyclo utilitaire à habillage sportif. Seul le moteur à 3 vitesses différencie le 300 des 410 et 510.

301



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, 49 cc, 1,8 ch, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédalier.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports (au guidon),

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV et AR 2,25 x 18, frein AV à tambour simple came, frein AR (au pied) à tambour, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 10 l.

Vitesse max. : usine 45 km/h.

**410 - 410 C - 50**

Cyclomoteurs sportifs limités à 45 km/h. Le 410 C est une version tout-terrain, 410



**Moteur :** Franco Morini Turbo Star, 2 temps monocylindre, 49 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédalier.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (mod. 410), 5 rapports (mod. 510).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,25 x 18, sauf 410 C : 2,50 x 17, frein AV à tambour simple came, frein AR à tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 7 ou 9 l.

Vitesse max. : usine 45 km/h.

**PANNONIA**

Outre des modèles simples et utilitaires destinés aux pays de l'Est, Pannonia commence à s'intéresser au marché européen avec la 250 P 20 et sa toute nouvelle 350.

**PANNONIA**

Société d'exportation des aciéries et mines CSEPEL.

Pöb 354 - Budapest 62 (Hongrie).

Importateur pour la France :

Ets GANIER et fils, 156, cours Lieutaud, 13006 Marseille.

**P 10**

Une hongroise « à la Jawa » qui remplit bien son rôle utilitaire dans son pays d'origine.

**P 10**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 68 x 68 mm, 247 cc, compression 7,5 à 1, 16 ch à 5.250 tr/mn, 2,3 kg-m, lubrification par mélange à 4 %, 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 double berceau, pneu AV 3,00 x 19, AR 3,25 x 19,

frein AV à tambour simple came Ø 120 mm, frein AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** long. 2.100, larg. 680 mm, empattement 1.380 mm.

Poids : 149 kg à sec.

Réservoir essence : 15,5 l.

Vitesse max. : usine 130 km/h.

Non importé.

**T 5**

Plus utilitaire encore et d'une esthétique moins moderne, la T5 est le modèle le plus économique de la gamme.

**T 5**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 68 x 68 mm, 247 cc, compression 7,5 à 1, 16 ch à 5.250 tr/mn, 2,16 kg-m, lubrification par mélange à 4 %, 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 double berceau, pneu AV 3,00 x 19, 3,25 x 19,

frein AV à tambour simple came Ø 120 mm, frein AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** long. 2.100 mm, larg. 680 mm, empattement 1.380 mm.

Poids : 145 kg à sec.

Vitesse max. : usine 120 km/h.

Non importé.



**P 20**

Rappelant furieusement les anciennes Yamaha, la P 20 est robuste et économique mais ne peut encore, par ses performances, rivaliser avec les

Japonaises. Il faut noter les très belles prestations de ces machines en 250 cc aux deux derniers Bol d'Or.

**P 20**



**Moteur :** 2 temps bicylindre, alésage et course 56 x 50 mm, 246 cc, compression 8,5 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 multidisques 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. 1.960 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.

**P 350**

Un pas en avant vers la moto moderne a été franchi avec cette nouvelle 350. Mais elle n'est pas encore commercialisée.

**P 350**



**Moteur :** 2 temps bicylindre, alésage et course 62 x 54 mm, 324 cc, compression 11 à 1, 32 ch à 7.000/7.500 tr/min, 3 kg-m à 6.000/6.500 tr/min, 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 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 18, AR 3,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.

**Poids :** 148 kg à sec.  
**Réservoir essence :** 16,5 l.  
**Vitesse max. :** usine 140 km/h.  
**Non importé (nouveau modèle).**

**PDV**

La Power Dyne Vehicles Inc. produit une gamme intéressante de petites et moyennes cylindrées de route et tout-terrain. Ces machines sont assemblées autour de moteurs construits à Taiwan et ressemblent beaucoup à la production japonaise actuelle.

**P.D.V.**

Power Dyne Vehicles Inc. 100 Jenckles Hill Road - Lincoln, RI 02865, U.S.A.

**SSS 125**

A mi-chemin entre la machine sportive et l'utilitaire, elle reflète encore plus que les autres l'influence japonaise.

**SSS 125**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, 125 cc, 14,6 ch à 8.000 tr/min, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, 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, pneu AV 2,50 x 18, AR 2,75 x 18, freins AV et AR à tambour simple

came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L. 1.830, l. 775, h. 1.030 mm, empattement 1.160 mm, hauteur de selle 825 mm.

**Poids :** 73 kg à sec.  
**Performances constructeur :** vitesse max. usine 110 km/h, consommation usine 52 km/l.

Non importé.

**MTB 125**

Véritable « route et tout-terrain », très légère et bien finie.

**MTB 125**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, 125 cc, 14,6 ch à 8.000 tr/min, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, 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 double berceau,

pneus AV et AR 2,50 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L. 1.830, l. 955, h. 930 mm, empattement 1.210 mm, hauteur de selle 720 mm.

**Poids :** 67 kg à sec.  
**Non importé.**

**TRC 125**

Petite machine spécialement étudiée pour les parcours en terrains variés et éventuellement apte à franchir des passages délicats.

**TRC 125**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, 125 cc, 14,6 ch à 8.000 tr/min, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, 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 double berceau, pneu AV 2,75 x 19, AR 3,50 x 18,

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

**Dimensions :** L. 1.880, l. 955, h. 1.030 mm, empattement 1.270 mm, hauteur en selle 695 mm.

**Poids :** 93 kg à sec.  
**Consommation usine :** 52 km/l.

Non importé.



**125 MINI-ENDURO**

Première étape du « rétrécissement » des modèles, cette machine a des dimensions inhabituelles, entre les « minis » et les motos « normales ».

**125 MINI-ENDURO**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, 125 cc, 14,6 à 6.000 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification séparée, 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 double berceau,

**60 MINI-ENDURO**

Le « rétrécissement » se poursuit, mais le poids reste sensiblement identique.

**60 MINI-ENDURO**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 60 cc, 4,5 ch à 8.000 tr/mn, allumage par 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 16, AR 2,50 x 15, freins AV et AR à tambour simple

came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L. 1.620, l. 775, h. 955 mm, empattement 1.085 mm, hauteur de selle 645 mm.

**Poids :** 55 kg à sec.

Non importé.

Existe également avec le moteur 125 cc.

**TSC 60**

Abouissement de la miniaturisation dans la gamme. Petite moto pour rouler sur le gazon. Présentation et finition impeccables.

**TSC 60**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 60 cc, 4,5 ch à 8.000 tr/mn, allumage par 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneus AV et AR 3,50 x 10, freins AV et AR à tambour simple came,

suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L. 1.470, l. 775, h. 1.060 mm, empattement 1.060 mm, poids 50 kg à sec.

**Performances constructeur :** vitesse max. usine 64 km/h, consommation usine 70,5 km/l.

Non importé.

**360 MX « GRINGO » (250 MX - 125 MX)**

Machines de moto-cross compétition-client.

**360 MX « GRINGO »**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, admission à clapet, 352 cc, carburateur Mikuni Ø 34 mm, allumage par 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,

pneu AV 2,75 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 :** empattement 1.420 mm, garde au sol 254 mm, poids 97,5 kg à sec.

Non importé.

[Existe aussi en version 125 et 250 cc].

**PENTON**

Les KTM sont distribuées aux U.S.A. sous le sigle Penton. La 250 et la 360 n'étant pas encore commercialisées. La gamme est actuellement constituée des 100 cc Berkshire, 125 ISDT et 175 Jackpiner. Les 100 et 125 sont disponibles en version Enduro ou Cross (MX). L'équipe américaine remporta avec Penton une quatrième place aux ISDT en 1971.

**PENTON**

1354 Colorado Ave Lorain - Ohio (U.S.A.).



**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 48 x 54 mm, 98 cc, 16 ch à 8.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 27,5 mm, allumage Motoplat électronique 6 V, 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 en tubes Reynold, 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 Cériani, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** larg. 870 mm, haut. 1.170 mm, empattement 1.390 mm.  
**Poids :** 92 kg à sec (enduro), 90 kg (MX).  
**Réservoir essence :** 10 l.  
 Non importé.

**PENTON TRIAL 125**

Depuis fin 1972, Penton commercialise sa première moto de trial. Il s'agit en fait d'une Wassel britannique rebaptisée

pour la distribution aux U.S.A.

**TRIAL 125**

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc (en option 152 cc), compression 10 à 1, 16 ch à 5.880 tr/mn, carburateur Amal Ø 22 mm, allumage Motoplat 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 6 rapports.

te de vitesses à 6 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple (moyeux coniques), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Poids :** 90 kg à sec.  
**Réservoir essence :** 6,8 l.  
 Non importé.

**125 SIX DAYS ENDURO ET MX**

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 122 cc, compression 11 à 1, 19 ch à 8.500 tr/mn, carburateur Bing Ø 26 mm, allumage motoplat électronique 6 V, lubrification par mélange 5 %, 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 en tubes Reynold, 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 :** larg. 870 mm, haut. 1.170 mm, empattement 1.390 mm.  
**Poids :** 99 kg à sec, 115 km/h.  
**Réservoir essence :** 10 l.

**175 JACKPNER ENDURO**

**Moteur :** KTM 2 temps monocylindre, alésage et course 63,5 x 54 mm, 171 cc, 26 ch, carburateur Amal Ø 30 mm, filtre à air en mousse, allumage Motoplat 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 6 rapports (1<sup>re</sup> : 2,84, 2<sup>e</sup> : 1,77, 3<sup>e</sup> : 1,32, 4<sup>e</sup> : 1,04, 5<sup>e</sup> : 0,89, 6<sup>e</sup> : 0,76/1).  
**Partie cycle :** cadre double berceau

tubulaire, pneu AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came (largeur de garnitures : 30 mm), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique Cériani, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.  
**Dimensions :** empattement 1.400 mm, garde au sol : 230 mm.  
**Poids :** 102 kg à sec (45,7 % sur l'avant, 54,3 % sur l'arrière), réservoir essence 11,4 l.  
 Non importé.

**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 cyclo-moteurs 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.

**101 S - 101 T**

Modèles de base, avec ou sans suspension avant.

**101 S**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 7,4 à 1, 1 ch à 4.000 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 10 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par courroie trapézoïdale, secondaire par chaîne, embrayage automatique : embr. moteur à disque et système de lancement à masselottes, monovitesse.  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tube et

tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 19, frein AV (S : à patins), T : tambour simple came Ø 70 mm, frein AR tambour simple came Ø 70 mm, suspension AV télescopique (101 T seulement).  
**Poids :** 31,1 kg (101 S), 33,1 kg (101 T)  
**Réservoir essence :** 3,2 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 35 km/h, consommation 1,8 l/100 km.

Prix : 101 S : 578 F ; 101 T : 687 F.



**102 R - 102 T**

Identiques aux précédents, avec un demi-cheval de plus.

**102 R**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 7,4 à 1, 1,5 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 12 mm, allumage volant magnétique 8 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par courroie trapézoïdale, secondaire par chaîne, embrayage automatique (identique aux 101 S et T), monovitesse.  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tube

et tôle emboutie, pneu AV et AR 2,00 x 19, frein AV (R : patins) et AR à tambour simple came Ø 70 mm, suspension AV télescopique (T seulement).  
**Poids R :** 31,1 kg ; T : 32,8 kg.  
**Réservoir essence :** 3,2 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 45 km/h, consommation 1,8 l/100 km.

Prix : 102 R : 681 F ; 102 T : 780 F.

**101 MR - 101 MT**

Modèles économiques, assez élégants et très fiables.

**101 MR**

**101 MR**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 7,4 à 1, 1 ch à 4.000 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 10 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 S et T), monovitesse.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tube

### 102 MR - 102 MT - 102 MS

Modèles voisins des 102 R et T avec un moteur plus puissant.

102 MR



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 7,4 à 1, 1,5 ch à 5.000 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), monovitesse.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tube et tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 16, freins AV (MR : patins) et AR

### 103 - 103 L - 103 S - 103 LS

Monovitesse plus étoffés et 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, secondaire 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 V - 103 VS - 103 LV - 103 LVS

Modèles à changement de vitesses automatique par variateur.

et tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 16, freins AV (MR : patins) et AR à tambour simple came Ø 70 mm, suspension AV télescopique (MT seulement).

Poids : 30,3 kg (MR), 32,3 kg (MT). Réservoir essence 3 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 1,6 l/100 km.

Prix :

101 MR : 652 F ; 101 MT : 744 F.

à tambour simple came Ø 0,70 mm, suspension AV télescopique (MT et MS seulement), AR oscillante, amortisseurs non réglables (MS seulement).

Poids : MR : 30,1 kg ; MT : 32,1 kg ; MS : 34,9 kg.

Réservoir essence 3 l. **Performances constructeur :** vitesse max. 45 km/h, consommation 1,8 l/100 km.

Prix 102 MR : 704 F ; 102 MT : 785 F ; 102 MS : 863 F.

(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 : 38,9 kg ; 103 S : 41,9 kg ; 103 LS : 42,3 kg. Réservoir essence 4 l.

**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.

103 LVS



**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 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.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tube et tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00

x 17 (V et LV), 2,25 x 17 (VS et LVS), freins AV et AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables (VS et LVS seulement).

Poids : V : 39,2 kg ; VS : 42,5 kg ; LV : 39,6 kg ; LVS : 43,1 kg. Réservoir essence 4 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 45 km/h, consommation 2 l/100 km.

Prix 103 V : 893 F ; 103 VS : 1.013 F ; 103 LV : 959 F ; 103 LVS : 1.078 F.

### 104 - 104 BI - 104 V - 104 V BI

Suspension avant sur tous les modèles, et arrière sur certains. Selle biplace en option.

104 V BI



**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 : 1.043 F ; 104 BI : 1.087 F ; 104 V : 1.104 F ; 104 V BI : 1.147 F.

### SPR ET TSR

Cyclomoteurs « sport » de ligne basse. Boîte de vitesses commandée par un sélecteur au pied.

TSR

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39 mm, 49 cc, compression 7,4 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 berceau

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 : SPR et TSR : 1.732 F.



**GT 10**  
Cyclomoteur à petites roues, suivant la mode actuelle.

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.  
**Partie cycle :** cadre en tube et tôle emboutie, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
Poids 46 kg. Réservoir essence 3,7 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 45 km/h, consommation 2 l/100 km. Prix : 1.480 F.

## PIAGGIO

Piaggio est l'un des plus grands producteurs mondiaux de deux et trois-roues avec les scooters Vespa, les cyclos Ciao, Boxer et Bravo, toute la gamme des triporteurs utilitaires Vespa et des motos Gilera. La gamme de cette dernière marque vient d'être renouvelée et on attend avec impatience qu'elle renoue avec ses traditions en se complétant par une grosse cylindrée. L'expérience tentée voici deux ans avec une 500 cc est jusqu'alors restée sans suite.

**PIAGGIO & Co Stabilimento Gilera - Arcore, Milano - Italie.**

**Importateur pour la France :**  
VESPA FRANCE, 5, rue de Tilsitt, 75008 Paris.

**Importateur pour la Belgique :**  
MOTO-INDUSTRY S.A., rue Vyttenhove, 71-73 - 1090 Bruxelles.

**Importateur pour la Suisse :**  
INTERCOMMERCIAL, 72, bd St-Georges - Genève.

## CYCLOMOTEURS VESPA

### CIAO - BOXER - BRAVO

Confortables et originaux par leurs lignes et leur conception, les trois gammes de cyclomoteurs Vespa-Piaggio Ciao, Boxer et Bravo se placent parmi les cyclos de tourisme les plus modernes du moment.

### CIAO C7N - C7E

Cyclos utilitaires à transmission secondaire par courroie crantée sous carter.

### C7E CIAO



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,77 cc, compression 8 à 1, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par courroie trapézoïdale, secondaire par courroie crantée, auxiliaire (vélo) par chaîne, rapport : 28/18, embrayage automatique, monovitesse.  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV oscillante (C7E seulement), AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** L. 1.570, l. 630, h. 995 ou 1.015 mm, empattement 1.000 mm. Poids : 33,5 kg à sec (C7E : 37,5 kg). Réservoir essence : 2,8 l. Importés.  
Prix : 790 F (C7N) - 830 F (C7E).

### BOXER

Cyclomoteurs très confortables et silencieux. Transmission secondaire par courroie.

### BOXER 2



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,77 cc, compression 9 à 1, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par courroie trapézoïdale, secondaire par courroie, embrayage automatique.  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17, AR 2,25 x 17, freins AV et AR

à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique ou à balanciers selon la version, AR oscillante, amortisseur non réglable.  
**Dimensions :** L. 1.705, l. 610, h. 1.050 mm, empattement 1.100 mm. Poids : 45,5 kg à sec (LTV : 50 kg). Réservoir essence : 2,8 l. Importé.  
Prix suivant les versions : 951 F - 1.092 F - 1.317 F.

### BRAVO

Cyclomoteur de luxe. Possibilité de changement de la chambre à air et du pneu arrière sans démontage de la roue.

### TSL

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,79 cc, compression 8 à 1, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par courroie trapézoïdale, secondaire par courroie, embrayage automatique (varianteur pour le TSV).  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables (sauf + T -). Importés.

Prix :  
T : 859 F - TS : 951 F - TSV : 1.039 F  
TSL : 1.073 F.



## SCOOTERS VESPA

Un peu passés de mode peut-être, les Vespa continuent une brillante carrière. De nombreuses modifications, concernant notamment l'équilibrage des masses, sont venues au fil des ans améliorer ces véhicules. Avec les carénages « tête de fourche » très efficaces dont ils se parent souvent, les Vespa sont plus que jamais de véritables petites voitures utilitaires et urbaines à deux roues. Dix modèles, du cyclomoteur 50 cc au 200 Rally, répondent aux diverses exigences de la clientèle. Les moteurs sont de monocylindres deux temps à distributeur rotatif, peu puissants mais souples et silencieux.

50

**Moteur** : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,77 cc, 1 ch à 4.500 tr/mn, 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 3 rapports (poignée tournante).

**Partie cycle** : cadre coque autoportante, pneus AV et AR 2,75 x 9

50 S

+ roue de secours, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions AV oscillante (roue tirée), AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : L. 1.655, l. 610, h. 980 mm, empattement 1.180 mm.

**Poids** : 67 kg à sec.

**Performances constructeurs** : vitesse max. : usine 40 km/h, pente gravissable 24 %, consommation usine 1,3 l/100 km (CUNA).

Importé.

Prix : 1.876 F.



**Moteur** : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,77 cc, 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 3 rapports.

**Partie cycle** : cadre coque autoportante, pneus AV et AR 3,00 x 10

50 SPECIAL

**Moteur** : 2 temps monocylindre, distributeur rotatif, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,77 cc, allumage magnétique 6 V, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenage, pédalier et transmission auxiliaire (vélo) par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports (à main).

**Partie cycle** : cadre coque autoportante en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,75 x 9 (roues interchangeables), freins AV et AR à tambour

+ roue de secours, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, 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 60 km/h, pente gravissable 30 %, consommation usine 1,6 l/100 km (CUNA).

Non importé.

Prix : 1.700 F.

simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV à balanciers roue tirée, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : L. 1.630, l. 610, h. 980 mm, empattement 1.155 mm.

**Poids** : 66 kg à sec.

**Performances constructeurs** : vitesse max. 45 km/h (cyclomoteur), pente gravissable 24 %, consommation usine 1,5 l/100 km.

Importé.

Prix : 1.700 F.



90

**Moteur** : 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 47 x 51 mm, 88,5 cc, 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 3 rapports.

**Partie cycle** : cadre coque autoportante, pneus AV et AR 3,00 x 10,

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/mn, 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 autoportante, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple

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 70 km/h, pente gravissable 32 %, consommation usine 1,8 l/100 km (CUNA).

Non importé.

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).

Importé.

Prix : 2.239 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/mn, 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 autoportante, 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).

Importé.

Prix : 2.776 ou 2.927 F (avec clignotants et batterie).



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 52,5 x 57 mm, 123,4 cc, allumage par volant magnétique (tac), 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 autoporteuse, pneus AV et AR 3,50 x 10,

#### 150 SPRINT

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 57 x 57 mm, 145,45 cc, compression 7,5 à 1, 7,7 ch (DIN) à 5.000 tr/mn, 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 :** pneus AV et AR 3,50

#### 150 SUPER

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 57 x 57 mm, 145,45 cc, 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 autoporteuse, pneus AV et AR 3,50 x 8,

#### 200 RALLY



#### 180 ET 200 RALLY

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 66,5 x 57 mm, (180 : A. et C. 63,5 x 57 mm), 197,97 cc (180 cc : 180,7 cc), compression 8,2 à 1, 12 ch (DIN) à 5.700 tr/mn, 1,86 kg-m à 4.250 tr/mn, allumage électronique (sur 200 Rally uniquement), 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 autoporteuse en tôle d'acier, roues à jante boulonnée démontables latéralement, pneus 3,50 x 10, freins AV et AR

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).

Non importé.

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 94 km/h, pente gravissable 36 %, consommation usine 2,2 l/100 km (CUNA).

Non importé.

freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.740, l. 670, h. 1.015 mm, empattement 1.200 mm.

**Poids :** 87 kg à sec.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 90 km/h, pente gravissable 34 %, consommation usine 2,2 l/100 km (CUNA).

Non importé.

à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV oscillantes, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.770, l. 690, h. 1.070 mm, empattement 1.230 mm, garde au sol 130 mm.

180 Rally : L. 1.770, l. 790, h. 1.040 mm, empattement 1.230 mm.

**Poids :** 103 kg à sec.

Réservoir essence : 8,2 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 110 km/h, 180 Rally : 105 km/h. Consommation : usine 3 l/100 km (CUNA).

Non importé.

180 Rally importé : 3.258 F.

## TRIPORTEURS UTILITAIRES

### TRI CIAO

Cyclomoteur utilitaire à trois roues et plateau avant.

#### TRI CIAO



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,77 cc, compression 8 à 1, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par courroie trapézoïdale, secondaire par courroie

crantée, embrayage automatique, novovitesse.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie + châssis porteur, pneus AV 3,00 x 12 (x 2), AR 2,00 x 17, P.T.C. : 253 kg.

Importé.

### TRI 500

Véhicule utilitaire justiciable du seul permis A1.

#### TRI 500



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, 122,57 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports + marche arrière.

**Partie cycle :** carrosserie autoporteuse, pneu AV 4,00 x 8, AR 4,00 x 6 (x 2), frein A à tambour à commande

mécanique, freins AR à tambour à commande hydraulique (x 2), suspensions à amortissement hydraulique, AV et AR oscillantes, amortisseurs non réglables, 2 roues indépendantes, C.U. : 400 à 500 kg.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 50-55 km/h, pente gravissable 20 % à pleine charge, consommation usine 4 l/100 km.

Importé.  
2 options : fourgon tôle, benne basculante.

### TRI 600

Le plus gros utilitaire de la marque peut transporter la même charge qu'une camionnette, sans pour cela

#### TRI 600

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, 187 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par démarreur électrique.

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

**Partie cycle :** carrosserie autoporteuse, pneu AV 4,50 x 10, AR 4,50

déborder de la classification légale « moto ».

x 10 (x 2), freins AV et AR à tambour à commande hydraulique, AV et AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 60-65 km/h, pente gravissable 21 %, consommation usine 5 l/100 km.

Importé.  
3 options : fourgon, plateau standard, plateau long.



### VELOMOTEURS ET CYCLOMOTEURS 50 cc

Présentée en version touring ou trial, vélomoteur (7 HP) ou cyclomoteur, la gamme des 50 cc Gilera se signale par son esthétique très moderne et fort réussie et des moteurs surdi-

mensionnés. Les modèles tout-terrain semblent avoir bien profité de l'expérience de la marque en « Régolarita ».

#### 5 V TRIAL ET 7 HP TRIAL

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,8 cc, compression 5 V : 6 à 1, 7 HP : 11 à 1, 1,4 ch (5 V) à 4.500 tr/min, 6,25 ch (7 HP) à 7.750 tr/min, carburateurs Dell'Orto Ø 14 mm (5 V), 18 mm (7 HP), allumage par volant magnétique (6 V 28 W) et bobine HT, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage (rapport 4,235 à 1), secondaire par chaîne (rapport 3,428 à 1), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, rapports finaux : 47,12 - 29,88 - 20,76 - 15,68 - 12,44/1.

#### 50 - 4 V TOURING ET SUPER

##### 50 - 4 V TOURING



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,8 cc, compression 5,5 à 1, 1,4 ch à 4.500 tr/min, carburateurs 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 engrenage, 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, (Cériani), AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.820, l. 685, h. 980 mm, empattement 1.170 mm, garde au sol 220 mm.

**Poids :** 67 kg à sec, réservoir essence 7 l.

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

Essai Moto-Revue n° 2.114.

Importé.

Prix : 1.931 F.

#### 50 - 5 V TOURING

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38,4 x 43 mm, 49,8 cc, compression 11 à 1, 6,25 ch à 7.750 tr/min, carburateurs Dell'Orto Ø 18 mm, allumage par volant magnétique et bobine HT (6 V 28 W), lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage (rapport 4,235 à 1), secondaire par chaîne (rapport 2,928/1), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, rapports finaux : 40,30 - 25,52 - 17,79 - 13,39 - 10,62/1.

#### 75 TRIAL

Vélomoteur tout-terrain biplace.

##### 75 TRIAL



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 75 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte

**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 104 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.830, l. 710, h. 1.000 mm, empattement 1.180 mm.

**Poids :** 78 kg à sec. Réservoir essence 7 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 82 km/h, pente gravissable 25 %, consommation usine 32, l/100 km.

et de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

#### 75 TURISMO

Vélomoteur routier biplace.

##### 75 - 7 HP TURISMO



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 75 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, 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 2,50 x 17, AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

#### 70 - 7 HP

Vélomoteur tout-terrain monoplace.

##### 7 HP - 70

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 70 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, 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 supérieur, pneus AV et AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.



**124 GILERA 4 V et 5 V**

Economiques, robustes et utilitaires, ces mono-4 temps culbutés continuent leur longue carrière.

124 5 V



**Moteur :** 4 temps monocylindre culbuté, alésage et course 56 x 50 mm, 123,08 cc, compression 10 à 1, 11 ch à 8.750 tr/mn, carburateurs Dell'Orto Ø 22 mm, allumage par volant magnétique 6 V, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (5 V), 4 rapports (4 V).

