

MOTO

JOURNAL

No 391 LE JEUDI 6 F

CROSS:
NOUVELLES
MONTESA

SPECIAL 50^{CM3}

19 CYCLOS A L'ESSAI



SUPER POSTER

PARIS DAKAR: LE MATCH AUTO MOTO

LA BAJA CALIFORNIA



Dix neuf cyclomoteurs sont passés à la casserole pendant cet essai. Hormis la côte des Gardes, qui est aux tasses ce qu'est l'Everest au genre humain, escaladée un beau matin avec deux « pilotes » de poids différents, nous avons roulé sur ces petites bêtes pour savoir qui valait quoi, si le plumage était aussi beau que le ramage. Des surprises, des déceptions, des exclamations, des grognements, des suées (ô Solex maudit !), enfin de tout pour exprimer ce que sont les cyclomoteurs.

L'essai est composé de plusieurs parties ; juridique, descriptive, technique, comptable, vérifique (!), subjective ; vous voyez, les différents aspects des « pisso-feu » sont tous abordés. Faites votre choix, mesdames et messieurs, il y en aura pour tout le monde ; des petits, des grands, des joufflus et des maigres, d'autres qui avancent, certains encore qui font plus que respecter la limite de vitesse imposée aux plus petites de notre monde motard ! Une grande diversité au royaume des 50 ; s'y retrouver n'est pas évident, alors nous espérons que les pages suivantes apporteront, juste avant Noël, un peu de clarté dans vos esprits déjà embués par l'approche des fêtes et de ses colossales libations. Cyclos, en garde !

LE CYCLO, LA LOI ET LA BETIS

OU PASSE ET AVENIR DU 50 CM3

Ce que vous savez tous c'est qu'un cyclo-moteur est conduisible à partir de 14 ans sans permis, qu'il doit obligatoirement être muni de pédales pouvant l'entraîner par la seule force de vos jarrets et qu'il doit être, par construction, limité à 45 km/h. Voilà pour l'essentiel mais vous devez aussi savoir que le port du casque est obligatoire hors agglomération pour un conducteur de cyclomoteur et qu'il est interdit de transporter un passager de plus de 14 ans. Encore faut-il que les jeunes passagers admis disposent de siège et repose-pieds et, pour les moins de 5 ans, d'une corbeille ou siège avec courroie.

Vieille loi pour cyclos neufs

Autant le dire tout de suite, nous trouvons cette législation totalement archaïque, souvent inerte et même dangereuse sur certains points. La loi, c'est la loi et il vous faut bien la respecter si vous voulez être couverts par l'assurance et ne pas risquer trop de P.V. Ce qui nous choque dans cette législation du cyclo bêtement dérivée de celle des BMAs (bicyclettes à moteur auxiliaire) de l'après-guerre, ce sont en premier lieu les pédales. L'essai l'a prouvé, s'il en était encore besoin : sauf pour les deux plus utilitaires, nos cyclos montent très bien les plus fortes côtes sans qu'il soit besoin d'aider le moteur.

D'autre part, ces supports mouvants sont un facteur de déséquilibre et entraîneront tôt ou tard une chute si vous oubliez de relever la pédale intérieure au virage. De plus chacun sait que ce pédailler strictement légal n'a plus aucune utilité et qu'il est quasi impossible de faire avancer un cyclo uniquement en pédaillant.

Dossier réalisé par François-Marie Dumas avec Jean-Pierre Boulme « Junior », Jean-Pierre Frisquet, Alain Gillot, François Gomis, Frédéric, Michel Montange, Marc Mothré, Sylvie Risbourg, Paul Salvaire.
Photos : Jean-Pierre Boulme.

Evidemment la plupart des constructeurs se sont décarcassés pour tourner la loi. C'est-à-dire garder les absurdes pédales tout en leur donnant une autre destination. Manivelles ultra courtes bloquables en position repose-pieds, etc... des dispositifs coûteux, qui n'ont d'autre utilité que de rendre un cyclo conforme à la loi et qui grèvent bien inutilement le prix des cyclos.

Pire est le cas des marques qui ont conservé un pédailler tout en montant des repose-pieds. C'est le cas en particulier de quelques cyclos sport ou trail bike italiens où le pilote a les pieds dangereusement coincés.

Sécurité interdite

Absurde législation archaïque, encore, on conserve l'obligation de pédales dangereuses et inutiles mais on livre à la circulation urbaine des engins sur lesquels le rétroviseur, les clignotants, un avertisseur audible ne sont pas obligatoires. (N.B. : il est question d'une obligation prochaine du rétroviseur). De même, les exigences concernant les freins sont d'une scandaleuse insuffisance. Tout constructeur est ainsi libre de commercialiser légalement de véritables dangers publics. Rajoutez pour faire bonne mesure que les cyclos sont légalement condamnés à avoir une ampoule unique

d'éclairage n'excédant pas une puissance de 6 watts et obligatoirement en 6 volts.

Interdiction formelle d'avoir un phare puissant avec inverseur phare, code, lanterne. Encore cette notion périmée de bicyclette à moteur auxiliaire.

Dernière absurdité en date : le port du casque obligatoire hors agglomération. Alors que toute statistique prouve que les accidents ont surtout lieu en ville et qu'il n'y a rien de plus embêtant que de mettre un casque sur une petite route blanche de campagne où les risques sont archi minimes.

Un peu de raison

Ces débilités mises à part, quelques points de la législation cyclo sont quand même justifiés. Il est ainsi parfaitement normal du point de vue de la sécurité qu'un engin léger ne soit pas autorisé pour l'usage en duo pour lequel il n'est pas conçu notamment par l'insuffisance de son freinage.

Bravo encore pour la réglementation du bruit, le cyclo étant un engin de transport urbain par excellence, quoi de plus normal qu'il soit silencieux. Et un conseil : ne vous amusez pas à percer votre pot ou enlever des chicanes, vous y gagnerez de désagréables décibels mais pas de chevaux supplémentaires, au contraire. Le deux temps est un être capricieux qui n'a son plein rendement qu'avec un échappement très élaboré mais en aucun cas avec un échappement libre.

A titre indicatif voici les niveaux sonores maximum tolérés. Cyclos : 73 db ; vélorouteurs : 80 db ; motos : 84 db ; autos : 82 db.

Auto-cyclo : roulons ensemble...

Beau slogan publicitaire, non ? Mais comment voulez-vous faire rouler ensemble sans heurts des véhicules puissants limités en ville à 60 km/h et des cyclos poussifs qui pataugent à 45 km/h... le sbire gouvernemental chargé de la sécurité routière, (devinez qui) semble plus penser à faire parler de lui en s'attaquant aux gros cubes pour lesquels le nombre d'accidents est en baisse plutôt que de s'occuper réellement d'améliorer la sécurité. Il est vrai qu'il n'y a en France qu'un parc de cyclomoteurs estimé à 5 700 000 ! Quantité négligeable aux côtés des 19 330 000 automobiles, non ?

Les pistes cyclables : il n'en est pas question, cela coûterait bien sûr trop cher, alors pourquoi, puisque nous sommes dans une grande période de renouveau en matière de législation deux roues, ne pas limiter les cyclos à la même vitesse que les voitures en ville soit 60 km/h.

Les vitesses absurdes

D'un côté, il y a les cyclos rationnels, automatiques et utilitaires, de l'autre les cyclos sports et tout terrain, mini-motos, qui comportent, comme elles, une boîte de vitesses et un embrayage. Il faut reconnaître que pour les jeunes, ce sont ces derniers les plus attrayants et les plus amusants à piloter. Ils sont aussi une excellente école d'initiation pour la conduite de la vraie moto, mais...

Si on tire les conclusions froides et logiques de l'essai, il faut bien reconnaître que les boîtes de vitesses sont absolument inutiles sur un cyclomoteur limité à 45 km/h à une exception près : l'usage en tout terrain, encore que le variateur automatique peut sans doute encore prouver sa supériorité dans ce domaine.

