

Moto revue

44^e ANNEE. — 17 NOVEMBRE 1956. — N° 1.315

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

NOUVEAUX
2 TEMPS
ANGLAIS



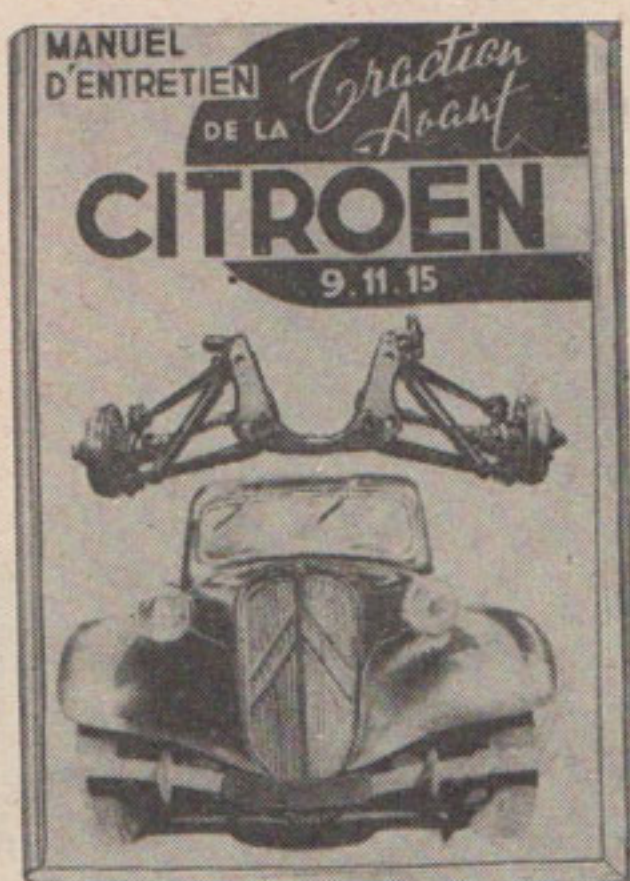
Quelles sont les possibilités d'une voiturette ?
Notre essai de la Goggomobil vous renseignera.

Ils sont indispensables...

Les Manuels Techniques et Pratiques

édités par

Moto revue



Toute la Technique de la
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



La 4 cv Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs

Ce sont de magnifiques ouvrages dans lesquels l'usager et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins

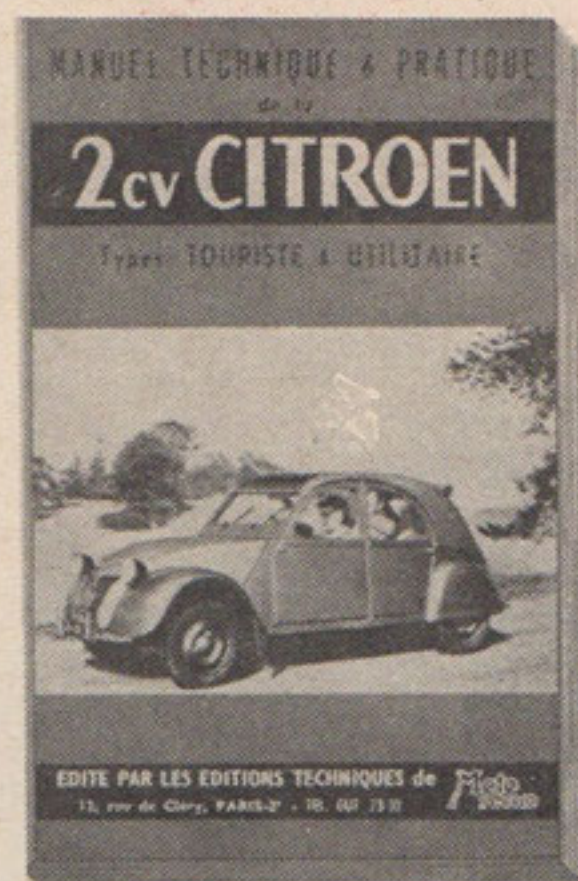


CARACTÉRISTIQUES

Les freins - Le train avant
La suspension - Les roues
Les moyeux - Les pneus
Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le cablage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...

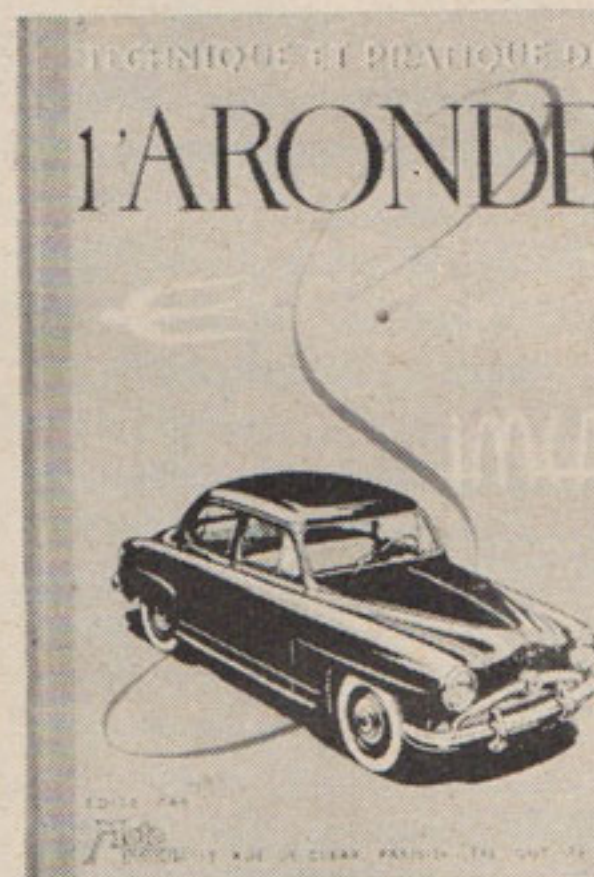


Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire
Prix : 610 francs
Franco : 660 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2^e - Pas d'envoi contre remboursement
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris

“ Laissez à d'autres les mélanges compliqués ! ”



MobilMix TT se dilue instantanément...

Elle forme avec l'essence un mélange immédiat. Plus besoin d'agiter : faites le plein, versez MobilMix TT dans le réservoir et démarrez...

Le graissage est régulier : il n'y a ni excès, ni manque d'huile. Vous roulez sans à-coups et sans grippage possible.

...et le graissage est parfait

MobilMix TT, au moment où elle assure la lubrification du moteur, s'est entièrement séparée de l'essence. Tout son pouvoir lubrifiant est disponible pour le graissage.

Avec MobilMix TT, la calamine est éliminée !

Dans le carter d'un moteur 2 temps, l'huile doit se séparer de l'essence par distillation. Avec MobilMix TT, cette séparation est immédiate et complète : la quantité d'huile pénétrant dans la chambre de combustion est réduite au minimum, de sorte que la formation de calamine est extrêmement réduite; celle-ci étant pulvérulente est facilement expulsée par l'échappement.

MobilMix TT concilie deux qualités contradictoires : homogénéité du mélange huile-essence dans le réservoir — séparation complète de ce mélange dans le carter.

GRATUIT ! Demandez dès aujourd'hui le Guide d'entretien et de conduite (76 pages) édité à votre intention par Mobiloil, Service AP 6 - 46, Rue de Courcelles - Paris (8^e)

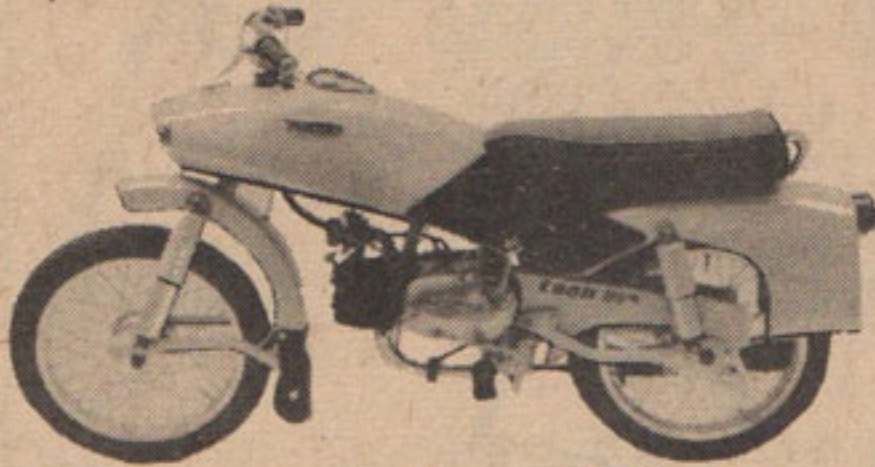
297 km à l'heure sur 2 roues
Record du monde de vitesse à motocyclette par Russell Wright... et MOBILLOIL !

MobilMix TT la Mobiloil des “ 2 temps ”

BARBES-MOTO

33, Bd. Barbès - PARIS-18^e

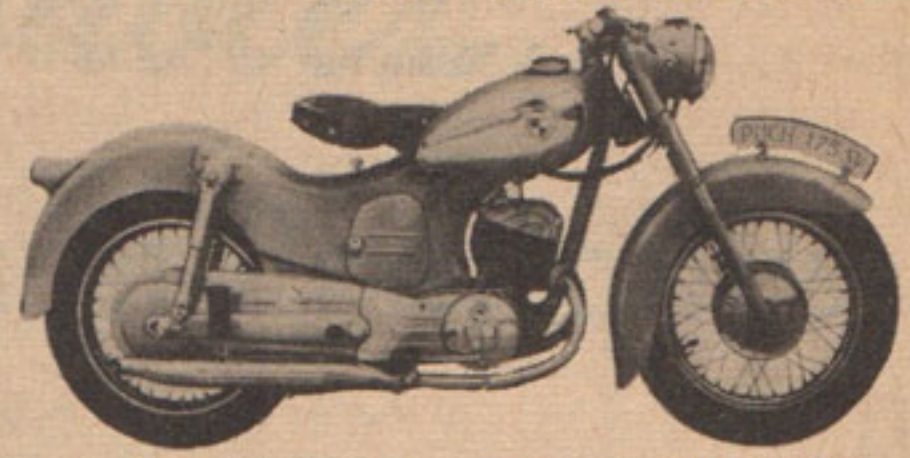
Téléphone : MON. 98-35
Métro : CHATEAU-ROUGE



DERNY - TAON - Prix : 137.000

PRIX SPÉCIAUX EN HIVER
COMMANDEZ DÈS AUJOURD'HUI

Cyclo **PALOMA**
Cycloscooter **L'ONDINE**



175 PUCH SV - Prix : 188.100

LAMBRETTA - TERROT - PALOMA - DERNY-"TAON"

OUVERT même le LUNDI de 9 h. à 19 h. 30

CRÉDIT 48 H. SANS FORMALITÉS

PLAQUES DE POLICE
ET LANTERNES

Pour motos et vélos

H. ARTHAUD
FABRICANTS
d'ACCESSOIRES
AUTO-MOTO
VELO

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26

**ON DEMANDE MECANICIEN MOTOCISTE
COMPETENT. HAUT SALAIRE...**

Lisez les journaux corporatifs, ces annonces foisonnent
Mais **ATTENTION, SEUL**, le mécanicien ayant de
solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-
vous être candidat avec toutes chances de succès ?

Suivez nos **COURS SUR LES MOTOCYCLES** chez
vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques
mois d'études faciles, nous ferons de vous le
SPECIALISTE RECHERCHE, et surtout, **BIEN
PAYE.** - Préparation C.A.P. Mécanicien

Demandez **AUJOURD'HUI MEME** notre documentation
gratuite N° 11 - Grandes facilités de paiement accordées

Écrivez : **COURS TECHNIQUES AUTOS**
SAINT-QUENTIN (Aisne)

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embellissage
Pièces à la demande

CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

Tous les scooters
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT
sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et L'ANTIVOL
NEIMAN

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM
6, Bd Richard Lenoir II^e
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

Pour toute correspon-
dance avec « **MOTO-
REVUE** », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M° : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 Temps
de classe Internationale, NE VEND QUE :

**JAWA
ADLER
PANNONIA**
NEUVES ET D'OCCASION

Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaits

CRÉDIT - REPRISE

MOTTAZ

Spécialités de Réservoirs
et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS
& MOTOS
MODÈLES
DÉPOSÉS

307 à 311
rue de la Garenne
NANTERRE - Cha. 73-80

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

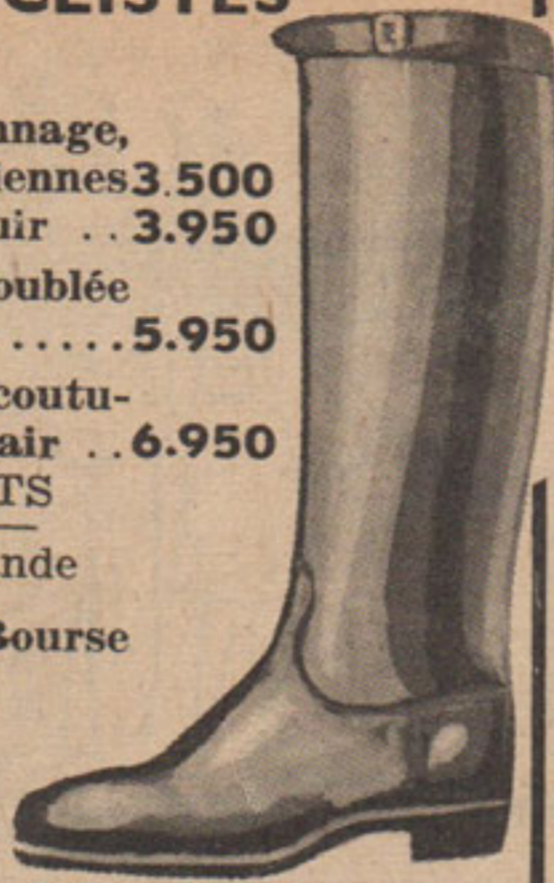
BOTTES MOTOCYCLISTES

aperçu de quelques prix

- DEMI-BOTTE veau double tannage, semelle spéc. coutures canadiennes **3.500**
 Même article, double sem. cuir .. **3.950**
 BOTTE box noir ou couleur, doublée peau, double semelle cuir **5.950**
 BOTTE veau double tannage, coutures norvégiennes, fermet. Eclair .. **6.950**
 60 MODELES DIFFERENTS

Catalogue gratuit sur demande

MARCY 1 et 3 place de la Bourse
 Paris (2^e)



POUR LES
 GRANDS FROIDS

BOTTES «PILOTE»

(modèle et marque déposés)

Box noir, fourré mouton
 semelle cuir : **9.950**

La Plus Importante
 Spécialité Française

Tél. : CEN. 83-11
 (2 lignes)

**MOI QUI AIME
 POUSSER
 MON MOTEUR**



Je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
 dans mon essence ou mon mélange
 mais je choisis

Bretocyl
 parce qu'il est
Graphité



pour obtenir des DÉPARTS FOUROYANTS, le
 GRAISSAGE IMMEDIAT des HAUTS DE CYLINDRES
 Puissance - Souplesse - Sécurité

BRET-OIL

4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 48-40 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

UN MODELE QUI PLAIT A LA CLIENTELE

parce qu'il est Propre. Stable. Puissant.

TECHNIQUE NOUVELLE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Cadre spécial renforcé double berceau. Fourche avant télescopique. Suspension AR par fourche oscillante.
 Carénage spécial NEW-MAP à protection absolument totale et démontable avec 3 écrous à queue, sans aucun outi.
 Moteur AMC horizontal 125 cc, 2 temps, 3 vitesses, commandé par poignée tournante. Puissance fiscale 1 CV. Puissance effective 5 CV 5. Allumage par volant magnétique. Eclairage 40 watts. Consommation 2,5 litres aux 100 km.

Magasin de Vente à Paris :
 30, Rue de Charenton, 30
 — PARIS - BASTILLE —



PRIX COMPLET AVEC SELLE MONOPLACE
 COMPTEUR ET AVERTISSEUR **129.500**

MOTOCYCLETES "NEW-MAP", 124, AVENUE LACASSAGNE - LYON - TÉL. VILLEURBANNE 98-38

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

La Joie de Vivre...

...c'est la Moto

LA MOTO

c'est



Modèle C 12 « Princess », 250 cmc.	Frs 225.000
Modèle B 31, 350 cmc.	290.000
Modèle B 33, 500 cmc.	310.000
Modèle A 7 Twin, 500 cmc.	340.000
Modèle A7 « Shooting Star », 500 cc	360.000
Modèle A10 «Golden Flash», 650 cc	360.000
Modèle A10 «Road Rocket», 650 cc	390.000

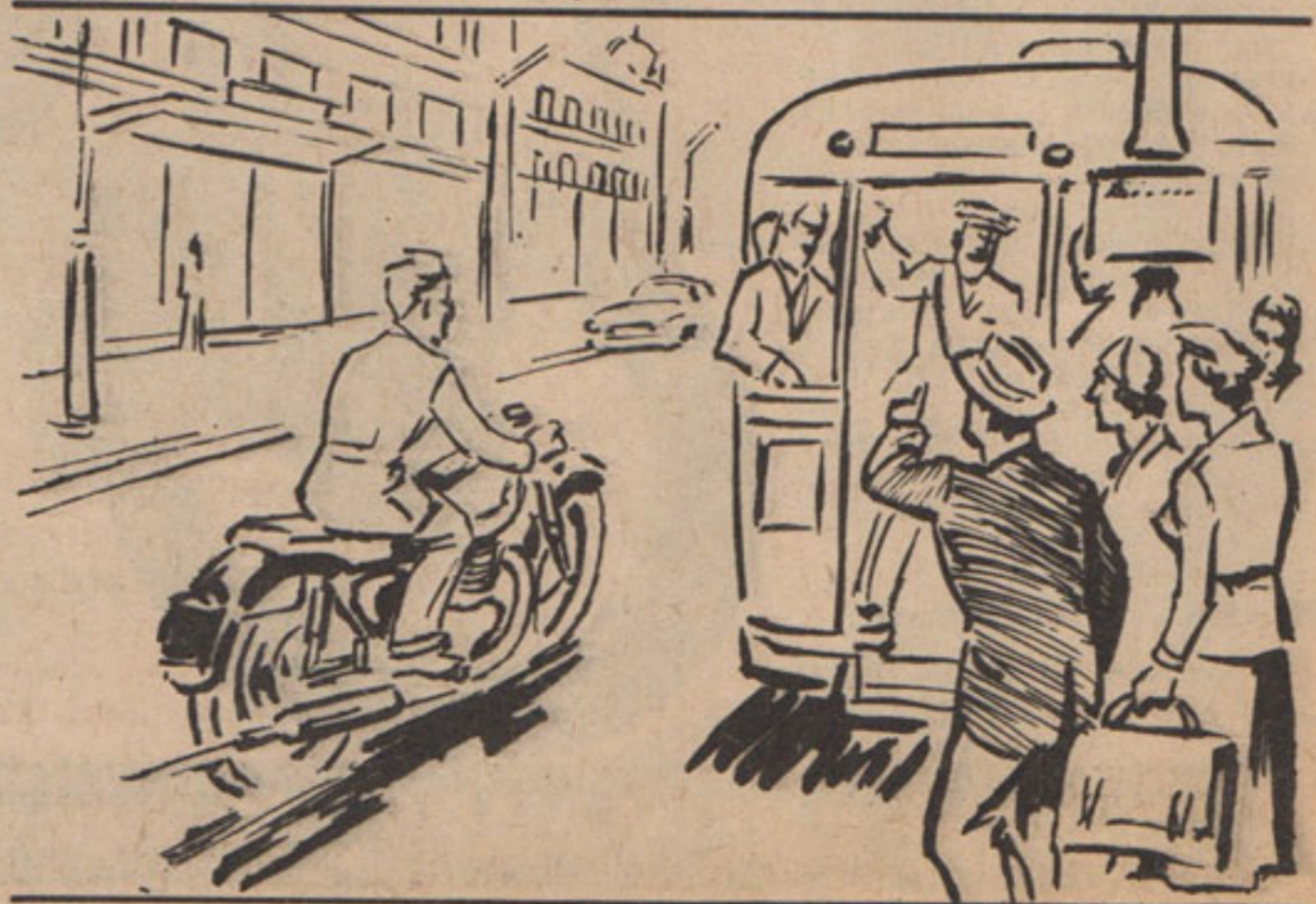
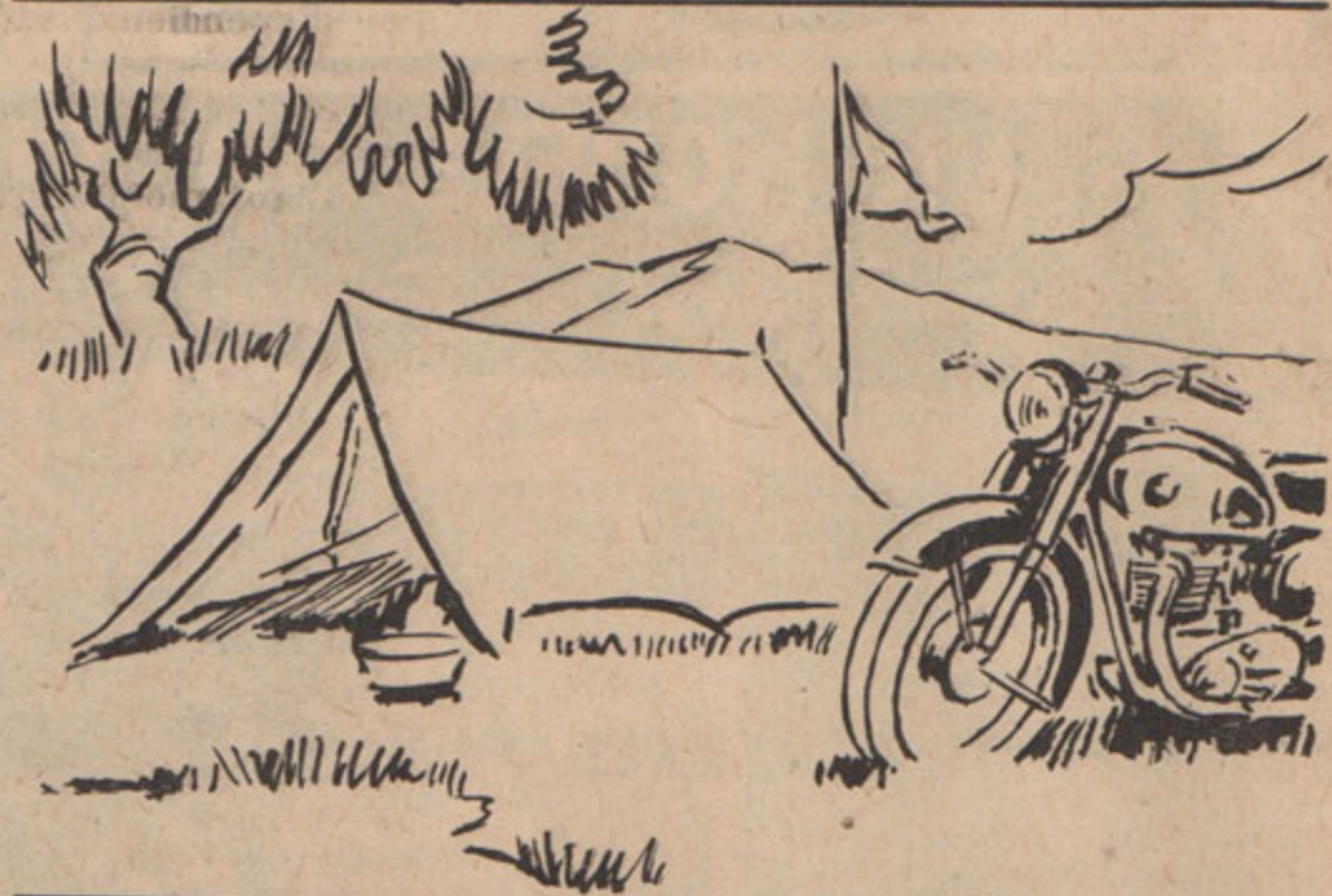
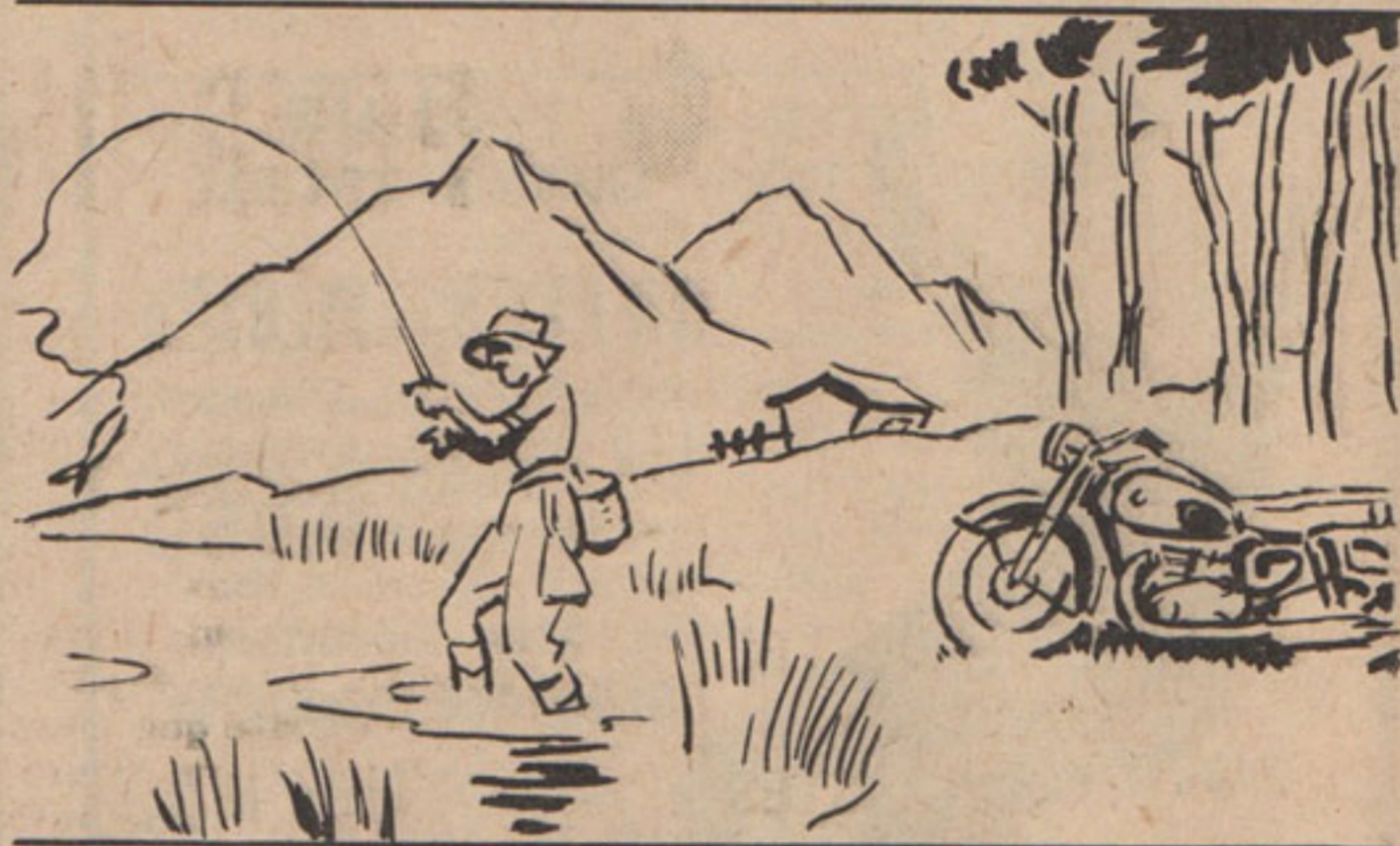
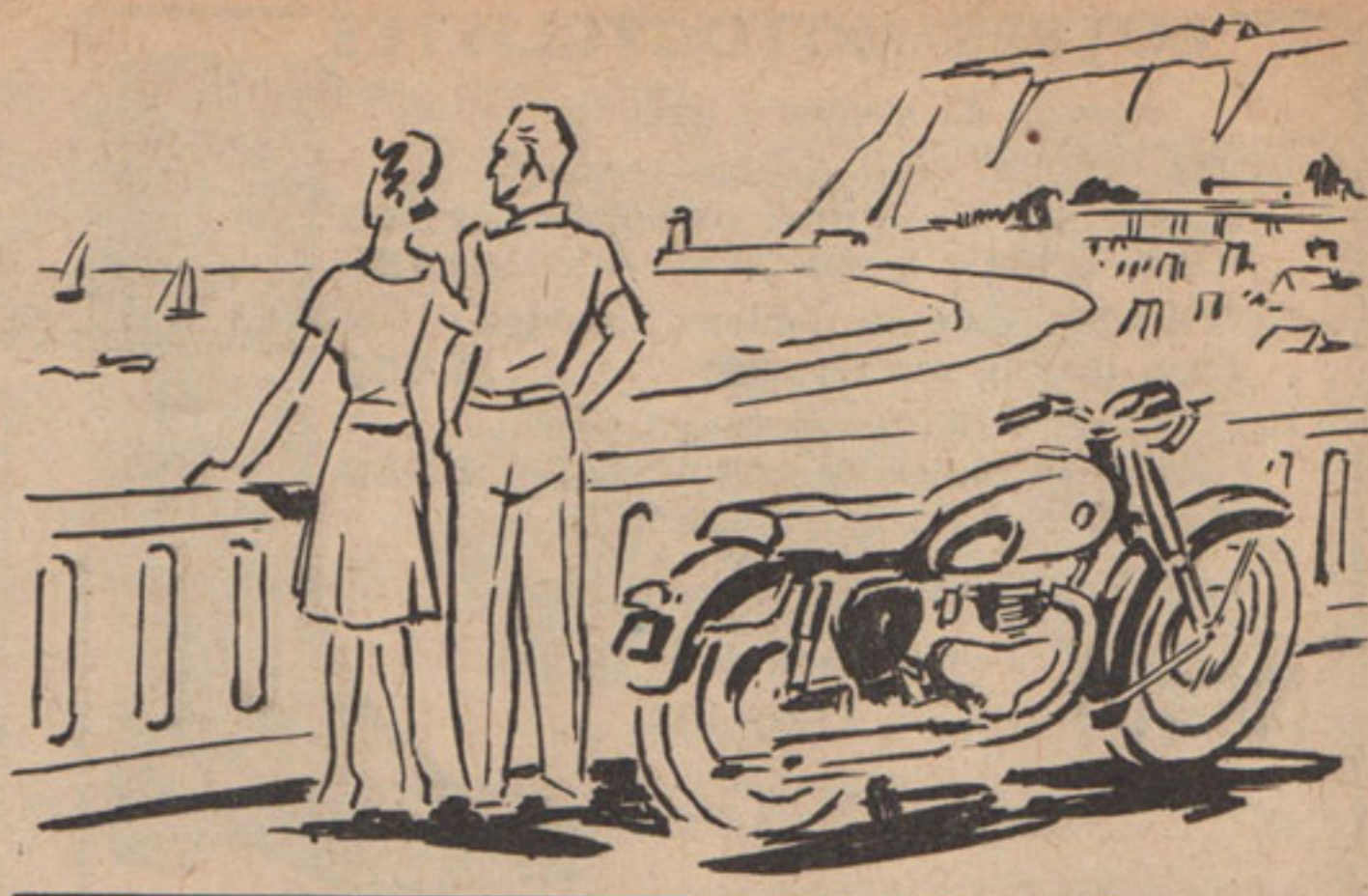
ET LES FAMEUSES « GOLD STARS »