**Partie cycle :** cadre double berceau interrompu, pneu AV 2,50 x 17, AR 2,75 x 17, freins AV et AR à tam-

bour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.920, l. 780, h. 1.020 mm, empattement 1.250 mm.

**Poids :** 99 kg à sec, réservoir essence 11,5 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 110 km/h (5 V), pente gravissable 32 % (5 V), consommation usine 2,3 l/100 km, Importé.

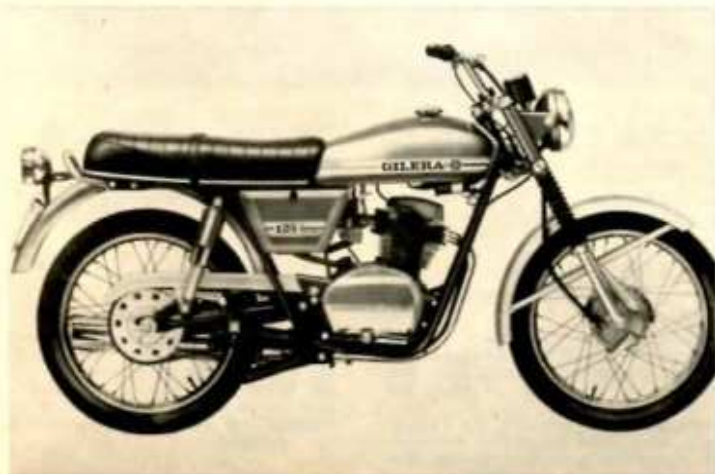
**Prix :** 5 V avec clignotants : 3.317 F, 4 V : 2.634 F.

que sportifs de robe, les 125 et 150 Arcore se classent plutôt dans la catégorie des utilitaires confortables.

**GILERA 125 - 150 ARCORE**

La nouvelle gamme Arcore vient avec bonheur remplacer les anciens modèles à l'aspect plutôt vieillot. Bien

5 V ARCORE 125



**5 V ARCORE 125**

**Moteur :** 4 temps monocylindre culbuté, alésage et course 60 x 44 mm 124,4 cc, compression 10 à 1, 12,4 ch à 8.500 tr/mn, carburateurs Dell'Orto Ø 22 mm, allumage par volant magnétique et bobine extérieure, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 3,904 à 1, secondaire par chaîne, rapport 3,161, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 28,93 - 19,41 - 14,64 - 11,46 - 9,35 à 1 (rapports finaux).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,00 x 18,

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

**Dimensions :** L. 1.940, l. 750, h. 1.030 mm, empattement 1.280 mm, hauteur de selle 800 mm, carde au sol 250 mm.

**Poids :** 109 kg à sec, réservoir essence 11 l, huile 1,8 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. : usine 112 km/h, pente gravissable 40 %, consommation usine 2,6 l/100 km.

Importé.  
Prix : 3.658 F.

**5 V ARCORE 150**



**Moteur :** 4 temps monocylindre culbuté, alésage et course 60 x 54 mm, 152,60 cc, compression 10 à 1, 14,8 ch à 8.300 tr/mn, carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 3,904 à 1, secondaire par chaîne, rapport 3,0 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (rapports finaux : 30,03 - 20,11 - 15,16 - 11,87 - 9,69/1).

**REGOLARITA - COMPETIZIONE**

Pour son retour officiel aux courses de régularité, Gilera a préparé des prototypes de quatre cylindres différentes à moteur deux temps. D'au-

**50 R/C**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à admission classique, alésage et course 38 x 43 mm, 50 cc, compression 13 à 1, carburateurs Dell'Orto Ø 22 mm, allumage électronique, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Partie cycle :** cadre double berceau,

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,00 x 18, frein AV à tambour simple came Ø 160 mm, AR Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Poids :** 115 kg à sec, réservoir essence 11 l, Vitesse max. : usine 120 km/h, consommation usine 2,9 l/100 km, Non importé.

pneu AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.300 mm, poids 50 kg à sec.

75 R/C





**75 R/C**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à admission classique, alésage et course 47 x 43 mm, 75 cc, compression 12,5 à 1, carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm, allumage électronique, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Partie cycle :** cadre double berceau

**100 R/C**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, admission par disque rotatif, alésage et course 51 x 55 mm, 100 cc, compression 12,5 à 1, carburateurs Dell'Orto Ø 27 mm, allumage électronique, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Partie cycle :** cadre double berceau.

**125 R/C**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, admission par disque rotatif, alésage et course 54 x 54 mm, 125 cc, compression 12,5 à 1, carburateurs Dell'Orto Ø 30 mm, allumage par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Partie cycle :** cadre double berceau

ininterrompu, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.300 mm, poids 75 kg à sec.

pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.385 mm, poids env. 95 kg à sec.

ininterrompu, 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 réglables.

**Dimensions :** empattement 1.385 mm, poids env. 95 kg à sec.

**PUCH**

Marque autrichienne, jadis 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 Lieutand, 13-Marseille (6<sup>e</sup>).

**Importateur pour la Belgique :**

RACING MOTOR, Joël Robert, clos du Taillevant 16, 1420 Braine-L'Alleud.

**MAXI MAXI « S »**

Cyclomoteur utilitaire monovitesse.

**MAXI (MAXI S)****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.

Importé - Prix : 1.128 F.

**ELEKTRO (Prototype)**

Prototype de cyclomoteur électrique conçu particulièrement pour la circulation urbaine.

**ELEKTRO (prototype)**

**Moteur :** électrique, batterie 24 V 40-Ah à régulation électronique, 0,68 ch (500 W).

**Transmissions :** secondaire par chaîne.

**Partie cycle :** poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Vitesse max. usine : 40 km/h, autonomie 50 km.

**MAXI 2**

Cyclomoteur utilitaire moderne à 2 vitesses.

**MAXI 2**

**Moteur :** 2 temps monovitesse, alésage et course 38 x 43 mm, 48,8 cc, 2,2 ch (DIN), lubrification par mélange, mise en route par kick ou pédales.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 2 rapports.

**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 (2 S seulement).

Réservoir essence : 3,2 l.

Vitesse max. : usine 45, 40, 30 ou 25 km/h.

Non importé.

**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.

Importé - Prix : 2.084 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.  
Importé - Prix : 2.127 F.

**MV 50**

Cyclomoteur utilitaire monoplace.

**MV 50**



**Moteur :** 2 temps monocylindre refroidi par air pulsé, alésage et course 38 x 43 mm, 48,8 cc, 2,4 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 2 rapports (option : boîte 3).  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 23, freins AV et AR à tambour simple came Ø 80 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
Réservoir essence : 5,5 l.  
Vitesse max. : usine 55, 40 ou 30 km/h.  
Non importé.

**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.  
Non importé.

**M 50 JET**

Vélocyclomoteur très sportif malgré sa petite cylindrée.

**M 50 JET**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,9 cc, 7 ch (DIN), 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.  
**Partie cycle :** cadre simple berceau,

pneu AV 2,50 x 17, AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
Réservoir essence : 10 l.  
Vitesse max. : usine 85-90 km/h.  
Non importé.

**M 50 CROSS**

Cyclomoteur tout-terrain, relativement luxueux.

**M 50 CROSS**



**M 50 CROSS**

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.

**MC 125 GS**

Version « civilisée » du modèle cross taillée pour le tout-terrain et particulièrement pour l'enduro.

**MC 125 GS**

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, 123,5 cc, 14 ch (DIN), 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.

**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.

**MC 175 GS**

Par rapport à la 175 de moto-cross, le moteur est légèrement « dégonflé » et la machine est munie de MC 175 GS

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 62 x 56 mm, 169 cc, 15 ch (DIN) à 8.000 tr/min, 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.

pneus AV et AR 2,50 x 17, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 10 l.

Vitesse max. : usine 40 km/h.

Importé.

taillée pour le tout-terrain et particulièrement pour l'enduro.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

Importé.

**MC 175 GS****MC 175**

Machine de moto-cross, compétition-client.

**MC 175**

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 62 x 56 mm, 169 cc, compression 11,5 à 6, 22 ch (DIN) à 8.000 tr/min, carburateur Bing Ø 27 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 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique Cériani, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

Réservoir essence : 9 l.

Vitesse max. usine : 118 km/h.

Non importé.

**RELIANT**

Automobiles présentant la particularité de n'avoir que 3 roues et trouvant par là même, place dans ce catalogue.

**RELIANT MOTOR Company Ltd**

Tamworth - Staffordshire B 771HN - Angleterre.

**5 CWT - SUPERVAN III**

Camionnette utilitaire.

**5 CWT - SUPERVAN III**

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 Cériani, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

Réservoir essence : 9 l.

Vitesse max. : usine 108 km/h.

Importé - Prix : 6.316 F.

tout l'équipement requis pour une utilisation routière.

pneu AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 160 mm, suspensions à amortissement hydraulique Cériani, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

Réservoir essence : 9 l.

Vitesse max. usine : 105 km/h.

Non importé.

5 CWT - SUPERVAN III

**Moteur :** 4 temps 4 cylindres, alésage et course 60,5 x 60,96 mm, 700 cc, compression 7,3 à 1, 29 ch à 5.000 tr/mn, 4,6 mkg à 3.000 tr/mn, carburateur Zenith, lubrification par carter humide, mise en route par démarreur électrique. Embrayage monodisque à sec Borg and Beck, boîte de vitesses à 4 rapports + AR [18,65 - 10,80 - 6,34 - 4,37 à 1, AR 24,0 à 1].

**Partie cycle :** cadre tubes et caissons, carrosserie en fibre de verre, 3 roues,

REGAL SALOON 3/30 ET 21 E

Berlines familiales à trois roues.

REGAL SALOON 3/30



**Moteur :** 4 temps 4 cylindres refroidi par eau, alésage et course 60,5 x 60,96 mm, 700 cc, compression 7,3 à 1, 29 ch à 5.000 tr/mn, 4,6 kgm à 3.000 tr/mn, carburateur Zenith, lubrification par carter humide, mise en route par démarreur électrique. Embrayage monodisque à sec Borg and Beck, boîte de vitesses à 4 rapports + AR [18,60 - 10,8 - 6,34 - 4,37 à 1, marche AR: 24,0 à 1].

**Partie cycle :** 3 roues, 4 places, cadre tubes et caissons, 3 roues, frein

AV tambour hydraulique Ø 203 mm, freins AR à tambours hydrauliques Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV roue poussée, AR ressorts semi-elliptiques et amortisseurs double effet.

**Dimensions :** L. 3.430, l. 1.486, h. 1.448 mm, empattement 1.930 mm, rayon de braquage 4.110 mm, garde au sol 152 mm, largeur de voie 1.170 mm.

Réservoir essence 27,3 l, huile 3,13 l, Non importé.

BOND BUG 700 - 700E - 700ES

Très joli et très amusant, même si la disposition des roues peut paraître discutable.

BOND BUG 700 ES



**Moteur :** 4 temps 4 cylindres, alésage et course 60,45 x 60,96 mm, 700 cc, compression 7,35 à 1 [ES: 8,4 à 1], 29 [ES: 31] ch à 5.000 tr/mn, 4,6 [ES: 5,25] kgm à 3.000 tr/mn, lubrification par carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Embrayage monodisque à sec Borg and Beck, boîte de vitesses à 4 rapports + AR, rapports finaux: 3,88 - 2,04 - 1,32 - 1,10 à 1, AR: 3,25 à 1.

**Partie cycle :** cadre tubes et caissons, carrosserie en fibre de verre, pneu

AV 5,20 x 10, AR 2 x [5,20 x 10] [ES: profil bas], frein AV à tambour hydraulique Ø 180 mm, freins AR à tambours hydrauliques Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV roue poussée, AR ressorts semi-elliptiques et amortisseurs double effet.

**Dimensions :** L. 2.794, l. 1.397, h. 1.270 mm, empattement 1.956 mm, largeur de voie 1.231 mm, garde au sol 127 mm.

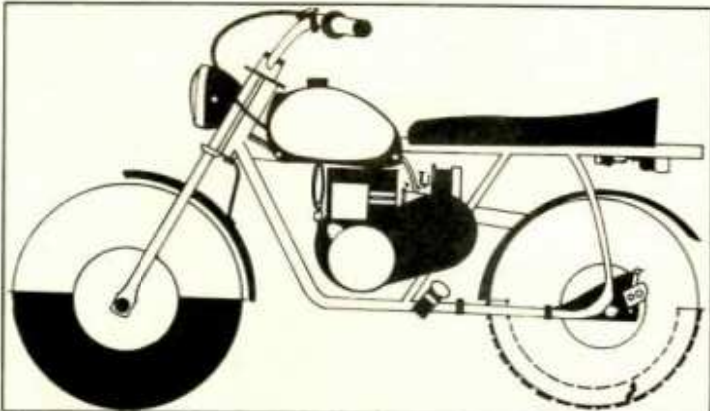
Réservoir essence : 22,5 l, Non importé.

RETEK

Cette jeune marque américaine fabrique un seul modèle, le Cheetah (panthère), animé par un 4 temps style tondeuse à gazon à soupapes latérales.

RECREATIONAL TECHNOLOGY Inc.  
2200 South 43rd St, West Milwaukee - U.S.A.

CHEETAH



**Moteur :** 4 temps monocylindre, alésage et course 72 x 82,5 mm, 243 cc, 7 ch à 3.600 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par huile perdue, mise en route par tigelette.

**Transmissions :** transmission primaire par courroie : convertisseur de couple à poulies variables, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses

à rapports multiples, de 21 à 6/1.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 11 x 8", AR 11 x 8", frein AV néant, frein AR simple disque, suspensions AV néant, AR néant.

**Dimensions :** Empattement 1.160 mm, hauteur de selle 720 mm, garde au sol 232 mm, poids 122 kg à sec, réservoir essence 3,8 l, Non importé.

REX

Existant depuis 1908, la firme suédoise Rex utilisa successivement pour ses motos les moteurs Rex, Villiers et Jap jusqu'en 1934. Après 1945, elle produisit encore une gamme de motos 2 temps de 125 à 250 avec des moteurs Ilo-Sachs et Husqvarna. Sa production actuelle est limitée au 50 cc.

AB Maskinfabriken Rex - Box III - 30103 Halmstad 1 - Suède.

MINIPED

Cyclomoteur utilitaire (moteur Saxonette).

MINIPED



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, compression : 9 à 1, 1,0 ch à 3.000 tr/mn, carburateur Bing Ø 10 mm, allumage Bosch W 95 T1 lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage automa-

tique centrifuge, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR néant. Poids 41 kg, réservoir essence 4 l, Non importé.

SACHS MASTER MK II

Cyclomoteur de luxe à boîte de vitesses.

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 48 cc, compression 7,6 à 1, 1 ch à 3.600 tr/mn, carburateur Bing, allumage Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,66 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports

10,8 - 6,07 à 1.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneu AV 2,75 x 21", AR 2,75 x 21", frein AV tambour simple came Ø 90 mm, frein AR tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Réservoir essence 4,4 l, Non importé.

## SACHS MASTER



## COMET ET COMET RACER

Vélocoteurs 50 cc sportifs.

## COMET



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 48 cc, compression 7,6 à 1, 1 ch à 3.600 tr/mn, carburateur Bing, allumage Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,33 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports 13,4 - 8,1 - 5,4 à 1.

## COMET CROSS

Vélocoteur 50 cc à usage mixte chemin et route.

## COMET CROSS



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 48 cc, compression 7,6 à 1, 1 ch à 3.600 tr/mn, carburateur Bing, allumage Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,33 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports

13,4 - 8,10 - 5,43 à 1.

**Partie cycle :** cadre poutre, pneu AV 2,75 x 21", AR 2,75 x 21", frein AV tambour simple came Ø 130 mm, frein AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, Réservoir essence 8,6 l.

Non importé.

## RICKMANN

Don et Derek Rickman ont débuté en construisant des parties cycles pour le moto-cross. Actuellement, leur production s'est diversifiée, et ils proposent des modèles (montés ou en kit) allant du tout-terrain à la vitesse pure. Toutes ces machines sont caractérisées par une finition exemplaire.

## RICKMAN BROTHERS Engineering

Stem Lane - New Milton - Hants - Angleterre.

## Importateur pour la France :

MIGNOT - 11, rue Aristide-Briand, 91-Arpajon.

## ROAD RACING KITS &amp; CHASSIS

Parties cycles de compétition pouvant accueillir la majorité des gros twins britanniques. Les frères Rickman

peuvent également monter les bicylindres Westlake ou Triumph B soupapes.

## ROAD RACING KITS &amp; CHASSIS



**Moteurs :** 2 temps bicylindres Westlake 8 soupapes ou Triumph-Rickman B soupapes 700 cc ou Triumph T 120 ou Norton.

**Partie cycle :** cadre double berceau en tubes Reynolds 531, pneu AV 3,00 x 19", AR 3,50 x 18 Dunlop racing, frein AV simple disque hydraulique Lockheed, frein AR simple disque

hydraulique Lockheed, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** hauteur 1.135 mm, hauteur de selle 775 mm, empattement 1.445 mm, huile 3 l.

Ce kit existe aussi en version « route ».

## KIT MOTO-CROSS MARK IV

Le moteur peut paraître vétuste dans une discipline aujourd'hui chasse gardée des deux temps.

## KIT MOTO-CROSS MARK IV

En tout état de cause, c'est une très jolie moto.



**Moteur :** 500 Triumph (à monter).

**Partie cycle :** cadre double berceau, tubes Reynolds 531, poids 11 kg, pneu AV 3,00 x 21", AR 4,00 x 18", frein AV tambour simple came à moyeu conique, frein AR tambour simple came à moyeu conique, suspensions à

amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, Amortisseurs réglables.

**Dimensions :** largeur 840 mm, réservoir essence 6,25 l (option 12,4 l), huile 3,55 l.

**125 SIX DAYS ENDURO**

Une 125 rapide et légère, munie d'un 125 Zundapp très robuste dans une version élaborée.

**125 SIX DAYS ENDURO**



**Moteur :** 2 temps monocylindre Zundapp, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 11 à 1, carburateurs Bing Ø 26 mm, allumage Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre double berceau,

tubes Reynolds, pneu AV 2,75 x 21", AR 4,00 x 18", frein AV tambour simple came moyeu conique, frein AR tambour simple came, moyeu conique, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique Betor, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

**Dimensions :** hauteur de selle 790 mm, empattement 1.370 mm, garde au sol 254 mm, poids 98 kg, réservoir essence 7,6 l.

**125 MOTO-CROSS**

Moto-cross, compétition-client.

**125 MOTO-CROSS**



**Moteur :** 2 temps monocylindre Zundapp, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 13 à 1, 19 ch à 7.800 tr/mn, 1,7 kg-m à 7.400 tr/mn, carburateurs Bing Ø 27 mm, allumage Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre double berceau

en tubes Reynolds, pneu AV 2,75 x 21", AR 4,00 x 18", frein AV tambour simple came à moyeu conique, frein AR tambour simple came à moyeu conique, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique Betor, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

**Dimensions :** hauteur de selle 790 mm, empattement 1.370 mm, garde au sol 254 mm, poids 90 kg, réservoir essence 7,6 l.

**250 MOTO-CROSS**

Moto-cross, compétition-client à moteur Montesa.

**Moteur :** 2 temps monocylindre Montesa, alésage et course 72,5 x 60 mm, 248 cc, compression 12 à 1, 36 ch à 7.500 tr/mn, carburateur Amal (Espagne), allumage électronique Moto-plot, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre double berceau

en tubes Reynolds, pneu AV 2,75 x 21", AR 4,00 x 18", frein AV tambour simple came à moyeu conique, frein AR tambour simple came à moyeu conique, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique Betor, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

**Dimensions :** hauteur de selle 825 mm, empattement 1.420 mm, garde au sol 225 mm, poids 97 kg, réservoir essence 7,6 l.

**250 MOTO-CROSS**



**RIXE**

4850 Brake-Bielefeld - Postfach 43-64 - Allemagne de l'Ouest  
**HIGH SPORT**

Cyclo utilitaire. Vitesse limitée à 25 km/h.

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre refroidi par air, 49 cc, 1,5 ch à 3.500 tr/mn, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile.

**LIBELLE GT ET E**

Deux cycles utilitaires avec (E) ou sans (GT) boîte de vitesses.

**LIBELLE GT**

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre horizontal, 49 cc, 1,4 ch, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Monovitesse à embrayage automatique.

**Partie cycle :** cadre ouvert tôle emboutie, pneu AV et AR 200 x 21", frein AV et AR à tambour Ø 90 mm, suspensions AV télescopique.

**LIBELLE E**

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre horizontal, 49 cc, 1,3 ch, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports.

le, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, pneu AV et AR 2,25 x 21", frein AV et AR à tambour Ø 90 mm, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling, Réservoir essence 5,3 l. Non importé.

boutie, pneu AV et AR 200 x 21", frein AV et AR à tambour Ø 90 mm, suspensions AV télescopique.

Poids 38 kg à sec, réservoir essence 4 l.

Vitesse max. 25 km/h.

Non importé.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, pneu AV et AR 2,00 x 21", frein AV et AR tambours Ø 90 mm, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

Poids 48 kg à sec.

Non importé.

**RIZZATO**

Petite marque italienne spécialisée dans les petites et moyennes cylindrées à moteurs Minarelli ou Rizzato.

**CESARE RIZZATO & Co**

35100 Padova - Via Venezia, 29 - Italie.

Importateur pour la France :

S.M.M. 88, cours Lieutaud, 13006 Marseille.

**ZUM**

Cyclomoteur utilitaire.

**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.

Importé.

Prix : 1.200 F.

**CALIFFO 3V/MONOVIT**

Cyclomoteurs utilitaires.

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 39,4 x 41 mm, 49,99 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile (3 V), automatique (Monovit), boîte de vitesses à trois rapports (3 V), monovitesse (Monovit).

Poids 43 kg à sec, réservoir essence 2 l.

Importé.

Prix : 3 V 1.220 F, Monovit 1.120 F.

**RINGO**

Cyclomoteur de lignes sportives. Très léger.

**Moteur** : 2 temps monocylindre, alésage et course 39,4 x 41 mm, 49,99 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions** : transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

**MIRAGE**

Un des cyclomoteurs sportifs les mieux finis de la gamme.

**MIRAGE**

**Moteur** : 2 temps monocylindre Minarelli P4, 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 multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle** : cadre double berceau,

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneu AV 2,25 x 18", AR 2,25 x 18", frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Poids 48 kg à sec, réservoir essence 9 l. Importé. Prix : 1.550 F.

pneu AV 2,25 x 18", AR 2,25 x 18", frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids 57 kg à sec, réservoir essence 10 l.

Importé.

Prix : 2.120 F.

**DAYTONA**

Cyclomoteur à prétentions sportives, grâce à sa boîte 6 vitesses.

**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 multidisque 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.

Importé.

Prix : 2.330 F.

**SATAN**

Cyclomoteur tout-terrain.

**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 multidisque 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, amortisseurs non réglables. Poids 60 kg à sec, réservoir essence 9 l.

Importé.

Prix : 2.550 F.

**125 BOL**

Vélocycle routier à tendances sportives.

**125 BOL****125 BOL**

**Moteur** : 2 temps monocylindre Minarelli, alésage et course 55 x 52 mm, 123,48 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle** : cadre double berceau,

pneu AV 3,00 x 18", AR 3,00 x 18", frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Réservoir essence 12 l.

Importé.

Prix : 4.100 F.

**125 TRIAL**

Vélocycle tout-terrain.

**125 TRIAL**

**Moteur** : 2 temps monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, 123,48 cc, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle** : cadre double berceau,

pneu AV 2,50 x 21", AR 2,50 x 18", frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Réservoir essence 9 l.

Importé.

Prix : 4.200 F.

**ROCKFORD**

Les modèles Taka et Tora sont construits au Japon par la firme Tanaka, en exclusivité pour la marque américaine. Rockford commercialise également un petit vélocycle « pliant », qui peut assez facilement trouver sa place dans un coffre d'automobile.

**ROCKFORD**

1911 Harrison avenue - Rockford - Illinois 61101.

**CHIBI ET CHIBI DE LUXE**

Ces tout-petits vélocycles sont étudiés pour parcourir de longues distances en voiture et de courts tra-

jets par leurs propres moyens, sur des terrains variés.

**CHIBI DE LUXE**

**CHIBI ET CHIBI DE LUXE**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 42 x 42 mm, 58 cc, compression 6,7 à 1, 5,8 ch à 8.500 tr/mn, allumage par volant magnétique avec bobine séparée, 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 3 rapports.  
**Partie cycle :** cadre simple berceau supérieur, moteur suspendu, pneus

AV et AR 3,50 x 8, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 1.280, l. 410, h. 690 mm, empattement 900 mm, garde au sol 156 mm.  
**Poids :** 55 kg.  
**Réservoir essence :** 6 l.  
 Le « Chibi de luxe » est muni, en plus, d'éclairage.  
 Non importés.

**TORA ET TORA DE LUXE**

Vélocoteurs tout-terrain qui présentent d'intéressantes caractéristiques de maniabilité.

**TORA DE LUXE**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 42 x 42 mm, 58 cc, compression 7,1 à 1, 6 ch à 8.500 tr/mn, allumage par volant magnétique avec bobine extérieure, 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 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre simple berceau dédoublé sous le moteur, pneus AV

et AR 3,00 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 1.755, l. 800, h. 1.010 mm, empattement 1.160 mm, garde au sol 231 mm.  
**Poids :** 62,5 kg.  
**Vitesse max. :** 85 km/h.  
 Tora de luxe : identique, mais muni d'un système d'éclairage.  
 Non importés.

**TAKA**

Petite moto tout-terrain, sobre et bien agencée.

**TAKA**



**TAKA**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 53 x 45 mm, 100 cc, compression 7,1 à 1, 11 ch à 7.500 tr/mn, carburateur concentric Ø 18 mm, allumage par batterie-bobine, lubrification séparée, 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 simple berceau dédoublé sous le moteur, pneu AV 3,00 x 19, AR 3,25 x 18, freins AV

et AR simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 2.040, l. 850, h. 1.150 mm, empattement 1.300 mm, garde au sol 258 mm.  
**Poids :** 90 kg.  
**Réservoir essence :** 5,7 l, huile 1,8 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max, 95 km/h, consommation 3,2 l/100 km.  
 Non importé.