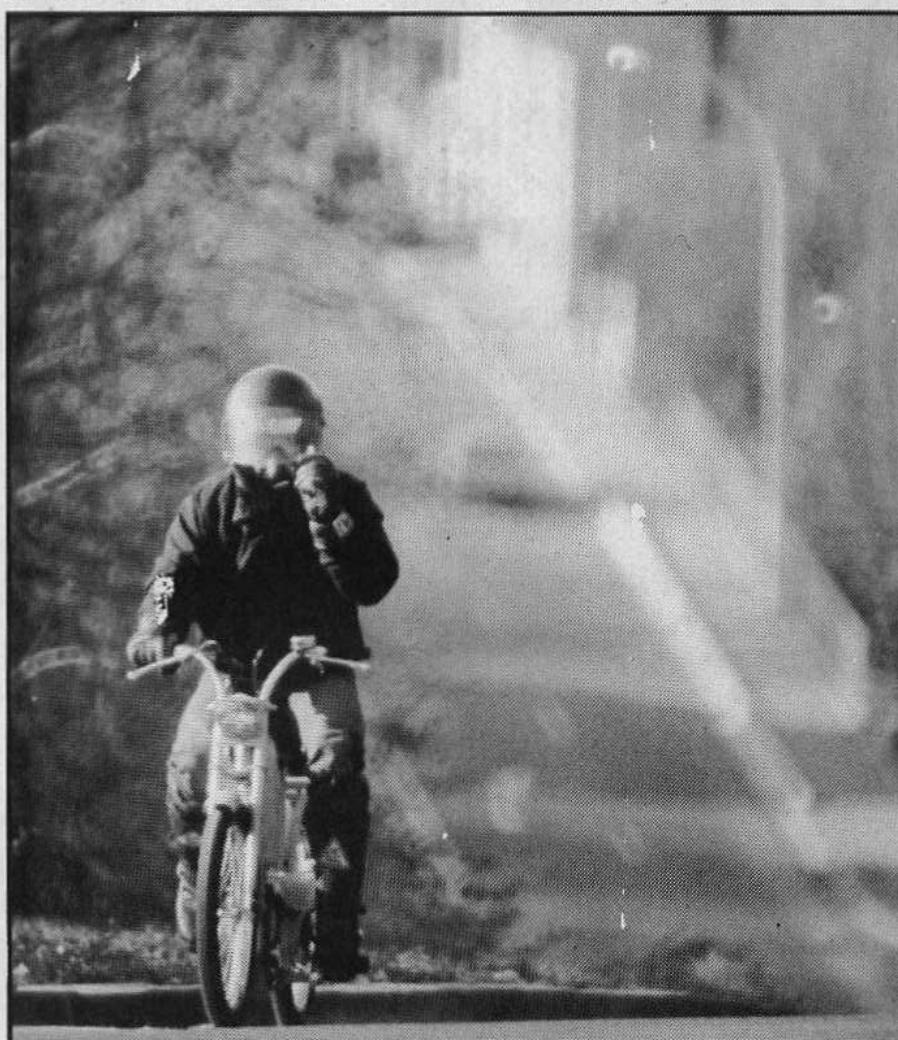
Rien de plus logique que cette supériorité de l'automatisme, il suffit de faire le compte du temps perdu par un pilote pour changer cinq, voire six fois de vitesse entre 0 et 45 km/h alors que pendant ce temps le variateur d'un rendement idéal avec les moteurs de faibles puissances, procure une accélération parfaitement progressive.

Les résultats de notre test de côte sont significatifs de même que l'ont été les comparaisons d'accélérations.

A vous de choisir : l'amusement ou la raison, et espérons que nos législateurs en mal d'absurdités ne viendront pas quand même inter-

dire les cyclos multi-vitesses sous un prétexte quelconque. Ne riez pas, il en est question, ils ne savent vraiment pas à quoi s'occuper.

Câ, c'est la côte des Gardes, qui nous a servi de terrain d'essai. Le départ se faisait au feu rouge et les 100 premiers mètres ont été souvent difficiles.



ET POURTANT LE CYCLOMOTEUR NE TUE PAS...

Pauvre cyclo, on ne fait vraiment rien du côté de l'état pour qu'il soit sûr, pourtant d'après les dernières statistiques de la Gendarmerie Nationale, le cyclomoteur est le moins dangereux de tous les véhicules à moteur, avec un taux de morts et de blessés inférieur à l'automobile. Certains objecteront qu'il faut rapporter le risque au nombre de kilomètres parcourus mais c'est inexact : le risque est en fait proportionnel au temps de présence sur la route. Les statistiques sur les accidents en voiture, en vélo, en cyclomoteur, en vélocimoteur et en moto sont donc comparables.

Eh bien comparez !

Méfiez-vous des mauvaises interprétations. On peut dire qu'il y a proportionnellement plus de morts pour 10 000 usagers roulant en vélocimoteur ou en motocyclette que pour 10 000 usagers roulant en cyclomoteur ou en automobile. Il faut aussi remarquer que le parc de motos et celui des vélocimoteurs (celui des cyclos aussi d'ailleurs) ont augmenté alors que le nombre de tués a diminué dans ces catégories.

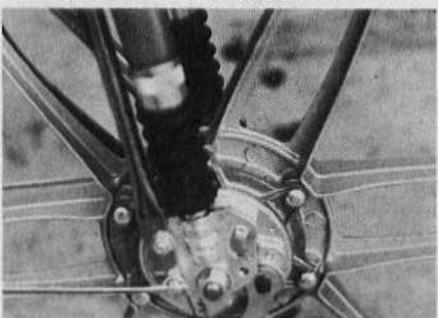
Victimes d'accidentés par catégories d'usagers
(source : Gendarmerie Nationale)

	1976	1977	Taux pour 10 000 usagers		Proportion par rapport au cyclomoteur	
			1976	1977	1976	1977
TUES						
Piétons	1 350	1 303				
Cyclistes	397	398	0,32	0,31		
Cyclomotoristes	1 232	1 040	2,12	1,82	1	1
Vélocimotoristes	233	234	8,42	8,2	3,92	4,5
Motocyclistes	270	255	15,9	14,2	7,5	7,8
4 roues	6 411	6 007	3,45	3,1	1,82	1,7
BLESSES						
Piétons	8 544	8 727				
Cyclistes	4 022	4 112	3,2	3,2		
Cyclomotoristes	17 693	17 771	30,5	31,2	1	1
Vélocimotoristes	3 306	4 495	118	157,7	3,8	5,05
Motocyclistes	3 739	3 318	219	184,3	7,1	5,90
4 roues	104 064	100 498	56,1	52	1,8	1,67
PARC						
Cycles	12 500 000	12 800 000				
Cyclomoteurs	5 800 000	5 700 000				
Vélocimoteurs	280 000	285 000				
Motocyclettes	170 000	180 000				
4 roues	18 530 000	19 330 000				

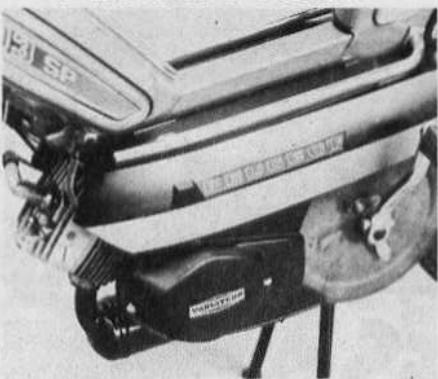
Evolution tués cyclomoteurs (total police + gendarmerie) :
1972 : (2 647), 1973 : (2 526), 1974 : (2 319), 1975 : (2 131), 1976 : (2 079), 1977 : (1 950 environ).
Nombre de tués en motocyclette en 77 : 400. En vélocimoteur : 400.



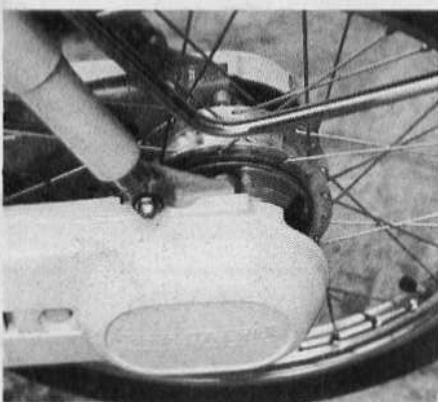
LES 19 MODELES A L'ESSAI

MOTOBECANE 51 VLC

Du boulot, il y en a eu pour réaliser le 51 : jusque dans les moindres détails, tout a été fait pour que ce cyclo soit proche de la perfection. Rien de vraiment nouveau mais un ensemble bien pensé : roues monoblocs, phare carré avec avertisseur incorporé, clignotants, compteur, antivol sur le té supérieur, antivol de casque, selle suspendue, petit coffre, porte-paquet recouvert de caoutchouc, fourche et amortisseurs télescopiques, pompe de gonflage (des pneus !) et une peinture métallisée du plus bel effet. L'absence de rétroviseur et le faible écartement des clignotants sont les deux points critiquables du 51.

PEUGEOT 103 SP

Le nec le plus ultra de la gamme Peugeot et même de l'ensemble des cyclos à égalité avec le 51 Motobécane et le Honda. Équipement standard mais bien réalisé et pratique : grand porte-bagage, bavette de garde-boue arrière, petit coffre sous la selle, barres chromées pour poser les pieds, amortisseurs et fourche télescopiques, grand guidon avec deux manettes en plus des leviers de frein, une pour décompresser, l'autre pour le starter, garde-boue bien enveloppant pour l'avant. Pas de superflu mais un ensemble attrayant.