Modèles B 32 et B 34

Catalogue sur demande chez votre agent

ou **MOVEA**

79, Avenue de la Grande-Armée - PARIS (16^e)



Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

44^e ANNEE. — 17 NOVEMBRE 1956. — N° 1.315

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)



RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

POUR UNE ROUTE PLUS SURE...

L'INSTITUTION du permis de conduire ou, si l'on préfère, d'une licence de circulation pour les véhicules de 125 cmc. de cylindrée, ne saurait tarder. Répondant au vœu unanime des organismes occupés à résoudre les problèmes de sécurité posés par l'intensification du trafic, les Pouvoirs Publics semblent aujourd'hui résolus à mettre en application cette mesure dont il convient, dès lors, que nous examinions tous les aspects.

Sans doute l'absence de permis facilite-t-elle encore la vente des 125 cmc., mais là n'est pas cependant l'origine exclusive de leur succès. La grande popularité que connaissent ces petits deux-roues tient bien davantage à des facteurs sur lesquels l'institution d'un titre de circulation ne peut exercer qu'une minime influence : coût relativement modeste à l'achat, entretien peu dispendieux, attrait de cette nouvelle formule qu'est le scooter, voilà de bonnes raisons pour justifier l'engouement dont jouissent les petits cubes, qui restent par l'ensemble de leurs qualités le moyen idéal d'évasion à la portée de tous.

L'automobile, quoique soumise à l'obligation du permis de conduire, n'en connaît pas moins un développement aussi extraordinaire que celui des petits deux-roues. Pourquoi ceux-ci, qui répondent aux besoins comme aux désirs de certaines couches sociales, souffriraient-ils de la petite formalité que l'on songe à imposer tôt ou tard à leurs usagers ?

Mais entendons-nous bien : le nouveau titre de circulation ne devra pas être pour Monsieur Ramadier l'occasion d'une « Recette de Poche » supplémentaire. Sa délivrance ne sera évidemment pas gratuite, mais le coût du document devra être fixé en fonction du caractère essentiellement modeste des véhicules considérés.

Encore faudra-t-il que le but recherché soit atteint sans discussion possible : **INUTILE D'OBLIGER LES POSSESSEURS DE 125 CMC. A POSSEDER UN PERMIS, UNE LICENCE, SI CETTE CONTRAINTE NE CONDUIT PAS TOUT DROIT A UNE APPRECIABLE AUGMENTATION DE LA SECURITE ROUTIERE POUR L'ENSEMBLE DES USAGERS.** Autrement dit, la délivrance du nouveau document sans autre condition que le paiement d'une somme déterminée, ne saurait être envisagée.

Certains penseront ici que la crainte de se voir retirer leur titre de circulation suffira à rendre scootéristes et vélomotoristes plus prudents, plus respectueux du Code de la Route. Sans nous inscrire absolument en faux contre cette position, nous n'en considérons pas moins que **L'ON NE SAURAIT INSTITUER LE NOUVEAU PERMIS DANS LA SEULE INTENTION DE POUVOIR ENSUITE L'ENLEVER A LEURS POSSESSEURS**, et nous pensons encore que pour respecter le Code, il faut d'abord l'apprendre !

Que l'on crée donc une licence pour les 125 et que l'on soumette la délivrance de cette licence à un examen **PORTANT UNIQUEMENT SUR LA CONNAISSANCE DES REGLEMENTS CONCERNANT LA CIRCULATION.** Ceci peut s'obtenir sans beaucoup de frais, sans grand dérangement, et apportera néanmoins une contribution efficace aux efforts de chacun pour une circulation plus sûre. Et, dans ces conditions, nous ne voyons pas de raison pour que scootéristes et vélomotoristes n'acceptent pas de se prêter sportivement, élégamment à la disposition nouvelle.

Surtout si, comme nous le réclamons à notre tour, le permis de conduire délivré aux automobilistes et motocyclistes fait parallèlement l'objet d'une refonte totale, absolument indispensable et procédant des conditions suivantes : validité strictement temporaire, visite médicale et tests portant sur l'aptitude à conduire, ces examens étant renouvelés tous les cinq ans par exemple.

QUEL EST NOTRE EFFORT

A L'EXPORTATION ?

Lors de voyages à l'étranger, nous, français, sommes toujours assez agréablement surpris quand nous croisons sur notre route (et cela arrive souvent) une 4 CV, une 203, une Versailles, etc...

Cela, et c'est bien humain, flatte au fond de nous-même notre petit côté cocardier. « Tiens, un produit français apprécié à l'étranger, cela fait toujours plaisir ».

Mais, où nous pouvons faire la grimace, c'est si nous cherchons sur ces mêmes routes des motocycles français. Avec un peu de chance, vous en découvrirez un ou deux, mais pour combien de modèles anglais, allemands, autrichiens, italiens, tchèques, etc...

Aussi peut-on se poser la question « La France exporte-t-elle des motocyclettes ? »

C'est pour répondre à cela que nous vous proposons la lecture de ce court article.

★

Nous baserons cette courte étude sur les chiffres d'exportation de 1955 et 56 (9 premiers mois seulement), en ne manquant pas de faire les comparaisons qui s'imposent.

Alors, à qui vend-on, et que vend-on ?

QUI EST ACHETEUR ?

L'exportation, pour les industriels français, a un double visage, pourrions-nous dire.

Un visage souriant : l'Union Française.

Un visage plus fermé : les pays étrangers.

Or, nos constructeurs ayant adopté la politique de la facilité sur le marché intérieur, en s'opposant aux importations de petites cylindrées, d'une part, et en ne cherchant pas à porter la technique française en la matière, à un niveau très élevé, d'autre part, ont encore choisi la facilité dès qu'il s'est agi d'exporter.

L'Union Française constitue un vaste débouché.

Population en pleine évolution sociale, venant de ce fait aux véhicules démocratiques — conditions atmosphériques généralement favorables à l'usage de la moto, etc... — tout était pour le mieux.

Seulement, ces dernières années, cette évolution sociale ne s'est pas toujours produite dans le sens prévu, et l'Union Française s'amenuisant de mois en mois, les possibilités d'absorption qu'elle offrait en 1953-54 ne sont plus les mêmes, tant s'en faut, aujourd'hui.

Pourrions-nous compenser cette perte, en faisant un effort vis-à-vis des pays étrangers ? Les mois qui vont venir nous l'apprendront, mais pour notre part, nous sommes au regret de ne pas montrer d'optimisme à ce sujet.

Pourquoi ?

Parce que les produits français sont pratiquement inconnus hors de nos frontières. Feuillotez les revues spécialisées de pays importateurs, vous trouverez la publicité — car maintenant on ne vend plus sans publicité — de constructeurs allemands, anglais, tchèques, autrichiens, etc..., mais nos producteurs brillent par leur absence.

Une mention toutefois, car nous ne voudrions pas être injustes, pour Peugeot, qui fit dernièrement une petite campagne dans la presse spécialisée britannique, pour son scooter,

★

Donc, notre principal client ressort comme étant l'Union Française.



Le Vélosolox est certainement le motocycle dont la réputation à le plus largement franchi nos frontières.

En 1955, nous comptons principalement sur l'Algérie, le Viet-Nam, l'AOF, le Maroc, etc..., ce qui nous permettait, avec les autres pays membres de l'Union Française, d'exporter 42.977 cyclomoteurs, 1.536 vélomoteurs 100 cc, 3.434 vélomoteurs 125 cc, 869 motocyclettes 175 cc, 228 250 cc, sans parler de 8.659 scooters, etc., etc...

Pour 1956, la situation sera-t-elle encore la même avec l'indépendance, notamment du Viet-Nam, et les événements d'Afrique du Nord ? Une comparaison basée sur les 9 premiers mois de ces deux années (1955-56) nous permet de supposer qu'il n'en sera rien, bien au contraire.

En effet, dans la même période, nous avons exporté 21.045 cyclomoteurs, contre 30.676 l'an passé, soit une diminution de plus de 31 % ! 655 motocyclettes 175 cc contre 771, soit une diminution de 15 % ! 3.851 scooters, 125 et 150 cc, contre 7.816 scooters 125 cc seulement, soit, ici, près de 51 % en moins ! La situation ne s'annonce pas comme brillante dans ce secteur. Et avec l'étranger, y a-t-il lieu de se montrer plus optimiste ?

★

Nos principaux clients en cyclomoteurs, durant 1955, apparaissent comme étant la Grande Bretagne, la Suisse, la Bel-

gique et le Luxembourg, les possessions britanniques aux Amériques, etc..., nos cyclomoteurs atteignant d'ailleurs les destinations les plus variées, telles la Birmanie, le Siam, les possessions Portugaises Africaines, Hong-Kong, les USA, l'Australie, le Nyassaland, etc...

Mais, sans encore entamer la comparaison entre les 9 premiers mois de 55 et 56, précisons déjà que sur le total de nos exportations en cyclomoteurs, pour l'année 1955, l'étranger ne représentait que 22,5 %, soit une proportion nettement trop faible, surtout dans une catégorie de motocycles où notre industrie est bien placée, ce qui explique notamment que nous arrivions à exporter... en Angleterre.

Pendant les 9 premiers mois de 1955, nous exportions 9.398 unités, tandis que pour la même période de 1956, ce chiffre n'est que de 7.345, soit une diminution de 22 % environ.

Ainsi, nous le répétons, dans la catégorie de motocycles où l'industrie française était capable de prendre une certaine place sur le marché mondial, nos exportations sont d'ores et déjà en baisse, avant même que l'industrie allemande ne se soit massivement orientée dans cette voie, comme le dernier Salon de Francfort a pu le faire constater. Rien ne laisse donc présager un avenir favorable.

Toutefois, il faut bien faire remarquer que le succès de nos cyclomoteurs à l'étranger est certain, à tel point que des usines de montage existent, notamment en Hollande, où notre Mobylette nationale prend le nom de Kaptein, tandis que le Velosolex est produit en Hollande, Suisse, Espagne et Danemark.

★

En ce qui concerne la motocyclette, nous parlerons de celle-ci pour mémoire, car, pour 1955, 202 125 cc, 37 175 cc, 12 200 cc, 46 250 cc et 1 350 cc, soit un total, toutes catégories confondues, de 298 motocyclettes, ne constitue pas de l'exportation.

Mais tout aussi navrant que ce chiffre dérisoire, est le fait, qu'en 1956, nous constatons, là encore, une diminution.

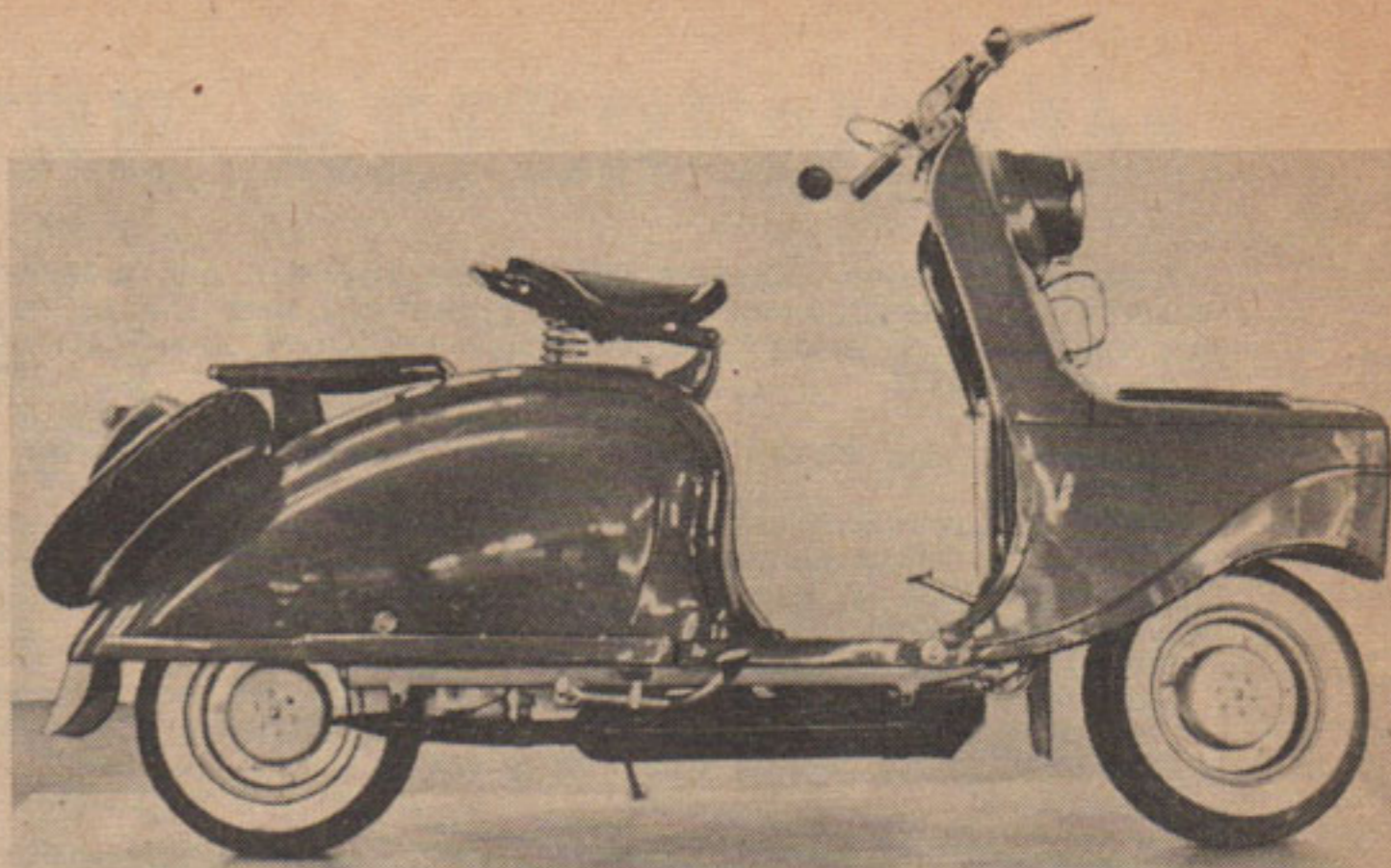
254 motocyclettes pour les 9 premiers mois de 1955, tandis que pour la même période de 1956, nous trouvons... 124, soit une régression de 51 % !

Là, l'explication, à nos yeux, ne fait pas de doute, car sans même voir le côté commercial de la question (prix, qualité du réseau d'importateurs, publicité, etc...), la confrontation technique entre nos produits et ceux de la concurrence ne peut guère tourner à notre avantage.

★

Enfin tournons-nous vers le scooter.

Le cas de l'industrie française du scooter est spécial en ce sens, que ses deux piliers, Vespa et Lambretta, sont construits sous licence italienne sur notre sol, et que la production des usines de Fourchambault et de Troyes est réservée exclusivement à la France et à l'Union Française, les sociétés « mères » sises en Italie se réservant l'exportation dans le monde entier, sauf dans les pays où elles ont installé des usines de montage.



Toujours est-il que le scooter nous permettra de clore ce chapitre d'une manière optimiste.

En effet, durant les 9 premiers mois de 1955, les statistiques nous indiquent que 944 scooters prenaient le chemin de l'étranger, tandis que pour la même période de 1956, nous trouvons un chiffre en hausse, de 1.338, soit une augmentation de 42 % environ, compensant en quelque sorte le recul du scooter sur les marchés de l'Union Française.

L'apparition de scooters 150 cc n'est pas étrangère à ce « coup de fouet » donné à nos exportations, et, sauf imprévisible, il semble bien que notre courbe d'exportation ne s'infléchira pas d'ici la fin de l'année, quand on saura, entre autres, que le « Scooterrot » est désormais distribué en Grande Bretagne par la firme Panther.

QUE VEND-ON ?

Tout aussi intéressant est de connaître la position de nos constructeurs vis-à-vis de l'exportation.

Durant 1955, dans le domaine du cyclomoteur, deux noms émergent fatalement : Velosolex et Mobylette.

Si Motobécane prend la part du lion sur les marchés coloniaux, 24.244 contre 8.112, Solex prend sa revanche dans les pays étrangers, 6.565 contre 4.022, bien qu'il soit bon de rappeler qu'il existe 4 usines de montage Velosolex à l'étranger. En troisième, loin derrière, venait la « Bima » Peugeot, aussi bien à l'étranger qu'en Union Française.

Durant les premiers mois de 1956, nous pouvons constater que Mobylette, certains mois, exporte plus à l'étranger que Velosolex, tandis que la position de la Bima à l'étranger s'affirme, puisqu'en 9 mois de 1956, nous arrivons à un chiffre supérieur aux 12 mois de 1955 (934 contre 526).

★

En vélomoteur 100 cc, Automoto venait de loin en tête, en 1955. Nul doute que la participation de cette firme au groupement d'exportation Frexa n'y soit pour quelque chose.

Dans nos colonies, nous trouvons en tête Follis, suivi d'Alcyon.

Pour les premiers mois de 1956, nous retrouvons encore les mêmes noms.

★

En 125 cc, que ce soit cette année, ou la précédente, nous retrouvons Peugeot nettement en tête à l'étranger (avec, en 1955, 168 machines), tandis que Motobécane, avec ses 1.719 vélomoteurs, enlève haut la main les marchés coloniaux.

★

En 175 cc, même prédominance Peugeot à l'étranger, Motobécane en Union Française, tandis que dans les cylindres supérieures, les machines françaises se faisant rarissimes, Peugeot l'emporte encore — et aisément — en 250 cc (étranger comme colonie), tandis qu'en 350 cc, Motobécane prend sa revanche, mais avec des chiffres nettement plus bas, puisqu'il y eut, en 1955, 48 350 cc destinées aux colonies, pour... une à l'étranger, alors que pour la 250 cc Peugeot, nous trouvons respectivement 125 et 44.

