

# 30 ANS DE "BEST-SELLERS"

P 18

INTERVIEW  
**Guy Bertin**  
P 4

STUDIO  
**Jawa**  
**Californian**  
P 40

PRÉSENTATION  
**Yamaha TR1 -  
Bulldog**  
P 46



**ESSAI AU FÉMININ**  
**350 FN 1932** P 34

**500 GUZZI V8**  
**Réplique en vente libre !** P 28

**PETITES ANNONCES / INFOS / AGENDA / COURRIER**

AND 4,50€/29,52F • BEL 4,95€/200BEF • CAN 8,95\$CAN • DOM 6,10€/40F • GR 6,35€/2163,76GRD • PORT 7€/1406,38ESC • ISSN 1155-2069



# 1969 Révolution

# HONDA

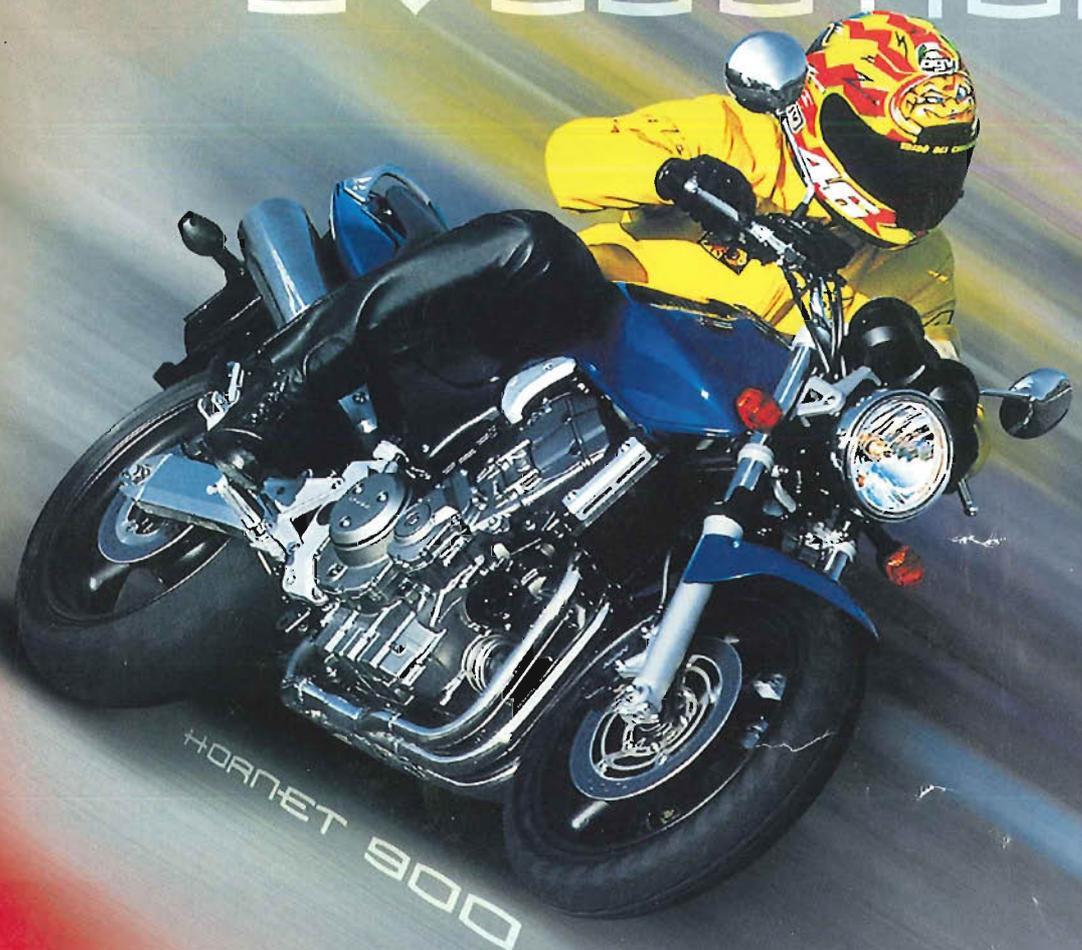
The Power of Dreams<sup>®</sup>



CB 750 Four

*En 69, Honda révolutionne la Planète Moto  
avec la fabuleuse CB 750 Four...  
33 ans plus tard découvrez la dernière évolution  
du Roadster 4 cylindres en ligne "by Honda".  
La nouvelle star du macadam,  
adoptée par VALENTINO ROSSI :  
"LA HORNET 900"*

# 2002 EVOLUTION



HORNET 900

NOELMAT - Donnez vie à vos rêves - Photos non contractuelles.



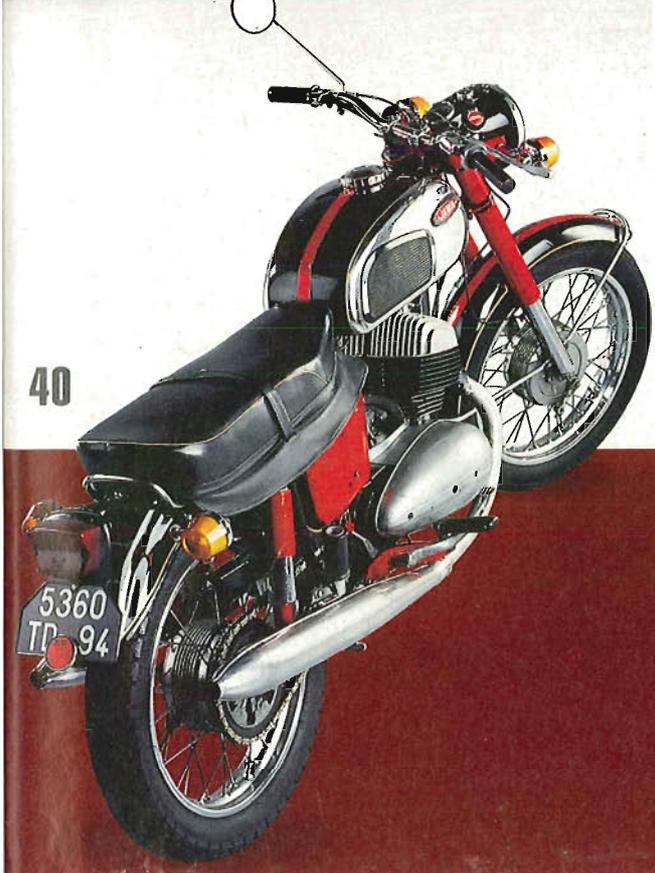
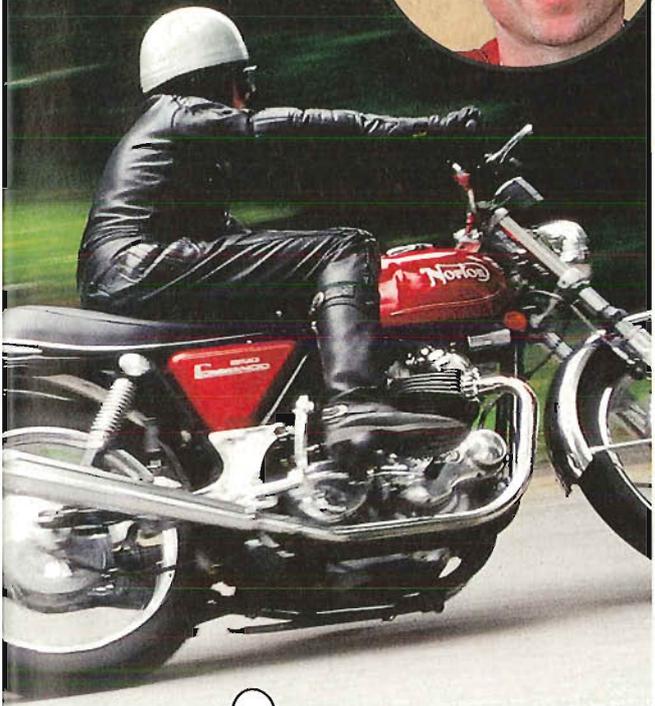
[www.honda.fr](http://www.honda.fr)



18  
50



04



40

# SOMMAIRE

- 04 LE PILOTE DU MOIS**  
**GUY BERTIN**  
Guy nous parle des années 80, époque où les Français gagnaient des Grands Prix !
- 06 INFOS**  
Annonces et compte-rendus
- 12 COURRIER**  
Les réactions des lecteurs
- 14 PORTRAITS**  
Vos plus belles motos
- 16 QUOI DE NEUF**  
Les nouveaux produits
- 18 ENQUÊTE**  
**30 ANS DE BEST SELLERS**  
En 1971, la CB 350 est la meilleure vente de l'année ; 10 ans plus tard c'est au tour de la XT 500, puis de la 1100 GSXR en 1991 et de la 600 Fazer en 2001. Étude de l'évolution de 30 ans de motos en France.
- 26 SOUVENIRS**  
**LES MOUTONS À 5 PATTES (2)**  
Motos diesel, à l'énergie solaire ou au gazogène : voici quelques exemples de machines auxquelles nous avons échappé.
- 28 MONSTRES SACRÉS**  
**GUZZI 500 V8**  
Au pinacle des machines de Grands Prix, la Guzzi 500 V8 occupe un sommet. Il en existe désormais une réplique qui roulera aux prochaines Coupes Moto Légende !
- 34 ESSAI**  
**FN 350 M70 STANDARD 1932**  
Corinne nous livre ses impressions de néophyte sur les avant-guerre : de quoi donner envie d'y goûter.
- 40 MOTO STUDIO**  
**JAWA 350 CALIFORNIAN**  
Moto "décalée" dans les années 70, la Jawa 350 Californian l'est tout autant aujourd'hui, et ce n'est pas là le moindre de ses attraits.
- 46 ROUE DANS ROUE**  
**YAMAHA 1000 TR1, 1100 BULLDOG**  
21 ans et plus de 7 500 € séparent ces deux motos qui sont motorisées par le même moteur de base. Évolution du bicylindre en V selon Yamaha.
- 50 PRISE EN MAIN**  
**NORTON COMMANDO 850 MK1A ROADSTER 1974**  
À sa sortie, la 850 Commando était décriée par les puristes. Aujourd'hui, ils l'adorent... et nous aussi !
- 52 GROS PLAN**  
**LES MOTEURS BLACKBURNE**  
Rivaux des Jap, les moteurs Blackburne ont équipé de nombreuses marques entre les deux guerres. Chez nous, on les trouvait principalement en 350 et 500 cm<sup>3</sup>.
- 54 RESTAURATION**  
**RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE BMW**  
Un rapport qui saute, des vitesses dures à passer ? Il serait peut-être temps de refaire votre boîte de vitesses...
- 59 COURRIER TECHNIQUE**  
La solution à vos questions
- 60 À L'ATELIER**  
**ALCYON 125 TYPE 147**  
Mine de rien, cette petite 125 populaire est déjà la vedette d'un site Internet...
- 62 PETITES ANNONCES**  
Achats, ventes, échanges
- 80 AGENDA**  
**MANIFESTATIONS**  
Les manifestations à venir concernant les motos anciennes.
- 83 BANDE DESSINÉE**  
**PHIL TRAËRE**  
Freinage d'urgence.

MOTO LÉGENDE BP 411, 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX. Tél. 01 60 39 69 69 - Fax 01 60 39 69 01  
E-mail : motoleg@elvea.fr • E-mail publicité : pubml@elvea.fr

**Directeur de la Rédaction :** Serge CORDEY - **Assistante :** Sylvie LABOUREUR-TEYCHENNE - **Rédacteur en chef :** Serge GARCIA - **Rédaction :** Pierre BONTEMPS, Philippe BIDAUT, David FLEURY - **Chargée de missions :** Corinne THOMAS - **Principaux collaborateurs :** Michel COTTEREAU, Jean-Pierre PRADERES, Christophe GARCIA, Thierry LERAUD - **Correspondant à l'étranger :** Manuel GARRIGA (E), Mick DUCKWORTH (GB), Mario COLOMBO (I), Alex McLEAN (USA) - **EDITING :** BP 418 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX - **Rédactrice en chef technique :** Elisabeth HAAMMAN - **Directeur artistique :** Decobal SOBIRA - **Photogravure :** Yannick BUZELIN, Cécile BOUVEAU, Christian CHAREYRON, Karine CORNET, Marjolaine COUTURIER, Pascal JOLLY, Cécile LEGUIGE, Martine SAINTEMARIE - **Maquette :** Jacques CHEVESSE, Sophie CLEMENT, Carole DELPLACE, Stéphane FOSSIER, Marie HAWECCKER, Christine LAURENÇON, Murielle LE NY - **PETITES ANNONCES BP 414 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX** Pascal SONGEUX, Catherine BARTHET, Franco GIACCO, Marie LEDIEU, Franck NEUVILLE, Sarah SAGAN.

**LVA GROUPE MEDIA BP 424 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX. Tél. 01 60 71 55 55 - Fax 01 60 71 55 72**  
**Directeur de la Publication :** Alain GEORGES - **Assistante :** Sylvie GAZILLON - **Publicité :** BP 422 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX. E-mail publicité : pubml@elvea.fr - **Directeur :** Nicolas BATIFOULIER - **Assistante :** Maureen BOISGUERIN. Tél. 01 60 71 55 23 - Fax 01 60 71 55 35 - **Vos contacts :** Marina DESCONTES. Tél. 01 60 71 55 00, assistée de Nathalie MAURY. Tél. 01 60 71 55 24 - **Agences et partenaires :** Pierre LABORDANT. Tél. 01 60 39 69 78 - Fax 01 60 39 69 90 - **Fabrication :** Pub - Nathalie CHARDON, Catherine LABORE - **Communications :** Igor BIETRY. Tél. 01 60 71 55 62 - **Promotion Terrain :** Christophe RICHY. Tél. 01 60 71 55 84, et Jean-Marie DORMEAU. Tél. 01 60 71 55 87 - **Marketing/Diffusion :** Christine FOURON. Tél. 01 60 71 55 22 assistée de Céline LEUTHBEAU (MLP). Tél. 01 60 71 55 12 - Fax 01 60 71 55 36 et Veronique CHERNE (réalisation) - **Abonnements :** E-mail abonnements : abon@elvea.fr - BP 420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX - Martine AMAND. Tél. 01 60 71 55 67 - **Pour la Belgique :** Représentant de l'éditeur : TONDEUR DIFFUSION, Avenue Van Kalken, 9 - 1070 Bruxelles. Tél. 02/555.02.17 - Fax 02/555.02.19 - **MOTO LÉGENDE EST PUBLIE PAR LA SARL RETRO-VISEUR AU CAPITAL DE 250.000 F - PRINCIPAUX ASSOCIÉS ELVEA LA VIE DE L'AUTO SA - Alain GEORGES, Serge CORDEY - DEPOT LÉGAL À PARUTION N° DE COMMISSION PARITAIRE 72487 - Un poster 415 x 537 mm plié en quatre non folioté est agrafé entre les pages 42 et 43. Copyright © : le contenu de Moto Légende ne peut être reproduit sans l'autorisation écrite de l'éditeur. L'éditeur décline toute responsabilité quant à la nature, l'état et l'authenticité des véhicules ou objets, quels qu'ils soient, proposés dans les petites annonces.**

POUR VOUS ABONNER À MOTO LÉGENDE RENDEZ-VOUS PAGE 9

*Guy Bertin et la 125 Sanvenero 1981 : Par suite de problèmes internes à l'usine, Guy ne participera qu'à quatre courses sur les 12 que comptait le championnat. Sa victoire au Grand Prix d'Italie (le 10 mai 1981, si la date vous dit quelque chose...) pèsera lourd dans l'obtention de la 6<sup>e</sup> place en fin de saison. Les versions ultérieures ne pourront rien contre l'armada des MBA, Minarelli et Garelli. Elles seront respectivement 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> aux mains de Bianchi et Tormo en 1982, avant de finir... dans le garage de Guy !*



# GUY BERTIN

Il court toujours, mais à l'ancienne

Par Thierry Leraud - photo Jean-Pierre Pradères

Mélange de grande gueule et de discrétion, Guy Bertin, vice-champion du monde 1980 en 125 cm<sup>3</sup> avec Motobécane, totalise l'air de rien presque autant de victoires en Grands Prix que Christian Sarron ou Olivier Jacque. Rencontre avec le témoin d'une époque où les podiums étaient tricolores.

**Moto Légende :** *Dis-nous Guy, tu appartiens au patrimoine historique de la moto française par ton palmarès, mais on te voit encore courir avec brio au Bol d'Or ou en BMW Cup. Alors es-tu un "pilote de collection" ou non ?*

**Guy Bertin :** Vu mon état physique, je ferais mieux de me ranger en collection... Du reste, il faut vraiment faire une différence entre les Grands Prix, très exigeants, et le reste... Ce n'est pas gentil pour les autres, mais bon... Pour moi, ma carrière s'est arrêtée en 1988, à l'arrêt des Grands Prix.

**ML :** *C'est pour ça qu'on te voit aujourd'hui aux Coupes Moto Légende avec cette Sanvenero, tu as la nostalgie ?*

**GB :** Non, pas vraiment. Mais tu comprends, j'avais les motos, aujourd'hui elles sont en état de rouler, il me paraît donc intéressant de les montrer. Le Bertin qui est dessus est anecdotique. Bertin est là parce qu'il aime les motos de cette époque, les gens de cette époque. Peut-être aussi pour faire semblant de rester jeune, je ne sais pas...

**ML :** *Un pilote qui possède ses machines d'usine ce n'est pas banal, tu as une recette ?*

**GB :** La Sanvenero est chez moi depuis de retrait de la marque en 1983. J'avais un contrat de deux ans qui mentionnait que je devais avoir la 125 la première année et la 250 la seconde. Fin 1981, les affaires Sanvenero ne se passaient pas bien, je n'ai pas eu de moto toute l'année et les salaires ne suivaient pas. Fin 1983, après que Pier-Paolo Bianchi ait terminé sa saison, je suis allé me servir à l'usine, en compensation... car je n'avais pas été payé la seconde année.

**ML :** *Cette moto n'est pas forcément un bon souvenir...*

**GB :** Avec le temps nous rigeons de nos galères...

Mais finalement, ce qui m'a le plus marqué est sans aucun doute la difficulté que nous avons pour nous faire engager en Grand Prix, rien à voir avec le système actuel. À chaque épreuve, il y avait 70 ou 80 demandes pour une trentaine de places dans chaque catégorie ! Par exemple, je n'ai pas pu me faire engager en 250 à Monza alors que j'y avais gagné deux ans plus tôt. Alors nous dépensions, mais ne courrions pas... Quand je regarde les soi-disant problèmes des coureurs actuels, je me marre ! Ils n'ont que des difficultés existentielles. Leurs motos ont considérablement évolué, tant en fiabilité qu'en facilité de mise au point, un pilote seul ne peut pas y arriver. En plus, n'étant pas passés par la galère, ils ne sont pas préparés psychologiquement. À l'époque, nous étions tous sous des auvents, que ce soit Lavado, Mang ou moi. Nous n'étions pas des types exceptionnels, mais il me semble que nous résistions mieux, avec une mentalité bien différente.

**ML :** *A contrario, le meilleur souvenir serait lequel ?*

**GB :** Le souvenir de ma carrière le plus fort demeure lié à Motobécane. J'étais cloué au lit après un grave accident au Grand Prix d'Espagne et l'usine m'a proposé la 125, en laquelle Rougerie, à qui la machine était proposée, ne croyait pas. Thierry Espié, son pilote habituel, était lui-même accidenté. Lors de la première course avec cette moto, j'étais 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> temps ! Au départ : pas de chance, plus d'embrayage... Je pars bon dernier et à la mi-course j'étais premier ! Après des mois de galère, je m'étonnais d'être là et j'ai craqué ! Finalement j'ai fini trois, mais j'ai gagné l'épreuve suivante en Tchécoslovaquie !

*Guy Bertin nous a quittés pour continuer à occuper une place de choix dans la moto, bien que son activité professionnelle en soit éloignée. Second de la BMW Cup en 2000, participations aux courses d'endurance, ses prestations continuent d'étonner. Plus que ses résultats, c'est la façon dont il aborde la course qui étonne. Contrairement à ce qu'il affirme, il est toujours professionnel... à l'ancienne !*

## BRÈVES

### ITALIENNES



S'il existe de nombreux ouvrages qui traitent d'une marque italienne, peu

s'intéressent à l'ensemble de la production de ce pays. C'est là le grand intérêt de "Motos Italiennes, 100 Ans d'Histoire" par Francis Reyes aux éditions ETAI qui permet de connaître l'essentiel de l'histoire des grandes marques italiennes de motos.

**Motos Italiennes, 100 Ans d'Histoire, 167 pages format 25,5 x 25,5 cm. 37,96 € + port. La Boutique du Collectionneur, tél. 01 60 39 69 32.**

### TOURISME

Comme chaque été, Vacancier organise des circuits touristiques à moto pour découvrir les plus belles régions françaises et quelques pays limitrophes. Sont au programme 2002 : le Vercors Méridional, la Haute Provence et le Mont Ventoux (du 29/06 au 06/07), les Alpes du Nord, la Savoie, la Haute-Savoie, la Suisse et l'Italie (du 06 au 13/07), le tour de Bretagne (du 27/07 au 03/08), les Hautes-Pyrénées et l'Espagne (du 17 au 24/08), la Catalogne franco-espagnole, Andorre et les Pays Cathare (du 24/08 au 01/09). Les prix vont de 369 à 456 € par personne en chambre double et pension complète avec assistances, service d'un guide et taxes. Réductions possibles pour groupes, clients 2000 et 2001 et partenaires. Circuits à la carte pour les clubs (12 motos au minimum). **Vacancier, Christian Marcoux, chemin de l'Épervière, 26000 Valence, tél. 04 75 82 99 40, fax 04 75 82 14 84.**

E-mail : [chmarcoux@vacancier.com](mailto:chmarcoux@vacancier.com)

### C'EST L'AMÉRIQUE !

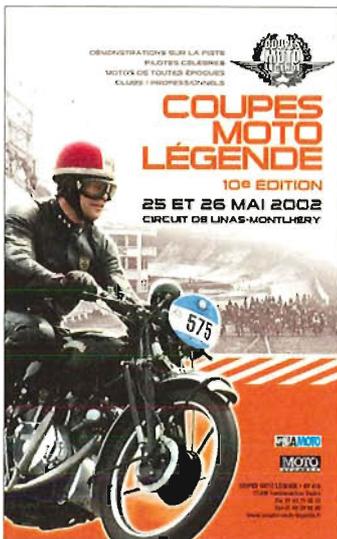
Depuis 12 ans, Yamaha American Travel vous propose de découvrir les USA à moto. Cette année, six circuits sont au programme dont deux nouveautés : le "Desert Tour" autour de Las Vegas, et le "Western Canada" dans les Rocheuses canadiennes. Mais vous pouvez aussi opter pour le "Florida Tour", le "California Tour", le "Transam Tour" ou encore le "West Tour", toujours au guidon d'une Yamaha 1600 Wild Star.

**Promosport, tél. 01 60 07 97 98, fax 01 64 12 10 04. Internet : [www.desertonlytravel.com](http://www.desertonlytravel.com)**

## RASSEMBLEMENT

# COUPES MOTO LÉGENDE LES 25 ET 26 MAI A MONTLHÉRY

La 10<sup>e</sup> édition des Coupes Moto Légende aura lieu les 25 et 26 mai sur l'autodrome de Linas-Montlhéry.



Le plus grand rassemblement européen de motos anciennes qui réunit chaque année 30 000 participants et fait rouler plus de 1 000 motos des origines à 1976 sur le mythique "banking" parisien fêtera cette année sa 10<sup>e</sup> édition.

Pour l'occasion, les organisateurs attendent la venue de Giacomo Agostini et de Phil Read, deux champions fidèles des Coupes Moto Légende aux guidons de leurs MV Agusta. Mais ils espèrent aussi la venue de très grands pilotes nord américains qui ont enthousiasmé les foules dans les années 70 et 80. Tout ce petit monde roulera en compagnie du gratin des champions français de ces 40 dernières années dans deux séries Grand Prix.

## ANNIVERSAIRES

Les Coupes Moto Légende seront aussi l'occasion de fêter les 30 ans de la Kawasaki 750 H2 avec en point d'orgue une exposition et une parade en piste réservée à la mythique trois-cylindres. Les anglaises seront aussi à l'honneur puisque nous célébrerons le 50<sup>e</sup> anniversaire des records qui furent battus ici même, à Montlhéry, par une équipe Vincent. Pour l'occasion, vous pourrez admirer une parade en piste de 100 Vincent, ce qui constituera aussi un record. Enfin, sachez que les inscriptions aux démonstrations arrivent en masse et que certaines séries sont déjà complètes. C'est le cas pour les séries F, G, H, J et K, c'est-à-dire pour les motos de tourisme ou de course d'après 1966 et les petites cylindrées de tourisme de 1946 à 1976.

**Coupes Moto Légende, BP 416, 77309 Fontainebleau Cedex, tél. 01 60 71 55 15, fax 01 60 39 69 90. Internet : [www.coupes-moto-legende.fr](http://www.coupes-moto-legende.fr)**

## VITESSE

# CHALLENGE AFAMAC 2001

## Un bilan mitigé

La saison 2001 du Challenge Afamac avait démarré sur les chapeaux de roues mais elle a eu du mal à trouver son rythme de croisière et s'est terminée en queue de poisson. Vivement la première épreuve 2002 !



Didier Cantel termine à une belle seconde place du classement général Classic 750.

Avec 66 engagés sur le circuit de Nogaro, la saison commençait fort ; mais avec une catégorie "Unlimited" sous employée qui n'a pas participé à toutes les courses et qui comportait peu de pilotes, et deux manches

annulées, la saison 2001 a vite tourné court. Et c'est sans compter l'épreuve de Lédenon en septembre qui n'a réuni que deux catégories. Bref, oublions rapidement cette saison noire et concentrons nous sur 2002.

## L'AFAMAC EN 2002

La catégorie "Unlimited" n'a pas fait d'étincelles car l'arrivée de pilotes attendus dans cette nouvelle catégorie ne s'est pas concrétisée.

Pour la saison 2002 l'Afamac est obligée de revenir à une définition plus solide (règlement 2000) avec la catégorie "Vintage" toujours en pointe et la catégorie "Classic 500/750 et Post Classic". Le règlement technique est peu modifié sauf pour les pilotes de quatre-temps qui seront priés "d'installer" une gamelle sous leur moteur pour ne pas se laisser aller sur le bitume du circuit en cas de problème.

À noter que les 125 cm<sup>3</sup> ont de nouveau leur place en "Vintage" et qu'il est donc désormais possible de rouler dès 16 ans.

## LES PILOTES 2001

En 500 Vintage, Patrice Rubis (Norton Manx)

## CLASSEMENTS 2001

## VINTAGE 500

- 1<sup>er</sup> Patrice Rubis (Norton)
- 2<sup>e</sup> Jean-Michel Chapelle (Ducati)
- 3<sup>e</sup> Ginès Chavet (Ducati)

## VINTAGE 350

- 1<sup>er</sup> Éric Le Saux (Ducati)
- 2<sup>e</sup> Christian Vite (AJR-Bultaco)
- 3<sup>e</sup> Bernard Meignant (Ducati)

## VINTAGE 250

- 1<sup>er</sup> Rémy Monpézat (Motobi)
- 2<sup>e</sup> Philippe Boulanger (Ducati)
- 3<sup>e</sup> Michel Jambor (Bultaco)

## CLASSIC 500

- 1<sup>er</sup> Éric Devillard (Honda)
- 2<sup>e</sup> Jean-Pierre Soto (Honda)
- 3<sup>e</sup> Olivier Bassignani (Honda)

## CLASSIC 750

- 1<sup>er</sup> Jean-Pierre Piet (Triumph)
- 2<sup>e</sup> Didier Cantel (BMW)
- 3<sup>e</sup> Bernard Sorrentino (Moto Guzzi)

## POST CLASSIC 500

- 1<sup>er</sup> Michel Chapus (Yamaha)
- 2<sup>e</sup> Alain Bourachdène (Yamaha)
- 3<sup>e</sup> Michel Leclère (Yamaha)

## POST CLASSIC 750

- 1<sup>er</sup> William Gouguy (Yamaha)

## UNLIMITED

- 1<sup>er</sup> Stéphane Turpault (BMW)
- 2<sup>e</sup> Didier Daridan (BMW)
- 3<sup>e</sup> Georges Guirado (Ducati)

## CALENDRIER 2002

- 16 et 17/03 : Carole
- 13 et 14/04 : Le Mans (24 heures)
- 18 et 19/05 : Le Mans (GP de France)
- 15 et 16/06 : Carole
- 01/09 : Carole
- 21 et 22/09 : Mérygnac
- 05 et 06/10 : Pau-Arnos



On note toujours une grosse participation de Ducati dans les différentes catégories du Challenge Afamac.

a été intraitable devant Jean-Michel Chapelle et Ginès Chavet (tous deux sur Ducati 450) qui manque encore d'expérience pour être devant régulièrement. En 350, Éric Le Saux (Ducati) est le plus fort et l'emporte facilement devant Christian Vite (AJR-Bultaco) et Bernard Meignant (Ducati). Dans la catégorie 250, Rémy Monpézat gagne sur son Motobi grâce à sa régularité devant Philippe Boulanger (Ducati) et Michel Jambor (Bultaco).

Les Honda mènent le bal en Classic 500. Éric Devillard (Honda 350) est le meilleur et remporte très facilement cette catégorie grâce à la vitesse extraordinaire de sa moto et à son style très coulé mais terriblement efficace. Le second est Jean-Pierre Soto (Honda 450) et le troisième Olivier Bassignani (Honda 350).

En Classic 750, Jean-Pierre Piet (Triumph Rob North) avec quatre premières places n'a laissé aucune chance à Didier Cantel (BMW)

et Bernard Sorrentino (Guzzi).

Du côté des 500 Post-Classic, Michel Chapus n'a pas fait de détail en remportant toutes les manches sans exception devant Alain Bourachdène et Michel Leclère tous les trois sur Yamaha TZ 350. En 750, William Gouguy n'a pas eu de soucis puisqu'il était tout seul dans cette catégorie et en Unlimited, Stéphane Turpault gagne avec sa grosse BMW 1020 cm<sup>3</sup> devant Didier Daridan (BMW) pas très régulier cette année.

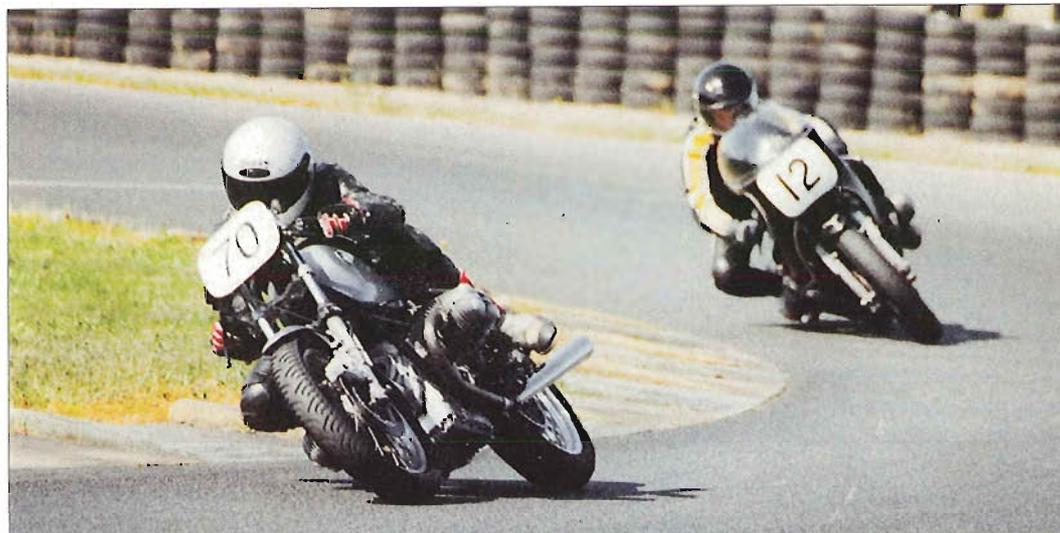
Notons la 3<sup>e</sup> place de Georges Guirado sur une Ducati 860. Rendez-vous à Carole les 16 et 17 mars pour la première épreuve 2002.

**Afamac, Jean-Pierre Martinez, Moulin de la Forge, 24510 Saint-Laurent-des-Bâtons, tél. 05 53 22 70 54 (le soir), fax 05 53 23 99 73.**

Internet : [www.cybermotard.com](http://www.cybermotard.com)

Christian Desbordes

Les flats BMW forment une grosse partie du plateau en Classic 750 et en Unlimited.



## PEUGEOT



Après les triporteurs, les scooters, les Bima, la P107 et deux volumes sur les 125 et 175 deux-temps, le 7<sup>e</sup> volume des

"Dossiers Techniques du Musée de l'Aventure Peugeot" est consacré à la P108. Vous trouverez dans ce dossier les photocopies en couleurs d'une dizaine de publicités, de deux versions du manuel de l'utilisateur, du manuel d'atelier et de deux catalogues de pièces détachées, plus un rapide historique du modèle, les réglages de carburateur, les bonnes adresses et les clubs. Indispensable pour se lancer dans la restauration d'une P108 et même d'une P111 ou P112.

**Dossiers Techniques du Musée de l'Aventure Peugeot, 35 € pour les membres de l'Aventure Peugeot, 70 € pour les autres (l'adhésion coûte 15 €). Musée de l'Aventure Peugeot, Sylvain, Carrefour de l'Europe, 25600 Sochaux, tél. 03 81 99 41 66.**

## RENÉ GILLET

Attention, il ne vous reste que jusqu'au 28 avril pour visiter l'exposition "René Gillet : un homme, une marque" qui se tient au Musée Henri Malartre.

**Musée Henri Malartre, BP 7, 69270 Rochetaillée-sur-Saône, tél. 04 78 22 18 80, fax 04 78 22 69 60.**

## CHAMPION ÉRIC !

Quand il n'est pas par terre, Éric Saul termine ses courses ! À tel point qu'il vient d'être sacré Champion des USA 2001 en courses AHMRA avec seulement deux épreuves disputées. Promis, l'an prochain il démonte les stabilisateurs...

## SIDE

L'Amicale Sidecariste de France, Délégation Rhône-Alpe organise des stages de formation "Prise en main d'un side-car" qui se déroulent sur une journée. Voici les dates : 6 et 27 avril, 25 mai, 22 juin, 20 juillet, 14 septembre, 26 octobre et 16 novembre. Prix : 99,09 € pour un adhérent de l'ASF, 106,71 € pour les non-adhérents, 182,94 € pour un couple.

**Amicale Sidecariste de France, 10 clos du Rafour, 01150 Leyment, 04 74 34 95 71 ou 06 18 57 62 35 (GSM). Internet : [www.perso.infini.fr/Sidecariste.France](http://www.perso.infini.fr/Sidecariste.France)**

## MÉCANIQUE



"La Préparation des Moteurs de Motos" par Jean-François Robert est le titre du

dernier numéro hors série de la Revue Moto Technique. En 172 pages largement illustrées de photos en noir et blanc et de dessins techniques, l'auteur aborde tous les aspects théoriques du "gonflage", en commençant bien sûr par une révision des principes de base de fonctionnement des moteurs. C'est quelque fois difficile à assimiler mais toujours intéressant. Et puis cela permet, par exemple, de comprendre pourquoi un moteur longue-course délivre son couple à plus bas régime qu'un super-carré ou pourquoi un twin calé à 360° a plus de caractère et vibre plus que son homologue calé à 180°. Bref, même si vous n'envisagez pas de "taper" votre moteur, ce livre mérite sa place dans votre bibliothèque motarde. **La Préparation des Moteurs de Motos** par Jean-François Robert, un numéro hors série de la Revue Moto Technique aux éditions ETAI. 172 pages 27 x 21 cm format italien, environ 230 illustrations. 19,36 € (prix public conseillé).

## BOL D'OR

Dans le dossier du n° 121, nous annonçons la création prochaine du Honda Bol d'Or Club de France. C'est chose faite depuis le 4 janvier ! Vous pouvez dès maintenant adhérer moyennant une cotisation annuelle de 40 € qui donne aussi droit à la casquette du club.

**Bol d'Or Club de France,**  
Pierre-Olivier Toinon,  
14 rue de la Germerie, 02860  
Bruyères-et-Montberault,  
tél. 03 23 24 84 05 ou 06 23 02 17 29.  
E-mail : [900boldor@free.fr](mailto:900boldor@free.fr)  
Internet : <http://900boldor.free.fr>

## YAMAHA

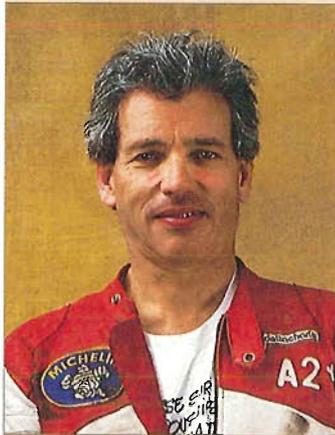
RDLeClub, le club spécialisé pour les Yamaha 350 RDLC, se développe pour 2002. Au programme, un magazine trimestriel avec conseils de restauration et préparations. Une bourse d'échanges, un rassemblement à la fin du printemps, et une présence du club les 6 et 7 avril au Salon de la Moto Ancienne de Lyon.

**RDLeClub, BP 346, 83077 Toulon**  
Cedex 9, fax 04 94 08 24 22.  
E-mail : [rdleclub@wanadoo.fr](mailto:rdleclub@wanadoo.fr)

## INTERVIEW

## QUESTIONS À GÉRARD DEBROCK

Ancien pilote d'endurance, et double vainqueur du Bol d'Or en 1972 et 1973, Gérard Debrock est depuis peu le nouveau président du TZ Club de France.



Gérard Debrock, l'un des meilleurs pilotes en Endurance dans les années 70, est aujourd'hui président du TZ Club de France.

**Moto Légende :** Gérard, nouveau président du TZ Club de France, c'est pour te faire mousser ?

**Gérard Debrock :** (éclats de rires) On m'a un peu poussé mais il faut dire que j'étais consentant. Pour des raisons qui lui sont propres, Dominique Bréjat a décidé de passer la main. Comme je désire rester dans le milieu et que j'ai adhéré à pas mal de clubs dans le passé, je me suis dit que je pouvais prendre les rennes à mon tour. D'autant plus que je suis à la retraite depuis fin février.

**ML :** Être président demande quoi comme implication ?

**GD :** C'est de l'administratif, avec l'édition du bulletin tous les deux mois qui permet

de revenir sur les sorties précédentes, les potins, les petites annonces... C'est aussi l'organisation de la fête du club qui se passe sur un circuit. L'an dernier c'était à Lurcy-Lévis, cette année on ne sait pas encore.

**ML :** Ce sont des retrouvailles avec la moto ou tu n'as jamais vraiment décroché ?

**GD :** J'ai toujours possédé une moto de route, mais ce sont de réelles retrouvailles avec les circuits depuis mon arrêt en 1976. J'ai participé au Bol d'argent en 1979 ou 1980, je ne sais plus, mais je n'ai fait qu'un seul relais suite à la chute de mon coéquipier.

**ML :** Pourquoi une TZ ?

**GD :** Je suis allé au Swiss Classic Fun en 1999 au Paul Ricard juste pour voir. Plusieurs copains m'ont prêté leur moto pour faire une série de démonstration, dont la 250 TZ de Tchern' (Thierry Tchernine, NDR). Aussi sec, j'en ai acheté une !

**ML :** Le TZ Club : pour qui et pour quoi ?

**GD :** Avant tout des échanges. C'est pour permettre à ceux qui possèdent une TZ de tourner, de se faire des copains avec qui passer des moments sympas, rencontrer des anciens du monde de la course, parler combines et réglages, et aussi bénéficier d'une remise de 25 % sur les pièces. Le club a plus d'atomes crochus avec ceux qui viennent rouler qu'avec des collectionneurs qu'on ne voit jamais, ni eux ni leur moto.

**ML :** Des projets ?

**GD :** J'aimerais bien que quelques

membres participent à des courses Afamac ou Pro-Classic. Personnellement, ça me tente de courir sur des pistes que je ne connais pas comme Lédenon ou Dijon. Et puis nous organisons le Challenge Olivier Chevallier en ouverture du Bol d'Or.

**ML :** J'ai souvenir que tu disais il n'y a pas très longtemps que les démonstrations te convenaient parfaitement, hors des contraintes horaires de la course.

**GD :** Oui, c'est vrai j'ai dit ça, mais ce n'est pas pour participer à tout le championnat. Ce sera sympa de se retrouver avec quelques autres du TZ Club, juste pour le fun.

**ML :** Donc la 350 1980 que tu as achetée l'an dernier va continuer à tourner ?

**GD :** Bien sûr. On a déjà fait quelques tours de piste avec Dominique Bréjat, histoire de la mettre au point.

**ML :** Tu nous rappelles tes principaux résultats ?

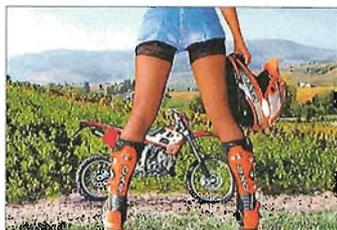
**GD :** 1<sup>er</sup> au Bol en 1972 et 1973 avec Ruiz puis Tchernine, 3<sup>e</sup> en 1974 avec Chemarin, 6<sup>e</sup> en 1976 avec Boinet sur la 750 TZ, 5<sup>e</sup> à Monjuich en 1973 et 1<sup>er</sup> aux 24 heures de Spa en 1974 avec Chemarin.

*Cette interview a été réalisée juste avant que Gérard ne parte pour Daytona avec une dizaine d'autres membres du TZ Club et leurs machines. Rendez-vous prochainement pour parler de l'expédition des "Frenchies" aux USA.*

*Propos recueillis par Christophe Garcia*

## TOUT-TERRAIN

## ENDUROSE 2002



**300 filles qui bastonnent dans un enduro :** c'est ce que propose le 2<sup>e</sup> Endurose le 21 juillet prochain. Inscrivez-vous et inscrivez les copines !

« La femme est l'avenir de l'homme » chantait Jean Ferrat. Qu'en est-il en ce qui

concerne la moto ? Si l'on se fie à l'enquête réalisée par Corinne Thomas pour Moto Légende (n° 75), les femmes sont encore minoritaires mais leur nombre est en constante croissance.

Le tout-terrain, et plus particulièrement l'enduro, ne fait pas exception à la règle, à tel point qu'une épreuve 100 % féminine, l'Endurose, existe depuis l'an passé.

Cette épreuve a prouvé que les femmes avaient envie de rouler sur les chemins, de se faire plaisir à moto, mais aussi de se confronter au chrono pourvu que l'épreuve soit pensée pour elle. Fort du succès de cette première édition, le 2<sup>e</sup> Endurose aura

lieu le 21 juillet à Beaujeu, en plein Beaujolais. La course comportera une ou deux boucles (au choix) de 60 km composées de chemins roulants, sans montées impossibles et sans bourbiers, plus deux spéciales sur prairies. Bref, de quoi bien s'amuser sans pour autant finir complètement brisées.

**Endurose, Anthony Bleton,**  
65 rue Voltaire, 69003 Lyon,  
tél. 04 78 60 81 07

ou 06 84 99 70 48 (GSM).

E-mail : [endurose@enduro.org](mailto:endurose@enduro.org)

Internet : [www.enduro.org](http://www.enduro.org)

*Pierre Bontemps*

# ABONNEZ-VOUS !

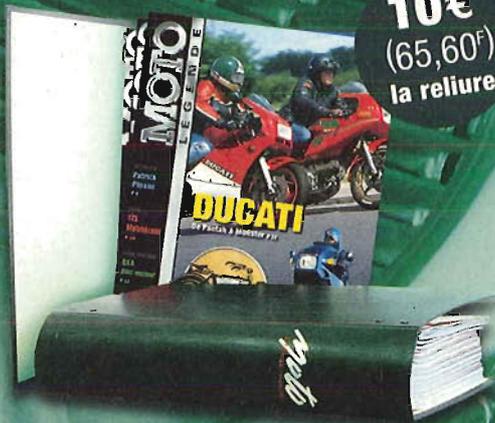
1 AN (11 numéros)

**41 €\*** (268,94 F)  
seulement

au lieu de ~~49,50 €~~ (324,50 F)

\* FRANCE MÉTROPOLITAINE

Conservez votre collection  
de Moto Légende dans  
ces élégantes reliures



Chaque reliure permet de classer  
un an de parution de Moto Légende

Et bénéficiez  
de 50 % de remise  
sur vos petites annonces

## Bulletin d'abonnement A MOTO LEGENDE (11 numéros par an)

Abonnement	2 ans	1 an
France	<input type="checkbox"/> 77 € (505,09 F)	<input type="checkbox"/> 41 € (268,94 F)
Etranger	<input type="checkbox"/> 103 € (675,64 FRF)	<input type="checkbox"/> 54 € (354,22 FRF)
Belgique*	<input type="checkbox"/> 91 € (3 671 BEF)	<input type="checkbox"/> 51 € (2 057 BEF)
Abonnement groupé Moto légende + La Vie de la Moto		
France	<input type="checkbox"/> 134 € (878,98 F)	<input type="checkbox"/> 73 € (478,85 F)
Etranger	<input type="checkbox"/> 185 € (1 213,52 FRF)	<input type="checkbox"/> 99 € (649,40 FRF)
Belgique*	<input type="checkbox"/> 180 € (7 261 BEF)	<input type="checkbox"/> 96 € (3 873 BEF)

DOM et TOM : supplément envoi par avion, nous consulter.

Je désire recevoir ..... reliure(s) Moto Légende à 10 € (65,60 F) l'unité soit ..... €/F

Ci-joint mon règlement de ..... €/F par :

chèque ou mandat à l'ordre de Moto Légende  
(Eurochèque en euros pour l'étranger).

Carte Visa n°

\_\_\_\_\_

date d'expiration \_\_\_\_\_

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

.....

CP ..... Ville ..... Tél .....

E-mail .....

Bulletin (à découper, photocopier ou recopier) à adresser à :

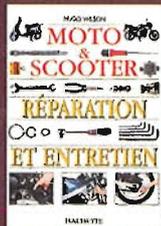
**MOTO LEGENDE - BP 420 - 77309 Fontainebleau Cedex (France)**

\* Pour la Belgique : bulletin et règlement à l'ordre de Tondeur Diffusion, à adresser à : Tondeur Diffusion, avenue Van Kalken, 9 - 1070 Bruxelles • Tél. 02 555 02 17 • fax 02 555 02 19 • E-mail : press@tondeur.be  
Compte n° 210-0402415-14.

Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations  
vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.

## BRÈVES

### DÉBUTANTS



"Moto & Scooter, Réparation et Entretien" est un livre de mécanique particulièrement recommandé pour les débutants.

Vous n'y apprendrez peut-être pas comment restaurer la Terrot de Grand Papa mais vous serez capable d'entretenir une moto après l'avoir lu. **Moto & Scooter, Réparation et Entretien** par Hugo Wilson aux éditions Hachette. 116 pages format 14,8 x 21 cm. Plus de 350 illustrations en couleurs. 5 € port compris. La Boutique du Collectionneur, tél. 01 60 39 69 32.

### STAGES DE PILOTAGE

Voici le calendrier prévisionnel 2002 des stages organisés par Monneret Formation. Stage mini moto sur le circuit de Meudon (92) : du 18 au 22 février (200 €). Stages de pilotage sur le circuit de Folembay (02) : 29 et 30 mars, 7 et 8 mai, 21 et 22 juin, 26 et 27 septembre (399 €). Stage de pilotage sur le circuit du Luc (83) : 26 et 27 novembre (399 €). Stage de perfectionnement sur le circuit de Folembay (02) : 31 mars, 1<sup>er</sup> avril, 25 mai, 12 juillet, 30 septembre, 25 octobre (215 €). **Monneret Formation, Sandra,** 3 rue Brunel, 75017 Paris, tél. 01 58 05 00 00. E-mail : [motoecole.monneret@libertysurf.fr](mailto:motoecole.monneret@libertysurf.fr) Internet : [www.Monneret.coms](http://www.Monneret.coms)

### MINI, MINI

Depuis 23 ans, le Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit nous donne l'occasion de rêver et de revenir un peu en enfance (mais en sommes-nous vraiment sortis ?). Cette année, ce salon international rassemblera comme de coutume tout ce qui se fait de mieux en avions, trains, vaisseaux spatiaux, bateaux, hélicoptères, voitures, camions, figurines, et bien sûr motos, le tout à échelle réduite. **Mondial Maquette Modèle Réduit-Salon des Jeux, Paris, Parc des Expositions de la Porte de Versailles, hall 1, du 13 au 21 avril, nocturne le 19 avril.** Informations sur répondeur au 01 49 09 64 14 et sur Internet : [www.salon-maquette.com](http://www.salon-maquette.com)

## VITESSE

# CHALLENGE PRO CLASSIC

## Bilan 2001 et calendrier 2002



**Christian Desbordes** sur sa rapide AJR-Bultaco remporte de peu le Challenge Pro Classic en catégorie 500 avec 101 points car il est talonné par Patrice Rubis sur Manx 500 (100 points) et Jérôme Lefèvre (Kawa 400) 99 points. Rendez-vous à partir du 6 avril pour la revanche.

L'Association Pro Classic a tenu son assemblée générale le samedi 2 décembre dernier. Pour l'occasion, Philippe Fréon, président de l'association, a retracé un bref historique du Challenge Pro Classic depuis sa création et a mis en exergue l'évolution croissante du nombre d'adhérents à chaque épreuve. Le président a souligné le vif succès de la catégorie Unlimited, dernière créée, qui attire de plus en plus de nouveaux pilotes ainsi que de nouvelles machines d'exception. Les perspectives pour 2002 en ce domaine semblent prometteuses. L'assemblée générale a été également l'occasion de publier officiellement les résultats 2001 et le calendrier prévisionnel 2002.

**Association Pro Classic,**  
5 rue du Harnais, 78120 Rambouillet,  
tél. 01 34 85 57 58, fax 01 34 85 61 95.

*Alain Troicar*

### CALENDRIER 2002

06 et 07/04 : Lédénon (Promosport)  
27 et 28/04 : Carole (Open)  
15 et 16/06 : Croix-en-Ternois (Promosport)  
06 et 07/07 : Carole (Internationale)  
31/08 et 01/09 : Carole (endurance nationale)  
05 et 06/10 : Le Vigeant (endurance nationale)

### CLASSEMENTS

#### CLASSIC 500

1<sup>er</sup> C. Desbordes (AJR-Bultaco 350) 101 points.  
2<sup>e</sup> Patrice Rubis (Norton Manx 500) 100 points.  
3<sup>e</sup> Jérôme Lefèvre (Kawasaki 400 S3) 99 points.

#### CLASSIC 750

1<sup>er</sup> Patrick Johner (Honda CR 750) 100 points.  
2<sup>e</sup> Laurent Badie (Triumph 750) 88 points.  
3<sup>e</sup> Fabrice Lab (Suzuki 750) 78 points.

#### UNLIMITED

1<sup>er</sup> A. Genoud (Godier-Genoud 1135) 133 points.  
2<sup>e</sup> J-P. Lecointe (Yam TZ 350 et 750) 125 points.  
3<sup>e</sup> Michel Chapus (Yamaha TZ 350) 105 points.

## CLUB

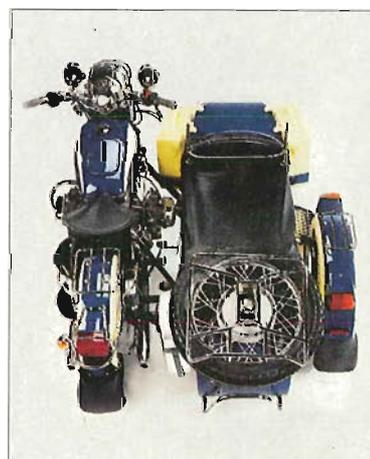
# DNIEPR-OURAL

## Un club qui roule

L'Amicale de France Dniepr-Oural rassemble les amateurs de motos de ces deux marques mais aussi plus généralement ceux qui apprécient les machines de l'est comme Jawa, MZ, Pannonia, Jupiter, etc. À ce jour, le club compte environ 80 adhérents dont le but est l'entraide et rouler ensemble. Sur ce dernier point, l'amicale est plutôt active puisqu'en 2001 elle a organisé un rassemblement en Auvergne et un autre à Laon, participé aux Coupes Moto Légende et au rassemblement organisé par l'importateur allemand d'Oural. Pour ce qui

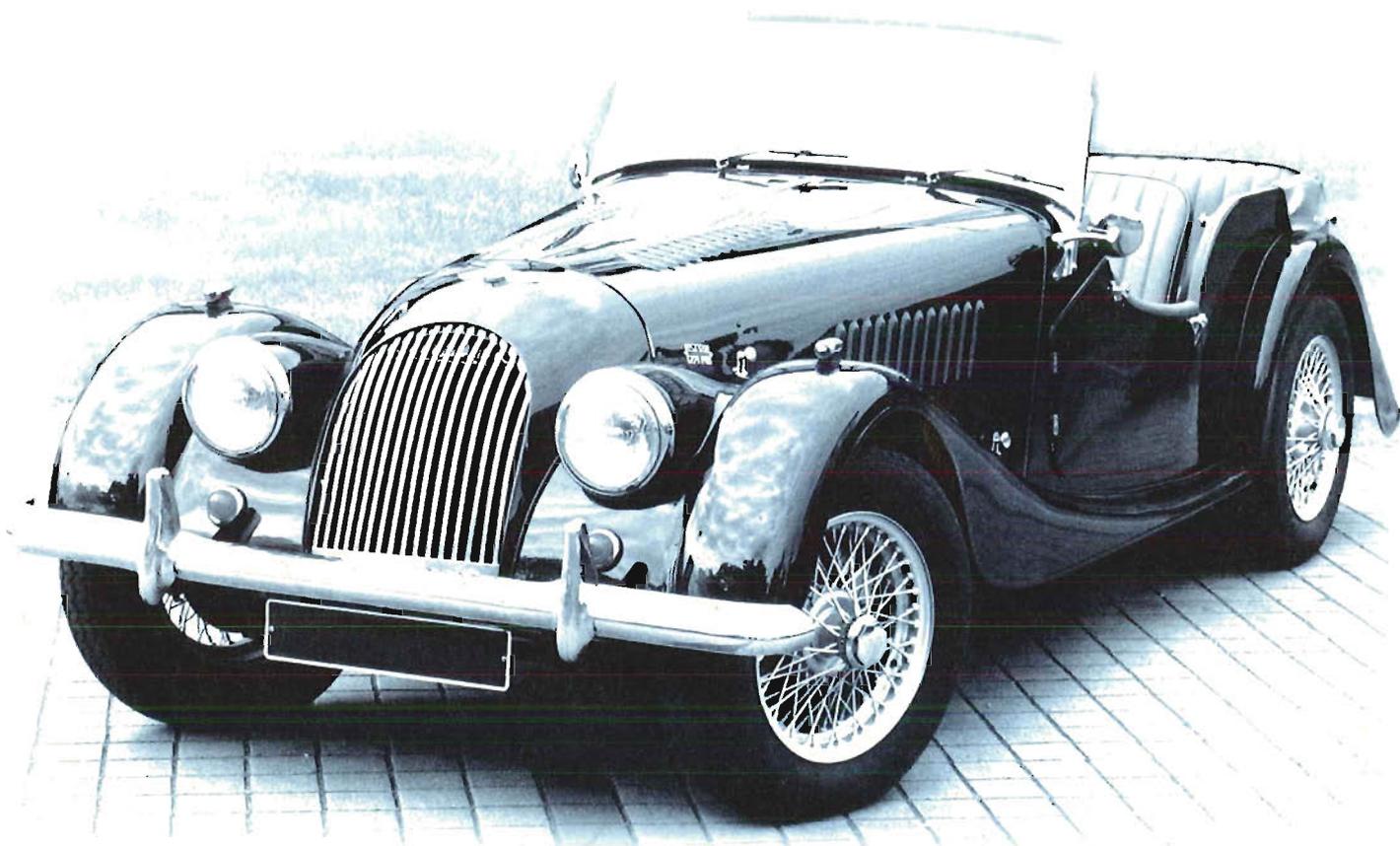
est de 2002, l'amical va organiser un rassemblement dans le Vercors en avril et un autre en Alsace en octobre. Elle participera aux Éléphants au Nürburgring les 22 et 23 février et aux Coupes Moto Légende. Il reste à définir le programme de l'été, ce sera une sortie en Allemagne, en Grande-Bretagne ou en Belgique... ou ailleurs.

**Amicale de France Dniepr-Oural,**  
73 rue Vierge, 76630 Tourville-la-Chapelle.  
<http://www.geocities.com/oural57/oural57/html>



*L'Oural "Tourist de Lux" distribuée en Allemagne est superbement accessoirisée. Bientôt en France ?*

# Eile n'est pas la seule à partager votre vie.



## **ICC garantit désormais votre véhicule d'usage courant**

Plus de déchirement au moment d'assurer votre véhicule moderne.  
ICC Assurances vous propose en effet le contrat ALLIANCE,  
qui vous permet de profiter de conditions préférentielles  
réservées en exclusivité aux collectionneurs.

**ICC**  
Assurances

## SUZUKI QUÉBÉCOISE



Toute pimpante, la GT 250  
"Ram Air System" de Martin !

Ici, chez moi au Québec, la moto ancienne n'est pas très développée, pas plus que dans le reste du Canada d'ailleurs : il n'y a par exemple aucune publication locale du genre en français. J'ai fait la restauration l'hiver dernier d'une Suzuki GT 250 1975. Je viens de commencer une autre restauration ces derniers jours, d'une Honda CB 450 1971. J'ai aussi une Suzuki GT 550 1972 qui devra être rafistolée dans un projet futur. Les plus sincères salutations de la part d'un Québécois !

MARTIN CANUEL, MATANE QUÉBEC

Comme neuve la Suz' ! On imagine qu'il vaut mieux avoir de quoi occuper ses hivers bien au chaud... Dans les autres pays francophones de la "vieille Europe", le mouvement de la moto ancienne est certes bien structuré, mais il s'est développé en grande partie grâce aux clubs, à la fois lieux de rencontres et aides aux restaurateurs, il y en a bien chez vous, non ?