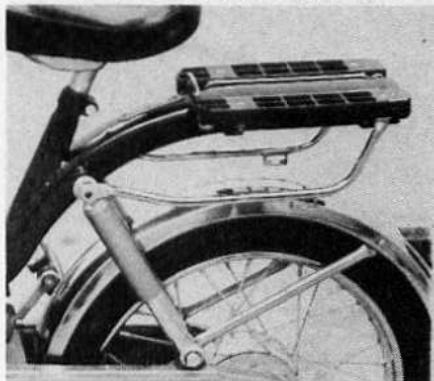
HONDA CAMINO VLC

Une ligne un peu étonnante pour le Camino. Pour l'équipement : un petit carénage en plastique sous le phare, une courroie pour l' entraînement de la roue arrière et une chaîne pour le pédalage, les deux sont placées sous carter étanche également en plastique avec une manette pour passer de l'une à l'autre ; un grand porte-bagage, deux gros amortisseurs et une fourche télescopiques, des clignotants bien dégagés et parfaitement visibles, un attache-casque, le tout bien servi par un des meilleurs moteurs du marché.

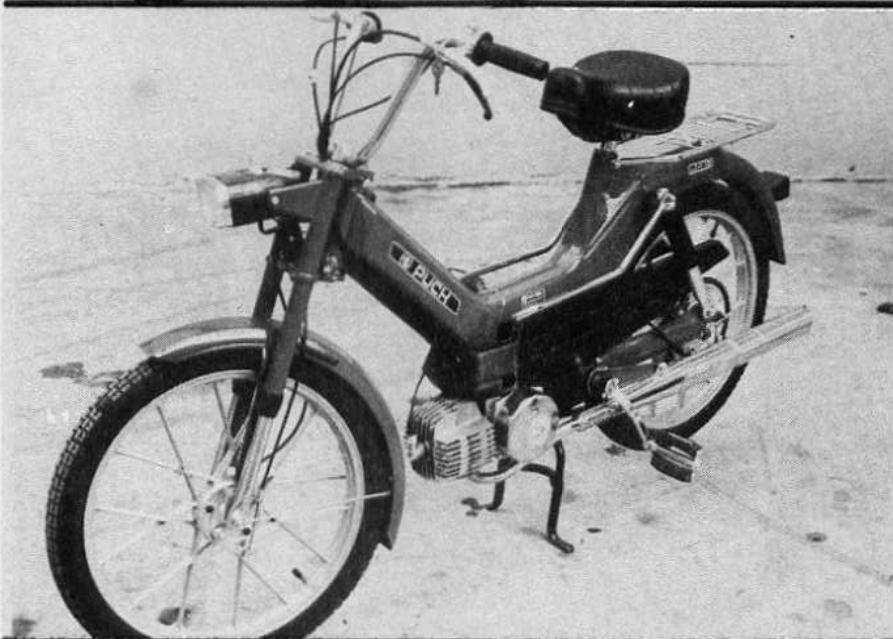




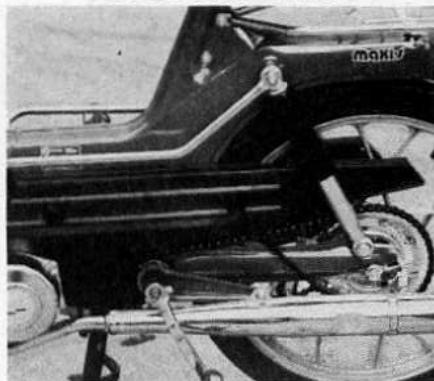
PIAGGIO BRAVO



Une binette bien sympathique et quelques points forts pour ce cyclo italien. Le plus important : les deux carters protégeant la chaîne moteur et celle de pédalage. Encore du caoutchouc sur le porte-bagage, une grande selle bien rembourrée, levier de décomprimeur au guidon, amortisseurs et fourche télescopiques, plein de place pour poser les pieds ailleurs que sur les pédales, bon garde-boue avant avec une bavette, antivol au-dessus du réservoir. Bien fait, le plus propre des cyclos !



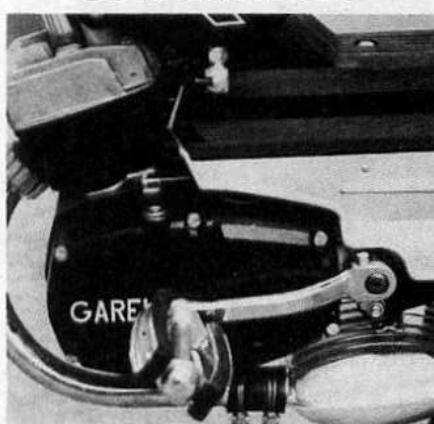
PUCH MAXI-S



Bien conçu, pratique, une ligne rétro, voilà le Puch. L'esthétique est « alimentée » par de nombreux chromes et les roues monoblocs s'opposent avec le guidon et la selle d'autan. Fourche et amortisseurs télescopiques, grand carter de chaîne secondaire, porte-bagage avec un sandow métallique, bouton de masse (pour arrêter le moteur) placé bizarrement sous le phare, grand levier à gauche mettant le moteur en prise avec le pédalier, antivol à la colonne de direction, petit compteur. Du propre et du net sans surprise.

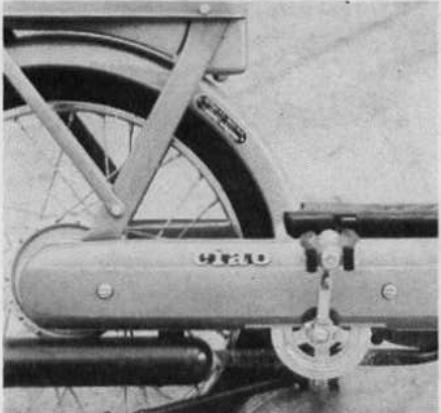


GARELLI GULPMATIC 2V



Un cyclo conventionnel mais bien réalisé. Suspensions avant et arrière télescopiques, porte-bagage, guidon « corne de vache », une ligne un peu démodée mais qui rentre bien dans la tendance « rétro », le Garelli est honnête, sans grandes ambitions sinon celle de servir tous les jours sans faillir.

PIAGGIO CIAO



Un utilitaire sans prétention apparente et qui cache bien son jeu. Avec une fourche à balanciers, une selle doublement suspendue, une transmission secondaire par courroie crantée en caoutchouc, un porte-casque, il allie confort et propreté. L'absence de varieur le rend sensible à la charge en côte, mais la moyenne de ses performances reste honorable.

SOLEX 3800



C'est la définition exacte du terme « cyclomoteur » ! Les mauvaises langues disent même qu'il faut plus utiliser ses jambes que le moteur pour se mouvoir avec le « souffre ». (parlez-en à Dumas qui s'est tapé la côte avec le bestiau !). Un moteur sur la roue avant avec une transmission à galets (ils viennent contre les flancs du pneu avant), une manette pour soulever le groupe propulseur, une poignée de gaz et un décompresseur, une sonnette, un frein avant par patins et l'arrière à tambour, un phare et un feu quasiment invisibles, un porte-bagage avec montage de sacoches sans problème, seule la selle est suspendue et la partie charnue de votre individu fera le reste. Quant au pédalier, il n'est fort heureusement pas débrayable et sert en de nombreuses occasions ; néanmoins, faire quelques kilomètres en pédalant n'est pas vraiment de tout repos !

CHAPPY YAMAHA

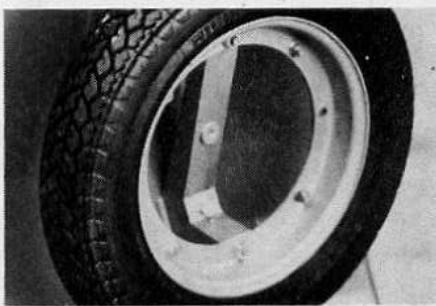


C'est un « petit » cyclo réservé à un usage bien précis, l'utilisation urbaine, et le Chappy est un modèle du genre. Son atout principal est une facilité d'emploi étonnante, grâce à un équipement idéal : batterie, clignotants, avertisseur, porte-paquet, possibilité d'adapter un panier au-dessus du phare, graissage séparé, réservoirs d'essence et d'huile sous la selle (cette dernière fermé à clé), robinet d'essence à fermeture automatique, selle biplace, deux vitesses automatiques avec sélection ville et montagne, pédales à deux positions (sur le même plan et pour pédaler), gros feu arrière et stop. Il manque un compteur journalier et un petit poil de puissance. Un petit défaut : lorsque l'on pose les pieds devant la selle, on abime le plastique ; la grande majorité des autres cyclos ont une plaque de caoutchouc à cet endroit, pas le Chappy.

