



DANS LE SILLAGE DES FRANÇAIS A CLERMONT

Les Français ont fait ce qu'ils ont pu à Clermont... avec les machines dont ils disposaient. Rocca (78) a été le meilleur avec un Derbi qui manquait de mise au point. Chauderlot (30) s'est « battu » avec la double commande des vitesses sur son Kreidler d'usine. Cachou (39) a su tirer le meilleur de son Itom : c'est un espoir qui se confirme. Serre (38) attend avec impatience son nouveau « 4 vitesses » qui lui permettra peut-être de renouer avec la victoire en 50 cc.



Certains stands se sont entr'ouverts
pour nous à Clermont. . .

KREIDLER

ACCUEIL sympathique mais réservé chez Kreidler. On essaie tout d'abord d'é luder les questions avec le sourire, en plaisantant. Mais, lorsqu'il s'agit de technique, notre ami J.B. est terriblement accrocheur et, peu à peu, l'ingénieur Hilber se laisse aller à quelques confidences, du bout des lèvres bien sûr et il faut poser des questions terriblement précises pour avoir souvent des réponses... qui le sont moins. Malgré tout, grâce aussi à M. Fritz — public-relations de la marque allemande —, l'ambiance est bonne et nous pouvons même photographier les machines avec, et surtout sans, carénage. Un mécanicien est même mis à notre disposition pour placer, déplacer, incliner, déshabiller la machine.

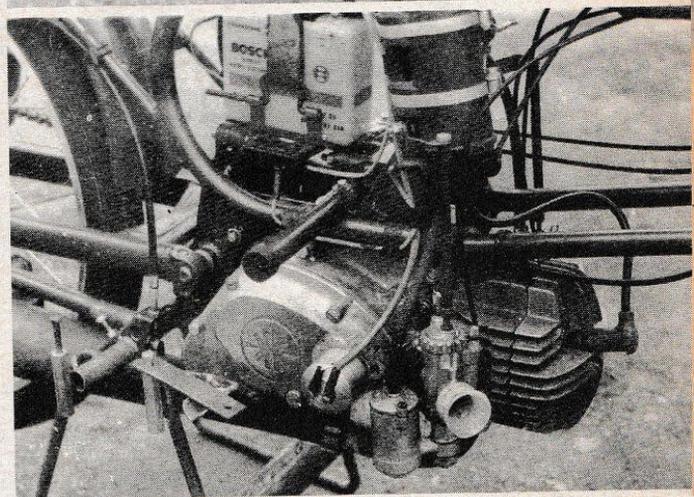
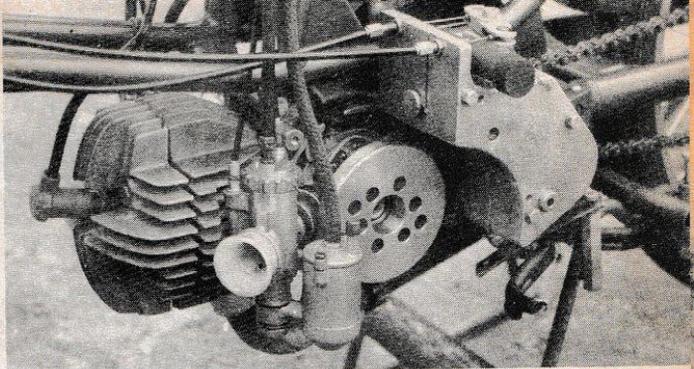
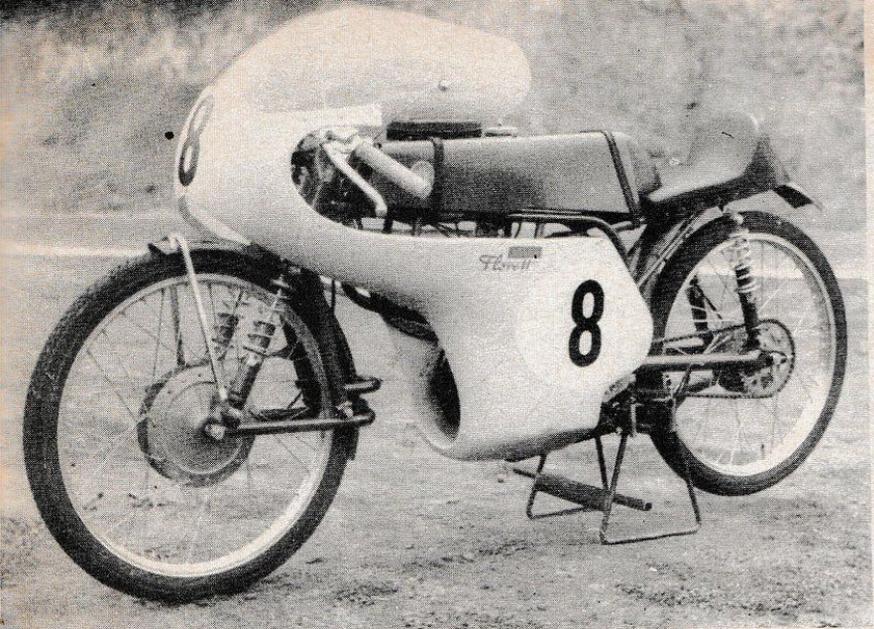
Voici Anscheidt : petit, l'œil malicieux, blond, cheveux bouffants, il surveille la mise au point de la machine de Chauderlot. Nous demandons si, à Barcelone, le Derbi de Busquets lui a vraiment donné du souci. Bien sûr, répond-il, les machines espagnoles sont très rapides et Busquets connaissait bien le circuit.