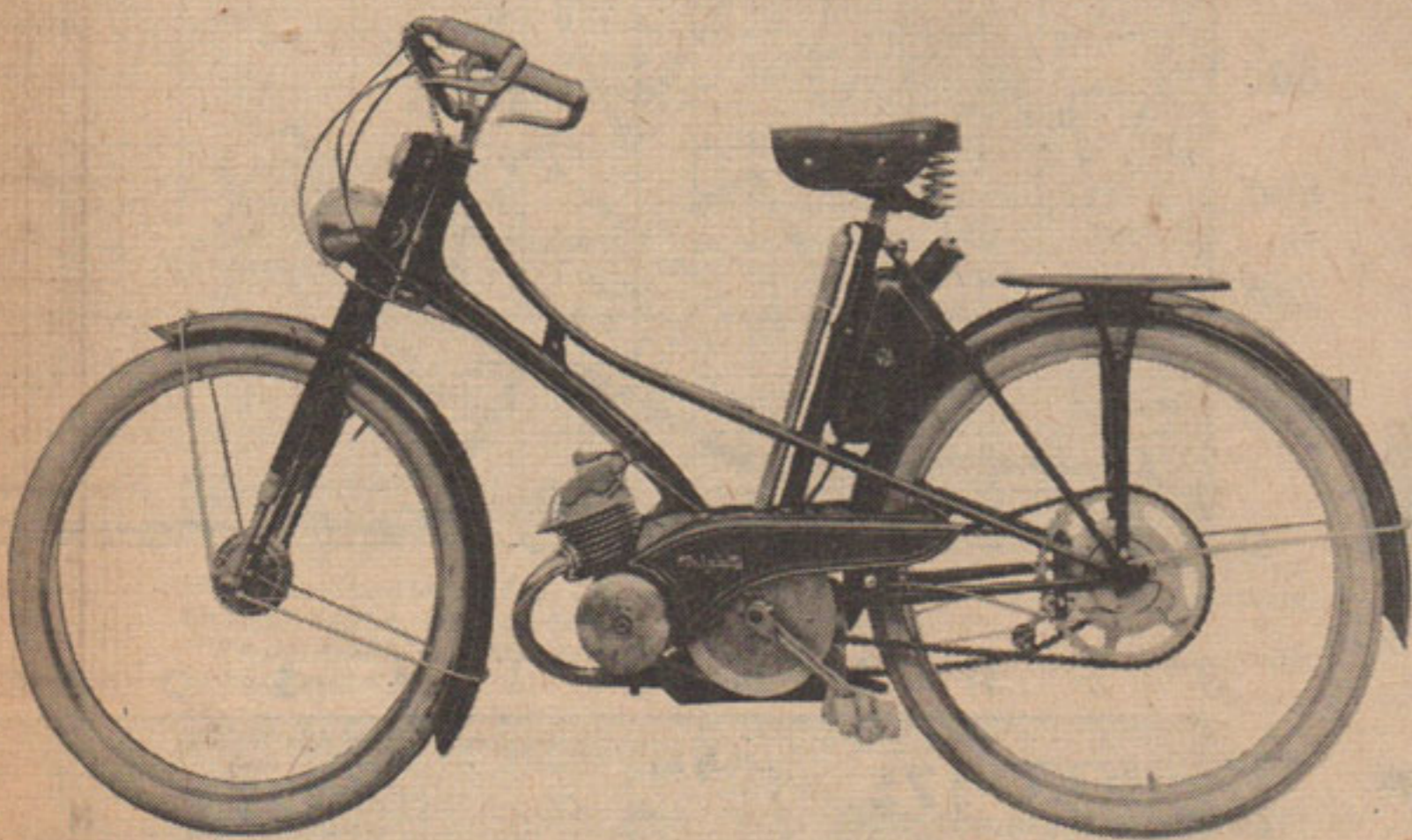
Quant aux premiers mois de 1956, ils nous font apparaître une position catastrophique pour Motobécane, qui ne fournit aucune 350 cc à l'étranger et 7 seulement aux colonies, tandis que pour la 250 cc Peugeot, nous trouvons respectivement 9 et 102 machines livrées.

★

Reste enfin le scooter.

1955 nous a fait apparaître une suprématie de Vespa pour l'Union Française, tandis que Lambretta (2°) n'avait qu'une mince avance sur Motobécane.

À l'étranger, Peugeot reprenait sa revanche, ne distançant que de très peu Motobécane.



Dans le domaine du cyclomoteur, notons aussi la bonne tenue de la Mobylette (ci-dessus), et en scooter, les Peugeot 125 et 150 cmc. apparaissent comme deux de nos principaux atouts.

Pour 1956, Vespa conserve son hégémonie sur nos marchés coloniaux, mais Peugeot malgré l'apport de son 150 cc, n'a pu maintenir sa position de leader, à l'étranger, que Motobécane lui a ravi.

★

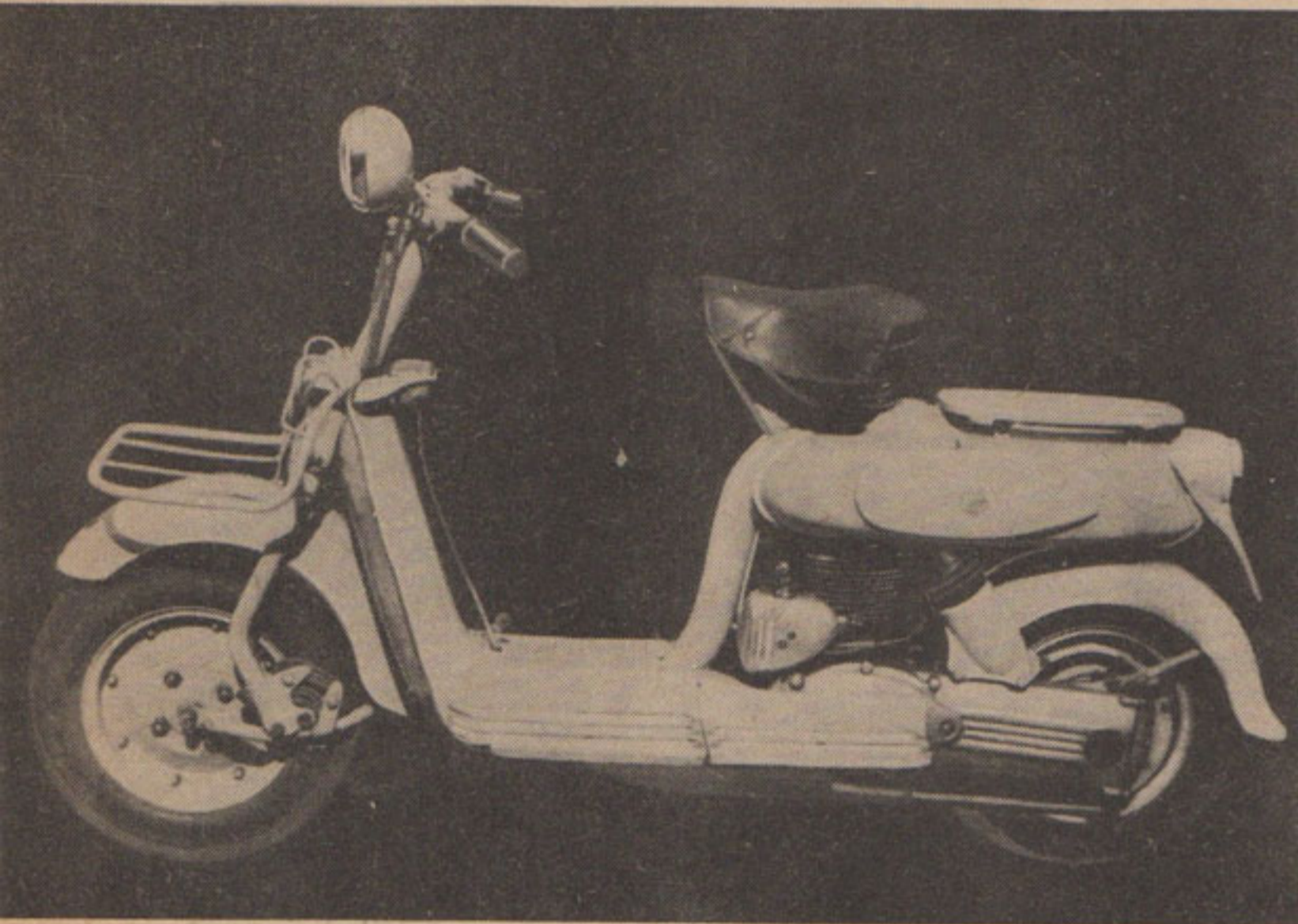
Ainsi, ce tour d'horizon ne peut raisonnablement porter à l'optimisme.

Nous avons cependant voulu éclairer la lanterne de nos lecteurs, à défaut de celle de nos constructeurs, car ceux-ci n'ont certainement pas attendu la parution de cet article pour voir et savoir ce qui les guette.

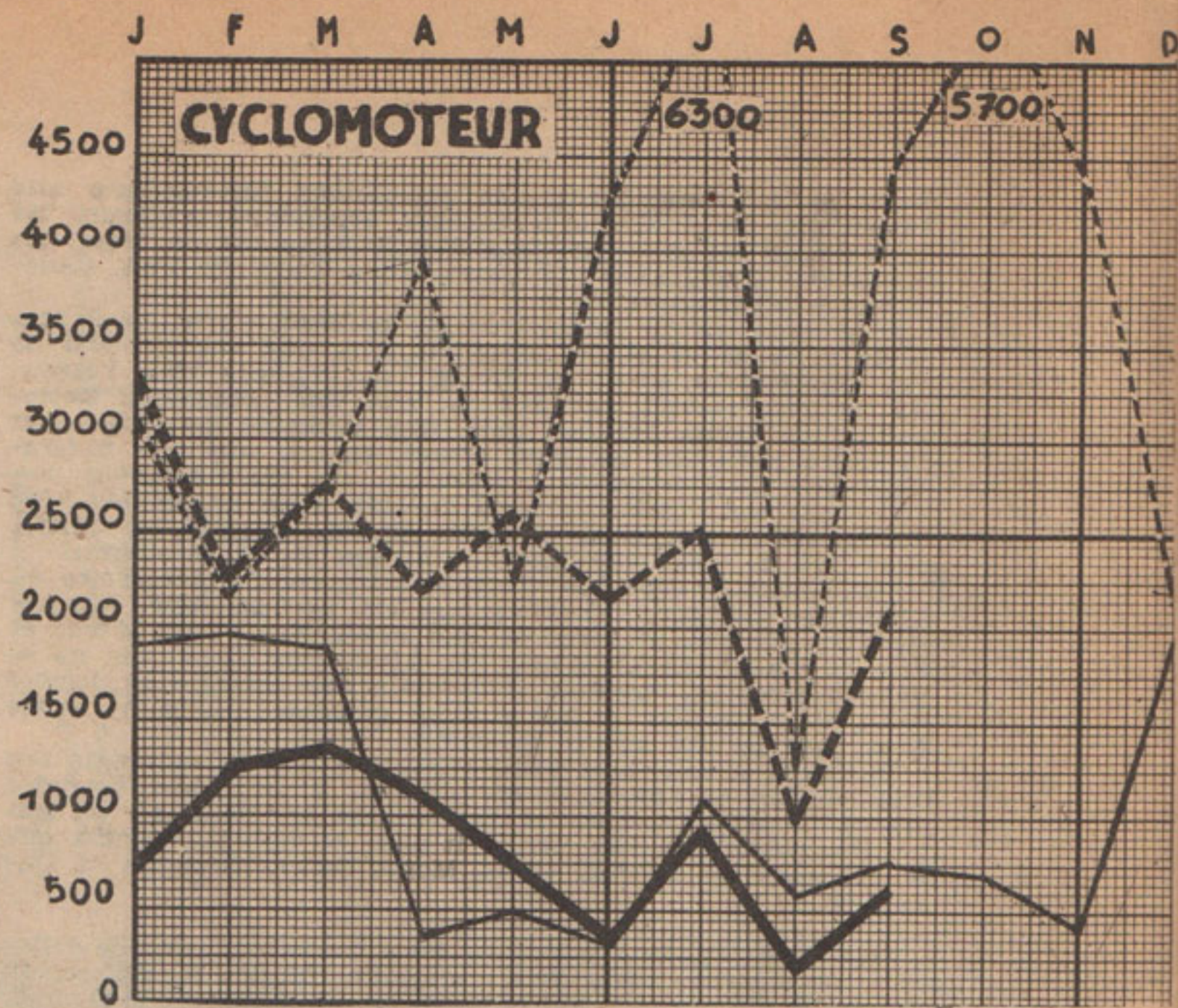
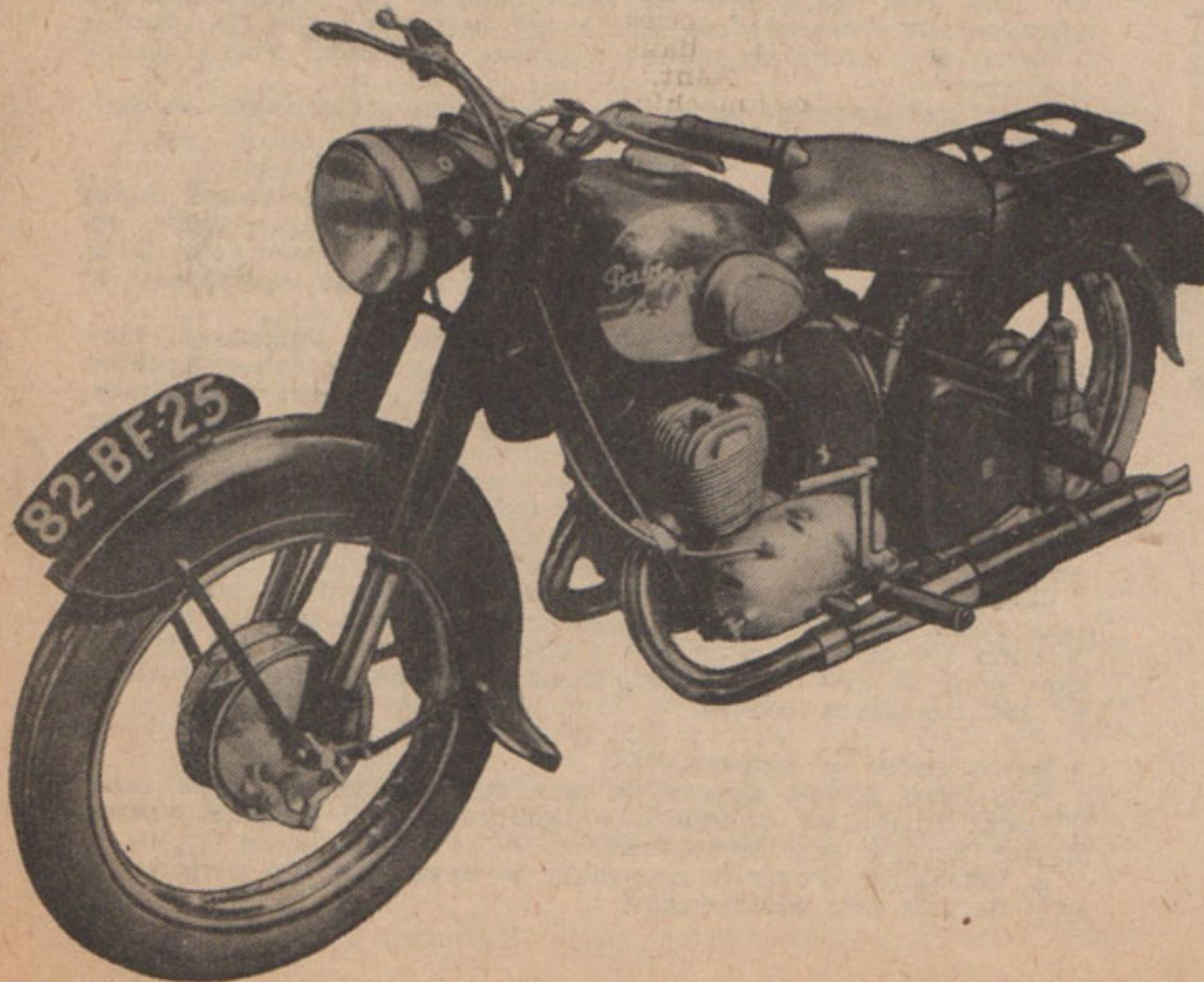
Quelle va être leur réaction ?

Car il faut agir, le statu quo ne pouvant que nous mener à un déclin incompatible avec le renom de notre industrie. Il serait grand temps que l'on y songe.

C. R.

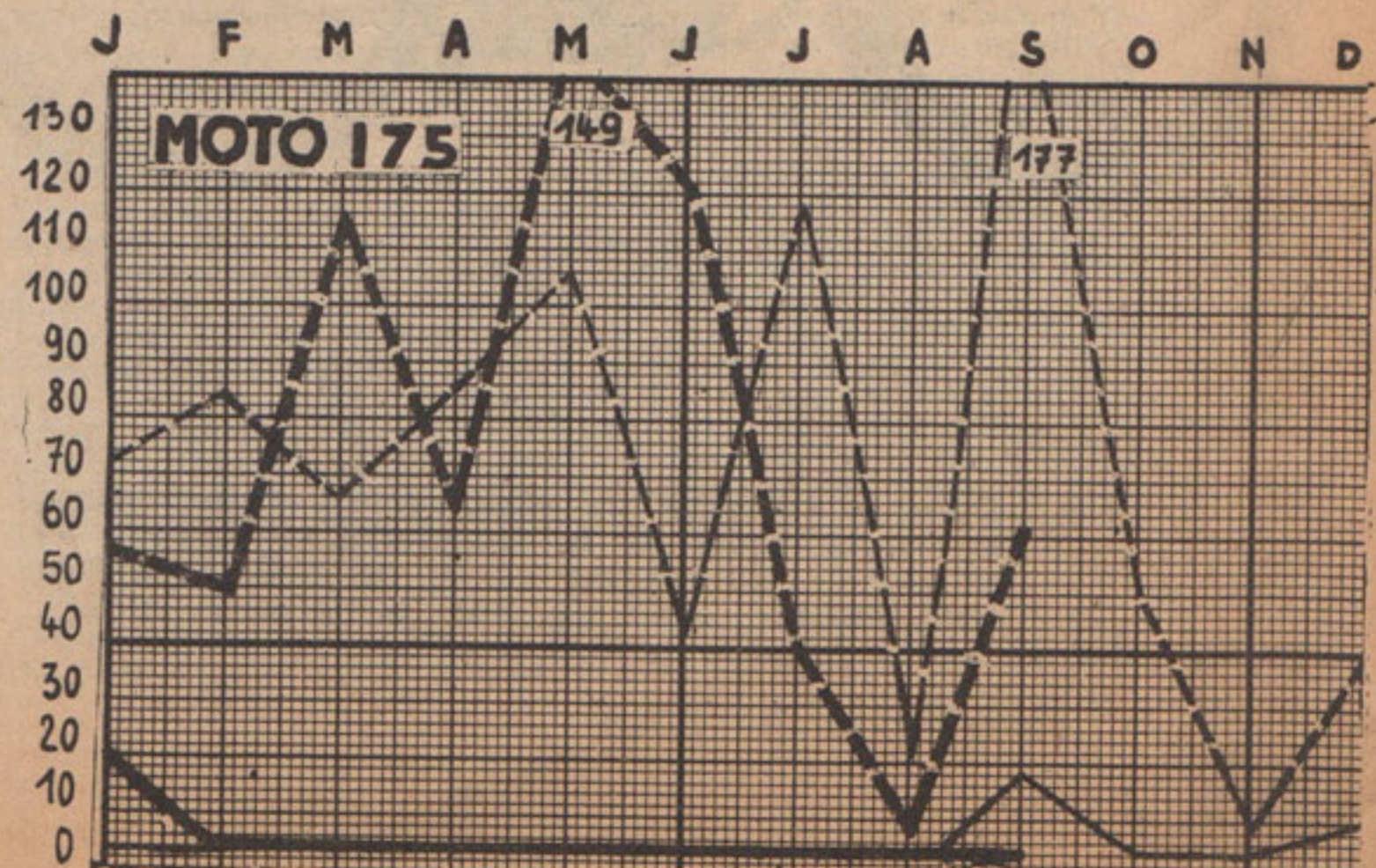
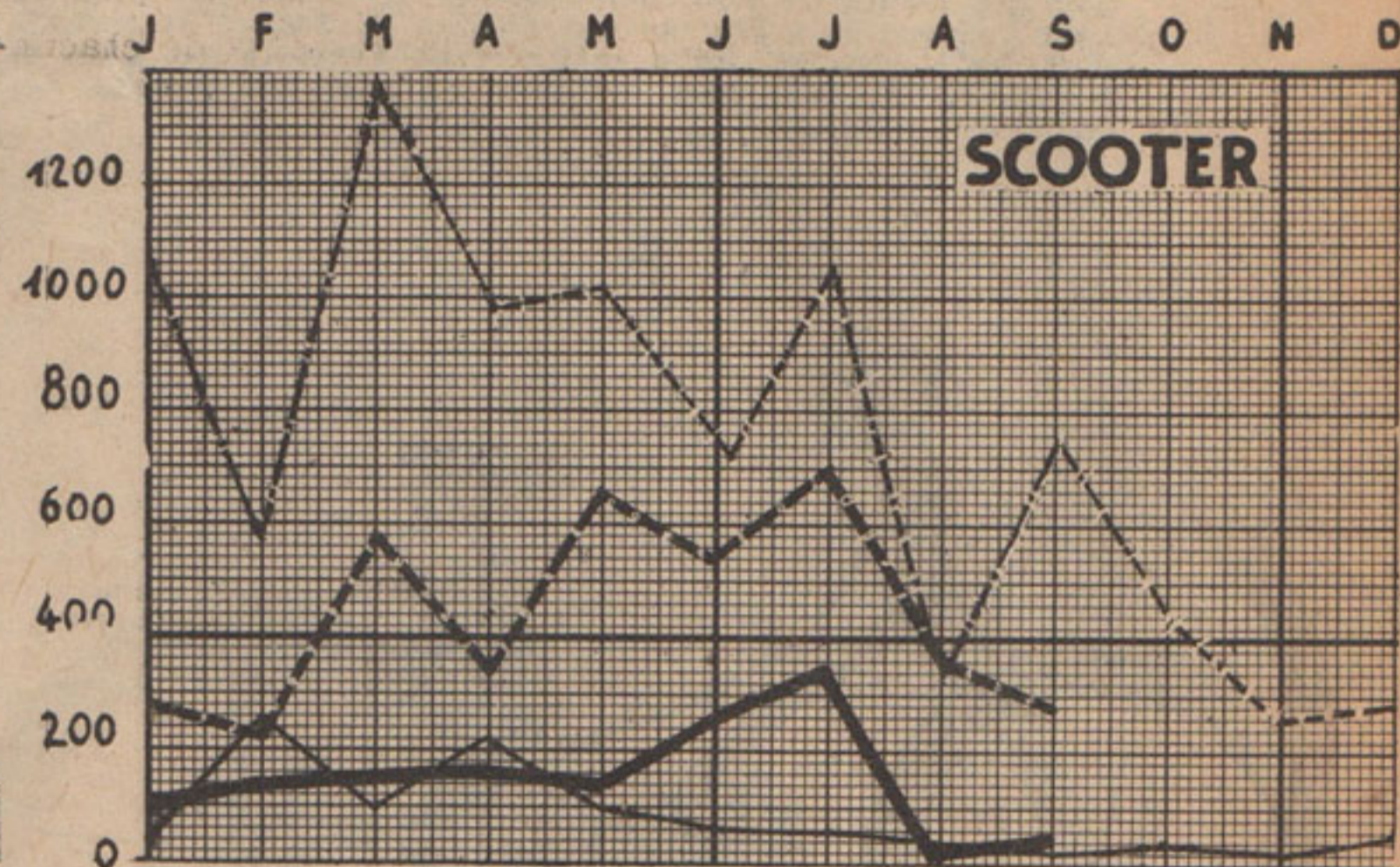


En catégorie scooter, notons aussi l'exportation du Motobécane, tandis que dans le domaine de la moto, les ventes à l'étranger sont presque l'apanage de Peugeot. Ci-dessous : la 250 cmc.



Production: 55
Colonies: - - - -
Etranger: ———

Production 56
Colonies: - - - -
Etranger: ———



RESULTATS DE NOTRE REFERENDUM

TRIUMPH

“500” et “650”

A SUSPENSION ARRIERE OSCILLANTE

NOTE MOYENNE GÉNÉRALE : 7,73

Les résultats de notre referendum portent cette fois sur les deux modèles « sport » des 500 et 650 Triumph, les « T 100 » et « T 110 » à suspension arrière oscillante. Ainsi, ce 10^e referendum fait suite à ceux portant sur la 175 Motobécane Z2C (N° 1.277) ; 175 Peugeot TC4 (1.281) ; 125 Terrot (1.285) ; 175 AMC (1.291) ; 125 Ydral AJ 55 (1.294) ; 125 Motobécane D 45 S (1.298) ; 350 Jawa « oscillante » (1.302) ; sur les 500 et 650 BSA, tourisme et sport A 7 et A 10, « Road Rocket » et « Shooting Star » (1.307) et finalement sur les 175 Puch « SV » et « SVS » (1.310).

★

En raison des deux modèles en compétition : T 100 et T 110 pour chaque élément du moteur ou de la partie cycle, on trouvera deux notes, reflétant l'opinion moyenne des possesseurs de chacun des types de machines.

Parfois, d'ailleurs, ces notes se complètent par la note moyenne générale attribuée indépendamment de la cylindrée de la machine possédée.

PARTIE MOTEUR

LE MOTEUR

Ce vertical-twin donne incontestablement satisfaction, les possesseurs de T.100 décernant la note moyenne de 8,97, tandis que les possesseurs de T.110 disposant d'encore plus de puissance sont encore plus enthousiastes : 9,35, soit la note la plus élevée du referendum.