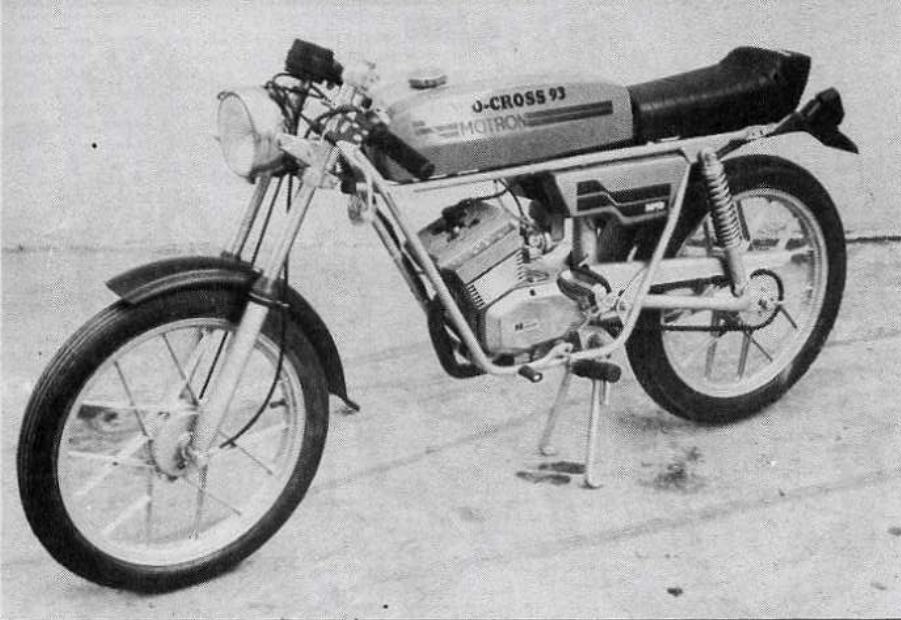




SCOOTER VESPA V5A



Il est à placer bien à part dans le monde des tasses, tout comme son ainé dans celui des motos ! Son but est uniquement utilitaire et sa formule d'équipement, bien que spéciale, est intelligente. Roue de secours, vitesses à gauche au guidon, réservoir sous la selle, démarrage par kick, protection maxi des jambes : il manque une poignée qui servirait aussi bien au bœuillage qu'au maniement à l'arrêt ; en son absence, on ne sait pas par quel bout le prendre (il n'a pas d'angle, il est même tout rond l'engin !). Il faut un certain temps pour s'accoutumer à sa conduite, frein arrière au pied, vitesses à la main, freins « bizarres », tenue de route particulière (centre de gravité très bas), autant de particularités qui sortent le Vespa du cadre conventionnel.



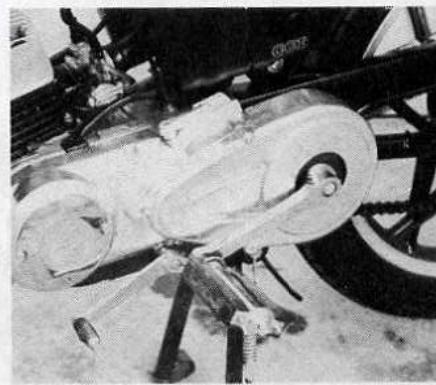
MOTRON MF6



Un sportif pur-sang ! Dommage que le moteur soit bridé. L'équipement est dirigé résolument vers l'attaque : une paire de guidon-bracelets inclinés, un réservoir très fin, idem pour la selle, des roues monoblocs en alliage et une position « jockey » qui interdit l'usage du Motron aux gabarits moyens et, bien sûr, aux « grands ».

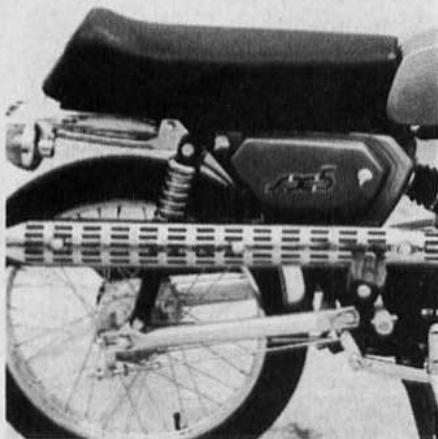


SUZUKI GT 50



Tout y est, enfin presque ! Compteur (sans totalisateur journalier), compte-tours, rétroviseur extra, graisseur séparé avec réservoir sous la selle et voyant de niveau au cache latéral droit, selle basculante fermant à clé avec un petit coffre incorporé bien pratique, porte-casque, clignotants, frein à disque avant actionnant le stop, roues monoblocs, contacteur à clé, antivol à la colonne de direction, avertisseur électrique, décalage des pédales par manette, pneu ligne à l'avant, gros feu arrière. Un bel ensemble qui égale ce qui se fait de mieux pour les grandes.

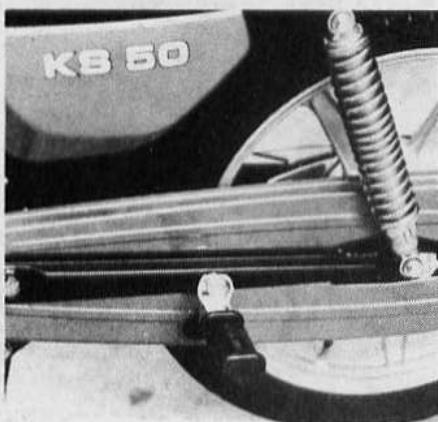
PEUGEOT SX 5L



Une certaine recherche esthétique pour le SX : à vous de juger ! Clignotants, roues monoblocs en alliage, garde-boue, grille de pot et arceau arrière chromés, échappement relevé filant d'un bout à l'autre du cyclo, moteur noir-mat, coffres latéraux, béquille centrale, fourche télescopique, voilà pour l'équipement.



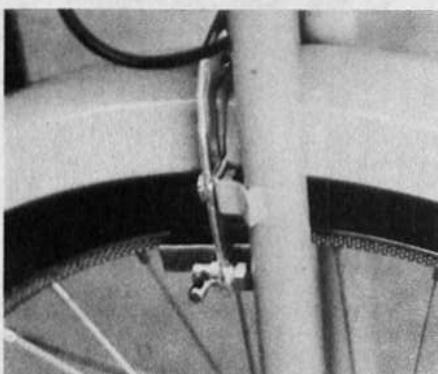
ZUNDAPP KS 50



Une vraie petite moto : compteur, compte-tours, gros réservoir, frein à disque à l'avant, jantes monoblocs en alliage, soufflet de fourche, clignotants, carter de chaîne secondaire étanche, grande selle avec arceau de maintien pour le passager, phare carré type « 110 Yam », le tout très bien monté et fort pratique. Un reproche : l'absence de graissage séparé.



PEUGEOT 101 KR



Une sonnette, un phare, un feu arrière, un frein à patins (comme sur un vélo) à l'avant, du plastique partout, pas de compteur, vraiment rien de sophistiqué sur le 101, hormis un antivol de casque bizarre, (un câble qu'on passe dans la boucle de casque et que l'on coince dans l'antivol de fourche) ! Le petit levier au guidon sur la gauche sert de décompresseur, la selle est large et le porte-bagage arrière est équipé de petits bouts de plastique empêchant de rayer les objets posés dessus. Tout ce qu'il y a de plus simple pour le 101 ; peut-être un peu trop simple !



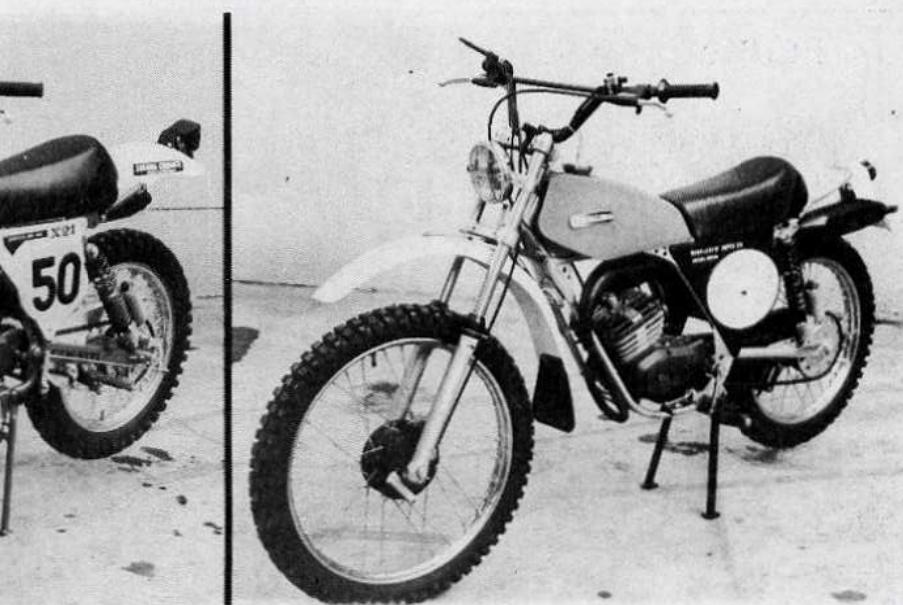


CIMATTI X 21

La liste de l'équipement du Cimatti va être longue et bien rares sont les 125 qui sont aussi bien « accastillées » ! Allons-y : roue avant de 21, arrière de 18, pneus enduro, moyeux de freins coniques, jantes Akront, fourche Marzocchi à grand débattement, garde-boue et feux incassables, plaques numéros intégrées, leviers Tomaselli en aluminium forgé, réservoir en tôle avec mise à l'air sur le bouchon, pot relevé passant sous le moteur, sabot de protection moteur, repose-pieds et sélecteur repliables, bras oscillant à section carrée, démontage rapide de la roue arrière, idem pour la tension de chaîne avec en plus un tendeur automatique à ressort, amortisseurs Marzocchi à gaz à deux positions d'ancre (1° inclinée, 2° verticale), silencieux amovible, cadre avec des renforts partout, une sacoche de guidon. Une seule pédale servant au démarrage et une hauteur de selle assez importante. Etonnant, presque incroyable l'équipement de ce cyclo ! Vous savez tout sur le Cimatti ! Une chose, le moteur est super exploitable, ce qui est rare sur une tasse avec des vitesses.