**ROCVALE**

Cyclomoteurs français à moteurs Minarelli, qui ne diffèrent que par le nombre de rapports de boîte ou par des détails mineurs.

**ROCVALE**

SICMA - 13-Vitrolles.  
 MINERVE - PEGASE - SATURNE - METEOR

**SATURNE 6 V**



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli P3-N (P3-S : Pégase), 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 (Pégase : Ø 105 mm), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amor-

tisseurs non réglables.  
**Réservoir essence :** 12 l.  
**Minerve 1.531,00 F.**  
**Prix :**  
 Pégase : 1.697,00 F  
**Météor 4 V - Saturne 4 V :** 4 vitesses. Prix : Météor 4 V : 1.910,00 F, Saturne 4 V : 1.990,00 F.  
**Météor 6 V - Saturne 6 V :** 6 vitesses. Prix : Météor 6 V : 2.068 F, Saturne 6 V : 2.146,00 F.

**ROKON**

Avec l'absence de préjugés qui caractérise (parfois) l'Amérique, ce constructeur a redécouvert la moto, dans une de ses applications spécifiques : le tout-terrain.

**ROKON Inc.**

160 Emerald Street, Keene, N.H. 03431, U.S.A.

**TRAIL 140**

Sur une moto de trial, on s'attend à trouver un « moteur de tracteur ». Chez Rokon, c'est carrément la partie cycle qui suggère la « bête à la

bours ». Le parallèle est même poussé jusqu'à l'absence totale de suspensions.

**TRAIL 140**





**TRAIL 140**

**Moteur :** 2 temps monocylindre Chrysler 820, 134 cc, compression 9,0 à 1, 9 ch à 8.000 tr/mn, carburateur à diaphragme multipositions, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par tirette à main.  
**Transmissions :** convertisseur de couple automatique, boîte de vitesses à rapports multiples, de 35 à 1 à 14 à 1.  
**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneus AV et AR 8,50 x 12, freins AV et AR simple disque.  
**Dimensions :** L. 1.990, l. 725, h. 1.040 mm, hauteur de selle 725 mm, empattement 1.340 mm, garde au sol 310 mm, profondeur de gué franchissable 540 mm.  
**Poids :** 77 kg.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 64 km/h, vitesse de croisière 56 km/h, vitesse minimum 1,6 km/h, pente gravissable 45°.

**EXPLORER MK III STANDARD ET AUTOMATIC**

Des roues encore plus grandes qui lui permettent de flotter s'il tombe à l'eau et lui procurent une impres-

sionnante garde au sol de près de 40 cm. Roues à voile plein.

**EXPLORER MK III**



**Moteur :** 2 temps monocylindre Chrysler 820, 134 cc, compression 8,0 à 1, 8 ch à 7.000 tr/mn, carburateur à diaphragme multipositions, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par tirette à main.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique, boîte de vitesses à 3 rapports : 84 - 49 - 30 à 1 (Standard), deux roues motrices.  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 6,70 x 15, frein AV

simple disque agissant sur les deux roues.  
**Dimensions :** L. 2.050, l. 750, h. 1.050 mm, hauteur de selle 775 mm, empattement 1.250 mm, garde au sol 388 mm, profondeur de gué franchissable 620 mm.  
**Poids :** 81,5 kg.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 40 km/h, vitesse de croisière 32 km/h, vitesse minimum 0,8 km/h, pente gravissable 60°. Non importés.

**TRAIL BREAKER MK IV**

Deux roues motrices, la vitesse de pointe d'une pelleuse mécanique, mais une intéressante vitesse minima de 0,8 km/h!

**TRAIL BREAKER MK IV**



**Moteur :** 2 temps monocylindre Chrysler 820, 134 cc, compression 9,0 à 1, 9 ch à 8.000 tr/mn, carburateur à diaphragme multipositions, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par tirette à main.  
**Transmissions :** convertisseur de couple automatique, boîte de vitesses à rapports multiples, de 63 à 1 à 23 à 1, deux roues motrices.  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 8,50 x 12 sans

chambre à air, frein AV simple disque agissant sur les deux roues.  
**Dimensions :** L. 1.925, l. 725, h. 1.040 mm, hauteur de selle 725 mm, empattement 1.265 mm, garde au sol 310 mm, profondeur de gué franchissable 540 mm.  
**Poids :** 84 kg.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 48 km/h, vitesse de croisière 40 km/h, vitesse minimum 0,8 km/h, pente gravissable 60°. Non importés.

**RT 340**

Le dernier-né de la marque ressemble, lui, à une moto d'enduro puissante et rapide. Il conserve malgré

tout une certaine originalité propre à la firme (roues en alliage, freins à disque, etc).

**RT 340**



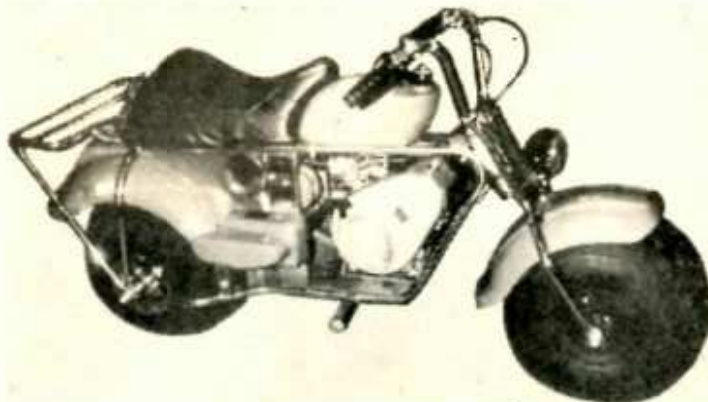
**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs SA 340 R, alésage et course 78 x 70 mm, 335 cc, compression 11,8 à 1, (SAE) 37 ch à 6.500 tr/mn, 3,9 kgm à 6.000 tr/mn, carburateur à diaphragme multipositions Ø 38 mm, allumage par magnéto Bosch, lubrification par mélange, mise en route par tirette à main.  
**Transmissions :** primaire par chaîne triple (rapport 1,732 à 1), rapport final 4,15 à 1, convertisseur de couple Salisbury, boîte de vitesses à rapports multiples, de 3,76 à 1 à 0,87 à 1.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,50 x 19, AR 4,00 x 18, freins AV et AR simple disque Ø 282 mm, suspensions à amortissement hydraulique Betor, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** hauteur de selle 800 mm, empattement 1.450 mm, garde au sol 282 mm.  
**Poids :** 122 kg.  
**Réservoir essence :** 13,2 l.  
**Vitesse max. :** 144 km/h.

**ROLO LG**

Un original mini canadien muni de pneus basse pression.

ROLO MOTO Inc. - Sainte-Thérèse, Québec (Canada).  
**MOTO TRAIL**



**Moteur :** Solo 2 temps monocylindre, refroidissement par air forcé, 180 cc, 4 ch, lubrification par mélange, mise en route par lanceur à main, embrayage automatique, convertisseur de

couple.  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR basse pression, pas de suspensions.  
 Non importés.

**ROMEO**

La Moto Romeo installée à Modène est une des multiples usines italiennes spécialisées dans la fabrication des cyclomoteurs (moteurs Minarelli). Elle possède aussi sous l'égide du célèbre et talentueux Fabrizio Guidotti un département course qui vient de produire une superbe 125 cross à moteur Sachs.

**ROMEO**

P.O. Via Dei Tornitori - 41100 Modena - Italie.

**PEDRITO**

Vélocoteur à la mode et à petites roues.

**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 49,6 cc, 1,3 ch, lubrification par mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge en bain d'huile, monovitesse.  
**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, pneus AV et AR 3,00 x 10, AR

3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Poids : 41 kg.  
**Réservoir essence :** 3,2 l.  
 Non importés.

PEDRITO



**PIONIER**  
Vélocoteur utilitaire.

PIONIER



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 49,6 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 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire.

neus AV 2,30 x 16, AR 3,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Poids : 56 kg. Réservoir essence : 5 l. Non importé.

**ITALIA**  
Cyclomoteur utilitaire à suspension intégrale.

ITALIA



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 47,6 cc, 1,3 ch, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports ou monovitesse selon modèle.  
**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire.

neus AV et AR 2,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 105 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. 3M : 53 kg ; 4M : 55 kg. Consommation : usine 1,4 l/100 km.

Non importé.

**PONY**  
Cyclomoteur utilitaire de conception

**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 49,6 cc, 1,2 ch, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge en bain d'huile, monovitesse.  
**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire,

rustique, mais entièrement suspendu.

neus AV et AR 2,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Réservoir essence : 3 l. Non importé.

PONY



**BIBO V1 ET V2**  
Cyclomoteurs luxueux et entièrement automatiques.  
BIBO



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 49,6 cc, 1,2 ch, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par courroies et variateur automatique, secondaire par chaîne, embrayage automatique, V2 : vitesses automatiques.  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x

16, freins AV et AR à tambour simple came Ø 90 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV à balanciers, AR oscillante, amortisseurs non réglables. V1 : 40 kg, V2 : 45 kg. Réservoir essence : 3,8 l. Consommation : usine 1,9 l/100 km.

Non importé.

**INGHILTERRA 3 M ET 4 M**  
Vélocoteur de présentation sportive.  
INGHILTERRA



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 47,6 cc, 1,3 ch, lubrification par mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (3M : 3 vit.).  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,25 x 18, freins

AV et AR à tambour simple came Ø 105 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Réservoir essence : 10 l. Consommation : usine 1,4 l/100 km. Non importé.

**MONSTER P4 ET P6**

Moins « méchant » que son nom ne tendrait à l'indiquer, mais un joli vélocoteur sportif tout de même.

## MONSTER



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 49,6 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.

## SCORPION P4 ET P6

Vélocoteur tout-terrain, léger et élégant.

## SCORPION



**Moteur :** 2 temps monocylindre Minarelli, 49,6 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 rapports).  
**Partie cycle :** cadre double berceau.

## 125 CROSS

Fabrizio Guidotti a débuté en réalisant en petite série un 50 cross à moteur Minarelli. Depuis fin 71 il

## 125 CROSS



**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage 54 x 54 mm, 125 cc, 22 ch à 9.800 tr/mn, carburateurs Dell'Orto Ø 30 mm, 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 6 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau

(poids avec fourche AR : 9 kg), pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, frein AV Grimeca Ø 135 mm, frein AR Grimeca Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique (Cérian), AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables, Empattement 1.320 mm, poids 76 kg à sec, réservoir essence 5 l. Non importé.

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. Non importé.

## ROMET

## ROMET

Bydgoszcz Ponan Czechowice - Dziejzice - Pl. Piastowski - 3 - Pologne.

## 50 PEGAZ

Cyclomoteur utilitaire polonais.



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 44 mm, 49 cc, 1,4 ch à 4.000 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales. Boîte de vitesses à 2 rapports.  
**Partie cycle :** cadre ouvert tubulaire.

freins AV, et AR à tambour simple came, suspension AV à balanciers, AR oscillante (version sans suspension arrière).  
 Réservoir essence : 2,5 l.

Non importé.

## RONDINE

Une gamme de trois cyclos à moteurs Franco Morini, un utilitaire, un sport et un tout terrain.

## RONDINE

Italie

## MULETTO

**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, 49 cc, 1,5 ch à 4.500 tr/mn, lubrification par mélange, mise en route par pédales. Transmission secondaire par chaîne, monovitesse, embrayage automatique, existe en version à 3 vitesses.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, pneu AV et AR 2,00 x 18", frein AV et AR tambour simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante.  
 Réservoir 7,5 l.  
 Non importé.

## 3 VALLI GRANSPORT

**Moteur :** F. Morini 2 temps monocylindre, 49 cc, lubrification par mélange.  
 Transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV et AR 2,50 x 18", frein AV et AR, tambour, suspensions AV télescopique, AR oscillante.  
 Réservoir essence 13 l.  
 Non importé.

## FULL CROSS

**Moteur :** F. Morini 2 temps monocylindre, lubrification par mélange. Transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau.

pneu AV 2,50 x 19", AR 3,00 x 17", frein AV double, frein AR simple came, suspensions AV télescopique, AR oscillante.

Non importé.

## ROND SACHS

Fabricant hollandais qui produit deux modèles en version tout terrain et moto-cross.

## G. ROND

Schoolstraat 33-35, Bennekom - Holland.

## 50 MC ET 50 GS

50 cross compétition-client brillant malgré un poids relativement élevé. Le modèle GS, qui possède un équipement complet, a les mêmes caractéristiques.

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7, 49,7 cc, 10,2 ch à 11.200 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 24 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

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

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 21, AR 3,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables, Empattement 1.320 mm, poids 72 kg. Modèle GS (équipement routier).

## 125 MC - 125 GS

Machine de compétition moto-cross qui existe aussi en version GS, modèle muni d'un équipement routier.



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 11,5 à 1, 22 ch à 9.200 tr/mn, carburateur Bing Ø 28 mm, allumage électronique Motoplaf, lubrification par 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 6 rapports (4,09 - 2,73 - 2,11 - 1,67 - 1,33 - 1,15 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 21, AR 3,50 x 18, frein AV tambour simple came Ø 125 mm, frein AR à tambour simple came Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Empattement : 1.320 mm, poids : 64 kg, réservoir essence 6,5 l.

Modèle GS (équipement routier).

## RUPP

### RUPP Industries

Inc. Mansfield - 1776 Airport Road - Ohio 44903 - U.S.A.

### BLACK WIDOW - ROADSTER II

Quatre minis à moteur industriel Tecumseh. Le Roadster est le seul muni d'un équipement routier.

#### ROADSTER II 175 cc



**Moteur :** Tecumseh 4 temps monocylindre, soupapes latérales, culasse en L, alésage et course 67 x 50 mm, 172 cc, 4 ch à 3.600 tr/mn, 0,82 kg-m, carburateurs Tecumseh, allumage par volant magnétique, lubrification par carter humide, mise en route par lanceur à main.

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

Convertisseur de couple rapport interne variant entre 2,72 et 96/1. Rapport total variant entre 14,5 et 5,18/1.

#### SCRAMBLER-HUSTLER

**Moteur :** Tecumseh 4 temps monocylindre, soupapes latérales, alésage et course : Scrambler 64,5 x 46,5 mm, Hustler 67 x 50 mm, Scrambler 150 cc, Hustler 172 cc.

Scrambler : 3,5 ch à 3.600 tr/mn. Hustler : 4 ch à 4.000 tr/mn. Scrambler : 0,75 kg-m. Hustler : 0,82 kg-m.

Carburateurs Tecumseh, allumage par volant magnétique, lubrification par carter humide, mise en route par lanceur à main.

**Transmission :** primaire par courroie, secondaire par chaîne, convertisseur de couple, rapport total variant en-

tre 14,5 et 5,18/1.

**Partie cycle :** cadre simple berceau tubulaire, pneus AV et AR 3,00 x 12, Trial ou Cross roues à rayons de 12", freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.470, l. 671, h. 915 mm, empattement 995 mm, hauteur de selle 678 mm, garde au sol 190 mm, Poids : 45 kg à sec (Black Widow), 50 kg (Roadster), réservoir essence 2 l.

Non importé.

**Partie cycle :** cadre simple berceau tubulaire, pneus AV et AR 3,00 x 10 (HU : Trial, SC : Cross), roue acier et alliage léger, frein AV Scrambler néant, Hustler : tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.465, l. 671, h. 900 mm, empattement 990 mm, hauteur de selle 670 mm, garde au sol 182 mm.

Poids : Hustler 49 kg, Scrambler 45 kg, Réservoir essence 2 l. Non importé.

### RMT 80 - L 80 - L 100

Trois trail-bikes à la mode U.S. Seules dimensions différencient les deux premières tandis que la troisième

est à la fois plus puissante et plus élaborée.

#### RMT 80 (TRAIL-BIKE)



**Moteur :** Fuji 2 temps monocylindre, alésage et course 48 x 44 mm, 79,6 cc, 6,6 ch à 7.000 tr/mn, carburateur Mikuni Ø 18 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 3,161/1, secondaire par chaîne, rapport (45/15) 3/1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, rapports linéaux (1<sup>er</sup> 12,32, 2<sup>e</sup> 7,16, 3<sup>e</sup> 4,59 - 4<sup>e</sup> 3,84).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 17, AR 3,00 x 16,

freins AV et AR à tambour simple came Ø 105 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.701, l. 738, h. 908 mm, empattement 1.117 mm, hauteur de selle 695 mm, garde au sol 203 mm.

Poids : 62 kg à sec.

Réservoir essence : 6,8 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. usine 75/80 km/h, pente gravissable 32-5.

Non importé.

#### L 80



**Moteur :** Fuji 2 temps monocylindre, alésage et course 46 x 44 mm, 79,6 cc, compression 7 à 1, 6,6 ch à 7.000 tr/mn, 0,7 kg-m à 6.000 tr/mn, carburateurs Mikuni VM Ø 18 mm, allumage par volant magnétique 6 V 21 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 3,161/1, secondaire par chaîne, rapport 3/1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (1<sup>er</sup> : 3,8 : 1, 2<sup>e</sup> : 2,43 : 1, 3<sup>e</sup> : 1,63 : 1, 4<sup>e</sup> : 1,22 : 1).

#### L 100

**Moteur :** Fuji 2 temps monocylindre, alésage et course 53 x 44 mm, 97 cc, compression 7 à 1, 8,3 ch à 7.500 tr/mn, carburateurs Mikuni VM Ø 20 mm, allumage par volant magnétique 6 V 21 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmission :** transmission primaire par engrenage, rapport 2,29/1, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,15 /1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (1<sup>er</sup> : 2,29, 2<sup>e</sup> : 2,8, 3<sup>e</sup> : 2,57, 4<sup>e</sup> : 1,38, 5<sup>e</sup> : 1,175 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 17", AR 3,00 x 16", frein AV à tambour simple came Ø 105 mm, frein AR à tambour simple came Ø 105 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.780, l. 756, h. 931 mm, empattement 1.117 mm, hauteur de selle 714 mm, garde au sol 180 mm, poids 55,5 kg à sec, réservoir essence 6,8 l.

Non importé.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 17", AR 3,00 x 16", frein AV tambour simple came Ø 118 mm, frein AR tambour simple came Ø 118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.780, l. 756, h. 931 mm, empattement 1.117 mm, hauteur de selle 714 mm, garde au sol 180 mm, poids 55,5 kg à sec, réservoir essence 6,8 l.

Non importé.

L 100

**125 RUPP RMX**

Une véritable compé-client de moto-cross.

RMX 125



**Moteur :** Sachs « B » 2 temps monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 10 à 1, 20 ch à 8.800 tr/mn, 1,8 kg-m à 7.000 tr/mn, carburateur Bing Ø 27 mm, allumage électronique CDI, échappement : pot de détente et silencieux additionnel, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, rapport 2,1/1, secondaire par chaîne, rapport 4,07/1 (57/14), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports (1<sup>re</sup> 4,6, 2<sup>e</sup> 2,93, 3<sup>e</sup> 2,165, 4<sup>e</sup> 1,715, 5<sup>e</sup> 1,434, 6<sup>e</sup> 1,24/1).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, jantes Akront, freins AV et AR à tambour simple came (moyeux coniques) Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique (Shows), AR oscillante, amortisseurs réglables (Girling).

**Dimensions :** L. 2.101, l. 905, h. 1.165 mm, empattement 1.405 mm, hauteur de selle 826 mm, garde au sol 245 mm.

**Poids :** 90,6 kg (85,5 à sec).  
Réservoir essence : 6,8 l.

Non importé.

**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**

Rambla Justo Oliveras S/N Hospitalet, Barcelone - Espagne.

400 E



400 E

**Moteur :** 4 temps monocylindre, alésage et course 82,5 x 79 mm, 423 cc, compression 8 à 1, 30 ch à 6.500 tr/mn, carburateur Amal Ø 30 mm, allumage batterie-bobine, mise en route par kick et démarreur électrique.

**Transmissions :** transmission primaire rapport 1,79 à 1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports 13,32, 8,79, 6,33, 4,90 à 1.

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

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

**Dimensions :** poids 168 kg.

**Performances constructeurs :** vitesse max. 160 km/h, 400 D.A. pente gravissable, consommation 2,5 l/100 km à 100 km/h.

Présentation Moto-Revue n° 2.121 en 1973.

Existe aussi en version « police ».

Non importé.

**SARACEN**

Ne produit plus de motos.

**DAVID BRAND & Co**

Old's Approach - Watford Herts - G.-B.

**SEELEY**

Ancien pilote, Colin Seeley a longtemps poursuivi le montage des Matchless G 50 dans des cadres originaux, puis il a étendu sa production aux moteurs Yamaha, plus compétitifs. Il produit un seul modèle de route, la « Seeley Condor ».

**COLIN SEELEY**

Racing dev. Stapley road - Belvedere - Kent - Angleterre.

**CONDOR**

Une machine qui tient à la fois du rêve et de la pièce de collection : c'est tout simplement la plus prestigieuse des motos de course, légè-

rement dégonflée et adaptée à un usage routier, avec en plus une finition merveilleuse et le charme inefable des choses anciennes.

**CONDOR**

**Moteur :** Matchless G50 4 temps monocylindre, alésage et course 90 x 78 mm, compression 9,5 à 1, 45 ch à 6.500 tr/mn, carburateur Amal Ø 38 mm, allumage par batterie-bobine avec dynamo, lubrification à carter sec, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre double berceau à moteur suspendu, pneus AV 3,25 x 18, pneu AR 3,50 x 18, double

frein AV à tambour simple came Ø 203 mm, frein AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Poids :** 140 kg.

**Réservoir essence :** 15,9 l. Huile : 4 l.

**Vitesse max.** 195 km/h.

Essai « Moto-Revue » n° 2.035 en 1971.

Non importé. Fabrication sur commande.

**SERVETTA**

Voir Lambretta Servetta.

**SHIN SAN TONG**

Marque chinoise (Formose) qui fabrique exclusivement pour l'exportation aux Etats-Unis, où ses machines sont distribuées sous la marque Gemini.

**SHIN-SAN-TONG**

SHIN-SAN-TONG - 306 Fu Chiang Road - Tainan - Taiwan - Republic of China.

Importateur aux U.S.A. :

GEMINI, 15514-90 Figueras-Gardena, Californie 90247 U.S.A.

**GEMINI 50**

Pas tout-à-fait une moto-valise, mais presque...

**GEMINI 50**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 40 x 40 mm, 50 cc, 4,5 ch, allumage par 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 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre simple berceau

supérieur, dédoublé, pneus AV et AR 3,50 x 8, frein AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** L x l x h : 1200 x (465/645) x (685/875) mm, empattement 890 mm, garde au sol 180 mm. Non importé.

**GEMINI 80**

Mini-moto à roues monobloc.

**GEMINI 80**



**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 48 x 42 mm, 80 cc, 6,8 ch à 7.000 tr/mn, allumage par volant magnétique, 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 et AR 3,50 x 10, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** L x l x h : 1.550 x (465/645) x (750/980) mm, empattement 1.110 mm, garde au sol 230 mm.

**GEMINI BOSS 80**

Petite moto de tout-terrain à distributeur rotatif.

**GEMINI BOSS 80**



**GEMINI BOSS 80**

**Moteur :** 2 temps monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 48 x 42 mm, 80 cc, 8,5 ch à 8.000 tr/mn, allumage par volant magnétique, 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,

pneu AV 2,25 x 17 ou 2,25 x 15, AR 2,50 x 15, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L 1.730, l 870, h 830 mm, empattement 1.190 mm, garde au sol 181 mm.

Non importé.

**GEMINI 90**

Une 90 tout-terrain à la mode japonaise.

**GEMINI 90**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 45,5 mm, 90 cc, 8,5 ch, allumage par volant magnétique, 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, pneu AV 2,75 x 18, AR 3,00 x 15,

frein AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L 1.690, l 825, h 980 mm, empattement 1.110 mm, hauteur de selle 750 mm, garde au sol 193 mm.

Non importé.

**GEMINI 175**

Cette machine rappelle beaucoup la Yamaha 175 tout-terrain, à l'exception de la culasse à ailette radiale.

**GEMINI 175**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 66 x 58 mm, 175 cc, allumage par volant magnétique, 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,

pneu AV 3,00 x 19, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** L 1.960, l 825, h 1.140 mm, empattement 1.320 mm, hauteur de selle 850 mm, garde au sol 254 mm.

Non importé.

**SIMONINI**

Marque artisanale surtout connue par ses kits compétition pour 50 cc (Morini - Mondial - Minarelli - Malanca...) 10 ch à 12.000 tr/mn. Rapport de compression 13 à 1. Elle produit aussi un 50 cross de très belle facture.

**Ets ENZO SIMONINI**

41030 Bomporto (Modène) - Italie.

**Importateur pour la France :**

R. MONTUORI, Grand quartier - 13-Chateaufrenard.

**50 CROSS**

**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 49 cc, 10,4 ch, lubrification par mélange, mise en route par kick. Embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 ou 6 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, freins AV et AR moyeux coniques en magnésium, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Poids : 54 kg à sec. Non importé.

**SIMPLEX**

Beaucoup de firmes américaines cantonnent leur production aux minis style tondeuse à gazon. En voici encore un exemple.

**SIMPLEX Manufacturing Company**

4000 Toulouse street, New Orleans - Louisiana 70119.

**S (Trail) et ST (Trail and Street)**

ST



**Moteur :** Tecumseh 4 temps monocylindre soupapes latérales refroidi par air, 200 cc, 5 ch, mise en route par lanceur à main.

**Transmissions :** transmission secondaire par chaîne, convertisseur de couple.

**Partie cycle :** cadre double, pneus 10", frein AV et AR, suspensions AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** réservoir essence 7,6 l.

Non importé.

**SIMSON**

Avant de se consacrer aux motocyclettes utilitaires, cet ancien fabricant d'armes a construit des automobiles jusqu'en 1930. On se souvient en particulier de la 2 litres 4 cylindres à 2 arbres à cames en tête de 1924.

**SIMSON**

60 Suhl (Turinge) R.D.A.

**Importateur pour la France :**

C.E.I.N.T.S.M.A.J.E., 31, rue Kléber, 92-Levallois.

**Importateur pour la Belgique :**

G. CAMUS, 130-132, av. Mullendorff - Verviers.

**SR4-2/1**

Elle n'est ni très rapide, ni particulièrement jolie. Mais enfin, elle paraît solide...