Les critiques ne concernent que les vibrations à certains régimes.

SOLIDITÉ MOTEUR

Ici, ce sont les propriétaires de T.100 qui sont légèrement plus satisfaits, 8,64, contre 8,12 pour les T.110, ces derniers devant plus demander à leur machine.

Cependant, pratiquement pas de critiques concernant ce paragraphe.

ENTRETIEN MOTEUR

Les notes sont cette fois très nettement moins bonnes : 6,32 pour les T.110 et 6,83 pour les T.100.

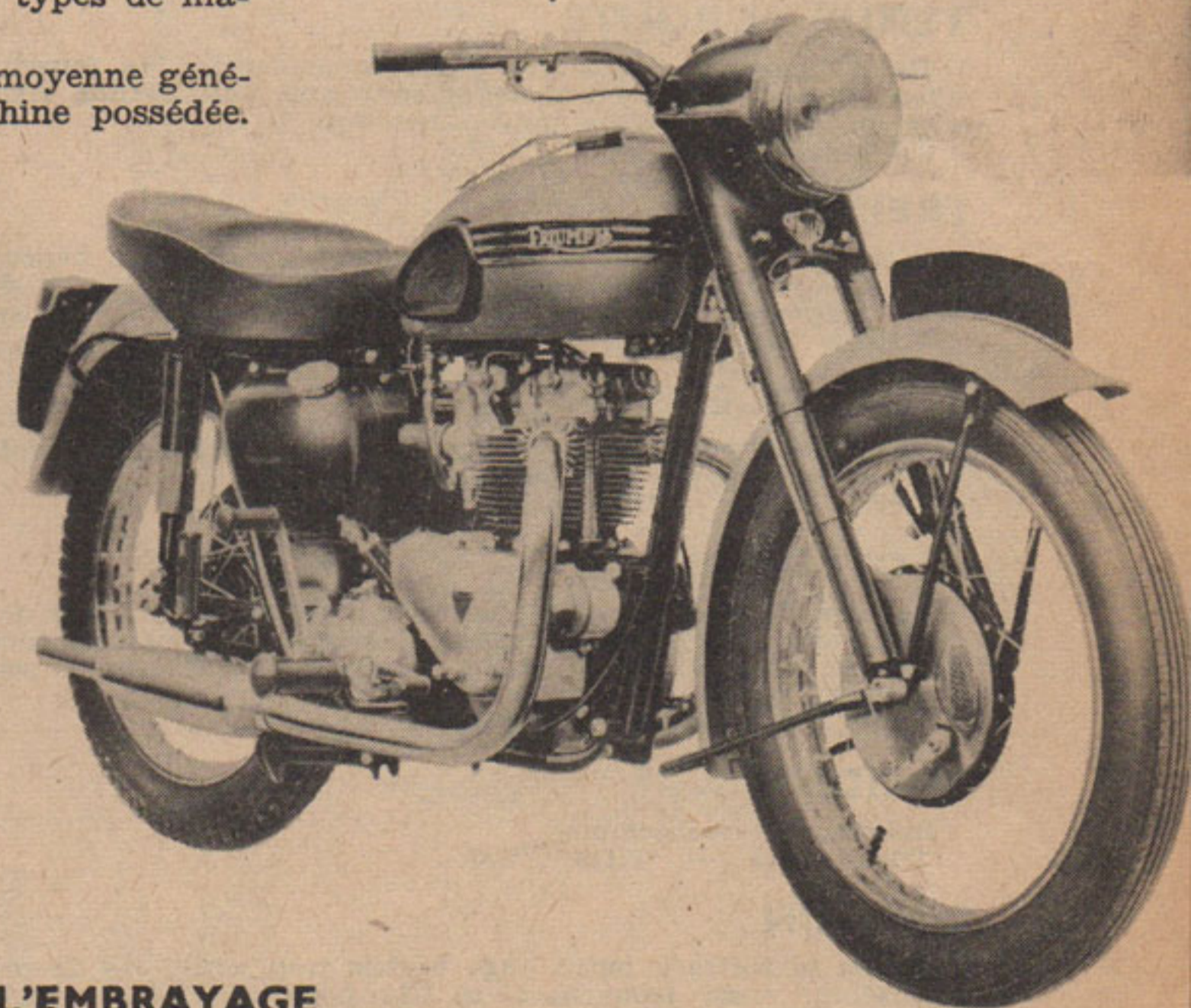
Des nombreuses réclamations formulées, retenons : le désir d'un bloc moteur, facilitant le nettoyage — d'avoir moins de suintements d'huile (carter primaire, boîte de vitesses, chapeaux de culbuteurs, etc...). Etanchéité et netteté sont les deux désirs principaux.

ACCESSIBILITÉ

Là encore, des réclamations, car il est certain qu'il est plus facile de loger dans un cadre un 250 cc qu'un 650 cc.

L'accessibilité du filtre à air est principalement critiquée.

T.100 : 6,22 — T.110 : 5,62.



L'EMBRAYAGE

Donne dans l'ensemble satisfaction, vu le peu de réclamations.

T.100 : 7,83 — T.110 : 8,32.

LA BOITE DE VITESSES

Les possesseurs de T.100 se montrent plus critiques à son égard, que ceux de T.110, demandant plus de silence, un autre étagement, etc...

T.100 : 7,58 — T.110 : 8,80.

SÉLECTEUR

Donne satisfaction, ce qui ne saurait surprendre avec une machine anglaise.

T.100 : 8,47 — T.110 : 8,82.

ALLUMAGE

Possesseurs de T.110 (8,80) et T.110 (8,40) affichent donc sensiblement la même satisfaction.

CONSOMMATION

Comme tous les moteurs de bon rendement, les Triumph ne sont pas gourmands, et les possesseurs de Triumph savent le reconnaître, décernant les excellentes notes de 8,67 (T.100) et 9,3 (T.110).

SILENCE

Moins de satisfaction à ce paragraphe, car il faut bien reconnaître que ces modèles ne sont pas des plus silencieux... mais les possesseurs ne s'en plaignent pas cependant.

T.100 : 7,47 — T.110 : 6,72.

MOYENNE GÉNÉRALE PARTIE MOTEUR : 7,96

Cette moyenne est de 7,94 pour les T.100 et 7,98 pour les T.110. Il y a donc, d'une manière générale, unanimité.

PARTIE CYCLE

LA POSITION

Pas de réclamation à ce sujet, et bien que nous ayons affaire à des modèles sport, on ne réclame pas de petits guidons.

T.100 : 8,36 — T.110 : 8,57.

SUSPENSION

Les critiques concernent principalement la fourche avant que l'on voudrait au moins plus rigide, quand ce n'est du type Earle's. La suspension arrière, en elle-même, ne fait pas l'objet de critique. D'ailleurs, les notes sont bonnes, car ne confondons pas avec tenue de route.

T.100 : 8,10 — T.110 : 8,82.

TENUE DE ROUTE

Dans l'ensemble, outre les souhaits concernant la fourche avant, nos correspondants demandent une plus grande rigidité du cadre, ou cadre double berceau.

T.100 : 7,05 — T.110 : 7,82.

FREINAGE

Satisfaction moyenne d'une manière générale, avec cependant des souhaits de freins double came, ou plus encore de vrais moyeux-freins centraux.

T.100 : 7,89 — T.110 : 7,37.

ÉCLAIRAGE

D'après les performances permises par les moteurs, l'éclairage ne semble pas être jugé assez puissant.

T.100 : 7 — T.110 : 6,87.

PROTECTION

Là, nos Triumph sont le plus critiquées, car sans parler des suintements d'huile, nos correspondants reprochent l'absence de carter de chaîne secondaire étanche, les garde-boue peu enveloppants, etc...

T.100 : 5,16 — T.110 : 4,15.

SOLIDITÉ

Satisfaction d'ensemble.

T.100 : 7,42 — T.110 : 7,97.

FINITION

A part le coffre à outils jugé parfois trop petit, pas de réclamation, aussi trouvons-nous 7,94 pour les T.100 et 8,42 pour les T.110.

MOYENNE GÉNÉRALE PARTIE CYCLE : 7,14

Possesseurs de T.100 ou T.110 arrivant à peu près aux mêmes conclusions, il est normal de trouver deux chiffres très proches, 7,38 et 7,50, et nous constatons, cette fois encore, plus d'indulgence de la part des « T.110 ».

NOTE MOYENNE GÉNÉRALE : 7,73

LE PRIX : 7,92

Les possesseurs de T.110 sont dans l'ensemble plus satisfaits que ceux de T.100, puisque nous trouvons 7,92 contre 7,47.

QUESTIONS ANNEXES

Quelle machine possédez-vous ?

Nous avons noté 47,3 % de T.100, pour, évidemment, 52,7 % de T.110.

Année de sortie de l'usine ?

T.100 ; 1954 : 50 % — 1955 : 22 % — 1956 : 28 %
T.110 ; 1954 : 15 % — 1955 : 65 % — 1956 : 20 %

Combien de machines avez-vous eu ?

Nous avons évidemment affaire ici à des motocyclistes chevronnés, et parmi les possesseurs de T.100, nous trouvons 2,5 machines en moyenne, et 5,5 pour les possesseurs de T.110. 50 % pour les T.100 et 90 % pour les T.110 avaient déjà eu 3 machines et 55 % (T.100) et 45 % (T.110) en étaient à leur sixième machine au moins, avec, dans les T.110, de nombreux propriétaires de plus de 10 machines avec un maximum de 16.

Avez-vous longuement piloté une 350 ou plus, outre votre Triumph ?

T.100 : 55,5 % — T.110 : 90 %.

Votre kilométrage moyen ?

Il se situe à 18.000 km pour la T.100 et 17.500 pour la T.110.

Genre d'utilisation ?

Pour la T.100, qui peut être considérée comme une machine plus sport que la T.110, nous trouvons, dans les genres d'utilisation, celle-ci en dernier lieu : tourisme 100 % — promenade dominicale 44,5 % — domicile-lieu de travail 33,4 % — sport 22,2 %.

T.110 : tourisme 70 % — promenade 60 % — sport 50 % domicile-lieu de travail 40 %.

Genre de conduite ?

La conduite sport prédomine incontestablement : 83,2 % (T.100) — 84 % (T.110) — Tourisme : T.100 50 %, T.110 21 %. Conducteurs adoptant les deux conduites : T.100 33,2 % et T.110 5 %.

Quel âge avez-vous ?

Pour les possesseurs de T.110 : 32 ans 1/2, avec un minimum de 21 ans et un maximum de 49 ans.

Pour les possesseurs de T.100 : 29 ans, avec un minimum de 17 ans et un maximum de 47 ans.

La profession ?

T.100 : Fonctionnaires 30 % — Ouvriers 21 % Employés 19 % — Commerçants 12 % — Professions libérales 9 % — Divers 9 %.

T.110 : Employés 30 % — Ouvriers 25 % — Professions libérales 24,3 % — Commerçants 8 % — Divers 12,7 %.

Quelle serait votre prochaine monture ?

Evidemment, les prochains modèles désirés sont de 500 cc ou plus. Fait remarquable, aucun propriétaire ne signale vouloir s'orienter vers la voiture, même sport.

L'école anglaise l'emporte nettement sur l'école allemande, puisque pour les T.100 nous trouvons 68,4 % contre 31,6 % et pour les T.110 85 % contre 15 %.

Les marques les plus demandées sont Triumph, 65 % pour les T.110 et 31,6 % pour les T.100. Vient ensuite BMW, 31,6 % pour T.100 et 15 % pour T.110. Ensuite Norton, 26,4 % (T.100) et Vincent, 10 % (T.110).

Ainsi les utilisateurs de Triumph semblent être très attachés à leur marque.

Améliorations souhaitées :

Carter de chaîne secondaire étanche :	45 %
Moyeux-freins centraux :	30 %
Cadre plus robuste ou double berceau :	20 %
Étanchéité générale :	18,5 %
Protection :	16 %
Moins de vibrations moteur :	11 %
Fourche AV plus rigide :	10,5 %
Garde-boue plus enveloppants :	10 %
Meilleure accessibilité :	10 %
Coffre à outils plus grand :	9,3 %
Bloc-moteur :	9 %
Plus de silence :	8 %
etc., etc...	

LES 250 2 TEMPS ANGLAIS :

L'Angleterre, terre d'élection du gros mono, plus tard de la grosse twin, dédaignait quelque peu les cylindrées moyennes, ces dernières étant considérées comme secondaires et comme « ne faisant pas sérieux ». C'est à dessein que nous avons employé le passé, car désormais l'industrie d'Outre-Manche semble décidée à attaquer sur tous les fronts. C'est ce que nous exposons lors de la présentation de la « bombe » Royal-Enfield (M.R. N° 1.313) et cette tendance se trouve confirmée, non seulement par Villiers, spécialiste anglais du 2 temps, qui, pour son programme 1957, présente deux nouvelles 250 cmc., l'une en mono, l'autre en bicylindre, mais encore plus par le consortium AMC (AJS-Matchless), qui, à côté de ses grosses cylindrées 4 temps, se lance aujourd'hui dans le 2 temps avec, également, une 250 cmc.

Cette cylindrée connaît donc un regain d'activité dans ce pays, ce qui laisserait penser que de l'autre côté du Channel certains préjugés sur la viabilité des cylindrées moyennes seraient en passe d'être abolis.

Si, évidemment, c'est le nouveau 250 twin qui retiendra davantage notre attention, donnons néanmoins quelques détails du 250 monocylindre.

LE 250 MONO Mk 2H

En fait, il ne s'agit là que d'une extrapolation du 225 cc Mk 1H, bloc-moteur (mais oui) qui vit le jour il y a 2 ans environ.

Mis à part un alésage porté de 63 à 66 mm, fondamentalement le nouveau moteur est demeuré le même, avec même partie basse.

C'est toujours un « longue-course » (rapport course/alésage : 1,09), de 72 mm de course, de 246,4 cmc, qui, avec un carburateur Villiers de 25 mm de passage des gaz et un taux de compression de 7,25 à 1, donne une puissance maximum de 11,5 CV à 4.750 t/m. Même pour un monocylindre, c'est là une puissance spécifique faible à l'heure actuelle : 46,5 CV/l, alors qu'en 1/4 de litre 2 temps de cette cylindrée, 55 à 60 CV/l sont, aujourd'hui, valeur normale. Mais n'oublions pas que le 2 temps, en Angleterre, est considéré comme moteur utilitaire.

LE 250 TWIN Mk 2T

Avec cette réalisation de Villiers, nous sommes en présence du troisième twin anglais, à l'heure actuelle, fonctionnant selon le cycle à 2 temps, après Excelsior et Anzani.

Mais il ne s'agit pas là de la première réalisation du spécialiste anglais du 2 temps : déjà, il y a une trentaine d'années (vers 1927, plus exactement) un 350 twin 2 temps équipa la Francis-Barnett « Pullman ».

Comment se présente ce 250 bicylindre à bloc-moteur qui pèse 34 kgs, comment est-il réalisé, quelles sont ses caractéristiques et ses performances ? C'est ce que nous allons voir maintenant.

LE MOTEUR PROPREMENT DIT

Il s'agit ici de deux 125 cmc accolés.

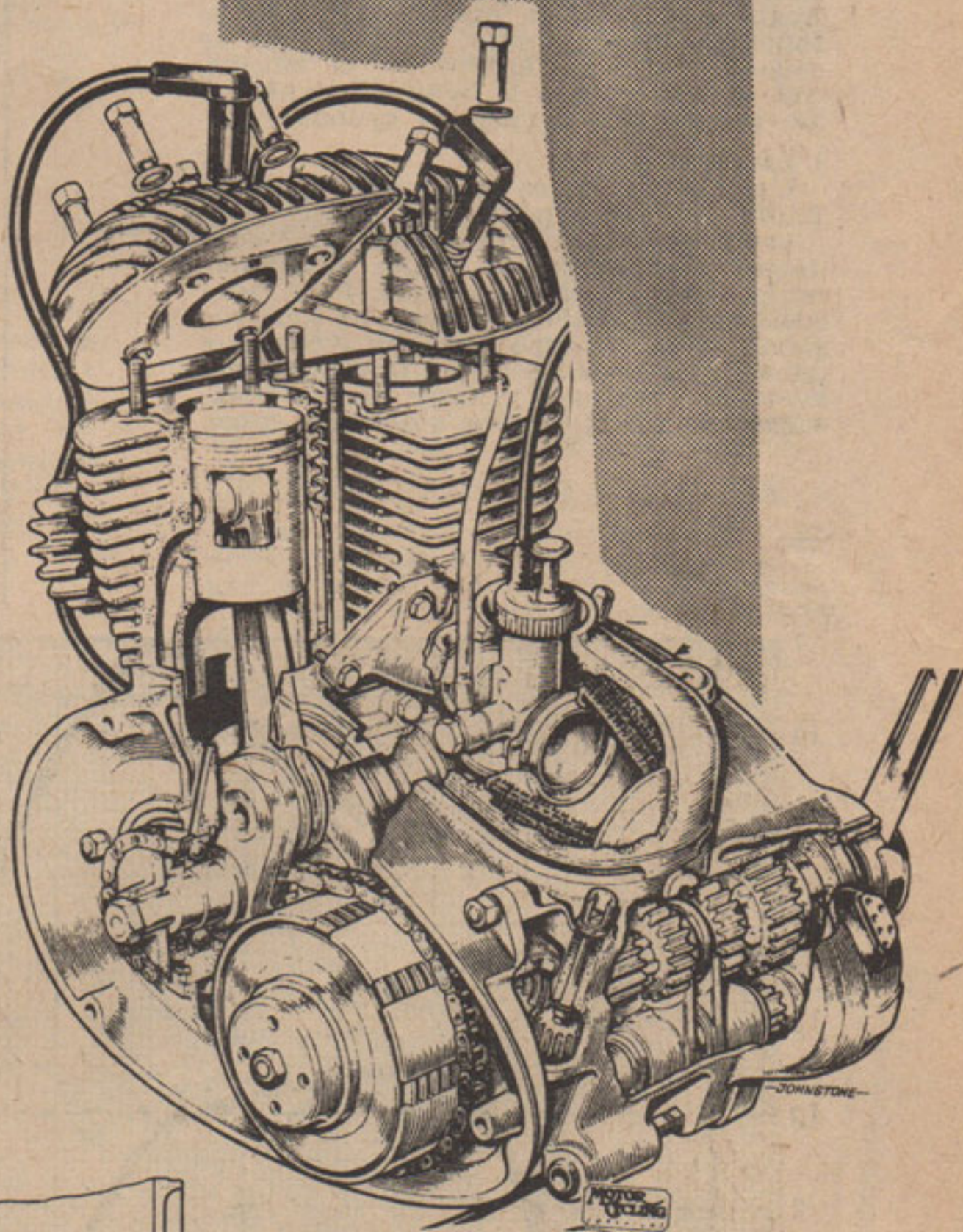
LES CYLINDRES

Les cylindres, en fonte, sont séparés et fixés au carter-moteur chacun par 4 co-

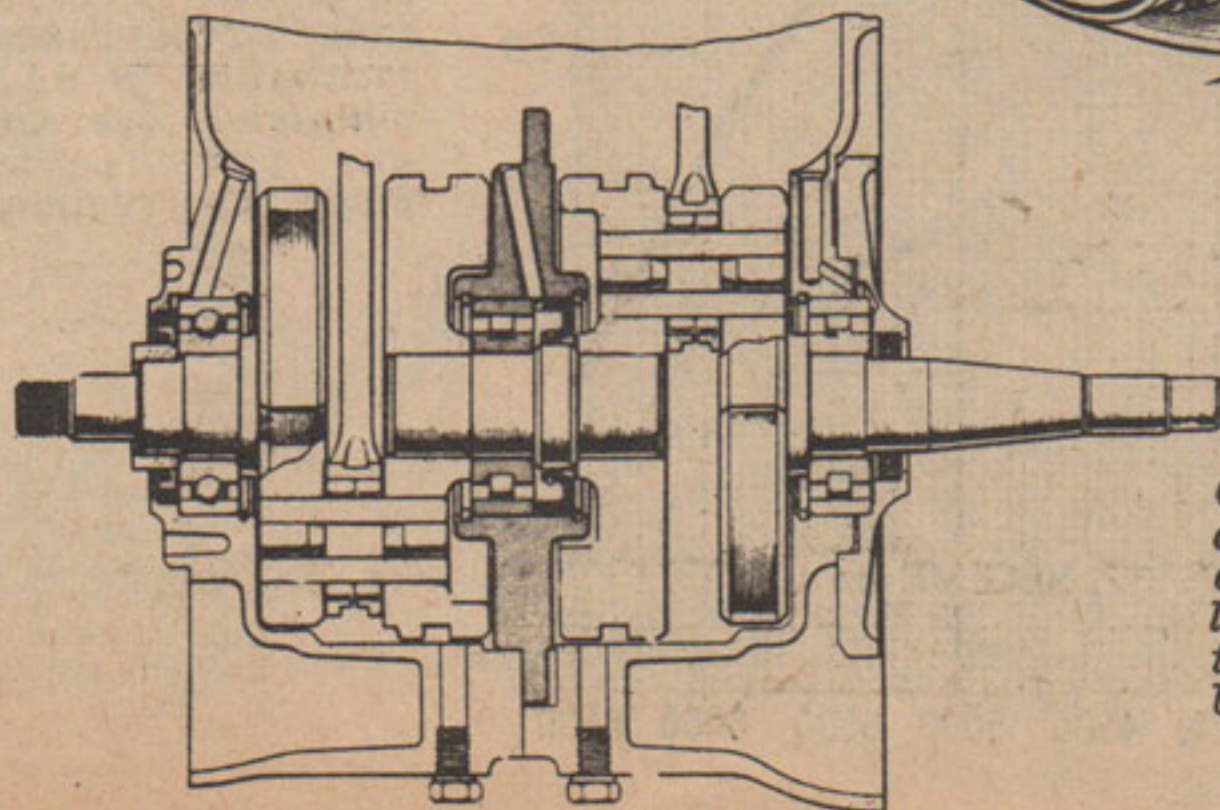
SOUCI D'EXPORTATION ?

250 VILLIERS

250 A. M. C



Voici le nouveau vertical-twin deux temps créé par les ingénieurs de chez Villiers. Cylindres et culasses sont séparés et maintenus en place par de longues colonnettes.



Coupe de l'embellage assemblé en plusieurs éléments. Notez le roulement à rouleaux, central, et le montage des bielles sur double rangée de galets.

lonnettes, qui servent donc en même temps à la fixation des culasses.

Les ailettes, très classiques, existent également sur les faces intérieures, entre les 2 fûts, tout au moins à leur partie supérieure. A leur partie basse, en raison des bossages ménagés pour le passage des transferts, ces ailettes sont supprimées, faute de place.

Le moteur demeure, dans la tradition britannique et Villiers : un « longue-course », même un très « longue course » (rapport course/alésage : 1,27 à 1) avec un alésage de 50 mm pour une course de 63,5.

★

Dans ces cylindres se meuvent les pistons à calotte plate (nous avons un balayage du type Schnurle) et longue jupe, munis de 2 segments d'étanchéité seulement,

LES CULASSES

Les culasses, en alliage léger, sont séparément détachables.

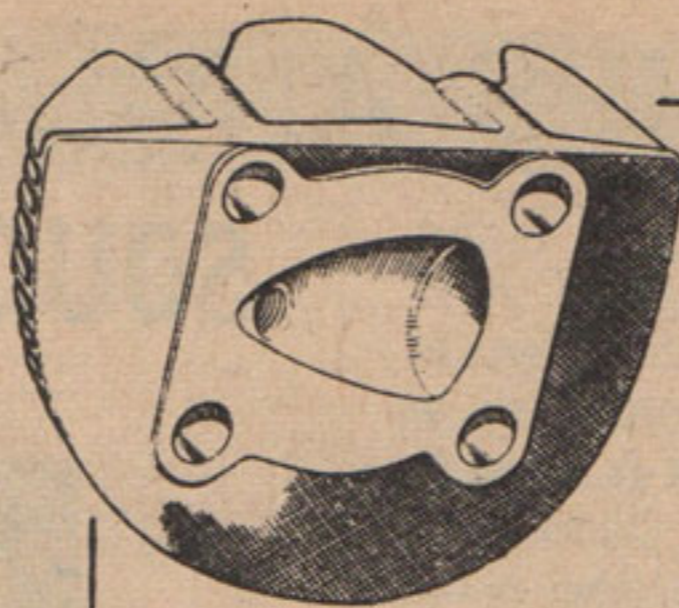
Mais le plus intéressant est incontestablement la forme de leur chambre de combustion :

Nous sommes en présence d'un triangle isocèle, assez allongé, et aux côtés un peu curvilignes (voir illustration), la base de ce triangle se trouvant vers l'avant. De plus, c'est du côté de cette base que la chambre de combustion est la plus profonde, cette profondeur allant en diminuant au fur et à mesure que l'on se rapproche de la pointe. Et c'est près de celle-ci, donc en arrière de la culasse, que se trouve fixée la bougie, inclinée de 30° par rapport à l'axe du cylindre.