MOTOBECANE D 55 TT

Point de vue esthétique, le Motobecan n'a rien à envier au plus beau des « pissoir » ; peut-être pêche-t-il un peu par une trop grande simplicité de l'équipement. C'est un trail, aussi garde-boue, feu arrière, guidon enfin l'allure générale appellent à la balade, mais le moteur a un défaut : son manque de puissance ! Avec du punch, le D 55 TT serait tellement plus agréable à conduire ! Ce handicap n'est pas vraiment compréhensible puisque d'autres modèles de la gamme du constructeur français sont « à la hauteur » question performance.



FANTIC CABALLERO

Son équipement est simple mais de qualité et avec quelques pointes de recherche. Les amortisseurs Marzocchi à gaz ont tout plein de positions (un poil inclinés, beaucoup, pas du tout, à la folie, etc.) ; le réservoir est en plastique souple ce qui pour le tout-terrain est parfait, avec deux Metzeler « Six Days » il est difficile de faire mieux quant aux pneumatiques, « ouf corsé » les garde-boue et le feu arrière sont incassables, fourche à grand débattement, guidon et selle bien adaptés à un usage TT. Il manque quelques accessoires relativement indispensables pour un cyclo vert : un tendeur de chaîne, des jantes Akront et un sabot de protection moteur.



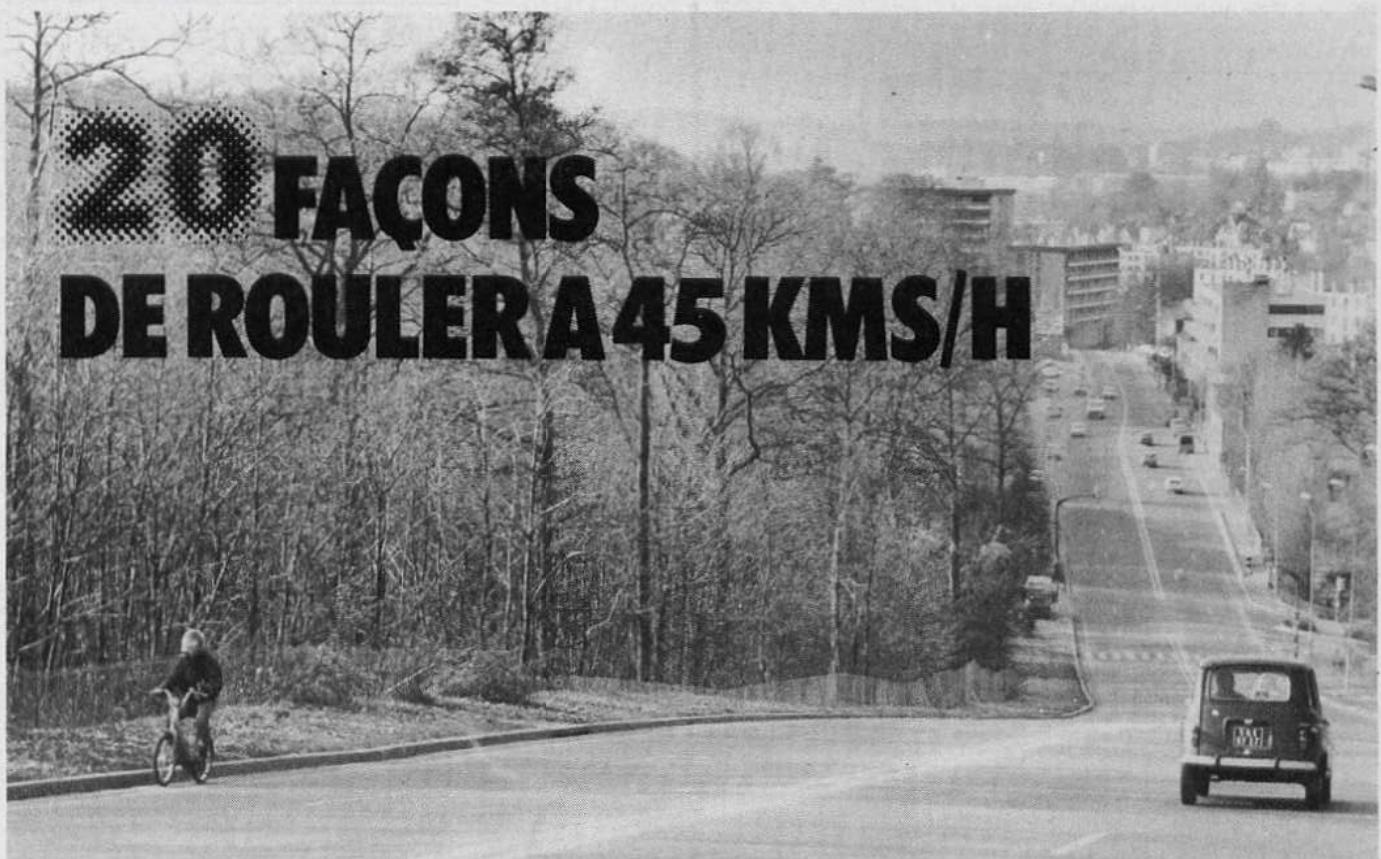
YAMAHA DT 50



Un bijou sophistiqué. La partie-cycle trail est impeccable et l'équipement général est digne de louanges ; il n'a rien à envier aux 125. Avec un graissage séparé (réservoir d'huile sous la selle fermant à clé), il est d'un maniement simple : un vrai contacteur à clé, un circuit électrique alimenté par une batterie, clignotants, feu stop, selle vraiment biplace, démarrage par kick indépendant des pédales, c'est le cyclo japonais dans toute l'acception du terme. Le Yam enduro est un peu faible en performance mais la qualité de l'ensemble le rend très attrayant.



20 FAÇONS DE ROULER A 45 KMS/H



Dix-neuf cyclos à la parade. Ils sont encore calmes et sereins, mais les pauvres ne savaient pas à quel régime ils étaient promis ! Heureusement car certains alors auraient sûrement refusé de démarrer !



Nous avions rempli le garage avec une vingtaine de cyclos représentatifs de la production actuelle dans toute sa diversité. Nous savions déjà que ceux qui mar-

chaient vraiment n'étaient pas forcément les plus drôles, et c'est alors que Jean-Pierre Boulmé Junior, canaille de 14 ans que nous avions attirée dans cette grotte d'Ali Baba pour représenter les vrais acheteurs, pulvérisa nos beaux raisonnements en une phrase. Jean-Pierre pointa le doigt vers le Cimatti Kaiman, une petite merveille de tout-terrain et lacha d'un coup : « C'est celui-là que je voudrais, parce que c'est le plus beau ! ».

Alors nous avons consulté les statistiques, les chronos, les tableaux, mais toujours avec la petite phrase de Jean-Pierre dans la tête pour nous rappeler que rien ne résiste à un gamin qui veut rêver. C'est pourquoi nous avons finalement posé le problème comme dans la réalité. D'un côté les vainqueurs de la logique et du raisonnable, de l'autre les vainqueurs du rêve en considérant ceux qui risquent le moins de trahir leurs acheteurs.

La raison

En tenant compte de l'équipement, des qualités moteur, de la facilité de conduite et de la sécurité, les cyclos utilitaires de luxe type Motobécane 51, Honda Camino, Peugeot 103 sport gagnent sans discussion. C'est quand même une surprise car on les pensait sérieux mais pas brillants ! Face aux cyclos qui ressemblent à des motos, ces vélos à moteur semblent ne pas faire le poids mais dès qu'une côte se présente, le variateur fait la différence. Car c'est autour de cet atout technique que finalement tout se joue. Dans une cylindrée où la puissance se mesure en dés à coudre, le variateur largue facilement les 49,9 à vitesse.