## PERMIS MOTO



**Courage les filles !  
Le permis moto  
est à votre portée !**

Internet, ça a quelques avantages tout de même : voici un gag amusant trouvé par hasard en "surfant". Bon, je vous laisse, c'est mon tour de faire la vaisselle !

Mesdames, vous n'aurez plus d'excuse à ne pas savoir piloter !

## TOUJOURS L'AMIANTE

Jean-Yves Le Gallo est comme chacun d'entre nous sensible à "l'affaire de l'amiante" qui fait pendre une épée de Damoclès au-dessus de chaque moto de plus de cinq ans. Il a pris la plume pour interpeller son député, voici l'essentiel de cette lettre, qui peut permettre à chacun d'y aller de la sienne auprès de son député. Ces lettres personnelles peuvent doubler efficacement l'action commune de la FFVE.

Monsieur le Député, La mise en application du décret 96-1133 interdisant la revente des véhicules antérieurs au 01/01/97 est une aberration. Ce décret, sensé diminuer les risques liés à l'amiante, entraînant la destruction des véhicules concernés, va au contraire libérer de l'amiante dans la nature puisque l'on peut douter que les pièces incriminées soient préalablement démontées, alors que ces mêmes pièces sur un véhicule correctement entretenu sont sans incidence notable sur l'environnement. Par ailleurs, les technocrates ayant rédigé ce texte, n'ont certainement pas pensé que cela provoquera la disparition des quelques dizaines de milliers d'emplois dans les

entreprises vivant du commerce et de la réparation des véhicules d'occasion. Et ils ont certainement oublié la gêne financière que cela occasionnera chez certains de nos concitoyens parmi les plus défavorisés (...). L'alibi écologique tient d'autant moins que la fabrication d'une voiture neuve pollue davantage qu'un véhicule ancien qui roule ; quant au nombre de créations d'emplois (hypothétiques) dans l'industrie automobile, il restera inférieur à celui de la création d'emplois dans l'entretien des véhicules ; mais comme ça ne se voit pas à la télé, ça n'existe pas. Enfin, ce décret stupide provoquera à terme la destruction de tout le patrimoine de véhicules de collection que des passionnés s'acharnent à faire revivre, grâce à des commerçants et des artisans spécialisés ; ces derniers seront bien sûr amenés à disparaître (...). Je vous serais donc reconnaissant, Monsieur le Député, d'intervenir afin que ce décret soit suspendu, et qu'au moins, des modalités plus souples, et en tout état de cause, plus démocratiques, soient trouvées.

JEAN-YVES LE GALLO, ST-ANDRÉ-DES-EAUX



Arvika  
FORDONSMUSEUM  
GRUNDAT 1998

## NIMBUS ET UNION

L'été dernier nous étions à la hauteur du cercle polaire arctique, nous y avons vu un side Nimbus mené par un couple ma foi plus tout jeune, que nous avons retrouvé une semaine plus tard, 1 000 km plus haut, au Cap Nord : chapeau ! Enfin, si vous passez un jour à Arvika, en Suède, ne manquez pas de visiter le Fordonsmuseum, où l'on peut voir parmi autos et calèches, une soixantaine de deux-roues à moteur. Parmi elles une dizaine de motos de course, dont deux productions locales, avec une étonnante bicylindre en V artisanale et cette superbe 350 Union SRM à boîte Norton.

ROLAND CHARLIER, SPA (BELGIQUE)

Pas de problème pour la Nimbus, extrêmement robuste quatre-cylindres danois, mais bravo aux anciens qui continuent à rouler loin à moto. Quant à l'Union, c'est une marque suédoise qui au sortir de la guerre fabriqua des motos à moteur Jap de 350 à 500 cm<sup>3</sup>. C'est probablement cette base qui a servi pour construire cette élégante moto de course.

La 350 Union SRM du musée d'Arvika, en Suède.

## INTERNET

L'article sur Internet dans notre numéro 120 nous a valu un nombreux courrier, à vrai dire nous vous demandions si vous souhaitiez une rubrique régulière sur ce nouveau média. Il semble bien que cette rubrique verra très prochainement le jour au vu de vos réactions ; lisez plutôt.

*Internet c'est formidable et très enrichissant (Jean Dondeyne).*

*Je suis tout à fait favorable à l'idée d'une rubrique Internet, je devrais même dire que ça devrait être obligatoire ! (Christian Boudet).*

*Je m'appelle Loïc, jeune motard amateur de petites vieilles, mais aussi de modernité. J'ai été très intéressé par votre article sur le "net", une rubrique régulière serait la bienvenue (Loïc Thibault).*

*Internet est un formidable outil qui amène bien des renseignements : d'accord pour une rubrique, et je vous suggère de demander à vos lecteurs l'adresse de leurs sites, je suis sûr que nous serions tous surpris par le nombre et la qualité des travaux (Christian Castillon).*

*Internet est incontournable, tout ce que nous pourrions faire pour mutualiser nos infos et nos combines sera le bienvenu (Michel Bouteille).*

*Superbe article, compréhensible par tous, j'ai plus appris en 6 pages que dans un livre entier ! Une rubrique régulière ne pourra qu'améliorer encore la qualité de la revue Fab Ange.*

*Vous avez cité dans l'article l'adresse de mon site sur les Suz GT, j'avoue avoir moi-même été étonné du nombre de visites qui m'ont été faites (Sébastien Vanlierde).*

*Un petit bonjour d'Afrique noire. Internet est pour moi, au même titre que Moto Légende, un contact avec mes racines (Patrick Diaz).*

*C'est bien que vous donniez des infos sur des sites en général ; n'oubliez pas ceux des pilotes et anciens pilotes (Max et Nobby, mais aussi Smart et les autres (Jean-Luc Hennel).*

*Continuez la rubrique du net ! (Denis Belat).*

*Félicitations, c'est bien d'avoir pensé à Internet et donné de bonnes bases aux lecteurs. Juste une remarque concernant le "matos" nécessaire pour se connecter. Certes le minimum que vous proposez est peu onéreux, mais il risque de devenir un "boulet" pour celui qui se connecte souvent. Pour un PC, la moyenne utile me semble une base Pentium II cadencé à 1 Ghz avec 128 Mo de SDRAM, un disque d'au moins 20 Go et un écran de 17 pouces. En neuf on peut trouver des solutions de 900 à 1 500 € (Gilles Livoury).*



## BSA EN DEUIL

Quelques lignes ne sont pas grand-chose dans la vie d'un homme, mais elles soulignent tout de même le manque qu'il laissera dans nos mémoires. J'ai appris le décès de Brian Martin à la suite d'un problème cardiaque. Ancien pilote de l'usine BSA, président d'honneur du club de la marque, Brian a surtout marqué son époque comme responsable du service compétition de l'usine au moment où elle chassait le titre mondial en cross ; et comme un malheur ne vient jamais seul j'ai également appris le décès de Jack Martin, qui fut une des figures emblématiques du club BSA en Grande-Bretagne. Ils resteront longtemps dans nos mémoires.

**MAURICE BAFCOR, BOUR**

## DUCATI MHR

Grand amateur de motos italiennes, je vous remercie d'avoir parlé de la constitution du jeune club Aprilia dont je suis le président. Mais c'est suite au comparatif Ducati MHR – Kawasaki Z1000 R (ML 120) que je vous écris, juste pour l'anecdote. Je joins un document "rare" : la photo des trois MHR de trois amis qui ont eu la leur ensemble, et dont les numéros minéralogiques se suivent : 6442, 6443 et 6444 UG 57.

**ROBERT HIRSCH, PIGNANS**

*Les trois Ducati "Mike Hailwood" dont les numéros se suivent, lors du rassemblement Forza Italia le 15 août dernier à St-Avoild.*



## BIENTÔT... DOSSIER YAMAHA 125 TWINS

Vous vous souvenez des 125 Yam' bicylindres deux-temps bien sûr !? De vrais bonbons acidulés tant pour leur caractère que pour leur robe aux couleurs "candy" ! Un peu occultées de nos jours par les grosses motos, elle méritent pourtant bien qu'on en parle tant elles ont marqué les esprits de nombreux motards en herbe, de la fin des années 60 jusqu'au début des années 80. Nous leur consacrerons donc un prochain dossier (de l'YAS 1 jusqu'aux dernières RDX). Amis des petits twins rageurs, aidez-nous à rendre ce dossier plus complet encore : utilisation, trucs de restauration, petits problèmes et grandes qualités nous intéressent, le tout accompagné d'une photo si possible (avec nom et adresse au dos pour le retour), au plus tôt. De plus, si vous possédez un bel exemplaire et habitez dans la région de Lorient, si vous êtes disposé à une séance de photos, merci de prendre contact avec Michel Cottereau, tél. 02 97 21 73 52.

Moto Légende, dossier 125 Yamaha, BP 411, 77309 Fontainebleau Cedex.

## CA FAIT RÊVER !

«Cela me ferait tellement plaisir de voir mes photos dans Moto Légende.» C'est ce que nous dit Patrice Naveau. «J'ai acheté cette Kawasaki Z650 de 1979 à un ami. Elle était équipée d'une coque en polyester (percée), d'un carénage et d'un quatre-en-un. J'ai donc décidé de la refaire entièrement et il m'a fallu trouver les pièces d'origine ; pas si simple ! Elle a maintenant 88 000 km et ma fille Leslie, alors âgée de deux ans en 1996, a depuis fait quelques tours de moto avec son papa. Sur l'autre photo, je suis sur une Kawasaki 500 H1 de 1974, vue à la concentration de Porcaro en août 1999. Elle était dans un état exceptionnel, jamais restaurée et avec seulement 19 000 km. Magnifique, ça fait rêver !»



## CAFÉ RACER BMW

Stéphane Houssat s'est préparé une BMW un peu spéciale : «Voici ma R75/5 de 1972. Je l'ai achetée à l'état d'épave et incomplète. Passionné de café-racer, elle a été restaurée non sans mal sur une période de trois ans avec remise à neuf et modification de la partie-cycle avec des pièces BMW et d'origines diverses, comme la selle Altus pour Norton Manx. D'autre part, le moteur a été équipé d'une boîte cinq vitesses de Série 7 et de quelques pièces racing. Au final, cela donne une moto fiable à la ligne originale et qui ne laisse pas indifférent. Elle me procure beaucoup de plaisir et de sensations pour un coût raisonnable.»

## DOSSIER À VENIR ?

Alain Godefroy possède une Honda CB 550 F Super Sport de 1977. «Je cherche désespérément dans le "Complétez votre Collection" un dossier technique complet sur ma Honda. Et pour cause, il n'existe pas ! Pensez-vous mettre ce modèle sous les feux de la rampe prochainement ? D'autre part, ma 550 est-elle une série limitée ?»

Le n° 92 de Moto Légende consacre deux pages d'étude sur les Honda CB 500 et 550 Four. Vous en saurez également beaucoup en lisant la Revue Moto Technique n° 10 consacrée à la CB 500 Four qui est très proche techniquement. Votre moto n'est pas une série spéciale; elle se dénomme exactement "CB 550 F1" et a été commercialisée en France entre 1975 et 1977 à 2 022 exemplaires puis elle a été remplacée par la CB 550 F2.

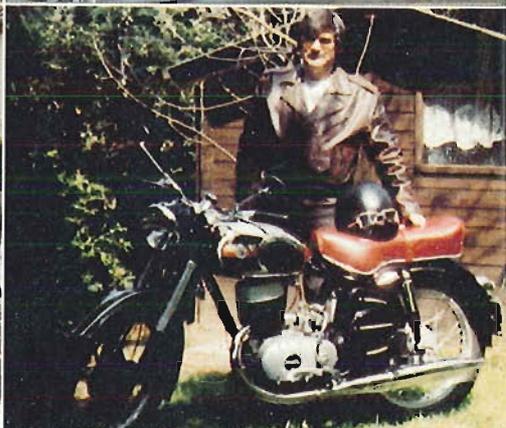
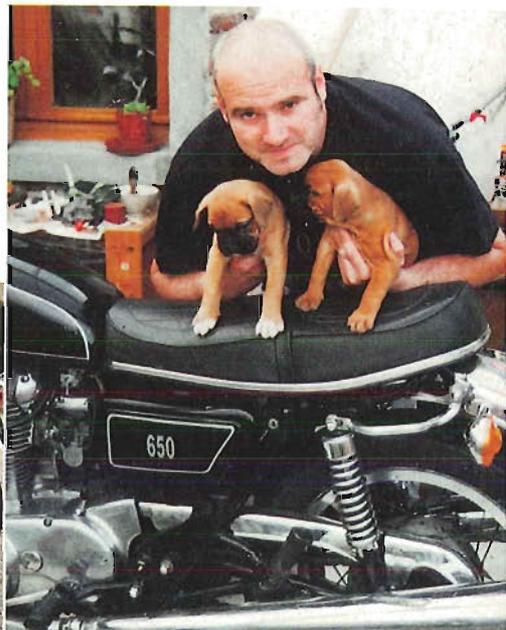


## DE DURANDAL À VOXAN

Antoine Myette est le petit-fils du constructeur des motos Durandal. C'est peut-être ce qui explique qu'il roule toujours sur une française, une Voxan Roadster. «En période de crise chez Voxan, voici comment devrait rouler la gendarmerie et la police française ! Ayant fait la maniv' d'Issoire et vu le nombre d'amoureux de la marque, j'espère que Voxan va survivre !» Nous l'espérons aussi, mais pas à n'importe quel prix, et surtout pas sur le dos des contribuables. En effet, il ne faut tout de même pas oublier que Voxan est une entreprise privée dont le but n'est absolument pas philanthropique.

## UNE YAM' QUI A DU CHIEN

Denis Dejonghe est président du Yamaha Twin Club qui se consacre au vertical twin japonais ; mais il n'a rien contre les boxers. «Voici mon XS 650 à moteur "boxer". Mais non, c'est tout simplement ma chienne boxer qui a eu des petits ! Je suis maintenant un président "boxérisé".»



## MAICO BELGES

Christian Dewachter, l'un de nos lecteurs belges, s'intéresse particulièrement aux Maico. «J'ai restauré une Maico 250 RS de 1955, vendue sous licence en Belgique sous la marque Royal Nord. Mes prochaines restaurations concerneront une Maico Bundeswehr (estafette militaire) type M 250/B de 1963 et un modèle de cross M 250 S/1 de 1966.»

## RESTAURATION ÉCONOMIQUE

Avec de petits moyens, Thierry Jacques a restauré une Suzuki 125 : «J'ai acheté cette 125 GT de 1975 en état moyen (peinture faite à la bombe et problème électrique). Ayant bloqué la boîte peu de temps après, j'en ai profité pour la restaurer en fonction de mon budget modeste. Un ami s'est chargé de la peinture du cadre et de l'habillage. Le remontage du moteur s'est fait avec des joints neufs et fut aisé malgré la casse de quelques goujons. Je l'ai équipée d'un guidon bracelet. J'ai eu beaucoup de difficultés pour résoudre la panne électrique avant de trouver que la cellule redresseuse était en cause. Il me reste à polir les aluminiums et à changer la selle fatiguée.



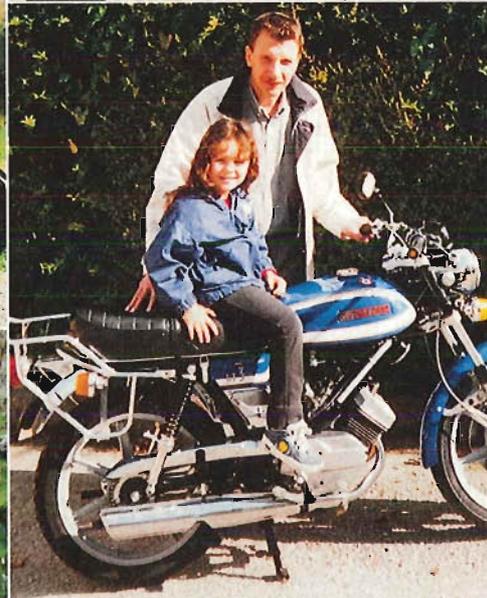
## GL10 ET CBX 1000

Benjamin, six ans, et François Favre possèdent une Peugeot GL 10 et une Honda 1000 CBX. «20 ans séparent Benjamin du GL 10 de 1975. Comme il est encore petit, il s'assoie sur le carter pour le conduire. En retrait, voici ma 1000 CBX en cours de restauration. J'ai confié cette mission aux étudiants du lycée technique Jean-Albert Grégoire de Soyaux (16). Un grand merci au professeur.»

## À ÉCHANGER

Frédéric Hiestand a une proposition à vous faire : «Nous venons de trouver ce superbe Manurhin Bellomatic de 1957 en état d'origine et nous cherchons à l'échanger contre une Vespa car nous faisons partie du Vespa-Club Marseille Provence. Émilie et Marie ont déjà le virus du scooter.»

Vous pouvez joindre Frédéric au 04 42 69 97 32.

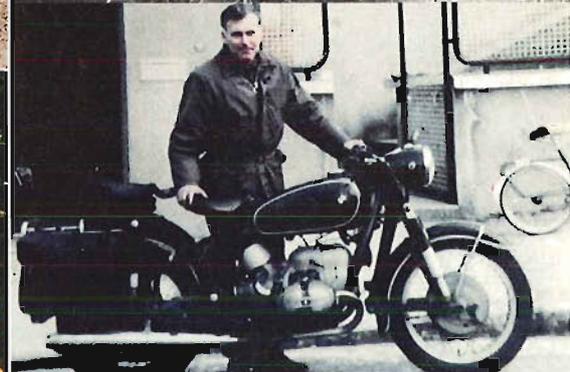


## SEPT ANS PLUS TARD

La Motobécane 125 LT3 présentée par Sarah et Francis Aksamit est déjà passée dans Moto Légende, c'était dans le Courrier Technique du n° 46 d'avril 1995. «Depuis, j'ai remplacé le pneu arrière, les antiparasites, les bougies, les fils haute tension, le câble de gaz, la mousse des filtres à air et le joint spi d'axe de sélecteur. De plus, j'ai vidangé la boîte et changé le liquide de frein. Quel plaisir d'entendre à nouveau le chant du bicylindre deux-temps. Elle rappelle bien des souvenirs à certaines personnes et bien des têtes se retournent sur son passage.»

## ALBUM DE FAMILLE

Chez les Chaput, on est motard de père en fils comme nous l'explique François : «Tout d'abord, voici ma mère à côté de la Terrot de mon père, vers 1955 à Dijon. Puis, voici mon père avec sa BMW Série 2 vers 1970. Pour ma part je roule maintenant sur Kawasaki 350 S2 et sur une Triumph 900 Tiger. Mes deux garçons, Gabriel et Sylvain, prendront la relève un jour.»



## VOUS AUSSI !

Profitez des pages "Portraits" pour présenter votre machine dans Moto Légende. Il suffit de nous faire parvenir quelques photos de vous et votre (ou vos) moto (avec nom et adresse au dos des clichés). Accompagnez le tout de quelques lignes où vous nous faites partager la passion qui vous lie à la moto !  
Moto Légende, "Portraits", BP 411,  
77309 Fontainebleau Cedex.

# QUOID EN NEUF

## SEGURA TRIM

Le blouson "Trim", signé Segura, bénéficie non seulement de cette griffe connue, mais aussi d'une construction sérieuse : cuir vachette imperméabilisé, renforts coudes et épaules, col montant, protection dorsale amovible, raccord possible à un pantalon. Tailles homme du XS au XXXL, quatre coloris au choix, prix 441 euros.

Segura, tél. 04 66 64 31 45.



## 2 DISQUES POUR LA CB 750

Dd Moto Team propose un kit permettant d'améliorer le freinage d'une Honda CB 750 montée avec un frein avant double-disque. Il comprend trois durits aviation recouvertes de gaine thermo-rétractable noire (pour l'aspect, 123 euros), un maître-cylindre reconditionné et modifié (122 euros, ou 23 euros la transformation de votre ancien maître-cylindre).

Dd Moto Team, tél. 04 74 89 03 54, E-mail : dd-moto-team@wanadoo.fr

## BMW EXPLORE LE TEMPS

La vieille marque de Munich semble explorer le temps avec la nouvelle F650 CS à la ligne si particulière. Caractéristique de cette moto quelque peu visionnaire : monocylindre double-ACT 650 cm<sup>3</sup>, 50 ch à 6 800 tr/mn (34 ch en option), hauteur de selle modulable, monobras arrière aluminium avec transmission par courroie, ABS en option, système de rangement à la place du réservoir, pouvant accueillir un autoradio, etc. Prix 7 950 euros, nombreuses options possibles.



## CALENDRIER MZ



Le calendrier MZ est commercialisé par l'Atelier Trophy Motos. Une photo par mois, et les bénéfices aideront l'Atelier

Trophy motos à engager deux pilotes sur MZ dans le championnat CM2 réservé aux monocylindres.

Prix 15 euros port compris.

Trophy sport, tél. 01 45 97 48 76.

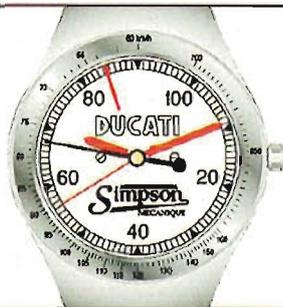
## CHAUFFER LA GOMME

Même dans notre petit monde on se professionnalise : les pilotes apprécieront ces couvertures chauffantes pour pneumatiques permettant d'attaquer dès le premier tour de circuit !

Les couvertures Ax's racing se branchent sur le 220 v et s'autorégulent.

Disponible en noir, rouge ou bleu, à partir de 373,5 euros la paire

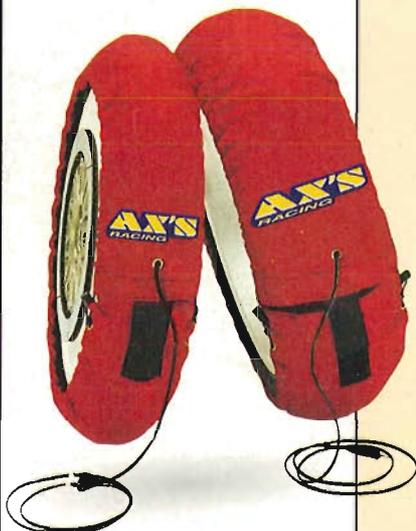
AX'S Racing, tél. 04 66 30 38 38.



## MONTRE DUCATI

Simpson Mécanique propose cette montre copiée sur le compte-tours Veglia d'une Ducati mono des années 60 : d'ailleurs il n'y a même plus les chiffres des heures ! Mouvement quartz, garantie 2 ans, étanche à 20 m, bracelet noir mat en nylon, 55 euros.

Simpson Mécanique, tél. 04 99 5129 99.



## 500 ENFIELD À DÉMARREUR

Toujours bon pied bon œil la Bullet ! Grosse nouveauté pour la "mamie" des motos modernes, l'apparition du démarreur électrique en option. 22 ch à 5 200 tours pour le gros mono culbuté (84 x 90 mm), poids 163 kg à sec, garantie 1 an ou 10 000 km, prix de 4 344 euros (modèle standard à kick) à 4 801 euros (modèle luxe à démarreur).

MCC motos, tél. 04 74 70 31 00.



# 1971 - 2001 LES MYTHES PARADENT

Par Thierry Leraud – photos Fabrice Rézaiguia

Dans les bureaux d'études, les ingénieurs décortiquent les études commerciales et s'attachent à produire les motos que vous souhaitez. En vain. Les années écoulées témoignent que vos choix se font à contre-courant des études de marketing. C'est à la fois étonnant et très rassurant...



**2001**

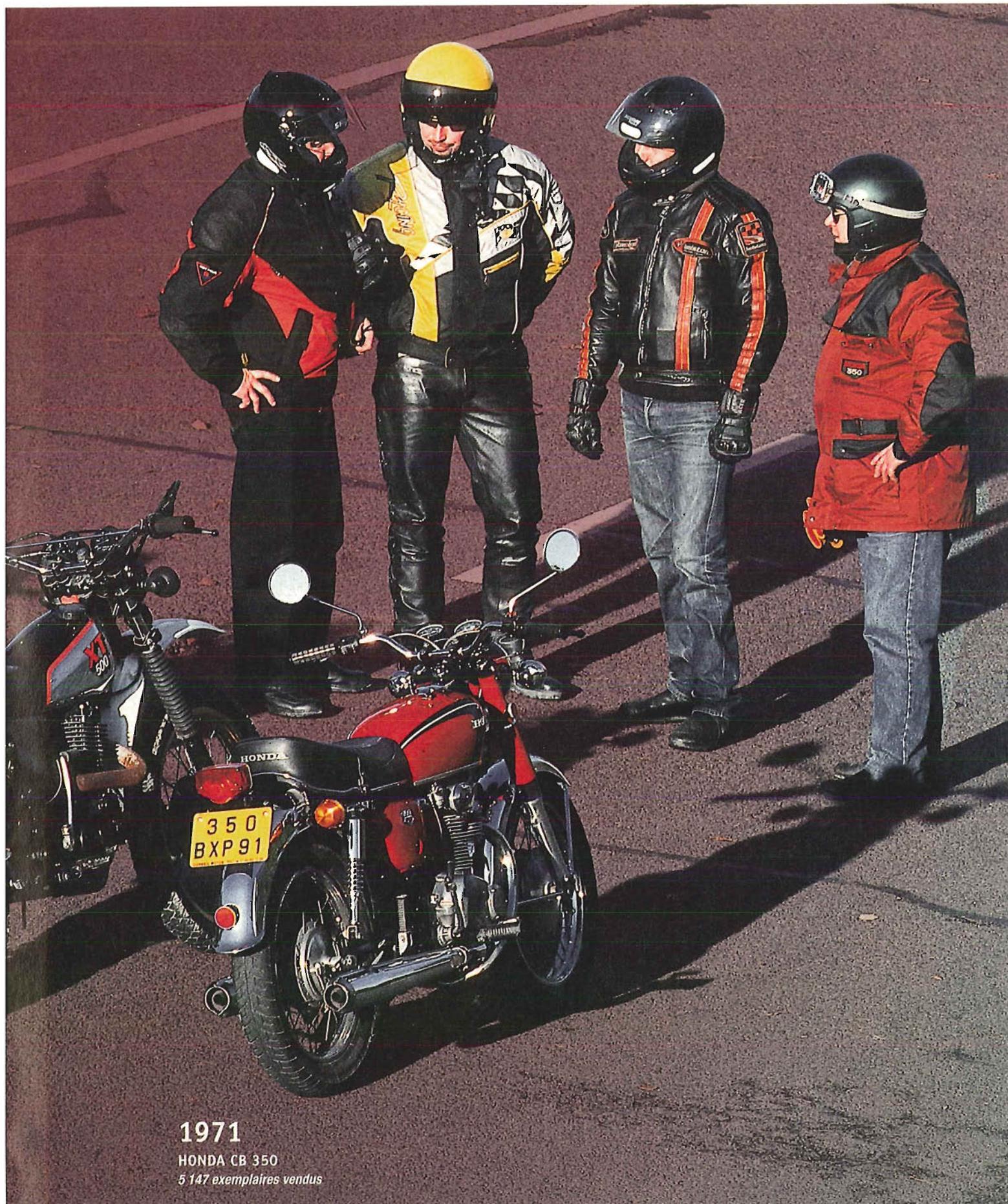
YAMAHA FAZER 600  
6 400 exemplaires vendus (environ)

**1991**

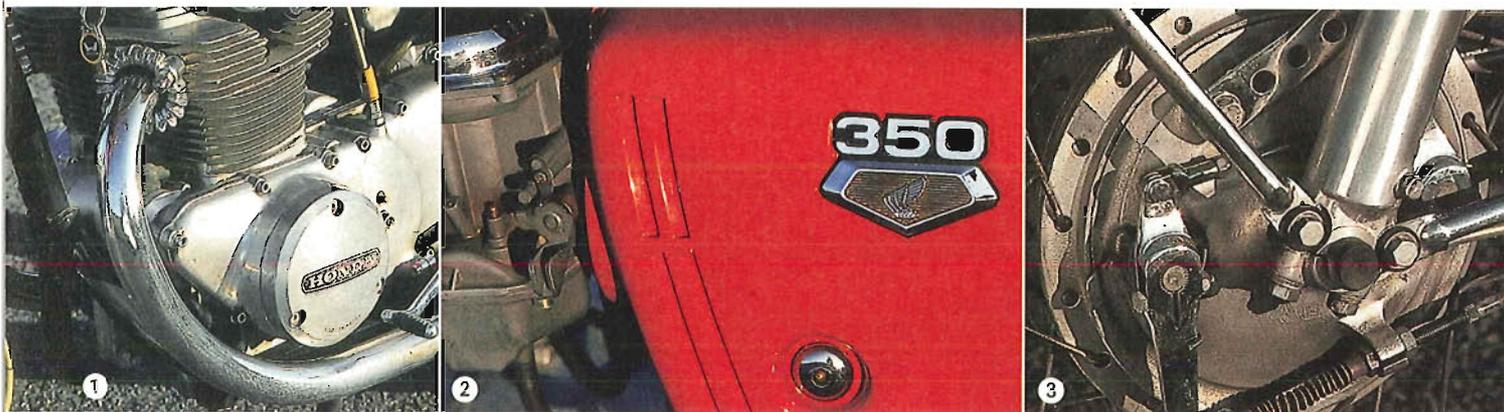
SUZUKI GSXR 1100  
2 950 exemplaires vendus

**1981**

YAMAHA XT 500  
2 460 exemplaires vendus



**1971**  
HONDA CB 350  
5 147 exemplaires vendus



❶ Le moteur du best-seller CB 350 a bien des atouts pour plaire aujourd'hui encore, à commencer par sa "belle gueule". La visserte BTR est une amélioration "comme à l'époque", qui remplace avantageusement la cruciforme. ❷ La CB existe en 250 comme en 350, il n'y a guère que le sigle sur le cache latéral pour différencier les deux modèles. Mais évidemment seule la 350 apparaît dans les chiffres de vente. ❸ Plutôt esthétique, c'est le frein avant double-came qui date vraiment la moto pour une utilisation actuelle : efficacité parfois "limite" !

**P**ourquoi avoir réuni des motos si dissimilables ? Parce qu'elles ont été chacune meilleure vente plus de 125 cm<sup>3</sup> de leur millésime en France : l'occasion d'une enquête sur l'évolution du monde de la moto.

Stationnées sur leurs béquilles, les voilà nos stars des ventes. Stars des ventes ? Pas seulement. La première chose qui nous saute aux yeux est qu'en 30 ans, vos choix se sont portés sur quatre familles qui ont chacune leur descendance au début de ce nouveau millénaire.

Ainsi la Honda CB 350, meilleure vente de 1971, figure-t-elle la famille des roadsters très basiques dont la CB 500 actuelle est sans conteste l'héritière.

La génération "trail à caractère routier" excelle en 1981 avec la Yamaha XT 500. Restauratrice de la définition simple de la moto : caractère, légèreté, polyvalence, économie, l'XT perdure sous ce même nom

de baptême via son évolution en 600 cm<sup>3</sup>. Paradoxe de l'année 1991 : La Suzuki GSXR fait le freinage à toutes les autres montures. Paradoxe, car depuis cinq années la Loi sur la limitation à 100 chevaux des motos est censée enterrer la catégorie des sportives ! Pas très efficace comme disposition si l'on considère que la GSXR est toujours là, avec les mêmes critères d'élaboration...

2001 sacre la Yamaha 600 Fazer (voir notre encadré). Cette dernière est une formidable synthèse des trois premières. Si ! Nous avons le confort de la CB 350, l'aisance et le côté intuitif de l'XT et le caractère pousse-au-crime de la GSXR.

Pourquoi se sont-elles bien vendues ces machines ?

**1971 - L'IMPASSE !** Plus de 140 km/h sans tomber régulièrement en panne, un démarrage électrique, un confort qui lui permet d'affronter la route

sans complexes, deux fois moins chère qu'une grosse japonaise et trois fois moins qu'une européenne, franchement qui pouvait mieux se vendre que notre CB ? Personne ! Dans sa catégorie, la CB 350 K3 était un choix obligé.

Ses concurrentes qui "cubaient" à l'identique présentaient toutes des tares. Yamaha YR5 ? Trop glotonne, fiabilité perfectible et 10 % plus chère. Suzuki T350 ? Même procès... Ne parlons même pas des européennes qui glaneront leurs titres de gloire... en collection, de nos jours !

Les années 70, c'est la mode des grandes concentrations. C'est aussi "la mode" des revenus modestes qui condamnent les motards à des achats raisonnables ou à des crédits sans fin. Son prix, 5 938 francs de l'époque (équivalent de 31 376 F actuels ou encore 4 784 €), était son argument de séduction. Une comparaison ? Une grosse cylindrée telle la 750 Four se négociait 56 982 F 2002, ou 8 697 €, ce qui la place pile dans le créneau actuel des roadsters dépouillés comme peut l'être une 1200 Bandit... Constatation, contrairement aux idées reçues, les motos d'aujourd'hui ne sont pas plus chères, au regard de l'évolution technologique dont elles bénéficient.

**1981 - L'INCROYABLE SUCCÈS..**

Avec deux victoires en 1979 et 80 aux mains de Cyril Neveu dans le plus dur des rallyes, le Paris Dakar,

*Vraiment une petite 125, cette 350 !*

*Mais l'on est bien en selle, et l'on roule à 120 à l'heure jusqu'au bout du monde !*



## MICHEL ET SA CB

Michel, transporteur, propriétaire de la Honda CB 350

*Au risque de paraître original, je trouve cette moto très belle. Le panachage des chromes et de la peinture est très réussi. Sa mécanique simple me permet d'intervenir à moindre coût et ses pièces d'usage sont presque toutes disponibles. Elle est très facile à conduire. Elle ne freine pas très bien, mais pas moins qu'une concurrente de l'époque. Sa tenue de route est particulière, mais on s'y fait vite. Je surveille la batterie pour profiter du démarreur électrique. Mais une fois parti, les cinq litres de carburant aux cent qu'elle me demande sont insignifiants.*

## FICHE TECHNIQUE

MODÈLE	Honda CB 350 1971	Yamaha XT 500 1981	Suzuki GSXR 1100 1991	Yamaha FZS 600 Fazer 2001
ARCHITECTURE-MOTEUR	Twin simple ACT, 2 soupapes	Mono simple ACT, 2 soupapes	4 cyl. double ACT 4 soupapes	4 cyl. double ACT 4 soupapes
ALÉSAGE X COURSE	64 x 50,6 mm	87 x 84 mm	78 x 59 mm	62 x 49,6 mm
CYLINDRÉE	325 cm <sup>3</sup>	499 cm <sup>3</sup>	1127 cm <sup>3</sup>	599 cm <sup>3</sup>
CARBURATEURS	2 Keihin ø 32 mm	1 Mikuni ø 34 mm	4 Mikuni ø 34 mm	4 Mikuni ø 33 mm
PUISSANCE	36 ch à 10 500 tr/mn	32 ch à 6 500 tr/mn	145 ch à 9 500 tr/mn (libre)	95 ch à 11 500 tr/mn
EMBRAYAGE	Multidisque dans l'huile			
BOÎTE DE VITESSE	5 rapports			6 rapports
CADRE	Simple-berceau dédoublé	Simple-berceau tubulaire	Double-berceau aluminium	Double-berceau tubulaire
POIDS À SEC	160 kg	138 kg	226 kg	189 kg
VITESSE MAX.	150 km/h	145 km/h	260 km/h	225 km/h

avec le mythe du "gromono" remis en lice par Guido Bettiol, le *rédac'teur* de Moto Journal, l'XT bénéficiait de la plus belle et de la plus grande campagne de publicité, sans que son importateur ait beaucoup à en rajouter. Qu'elle soit la meilleure vente en 1981 est tout de même une sacrée surprise ! Car au-delà du mythe roulant, il faut tout de même admettre ses tares particulièrement rédhibitoires.

Ses refus obstinés de démarrer permettront à des machines quasi-neuves de rejoindre dans la semaine le marché de l'occasion. Les plus obstinés, qui sévisent toujours de nos jours, devront composer avec un freinage indigent, même pour l'époque. Évoquons également l'impossibilité de rouler en duo sauf à choisir sa promesse dans le catalogue *Playmobil*®, et un éclairage impeccable... pour jouer les lanternes de mineur dans *Germinal*.

En fait, si l'XT est première, c'est aussi que la catégorie des 500 était très prisée en 1981, dopée par des modèles attractifs comme la 500 CX. Une constante est à souligner pour ces deux motos : un entretien particulièrement économique, une aubaine pour cette année 1981 frappée d'une dévaluation et de mesures d'austérité. Pour achever de séduire, l'XT 500 était un vrai trail, capable de sages évasions hors bitume. Un concept oublié, sauf à se soumettre à des équipements trop spécifiquement tournés vers le tout terrain....

En 1981, le gromono se négociait 15 238 F, soit 29 302 F 2002 ou encore 4 467 €. Constatation : de nos jours aucune machine n'a pris la relève à ce prix dans cette famille. Une 600 XT est un peu plus chère : plus de 33 000 F, soit 5 031 €. La pauvre est pleine

de qualités, mais dénuée de charme. Une idée : que Yamaha nous en fasse une "replica" : réservoir bicolore alu, phare rond et deux combinés amortisseurs. Et les ventes vont décoller de nouveau : sûr !

### 1991 - LES ANNÉES "À FOND À FOND !" : 260 CHRONO !

La famille GSXR est la première génération de motos de course de grande série descendue dans la rue. En 10 ans, la meilleure vente de l'année passe du sable du désert au bitume des circuits. La raison ? Et si la loi castratrice de limitation à 100 chevaux, intervenue en 1986, avait donné un goût d'interdit au produit ? 1986, c'est aussi l'année de la commercialisation de la première GSXR, la 750. Elle colle instantanément un coup de vieux à toutes les sportives du moment. Elle ne tardera pas à être déclinée en 1100, avec 30 % de puissance en plus en version libre.

D'autant plus libre que comme l'affirmait récemment un de nos confrères : « À part les machines du parc presse de l'importateur, il n'y a pas eu beaucoup de GSXR qui sont restées bridées ! ».

Parvenue à maturité en 1991 après de multiples refontes, la 1100 GSXR bénéficie également des multiples succès de la marque en endurance (championne du monde en 1983/87/88) aux mains de son pilote emblématique : Hervé Moineau qui signe de nouveau cette année-là chez Suzuki. En outre, Marco Lucchinelli rapporte cette même année le titre 500.

Du sport rien que du sport ? Pas tout à fait. Cette bête de course est aussi d'une polyvalence insoupçonnée. Il est tout à fait possible de voyager à deux, dans un confort inconnu sur les sportives d'aujourd'hui telle la

Yamaha R1. Les sportives d'aujourd'hui ont oublié le facteur protection, parfaitement traité ici avec un carénage de bonne taille derrière lequel il n'est point besoin de se coucher pour éviter les turbulences. Il est vrai qu'une sportive de 1991 mimait l'endurance, et qu'actuellement, c'est plutôt les *superbikes* qui font école...

Au-delà de son image forte, cette 1100 se vendait bien en raison d'un tarif serré. Il ne fallait déboursier "que" 59 800 F, soit 68 650 F 2002 ou encore 10 467 € pour voir la belle dans son garage. Aujourd'hui, les motos sportives pur jus coûtent 30 % plus cher !

**2001 - LA PERFECTION.** Il suffit de faire une dizaine de kilomètres au guidon de la Fazer pour prendre toute la mesure de sa perfection. Lui chercher des défauts relève du pinaillage. Son manque de protection lui est régulièrement reproché, mais en contrepartie, le contact avec la route est total, en harmonie avec les éléments (que ceux qui haïssent la pluie et le froid se jettent sur une *Twingo*).

Traitée avec plus de soins que sa concurrente de chez Suzuki, la Bandit, elle procure le même sentiment : assis dessus, impossible de savoir qu'elle ne "cube" que 600. Largement dimensionnée, performante, fiable, freinant parfaitement, elle présente tous les atouts d'une grande routière, fonction à laquelle ses acquéreurs la prédestinent vu les kilométrages annuels très au-dessus de la moyenne de la catégorie. Affichée officiellement à pas loin de 50 000 F (7 624 €) au milieu de l'été 2001, elle termine son année près des 6 250 € ! Une véritable affaire. ➤

## DES AMIES DE 30 ANS

Une petite analyse des principaux chiffres de ventes totaux des périodes considérées permet des déductions intéressantes.

1971 : 45 669 immatriculations, dont 21 938 "125"

1981 : 106 560 immatriculations, dont 59 729 "125"

1991 : 115 965 immatriculations, dont 40 384 "125"

2001 : 179 590 immatriculations, dont 71 025 "125"

Source : *l'Officiel du Cycle et de la Moto*

Rapprochons ces chiffres à ceux de nos quatre "amies". Une lecture rapide permet de noter un bon score de la meilleure vente 1971 (5 147 CB 350), une nette baisse pour les années 81 et 91 (respectivement 2 460 et 2 950 pour la XT et la GSXR), et un retour en forme pour 2001 (6 400). Alors, un creux de la vague de 20 ans ? Non, puisque les chiffres totaux (ci-dessus) ont augmenté à chaque fois. Il faut se rendre à l'évidence, soit la CB 350 et la Fazer ont vraiment "raflé la mise" à leur époque respective, soit les choix se sont multipliés...

Et c'est bien ce qui s'est passé ! Il faut dire qu'il y a des dizaines et des dizaines de modèles différents sur le marché aujourd'hui, alors que l'offre était beaucoup plus restreinte, il y a 30 ans. N'empêche, si l'on ramène les ventes de nos quatre motos aux chiffres globaux, on constate que la CB cartonnait, en 1971, avec 21,6 % des ventes de plus de 125 cm<sup>3</sup> (5,25 % pour la XT en 81. 3,9 % pour la GSXR en 91. 5,9 % pour la Fazer en 2001). La CB a donc gagné la palme de "best-seller des best-sellers" !

C'est là nous semble-t-il l'enseignement le plus intéressant que l'on puisse tirer de ces comparaisons.

On peut tout de même signaler, également, que les motos ont grossi (350, 500, 1100), avant de revenir à 600 : peut-être un effet de la crise économique, peut-être aussi effet à retardement de la loi sur les 100 chevaux et de la difficulté de plus en plus grande qu'il y a à rouler très vite.

Enfin, note amusante, on est passé de l'ère des appellations impersonnelles et connotant la technique (CB, XT, GSXR), à celle des noms, supposés plus conviviaux (Fazer). Jusqu'à une prochaine mode marketing, évidemment.



1 Le "gromono" du renouveau du genre possède un kick, mais pas de démarreur : il faut prendre le coup... 2 Un sigle magique sur un réservoir aluminium... 3 Le petit simple-came n'est pas très beau, il est de plus vraiment indigent.

### 30 ANS D'ÉCART, SEULEMENT ?

Entre la plus jeune et la plus âgée : 30 ans. Seulement ? Diable ! La CB 350, qui fait ce qu'elle peut pour ressembler à une 750 en adoptant la même décoration, semble être bien plus ancienne. Sans doute est-ce en raison de sa vraie date de conception qui remonte au milieu des années 60, mais aussi de sa petite taille. Elle est vraiment minuscule aujourd'hui, n'importe quelle 125 actuelle est assurément plus valorisante. Mais ce n'est qu'une impression, car une fois en selle un pilote de taille moyenne, y trouve instantanément sa place, bien aidé par le grand guidon.

L'XT ne donne pas cette impression de petitesse, elle est même plus imposante à regarder qu'une fois en selle ou la curieuse sensation que la moto a disparu est à mon sens unique dans la production

de très grande série (on retrouve ce sentiment sur les enduros de dernière génération). Pour ces deux-là, le rendez-vous avec le confort est immédiat, que ce soit avec la souplesse d'ensemble ou avec une ergonomie qui n'a pas pris une ride.

Côté GSXR, le simple fait de la basculer de sa béquille latérale demande quelques efforts, les 250 kilos en ordre de marche sont bien là et les manœuvres à effectuer avant de prendre la route se font sur des œufs. Rayon de braquage inexistant, mais bonne surprise, la position n'est pas du tout celle des "hyper-sport" actuelles.

La Fazer est un pur bonheur, elle associe le confort des deux premières à la modernité de la troisième. Cet écart d'âge se remarque aussi à la mise en route. Pour peu que la batterie soit en forme la K3ousse à la première, ou au pire la seconde sollicitation de son

démarreur électrique, mais comptez avec le temps nécessaire pour trouver la clef de contact située sous le réservoir, et puis le sens de rotation de cette clé. Le temps passé est utilement mis à profit par le propriétaire de l'XT pour préparer son coup de kick. Il y a bien un lève-soupape qui se détend pour vous signifier de remonter le kick et de procéder au lancement du bloc, mais usure ou mauvais réglage, se fier à la fenêtre transparente aménagée en bout d'arbre à came est infiniment plus fiable.

Les deux plus récentes partent à coup sûr à la première pichenette sur le démarreur, heureusement, car entre-temps, le kick a disparu... Nous sommes en plein hiver et nous laissons les moteurs chauffer un peu. Bonne occasion pour faire une revue de détails !

### ÉQUIPEMENTS EN AUGMENTATION CONSTANTE.

Curieuse idée que d'être revenu au commutateur d'éclairage sur le phare sur la K3. "Scandale", vont dire les puristes, c'est sur la K4 que ce commutateur a quitté le guidon ! C'est parfaitement exact, mais les restaurations ne permettent pas toujours de revenir à un strict état d'origine, d'autant que la K3 n'a été commercialisée que 9 mois en 1971. Quitte à mentionner les entorses à l'origine, vous noterez les commodos noirs, alors qu'ils sont normalement en aluminium poli. Pour le reste, nous avons à faire à une machine quasi-par-

*La position naturelle sur un trail, c'est droit comme un I : vitesse modérée requise.*



### STÉPHANE ET SA XT

Stéphane, informaticien, proprio de la 500 XT  
 Le premier atout de cette moto est pour moi son confort en solo. Reste à la démarrer. Il lui faut des réglages très fréquents et un condensateur neuf régulièrement pour ne pas se rater, ce qui occasionne les railleries de ceux qui m'accompagnent. Son couple et sa souplesse sont uniques et la rendent très facile à conduire. Une fois ces qualités constatées, il faut composer avec un éclairage ridicule et un freinage juste. Pour s'arrêter de façon inopinée, je peux compter sur le réservoir qui assure tout juste 130 kilomètres d'autonomie. Comme elle jouit d'une grande cote d'amour, il n'y a pas de soucis de pièces, sauf pour des éléments de carrosserie comme les caches latéraux.



4 Un tableau de bord très "course" pour la GSXR, avec un compteur gradué jusqu'à 300 km/h, et il faut bien tout ça ! 5 1100 R, ça en impose, mais on note surtout l'arrivée de "l'art pomplier" dans la moto, avec déco fluo et lettrages agressifs, et il faut bien tout ça ! 6 Deux étriers quatre-piston, ça commence à freiner fort, et il faut bien tout ça !

faite au niveau des performances d'origine. Elle est construite avec sérieux, sans économies. La selle ferme à clef, il y a un antivol de casque et peu de plastique. Le tableau de bord, aujourd'hui qualifié de minimaliste, comprend l'essentiel.

L'XT ne donne rien de plus en matière d'instrumentation, ce qui est déjà beaucoup pour un trail. Son tableau de bord est très comparable à celui de la CB, avec un plus : le contacteur entre compteur et compte-tours. Sa qualité de fabrication est très correcte, en effet notre modèle d'un jour n'a subi aucune restauration et demeure très présentable.

La 1100 joue l'ambiance course avec un support d'instruments analogiques en mousse, arrivé tout droit de l'endurance avec toute la panoplie souhaitable est présente. Bien que vendue à un tarif attractif, la qualité de fabrication est exceptionnelle. À l'exception de la partie arrière qui a été refaite à la suite d'une rencontre avec un automobiliste un peu bigleux, la moto est d'origine. Ni l'aluminium, ni le vernis du bloc-moteur n'avouent leurs 60 000 kilomètres. Les éléments de carénage n'ont aucun jeu et ne présentent aucune fêlure, pourtant fréquentes sur le polyester un peu âgé.

La Fazer est dans cette même démarche de qualité de fabrication, simplement entachée par un collecteur d'échappement peint qui passera du noir mat au *gripabô* en une averse. Les années 2000, c'est aussi l'arrivée des totalisateurs digitaux, dont la Fazer profite pleinement grâce à un commutateur qui offre plusieurs fonctions de cumul de kilomètres partiels ainsi qu'une horloge.

C'est ainsi que globalement, il n'est pas absurde d'affirmer qu'en francs constants, une moto de 2001 est moins chère que ses ancêtres, puisqu'à prix comparable elle en offre plus.

#### DE CROMAGNON À TERMINATOR.

Immanquablement, l'évolution trentenaire touche aussi l'architecture de la machine

Côté partie-cycle, pour la CB : c'est dans l'air du temps. Pas de réglages sur la fourche et trois sur les combinés arrière, c'est tout à fait insuffisant

pour compenser l'absence de rigueur d'un cadre à la rigidité aléatoire. Le trail est un peu mieux loti avec des combinés arrière sous licence *De Carbon* à cinq positions et une fourche sans doute perfectible en tous chemins, mais globalement satisfaisante sur route. Tout le monde vous le dira, suivre une XT sur petites routes n'est pas évident, une preuve que ses composants de partie-cycle sont un bon niveau.

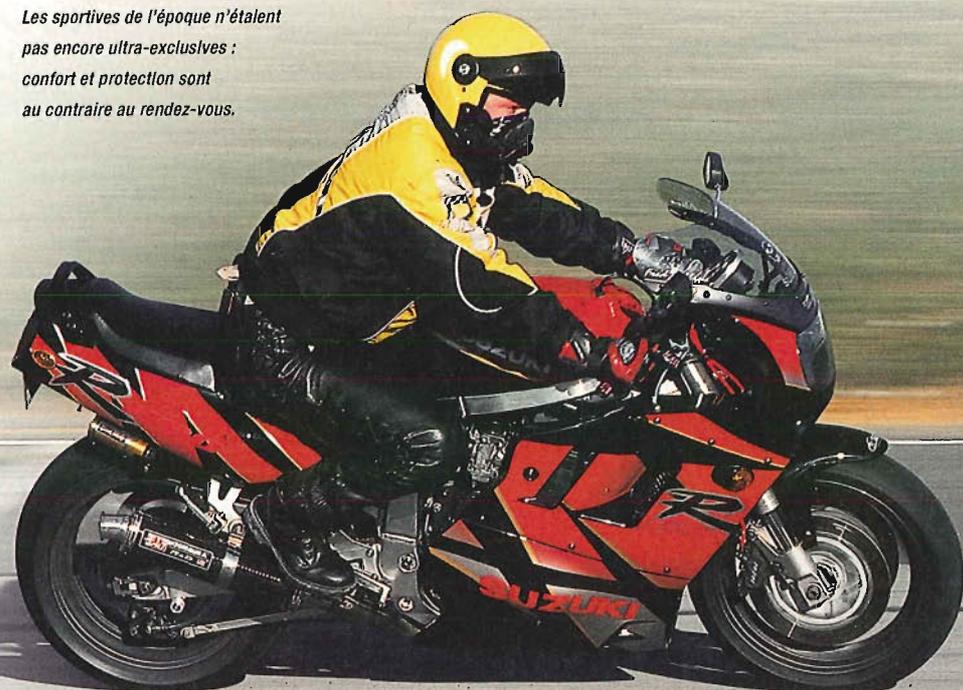
La GSXR est une machine de course disions-nous. Oui, mais elle n'est pas livrée avec le mécano d'usine ! J'avoue que j'aurais bien du mal à composer avec la quarantaine de réglages prévus sur le seul combiné arrière ! L'avant, avec une fourche inversée apparue avec ce modèle 91, n'est pas plus évident à régler. Le mieux est de s'en tenir aux réglages d'origine prévus par le constructeur, si les éléments ne sont pas usagés... La Fazer a abandonné ce concept de multiples réglages pour revenir à 10 positions sur le combiné arrière. Sur la ➤

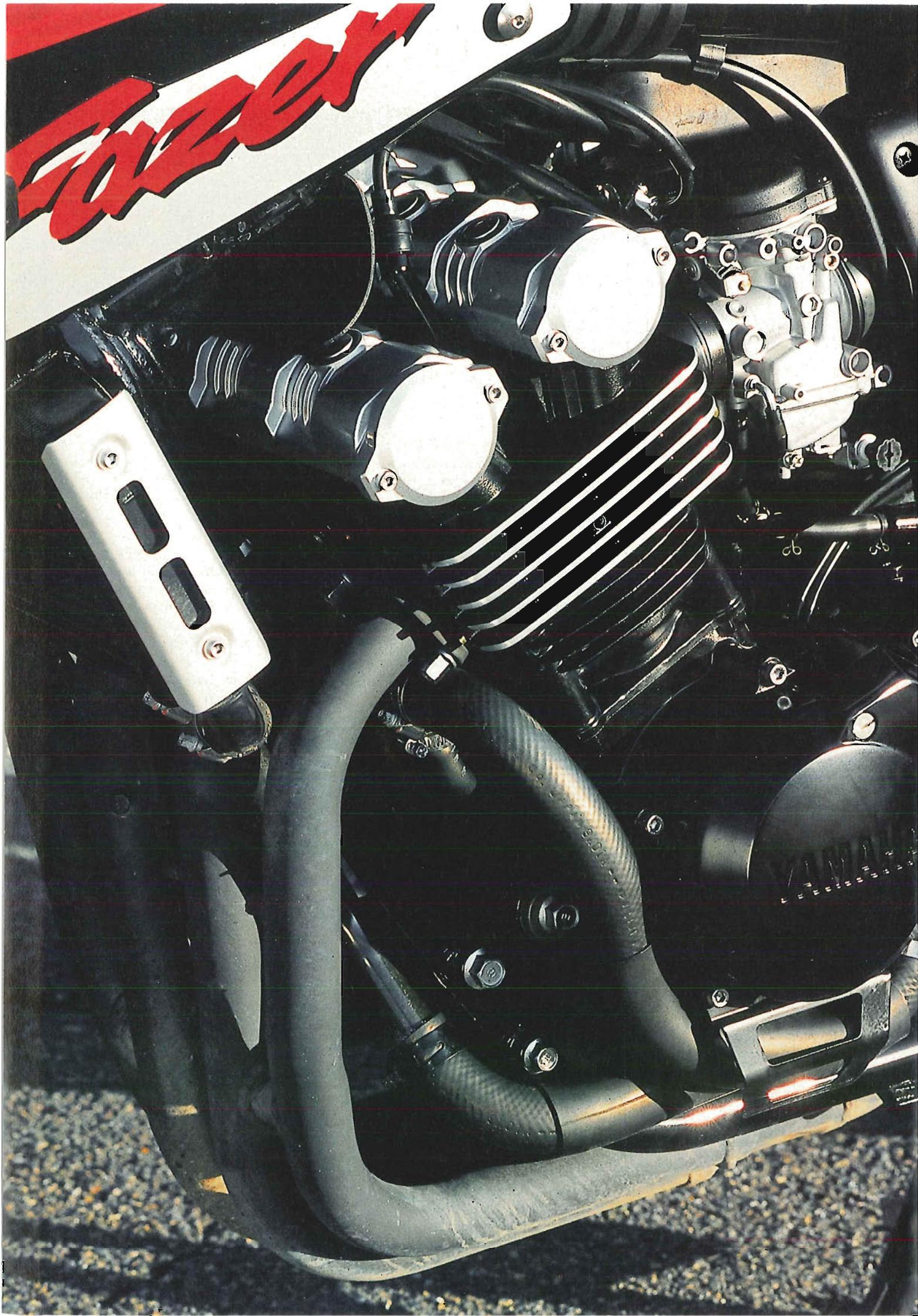
*Les sportives de l'époque n'étaient pas encore ultra-exclusives : confort et protection sont au contraire au rendez-vous.*

### FRÉDÉRIC ET SA GSXR

Frédéric, agent commercial, propriétaire (téméraire) de la 1100 GSXR

*Sans prétention de ma part, c'est une moto d'homme. Il faut "en avoir" pour l'emmener à ses limites, tout à fait impressionnantes. J'ai la chance d'avoir fait un peu de compétition et cela m'a bien aidé pour régler ses suspensions. C'est un point à vraiment soigner, car vous êtes vite embarqué par ses 250 kilos. De plus l'amortisseur d'origine est ruiné en moins de 20 000 km, ce qui justifie la présence de l'Ohlins qui est en place. Il m'arrive d'avoir des bricoles à effectuer comme la commande de starter qui grippe régulièrement. Il faut aussi un portefeuille généreux, car elle engloutit plus de 10 litres à allure soutenue et carrément 16 à fond. Même punition pour les pneus qui passent rarement le cap des 5 000 km. Mais franchement, un tel boulet de canon qui peut vous conduire à deux au bout de la France avec bagages, vous en connaissez ?*







1 Reconnaissons que le moteur de la Fazer est fort réussi esthétiquement avec ses caches d'arbres à cames arrondis et son ailette de culasse, certes inutile du fait du refroidissement liquide. 2 Les appellations des motos sont aujourd'hui souvent des noms plutôt que des sigles. 3 Le freinage est excellent, comme l'ensemble de cette moto dont on ne regrettera que le prix officiel trop élevé (heureusement, il y a les soldes...).

## L'ANNÉE FAZER

Peut-être avez-vous été surpris de voir la Fazer comme étant désignée meilleure vente de l'année 2001, la presse spécialisée retenant la 600 Bandit. Concernant cette dernière, il s'agit de chiffres cumulés des ventes des modèles sans et avec carénage. Il fallait trancher, nous l'avons fait, pour deux raisons : d'une part la plupart des assureurs n'appliquent pas des primes identiques pour ces versions différentes, le montant des dommages à la suite d'une chute étant largement en défaveur des versions carénées. Et puis, en jetant un œil à la carte grise des deux protagonistes, il y a bien deux homologations différentes et deux types "Mines" distincts.

route ces différences occasionnent-elles des approches radicalement différentes ? Eh bien ça dépend, et ce c'est pas aussi évident qu'on pourrait l'imaginer de prime abord.