**SR4-2/1****SR4-2/1**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre alésage et course 40 x 39,5 mm, 49,6 cc, compression 9,5 à 1, (SAE) 3,7 ch à 5.750 tr/mn, 0,45 m/kg à 5.000 tr/mn, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, pneu AV 2,75 x 20, AR

2,75 x 20, frein AV tambour simple came, frein AR, tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique AV oscillante, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.880, l. 740, h. 1.150 mm, poids 73 kg, C.U. 157 kg, réservoir essence 8,5 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 60 km/h, consommation 2,1 l/100 km.

Non importé.

**SR4-4**

VéloMOTEUR utilitaire biplace de présentation rustique mais soignée.

**SR4-4**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,5 mm, 49,6 cc, compression 9,5 à 1, (SAE) 3,7 ch à 5.750 tr/mn, 0,45 m/kg à 5.000 tr/mn, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, pneu AV 2,75 x 20, AR

2,75 x 20, frein AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV oscillante, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.880, l. 775 h. 1.130 mm, poids 79,5 kg, C.U. 150,5 kg, réservoir essence 9,5 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 60 km/h, consommation 2,1 l/100 km.

Importé.

Prix : 1.800 F.

**KR 51/1**

Motocyclette carrossée en scooter... ou scooter à grandes roues.

**KR 51/1**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,5 mm, 49,6 cc, compression 9,5 à 1, (SAE) 3,9 ch à 5.750 tr/mn, 0,48 m/kg à 5.000 tr/mn, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie (carrosserie scooter), pneu AV 2,75 x 20, AR 2,75 x 20, frein

AV tambour simple came, frein AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique AV oscillante, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.840, l. 740, h. 1.150 mm, poids 79 kg, C.U. 151 kg, réservoir d'essence 6,8 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : 60 km/h, consommation 2,1 l/100 km.

Importé.

Prix : 1.700 F.

## SIS

La production motocycliste portugaise est très marquée par l'influence économique de l'Allemagne sur ce pays. De nombreux capitaux allemands y sont investis et, à cause de son retard économique, le Portugal ne fait qu'exploiter des licences. Ainsi SIS, importateur Sachs dans son pays, monte ces moteurs dans des parties cycles originales. La gamme 73 dénote un très net effort dans l'esthétique qui n'était pas jusque là le point fort de la marque Vu le prix de l'essence, plus chère qu'en France, il n'y a que des petites cylindrées.

**S.I.S. VEHICULOS MOTORIZADOS**  
L.D.A. Apartado 6 - Anadia - Portugal

### MOTOCARRO

Triporteur utilitaire, monoplace + plate-forme à marchandises.

### MOTOCARRO



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 4,3 ch à 7.250 tr/mn, carburateur Bing, allumage par volant magnétique Bosch 6 V 20 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne et différentiel, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports à commande manuelle ou

4 vitesses au pied.  
**Partie cycle :** 3 roues, châssis tubulaire, pneu AV 3,50 x 8, AR 2 x (3,50 x 8), freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Poids :** 125 kg à sec.  
**Réservoir essence :** 8 l.

Non importé.

### MINI-TURISMO · MINI SPORT

Machines intermédiaires entre les cyclomoteurs et les vélomoteurs, de présentation sportive.

### MINI-SPORT



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 2,4 ch, allumage par volant magnétique Bosch, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne (Turismo : sous carter étanche), embrayage centrifuge, boîte de vitesses à 2 rapports, boîte automatique.  
**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, pneus AV et AR 2,00 x 23, freins

AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** L. 1.720, l. 500, h. 870 mm, empattement 1.085 mm, hauteur de selle 820 mm, garde au sol 135 mm.  
**Poids :** 47 kg à sec.  
**Réservoir essence :** 11 l.  
Non importé.

### MINOR GT

Cyclomoteur utilitaire léger, à suspension intégrale.

### MINOR GT



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 2,4 ch, allumage par volant magnétique Bosch 6 V 17 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge, monovitesse (ou 2 vitesses automatiques).  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,00 x 23,

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

**Dimensions :** L. 1.770, l. 620, h. 965 mm, empattement 1.085 mm, hauteur de selle 800 mm, garde au sol 160 mm.

**Poids :** 47 kg à sec.

Non importé.

### LEBRE

Vélomoteur rustique et utilitaire.

### LEBRE



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 4,3 ch, allumage par volant magnétique Bosch 6 V 20 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,50 x 20,

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

**Dimensions :** L. 1.770, l. 590, h. 915 mm, empattement 1.100 mm, hauteur de selle 740 mm, garde au sol 180 mm.

**Poids :** 67 kg à sec.

**Réservoir essence :** 12 l.  
Non importé.

### EKO 70

Cyclomoteur utilitaire monoplace ; robuste et confortable.

### EKO 70





## EKO 70

**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 2,4 ch, allumage par volant magnétique Bosch 6 V 17 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses à 2 rapports (option : boîte automatique).

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle

emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 20, freins AV et AR à tambour simple came  $\varnothing$  100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.430, l. 590, h. 1.000 mm, empattement 1.060 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 155 mm.

Poids : 45 kg à sec.  
Réservoir essence : 6 l.  
Non importé.

## ALMIRANTE

Le modèle le plus luxueux de la marque. De lignes sobres et modernes, il s'intègre parfaitement à la production européenne actuelle.

## ALMIRANTE



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 44 mm, 49 cc, 5,3 ch (ou 6,5), allumage par volant magnétique Bosch 6 V 29 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire,

pneus AV et AR 2,75 x 21, freins AV et AR à tambour simple came  $\varnothing$  150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.850, l. 640, h. 1.000 mm, empattement 1.190 mm, garde au sol 150 mm.

Poids : 76 kg à sec.  
Réservoir essence : 12 l.  
Non importé.

## FELINO

Vélocitistes légers à suspension arrière renforcée.

## FELINO



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 4,3 ch, allumage par volant magnétique Bosch, 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 2 rapports (409-410) ou 3 rapports (411-412).

**Partie cycle :** cadre simple berceau supérieur, pneus AV et AR 2,25 x

22, freins AV et AR à tambour simple came  $\varnothing$  100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs doubles non réglables.

**Dimensions :** L. 1.775, l. 660, h. 1.000 mm, empattement 1.080 mm, garde au sol 195 mm.

Poids : 57 kg à sec.  
Réservoir essence : 12 l.  
Vitesse max. : usine 58-60 km/h.  
Non importé.

## V5 CYCLONE

Vélocitiste routier.

## CYCLONE



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, 4,3 ch, allumage par volant magnétique Bosch 6 V 29 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau supérieur, pneus AV et AR 2,75 x 21, freins AV et AR à tambour simple

came  $\varnothing$  100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.870, l. 630, h. 1.000 mm, empattement 1.170 mm, hauteur de selle 780 mm, garde au sol 170 mm.

Poids : 68 kg à sec.  
Réservoir essence : 14 l.

Non importé.

## V5 TURISMO

Vélocitiste utilitaire relativement puissant.

## V5 TURISMO



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs 50 S, alésage et course 38 x 44 mm, 49 cc, 5,3 ch (ou 6,5), allumage par volant magnétique Bosch 6 V 29 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau

supérieur, pneus AV et AR 2,75 x 21, freins AV et AR à tambour simple came  $\varnothing$  100 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.800, l. 540, h. 870 mm, empattement 1.200 mm, hauteur de selle 730 mm, garde au sol 160 mm.

Poids : 68 kg.  
Réservoir essence : 16 l.

## V5 SPORT

Le vélocitiste le plus sportif de la gamme.

## V5 SPORT



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs alésage et course 38 x 44 mm, 49 cc, 5,3 ch (ou 6,5), allumage par volant magnétique Bosch 6 V 29 W, 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 berceau supérieur, pneus AV et AR 2,75 x 21, freins

AV et AR à tambour simple came Ø 100 mm, suspensions à amortissement hydraulique. AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
Dimensions : L. 1.800, l. 540, h. 670

mm, empattement 1.200 mm, hauteur de selle 730 mm, garde au sol 180 mm.  
Poids : 68 kg à sec.  
Réservoir essence : 16 l.  
Non importé.

## SMAC

193, route de Fontainebleau, 94320 Thiais

### KIT 600 cc

Kit de transformation pour CB 500 Four Honda amenant la cylindrée à 600 cc (piston de CB 750). Roues en

alliage léger et freins AV et AR à disque.

### KIT 600 cc

Moteur : 4 temps 4 cylindres, alésage et course 61 x 50,6 mm, 600 cc, 55 ch à la roue AR, carburateur Keihin Ø 22 mm, mise en route par kick et démarreur électrique.

roues en alliage léger Smac, freins AV et AR à disque, hydrauliques, suspensions à amortissement hydraulique. AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

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

Poids : gain de 5 kg par rapport à la 500 Honda d'origine.  
Vitesse max. : 186 km/h.  
Importé.

Partie cycle : cadre double berceau.

Prix du Kit moteur : 2.000 F. des roues 2.500 F + montage 300 F.

## SPRITE

Après une brève apparition en France, Sprite n'est désormais plus importée. La gamme actuelle comprend deux motos de base (250 et 400) chacune disponible en version Cross et Trial. De récents accords entre Sprite et la firme japonaise Mitsubishi laissent présager d'un prochain développement.

### SPRITE

SPRITE Developments Ltd - 33 Stourbridge Road - Halesowen, Worcs (Grande-Bretagne).

### 250 TRIAL ET SCRAMBLER HAWK

Le modèle Trial est encore au stade du prototype. Il pourra peut-être, par son prix et ses possibilités, concu-

rener sérieusement les machines espagnoles sur le marché britannique.

### 250 TRIAL



Moteur : Sprite 2 temps monocylindre, alésage et course 69,5 x 64,5 mm, 250 cc, compression 8 à 1, carburateurs Amal Ø 32 mm, allumage par volant magnétique Bosch, lubrification par mélange, mise en route par kick.

pneu AV 2,75 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 152 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 35,4 - 24,1 - 20,1 - 14,3 à 1 (sur le prototype).  
Partie cycle : cadre double berceau.

Dimensions : empattement 1.333 mm, hauteur de selle 760 mm, garde au sol 279 mm.  
Poids : 91 kg à sec.  
Réservoir essence : 6,8 l.  
Vitesse max. : usine env. 100 km/h.  
Non importé.

### 250 SCRAMBLER HAWK

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 69,5 x 64,5, 244,5 cc, compression 12 à 1, 32 ch (DIN) à 7.300 tr/mn, carburateurs Amal Concentric Ø 32 mm, allumage par volant magnétique Bosch (6 V), lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à moyeux coniques, tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique (Sprite), AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

Transmissions : primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (1<sup>er</sup> 1,85, 2<sup>e</sup> 1,26, 3<sup>e</sup> 1,05, 4<sup>e</sup> 0,81/1).

Poids : 97 kg à sec.  
Réservoir essence : 7 l.  
Vitesse max. : usine env. 120 km/h.  
Non importé.

### 250 SCRAMBLER HAWK



### 405 RUSTLER ET EAGLE

Ce sont respectivement les modèles Trial et Cross. Le poids est particulièrement remarquable pour de telles cylindrées.

### 405 TRIAL RUSTLER



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 84 x 72 mm, 405 cc, compression 7 à 1, carburateurs Amal Concentric Ø 32 mm, allumage par volant magnétique Bosch, 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 4 rapports. Rapports finaux : 30,00 - 21,25 - 17,00 - 9,50/1.

Partie cycle : double berceau, pneu AV 2,75 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à moyeux coniques, tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
Poids : 96 kg à sec.  
Réservoir essence : 7 l.  
Vitesse max. : usine 100 km/h.  
Non importé.

### EAGLE (Cross 405 cc)



Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 84 x 72 mm, 405 cc, compression 9 à 1, 43 ch à 6.500 tr/mn, carburateurs Amal Ø 32 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Partie cycle : cadre double berceau, pneu AV 2,75 x 21, AR 4,00 x 18, freins AV et AR à moyeux coniques Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 90 kg à sec.  
Réservoir essence : 7 l.  
Vitesse max. : usine 135 km/h.  
Non importé.

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

## SPARTA

Avec des moteurs Sachs ou Ilo cette firme hollandaise produit une gamme complète de cyclomoteurs

### SPARTA Fabriek

Apeldoorn - Hollande.

Importateur pour la Belgique :

Ets THIELEMANS - 66, Holstraat - Gand.

### SPORT ET GRAND SPORT

Cyclomoteurs sports à boîte de vitesse.

#### SPORT 3 V



**Moteur :** Sachs 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 50 cc, compression 8,4 à 1, carburateur Bing Ø 12 mm, allumage 6 V caocité 23 W, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports (Sport) ou 4

rapports (Grand Sport), sélecteur au pied.

**Partie cycle :** poutre tôle emboutie, pneus AV et AR 2,75 x 20, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante. Poids : 68 kg à sec. Réservoir essence : 12 l. Non importé.

#### TOUR AUTOMATIQUE

Cyclomoteur automatique de luxe.

#### TOUR AUTOMATIQUE



**Moteur :** Saxonette « Sachs » 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 50 cc, compression 6,6 à 1, carburateur Bing Ø 12 mm, allumage 6 V, lubrification par mélange 5 %, mise en route par pédales.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage automatique en bain d'huile, mono-

vitesse, rapport total 14,93/1 (existe en version deux vitesses).

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 200 x 21, freins AV et AR à tambour, suspension AV télescopique, AR oscillante. Poids : 52 kg à sec. Réservoir essence : 4 l. Non importé.

#### 50 « HAPPY »

Cyclomoteur automatique.

**Moteur :** Sachs horizontal 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 50 cc, carburateur Bing Ø 10 mm, allumage 6 V, lubrification par mélange 5 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain

d'huile, monovitesse, rapport 13,8/1.

**Partie cycle :** cadre coque tôle emboutie, pneus AV et AR 200 x 20, freins AV et AR à tambour, suspension AV télescopique, AR oscillante. Poids : 44 kg à sec. Réservoir essence : 3,4 l. Non importé.

#### 50 « LUCKY »

Cyclomoteur utilitaire.

**Moteur :** Sachs 504/1 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 50 cc, compression 8 à 1, carburateur Bing Ø 12 mm, allumage 6 V, lubrification par mélange 5 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile, une vitesse, rapport total 15,42 à 1.

#### 50 TV (A)

automatique

T - TV (A)



**Moteur :** Ilo 540, 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 x 38 mm, 50 cc, compression 9 à 1, carburateur Bing, allumage 6 V, lubrification par mélange 5 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile, monovitesse, rapport total 15,42/1.

**Partie cycle :** cadre coque tôle emboutie, pneus AV et AR 200 x 21, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante (modèle TV sans suspension AR).

Poids : 43 kg à sec.

Réservoir essence : 3,1 l.

Non importé.

## SOLIFER

### SOLIFER

P.O.B. 114 - Helsinki - Finlande.

Firme finlandaise assez confidentielle. Gamme composée de quatre vélomoteurs 50 cc : utilitaire, luxe, sport et cross, moteurs yougoslaves Tomos et carrosserie en polyester.

#### 50 EXPORT - 4 VITESSES ET MINI CROSS

**Moteur :** Tomos 2 temps monocylindre horizontal, alésage et course 38 x 43 mm, 49 cc, 1,5 ch à 4.000 tr/mn, mise en route par kick.

**Transmissions :** secondaire par chaîne sous carter, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports (sélecteur au pied).

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie pour Export et modèle 4 vitesses. Mini-cross : cadre poutre tubulaire, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique ou semi-Earles selon modèle, AR oscillante. Non importé.

#### CROSS

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 49 cc, 7 ch à 7.500 tr/mn en pot de détente, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** cadre double berceau, moteur suspendu, freins AV et AR à tambour, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 50 kg à sec.

Non importé.

## SOLO

La marque allemande, outre sa gamme de cyclomoteurs, présente un très intéressant utilitaire électrique.

### SOLO KLEINMOTOREN

7032 Sindelfingen 6, Stuttgart Str. 42 - Allemagne.

Importateur pour la France :

SOLO MOTEURS - B.P. 5, 95610 Eragny s/Oise.

Importateur pour la Belgique :

SOLO MOTOR NV Burggravenlaan 164, Gent.

Importateur pour la Suisse :

KOMMENDA A.G. Haggengstrasse 44, St Gallen.

### ELECTRA

Cyclomoteur électrique qui ne souffre pas d'un poids prohibitif et bénéficie d'un centre de gravité relativement bas.



**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. Non importé (prototype).

### CYCLOMOTEURS 711, 716, 716-B.

Cyclomoteurs conventionnels à cadre ouvert qui existent en plusieurs versions. Cyclomoteurs utilitaires automatiques.

SOLO 716



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 49 cc, 1,45 ch à 3.200 tr/mn (Mofa), 2,10 ch à 5.000 tr/mn (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.

Non importé.

## STANDEX

Trois cyclomoteurs utilitaires à des stades d'élaboration différents. Existents en versions Mofa et Moped (25 ou 40 km/h).

### STANDEX

8755 Alzenau/Unterfrauen - Rosengartenstrasse 18 - Allemagne de l'Ouest.

### EUROMAT LUXUO, SUPER et EUROPEED

**Moteur :** Anker Laura 2 temps monocylindre, 49 cc, 1,7 ch, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Monovitesse, embrayage automatique.  
**Partie cycle :** cadre ouvert tubulaire (Lux et super) en tôle emboutie (Eurospeed), pneus 2,00 x 20, freins  $\varnothing$  90 mm, suspensions AV télescopi-

que, AR oscillante sur euromat super uniquement.

Poids 38 kg Luxus, 40 kg super, 41 kg Eurospeed, réservoir essence 3,8 l (Luxus et super) 4 l (Eurospeed).

**Performances constructeurs :** vitesse max. verallgemeinert 25 et 40 km/h. Non importé.

## STEEN

Voir Alsport.

## SUPERIA

Production de cyclomoteurs arrêtée en 1972.

274

## SUZUKI

Outre les motos, son activité principale, Suzuki produit des moteurs de bateaux, des scooters des neiges et de petites automobiles.

Une grande partie de la gamme des motos est importée en France (7.000 deux roues vendus en 1972). Ce sont des grandes routières alliant confort, robustesse et performances, et des tout-terrain à tendance sportive.

Cinq fois champion du monde de moto-cross, Suzuki s'intéresse aussi à la vitesse avec les TR 500 twin et les TR 750 trois cylindres à refroidissement liquide.

### 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 Zurich.

### SUZUKI TRICYCLE ELECTRIQUE

Une petite série de ces machines est actuellement utilisée par la police de Tokyo dans les zones de station-

nement.

Le tricycle présenté est un prototype utilitaire non encore commercialisé.

### TRICYCLE ELECTRIQUE



**Moteur :** électrique, entraînant la roue arrière gauche. Présence de pédales. Transmission vélo par arbre.

**Partie cycle :** cadre tubulaire ouvert. Le plus petit utilitaire de la marque bénéficie néanmoins de tous les aménagements de confort requis. Strictement M 50 « SUPER-MINI »

pneus « ballons », frein AV à patins, suspensions néant.

Non importé.

ment monoplace, il est équipé d'origine d'un panier avant et d'un porte-bagages arrière.



**Moteur :** 2 temps, monocylindre, 49 cc.

**Transmission :** secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage automatique.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, freins AV et AR tambour simple came.

Non importé.

**SUZUKI MT 50 TRAILHOPPER**

Mini-moto qui peut facilement trouver sa place dans le coffre d'une voiture (américaine !). Soixante kilos harmo-

**MT 50 TRAILHOPPER**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre, admission à clapet, alésage et course 41,5 x 38,2 mm, 49 cc, compress 6,9 à 1, 3 ch à 6.000 tr/mn, 0,38 kgm à 5.500 tr/mn, carbur, Mikuni VMSC Ø 14 mm, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage automatique, boîte de vitesses à 3 rapports.

**SUZUKI K 50 - AC 50 - AS 50**

Trois cyclos semi-utilitaires dont le dernier est une version plus sportive. Plutôt que sur les performances, l'ac-

**K 50**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre, admission à clapet, 49 cc, 4,5 ch à 7.000 tr/mn, 0,52 kgm à 5.000 tr/mn, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre poutre en tôle

**AC 50**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre à distributeur rotatif, 49 cc, 4,9 ch à 8.500 tr/mn, 0,43 kgm à 8.000 tr/mn, 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 poutre en tôle

**AS 50**

nissement répartis autour d'un joli châssis.

**Partie cycle :** cadre coque en tôle emboutie, pneus AV et AR 3,50 x 8", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** 1.340 x 700 x 880 mm, empatt. 955 mm, garde au sol 147 mm, poids 60 kg, réservoir essence 2,5 l, huile 1,6 l.  
Non importé.

cent a surtout été mis sur la solidité, selon l'habitude de la marque.

emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** 1.815 x 750 x 960 mm, poids 27 kg, réservoir essence 6 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 70 km/h.  
Non importé.

emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** 1.780 x 600 x 890 mm, poids 73 kg.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 100 km/h.  
Non importé.

**AS 50**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre, alésage et course 41,0 x 37,8 mm, 49,8 cc, compress. 6,7 à 1, 4,9 ch à 8.500 tr/mn, 0,43 kgm à 8.000 tr/mn, carbur. Ø 18 mm, allumage distributeur rotatif, lubrification séparée, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 3,75, 2,16, 1,59, 1,26, 1,07.

**SUZUKI F 50, 70, 90 BIRDIE**

Série de monocylindres utilitaires et luxueux. La souplesse du moteur est améliorée par le système d'admission

**F 50 BIRDIE**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre, admission à clapet, 49 cc, 4,5 ch à 7.000 tr/mn, 0,52 kgm à 5.000 tr/mn, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage automatique, boîte de vitesses à 3 rapports.  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle

**F 70 BIRDIE**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre, admission à clapet, 60 cc, 6,2 ch à 6.500 tr/mn, 0,71 kgm à 5.000 tr/mn, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage automatique, boîte de vitesses à 3 rapports.  
**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle

**Partie cycle :** cadre en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17", freins AV et AR simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** 1.785 x 680 x 555 mm, empatt. 1.160 mm, garde au sol 150 mm, réservoir essence 5 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 80 km/h.

Importé. Prix : 2.270 F.

à clapet. L'équipement d'origine comprend également deux porte-bagages.

emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV à balanciers, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** 1.815 x 650 x 1.030 mm, poids 70 kg, réservoir essence 3,2 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 70 km/h.  
Non importé.

emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 17", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV à balanciers, AR oscillante, amortisseurs non réglables.  
**Dimensions :** 1.815 x 650 x 1.030 mm, poids 71 kg, réservoir essence 3,2 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 80 km/h.  
Non importé.



**Moteur :** 2 temps, monocylindre, alésage et course 50 x 45 mm, 88 cc, lubrification séparée CCIS, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, suspensions à amortissement hydraulique, AV roue poussée, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

### SUZUKI RV 50, 90, 125 « VAN-VAN »

Les modèles les plus amusants de la marque. Si l'on en croit le prospectus publicitaire, ils peuvent avec la même efficacité, parcourir les artères encombrées des grandes villes et

servir à sulfater les cultures. Leurs gros pneus leur permettent de rouler sur sols meubles sans les dégrader.

RV 50



**Moteur :** 2 temps, monocylindre, admission à clapet, 49 cc, 4,0 ch à 6.000 tr/mn, 0,50 kgm à 5.000 tr/mn, 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 5,4 x 8".

RV 90

**Moteur :** 2 temps, monocylindre, admission à clapet, alésage et course 52,0 x 45,6 mm, 88 cc, compress. 6,2 à 1, 8,0 ch à 6.000 tr/mn, 1,0 kgm à 4.000 tr/mn, carbur. VMSC Mikuni Ø 17 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 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire,

frein AV et AR 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 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 56-60 km/h.

Non importé.

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 990 mm, empatt. 1.200 mm, garde au sol 199 mm, poids 84 kg, réservoir essence 4,3 l, huile 1,6 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 72-80 km/h.

Importé. Prix : 3.415 F.

RV 90



RV 125



**Moteur :** 2 temps, monocylindre, alésage et course 56,6 x 50,8 mm, 123 cc, compress. 6,3 à 1, 10 ch à 6.000 tr/mn, 1,22 kgm à 5.500 tr/mn, carbur. Mikuni VMSH Ø 22 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 borceau,

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 1.005 mm, empatt. 1.325 mm, garde au sol 201 mm, poids 111 kg, réservoir essence 4,7 l, huile 1,6 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 88-96 km/h. Non importé.

### SUZUKI B 120

Monocylindre utilitaire sobre mais bien fini. Comme pour la T 350, n'est construit que pour quelques impor-

tateurs européens à condition qu'ils en commandent un minimum de deux mille par an.

B 120



B 120

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 118 cc, compress. 7,2 à 1, 10 ch à 7.000 tr/mn, 1,1 kgm à 5.000 tr/mn, carbur. Mikuni  $\varnothing$  20 mm, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

**Partie cycle** : cadre poutre en tôle

### SUZUKI K 125 II

Monocylindre utilitaire dont le moteur présente la caractéristique, aujourd'hui curieuse, d'avoir deux sorties

K 125 II



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 123 cc, 10,5 ch à 7.000 tr/mn, 1,17 kgm à 5.500 tr/mn, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

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

**Partie cycle** : cadre poutre en tôle

### SUZUKI A 80 ET A 100

Modèles à prétentions sportives nonobstant une architecture rustique de la partie cycle et un poids relativement élevé.

A 80



**Moteur** : 2 temps, monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 47 x 42 mm, 72 cc, 7,7 ch à 7.500 tr/mn, 0,8 kgm à 6.000 tr/mn, 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 4 rapports.

**Partie cycle** : cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV 2,25 x 17", AR

emboutie, pneus AV 2,50 x 17", AR 2,75 x 17", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1.905 x 665 x 965 mm, poids 85 kg, réservoir essence 8 l.

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

Essai « Moto-Revue » n° 2.047 en 1971. Importé. Prix : 2.600 F.

d'échappement. Existe avec selle biplace sans porte-bagages.

A 100



**Moteur** : 2 temps, monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 50 x 50 mm, 98 cc, 9,5 ch à 7.500 tr/mn, 0,95 kgm à 6.500 tr/mn, 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 4 rapports.