Voyons Hilber maintenant : « Vos machines sont-elles plus rapides que les Honda ? ». Un sourire et une réponse... de Normand : « Vous avez vu les résultats des essais » (les Honda ont tourné plus vite). Et après avoir insisté : « Oui, je crois que nous sommes un peu plus rapides ».

Et, entre deux plaisanteries, J.B. réussit tout de même à capter quelques renseignements que vous trouverez ci-dessous. Mais vraiment, sous les deux tentes rouges qui abritent les Kreidler règne une atmosphère cordiale, toute en sourire. Evidemment on ne peut pas tout dire, mais on voudrait bien quand même nous faire plaisir !..

Après la course, après la victoire inattendue de Huberts, nous avons retrouvé toute l'équipe Kreidler à son hôtel. Les sourires étant plus ouverts, plus francs, mais pas d'explosion d'enthousiasme : chez Kreidler on est habitué à la victoire (même si aujourd'hui on a eu un peu peur) !..





KREIDLER

FONDAMENTALEMENT, les Kreidler d'usine de cette année sont les mêmes que ceux de la fin de l'an dernier, que ceux qui ont remporté la « Coupe d'Europe », que ceux que nous avons déjà décrits. Voyons donc les modifications essentielles qui furent apportées.

Afin d'améliorer le comportement thermique du moteur, cylindres et culasses ont été redessinés, les ailettes, toujours longitudinales, n'étant plus radiales mais dans un plan horizontal et dans un plan vertical. Toujours alimentation par 2 disques distributeurs rotatifs, avec des carburateurs spécialement réalisés par Bing, et dont le diamètre de passage des gaz varie, selon le circuit, entre 15 et 18 mm (16 mm à Clermont-Ferrand). Le balayage proprement dit est un classique Schnürle. Culasse à chambre de combustion déportée, donnant un taux de compression relativement bas de 13 à 1. Lubrification par mélange avec de la Castrol R, dans une proportion, de 3,5 à 4 % seulement. Allumage par batterie-bobine Bosch, la batterie permettant 2 1/2 à 3 heures de course, le rupteur tournant au régime-moteur, et la bobine ayant des dimensions peu usuelles.

Maintenant, le moteur développe de 9 à 10 CV au vilebrequin, la plage d'utilisation se situant entre 10 et 12.000 1/m (compte-tours électronique).

Pas de modifications en ce qui concerne les transmissions, la boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied et relais trois positions, situé du côté gauche de la machine derrière le volant d'inertie extérieur. (Donc, théoriquement, 12 rapports possibles, mais 6 seulement étant usuellement utilisés).

Le cadre est le même que celui de l'an dernier, mais refait à neuf : un double berceau sous lequel le moteur est accroché. Suspensions oscillantes, à l'avant (fourche du type Earles) comme à l'arrière, sont réglables en 3 positions et reçoivent des ressorts à boudin à pas exceptionnellement grand. Jantes de 19 pouces, chaussées de pneus Continental spéciaux de 2,00 de section, pneus étudiés jusqu'à des vitesses de 180 km/h. Nouveaux moyeux-freins simple-came en magnésium, de 136 mm de diamètre, avec longue patte d'ancrage à l'avant, formant, avec le bras de suspension, un parallélogramme déformable. Nouveau réservoir à flancs plats, sans galbes. Carénage réétudié en soufflerie. Poids de 55 kg.

Inutile d'ajouter que la présentation est excessivement soignée, le carénage blanc recouvrant le cadre et le réservoir d'un ton foncé, marron-noir approximativement.