Assez mal jugée en son temps pour son comportement routier, la CB 350 est devenue aujourd'hui bien plus saine... En fait, le réseau routier est meilleur qu'il y a 30 ans et sa partie cycle floue est moins évidente à déceler. Capable de performances d'actualité au regard des limitations de vitesse, le moteur manque considérablement de couple, mais prend ses tours avec une allégresse qui n'est limitée que par une poignée de gaz au tirage bien trop long.

L'XT réjouit son pilote. Il n'y a pas un trajet qui ne se transforme en partie de plaisir tant son caractère moteur est omniprésent. Tout motard se doit d'essayer la chose un jour. Oh, il faut bien composer avec son freinage indigne, mais associé à la décélération que procure le monocylindre, c'est moins terrible qu'on veut bien le dire. Ce défaut n'est perceptible qu'à vitesse soutenue, mais est-ce là la vocation de cette moto ? En fait, elle est l'antithèse de la suivante, qui fait parler la poudre !

La GSXR est un monument. Elle distille tout autant de sensations, mais dans un autre registre. Nous avons ici à faire à une version libre dotée d'un silencieux qui n'en a que le nom. Testée sur le circuit de Jean-Pierre Beltoise, elle atteint 230 km/h au bout d'une ligne droite de quelques centaines de mètres, et il en reste encore largement dans la poignée... Il est parfaitement inutile de l'emmener dans les petits coins, ce n'est pas son terrain. En revanche, elle se délecte des grandes courbes qu'elle avale à un rythme tout aussi impensable qu'illégal. Sa partie-cycle issue directement de la course fait merveille dans ces courbes rapides ingurgitées à grands renforts de contre-braquage. Ce qui nous a le plus surpris est un confort total qui tranche avec

des vibrations "racing" et le vacarme de la ligne d'échappement. Je cherche le panneau de stands pour monter sur la Fazer ; y a pas, on est bien au Bol !

Avec son allure de première de la classe, la Fazer n'impressionne pas... jusqu'au moment de prendre la route. Cette moto possède une faculté rare : celle de se faire oublier totalement par la neutralité de ses réactions. On se concentre sur la route et tout le reste obéit au doigt et à l'œil, étonnant ! L'efficacité est partout, peut être trop. Les défauts d'autrefois ont forgé l'image de celles qui en étaient affectées. On les recherche même parfois exclusivement pour ça. Alors finalement cette 600 Fazer se fait bien trop

oublier pour les amateurs de classiques que nous sommes. Par ce tour d'horizon, une conclusion s'impose. 1971 a offert la fiabilité, 1981, l'évasion, 1991, la performance et 2001 la facilité, mais que nous réserve donc 2011 ? Rendez-vous dans 10 ans ! ●

*Pour des raisons de sécurité, nos photos ont été réalisées sur le Circuit Jean-Pierre Beltoise à Trappes. Jean-Pierre propose des stages de perfectionnement moto destinés pour l'heure aux seules entreprises "Ne plus se mettre en situation d'urgence". Mais votre club, c'est une entreprise, non ? Renseignements au 01 30 51 23 23 auprès d'Evelyne Milhac.*

*À l'aise partout, la Fazer est un outil qui peut aussi donner du plaisir.*



# LES MOTOS AUXQUELLES VOUS AVEZ ÉCHAPPÉ (2)

Par Bourdache

Après les moto électrique ou à vapeur du mois dernier, voici quelques originales motos diesel, à énergie solaire, et surtout à gazogène. Ouf, on a eu chaud, la bonne vieille essence semble avoir encore de beaux jours devant elle !

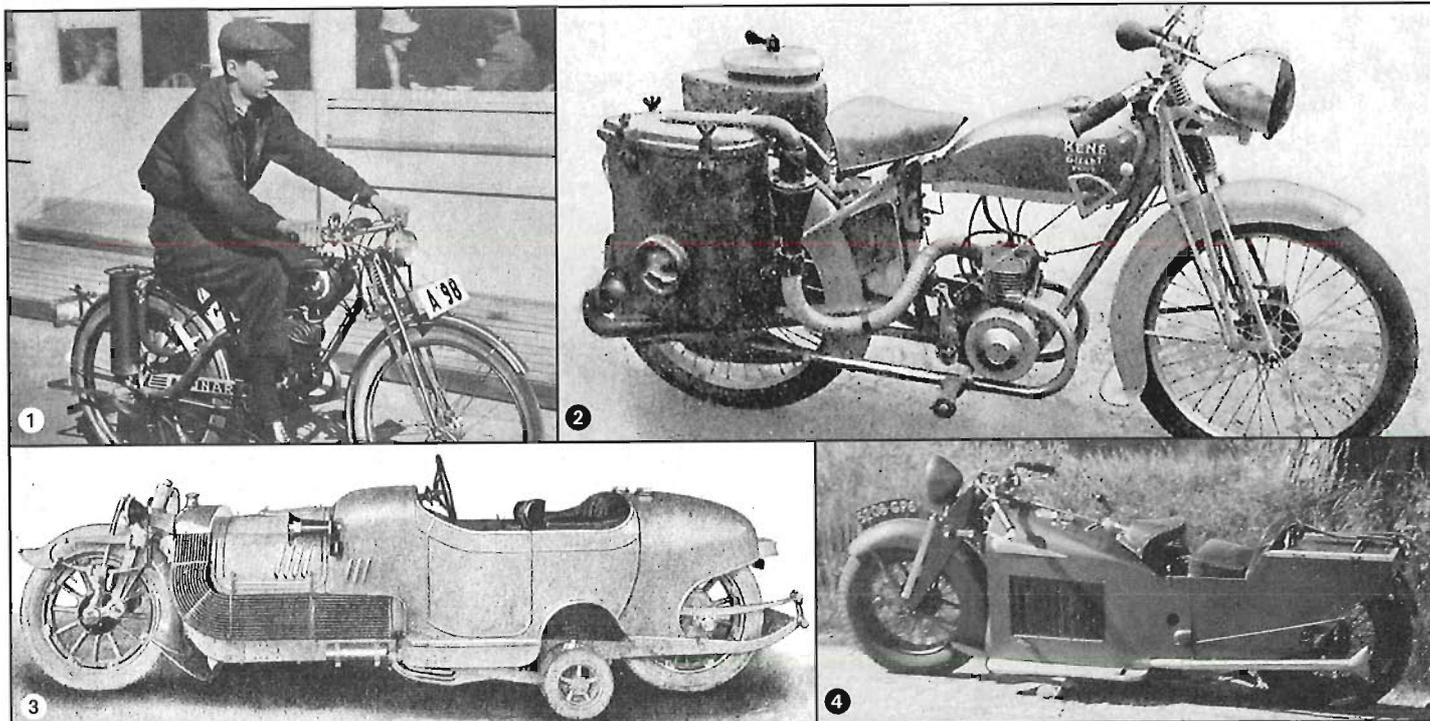
On connaissait les charmes du gazogène depuis 1910 lorsque des autobus à gazogène et les robustes camions Cazes roulaient dans Paris. Certains furent en service jusqu'en 1946 ! Mais c'est à une renaissance qu'on assista dans les années 40. Et ce n'est pas seulement en France occupée que des dizaines de milliers de camions, tracteurs, autobus, motoculteurs (!) ont pu continuer à fonctionner grâce à ce fameux "gazo". L'Allemagne l'utilisa largement dans ses opérations de guerre, y compris sur des chars Tigre. En France, la Wehrmacht exigea que lui soit réservée la production des Gazogènes Imbert, du nom de l'ingénieur qui avait conçu un modèle très apprécié de l'occupant. Difficile à caser sur une automobile, le gazogène devenait monstrueux sur une moto, même la plus imposante. La solution passait par le side-car et d'autres s'y... attelèrent. D'autres défièrent l'adversité en transformant leur moto en "gazosolo". Quelques réalisations du genre sur des 350 et 500 Gnome & Rhône (l'une était au dernier Moto Salon), Peugeot (vue aux Coupes Moto Légende), Gillet d'Herstal sont parvenues jusqu'à nous. Mais on peut se demander si la "Sté. Rolland Frères" a réellement trouvé preneur pour le modèle de gazogène équipant la 100 René Gillet qui figurait sur son prospectus !

## FEU DE TOUT BOIS... ET AUTRES.

Brûlant charbon, bois, charbon de bois, tourbe, coke, lignite, etc., matières notoirement encombrantes, le gazogène nécessitait en outre quelques aménagements mécaniques. Entre autres : élévation du taux de compression, soupapes plus grandes, ajout d'un surpresseur afin d'améliorer le remplissage des cylindres par un gaz

*Fanny Cazenabe vous fait  
les honneurs d'une des trois Boccardo  
Aéro Diesel construites.*





❶ Plus tard célèbre pour ses motos d'enduro, la Monark suédoise succomba aux charmes du gazo en 1941. ❷ Installation optimiste du gazogène sur cette 100 René Gillet, mais en théorie ça doit marcher ! ❸ De par ses dimensions, la Brooth ne pouvait être qu'américaine ! ❹ La Lambert biplace n'a pas dû passer inaperçue dans les campagnes françaises.

pauvre qui privait le moteur d'environ 40 % de sa puissance. Contournant la difficulté, des inventeurs en ébullition essayèrent diverses substances plus faciles à "digérer" par un simple cylindre de moto. La Société pour l'Application Industrielle des Gaz comprimés et liquéfiés (SAIG) présenta en 1941 une Motoconfort 350 latérale de 1930 fonctionnant au gaz de ville comprimé. Placées de part et d'autre de la roue arrière, quatre bouteilles métalliques contenaient le gaz comprimé à 150 kilos, qu'un détenteur à deux étages amenait au carbu sans autre modification (?). Le tout pesait 18 kg pour un rayon d'action de 55 à 60 km avant recharge et en sacrifiant « 10 % sur la vitesse maximum ce qui est de peu d'importance » commentait "La Vie Automobile" dans son article de présentation. En 1942, la même revue essayait un 100 Peugeot (deux-temps) préparé pour rouler à l'alcool. L'huile de graissage n'étant pas miscible dans l'alcool, il avait fallu installer un réservoir d'huile avec un compte-gouttes donnant un mélange à 5 % (au lieu du 3 % normal) introduit dans la prise d'air du carbu. La revue ne signalait pas d'inconvénient majeur à l'issue de cet essai et même que « la marche du moteur paraît plus souple quand il tourne en charge à vitesse réduite que quand il est alimenté à l'alcool ». L'impayable "Système D" ne pouvait manquer de donner son avis sur la question. Il en donna même plusieurs sur le fonctionnement au gas-oil avec un réchauffeur sous forme d'une cuve entourant la cuve du carbu. Avec plans de montage, le numéro d'août 1941 expliquait comment rouler au gaz acétylène. En le produisant soi-même, bien sûr, avec pas moins de six réservoirs ou épurateurs divers qui transformaient la moto en un magnifique alambic ambulante !

**VERS LA MOTO "AGRICOLE".** Le serpent de mer français des temps modernes, c'est la moto diesel, vedette d'un triste feuilleton à la fin des années 80. Louis Boccardo, l'homme des BFG (c'est lui le "B") et des

MF, lança encore une fois une machine à moteur de voiture (Peugeot 205). Cinq Aéro quatre-cylindres furent construites, dont trois diesel. L'aventure s'arrêta là, après le gaspillage de quelques millions, plombant un peu plus l'hypothétique renaissance d'une moto tricolore... Voir le livre "Vous avez dit motos françaises ?" de Thierry Cazenabe ([thierry.cazenabe@libertysurf.fr](mailto:thierry.cazenabe@libertysurf.fr)).

Le véritable connaisseur et amateur de diesel (que voulez-vous, les pervers, ça existe !) ira donc faire son marché en Inde. Contre 66 666 roupies, prix relevé en 1998, la Royal Enfield Motors Limited (sise à Tiruvottiyur près de Madras) lui fournira une Enfield Diesel équipée d'un moteur Lombardini de 325 cm<sup>3</sup> et 6,5 ch. Plus économique, il n'y a pas : 1,42 l aux 100 km « dans des conditions normales de circulation, à 40 km/h »... précise le constructeur. Ce n'est pas tout à fait le bonheur mais ça n'en est pas loin. Plus près de nous, peut-être qu'un jour les ingénieurs du Royal Military College accoucheront de la moto diesel qu'ils étudiaient pour le compte de l'armée britannique depuis... 1992 !

**VERS LA CONDUITE INTÉRIEURE.**

L'idée de la "motomobile" court à travers le XX<sup>e</sup> siècle depuis les élucubrations d'un James Brooth (1913) jusqu'à, disons, la Quasar. Chaque fois c'est un moteur de voiture qui est sollicité, mais au fil des ans on s'est assagi, et plus personne (espérons) n'imitera J. Brooth et sa machine à trois places emmenée par un V8 de 5,5 litres ! Dans la lignée des interminables Bohmerland, Moto Revue présenta en 1928 la Lambert biplace propulsée par un quatre-cylindres Train. En 1948, P. Lambert récidiva sur le même principe, cette fois avec un quatre-cylindres Rosengart. Vitesse annoncée : 135 km/h. Biplaces à la façon classique, la Majestic et le Ner-a-Car sont de cette famille, alors que les Monotrace, Whitwood, Cerreti ou encore les modernes Ecomobile et Hybris louchent vers l'auto à deux roues.

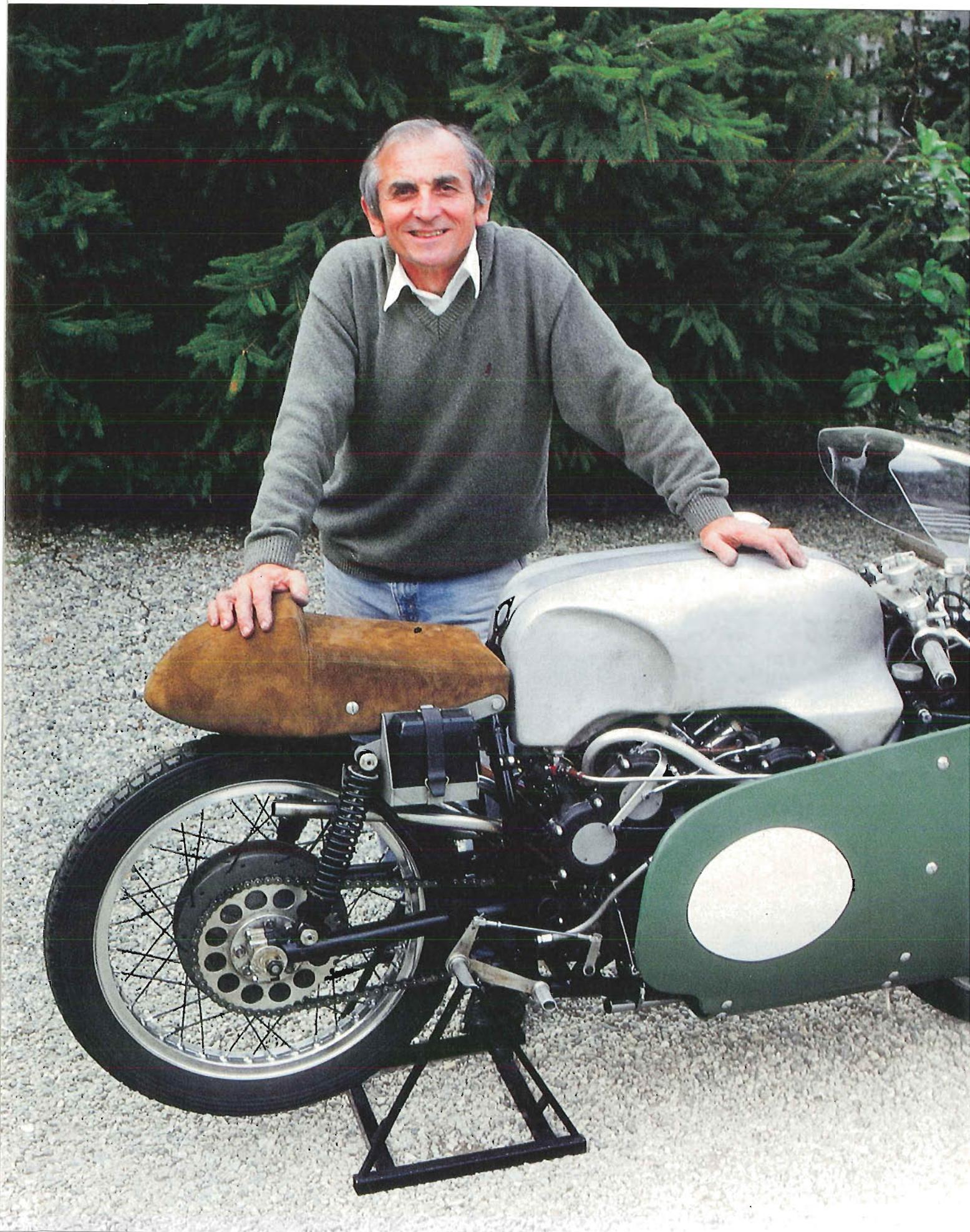
**HABILLAGE OU CAMOUFLAGE ?**

En 100 ans, la moto a connu d'autres tentatives visant à modifier plus que son moteur ou ses sources d'énergie. Plusieurs ont transformé son architecture, par volonté délibérée ou à cause d'une disposition originale de ses principaux organes. Ces deux démarches débouchaient sur une esthétique différente et plus ou moins dérangeante. Les "monoroues", avec pilote et moteur à l'intérieur d'une roue de grand diamètre sont plutôt des curiosités scientifiques. La moto "habillée" est une constante, plus ou moins commercialisée, depuis les années 20. On commence par la Janoir et on ajoute les RM, Brooklyn, AJW., New Motorcycle puis les Monet-Goyon Pullman, Velocette LE et Vogue de l'après-guerre avec en conclusion (provisoire ?) la Pacific Coast de Honda. La vogue du scooter dans les années 50 et 60 nous aura valu des paquets de machines carénées. L'épidémie gagna des constructeurs ancrés dans la tradition tels Triumph (Bathtub) ou Velocette (MSS). Le plus surprenant fut Vincent avec ses 1000 Black Knight, Prince ou 500 Victor, dont les solutions radicales firent scandale en leur temps (les scooters les plus rapides du monde). Il n'est peut-être pas iconoclaste d'en repérer les échos dans nos supersportives actuelles... confort en moins. Gardons aussi un œil sur la moto solaire. Les WRP à châssis carbone/kevlar sont performantes (205 km/h pour la WRP II). Et si l'on en parle moins, n'oublions pas qu'elles viennent du pays qui a inventé un appareil banal qu'on trouve aujourd'hui partout dans le monde : le coucou ! ●

**SOUVENIRS EN MANQUE**

Vous lisez les derniers "Souvenirs" de Bourdache : non qu'il n'ait plus rien à dire le bougre ! mais comme on dit, il "vole vers de nouvelles aventures". Malgré tout, vous pourrez continuer à suivre ses "Z'humeurs" dans chaque numéro de LVM.

La rédaction



# 500 GUZZI V8

Le plus prestigieux de mythes ?

Par Michel Gottereau

Etoile filante des années 50, la Moto Guzzi V8 reste la seule huit-cylindres de course construite à ce jour, si l'on excepte la Curtis de records et quelques dragsters ! Dans le secret de son atelier italien, un homme vient pourtant de concrétiser son rêve : en réalisant une réplique la plus parfaite possible afin de redonner vie à la légende.

**N**ous abordons régulièrement, à Moto Légende, des motos prestigieuses. Ah l'aura d'une Norton Manx ou, comme il y a deux mois, celle d'une AJS 7R. Mais il y a plus rare, plus prestigieuse encore : une MV-3 ex-Agostini ou une Honda-6 ex-Hailwood par exemple. Peut-on placer la Guzzi V8 encore un cran au-dessus de ces monstres sacrés ? Nous répon-

drons oui eu égard à la magie du huit-cylindres, à la puissance évocatrice du nom "Guzzi", à l'effet-choc de la simple vue de ce carénage intégral vert mat, au côté romantique enfin de cette légende plus sophistiquée que tout ce qui existait alors, abandonnée dans sa prime jeunesse non par manque de compétitivité — elle allait "les écraser toutes" — mais par retrait de l'usine des com- ➤

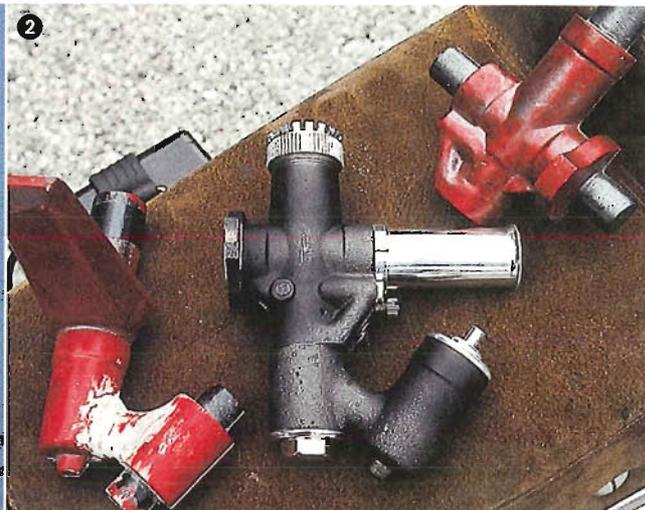
## UN MÉCANICIEN ORDINAIRE...

Marcellino n'a pas la grosse tête. Simplement, il a consacré sa vie entière au culte de la mécanique. Ayant quitté l'école à 14 ans, il est entré comme apprenti puis comme ouvrier dans une concession Aermacchi, Guzzi, Ducati. À l'âge de 26 ans, il s'est ensuite établi à son compte dans un atelier multimarque, entretenant avec la même passion Norton et Ducati. En 1977, il a d'ailleurs remporté le championnat d'Italie de side-car cross sur une Norton préparée par ses soins. Mais, depuis quatre ans maintenant qu'il a pris sa retraite, il consacre l'essentiel de son temps à la refabrication de Guzzi de course. Quelques répliques de 500 mono de GP pour se mettre en bouche, puis l'œuvre de sa vie, la Guzzi V8 !

*Avec Ken Kavanagh, Dickie Dale, Giuseppe Colnago et Keith Campbell, Bill Lomas fut l'un des rares pilotes à mener la V8 en course.*



*Marcellino peut être fier de son chef-d'œuvre, fruit de 10 ans de travail acharné : une réplique fonctionnelle de la Moto Guzzi 500 V8 de Grand Prix. Rendez-vous aux prochaines Coupes Moto Légende à Montlhéry les 25 et 26 mai pour la voir rouler... et l'entendre tourner.*



1 Les quatre ACT sont entraînés par une cascade de pignons à taille droite située sur le côté droit du moteur. Remarquez l'extrême allègement des pièces. 2 Chacun des huit carburateurs Dell'Orto (il s'agit là de la dernière évolution puisque chaque carburateur dispose de sa propre cuve, et non pas d'une cuve commune à chaque rangée comme sur les premières versions) a été retabréqué à partir de moules en bois réalisés par Marcellino. C'est aussi le cas pour toutes les pièces de fonderie de la moto.

## LA V8 AUX COUPES MOTO LÉGENDE

Au téléphone, Bill Lomas n'en croyait pas ses oreilles. Ce bruit incroyable, ce grondement indescriptible recraché par le petit magnétophone de poche de son correspondant, comment aurait-il pu ne pas le reconnaître, lui, l'un des quelques pilotes ayant eu le privilège de piloter la mythique V8 ? Marcellino venait de l'appeler pour lui dire : « ça y est, elle tourne ! » Sa première grande sortie est déjà prévue : aux Coupes Moto Légende, les 25 et 26 mai prochains. Une occasion unique de voir, mais surtout d'entendre ce prodigieux moteur résonner sur le "banking" de Monthéry, qui sait si bien renvoyer les sons : vous avez coché la date sur votre agenda ?!

pétitions. Alors savoir qu'un doux dingue s'était donné le challenge de faire une réplique de cette moto dont on a oublié le chant, cela valait bien une petite visite, d'autant que le monstre roulera pour la première fois aux prochaines Coupes Moto Légende ! Une Guzzi V8 à Monthéry ? Voici qui a "de la gueule", non ?

**TENACE.** Il aura fallu au bas mot à Marcellino une dizaine d'années d'efforts pour rassembler les plans nécessaires, d'innombrables visites au musée Guzzi pour examiner le modèle original sous tous les angles, et quelques années encore pour créer les moules des pièces. Il lui a fallu ensuite dénicher les bons spécialistes, capables et désireux à la fois de réaliser ces pièces uniques.

A force d'obstination, Marcellino est néanmoins parvenu au bout de son projet. Il possède à présent une machine tourmente et toutes les pièces nécessaires pour en assurer la maintenance. Il nous a d'ailleurs ouvert largement ses tiroirs pour mieux entrer dans le détail de cette mécanique d'exception.

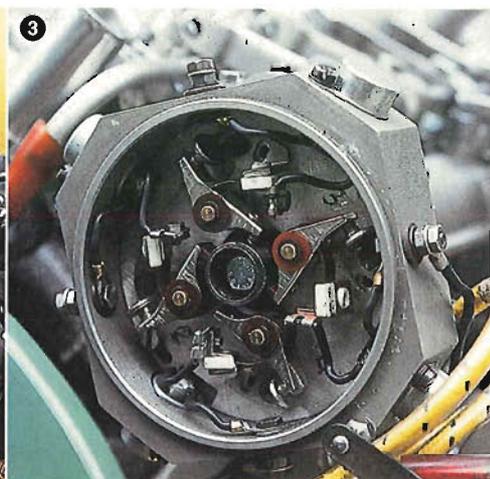
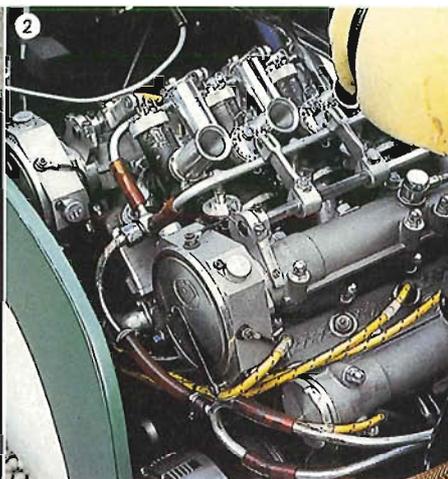
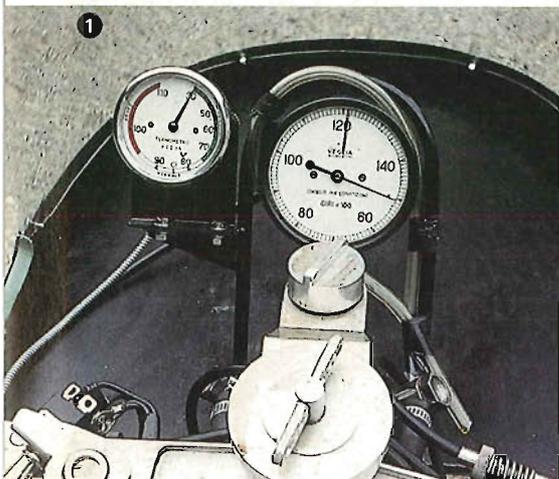
**GÉNIE CRÉATIF.** Monocylindres dès 1920, quatre-cylindres horizontal avec compresseur au début des années 30, trois-cylindres parallèles ou V-twin longitudinal à peine plus tard, Moto Guzzi fut l'un des constructeurs les plus prolifiques de tous. Rien d'étonnant donc qu'au milieu des années 50, la marque de Mandello s'attaque au projet le plus fou : lancer en piste une huit-cylindres de Grand-Prix !

Pour elle, l'ingénieur Giulio Cesare Carcano se surpasse, déployant des trésors d'ingéniosité. Son choix d'un V8 ouvert à 90° monté transversalement conjugue une extraordinaire compacité (à peine 50 cm de largeur !) avec un équilibrage très favorable et un fractionnement de la cylindrée qui permettent d'envisager sans appréhension des régimes de 13 000 tr/mn.

Le projet passe très rapidement de la table à dessin au circuit puisque les travaux débutent en septembre 1954 et que les premiers tests sur pistes se déroulent dès le mois d'avril suivant aux mains de Ken Kavanagh. Les problèmes ne manquent pas (paliers de vilebrequin, allumage, surchauffe...) mais le potentiel est là, ô combien ! Dans cette première version, la 500 V8 développe déjà 68 ch à 12 000 tr/mn (puis vite 75 ch), contre 54 ch pour la Norton d'usine. Avec un carénage plus large de 30 mm seulement que celui des 250 et 350 monocylindres de GP de la marque et un aérodynamisme étudié dans la soufflerie de l'usine, elle tutoie les 280 km/h en vitesse maxi.

Début 1956, la machine participe à sa première compétition officielle à l'occasion de la Coppa d'Oro Shell à Imola. A son guidon, Kavanagh mène la course avec brio avant de se retirer vers la mi-course sur bris de pompe à eau.

1 Le thermomètre de température d'eau trahit le refroidissement liquide du V8. 2 Cette vue plongeante met bien en évidence la complexité mécanique du moteur V8 avec ses quatre ACT et sa batterie de huit carburateurs. 3 Les deux allumeurs sont entraînés par les deux arbres à cames d'admission. Chaque allumeur comporte quatre jeux de rupteurs, un par cylindre. Imaginez le "coup de patte" nécessaire pour un simple réglage d'allumage !



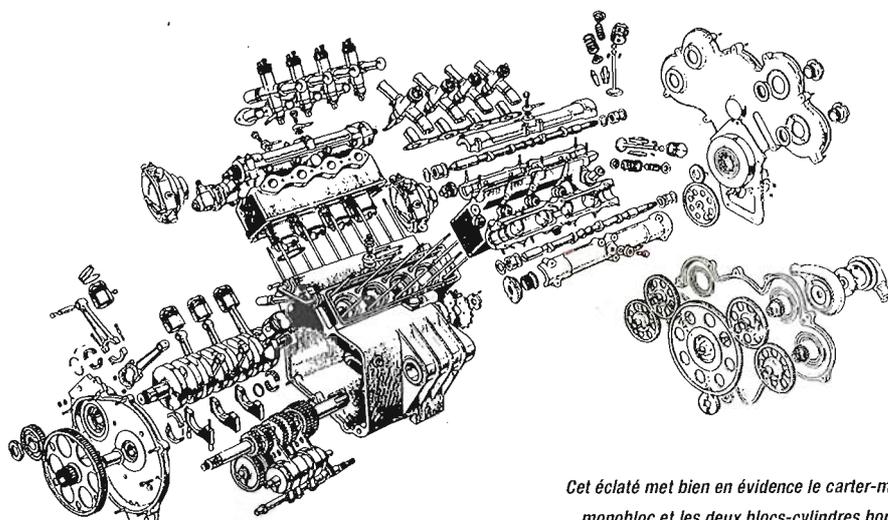
Le scénario se reproduit à Hockenheim. Kavanagh s'échappe de nouveau en tête, frôlant les 200 km/h au tour, mais il renonce également sur casse moteur.

**PREMIERS SUCCÈS.** Le reste de la saison n'est guère plus favorable mais permet néanmoins à la marque de s'attaquer à quelques records. Le 25 octobre, sur un aérodrome près de Brescia, Dickie Dale s'empare ainsi des records du monde du kilomètre et du mile départ arrêté (respectivement 21"94 et 30"09). En début d'année suivante, le 26 février 1957, Bill Lomas décroche à son tour près de Rome celui des 10 km départ arrêté en 2'27"07, à la moyenne incroyable de 243,57 km/h !

Le pilote Giuseppe Colnago démarre la saison 1957 sur une première victoire à Syracuse, dans une épreuve du championnat italien. A peine un mois plus tard, Dickie Dale l'emporte au GP d'Imola, s'offrant le record du tour au passage. Il termine ensuite 4<sup>e</sup> du TT (terminant sur sept cylindres) tandis que Keith Campbell s'y envoie littéralement, bouclant un tour à 190 km/h de moyenne... avant de casser un piston. Après une laborieuse phase de mise au point, on le voit, la Guzzi s'apprête à donner le meilleur d'elle-même. Malheureusement, la déveine s'en mêle. Ses pilotes se blessent tour à tour et, après la chute de Campbell le 1<sup>er</sup> septembre, lors des essais du GP des Nations clôturant la saison à Monza, il n'y a plus personne pour la piloter durant la course !

Pire, le couperet tombe définitivement quand Guzzi, Gilera et Mondial décident de manière commune en fin d'année de suspendre leur engagement au plus haut niveau de la compétition. Victime de la crise économique, la V8 n'aura jamais plus l'occasion d'établir sa suprématie. L'étoile disparaît donc sans avoir eu le temps de briller vraiment.

*Si l'on compare cette réplique de Guzzi V8 à l'originale conservée au musée de la marque (page suivante), on constate quelques différences ; ce qui est normal puisque la réplique est la synthèse de deux ans d'évolution d'un modèle, alors que la moto du musée est restée telle qu'elle était à la fin de la saison 1956.*



*Cet éclaté met bien en évidence le carter-moteur monobloc et les deux blocs-cylindres borgnes.*

*Le vilebrequin comporte quatre paliers qui accueillent chacun deux bielles à chapeau côte à côte.*

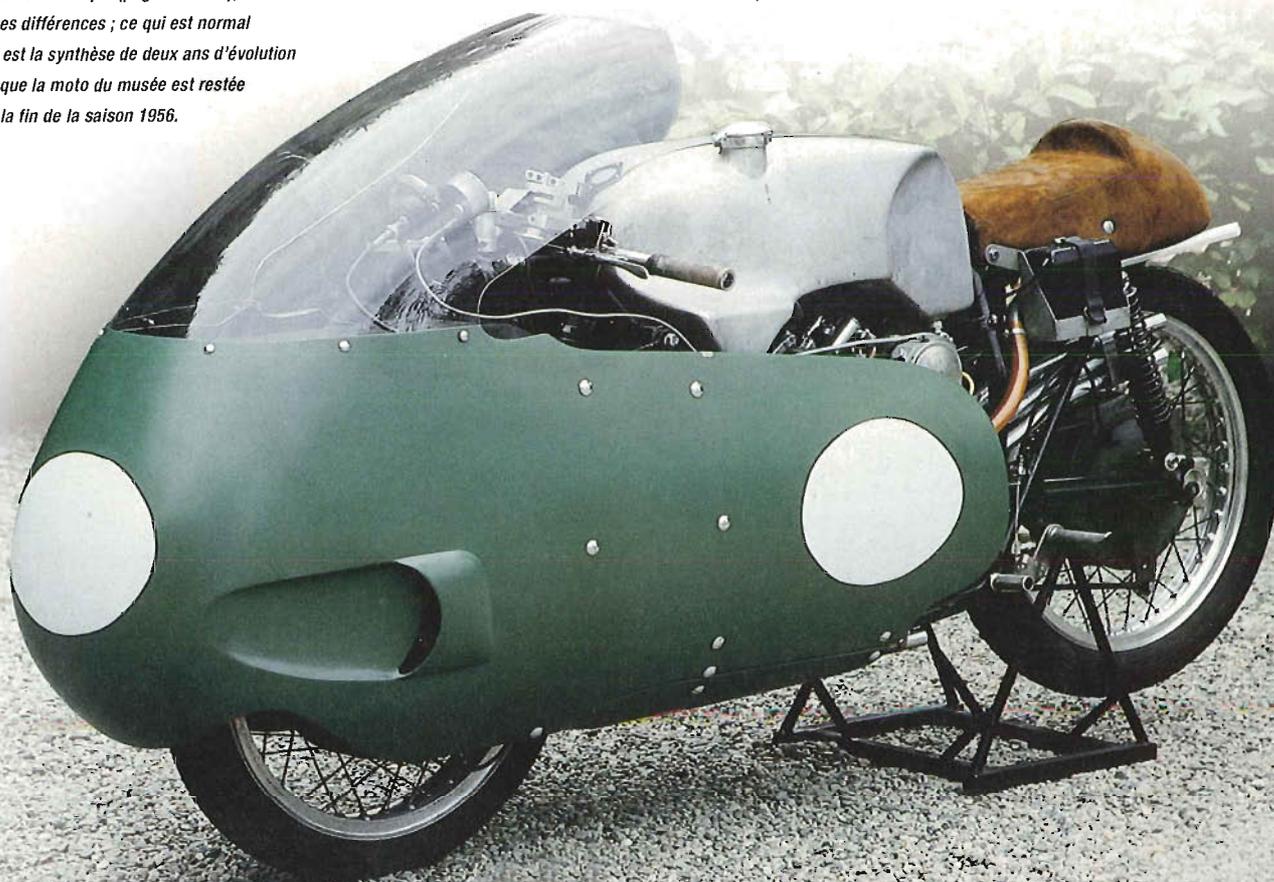
**ANALYSE TECHNIQUE.** Le carter-moteur d'une seule pièce est coulé en électroli, un alliage de magnésium employé également pour le couvercle de distribution et celui de transmission primaire. De façon avant-gardiste, le bras oscillant tourne directement sur le carter par le biais de bagues bronze. En 1957, l'usine a, semble-t-il, tenté la solution du vilebrequin assemblé mais Marcellino est resté fidèle au vilebrequin monobloc de la version initiale. Chacun des manetons, au nombre de quatre, accueille côte à côte deux bielles à chapeaux. Juste derrière cet embiellage, le carter abrite également la boîte de vitesses. Les deux blocs de cylindres en alliage, maintenus par 10 longs goujons, sont solidaires ►

## FICHE TECHNIQUE

### Moto Guzzi 500 V8 GP

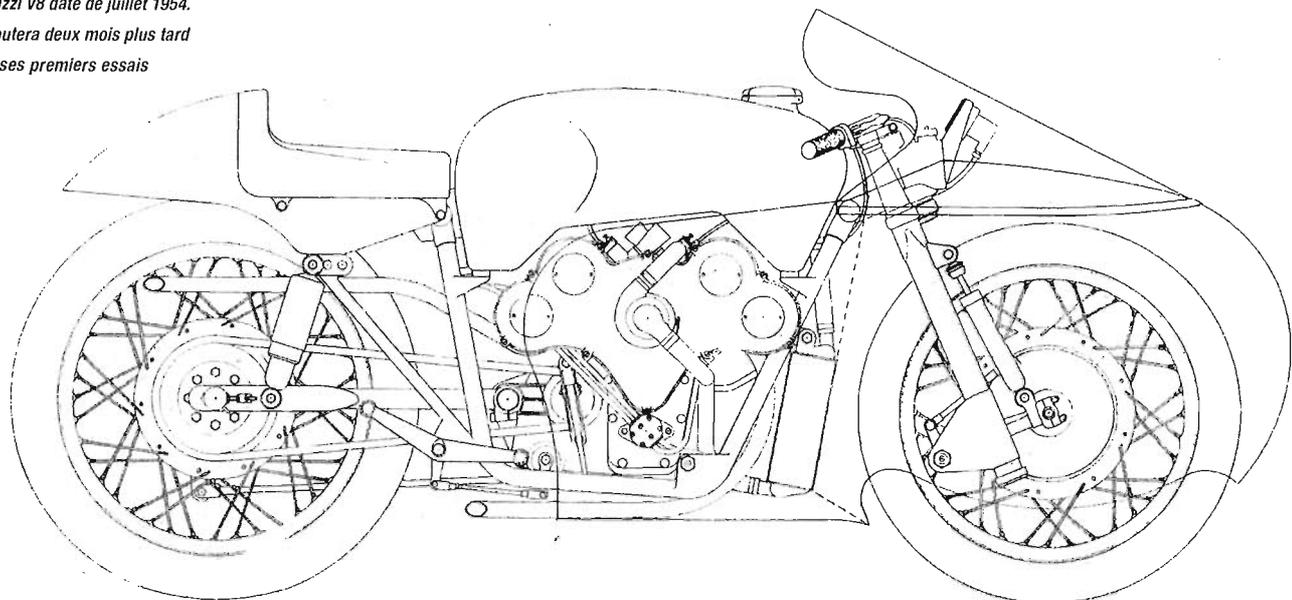
**Moteur.** 8 cyl. en V à 90°, 2 x 2 ACT. Alésage x course 44 x 41 mm = 498,735 cm<sup>3</sup>, taux de compression 10 à 1. Puissance maxi 75 ch à 13 000 tr/mn. 8 carburateurs Dell'Orto Ø 20 mm. Allumage batterie/bobine/rupteurs. Embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports.

**Partie-cycle.** Cadre tubulaire double-berceau. Fourche oscillante à roue poussée. Pneumatiques Av./Ar. 3,00 x 19/3,25 x 19. Env. 145 kg. Vitesse maxi 280 km/h. Période de fabrication : 1955-1957.



## MONSTRES SACRÉS

*Ce dessin de la Guzzi V8 date de juillet 1954. Sa fabrication débutera deux mois plus tard et elle effectuera ses premiers essais en avril 1955 (doc. Moto Guzzi).*



de culasses non détachables, selon une technique héritée de l'aviation. Ils renferment des pistons à trois segments, fortement bombés pour atteindre le taux de compression de 10 à 1. Avec 44 mm d'alésage pour 41 de course, les cotes du moteur sont du type super-carré. Marcellino m'a fait remarquer qu'elles sont identiques à celles du 500 monocylindre... divisées par deux ! Ici, la cylindrée unitaire est de 62,3 cm<sup>3</sup> seulement.

**CHEF-D'ŒUVRE.** La distribution à elle seule est un véritable chef-d'œuvre. Le moteur fait appel à quatre arbres à cames en tête : deux placés à l'intérieur du V commandent les soupapes d'admission, deux autres à l'extérieur commandent les soupapes d'échappement. Leur entraînement s'effectue par des pignons, allégés autant qu'il est possible. Une grosse couronne située en bout de vilebrequin commande les pignons d'ACT d'admission qui entraînent à leur tour ceux d'échappement, soit six pignons seulement pour entraîner quatre arbres ! Les soupapes (Ø 23 mm à l'admission, 21 à l'échappe-

ment) sont inclinées à 60° et rappelées sur leurs sièges par de classiques ressorts hélicoïdaux. Le réglage du jeu s'effectue par interposition de pastilles d'épaisseur. L'alimentation de la bête s'effectue par une batterie impressionnante de huit carburateurs Dell'Orto spécialement élaborés pour elle. Marcellino a donc été contraint d'en faire refabriquer à l'identique. Pour cela, il a réalisé lui-même au tour les moules en bois nécessaires à leur fonderie !

En comparaison, l'allumage batterie-bobine implanté à l'extrémité gauche des ACT d'admission lui a certainement posé beaucoup moins de soucis. Chacun des deux allumeurs accueille quatre jeux de rupteurs, soit un par cylindre.

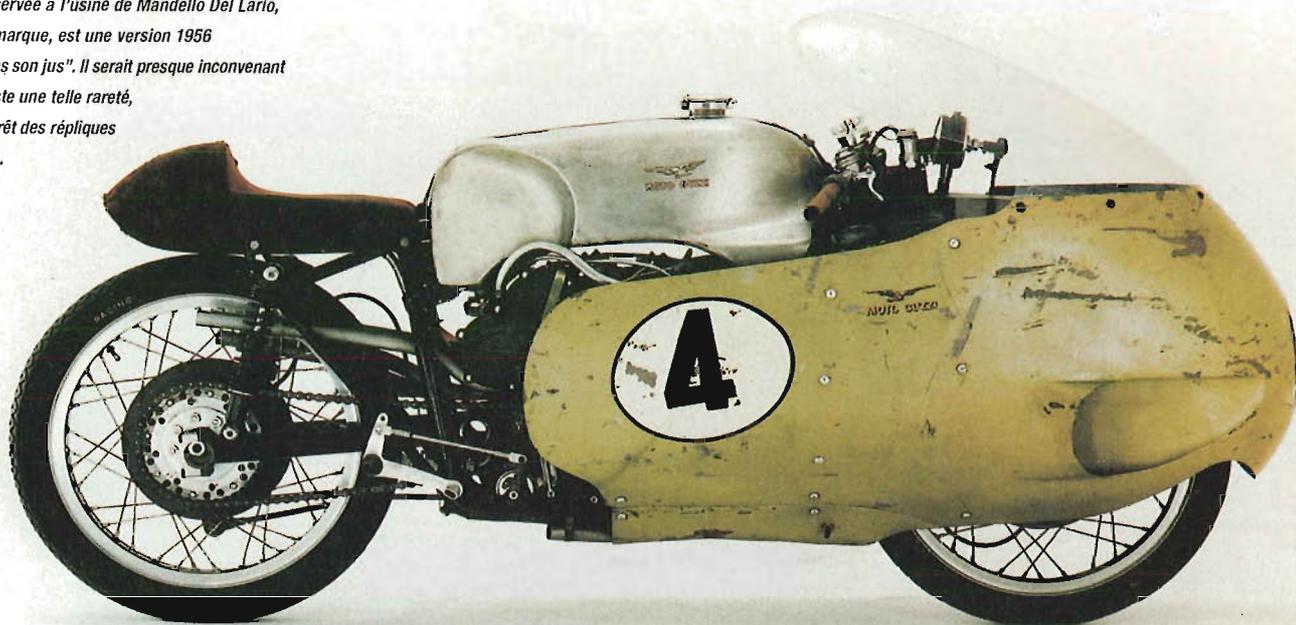
Du même côté, on remarque aussi l'embrayage multidisque à sec. Côté droit enfin, la pompe centrifuge du refroidissement liquide et la double pompe à engrenages du graissage à carter sec, toutes deux entraînée par la grande couronne de distribution, soulignent le côté "usine à gaz" de cette mécanique à grand renfort de canalisations.

**LÉGÈRE.** Côté partie-cycle, le cadre double-berceau est en acier tubulaire. Les freins à tambour central sont coulés en électron (alliage d'aluminium et de magnésium) et cette recherche permanente de l'allègement permet à la Guzzi de revendiquer 148 kg seulement sur la bascule avec son carénage enveloppant (avec huile et eau mais sans essence), dont 52 pour le moteur (sans ses carburateurs).

Le carénage "poubelle", avec ses deux larges écopes pour canaliser l'air frais sur le moteur, est entièrement façonné dans de l'aluminium. Marcellino a également réalisé la bulle en plexiglas.

À l'automne dernier, au moment de ma petite visite, Marcellino n'avait toujours pas décidé si cette "copie" de la célèbre Guzzi V8 resterait un exemplaire unique ou s'il se lancerait dans une — très — petite série. Son prix n'était pas davantage évoqué mais, sachant que son précédent monocylindre s'échange déjà aux alentours de 55 000 euros (plus de 360 000 francs)... Vous pouvez commencer à sérieusement économiser tout de suite.

*La Guzzi V8 conservée à l'usine de Mandello Del Lario, au musée de la marque, est une version 1956 et est restée "dans son jus". Il serait presque inconvenant de remettre en piste une telle rareté, c'est là tout l'intérêt des répliques (doc. Moto Guzzi).*



*Le carénage "poubelle" de la Guzzi V8  
"Replica" est en tôle d'aluminium,  
tout comme l'original. Ce type  
de carénage qui enveloppait la roue avant  
fut interdit à partir de 1958 car jugé  
trop dangereux par la FIM.  
A noter, la "8" est guère plus large  
que les monos de la marque !*





*Tout le charme d'une avant guerre avec cette FN de 1932 qui donne envie de prendre la poudre d'escampette dans la campagne avoisinante.*

# 350 FN M70 1932

## Le charme d'avant la guerre

Par Corinne Thomas - photos Serge Garcia

Après une 650 Tribsa dans Moto Légende n° 111, voici un autre essai au féminin avec cette fois-ci une moto d'avant-guerre, une 350 FN M70 Standard de 1932.

Cette fois-ci j'ai eu comme une énorme envie de m'essayer à une machine vraiment ancienne. Pas une ancêtre non, mais une moto d'avant-guerre, ou plutôt de l'entre-deux-guerres. Pourquoi ? Tout simplement parce que je n'en connais absolument pas le mode de fonctionnement alors que les motos de cette époque sont splendides... et puis une certaine curiosité intéressée.

Voici donc un essai au féminin d'une FN de 1932 de 350 cm<sup>3</sup> — à vrai dire la cylindrée importe peu car il s'agit avant tout d'un réel "apprentissage".

**PRÉLIMINAIRES.** D'emblée, consciente que je ne maîtrise pas la technique "motocycliste" de cette époque, je préfère rencontrer le propriétaire, de surcroît un copain, un jour avant l'essai officiel afin d'en savoir un peu plus. Patrick m'attend et me présente aussitôt la "belle" : toute sobre dans sa robe noire, avec quelques accessoires d'époque mais pas trop. Il ne fait aucun doute que Patrick est non seulement méticuleux, mais également soigneux.

Puis on fait le tour de toutes les manettes et autres leviers : décompresseur, avance à l'allumage, gaz, air, vitesses... à en perdre son latin ! Toutefois je reste très attentive à toutes les explications, sachant que la théorie prime pour l'instant sur la pratique. Une fois toutes les connaissances assimilées, Patrick me "mâche le travail" tel que le débéquillage ou le démarrage, pour que je puisse uniquement me concentrer sur la conduite qui se déroule calmement autour du pâté de maison.

Autant l'avouer, aussitôt partie, je me suis dit : « *Ce n'est pas évident du tout. Il y a trop de choses à penser en même temps* ». Pourtant je suis revenue le lendemain pour l'essai et même avec un effort sur ma tenue vestimentaire, pour faire honneur à la FN !

**OPÉRATION DÉMARRAGE.** Je ne sais si j'ai bien digéré toutes les explications de la veille, mais la journée s'est déroulée à merveille. Dès le débéquillage pour lequel il est nécessaire de la soulever, je trouve la 350 FN légère avec ses 100 kg.

Une fois assise, je n'ai plus d'appréhension : la moto est basse et les commandes bien ajustées. L'opération démarrage commence avec le "titillage" du carbu. Puis là, le trou : je ne sais plus quelle manette manipuler. En fait la manette d'air doit être poussée à fond, tandis que celle des gaz se trouve dans le prolongement de la poignée. Finalement, c'est simple car ce sont toutes les manettes situées à droite du guidon ! Puis l'avance à l'allumage — une manette à gauche — est réglée au minimum. Ouf ! Je n'ai rien oublié. Ah oui ! Maintenant un coup de kick ferme pour entendre le monocylindre à soupapes latérales de la FN. Moins redoutable que je ne l'imaginai. Une fois le moteur chaud, on ouvre l'air et l'on tire sur l'avance à l'allumage, logique non ? ! En tout cas nous voilà prêts.

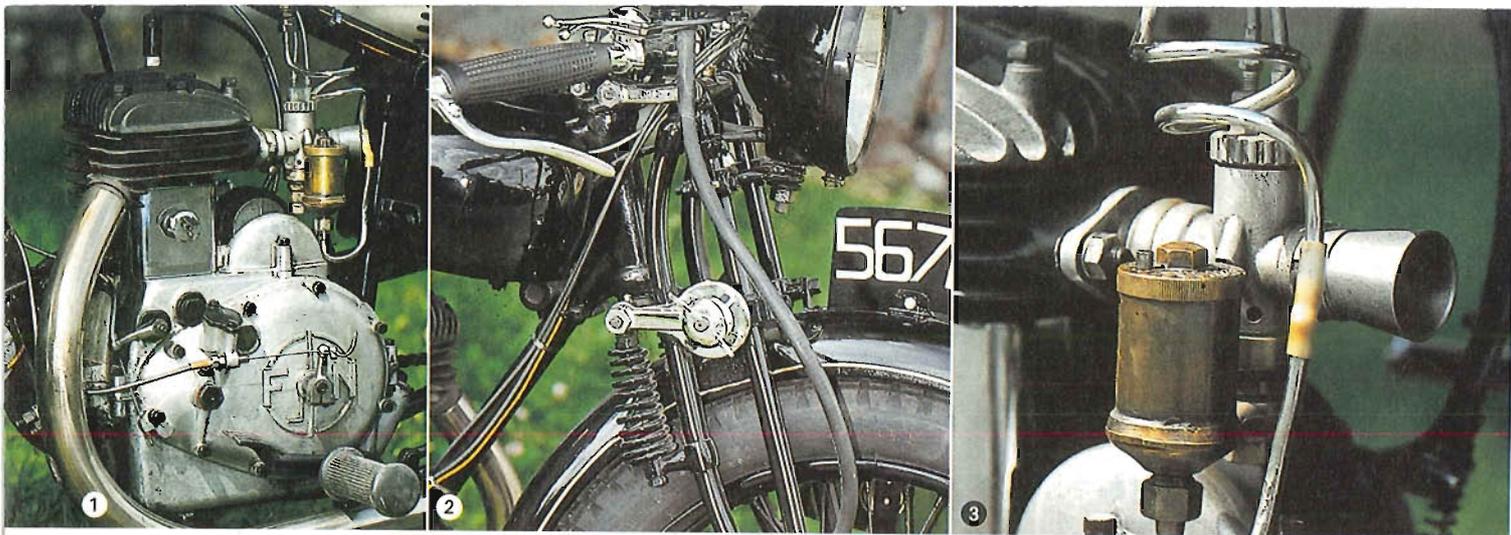
**PAS SI DÉROUTANT.** En ce qui concerne les vitesses au réservoir, ce n'est pas si déroutant : il suffit de débrayer avec le levier situé au même endroit depuis toujours — enfin je crois ! — et d'enclencher manuellement le levier situé à droite du réservoir. Une fois la première passée, il faut actionner la manette des gaz et laisser aller la machine dans son amusant bruit de "teuf-teuf". Puis en passant le second rapport, je me heurte à un problème, somme toute banal, mais qui démontre bien que je n'ai pas encore tout assimilé. En fait, je laissais les gaz ouverts ; c'est vrai quoi ! Ils pourraient se couper tout seuls ! Mais sur une avant-guerre TOUT se fait manuellement : il n'y a pas de poignée qui revient toute seule une fois lâchée. Il suffit de le savoir et d'appliquer !

**ALLURE MODÉRÉE.** Finalement, comme tout se déroule à allure modérée, on a le temps de penser à ce qu'il faut faire et les mécanismes finissent par s'enchaîner sans problème. Plutôt sur mes gardes au départ par rapport à la complexité de fonctionnement, je me surprends à augmenter l'allure. Bien sûr, pas question d'atteindre 100 km/h sur une 350 FN des années 30, ce n'est pas une 1000 Brough Superior. Je ne pourrai que modestement filer mes 60 km/h, comme

indiqué par le beau compteur Jaeger. En tout cas suffisamment vite pour me rendre compte des vibrations et des "clan-clan" par-ci par-là que cela engendre. Bien sûr le moindre nid de poule ou bosse est tout de suite répercuté sur la moto, et donc sur le conducteur, mais finalement tout cela finit par ►

*Comment ne pas avoir le sourire sur cette "moto de Tintin" si amusante et vivante à conduire sur les petites routes de campagne ? Il ne manque plus que Milou.*





❶ La trappe carrée sur le cylindre cache les soupapes latérales, tandis que le levier au centre du carter commande l'embrayage et celui de gauche le lève-soupape. ❷ Les ressorts de la fourche à parallélogramme travaillent en compression et l'amortissement est confié à des disques à friction. ❸ La canalsation d'essence en métal est interrompue par un tuyau plastique pour éliminer les effets destructeurs des vibrations.

être amusant. Les chemins, rues et routes se succèdent et je commence à prendre réellement goût à la conduite de cette ancienne.