**Partie cycle** : cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,50 x

18", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1.830 x 700 x 1.010 mm, empatt. 1.200 mm, poids 83 kg, réservoir essence 7 l, huile 1,1 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 105-110 km/h, 400 m D.A. 19,1 s, pente gravissable 18°.

Non importé (importé en Belgique).

### SUZUKI T 125

Ce modèle d'une conception originale est vraisemblablement appelé à disparaître au profit de la nouvelle

T 125

GT 125. Il n'est plus livré en France avec les pots relevés.



**Moteur** : 2 temps, bicylindre, alésage et course 43 x 43 mm, 124 cc, compress. 7,3 à 1, 15 ch à 8.500 tr/mn, 1,38 kgm à 7.000 tr/mn, carbur. Amal MD  $\varnothing$  18 mm, allumage batterie bobines, 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 tubulaire, pneus 18", freins AV et AR tambour, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1.835 x 700 x 1.060 mm, garde au sol 170 mm, poids à sec 102 kg, réservoir essence 8 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 120-130 km/h. Importé. Prix : 3.050 F.

### SUZUKI GT 125 ET 185

Deux motos sportives de petite cylindrée, qui sont traitées avec le même luxe que les gros cubes. Il est à noter que le Ram Air System (re-

GT 125

**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 multidisques en bain d'huile, boîte de vitesse à 5 rapports.

**Partie cycle** : cadre simple berceau, pneus AV 2,50 x 18", AR 2,75 x 18",

freinage par air forcé) a été adopté sur tous les modèles de la série GT.

freins AV tambour double came [disque sur nouveaux modèles], AR 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 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 120-128 km/h. Importé. Prix :



GT 155



**Moteur** : 2 temps, bicylindre refroidissement RAS, alésage et course 48 x 49 mm, 183 cc, compress. 7,0 à 1, 21 ch à 7.500 tr/mn, 2,10 km à 6.000 tr/mn, carbur. 2 VM 20 SC Ø 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 2,89, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,75, 1,81, 1,25, 1,00, 0,80.

**Partie cycle** : cadre simple berceau, pneus AV 2,75 x 18", AR 3,00 x 18", freins AV tambour double came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1.980 x 760 x 1.010 mm, empatt. 1.010 mm, garde au sol 165 mm, poids 115 kg, réservoir essence 10 l, huile 1,2 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 128-136 km/h, 400 m D.A. 17,3". Importé. Prix : 4.880 F.

**SUZUKI GT 250**

Succédant à la célèbre T 20 et aux T 250, la GT 250 est maintenant dotée d'un frein avant à disque et du refroidissement RAS.

GT 250



**Moteur** : 2 temps, bicylindre refroidissement RAS, alésage et course 54 x 54 mm, 247 cc, 31 ch à 7.000 tr/mn, 3,18 km à 6.500 tr/mn, 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 6 rapports.

**Partie cycle** : cadre double berceau,

pneus AV 3,00 x 18", AR 3,25 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 146 kg, réservoir essence 15 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 144-152 km/h. Importé. Prix : 6.400 F.

**SUZUKI T 350 - T 500**

Derniers survivants de l'ancienne gamme des bicylindres de la marque, les T 350 et T 500 continuent d'être importés en Europe et tout spécialement en France. Ces modèles ne sont plus distribués au Japon mais l'usine en continue la fabrication tant T 350

qu'un minimum de deux mille exemplaires est commandé annuellement par les importateurs. Suzuki se refuse malheureusement à doter ces motos simples et robustes d'un frein à disque.



**Moteur** : 2 temps, bicylindre, alésage et course 61 x 54 mm, 315 cc, compress. 6,9 à 1, 40 ch à 8.500 tr/mn, 4,00 km à 6.500 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 32 mm, allumage batterie bobines (batterie 12 V 5 Ah), lubrification séparée Posiforce, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 3,02, secondaire par chaîne, rapport 2,73, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, 2,33, 1,50, 1,16, 0,90, 0,78, 0,73.

**Partie cycle** : cadre double berceau, T 500

pneus AV 3,00 x 18", AR 3,25 x 18", freins AV tambour double came Ø 180 mm, AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1.985 x 870 x 1.065 mm, empatt. 1.290 mm, garde au sol 160 mm, poids à sec 140 kg, réservoir essence 12,5 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 165-175 km/h, consommation (= Moto-Revue) 7,9 l/100 km. Essai « Moto-Revue » n° 2.011 en 1971. Importé. Prix : 6.760 F.



**Moteur** : 2 temps, bicylindre, alésage et course 70 x 84 mm, 492 cc, compress. 6,6 à 1, 47 ch à 6.000 tr/mn, 5,40 km à 6.500 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 32 mm, allumage batterie 12 V 7 Ah bobines, 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 19", AR 4,00 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** : 2.195 x 880 x 1.105 mm, empatt. 1.455 mm, poids 187 kg, réservoir essence 14 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 168-178 km/h, 400 m D.A. 13,6 s, pente gravissable 29". Importé. Prix : 8.220 F.

**SUZUKI GT 380 ET GT 550**

Méritant pleinement l'appellation de grand tourisme, ces motos de cylindre inusitée connaissent un succès mérité.

Le moteur trois cylindres souple et GT 380

**Moteur** : 2 temps, 3 cylindres refroidissement RAS, alésage et course 54 x 54 mm, 371 cc, compress. 6,7 à 1, 38 ch à 7.500 tr/mn, 3,93 km à 6.000 tr/mn, carbur. 3 Mikuni VM 24 SC, allumage batterie bobines, lubrification séparée CCI, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 2,833 à 1, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

**Partie cycle** : cadre double berceau,

endurant apporte le brio nécessaire à ces machines très confortables et agréables à conduire malgré un amortissement arrière un peu dur. 1973 : simple disque à l'avant.

pneus AV 3,00 x 19", AR 3,50 x 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, empatt. 1.357 mm, garde au sol 155 mm, poids 171 kg, réservoir 15 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 168-176 km/h, 400 m D.A. (essai « Moto-Revue ») 15,1".

Essai « Moto-Revue » n° 2.087 (1972). Importé. Prix : 8.220 F.



GT 380



GT 550



**Moteur :** 2 temps, 3 cylindres refroidissement RAS, alésage et course 61 x 62 mm, 543 cc, compress. 6,7 à 1,50 ch à 5.500 tr/min, 6,1 kgm à 5.000 tr/min, carbur. 3 Mikuni VMSC  $\varnothing$  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, empat. 1.490 mm, garde au sol 147 mm, poids 200 kg, réservoir essence 15 l, huile 2,6 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. : 176-184 km/h, 400 m D.A. 12" (usine). Importé. Prix : 9.950 F.

### SUZUKI GT 750 LE MANS

La première grande routière deux-temps. Véritablement adulte par son refroidissement liquide, son démarreur électrique, son excellent freinage, etc. 1973 : double disque à

l'avant. De cette moto de grand tourisme a été extrapolée une des plus puissantes motos de course actuelles, la TR 750.

GT 750 LE MANS



GT 750

**Moteur :** 2 temps, 3 cylindres, refroidissement par eau, alésage et course 70 x 64 mm, 738 cc, compress. 6,7 à 1,67 ch à 6.500 tr/min, 7,7 kgm à 5.500 tr/min, carbur. Mikuni  $\varnothing$  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", freins AV double disque hydraulique

AR tambour simple came  $\varnothing$  200 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** 2.215 x 865 x 1.125 mm, empat. 1.402 mm, garde au sol 142 mm, poids 230 kg, réservoir essence 17 l.

**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° 2.065 (1972)

Existe aussi en version type police.

GT 750 Patroller.

Importé Prix 12.990 F.

### SUZUKI TS 50

Intermédiaire entre l'utilitaire élégant et le tout-terrain un peu timide. Machine bâtarde ou heureuse synthèse suivant les goûts de chacun.

TS 50



**Moteur :** 2 temps, monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 41,5 x 37,1 mm, 49 cc, compress. 6,7 à 1, 4,9 ch à 8.000 tr/min, 0,46 kgm à 7.000 tr/min, carbur. Mikuni VM  $\varnothing$  16 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.

### SUZUKI TC 100 ET TC 125

Petits modèles tout terrain aux caractéristiques sportives et munies d'une boîte de vitesses à relais. Le 100 cc TC 100

**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneus AV et AR 2,50 x 17". Freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** 1.830 x 830 x 995 mm, empat. 1.208 mm, garde au sol 194 mm, poids 71 kg, réservoir essence 5 l. Non importé.

possède une admission par distributeur rotatif.



**Moteur :** 2 temps, monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 49,8 x 53,6 mm, 97 cc, compress. 6,5 à 1, 11 ch à 7.000 tr/min, 1,19 kgm à 6.000 tr/min, carbur. Mikuni VMSC  $\varnothing$  19 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 4 x 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneus AV 2,75 x 19", AR 3,00 x 18", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** 2.000 x 830 x 1.080 mm, empat. 1.269 mm, garde au sol 201 mm, poids 93 kg, réservoir essence 6,5 l, huile 2,2 l. Non importé.

**TC 125**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, alésage et course 57,8 x 50,9 mm, 123 cc, compress. 6,7 à 1, 13,0 ch à 7.000 tr/mn, 1,36 kgm à 6.500 tr/mn, carbur. Mikuni VM5H Ø 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 4 x 2 rapports.

**SUZUKI TS, 90, 100, 125, 185, 250 ET 400**

Machines de tout terrain dont le tempérament est, d'une manière générale, plus rageur que souple : ces motos sont directement issues des compétition-moto-cross, et paraissent plus

TS 100 (et TS 90)

**Partie cycle** : cadre simple berceau, pneus AV 2,75 x 19", 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, empat. 1.330 mm, garde au sol 236 mm, poids 95 kg, réservoir essence 7 l, huile 2,2 l, Non importé.

aptes à franchir les obstacles en force qu'à se faufiler en douceur.

Élégantes et sophistiquées, elles sont munies d'un équipement routier complet. 1973 : nouvelle présentation.

**TS 185**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, alésage et course 64 x 57 mm, 183 cc, compress. 6,7 à 1, 17,5 ch à 7.000 tr/mn, 1,86 kgm à 6.000 tr/mn, carbur. Mikuni VM Ø 26 mm, allumage électronique, 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 19", 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, empat. 1.360 mm, garde au sol 150 mm, poids 99 kg, réservoir essence 7 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 120-128 km/h, pente gravissable 35°.

Importé. Prix : 4.820 F.

**TS 250**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, 246 cc, compress. 6,7 à 1, 23 ch à 6.500 tr/mn, 2,68 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 3,25 x 19", 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 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 120-129 km/h, pente gravissable 35°.

Importé. Prix : 6.810 F.



**Moteur** : 2 temps, monocylindre à distributeur rotatif, alésage et course 49,8 x 53,6 mm, 97 cc, compress. 6,5 à 1, 11 ch à 7.000 tr/mn, 1,19 kgm à 6.000 tr/mn, carbur. Mikuni VM5C Ø 19 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 19", AR 3,00 x 18",

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

**Dimensions** : 2.000 x 830 x 1.080 mm, empat. 1.269 mm, garde au sol 101 mm, poids 92 kg, réservoir essence 6,5 l, huile 2,2 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 104 km/h.

Existe aussi en version 90 cc. TS 90 et TS 100 non importés.

**TS 125**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, alésage et course : 57,8 x 50,9 mm, 123 cc, compress. 6,7 à 1, 13,0 ch à 7.000 tr/mn, 1,36 kgm à 6.500 tr/mn, carbur. Mikuni VM Ø 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 19", 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, empat. 1.330 mm, garde au sol 236 mm, poids 90 kg, réservoir essence 7 l, huile 2,2 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 104-112 km/h, pente gravissable 34°.

Essai - Moto-Revue - n° 2.116 (1973). Importé. Prix : 3.950 F.

TS 400



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, alésage et course 83,4 x 76,2 mm, 396 cc, compress. 6,8 à 1, 34 ch à 6.000 tr/mn, 4,11 kgm à 5.500 tr/mn, carbur. Mikuni VM  $\varnothing$  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 simple berceau, pneus AV 3,25 x 19", 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 890 x 1.100 mm, empat. 1.450 mm, garde au sol 194 mm, poids 126 kg, réservoir essence 9 l, huile 2,4 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 128-136 km/h.

Essai « Moto-Revue » n° 2.093. Importé. Prix : 7.750 F.

TM 250

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 x 64 mm, 246 cc, compress. 6,8 à 1, 31 ch à 7.300 tr/mn, 3,1 kgm à 6.000 tr/mn, carbur. VM 32 SC  $\varnothing$  32 mm, allumage électronique PEI, lubrification séparée CCIS, mise en route par kick.

TM 400

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, empat. 1.420 mm, poids 10 kg, réservoir essence 9 l. Importé.



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, alésage et course 83,4 x 76,2 mm, 396 cc, compress. 7,3 à 1, 40 ch à 6.500 tr/mn, 4,53 kgm à 6.000 tr/mn, carbur. Mikuni VMSC  $\varnothing$  34 mm, 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", AV 4,00 x 18", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 2.100 x 900 x 1.150 mm, empat. 1.435 mm, garde au sol 173 mm, poids 107 kg, réservoir essence 8 l, huile 1 l. Importé.

## SUZUKI TM 125 - TM 250 - TM 400

Machines de moto-cross compétition-client, construites en demi-série, pour

les pilotes « privés ».

TM 125



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, alésage et course 57,8 x 50,9 mm, 123 cc, compress. 7,5 à 1, 20 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 1.095 mm, empat. 1.360 mm, garde au sol 204 mm, poids 86 kg, réservoir essence 5 l, huile 1,1 l. Importé.

SWM

La Speedy Working Motors est, comme son nom ne l'indique pas, une jeune usine italienne. Animée par une dynamique politique sportive, elle fabrique des petites machines de tout-terrain qu'elle engage dans des compétitions du type « Six Jours » ou de moto-cross.

Tous les modèles sont animés par des moteurs Sachs.

**SPEEDY WORKING MOTORS**

Palazolo - 16, via Marconi, Milanese - Italie.

**50 REGOLARITA**

Une véritable petite moto, spécialement étudiée pour les promenades dans la nature...



**Moteur** : 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 38 x 44 mm, 49 cc, compression (DIN 5,5, (SAE) 7,1 ch à 7.500 tr/mn, carburateur Bing, allumage électronique Motoplat, lubrification mélange à 4 %, mise en route par kick et démarreur électrique.

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

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, frein AV tambour simple came  $\varnothing$  136 mm, frein AR tambour simple came  $\varnothing$  123 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : L. 2.017, l. 830, h. 110 mm, empattement 1.340 mm, garde au sol 250 mm, poids 78 kg à sec, réservoir d'essence 8,5 l. Non importé.

**50 SIX DAYS E.S.**

Identique au précédent mais équipé d'un moteur plus puissant et d'une boîte 6.





**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49 cc, compression (SAE) 10,4, (DIN) 8 ch à 9.500 tr/mn, carburateur Bing, allumage électronique Motoplatt, mise en route par kick.  
**Transmissions :** transmission primaire par engrenage, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau.

**CROSS 50**

Machine de moto-cross compétition client.



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49 cc, (SAE) 11, (DIN) 8,5 ch à 10.000 tr/mn, carburateur Bing, allumage électronique Motoplatt, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.  
**Transmissions :** transmission primaire par engrenage, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau.

**100 REGOLARITA / 100 SIX DAYS ES.**

Malgré une cylindrée assez peu courante en Europe, ces jolies machines paraissent fort aptes à triompher des 100 SIX DAYS ES



pneu AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, frein AV tambour simple came Ø 136 mm, frein AR tambour simple came Ø 123 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 2.017, l. 830, h. 1.100 mm, empattement 1.340 mm, garde au sol 250 mm, poids 78 kg à sec, réservoir d'essence 8,5 l. Non importé.

pneu AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, frein AV tambour simple came Ø 136 mm, frein AR tambour simple came Ø 123 mm, suspensions à amortissement hydraulique AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 2.017, l. 830, h. 1.100 mm, empattement 1.340 mm, garde au sol 250 mm, poids 75 kg à sec, réservoir d'essence 8,5 l. Non importé.

**100 REGOLARITA / 100 SIX DAYS ES.** difficultés, en tout-terrain et dans les compétitions du type « enduro ».

**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs, alésage et course 48 x 54 mm, 97 cc, (DIN) 12,5 ch à 7.500 tr/mn, (DIN) 16 ch à 9.500 tr/mn (six-days), carburateur Bing, allumage par volant magnétique Motoplatt, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.  
**Transmissions :** transmission primaire par engrenage, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

**125 REGOLARITA / 125 SIX DAYS E.S.**

Identiques aux précédentes, ces motos offrent une puissance supérieure et davantage de souplesse.

**125 REGOLARITA**



**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 11 à 1, (DIN) 16 ch à 7.500 tr/mn (reg) (DIN) 19 ch à 9.000 tr/mn (six days), carburateur Bing, allumage par volant magnétique Motoplatt, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.  
**Transmissions :** transmission primaire par engrenage, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

**125 CROSS**

Machine de moto-cross, compétition client.

**125 CROSS**



**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,00 x 18, frein AV tambour simple came Ø 136 mm, frein AR tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique AV télescopique AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 2.017, l. 830, h. 1.100 mm, empattement 1.340 mm, garde au sol 250 mm, poids 90 kg à sec, réservoir d'essence 8,5 l. Non importé.

**Moteur :** 2 temps monocylindre Sachs alésage et course 54 x 54 mm, 123 cc, compression 11 à 1, (SAE) 25, (DIN) 19,5 ch à 9.500 tr/mn, carburateur Bing, allumage électronique Motoplatt, lubrification par mélange à 4 %, 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, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, frein AV tambour simple came Ø 136 mm, frein AR tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 2.017, l. 830, h. 1.100 mm, empattement 1.340 mm, garde au sol 250 mm, poids 85 kg à sec, réservoir essence 8,5 l. Non importé.

**TANAKA**

Voir Rockford.

Cette petite usine japonaise fabrique deux modèles pour l'exportation exclusive aux Etats-Unis. Ces deux machines diffèrent de la production japonaise habituelle par un dessin et une présentation plus austère. Distribution sous la marque Rockford.

**TANAKA KOGYO Co.**  
Narashino - Japon.

## TECNOMOTO

Une de ces multiples petites marques transalpines spécialisée dans les 50 cc de toute nature.

### TECNOMOTO

41058 Vignola (Mo) - Via Modenese 236

#### DOLLY « S »

Cyclo utilitaire à petites roues et guidon repliable.

**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, 49 cc, lubrification par pédales.

**Transmissions :** monovitesse, embrayage automatique.

**Partie cycle :** cadre tubulaire ouvert, pneus AV et AR 2,50 x 9, freins AV et AR  $\varnothing$  90 mm, suspension AV télescopique. Non importé.

#### « PERSONNAL »

Vélocyclo 50 cc touristique-sportif à

**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, 49 cc, 6 ch à 8.500 tr/min, lubrification par mélange, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre ouvert tubulaire,

moteur Franco-Morini,

pneus AV et AR 2,50 x 17, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Réservoir essence : 2 l.

Non importé.

#### SPORT SPECIAL ET CROSS SCRAMBLER

Vélocyclo 50 cc sportifs de robe et de moteur en version route et tout-terrain.

**Moteur :** Franco Morini, spécial 2 temps monocylindre, 49 cc, 8 ch à 10.000 tr/min, 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 tubulaire, pneus AV et AR 2,25 x 18, Sport spécial AV 2,50 x 19,

AR 2,50 x 17, Cross Scrambler, freins AV et AR  $\varnothing$  118 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Réservoir essence : 7 l (Sport spécial), 5 l (Cross-Scrambler).

Non importé.

## TEMPO

Marque norvégienne qui utilise des moteurs Sachs pour commercialiser trois petites cylindrées à vocation utilitaire ou routière.

### JONAS ØGLAEND - TEMPO

Jonas Øglaend Aksjelskap, Sandnes (Suède).

#### CORVETTE 390

Sorte de cyclomoteur sans pédales à trois vitesses. A noter les larges repose-pieds, style grosse Harley !

#### CORVETTE 390



**Moteur :** 2 temps mono-cylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, compression 9 à 1, 2,4 ch à 5.000 tr/min, 0,45 kgm à 4.800 tr/min, carburateur Bing  $\varnothing$  12 mm, lubrification par mélange, 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 3

rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre, ouvert, pneus AV et AR 2,50 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.835, l. 730, h. 1.060 mm, empattement 1.190 mm, poids 56,3 kg à sec.

Non importé.

#### CORVETTE 380

Vélocyclo léger à 4 vitesses.

**Moteur :** 2 temps mono-cylindre Sachs, alésage et course 38 x 42 mm, 47 cc, compression 9 à 1, 2,4 ch à 5.000 tr/min, 0,45 kgm à 4.800 tr/min, carburateur Bing  $\varnothing$  12 mm, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne sous carter d'huile, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à

4 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre, ouvert, pneus AV et AR 2,50 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.835, l. 720, h. 1.060 mm, empattement 1.190 mm, poids 59 kg à sec.

Non importé.

#### CORVETTE 380



#### PANTER

Au sommet de la gamme, ce petit vélocyclo de 49 cc muni d'un équipement dont un petit porte-bagages bien pratique.

#### PANTER



**Moteur :** 2 temps mono-cylindre Sachs, alésage et course : 38 x 44 mm, 49 cc, compression 9 à 1, 2,5 ch à 5.300 tr/min, 0,41 kgm à 4.000 tr/min, carburateur Bing  $\varnothing$  15 mm, lubrification par mélange, 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 poutre, pneus AV et AR 2,50 x 17, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.800, l. 720, h. 1.050 mm, empattement 1.190 mm, poids 79 kg à sec. Non importé.

## TESTI

Voir Gitane.

## TICKLE

Ancien pilote, John Tickle illustre on ne peut mieux le conservatisme anglais en poursuivant la construction, abandonnée par l'usine Norton, des célèbres Manx.

Les trois machines compétition-client qu'il commercialise, extérieurement identiques, représentent un aboutissement esthétique certain, à défaut d'être compétitives.

#### JOHN TICKLE CROMWELL Rd

Enesbury St Neots Hunts - Angleterre.

#### T3

**Moteur :** 4 temps monocylindre deux arbres à cames en tête, alésage et course 76 x 76,7 mm, 350 cc, compression 11,2 à 1, carburateur Gardner  $\varnothing$  35,1 mm, allumage magnéto racing Lucas, lubrification à carter sec, mise en route par poussette.

**Transmissions :** primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses Manx à 5 rapports (option 6 rapports).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,25 x 18, AR 3,50 x 18, double frein AV tambour double came  $\varnothing$  203 mm, frein AR tambour simple came  $\varnothing$  178 mm, moyeu conique, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.380 mm, poids 120,5 kg.

Non importé - Prix : £ 895,00.

#### T5

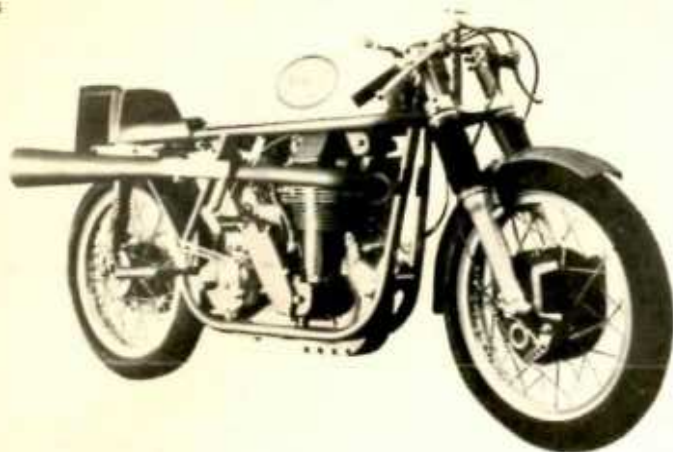
**Moteur :** 4 temps monocylindre deux arbres à cames en tête, alésage et course 90,5 x 77,7 mm, 494 cc, compression 11,2 à 1, 50 ch à 8.000 tr/min, carburateur Gardner  $\varnothing$  38,3 mm, allumage magnéto racing Lucas, lubrification à carter sec, mise en route par poussette.

**Transmissions :** primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 5 rapports (option 6 rapports).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 3,25 x 18, AR 3,50 x 18 Dunlop racing, double frein AV tambour double came  $\varnothing$  203 mm, frein AR tambour simple came, moyeu conique,  $\varnothing$  178 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables Girling.

**Dimensions :** empattement 1.380 mm, poids 127 kg.

Non importé - Prix : £ 875,00.



**Moteur :** 4 temps monocylindre deux arbres à cames en tête, alésage et course 90,5 x 101 mm, 650 cc, compression 11 à 1, carburateur Gardner Ø 38,3 mm, allumage par magnéto racing Lucas, lubrification à carter sec, mise en route par poussette.

**Transmissions :** primaire par chaîne, secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 5 rapports (option 6 rapports).

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,25 x 18, AR 2,50 x 18, double frein AV tambour double came Ø 203 mm, frein AR tambour simple came Ø 176 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.380 mm, poids 131 kg.

Non importé - Prix : £ 960,00.

## TOMOS

Installée près de Trieste, l'usine yougoslave Tomos, après avoir utilisé des moteurs Puch, fabrique maintenant ses propres moteurs. Outre ces très intéressants cyclos et vélomoteurs 50 cc, Tomos fait d'épisodiques apparitions en compétition avec un 50 cc à cadre coque en plastique.

### TOMOS

Tomos Fahrzeugwerke Kooper (Yougoslavie).

Importateur pour la France :

Sté LAMBRETTA, 12, rue Louise-Michel, 92300 Levallois.

### AUTOMATIC A 32

Cyclomoteur utilitaire.

AUTOMATIC A 32



**Moteur :** Tomos 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 43 mm, 49 cc, compression 8,5 à 1, 2 ch à 5.500 tr/mn, carburateur Encarwi A83, allumage par volant magnétique Bosch 6 V 17 W, lubrification par mélange 4 %.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage centrifuge automatique, boîte de vitesses à 2 rapports automatique.

**Partie cycle :** cadre coque tôle emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 20,

freins AV et AR à tambour Ø 90 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante.

**Dimensions :** longueur 1.640 mm, empattement 1.080 mm.

Poids : 44 kg à sec.