C'est facile à comprendre... Imaginez cinq dégringolades de régime entre zéro et 45 km/h ! Autre atout majeur des utilitaires de luxe, leur homogénéité. Ils freinent et sont diaboliquement maniables, bref faciles à conduire et là aussi ils marquent des points par

rapport aux trails et sports qui demandent des nerfs, encore une fois à cause de leur boîte. Finalement, la principale force des utilitaires est aussi leur faiblesse par rapport à la clientèle des passionnés. Ils sont tellement homogènes et pratiques que n'importe qui peut les conduire. Mais qui veut être n'importe qui à 14 ans ?

Le rêve

C'est le domaine des racers et des trails frieurs. La palme de la beauté va incontestablement au Cimatti dans le genre TT, et aux Suzuki dans le genre racer. Ce sont comme par hasard les deux modèles fous qui se tirent le mieux des aspects raisonnables, comme l'équipement, le confort et la sécurité.

Alors qu'ils jouent sur une image course, c'est curieusement dans le domaine de la nervosité et de l'utilisation du moteur que les cyclos de rêve sont décrochés par les utilitaires de luxe. Les temps en côte le prouvent ! Mais c'est là aussi, que nous entrons dans le domaine de la passion et qu'il faut nuancer. En logique pure, la boîte de vitesses représente une fatigue et des paquets de mètres perdus par rapport à un cyclo à variateur, qui ne gaspille pas la moindre explosion. En passion pure vous conduirez une petite moto, avec tous les accessoires comme les vraies... c'est important.

Il faut simplement savoir que ce plaisir de matraquer une boîte de vitesses et de faire hurler le moteur, n'est pas un avantage chiffrable en secondes, bien au contraire, mais juste dans votre tête.

Le plaisir

Comme dans l'essai des 125, les trails résistent mieux que les sports à la critique sur la frime parce qu'ils apportent une vraie utilisation tout terrain. Bien sûr, la puissance n'est pas démente, mais c'est suffisant pour s'amuser.

ser. La partie cycle est très convenable et ce supplément de plaisir peut peser lourd dans la balance au moment de l'achat.

L'inacceptable :

Faites votre choix, raison, rêve ou plaisir. Question de personnalité, mais sachez quand même que certains cyclos ne sont absolument pas fréquentables. Le solex est un monument à classer au plus vite dans l'album des souvenirs. Les utilitaires de luxe sont très convenables et sérieux ; dans les sports, un autre inacceptable, le Motron, bien représentatif des pisse-feu style racer. Ici sport est confondu avec torture...

Dans les trials, pas vraiment d'horreur mais un soupir pour le Motobécane qui pour des raisons de prix de revient ne peut suivre le Cimatti et le Yamaha dans le domaine de l'équipement et de l'utilisation.

Le solex a eu plus que du mal pour grimper. Heureusement, les mollets de F.-M. D sont plus puissants que le petit moteur du « souflex ».

PETIT GUIDE INDISPENSABLE POUR NE PAS SE PERDRE :

1. Les utilitaires de luxe :

Ce sont les plus répandus. Le variateur est efficace à 100 pour 100 avec une faible puissance car il ne gaspille rien. Les pédales sont moins gênantes que sur les sports et trials, parce qu'elles ont une fonction plus naturelle (démarrage et repose-pieds). Ils sont en conclusion hyper simples d'emploi et très sûrs parce qu'homogènes.

MOTOBECANE 51 :

Point fort : Le plus rapide avec le Peugeot et la complicité des mines... (70 compteur facile !). Démarrage super facile, confort et silence. Très bon équipement.

Point faible : manque d'amortissement relatif.

PEUGEOT 103 SP :

Point fort : aussi rapide et légèrement plus nerveux au démarrage que le Motobécane. Facilité de conduite, selle bien suspendue.

Point faible : suspensions avant dures.

CAMINO HONDA

Point fort : très confortable. Facilité de conduite. Très bonne aptitude en côte, pas salissant.

Point faible : un peu moins de vitesse que le 51 et le Peugeot.

PIAGGIO BRAVO :

Point fort : confortable. Une certaine recherche dans l'équipement. Silencieux et sûr.

Point faible : moins rapide et nerveux que les leaders de la catégorie.



PUCH MAXI S :

Point fort : bon freinage. Aptitude en côte très convenable.

Point faible : vibrations. Suspensions un peu dures. Commandes peu pratiques.

GARELLI :

Point fort : un des plus rapides sur le plat et au démarrage. Bonne selle.

Point faible : il s'asseoit dans les côtes. Démarrage à problèmes. Suspension avant quasi inefficace.

2. Utilitaires à moins de 1 500 F :

Ceux-là sont réduits à leur plus simple expression : un moteur et deux roues. Eléments de confort, de sécurité et de puissance sont sacrifiés. Seul le Ciao est à la limite de la transition entre les cyclos pauvres et riches.

CIAO SC PIAGGIO :

Point fort : cyclo intermédiaire, pour 1 750 F on a droit à des suspensions, pour 1 900 F à des clignotants et un compteur de vitesse.

Point faible : bizarre balancement sur la selle. Manque de pêche.

SOLEX 3 800 :

Point fort : pour ceux qui aiment avoir peur, certainement très Kitch...

Point faible : sécurité aléatoire, pédalage obligatoire en côte.

3. Les minis :

Ils sont coquets et les minettes en raffolent. C'est un élément de vente non négligeable.

CHAPPY YAMAHA :

Point fort : équipement très bien pensé, soucis de sécurité. Le confort, le vrai !

Point faible : le système de changement de vitesse demande de s'arrêter au pied de la côte pour enclencher le rapport court. Ce n'est pas évident.

SCOOTER VESPA V5A :

Point fort : excellente reprise quand on a assimilé la boîte, très bon confort, propreté traditionnelle.

Point faible : tenue angoissante sur le mouillé. Utilisation déroutante.

4. Sports :

Les plus irrationnels ! C'est vraiment une idée qui est vendue plus qu'une réalité.

MOTRON MF6 :

Point fort : on a beau chercher...

Point faible : faillite en côte où on monte franchement en première. Démarrage à la poussette comme papa, port de boules Quiès recommandé. Tour de rein en option gratuite. A saisir...

SUZUKI GT 50 :

Point fort : confortable, équipement total, le plus utilisable des racers. Belle gueule en plus.

Point faible : pédales gênantes, extrême respect de la réglementation à 45 km/h...

ZUNDAPP KS :

Point fort : vraie petite moto mais est-ce que cela se justifie pour rouler à 45 km/H ? Confort extraordinaire.

Point faible : the prix ! Pédales gênantes et boîte bien dans la tradition maison.

PEUGEOT SX 5 :

Point fort : bon au démarrage.

Point faible : confort et suspensions nuls. Facilité de conduite nulle. Sentiment prononcé d'insécurité.

5. Les Trails

Seule catégorie des cyclos élaborés qui se justifie parce qu'ils sont capables « d'autre chose ». Les 45 km/h sont suffisants en tout terrain, mais bien sûr manque de puissance sur les obstacles. C'est la faute aux conduits d'admission qui sont limités par la réglementation. Vous avez deviné, c'est absurde...

CIMATI X 21 :

Point fort : il est beau et ça compte bougrement. Freinage super et équipement très honnête. Le moins traître des trails quand on revient sur terre. Et tout comme les vrais TT !
Point faible : bruyant.

MOTOBECANE D 55TT :

Point fort : Esthétique sympathique. Confortable.
Point faible : sécurité limite. Aptitude en côte décevante, pour être gentil.

FANTIC CABALLERO :

Point fort : équipement complet pour le TT. Partie cycle bien étudiée.
Point faible : boîte mal étagée. Souffre de la comparaison avec le Cimatti.

YAMAHA ENDURO :

Point fort : propre et net. Equipment complet. Démarrage facile. Confortable. Colossale sécurité.
Point faible : une certaine mollesse des suspensions et du moteur qui tient à sa définition très mixte.

Au milieu de la côte des Gardes, les cyclos pouvaient reprendre un peu de vitesse avant d'attaquer la dernière partie, oh combien pentue. La victoire revient sans contestation possible, aux tasses à variateur, ce dernier assurant une progression très constante. Les cyclos à vitesse se sont montrés décevants, en effet, à chaque changement de rapport, les tours chutent trop et le moteur n'est plus dans sa plage idéale. Sans variateur ni boîte de vitesses, un cyclo ne peut monter qu'avec l'aide du conducteur. La vitesse est alors proche des 5 km/h !

PERFORMANCES

Les cyclos au pied de la côte.



Mesurer les performances d'un cyclomoteur ! qu'est-ce que vous voulez mesurer ! Théoriquement, ils vont tous à 45 km/h et si quelques pistonnés se sont débrouillés pour en mettre sur le marché des plus rapides sans avoir d'ennuis avec le service des Mines, ne comptez pas sur nous pour les dénoncer, même si ce sont de grandes marques nationales... !