**PHILOSOPHIE.** En fait il s'agit d'une philosophie de la moto complètement différente, on "vit" la route, c'est-à-dire qu'on doit encore plus anticiper sur tout : freinage, rétrogradage, virage... On se prépare pour aborder une montée, en prenant de l'élan par exemple, qui sera, de toute façon parcourue très lentement. En bref, on prend le temps de sentir les odeurs des alentours et même d'identifier

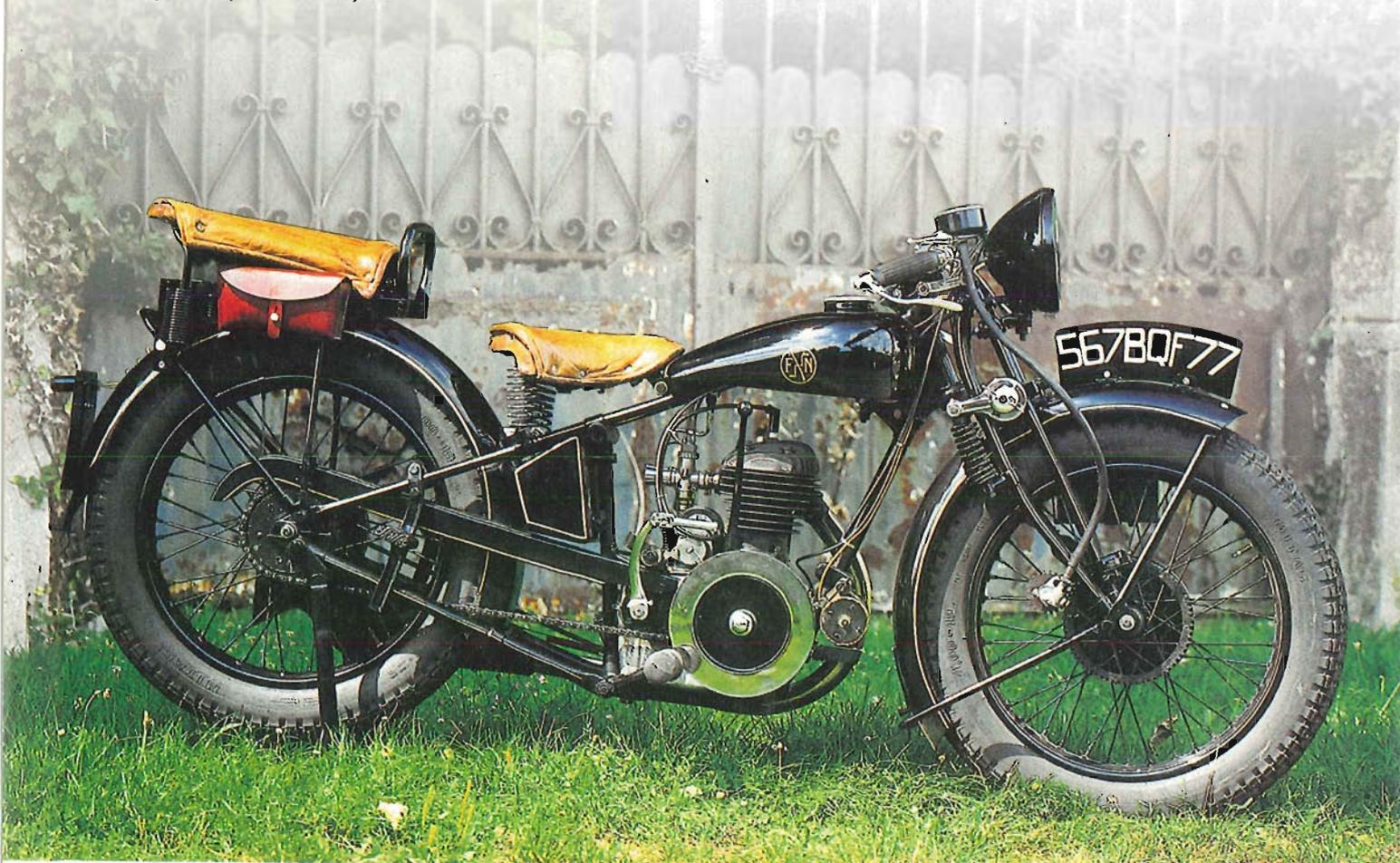
les fleurs qui se trouvent le long de la route. Une autre façon de rouler à moto, une autre époque ! Bien entendu, on doit penser aussi à la tenue de route, au freinage ou autres performances, qui ont évolué au fur et à mesure du XX<sup>e</sup> siècle. Jusqu'au bout, la FN m'aura plu : pour arrêter le moteur il suffit d'actionner une autre manette à gauche et entendre un "Psch..." en bout de course. Puis au moment de me lever pour le béquillage, je sens le ressort de la selle qui se détend. Tous ses détails qui sentent bon une autre époque où la moto commençait à se populariser. ●

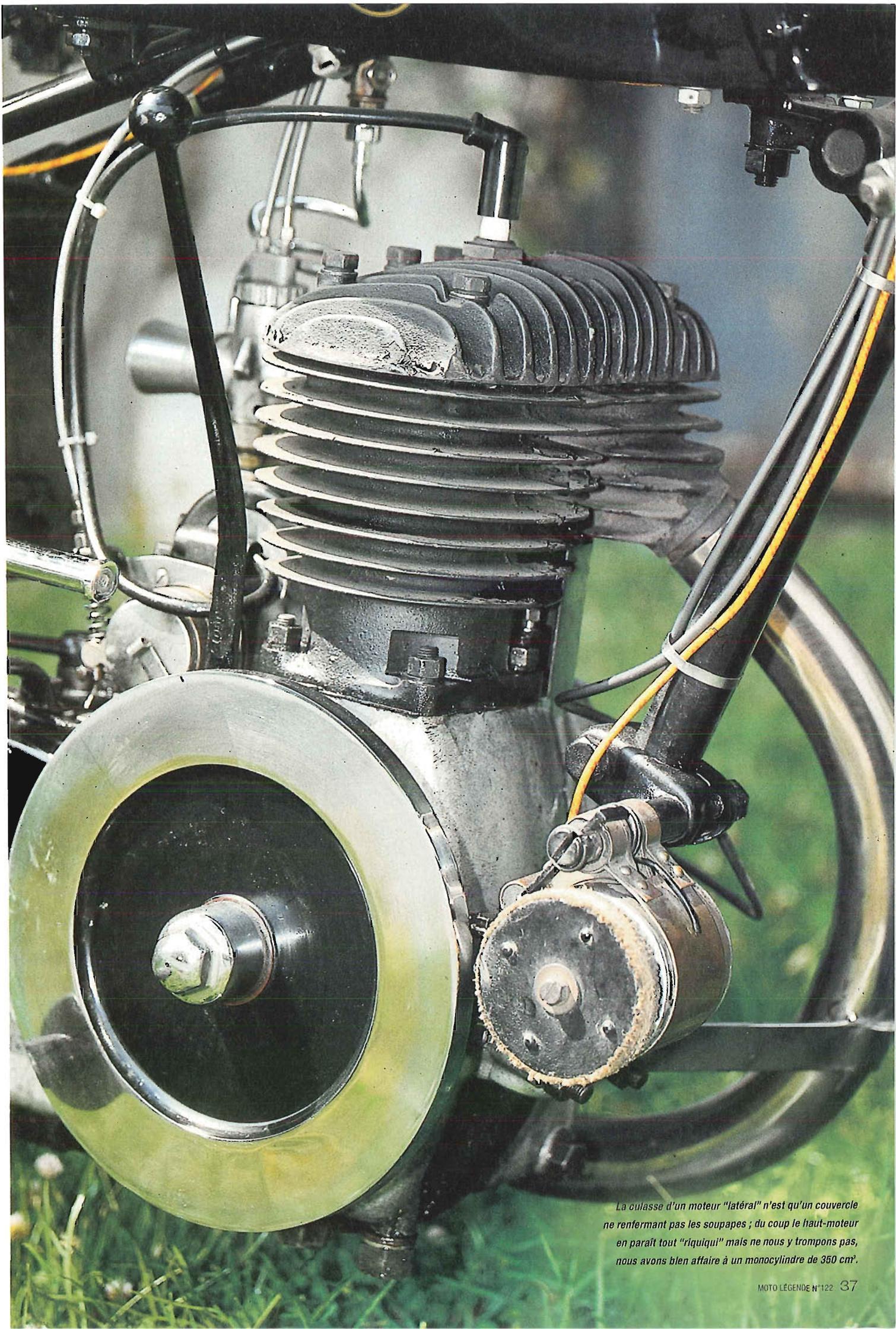
## FICHE TECHNIQUE

350 FN M70 Standard 1932

**Moteur.** bloc-moteur monocylindre à soupapes latérales de 348 cm<sup>3</sup> (74 x 80,5 mm) comprimé à 5 à 1. 8,5 ch à 3 800 tr/mn. Transmission par chaîne. Allumage par magnéto (avance manuelle). Boîte de vitesses à 3 rapports à main droite. Embrayage multidisque dans l'huile.  
**Partie-cycle.** Cadre tubulaire démontable. Fourche à parallélogramme à deux ressort, arrière rigide. Frein avant et arrière à tambour. Pneus 4,00 x 19. 100 kg pour environ 80 km/h.

*En plus du petit réservoir, les gros pneus de cette moto gracieuse, donnent un peu une impression de moto-jouet.*





*La culasse d'un moteur "latéral" n'est qu'un couvercle  
ne renfermant pas les soupapes ; du coup le haut-moteur  
en paraît tout "riiquiqui" mais ne nous y trompons pas,  
nous avons bien affaire à un monocylindre de 350 cm<sup>3</sup>.*

LES RECETTES DU CHEF



Patrick est amateur et collectionneur de "vieilleries" (comme il dit). C'est son grand-père, concessionnaire Citroën dans la Nièvre, qui lui a transmis le virus. De ce fait, Patrick possède entre autres C4, Jeep Willys, mais aussi Vélosolex, Vespa et Lambretta qu'il restaure lui-même. Ainsi cette 350 FN lui fait découvrir les joies de la moto ancienne. Si on lui demande certains conseils à propos de cette dernière, il recommande de vérifier fréquemment le jeu aux soupapes, d'avoir une magnéto en très bon état — quitte à la mettre entre les mains d'un professionnel —, un gicleur principal adapté au sans plomb et un niveau de cuve de carbu bien réglé. La distribution est facile à caler car les pignons sont repérés. Enfin, évitez les pantalons et chaussures claires... la chaîne étant lubrifiée par l'huile en provenance du moteur !

FN ET SON HISTOIRE

La FN, ou Fabrique Nationale, fut fondée le 3 juillet 1889 par plusieurs fabricants d'armes basés à Liège (Belgique), avec pour but la production industrielle d'armes de guerre, de chasse et de munitions. Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre décide de diversifier ses activités, et démarre la fabrication de bicyclettes en avril 1896. En 1898, FN invente le vélo à transmission acatène, un vélo sans chaîne de transmission, puis s'attaque aux véhicules à moteur. Ainsi en 1901 la première motocyclette FN, ou plutôt bicyclette à moteur, voit le jour. Au fil des ans, les motos FN connaissent un grand succès commercial, qu'elles soient animées par un moteur de 133 cm<sup>3</sup> en 1901, un 350 quatre-cylindres dès 1905 ou un 500 monocylindre culbuté en 1926.

En décembre 1926, FN lance la M70, modèle destiné à une large diffusion. Après la traversée du désert en 1927, la M70 est surnommée "Sahara". Elle est produite de 1926 à 1936 avec des améliorations successives : la M70 "Moulin Rouge" en 1926, M70C de Luxe en 1931, la M70D Luxe en 1932. En 1936, après 40 000 exemplaires, la 350 M70 reste le modèle le plus produit par FN et est remplacé par la M71, qui sera seulement fabriquée à 1 800 unités.

*Bien basse, la 350 FN belge paraît du coup très longue. Mais ne vous y trompez pas : il s'agit d'une petite moto d'une centaine de kg.*



**J.H. MOTORCYCLES** 

Je m'appelle JOHN, c'est moi qui répond au téléphone, et je parle très bien français ! Alors n'hésitez pas !

**MODÈS de PAIEMENT :**  
Par carte VISA, ACCES, MASTERCARD, etc.  
ou par chèque en francs français à l'ordre de :  
WJ. HALFORD  
sur facture pro-forma.  
(Paiement contre-remboursement)

Pour me contacter depuis la FRANCE, composez :  
**TEL. 00 44 1 923 225 092**  
**FAX 00 44 1 923 817 565**  
**PORT. 00 447 802 920 658**

**HORAIRES D'OUVERTURE**  
Du mardi au vendredi de 13 h à 19 h  
Le samedi de 11 h 30 à 18 h 30 (heure française)

**TRIUMPH Norton BSA**

**Site internet : www.jhmotorcycles.co.uk**  
**E-mail : john@jhmotorcycles.co.uk**

**TARIFS GRATUITS** **EXPÉDITION RAPIDE**

**PIÈCES D'ORIGINE DE HAUTE QUALITÉ CONTRÔLÉE**  
Remise à neuf de moteur - Restauration complète de motos  
Rayonnage de roue - Jantes alu, inox, etc  
Carburateurs AMAL - Pièces LUCAS

J.H. MOTORCYCLES - 86, LEAVESDEN ROAD - WATFORD RD WD2 5EH Herts. GB - (A 5 km de la jonction M25 / M1)

tradition  
sécurité  
prix

**cabinet**  
**THEROND**  
ASSURANCES  
Depuis 1911

**VOTRE ASSURANCE À PARTIR DE 24,4 €\***



\* Tarif au 01/01/02 pour un véhicule de collection de plus de 40 ans, garanti en responsabilité civile, défense pénale et recours, personnes transparentes. Hors coût de police.

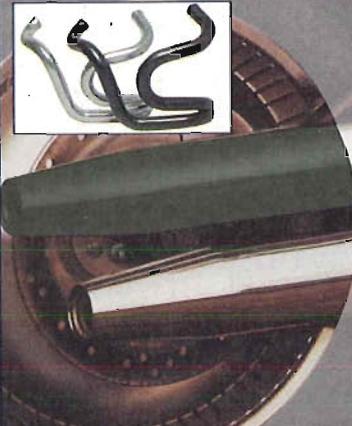
**Toujours en compétition à des prix imbattables y compris pour des véhicules modernes**

Cabinet THÉROND - BP 3 - 46130 BRETENOUX  
Tél. 05 65 10 32 01 / Fax 05 65 10 32 09  
[www.assurances-therond.com](http://www.assurances-therond.com)

**Protection anticorrosion sur échappement**  
**revêtement céramique**

→ Pas de changement de teinte jusqu'à 700 et 1300° (extrême) → Résistance au gravillonnage → Anticorrosion 10 fois supérieure à un bon chrome → Look technique compétition → Température de surface réduite de 50% → Pas d'adhésion des souillures → Peut être appliqué sur tubulure neuve ou usagée : inox, acier, fonte, alu.

**Couleurs disponibles : alu, noir, bleu, rouge, vert, gris.**



**Customized Ceramic Coating**

**HPC** High Performance Coatings  
"Choice of World Champions"

pour tout renseignement téléphonez au :  
**06 87 69 70 20** Laurent ou Gérard  
[www.e-myceramic.com](http://www.e-myceramic.com) / e-mail : laurent.ccc@zindel.fr

**TRIUMPH Norton BSA**  
**IMPORTATEUR TRIUMPH JUSQU'EN 1988**

**CORBEAU MOTO** 

VAD 6/8, rue Achille Martinet- 75018 PARIS  
Tél. 01 46 06 93 24 - 01 46 06 90 43 - Fax 01 42 51 72 75

**PLUS DE 10 000 ARTICLES ANGLAIS EN STOCK**

**NOUVEAU**  
DEPOT - VENTE GRATUIT  
ACHAT - REPRISE

Pour motos de marque : anglaise, japonaise, allemande, italienne, etc.

- Batterie à partir de .....10,67 €
- Catalyseur d'essence .....70,00 € (garantie 100 000 km)
- Pneus Avon - Dunlop tous modèles à partir de .....30,49 €
- Avon 350 x 19 MK 2 .....58,69 €
- Kit restauration Restom à partir de 16,77 €
- Allumage Boyer .....120,43 €
- Induit de dynamo Lucas .....123,48 €
- Silencieux Busso .....96,04 €
- Silencieux T120 .....(la paire) 198,18 €
- Pneus Trial Champion 350x18 .....45,73 €
- Dunlop 360 x 19 x 181 .....30,49 €
- Amortisseurs de direction réglables .....42,69 €

**NOS OCCASIONS :**

- Triumph T110, 1962 .....4 269 €
- Triumph T140, 1982 .....6 861 €
- Triumph T140, 1976 .....3 430 €
- Triumph 500 GP, 1949 .....Nous consulter
- Triumph T150 US, 1973 .....5 641 €
- Triumph T100, 1968 .....3 812 €
- Triumph T100R, 1971 .....4 289 €
- Enfield 250 Crusader, 1962 .....2 744 €
- Norton 750 Atlas, 1964 .....7 318 €
- Norton P11, 1964 .....10 519 €
- BSA A65, 1971 .....4 726 €
- BSA C12, 1954 .....1 220 €
- Sunbeam 1951 .....4 268 €

**AMORTISSEURS MADE IN ENGLAND TRIUMPH, NORTON**  
À PARTIR DE  
**168 € LA PAIRE**

**Trouver l'introuvable au meilleur prix à PARIS**  
**Expédition dans toute la France en 48 H maxi**

Pour plus d'infos n'hésitez pas à nous consulter !

**A.L.P. DIFFUSION**  
L'outillage spécialisé

GAMME COMPLÈTE POUR LA RESTAURATION, LA MISE AU POINT ET L'ENTRETIEN DE VOS MOTOS ANCIENNES ET TOUJOURS NOS KITS DE : - POLISSAGE (POUR TOUS MÉTAUX) - TRAITEMENT RÉSERVOIRS OXYDÉS

**CATALOGUE 2002 + DE 50 NOUVEAUTÉS CONTRE 9 TIMBRES À 0,46 €**

**TOUS LES PRODUITS RESTOM DISPONIBLES**

**CHARGEURS DE BATTERIES MOTO = 100% AUTOMATIQUE OPTIMATÉ 12 V OU ACCUMATÉ 6 et 12 V**

Présent à RÉTROMOBILE (75) du 8 au 17 février 2002 et à la Bourse de Brest (29) le 24 février 2002

 02.40.57.33.57 - 02.40.57.31.56  
BP 14 - 44360 VIGNEUX DE BRETAGNE - FRANCE  
[www.alpdiffusion.com](http://www.alpdiffusion.com)

**Collectionneurs !**  
Vous ne confiez pas votre véhicule à n'importe qui !

**Et son assurance**

Jouez la **Sécurité** et la **Stabilité** !  
Interrogez le plus ancien des assureurs de vos "anciennes"

**les ASSURANCES BAILLY**  
de vrais professionnels au service de leurs assurés depuis 1907

**Tarifs inchangés depuis 1990 !**



116, rue de la Préfecture  
21000 DIJON  
Tél. : 03 80 70 05 36  
Fax : 03 80 70 05 85

*Maxime est trop jeune pour avoir vécu la période où Jawa était au "top" de la technique mais il apprécie l'élégance rétro de sa Californian. C'est qu'à l'opposé des japonaises contemporaines, plus sophistiquées mais aussi plus maniérées, la Jawa offre une ligne et une "image" pures et dures, sans concessions.*



# 350 JAWA CALIFORNIAN

## Grandeur et décadence...

Par Christophe Garcia  
Photos Jean-Pierre Pradères

À l'Est dans les années 70, posséder une Jawa était peut-être synonyme d'une certaine réussite sociale. Assurément en Europe de l'Ouest, il fallait soit tirer le diable par la queue, soit ostensiblement arborer son décalage...

**Q**ue de jeux de mots n'a-t-on pas entendu au sujet des Jawa à partir des années 70 : Jawa pas vite mais Jawa loin, Jawa qui rigolent... Il faut bien noter que CZ la marque sœur, spécialiste des machines tout-terrain, récoltait pendant ce temps de somptueux lauriers dans toutes les épreuves de renommée mondiale. De son côté Jawa s'était vu attribuer le créneau de la piste, que ce soit sur circuit, route, cendre ou même glace, avec à la clé certes quelques succès éclatants, mais une réussite beaucoup moins évidente dans ce monde encore plus concurrentiel. Et pourtant...

**PÉRIODE DE CRISE.** Tout commence en 1927 lorsque Frantisek Janecek, un jeune ingénieur à la tête d'une usine d'armement, pense qu'une production motocycliste nationale est viable. Il décide d'acheter la licence au constructeur allemand Wanderer pour élaborer un 500 cm monocylindre cul-

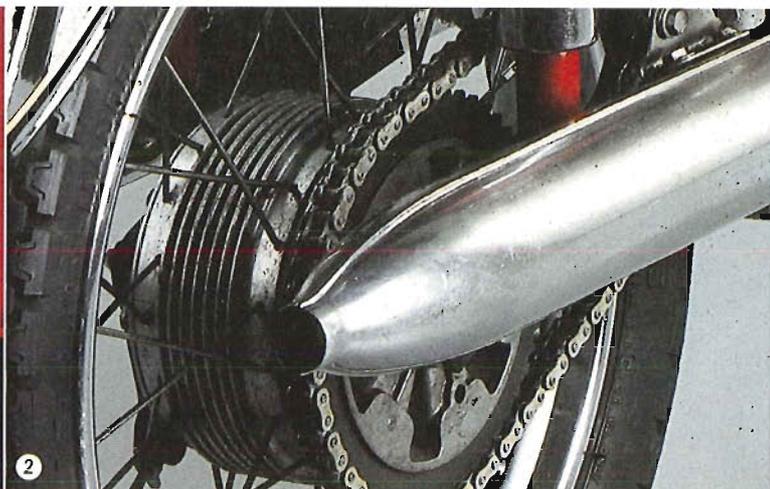
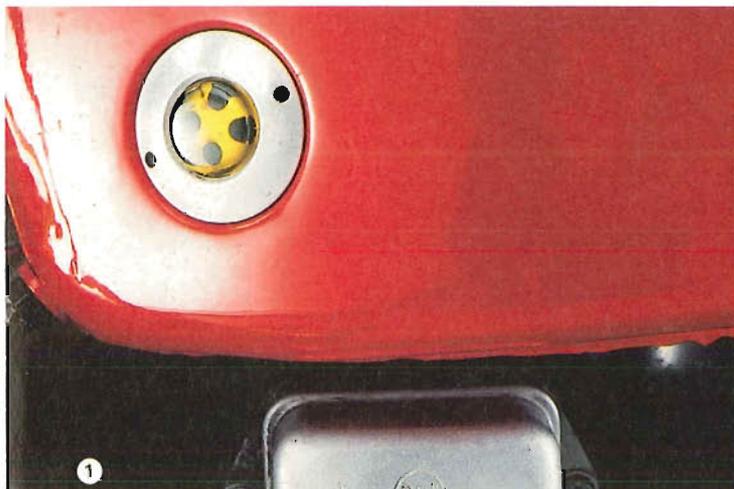
buté. En août 1929 naît la firme Jawa, contraction de Janecek et Wanderer, alors que le logo ovale apparaît deux ans plus tard. Mais la crise de 1929 vient de survenir et la Jawa est trop chère ; au total 1 016 exemplaires seulement de la "Rumbler" (nom donné à cette moto) sortent des chaînes.

### LE CHOIX DU DEUX-TEMPS.

Il semble donc impératif de se tourner vers des modèles moins dispendieux. Dans ce dessein, Janecek lorgne vers la Grande-Bretagne dans le but d'acquiescer une autre licence et entre en contact avec George Patchett. Entouré de ce dernier et de Josef Jozif, un jeune dessinateur tchèque, Jawa sort en 1931 un monocylindre deux-temps de 175 cm<sup>3</sup> au prix incroyablement bas de 4 650 couronnes, soit trois fois en dessous du prix de la moins chère des 175 concurrentes. Le succès immédiat permet de produire plus de 25 000 unités jusqu'en 1946, malgré un arrêt lors de la Seconde Guerre mondiale. Grâce à Jawa, les importations de motos en Tchécoslovaquie sont passées de 94 % en 1930 à 6 % en 1937.

**COPIÉE.** Pendant ce temps sort en 1934 la première 350, moto maniable et fiable, au prix de 6 950 couronnes. D'ailleurs cette machine légèrement modifiée est engagée la même année aux "International Six Days Trial" en Allemagne et gagne plusieurs médailles d'or en compétition. Pourtant l'invasion de la Tchécoslovaquie par les nazis le 15 mars 1939 va bouleverser cette montée en puissance. Les fonderies tchèques font partie des meilleures mondiales et le savoir faire de Jawa est unanimement reconnu. Dès lors, les Allemands transfèrent leur production d'armements (avions, bombes, munitions, etc.) en Tchécoslovaquie. Plus de 8 000 motos en cours de montage sont détruites. Mais pendant ces années noires, et suite au décès de Janecek le 4 juin 1941, Josef Jozif continue en cachette et au péril de sa vie l'étude de nouveaux modèles avec l'aide de Rudolf Oswald qui, bien qu'arrêté par la Gestapo, ne parlera pas. Les études portent sur un deux-temps bicylindre décliné en plusieurs cylindrées, surtout 250 et 350. Ainsi naît en 1946 la 250 Springer (gazelle), suivie en 1948 par la 350, dans un premier temps fabriquées en collaboration avec Ogar, autre marque tchèque. ➤





① 1 Nouveauté chez Jawa, la Californian est pourvue d'un graissage séparé : plus besoin de trimballer son bidon d'huile ! ② Les pots relevés, ce n'était pas encore la mode, mais l'initiative des dessinateurs donne une petite touche agressive, d'ailleurs la recette a été largement utilisée jusqu'à nos jours.

On peut sans se tromper qualifier ces modèles de succès planétaire. Plusieurs innovations techniques sont utilisées sur les 250 et 350, qui seront reprises par d'autres marques (Adler pour l'admission dans le carter, Derbi, Condor, Villiers, entre autres), puisque aucun brevet n'est déposé. C'est quand même pour Jawa la reconnaissance de son savoir-faire. L'arrivée des communistes au pouvoir en 1948 voit l'usine nationalisée, et à partir de cette date la production restera basée sur la même motorisation sans évolution notoire jusqu'à nos jours !

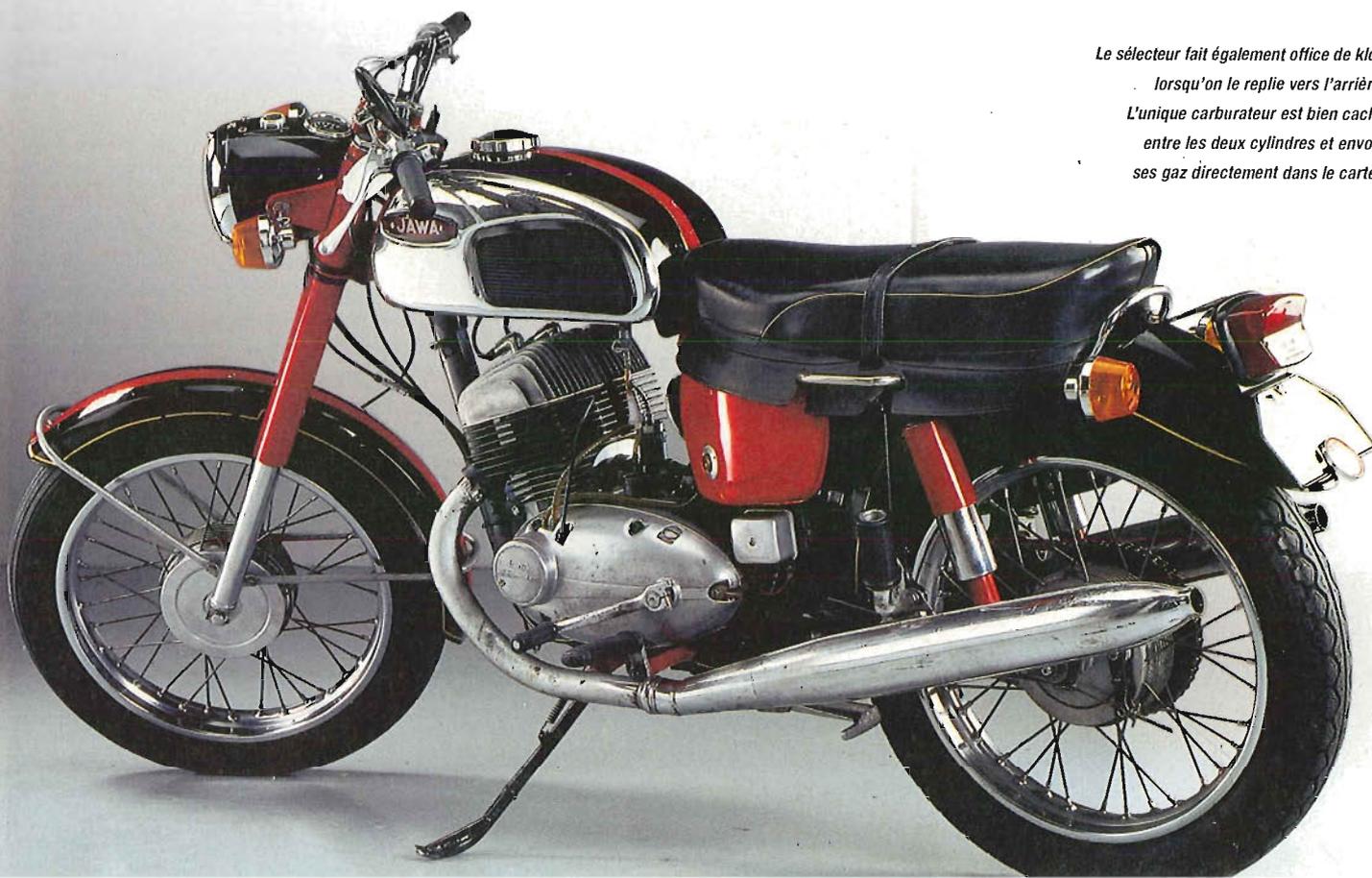
**CAMEMBERTS.** C'est en 1964 qu'apparaît le moteur modèle 360 — un 350 toujours bicylindre deux-temps — qui équipe la version Californian (360/04) produite jusqu'en 1974. On l'a dit, les Jawa

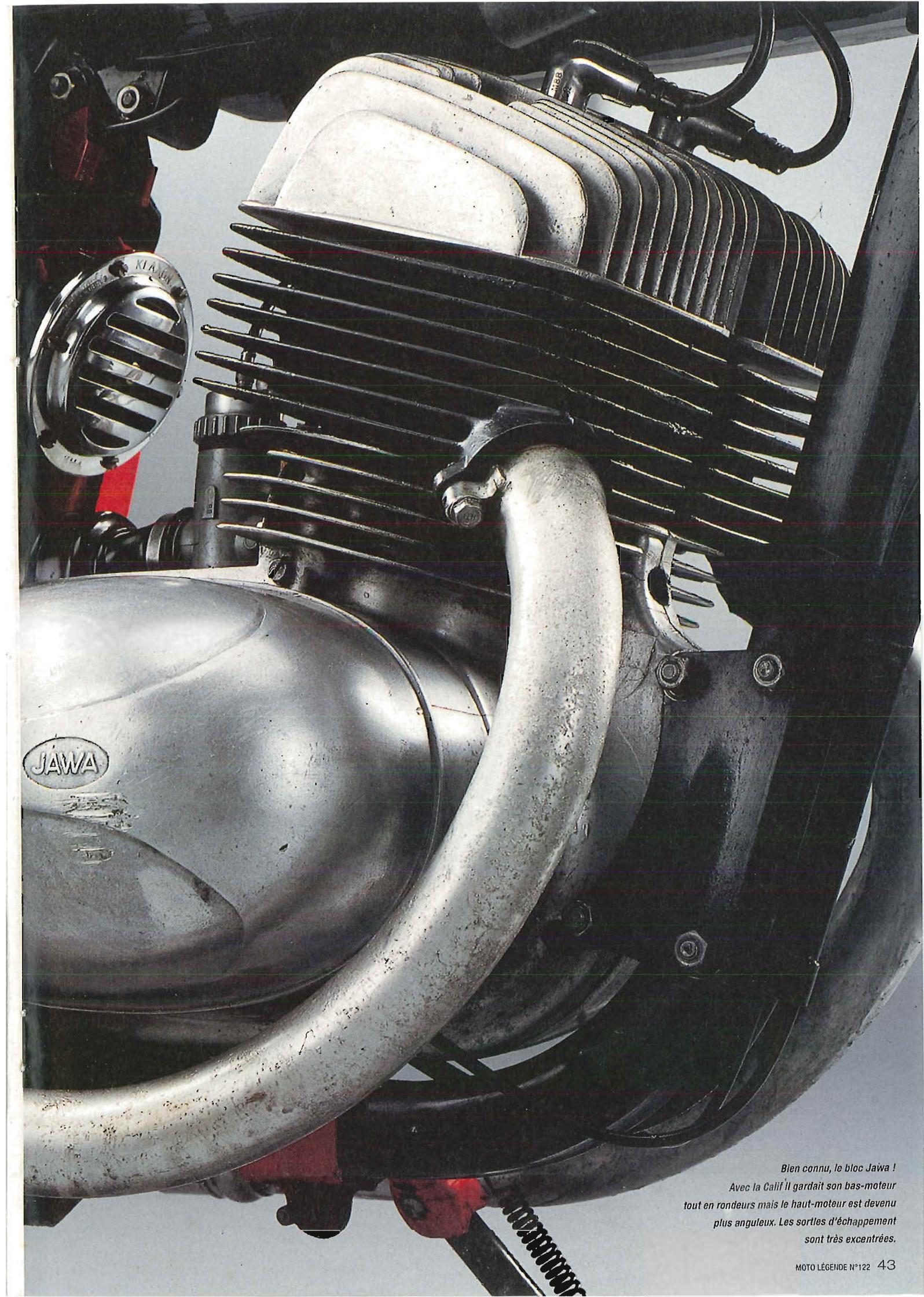
n'ont guère évolué depuis 1948. Il en ressort une machine rustique et surtout pas chère. En 1972, une 350 Californian coûte 4 200 francs tandis qu'il faut quand même déboursier 50 % de plus pour une CB 350 Honda. La vocation utilitaire de l'engin ne fait aucun doute, même si en Europe de l'Ouest la majorité des motards qui en possèdent une se servent dans un but touristique de cette moto ma foi agréablement dessinée. En ce début des années 70, une Jawa est systématiquement regardée d'un œil ironique par les autres motards. Mais le propriétaire n'en a cure : il cultive sa différence. Le casque intégral en train de se généraliser est systématiquement dénigré, les badges des concentrations tapissent le blouson et la machine enquille les bornes. La vitesse, on s'en fout. C'est sûr, les 28 chevaux n'engendrent pas la griserie de la

vitesse, mais ce n'est pas le but du jeu. Il suffit de détailler une Jawa Californian pour s'en convaincre : un seul carburateur de 26 mm de diamètre pour alimenter les deux cylindres par l'intermédiaire d'un pipe d'admission en Y, camemberts (lisez freins à tambour) de 160 mm, carter de chaîne enveloppant, cadre formé de tubes ronds, de tubes carrés et de tôle emboutie, la liste est longue.

**PHILOSOPHIE.** En fait, une 350 Jawa Californian, c'est une philosophie, un "art" de vivre. N'allez pas croire que c'est une moto assemblée à la va-vite. Beaucoup de détails sont minutieusement pensés pour la durée de vie ou la facilité d'utilisation : l'énorme embiellage longue course autorise une grande inertie pour augmenter la souplesse, certes au ➤

*Le sélecteur fait également office de kick lorsqu'on le replie vers l'arrière. L'unique carburateur est bien caché entre les deux cylindres et envoie ses gaz directement dans le carter.*





*Bien connu, le bloc Jawa !  
Avec la Calif il gardait son bas-moteur  
tout en ronds mais le haut-moteur est devenu  
plus anguleux. Les sorties d'échappement  
sont très excentrées.*

détriment de la montée en régime ; le graissage séparé (réservoir de près de trois litres) supprime les fastidieuses manœuvres à la pompe alors que peu d'autres deux-temps non japonais de l'époque pouvaient s'enorgueillir de ce "must" ; un astucieux mon-

### CALIF À LA PLACE DE LA CALIF'

*La Californian est toujours importée dans notre pays, au prix de 3 590 € (en plus de la 125 Dondy à ACT et des 350 Chopper et Style, avec le moteur 350 bicylindre deux-temps). Les 350 peuvent être attelées au side-car Velorex 562 (1925 €). Aujourd'hui, la 350 Californian dispose d'un cadre tubulaire, frein à disque avant, compte-tours et allumage électronique. BGS 37/39 rue de l'Ouest 59100 Roubaix, <http://www.bgs-france.com>*

tage interdit la levée du boisseau si le câble de la pompe à huile est cassé ; le sélecteur fait office de kick (qu'il est possible d'utiliser avec un rapport enclenché) par simple poussée sur l'axe et basculement vers l'arrière ; parallèlement, le sélecteur actionne l'embrayage à chaque sollicitation ce qui rend superflu l'utilisation du levier ; la chaîne est graissée par le reniflard de la boîte de vitesses...

Même les plus belles histoires ont une fin. À ne pas vouloir se remettre en question et en refusant d'écouter le marché, Jawa est peu à peu tombé en disgrâce auprès de motards. Toutefois l'engouement de la mode rétro semble propice à ce style de motos. La 350 Jawa Californian est de nouveau importée (voir encadré) avec possibilité de l'atteler. Peut-être fera-t-elle oublier le méchant "Jawa Patrick ?" "Jawa pas fort..." ●

## FICHE TECHNIQUE

### 350 JAWA Californian modèle 362

**Moteur :** bicylindre deux-temps refroidi par air, 343,30 cm<sup>3</sup> (58 x 65 mm), rapport volumétrique 9,2 à 1, un carburateur Jikov Ø 26 mm, allumage batterie (6 volts-8 ah) / bobine, embrayage multidisque dans l'huile, boîte quatre rapports au pied gauche, graissage séparé par pompe à débit variable (1 à 5 %, système Posilube), couple maxi 3.3 mkg à 4 750 tr/mn, 28 ch à 5 250 tr/mn.

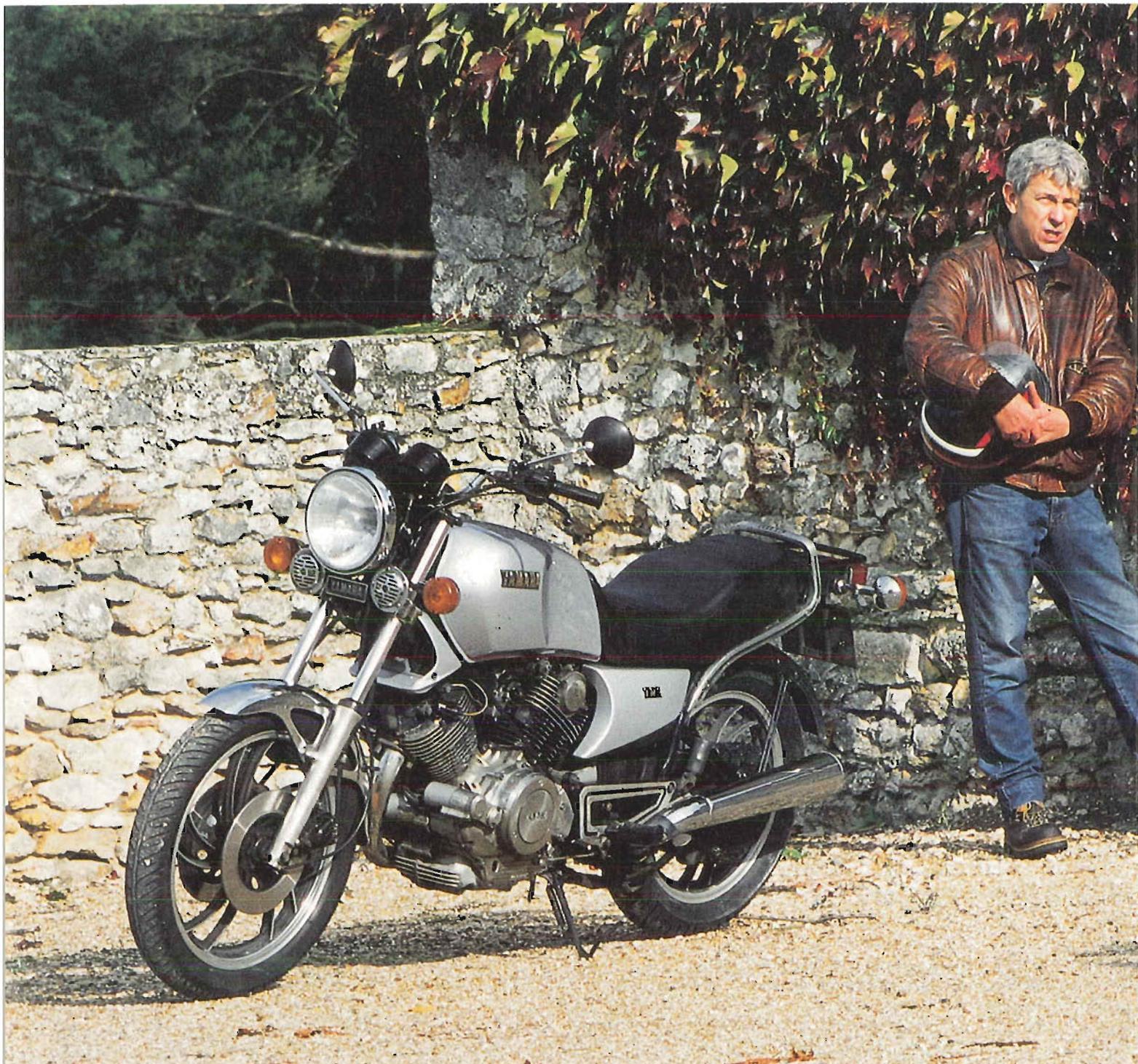
**Partie-cycle :** cadre acier simple-berceau en tubes carrés, ronds et tôle emboutie, fourche télescopique hydraulique et suspension arrière oscillante, freins av./ar. simple tambour Ø 160 mm simple came, pneu av./ar. 3,00 x 18/3,50 x 18, 145 kg à sec pour 130 km/h, 4 200 francs en 1972, cote actuelle 1372 € (9 000 F).



*Riche poste de pilotage !*

*En fait tout est regroupé dans le phare :  
compteur, témoins, contact, voltmètre.*





# YAMAHA 1000 TR1

Prenez-vous la mère ou la fille ?

Par Thierry Leraud - photos Fabrice Rézaiguia

**Alors que les descendantes de la Yamaha 1000 TR1 n'ont jamais suscité d'émois, vous êtes plusieurs à nous avoir questionnés de la façon suivante : « J'ai ou j'ai eu une TR1, est-ce que la Yamaha 11000 Bulldog vaut le coup ? ». Eh bien on les a comparées...**

**N**ous n'allons pas nous en cacher, quitte à faire l'objet de railleries, nous sommes plusieurs à aimer la TR1 à Moto Légende (mais nous n'irons pas jusqu'à citer des noms...). Pourquoi ? Débarrassée de ses défauts de jeunesse (distribution fragile et tenue de route particulière), elle emmène loin et pour pas cher. Toutes ses pièces sont disponibles et son actuelle cote en collection est quasi-nulle : les TR1 à moins de 1 600 € sont monnaie courante alors que la Bulldog est affichée à 9 117 €.

## AVANTAGE BULLDOG À L'ARRÊT.

La ligne de la Bulldog est dans l'air du temps. Certains se sont exprimés sur le sujet. Ils ont trouvé du Buell dans le cadre, du Voxan Roadster dans l'arrière, de la Cagiva

*La Yamaha TR1 (à gauche) a prêté son moteur à la Bulldog. Légèrement revu, le gros bicylindre en V équipe deux motos à la philosophie différente malgré une esthétique finalement proche compte tenu des 20 ans qui les séparent. Principale différence : la TR1 se voulait une 1000 proposée à bon marché, tandis que la Bulldog, plutôt chère, revendique un "look branché".*



# ET 1100 BULLDOG

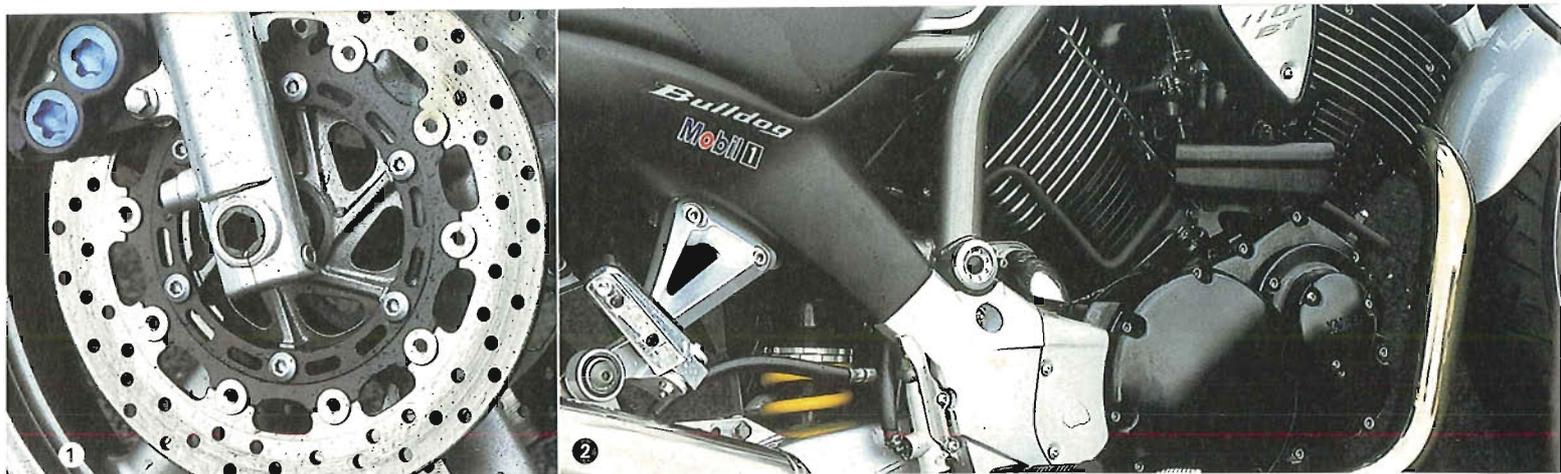
Raptor dans le réservoir. S'il y a une machine bien léchée avec laquelle nous pourrions effectuer une comparaison, ce serait avec la 600 SRX, le mono de route de la marque qui donne cette même impression de soin du détail. Le tableau de bord à compte-tours intégré mime une renaissance des années 60. La finition est très soignée avec de multiples bouchons en aluminium ou encore différents caches en inox, très beau ! Bravo pour la sortie d'échappement du cylindre arrière en fonte d'aluminium qui évitera au coude de se cisiller, maladie chronique de son aïeule qui dévorait les pots d'échappement. Sur la Bulldog, pas de souci, la ligne est en inox. Bref ce "melting pot" est une synthèse qui attire les regards concupiscent des automobilistes. Voilà un point à l'honneur de la "fille" : elle est belle !

Sa "mère", 21 ans, semble avoir souffert de cette maternité, elle se prend instantanément un coup de vieux. Il faut dire que déjà en 1980 le charme de sa plastique ne pouvait être ressenti que par quelques originaux... La TR1 a toujours donné cette désagréable impression de s'être pris un coup de cymbales... Incroyablement étroite, longue, sans grâce, elle est incapable de relever le défi d'un concours d'élégance. On ne choisit pas ce vieux twin pour pavaner, mais la Bulldog : oui ! Pourtant, la jeunette a oublié quelques détails qui rendaient l'usage de la mère tout à fait charmant. Exit le beau porte-bagages intégré, adieu le rappel automatique des clignotants et les jolis témoins séparés. Mais la Bulldog a gagné des détails intéressants : pas de robinet d'essence mais un voyant qui à son allumage enclenche

un totalisateur kilométrique qui décompte la distance à parcourir sur la réserve d'environ cinq litres. Utile car la Bulldog boit comme un trou ; entre huit et neuf litres aux cent kilomètres. Globalement, la Bulldog emporte haut la main l'épreuve de la séduction.

## EN ROUTE, LA TR1 RÉSISTE.

Revenons à notre problématique : la Bulldog a-t-elle suffisamment évolué pour envoyer la TR1 au rancart ? Nous avons donc invité Jean-Louis, propriétaire d'une TR1 : « Le cardan de la Bulldog ? "Mouais"... Ma TR1 dispose d'un carter de chaîne moins coûteux tout en mettant son contenu à l'abri de tout vieillissement. La preuve, mon kit chaîne vient de parcourir 50 000 km, sans présenter d'usure ! Bon, ce n'est pas beau, mais pas plus ►



❶ Le redoutable freinage de la très sportive R6 est très efficace... presque trop pour un sage roadster. ❷ Le bicylindre en V a été revu, mais on note surtout une belle finition de cette moto : platines, traitements de surface sont du meilleur niveau.

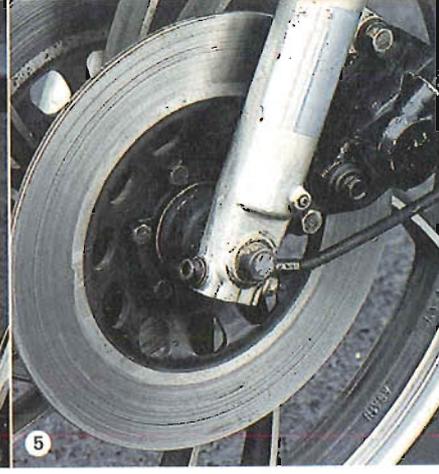
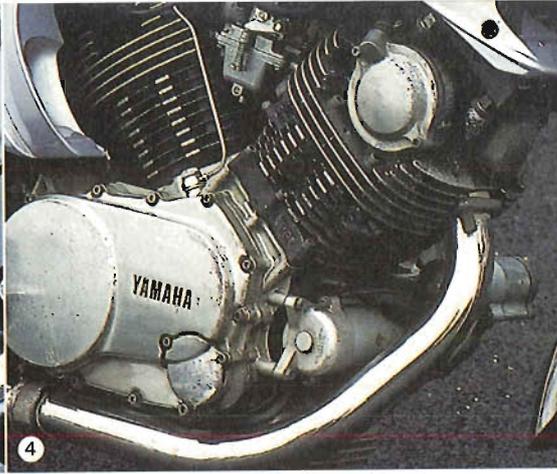
moche qu'une transmission par courroie, et moins cher qu'un cadran ». Si la TR1 avait opté pour une chaîne, c'est en raison de la puissance modeste de son bloc : 70 ch c'est peu pour un 1000 cm<sup>3</sup>, alors pas question de perdre de la puissance dans la transmission. Flûte alors, la Bulldog a chipé le cardan de la 900 Diversion. Ah oui, mais elle, c'est une 1100 ! Re-flûte : la fiche technique annonce seulement 65 ch. La confrontation routière risque d'être douloureuse pour la nouvelle. La mise en route procure le même sentiment sur les deux motos. Le coup de pouce sur le bouton s'ensuit d'une rotation assez irrégulière du démarreur électrique, comme si la batterie était faiblarde. Il n'en est rien et les deux mécaniques s'ébrouent à la première sollicitation. La TR1 ne fait pas un très beau bruit, enfin pas celui d'un gros twin. La Bulldog ne fait pas de bruit du tout : elle est totalement étouffée, les diamètres ridicules des sorties d'échappement en témoignent. Pour me remémorer la TR1 avec laquelle j'ai roulé durant deux ans, je pars avec elle. Au passage de la pre-

mière, la boîte claque, genre BMW ancienne mais en pire. Jean-Louis, qui profite de l'opportunité pour sauter sur la neuve, retrouve cette... particularité. Sur la TR1, revoici instantanément cette sensation de lourdeur du train avant, mais aussi son moteur agréable, pas puissant mais efficace. La position est très confortable, ni trop couchée, ni trop droite, on arrive très vite aux 130 km/h légaux sans pression excessive du vent sur le buste. Tiens, où est la Bulldog ? Réponse : derrière ! Première constatation, en enroulant un peu sévère, la TR1 prend l'avantage... sur route droite. Un coup de frein plutôt honorable sur l'ancêtre et Jean-Louis s'arrête à côté de moi : « Je suis bien calé sur la nouvelle, mais bon, ça manque un peu de sensations, je me demande si 20 ans séparent ces deux moulins, je ne vois pas le progrès... ». Bon, nos essayeurs d'un jour sont toujours un peu sur la réserve, alors nous échangeons nos places. C'est vrai qu'on est bien sur cette Bulldog. La selle est très dure mais le travail des suspensions gomme ce point négatif. On est bien calé mais trop

calé : pas question de se reculer à mesure que la vitesse augmente. La position est unique, un peu comme si elle résultait d'une moyenne arithmétique entre celle d'un trail (la TDM 850) et d'un custom (la 1100 Dragstar). Bilan, passés 140 km/h, séance d'abdos... Toutes les motos modernes ont évolué positivement en tenue de route. Celle de la TR1 n'était pas au top, la Bulldog prend sa revanche sur ce point. Arrivée sur des départementales "ben d'cheu nous", la TR1, trop souple et imprécise, souffre. Elle ne peut lutter contre l'équilibre et la maniabilité de sa fille. Agile, la Bulldog saute joyeusement de virage en virage. Bon sang, quel freinage ! Mademoiselle s'est servie dans la garde-robe de sa cousine sportive, la 600 R6. Était-ce nécessaire ? Pas vraiment. Voici un poste d'économie qui aurait permis de baisser un peu le prix de revient. Ainsi équipée, la Bulldog sera peut-être la première moto du marché à user plus de pneus avant qu'arrière... En tout cas, attention sur le mouillé, les Dunlop D 205 sont parfaitement incompatibles avec ces étriers vio-

La position en selle est agréable, mais ne permet guère de changement.





3 Excusez le velcro destiné à supporter une montre, mais notez le tableau de bord très complet, avec par exemple deux témoins de clignotant. 4 Le "vétouine" de la TR1 n'est pas un sportif, et c'est sans doute parce qu'on l'imaginait comme tel qu'il a acquis une réputation peu flatteuse : conduit sagement, il est fiable. 5 Le freinage est suffisant, même avec un œil d'aujourd'hui.

lents. Jean-Louis a raison, le moteur est vraiment très édulcoré. Il tracte avec efficacité, pas loin de 190 au compteur, mais avec encore moins de sensations que sur la TR1 qui la suit, voire la devance en fonction du profil de la route, sans difficulté. La 1100 n'a pas gagné en caractère, dommage !

### ELLES NE SONT PAS COMPARABLES !

Les 20 années écoulées ont apporté des modifications perceptibles. Finition, fiabilité, tenue de route, freinage sont dans, ou au-dessus, des normes d'aujourd'hui. Hors de son temps à sa sortie, la TR1 marquait le pas face à ses concurrentes. Ses défauts lui ont forgé son identité. L'arrivée de la 1100 Bulldog vient de lui donner une place en collection.

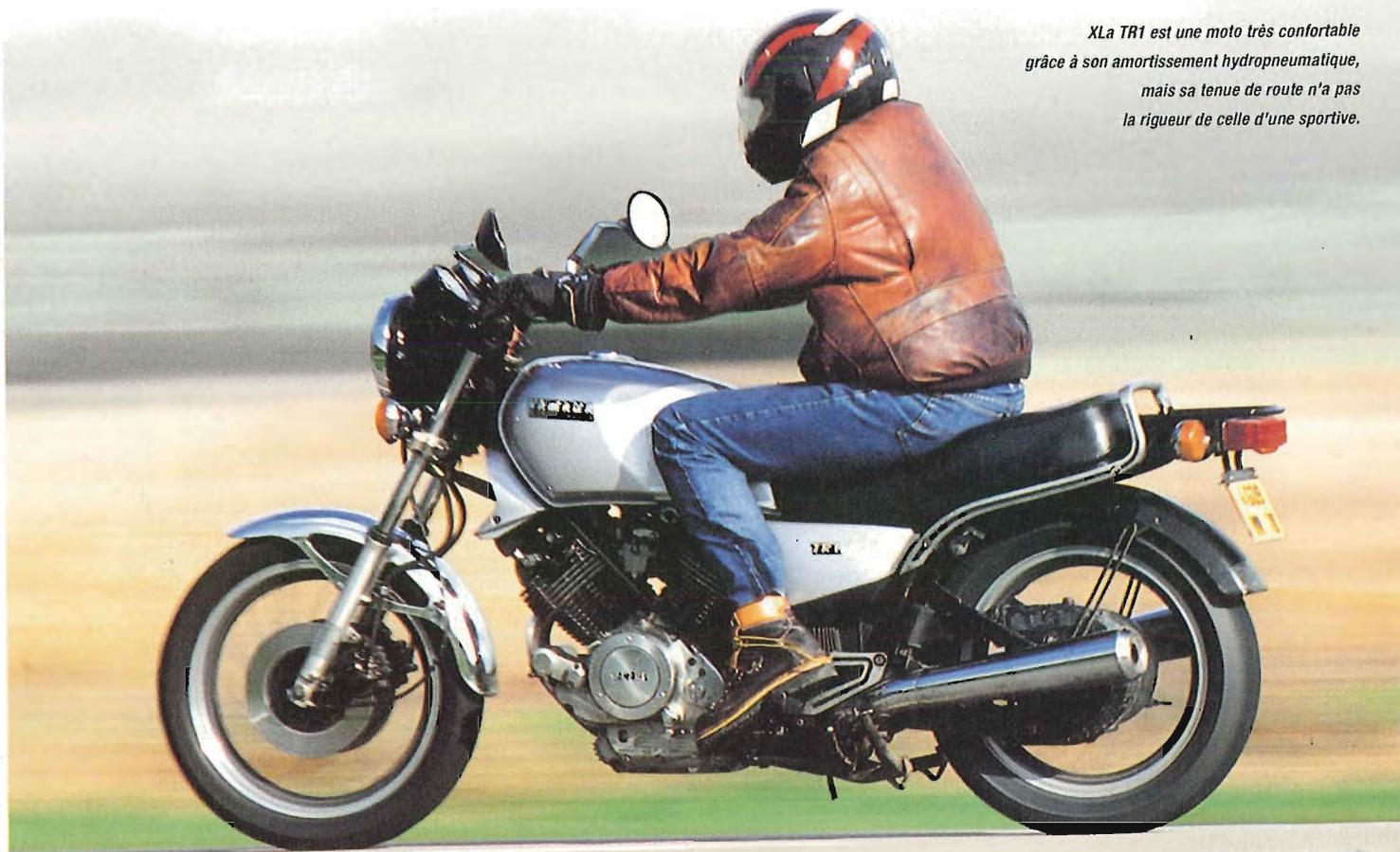
La Bulldog est une sorte de custom sans ses aspects horripilants d'inconfort et de vieillissement des lignes. En roulant avec, on oublie le moteur, ce qui peut être soit le plus beau des compliments, soit le pire des reproches. À l'arrêt, la sensation de posséder un très

1100 BULLDOG	1000 TR1
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le cardan très doux</li> <li>• Son côté "sans soucis"</li> <li>+ • Finition irréprochable</li> <li>• Son freinage puissant (trop ?)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Son confort</li> <li>• Le carter de chaîne</li> <li>• Le freinage très actuel</li> <li>• Son rapport prix/plaisir</li> <li>• Souplesse moteur</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- • Les pneus d'origine sur le mouillé</li> <li>• Freinage sous la pluie</li> <li>• La consommation</li> <li>• Le prix élevé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les réglages de suspension délicats</li> <li>• La fiabilité à vérifier (distribution)</li> <li>• Sa mollesse générale</li> <li>• Sa consommation</li> </ul>

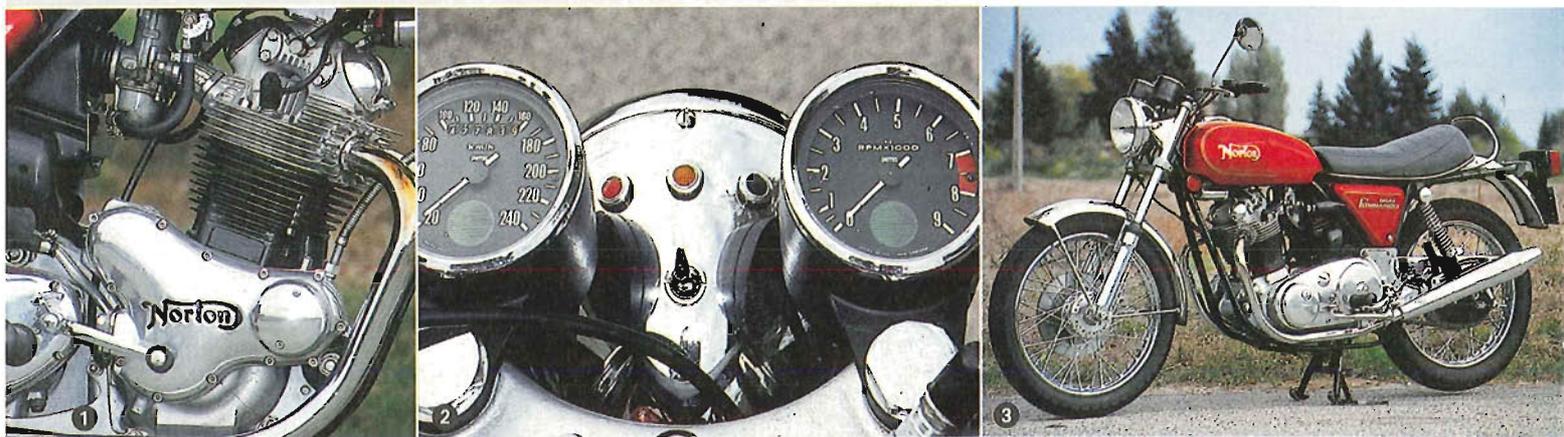
bel objet durera, assurément. La Bulldog est intemporelle, normal pour un produit dessiné par des Italiens, esthètes accomplis en matière de motocyclisme. ●

### FICHE TECHNIQUE

**Yamaha 1000 TR1 1981 (1100 Bulldog 2002)**  
**Moteur.** Bicylindre en V, simple-ACT et 2 soupapes. Alésage x course : 95 x 69,2 mm (95 x 75 mm). 981 cm<sup>3</sup> (1063). Taux de compression : 8,3 à 1. 70 ch à 6 500 tr/mn (65 à 5 500). 2 carbus Hitachi Ø 40 mm (2 Mikuni BSR 37). Allumage électronique CDI (électronique TCI). Embrayage multidisque dans l'huile. Boîte 5 rapports. Transmission secondaire par chaîne sous carter étanche (arbre et couples coniques).  
**Partie-cycle.** Cadre poutre en tôle emboutie (treillis tubulaire acier) avec moteur suspendu. Fourche hydropneumatique (hydraulique). 150 mm de débattement (130). Suspension arrière cantilever avec amortisseur hydropneumatique (monoamortisseur hydraulique). Frein avant double-disque, arrière à tambour. Pneu Av.-Ar. : 3,25 x 19-120/90 x 18 (120/70 x 17-170/60 17). Réservoir de 19 l. (20 l.). 220 kg à sec pour 180 km/h (229,5 kg pour 178 km/h).