Réservoir essence : 4 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. 45 km/h, pente gravissable 20 % sans pédaler, consommation usine 2 l/100 km.

Importé.

en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 ou 3 rapports (2 L et 3 L).

**Partie cycle :** cadre simple, pneu AV et AR 2,25 x 23, freins AV et AR à tambour Ø 102 mm, suspension AV télescopique, AR oscillante.

Poids : 49 kg à sec.

Vitesse max. 45 km/h.

Non importé.

### 4 L 50 cc

#### Cyclomoteur luxe

**Moteur :** Tomos 2 temps monocylindre refroidi par air forcé, alésage et course 48 x 43 mm, 49 cc, 2,25 ch à 4.500 tr/mn, carburateur Bing, allumage Bosch, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick ou pédales.

**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 coque ouvert en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,50 x 22, freins AV et AR à tambour simple came Ø 102 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.

Poids : 57 kg à sec.

Réservoir essence : 5,5 l.

Vitesse max. 45 km/h.

Existe en version Standard et Luxe.

### ST 50

Cyclomoteur sport



**Moteur :** Tomos 2 temps monocylindre quasi à plat, alésage et course 38 x 43 mm, 49 cc, compression 11 à 1, 6 ch (DIN) à 8.400 tr/mn, carburateur Bing Ø 18 mm, allumage par volant magnétique, bobine extérieure 6 V 25 W, lubrification par mélange 4 % huile en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage par chaîne (rapport 1/406), secondaire par chaîne (rapport 1/2,46), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (rapports : 14,38 - 22,69 - 15,93 - 12,41 - 10,93/99).

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle emboutie, pneus AV et AR 2,50 x 22 ou 2,25 x 18, frein AV double came Ø 140 mm, frein AR simple came Ø 125 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Poids : 76 kg à sec.

Réservoir essence : 11 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. usine 68 km/h, consommation usine 3,6 l/100 km.

Importé.

## TORPADO

De telles marques, utilisant le plus souvent des moteurs Minarelli foisonnent en Italie. Torpado produit un utilitaire, le Derby et un trail bike, le Squirrel.

### TORPADO

1a - Strada 17, 35100 Padova Italie.

### SQUIRREL



**Moteur :** Minarelli 2 temps monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, 49 cc, 1,5 ch à 4.400 tr/mn, lubrification par mélange 4 à 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, double couronne à l'arrière, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 18, AR 3,00 x 17, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids : 66 kg à sec.

Réservoir essence : 9 l.

Non importé.

### DERBY

**Moteur :** Minarelli 2 temps monocylindre, refroidissement par air forcé, alésage et course 38,8 x 42, 49 cc, 1,32 ch à 4.000 tr/mn, lubrification par mélange 4 à 5 %, mise en route par pédales.

Embrayage automatique monovitesse.

**Partie cycle :** cadre tubulaire ouvert,

pneus AV et AR 2,00 x 16, suspension AV télescopique, AR oscillante.

Poids : 44 kg à sec.

Réservoir essence : 3 l.

Vitesse max. 50 km/h.

Non importé.

## TORROT

Petite usine située dans la banlieue de Barcelone, et spécialisée dans les petites cylindrées.

### TRIONDO S.A.

Apartado 206 H - Madinaveitia s/n Vitoria - Espagne.

### TIBURON

Le « requin électronique » si l'on en croit le prospectus, est en fait un petit vélomoteur présenté en version « route » et « tout-terrain ».

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 49,9 cc (existe aussi en version 70 cc), compression 8,5 à 1, 2,2 ch à 5.000 tr/mn, carburateurs Dell'Orto  $\varnothing$  14 mm, allumage électronique FEMSA, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle

### MINI-MAXI

En dépit des noms, 4 kg séparent seulement ces deux cyclomoteurs qui présentent des caractéristiques très voisines.

**Moteur :** 2 temps monocylindre, 49,9 cc, compression 8 à 1, 2 ch à 4.500 tr/mn, carburateurs Dell'Orto  $\varnothing$  14 mm, allumage par volant magnétique (Maxi) : électronique FEMSA, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Changement de vitesses par variateur.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie et tubes, pneus AV et AR 2,25 x 16, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à

emboutie, pneus AV et AR 2,25 x 18 (Trial : AV-AR 2,50 x 17), freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.745 mm, empattement 1.154 mm.

**Poids :** 54 kg (Trial : 53 kg). Réservoir essence : 6 l. Vitesse max. : 40 km/h. Consommation : 2 l/100 km. Non importé.

amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.670 mm (Maxi : 1.800 mm), empattement 1.100 mm (Maxi : 1.180 mm).

**Poids :** 48 kg (Maxi : 52 kg). Réservoir essence : 4,7 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. 40 km/h, consommation 1,8 l/100 km.

Importé fin 73.

## TOYOCO

Comme la grande majorité des marques américaines, celle-ci ne fabrique que des « minis », autour des moteurs Tecumseh qui équipent généralement des tondeuses à gazon ou sont utilisés comme moteurs stationnaires.

### TOYOCO MOTORS Co, Inc.

1604 Hanford Street, Levittown, P.A. 19057.

### ALLIGATOR 250

Sans suspension, et avec un moteur de 2,5 ch, cette machine atteint tout de même un honnête 50 km/h sur de lilliputiennes roues de 5 pouces.

### ALLIGATOR 250



**Moteur :** 4 temps monocylindre, 200 cc, 2,5 ch.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV et AR 4,00 x 5, frein AV

néant, frein AR tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.270, l. 800, h. 955 mm, empattement 1.110 mm.

Vitesse max. : usine 50 km/h. Non importé.

### APOLLO 400

Sans suspension arrière, cette machine est équipée du même moteur que les deux précédentes, monté très en arrière.

**Moteur :** 4 temps monocylindre, 200 cc, 4 ch.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneus AV et AR 3,50 x 8, freins AV et AR à tambour simple came,

suspension AV télescopique, AR néant.

**Dimensions :** L. 1.310, l. 800, h. 930 mm, empattement 1.090 mm. Réservoir essence : 4 l.

Vitesse max. : usine 80 km/h. Non importé.

## APOLLO 400



### NEW BETA 400

Plus court et plus compact que le précédent, il est muni de roues plus petites.

### NEW BETA 400



**Moteur :** 4 temps monocylindre Tecumseh, 200 cc, 4 ch.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, embrayage automatique centrifuge.

**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneus AV et AR 3,50 x 8, freins AV et AR à tambour simple came,

suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.310, l. 800, h. 930 mm, empattement 1.090 mm.

Réservoir essence : 4 l. Vitesse max. : usine 80 km/h. Non importé.

### MASHER 500

Le plus grand des « minis » paraît haut perché sur des roues de 10 pouces et un cadre assez décharné.

### MASHER 500



**Moteur :** 4 temps monocylindre Tecumseh, 200 cc, 4 ch.

**Transmissions :** primaire par convertisseur de couple, secondaire par chaîne.

**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneus AV et AR 3,00 x 10, freins AV et AR à tambour simple came,

suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.470, l. 800, h. 900 mm, empattement 1.010 mm.

Réservoir essence : 4 l. Vitesse max. : usine 80 km/h. Non importé.

## TRIUMPH

Victime d'un immobilisme relatif en pleine période d'expansion motocycliste, l'usine de Coventry a perdu la place de leader qu'elle occupait dans le domaine des grosses cylindrées, au bénéfice des plus grandes marques japonaises, voire européennes.

Les Triumph, archétypes de la production anglaise, ont cependant conservé une clientèle inconditionnelle de fanatiques.  
**TRIUMPH Engineering Co, Ltd**  
 Meriden Works, Allesley, Coventry.  
**Importateur pour la France :**  
 C.G.C.I.M., 12, rue du Débarcadère, 75017 Paris.  
**Importateur pour la Belgique :**  
 Anc. Ets DECATS S.A., Chaussée de Louvain 673-677-1030 Bruxelles

### TR5T « ADVENTURER »

Une « Daytona » dégonflée et grée en machine de tout-terrain. Très bien finie et disposant d'un équipement

irréprochable, elle pêche seulement par son poids un peu trop élevé.

TR 5 T ADVENTURER



**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 69 x 65,5 mm, 490 cc, compression 9 à 1, carburateur Amal, Ø 28 mm, allumage par alternateur-rupteur Lucas, lubrification à carter sec, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par chaîne duplex (rapport 2,23 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 4 rapports (2,84 - 1,76 - 1,22 - 1,00 à 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneu AV 3,00 x 21, AR 4,00 x 18, frein AV tambour simple came Ø 155 mm, frein AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** empattement 1.592 mm. Poids : 148 kg. Réservoir essence : 9 l, huile 1,8 l. Non importé.

### T100R « DAYTONA »

La « 500 culbutée », reine des années 50, n'a subi que des améliorations de détail depuis vingt ans. Le confort et la tenue mécanique des

différents organes se sont notablement améliorés, sans pour autant atteindre un niveau comparable à celui des marques concurrentes.

T 100 R « DAYTONA »



**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 69 x 65,5 mm, 490 cc, compression 9 à 1, 2 carburateurs Amal Ø 26 mm, allumage par alternateur-rupteur, lubrification à carter sec, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par chaîne duplex (rapport 2,23 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 4 rapports (2,47 - 1,61 - 1,22 - 1,00 à 1).  
**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18,

frein AV tambour double came Ø 200 mm, frein AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** L. 2.133, l. 736 mm, h. de selle 760 mm, garde au sol 190 mm. Poids : 161 kg. Réservoir essence : 13,6 l (option : 9 l), huile 3,3 l. Importé - Prix : 8.800 F.

### TR6R « TIGER »

Version un peu dégonflée et plus fiable de la « Bonneville ».

286

### TR 6 R « TIGER »



**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 71 x 82 mm, 649 cc, compression 9 à 1, carburateur Amal Ø 30 mm, allumage par alternateur-rupteur Lucas, lubrification à carter sec, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par chaîne duplex (rapport 2 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 4 rapports (2,47 - 1,71 - 1,26 - 1,00 à 1).  
**Partie cycle :** cadre simple berceau, pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18,

frein AV tambour double came Ø 200 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 : 175 kg. Réservoir essence : 18,2 l (option : 9 l), huile 2,8 l. Non importé.

### T 120 V « BONNEVILLE » 650

La « Bonneville » est à elle seule le reflet d'une époque, d'une certaine conception de la moto. Elle est

restée sensiblement la même, avec ses qualités, ses défauts et sa clientèle : marginale mais passionnée.

T 120 V « BONNEVILLE 650 »



**Moteur :** 2 temps bicylindre, alésage et course 71 x 82 mm, 649 cc, compression 9 à 1, 2 carburateurs Amal Ø 30 mm, allumage par alternateur-rupteur Lucas, lubrification à carter sec, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par chaîne duplex (rapport 2 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 5 rapports (modèle « V » : 2,59 - 1,84 - 1,40 - 1,19 - 1,00 à 1 ; modèle « R » : 4 rapports 2,47 - 1,71 - 1,26 - 1,00 à 1).  
**Partie cycle :** cadre simple berceau,

pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18, frein AV tambour double came Ø 200 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 : 175 kg. Réservoir essence : 18,2 l (option : 9 l), huile 2,8 l. Essai « Moto-Revue » n° 1.988 en 1970. Importé - Prix : 8.990 F.

### TR 7 RV « TIGER 750 »

Dans la tradition de la marque, une version plus « calme » de la T 140.

TR 7 RV « TIGER 750 »





## TR 7 RV « TIGER 750 »

**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 76 x 82 mm, 744 cc, compression 8,6 à 1, carburateur Amal Ø 30 mm, allumage par alternateur-rupteur, lubrification à carter sec, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages, par chaîne triplex (rapport 2,00 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 double berceau, pneu AV 3,25 x 19, AR 4,00 x 18,

## T 140 V « BONNEVILLE » 750

Paradoxalement, la nouvelle Bonneville est notablement moins homogène, moins typée, que l'ancienne, mal-

## T 140 V « BONNEVILLE »



**Moteur :** 4 temps bicylindre, alésage et course 76 x 82 mm, 744 cc, compression 8,6 à 1, 2 carburateurs Amal Ø 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 (2,59 - 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

## T 150 V « TRIDENT »

Conçue pour contrer les multicylindres japonais, elle n'a connu qu'un succès d'estime, à cause, en particu-

## 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

## TRX75 « HURRICANE »

Un exercice de style qui est devenu une vraie moto. Elle moto pas comme les autres, qui présente en ou-

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 160 mm.

Poids : 176 kg.

Réservoir essence 18,2 l (option : 2,9 l), huile 2,8 l.

Importé - Prix : 10.900 F.

gré l'adoption du frein à disque et les quelques autres solutions modernes.

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 160 mm.

Poids : 177 kg.

Réservoir essence : 18,2 l (option : 9 l), huile 2,8 l.

Essai « Moto-Revue » n° 2.120 en 1973.

Importé - Prix : 11.370 F.

lier, de son prix élevé et de quelques défauts de jeunesse.

Très rapide sur un parcours routier.

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.

Importé - Prix : 12.980 F.

tre d'intéressantes caractéristiques techniques.

## TRX 75 « HURRICANE »



## TRX 75 « HURRICANE »

**Moteur :** 4 temps 3 cylindres, alésage et course 67 x 70 mm, 741 cc, compression 9,5 à 1, carburateur 3 Amal Ø 27 mm, allumage par alternateur-rupteur Lucas, lubrification à carter sec, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne triplex (rapport 1,78 à 1), secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 5 rapports (2,58 - 1,84 - 1,40 - 1,19 - 1,00 à 1).

**Partie cycle :** cadre double berceau,

pneu AV 3,25 x 19, AR 4,25 x 18, frein AV tambour double came Ø 230 mm, frein AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** empattement 1.548 mm, poids 202 kg, réservoir essence 9 l, huile 2,3 l.

Disponible en France courant 73.

## U.R.S.S.

Récemment apparues en Angleterre puis en France, les motos soviétiques, de conception assez ancienne, sont avant tout des motos robustes et économiques sans grandes performances mais nécessitant peu d'entretien. Toutes les usines appartenant à l'Etat et un même modèle pouvant être fabriqué par des usines différentes, il n'est pas possible d'effectuer un regroupement par marque.

V/O AVTOEXPORT U.R.S.S. Moscou.

Importateur pour la France :

BRITANNIQUE MOTO, 123, avenue du Général-Leclerc, 78220 Viry-Chatigny

## VERKHOVINA 3 - RIGA 3

Ces deux cyclos de lignes assez modernes sont luxueusement présentées vu leur origine et sont à placer sur

M II - 048 VERKHONIVA 3

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course 38 x 44 mm, 49,8 cc, 2 ch à 4.900 tr/mn, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** transmission secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire,

## RIGA 3

le même plan que leurs correspondants de nos pays.

pneus AV et AR 2,50 x 16, freins AV et AR à tambour, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions :** L. 1.770, l. 680, h. 980 mm, empattement 1.120 mm.

Poids : 51 kg.

Réservoir essence 5 l.

Non importé.



**Moteur :** 2 temps monocylindre refroidi par air, alésage et course 38 x 44 mm, 49,8 cc, compression 8,5 à 1, 2 ch à 5.300 tr/mn, 0,315 mkg à 4.400 tr/mn, essence indice d'octane 72, allumage magnéto 6 V, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenages (rapport 4,75), secondaire par chaîne (rapport 3,08), embrayage multidisques en bain d'huile (2 disques), boîte de vitesses à 2 rapports (2,01 à 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau tubulaire, roues interchangeables,

pneus AV et AR 2,25 x 19, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 x 20 mm, suspensions sans amortissement hydraulique, AV télescopique (débattement 82 mm), AR oscillante, amortisseurs non réglables (débattement 52 mm).

**Dimensions :** L. 1.850, l. 680, h. 970 mm, empattement 1.200 mm, garde au sol 130 mm.

Poids : 51 kg.

Réservoir essence 5,5 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. 50 km/h, consommation 2 l/100 km à 25 km/h.

Non importé.

**B 150 M - TULA TURIST**

Les scooters sont les deux-roues soviétiques qui ont l'allure la plus moderne. Comme toute la production de ce pays, ils sont surtout cons-

B 150 M

truits pour durer et n'ont que de faibles performances. De nombreux éléments d'origine automobile rentrent dans leur construction.



**B 150 M**

**Moteur :** 2 temps monocylindre (poids 26 kg), alésage et course 57 x 58 mm, 148 cc, compression 6,7 à 1, 6 ch à 4.800 tr/mn, 0,53 kgm à 4.000 tr/mn, allumage par volant magnétique 6 V 35 W, lubrification par mélange (essence : indice d'octane 72), mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenages (rapport 3,045), secondaire par chaîne (rapport 1,0), embrayage multidisques en bain d'huile (nombre de disques 5 + 4), boîte de vitesses à 3 rapports (4,833 - 2,869 - 1,8), sélecteur manuel au guidon.  
**Partie cycle :** cadre mixte éléments

démontables, pneus AV et AR 400 x 10, roues interchangeables, freins AV et AR à tambour simple came Ø 149 x 30 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV roue poussée (débat. 110 mm), AR oscillante (débat. 130 mm).  
**Dimensions :** L. 1.890, l. 700, h. 1.060 mm, empattement 1.300 mm, garde au sol 150 mm.  
**Poids :** 120 kg.  
**Réservoir essence :** 12 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 75 km/h, consommation 2,9 l/100 km à 50 km/h.  
 Non importé.

**TULA - TURIST**



**TULA TURIST**

**Moteur :** 2 temps monocylindre refroidi par air, ventilation forcée, alésage et course : 66 x 62 mm, 199 cc, compression 7,2 à 7,4 à 1, 10/11 ch à 5.500 tr/mn, 1,52 kgm à 4.600 tr/mn, carburateur type K36, allumage par batteries-bobines 12 V (2 batteries de 6 V 10 Ah), lubrification par mélange, mise en route par kick et démarreur électrique.  
**Transmissions :** primaire par chaîne simple (rapport 2,35), secondaire par chaîne sous carter étanche (rapport 2,23), embrayage multidisques en bain d'huile (nombre de disques 5 + 5), boîte de vitesses à 4 rapports (3,0 - 1,64 - 1,24 - 0,9), sélecteur au pied.  
**Partie cycle :** cadre tubulaire, roues

interchangeables, pneus AV et AR 400 x 10, freins AV et AR à tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV type Earles, réglable, débattement 120 mm, AR oscillante, amortisseurs réglables débattement 110 mm.  
**Dimensions :** L. 1.980, l. 690, h. 1.010 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 150 mm.  
**Poids :** 150 kg.  
**Réservoir essence :** 12 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 85 km/h, consommation 3,4 l/100 km.  
 Non importé.

**TULA TTM 200**



**TULA TTM 200**  
Triporteur utilitaire.

**Moteur :** 2 temps monocylindre refroidi par air, ventilation forcée, alésage et course : 66 x 62 mm, 199 cc, compression 7,2 à 1, 10/11 ch à 5.500 tr/mn, allumage par batterie-bobine, dynastarter 12 V 90 W, lubrification par mélange, mise en route par kick et démarreur électrique.  
**Transmissions :** secondaire par chaîne (rapport 2,35), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports avec inverseur.  
**Partie cycle :** cadre mixte tubulaire et profilés en acier, pneus AV et AR

400 x 10, freins tambour Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV roue poussée.  
**Dimensions :** L. 2.680, l. 1.200, h. variable 1.550 à 1.075 mm, empattement 1.775 mm, garde au sol 125 mm.  
**Poids :** 240 kg, Charge utile : 400 kg.  
**Réservoir essence :** 13 l.  
**Performances constructeur :** vitesse max. 60 km/h, consommation 5,5 l/100 km.  
 Importé.  
**Prix :** en plateau 3.750 F, en fourgon 3.950 F.

**VOSKHOD - MINSK**

Ces deux monocylindres utilitaires deux temps ne valent guère plus cher qu'un gros cyclomoteur. L'équi-

pement fourni d'origine est très complet, porte-bagages, pare-brise, et pare-jambes.

**MINSK M 105**



**MINSK M 105**

**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course : 52 x 58 mm, 123 cc, compression 8,5 à 1, 9 ch à 5.000 tr/mn, carburateur sous carter et filtre à bain d'huile, allumage par volant magnétique 6 V 35 W, lubrification mélange 4 %, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par chaîne simple (rapport 2,75), secondaire par chaîne sous carter (rapport 2,67), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

**Partie cycle :** cadre simple berceau tubulaire ininterrompu, pneus AV et AR 2,50 x 19, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.  
**Dimensions :** L. 1.930, l. 660, h. 960 mm, empattement 1.230 mm, garde au sol 135 mm.  
**Poids à sec :** 100 kg.  
**Réservoir essence :** 12 l.  
**Vitesse max. :** env. 100 km/h.  
 Importé - Prix : 2.000 F.

**VOSKHOD 175 cc**



**VOSKHOD 175 cc**

**Moteur :** 2 temps monocylindre (double échappement), alésage et course 61,7 x 58 mm, 173,7 cc, compression 7,5 à 1, 11/12 ch à 5.200 tr/mn, 1,5 kgm à 4.000 tr/mn, carburateur sous carter K36, allumage par batterie-bobines 6 V, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne simple (rapport 1/2,07, secondaire par chaîne sous carter étanche (rapport 1/1,93), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (9,67 - 6,14 - 4,38 - 3,45 : 1).

**Partie cycle :** cadre simple berceau tubulaire, roues AV et AR interchangeables, pneus AV et AR 3,25 x 16, freins à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.

D'origine : pare-brise, pare-jambes et porte-bagages.

**Dimensions :** L. 1.910, l. 690, h. 1.000 mm, empattement 1.230 mm, garde au sol 145 mm.

**Poids :** 110 kg.

**Réservoir :** 13 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. 110 km/h, consommation 2,8 l/100 km.

Importé - Prix : 2.500 F.

**PLANETA - JUPITER**

Dans la même partie cycle sont montés soit un monocylindre deux temps soit un bicylindre. Avec ce dernier

**PLANETA 3**

**Moteur :** 2 temps monocylindre admission classique, double échappement, alésage et course 72 x 85 mm, 346 cc, 18 ch à 4.800/5.200 tr/mn, carburateur sous carter, filtre à bain d'huile K361, allumage par batterie-bobines 6 V, dynamo 6 V 45 W, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par chaîne duplex (rapport 1 : 2,17), secondaire par chaîne sous carter (rapport 1 : 2,33), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports (3,17 - 1,71 - 1,26 - 1,00 : 1)

**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/mn, carburateurs sous carter, filtres à bain d'huile, 2 type K36J, allumage par batterie-bobines, dynamo 6 V 45 W, lubrification par mélange 4 %, mise en route par kick.

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

**Partie cycle :** identique à celle de la Planeta 3. Modèle K avec side-car.

geables, pneus AV et AR 3,25 x 16, freins à tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.

D'origine : pare-brise, pare-jambes et porte-bagages.

**Dimensions :** L. 1.910, l. 690, h. 1.000 mm, empattement 1.230 mm, garde au sol 145 mm.

**Poids :** 110 kg.

**Réservoir :** 13 l.

**Performances constructeurs :** vitesse max. 110 km/h, consommation 2,8 l/100 km.

Importé - Prix : 2.500 F.

moteur plus puissant, la moto peut être livrée attelée et ce, pour un prix sans concurrence.

**Partie cycle :** cadre simple berceau dédoublé sous le moteur, roues interchangeables, pneus AV et AR 350 x 18, freins AV et AR tambours centraux simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.

**Dimensions :** L. 2.115, l. 800, h. 1.025 mm, empattement 1.360 mm.

**Poids :** 155 kg.

**Réservoir essence :** 18 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. 120 km/h, consommation 3,5 à 5 l/100 km.

Importé - Prix : 3.000 F.

cadre simple berceau dédoublé sous le moteur, roues AV et AR et side interchangeable, pneus 3,50 x 18, frein AV, AR et sur le side (mod. K) Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante.

**Dimensions :** L. 2.115, l. 800, h. 1.025 mm, avec side L. 2.180, l. 1.650, h. 1.170 mm, empattement 1.360 mm, garde au sol 120 mm.

**Poids :** 158 kg, avec side 253 kg.

**Réservoir essence :** 18 l.

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

Importé.

Prix : solo 3.250 F, avec side 4.450 F.

**JUPITER 3 K****URAL M 63 - M 66 - DNEPR MT 9**

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.

**URAL M 63**

**Moteur :** 4 temps bicylindre à plat culbuté, alésage et course 78 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 K38 (M 63), type K301 (M 66), allumage par batterie-bobines 6 V 12 Ah, lubrification carter sec, mise en route par kick.

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

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

3,75 x 19, freins AV et AR tambour simple came latéral M 63, central M 66, Ø 200 mm, pas de frein sur la roue du side, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, roue du side : oscillante, caisse : sur ressorts hélicoïdaux.

**Dimensions :** L. 2.420, l. 1.650, h. 1.100 mm, avec side voie 1.100 mm, empattement 1.435 mm, garde au sol 150 mm.

**Poids :** 300 kg (avec side).

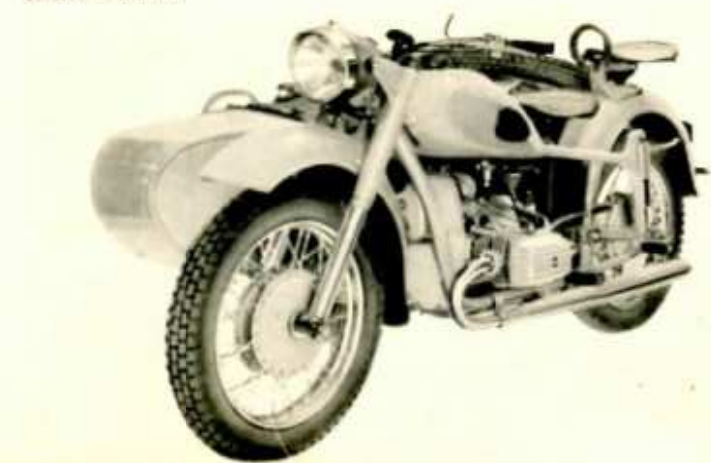
**Capacité de charge :** 255 kg.

**Réservoir essence :** 20 l.

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

Importé.

