

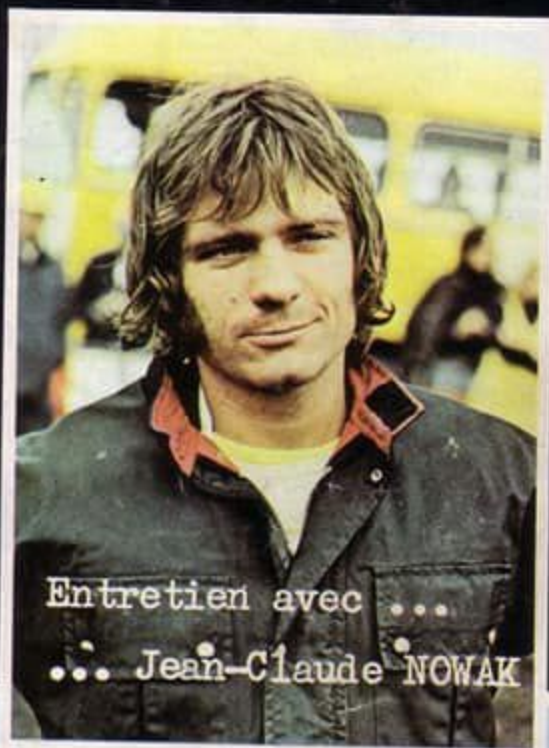
LA REVUE
DES

m otards

LA REVUE DANS LA COURSE

POSTER GEANT

Essais 125 et 175 KTM
Essai 350 Harley
Les derniers Salons
Historique Norton
Actualité Suisse
La Moto au Féminin



Entretien avec ...
... Jean-Claude NOWAK

Essai comparatif de 3 cyclos



n° 33 mars 74 6 fr.

Suisse : 5 fs.

essai groupé et comparatif de 3 cyclomoteurs sportifs

Malaguti 4 MT
Paloma 301
Peugeot SP TS



Voici notre second essai groupé et comparatif. Comme promis, le mois dernier, ce sont les cyclomoteurs sportifs qui sont aujourd'hui à l'étude. Au départ, nous avions espéré vous présenter cinq machines, un peu plus tard il n'en restait plus que quatre et finalement nous n'en avons plus que trois - à nous mettre sous la dent - (passez-moi l'expression). Qu'à cela ne tienne ! Les absents ayant toujours tort, non seulement nous nous contenterons de ce contingent réduit mais il s'avère en fin de compte que c'est très suffisant.

Ces trois cyclos s'adressent à une clientèle iden-

tique, jeune et sportive, moyenne d'âge 14/16 ans, néanmoins on se rend compte vite qu'ils sont par leurs caractéristiques très différents et ils ont finalement chacun un potentiel d'acheteurs bien particulier... conclusion ; il faut dégager la psychologie d'un marché très vaste. Pour ce faire, nous procéderons comme la dernière fois, cependant il n'y aura pas de classement final mais une définition catégorisables par certains côtés et différents par d'autres... Voilà, ai-je été clair ? Alors maintenant, suivez le guide.

Peugeot TSN



là, pour le moment, le seul cyclomoteur sport 100 % français. Motobécane ne tardera à relever le défi avec le D5 mais, en attendant, Peugeot est la seule marque nationale à prétendre contrer l'offensive italienne. Il faut reconnaître que la firme de Beaulieu a de nombreux atouts dans son jeu, elle partirait même gagnante avec son excellente présentation et toute cette débauche de couleurs, de chrome, de plastique moulé. C'est également un ensemble attrayant. Il y a deux modèles sport vendus sous deux dénominations différentes, mais finalement aucune caractéristique n'est modifiée si ce n'est l'option d'une paire de bracelets pour le SPR et un guidon type cross pour le TSR essayé aujourd'hui. Une boîte trois rapports est naturellement commandée par un sélecteur au pied. A mon avis, il y a peu de fautes de mauvais goût si ce n'est la pince (tout à fait fautive) qui fixe le moteur au cadre. Le Peugeot est le seul à proposer des clignotants série, une batterie sèche assurant le fonctionnement.



Moteur

2 temps, cylindre incliné, refroidissement par air.
Alésage x course : 40 x 39 mm.
Cylindrée : 49 cm³.
Taux de compression : 7,4 à 1.
Régime normal de rotation du moteur : 4 250 tr/mn.
Régime maximum de rotation du moteur : 6 200 tr/mn.
Vitesse maxi : 45 km/h.
Alimentation : carburateur à niveau constant.
Allumage : volant magnétique.