XLa TR1 est une moto très confortable grâce à son amortissement hydropneumatique, mais sa tenue de route n'a pas la rigueur de celle d'une sportive.



❶ Le très beau moteur de la Commando n'est évidemment pas un bloc : la boîte séparée se trouve juste derrière le repose-pied droit. ❷ Le poste de pilotage réduit à sa simple expression pour l'époque, avec compteur et compte-tours très séparés, évidemment de marque Smiths. ❸ Une ligne bien connue mais dont on ne se lasse pas : quelle belle machine !



Bernard Bressat, le propriétaire et restaurateur de cette Commando, ne craint pas une petite attaque de temps à autre : la Norton inspire confiance.

# NORTON COMMANDO 850 MK1A ROADSTER 1974

## Fille de joie

Par Christophe Garcia

**O**n connaît les rumeurs, fondées ou pas, qui courent au sujet des Norton : entretien de tous les instants, fuites d'huile, fiabilité douteuse, carters moteur fragiles, etc. Alors, qu'est ce qui peut bien pousser un motard à s'enticher d'un tel boulet ? La réponse vient naturellement après un galop d'essai. Je vous emmène ? Contraste est le maître mot devant une Commando. À la fois fine et massive, racée et sobre, dépouillée mais riche, elle attire l'œil.

Amoureux des anglaises, Bernard, le propriétaire, a remonté sa 850 MK1A dans les règles de l'art. Le démarrage ne pose donc aucun problème si ce n'est que sans habitude, il est impératif de béquiller. Contact, starter à froid, titillage des carbus, recherche de la compression, coup de jarret et lancement assuré au premier essai. À chaud plus besoin de starter ni de titillage. Au ralenti sur la béquille centrale, la roue avant hoquette d'avant en arrière, rythmée par le grondement qui sort des pots d'échappement.

**PREMIÈRES IMPRESSIONS.** Plutôt étroite, la selle permet à l'arrêt de poser les deux pieds à plat sur le sol tandis que le guidon très large dénote avec la finesse de l'ensemble. La Norton hérite encore des standards de l'époque avec un sélecteur placé au pied droit avec première en haut et les trois autres rapports en bas. Personnellement cela ne m'a jamais posé de problème, mais ça gaffe quand même... Au premier abord, je me demande dans quelle galère je me suis embarqué. Les premières centaines de mètres se font sur une petite route tortueuse et comme je fais chauffer, il m'arrive fréquemment de rester en dessous de 2 000 tr/mn. Sous le réservoir, c'est un brouhaha de ronflements, de sifflements et autres borborygmes. Mais à partir de ce régime, le comportement change radicalement et j'attends avec impatience une montée en température

suffisante pour taquiner un peu le goujon. Pendant ce temps, j'étudie. La boîte est onctueuse, le frein avant semble à la hauteur mais raide au levier, tandis que l'embrayage se fait oublier.

**ALLUMEUSE ET PROVOCANTE.** La moto est chaude : à partir de 2 000 tr/mn, les vibrations disparaissent grâce à un Isolastic (système de montage sur silent-blocs du moteur) parfaitement réglé, et la souffreteuse se transforme en fille de joie. Bien que la zone rouge se situe à 7 000 tr/mn, l'agrément aussi bien en sensations qu'en efficacité est optimal entre 2 500 et 6 000. Dans cette plage, la poussée s'accompagne d'un grondement d'avion à hélices craché à la sortie des pots. En passant sous un pont de chemin de fer, le phénomène est encore amplifié et j'avoue que comme un gamin, j'ai fait demi-tour pour me régaler de ce récit. Comme souplesse et couple sont omniprésents il faut rarement changer de rapport, bien que la boîte onctueuse et précise accepte volontiers de jouer. Toutefois, la sélection lente oblige à bien décomposer aussi bien à la montée qu'au rétrogradage.

**FILLE DE JOIE.** Agile et saine, la 850 MK1A demande une conduite souple. L'avant pas très précis réclame un pilotage coulé en s'aidant des genoux, ce qui n'est pas simple à cause du réservoir étroit. Cela supprime les tendances au louvoiement dans les courbes rapides, essentiellement sur mauvais revêtement. Surtout ne pas garder les mains crispées sur les poignées. Ce dont la Norton a horreur, c'est le passage en courbes gaz coupés : il faut impérativement garder un filet ou même accélérer légèrement pour garder une bonne stabilité. Le disque avant remplit très bien son office bien qu'il faille tirer fort sur le levier, mais le tambour arrière est juste là pour la forme. Mais comme je l'ai dit, une conduite coulée permet d'être efficace et dans ces conditions, l'aide du frein moteur (conséquent) est appréciable. On se demande bien ce que les amateurs des 750 Commando ont eu à redire de la 850 à sa sortie. Certes, sur le papier l'augmentation de cylindrée n'a pas été accompagnée de puissance, seulement de souplesse et de couple, à l'heure où l'on cherchait encore les derniers chevaux. Les choses ont changé

aujourd'hui mais n'allez pas croire que le ciel est sans nuages : une Norton Commando ne souffre aucune approximation. Elle doit être remontée avec des pièces parfaites et ses nombreux réglages (carburation, allumage, Isolastic, calages divers) sont à contrôler très souvent sous peine de courir rapidement vers des ennuis insolubles. Elle se donne à qui la bichonne mais se vend aux autres. Une fille de joie dans tous les sens du terme... ●

### FICHE TECHNIQUE

**Norton Commando 850 MK1A Roadster 1974**

**Moteur.** Bicylindre culbuté de 828,46 cm<sup>3</sup> (77 x 89 mm) comprimé à 8.5 à 1. 60 ch à 6 200 tr/mn. Allumage batterie/bobine, 2 carburateurs Amal Concentric 932 Ø 32 mm. Graissage sous pression par carter sec. Embrayage multidisque sur film d'huile. Boîte de vitesses séparée à 4 rapports au pied droit. Transmission primaire par chaîne triplex, secondaire par chaîne.

**Partie-cycle.** Cadre tubulaire double-berceau en acier avec système Isolastic. Fourche télescopique hydraulique et suspension arrière oscillante à 2 combinés hydrauliques réglables en pré-charge. Frein avant à disque Ø 272 mm, arrière à tambour simple-came Ø 178 mm. Réservoir de 11,4 l. Pneus de 4,10 x 19. 189 kg à sec (218 kg en ordre de marche) pour environ 175 km/h.

**Norton Owners Club, 7 Allée des Vergers  
95580 Andilly, tél. 01 34 27 68 79.**

**E-mail : [gscalcs.noc@telemars.com](mailto:gscalcs.noc@telemars.com)**

**Internet : <http://www.noc.co.uk>**

### UTILISATION

- Classe
- Maniabilité
- Musique "wagnérienne" et caractère moteur
- Agrément moteur et boîte

- Roulements moteur et boîte
- Réglages précis et fréquents
- Fiabilité générale

### COLLECTION

- Charisme
- Disponibilité des pièces
- Coût d'une restauration
- Machine incontournable

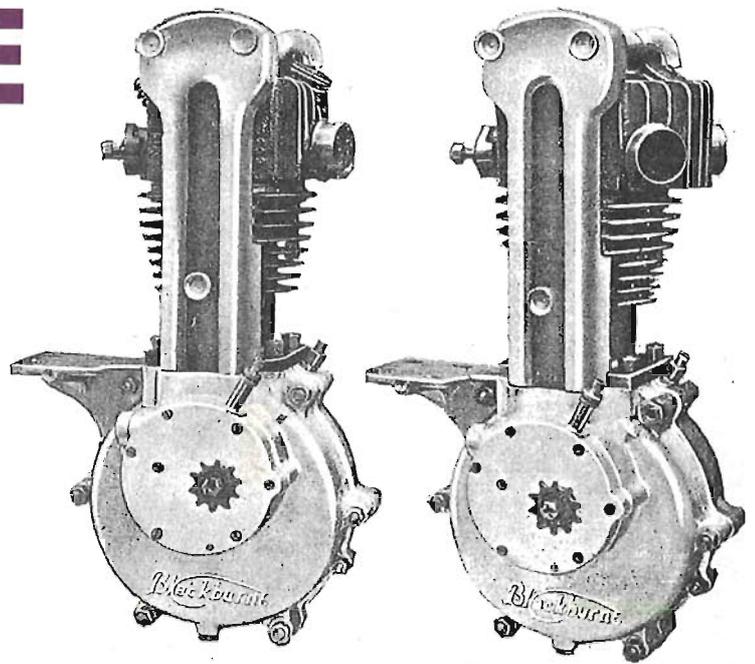
- Panachage de pièces fréquent
- Mise au point difficile
- Assez commune

# BLACKBURNE

## La monte anglaise

Par Ducloux

**Années 20, la mode est anglaise et pour un constructeur continental, l'utilisation d'un moteur britannique sur ses modèles haut de gamme est une touche de classe ! Les plus grands, Motobécane aussi bien que Terrot, vont répondre aux souhaits de la clientèle en leur proposant des machines à moteur Jap ou Blackburne.**



À partir de 1929, les Blackburne culbutés dissimulent leurs tiges de culbuteurs sous un carter d'une seule pièce et sont disponibles en simple ou double-échappement ("single-port" ou "double-port").

**P**armi les moteurs anglais, les Jap furent de loin les plus nombreux mais les Blackburne occupèrent une place non négligeable. Ces moteurs baptisés "adaptables", "constructeurs", ou "proprietary engines", si l'on adopte la terminologie anglaise, répondent alors aux besoins de marques qui n'ont pas les moyens ou ne désirent pas investir dans une chaîne de fabrication supplémentaire, gourmande en machines-outils. Ils vont aussi permettre à de modestes assembleurs de nous proposer d'intéressantes machines, souvent construites à l'unité.

**D'ABORD, CONSTRUCTEUR "COMPLET".** En 1902, Geoffrey De Havilland, un jeune Britannique, se construit avec les plans d'une revue de bricolage, une bicyclette

motorisée. Elle fonctionne... Enhardi, il va créer à son nom, en 1905, une petite fabrique de motos qu'il ne conservera que pendant trois ans, cédant son affaire à deux de ses mécaniciens/pilotes qui le représenteront sur les circuits avec leur 500 cm<sup>3</sup>. C'est dans le domaine de l'aéronautique que De Havilland deviendra l'un des plus grands constructeurs anglais, responsable entre-autres des chasseurs Mosquito et du premier jet commercial, le Comet.

L'usine de motos continue, mais les deux associés, trop impécunieux pour développer l'affaire, font appel à un financier, le Major Georges Blackburne ; les machines porteront son nom à partir de 1911. L'activité moto cesse à la déclaration de la Première Guerre mondiale et pendant quatre ans fera place à l'armement.

Lors de la reprise en 1920, Blackburne décide de ne se consacrer qu'à la fabrication de moteurs. Malheureusement pour la firme, celle qui deviendra son adversaire numéro un, Jap, a déjà pris cette décision depuis 1907 et a acquis une notoriété certaine et un bon réseau de distributeurs. En France, pour dix moteurs anglais commercialisés, neuf sont des Jap pour un seul Blackburne !

**LA QUALITÉ AU RENDEZ-VOUS.** Pas de stupides querelles, les deux marques vont construire des moteurs très comparables et de qualité égale. C'est le réseau commercial qui a fait la différence.

Le Blackburne est l'archétype du monocylindre anglais longue course, culbuté ou à soupapes latérales, généralement sur le même bas-moteur quel que soit le type de distribution. La première gamme

complète n'est importée en France qu'à partir de 1925. Elle va de 175 à 500 cm<sup>3</sup> ; la course de tous ces moteurs est la même (88 mm) ce qui donne au 175 cm<sup>3</sup> un aspect très original.

La conception de base de tous ces propulseurs est extrêmement simple : cylindre et culasse en fonte, plan de joint vertical pour les deux demi-carter, un roulement côté transmission primaire et une bague bronze côté distribution pour soutenir le vilebrequin, tête de bielle à roulement à rouleaux engagés et piston en aluminium. Une pompe à huile Best and Lloyd ou Pilgrim assure un graissage goutte à goutte à huile perdue. Les magnétos d'origine sont des Lucas et les carburateurs des Amal, rien que du classique. Blackburne, comme tous les fabricants de moteurs à cette époque, les proposera en simple ou double échappe-

## TRUCS ET ASTUCES

### ■ ÉTANCHÉITÉ

Une rectification soignée sur un petit marbre des plans de joints des carters et une patte à joint de la meilleure qualité éviteront les suintements, la pression interne étant très faible.

### ■ DISTRIBUTION

Le calage de la distribution sera (presque) facile en utilisant l'excellente méthode décrite dans le n° 55 du Motocyclotiste.

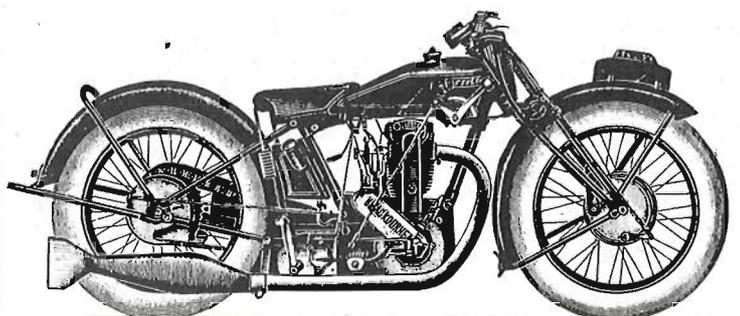
### ■ BOUGIE

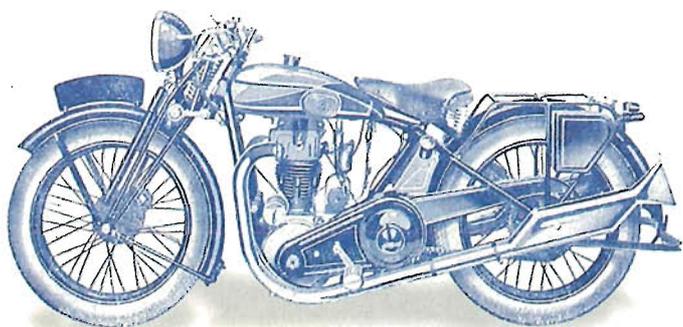
Utilisez une bougie d'indice 145 pour les moteurs à soupapes latérales, 175 pour les culbutés. Dans les deux cas, réglez l'écartement des électrodes à 0,4 mm.

### ■ GRAISSAGE

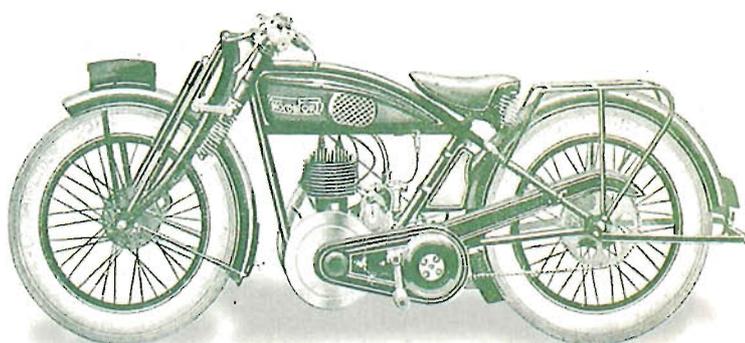
Huile monograde SAE 50 pour l'été, SAE 30 en hiver. S'efforcez d'atteindre un débit en huile perdue qui ne dépasse pas un litre pour 300 à 400 km. Faute de monograde, une huile minérale multigrade SAE 20W50 peut être utilisée.

*La marque française Styl'Son était cliente de Blackburne et montait des 300 et 500 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales (types RE et RG) ainsi que des 350 et 500 cm<sup>3</sup> culbutés à simple (types RH et RK) ou double-échappement*





En 1930, le haut de gamme Motobécane (si l'on excepte la fantomatique 500 quatre-cylindres) est la 500 H2. Elle est animée par une mécanique Blackburne culbutée double-échappement et est aussi disponible en version "compétition" prévue pour tourner au mélange essence-benzol.



À partir de 1928 Motoconfort, tout comme Motobécane, utilise les moteurs Blackburne en 350 et 500 cm<sup>3</sup>. Ici, une Type L 500 cm<sup>3</sup> "latérale" à volant extérieur.

ments et avec magnéto avant ou arrière. Ces options permettant aux clients de personnaliser leur production.

**POUR QUI ?** Ce sont évidemment sur des marques anglaises, et non des moindres, que les Blackburne vont être le plus souvent utilisés. Citons Excelsior, OEC, Matchless, Ariel, etc. Sur le continent les meilleurs clients sont allemands et français, mais des constructeurs, suédois comme Monark, ou italiens, proposent leurs machines avec des Blackburne. En France, Magnat-Debon, sous la coupe de Terrot, tient à se distinguer jusqu'à 1932 de sa maison mère qui monte du Jap. Motobécane, fidèle au deux-temps pour ses populaires, utilise des Blackburne à partir de 1928 pour "monter" en grosses cylindrées. Deux autres marques, Ravat et Styl'son, en ont également utilisé en quantité notable. Les Blackburne bicylindre en V, de 700 à 1100 cm<sup>3</sup> à refroidissement par air ou eau, propulsent des trois-roues et des cyclecars classiques.

#### LA FIN D'UNE ÉPOQUE.

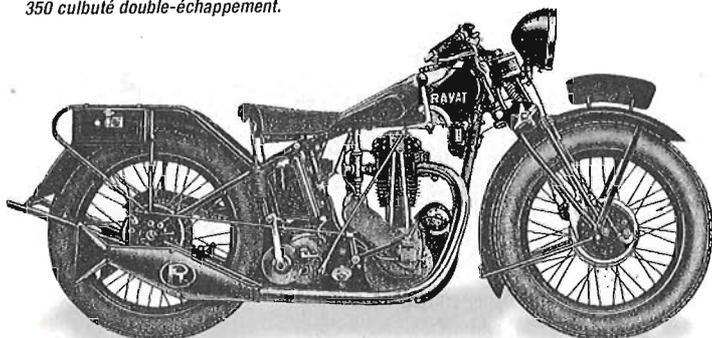
La crise de 1930 sonne le glas de la fabrication des moteurs adaptables quatre-temps de forte cylindrée. Industriellement,

le relais ne sera repris que par l'Autrichien Rotax, 50 ans plus tard... A partir de 1932, les clients traditionnels de Blackburne se défilent progressivement ; l'activité continue au ralenti jusqu'à 1937, année où le gouvernement britannique, qui sent la guerre venir, commande à la firme londonienne une importante quantité de matériel de lutte contre l'incendie. La page "proprietary engines" est tournée...

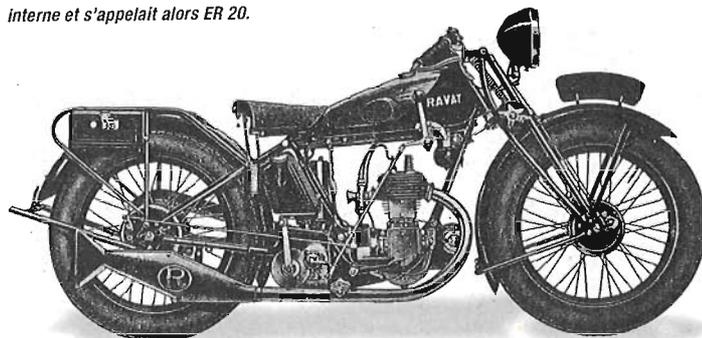
#### BLACKBURNE AUJOURD'HUI.

Aucun spécialiste n'existe, même en Grande-Bretagne, la balle est donc dans le camp des "généralistes". En France, ces commerçants sont nombreux à connaître ces moteurs et ne les négligent pas. De construction simple, ces Blackburne sont aisés à restaurer. Dans l'énorme gamme de pistons, soupapes, roulements, etc. disponibles en pièces modernes, il se trouvera toujours un de ces éléments qui, après quelques retouches, sera utilisable. Mais n'oubliez pas quand même, que l'infirme "débris" d'un Blackburne doit toujours se conserver précieusement... Si l'on vous propose un moteur complet en bon état à 450 ou 500 €, n'hésitez pas car une facture de mécanique générale pour une adaptation de pièces modernes peut être plus élevée. ●

La Ravat ER 23 a fière allure à la fin des années 20 avec son moteur Blackburne 350 culbuté double-échappement.



La 350 Ravat existait aussi avec mécanique Blackburne à soupapes latérales et volant interne et s'appelait alors ER 20.



## COMMENT LES RECONNAITRE

- 1920 à 1926 – Tiges de culbuteurs à l'air libre, volant-moteur externe, course de 88 mm sauf pour les V-twins où elle est de 96,8 mm.
- 1925 à 1929 – Tiges de culbuteurs sous tube. Volant-moteur dans le carter et volant-moteur extérieur cohabitent. Les valeurs d'alésage se diversifient en fonction de la cylindrée.
- 1929 à 1933 – Les deux tiges des culbuteurs disparaissent sous un carter d'une seule pièce. Les volants extérieurs ont disparu.

## BONNES ADRESSES

Jean-Luc Chambrier,  
53 bis rue Pertuisot,  
21140 Semur-en-Auxois,  
tél. 03 80 97 10 55.

Atelier Chatokhine,  
5 rue du Château d'Eau,  
28300 Ouerray-Amilly,  
tél. 02 37 32 92 58.

Rétro Motos, Armand Bardet,  
Grande Rue, 38390 Montalieu,  
tél. 04 74 88 52 10.

Jean Lalan, Chamery,  
58350 Chateaufort-Val-de-Bargis,  
tél. 03 86 69 21 92.

Laurent Henoux, Les Ruelleries,  
72550 Degré, tél. 02 43 20 04 44.

Bouvet Rectification,  
24 rue Marius Autan, 92300 Levallois-Perret, tél. 01 47 57 12 05.

Tous les Moteurs,  
5 passage Grande Rue, 92600 Asnières,  
tél. 01 47 93 58 85.

## BIBLIOGRAPHIE

#### ■ MAGAZINES

La Vie de la Moto n° 135. Le Motocyclotiste n° 55. Moto Revue n° 1067.

#### ■ LIVRES

The History of Blackburne Engines (E. Collin, ed. Grantley Publications).  
Internationale Motorrad-Typenshau (G. Seidel, ed. WK Verlag).



# LA BOÎTE DE VITESSES

Une belle salade de pignons...

**Une vitesse qui saute, un rapport qui passe difficilement, un roulement qui grogne... et si vous alliez jeter un œil à la boîte de vitesses avant de subir une grosse casse ! La réfection d'une boîte est à la portée de tout amateur motivé avec une petite expérience de la mécanique et un outillage de base.**

Par Pierre Legendre

**A**vec ses arbres, pignons, fourchettes, axes, crabots, sélecteur, joints et autres rondelles de calage, une boîte de vitesses est souvent l'organe mécanique qui impressionne le plus le mécanicien débutant. Si vous êtes dans ce cas, dites-vous que ce n'est qu'un dérailleur double-plateau de bicyclette "légèrement" amélioré, et tout ira mieux... Enfin presque !

Lorsque l'on refait une boîte de vitesses, certaines pièces sont à remplacer systématiquement. C'est le cas des joints papiers qui sont à usage unique mais aussi des joints toriques et des spis qui peuvent avoir souffert au démontage, c'est aussi le cas des ressorts, roulements et bagues qui sont des pièces peu chères et souvent standardisées et dont l'usure est difficilement appréciable avec précision. Bref, pas de petites économies qui peuvent par la suite

coûter très cher. Je connais un mécanicien "du dimanche" qui pour ne pas avoir mis à la poubelle un roulement de boîte à 15 € qui paraissait en bon état s'est retrouvé 1 000 km plus tard avec un arbre et un jeu complet de pignons à remplacer. Bilan : 500 € de pièces à changer (à condition de les trouver) et une journée supplémentaire avec les mains dans le cambouis ; oui, je sais, vous aimez cela !

Sur la grande majorité des motos modernes et sur la totalité des japonaises des années 70, la boîte de vitesses est intégrée au moteur et il faut donc ouvrir ce dernier pour accéder au "dérailleur"... Galère ! Mais il existe aussi de nombreuses machines qui utilisent une technique "automobile", à savoir que la boîte est séparée du moteur et peut donc être démontée séparément. C'est le cas des flat-twins BMW, motos intelligemment pensées pour faciliter le

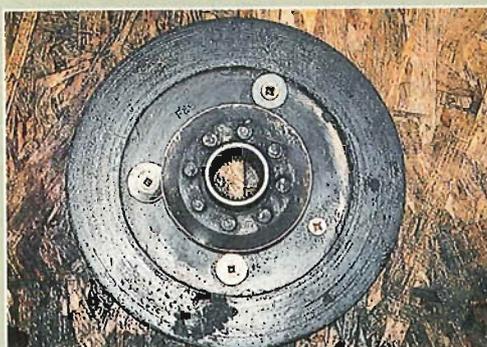
travail du mécano, mais aussi belles, confortables, rapides, prestigieuses (pour le chèque, M. Béhem, envoyez-le directement à mon domicile !).

C'est d'ailleurs la réfection d'une boîte BMW qui illustre ce sujet mais la plupart des techniques utilisées ici sont transposables à d'autres boîtes et plus particulièrement à celles dites "séparées", c'est-à-dire la majorité des motos anciennes.

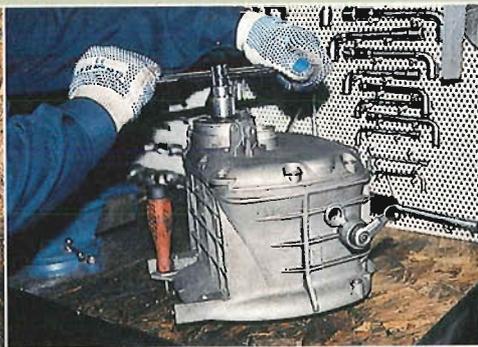
Dernier point, la dégustation d'une salade de pignons à la SAE 90 nécessite un bon coup de fourchette...

*Merci à monsieur Luc Fernandez d'Econoflat, spécialiste BMW, pour son aide apportée à la réalisation de cet article.*

**Econoflat, 113 rue Belliard, 75018 Paris, tél. 01 42 52 44 10, fax 01 42 52 44 87.**



**1.** La dépose de la boîte du cadre ne pose pas de problème et est très bien expliquée dans la RMT qu'il est fortement conseillé de consulter. On note que BMW préconise l'usage de nombreux outils spéciaux pour intervenir sur cette boîte de Série 7. Ne les possédant pas, nous allons nous débrouiller sans. Nous commençons par récupérer un vieux disque d'embrayage que nous vissons sur l'établi. Cet outil improvisé nous sera utile tout au long de cette séance de mécanique.



**2.** La boîte est placée verticalement sur l'établi de façon à ce que l'extrémité cannelée de son arbre primaire s'insère sans le logement prévu du disque d'embrayage vissé. Un trou percé à bonne distance dans l'établi, en regard d'un trou de fixation de la boîte permet d'immobiliser celle-ci en rotation et de dévisser l'écrou de sortie de boîte.



**3.** Pour extraire le croisillon de cardan emmanché coniquement sur l'arbre secondaire, BMW préconise l'usage d'un outil spécial à la marque (réf. 232). Comme nous n'en avons pas, nous nous servons d'un extracteur classique à deux griffes. Attention, choisissez un modèle de qualité car ses griffes doivent être à la fois fines et solides.



**4.** Après avoir mis la boîte au point mort, démonté le levier du sélecteur et dévissé les sept vis qui fixent le couvercle de boîte, il faut chauffer ce dernier avec une lampe à souder à environ 100° au niveau des bossages d'arbre intermédiaire et secondaire puis taper à l'aide d'un maillet en bois sur les emplacements renforcés du couvercle prévus à cet effet. Il ne reste plus qu'à ôter à la main le couvercle (gants ignifugés fortement recommandés).



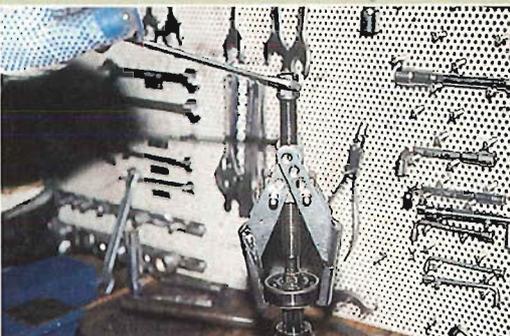
**5.** Dès que la boîte est ouverte, il est très important de récupérer les rondelles de calage des trois arbres, d'en noter la position et de les mettre de côté. Lors de l'ouverture, ces rondelles peuvent être en bouts d'arbres ou dans les logements de roulements sur le couvercle de boîte. N'en oublier aucune et surtout ne pas les intervertir !



**6.** On retire le joint en papier entre carter et couvercle de boîte et l'on dévisse complètement les deux vis à l'avant du carter, à proximité de l'arbre primaire cannelé. Elles fixent le mécanisme de sélection qui peut alors s'extraire d'un bloc à la main.



**10.** Il est temps maintenant de contrôler l'état des différents éléments de la boîte. Si un pignon auquel il manque des dents ou un crabot cassé en deux se repère facilement, d'autres pièces hors service se détectent plus difficilement. C'est pourtant le cas de la fourchette de droite qui présente des traces d'usure excessive alors que celle de gauche peut reprendre du service.



**11.** N'hésitez pas à remplacer tous les roulements de la boîte. Ce sont des pièces souvent standardisées donc faciles à trouver et peu chères. Vous les démonterez à l'extracteur en protégeant l'extrémité de l'arbre avec un vieil écrou. Le remontage des roulements neufs peut se faire en frappant au maillet sur une douille au diamètre exact de la cage interne ; ne jamais frapper sur la cage externe, ce qui détruirait le roulement.



**12.** Profitez aussi de la réfection pour remplacer les joints spis. Leur extraction ne nécessite qu'un solide tournevis et la mise en place des joints neufs peut se faire en frappant avec un maillet sur une douille au diamètre externe du joint.



**16.** Au début de cet article, nous recommandions de remplacer tous les joints de la boîte. C'est particulièrement vrai pour le minuscule joint spi en bout d'arbre primaire car c'est lui qui assure l'étanchéité autour de la tige de commande d'embrayage. Si ce joint s'avère défectueux, c'est le disque d'embrayage qui se retrouve gorgé d'huile à court terme.



**17.** Avant de refermer le couvercle de boîte, il faut procéder à un calage latéral des arbres. Pour cela, on va prendre différentes mesures. On commence par mesurer précisément l'épaisseur d'une règle métallique de mécanicien. Pour toutes ces mesures, l'utilisation d'un pied à coulisse digital avec jauge de profondeur est une aide précieuse.



**18.** On pose la règle de mécanicien sur le plan de joint du carter et l'on mesure avec la jauge de profondeur la distance entre le sommet d'un arbre et la règle. En ajoutant l'épaisseur de la règle à la mesure trouvée, on obtient une valeur A1. On renouvelle l'opération pour les trois autres roulements et l'on note précisément les valeurs A1, A2 et A3.



**7.** L'axe supportant les fourchettes de l'arbre secondaire et les dites fourchettes s'extraient à la main sans plus d'effort, il en est de même pour l'arbre primaire qui comporte l'amortisseur de transmission.



**8.** Par contre, l'extraction de l'arbre intermédiaire et de l'arbre secondaire nécessite le chauffage du carter comme lors de l'étape n° 4. Ils sortent alors sans effort à la main. Prenez soin de noter l'emplacement de chaque pièce, nettoyez-les soigneusement avec un bon dégraissant et séchez-les à l'air comprimé.



**9.** Une défaillance du mécanisme de sélection est une cause fréquente d'ouverture de boîte chez BMW. En effet, ce mécanisme comporte pas moins de trois ressorts en épingle dont l'un, particulièrement fin, est très fragile. Par précaution, lors de toute intervention sur la boîte, changez systématiquement les trois ressorts. Lors du réassemblage du sélecteur, veillez à ce que les dents des disques de sélection soient positionnées ainsi avec le mécanisme en première.



**13.** Pour leur remontage, l'arbre intermédiaire et l'arbre secondaire, ainsi que la fourchette, sont présentés ensemble dans le carter après avoir remis en place les deux grosses cales au fond des logements des roulements, et chauffé le carter à 100°. On s'assure que les roulements sont bien en place dans leurs logements en frappant légèrement chaque arbre avec un mallet.



**14.** Les deux fourchettes de l'arbre intermédiaire sont remplacées l'une au-dessus de l'autre (attention à ne pas les intervertir) puis leur axe est remonté sans aucune autre forme de procès. L'arbre primaire retrouve son emplacement de la même manière.



**15.** Il est temps de remonter le mécanisme de sélection. Celui-ci est présenté à sa place et l'on prend bien soin d'engager les doigts de commande des fourchettes dans les disques ajourés du mécanisme. Pour faciliter ce travail, un fil de fer recourbé à son extrémité est bien pratique. Seulement après, revissez les deux vis de fixation du sélecteur à l'avant du carter.



**19.** Toujours avec la jauge de profondeur du pied à coulisse digital, on mesure la profondeur des trois logements de roulement par rapport au plan de joint du couvercle de boîte. On relève donc trois cotes que l'on note L1, L2 et L3. En pratique, L1 est supérieur à A1, même chose pour L2 par rapport à A2 et pour L3 et A3.



**20.** Il nous reste à mesurer l'épaisseur des rondelles de calage mises de côté à l'étape 5. On obtient les valeurs R1, R2 et R3. Pour un bon calage, voici la formule à appliquer qui permet de trouver l'épaisseur idéale de chaque rondelle :  $R = L - A$ . Si les valeurs idéales pour les trois rondelles de calage sont différentes de R1, R2 et R3, il faut remplacer les rondelles par d'autres à la bonne épaisseur qui sont disponibles en pièces détachées.



**21.** Il nous reste à refermer la boîte. On commence par remplacer le joint du couvercle par un neuf. C'est très important car c'est lui qui va donner 1/10° de jeu aux arbres de boîte. Le couvercle est remonté à chaud après avoir positionné les rondelles de calage sur les arbres (un peu de graisse aide à les faire tenir). Après refroidissement, on remonte le croisillon du cardan sur l'axe de sortie et on serre son écrou à 22 à 24 m.kg. Voilà, c'est fini ! Avouez que ce n'était pas très difficile.



## SIMPLE QUESTION

Amateur isolé de motos anciennes, mon seul lien avec le monde des collectionneurs est Moto Légende auquel je suis abonné. Très néophyte en matière de mécanique, je me permets de vous interroger sur une question que j'aurais honte de poser de manière plus formelle et qui n'intéresse d'ailleurs pas la plupart de vos lecteurs, plus pointus en la matière. Je possède une Peugeot 175 TC4 de 1951, donc à moteur deux-temps, et ma question est simple : quel carburant dois-je mettre dedans, à l'heure où l'on ne trouve plus de mélange à la pompe, ni d'essence ordinaire pour le fabriquer soi-même ?

GUY FORGEAIS, E-MAIL

Pourquoi avoir honte de poser une question intelligente ?

## SALADE DE YAM'

J'ai acheté une Yamaha 125 DTMX, qui fonctionne parfaitement. Lors de l'achat de cette moto, il m'a été donné une autre DTMX incomplète qui a beaucoup souffert en enduro. J'ai entrepris de remonter cette machine pour rouler dans les chemins. Je viens de finir le remontage de la partie-cycle et ayant trouvé un moteur de YZ 1979 kité avec un haut-moteur de DT 175 (2A7), je voudrais savoir où il serait possible de trouver un schéma électrique de YZ 1979. J'aimerais aussi connaître la compatibilité de ce moteur avec le boîtier d'allumage CDI et la bobine HT de la DTMX.

CHEVRE RENNES, E-MAIL

Le système d'allumage CDI de 125 DTMX est sans doute "adaptable",

La première phrase de votre question résume l'état d'esprit de nos courriers : le lien existant entre Moto Légende et les amateurs de motos plus ou moins anciennes, quelle que soit l'étendue de leur culture mécanique.

C'est donc sans moquerie aucune, que nous vous conseillons d'utiliser pour votre 175 TC4 un mélange fait par vous-même d'essence SP 95 et de 3 % d'huile deux-temps de synthèse. Prévoir son mélange par petite quantité (cinq litres par exemple) qui sera utilisée rapidement (disons dans le mois qui suit). De plus, en prévision d'un arrêt de longue durée (plus de deux mois) une vidange du réservoir et de la cuve du carburateur évitera encrassement et corrosion de ces deux éléments.

mais pas compatible avec le moteur YZ : stator de volant, avance à l'allumage, résistance des bobines, taux de compression ne correspondent pas. De plus, la transformation du haut-moteur 125 en 175 n'arrange pas les choses... Diagrammes différents, grosse différence de régime moteur entre le DT et L'YZ, cette transformation n'est pas envisageable pour un fonctionnement intéressant sans ennui. Quant au schéma électrique de l'YZ, il est réduit à sa plus simple expression (du volant à la bougie) puisqu'il ne comporte aucun accessoire, pas de phare, feu arrière, clignotants, témoins, etc.

## SUZUKI SANS PLOMB ?

Je possède une Suzuki 850 GN achetée neuve en avril 1979, qui totalise 120 000 km et que j'utilise à 95 % en ville. Le moteur n'a jamais été déculassé, boîte, cardan et partie-cycle d'origine, j'ai fait refaire l'embrayage, changer la chaîne de distribution et le disque arrière. J'ai roulé des années au super puis au super de remplacement au potassium en ajoutant de temps en temps dans l'essence 20 cm<sup>3</sup> d'huile Mercury deux-temps par précaution ; tout cela sans problème.

Suite à votre article, j'ai fait un plein au SP95 et j'ai tout de suite grillé une bougie, la première en 23 ans... J'ai cru à une coïncidence. J'ai roulé ensuite un mois avec du super au potassium sans ennui. Puis j'ai refait le plein au SP95 : une bougie claquée de suite !

Question : Les Suzuki roulent peut-être au SP95 brut de pompe sans ennui mais au prix de quels réglages particuliers ?

JEAN GIRALDI, MARSEILLE

A notre connaissance, les quatre-cylindres japonais, y compris les Suzuki des années 70 et 80, ne sont pas perturbés au point de vue allumage par le SP95. Seule une réduction éventuelle de l'avance doit être effectuée si un petit cliquetis se fait entendre, lors d'accélération sur le couple.

Vous ne nous dites pas si la deuxième bougie claquée est la même que la première. Si oui, il pourrait s'agir d'un défaut d'alimentation sur le cylindre incriminé : niveau de cuve incorrect, étanchéité de la pipe d'admission, conduits internes du carburateur encrassés ou encore câble haute-tension ou antiparasite défectueux. Après 23 années de service et 120.000 km, il serait judicieux de faire un nettoyage complet des carbus et d'ajuster les niveaux de cuves avec précision.

Un remplacement du faisceau haute-tension et des quatre antiparasites serait bienvenu. Avec le SP95, l'ajout d'un additif (Millésime de Elf ou Restom par exemple) est recommandé.

## PEUGEOT PERLIÈRE

Je vous ai déjà parlé de la restauration de ma 125 Peugeot de 1955 dans la rubrique "Atelier" du n° 120. Elle a parfaitement fonctionné pendant 3 000 km. Mais brusquement, alors que l'huile utilisée pour le mélange (semi-synthétique à 80 F le litre, dosée à 4 ou 4,5 %) et le carburant sont les mêmes, elle s'est mise à perler ! J'ai fait le tour de l'allumage : rebobinage de la bobine HT, condensateur moderne, suppression de l'antiparasite, fil de bougie et rupteurs neufs, gicleur plus gros (carburateur remplacé par un Dell'Orto Ø 19 mm), multiples calages du volant magnétique (3,5 mm avant PMH comme indiqué dans RTM pour les modèles 57), montage d'une culasse d'origine (ce qui me permet d'utiliser une bougie à culot court) et essai de diverses bougies. Mais rien à faire, ça perle toujours ! Donc mystère. Je vais voir du côté de l'échappement qui me paraît un peu libre mais je suis un peu découragé, d'autant plus que si le phénomène s'est révélé l'été, il persiste avec la même périodicité en hiver avec des températures proches du zéro. Pouvez-vous m'aidez, que se passe-t-il ?



3 000 km après la fin de sa restauration, la Peugeot 57 TA de Frédéric se prend pour une huître et produit des perles en série !

FRÉDÉRIC BEDEL, LE BOSQ

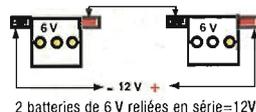
Si après toutes les interventions citées, le perlage continue, il faut chercher ailleurs et il ne reste plus grand-chose ! Le "perlage" provient d'une surchauffe provoquée par un excès ou un manque d'avance, vous l'avez vérifiée, mais aussi par une prise d'air parasite : étanchéité du vilebrequin sur le carter (si les rondelles d'étanchéité agissant comme un clapet en fonction des pressions ou dépressions dans le carter n'assurent plus leur rôle dès que le moteur est chaud), mais aussi joint d'embase de cylindre, et encore joint de pipe d'admission. Vérifiez aussi si votre lumière d'échappement n'est pas calaminée ce qui est aussi une cause de surchauffe. Penchez-vous sur ces pistes et donnez-nous des nouvelles.

## LE TRUC DU MOIS

Faites-nous profiter de votre expérience en nous envoyant vos trucs et astuces. Les meilleurs seront publiés dans cette rubrique.

Collectionneur débutant et fidèle lecteur, je vous propose un petit truc tout bête, générant à mon avis une économie appréciable. Je ne possède que cinq motos mais suis souvent confronté à un problème de batterie. En effet, trois de mes machines sont alimentées en 6 volts et deux le sont en 12 volts. Pas question de mettre cinq batteries en service, pour le prix d'achat d'une part, et l'entretien d'hiver d'autre part. J'ai résolu en partie le problème en achetant seulement deux batteries de 6 volts, 7 Ah. Pour les

machines en 6 volts, pas de problème ; pour celles en 12 volts, je place les deux batteries de 6 volts côte à côte à l'emplacement prévu (sensiblement même volume, calage éventuel avec mousse ou caoutchouc), je les monte en série, et j'obtiens 12 volts. Pour l'entretien, je recharge les deux à la fois ; en 6 volts si elles sont reliées en parallèle, en 12 volts si elles sont reliées en série. Bénéfice : seulement deux batteries de 6 volts à acheter au lieu d'une 12 volts et d'une 6 volts et possibilité de recharger des deux en une seule opération.



# ALCYON 125 TYPE 47

## Le Web est bien Gentil

Il y a deux mois, nous vous disions que motos anciennes et Internet faisait bon ménage. En voici la preuve avec l'Alcyon Type 47 restaurée par Thierry Speth que nous vous présentons ici et qui est aussi sur "Le Monde des A", le site créé par Thierry ([www.multimania.com/aalenia/alcyon.htm](http://www.multimania.com/aalenia/alcyon.htm)).

**E**n mars 1997, un collègue de travail est à la recherche d'un embrayage de KTM et se rend dans une casse moto. J'avais quelques souvenirs de jeunesse concernant la moto et les petits cubes mais tout ceci était enfoui dans ma mémoire. Passé l'entrée de la casse, mon regard tombe sur une petite moto aux formes bien arrondies, basse sur roues, partiellement rouillée et avec quelques chromes très bien cachés sous la paille.

### SOUVENIRS, SOUVENIRS...

Tout d'un coup tous mes souvenirs des années 70 reviennent : le moto-club de Knutange avec ses fêlés qui transformaient des Syphax en KTM, des Peugeot en Husqvarna à grands coups de scie et de poste à souder. Un atelier de la MJC était tapissé de posters de Findlay et Sheene sur des murs qui suintaient la graisse car recouverts de chaînes de motos. Les engins hybrides qui en sortaient étaient aussitôt essayés en échappement libre sur la route et les chemins environnants, ce qui explique que le club a été prié de déménager !

Bref, submergé de souvenirs, je craque pour ce qui s'avère être une Gentil de 1955, construite dans les dernières années de la firme Alcyon. Grâce à une annonce de LVM, je trouve de la documentation technique qui me permet de me familiariser avec le moteur Zürcher.

### BIDOUILLES ÉLECTRIQUES

Un premier examen montre que la moto a subi en 1973 des traitements visant à la transformer en bécane de trial et que beaucoup de pièces sont manquantes.

En mars 1997, j'achète pour la première fois Moto Légende qui consacre un dossier aux 125 Peugeot, ce qui m'aide énormément. Un lecteur y donne un truc qui permet de réparer un allumage en fixant une bobine haute tension sous le réservoir et conseille d'utiliser



*L'Alcyon Type 47 de Thierry roule de nouveau. Ces petites machines populaires sont idéales pour commencer dans la restauration car elles ne sont ni très compliquées, ni très chères à remettre en route.*

un condensateur de Peugeot 103. Malheureusement, la bobine basse tension de mon Alcyon Type 47 fonctionne par intermittences ce qui me pousse à la remplacer par une bobine de Solex qui s'adapte parfaitement. Mais, alors que cela fonctionnait bien sur un Solex, je me retrouve avec une étincelle soufflée par la compression sur l'Alcyon. J'ai finalement récupéré du fil de 0,8 mm d'un vieux transformateur que j'ai enroulé sur la bobine basse tension d'origine. Le fil étant plus gros que nécessaire, j'ai de plus belles étincelles bien bleues. J'ai juste veillé à garder 11,5 m de ce fil, ce qui permet de conserver une tension de sortie en 6 volts.

### 123 000 KM SUR UNE ALCYON !

Côté moteur, j'ai trouvé par une annonce de LVM un piston neuf en cote réparation. Le remplacement des roulements n'a pas posé de problème, je les ai trouvés en neuf sur des alternateurs. La principale difficulté

fut en fait la peinture. Ne trouvant pas de photos "fiabes" concernant la décoration, je me suis risqué à la décorer "façon custom", avec un résultat horrible. Je me suis ensuite laissé aller à une déco proche de celle d'une Kawasaki Estrella pour les bandes sur le réservoir, le résultat n'était pas plus réussi ! Un peu plus tard, un collègue proche de la retraite a trouvé dans ses archives des photos de son Alcyon Type 47 qu'il avait eu pour ses 18 ans, et avec laquelle il avait parcouru 123 000 km ; ce qui situe bien le niveau de fiabilité de ces petits deux-temps. Avec ces repères photographiques, j'ai pu continuer la restauration de mon Alcyon. Le dernier problème a été causé par le compteur de vitesse qui n'était pas d'origine. En effet, lors de ma première sortie, le compteur sous-estimait ma vitesse ce qui m'a enclin à rouler trop vite et a provoqué un serrage. Une semaine plus tard, l'Alcyon tournait de nouveau avec son joli bruit de machine à coudre.

### IVRESSE DE LA VITESSE

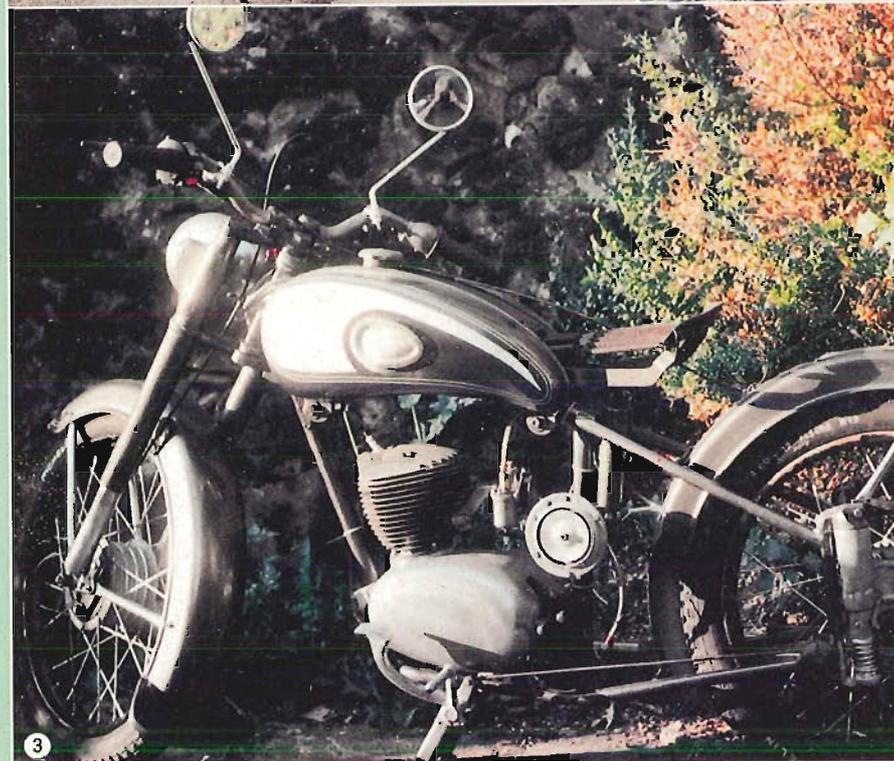
Côté performances, je ne suis pas déçu, moi qui n'ai toujours connu que le Solex ! Depuis quelque temps, les insectes s'écrasent sur mes lunettes, ce qui représente un net progrès car avant il fallait que je les poursuive sur un kilomètre pour les fatiguer avant de les achever d'un coup de bol... La restauration s'est terminée aisément ; j'ai préféré la galvanisation à froid au chrome. En gros, j'ai suivi tous les conseils en matière de restauration mais je ne regrette pas d'être parti d'une machine incomplète car cela m'a permis de rencontrer tout un tas de gars dans les bourses d'échanges. Encore aujourd'hui, il n'est pas rare qu'un profane m'arrête simplement pour parler de cette moto ; c'est l'un des grands avantages de la moto ancienne par rapport à la moderne, elle suscite la sympathie et non l'envie.



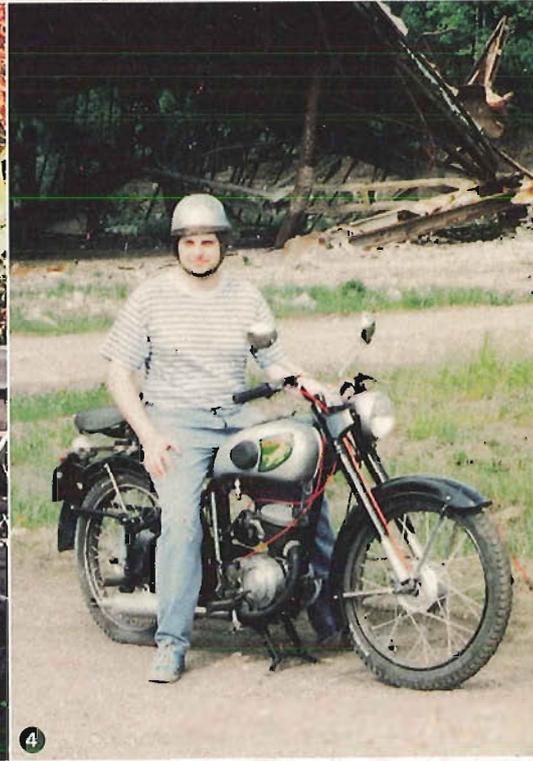
1



2

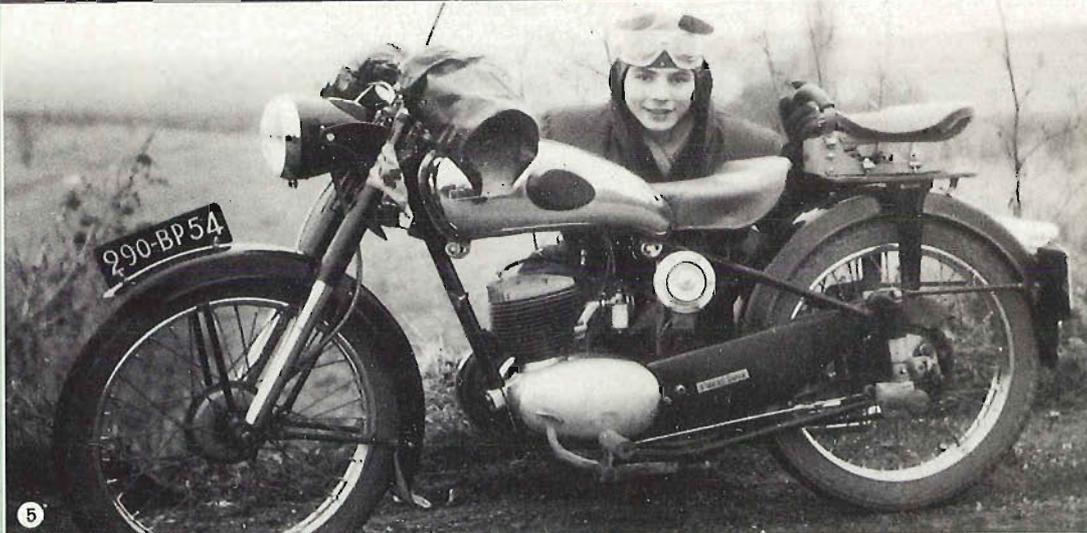


3



4

- 1 Lors de son achat, l'Alcyon (à l'arrière plan) était quelque peu transformée et fort incomplète. Mais cela a permis à Thierry de rencontrer plein de monde.
- 2 La première décoration réalisée par Thierry donnait dans le genre custom. Comme il le dit lui-même, elle était horrible !
- 3 La deuxième décoration de l'Alcyon tend à la faire ressembler à une Kawasaki Estrella. Bref, ce n'est pas encore tout à fait cela !
- 4 Mai 1998, l'Alcyon effectue ses premiers tours de roues dans une usine désaffectée. Malheureusement, un compteur pessimiste sera à l'origine d'un serrage.
- 5 C'est Jacques Florimond, un collègue de travail de Thierry, qui lui fournira la clé de la décoration de l'Alcyon Type 47 en retrouvant ces vieilles photos d'une machine identique à celle de Thierry.



5

## À vos PLUMES !

Racontez-nous vos restaurations, elles intéressent les lecteurs. Partagez avec eux vos joies et vos peines qui sont le lot de tout restaurateur amateur. Faites-nous part de vos trucs, adresses, tours de main, erreurs à éviter, vous rendrez service au plus grand nombre et contribuerez au développement de votre passion ; le tout avec quelques photos "avant, pendant et après travaux".

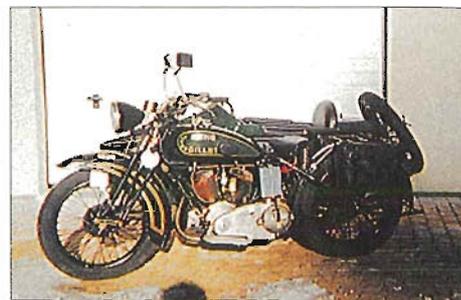
Moto Légende "À l'atelier", BP 411, 77309 Fontainebleau Cedex.

# PETITES annonces

## MOTO LÉGENDE



**HONDA CB 350 K4**, 1973, 25.240 km, restauration complète, 12.000 F de pièces neuves d'origine, factures, expertisée 15.000 F, prix de vente 1.800 €. Tél (Haut-Rhin) 03 89 44 19 09. (Réf. 2-24376C).



**RENE GILLET 750 + side**, 1938, (C.G. normale), bon état de présentation et mécanique, roue, verte et noire avec filet doré comme l'origine, 10.000 €. Tél (Jura) 03 84 33 04 41 (fax idem). (Réf. 2-24443C).



**KAWASAKI 400 KH**, 1977, 40.000 km, bon état d'origine, pièces neuves récentes, 13.000 F à débattre. Demander Daniel. Tél (Aveyron) 05 65 45 18 08 (HB) ou 05 65 81 52 36. (Réf. 2-24184C).



**DUCATI 450 Mk3** coursifiée, 1971, pneu neuf, échappement Conti, n'a pas tourné depuis 1989, à remettre en route, (avec C.G.), 2.439 € (soit 16.000 F). Tél (Haute-Saône) 03 84 49 01 32 (après 19 h) ou 03 84 93 53 38 (HB). (Réf. 2-24197C).



**BMW R 65**, 1979, couleur champagne, 85.000 km, bon état, 1.980 €. Tél (Drôme) 04 75 43 63 44 (HB) ou 04 75 56 62 78 (dom). (Réf. 2-24525C).



**MOTO GUZZI 850 Le Mans 3**, 1982, roule tous les jours, entretien suivi, factures, bon état, 22.000 F. Tél (Vaucluse) 04 90 74 48 80 ou 06 86 72 60 00. (Réf. 2-24487C).