Prix : solo 6.700 F, avec side 8.100 F

**DNEPR 650 MT 9**

**DNIEPR MT 9**

**Moteur :** 4 temps bicylindre à plat culbuté, alésage et course 78 x 68 mm, 648 cc, compression 7 à 1, 32/34 ch à 5.300 tr/mn, 5,1 kgm à 5.000 tr/mn, allumage par batterie-bobines, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

**Transmissions :** secondaire par arbre et cardans (rapport 4,62), embrayage disques à sec (nombre de disques : 3 + 2), boîte de vitesses à 4 rapports + marche AR (3,6 - 2,28 - 1,7 - 1,3).

**Partie cycle :** cadre double berceau tubulaire, roues interchangeables, pneus 3.75 x 19, freins AV et AR

à tambour central Ø 203 x 35 mm, suspensions 4 amortissement hydraulique, AV télescopique débattement 140 mm, AR oscillante débattement 87 mm.

**Dimensions :** L. 2.400, l. 1.650, h. 1.060 mm, empattement 1.400 mm, garde au sol 120 mm. Poids : 300 kg. Charge max. : 300 kg. Réservoir essence : 21 l.

**Performances constructeur :** vitesse max. avec side : 100/105 km/h, en solo : 125 km/h, consommation 5,8 l/100 km à 60 km/h. Importé.

**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.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle emboutie, pneus AV 2,00 x 16", AR 2,00 x 16".

**Dimensions :** 1.480 x 600 x 1.000 mm, plié 830 x 500 x 850 mm, poids 28 kg, réservoir essence 1,3 l. Prix : 680 F.

**FLASH 6000**

Cyclomoteur de conception révolutionnaire qui bénéficie paradoxalement des solutions d'avant-garde ordinairement réservées aux grosses cylindrées.

**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. 3.000 tr/mn, carbur. Solex inverse à dépression, allumage volant magnétique, lubrification mélange à 6 %, mise en route par pédales.

**Transmissions :** primaire par engrèges, rapport 2,33 à 1, secondaire par arbre et couple conique, rapport 4,67 à 1, embrayage automatique centrifuge à sec, boîte de vitesses automatique.

**Partie cycle :** cadre ouvert en tôle 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 185 mm, suspensions AV télescopique (en option), AR néant.

**Dimensions :** 1.530 x 600 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 podaler, consommation 2 l/100 km. Prix Standard : 820 F.

**VAN VEEN**

Outre ses célèbres 50 cc de compétition à moteur Kreidler, Van Veen étudie une grosse cylindrée de tourisme munie d'un bi-rotor Wankel.

**VAN VEEN Import BV** Haarlemmerweg 518, Amsterdam W (Holland).

**VELOSOLEX**

La marque française diversifie sa gamme en présentant un modèle pliable qui s'ajoute au très original « Flash » et au nouveau « Ténor ».

**VELOSOLEX**

68, boulevard de Verdun, 92 - Courbevoie.

**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 29 kg. Prix :

**SOLEX 5000**

Un Solex à la mode actuelle qui peut facilement trouver sa place dans un coffre d'automobile.

**VELOSOLEX 5000 Pliable**



**TENOR 8000**

Le dernier-né de la firme reprend une conception plus classique et, curieusement, un moteur et un carburateur d'origine italienne.

**800 SPORT**



**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 :** 1.657 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 Standard : 1.090 F.

Prix Sport : 1.350 F.

**VESPA**

Voir PIAGGIO.

## VILAR

Petite usine portugaise qui est spécialisée dans la construction de cyclomoteurs et vélomoteurs à moteur Casal.

### VILARINHO ET MOURA

Apartado 23, S. Mamede de Infesta (Portugal).

#### VM 72

Cyclomoteurs routiers et sportifs ou prétendus tels, de présentation conventionnelle.

#### VM 72 SPORT



**Moteur :** 2 temps monocylindre Casal, refroidi par air forcé, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,8 cc, lubrification par mélange, mise en route par kick.

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

ports [72 sport : 5 rapports].

**Partie cycle :** cadre poutre tubulaire, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables. Non importé.

#### JUNIOR

Cyclomoteur utilitaire de présentation

**Moteur :** 2 temps monocylindre Casal, alésage et course 40 x 39,7 mm, 49,8 cc, 2,5 ch à 6.000 tr/mn, mise en route par kick.

**Transmissions :** secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 2 rapports.

**Partie cycle :** cadre poutre en tôle

relativement luxueuse.

amboutie, pneus AV et AR 2,00 x 23, freins AV et AR à tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Non importé.

## VILLA

Les frères Villa, pilotes et constructeurs, sont très connus dans le monde du sport motocycliste. Leur production, diffusée assez confidentiellement, est surtout orientée vers les « tout-terrain » très sportifs de petite cylindrée. Un prototype de 250 cross laisse prévoir une évolution vers la moyenne cylindrée.

### VILLA

Via Pistoia 5 - 41100 Vaciglio - Modène - Italie.

Importateur pour la France :

B. SAVOYE, 16, rue de l'Armistice, 69 - Lyon-Bron.

#### MINI BIMBO 50

C'est le plus mini des minis. Sa taille et la réputation de Villa font que de nombreux pilotes de vitesse

l'ont adopté pour se déplacer dans les parcs.

#### MINI BIMBO 50



**Moteur :** Franco Morini SSK2 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 x 42 mm, 47,6 cc, compression 6,5 à 1, 1,3 ch à 5.000 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA 14-12, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage (rapport 3,467), secondaire par

chaîne, embrayage centrifuge en bain d'huile, boîte monovitesse.

**Partie cycle :** cadre double berceau tubulaire, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Poids du moteur : 8 kg.  
Vitesse max. : usine 40 km/h.  
Non importé.

#### 50 CROSS R. CODICE

Un vélomoteur 50 très compétitif en tout-terrain.

#### 50 CROSS R. CODICE



**Moteur :** Franco Morini 2 temps monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, 50 cc, carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, em-

brayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, freins AV et AR à tambour simple came Ø 120 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante. Non importé.

#### 125 REGOLARITA

La nouvelle vague des 125 Villa. Malheureusement distribuée au compte-gouttes.

#### 125 REGOLARITA



**Moteur :** Franco Morini 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, carburateur Dell'Orto Ø 27 mm, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange 5 %, mise en route par kick.

**Transmissions :** primaire par engrenage (rapport 2,521), secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5

rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 135 mm, suspensions à amortissement hydraulique (Marzocchi), AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Non importé.

#### 125 CROSS

La nouvelle 125 cross Villa est surtout destinée aux U.S.A. Le moteur F. Morini a été modifié par les frères Villa.

#### 125 CROSS



**125 CROSS**

**Moteur :** Franco Morini modifié, 2 temps, 1 cylindre (5 transferts), alésage et course 54 x 54 mm, 124 cc, 22 ch à 9.800 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile.

**250 CROSS**

Francesco Villa, le technicien pilote de Modène, a réalisé cette machine très puissante. Une version « Rego-250 CROSS

boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneu AV 2,50 x 21, AR 3,50 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 135 mm, suspensions à amortissement hydraulique (Marzocchi), AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Non importé.

larita» munie d'une boîte à sept rapports est prévue, mais uniquement pour les U.S.A.



**Moteur :** 2 temps monocylindre, alésage et course, 250 cc, 36 ch à 8.500 tr/mn, carburateurs Amal Ø 34 mm, 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 AR 4,00 x 18, freins AV et AR à tambour simple came Ø 135 mm, suspensions à amortissement hydraulique (Ceriani), AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Non importé.

**COMPETIZIONE**



**Moteur :** 2 temps monocylindre, 50 cc, lubrification par mélange, mise en route par poussette.  
**Transmissions :** primaire par engrenage, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, frein AV 4 cames Grimeca, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Non importé.

**WASSEL**

Munie du fameux moteur 125 cc Sachs — à l'instar de la 125 Saracen et de la défunte 125 Sprite —, la Wassel est une tentative très réussie de la Grande-Bretagne dans le domaine du vélomoteur de trial.

**WASSEL**

Prospect Road, Walsall WS7 6AQ, Staffordshire, Angleterre.

**Importateur pour la France :**

Valdevit, 16, rue de la Glacière, 91 - Corbeil.

**WASSEL 125 TRIAL**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre Sachs, alésage et course, 54 x 54 mm, 125 cc, 13 à 18 ch à 8.500 tr/mn, carbur. Amal Ø 22 mm, allumage électronique Motoplat, 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 6 rapports, 4,60, 2,93, 2,16, 1,72, 1,43, 1,24.

**Partie cycle :** cadre double berceau

en tubes Reynolds 531, pneus AV 2,75 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV et AR tambour simple came Ø 150 mm (conique), suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** hauteur de selle 7,60 mm, empatt. 1.300 mm, garde au sol 300 mm, poids 85 kg, réservoir essence 5,5 l.

Prix : environ 5.000 F.

**WASSEL 125 TRIAL**



**WOLFGANG**

Ce préparateur germanique produit des machines de compétition pour le Grass Track et le Speedway, utilisant indifféremment les moteurs tchécoslovaques Eso (Jawa) ou les Jap britanniques.

**WOLFGANG G. UHLIG**

2350 Neumünster, Anscharstrasse 25.

**MOTEUR JAP ET MOTEUR ESO**

Les deux modèles de la marque diffèrent par leur moteur. Le moteur ESO est un peu plus puissant que le JAP.

**MOTEUR ESO**

**Moteur :** 4 temps, monocylindre ESO, poids 27 kg, alésage et course 88 x 82 mm, 483,5 cc, compress. 14 à 1,50 ch à 6.500 tr/mn, carbur. Amal Ø 35 mm, carburant Méthanol, allumage magnéto, lubrification à huile perdue, pompe Pilgrim duplex ou PAL, mise en route par poussette.

**Transmissions :** primaire par chaîne à l'air libre, secondaire par chaîne, embrayage multidisques, boîte de

vitesses à 2 rapports, 1,61, 1,46 ou 1,32.

**Partie cycle :** cadre simple berceau interrompu, pneus AV 2,75 x 23", AR 2,75 x 22", freins AV et AR néant, suspensions AV télescopique hydraulique, Haruschl ou Ceriani, AR oscillante, amortisseurs réglables Koni ou Girling.

**Dimensions :** poids 96 kg, réservoir essence 3 l.

**MOTEUR JAP**

**Moteur :** 4 temps, monocylindre JAP, poids 27 kg, alésage et course 80 x 99 mm, 497 cc, compress. 15 à 1 max., 45 ch à 6.500 tr/mn, carbur. Amal Ø 35 mm, carburant Méthanol, allumage magnéto, lubrification à huile perdue, pompe Pilgrim Duplex ou Pal, mise en route poussette.

**Transmissions :** primaire par chaîne à l'air libre, secondaire par chaîne,

embrayage multidisques, boîte de vitesses à 2 rapports, 1,61, 1,46 ou 1,32.

**Partie cycle :** cadre simple berceau interrompu, pneus AV 2,75 x 23", AR 2,75 x 22", suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions :** poids 96 kg, réservoir essence 3 l.

**WSK**

Marque polonaise qui présente trois modèles de présentation rustique mais soignée : un tout-terrain et deux routières de petite cylindrée.

**WSK**

Wytwornia Sprzetu Komunikacyjnego.

« Delta » 21040 Swidnik - Pologne.

Non importé en France.

**Importateur pour la Belgique :**

Gægebeuz et Vigoni s.p.r.l., 114, rue de Caleroet, 1180, Bruxelles.

**WSK M06 - B3 125 cc**

Vélocoteur utilitaire de conception rustique.

WSK M06 - B3



## M 06 B3 - 125

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 52 x 58 mm, 123 cc, compress. 7,8 à 1, 8 ch SAE à 5.300 tr/mn, carbur. G 20 M Ø 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 : 1.995 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 LUX 175



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, par chaîne, 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.

## WSK M 21 W2 SPORT 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 : 2.010 x 810 x 1.010 mm, poids 104 kg, C.U. 180 kg, réservoir essence 12,5 l.

Performances constructeur : vitesse max. 110 km/h, consommation 3 l/100 km.

## YAMAHA

Ce « trust horizontal » élabore des produits allant des pianos aux motocyclettes, en passant par les arcs de compétition ! En moto, comme dans les autres domaines, la production reflète une recherche orientée vers l'esthétique, la finition et le meilleur rapport qualité-prix. Au cours de ces dernières années, Yamaha a remporté un nombre impressionnant de victoires en compétition. A signaler, une évolution récente vers les moteurs quatre temps, pour les grosses cylindrées.

## 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.

## YAMAHA MINI

Yamaha présente une gamme très complète de six modèles qui vont du « mini-endo » au « Zippy » en passant par un « mini-cross » pourvu d'un

pot de détente et strictement réservé aux circuits privés.

Modèles importés : mini-endo, FT 1-J et JT 1-J.

## 50 FT 1-J MINI-ENDURO



Moteur : 2 temps, monocylindre, A. et C. 40 x 39,7 mm, 49 cc, compress. 7,1 à 1, 4 ch à 7.500 tr/mn, 0,45 kgm à 5.000 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 4 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 15", AR 2,50 x 15",

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

Dimensions : 1.585 x 700 x 930 mm, empatt. 1.055 mm, garde au sol 160 mm, poids 59 kg, réservoir essence 4,3 l, huile 1 l.

Performances constructeur : vitesse max. 70 km/h, pente gravissable 20°. Importé. Prix : 2.095 F.

## 60 JT 1-J MINI-ENDURO



Moteur : 2 temps, monocylindre, distrib. rotatif, A. x C. : 42 x 42 mm, 58 cc, compress. 6,4 à 1, 4,5 ch à 7.500 tr/mn, 0,5 kgm à 5.500 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 4 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 15", AR 2,50 x 15",

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

Dimensions : 1.585 x 700 x 930 mm, empatt. 1.050 mm, garde au sol 160 mm, poids 60 kg, réservoir essence 4,3 l, huile 1 l.

Performances constructeur : vitesse max. 75 km/h, pente gravissable 20°. Importé.

GT 50 MINI-TRAIL



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 40 x 39,7 mm, 49 cc, compress. 6,8 à 1, 4 ch à 7.500 tr/mn, 0,45 kgm à 5.000 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 4 rapports.  
**Partie cycle** : cadre double simple berceau, pneus AV et AR 2,50 x 15",

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

**Dimensions** : 1.635 x 690 x 930 mm, empat. 1.045 mm, garde au sol 200 mm, poids 64 kg, réservoir essence 4,8 l, huile 0,7 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 70 km/h, pente gravissable 20°, consommation 80 km/l (30 km/h).

GT 80 MINI-TRAIL



**Moteur** : 2 temps monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 47 x 42 mm, 72 cc, compress. 6,8 à 1, 4,9 ch à 6.500 tr/mn, 0,55 kgm à 6.000 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 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 non réglables.

**Dimensions** : 1.610 x 690 x 930 mm, empat. 1.045 mm, garde au sol 195 mm, poids 64 kg, 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.

GT-MX MINI-CROSS



**Moteur** : 2 temps monocylindre, admission à clapet, A. et C. : 47 x 42 mm, 72 cc, compress. 6,8 à 1, 0,55 kgm à 6.000 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 4 rapports.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 15", AR 2,75 x 14", freins AV tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1.565 x 705 x 945 mm, empat. 1.060 mm, garde au sol 195 mm, poids 58 kg, réservoir essence 5 l, huile 0,7 l.

LB 50 - 1 C ZIPPY



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. et C. : 40 x 39,7 mm, 49 cc, 4,5 ch à 6.500 tr/mn, 0,53 kgm à 5.000 tr/mn, carbur. Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick.  
**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile automatique centrifuge, boîte de vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle** : châssis coque en tôle emboutie, pneus AV 2,50 x 14", AR 5,00 x 8", freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1.590 x 655 x 985 mm, réservoir essence 3 l, huile 1 l.

YAMAHA YB 60, 80, 100 et 125 (E)  
 VELOMOTEURS UTILITAIRES

Cadre poutre en tôle emboutie. Existente en version biplace ou monoplace avec grand porte-bagages. Moteurs

monocylindres deux temps à distributeur rotatif d'un usage très souple. Non importés.

YB 60



**Moteur** : 2 temps, monocylindre à distrib. rotatif, A. x C. : 42 x 42 mm, 58 cc, compress. 6,8 à 1, 53 ch à 7.000 tr/mn, 0,57 kgm à 6.000 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.  
**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.  
**Partie cycle** : cadre poutre en tôle

emboutie, pneus AV 2,25 x 17", AR 2,25 x 17", freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1.795 x 720 x 1.030 mm, empat. 1.165 mm, garde au sol 130 mm, poids 71 kg, réservoir essence 7,5 l, huile 1,3 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 83 km/h, pente gravissable 19°.

YB 80





## YB 80

**Moteur** : 2 temps, monocylindre à distributeur rotatif, A. x C. : 47 x 42 mm, 73 cc, compress. 6,8 à 1, 5,7 ch à 7.500 tr/mn, 0,72 kgm à 6.000 tr/mn, carbur. Mikuni, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

**Partie cycle** : cadre poutre en tôle

## YB 100



**Moteur** : 2 temps, monocylindre distributeur rotatif, A. x C. : 52 x 45,6 mm, 95 cc, compress. 7,2 à 1, 9,7 ch à 7.500 tr/mn, 0,95 kgm à 6.500 tr/mn, carbur. Mikuni, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

**Partie cycle** : cadre poutre en tôle

## YB 125 (E)



**Moteur** : 2 temps, monocylindre distributeur rotatif, A. x C. : 56 x 50 mm, 123 cc, compress. 6,8 à 1, 11 ch à 6.700 tr/mn, 1,25 kgm à 5.000 tr/mn, carbur. Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick et démarreur électrique (E).

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

**Partie cycle** : cadre poutre AV 3,00 x

emboutie, pneus AV 2,50 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** : 1,835 x 720 x 1,045 mm, empatt. 1,165 mm, garde au sol 135 mm, poids 79 kg, réservoir essence 7,5 l, huile 1,3 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. plus de 90 km/h, pente gravissable 20°.

emboutie, pneus AV 2,50 x 18", AR 2,50 x 18", freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1,915 x 785 x 1,060 mm, empatt. 1,190 mm, garde au sol 140 mm, poids 92 kg, réservoir essence 9,3 l, huile 1,3 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. plus de 110 km/h, pente gravissable 22°.

16", AR 3,00 x 16", en tôle emboutie, pneus freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1,880 x 745 x 1,045 mm, empatt. 1,240 mm, garde au sol 135 mm, poids 104 kg, réservoir essence 9,6 l, huile 1,7 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 110 km/h, pente gravissable 20°.

## V 50 (E)



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 40 x 39,5 mm, 49 cc, compress. 6,6 à 1, 4,5 ch à 6.000 tr/mn, 0,54 kgm à 5.000 tr/mn, carbur. Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick et démarreur électrique (E).

**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, carter de chaîne étanche, embrayage automatique, centrifuge, boîte de vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle** : cadre ouvert en tôle

emboutie, pneus AV 2,25 x 17", AR 2,25 x 17", freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV à balanciers, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1,840 x 645 x 1,005 mm, empatt. 1,180 mm, garde au sol 135 mm, poids 70 kg (E : 75 kg), réservoir essence 5,3 l, huile 1,4 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 70 km/h, pente gravissable 19,5°.

## V 75 (E)



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 47 x 42 mm, 72 cc, compress. 6,8 à 1, 6,2 ch à 6.500 tr/mn, 0,70 kgm à 4.500 tr/mn, carbur. Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick et démarreur électrique (E).

**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesses à 3 rapports.

**Partie cycle** : cadre ouvert en tôle

emboutie, pneus AV 2,25 x 17", AR 2,25 x 17", freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV à balanciers, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1,840 x 645 x 1,005 mm, empatt. 1,175 mm, garde au sol 135 mm, poids 72 kg (E : 77 kg), réservoir essence 5,3 l, huile 1,4 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 85 km/h, pente gravissable 20°.

## V 90 (E)



## YAMAHA V 50 - 75 - 90

## VELOMOTEURS UTILITAIRES DE LUXE SERIE V

Cadre ouvert en tôle emboutie et tablier protecteur en polyester. Existent en version biplace ou mono-place avec porte-bagages. Démarreur

électrique en option sur tous les modèles. Carter de chaînes étanches.

Non importés.

V 90 (E)

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. et C. : 50 x 45,6 mm, admission à clapet, 89 cc, compress. 6,8 à 1, 7,5 ch à 6.500 tr/mn, 0,95 kgm à 4.500 tr/mn, carbur. Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage automatique centrifuge, boîte de vitesse à 3 rapports.

**Partie cycle** : cadre ouvert en tôle

emboutie, pneus AV 2,50 x 17", AR 2,50 x 17", freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV à balanciers, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1.845 x 645 x 1.010 mm, empatt. 1.180 mm, garde au sol 135 mm, poids 80 kg, réservoir essence 5,3 l, huile 1,4 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 90 km/h, pente gravissable 22°.

**YAMAHA FS 1 - G 1 F - L 2 G**

**VELOMOTEURS SPORTIFS SIMPLES**

Cadre poutre en tôle emboutie. Moteur monocylindre à distributeur rotatif et tendance sportive, amortisseurs arrière non réglables. Non importés.

50 FS 1



**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, empatt. 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°.

75 G 1 F



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, distributeur rotatif, A. x C. : 47 x 42 mm, 73 cc, compress. 6,8 à 1, 7 ch à 7.000 tr/mn, 0,7 kgm à 5.000 tr/mn, carbur. Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

**Partie cycle** : cadre poutre en tôle

emboutie, freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1.815 x 625 x 960 mm, empatt. 1.145 mm, garde au sol 150 mm, poids 72 kg, réservoir essence 6,5 l, huile 1,1 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 85-90 km/h, pente gravissable 20°.

100 YAMAHA L 2 G



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, distributeur rotatif, A. x C. : 52 x 45,6 mm, 95 cc, compress. 7,2 à 1, 9,7 ch à 7.500 tr/mn, 0,95 kgm à 6.500 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 4 rapports, 3.077, 1.889, 1.304, 0,953 à 1.

**Partie cycle** : cadre poutre en tôle

emboutie, pneus AV 2,50 x 18", AR 2,50 x 18", freins AV tambour simple came, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1.915 x 715 x 1.060 mm, empatt. 1.190 mm, garde au sol 140 mm, poids 92 kg, réservoir essence 7 l, huile 1,6 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 100-112 km/h, pente gravissable 22°.

**YAMAHA FX 50**  
**VELOMOTEUR SPORTIF DE LUXE**

Modèle le plus élaboré des 50 sportifs. Cadre tubulaire, amortisseurs réglables et 6,3 ch. Non importé.

FX 50



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. x C. : 40,0 x 39,7 mm, 49 cc, compress. 6,9 à 1, 6,3 ch à 9.500 tr/mn, 0,50 kgm à 8.500 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 double berceau, pneus AV 2,50 x 17", AR 2,50 x 17".

freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 110 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1.825 x 630 x 965 mm, empatt. 1.185 mm, garde au sol 150 mm, poids 73 kg, réservoir essence 8 l, huile 1 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 100 km/h, consommation 80 km/l à 30 km/h.

**YAMAHA LS 3**  
**VELOMOTEUR SPORTIF MONOCYLINDRE**

Machine sportive et utilitaire à carter de chaîne étanche. Non importé.

100 LS 3



**100 LS 3**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. x C. : 52 x 45,6 mm, 99 cc, compress. 7,2 à 1, 11,5 ch à 6.500 tr/mn, 1,05 kgm à 7.500 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 18 mm, allumage volant magnétique Mitsubishi 6 V/30 W, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 3,894 à 1, secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports, 3,077, 1,889, 1,304, 0,963 à 1.

**YAMAHA HX 90 - LS 2****VELOMOTEURS BICYLINDRES 90 ET 100**

Les plus petits twins de la marque. Semblables aux anciennes 125 AS 3, mais avec encore des cylindres en fonte, ils suivront vraisemblablement 90 HX



**Moteur** : 2 temps, bicylindre, A. x C. : 36,5 x 43 mm, 89 cc, compress. 7,0 à 1, 10,5 ch à 8.000 tr/mn, 0,96 kgm à 7.500 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 simple berceau.

LS 2



**Moteur** : 2 temps, bicylindre, A. x C. : 38 x 43 mm, 97 cc, compress. 7 à 1, 10,5 ch à 8.000 tr/mn, 0,96 kgm à 7.500 tr/mn, carbur. 2 Mikuni Ø 18 mm, allumage volant magnétique Mitsubishi 6 V/30 W, 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 simple berceau

**MOTOS ROUTIERES DE PETITE ET MOYENNE CYLINDRES - RD**

La nouvelle série RD regroupe les Twins 2 temps de la 125 à la 350, tous importés en France.

Cadres simple berceau pour les 125 et 200 cc, et double berceau pour les autres.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 2,50 x 18", AR 2,75 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 110 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

**Dimensions** : 1,800 x 750 x 1,000 mm, empat. 1,200 mm, garde au sol 160 mm, poids 85 kg, réservoir essence 7,5 l, huile 1,4 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 115 km/h, pente gravissable 25°.

la même évolution. Moteurs à tendances sportives. Non importés.

**YAMAHA RD 125**

**Moteur** : 2 temps, bicylindre, admission à clapet, A. x C. : 43 x 43 mm, 124 cc, compress. 6,8 à 1, 16 ch à 9.500 tr/mn, 1,3 kgm à 8.500 tr/mn, carbur. Mikuni, 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, 0,840/1.

**Partie cycle** : cadre simple berceau interrompu, pneus AV 2,50 x 18", AR 2,75 x 18", freins AV tambour double

came Ø 140 mm, AR tambour simple came Ø 140 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. (Nouveau modèle avec frein avant à disque).

**Dimensions** : 1,955 x 700 x 1,010 mm, empat. 1,240 mm, garde au sol 160 mm, poids 108 kg, réservoir essence 11,5 l, huile 1,5 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 120/130 km/h, pente gravissable 22°5'.

Importé. Prix : 3.923 F.

Disponible avril 1973.

**YAMAHA RD 200**

**Moteur** : 2 temps, bicylindre, admission à clapet, A. x C. : 52 x 46 mm, 195 cc, compress. 7,1 à 1, 22 ch à 7.500 tr/mn, 2,17 kgm à 7.000 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 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 300 x 18", freins AV tambour double came, Ø 180 mm, AR tambour simple came Ø 150 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1,945 x 740 x 1,005 mm, empat. 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°.