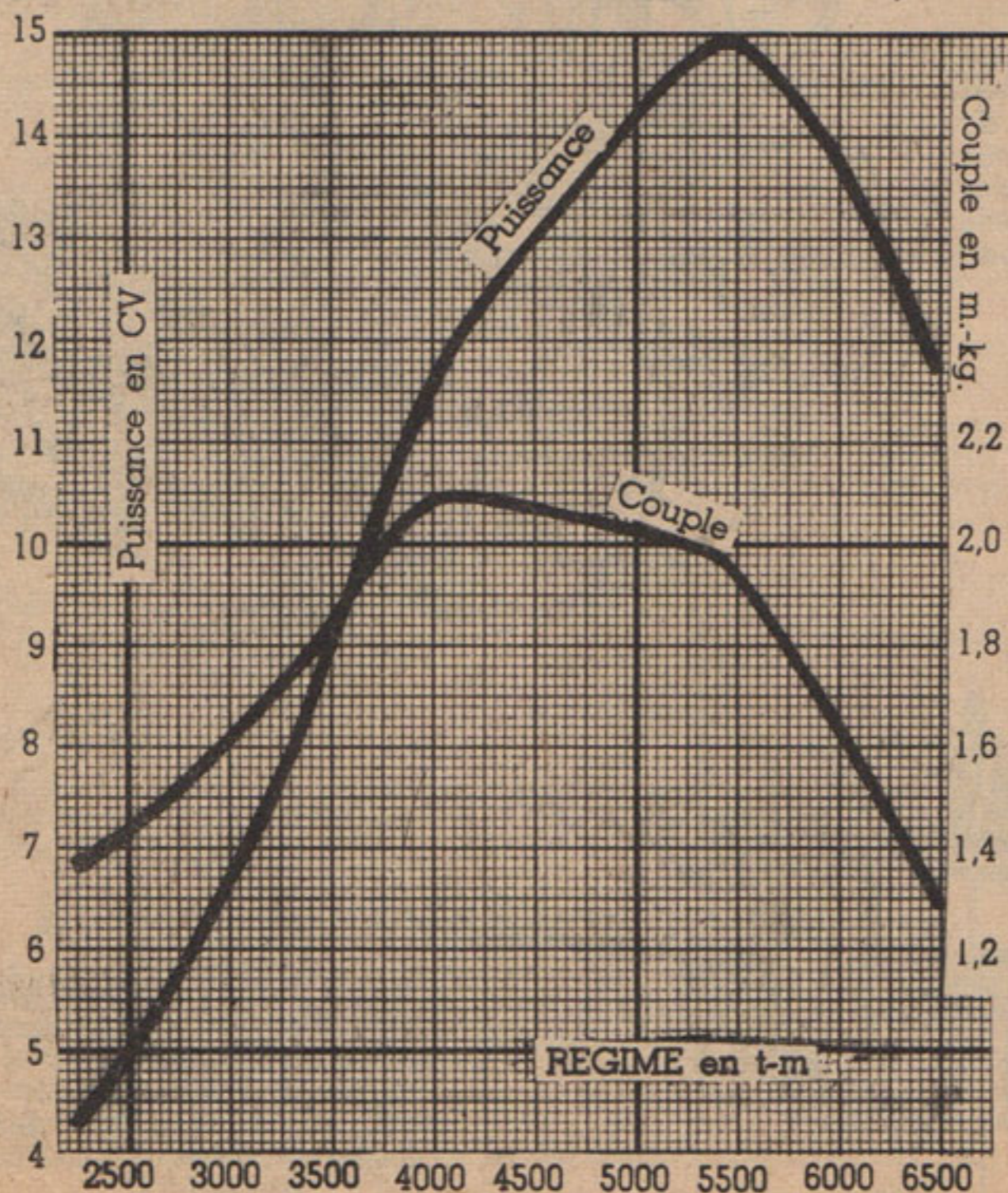
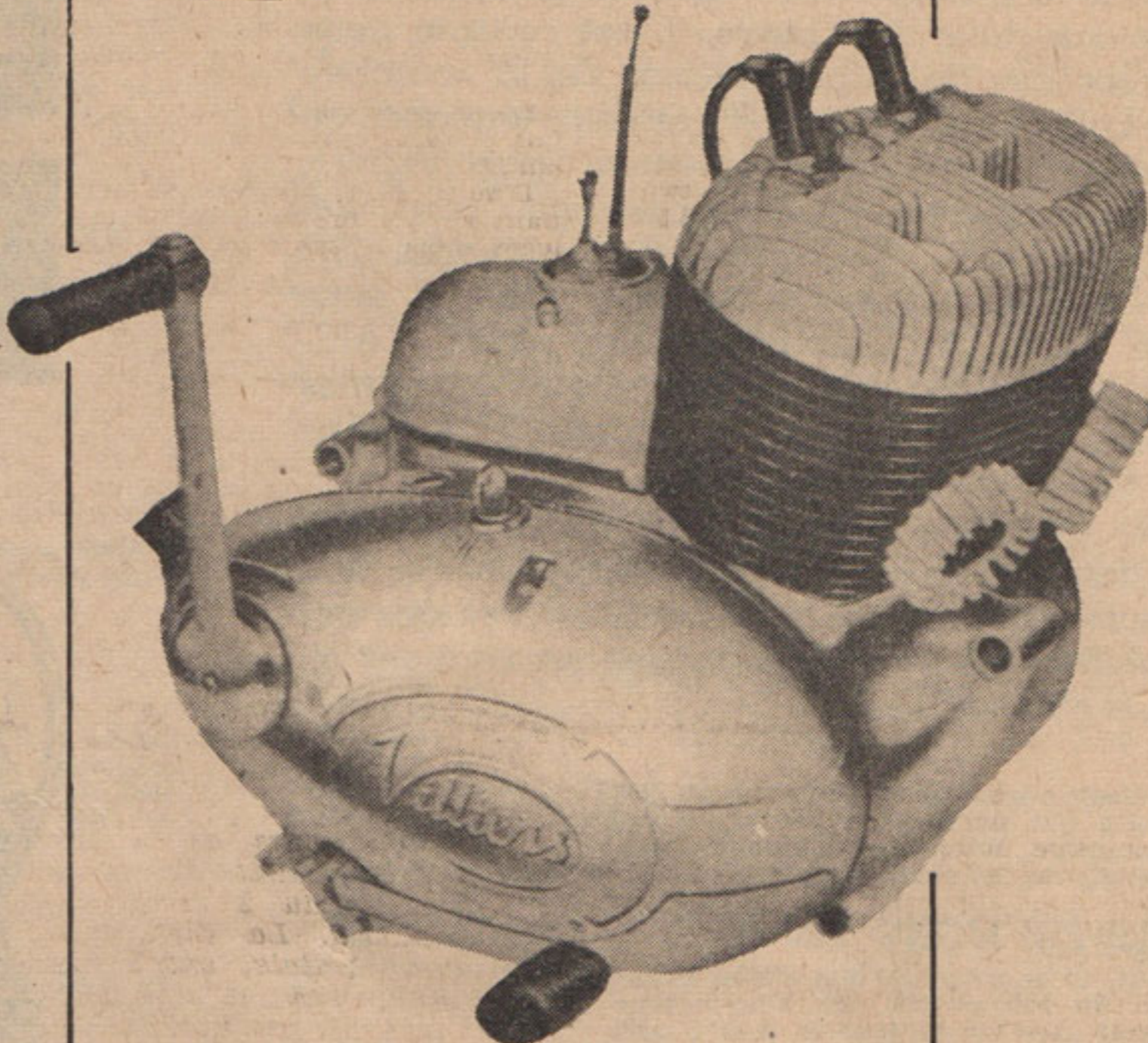
L'EMBIELLAGE

L'embiellage de ce twin, pour un bicylindre, est démontable en 7 parties.

Les 2 queues du vilebrequin sont solitaires, chacune, d'une masse équilibrée, de la forme la plus classique. Puis viennent les 2 manetons sur lesquels sont enfilés avec interposition de rouleaux jointifs, les têtes de bielle. Ces manetons viennent ensuite s'emboîter dans 2 masses circulaires et pleines, qui jouent ainsi,



Si le 250 cmc. Villiers est très classique extérieurement et témoigne d'un souci de netteté certain, par contre, la forme des chambres de combustion (à gauche) est tout à fait inhabituelle. La bougie est déportée vers l'arrière.



Rompant avec une habitude malheureusement courante chez les constructeurs britanniques, Villiers communique la courbe de puissance de son nouveau twin. La puissance maximum n'est maintenue que sur une très petite plage de régime.

en même temps, le rôle de volants d'inertie. Enfin ces deux volants sont reliés par une portée d'assez fort diamètre et qui repose, par l'intermédiaire d'un roulement à rouleaux, dans le palier central du carter sur lequel nous reviendrons.

Côté transmission primaire, l'embiellage repose sur un roulement à billes, et sur un roulement à rouleaux côté volant magnétique.

LE CARTER

Ce qui est intéressant, dans le carter d'un twin 2 temps, c'est l'assemblage des 2 demi-carter, des 2 carters-pompes.

Ici, cet assemblage est réalisé par une sorte de grand disque, fixé intérieurement par 3 boulons au carter-pompe du côté transmission.

C'est dans ce disque qu'est ménagé le palier recevant les roulements à rouleaux supportant l'embiellage par son milieu. Et, afin d'assurer la lubrification nécessaire, ce disque est percé d'un côté, jusqu'au palier central ; à ce propos inutile d'ajouter qu'un joint en caoutchouc synthétique assure l'étanchéité nécessaire entre les deux carters-pompe.

L'ALLUMAGE

L'allumage et l'éclairage sont assurés par un volant magnétique Villiers octopolaire, adoptant une solution assez originale.

Deux des 4 bobines sont réservées pour l'allumage, chacune d'elle chargée de fournir le courant primaire de chacune des bougies. Donc chaque bougie a un allumage indépendant, avec chacune son rupteur, son condensateur, et sa bobine haute tension séparée.

Les deux autres bobines fournissent le courant qui, après passage par le redresseur, vient recharger la batterie et sert pour l'éclairage.

CARBURATEUR

Le carburateur Villiers, de 22 mm de passage des gaz, est unique et alimente les deux cylindres par l'intermédiaire d'une courte pipe d'admission en Y.

Mais il est intéressant de noter, surtout pour l'Angleterre, le fait que ce carburateur se trouve sous un capotage en alliage léger, qui fait partiellement office de chambre de tranquillisation. C'est dans ce capotage que se trouve le curieux filtre à air tronconique.

CARACTERISTIQUES MOTEUR

Alimenté par un carburateur Villiers unique, de 22 mm de passage des gaz, compressé à 8,2 à 1 (c'est là une valeur élevée, mais à laquelle nous sommes habitués, chez Villiers), ce nouveau twin développe une puissance de 15 CV à 5.500 t/m.

Si, pour nous, continentaux, il ne s'agit pas là d'une puissance exceptionnelle pour un bicylindre 2 temps de cette cylindrée, il faut, en fait, saluer comme il convient ce chiffre, tout à fait inhabituel en Angleterre, où des puissances spécifiques de 60 CV/l ne se trouvent que sur de grosses cylindrées à soupapes en tête.

Quant au couple, il dépasse les 2 mkg entre 3.750 et 5.250 t/m, avec un maximum de 2,1 mkg à 4.100 t/m.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSION

Depuis la sortie du 224 cmc, il y a 2 ans, Villiers a maintenant adopté la conception bloc-moteur (en place de l'ancien semi-bloc), mais en conservant la boîte de vitesses à prise directe.

TRANSMISSION PRIMAIRE

Rien de particulier à signaler au sujet de celle-ci : une classique transmission par chaîne simple, donnant une démultiplication de 2,15 à 1 (20 dents au pignon moteur, et 13 dents à la couronne d'embrayage).

EMBRAYAGE

Celui-ci, à 4 disques de 11,5 cm de diamètre, mérite que l'on en dise quelques mots.

D'une part les garnitures « liège » ont fait place à un autre matériau : la « Néolangite ».

D'autre part, les ressorts sont maintenant au nombre de 9, de 25 mm de long, logés dans le corps de l'embrayage.

LA BOITE DE VITESSES

Ainsi que nous l'avons dit, il s'agit d'une boîte à prise directe.

Les rapports internes : 1 à 1 (100 %) — 1,32 à 1 (75,75 %) — 1,9 à 1 (52,6 %) et 3,06 à 1 (31,7 %), assez « étalés » pour une boîte anglaise, sont très correctement étagés, si ce n'est une première très légèrement trop courte. Afin de répondre aux « canons » mathématiques, elle devrait se situer à 2,98 à 1 (33,55 %) au

lieu de 3,06 à 1. Mais cette différence, minime, est due aux problèmes de construction (nombre de dents et module).

TRANSMISSION SECONDAIRE

Villiers, ne construisant que des moteurs, ne fournit donc que le pignon de sortie de boîte, prévu avec 18 dents.

Mais les anglais venant, maintenant, à la transmission arrière enclose sous carter étanche, le carter gauche est prévu d'origine, tout au moins dans une de ses versions, avec 2 tunnels de sortie auxquels peuvent se raccorder les gaines en caoutchouc synthétique d'un carter de chaîne.

ESSAI - CONCLUSION

En guise de conclusion, nous donnerons les résultats d'essais effectués par notre confrère britannique « Motor Cycling » avec une DMW équipée du 250 twin Villiers Mk 2T.

★
Vitesse max. en 2^e : 72,5 kmh (6.600 t/m)
Vitesse max. en 3^e : 96,5 kmh (6.500 t/m)
Vitesse max. en 4^e : 114 kmh (5.600 t/m)
400 m. départ lancé : moyenne 113 kmh
400 m. départ arrêté : moyenne : 72,5 kmh

★
Consommation à 48 kmh : 2,8 l/100 km
— 64 kmh : 3,6 l/100 km
— 80 kmh : 4,4 l/100 km

★
Donc moteur sans prétention sportive, mais un « utilitaire » au sens moderne du terme, genre 250 JLO.

J. B.

A. M. C.

Dans cette nouvelle orientation vers le 2 temps, plus significative encore nous apparaît la réalisation de l'AMC (AJS - Matchless) jusqu'à spécialisée dans le 4 temps.

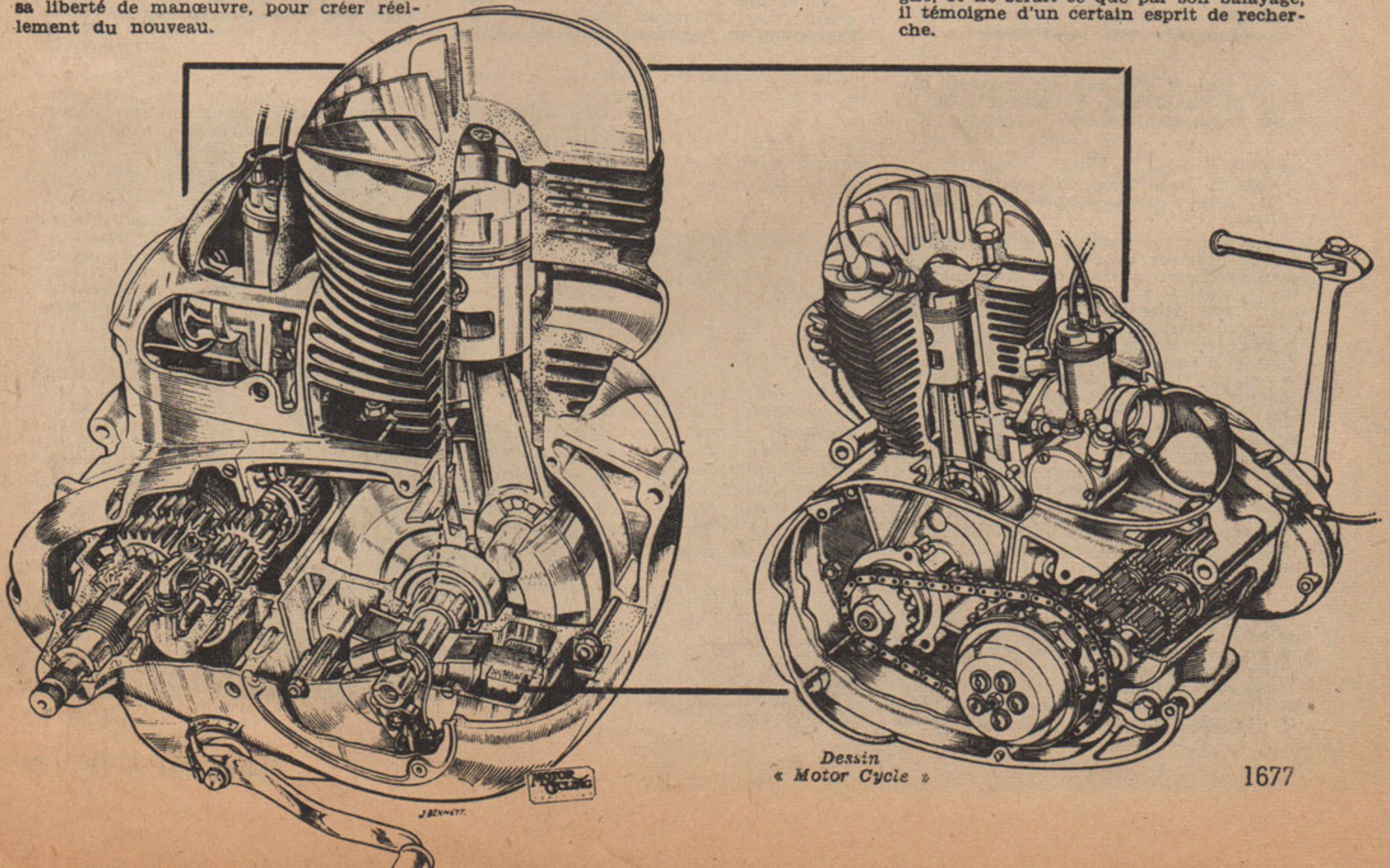
On peut toutefois regretter qu'AMC, qui n'avait pas le handicap d'avoir de précédents modèles de 2 temps en construction, n'ait pas profité davantage de sa liberté de manœuvre, pour créer réellement du nouveau.

Ces deux vues en « crevé » nous permettent de connaître l'anatomie du 2 temps réalisé par A.M.C. La différence de section, brutale, entre lumière d'échappement et pipe d'échappement est inattendue.

En effet, dans ses grandes lignes, celui-ci apparaît comme étant assez près du 250 mono Villiers, et semble, de toute façon, destiné au même genre de machines, à caractère typiquement utilitaire.

UN BALAYAGE « LAMINAIRE »

Il ne faudrait cependant pas croire que notre AMC est classique sur toute la ligne, et ne serait-ce que par son balayage, il témoigne d'un certain esprit de recherche.

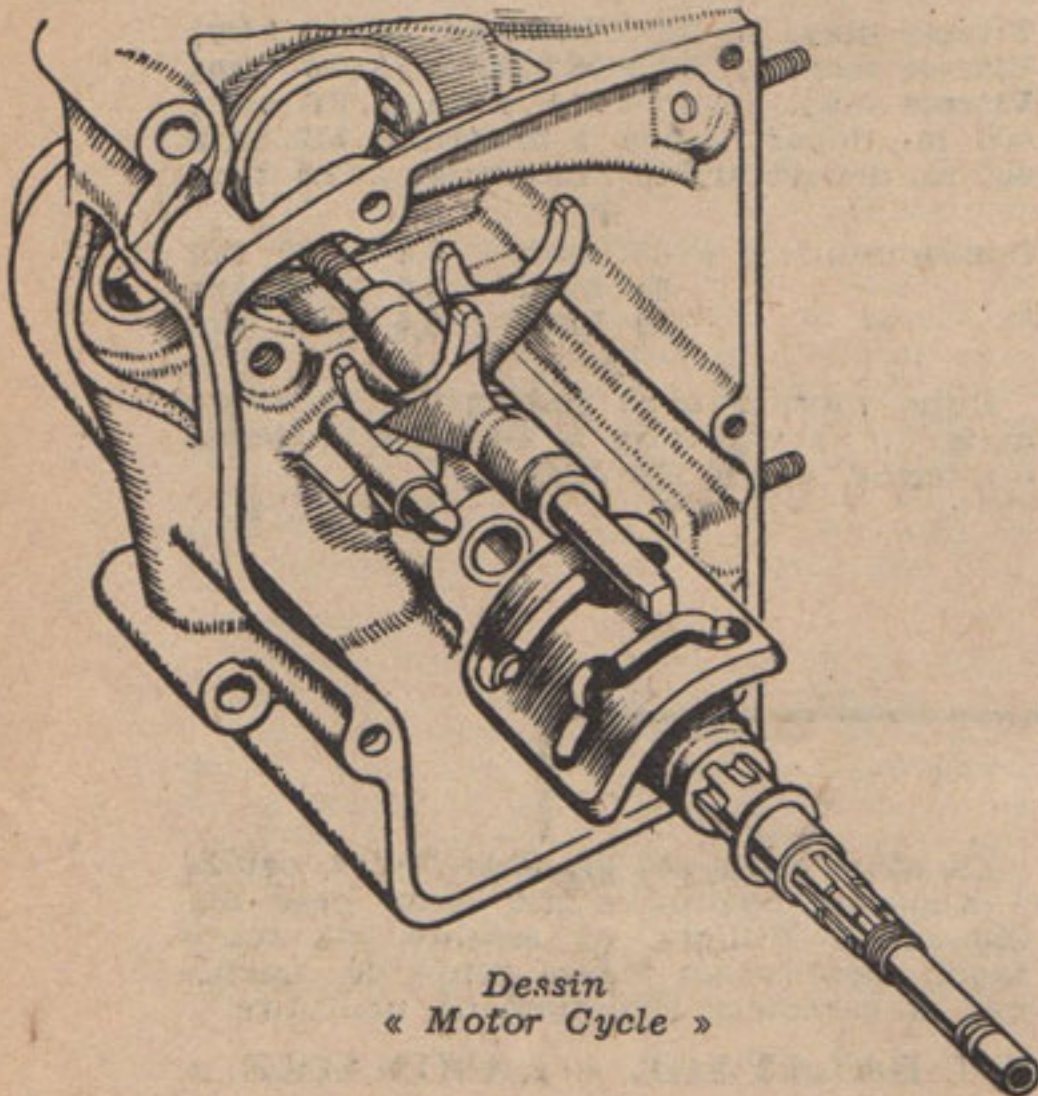


Dessin « Motor Cycle »

Le carburateur enclos — là encore, Jawa a fait école — est un Amal Monobloc 389, dont on retiendra surtout le passage de gaz important de 28,6 mm, alors qu'il est plus courant de trouver 26 à 27 mm pour un tel genre de moteur de même cylindrée.

Ce large passage de gaz a d'ailleurs nécessité l'emploi d'une lumière d'admission divisée en son centre (verticalement) par une barrette, la tubulure d'admission débouchant perpendiculairement dans le cylindre.

Les deux transferts sont opposés, mais sont directement usinés, frisés, dans l'épaisseur du cylindre fonte. Il n'y a donc pas de parois entre transfert et piston, et c'est précisément la jupe de ce dernier qui remplace cette cloison.



Dessin
« Motor Cycle »

Détails du sélecteur et des fourchettes de commande. La forme de la grille de sélection, incurvée, est inhabituelle.

Ceci permet d'obtenir un meilleur usinage des transferts, la possibilité de les polir soigneusement, etc...

★

Mais où le balayage devient particulier, c'est lorsque nous examinons piston et culasse.

Le sommet du piston, au dessus du segment supérieur qui est chromé, possède deux échancrures en regard des transferts. Ces échancrures, proportionnellement assez hautes, redressent vers la culasse les gaz, en début de transfert, et, quand le piston arrive vers son point mort haut, deux excroissances, sur la face interne de la culasse, viennent en partie boucher ces échancrures (voir illustration).

Il s'ensuit que la colonne gazeuse, en fin de transfert, reçoit une nouvelle impulsion, par l'effet de ces excroissances qui viennent chasser, vers le milieu de la chambre de combustion, les gaz contenus dans les deux échancrures du piston.

Il s'ensuivrait, d'après nos confrères anglais, un parfait balayage éliminant notamment la marche sur 4 temps.

★

De la culasse en alliage léger, nous dirons encore qu'elle possède des ailettes disposées radialement, comme sur les anciens Villiers Brooklands, et que ces ailettes se remarquent par certaines « boursoffures » qui éviteraient en grande partie les effets de vibrations et résonances.

UN VRAI « MADE IN ENGLAND »

En dehors de cela, l'AMC nous apparaît comme étant des plus classique, et répondant en outre à deux grands canons de l'école anglaise, moteur longue course, et boîte à prise directe.

L'alésage est en effet de 66 mm pour une course de 72,8 mm — soit un rapport de 1,1 — ce qui donne une cylindrée de 249 cmc.

Autre particularité bien anglaise pour un deux temps, le taux de compression est assez élevé, étant de 8,25 à 1.

★

L'embiellage tourne sur 3 roulements, deux du type à billes côté transmission primaire, un du type à rouleaux côté dynamo, tandis qu'au maneton, nous trouvons des galets maintenus dans une cage en duralumin, et, au pied de bielle, une bague.