**VELOCETTE 500 MSS Thruxton Veeline**, 1969, très bon état, carénage, 20.000 €. Tél (Alpes-Maritimes) 06 19 77 03 40. (Réf. 2-24441C).



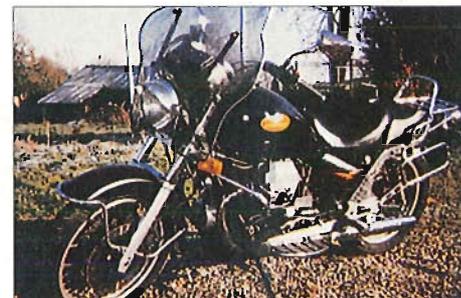
**BMW K100**, 1985, 67.000 km, état neuf, avec accessoires, pneus et amortisseur neuf, démarreur, alternateur et batterie 20.000 km, tête de fourche LM, 27.000 F. Tél (Oise) 03 44 88 19 13. (Réf. 2-24087C).



**HONDA 350 CBR**, préparation moteur professionnel, factures, carénage plus pièces, 3.354 €. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 52 77 68. (Réf. 2-24196C).



**YAMAHA 600 XJ**, 1987, bon état général, pneus, kit chaîne, peinture neuve, 61.000 km, 15.000 F. Tél (Charente-Maritime) 06 20 59 23 76 ou 05 46 01 91 08. (Réf. 2-24386C).



**MOTO GUZZI Calif 3**, 1990, 54.000 km, bon état, 4.500 €. Tél (Allier) 04 70 42 75 21. (Réf. 2-24387C).



**TRIUMPH 900 Daytona**, 1994, 31.500 km, superbe état, 5.600 € à débattre (36.400 F). (Echange possible contre moto récente). Tél (Ardennes) 03 24 56 50 46 (après 19 h ou répondeur). (Réf. 2-24377C).



**HONDA 1200 GL 87 + side EML GT3 91**, très bon état, 57.000 km, freins, pneus, amortisseurs, batterie, sellerie bicolore et pare-brise neufs, attache remorque, réservoir add, radio, révisée, frein intégral, 67.000 F. Tél (Cher) 02 48 21 11 82 (18 h). (Réf. 2-24328C).



**SUZUKI 250 RGV**, 1993, (avec C.G.), très bon état, 13.000 F. (Echange possible contre partie-cycle Ducati TT2 ou contre moteur 600 Pantah avec allumage). Tél (Allier) 04 70 90 34 02. (Réf. 2-23015C).



**KAWASAKI 500 H1D**, 1973, 25.000 km, bon état, à finir de restaurer, 2.287 € (15.000 F). Tél (Vienne) 06 12 64 18 57. (Réf. 2-24327C).

**PROZONE**

## FUELSAVER

**Spécial moto  
Ultra compact**

Convertit au sans plomb  
Prolonge la vie du moteur  
Améliore le rendement  
Economise du carburant

*Ne prenez pas le risque  
de vous tromper...*

Une technologie qui resout les inconvénients rencontrés avec le système initial à pastilles

**Moteurs  
2T et 4T**

*une solution définitive  
à tous les problèmes  
liés au carburant*

Commandez-le maintenant par Tél. 01 43 44 10 40 ou 06 11 23 58 77  
**FUELSAVER PROZONE FRANCE**  
 26ter - rue Nicolai - 75012 Paris  
 Site internet : [www.prozone-fuelsaver.com](http://www.prozone-fuelsaver.com)



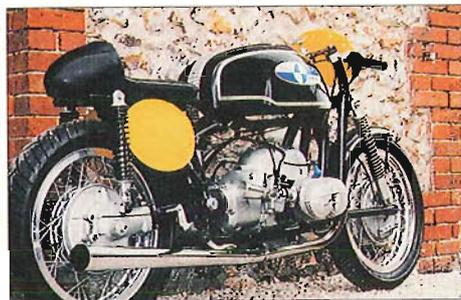
**HONDA CB 750 K6**, très bon état d'origine, moteur 3.000 km, factures et pièces, 3.049 € (20.000 F). Tél (Indre) 02 54 47 43 28. (Réf. 2-24298C).



**DUCATI 900 SS**, 1981, état exceptionnel, 39.000 km, 9.000 €. Tél (Haut-Rhin) 06 07 45 92 46. (Réf. 2-24203C).



**ROYAL-ENFIELD 750 Interceptor série II**, 1971, état mieux que neuf, refaite de A à Z, factures, 3 ans de restauration, 55.000 F. Tél (Dordogne) 05 53 29 32 55. (Réf. 2-20472C).



**BMW R50 Schmidt**, kit Fath, allumage électronique, préparation Lambert, carénage, 6.000 €. Tél (Eure-et-Loir) 02 37 31 11 23 (soir) ou 02 37 88 18 26 (HB). (Réf. 2-24293C).

PROTÉGEZ VOTRE BIJOU

PHOTO NON CONTRACTUELLE  
Housse de chez

Expédition gratuite sur la France

Housse aérée, très douce, anti-rayures, anti-poussières d'une qualité exceptionnelle.  
 Existe aussi pour l'extérieur en PVC molletonné.  
**Renseignez-vous - FABRICANT**  
**MAISON DE LA HOUSSE**, 195, rue de Nantes, 35000 Rennes  
 Tél. 02 99 30 88 76



**MOTD GUZZI 850 Le Mans 3**, habillage LM 4, 80.000 km, 1.300 € de factures, moto en très bon état, 4.600 €. Tél (Meurthe-et-Moselle) 03 83 83 28 55 ou 06 82 95 84 12. (Réf. 2-24442C).



**YAMAHA 535 Virago**, sept. 96, 30.500 km, très bon état, 3.200 €. Tél (Sarthe) 02 43 20 83 44 (après 19 h). (Réf. 2-24330C).



**BMW K1**, 1993, bleue, édition limitée, tapis + sacoches réservoir, bulle haute Ermax, 64.000 km, entretien professionnel, 7.620 €. Tél (Gironde) 05 56 28 71 21. E-mail : [salles.alain@club-internet.fr](mailto:salles.alain@club-internet.fr) (Réf. 2-24192C).



**YAMAHA 500 RDLC 47X**, 1984, parfait état, faire offre. Tél (Gironde) 06 62 84 70 48 ou 05 56 30 95 37. (Réf. 2-24378C).



**MOTO GUZZI 1100 EV California**, 1998, 23.900 km, 1re main, état proche du neuf, pare-brise, sacoches, amortisseurs Koni, topcase, pneu arrière neuf, révision faite, 7.500 €. Tél (Allier) 04 70 90 34 02. (Réf. 2-24296C).

Votre petite annonce couleur dans

pour 17 €

(tarif unique)

+

pour 24 €

Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31/04/2002

## PETITES ANNONCES



**BSA A7**, 1956, (C.G.N.), haut moteur + bague bronze neufs, très belle, 26.000 F à débattre. Tél (Pyrénées-Orientales) 04 68 73 96 27 (9 h-21 h ou répondeur). (Réf. 2-24201C).



**VESPA 125 N**, 1959, (C.G.), gris métal, fiable, prix à débattre. Tél (Rhône) 04 74 03 69 57 (après 20 h). (Réf. 2-24385C).



**BMW R75/5**, 1971, peinture blanche d'origine, moteur-boîte refaits, pots Hosk neufs, 22.000 F. Tél (Indre-et-Loire) 06 63 65 84 66. (Réf. 2-24329C).



**MOTO GUZZI Le Mans 1**, 1978, 73.000 km, suivi par professionnel, 31.000 F à débattre si rapide. Tél (Paris) 01 43 55 15 02 ou 06 86 92 87 67. (Réf. 2-24435C).



**HONDA 1000 CBX**, 47.000 km, 20.000 F. Tél (Savoie) 04 79 96 64 34 ou 06 09 45 12 16. (Réf. 2-24382C).



**KAWASAKI KZ 750 B**, 1977, bon état, modèle bicylindre, très rare, moteur chromé, 3.400 € (22.000 F). Tél (Alpes-Maritimes) 06 08 07 37 75. (Réf. 2-24199C).



**HONDA CB 400 A**, 16.000 km, prix 5.000 F. Tél (Savoie) 04 79 96 64 34 (soir) ou 06 09 45 12 16. (Réf. 2-24384C).



**KAWASAKI 1300 Z**, 1979, 87.000 km, très bon état, nombreuses pièces neuves, batterie, selle, pneus, câbles gaz, embrayage, compte-tours, 4.725 € (31.000 F). Tél (Ille-et-Vilaine) 06 19 85 61 89 ou 02 99 04 70 34. (Réf. 2-24194C).



**MOTO GUZZI 1000 LM4**, 18.000 km d'origine, plus selle biplace, guidon Calif, volant moteur allégé, (C.G. solo/side), jamais attelée, kit 15 possible, plus side 2 places, 30.000 F. Tél (Saône-et-Loire) 03 85 38 18 23. (Réf. 2-24379C).



**YAMAHA FJ 1200** avec side Commanche, 1989, très bon état, 65.000 km, avec couvre tonneau, 8.400 €. Tél (Vaucluse) 04 90 67 10 85 (après 18 h). (Réf. 2-24292C).



**DUCATI 600 Pantah SL**, 1981, très bon état, 50.000 km, 26.000 F. Tél (Haute-Garonne) 06 08 53 16 51. (Réf. 2-24524C).



**KAWASAKI 250 F11**, (sans C.G.), état partie cycle moyen, moteur et échappement en bon état, à restaurer ou pour pièces, avec documentation, "part-list", 2.800 F. Tél (Gironde) 05 56 96 24 29 (HR soir/rép.). (Réf. 2-24295C).



**HONDA 400 NSR**, 1986, très bon état, 2 temps, 23.000 km, 650 modèles vendus en France, entretien suivi, nombreuses pièces moteurs, 3 CV en L, 20.000 F à débattre. Tél (Tarn) 05 63 47 20 36. (Réf. 2-24380C).



**SUZUKI 1400 Cavalcade**, rare, moins de 10 en France, échappement, pneus, amortisseurs, batterie et joint de culasse neufs, factures, état collection, 8.384 € (55.000 F). (Reprise possible ou échange contre moto piste). Tél (Aude) 06 12 12 64 51. (Réf. 2-24297C).



**HONDA CB 50 Dream**, 1998, neuve, réplique non homologuée du CR110, DOHC, 23.000 F (prix neuf 25.000 F). Tél (Seine-et-Marne) 01 64 38 13 16 (fax idem). (Réf. 2-24389C).

**ECHAPPEMENTS NEUFS**

INOX pour BMW, Anglaises et Italiennes  
 Paire de pots - prix moyen ..... 350 €  
 Jeu de coudes - prix moyen ..... 240 €  
 CHROMES (la paire) à partir de ..... 185 €

Large gamme pour Japonaises (même récentes)

Chromes paire de pots :  
 - HONDA CB1/CBH/CX ..... 152 € maxi  
 - HONDA CB 200/250/350/360/ - CXE ..... 230 €, etc.  
 - KAWASAKI Z 400/500/650/1000 adaptables ..... 198 €, etc.  
 - SUZUKI GS 400/500/550 ..... 198 €, etc.  
 - GS 850/1000 ..... 260 €, etc.  
 - YAMAHA SR 500 (pièce) ..... 122 €, etc.  
 - XS 650/1100 ..... 232 €, etc.  
 Tous ces prix sont TTC - Envoi toutes distances

RETOUR DE KICK - Tél./Fax 05 61 68 79 55



**HONDA CB 750 K1**, 1971, très bon état, nombreuses pièces neuves, selle, garde-boue av., peinture, double disque, moteur révisé, 3.600 €. (Echange possible contre Moto Guzzi). Tél (Lozère) 04 66 69 01 91 (soir). (Réf. 2-24237C).

Tél. 03 23 69 38 71 - Portable 06 07 03 93 69

Achat - Vente - Dépôt-vente  
 Echanges pièces occasion  
**RECHERCHE : BSA, Triumph Norton, tous états**

**MOTOS À VENDRE ÉTAT MARCHÉ :**  
 BULTACO Sherpa 350, BEG, sans C.G. .... 1976  
 BPS ASPES 125, BEG ..... 1978  
 BMW 600/5, BEG  
 KAWASAKI 750 H2, bleue, BEG ..... 1972  
 KAWASAKI Z 750 GT, BEG ..... 1983  
 HONDA CB 750 Four K2 ..... 1972  
 YAMAHA RD 250 - 250 TDR - 125 DTMX  
 FN 250, M22, BEG ..... 1960  
 Plusieurs 125 cm<sup>3</sup> : Terrot, Peugeot, Malabécon, japonaise, tous états.

Château-Thierry - 53, rue P-Doucet - A 4 Paris (80 km)

MOTOCYCLES TRADITION



**BMW R100 S**, 1978, parfait état de marche et reconditionnée BMW récemment, couleur rouge, visible à Dijon, 19.000 F. Tél (Côte-d'Or) 03 80 51 16 92. (Réf. 2-23764C).



**YAMAHA 350 RD**, 1974, très bon état mécanique, batterie et pneu av. neufs, 950 €. Tél (Alpes-Maritimes) 06 07 45 39 03 (HB). (Réf. 2-24430C).



**HONDA CB 500 T**, 1976, 86.000 km, pneus, embrayage, pots neufs, révisée, (C.G. normale), 1.670 €. Tél (Gironde) 06 11 91 87 43. (Réf. 2-24238C).



**HONDA 125 XL**, 1978, peinture, selle, joints moteur, segments, joints Spi, fourche, freins, batterie, filtre, etc. neufs, très belle, 8.500 F à débattre (1.295 €). Pascal. Tél (Ain) 04 74 75 87 89. (Réf. 2-24088C).



**KAWASAKI Z1R**, 1978, état d'origine, 65.000 km, roule tous les jours, plus 2e moto complète pour pièces avec moteur 30.000 km d'origine, 4.000 €. Tél (Ille-et-Vilaine) 02 99 23 05 22. (Réf. 2-24486C).



**DUCATI 500 SL Pantah**, 1981, révisée, 2 en 1 Conti, carbus Dell'Orto, diam. 40, préparation NCR, bracelets Tomaselli alu, 3.048,98 €. Tél (Val-de-Marne) 01 49 30 49 32 ou 06 74 64 50 70. (Réf. 2-24446C).



**MOTO GUZZI 850 T3**, 1981, 110.000 km, très bon état, entièrement révisée, moteur et partie-cycle, pots neufs, sacs cuir, garantie 6 mois, 27.000 F. Tél (Ardèche) 04 75 67 73 21 (HB). (Réf. 2-24439C).



**HONDA CB 400 N**, 1980, 46.000 km, parfait état, factures, roule tous les jours, 1.040 € à débattre. Tél (Maine-et-Loire) 02 41 69 18 89. (Réf. 2-24236C).



**KAWASAKI 750 Turbo**, 1985, 60.000 km d'origine, roule tous les jours, turbo supprimé, plus moteur complet et pièces, partie-cycle, 4.200 €, à voir. Tél (Ille-et-Vilaine) 02 99 23 05 22. (Réf. 2-24488C).



**YAMAHA XJ 900**, 1991, 90.000 km, relookée, pot Ixil, amortisseurs Koni, phare VD, GB 500 SR, bon état, pneus à prévoir, sac réservoir, 8.000 F à débattre, urgent. Tél (Val-d'Oise) 01 39 64 77 38. (Réf. 2-24105C).



**SUZUKI 500 RG**, 1985, entièrement d'origine, même propriétaire depuis 14 ans, 4.700 € (ou 31.000 F). Tél (Alpes-Maritimes) 04 93 69 09 52 ou 06 23 06 79 90. (Réf. 2-24186C).



**MOTO GUZZI 1100 Sport** carbus, rouge, 50.000 km, 100 % d'origine, 1re main, 38.000 F. Tél (Seine-et-Marne) 01 64 38 13 16 (fax idem). (Réf. 2-24390C).

## PETITES ANNONCES



**BMW R60/6**, 1975, entretien suivi par professionnel, factures, 110.000 km, pare-cylindres, sacoches cuir, selle cuir, pare-brise, bonne base de restauration, prévoir peinture, 15.000 F. Tél (Eure-et-Loir) 02 37 49 81 48 ou 02 37 91 72 24. (Réf. 2-24183C).



**PEUGEOT P111**, 1931, 350 culbuté, restaurée il y a 20 ans, très bon fonctionnement, 3.100 €. Tél (Haute-Saône) 03 84 75 83 34. (Réf. 2-24438C).



**MOTO GUZZI V7 Special**, 1971, (C.G. normale), très bon état de présentation et de fonctionnement, équipement grand tourisme d'origine, 4.000 € ferme. Tél (Vienne) 05 49 62 34 48 ou 06 86 85 52 44 (répondeur). (Réf. 2-24239C).



**SUZUKI A 50 P**, 1977, 4 vitesses, bon état, plus pièces, 460 € à débattre. Tél (Loire-Atlantique) 02 40 72 79 21 ou 06 08 98 27 51. (Réf. 2-24526C).



**SUZUKI 750 GT J**, 27.000 km, 20.000 F. Tél (Savoie) 04 79 96 64 34 (soir) ou 06 09 45 12 16. (Réf. 2-24381C).



**HONDA 1000 CBX**, 1978, modifications, fourche, bras oscillant, jantes, freins, échappement 6x2 inox, très bonne tenue de route, 3.811 €. Tél (Gironde) 05 57 84 58 91 (soir) ou 06 82 44 32 62 (journée). (Réf. 2-24326C).



**YAMAHA 400 XS**, 1981, très bon état, factures, selle mono + petit phare ar., possible montage d'origine, 1.220 € (accepte en francs), livraison possible. Tél (Allier) 06 82 91 01 81 ou 04 70 20 99 22. (Réf. 2-24185C).



**LAVERDA 1200**, 1978, 48.000 km, état d'origine, 26.000 F. Tél (Morbihan) 02 97 54 06 08. (Réf. 2-24089C).



**GORI 400 cross**, 1981, état d'origine, moteur Rotax SWM, béquille et plaque phare tournies, 1.100 €. Tél (Puy-de-Dôme) 04 73 89 37 44. (Réf. 2-24433C).



**HONDA CX 650 ED**, 40.000 km, 20.000 F. Tél (Savoie) 04 79 96 64 34 (soir) ou 06 09 45 12 16. (Réf. 2-24383C).



**HONDA 750 Four K2**, état d'origine, provenance USA, gold métal, 2e main, en excellent état de marche, carrosserie impeccable, 9.450 miles au compteur US, 18.900 F. Tél (Yvelines) 01 30 95 57 51 ou 06 23 07 13 04. (Réf. 2-24090C).



**HONDA Goldwing 1200 Aspencade**, 1987, moteur éch. standard, bon état, capote neuve, pot inox Jama, pare-brise et essuie-glace, attache remorque, kit 14 pouces Produc, side, amortisseurs Fournales, 168.000 km, 50.000 F à déb. Tél (Seine-Maritime) 02 35 23 66 68. (Réf. 2-24182C).



**BMW K 100 RS1**, 1991, 60.000 km, transformée tourisme, superbe état, ABS, 100 ch, top case, dossier, pneu taille basse, factures BMW, 35.000 F. Tél (Bouches-du-Rhône) 04 90 53 91 44. (Réf. 2-24388C).



**SUZUKI 1100 GSXR 92**, très belle, 53.000 km, kit chaîne + pneus récents, distribution, vidange, synchro, bougies neuves, ent. polie, housse, selle, tapis réservoir, porte-bagages, 32.000 F. (Ech. possible contre 1000 CBX Martin). Tél (Puy-de-Dôme) 04 73 31 38 72. (Réf. 2-24294C).



**KAWASAKI W 650**, 1999, 19.200 km, très bon état, 1re main, 4.420 € (ou 29.000 F). Tél (Aveyron) 05 65 48 75 09. (Réf. 2-24485C).



# PETITES ANNONCES

## VENTES MOTOS (suite)

### BMW

**BMW R 80 RT**, 1981, moteur 40.000 km, bon état, 20.000 F ou 3.050 € à débattre. Tél (Loire-Atlantique) 02 40 56 51 23. (Réf. 1-24240).

**BMW R 90/6**, 1976, double disque, d'origine, en bon état général, prix 2.300 €. (Echange possible contre R 60/5). Tél (Val-de-Marne) 01 43 68 08 12 ou 06 74 52 18 70. (Réf. 1-24167).

**BMW 1000 Série 7**, 1979, 60.000 km, entièrement d'origine, sauf échappement, 17.000 F. Tél (Rhône) 04 78 53 28 79. (Réf. 1-24228).

**Lilas MOTO**  
Spécialiste  
du Flat  
Entretien - Vente  
Dépôt-vente

176, rue de Paris  
93260 Les Lilas  
Tél. 01 43 62 17 74

**BMW R 100 S**, 1981, 120.000 km, très bon état, sans carénage, pneus neufs, valises Krauser, pare-cylindres, 21.000 F à débattre. Tél (Seine-et-Marne) 06 09 42 74 77 ou 01 60 04 06 41. (Réf. 1-24322).

**BMW R 100 RT**, 1990, très bon état, équipement, valises, top-case, radio, pneu av. neuf, pneu ar. 2.000 km, pots neufs, sacoche réservoir, 70.000 km, 30.000 F à débattre. M. Norbert Tarini, 17, route de Jarny, 57130 Malmaison Verneuille. Tél 03 87 31 41 55 (après 19 h). (Réf. 1-24275).

**BMW K 100 LT**, 1991, 77.000 km, toute équipée, 35.000 F, 5.335 €. M. José Guerrero. Tél (Tarn-et-Garonne) 05 63 94 11 91. (Réf. 1-24482).

**BMW K1**, 1990, 83.000 km, état d'origine irréprochable, bleue et jaune, 6.000 € à débattre. (Petite reprise possible). Tél (Doubs) 03 81 69 24 83. (Réf. 1-24190).

**L.D.M.**  
Stock pièces  
neuves et occasions  
d'origine  
*Réparations, Réglages,  
motos des années 60 à 90*  
Achat - Vente :  
ex. : GUZZI T3, BSA A10 etc.  
**85710 CHATEAUNEUF**  
Tél./Fax 02 51 35 38 68

**BMW R 100 RT**, 1993, 43.000 km, pourpre, bagages, amortisseur ar. EMC, 2 pneus neufs, 5.500 €. Tél (Gers) 06 08 86 24 76. (Réf. 1-24415).



**BMW K1**, 1990, 85.000 km, jaune et bleue, très bon état, (C.G. d'origine), 30.000 F ou 4.574 €. Tél 06 74 47 66 65. (Réf. 1-24200).

### BSA

**BSA C11 SL**, 1952, (C.G. normale), 2.450 €. Tél (Drôme) 06 84 14 69 01 ou 04 75 27 80 39. (Réf. 1-24160).

**BSA Sloop 500**, 1934, très bon état, (C.G.), 60.000 F à débattre. (Echange possible contre entretubes). Tél 01 30 94 85 80 (HB) ou 01 30 27 21 59 (domicile). (Réf. 1-23718).



**BSA Empire Star 500**, 1936, très bon état, (C.G.), 50.000 F à débattre. (Echange possible contre entretubes). Tél 01 30 94 85 80 (HB) ou 01 30 27 21 59 (domicile). (Réf. 1-23719).



**HTmoto** **DUCATI** **LAVERDA**  
LAVERDA - DUCATI - CAGIVA - HUSQVARNA - MV AGUSTA  
Exclusif dans l'Essonne

**NOUVEAU : restauration et réparation Honda 500 et 650 turbo et tous modèles CB 750**

**OCCASIONS :**

LAVERDA 750 SF	4 421,00 €
LAVERDA 1000 3 CL	4 573,72 €
LAVERDA 750 SF	5 335,72 €
FANTIC 50	1 143,37 €
FANTIC 50 RS	990,92 €
DUCATI 860 GT	3 963,67 €
SUZUKI 125 GT	1 295,82 €
MORINI 501	2 286,74 €
HONDA 750 sport	5 335,72 €
HONDA CB750	3 964 €
HONDA 750 Bol D'OR	2 286,74 €
DUCATI 996 SPS	15 245,00 €

220/228 rue de Paris - 91120 PALAISEAU  
Tél. 01 60 14 88 89 - Fax 01 60 14 63 85  
ht.moto@free.fr  
www.htmoto.com

### DUCATI

**DUCATI 125 Six Days** enduro, 1980, 4 machines très bon état d'origine, plus pièces, (C.G. suisse), en lot ou séparément. Tél (Haut-Rhin) 03 89 07 70 54 (soir). (Réf. 1-23891).

**DUCATI 250**, 1973, à saisir, 6.000 F, simple curieux s'abstenir. Tél (Morbihan) 06 67 43 80 37. (Réf. 1-24302).



**DUCATI 450 Desmo**, 1971, moteur neuf, double allumage, 2 pneus neufs Avon Racing, (C.G.), 20.000 F. Tél (Hérault) 04 67 85 13 45. (Réf. 1-24402).

**DUCATI 900 SS**, 1994, 1re main, 36.000 km, entretien Sport Moto Ales, entièrement d'origine, 38.000 F. M. Frédéric Silvain. Tél (Gard) 06 86 57 52 34. (Réf. 1-24225).

### ENFIELD

**ENFIELD 500 De Luxe**, 1993, 9.000 km, très bon état, 1.700 €. Tél (Nord) 03 20 46 41 57. (Réf. 1-24454).

### FANTIC MOTOR

**FANTIC MOTOR 125 trial**, 1987, très bon état, 6.000 F. Tél (Var) 06 11 73 58 76. (Réf. 1-24411).

### GNOME-RHONE

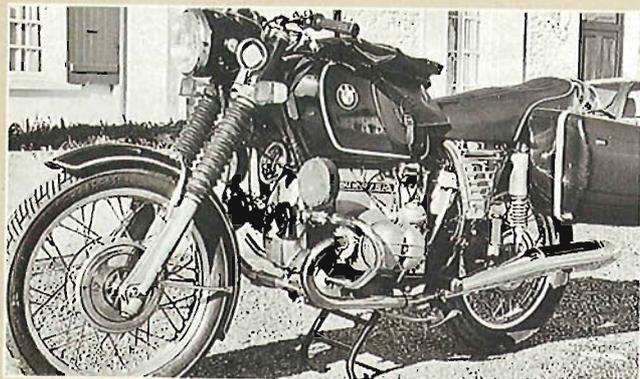
**GNOME-RHONE 175 LS3**, 1955, noire, parfait état mécanique, moteur refait, réservoir traité Restom, échappement neuf, 6.500 F ou 991 €. M. Marc Rouan, 24, rue du Petit Château, 91410 Roinville. Tél 06 85 32 74 85. (Réf. 1-24303).



**GNOME-RHONE 750 type X40**, garde présidentielle, side Simard, très bon état, (C.G.), 70.000 F à débattre. (Echange possible contre entre-tubes). Tél 01 30 94 85 80 (HB) ou 01 30 27 21 59 (domicile). (Réf. 1-23720).



*Nous prions instamment nos annonceurs de bien vouloir faire réponse même par la négative à ceux qui se sont intéressés à leurs propositions. Nous les en remercions à l'avance.*



**BMW R 75/5**, 1972, restauration générale, accessoires et pièces neufs, état exceptionnel. Tél (Gers) 05 62 68 90 11 (vers 13 h et 19 h). (Réf. 1-24247).



**DUCATI 750 SS**, 1992, moteur et partie-cycle refaits, 18.000 km, très bon état, 3.800 €. Tél (Pyrénées-Orientales) 06 81 51 86 09. (Réf. 1-24305).

**A PARTIR DE 10 ANS, ASSUREZ VOTRE VEHICULE EN COLLECTION**

**DEPUIS 1967**

**Payez moins cher**

Nous vous proposons des prix parmi les plus bas du marché

**N'hésitez pas à nous contacter, vous ne le regretterez pas !**

Réduction dès le 2<sup>e</sup> véhicule. Réduction Adhérents Club ou Abonnés à cette revue.

**AUTO  
MOTO**

Trajet travail  
Prêt du véhicule  
Flottes de véhicules  
anciens et récents

Je m'assure par minitel  
**3615 CLAVEL**  
(2F21/mm)



**devis précis  
04.72.66.37.00**

**L'accueil en plus**

Notre équipe est à votre écoute et s'engage

• **SIMPLICITÉ** •

Prise de garantie immédiate par téléphone, minitel, courrier.

• **RAPIDITÉ** •

Etablissement d'un devis précis

**HERVÉ CLAVEL ASSURANCES**

**5 ter av. L. Bonneval • 69350 La Mulatière • Tél. 04.72.66.37.00 • Fax 04.72.66.37.19**

**VENTES MOTOS  
(suite)**

**HARLEY-DAVIDSON**

**HARLEY-DAVIDSON** 125 RCX, 1974, (C.G. française), très bon état, 10.000 F ou 1.525 € à débattre. Tél (Saône-et-Loire) 03 85 36 98 31. (Réf. 1-24405).

**HARLEY-DAVIDSON** 883 Sportster, 1989, 27.000 km, superbe, full chromes, 5.500 €. (Reprise possible sur moto ou scooter de collection, ex. Rumi). Tél (Yonne) 03 86 48 13 56. (Réf. 1-24153).

**HARLEY-DAVIDSON** 883, 1989, noire, drag-bar, réservoir Paughco, 43.000 km, 32.000 F. M. Bernard Legris, 2, av. St Martin, 78430 Louveciennes. Tél 01 39 69 88 25 ou 06 71 59 09 05. (Réf. 1-24233).

**HARLEY-DAVIDSON** Sportster 883, 1990, 12.000 km, nombreux accessoires, sissy-bar, pot Slashcut, réservoir 13 l, etc., 38.000 F, kit Screaming Eagle, pare-brise, pots neufs, pièces. Tél (Yvelines) 06 07 66 22 88. (Réf. 1-24214).

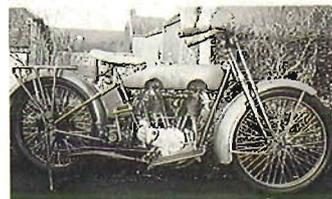


**HARLEY-DAVIDSON** 1200, 1993, très bon état, nombreuses options, peinture et selle personnalisées, 38.000 F. Tél (Isère) 04 74 56 34 50 (soir) ou 06 63 46 59 68. (Réf. 1-24134).

**HARLEY-DAVIDSON** XLCR 1000 café racer, parfait état d'origine, 8.650 miles, (C.G. française), 15.000 € à débattre. M. Guihaire. Tél (Orne) 02 33 32 28 11. (Réf. 1-24458).



**HARLEY-DAVIDSON** 1000, 1916, semi-cultivée, moteur à roder, roues, pneus, magnéto, neufs, véhicule en parfait état, roule très bien, à voir, (C.G. collection), plus side-car, 72.000 F ou 10.976 €. Tél (Ille-et-Vilaine) 02 99 97 40 28 (HB) - Fax 02 99 97 44 86. (Réf. 1-24465).



**HARLEY-DAVIDSON** 1200 FLH, 1978, nombreuses pièces récentes, 45.000 F. Tél (Nord) 06 61 45 83 25. (Réf. 1-24460).



**HARLEY-DAVIDSON** 1200 FLH, 1977, très saine, old style, nombreuses pièces récentes, kick et démarreur, 62.000 F. Tél (Loire-Atlantique) 06 67 47 90 25. (Réf. 1-23409).

**HARLEY-DAVIDSON** 1340 Road King, 1996, carbu, rouge bicolore, 30.000 km, très bon état général, kit Dynojet, porte-bagage et dossier HD, radiateur huile, pots US, plus side HD châssis suspendu, Fournales, pare-chocs intégral, coffre séparé, roue 15", pneus neufs, ensemble homologué solo-side, dételable en 15 mn, 20.000 €. Tél (Aisne) 06 81 34 04 50. (Réf. 1-24212).



*Les numéros de référence indiqués au bas de chaque annonce sont des repères à usage interne. Les annonces domiciliées au journal, pour lesquelles seulement nous transmettons le courrier qui les concerne, sont celles qui comportent la mention «Ecrire au journal qui transmettra» sans indication d'adresse ni de numéro de téléphone.*

**HONDA**

**HONDA** cyclomoteur Amigo 50, moteur 4 temps, état de marche, complète, 230 € ou 1.500 F à débattre. Tél (Haute-Garonne) 05 61 37 17 58. (Réf. 1-24334).

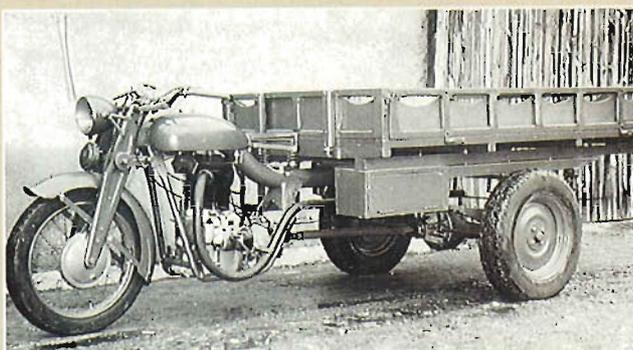
**HONDA** PS 50, 1971, moteur 4 temps, entièrement reconditionné, état exceptionnel, comme neuf, 5.000 F ; SS 50, 1972, complète à 95%, plus pièces, à restaurer, 1.600 F. Tél (Ille-et-Vilaine) 02 99 53 88 62. (Réf. 1-24150).

**HONDA** Dax 70, à redémarrer, plus 1 en pièces, 1.190 €. (Reprise possible sur ZB Monkey ou similaire). Tél 04 74 90 23 23 (soir) ou 06 72 69 52 25. (Réf. 1-24457).

**HONDA** 125 CB mono, 1972, (sans C.G.), pour pièces, complète, 200 €. Tél (Haute-Saône) 03 84 49 01 32 (après 19 h) ou 03 84 93 53 38 (HB). (Réf. 1-24188).

**HONDA** 125 CB, 1974, très bon état, rouge, complète, pistons et segments à revoir, 457,35 €. M. Alabre, 1, rue Georges Clémenceau, 23000 Gueret. Tél 06 78 02 72 70. (Réf. 1-24351).

**HONDA** 125 SL, 1974, très bon état, 14.000 km, plus 1 pour pièces, 9.000 F (1.372 €). Tél (Nord) 03 27 27 76 75 ou 03 27 43 79 09. (Réf. 1-24505).



**GILERA** tri-moteur 600, 1940, à restaurer, complet, (C.G. normale), modèle identique à la photo, 1.829 € à débattre. M. Dominique Chapelan, 01140 St Etienne sur Chalaronne. Tél 04 74 55 32 84 ou 06 89 55 79 59 (19 h). (Réf. 1-24468).



**HONDA** 125 NSR Rothmans, très bon état, 11.000 F. (Echange possible contre 750 K2 ou italienne). Tél 05 49 09 04 74 ou 06 89 03 42 64. (Réf. 1-24469).

QUALITY EQUIPMENT  
**MATTHYS**

**CABINES DE MICROBILLAGÉ AVEC DÉPOUSSIÉREUR**

**LIVRAISON INCLUS**  
France métropolitaine

**CATALOGUE GRATUIT**

**MATTHYS**  
Deerlijkstraat 55  
B-8570 Vichte  
(Belgique)  
Tél 0032 56773100  
Fax 0032 56774500

**VISITEZ NOTRE SITE INTERNET : WWW.MATTHYS.NET**

**VENTES MOTOS (suite)**

**HONDA**

**HONDA** 125 XLS, 1985, blanche, selle rouge, 2e main, bon état, 28.000 km, pneus neufs, 945 €. M. Jean-Marie Fontanillas, 125, route de Dieppe, 76250 Deville les Rouen. Tél 06 11 61 49 31. (Réf. 1-24161).

**HONDA** 125 CM, 1986, très bon état, 6.000 F. Tél (Var) 06 11 73 58 76. (Réf. 1-24413).

**HONDA** 125 CBS, 1978, très bon état, moteur refait haut et bas, joints spi de fourche neufs, etc., 700 €. Tél (Sarthe) 02 43 44 64 12 (HR). (Réf. 1-24396).

**HONDA** 200 TLR, 1983, très bon état, 7.500 F. Tél (Var) 06 11 73 58 76. (Réf. 1-24412).

**HONDA** 250 Elsinore, 1979, réfection moteur partielle, 4.000 F ou 610 €. (Echange possible contre 125 XL ou XLS même valeur). M. Stéphane Robert, 12, rés. Les Pommiers, 76450 Cany Barville. Tél 02 35 97 75 62. (Réf. 1-24312).

**HONDA** 350 CB coursifiée, (C.G.), pour trophée Monthéry, 750 €, Tél (Essonne) 06 64 49 77 24. (Réf. 1-24332).

**HONDA** CB 350 K4, 1973, très bon état, 35.000 km, peinture neuve, chaîne de distribution, pots, segments, redresseur, neufs, kit chaîne, pneu ar. OK, pneu av., batterie à changer, plus pièces, 800 €, visible dépt. 63. Tél 05 65 43 42 71. (Réf. 1-24276).

**HONDA** CB 350 Four, 1973, 19.500 km d'origine, 4 pots, selle Speed, couleur grise, bon état général, 1.448 € à débattre. Tél (Marne) 06 22 12 74 76. (Réf. 1-24306).

**HONDA** CB 360 G, 1977, (C.G. normale), bon état général, sauf peinture à revoir, 850 €. Tél (Gironde) 05 56 25 88 54. (Réf. 1-24280).

**HONDA** CB 450 K3, bleue, flancs chromés, complète, bon état, 1.524 € ou 10.000 F, à débattre. Tél (Indre-et-Loire) 06 13 07 21 84. (Réf. 1-24360).

**HONDA** CB 450 K0, 1966, refaite entièrement, très bon état, plus CB 450 K0, 1966, avec réservoir K3, pour pièces ou à redémarrer, manque les garde-boue, 5.000 € les 2. M. Martin. Tél (Var) 04 94 88 05 40 ou 06 07 06 83 86. (Réf. 1-24495).

**HONDA** CB 500 T, 1976, (C.G.), marron et or, quasi complète, à restaurer, modèle rare, 9.000 F à débattre. Tél (Vaucluse) 04 90 86 60 06. (Réf. 1-24437).

**HONDA** CX 500 C, 1981, 29.600 km, pots neufs, collecteur neuf, pneu ar. neuf, peinture neuve, tapis de réservoir et sac Bagster, 12.000 F. Jean-Jacques. Tél (Loire-Atlantique) 02 40 58 47 05. (Réf. 1-24301).



**HONDA** CB 500, 2000, encore garantie 4 mois, 15.000 km, très bon état, couleur bleue, jantes or, 29.000 F à débattre. Mme Céline Patural, 2, imp. La Noue, 49400 Souzay Champigny. Tél 06 84 08 17 00 ou 02 41 52 96 07. (Réf. 1-24286).

**HONDA** 650 Dominator, 1992, 45.000 km, pneus et kit chaîne 3.000 km, bulle haute, très bon état, 14.000 F ou 2.135 €. M. Jan Berrada. Tél (Côte-d'Or) 03 80 76 94 29. (Réf. 1-24445).

**HONDA** 750 K6, tournante, pour pièces, plus diverses pièces 750. M. Philippe Pasco, 8, rue des Bleuets, 91470 Forges les Bains. (Réf. 1-24143).

**HONDA** CB 750 Four, très bon état, 2.750 €. M. Martial Bougon, 10, rue Etzenrot, 51310 Esternay. Tél 03 26 81 13 73 (fax idem) ou 06 18 37 08 13. (Réf. 1-24252).

**HONDA** CB 750 K2, 32.000 km d'origine, jamais restaurée, prix à débattre. M. Michel Couaran, 5, allée Antoine Bourdelle, 78370 Plaisir. Tél 01 30 54 79 92 ou 06 71 28 02 10. (Réf. 1-24318).

**HONDA** K7, équipée K2, 4 pots, clignotants, feu rouge, selle Giuliani, pneu ar. neuf, révision Moto Jap 70, moto impeccable (voir Moto Légende n° 116), 15.000 F ou 2.290 €. M. Martial Bougon, 10, rue Etzenrot, 51310 Esternay. Tél 06 18 37 08 13. (Réf. 1-24425).

**HONDA** 750 VFS, prévoir remise en route, avec nombreuses pièces moteur et partie-cycle, 1.000 € à débattre ; 450 CBS, balancier d'équilibrage H.S., 530 €. (Echange possible). M. Frédéric Fasano. Tél (Bouches-du-Rhône) 06 14 84 01 66. (Réf. 1-24504).

**HONDA** CB 750 KZ, 1979, 52.000 km, bon état, joints moteur neufs, roulante, 8.000 F à débattre. M. Laurent Poly. Tél (Marne) 06 13 04 17 56. (Réf. 1-24502).

**HONDA** 900 BO F1, 1978, plus nombreuses pièces, dont 1 partie-cycle (avec C.G.), le tout 12.000 F. M. Stéphane Barbe. Tél (Hautes-Pyrénées) 05 62 31 64 50. (Réf. 1-24481).

**HONDA** 900 CB Bol d'Or, 1979, 39.000 km, état d'origine, sauf peinture, 1.530 €. Tél (Bas-Rhin) 03 88 91 63 62 (après 19 h). (Réf. 1-24480).

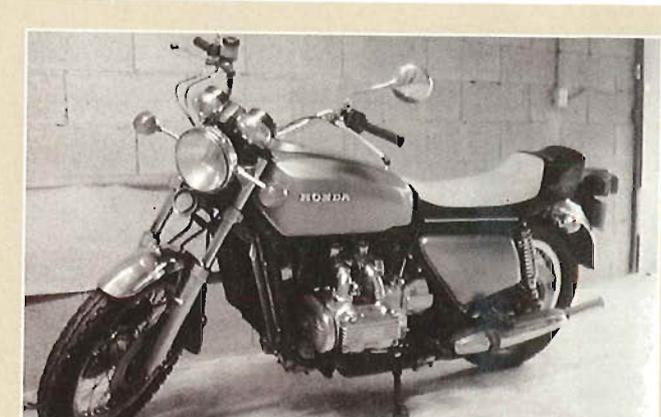
**HONDA** Gold Wing GL 1000, 1978, moteur 60.000 km, peinture jaune, nombreux frais, 15.000 F ou 2.287 € ferme. Tél (Loiret) 06 16 39 60 70 ou 02 38 88 92 77 (20 h à 22 h). (Réf. 1-23715).



**HONDA** GL1, 1978, 89.000 km, moteur refait, 60.000 km, peinture rouge d'origine, fourche Secdem, top-case, sacoche cuir, Oscar, Koni, embrayage et allumage récents, bon état général, 18.000 F. Tél (Seine-Maritime) 02 35 30 66 46. (Réf. 1-24320).

**HONDA** GL 1100, 1980, carénage, sacoches et top-case poly, radio, moteur refait, divers accessoires, pièces, factures, 18.500 F, visible dépt. 25. Tél (Doubs) 03 81 90 26 07 ou 03 81 90 06 46. (Réf. 1-24409).

**HONDA** Bol d'Or 1100 FD, 1983, tête de fourche, 4 en 1, pare-cylindres, porte-bagages, durits aviation, 47.400 km, distribution, segments, neufs, factures, couleur d'origine bleue et blanche, filets rouges, 18.000 F ou 2.748 €. M. Jean-Louis Arriaga, 21, allée des Bruyères, 33127 Martignes. Tél 05 56 78 06 34. (Réf. 1-24364).



**HONDA** GL 1000, 1976, 62.000 km compteur, peinture, batterie, plaquettes de frein, pneus, neufs. (Echange possible contre 2 ou 4 cylindres 1970-80, étudie toutes propositions). Tél (Jura) 03 84 42 58 85. (Réf. 1-24419).

**HONDA** 1100 Gold Wing GL, 1980, 86.000 km, très bon état, freins, pneu av., courroies de distribution, échappement, neufs, plus sacoches, top-case et carénage Hondaline, 22.000 F ou 3.353 €. M. Marcel Martinez, 2, Le Bourg, 33190 Blagnac. Tél 05 56 71 05 09. (Réf. 1-24492).

**KAWASAKI**

**KAWASAKI** 250 A1, 1971, 18.000 km, complète et d'origine, 600 € ; GPZ 900, 1984, d'origine, 93.000 km, haut-moteur usé, 2 pneus, kit chaîne, neufs, 770 €. Tél (Eure) 06 76 47 95 67 ou 02 27 24 42 05. (Réf. 1-24343).

**KAWASAKI** 350 S2, entièrement restaurée, d'origine, 5.200 € ; pièces S1, S2, S3, plus ensemble 500 KH complet. Tél (Haut-Rhin) 03 89 07 05 83 (après 19 h). (Réf. 1-24466).



**KAWASAKI** 400 S3, 1974, bon état général, 30.500 km, 15.000 F. Tél (Pas-de-Calais) 06 60 50 20 14 ou 03 21 87 20 14. (Réf. 1-24325).

**KAWASAKI** 500 H1D, 1973, très bon état, prix 3.050 € (20.000 F), Tél (Haute-Garonne) 05 61 07 66 38. (Réf. 1-24449).

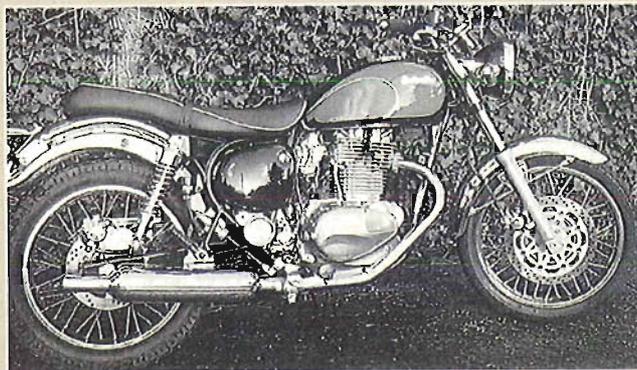
**Revêtement pour la performance des moteurs**  
*revêtement céramique et revêtement glissant "Solid Dry Film"*



- » Têtes de piston
- » Coussinets
- » Tiges de soupape, ressorts, et jupe de piston



Pour tout renseignement, téléphonez au :  
**06 87 69 70 20**  
 (Laurent ou Gérard)



KAWASAKI Estrella, 1998, excellent état, 3.500 km, avec gravage et antivol, 2.300 €. Tél (Nord) 03 20 46 41 57. (Réf. 1-24463).



KAWASAKI 750 GPZ ZX, 1983, entièrement d'origine, 45.000 km, excellent état, très bien entretenue, avec revue technique et journal d'époque, pas de frais à prévoir, 1.677 €, visible dépt. 25. Tél (Doubs) 03 81 58 04 83. (Réf. 1-24420).



KAWASAKI 500 Z, 1984, 91.000 km, très bon état, très bien entretenue, pas de frais à prévoir, avec revue technique, 1.372 €, visible dépt. 25. Tél (Doubs) 03 81 58 04 83. (Réf. 1-24421).

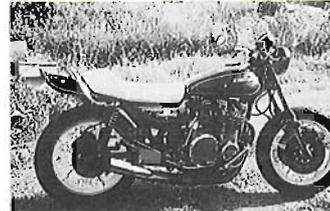
**VENTES MOTOS (suite)**

**KAWASAKI**

**KAWASAKI 500 ZB**, 1980, 40.000 km, joint de cuïasse, cache-culbuteurs, queue de soupape, condensateur, rupteur, neufs, kit chaîne et pneu ar. récents, n'a pas tourné depuis 1998, 1.140 €. Tél (Haute-Loire) 04 71 05 47 97. (Réf. 1-24245).



**KAWASAKI 900 Z1A**, 1974, en bon état, 60.000 km, moteur refait, 10.000 F de factures, détails à finir, pot Martin, 2.600 €, visible à Nantes. M. Philippe Suard, 608, La Haie Trois Sous, 44640 Maisdon sur Sèvres. Tél 02 51 71 68 77. E-mail : psuard@wanadoo.fr (Réf. 1-24461).



**KAWASAKI GPZ 900 R**, 1984, 71.500 km, bon état d'origine, kit chaîne et révision 50 km, haut-moteur, pneus, freins, joints spi, vidange, récents, donne pièces. (Echange possible contre 1000 Z, 1000 R, ZX 10). Tél (Oise) 03 44 80 51 63. (Réf. 1-24216).



**KAWASAKI 1000 R**, 1984, 26.000 km réels, kit chaîne neuf, bon état général, 1.300 €. Tél (Tarn-et-Garonne) 05 63 02 62 45. (Réf. 1-24284).

**KAWASAKI GPZ 1000**, 1986, 80.000 km, entretien et révision complète faite dans garage, bon état général, 8.000 F. Tél (Seine-et-Marne) 06 07 66 61 16 ou 01 64 03 88 26 (soir). (Réf. 1-24140).

**KAWASAKI Z 1300**, 1979, état exceptionnel, 33.000 km d'origine, très bien entretenue. Tél (Ardèche) 04 75 67 72 65 (HR). (Réf. 1-24234).

**KAWASAKI Z 1300 Godier-Genoud**, 1979, très bon état, pneus neufs, 32.000 F ; 1100 ZZR, 1990, très bon état, 50.000 km, rouge, pneus neufs, 35.000 F. M. Moïrod, Le Bois Clair, 71600 Paray le Monial. Tél 03 85 81 55 06. (Réf. 1-24494).

**KAWASAKI Z 1300 A5**, 1984, noire, d'origine, bon état général, 4.574 €. Tél 02 43 82 80 78 (domicile) ou 02 43 16 46 58 (HB). (Réf. 1-24363).

**KOEHLER-ESCOFFIER**

**KOEHLER-ESCOFFIER 125 KS6VG**, complète, à remonter, base 3.000 F. Tél (Hérault) 06 11 16 38 21 ou 04 67 22 32 07. (Réf. 1-24145).

Pneus		Stock permanent	
Route	Collection	8	10
3.50-16.....49€	3.00-18.....40,5€	12	14
3.00-17.....45€	2.50-19.....29€	15	16
2.75-18.....42€	3.00-19.....44,5€	17	18
3.00-18.....51€	3.25-19.....47,5€	18	19
3.25-18.....44€	3.50-19.....46€	19	21
3.50-18.....52€	4.00-19.....49€	21	23
4.00-18.....60€			
3.25-19.....55€			
	<b>Trail</b>		
	2.75-21.....37,5€		
	3.00-23.....60,5€		
100/90-19.....57€	4.10-18.....40,5€		
120/90-18.....74€	120/80-18.....59,5€		

**Cresphonte 02 37 36 21 13**  
 ► VENTE PAR CORRESPONDANCE

**KREIDLER**

**KREIDLER GP**, ex-Vandongen, boîte 8 vitesses, moteur OK, allumage à voir, faire offre. Tél (Sarthe) 06 73 48 65 83. (Réf. 1-24218).



**LAVERDA**

**LAVERDA 1000**, 1980, 28.000 km, très bon état, durit aviation, pot Campbel, Fournales, AC A11, 4.268 € (28.000 F). Tél (Eure) 02 32 49 60 55 ou 06 12 78 68 88. (Réf. 1-24256).

**LAVERDA Formula**, 2001, 800 km, comme neuve, 7.600 €. Tél (Ille-et-Vilaine) 02 99 07 95 83. (Réf. 1-24264).

**MAGNAT-DEBON**

**MAGNAT-DEBON 84 TC**, (C.G.), très bon état d'origine, tournante. Tél (Ain) 04 79 81 41 48. (Réf. 1-24249).

**MALAGUTI**

**MALAGUTI 2 scooters** neufs, 50 cm<sup>3</sup>, 0 km, 1 F10 8.500 F et 1 F12 9.900 F, plus lot de pièces scooter neuves et d'occasion divers, 7.000 F le lot. M. Joël Mercier, 10, rue Coulmiers, 44000 Nantes. Tél 06 60 19 93 41. (Réf. 1-24316).

**MANURHIN**

**MANURHIN scooter 75**, 1970, complet, non tournant, (sans C.G.), 3.500 F ferme. Tél (Morbihan) 02 97 63 14 75. (Réf. 1-24279).

**MONET-GOYON**

**MONET-GOYON 350 PS 47**, (C.G.), superbe état d'origine, tournante. Tél (Ain) 04 79 81 41 48. (Réf. 1-24250).

**MONET-GOYON 500 type S5C**, date inconnue, fourche parallélogramme, à restaurer, complète, 13.000 F ou 2.000 €. Tél (Haute-Savoie) 04 50 57 43 56 (soir) ou 06 75 52 67 08. (Réf. 1-24159).

**MONTESA**

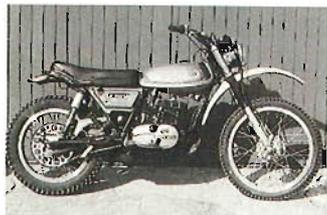
**MONTESA Honda 123 type E610R**, bon état, segmentation 1.000 km, 5.000 F. (Echange possible contre 125 enduro marque européenne, Hercules, BPS, SWM, Gauthier, Gori, Simonini, etc.) Tél (Pas-de-Calais) 03 21 94 77 55 (9 h à 12 h). (Réf. 1-24267).

## PETITES ANNONCES

### VENTES MOTOS (suite)

#### MONTESA

**MONTESA** King Scorpion 250 Automix, orange métal, très bon état mécanique et complète, entièrement d'origine sauf garde-boue, 7.500 F ou 1.143 €. M. Marc Rouan, 24, rue du Petit Château, 91410 Roinville. Tél 06 85 32 74 85. (Réf. 1-24304).



**MONTESA** Cota 348, 1979, (C.G.), excellent état, documentation, 1.450 €. Tél (Côtes-d'Armor) 02 96 83 29 53. (Réf. 1-24417).



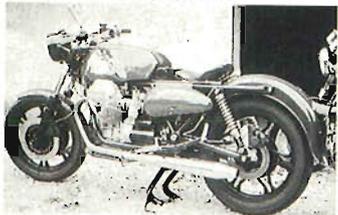
#### MOTO GUZZI

**MOTO GUZZI** 650 GT, 1988, -99.300 km, noire, haut-moteur 15.000 km, cardan, plaquettes de frein, neufs, échappement neuf, 1.448 € à débattre. Tél (Seine-St-Denis) 01 49 36 93 87 (domicile) ou 01 47 77 34 23 (HB). (Réf. 1-24493).

**MOTO GUZZI** V7 Special, 1972, moteur 850 GT, rénovée en 94, batterie et pneus neufs, révisée, selle California, visible à Lyon, 2.700 € à débattre. Tél (Rhône) 04 72 38 09 91 ou 06 85 92 41 68. (Réf. 1-24244).



**MOTO GUZZI** 850 LM2, look ancienne, belle finition, très bon état général, sauf embrayage à changer (broute), nombreuses pièces neuves, 22.000 F, équipement d'origine LM2 possible; plus pièces LM1 et 2. (Reprise possible sur Saab 96, 99, 900). Tél (Ardèche) 04 75 93 80 54. (Réf. 1-24215).



**MOTO GUZZI** 1000 Le Mans 2, moteur 2.700 km, gros dossier, factures, préparation, monoplace, moto entièrement refaite à neuf, Koni, Lafranconi, gros moteur, gris bicolore, pièces, 32.000 F à débattre. Tél (Lot-et-Garonne) 06 17 54 19 44. (Réf. 1-24164).

**MOTO GUZZI** Le Mans 2, 1979, 102.000 km, dans son jus, à restaurer, faire offre. Tél (Paris) 01 47 64 08 46 (répondre si absent). (Réf. 1-24470).

### F.G.M.S.

- Réparation • Préparation •
- Restauration •
- Mise au point moteur •
- Réfection vilebrequin •
- Redressage - cadre •
- Vente pièces et accessoires neufs •
- Spécialiste motos japonaises 2 et 4 temps •

Tél 01 53 14 19 31  
Fax 01 53 14 19 32

16 bis, rue Emile Zola 94800 Villejuif  
E-mail : f-g-m-s@wanadoo.fr  
Ouvert du mardi au samedi  
de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h

**MOTO GUZZI** California 2, 1985, 106.000 km, équipée super sans plomb, pots inox, tendeur de chaîne distribution automatique, amortisseurs ar. Koni, bagages, 4.000 €. Tél (Gers) 06 08 86 24 76. (Réf. 1-24416).



**MOTO GUZZI** 1000 California 2, 1986, bon état, entretenue, factures, 89.000 km, 26.000 F. Tél (Loire) 04 77 47 94 95 ou 06 10 83 52 81. (Réf. 1-24414).

**MOTO GUZZI** California 3, 1987, carbus 30, 93.000 km, allumage Dyna, durits aviation, embrayage neuf, entretien OK (factures), roue tous les jours, top-case, valises MG, 27.000 F à débattre. <http://lapocalif.free.fr> - M. Laurent Peron, 22, rue Rembrandt, 33650 Saint Medard d'Eyrans. Tél 06 78 78 15 27. E-mail : lapocalif@free.fr (Réf. 1-24205).

**MOTO GUZZI** V10 Centauro, 1998, 28.000 km, durits et filtre, pneus neufs, bracelets V11 et guidon puce, plus croix, échappement, tapis de réservoir, 6.500 € à débattre. (Reprise possible sur Guzzi ou BMW). Tél (Rhône) 04 74 01 27 84. (Réf. 1-24272).

#### MOTOBECANE

**MOTOBECANE** Mobylette 51, pneus neufs, roues alliage, plus lot de pièces Mobylette, 130 €. Tél (Yvelines) 06 81 11 93 82 (laisser message si répondeur). (Réf. 1-24221).

**MOTOBECANE** 99 Z, plus pièces, 200 € ; 40 V, plus pièces, 100 €. (Echange possible contre pièces LT, LT1, LT2, LT3). Tél (Alpes-Maritimes) 04 92 13 20 49 ou 06 07 54 66 99 (après 20 h). (Réf. 1-24393).

**MOTOBECANE** 100 B1, 1929, restaurée, état de marche parfait, pneus neufs d'origine Michelin, 686 €. Tél (Charente) 05 45 91 05 37 (soir). (Réf. 1-24207).

**MOTOBECANE** D 45 S, 1 complète et 1 pour pièces. Tél (Morbihan) 02 97 41 86 85 (soir, HR). (Réf. 1-24291).

**MOTOBECANE** 125 LT3, 1973, 4.000 km, bon état, moteur neuf, 5.000 F ; MBK Mobylette 49 cm3, 1951, roulante, à dérouiller. Tél (Paris) 06 08 32 87 19. (Réf. 1-24277).