Non, ce qui nous intéressait surtout, avec ces cyclos de tous poils, était de contrôler leurs accélérations et surtout leurs aptitudes à grimper une forte côte. Pardi, il fallait bien prouver en plus l'absurdité et l'inutilité des pédales ! Pas de chance, nous Parisiens, n'avons pas de Mont-Ventoux ou autre monticule de renom à portée de cyclo, aussi nous sommes-nous reje-

tés sur la route des Gardes, qui mène de Paris à Versailles et comporte une magnifique côte, à l'entrée de Meudon, pente à décourager toute bonne 2 Ch mais, nous allons le voir, pas nos cyclomoteurs. Voilà donc ce qui tiendra lieu de mesure de performance pour nos dix-neuf cyclos, le temps mis à grimper les quelques quatre ou cinq cents mètres de la côte. Comparaison intéressante dont il ressort des conclusions parfois inattendues : les plus rapides sont, à une exception près, les cyclos automatiques à variateur, qui par ailleurs ne sont pratiquement pas sensibles aux variations de charge (pilote de 40 ou 70 kg). Les multivitesses sont généralement plus lents, quelquefois beaucoup plus lents, enfin mis à part les deux plus utilitaires, Solex préhisto-

rique et Peugeot 101, tous montent gaillardement sans un coup de pédale.

Nous ne vous donnerons pas tous les temps réalisés par tous les cyclos, quelques-uns étant pénalisés par un manque de rodage et il serait absurde de leur donner mauvaise réputation pour autant. Pour assouvir vos désirs, voici les temps des meilleurs et des plus significatifs réalisés dans chaque catégorie, et dites-vous bien qu'à l'intérieur d'une catégorie il n'y a guère de différence d'un cyclo à l'autre. Les temps cités ont été réalisés, comme indiqué, par François Gomis ou François-Marie Dumas : 70 kg chacun ou par Jean-Pierre Boumé « Junior » le neveu de notre photographe préféré : 14 ans, 40 kg !

LES UTILITAIRES PAS CHERS

Peugeot 101 KR : F. Gomis 2'12", J-P B « Junior » : 1'35". Tous les deux en pédalant. Notez les 37" d'écart dues au 30 kg de différence.

Solex 3 800 : F-M D : 4'29". Aide du moteur quasi nulle. Pédalage constant et... pénible !

Piaggio Ciao : F Gomis : 1'33", J-P B « Junior » : 1'18". 15" d'écart, le Ciao n'a pas de variateur.

MINIS

Scooter Vespa : F. Gomis : 1'25" ; J.-P. B « Junior » : 1'22".

Chappy Yamaha : F.-M. D : boîte relai en position Low : 1'24" boîte relai en position Drive : 2'06".

LES « LUXES » à variateur ou deux vitesses automatiques

Honda Camino : F Gomis : 1'13".

Puch Maxi S : F Gomis : 1'15"

Piaggio Bravo : F-M D : 1'21", J-P B « Junior » : 1'15".

Motobécane 51 VLC : F Gomis : 1'12", J-P B « Junior » : 1'10".

Peugeot 103 sport : 1'14" F Gomis.

LES SPORTS (A BOÎTE 5 VITESSES)

Suzuki GT 50 : 1'18" F-M D

Peugeot SX 5L : 1'22" F Gomis.

LES TRAILS (A BOÎTE 6 VITESSES)

Yamaha DT Enduro : F Gomis et J-P B « Junior » même temps : 1'28".

Cimatti X21 : F-M D : 1'11" (en 3e et 4e).

Les cyclos en pagaye après leur effort ! La petite camionnette Honda a trimbalé les cyclos et avec elle nous restions dans le domaine du « minuscule ».



T LES AUTRES...

On a fait le maximum, essayer dix-neuf cyclomoteurs parmi les plus représentatifs du choix actuellement proposé. Bien sûr, il y en a beaucoup d'autres, tant d'autres que nous ne les citerons pas tous mais voici les plus courants classés par genre comme l'étaient les dix-neuf élus de l'essai. N.B. : Certains des prix ci-dessous indiqués nous ont été communiqués avant le dernier salon et sont susceptibles d'avoir augmenté.

Utilitaires et luxes

Le prix fait seul la différence entre ces deux catégories. Dans une même série de cyclo, par exemple, série 40 chez Motobécane, on trouve plusieurs modèles à des prix différents justifiés par les options montées, du plus économique au plus cher se rajoutent au fur et à mesure : la suspension arrière, la finition « luxe », le variateur (V), les clignotants (C) et parfois les roues alliage léger. Nous avons souligné les premiers prix de modèles à variateur.

Benelli : Magnum : 3 100 F ; Nibbio : 3 600 F.
Flandria : Relax de 2 580 à 2 882 F ; Star : 3 968 F.

Garelli : Eurekaflex : de 1 610 à 1 750 F ; Culpflex : 1 750 F.

Gulpmatic : 1 950 F à 2 110 F, Gulp 3V : de 1 990 à 2 210 F.

Gitane Elf Jean's : 1 990 F.

Gilera : CBA : 2 590 F.

Honda Camino : de 1 658 à 2 177 F (**Camino V** : 1 774 F).

Kreidler : RM de 4 037 à 5 977 F ; Mofa : 2 327 F.

Motobécane : Vélosolex 5000 : 1 195 F ; Tenor GS : 2 143 F ; M3 : 1 477 F et 1 595 F avec susp. AR. et graissage séparé.

Série 7 : de 1 595 F à 1 665 F.

Série Mobyx : de standard : 1 577 F, variateur : 1 675 F, luxe : 2 193 F.

Série 40 : de 1 595 à 2 075 F (**40 VS** : 1 785 F).

Série 50 : 50 LC 2 101 F.

Série 51 : de 1 995 F à 2 495 F (le premier modèle est sans variateur).

Luxes : 85 : 2 064 F ; 88 de 2 183 à 2 542 F ; 92 GT : 2 998 F ; 99 Z : 3 889 F.

Peugeot série 101 : 1 270 et 1 425 F.

Série 102 : de 1 620 à 1 800 F.

Série 103 : de 1 705 à 2 490 F (**103 LV2** : 1 855 F).

Série 104 : de 2 220 à 2 585 F.

Piaggio série Ciao : de 1 725 à 1 885 F.

Série Bravo : de 1 950 à 2 095 F ; série Boxer : de 1 980 à 2 210 F.

Puch : série Maxi : de 1 790 à 2 290 F.

Minis et Scooter

Les Scooter, c'est bien simple, il n'y en a qu'un à mériter pleinement ce nom sur le marché, c'est le Vespa essayé, mais quelques autres minis à petites roues, motos gadgets ou cyclos utilitaires remplissent à peu près le même rôle.

Aim moto : mini girl : 2 750 F.

Garelli : Katia : de 1 920 à 2 100 F.

Motobécane : voir Mobyx catégorie luxe.

Peugeot : GL 10 : 2 345 et 2 620 F.

Rocket : de 2 000 à 2 500 F.

Vespa V5A : 3 275 F.

Yamaha Chappy : 3 215 F ; Bop : 3 299 F.

Les Sports

C'est, avons-nous dit, la catégorie la moins rationnelle mais même inutiles ces beaux cyclos suscitent encore l'enthousiasme et les catalogues sont bien fournis.

CHARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Le variateur Motobécane

Le variateur se compose essentiellement de deux demi-poulies montées en sortie d'arbre moteur. La demi-poulie extérieure coulisse sur l'arbre moteur.

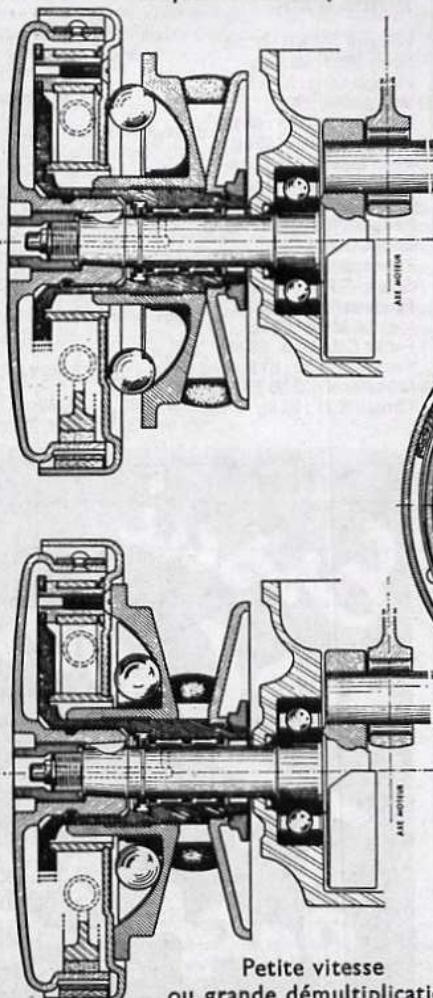
Le variateur contient des billes d'acier qui, sous l'action de la force centrifuge, s'écartent, poussant ainsi la demi-poulie extérieure contre la demi-poulie fixe.

Au ralenti, les deux demi-poulies sont écartées, et la courroie descend presque au fond de la gorge : c'est comme s'il y avait une poulie de petit diamètre.