Transmissions

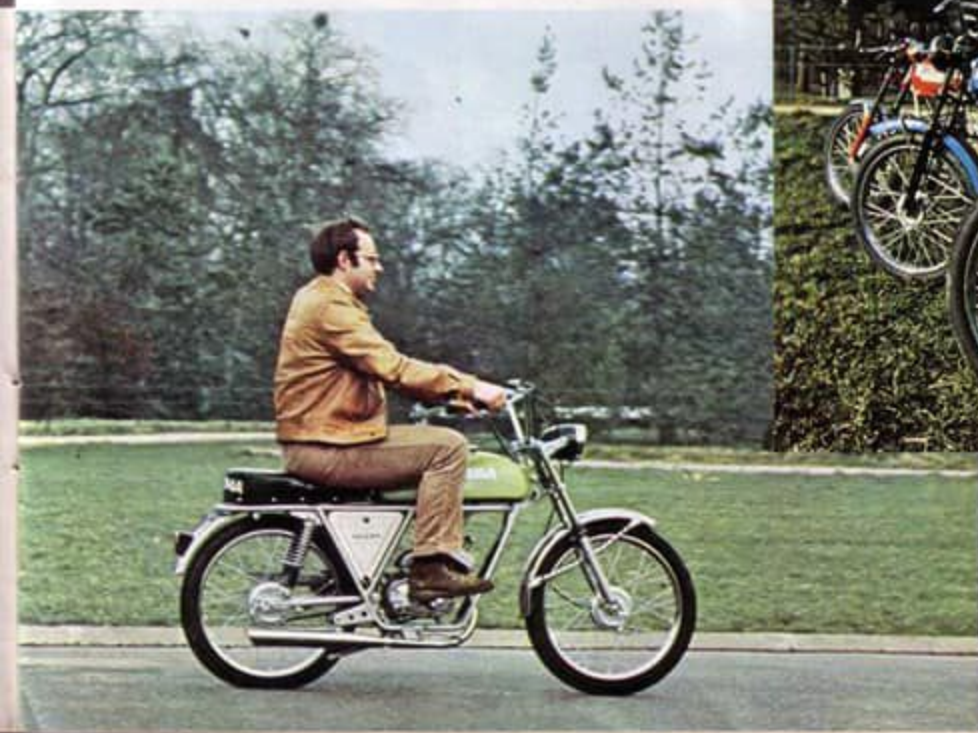
Embrayage : disque multiples.
Boîte de vitesses : 3 vitesses commandées au pied.

Combinaison des vitesses	Rapport de boîte	Démultiplications totales
1re	2,04	29,17
2e	1,42	20,3
3e	1	14,3

Partie cycle

Freins sur roues AV et AR à commande individuelle.
Capacité réservoir carburant : 10 l.
Empattement : 1 130 mm.
Longueur HT : 1 770 mm.
Largeur HT : 1 770 mm.
Largeur HT : 700 mm.
Hauteur : 100 mm.
Poids : 47 kg.
Poids total autorisé : 187 kg.

Constructeur : Cycles PEUGEOT Beaulieu, 25700 Valentigney.



Nous l'avons vu, ces trois cyclos sport sont très différents, mais comme ils s'adressent à une clientèle identique, les fabricants doivent porter un soin tout particulier à la finition qui reste un critère de choix lors d'une décision d'achat. Chacun tire au mieux son épingle du jeu.

présentation et finition

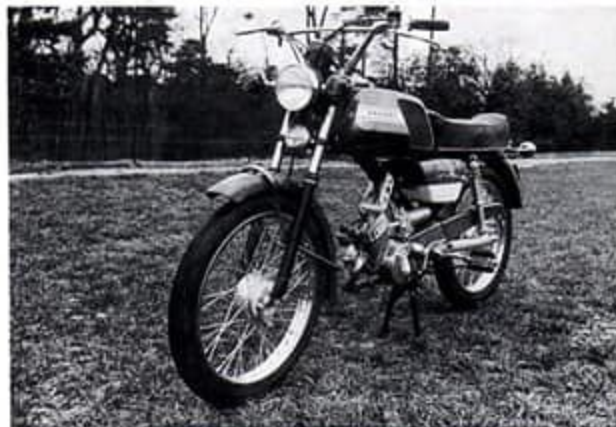
Une esthétique très pure, très réussie... tout le bon goût italien.



Une selle suffisamment large, un guidon « relax », un réservoir effilé, vu sous cet angle c'est une belle réussite.



Une excellente présentation et une finition soignée.