**MOTOBECANE** scooter Moby, 1964, (C.G. normale), superbe état de marche et de présentation, 6.500 F. M. Patrice Ghigou. Tél (Alpes-Maritimes) 06 07 16 27 25. (Réf. 1-24050).

#### MOTOCONFORT

**MOTOCONFORT** AV 88 bleue, 1959, très bon état, plus Mobylette jaune, 1952, AV 48, plus Motobécane AV 89, très bon état, pare-jambes et pare-brise, les 3 d'origine, prix intéressants. Tél (Haute-Garonne) 05 61 08 88 07 (après 18 h). (Réf. 1-24271).

**MOTOCONFORT** Mobylette type AV 42, 1966, état 100% d'origine, peu roulé, stockée depuis des années, faire offre. Tél (Val-de-Marne) 01 45 90 07 54 (fax idem). (Réf. 1-24331).

#### MZ

**MZ** 125 ETS, 1974, gris métal, parfait état de marche, nombreuses pièces neuves, sacoche cuir latérale, revue technique, 600 €. Tél (Seine-St-Denis) 06 80 61 65 77. (Réf. 1-24273).



Motos et pièces en stock  
ENVOI C.R. TOUTE RÉGION

occasion et neuf

Tél. 01 45 97 48 76 - Fax 01 45 97 46 67  
[www.ateliertrophymotos.fr](http://www.ateliertrophymotos.fr)

**MZ** 250 TS, (C.G.), embellissage à revoir, démontée, 1.500 F. M. Clément, 2, rue du 4e Rgt du Génie, 38000 Grenoble. Tél 04 76 43 39 23 (répondeur). (Réf. 1-24181).

**MZ** 250 ETZ, 1989, 11.200 km d'origine, bon état, 5.000 F à débattre. M. Jean-Luc Giraud, 49, rue St Marie, 01250 Tossiat. Tél 04 74 42 66 81. (Réf. 1-24253).

#### NORTON

**NORTON** Atlas 750, 1965, 100% d'origine, très belle, 45.000 F. M. Dominique Barrial, av. Maurice Faure, 26000 Valence. Tél 04 75 44 24 43 (HB). (Réf. 1-24408).

**NORTON** 750 Commando Roadster, 1971, allumage électronique, filtre à huile, état concours, 7.300 €. Tél (Val-d'Oise) 01 30 39 24 65 ou 06 74 63 66 32. (Réf. 1-24497).

#### NSU

**NSU** Consul OTD 350, 1951, (C.G. collection), à remonter, manque garde-boue av. et ar. Tél (Indre) 02 54 34 95 47 (HR). (Réf. 1-24222).

#### OSSA

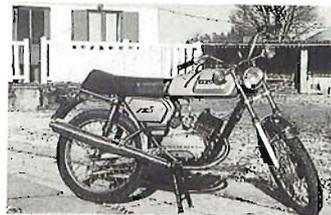
**OSSA** 250 MAR, 1973, tournante, à restaurer, cylindre réalésé 1re cote, piston et segments neufs, revue technique, 700 €. Tél (Ain) 04 74 73 69 75 (soir, 20 h). (Réf. 1-24346).

#### PEUGEOT

**PEUGEOT** 125 type 56 TL4, 1955, complète, à restaurer, bonne base de restauration, tournante, selle biplace, (C.G. collection), 500 €. Tél (Alpes-Maritimes) 04 92 13 20 49 ou 06 17 54 66 99 (après 20 h). (Réf. 1-24392).

**PEUGEOT** 175 TC4 militaire, complète, bon état, étudie toutes propositions. Tél (Seine-et-Marne) 01 60 25 46 55 ou 06 12 29 54 51. (Réf. 1-24141).

**PEUGEOT** SX5, 1975, superbe état d'origine, 1re main, 5.000 km, fiable, aucun frais à prévoir, carbu neuf et carbu d'origine, 690 € ferme et justifié. Tél (Eure-et-Loir) 06 21 60 34 12. (Réf. 1-24354).



#### SOLEX

**SOLEX** lot de 2 des années 70, plus Micron 6100 à remettre en route, plus pièces diverses. Tél (Loir-et-Cher) 02 54 42 75 04. (Réf. 1-24128).

#### STERVA

**STERVA** scooter, moteur Ydral 125, à restaurer, pour pièces, 3.700 km d'origine. M. Jean-Philippe Devicne, 251, rue Jean-Baptiste Lebas, 59830 Cysoing. Tél 03 20 79 59 44. (Réf. 1-24204).

#### SUZUKI

**SUZUKI** GT 80, 1983, bon état, faire offre. Tél (Paris) 06 08 32 87 19. (Réf. 1-24278).

**SUZUKI** RV 90, (C.G.), superbe état, plus 125 RM cross, bon état. Tél (Ain) 04 79 81 41 48. (Réf. 1-24251).

**SUZUKI** T 250, 1971, (C.G.), bleue, à remettre en route, complète, 4.000 F soit 610 €, prix ferme. Tél (Haute-Saône) 03 84 49 01 32 (après 19 h) ou 03 84 93 53 38 (HB). (Réf. 1-24189).

**SUZUKI** 250 PE, 1980, moteur refait, (C.G.), 4.500 F ; 250 RM, moteur refait par professionnel, 6.500 F de factures, 1985, (C.G.), 9.000 F. M. André Alexandre, 12, rue du Mas de l'Age, 82720 Couzeix. Tél 05 55 36 82 31. E-mail : alexandre@free.fr (Réf. 1-24166).

**SUZUKI** 250 enduro, 1985, remise à neuf, 30.000 km, 1.400 € (9.000 F). Tél (Dordogne) 05 53 62 81 07. E-mail : phil.bessi@libertysurf.fr (Réf. 1-24219).



**SUZUKI** cross RM 370, 1976, dans son jus, moteur à refaire, faire offre. Tél (Alpes-Maritimes) 06 09 50 41 62 ou 04 93 36 43 37. (Réf. 1-24179).

**SUZUKI** 750 GSXR, 1989, 64.000 km, moteur 40.000 km, compressions OK, peinture, pneus, batterie et robinet d'essence récents ou neufs, durits aviation, plus pièces, full power, pot Micron, 3.600 € à débattre. M. Eric Lesne. Tél (Paris) 01 56 56 06 14. (Réf. 1-24341).

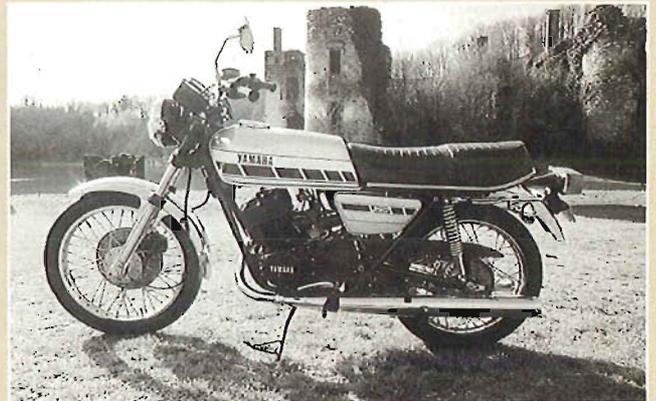
**SUZUKI** GS 850 G, 1981, roue tous les jours, 4 en 1, bonne base de restauration, 8.500 F ferme, visible à Vence. Eric. Tél (Alpes-Maritimes) 06 09 81 91 01. (Réf. 1-24285).

#### SWM

**SWM** 250, sans mécanique, partie-cycle bon état, 1.500 F ou 230 €. Tél (Haute-Garonne) 05 61 07 66 38. (Réf. 1-24450).



TRIUMPH Bonneville T140 V, 1973, très bel état, haut-moteur 2.000 km, K81, Amal et nombreuses pièces neuves, factures, Boyer neuf, 5.500 € à débattre. Tél (Vendée) 02 51 94 82 40. (Réf. 1-24357).



YAMAHA 250 RD, 1977, très bon état d'origine, 13.000 km, 1.100 €. Tél (Tarn) 05 63 40 13 09. (Réf. 1-24356).

**VENTES MOTOS  
(suite)**

**SWM**

**SWM 320 TL**, 1981, (C.G.), à redémarrer, 765 €. (Echange possible contre Honda 125 CBS 1974). M. Xavier Fabre, 26, allée de Beaune, 30190 La Calmette. Tél 04 66 81 00 78. (Réf. 1-24229).

**TERROT**

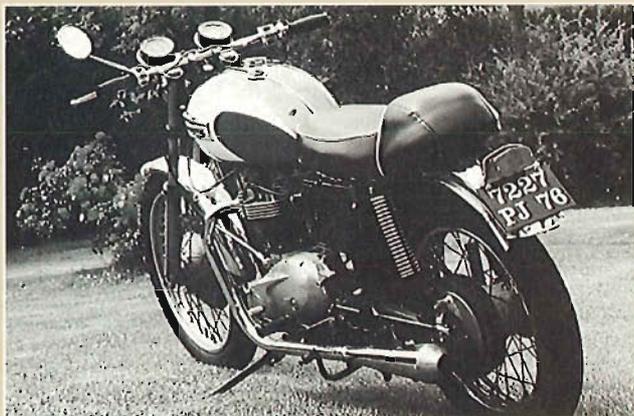
**LA MOTOCYCLETTE  
ANCIENNE**

**RESTAURATION - ENTRETIEN**

Pièces et accessoires neufs et occasions pour motos de 1920 à 1960 Spécialiste terrot - Motobécane - Soyer

La croix verte 03260 MAGNET  
Tél. 04 70 58 09 25

**TERROT 100**, 2 BMA 1937, plus 1 moteur et 1 réservoir, 530 €. (Echange possible contre Motobécane LT3 avec C.G. ou lot de pièces LT3, LT2, LT1, neuves et d'occasion ou 350 LT à restaurer, avec C.G.) Tél (Alpes-Maritimes) 04 92 13 20 49 ou 06 17 54 66 99 (après 20 h). (Réf. 1-24394).



TRIUMPH T120, 1971, mécanique OK, part toutes distances. Tél (Seine-Maritime) 02 35 34 10 97 (soir). (Réf. 1-24462).

**TRIUMPH**

**TRIUMPH 500 Daytona T100 T**, 1972, bon état mécanique et général, 3.800 €. M. Aguilera, 12, rue des Rosiers, 51480 Venteuil. Tél 03 26 58 62 58. (Réf. 1-24209).

**TRIUMPH Bonneville T120**, 1970, allumage électronique, très bon état, 6.100 €. Tél (Val-d'Oise) 01 30 39 24 65 ou 06 74 63 66 32. (Réf. 1-24496).

**TRIUMPH Bonneville T140**, 1977, 22.000 km d'origine, verte et crème, excellent état, pneus et pots d'échappement récents, 31.000 F. M. Renaud Limonier. Tél (Vendée) 02 51 49 36 09 ou 06 87 85 54 33. (Réf. 1-24287).

**TRIUMPH Bonneville T140**, 1980, 23.000 km, haut-moteur neuf, plus pièces, 35.000 F. Tél (Meurthe-et-Moselle) 03 82 23 18 78. (Réf. 1-24180).

**TRIUMPH 900 Trophy 3**, 1993-94, 64.000 km, bleue, plus paire d'échappements carbone Lazer, pot d'origine, peu servi, 2.290 € (15.000 F). Tél 06 13 09 75 73. (Réf. 1-24335).

**TRIUMPH Speed Triple**, 1995, 45.000 km, bon état, alarme, 5.500 € ferme. Tél (Pyrénées-Orientales) 06 09 87 04 74. (Réf. 1-24355).



**VESPA**

**VESPA PX 125**, très bon état, accessoires, 10.000 F ; 150 N, 1959, d'origine, complet, tournant, (sans C.G.), 3.500 F ; 125 Acma, 1958, (C.G.), bon état, 6.000 F. Tél (Alpes-Maritimes) 04 93 74 14 14. (Réf. 1-24132).

**VESPA scooter Acma 125**, 1952, peinture neuve, vert et bleu, 6.500 F. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 54 00 08 (soir, HR). (Réf. 1-24146).

**VESPA PX 200**, bon état de carrosserie, petit prix, (avec C.G.) ; Acma 125, 1954, pièces détachées, accessoires, side-car, documentation. M. Jean-Luc Rocci, 500, route de Saint Philippe, 84210 Pernes les Fontaines. Tél 06 73 86 25 90. E-mail : jls.rocchi@wanadoo.fr (Réf. 1-24129).

**YAMAHA**

**EMAC** - KAWASAKI 400 S3, 1975, révisée, 19 000 km, 2 300 €  
YAMAHA 350, 4L0, 1982, révisée, 27 000 km, 1 900 €  
YAMAHA 350, 31K, 1986, révisée, 33 000 km, 1 950 €  
**Tél. 01 60 84 61 39**

**YAMAHA PW 50** moto enfant, 1999, bleue, très bon état, servi 4 h, visible dépt. 39, 7.000 F à débattre. Tél (Jura) 03 84 79 28 05 (après 18 h). (Réf. 1-24410).

**YAMAHA 125 RD** type AS3, modèle 74, bon état d'origine, peinture neuve, 100 % conforme à l'origine, vendue avec un cadre (avec C.G.), 650 €. Tél (Bouches-du-Rhône) 04 42 24 91 03 (soir). (Réf. 4-24124).



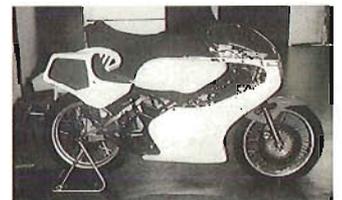
**YAMAHA 125 AS3 RDX**, 1975, 22.000 km, complète, à restaurer et redémarrer, pièces en plus, 300 €. Tél (Oise) 03 44 87 24 61 (soir). (Réf. 1-24501).

**YAMAHA 125 DTMX**, 1977, 17.000 km, dans son jus, aucun frais à prévoir, 7.000 F. M. Alain Sapin, 6, rue du 18 Août, 74100 Annemasse. Tél 04 50 38 76 87. (Réf. 1-24270).

**YAMAHA 125 RDX**, 1980, parfait état, pneus neufs, pistons, roulements, neufs, batterie neuve, freins neufs, peinture refaite, 4.500 F. M. Bernard Vergereau, 3, allée Jules Noël, 95410 Groslay. Tél 01 39 84 18 67. (Réf. 1-24374).

**YAMAHA 125 TDR**, 1997, 5.600 km, très bon état, noire, top-case, 2.600 €. Tél (Allier) 04 70 90 34 02. (Réf. 1-24283).

**YAMAHA TZ 250**, 1981, état concours parfait et d'origine, moteur refait, rodé, ex-Sonauto, 35.000 F. Patrick. Tél (Aube) 06 13 13 81 51 ou 03 25 73 64 84. (Réf. 1-24353).



**YAMAHA TY 250 type 59N**, 1985, (C.G.), 1.067 €. M. Anastasio Moyano, 102, petite rue, 88140 Surlieuville. Tél 03 29 08 37 65. (Réf. 1-24373).

**YAMAHA 250 TZR**, 1987, très bon état, rouge et blanche, haut-moteur neuf, plus pièces moteur et partie-cycle, 1.800 €. (Echange possible contre Ducati mono ou twin GTL, Enfield India ou autre même état). Tél (Calvados) 02 31 43 50 84. (Réf. 1-24336).

**YAMAHA 350 YR5**, 1972, tournante, 762 € à débattre. M. Jean Bacquet, 34 bis, route de Moret, 77140 Moncourt-Fromoville. Tél 01 64 28 43 80. (Réf. 1-24476).

**YAMAHA RD 350 LC 4L0**, 1981, blanche et bleue, 100% d'origine, 30.000 km, état collection, frais récents, 1.700 €. Tél (Calvados) 02 31 52 10 52 (soir). (Réf. 1-24484).

**YAMAHA 350 RDLC 4L0**, 1982, très bon état, moteur 15.000 km, peinture noire, 9.500 F à débattre. (Echange possible contre trail 125). Tél (Tarn) 05 63 75 91 18. (Réf. 1-24227).

**YAMAHA 400 DT**, 1975, très bon état, 10.000 F ; XT 500, 1980, très bon état, 11.000 F. (Echange possible contre side-car MZ 250 ou Kawasaki 3 cylindres 2 temps). Tél (Morbihan) 02 97 75 36 70 (avant 20 h). E-mail : redonne@infonie.fr (Réf. 1-24127).

**YAMAHA 500 XT 1U6**, carbu 36 VD, plus pièces diverses, (fourche, phare, roues, etc.), pneu ar. et kit chaîne neufs, durit gros débit VD, 6.000 F ferme (915 €). M. Olivier Bray, 190, rue Gallieni, 92100 Boulogne Billancourt. Tél 01 45 79 50 19 ou 06 62 17 07 52. (Réf. 1-24406).

**YAMAHA 500 XT 1U6**, 1978, 30.000 km, très bon état d'origine, réflexion moteur, pneu neuf, 7.000 F. Tél (Seine-et-Marne) 01 64 29 43 60. (Réf. 1-23066).

## PETITES ANNONCES

### VENTES MOTOS (suite)

#### YAMAHA

**YAMAHA 500 SR**, 1979, peinture, selle non d'origine, carbu 36 TM, câbles neufs, 52.000 km, bon état, 9.000 F. (Echange possible contre moteur Peugeot 203 neuf). Tél (Eure-et-Loir) 02 37 37 41 17. (Réf. 1-24453).

**YAMAHA 650 XS**, 1977, 12.000 km depuis réfection, moteur, selle, pneus, filtres neufs, révisée par professionnel, 17.500 F ou 2.660 €. Tél (Sarthe) 02 43 92 49 41 ou 06 23 20 46 31. (Réf. 1-24483).

**YAMAHA 650 XS**, 1979, nombreuses pièces neuves, pot, pneus, chaîne, embrayage, pièces VD Classic, 14.000 F à débattre. (Echange possible contre tout terrain ou auto de collection ou lot de pièces, outillage). Tél (Alpes-Maritimes) 06 08 84 08 53. (Réf. 1-24126).

**YAMAHA 650 XS 1H1**, 1981, 33.500 km, très bon état, distribution, embrayage, pneus, peinture, etc., neufs, 11.000 F de factures, plus documentation et pièces neuves, 3.048,98 €. Tél (Indre) 02 54 26 93 40 (soir, 19 h). (Réf. 1-24290).

**YAMAHA 750 XS**, 1977, état collection, carburateur à revoir, 7.000 F. Tél (Seine-et-Marne) 01 64 04 62 05 ou 06 60 77 62 05. (Réf. 1-23930).

**YAMAHA XS 750**, 1983, side-car, équipé roue de 15 et fourche à balancier, très bon état, 42.000 km, 1re main, 25.000 F ; 1 autre XS pour pièces, (avec C.G.), 2.000 F. M. Dominique Lambotin, 4, rue de Normandie, 56000 Vannes. Tél 02 97 63 14 75. (Réf. 1-24243).



**YAMAHA XJ 750 Seca**, 1983, 52.000 km, grise, tournante, roulante, à retaper, pots et pneus OK, 1.000 €. (Echange possible contre 125 ou 250 4 temps). Tél (Oise) 03 44 87 24 61 (soir). (Réf. 1-24500).

**YAMAHA** vous pouvez acquérir la 1000 TR1 en présentation dans ce numéro avec un moteur complet en supplément offert, faire offre. Tél (Yvelines) 01 34 86 89 57. E-mail : laine@libertysurf.fr (Réf. 1-24198).



**YAMAHA V-Max**, d'origine USA (mais C.G. française), 145 ch, 29.000 km, état exceptionnel, noire et jaune, rare en France, 7.000 €. Tél (Ardèche) 04 75 06 48 53. E-mail : pesca7@hotmail.com (Réf. 1-23601).

**YAMAHA 1100 XSS 5K7**, 1981, 50.000 km, pneu ar. récent, échappement Devil, 1.300 € à débattre. M. Pascal Le Faucheur, 12, av. Alfred de Mussat, 95250 Bauchamp. Tél 01 39 60 58 70. (Réf. 1-24456).

#### ZÜNDAPP

**ZÜNDAPP** cyclo 4 vitesses, entièrement d'origine, 400 €. Tél (Haut-Rhin) 03 89 07 05 83 (après 19 h). (Réf. 1-24475).

#### NON CLASSÉES

**PEUGEOT 175 TC4**, 1959, 3.500 F - **PEUGEOT 125 57 TA**, 1955, 2.500 F - **TERROT 125 ETM**, 1954, 4.000 F - **MOTOBECANE 175 Z 27 C**, 1957, 3.500 F - **HONDA 450 CB K5**, 1974, 6.500 F - **SUZUKI 750 GT**, 1974, 24.000 F. Tél (Marne) 03 26 66 69 40. (Réf. 1-24177).

**HARLEY-DAVIDSON Duo Glide**, état neuf, 80.000 F - **INDIAN Chief**, 40.000 F. Tél (Bouches-du-Rhône) 06 76 03 57 40. (Réf. 1-24187).

**HONDA GL 1000**, 1978, 9.000 F - **TERROT 500 RGST**, 1949, 10.000 F - **JAWA 350**, 1971, 3.000 F - **JAWA 350**, 1951, 5.000 F - **BAS-TERT 250**, 5.000 F - **MOTOCONFORT 350 N4C**, 10.000 F - **JUNACK 350**, 1965, 6.000 F. Tél (Moselle) 03 82 55 49 32. (Réf. 1-24137).

**MOTOBECANE D 45**, **AUTOMOTO 125**, **MOTOBECANE MB1 175 1925**, MB1 175 1924. M. Adrien Zaccaron, 16, les Hauts de Mialan, 07130 Saint Peray. Tél 04 75 40 37 98. (Réf. 1-24139).

**ROYAL-ENFIELD 125**, 1947, complète, (sans C.G.), à restaurer, 3.500 F - **HONDA 550 Four**, 1978, selle, peinture, pot, neufs, en très bon état, restaurée, prix 15.000 F. Tél (Bas-Rhin) 03 88 90 76 19. (Réf. 1-24144).

**GNOME-RHONE 750** type X civile, side-car, très bon état, roule souvent, 72.000 F - **BSA 500 Sloper**, très bon état, 62.000 F - **BSA 500 Empire Star**, 1934, très bon état, 48.000 F. Toutes parfaitement roulantes, le lot à débattre. Tél (Val-d'Oise) 01 30 94 85 80 (HB) ou 01 30 27 21 59 (HR). (Réf. 1-23499).

**APRILIA cross 79**, **YAMAHA 500 HL, XT, CZ 2** pots G4, G5, CZ proto 70, 72, 74, **HONDA Elsinore 79-80**, **GREEVES cross et trial 59, 60, 62, 64, 67**, **PUCH, BULTACO cross et trial 70, 74, 78, 79**, **MONTESA trial 70, 72, 76**, etc. Tél (Belgique) 00 32 71 71 26 53 (soir). (Réf. 1-24176).

**NEW MAP BMA 100**, moteur Sachs, (C.G.), restaurée, 4.000 F - **SUZUKI 125 B120**, bon état, 2.000 F. M. Coppola, ruelle Marianne, 95360 Montigny. Tél 01 39 83 40 01 (après 19 h). (Réf. 1-24195).

**MOTOCONFORT U 57 C**, 1963, (C.G.) ; **JAWA CZ MTL1 453**, 1962, bel état, (C.G.) ; **PEUGEOT 56 TL4**, 1955, belle moto, (C.G. collection), restauration 1990-2000, à remettre en route, prix à débattre, base 900 E l'une, visibles à Paris sur rendez-vous, simple curieux s'abstenir. Tél (Paris) 01 42 67 02 27 (soir). (Réf. 1-24213).



**SUZUKI RG 500**, rouge et noire, 24.000 km, peinture neuve, 25.000 F ; **RG 500**, bleue, blanche, 1986, 30.000 km d'origine, très bon état, 30.000 F - **YAMAHA RD 400**, 18.000 km, 1977, très bon état, 9.000 F. Tél (Haut-Rhin) 03 89 07 70 54 (après 18 h). (Réf. 1-23892).

**GAS GAS TRIAL 250**, contact 34, 13.000 F ou 1.982 € (échange possible contre modèle plus récent, avec soulette) - **MONTESA 49**, couleur Baubi, spécial fille, faire offre. M. Jean-Jacques Quillou. Tél (Yonne) 06 14 38 46 05. (Réf. 1-24300).



**DUCATI 750 SS**, 1994, 31.000 km, pots alu, selle monoplace, très bon état, 30.000 F - **BMW K 75**, 1987, entretien suivi, valise, jantes av. et ar., 18.000 F. (Echange possible contre trial, valeur maxi 15.000 F). M. Yves Dudon, Le Boutellier, 30360 Martignargues. Tél 04 66 83 20 53. (Réf. 1-24340).

**SUZUKI 380 GTK**, 1978, à restaurer - **KAWASAKI 650 Z**, (sans C.G.), pour pièces - **YAMAHA 550 XZ**, (sans C.G.), pour pièces. M. Pascal Leycuras, Cuminieux, 07370 Ozon. Tél 06 78 89 00 43. (Réf. 1-24399).

**MONTESA 247 trial**, 1978, complète, en pièces, à restaurer, (sans C.G.) ; **YAMAHA 125 TY**, idem, 270 € chacune. Tél (Lozère) 04 66 47 07 73 (HR, soir). (Réf. 1-24400).

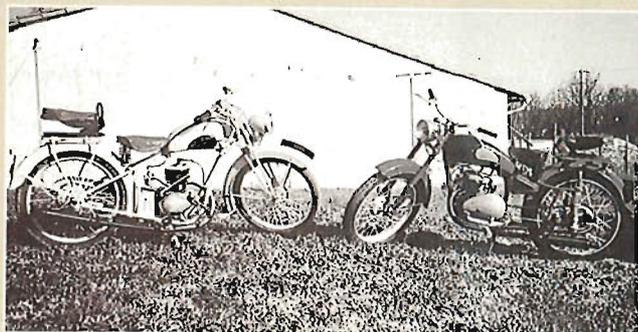
**MOTO GUZZI 1000 SP**, side 2 places, roues 15 - **BMW R 100 RS**, boîte de vitesses H.S. ; **R 75/5**, problème électrique - **RATIER C6 S**, complète, en pièces. Tél (Nord) 03 27 25 69 87 (HB) ou 06 12 85 52 48 (soir et WE). (Réf. 1-24426).

**TERROT 125 ETM**, 1960, bon état, 458 € ; **125 EDL**, 1957, très bon état, 635 € ; **125 ETD**, très bon état, 620 € - **PUCH 250 TF**, bon état, 655 € - **MOTOCONFORT U 56 C**, bon état, 350 € ; **U 57 C**, 300 € ; divers **PEUGEOT 125**, **JONGHI 100** ; **PRESTER** bon état, 280 €. M. Vallenet, 116, av. des Etats Unis, 63300 Thiers. Tél 04 73 80 25 79. (Réf. 1-24259).

**KAWASAKI 1300 Z**, 1980, à finir de remonter, manque selle et démarreur, 13.000 F - **HONDA CB 350** et **CB 250**. Tél (Bouches-du-Rhône) 04 42 71 49 49 ou 06 12 33 79 90. (Réf. 1-24404).



**YAMAHA XS 1100**, 1979, avec Watsonian 1 place, 103.000 km, 23.000 F à débattre. Tél (Haute-Marne) 03 25 88 36 09 ou 03 25 88 36 20. (Réf. 1-24220).



**AUTOMOTO** type 125 AD, 1948 ; **KOEHLER-ESCOFFIER** type 125 S6V, 1952, peinture, sellerie, neuves, tournantes, (sans C.G.), 9.000 F les 2. (Echange possible contre trail 125 même valeur). M. Ludovic Baudon, 23, rue Paul Cezanne, lieu-dit Bussac, 16600 Magnac sur Touvre. Tél 05 45 69 00 87 ou 06 75 39 35 75. (Réf. 1-24464).

**VENTES MOTOS  
(suite)**

**NON CLASSÉES**

BROUGH Superior SS 80 Special, 1935, 150.000 F - BMW R 100 T, 1980, 30.000 F. États concours, simple curieux s'abstenir. Tél (Gironde) 06 11 78 05 80. (Réf. 1-24223).

MOTO GUZZI V65C, 1985, 15.000 km, pneus neufs, grosse révision, 20.000 F - PUCH V 250 R, à finir, 2.000 F. Tél (Haute-Vienne) 06 11 30 56 65. (Réf. 1-24440).

DUCATI cyclo sport 50 SL 48, 1969, restaurée, 750 € - HONDA 750 CBK, 1980, très bon état - TERROT 50 3V, 152 € - SULKY, 300 € - RAVAT 125, 92 € - DORAT 125, très bon état, 458 € - GUILLAUMONT 108, bon état, 458 €. Prix à débattre. M. Vallenet, 116, av. des Etats Unis, 63300 Thiers. Tél 04 73 80 25 79 (après 18 h). (Réf. 1-24260).

**VENTES  
PIÈCES MOTOS**

**APRILIA**

APRILIA 650 Pegaso, 24.500 km, jantes Akront, Super Motard, très bon état, 3.000 € ou 19.650 F. Tél (Nord) 03 20 84 59 27 ou 06 89 02 50 89. (Réf. 1-24308).

**BMW**

BMW S6 : 2 pots avec coudes, 2 pares carters, 2 pipes d'admission, 1 câble de compte-tours. M. Eric Lesne. Tél (Paris) 01 56 56 06 14. (Réf. 1-24170).

BMW K 75 RT, 1992 : cadre (C.G.), 3.500 F ; boîte, 2.000 F ; bloc compteur, 1.200 F ; boîtier injection, 900 F ; boîtier d'allumage, 600 F ; roue, 600 F ; disque, 400 F ; étrier, 400 F ; radiateur et ventilateur, 400 F ; réservoir, 600 F, etc. Tél (Ille-et-Vilaine) 06 03 79 81 40. (Réf. 1-24230).

BMW K 100 RS : selle très bon état, 1.000 F ; guidon, bulle, déflecteur d'origine, 500 F ; amortisseur 20.000 km, 400 F ; revue technique, 50 F. Tél (Tarn) 06 13 57 63 75 ou 05 63 50 25 31 (HR). (Réf. 1-24178).

BMW 100 RS : carénage complet avec porte-bagage et valises, 380 €. M. Blondeau, La Billiais, 35580 Guichen. Tél 02 99 42 26 87 ou 06 81 32 67 75. (Réf. 1-24339).

BMW K 100 RT, 1987 : cadre (C.G.), 3.500 F ; fourche, 2.000 F ; boîte, 2.000 F ; réservoir, 600 F ; pompe, 400 F ; garde-boue, 150 F ; comodo, 250 F ; bloc compteur, 1.200 F ; coudes, 400 F ; platine, 250 F ; béquille, 250 F, etc. Tél (Ille-et-Vilaine) 06 03 79 81 40. (Réf. 1-24231).

**DUCATI**

DUCATI Racing : châssis 888 SP, moteur 900 SS préparé, Mikuni 41,5, embrayage Ergal, Ohlins, Marvic, Brembo Racing, Termignoni carbone, 6000 €. Tél (Nord) 03 20 84 59 27 ou 06 89 02 50 89. (Réf. 1-24307).

**HARLEY-DAVIDSON**

HARLEY-DAVIDSON : culasses neuves Sportster 883 C53, année 2000, 534 €. Tél (Var) 06 72 85 42 79. (Réf. 1-24422).

HARLEY-DAVIDSON : 2 trouses à outils complètes, d'origine, comme neuves, 65 € l'unité + port. Tél (Gironde) 05 56 25 88 54. (Réf. 1-24282).

**Amortisseurs HAGON**  
500 réf. pour 27 marques

Standard route.....173 € (la paire)

Trail.....189 € (la paire)  
Garantie 2 ans

Cresphonte 02 37 36 21 13  
VENTE PAR CORRESPONDANCE

**HONDA**

HONDA : pièces Dax, Monkey, SS 50, ZB, pièces Racing, Monkey Singat 50 neuf avec préparé ou Dax 50/90 cm3, neuf. Tél (Belgique) 00 32 475 97 62 37 - Fax 00 32 2 381 16 99. (Réf. 1-23844).

HONDA 125 CD, 1967 : fourche, réservoir, garde-boue ar., béquille, support feu ar., pédale de frein, 2 caches, carter de chaîne. Tél (Eure-et-Loir) 06 80 91 44 01. (Réf. 1-24427).

HONDA 125 K5 : moteur tournant, fourche, phare, compteur, compte-tours, roues av. et ar., réservoir, 2 caches et divers. Tél (Eure-et-Loir) 06 80 91 44 01. (Réf. 1-24432).

HONDA CB 500 Four, CB 350 Four, CB 750 Four, complètes, pour pièces, sauf pots. Tél (Indre-et-Loire) 06 13 07 21 84. (Réf. 1-24367).

HONDA 500 XLR : fourche et tés, réservoir rouge, cache gauche, roues av. et ar., garde-boue ar., porte-bagage, guidon et divers. Tél (Eure-et-Loir) 06 80 91 44 01. (Réf. 1-24434).

HONDA F2 : pièces, part-list, manuel d'atelier, part-list 750, cocotte droite et répartiteur de frein avant. M. Dureau. Tél (Orne) 02 33 27 92 74. (Réf. 1-24289).

HONDA VF 750 F type RC15 : fourche et tés, bras oscillant, 2 radiateurs, boîtier de filtre à air, sabot moteur, partie ar., béquille, 2 platines, roues av. et ar. Tél (Eure-et-Loir) 06 80 91 44 01. (Réf. 1-24428).

HONDA 750 KZ : moteur non bloqué pour pièces, roues av. et ar., cadre bricolé (avec C.G.), réservoir à repeindre, cache droit et divers. Tél (Eure-et-Loir) 06 80 91 44 01. (Réf. 1-24429).

HONDA 900 BO : roues complètes, garde-boue av., pièces moteur, boîte, embrayage, fourche, régulateur, faisceau, comodoss, guidons, optique de phare F2, maître-cylindre, etc. Tél (Loire) 06 18 95 23 04. (Réf. 1-24370).

HONDA : cadre BO 1100, (C.G.), moteur 1100, pièces, rampe de carbus, boîte à air, radiateur d'huile, durits, réservoir d'essence, selle, dossier, caches latéraux, divers câbles, 2 carénages, 2 optiques, monocoque poly, garde-boue, phare, feu ar., clignotants, 4 en 1, moteur 900 BO, pièces. M. Jean-Louis Arriaga, 21, allée des Bruyères, 33127 Martignas. Tél 05 56 78 06 34. (Réf. 1-24365).

**KAWASAKI**

**EMAC** Pochettes joints - Embrayage Kit piston/Bielle/Chaîne Pneus - Câbles - Joints Spi - Guidon - Amortisseurs - Plaquettes - Disques - Rupteur - Condo - Bougies - Stator alternateur - Régulateur - Echappement adaptable - Roulements - Pipe/Kit réparation carbu - Membranes/Boisseau carburateur

**KAWASAKI - YAMAHA - SUZUKI HONDA - etc. de 1970 à 2002**

Tél. 01 60 84 61 39 de 10 h à 18 h

**Selectronic**  
UNIVERS ELECTRONIQUES

86, rue de Cambrai  
59000 LILLE

☎ 0 328 550 328

Fax : 0 328 550 329

@ www.selectronic.fr

**NOS MAGASINS**

**PARIS**

11, Place de la Nation  
Paris XI<sup>e</sup>

☎ 01 55 25 88 00

Fax : 01 55 25 88 01

**LILLE**

86, rue de Cambrai  
(près du CROUS)

Pour tout savoir :  
**Catalogue Général 2002**



Envoi contre 4,60 €  
(en timbres-poste)

Conditions générales de vente : Règlement à la commande : forfait port et emballage 4,27 €, FRANCO à partir de 121,96 €. Contre-remboursement : +9,15 €.

**Pont de diodes "HAUT RENDEMENT"**  
Pour anglaise... ou tout autre machine "vintage".



**NOUVEAU**

Comparé au bon vieux modèle au sélénium qui chutait environ 0,6 V par diode, notre pont de diodes utilise de nouvelles diodes **high tech** dont la chute de tension max. est de l'ordre de 0,2 V @ 10 A.

Pour une batterie toujours bien chargée "Look" d'origine préservée. Installation sans aucune modification. Compatible 6 et 12 V.

→ Pont standard (monophasé) avec le **négatif** à la masse : 622.1970-1 30,00 € TTC (196,79 F)

→ Pont monophasé avec le **positif** à la masse : 622.1970-2 30,00 € TTC (196,79 F)

→ Pont tri-phasé (3 bobinages) avec le **négatif** à la masse (Pour NORTON, TRIUMPH, etc. (après 1979)) : 622.1970-11 45,00 € TTC (295,18 F)

→ Pont tri-phasé (3 bobinages) avec le **positif** à la masse (Pour NORTON, TRIUMPH, BSA, etc. (avant 1979)) : 622.1970-21 45,00 € TTC (295,18 F)

**Pour équilibrer vos Carbus :**

Dépressiomètre différentiel électronique

**TWINMAX Mk III**



**NOUVEAU**

Toujours inégalé, encore moins cher !

622.9100 75,00 € TTC (491,97 F)

**Pour régler la carburation :**

Bougie transparente

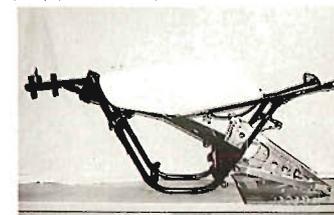
**COLORTUNE**



622.7223 33,39 € TTC (219,00 F)

**MORBIDELLI**

MORBIDELLI 125 : partie-cycle complète MBA 1983, cadre avec peinture époxy, bras oscillant neuf, amortisseur, réservoir, selle, carénage, roues Astralite. Tél 05 62 05 92 51 (soir). (Réf. 1-24241).



**MOTO GUZZI**

**LA BOUTIQUE ITALIENNE**  
SARL DIDERON

**VENTE PAR CORRESPONDANCE DE PIÈCES NEUVES MOTO GUZZI**

Achat • Vente  
• Pièces d'occasion  
• Spécialiste Italiennes

www.la-boutique-italienne.com  
du lundi au vendredi de 14 h à 19 h  
B.P. 27 - 30600 VAUVERT  
Tél. 04 66 88 75 26

MOTO GUZZI 1100 Sport : échappement Mig alu côté droit, abimé, avec croix, 230 €. M. Bertrand Wech, 1, rue du 8 Mai, 71430 Palings. Tél 03 85 88 13 80 ou 06 72 07 51 14. (Réf. 1-24310).

*Nous prions instamment nos annonceurs de bien vouloir faire réponse même par la négative à ceux qui se sont intéressés à leurs propositions. Nous les en remercions à l'avance.*

**LE SPECIALISTE MOTO GUZZI**



**MOTO GUZZI**  
EMP  
MOTO PIECES

du mardi au  
vendredi  
9 h - 12 h  
14 h - 19 h  
le samedi  
9 h - 12 h  
14 h - 18 h

**Appelons-nous !**

**04 76 32 57 18**

Fax 04 76 32 54 30 - 74, route de Belley - 38490 AOSTE

**VENTES PIÈCES MOTOS (suite)**

**MOTOBECANE**

**MOTOBECANE** : moteur AV 88, 30 € ; boîte relais 92, 50 € ; carbu et pipe, embase, amortisseurs, roue ar., caches latéraux ; M 50 EV : pot complet, 35 € ; culasse, phare, pipe, verre de phare, réservoir. Tél (Alpes-Maritimes) 04 92 13 20 49 ou 06 17 54 66 99 (après 20 h). (Réf. 1-24395).

**SOLEX**

**SOLEX** : optiques, feux, siège bébé, autocollants, pièces neuves et d'occasion, rare Solex F4 enfant, avec son moteur factice à bruiteur, plusieurs Solex, 2200, 3800, 6000, dans des états différents, bidons de Solexine, pub d'époque, expéditions possibles. Tél (Rhône) 06 68 65 06 34 ou 04 78 24 52 04. (Réf. 1-24210).



**SOLEX** : pièces neuves d'origine, culasses 3800, joints spi, gicleurs, haubans de fourche ar. 5000 en différentes couleurs, garde-boue, porte-bagage, etc., plus nombreuses pièces d'occasion pour de nombreux modèles. (Echange possible contre accessoires). Tél 06 14 91 46 28. (Réf. 1-24049).

**SUZUKI**

**SUZUKI** : toutes pièces moteur et partie-cycle RV 90, RV 125, RG 80, ER 21, TS 50, T 125, GT 125, T 500, GS 400, GS 750, TS 125, GS 550 LT 1, T 350, T 250. Tél 06 85 91 23 70. (Réf. 1-24171).

**SUZUKI 400 GSX**, 1985 : cadre (C.G.), moteur non bloqué, pour pièces, réservoir, 2 caches, roues av. et ar., compteur, compte-tours et divers. Tél (Eure-et-Loir) 06 80 91 44 01. (Réf. 1-24431).

**SUZUKI 1100 GSX**, 1980, roue Campagnolo, durits avion, pneu ar. neuf, plus pièces, dont 1 moteur, 1 cadre, réservoir, phare, caches latéraux, etc., 2.000 € le tout. M. Jean-Paul Blin, 8, rue du Bout d'En Haut, 78520 Guernes. Tél 01 34 97 64 28. (Réf. 1-24477).

**SUZUKI 1100 GSX**, 1980 : moteur, cadre, pour pièces, (C.G.), 450 € à débattre. Tél (Lozère) 04 66 31 09 72 (soir). (Réf. 1-24499).

**TERROT**

**TERROT HD** : klaxons, rétros, sur volants, réservoir d'huile, tan-sad. Tél (Orôme) 04 75 27 94 90. (Réf. 1-24142).

**YAMAHA**

**YAMAHA 125 RDX 1E7** : diverses pièces neuves et d'occasion, cadre (avec C.G.), pots, moteur, etc. Tél (Vienne) 05 49 84 02 01 ou 06 06 46 53 43 ou 06 14 91 46 28. (Réf. 1-24359).

**THIAIS**  
**MOTOS PIECES**  
Vente/achat,  
pièces d'occasion  
POUR JAPONAISES  
DES ANNÉES 70/80  
119, avenue de la république  
94320 THIAIS  
Tél. 01 46 80 93 66

**YAMAHA 350 RDLC 4L0**, 31K : tête de fourche, bulle, sabot, garde-boue av. pour 4L0, décoration, tête de fourche, sabot et carénage Sonauto avec bulle. M. Michel Audebert, 8, rue du Hallebardier, 37000 Tours. Tél 02 47 05 20 78. (Réf. 1-24455).

**YAMAHA 400 XJ**, épave incomplète (avec C.G.), 1.500 F ; cadre sur roues 750 XS, (sans C.G.), 1.000 F. Tél (Seine-Maritime) 06 81 61 54 65. (Réf. 1-24321).

**Pièces JAPONAISES 70 à 80**  
neuves, occasion, adaptables  
retabriquées, reconditionnées  
Spécialiste restauration selles  
et pièces HONDA Four (1969 à 1978)  
Arrivage  
pièces neuves  
**YAMAHA**  
Contact téléphonique  
du lundi au vendredi  
de 14 h à 19 h.  
Réception clientèle  
sur RDV

**VPC Del'MotoTeam**  
La Chassagne - 69550 St-Jean-La-Bussière  
Tél. 04 74 89 03 54 - Fax 04 74 89 08 40  
E-mail : dd-moto-team@wanadoo.fr

**YAMAHA** : pièces DTMX, prix intéressants. Tél (Haute-Garonne) 06 62 43 07 64. (Réf. 1-23978).

**YAMAHA 600 XT** type 1VJ : fourche et té, gros réservoir, roues av. et ar., pompe à huile, boîte de vitesses, cylindre, piston et divers. Tél (Eure-et-Loir) 06 80 91 44 01. (Réf. 1-24436).

**YAMAHA 650 XS 1H1** : moteur et toutes pièces. M. Dureau. Tél (Orne) 02 33 27 92 74. (Réf. 1-24288).

**YAMAHA 1100 XS** : cadre, roues, cardan, cylindres, pistons, vilebrequins, arbres à cames, boîtier de filtre à air, fourche, freins, faisceau, etc. (Echange possible contre pièces 1100 XS). M. Beyret, 942, av. du 11 Novembre, 84310 Morieres les Avignon. Tél 04 90 33 45 44. E-mail : beyretphil@aol.com. (Réf. 1-24168).

**NON CLASSÉES**

**YAMAHA 125 R5 Torque Induction**, (sans C.G.), complète, 274 € ; démarreur 900 Ninja ; lot de pièces Chappy ; pneu Michelin 120-90-17 M48 et 3.00 S 18 M38 très bon état ; optique de phare 1100 XS ; lot de pièces 1100 GSXR ; pièces HONDA Shadow VT 600 ; PEUGEOT 101, à restaurer. Tél (Val-de-Marne) 06 81 10 85 57. (Réf. 1-24149).

Moteur complet 4 cylindres FN 1920-30 ; carénage Ninja et divers pistons, différentes cotes, pour 8MW, MAICO, HONDA, CZ, Jap, segments toutes cotes - BMW R 60/5 : 2 culasses, 1 cylindre, pistons. M. Bernard Combe, 20, allée Voltaire, 93320 Pavillons sous Bois. Tél 01 48 48 25 57 ou 06 08 17 61 98. (Réf. 1-24156).

Side Watsonian Oxford 2 à 4 places, hard-top, remis à neuf par professionnel, peinture neuve et vernie, détails à finir, jamais accidenté, avec attaches et pièces, 15.000 F à débattre. M. Quere. Tél (Lot-et-Garonne) 06 17 54 19 44. (Réf. 1-24165).

**HONDA** : échappement gauche neuf C8 650, roues, boîtier filtre à air CB 750 K7 - SUZUKI : pont, roue ar. GS 850 G, fourche, bras oscillant GS 1000. (Echange possible contre pièces moteur 125 S3 et N). Tél (Marne) 03 26 67 31 78. (Réf. 1-24193).

**OSSA 310 MAR**, moteur à voir, (sans C.G.), 2.000 F - Lot de pièces 1100 GSX, 1980, bleue, fourche, roues, habillage, etc., 2.500 F. Tél (Vaucluse) 04 90 40 98 95 (soir). (Réf. 1-24474).

Ydral moteur n° 25719, double échappement, carters, refroidissement, carbu Amac, non bloqué, 1.800 F - Sachs 98 cm3, type M50 AB 412, avec carbu, Sachs non bloqué, 1.200 F. Tél (Pas-de-Calais) 03 21 94 77 55 (9 h à 12 h). (Réf. 1-24268).

Moteur Sachs 245 cm3 type 2501/5A MC, piston 71,70, manque carter embrayage, allumage, prix à négocier. (Echange possible contre pièces Hercules 125, 1976-80, feux, plastique, allumage, frein, etc.) Tél (Pas-de-Calais) 03 21 94 77 55 (9 h à 12 h). (Réf. 1-24269).

Allumage électronique Racing 2 temps ou 4 temps, pour monocylindre ou bicylindre à 180° ou 360°, plus de batterie, plus de rupteur. Possibilité de platine de fixation spécifique pour HONDA CB 350, CB 450, YAMAHA TZ, DS et RD, certaines anglaises, bicylindre 412 €, monocylindre 380 €. Tél (Ain) 06 80 16 01 79. (Réf. 1-24299).



Toutes pièces RG 500, RGV 250, 350 RDLC 4L0, 31K, 1WT. Tél (Haut-Rhin) 03 89 07 70 54 (soir). (Réf. 1-23890).

Pièces 1100 GSX, 600 GPZR 84, 500 GSE 89, XR 350 86, RM 125 85, YZ 125 79, 86, 89, YZ 250 85, CR 125 89, KTM 125 GS 84, 85, XLS 125, IT 175, 750 Z, 400 XS, SR 125 92, ER 21, DT 50 Vario, YZ 490 87. Tél (Doubs) 03 81 60 21 18 ou 06 65 16 25 34. (Réf. 1-24314).

Cadre (sans C.G.) YZ 125 86, 600 GPZR 85, KX 80, KTM 125 90, KM 125 85, IT 175, CR 125 89, Ténéré 600, GSE 500 89, CG, GSX 1100, XR 350 86, prix de 500 F à 800 F, plus pièces correspondant au cadre. Tél (Doubs) 03 81 60 21 18 ou 06 65 16 25 34. (Réf. 1-24315).

Stock de pièces HONDA années 70-80, environ 10 cartons, plus 1 moteur 125 SS, 1 pot gauche KAWASAKI 1300, quelques pièces YAMAHA, le tout neuf et d'occasion, en 1 seul lot, 450 €. M. John Camus. Tél (Nord) 03 27 45 17 45 ou 06 81 33 57 03. (Réf. 1-24317).

Nombreuses pièces impeccables, HONDA 750 Four 1973, presque complète, plus autres pièces KAWASAKI 900 Z1. M. Dumont. Tél (Val-d'Oise) 06 85 01 63 16. (Réf. 1-24344).

HOREX Regina 350 : kit joints moteur neuf - CZ 125 type 476 : réservoir, caches, réservoir d'huile, moteur, garde-boue ar., amortisseurs. Tél (Loire) 06 98 59 23 04. (Réf. 1-24368).

Lot de 40 rupteurs, 15 condensateurs, principalement pour japonaises et européennes, idéal pour professionnel ou marchand, le lot 100 €, avec doc. pour identification rupteurs, liste sur demande ; réservoir et selle YAMAHA 125 RD, superbe état, 80 € à débattre. M. Louis Degramont, 14, sente des Tamaris, 78200 Magnanville. Tél 01 30 98 56 66 (HB) ou 01 34 78 72 08 (soir). (Réf. 1-24391).

**YAMAHA 125 TY**, 125 DTMX, 600 XT 43F 1986, 50 DT, 50 DTMX : pièces diverses, moteur et partie-cycle - APRILIA TX 300 trial : cadre (C.G.) 1987 et pièces - HONDA 125 SL, XLS, CR cross : pièces moteur et partie-cycle - MONTESA 247, 349, PEUGEOT XP6 50 Minarelli 1998, pièces diverses. Tél (Aude) 04 68 91 29 02. (Réf. 1-24398).

**BULTACO Frontera 370**, à mettre en route (échange possible contre moto des années 70-80) - Epave Mobylette SP 94 TT, partie-cycle 8ETA TR 34 et MONTESA 310, bloc MOTOBECANE 175. M. Hervé Gaillard. Tél (Isère) 04 76 62 78 87. (Réf. 1-24472).

**VENTES DIVERSES**

Garage démontable de type chalet 27 m2, tout en bois, couverture fibro-ciment, 3 fenêtres, 2 grandes portes, très bon état, 4.726 € ou 31.000 F. Tél (Nord) 03 28 40 16 10 ou 06 08 67 82 30. (Réf. 1-24154).

Banc de mise au point Souriau, 3 fonctions, 1.000 F. Tél (Oise) 03 44 29 01 68. (Réf. 1-24172).

Photocopie revue technique SUZUKI RV 50, RV 90, T125, GT 125, TS 125, RV 125, TS 185, GT 185, T250, GT 250, T20, T350, GT 380, TS 400, T500, GT 500, GT 550, GT 750, RE5. Tél 01 64 49 82 12. (Réf. 1-24206).

Tour à métaux Trouvay et Cauvin entre-pointe 600, long. totale 1,50 m, 1930, 530 €. Tél (Loire-Atlantique) 06 65 73 39 91 32. (Réf. 1-24255).

Combinaison noire Hein Gericke T.54, 300 € ; remorque 2 rails, 150 €. Tél (Essonne) 06 64 49 77 24. (Réf. 1-24333).

## Votre partenaire collection

POUR TOUT VÉHICULE DE 10 ANS ET PLUS

à partir de **22,87** €/an\*

Responsabilité Civile  
Responsabilité Civile personnes et familles transportées  
Avance sur recours et recours

\* Garantie de base pour un véhicule de plus de 50 ans hors frais de gestion

Votre  
devis précis  
par téléphone  
au  
**0821 827 010**  
0,12 € TTC la minute  
d'un poste fixe



- Des conditions exceptionnelles pour assurer vos véhicules
- Des petites annonces gratuites dans les titres leaders de la presse auto et moto de collection
- Des remises et des avantages chez des professionnels sélectionnés
- Une prestation sur-mesure dans les centres de contrôle technique
- Un accès privilégié à de grandes manifestations
- Une remise permanente de 5 % sur tout le catalogue de La Boutique du Collectionneur
- Et bien d'autres avantages et privilèges réservés aux passionnés de véhicules anciens...

**COTISATION 2002 \***

**15 € seulement**

\* du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2002

# le Club

Pour vivre votre passion  
de collectionneur

**Rejoignez le Club pour l'année 2002\* !**

BON D'ADHÉSION À COMPLÉTER ET À RETOURNER AU CLUB LVA  
BP 424 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX - TÉL. 01 60 71 55 12 - FAX 01 60 71 55 36

Je désire rejoindre le Club LVA en 2002 et vous prie de m'adresser, dès disponibilité, ma carte personnelle accompagnée des offres "Privilèges Club".

Je n'ai pas encore renouvelé mon adhésion pour l'année 2002, j'en profite pour le faire.

Je vous rappelle mon n° d'adhérent : .....

Ci-joint ma cotisation de 15 € seulement pour toute l'année civile 2002.

par :  Chèque ou mandat à l'ordre du **Club LVA**

Carte Bleue ou Visa N°

Expire le

Signature

Nom

Prénom

Adresse

Code postal

Ville

Tél.

Fax

e-mail

## PETITES ANNONCES

### VENTES DIVERSES (suite)

Anciennes revues, Moto Revue, Moto Journal, R.M.T. Tél (Nièvre) 03 86 30 18 56. (Réf. 1-24338).

ENFIELD Bullet 350-500 : manuel d'atelier en français, 110 pages, schéma, dessins, photos et catalogue de pièces détachées, complet, 90 pages, avec historique, 22,87 € chacun, frais d'envoi compris. M. Patrick Alabre, 4, Grande allée du Champy, 93160 Noisy le Grand. Tél 01 43 04 32 46. (Réf. 1-24350).

Manuels techniques BULTACO Sherpa, CZ, DKW, HARLEY-DAVIDSON, JAWA, MONTESA, MORINI, HUSQVARNA, MZ et autres, grand choix de revues techniques (R.M.T.) et catalogues de pièces. Tél (Loire) 06 18 95 23 04. (Réf. 1-24371).

Manuels d'atelier AERMACCHI, APRILIA, BENELLI, BIMOTA, BMW, BSA, CAGIVA, DUCATI, GILERA, HONDA, KAWASAKI, LAVERDA, MOTO GUZZI, NORTON, SUZUKI, TRIUMPH, YAMAHA, grand choix. Tél (Loire) 06 18 95 23 04. (Réf. 1-24372).

Salopette cuir noir Furygan, taille moyenne et vestes, blousons, cuir noir, très bon état. M. Maurice Delaporte, 3, av. Kennedy, 95210 Saint Gratien. Tél 01 34 17 09 47 (soir et WE). (Réf. 1-24444).

Fraiseuse Vernier, très bon état de fonctionnement, graissage centralisé, faire offre supérieure à 1.220 €. M. Dominique Chapelan, 01140 St Etienne sur Chalaronne. Tél 04 74 55 32 84 ou 06 89 55 79 59 (19 h). (Réf. 1-24467).



### VENTES MINIATURES

Motos de cross miniatures, HONDA, HUSQVARNA, KTM, MAICO, années 70, marque Polistil, échelle 1/12e, 200 F chaque. (Echange possible contre Polistil routières). Tél (Manche) 02 33 03 20 60 (vers 20 h ou WE) ou 06 61 75 18 47. (Réf. 1-24162).

### ACHATS MOTOS

#### DUCATI

DUCATI 600-650 Pantah, ou 600 TT2, même en mauvais état ou moteur seul, plus cadre Verlicchi 600 TT, roues magnésium 18 pouces, compte-tours Kröber, faire offre. Tél (Essonne) 01 69 51 32 02 ou 06 60 24 53 96. (Réf. 1-24349).

#### GNOME-RHONE

GNOME-RHONE 125, tous types, à restaurer, complètes ou incomplètes. Tél (Isère) 04 76 65 21 13 (après 20 h). (Réf. 1-24029).

#### HONDA

HONDA 125 Twin, en état de marche, complète, pour jeune permis et à petit prix, prix motard, région ouest de la France (Bretagne). M. André Lamour, Le Hazay, 56580 Bréhan. Tél 02 97 38 84 12. (Réf. 1-24403).

HONDA Monkey CZ 100, 1er modèle, de 1962 à 1966, peu importe l'état, paie prix élevé pour parfait état, je me déplace dans toute la France. Tél (Belgique) 00 32 477 26 93 39 ou 00 32 84 37 79 01. (Réf. 1-24352).



HONDA 1000 CBX Martin, suis également à l'écoute de tous conseils de propriétaires sur les points forts et faibles, ainsi que les différentes évolutions de ce modèle. M. Franck Jardy, 89, av. du Puy de Dôme, 63100 Clermont-Ferrand. Tél 04 73 31 38 72. (Réf. 1-24257).

#### JAWA

JAWA 350, avec side-car (C.G.), même moteur H.S., faire offre. Tél (Vaucluse) 04 90 66 61 21 (après 19 h). (Réf. 1-24366).

#### MOTOBECANE

MOTOBECANE 125 culbutée, à restaurer, (C.G. normale), région 86 et alentour. Tél 05 49 93 54 22. (Réf. 1-24152).

#### SOLEX

SOLEX Flash, 1969 à 1971, même non roulant, pour pièces, faire offre. Tél (Rhône) 04 74 64 26 04 ou 06 08 53 33 93. (Réf. 1-24309).

SOLEX Micron, Pli-Sorex, Sorex pour enfants, accessoires et documentation. M. Pierre Mathieu, 3, avenue des Tilleuls, 10120 St André les Vergers. Tél 06 20 41 78 84. (Réf. 1-24157).

#### SUZUKI

SUZUKI T 500, 1968, ou 550 GT 2 temps, de préférence, état d'origine, complètes et tournantes, faire offre. Tél (Rhône) 04 78 91 46 86. (Réf. 1-24345).

SUZUKI T 500, 1971, en bon état d'origine ou restaurée, année 70 possible. Tél (Cher) 02 48 60 07 89. (Réf. 1-24451).