Importé. Prix : 4.927 F.

Disponible avril 1973.

**YAMAHA RD 250**

interrompu, pneus AV et AR 2,50 x 18", freins AV et AR à tambour Ø 110 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1,860 x 750 x 1,000 mm, empat. 1,200 mm, garde au sol 160 mm, poids 95 kg, réservoir essence 7,5 l, huile 1,4 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 110 km/h, pente gravissable 22°.

Démarreur électrique uniquement sur la 200 cc.

1973 : esthétique nouvelle semblable à celle des 750 et 500 TX, freins avant à disque sauf pour la 200 cc, admission à clapet sur tous les modèles.

**RD 250**

**Moteur** : 2 temps, bicylindre, admission à clapet, A. x C. : 54 x 54 mm, 247 cc, compress. 6,7 à 1, 30 ch à 7.500 tr/mn, 2,92 kg à 7.000 tr/mn, carbur. 2 Mikuni Ø 28 mm, allumage batterie 12 V bobines, alternateur 12 V/100 W, lubrification séparée, mise en route par kick.  
**Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 1/3,238, 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

**YAMAHA RD 350**



**Moteur** : 2 temps, bicylindre, admission à clapet, A. x C. : 64 x 54 mm, 347 cc, compress. 6,2 à 1, 39 ch à 7.500 tr/mn, 3,8 kg à 7.000 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 (modèle européen), 6 rapports (modèle japonais).  
**Partie cycle** : cadre double berceau tubulaire, pneus AV 300 x 18", AR 3,50 x 18", freins AV disque hydraulique et double piston, AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

tubulaire, pneus AV 3,00 x 18", AR 3,25 x 18", freins AV un disque hydraulique double piston, AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions** : 2,040 x 780 x 1,110 mm, empat. 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°.  
 Importé. Prix : Disponible avril 1973.

**YAMAHA TX 650**



**Moteur** : 4 temps bicylindre, A. x C. : 75 x 74 mm, 633 cc, compress. 8,7 à 1, 53 ch à 7.000 tr/mn, 5,5 kg à 6.000 tr/mn, carbur. Mikuni-Solex Ø 30,6 mm, allumage batterie-bobine, alternat. Hitachi, lubrification carter sec, pompe trochoïdale, mise en route par kick et démarreur électrique (avec décompresseur).  
**Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 2,667 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,000 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,214, 1,588, 1,300, 1,095, 0,956 à 1.  
**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 3,50 x 19", AR 4,00 x 18",

freins AV simple disque, AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, débattement 130 mm, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions** : 2,175 x 905 x 1,165 mm, empat. 1,410 mm, garde au sol 150 mm, poids 199 kg, réservoir essence 14 l, huile 2,5 l.  
**Performances constructeur** : vitesse max. 185 km/h (M.R. : 182 km/h), 400 m D.A. 14 s (M.R.), pente gravissable 20°, consommation 5,5 l/100 km à 140 km/h.  
 Essai - Moto-Revue - YS 1 B n° 2.034 (1971).  
 Importé. Prix :

**YAMAHA TX 750**



liquide 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, empat. 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° 2.123.  
 Importé. Prix : 7.297 F.

**Moteur** : 4 temps, bicylindre, calé à 360°, 1 ACT entraîné par chaîne entre les 2 cylindres, A. x C. : 80 x 74 mm, 743 cc, compress. 8,4 à 1, 63 ch à 6.500 tr/mn, 7 kg à 6.000 tr/mn, carbur. 2 Mikuni-Solex bobines, lubrification carter Ø 30 mm, allumage batterie-sec, 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, 2,451, 1,588, 1,300, 1,095, 0,956 à 1.  
**Partie cycle** : cadre double berceau tubulaire, pneus AV 3,50 x 19", AR

400 x 18", freins AV double disque à double piston (pour la France), AR tambour simple came Ø 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions** : 2,205 x 910 x 1,165 mm, empat. 1,455 mm, garde au sol 160 mm, poids à sec 220 kg, réservoir essence 19 l, huile 3,5 l.  
**Performances constructeur** : vitesse max. 195 km/h (M.R. : 176 km/h), 400 m D.A., 14"2, pente gravissable 26°.  
 Essai - Moto-Revue - n° 2.115.  
 Importé. Prix : 10.942 F.

**YAMAHA TX 650 - TX 750 - TX 500 QUATRE TEMPS GRAND TOURISME**

Trois quatre temps d'architecture très différente constituent le sommet de la gamme des grandes routières Yamaha. Tous trois sont pourvus d'un démarreur électrique et d'un frein avant à disque.  
**TX 650**, Modèle classique « à l'anglaise », mais avec un ACT. 1973 : Nouvelle présentation.

**TX 750**, Pourvue comme la 500 d'un système d'équilibrage dynamique du vilebrequin, « omniphase balancer system ».  
**TX 500**, Version très sportive à deux ACT avec une culasse quatre soupapes.  
 Ces trois modèles sont importés.

**YAMAHA TX 500**



**Moteur** : 4 temps, bicylindre, calé à 360°, 2 ACT entraînés latéralement par chaîne duplex, 4 soupapes par cylindre, A. x C. : 73 x 59,5 mm, 498 cc, compress. 9 à 1, 48 ch à 8.500 tr/mn, 4,5 kg à 6.500 tr/mn, carbur. 2 Mikuni-Solex Ø 32 mm, allumage batterie-bobines, lubrification carter sec et pompe trochoïdale, 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

tubulaire, pneus AV 3,25 x 19", AR 3,50 x 18", freins AV simple disque hydraulique (double piston), AR tambour simple came 180 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions** : 2,150 x 835 x 1,130 mm, empat. 1,410 mm, garde au sol 155 mm, poids à sec 163 kg, réservoir essence 16 l [U.S.A.], huile 3 l.  
**Performances constructeur** : vitesse max. 180 km/h, pente gravissable 26°.  
 Importé. Prix : Disponible septembre 1973.

**YAMAHA RZ 201**

Prototype de « grand tourisme » à moteur bi-rotor.



## RZ 201

**Moteur** : rotatif, birotor, refroidissement liquide pour les « cylindres », 720 cc (équivalence), 68 ch à 6.500 tr/mn, lubrification séparée, mise en route par kick et démarreur électrique.

**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, em-

brayage multidisques en bain d'huile. **Partie cycle** : cadre double berceau, frein AV double disque hydraulique, double circuit, frein AR simple disque hydraulique, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

## YAMAHA 100 LT 2 - AT 125 - DT 175 - DT 250 - RT 360

## TRAIL BIKES

Machines tout terrain d'une finition irréprochable, qui bénéficient en outre d'un équipement routier complet et luxueux. Polyvalentes et raffinées.

1973 : nouveaux coloris, généralisation de l'admission à clapet et des roues avant de 21". Modifications de détails.

## 100 LT 2



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 52 x 45,6 mm, 97 cc, compress. 6,9 à 1, 10 ch à 7.500 tr/mn, 0,97 kgm à 7.000 tr/mn, carbur. Mikuni, allumage volant magnétique, 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 18", AR 3,00 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. **Dimensions** : 1.910 x 900 x 1.050 mm, empatt. 1.240 mm, garde au sol 220 mm, poids 85 kg, réservoir essence 6 l, huile 1,2 l. **Performances constructeur** : vitesse max. 93-100 km/h.

## DT 125 (E)



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, A. x C. : 56 x 50 mm, 123 cc, compress. 7,1 à 1, 13 ch à 7.000 tr/mn, 1,38 kgm à 6.000 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 24 mm, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick et démarreur électrique (type E).

**Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 3,894 à 1, secondaire par chaîne, rapport 2,466 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,833, 1,875, 1,388, 1,090, 0,956 à 1.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 2,75 x 21", AR 3,50 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. **Dimensions** : 1.900 x 910 x 1.090 mm, empatt. 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°. Importé. Prix : 4.126 F.

## DT 175



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, A. x C. : 66 x 50 mm, 171 cc, compress. 6,8 à 1, 16 ch à 7.500 tr/mn, 1,65 kgm à 600 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 double berceau, pneus AV 2,75 x 21", AR 3,50 x 18",

freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 2.040 x 895 x 1.170 mm, empatt. 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°. Importé. Prix : 4.721 F.

## DT 250



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, A. x C. : 70 x 64 mm, 246 cc, compress. 6,8 à 1, 23 ch à 7.000 tr/mn, 2,45 kgm à 6.000 tr/mn, carbur. Mikuni, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 3,095, secondaire par chaîne, rapport 3,142, 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, pneus AV 3,00 x 21", AR 4,00 x 18",

freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 2.100 x 890 x 1.160 mm, empatt. 1.390 mm, garde au sol 260 mm, poids 119 kg, réservoir essence 9,5 l, huile 1,6 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 120-125 km/h (M.R. 119,13 km/h), 400 m D.A. M.R. 18,2", pente gravissable 35°.

Essai « Moto-Revue » n° 2.055 en 1971. Importé. Prix : 6.311 F.

## RT 360



**RT 360**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, A. x C. : 60 x 70 mm, 351 cc, compress. 6,3 à 1,30 ch à 6.000 tr/mn, 3,63 kgm à 5.500 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 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.

**YAMAHA MR 50 - HT 90**  
**VELOMOTEURS CROSS-ROUTE**

Vélocoteurs tout terrain bâtards conçus pour les U.S.A. Sorte de machines de cross munies d'un équipement routier complet.

**MR 50**



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 40 x 39,7 mm, 49 cc, compress. 6,9 à 1, 6,0 ch à 9.000 tr/mn, 0,50 kgm à 8.000 tr/mn, carbur. Mikuni, allumage volant magnétique, 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.

**HT 90**



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. et C. : 50 x 45,6 mm, 89 cc, compress. 6,9 à 1, 10 ch à 8.000 tr/mn, 0,95 kgm à 7.000 tr/mn, carbur. Mikuni, allumage volant magnétique, 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 19", AR 3,00 x 18".

**YAMAHA AG 100**  
**AG BIKE**

Vélocoteur tout terrain utilitaire ; conçu, semble-t-il, pour garder les moutons en Australie. Son aspect rustique cache un des moteurs les plus élaborés de la marque. Ce mo-

pneus AV 3,00 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 2.100 x 890 x 1.160 mm, empatt. 1.390 mm, garde au sol 260 mm, poids 119 kg, réservoir essence 9,5 l, huile 1,6 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 133-135 km/h, pente gravissable 35°.

Importé. Prix : 7.479 F.

Les moteurs à tendance sportive en font d'excellentes machines d'initiation au cross.

Non importés.

**AG 100 - AG BIKE**



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, A. x C. : 52 x 45,6 mm, 97 cc, compress. 6,85 à 1, 8,5 ch à 7.000 tr/mn, 0,9 kgm à 6.500 tr/mn, carbur. Mikuni, lubrification séparée, mise en route par kick.

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

**Partie cycle** : cadre double berceau.

**YAMAHA LT-MX - AT-MX**

Vélocoteurs tout terrain dépourvus d'équipement routier, présentant la particularité d'un échappement en pot

LT-MX 100



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 52 x 45,6 mm, 97 cc, 16 ch à 10.500 tr/mn avec silencieux additionnel 1,1 kgm à 9.500 tr/mn, carbur. Mikuni, allumage volant magnétique, lubrification séparée plus mélange 3,5 % ou mélange 7 %, mise en route par kick, pot de détente plus silencieux additionnel.

**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile.

125 AT-MX (U.S.A.)

pneus AV 2,75 x 18", AR 3,00 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1.975 x 835 x 1.050 mm, empatt. 1.245 mm, garde au sol 225 mm, poids 95 kg, réservoir essence 6 l, huile 1,2 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 85-90 km/h, pente gravissable 30°.

de détente prolongé par un silencieux amovible.

Non importés : réservés aux U.S.A.

freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1.930 x 865 x 1.080 mm, empatt. 1.260 mm, garde au sol 210 mm, poids 87 kg, réservoir essence 6 l, huile 1,2 l.

**Performances constructeur** : pente gravissable 27°, consommation 65 km/l à 50 km/h.

dèle bénéficie, en outre, d'un équipement protecteur important et original et d'un porte-bagages très robuste. Non importés.



boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 2,75 x 19", AR 3,00 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 1.910 x 891 x 1.095 mm, empatt. 1.280 mm, garde au sol 207 mm, poids 84 kg, réservoir essence 6 l, huile 1,2 l.

**125 AT - MX**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 56 x 50 mm, 123 cc, compress. 7,8 à 1, 20 ch à 8.500 tr/mn avec silencieux, 1,86 kgm à 8.000 tr/mn, carbur. Mikuni, allumage volant magnétique, lubrification séparée plus mélange 3,5% ou mélange 7% (pompe débrayable), mise en route par kick, pot de détente plus silencieux additionnel.

**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, em-

brayage 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", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. **Dimensions** : 1.995 x 910 x 1.120 mm, empat. 1.310 mm, garde au sol 241 mm, poids 91 kg, réservoir essence 7 l, huile 1,2 l.

**YAMAHA MX 90 - MX 125 - MX 250 - MX 360 - SC 500**

**MOTOCROSS COMPETITION-CLIENT**  
Machines de moto-cross compétition-client. Cette gamme très étendue souligne le vif intérêt que la marque

japonaise manifeste depuis quelques années pour les championnats de moto-cross.

**MX 90 COMPETITION - MOTOCROSS**



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, admission à clapet, A. x C. : 50 x 45,6 mm, 89 cc, compress. 7,5 à 1, 16,5 ch à 11.000 tr/mn, 1,8 kgm à 10.500 tr/mn, carbur. Mikuni VM 26 SC Ø 26 mm, allumage volant magnétique électronique, lubrification mélange 7%, mise en route par kick. **Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 3,714, secondaire par chaîne, rapport 3,923, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,833, 2,066, 1,611, 1,315, 1,142.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 2,75 x 19", AR 3,25 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables, débattement AV 145 mm, AR 105 mm, réservoir d'huile séparé.

**Dimensions** : 1.930 x 925 x 1.080 mm, empat. 1.250 mm, garde au sol 245 mm, poids 77 kg, réservoir essence 6 l.

**MX 125 COMPETITION MOTOCROSS**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, A. x C. : 56 x 50 mm, 123 cc, compress. 7,8 à 1, 20 ch à 8.500 tr/mn, 1,7 kgm à 8.000 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 28 mm, allumage volant magnétique, lubrification mélange 7%, mise en route par kick. **Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 4,894 à 1, secondaire par chaîne, rapport 3,357 à 1, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,833, 2,066, 1,611, 1,315, 1,142.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 2,75 x 21", AR 3,50 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, débat. 160 mm, AR oscillante, amortisseurs réglables, réservoir d'huile séparé.

**Dimensions** : 1.965 x 909 x 1.120 mm, empat. 1.250 mm, garde au sol 240 mm, poids 92 kg, réservoir essence 7 l, huile 1,2 l. Importé.

**MX 250 COMPETITION MOTOCROSS**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. et C. : 70 x 64 mm, 246 cc, compress. 7,4 à 1, 31 ch à 7.500 tr/mn, 3,03 kgm à 7.000 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 30 mm, allumage volant magnétique, lubrification séparée plus mélange 3,5%, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenages, rapport 3,984 à 1, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,533, 1,789, 1,304, 1,000, 0,767 à 1.

**MX 360 COMPETITION MOTOCROSS**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, 7 transferts, admission à clapet, A. et C. : 80 x 70 mm, 351 cc, compress. 7,2 à 1, 39 ch à 7.500 tr/mn, 3,87 kgm à 7.000 tr/mn, carbur. Mikuni concentré Ø 34 mm, allumage volant magnétique, lubrification séparée plus mélange à 3,5%, 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,

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables, réservoir d'huile séparé.

**Dimensions** : 2.110 x 950 x 1.130 mm, empat. 1.420 mm, garde au sol 225 mm, poids 101 kg, réservoir essence 9 l, huile 0,5 l. Importé.

1,789, 1,304, 1,000, 0,766 à 1.

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV tambour simple came Ø 110 mm, AR tambour simple came Ø 130 mm, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Dimensions** : 2.110 x 950 x 1.130 mm, empat. 1.420 mm, garde au sol 225 mm, poids 106 kg, réservoir essence 9 l, huile 0,5 l. Importé.

**SC 500 COMPETITION MOTOCROSS**

**SC 500 COMPETITION CROSS**

**Moteur :** 2 temps, monocylindre, A, et C. : 95 x 70 mm, 496 cc, compress. 7,1 à 1,44 ch à 6.500 tr/mn, 5,2 kgm à 6.000 tr/mn, allumage volant magnétique électronique, lubrification séparée plus mélange 3,5 %, mise en route par kick, décompresseur, pot de détente plus silencieux additionnel.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile.

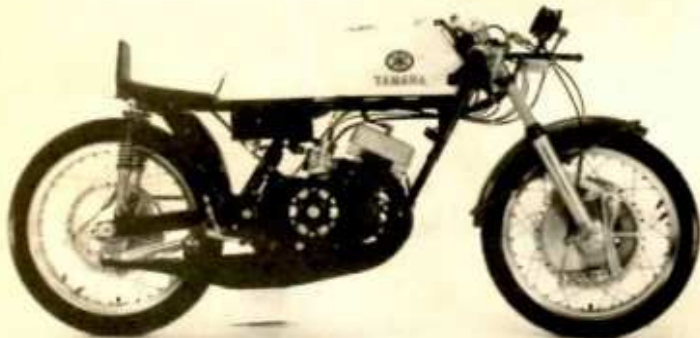
**YAMAHA TD 3 - TZ - YZR 500  
YAMAHA COURSE**

Machines « compétition-client », sauf la 500, elles constituent plus de 80 % des plateaux de toutes les grandes épreuves. Ces motos sont cependant étroitement dérivées des mode-

boîte de vitesses à 4 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 21", AR 4,60 x 18", freins AV et AR tambour simple came, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.  
**Dimensions :** 2.110 x 950 x 1.130 mm, empat. 1.420 mm, garde au sol 226 mm, poids 106 kg, réservoir essence 9,1 l, huile 0,6 l. Non importé.

les routiers, et construites en demi-série.  
 Modèles importés : TD 3, TZ. Prototype d'usine : ZR 500.

**YAMAHA 250 TD 3 COMPETITION-VITESSE**



**Moteur :** 2 temps, bicylindre « torque induction » 7 transferts, A, et C. : 54 x 54 mm, 247 cc, compress. 7,6 à 1,44 ch à 10.500 tr/mn, 3,17 kgm à 9.500 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 34 mm, allumage électronique Femsa, lubrification mélange 5 %, mise en route par poussette.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 6 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau

**YAMAHA TZ COMPETITION-VITESSE**



**Moteur :** 2 temps, bicylindre, 7 transferts, refroidi par eau, A, et C. : 64 x 54 mm, 347 cc, compress. 7,0 à 1,54 ch à 9.500 tr/mn, 4,17 kgm à 9.000 tr/mn, carbur. Mikuni Ø 34 mm, allumage électronique Femsa, lubrification mélange 5 %, mise en route par poussette.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 6 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau,

**YAMAHA 500 YZR COMPETITION-VITESSE**

**Moteur :** 2 temps, 4 cylindres, admission par clapet, refroidissement liquide, 493 cc, 80 ch à 10.000 tr/mn, carburateur Mikuni Ø 35 mm, allumage électronique, mise en route par poussette.  
**Transmissions :** primaire par engrenages, secondaire par chaîne, embrayage multidisque à sec, boîte de

vitesse à 6 rapports.  
**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus de 18", freins AV double disque, AR simple disque, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables. Poids : 175 kg. Non commercialisée.



**YANKEE**

Cette firme américaine a élaboré une 500 bicylindre tout terrain à partir du remarquable 250 Ossa monocylindre. Il est à noter qu'une version « route » a été présentée au dernier Salon de Barcelone. Une monocylindre 460 cc vient en outre d'être présentée aux Etats-Unis.

**YANKEE MOTOR Co.**  
 P.O. Box 36, Schenectady, U.S.A.  
**Importateur pour la France :**  
 C.S.M., rue du Docteur-Leray, 95 - Argenteuil.

**YANKEE 500 SS**

Une des motos actuelles les plus sportives. Littéralement bourrée de chevaux et nantie de solutions ultra-modernes.

**YANKEE SPORT 500 SS**



**Moteur :** 2 temps, bicylindre, alésage et course 72 x 60 mm, 488 cc (DIN), 58 ch, carbur. IRZ, allumage Thyristor-Motoplat sans contact, lubrification mélange, mise en route par kick.  
**Transmissions :** primaire par chaîne quadruple, secondaire par chaîne, embrayage 6 disques à sec, boîte de vitesses à 6 rapports.

**Partie cycle :** cadre double berceau, pneus AV 3,00 x 19", AR 4,00 x 18", freins AV et AR simple disque hydraulique, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

**Performances constructeur :** vitesse max. 190 km/h.  
 Commercialisation en Europe : 1974.

**YANKEE Z 500**

Bicylindre sportif issu de deux moteurs Ossa 250 accouplés.  
**YANKEE Z 500**





**YANKEE Z 500**

**Moteur** : 2 temps, bicylindre, alésage et course, 72 x 60 mm, 489 cm<sup>3</sup>, compression 9 à 1 (DIN), 40 ch à 5.500 tr/mn, carbur. 2 IRZ Ø 27 mm, allumage Thyristor-Motoplaf sans contact, lubrification mélange, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par chaîne quadruple et engrenages, secondaire par chaîne, embrayage 6 disques à sec, boîte de vitesses à 6 rapports, 2.410, 2.210, 1.000, 0.757, 0.612, 0.527 à 1.

**YANKEE 460**

Machine de moto-cross compétition-client. Prototype.

**YANKEE 460 MOTO-CROSS**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, construit par une usine aéronautique suisse, 460 cc, lubrification par mélange, mise en route par kick.

**Transmission** : secondaire par chaîne.

**Partie cycle** : cadre double berceau,

**Partie cycle** : cadre double berceau, pneus AV 3,15 x 21", AR 4,20 x 18", freins AV tambour simple came Ø 175 mm, AR simple disque, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables, poids 146 kg, réservoir essence 12,5 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. env. 150 km/h, 400 m D.A. 15,9 s.

Importé, Prix :

**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, 49 cc, compress. 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 max. 40 km/h, pente gravissable 18%.

Importé, Prix :

**ZUNDAPP KS 50 CROSS**

L'appellation « cross » est vaguement justifiée par le guidon, mais c'est un excellent 50 sportif qui joint une

grande robustesse à des performances fort honorables.

**KS 50 CROSS**

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. x C. : 39 x 42 mm, 49 cc, compress. 11 à 1, 6,25 ch à 8.400 tr/mn, 0,56 kg/m à 7.500 tr/mn, carbur. Bing Ø 19 mm, allumage volant magnétique, 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 5 rapports.

**Partie cycle** : poutre mixte tube et alliage léger, pneus AV et AR 2,75 x 17", frein AV et AR à tambour simple came Ø 150, suspensions à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, poids 82 kg, réservoir essence 11,2 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 85 km/h, consommation 3,6 l/100 km, France : non importé.

**ZUNDAPP C 50 SPORT, C 50 SUPER-SPORT**

Cyclomoteurs limités à 40 km/h, de présentation sportive.

**C 50 SPORT****ELEKTRO MOFA**

Comme de nombreuses marques, Zundapp pense à l'avenir et a présenté en 72 ce prototype de cyclo électrique élégant et conventionnel.

**ELEKTRO MOFA**

**Moteur** : électrique 12 V, puissance en utilisation normale 700 W, au démarrage 1.400 W, batterie 12 V 50 Ah, embrayage centrifuge.

**Partie cycle** : cadre ouvert en tôle emboutie, freins AV et AR à tambour simple came, suspension AV

télescopique, AR oscillante.

Poids : 48 kg (batterie 15 kg).

**Performances constructeurs** : vitesse max. 25 km/h, autonomie 20 à 30 km, batterie rechargeable en 12 h.

Prototype  
Prix prévu : env. 1.600 F.

**C 50 SPORT ET SUPER-SPORT**

**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/mn, allumage volant magnétique 6 V/19 W, lubrification mélange 4 %, mise en route pédalier kick.

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

**ZUNDAPP KS 50**

Vélocoteur 50 cc sportif.



**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. x C. : 39 x 42 mm, 49,9 cc, 2,8 ch, allumage volant magnétique 6 V/19 W, lubrification mélange 4 %, mise en route pédalier kick.

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

**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/mn, 0,56 kgm à 7.500 tr/mn, carbur. Bing, 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,

**Partie cycle** : mixte poutre tubulaire et alliage léger, 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. Importé, Prix : 2.450 F.

**Partie cycle** : mixte, double berceau et alliage léger, pneus AV et AR 2,75 x 21", freins AV et AR tambour Ø 120 mm, suspension à amortissement hydraulique, poids 82 kg, réservoir essence 11,2 l.

**Performances constructeur** : vitesse max. 40 km/h. Importé, Prix : 2.550 F.

1,26, 1,09 à 1.

**Partie cycle** : mixte alliage léger et double, berceau tubulaire, pneus AV et AR 2,75 x 21", 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, Importé, Prix : 3.585 F.

**ZUNDAPP MC 125**

Machine de moto-cross, compétition-client.

**Moteur** : 2 temps, monocylindre, A. x C. : 54 x 54 mm, 123 cc, compress. 13,3 à 1, 19 ch DIN à 7.800 tr/mn (pot de détente) 1,7 kgm à 7.400 tr/mn, carbur. Bing, allumage électronique Bosch, lubrification mélange 4 %, mise en route par kick.

**Transmissions** : primaire par engrenages, secondaire par chaîne, rapport 1/4,82, avec pignon de 13 dents, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses 5 rapports cf. GS 125.

**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.

Importé, Prix : 5.420 F.

**MC 125****ZUNDAPP GS 125**

Conçue pour les compétitions éprouvantes 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/mn, 1,7 kgm à 7.400 tr/mn, carbur. Bing Concentric Ø 27 mm, allumage Bosch électronique, batterie 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.

**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. Importé, Prix : 5.930 F.

**ZUNDAPP KS 125 SPORT**

Le plus gros modèle routier de la gamme.

**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/mn, 1,64 kgm à 7.400 tr/mn, 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.

**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, consommation 5 l/100 km.

Importé, Prix : 4.730 F.