Malaguti 4MT

C'est à coup sûr le plus racé des trois. La ligne générale reflète une certaine agressivité... et d'abord ce rouge vif qui vous saute à la figure. Les constructeurs de ce cyclomoteur ont réussi à tourner une législation obligeant les 49,9 cm³ à posséder des pédales. Aujourd'hui, elles ne servent plus qu'à la mise en route, car, à présent, de véritables repose-pieds autorisent un pilotage précis et une bonne utilisation du sélecteur et de la pédale de frein arrière. Il y a toutefois un petit problème en ce qui concerne le pédalier qu'il faut à chaque fois bloquer dans une position adéquate ce qui n'est pas toujours évident.

En outre, pour l'agrément du propriétaire, on note avec satisfaction une finition sans reproches: les chromes sont solides, la peinture émailée et la structure générale plutôt saine.

Paloma 301

Voici une construction soignée mais simplifiée au maximum. C'est un modèle du bas de gamme qui conserve le sélecteur de vitesses au guidon; ce système n'est pas des plus pratiques mais il a l'avantage d'être d'un prix de revient intéressant. Le modèle, présenté ici avec un guidon tourisme, peut être naturellement équipé de « bracelets » en prévision d'un usage sportif.

Le cadre de la machine est, nous l'avons déjà dit, un double-berceau; la finition sans être luxueuse reste particulièrement soignée. Le réservoir est peint de couleur gaie, les cache-latéraux sont blancs.

Peugeot TSN

Par son prix de vente et son équipement très complet, il devrait être le plus intéressant des trois modèles présentés aujourd'hui. De toute façon, l'acheteur éventuel sera le seul à pouvoir donner une confirmation à cette affirmation. Le fait est qu'il part bien placé sur le marché, d'autant mieux qu'il fait ses preuves depuis de nombreuses années. Il nous est présenté maintenant avec une finition améliorée et des clignotants... luxe suprême sur un cyclomoteur. L'esthétique générale est plutôt réussie quoique le dessus de réservoir noir laisse, à mon avis, à désirer. Mais c'est une question de goût. La boîte trois rapports se commande au pied par un sélecteur à gauche (première en haut) dont la course est trop importante. Le frein arrière, quant à lui, est actionné par une pédale à droite, très en retrait vers l'arrière car il n'y a pas de repose-pieds et les commandes sont disposées en fonction des pédales; c'est finalement assez pratique quoique sujet à caution. La mise en route comme l'entretien ne pose pas de problèmes particuliers pas plus d'ailleurs que sur les deux autres modèles.

	Malaguti	Paloma	Peugeot
Soin apporté à la finition et à l'équipement (5 pts maxi)	4,5	3,5	4,5
Esthétique générale (4 pts maxi)	4	3,5	4
Disposition des commandes à main (3 pts maxi)	2,5	2	2,5
Position de pilotage (3 pts maxi)	2,5	3	3
Prix (maxi 4 pts)	3	4	3
Disposition des commandes au pied (3 pts maxi)	2,5	2,5	3
Système de mise en route (2 pts maxi)	2	2	2
TOTAL (20 pts maxi)	21	21	22

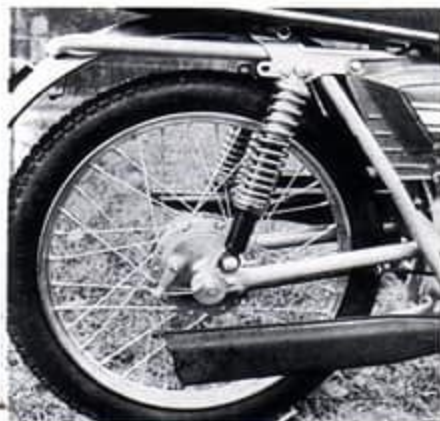
Classement :

1^{er} Peugeot.
2^{es} ex-aequo : Paloma et Malaguti.

C'est un chapitre important au cahier des charges des constructeurs, mais je ne sais pas s'il est vraiment utile d'en parler, tant les caractéristiques de ces trois modèles sont proches. Tant le Malaguti que le Paloma ou le Peugeot sont étudiés pour donner à l'utilisateur moyen un maximum de satisfaction et nous avons trouvé en particulier lors de l'essai une tenue de route qui ne souffre d'aucun reproche. En ce qui concerne la maniabilité, il est bien certain que les machines équipées d'un guidon large offrent une sécurité accrue lors de manœuvres brusques ou pour se faufiler entre les voitures. Le guidon bracelet par contre est certainement plus agréable en pilotage sportif ; en virage ou en ligne droite, il permet au conducteur de faire corps avec la machine. De toute façon, les Paloma et Peugeot peuvent recevoir un guidon sport alors que le Malaguti accepte un guidon dans le plus pur style chopper...