Le graissage des roulements de vilebrequin se fait par deux petits canaux percés dans l'épaisseur du carter à la base des transferts, et débouchant en face des roulements.

★

En bout de vilebrequin, côté droit, nous trouvons clavetée la dynamo Wico-Pacy 6 V, avec le rupteur monté extérieurement et facilement accessible, après avoir enlevé une petite porte de visite.

Du côté gauche, la transmission primaire par chaîne, de rapport 1,95 à 1 (43/22).

L'embrayage, monté en bout d'arbre principal de boîte, se compose de 4 disques garnis de klingerite.

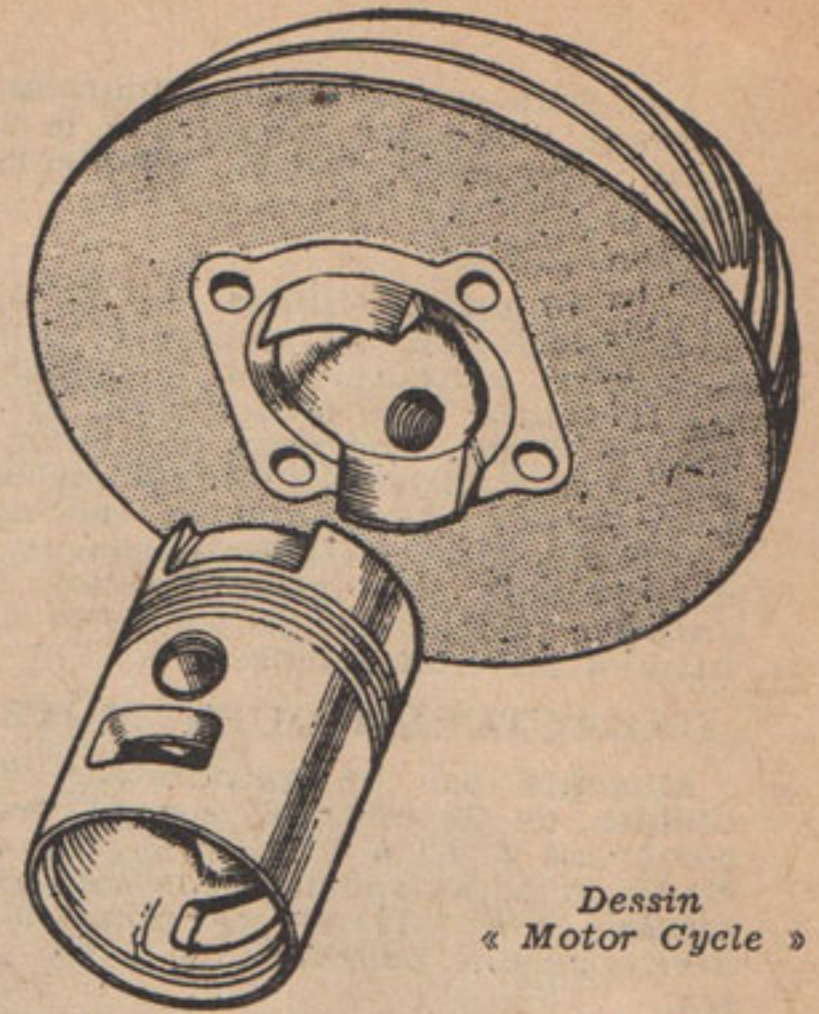
Les arbres de boîte reposent sur roulements à billes ou à rouleaux.

Quant à la boîte de vitesses en elle-même, elle donne 4 rapports, 1 - 1,3 - 1,85 et 2,95 à 1 et forme bloc avec le moteur. Donc rapports parfaitement étagés mathématiquement, avec une première un tout petit peu trop courte, pour des raisons déjà exposées dans l'étude du twin Villiers.

Pignon de sortie de boîte de 19 dents.

PERFORMANCES

Ici encore nous terminerons en indiquant ce qu'ont réalisé nos collègues britanniques, en regrettant toutefois qu'avec



Dessin
« Motor Cycle »

Une des particularités techniques de l'AMC réside dans ces deux excroissances, sur la face interne de la culasse, qui viennent s'emboîter dans des encoches pratiquées dans le piston, quand celui-ci est au P.M.H.

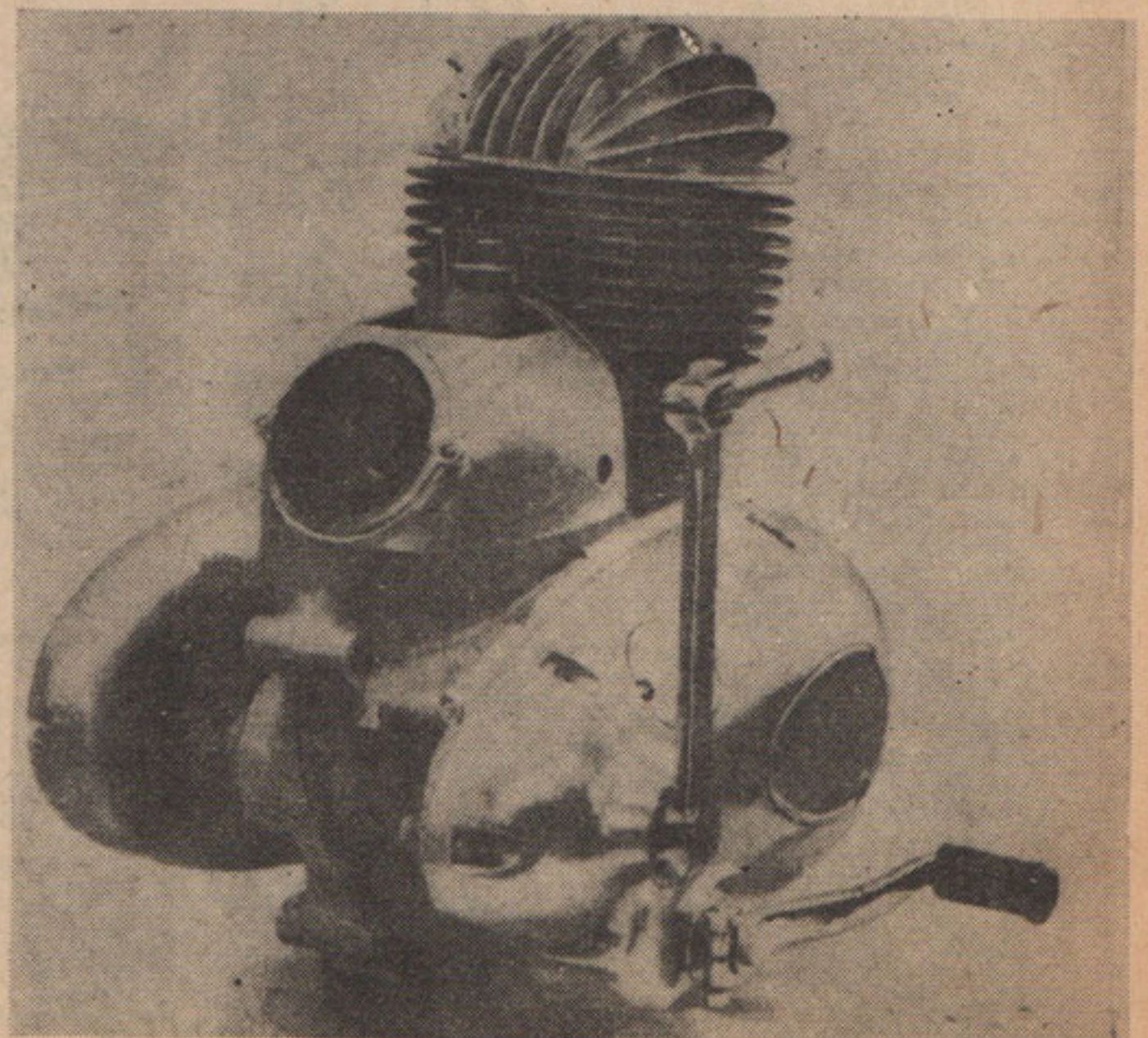
le 250 cc AMC ils ne se soient pas livrés à un test systématique, mais à un simple galop d'essai.

Pour le moment, ce moteur n'est monté que par Francis-Barnett, qui vend ce modèle pour une vitesse de 112 kmh, ce qui de notre part ne fera l'objet d'aucun commentaire, car l'AMC s'est abstenue d'indiquer toute puissance ou couple.

D'après nos confrères, voici les résultats enregistrés avec un Smith chronométrique : 69 kmh en seconde, 96 kmh en troisième, tandis que les 112 kmh semblent être véritablement le plafond en quatrième. En somme, un nouveau deux temps apparemment bien tranquille, et qui ne constitue un pas en avant que pour nos voisins britanniques.

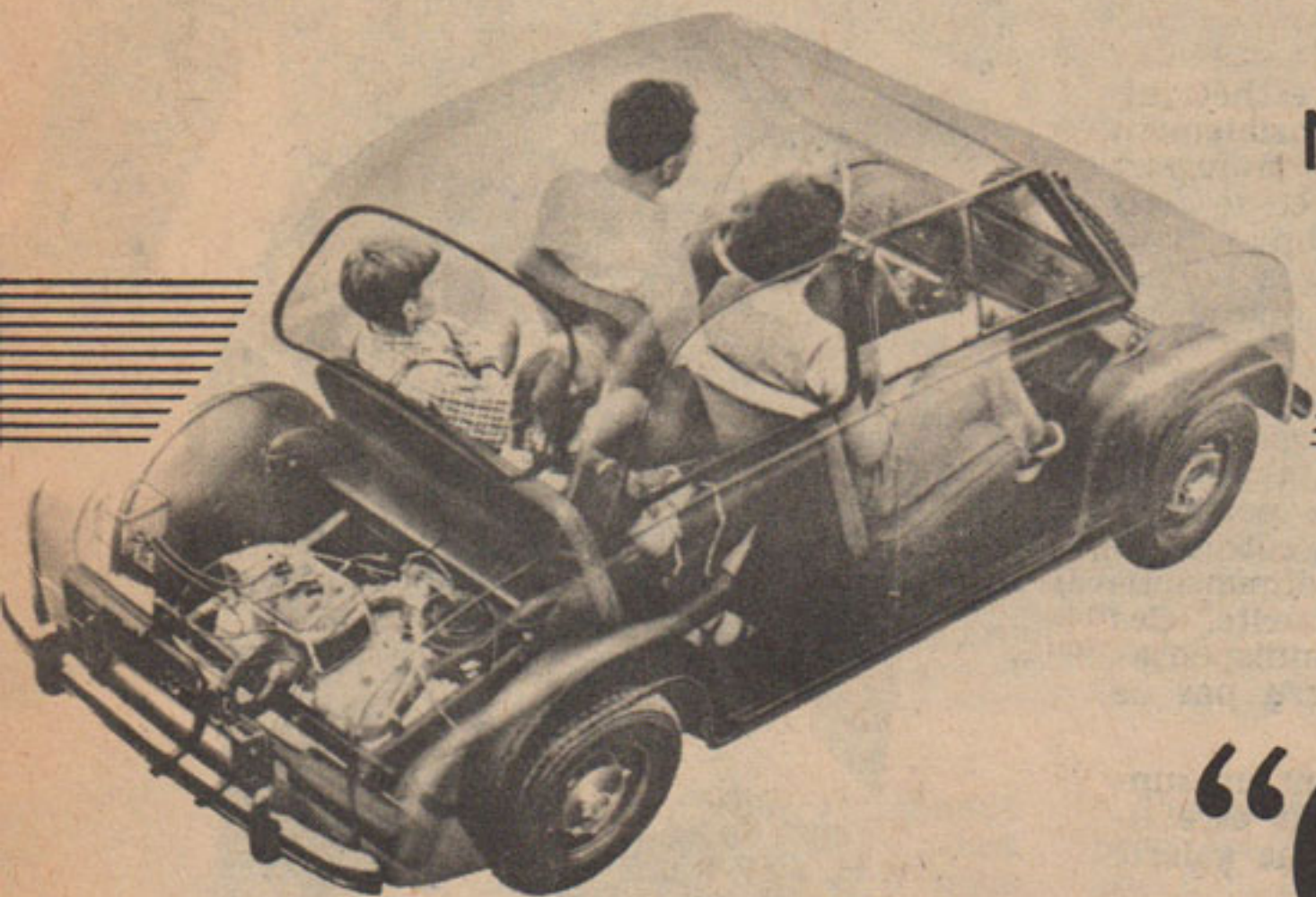
C. R.

Sous cet angle également, l'AMC apparaît comme un moteur de lignes nettes. Le manchon en caoutchouc recouvrant le carburateur, est, ici, enlevé



LA VOITURETTE : UNE DES TENDANCES DOMINANTES DE L'INDUSTRIE ALLEMANDE

NOUS AVONS ESSAYÉ POUR VOUS



LA "GOGGOMOBIL"

Le récent Salon de Francfort ayant été marqué par le succès de la voiturette, qui a séduit aussi bien le public que les constructeurs motocyclistes, il nous a semblé intéressant d'essayer l'un des plus populaires modèles allemands.

Cette occasion m'est offerte aujourd'hui, grâce à notre vieille connaissance C. Christophe, qui ramena de Munich un des petits véhicules allemands actuellement les plus en vogue, la Goggomobil.

Ce véhicule étant importé depuis peu par la S.I.D.A.M., nous avons effectué l'essai complet, tant, dès notre prise de contact, nous étions sûrs de l'excellence des résultats que nous obtiendrions ultérieurement.

Mais d'abord, faisons connaissance avec la Goggomobil, et signalons, pour ceux qui ont déjà entendu parler des motocyclettes Adler, que le moteur de la Goggomobil lui ressemble assez, puisque ces deux moteurs sont dus au même ingénieur.

LE MOTEUR

La « Goggomobil » est propulsée par un moteur « maison », qui possède des caractéristiques bien particulières. Ceci n'étonnera personne si l'on tient compte qu'il a été conçu et réalisé par l'ingénieur allemand Dozekal qui a déjà à son actif la réalisation du moteur Adler. Toutefois il s'agit, pour le moteur Goggo, d'une technique différente, surtout en ce qui concerne la jonction intérieure des queues de vilebrequin au centre des carters du moteur. Elles sont rectifiées avec précision et s'emboîtent intimement l'une dans l'autre.

L'opération est d'ailleurs effectuée à la presse, ce qui implique pour le démontage la nécessité d'utiliser un outillage spécial. D'autre part, quatre pignons de dimensions réduites ont été montés en sortie de la boîte de vitesses pour réaliser un différentiel simple et de peu d'encombrement. Il est incorporé au carter de la boîte.

Le moteur est placé à l'arrière et la traction pour les roues arrière s'effectue un peu suivant la technique maintenant adoptée « du tout à l'arrière » sur des voitures de cylindrée supérieure.

Avant d'entrer dans le détail, il est utile de connaître les caractéristiques principales de cette intéressante petite voiture.

Si les places arrière sont occupées, une galerie de toit (en supplément) reçoit les bagages. Premier contact avec le Goggomobil : notre scepticisme naturel ne devait pas résister aux résultats obtenus.

SES CARACTÉRISTIQUES

C'est un parallèle-twin du cycle à 2 temps de 58 mm d'alésage et de 56 de course. Donc un moteur supercarré à cylindres séparés de 300 cmc de cylindrée. Le taux de compression est de 5 à 1. A 4.800 tours-min. il développe une puissance de 14,8 CV (normes DIN). L'allumage, l'éclairage et le démarreur sont alimentés par une dynamo de 12 volts, 130 watts, avec une batterie et bobines séparées.

La boîte de vitesses est à 4 rapports et marche arrière commandés par renvois et tringlerie.

Refroidissement : Le refroidissement est assuré par une soufflerie qui projette l'air frais dans un capot



en tôle recouvrant les culasses et les cylindres.

LE CHASSIS

A proprement parler, il n'y a pas de châssis, puisqu'il s'agit d'un ensemble monocoque. La partie inférieure est une plate-forme en tôle d'acier avec renfort central présentant la forme d'une poutre carrée à l'intérieur de laquelle passent les différentes commandes et la tringle du changement de vitesses.

Les éléments de tôle d'acier qui composent la coque sont assemblés par points de soudure électrique.

LES SUSPENSIONS

Sur une voiture légère, l'efficacité des suspensions est liée au diamètre des roues. La Goggomobil est équipée

Accès aux places arrière en rabattant le dossier du siège avant.

LA CARROSSERIE

Elle a une forme très esthétique. L'avant et l'arrière sont sensiblement identiques. Prévue pour le transport de deux grandes personnes et de deux enfants, on peut, à l'occasion, y tenir à quatre adultes. Deux larges portières permettent l'accès aux places arrière.

Parmi les accessoires livrés en série avec la Goggomobil, soulignons les deux déflecteurs d'air orientables placés en avant des glaces des portières. Le pare-brise, les glaces de côté et la lunette arrière largement dimensionnée sont en verre de sécurité. Ces déflecteurs sont d'ailleurs indispensables dans une voiture qui n'a pas de glaces descendantes.

Sur demande et moyennant un supplément, la Goggomobil peut être livrée avec un toit ouvrant, une galerie porte-bagages sur le toit.

Sur le pare-brise, un seul essuie-glace électrique suffit par temps de pluie pour nettoyer une surface suffisante pour que le conducteur et le passager aient une parfaite visibilité.

Contre un léger supplément de prix, la voiture peut être équipée d'un appareil centralisant sur le tube de direction toutes les commandes électriques. Il est muni d'un levier latéral qui permet d'établir tous les contacts sans lâcher le volant.

L'ÉCLAIRAGE

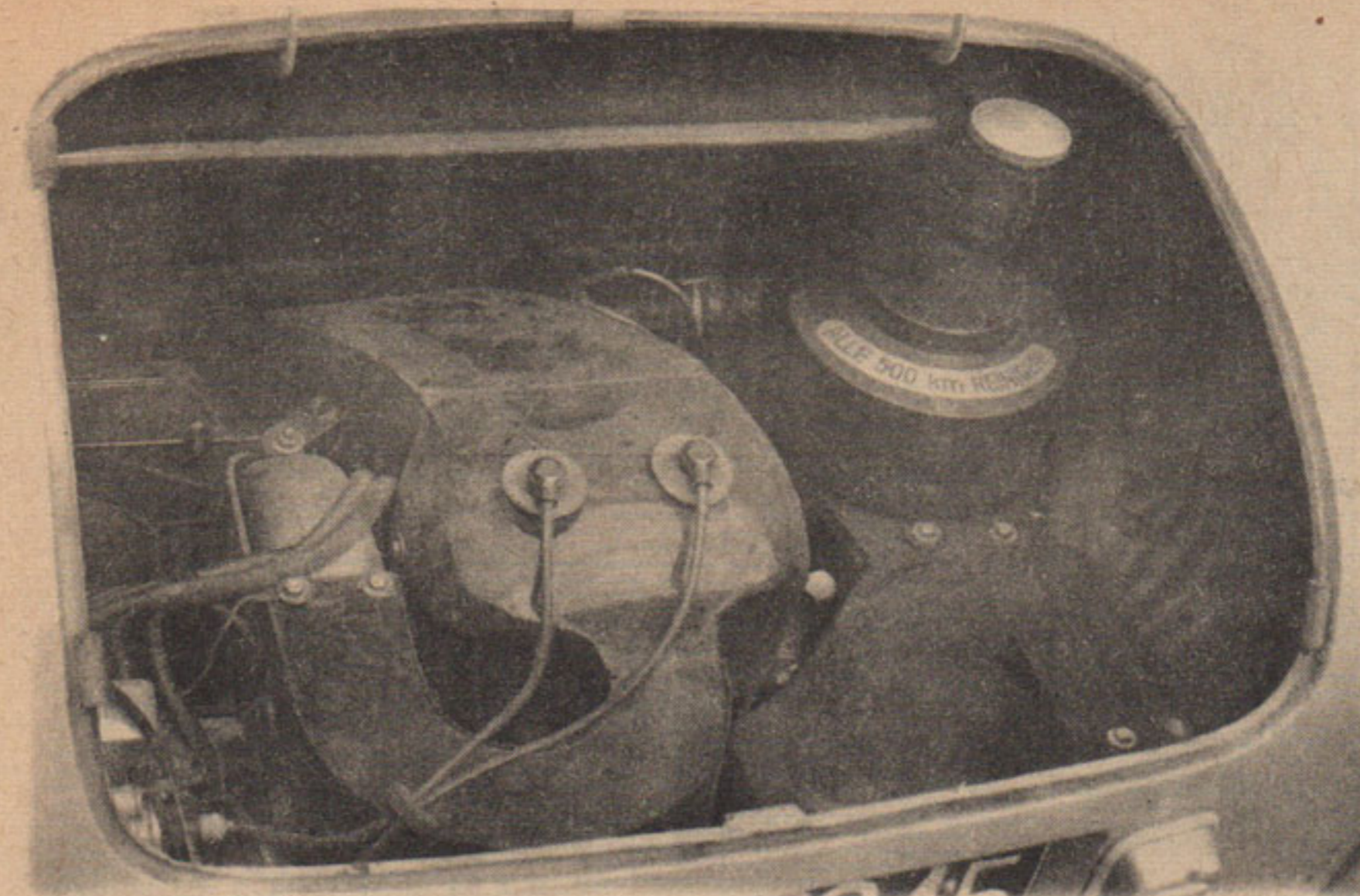
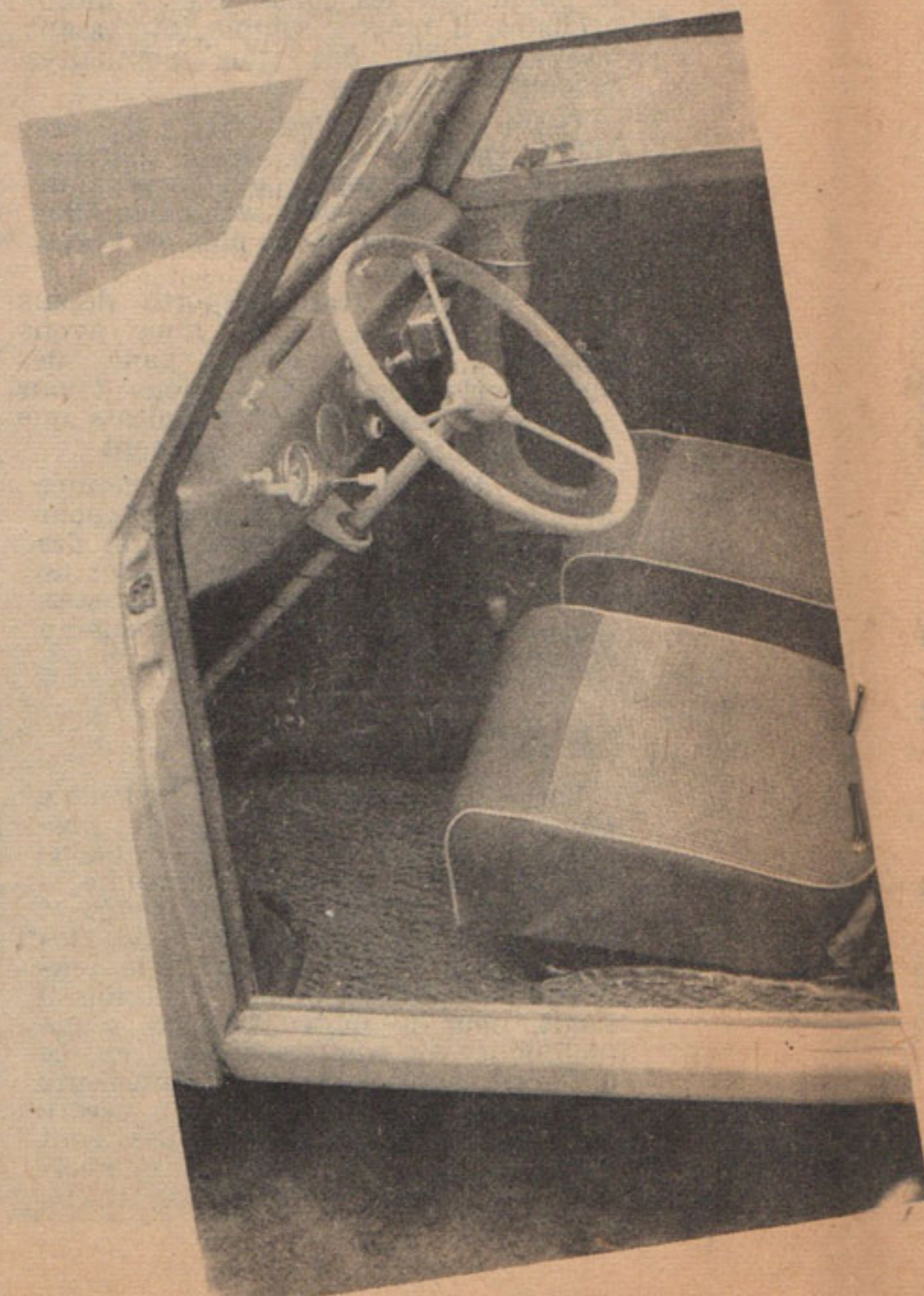
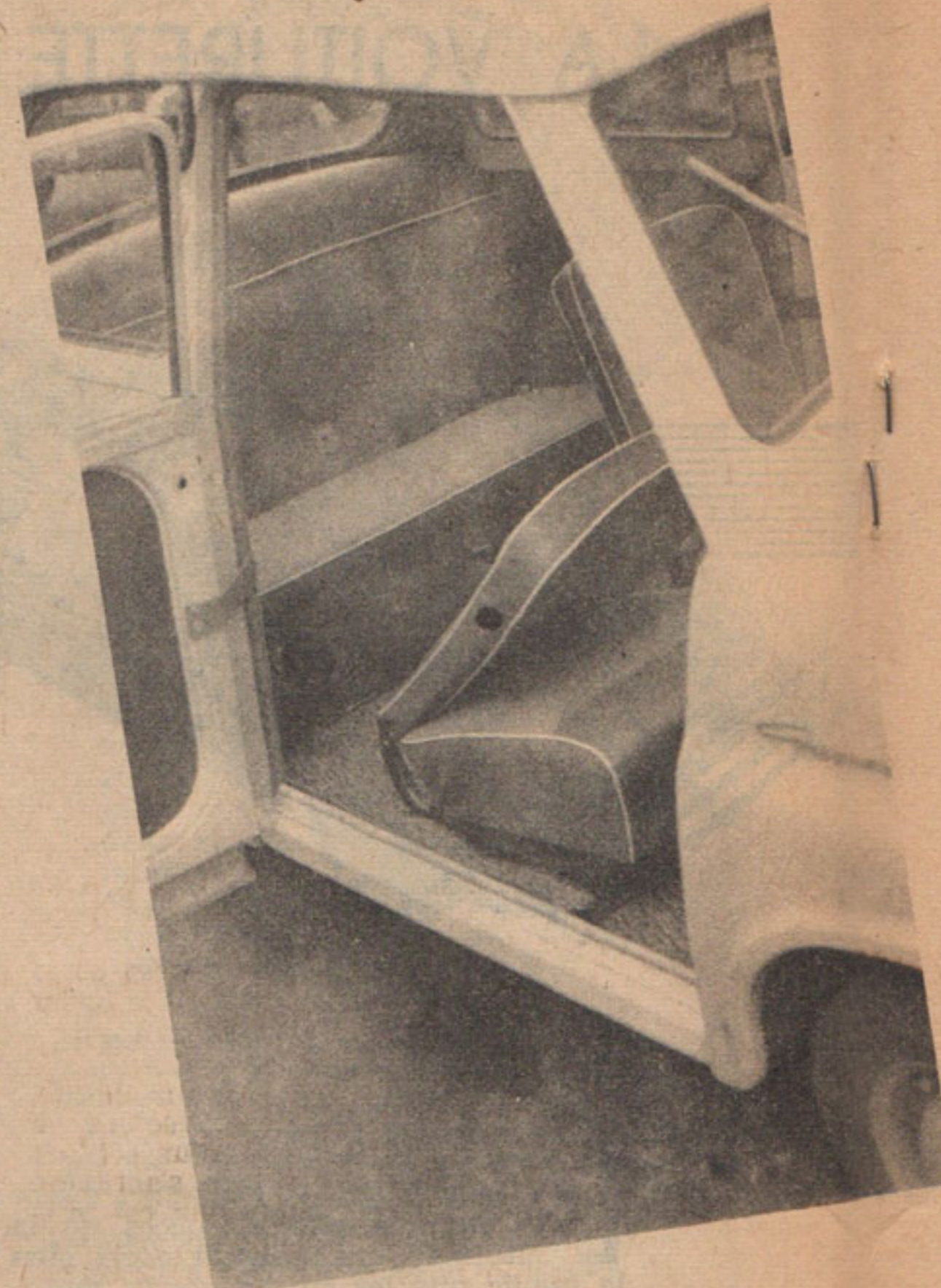
Les deux phares avant sont encastrés dans la tôlerie de la coque. A l'arrière, la plaque minéralogique est éclairée au centre par le dessous du feu rouge.