Au contraire, plus le moteur tourne vite, plus la demi-poulie extérieure, poussée par les billes, se rapproche de l'autre demi-poulie : les deux demi-poulies forment alors une poulie de grand diamètre.

L'embrayage automatique fait lui aussi appel à la force centrifuge. Cet embrayage se compose de deux machoires qui viennent se plaquer contre l'intérieur de la cloche d'embrayage : plus le moteur tourne vite, et plus les machoires « collent ».

Grande vitesse ou petite démultiplication



EMBRAYAGE ET VARIATEUR MOBYLETTE

Petite vitesse ou grande démultiplication

Moteur :

Après l'abandon de la commercialisation du 4-temps par Honda dans cette catégorie et exception faite pour un cyclo Indian à soupapes récemment apparu aux U.S.A., il ne reste plus sur le marché français que des cyclos à moteur deux-temps.

Alésage/course :

La majorité sont des longue-course. Les cotes les plus courantes sont 38 mm/43 mm.

Puissance :

Les puissances ne sont en général pas communiquées, étant donné que tous ces cyclomoteurs sont bridés pour être conformes à la législation des 45 km/h maximum.

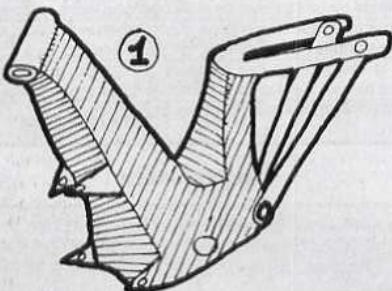
Lubrification :

En général, par mélange de 2 à 4 % d'huile. Il est conseillé de ne pas utiliser de mélange trop riche en huile, ce qui encrasse le système d'échappement. Avec de bonnes huiles deux-temps, on peut descendre à 2 % sur la majorité de ces moteurs. Le graissage séparé reste rare et il est presque exclusivement réservé aux machines japonaises (Yamaha et Suzuki).

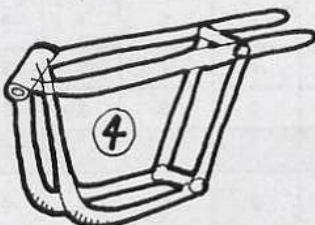
Transmission

Transmission primaire par variation à courroie, + 2 chaînes moteur et vélo.	Motobécane 51 VLC, Peugeot 101 et 103
Boîte de vitesses automatique, embrayage centrifuge + chaîne unique vélo et moteur.	Garelli Gulp, Yamaha Chappy
Boîte 2 vitesses automatique, embrayage centrifuge + 2 chaînes vélo et moteur.	Puch Maxi S
Embrayage automatique centrifuge, transmission secondaire par courroie.	Honda Camino, Piaggio, Ciao et Bravo
Transmission primaire directe + chaîne vélo, boîte à 3 vitesses.	Vespa
Embrayage automatique centrifuge, transmission par galet + chaîne vélo.	Solex 3800
Transmission primaire par engrenage, boîte à plusieurs vitesses, 1 chaîne unique.	Zündapp KS 50 (4 V), Suzuki GT 50 (5 V), Peugeot SX 5L (5 V), Motron MF6 (6 V), Fantic (6 V), Yamaha DT 50 (5 V), Motobécane D 55 TT (5 V) et Cimatti X 21 (6 V)

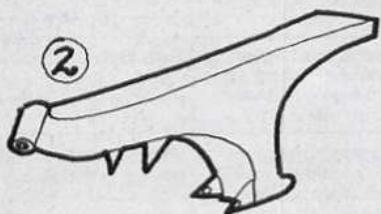
Repose-pieds et pédales		Suspensions avant	Suspensions arrière	
Pédales uniquement	Motobécane 51 VLC, Peugeot 101 et 103, Puch Maxi, Garelli Gulp, Piaggio Ciao et Bravo, Velosolex 3800 et Honda Camino	Fourche télescopique sans amortissement hydraulique	Peugeot 101, 103 et SX5L, Honda Camino, Puch Maxi, Motobécane 51 VLC, Piaggio Bravo, Garelli Gulp.	Suspension arrière oscillante.
Pédales bloquables servant de repose-pieds	Suzuki GT 50, Motobécane D 55 TT, Peugeot SX 5 TL, Zündapp KS 50, Yamaha DT 50 et Chappy	Fourche télescopique avec amortissement hydraulique.	Zundapp KS 50, Suzuki GT 50, Fantic, Yamaha DT 50, Cimatti X 21, Motobécane D55 TT, Motron MF 6, Yamaha DT 50, Honda Camino.	Suspension arrière oscillante, tension de ressort réglable.
Repose-pieds + pédales	Fantic, Cimatti X 21, Motron MF6 et Vespa	Autres dispositifs	Vélosolex : pas de suspension avant. Piaggio Ciao : balancier, roue poussée. Vespa : balancier, roue tirée.	Zündapp KS 50, Cimatti X 21, Fantic Caballero.
Démarrage par pédales entraînant la roue arrière	Peugeot 101, Vélosolex 3800, Piaggio Ciao et Bravo, Honda Camino, Puch Maxi, Motobécane 51 VLC, Peugeot 103, Garelli Gulp			Autres systèmes. Peugeot 101 KR et Vélosolex : sans suspension arrière. Piaggio Ciao : suspension du tube de selle.
Démarrage par pédales n'entraînant pas la roue arrière	Zündapp KS 50, Peugeot SX 5L, Motron MF6, Fantic, Motobécane D 55 TT, Cimatti X 21			Vespa : 2,75/9 avant et arrière Yamaha Chappy : 400/8 Honda Camino : 200/17 avant ; 2,25/17 arrière Puch Maxi S : 2,25/17 avant et arrière Piaggio Bravo : 2,25/16 avant et arrière Motobécane 51 VLC : 2,25/17 avant et arrière Peugeot 103 Sport : 2,25/17 avant et arrière Garelli Gulp : 2,25/16 avant et arrière Zündapp KS 50 : 2,75/17 avant et arrière Suzuki GT 50 : 2,50/17 avant ; 2,75/17 arrière Peugeot SX 5L : 2,25/17 avant ; 2,75/17 arrière Motron MF6 : 2,50/17 avant ; 2,75/17 arrière Fantic : 2,50/21 avant ; 300/18 arrière Yamaha DT 50 : 2,50/19 avant ; 300/17 arrière Motobécane D55 TT : 2,51/21 avant ; 300/18 arrière Cimatti X 21 : 2,50/21 avant ; 3,50/18 arrière.
Démarrage par kick séparé	Vespa, Yamaha Chappy et DT 50, Suzuki GT 50			

Cadre

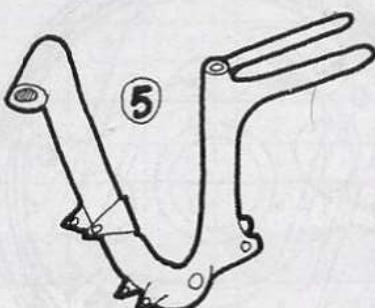
Peugeot 101 et 103, Vespa, Puch Maxi, Motobécane 51 VLC, Piaggio Ciao, Vélosolex



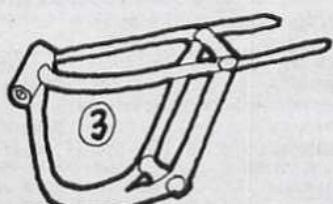
Fantic, Cimatti X 21, Peugeot SX 5L, Motron MF6, Motobécane D55 TT, Yamaha DT 50



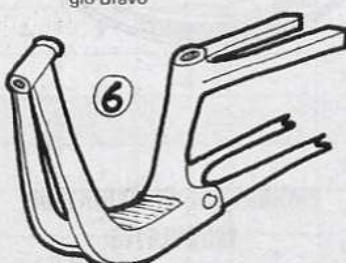
Zündapp KS 50



Honda Camino, Piaggio Bravo



Suzuki GT 50



Yamaha Chappy, Garelli Gulp

Poids à sec

Peugeot 101 KR : 31 kg
 Solex 3800 : 28,5 kg
 Piaggio Ciao : 37,5 kg
 Vespa V5A : 68 kg
 Chappy Yamaha : 64 kg
 Honda Camino : 45 kg
 Puch Maxi S : 45,5 kg
 Piaggio Bravo : 41,5 kg
 Motobécane 51 VLC : 45 kg
 Peugeot 103 Sport : 47 kg
 Garelli Gulp : 47 kg
 Zündapp KS 50 : 95 kg
 Suzuki GT 50 : 76 kg
 Peugeot SX 5L : 66 kg
 Motron MF 6 : 62 kg
 Fantic Caballero : 88 kg
 Yamaha DT 50 : 81 kg
 Motobécane D 55 TT : 70 kg
 Cimatti X 21 : 82 kg

Essai
des cyclos
TT
Part 62