TEST n°2

maniabilité - tenue de route



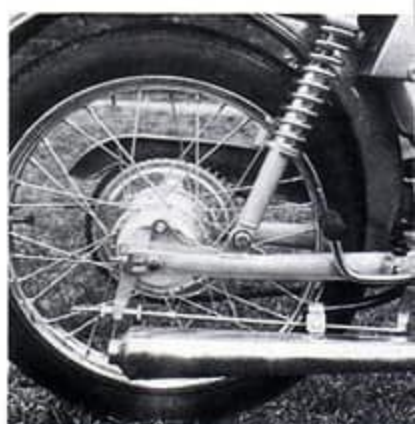
Malaguti

Un pot d'échappement particulièrement laid (opinion personnelle) et une finition soignée.



Paloma

La tenue de route doit beaucoup aux excellents amortisseurs.



Peugeot

Remarquez le frein arrière qui s'actionne en arrière. Le pot d'échappement est très réussi.





TEST n°3

Là encore une foule de choses entre en ligne de compte pour déterminer le « plaisir » que l'on peut éprouver en pilotant un véhicule quel qu'il soit. Nous avons vu que les trois cyclomoteurs essayés aujourd'hui présentent chacun des critères d'achat particuliers et on devrait les prendre en considération séparément.

agrément de pilotage accélération

Malaguti 4MT

A 14 ans, lorsque vous vous rendez acquéreur de ce monstre italien, vous avez rêvé depuis plusieurs années de motos, de courses, d'une foule de choses inaccessibles qui vous passionnent. Lorsque vous en prenez possession, ce sera le plus beau jour de votre vie et, allongé sur la machine, le nez entre le té supérieur et le compteur, vous accrocherez pour la première fois de votre vie le 45 km/h... à moi Ago... vous vous y croirez. C'est bien là l'essentiel. A mon avis, le Malaguti peut être une merveilleuse école de pilotage, de réflexe, de sang-froid. C'est d'ailleurs le cas de nombreux cyclos transalpins et belges que nous n'avons pas pu essayer, je pense en particulier aux Itom, Testi et autres Flandria. On achète donc un tel engin par passion plus que par simple utilité car à la possession du Malaguti s'ajoute le plaisir réel de le piloter.

Paloma 301

Nous écrivions dans notre numéro 32 au sujet du 301 qu'il s'agissait d'un cyclo encore livré avec le changement de vitesses au guidon car certains acheteurs ne voulaient pas piloter directement un deux-roues avec un sélecteur au pied, par crainte sans doute. Cette raison me semble ridicule mais puisqu'il y a une clientèle potentielle pour ce type de transmission, mieux vaut ne pas s'en priver. De toute façon, les rapports passent sans problème, malgré un embrayage un peu dur. Avec le grand guidon, la position en selle est plutôt agréable et pour une fois les pédales ne gênent absolument pas le conducteur.

Peugeot TSN

Il atteint un degré de sophistication « japonais » et procure à l'emploi un plaisir d'utilisation au-dessus de la moyenne. Proportionnellement, il est un peu plus gros que le Paloma et il est propulsé par un moteur au moins aussi brillant que le Franco-Morini. Le pilote est installé très droit sur la machine, très aristocratiquement, devrais-je dire; les pieds en bascule sur les pédales, on passe ainsi les vitesses paresseusement, en balançant le levier sans bouger le pied.

Du grand sport... et un poste de pilotage spatiale mais homogène.



Une excellente fourche mais un frein manquant d'endurance.



Un guidon « trial » très agréable en ville. Un équipement très complet.





Accélération

Nous avons chronométré les trois cyclo-moteurs sur une distance égale, dans des conditions strictement identiques. Les temps réalisés sont sensiblement les mêmes à 6 dixièmes près :

- 1er Peugeot (10"7)
- 2e Paloma (11"1)
- 3e Malaguti (11"3).

CONCLUSION

Pour une fois, il n'y aura pas de classement final, il est absolument inutile ; nous vous en avons expliqué les raisons dans notre avant-propos. Suivant vos propres critères, il vous reste à faire la plus grosse partie du travail... choisir et acheter :

- un Malaguti, si vous êtes sportif résolu et ignorez les courbatures ;
- un Paloma, si vous n'êtes pas très argenté, mais désirez toutefois une machine qui a fait ses preuves ;
- un Peugeot, si vous appréciez un certain luxe, un service après-vente très étendu, un cyclo bien conçu.