Sur une voiture aussi basse, certains accessoires ont une grande importance : les feux de position, le stop et aussi les feux indicateurs de direction. Pour ces derniers, une installation spéciale permet, en cas d'emploi intensif en circulation urbaine, de ne pas craindre la décharge de la batterie.

AU VOLANT ...

Extérieurement, la Goggomobil se présente bien comme une petite voiture, puisque nous trouvons quatre roues, avec une voie arrière sensiblement identique à la voie avant; deux portes latérales, donnant accès à quatre places : plus exactement deux confortables places à l'avant donnant une habitabilité identique, sinon supérieure, à celle d'une 4 CV Renault et une banquette arrière où deux adultes pourront prendre place, mais pour d'assez courts trajets.

Le conducteur est à l'aise pour conduire. Les commandes sont disposées sur le tableau de bord à portée de la main.



Par contre, des enfants y tiennent parfaitement à l'aise, où encore, nous avons là un emplacement rêvé pour des bagages.

Les commandes sont disposées comme dans une automobile, avec le levier de changement de vitesses au plancher.

Le réservoir d'essence, en charge, est mis en communication avec la cuve du carburateur au moyen d'un robinet à 3 positions. Ce robinet s'actionne avec la clé de contact, ce qui est pratique, et évite que quelqu'un, par mégarde, n'ouvre ou ne ferme l'essence.

Par contre, l'accès à ce robinet se fait au milieu du dossier de la banquette arrière, ce qui empêche d'utiliser toute la largeur de celle-ci, pour mettre des bagages par exemple, car l'accès au robinet ne se ferait plus.

Le démarreur électrique fonctionne à merveille, car dès que l'on enfonce la clé de contact, le ronflement agréable du bicylindre se fait entendre.

Le moteur monte vite en régime, au point mort (ou débrayé) et il ne faut pas avoir le pied trop lourd, ni trop léger, pour démarrer, car n'oublions pas qu'il n'y a que 300 cmc. sous le capot.

L'enclenchement des vitesses, de la première principalement, s'accompagne d'un certain à-coup. Par la suite, on remédiera à cet état de chose, en adoptant systématiquement le double pédalage pour monter les rapports, et le double débrayage pour rétrograder.

De même l'embrayage, lors des départs en première, peut sembler un peu sec. Il faut bien doser l'action de son pied gauche. Au fur et à mesure que l'on roule, que l'ensemble s'échauffe, notamment l'huile dans laquelle travaille l'embrayage, ce dernier devient plus progressif.

Les vitesses passent toutes seules, aucun « mou » dans la tringlerie de commande, si bien que nous n'avons jamais manqué une seule fois un changement de rapport. Pour enclencher la marche arrière, il faut tirer le levier en l'air, ce qui constitue donc une garantie supplémentaire contre les fausses manœuvres.

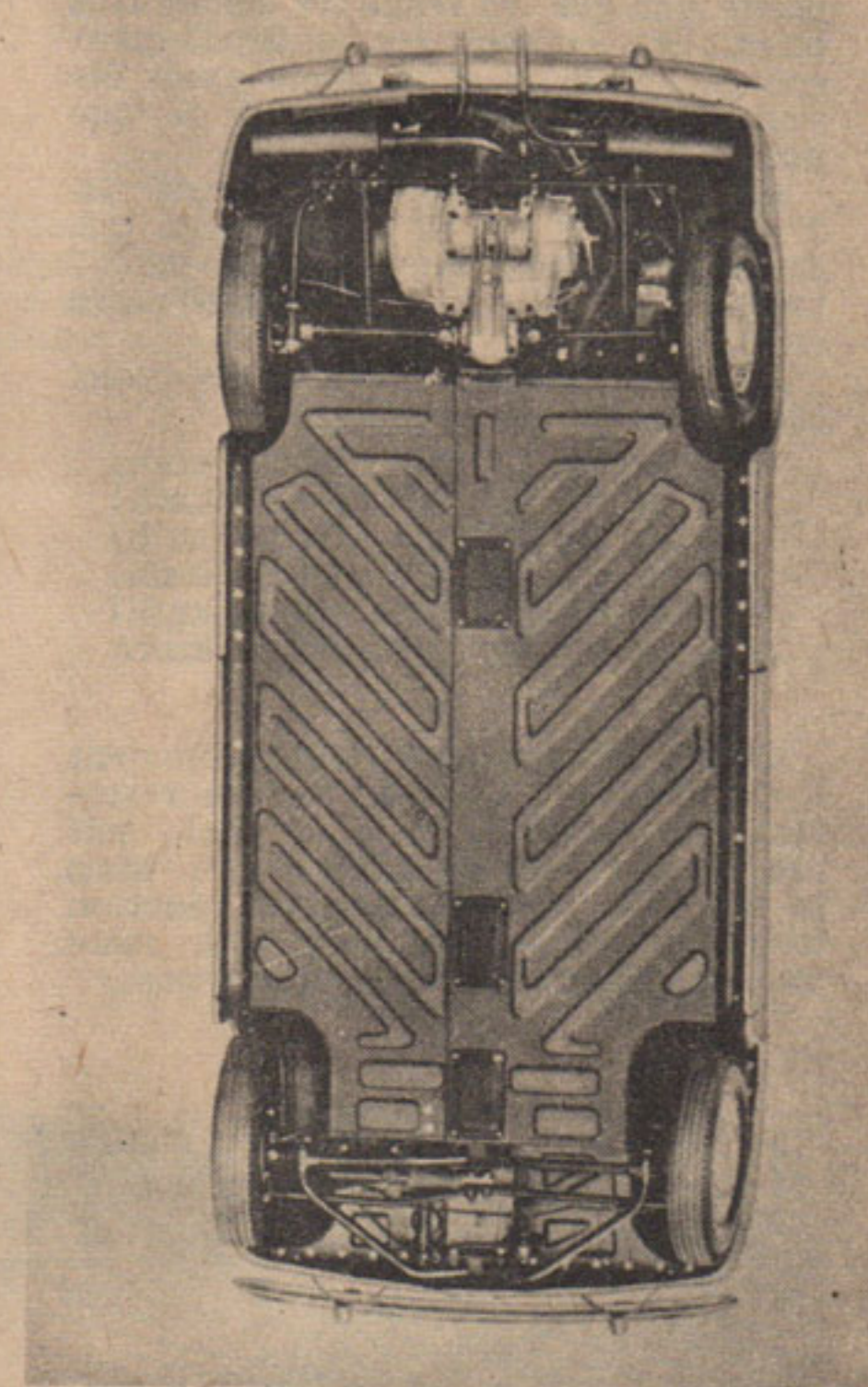
Les commandes sont donc bonnes, précises, efficaces, notamment les freins qui donnent immédiatement confiance et qui n'apportent, même à la suite d'une action brutale, aucun déséquilibre.

Le petit volant, ainsi que la demultiplication très directe, surprennent un peu au début l'automobiliste. Mais la maniabilité y gagne, tandis que sur route, presque à fond, et avec un vent de travers, il faut évidemment corriger très légèrement les écarts de la voiture, d'ailleurs assez sensible au vent latéral, car autrement on risque de serpenter quelque peu.

★

Déjà dans Paris, nous avons pu apprécier la puissance du moteur, en lâchant à l'accélération, plusieurs voitures ayant trois à quatre fois plus de cylindrée.

Ci-contre : L'imposant filtre à air et le volumineux carter de canalisation de l'air pour le refroidissement.

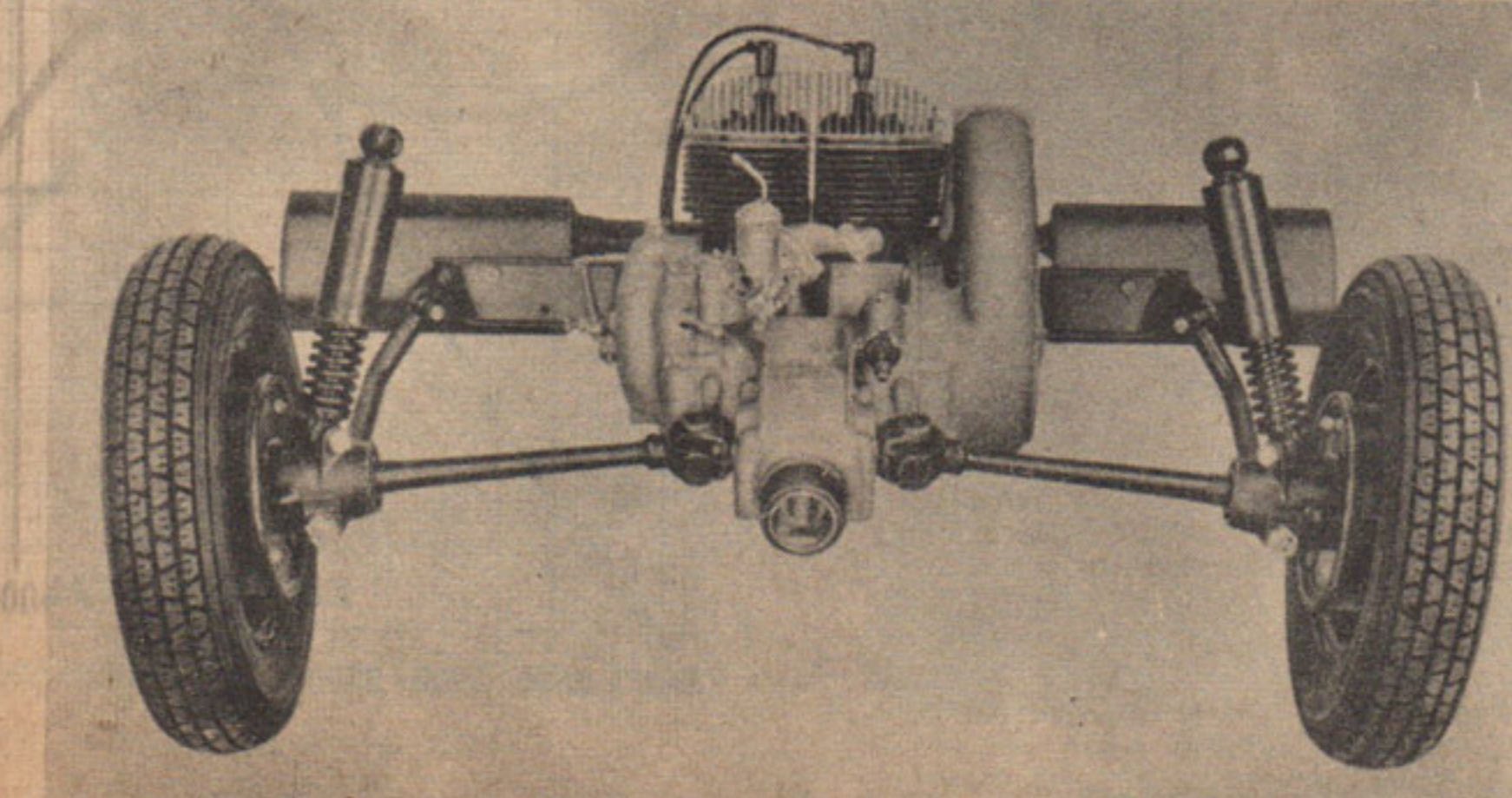


Ci-dessus : la plate-forme inférieure de la coque en acier.

Notre première épreuve, chronométrée, débuta par notre côte d'essai, où seul comme à deux, soit un poids total de 170 kg, ce qui représente une belle charge, nous avons pu maintenir la troisième dans des passages à 11 %. Le meilleur temps, à deux, devait toutefois être effectué en restant sur la seconde, qui monte jusque vers les 60 kmh chrono !

Voici, d'ailleurs, les temps réalisés dans cette côte — Pilote seul (85 kg)

L'ensemble moteur et suspension AR, vus dans le sens de la marche. A l'arrière plan on distingue les deux pots d'échappement



L'orifice de remplissage du réservoir d'essence. Au fond les 2 bobines séparées pour l'alimentation de chaque cylindre.

de roues de 10" munies de pneus de 4,00x10. A l'arrière les deux arbres de transmission sont solidaires des deux bras de suspension, reliés entre eux par une traverse support du moteur. L'ensemble oscillant (moyeux des roues, bras de suspension et arbres d'entraînement) est relié au châssis par deux éléments télescopiques hydrauliques. Sur le boîtier inférieur de chaque élément télescopique, un ressort hélicoïdal vient buter à l'intérieur de l'élément fixé sur la coque.

en utilisant 1, 2 et 3 : 30" 3/5 (41,2 kmh) — Pilote et passager (170 kg) en utilisant 1, 2 et 3 : 33" 4/5 (35,2 kmh) ; en utilisant 1 et 2 : 33" (38,2 kmh).

★

Si ce premier test s'est révélé fort avantageux pour la Goggomobil, le second — celui de vitesse — devait être tout aussi probant.

En solo, les vitesses maxima atteintes sur les différents rapports ont été les suivantes :

en 4^e : 99 kmh. (5.500 t.-m.)
 en 3^e : 81 kmh. (6.440 t.-m.)
 en 2^e : 60 kmh. (7.850 t.-m.)
 en 1^{ère} : 37 kmh. (8.190 t.-m.)

Vitesse minimum en 4^e : 29 kmh (1.600 t.-m.).

★

Pour les accélérations, tous nos essais ont été faits avec pilote et passager (toujours 170 kg), ce qui n'empêche pas que les résultats soient très bons. Ils eussent été naturellement encore meilleurs si le pilote avait été seul. Quoiqu'il en soit, voici ce que nous avons obtenu :

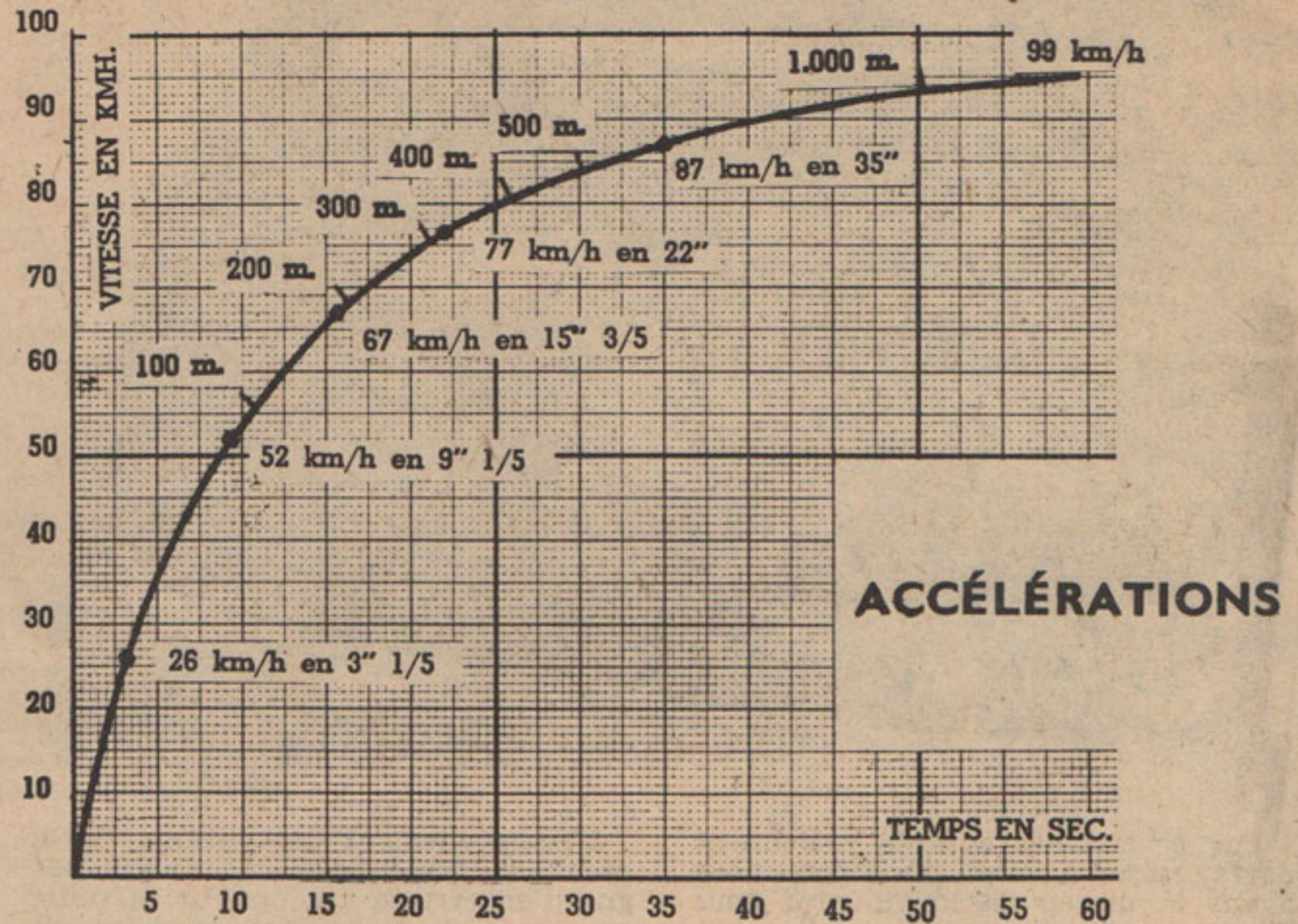
En 1^{ère} les 26 kmh sont atteints en 3" 1/5. En 2^e les 52 kmh en 9" 1/5. En 3^e les 67 kmh en 15" 3/5 et les 77 kmh en 22". En 4^e, enfin, les 87 kmh en 35".

Sur nos distances classiques, voici les résultats (départ arrêté) :

100 m en 10" 3/5 (33,95 kmh)
 200 m en 16" 1/5 (44,45 kmh)
 300 m en 21" 1/5 (50,95 kmh)
 400 m en 25" 4/5 (55,80 kmh)
 500 m en 30" 1/5 (59,60 kmh)
 1.000 m en 50" 2/5 (71,45 kmh)

★

Quant au freinage, non seulement il est excellent au point de vue résultats chiffrés (9,80 m à 50 kmh, soit une décélération de 9,85 m/sec²), mais la direction ne subit aucune réaction lorsqu'on freine, la voiturette reste bien en ligne et ne s'enfoncé pas.

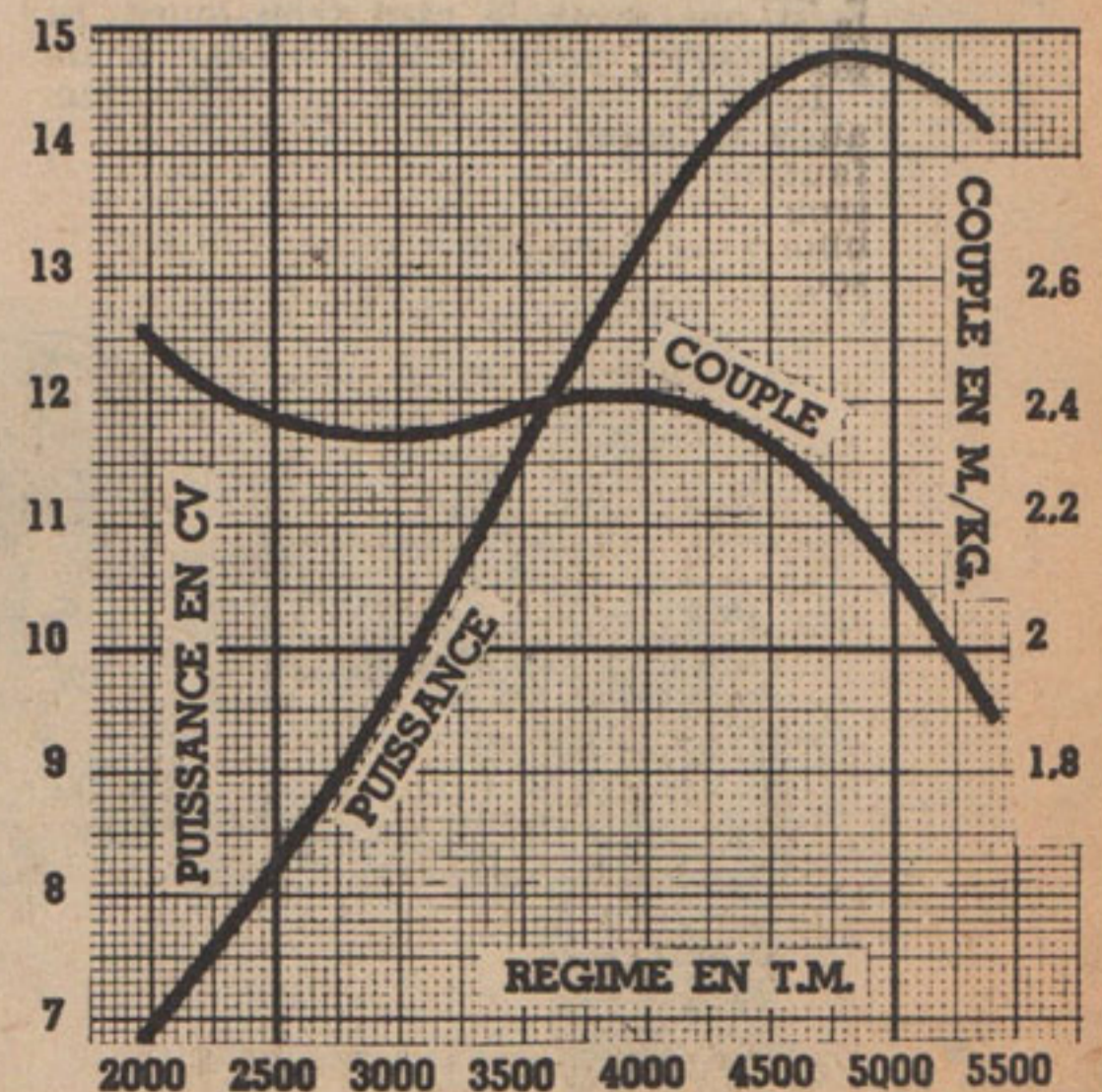


Nous n'avons pas eu le temps d'effectuer nous-mêmes les essais de consommation, mais, grâce aux renseignements fournis par notre ami Christophe, nous pouvons tout de même en dire quelques mots. En effet, en ramenant la Goggomobil en Allemagne (de Bobigny à Stuttgart — par la Forêt Noire — puis Munich et Dillingen, soit 1.094 km), Christophe a pu contrôler une consommation de 57 litres de carburant. Ceci représente donc une moyenne de 5,21 litres aux 100 km, ce qui est extrêmement favorable (parcours accompli par 2 personnes jusqu'à Stuttgart).