#### YAMAHA

YAMAHA TY 50, en bon état, moteur et partie-cycle, faire offre. Tél (Ain) 04 74 73 69 75 (après 20 h). (Réf. 1-24347).

YAMAHA 125 DTF type 1F9, à restaurer, épave ou cadre (avec C.G.), faire offre. Tél (Haute-Garonne) 05 61 07 66 38. (Réf. 1-24447).

YAMAHA XZ 550 V2 liquide, en bon état général. Jean-Pierre. Tél 06 09 50 65 31. (Réf. 1-24471).

### NON CLASSÉES

Moto 2 temps, PUCH, GNOME-RHONE, antérieure à 1960, (avec C.G.), à réparer. Tél (Rhône) 04 78 87 08 18. (Réf. 1-24131).

MOTO GUZZI 1100 Sport carbu, en très bon état, prix maxi 40.000 F ou LAVERDA 1000 RGS Corsa, en très bon état et peu de kilomètres. Tél (Ardennes) 03 24 57 59 90 (après 18 h 30). (Réf. 1-24258).

VESPA ou LAMBRETTA 1961. Tél (Calvados) 02 31 67 10 07. (Réf. 1-24135).

Scoter PIATTI et MV AGUSTA CLS, DSL, en très bon état ou restauré. Tél 01 34 70 12 17 (après 20 h). (Réf. 1-24158).

Motos de cross pré-70, CZ, BSA, MATCHLESS, AJS, MAICO, ESO, JAWA, GREEVES, HUSQVARNA, SAROLEA, CCM, LITO, FN, SUZUKI, BULTACO MKI, NSU, LINDSTROM, TRIUMPH, MONARK, etc. Tél (Belgique) 00 32 71 26 53 (soir). (Réf. 1-24175).

### ACHATS PIÈCES MOTOS

#### BMW

BMW : valises K 1200 RS. Tél (Aisne) 03 23 54 88 00. (Réf. 1-24478).

#### DKW

DKW : pièces diverses 350 et 500 SB ou épaves. M. Daniel Prettnner, Kerven, 56850 Caudan. Tél 02 97 05 55 45. (Réf. 1-24136).

#### DOLLAR

DOLLAR S3 : vilebrequin avec volant moteur pour 500 Chaise culbuté ou bas-moteur, même moteur complet. Tél (Morbihan) 02 97 31 64 15 (messagerie si absent). (Réf. 1-24191).

#### DUCATI

DUCATI 125 Scrambler : toutes pièces, pour Amal 375/20 ou carbu complet, poignée de gaz d'origine, toutes autres pièces également pour 450 RT, porte-bagage pour Brisk, épave ou autre Ducati tout terrain, (avec ou sans C.G.), étudie toutes propositions sérieuses, spéculateur s'abstenir. M. Bruno Bastardoz, 47, rue des Noyers, 77090 Collegien. Tél 01 60 35 98 32. (Réf. 1-24133).

DUCATI mono 350-450 : pièces spéciales, culasse 2 bougies, allumage électronique, pompe à huile gros débit, alternateur 12V, vilebrequin, bielle renforcée, toutes pièces std. tous types et cherche conseils pour amélioration et montage. M. J.R. Perey, 21, rue de la Rivière, 63670 Le Cendre. Tél 04 73 84 09 16. (Réf. 1-24274).

#### HONDA

HONDA 125 Bials : toutes pièces ou épave, toutes propositions bienvenues. Tél (Savoie) 06 84 08 02 91 (soir). (Réf. 1-24323).

HONDA 125 TL, 1990, type JD06 : compteur kilométrique. M. Broca, 20, rue Mozart, 31270 Villeneuve. Tél 05 62 20 81 54. (Réf. 1-24337).

HONDA 500 CX, 1978 : porte-bagage, tête de fourche type Hugon. M. Daniel Bellande. Tél (Vendée) 02 51 56 76 59. (Réf. 1-24423).

HONDA 650 CXE : toutes pièces ou moto complète, roulante ou non, étudie toutes propositions à prix motard. M. Luc Testu, 3, allée des Mérolettes, 27100 Le Vaudreuil. Tél 02 32 59 39 54 ou 06 70 60 90 58. (Réf. 1-24028).

#### JCM

JCM 323 TR : toutes pièces. M. Denis Bastard, Bovère, 74250 St Jean de Tholome. Tél 04 50 95 13 10 (soir). (Réf. 1-24266).

#### KAWASAKI

KAWASAKI : échappement 4 en 1 Zephyr 750 ou Z 750, Z 650. Tél (Maine-et-Loire) 02 41 72 80 45 (après 18 h). (Réf. 1-24397).

KAWASAKI Z 900 : té de fourche inf. avec fixation, amortisseur de direction, garde-boue av. état neuf, bras oscillant Z 1000, plus béquille centrale complète. Tél (Vendée) 02 51 33 18 16 (fax idem). (Réf. 1-24424).

KAWASAKI 1100 GPZ, 1981 : garde-boue ar., carter de chaîne, béquille centrale. Tél (Aisne) 06 30 20 35 69. (Réf. 1-24324).

KAWASAKI 1300 A5 : comodos gauche et droit, cache filtre à air chromé gauche et droit, robinet de réservoir, faire offre. M. Chenuil. Tél (Var) 06 60 95 59 64. (Réf. 1-24319).

#### KREIDLER

KREIDLER RM ou RS : diverses pièces ou épave. Tél (Haut-Rhin) 03 89 81 09 99 (soir et WE). (Réf. 1-24224).

#### LAVERDA

LAVERDA épaves 500, 750, 1000, en mauvais état, accidentées, pour pièces ou à remettre en route, à prix raisonnable. Tél (Eure-et-Loir) 02 37 25 86 57 (à partir de 16 h 30). (Réf. 1-24059).

#### MOTO GUZZI

MOTO GUZZI : moteur V7 700, 1969, et diverses pièces, faire offre. M. Louis Pennec, Kervella, 29460 Logonna-Daoulas. Tél 02 98 20 60 77. (Réf. 1-24208).

#### MOTOCONFORT

MOTOCONFORT SP 94 TT : pièces neuves, faire offre. Tél (Aube) 03 25 49 90 06 (après 20 h 30). (Réf. 1-24358).

#### SUZUKI

SUZUKI RV 125 : pièces pour moteur 125 RV ou IT5, cylindre, piston, carburateur ou moteur complet en état de marche. M. Pierre Schnoeller. Tél (Seine-et-Marne) 01 60 39 06 69 ou 06 83 46 59 53. (Réf. 1-24361).

SUZUKI T 500 Cobra, 1968 : garde-boue ar. Tél (Yvelines) 06 11 52 10 37. (Réf. 1-24032).

SUZUKI 750 GSXR, 1984 : rampe de carburateurs. M. Vieuxmaire, 44, rue E. Zola, 57535 Marange-Silvange. Tél 03 87 36 35 33. (Réf. 1-24348).

#### VAP

VAP Monneret : selle biplace rouge, feu, roue ar., même en mauvais état, silencieux très bon état ou épave. Tél (Pas-de-Calais) 03 21 47 90 00. (Réf. 1-24263).

**ACHATS PIÈCES MOTOS (suite)**

**YAMAHA**

**YAMAHA 500 XT** : porte-bagages petit modèle. M. Jean-Pierre Millard, 73, boulevard Carnot, 77160 Provins. Tél 06 30 07 41 52. E-mail : mousquet@wanadoo.fr (Réf. 1-24503).

**YAMAHA XT 500**, 1989 : réservoir Acerbis grande capacité, avec système de fixation. Tél (Vaucluse) 06 84 80 48 68 ou 04 91 52 43 94. (Réf. 1-24498).

**YAMAHA XS 1100** : étriers frein av., feu rouge complet, pattes phare rétros, le tout en très bon état - Genesis 1000 1988 : selle, bulle, rétros. Tél (Val-d'Oise) 01 34 42 15 19 (répondeur) ou 06 73 88 50 61. (Réf. 4-24098).

**NON CLASSÉES**

**APRILIA Amico** : carénage avant - **SUZUKI AP 50** : tablier, guidon, cocotte gauche, starter, carénage de guidon, clignotants av. ou épave (bonne carrosserie). Tél (Dordogne) 05 53 62 81 07. (Réf. 1-24226).

**PEUGEOT 515** : partie-cycle 1934. (Echange possible) - **NSU 500** : moteur ressorts à épingles ou bas-moteur seul - **HARLEY-DAVIDSON 1917** : fourche, réservoir, magnéto. (Echange possible) - **NORTON type 7 500** : partie-cycle (avec C.G.) M. Jean-Philippe Fargeot. Tél (Allier) 04 70 44 76 27. (Réf. 1-24138).

Pièces **SUZUKI 750 GT**, **550 GT**, **KAWASAKI 750 H2**, **500 H1**, faire offre raisonnable. Tél (Haute-Savoie) 04 50 85 29 92. (Réf. 1-23949).

**YAMAHA 400 XJ** : sigle de réservoir droit et gauche, silencieux droit et gauche - **KAWASAKI 1000 RX** : carénage complet ou pièces, plus clignotant av. droit. M. Paul Beretta. Tél (Calvados) 02 31 90 93 50. (Réf. 1-24057).

Side seul, 1,5 ou 2 places, à petit prix. Tél (Saône-et-Loire) 03 85 76 50 78. (Réf. 1-24452).

**KAWASAKI H2 72** : phare complet, comodo gauche, compteur, compte-tours - **BETA trial TR 34** : bloc-moteur - **MONTESA trial 310** : bloc-moteur - Epave **YAMAHA R5** (avec C.G.) M. Hervé Gaillard. Tél (Isère) 04 76 62 78 87. (Réf. 1-24473).

**HONDA CB 1100 R** : carénage et diverses pièces - **KAWASAKI 750 GPXR** : feu ar., clignotant ar. droit, platine et repose-pied droit, support top-case. Tél (Isère) 04 76 65 72 75 ou 06 87 02 52 98 (soir). (Réf. 1-24311).

Serpollet, cherche manomètres pression marqués Gardner, Serpollet, sur la cadran. M. D. Bermus. Tél (Corse) 04 95 33 33 68. (Réf. 1-24024).

Moteur **JLO type MG 125 H**. M. Roland Pinchault, 14, rue Laurent Brisson, 86370 Vivonne. Tél 05 49 43 25 76 ou 06 75 66 49 69. (Réf. 1-23887).

**ACHATS DIVERS**

**K7 vidéo** du film Continental Circus de Jérôme Laperrouzas, en bon état. M. Guillaume Le Quemen, Botquelen, 29920 Nevez. Tél 02 98 06 75 57 ou 06 89 09 61 82. (Réf. 1-24407).

Vélo à cardan **PEUGEOT** ou autre, complet et de préférence en bon état. Tél (Luxembourg) 00 352 36 88 24 (fax idem). (Réf. 1-23746).

Disques Sound Stories sur Tourist Trophy, sur pilotes et tous disques sur la course moto - Programmes du Grand Prix de France Vitesse à Charade 1961, 1963, 1966. M. Patrick Loyau, l'Abord de Dieu, St Quentin les Troo, 41800 Montoire. Tél 02 54 72 58 31. (Réf. 1-23880).

Films, documentaires sur la pratique, la fabrication, la compétition des motos et autos, pilotes, etc., ainsi que l'achat de pompes à essence type bijaugeurs, uniquement sur pied, catalogues, dépliants sur ce sujet. Tél (Eure) 02 32 84 44 73 (HB) ou 02 35 31 60 64 (HR). (Réf. 1-23884).

Ancien blouson gros cuir fr. années 50, 60 ou 70, en très bon état, noir ou marron, grande taille, 54, 56, 58 ou 60 ; authentique blouson cuir pilote armée de l'air française, années 70 ou 80, en très bon état, coupe longue, grande taille 108X, 112X, 120X ; authentique tenue 3/4 cuir noir motard police nationale, années 50, 60, 70, 80, en très bon état, grande taille, 54, 56, 58, 60 ; authentique tenue 3/4 long gros cuir noir, cheminots, tramonts, années 50, 60, 70, en très bon état, grande taille, 108/95, 108/100, 112/95, 112/100, 116/95, 116/100, 120/95, 120/100. Tél (Puy-de-Dôme) 04 73 27 62 25 (après 19 h). (Réf. 1-23523).

Compresseur gros débit pour sablage, à prix sympathique. Tél (Seine-Maritime) 02 35 10 53 43. (Réf. 1-24148).

**ECHANGES**

**HONDA 70 Dax**, 1975, rouge, bon état général, 13.500 km, (C.G. 1988), kit chaîne, freins neufs, contre moto de trial en très bon état, base 5.500 F, soule plus ou moins. Tél (Oise) 06 74 57 56 91. E-mail : stephaneleccossais@nxbp.fr (Réf. 1-24173).

Vélo de course Ciocc, équipé matériel haut de gamme, poignées de vitesses au guidon, superbe état, valeur 7.000 F, contre Suzuki 250 GT verte, modèle 1973, en bon état. Tél (Vosges) 06 81 51 71 53. (Réf. 1-24202).

**CITROËN Méhari 1970**, (C.G.), complète, à restaurer, contre vélo/pédale Michaux, Grand-bi, Petit-bi ou plaque Michelin, étude toute proposition. M. Fabrice Chambrias. Tél (Puy-de-Dôme) 04 73 77 07 15. (Réf. 1-24211).



Echange camion DODGE à redémarrer, bon état, valeur 18.000 F à débattre, contre Moto Guzzi Le Mans, épave ou moto à restaurer, (avec C.G.), ou autre, faire proposition. Tél (Hauts-de-Seine) 06 75 05 68 60. (Réf. 1-24248).

**HONDA CB 360 G**, 1977, (C.G. normale), bon état général, sauf peinture à revoir, contre lot de pièces et accessoires BMW série 6 ou moteur complet bon état général BMW 900/6. Tél (Gironde) 05 56 25 88 54. (Réf. 1-24281).

Hors-bord Rocca Prima 4,80 m, remorque, moteur Mercury 50 ch neuf, tout en très bon état, contre motos BMW ou Moto Guzzi, en bon état. (Vente possible 4.575 €, étude toute offre). Tél (Val-d'Oise) 01 39 59 48 11. (Réf. 1-23495).

**HONDA K7**, équipée K2, pots, échappements, clignotants, feu rouge, selle Giuliani, multi-position, contre Laverda SF, Jota 1000 ou Kawasaki H2, H1A ou TRX. M. Martial Bougon, 10, rue Etzenrot, 51310 Esternay. Tél 03 26 81 13 73 (fax idem) ou 06 18 37 08 13. (Réf. 1-24254).

**LAVERDA 1000**, 1976, compteurs cassés, jantes rayons, plus soule, contre Laverda 1000 ou 1200 en état concours. M. Jacques Demichel, Z.I. de Chaulaudre, 19300 Egletons. Tél 05 55 93 11 94 ou 06 80 73 68 64. (Réf. 1-24261).

Fourche **MBA 125 Ceriani GP (F1)**, diam. 32 mm, contre Marzocchi diam. 30 ou 32 mm. Tél 05 62 05 92 51 (soir). (Réf. 1-24235).

**ALFA ROMEO Alfetta 2 l** berline, 1981, moteur OK, petite restauration carrosserie (rouille), vitre ar. droite cassée, contre moto 250 cm3 minimum ou 400 CBN. M. Hubert Genet, 50, rue Lemarrois, 27800 Brionne. Tél 06 74 03 12 75. (Réf. 1-24342).

**PEUGEOT 204** berline, valeur 610 €, contre 2 Solex en bon état ou 1 en très bon état, plus accessoires. M. Nouvel, 18, impasse des Oseraies, 93230 Romainville. Tél 01 48 57 09 86 ou 06 11 43 64 29. (Réf. 1-24401).

Moteur **GL** en pièces, manque vilebrequin et 2 soupapes, contre top-case **GL 11000 DXD2** très bon état, moteur 35.000 km, étude toutes propositions. M. Alan Motel-Casey, 12, allée des Vergers, 06150 Cannes la Bocca. Tél 04 93 90 30 95 ou 04 93 63 00 73. (Réf. 1-23977).

Martin 3 en 1 chromé, nickel, pour **KAWASAKI**, contre 4 en 1 pour 750 Four ou commandes reculées ou selle réservoir poly. M. Martial Bougon, 10, rue Etzenrot, 51310 Esternay. Tél 03 26 81 13 73 (fax idem) ou 06 18 37 08 13. (Réf. 1-23898).

Moteurs **VOLVO B20**, boîte, moteur Coccinelle 1200, boîte 1300, ailes, capots, etc., contre moteur, boîte, pont, ou épave tournante (même sans C.G., Domains). M. Philippe Gaulon, 21, route des Barres, 58440 La Celle sur Loire. Tél 06 86 14 39 76 ou 03 86 26 02 63. E-mail : philippe.gaulon@orange.fr (Réf. 1-23916).

**ULM** pendulaire et divers matériel, ailes Delta et équipement, contre moto ou voiture. Tél (Corrèze) 05 55 26 33 35. (Réf. 1-24075).

**RENAULT Fuego GTS**, 1980, 110.000 km, voiture fiable, base 7.500 F, contre moto, scooter ou voiture sans permis pour vacances. M. Sixta. Tél 05 56 26 66 54. (Réf. 1-24362).

**HONDA CB 750 K1**, très bon état, nombreuses pièces neuves, contre Moto Guzzi 850 GT California ou V7 sur base 25.000 F. (Vente possible). Tél (Lozère) 04 66 69 01 91 (soir). (Réf. 4-24092).

Lot de motos à restaurer, **JONGHI 125 1949**, **GNOME-RHONE 125 R5 1955**, **RADIOR 250 Bison**, **TERROT 350 OSD**, **TERROT 350** culbutée 1931, **MOTOBECAANE 500** Superclasse incomplète, plus moteurs divers, contre 2 CV Umap à restaurer. M. Joël Chicot, 26, rue du Gray, 76133 Epouville. Tél 02 35 30 40 95. E-mail : m.berrenger@free.fr (Réf. 1-23974).

Pneus auto neufs, 2 175x14 Michelin, 2 165x14 Uniroyal, 2 165x13, Goodyear, roues GS, 304, Aronde, R8, 505, Tub, malle plate Traction 11, plus pneu 165x400, contre pièces motos. Tél (Doubs) 03 81 58 45 08. (Réf. 1-24479).

**CITROËN Dyane 6**, 1974, très bon état, allumage électronique, valeur 900 €, contre 125 en très bon état de marche (**HONDA 125** complète, à restaurer ou pour pièces, sans C.G., en plus si besoin d'une soule). Tél (Gard) 06 80 99 53 22. (Réf. 1-24491).

**DIVERS**

En vue d'une rétrospective sur les pneus Michelin, je recherche pneus auto, moto, vélo, en bon état de présentation, de 1898 à 1935, semelle à pastilles, semelle câblée, câble Confort, etc., ainsi que pneu-rail, avion, course et toutes curiosités avant 1945, annonce permanente. M. Delorme, route de l'Isle, 84800 Lagnes. Tél 04 90 20 36 29 (fax idem). (Réf. 1-24147).

Ayant possédé en 1952 une moto ancienne **DRESCH 500 2** cylindres en ligne, transmission par arbre, désire trouver photos ou documentation concernant cette machine. Michel. Tél (Maine-et-Loire) 02 41 58 28 48 ou 06 81 53 02 97. E-mail : m.provost@wanadoo.fr (Réf. 1-24163).

Atelier Patrick Godet, dépt. 76, recherche un mécanicien expérimenté avec références, très méticuleux, pour travail sur **VINCENT**. Tél (Seine-Maritime) 02 35 75 96 56. E-mail : godet-motorcycles@wanadoo.fr (Réf. 1-24265).

Cherche tous renseignements et propriétaires, concernant véhicules **MOCHET** Voiturette CM 125 découvrable, documents et pièces également. M. Philippe Charbonnier, 1, La Haie, 50180 Hebecrevon. Tél 02 33 55 62 39 (soir). (Réf. 1-24174).

*Les numéros de référence indiqués au bas de chaque annonce sont des repères à usage interne. Les annonces domiciliées au journal, pour lesquelles seulement nous transmettons le courrier qui les concerne, sont celles qui comportent la mention «Ecrire au journal qui transmettra» sans indication d'adresse ni de numéro de téléphone.*

AGENDA

VOICI UNE LISTE NON EXHAUSTIVE DES MANIFESTATIONS À VENIR, BASÉE ESSENTIELLEMENT SUR LES INFORMATIONS COMMUNIQUÉES PAR LES ORGANISATEURS. SI VOUS SOUHAITEZ VOUS RENDRE À L'UNE D'ELLES, N'OUBLIEZ PAS DE PASSER UN PETIT COUP DE FIL AVANT DE VOUS DÉPLACER.

**DU 8 AU 17 FEVRIER**  
Rétromobile à Paris (75)  
Rétromobile, tél. 01 48 44 30 30, fax 01 48 44 15 15.

**DU 15 AU 17 FEVRIER**  
Hivernale de l'Amicale R12 à Genève (CH)  
TDS Organisation, (00 41) 22 782 63 48.

**16 FEVRIER**  
Bourse à Marche-en-Famenne (B)  
Moto Rétro Famenne Ardenne, tél./fax (00 32) 84 31 67 68.

**16 ET 17 FEVRIER**  
Hivernale à Chomerac (07)  
Casimir Lonza, tél. 04 75 65 04 88 ou 06 89 95 03 31  
Bourse à Sainte-Suzanne (64)  
Arc-en-Ciel Saint-Suzannais, tél. 05 59 67 05 88.  
Salon de la compétition à Montauban (82)  
Team Pave, tél./fax 05 63 20 36 18.

**17 FEVRIER**  
Bourse à Nyons (26)  
Musée de la Moto, tél. 04 75 26 04 41, 04 79 33 17 25.  
Expo à Bessè-sur-Bravo (72)  
Michel Herpin, tél. 02 43 35 37 37  
Bourse à Auxerre (89)  
Les Vieilles Branches, tél. 06 18 54 09 38 (après 20 heures).

**DU 21 AU 24 FEVRIER**  
Salon du Deux-Roues à Lyon (69)  
Tél. 04 379 123 58 ou 06 10 37 37 38.

**23 ET 24 FEVRIER**  
Bourse à Labouheyre (40)  
Auto Moto Nostalgie de la Haute Lande, tél. 05 58 07 14 33.  
Bourse à Saubouze (88)  
Vibrations Racing Team, tél. 03 29 24 66 63 ou 03 29 57 53 67.

**24 FEVRIER**  
Bourse à Soyaux (16)  
Garat Auto Passion, tél. 05 45 69 22 12 ou 05 45 60 56 77.  
Rencontre à Saint-Paul-Trois-Châteaux (26)  
Tricastin Auto Passion, tél. 04 75 04 50 78 ou 06 21 99 08 60.  
Expo-bourse à Brest (29)  
Les Vieux Pistons Bretons, tél. 02 98 05 03 70.  
Marché moto à St-Maurice (38)  
Les Pétolettes Dauphinoises, tél. 04 74 84 02 05.  
Bourse à Audruicq (62)  
Tacoit Club Calaisien, Philippe Vallon, tél. 03 21 36 50 40 (HB).  
Trial à l'ancienne à Evénos (83)  
Provence Club Classic, tél. 06 81 11 86 87 ou 03 84 67 50 11.  
Bourse moto à Pertuis (84)  
Zigomoto Club de Pertuis, D. Desair, tél. 06 14 23 12 91.  
Bourse à La Tranche-sur-Mer (85)  
Moto-Club Tendeur's, tél. 02 51 27 19 67 ou 02 51 30 11 25.

**DU 1<sup>er</sup> AU 3 MARS**  
Salon "Mille Roues" à Villefranche-sur-Saône (69)  
Tél. 04 74 62 07 40. Internet : www.mille-roues.org

**2 MARS**  
Bourse à Namur (B)  
Namur Moto-Club Rétro, J. Marchal, tél. (00 32) 81 30 12 41.

**2 ET 3 MARS**  
Fête à Albi (81)  
Cagnac Carmaux Moto et Loisirs, tél. 06 75 75 77 34.

**3 MARS**  
Brocante à Yzeure (03)  
Les Pétochons du Bourbonnais, P. Lucien, tél. 04 70 20 88 30.  
Bourse à Meyrargues (13)  
Les Manivelles Aixaises de la Belle Époque, tél. 04 42 96 68 12.  
Sortie à Lisieux (14)  
Les Pétolettes Anciennes du Pays d'Auge, tél. 02 31 62 06 01.  
Rencontre à Dreux (28)  
Rétro Mobile Club Drouais, J.-C. Brunet, tél./fax 02 37 43 01 15.  
Bourse à Noyers-sur-Cher (41)  
Club Rétromobile du Val de Cher, tél./fax 02 54 78 47 61.  
Bourse à Pontorson (50)  
Tél. 02 33 60 00 30 (répondeur).  
Trial à l'ancienne à Soultz (68)  
Thierry Violini, tél. 06 60 86 79 25.  
Bourse à La Balme-de-Sillingy (74)  
Club CPVAF, tél./fax 04 50 32 02 31 (le soir).  
Bourse à Pernes-les-Fontaines (84)  
Rétro Moto-Club Pemois, tél. 04 90 66 48 77.  
Bourse à La Châtaigneraie (85)  
Volants et Guidons, tél. 02 51 69 65 89.

**9 MARS**  
Bourse à Herve (B)  
Herve Moto-Club, D. Buchel, tél./fax (00 32) 87 33 58 09.

**9 ET 10 MARS**  
Rassemblement à Nampsteuil-la-Fosse (02)  
Moto-Club Semaphore de Soissons, tél. 03 23 74 97 68.  
Bourse à Gréoux-les-Bains (04)  
Association des Sports Mécaniques, tél. 04 92 78 47 72 (soir).  
Balade d'anglaises à Sénas (13)  
Moto-Club Sénas-Durance, tél. 04 90 55 87 71.  
Bourse à Sessan (32)  
Tacoit's Club Gascon, tél. 05 62 05 97 68 (le soir).  
Hivernale du Tour du Dauphiné (38)  
Christian Boyer, tél. 04 74 86 58 54  
Salon à Reims (51)  
Les Belles Champenoises d'Époque, tél. 03 26 47 14 17.  
Concentration d'anglaises près de Bapaume (80)  
Norton Owners Club, E. Trichet, tél. 03 20 32 96 88.  
Salon "Époque-Moto" à Saint-Clement (89)  
Roger Dubois, tél. 03 86 95 13 96

**10 MARS**  
Bourse à Alençon (61)  
Rétro Moto-Club Alençonnais, H. Lefèvre, tél. 02 33 27 26 12.  
Expo-bourse à Poix-de-Picardie (80)  
Holeshot Moto-Club, tél./fax 03 22 90 06 21.  
Bourse à Saint-Fargeau (89)  
Club Auto Moto Passions Icaunaises, tél. 03 86 74 97 40.

**16 MARS**  
Bourse à Villeneuve-la-Roi (94)  
Confrérie des Vieux Commards, tél. 01 45 97 34 66.

**16 ET 17 MARS**  
Bourse de l'Union (31)  
Cercle T, tél. 05 61 13 43 51 (avant 21 h).  
Salon de la moto à Pecquencourt (59)  
Moto-Club de Pecquencourt, tél. 03 27 86 14 51.  
Rétromarché à Lyon (69)  
Pro-Event, tél. 04 72 80 82 38 ou 06 81 21 75 84.  
Puces moto à Niort (79)  
MCP Les Pucerons, tél. 05 49 73 34 97 ou 06 88 84 05 37.  
Bourse à Châtelleraut (66)  
Amicale Rétro Locomotion du Poitou, tél. 05 49 90 03 27.

**17 MARS**  
Bourse à Fère-en-Tardenois (02)  
Macadam Passion tél. 03 23 82 33 86 ou 03 23 82 36 55.  
Essais au Grand Sambuc (13)  
Moto-Club La Belluque, tél. 04 93 07 67 45.  
1<sup>er</sup> motocross international à Verneuil-sur-Avre (17)  
M. Ségain, tél. 02 32 33 08 22.

Challenge hivernal de quad à Montlieu (38)  
Maurice Maignet Organisation, tél. 06 07 71 65 98.  
Bourse à Ancenis (44)  
Les Bielles Anceniennes, tél./fax 02 40 98 87 99.  
Moto-cross à l'ancienne à Verdun (55)  
Moto-Club de la Vallée, tél. 06 80 84 75 66.  
Trial à l'ancienne à Wingles (59)  
Jean-Luc Degardin, tél. 03 21 44 61 68.

Trial à Wingles-Douvrin (62)  
Moto-Club des Étangs, tél. 03 21 40 96 08, fax 03 21 40 33 33.  
26<sup>e</sup> bourse à Arras (62)  
Ravera, tél. 03 21 55 68 72 ou 03 21 48 68 71.  
Bourse à Pontchartrain (78)  
Les Bielles de Jadis, tél. 01 34 89 60 45 (HB).  
Bourse à Saint-Maximin (83)  
Moto-Club de la Sainte-Baume, tél./fax 04 94 86 57 89.  
Vide-garage moto à Orange (84)  
Orange Moto Événement, tél. 06 17 16 70 39.

**23 ET 24 MARS**  
Bourse à Soumoulet (54)  
Association Bourse des Pyrénées, tél./fax 05 62 37 91 44.  
Rassemblement à Saint-Tropez (83)  
Moto-Club Rétro-Pézien, tél. 04 94 43 48 85.  
Salon auto moto rétro à Avignon (84)  
1515 Organisation, F. Colomb, tél. 04 90 62 69 65 (HB).

**24 MARS**  
Trial à l'ancienne à Balazuc (07)  
Provence Club Classic, Thierry Aubert, tél. 06 81 11 86 87.  
Trial à l'ancienne à La Roche-en-Brenil (21)  
Alphonse Chardonniereau, tél. 03 80 84 39 75.  
Rencontre à Saint-Paul-Trois-Châteaux (26)  
Tricastin Auto Passion, tél. 04 75 04 50 78 ou 06 21 99 08 60.  
Puces moto à Melesse (35)  
Jacky, tél. 02 99 66 08 76 (le soir)

Expo à Labouheyre (40)  
Auto Moto Nostalgie de la Haute Lande, tél. 05 58 07 14 33.  
Bourse à Pontblevoy (41)  
Association des Parents d'Élèves, tél. 02 54 32 54 07.  
Bourse auto-moto-vélo-dock à Orléans (45)  
Les Féliés de la Deuche, tél. 02 38 66 82 09 (après 19 h).  
Marché moto à Saulny (57)  
Moto-Club "Les Alérions", tél. 03 82 33 72 24.  
Cama 77, tél. 01 64 00 18 74 ou 01 64 01 48 64.  
Expo-bourse à Saint-Clement (89)  
Les Routières de Jadis, Nicole Lefevre, tél. 03 86 65 24 47.

**30 MARS**  
Bourse à Charleroi (B)  
Rétro Moto Gozean, tél. (00 32) 71 51 66 76.

**30 ET 31 MARS**  
Salon de la moto et du cycle à Lorient (56)  
Association Bécané Loisir Evasson Sécurité, tél. 06 07 86 99 71.  
Bourse à Vagny (88)  
Rétro Loisirs Ligne Bleue, Alain Vexlard, tél. 03 29 61 78 30.  
Trial à l'ancienne à Aywalley (34)  
Philippe Grégoire, tél. (00 32) 4 384 63 04.

**DU 30 MARS AU 1<sup>er</sup> AVRIL**  
Pâques en Baronnies (26)  
Musée de la Moto Nyons, tél. 04 75 26 04 41, 04 79 33 17 25.

**31 MARS**  
Randonnée touristique dans le Lubéron (04)  
Sisteron Rétro Passion, tél. 04 92 61 26 68.

**6 ET 7 AVRIL**  
Bourse à Chabanaïs (16)  
Les Rétromobiles Limousines, tél. 05 55 04 19 69.  
Balade des Pétalettes à Saint-Bauzille-de-Putois (34)  
Moto-Club "Les Pétalettes", tél. 04 67 73 76 19.  
Salon de la moto à Saint-Etienne (42)  
Organisation Spot, tél. 06 60 85 88 33 ou 04 78 58 88 33.  
Salon à Lyon (69)  
Solea, tél. 06 79 09 81 42.  
Boucles du Quercy à Montauban (82)  
Team Pave, tél./fax 05 63 20 36 18.

Bourse à Fribourg (CH)  
C & T Rais Entreprises, tél. (00 41) 358 18 10.  
Veterama à Ludwigshafen (D)  
Veterama tél. (00 49) 620 31 35 07.

**7 AVRIL**  
Sortie décalaminage à Saint-Quentin (02)  
Ass. St-Quentinoise de la Belle Automobile, tél. 03 23 64 36 10.  
Rencontre à Dreux (28)  
Rétro Mobile Club Drouais, tél. 02 37 43 01 15 (après 18 h).  
Bourse à Dol-de-Bretagne (35)  
Autocyclettes du Pays Dolais, P. Ruau, tél. 02 99 48 36 77.

Sortie dégommage à Château-Renault (37)  
Avac, tél. 02 47 29 58 15 ou 02 47 44 34 13.  
Bourse à Brives-Charen (43)  
Club des Guidons d'Autrefois, M. Lambert, tél. 04 71 09 17 10.  
Expo-bourse à Courtenay (45)  
Court' Auto-Moto Passion, tél. 02 38 97 41 32 (HB).  
Bourse à La Balme-de-Sillingy (74)  
Club CPVAF, tél./fax 04 50 32 02 31 (le soir).  
21<sup>e</sup> Puces Vikings à Elbeuf (76)  
Moto-Club les Vikings, tél. 02 35 87 62 53.  
Vente de Harley-Davidson à Fontainebleau (77)  
Hôtel des Ventes, tél. 01 64 22 27 62 ou 06 81 59 85 65.

**13 ET 14 AVRIL**  
Bourse à Saint-Marcellin (38)  
Les Vieilles Autos du Périgord, tél. 04 76 64 95 95 (HB).  
Bourse à Tarbes (65)  
Embiillage d'Or Bigourdan, tél. 05 62 93 29 18.

**14 AVRIL**  
Bourse-expo à St-Trivier/Molnans (01)  
Tél. 04 74 55 85 44 ou 04 74 55 80 14, fax 04 74 55 88 47.  
Fête des mécaniques d'antan à Rosières (1D)  
Amava, tél. 03 25 76 68 78.  
Sortie de printemps à Miramas (13)  
Auto et Rétromobile Club de la Crau, tél. 04 90 17 33 78.  
Trial à l'ancienne à La Bastide-d'Engras (30)  
Provence Club Classic, Thierry Aubert, tél. 06 81 11 86 87.  
Trial à l'ancienne à Oberlag (68)  
Pierre Marchal, tél. 03 89 40 47 63.  
Motobroc à Monteux (84)  
ATV, tél. 06 82 76 15 28, fax 04 90 66 88 26.

**20 ET 21 AVRIL**  
Bourse à Saint-Raphaël (83)  
Les Anciens Volants, tél./fax 04 94 45 33 36.

**21 AVRIL**  
Rallye à Méricourt-en-Caux (76)  
Les Pétolettes Anciennes du Pays d'Auge, tél. 02 35 97 13 57.

**28 AVRIL**  
Trial à l'ancienne à Castillon (06)  
Provence Club Classic, Thierry Aubert, tél. 06 81 11 86 87.  
Bourse à Bouc-Bel-Air (13)  
Custom en Pays d'Aix, tél. 04 42 89 82 95 (HR).  
Rencontre interclubs à Uzerche (19)  
Uzerche Auto Rétro, tél. 05 55 98 41 89 ou 05 55 73 06 87.  
Bourse à Rostrenen (22)  
ASPMA, tél. 02 96 29 19 49.  
Bourse auto moto à Mercuroil (26)  
François Vidril, tél. 04 75 07 42 30.  
Caiman, tél./fax 03 21 96 58 40.  
Rallye à énigmes à Rouen (76)  
Les Mordus du Galet, tél. 02 35 64 85 06.  
Marché de la moto ancienne à Velleron (84)  
Motobroc, tél. 06 82 76 15 28, fax 04 90 66 88 26.  
Rassemblement-balade de side-cars à Malaucène (84)  
Moto-Club Malaucéen, Joël Arrighy, tél. 04 90 65 25 28.

**1<sup>er</sup> MAI**  
Sortie moto à Saint-Quentin (02)  
Ass. St-Quentinoise de la Belle Automobile, tél. 03 23 64 36 10.  
Bourse à Bigny-sur-Ouche (21)  
http://pageperso.aol.fr/pascalcers0/mapage/motard.html  
Bourse à Seysses (31)  
CCS, tél. 06 85 47 94 98.

**3 ET 4 MAI**  
Pré 65 Scottish Trial en Écosse (GB)  
Andrew Johnstone, tél. (00 44) 131 661 2290.

**5 MAI**  
Rencontre à Dreux (28)  
Rétro Mobile Club Drouais, J.-C. Brunet, tél. 02 37 43 01 15.  
Sortie MZ et motos de l'Est à St-Bauzille-de-Putois (34)  
Moto-Club "Les Pétalettes", tél. 04 67 73 76 19.  
Marché de la moto ancienne à Saint-Galmier (42)  
Moto-Club du Pays de Coise, tél./fax 04 77 54 14 48 (FR).  
Marché moto à Loison-sous-Lens (62)  
Starter-Club, tél. 03 21 28 09 41.  
Bourse à La Balme-de-Sillingy (74)  
Club CPVAF, tél./fax 04 50 32 02 31 (le soir).

**DU 8 AU 12 MAI**  
Randonnée Kawza Z en Auvergne (63)  
Club 900 21, tél. 01 64 98 49 48.

**9 MAI**  
Rallye de printemps à Lunéville (54)  
Moto-Club Lorrain Les Vieilles Gloires, tél. 03 83 17 53 28.

**11 ET 12 MAI**  
Salon de la moto à Gommegnies (59)  
"Les Nerviens", 185, rue du Grand Art, 59144 Gommegnies.

**12 MAI**  
Expo-bourse à Saint-Gobain (02)  
Renseignements au 03 23 52 12 12

Rassemblement interclubs à Miramas (13)  
Auto et Rétromobile Club de la Crau, tél. 04 90 17 33 78.  
Trial à l'ancienne à Beutal (25)  
Club Trail 70 Classic, Joël Corroy, tél. 03 84 75 83 34.  
Essais libres à Nogaro (32)  
Team Pave, tél./fax 05 63 20 36 18.

**Rallye à Alençon (61)**  
Rétro Moto-Club Alençonnais, H. Lefèvre, tél. 02 33 27 26 12.  
Balade de printemps à Vouneuil-sur-Vienne (86)  
Moto-Club Les Marquilles, tél. 05 49 85 30 23.

**DU 16 AU 20 MAI**  
Rallye Harley à Hofstade (B)  
tél./fax (00 32) 55 421 571

**18 ET 19 MAI**  
Cristal Trophy à Aix-en-Provence (13)  
Scooters Vespa Club, tél. 04 42 04 46 43 ou 04 42 32 28 38.  
Week-end sur piste à ALAs (30)  
Écurie Plein Tube, tél. 04 90 67 10 85.  
Auto Moto Rétro à Figeac (46)  
Club Auto Moto Rétro, tél./fax 05 65 50 05 00.  
Trial à l'ancienne à La Crau (83)  
Provence Club Classic, Thierry Aubert, tél. 06 81 11 86 87.

**DU 18 AU 20 MAI**  
Sortie à Saint-Quentin (02)  
Ass. St-Quentinoise de la Belle Automobile, tél. 03 23 64 36 10.  
Anniversaire BFG à Chambéry (73)  
Moto-Club BFG, tél. 01 60 84 29 72 ou 06 15 45 52 94.

**19 MAI**  
Course poursuite rétro à Orléans (45)  
P. Joannic, tél. 02 38 73 94 88, e-mail : Fiodor45@AOL.com

**19 ET 20 MAI**  
Trial à l'ancienne à Saint-Léonard-des-Bois (72)  
Alex Gouin, tél. 02 43 33 21 74. Afata, tél./fax 01 64 38 13 16.

**DU 24 AU 26 MAI**  
Bikers Days à Spa-Francorchamps (B)  
Internet : www.bikersdays.com

**25 ET 26 MAI**  
Bourse à Sisteron (04)  
Sisteron Rétro Passion, tél. 04 92 61 26 68.  
Coupes Moto Légende à Montlhéry (91)  
Coupes et Grands Prix, tél. 01 60 71 55 15.

**26 MAI**  
Trial à l'ancienne à Sury-en-Vaux (18)  
C. Godon, tél. 02 48 79 37 42. Afata, tél. 01 64 38 13 16.  
Rencontre interclubs à Dijon (21)  
Tél. 03 80 41 64 28 ou 03 80 36 95 72 ou 06 08 61 01 14.

**1<sup>er</sup> JUIN**  
Rallye touristique à Uzerche (19)  
Uzerche Auto Rétro, tél. 05 55 98 41 89 ou 05 55 73 06 87.

**1<sup>er</sup> ET 2 JUIN**  
Tour du Luxembourg (L)  
Amal, tél. (00 352) 59 48 30.  
Trial à l'ancienne à Casalborgone (I)  
Giovanni Dunghera, tél. (00 39) 0113 160 042.

**2 JUIN**  
Sortie au Nayrac (12)  
Les Vieilles Bielles de l'Aubrac, tél. 05 65 44 43 87.  
Vente à Aix-en-Provence (13)  
Tél./fax 04 42 96 68 12 ou 06 09 50 55 78.  
Rallye à Lisieux (14)

Les Pétolettes Anciennes du Pays d'Auge, tél. 02 31 62 06 01.  
Rallye de régularité FFVE à Uzerche (19)  
Uzerche Auto Rétro, tél. 05 55 98 41 89 ou 05 55 73 06 87.  
Rencontre à Dreux (28)  
Rétro Mobile Club Drouais, J.-C. Brunet, tél./fax 02 37 43 01 15.  
Bourse à Brives-Charen (43)  
Les Guidons d'Autrefois, Michel Lambert, tél. 04 71 09 17 10.  
Bourse à La Balme-de-Sillingy (74)  
Club CPVAF, tél./fax 04 50 32 02 31 (le soir).  
Fête de la moto à Saint-Maximin (83)  
Moto-Club de la Sainte-Baume, tél./fax 04 94 86 57 89.

**9 JUIN**  
Sortie pétrolettes à Sivry (54)  
Les Vieilles Gloires, tél./fax 03 83 17 53 28 ou 03 83 31 84 81.

**15 JUIN**  
Jumbo Run à Loison-sous-Lens (62)  
Starter-Club, tél. 03 21 28 09 41.

**15 ET 16 JUIN**  
Rallye Vallées et Montagnes (65)  
Embiillage d'Or Bigourdan, tél. 05 62 93 29 18.

**16 JUIN**  
Rallye promenade à Château-Renault (37)  
Avac, Daniel Chartier, tél. 02 47 29 58 15.

**22 ET 23 JUIN**  
Balade à Caissargues (30)  
Amicale de Conducteurs de Motos, Club de Motos Classiques, 70 place Lou Régnal, 30132 Caissargues.

**23 JUIN**  
Rencontre interclubs à Barjols (83)  
Tél. 04 94 77 04 00 ou 04 92 78 47 72 ou 04 92 53 55 51.

**ARRAS**  
*Parc des Expositions Artois Expo*  
**17 mars 2002**  
**26<sup>e</sup> Bourse d'échanges**  
 Autos - Motos - Miniatures  
 Exposition de véhicules anciens

**RAVERA/6A**  
 42, place des Héros - 62000 Arras  
 Tél. 03 21 48 68 71 - 03 21 55 68 72

**15<sup>e</sup> SALON CHAMPENOIS  
 DU VEHICULE DE COLLECTION**  
**9 - 10 MARS 2002**

20.000 m<sup>2</sup> Couverts - 20.000 m<sup>2</sup> Extérieures  
 Exposition Autos - Motos et Miniatures  
**BOURSE D'ÉCHANGES SUR 15.000 m<sup>2</sup>**  
 Parking Véhicules de Collection Visiteurs  
 Marqués à l'honneur : ALFA ROMEO et Motos DOLLAR

Thème du Salon : Les personnages célèbres ayant existé ou de fiction

**PARC DES EXPOS  
 REIMS**

Entrée : 7 €  
 10 à 14 ans : 4,5 €

Samedi 10:00 - 20:00  
 Dimanche 10:00 - 19:00

Parking gardé pour véhicules anciens  
 Accès par autoroute A4  
 Sortie n° 26 Reims - Farman - Pompelle - Parc des Expositions

ORGANISATION : Tél + Fax : 03 26 47 14 17  
 LES BELLES CHAMPENOISES D'ÉPOQUE

**VAGNEY** *Rétro-Loisirs* *Ligne Bleue*

**Les 30 et 31 mars 2002**  
*Restauration sur place - Entrée : 4 €*

**16<sup>e</sup> BOURSE D'ÉCHANGES  
 MOTOS RETRO**

Renseignements : BP 34 - 88120 Vagney - Tél./Fax 03 29 61 84 30

**MAROLOTEST**

**N°1 de l'équipement d'ateliers  
 et de l'outillage moto**

Parc d'activités du Cormier - Bd du Cormier  
 B.P. 20753 - 49307 CHOLET Cedex  
 Tél. 02 41 29 29 29 - Fax 02 41 29 29 30  
 Email : contact@marolotest.com  
 Internet : www.marolotest.com

**Conservez** **MOTO LÉGENDE**

**DANS NOS RELIURES  
 SPÉCIALEMENT  
 CONÇUES  
 POUR CONTENIR  
 1 AN DE PARUTION**

**la reliure : 10 € port compris**  
 (+ 3 € par reliure pour les envois en recommandé)  
 (voir bon de commande en page 9)

**Salon  
 Cabriolet  
 & du Coupé**

**Porte  
 de Versailles**  
**5, 6 et 7 avril 2002**

# DANS NOTRE prochain numéro

EN KIOSQUE LE 15 MARS

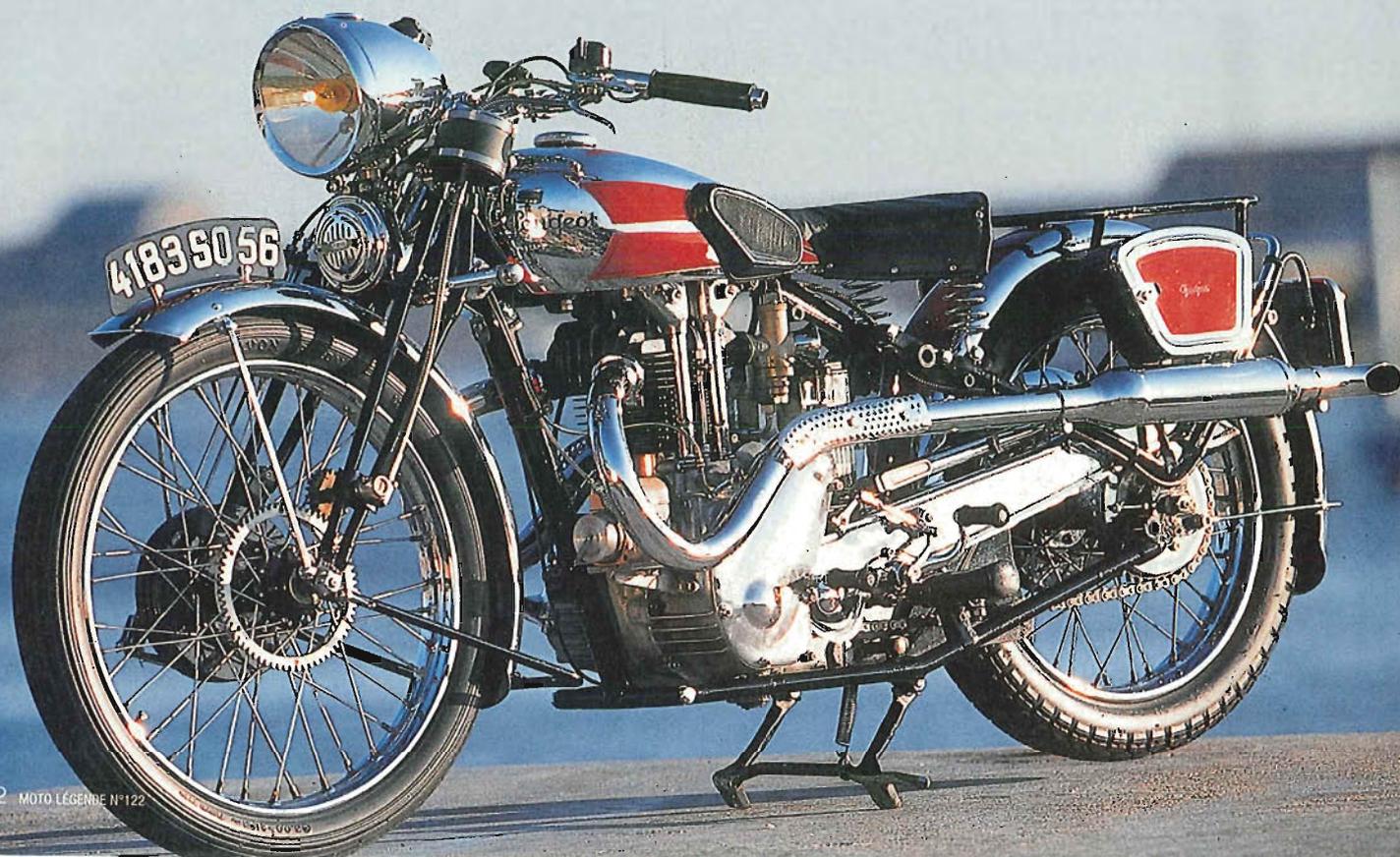


❶ **GUZZI V50 - HONDA CB 400 N.** Comparatif entre deux populaires du tournant des années 70 parfaitement aptes au service quotidien d'aujourd'hui : laquelle choisir ? ❷ **LES FILS À PAPA !** Les champions – ou champions en herbe – dont les papas ont été champions avant eux, sont de plus en plus nombreux : faut-il vraiment aujourd'hui être guidé dès son plus jeune âge pour réussir dans la moto, à l'image de Valentino Rossi, mis en selle par son champion de père Graziano ? ❸ **SUZUKI KATANA.** Forte personnalité, la Katana, qui réussit l'alliance entre le sérieux de sa construction et la frivolité d'une ligne due à un "designer" de renom. En somme la haute-couture version motocycliste !



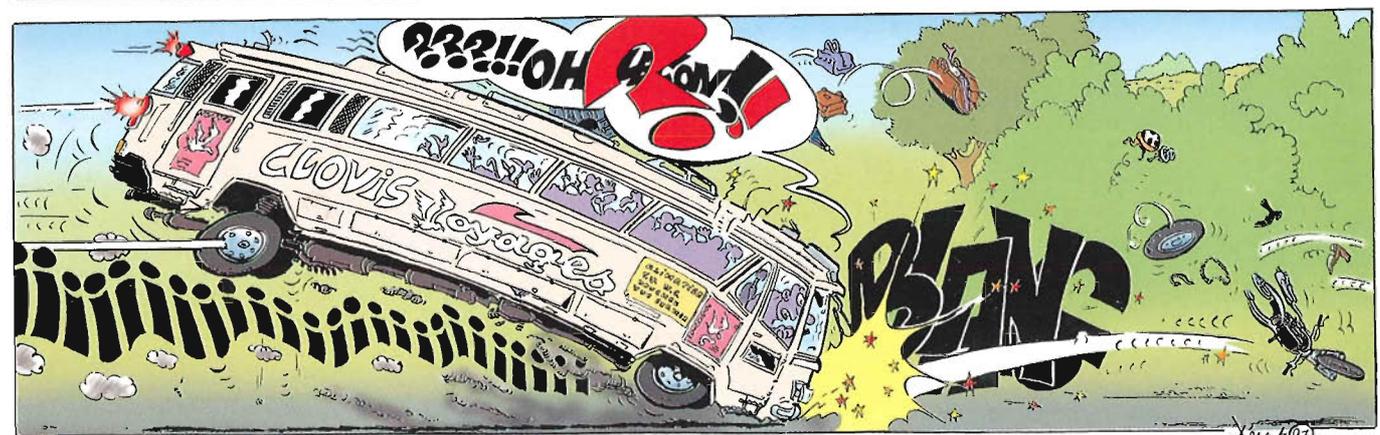
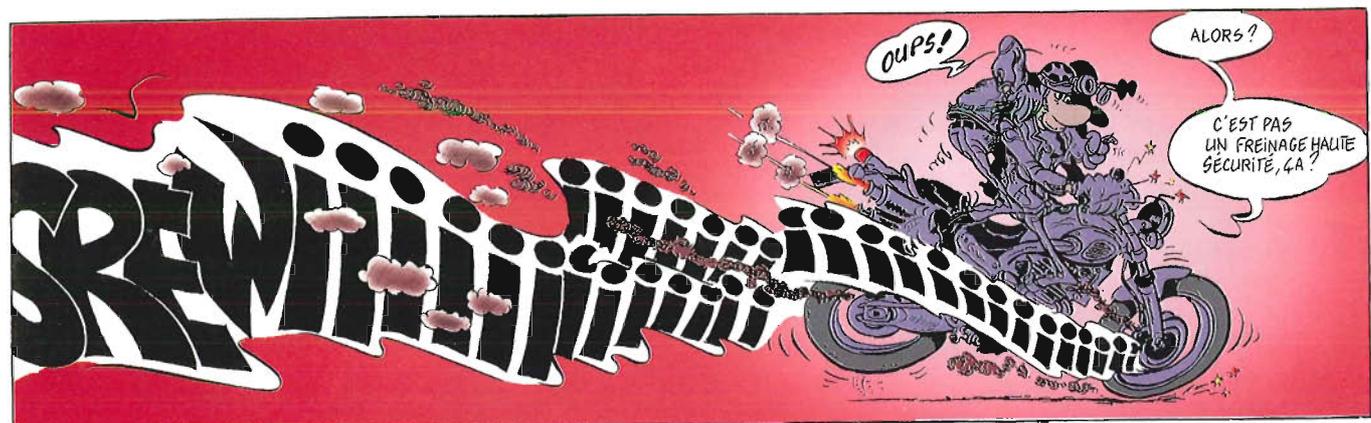
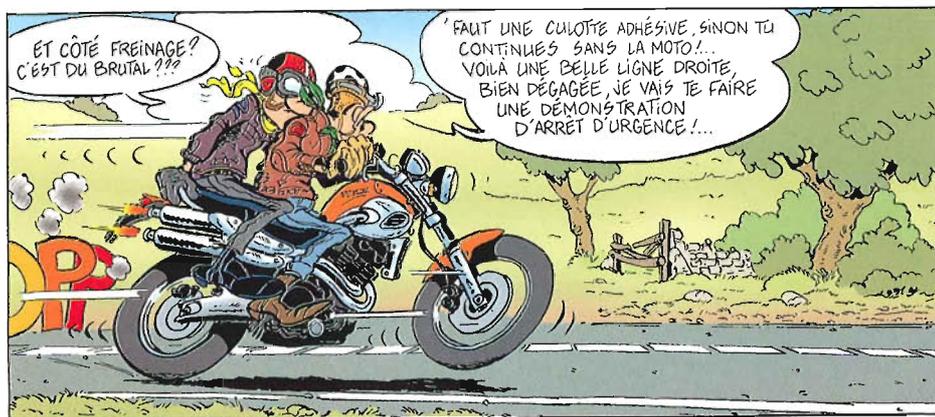
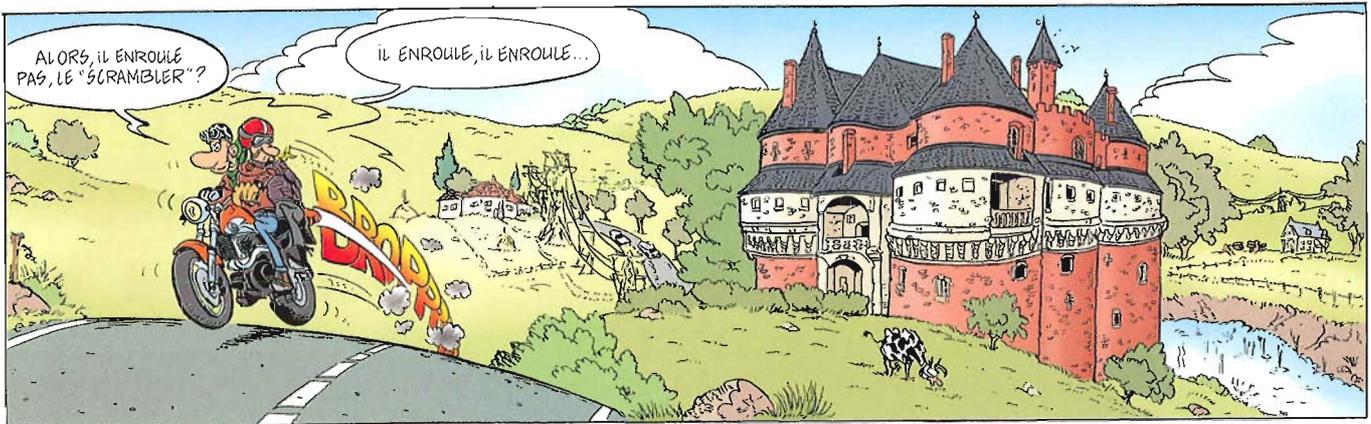
## DOSSIER PEUGEOT.

Une "gueule" qui fait se retourner même les néophytes, des engins on ne peut plus français, tout le charme des motos d'avant-guerre, voici notre dossier complet sur les Peugeot 4T monocylindres.





# PHIL TRAÈRE le prince du bitume



DÉMONSTRATIONS SUR LA PISTE  
PILOTES CÉLÈBRES  
MOTOS DE TOUTES ÉPOQUES  
CLUBS / PROFESSIONNELS



# COUPES MOTO LÉGENDE

10<sup>e</sup> ÉDITION

25 ET 26 MAI 2002

CIRCUIT DE LINAS-MONTLHÉRY



avec **A MOTO**

**MOTO**  
LÉGENDE

**MOTO**  
JOURNAL

**MOTEURS**



**RTL2**

COUPES MOTO LÉGENDE • BP 416  
77309 Fontainebleau Cedex  
Tél. 01 60 71 55 15  
Fax 01 60 39 69 90  
[www.coupes-moto-legende.fr](http://www.coupes-moto-legende.fr)