Signalons en outre que de Stuttgart à Munich, par l'autoroute (235 km), Christophe fit une moyenne de 70 kmh.

Ainsi, après ces divers essais chronométrés, le moteur de la Goggomobil apparaît comme extrêmement brillant et les 15 CV qu'il développe vous donnent réellement l'impression de conduire une voiture, car à 70-80 kmh, vous avez encore une certaine réserve de puissance sous la pédale. D'ailleurs, à titre de comparaison, signalons qu'il n'y a pas si longtemps, le moteur de la 4 CV Renault, bien que de 750 cmc., ne développait que 16 CV (si nous adoptons les normes DIN, qui servent pour évaluer les 15 CV de la Goggomobil).

COURBE DE PUISSANCE



Judicieuse répartition du poids. On la soulève aisément, quand on sait par où la prendre.

Sur route, 80, 85 kmh chrono peuvent être longtemps, sinon indéfiniment soutenus, et la troisième pouvant être normalement utilisée jusque vers 75 kmh, vous comprendrez de suite qu'un profil de route légèrement tourmenté, n'amènera pas de chute très sensible dans la vitesse de croisière.

... ET LES LONGS PARCOURS ?

Peut-on utiliser la Goggomobil sur longs parcours ?

A notre avis, oui, et voici pourquoi.

— Le moteur est suffisamment puissant, pour donner une vitesse de croisière qui est celle de bien des voitures deux fois plus puissantes.

— La boîte à 4 vitesses permet de s'attaquer aux régions montagneuses sans crainte. Il faudrait toutefois vérifier la tenue du refroidissement à air (par turbine) des deux cylindres disposés à l'arrière, ce que nous n'avons pas eu le temps de faire.

— Les places avant sont suffisamment spacieuses, pour que l'on ne ressente pas l'ankylose. Notamment le passager avant dispose d'une très grande place pour ses jambes, puisque le faux capot avant de la voiture ne comporte pas de coffre à bagages, abritant seulement la roue de secours.

Par contre, pour le pilote, nous désirerions un peu plus de place pour le pied gauche, qui ne peut rester que sur la pédale d'embrayage, à moins de replier sa jambe.

— Les sièges sont confortables, ainsi que la suspension en général. Il est un fait certain que sur mauvaises routes, ou voies en réfection, les pneus de 4,00 x 10 ne peuvent procurer le confort de pneus de plus grand diamètre. L'amortissement est satisfaisant, mais de toutes façons il est à recommander d'éviter soigneusement les nids de poules.

La suspension, en outre, est assez ferme, pour ne pas amener en courbe une certaine inclinaison de la caisse. Celle-ci reste bien horizontale, et il faut alors, en conduite rapide, s'agripper au volant.

D'ailleurs, comme toute voiture à moteur arrière, à vive allure, la Goggomobil est un peu survireuse, le train arrière ayant tendance au dérapage.

Ceci peut d'ailleurs constituer un agrément pour qui a bien en mains la Goggomobil, car la voiture, d'une manière générale, tient bien la route, et toute tentative de dérobage se corrige aisément au volant.

— Enfin, le bruit, à l'intérieur de la caisse, atteint un niveau sonore très raisonnable. Il est inutile, à plein régime, de crier pour se faire entendre.

USAGES MULTIPLES

Ainsi, la Goggomobil,

apparaît comme un petit



Ci-dessus : Galerie adaptable, grands itinéraires, la Goggomobil accepte tout cela... en vraie voiture.

véhicule économique, aussi à l'aise en ville que sur route.

Extrêmement maniable, sa conduite dans Paris — embouteillé — devient vite amusante. On se faufile avec elle, presque comme avec un scooter. Si le rayon de braquage est bon, sans avoir rien d'exceptionnel, par contre, la longueur hors tout très réduite permet de se garer dans un espace minime.

Au prix où elle est vendue en Allemagne, 3.000 DM, soit sensiblement 240.000 fr., on peut presque écrire que ce véhicule est parfait. Bien sûr, les ingénieurs savent faire des voitures plus vastes, plus rapides, plus silencieuses, plus confortables, etc..., mais à quel prix

L'essai de la Goggomobil, avouons-le pour conclure, nous a emballé.

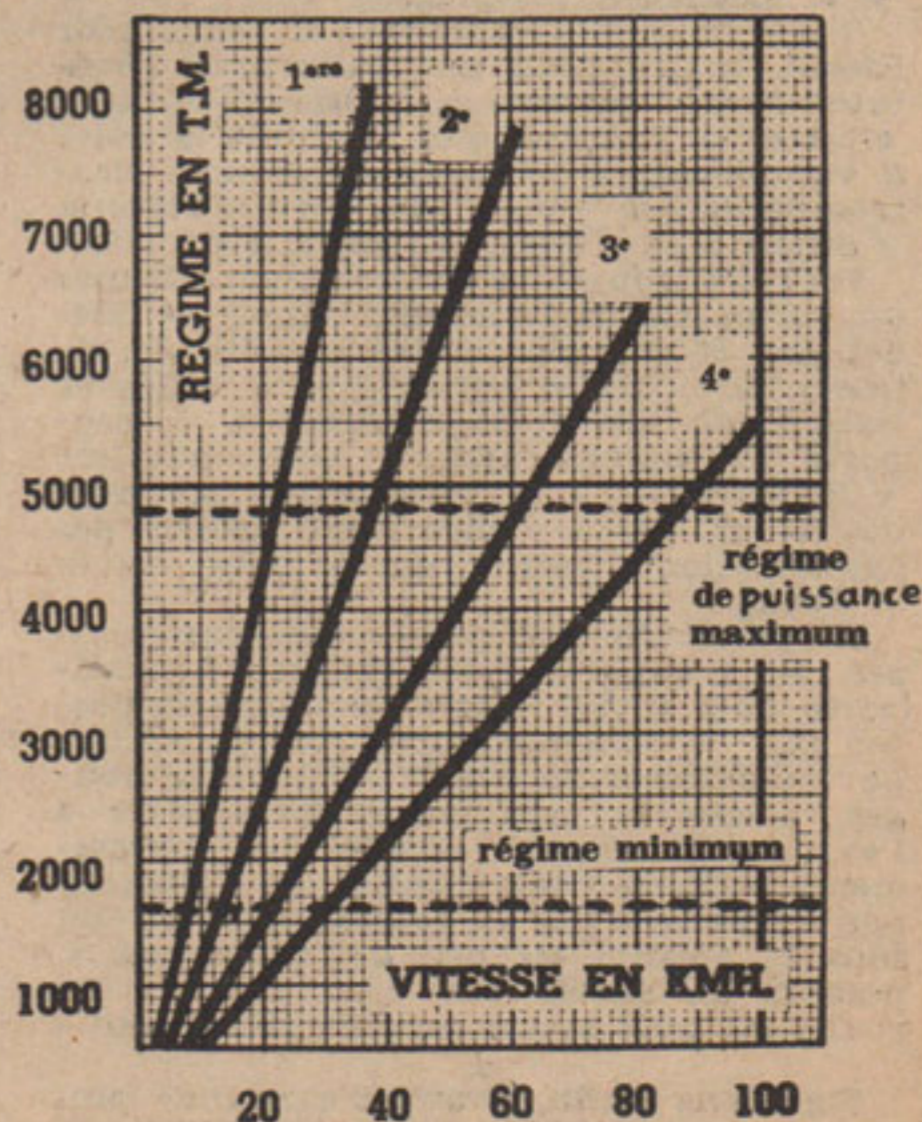
Avec ce véhicule, nous avons la preuve que l'on peut faire une petite 4 places très satisfaisante à un prix très raisonnable.

N'est-ce pas là la voie principale où doit s'engager la motorisation... automobile.

HERCE

L'étagement de la boîte de vitesses de la « Goggomobil » est beaucoup plus proche de celui d'une voiture que de celui d'une moto, avec sa 4^e à 100 %, la 3^e à 70 %, la 2^e à 42,5 % et la 1^{re} à 25 %. Une démultiplication finale un peu courte ne peut que rendre la voiturette plus nerveuse.

VITESSES - RÉGIMES

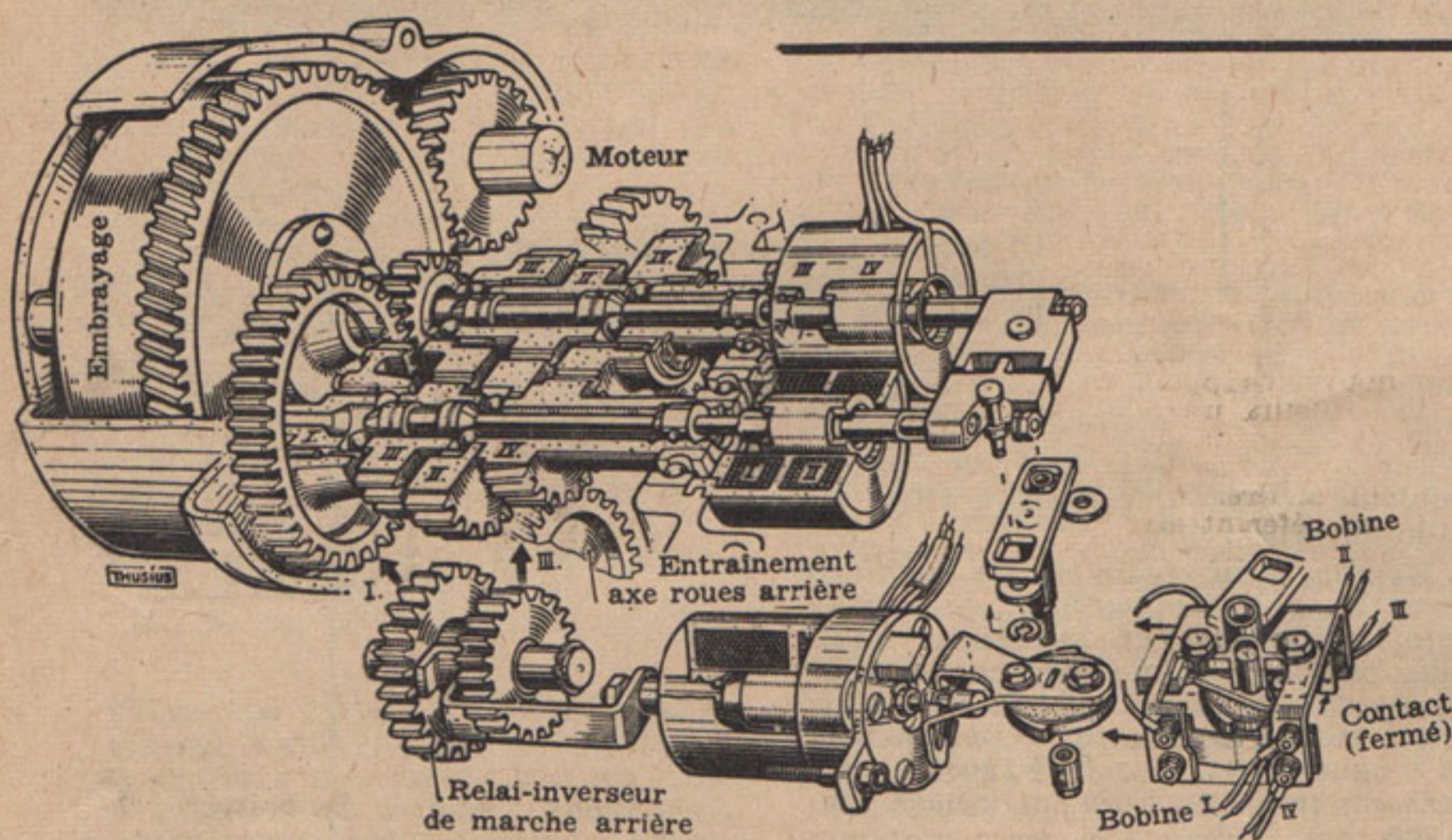


... UTILISÉE POUR LA PREMIÈRE FOIS
SUR UN VÉHICULE LÉGER

LA BOITE ÉLECTROMAGNÉTIQUE

(SELECTROMAT "GETRAG")

ÉQUIPE LES VERSIONS "COUPÉ" ET "UTILITAIRE" DE LA "GOGGOMOBIL"



Ci-contre : crevé de la boîte de vitesses électromagnétique Getrag ; remarquez les deux bobines régissant chacune deux vitesses, les deux pignons constituant le relai inverseur pour l'obtention de la marche arrière et le dispositif spécial de verrouillage à palonnier complétant le système de verrouillage à billes. - Ci-dessous : ce crevé montre les deux arbres et le fonctionnement du système de verrouillage à billes.

Nos lecteurs connaissent la marque « Getrag », la plus importante maison fabriquant des boîtes de vitesses, en Allemagne.

C'est déjà à Getrag et à l'ingénieur Riedel, connu pour ses réalisations révolutionnaires comme la « Imme » ou la « Swing » Victoria, que l'on doit la boîte à verrouillage à billes et commande électromagnétique des 200 cmc Victoria « Swing » et « Peggy » (voir MR n° 1266).

Pour les nouveaux Goggomobil « Coupé » ou voiturette de livraison, Getrag et Riedel ont étudié une nouvelle boîte de vitesses, toujours à verrouillage à billes et commande électromagnétique, à 4 rapports et marche arrière, boîte baptisée « Selectromat », à présélection si on le désire, et qui a évidemment profité des enseignements retirés de la boîte de la « Swing ».

En particulier, on peut maintenant passer de n'importe quel rapport à n'importe quel autre, sans être obligé de passer par les intermédiaires. On peut, lors de manœuvres en ville, ou pour se ranger, passer la première et présélectionner à l'avance la marche arrière (ou inversement). Et la commande des vitesses, par un petit levier au tableau de bord (ou sous le volant) au lieu de « boutons », permet de savoir sur quel rapport on roule, ou quel est le rapport pré-sélectionné !

★
Signalons enfin, avant d'examiner plus dans le détail cette boîte de vitesses et son fonctionnement, qu'elle est égale-

ment prévue pour la moto, avec suppression, évidemment, du relai de marche arrière.

LA CONDUITE

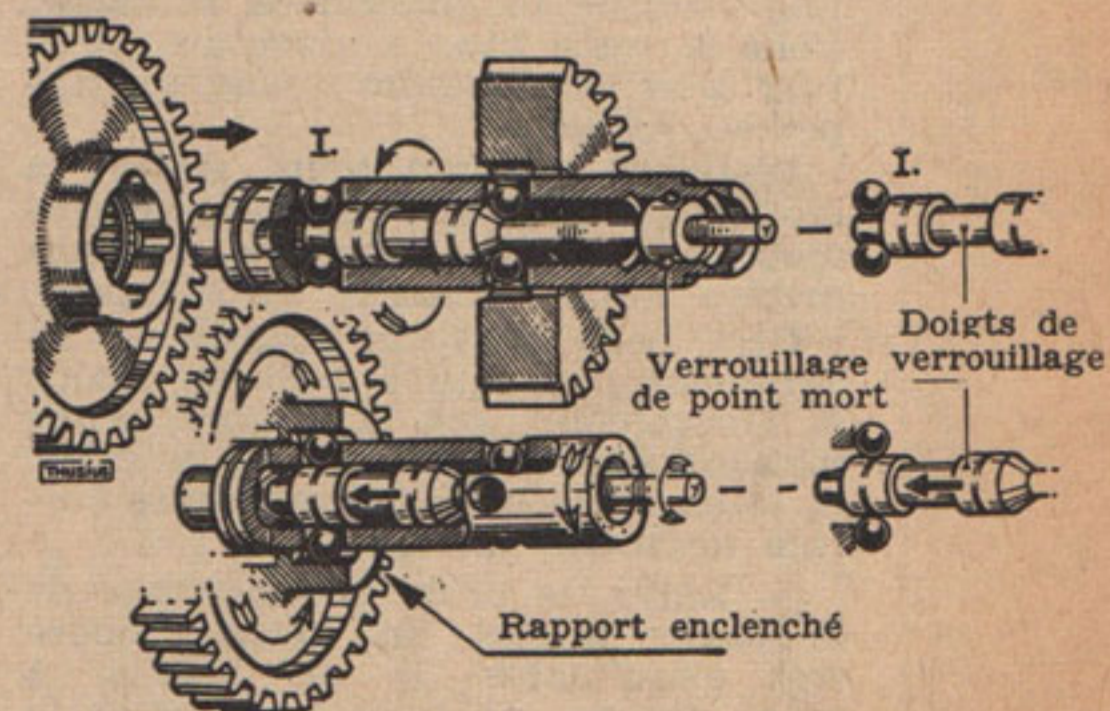
Placé au guidon, ou au tableau de bord de la voiturette (cas du Goggomobil), le petit levier de sélection des vitesses est placé d'une légère poussée du doigt dans la position voulue : la vitesse choisie est ainsi « pré-sélectionnée », et ne sera vraiment enclenchée que lors de l'embrayage qui suivra le prochain débrayage.

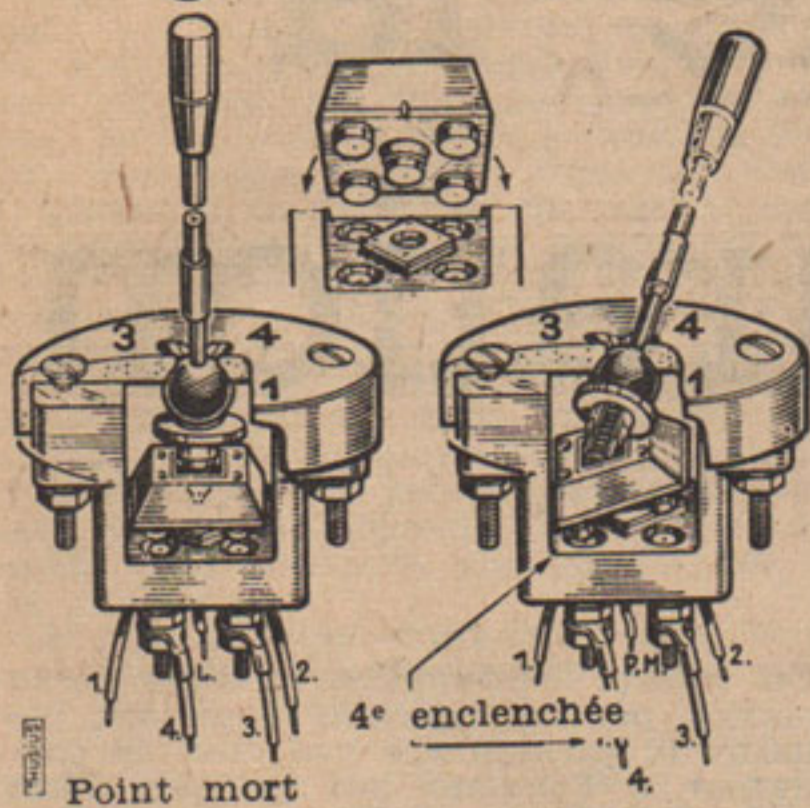
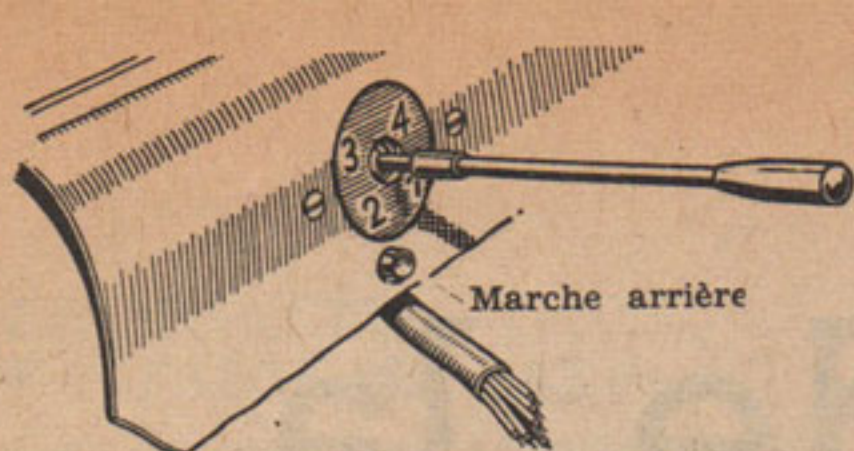
Si, pour une raison ou une autre, alors que c'est la quatrième que l'on avait pré-sélectionnée, c'est de la deuxième dont on va avoir besoin, il suffit de ramener ce petit levier de la position «4» en position «2». Au prochain débrayage-embrayage, on sera effectivement en seconde.

Quant à celui qui préfère une conduite plus classique, il peut utiliser sa boîte comme une boîte de vitesses normale, en combinant changement de rapport et embrayage ; la seule différence étant qu'il se trouve devant une commande électromagnétique, et non mécanique.

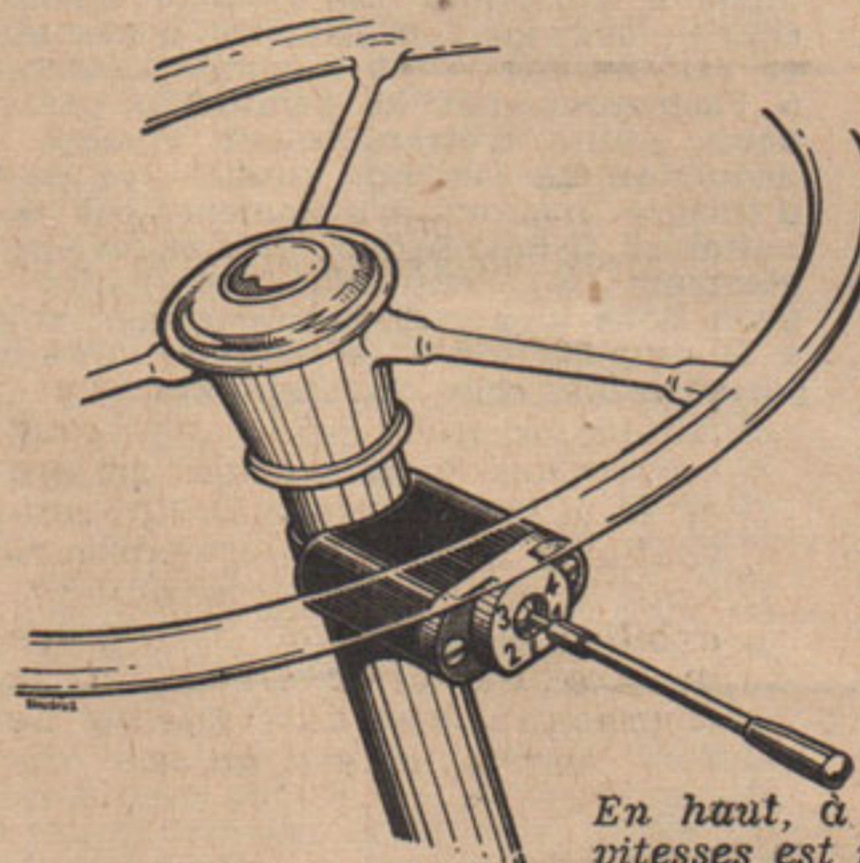
LE PRINCIPE DE LA PRESELECTION

Pour en finir avec cet aspect « présélection », disons que le système de commande électromagnétique de la boîte permet de lui donner une réalisation technique extrêmement simple et élégante. Le





Point mort



En haut, à gauche, le levier de présélection des vitesses est ici monté sur le tableau de bord d'une voiturette ; on distingue le bouton de commande électromagnétique du relai inverseur de marche. Au milieu : crevé du mécanisme de présélection. En bas : le levier de présélection peut encore être monté sur la colonne de direction, immédiatement sous le volant.

déplacement du petit levier (au guidon ou au tableau de bord) ne fait qu'établir, mécaniquement parlant, les contacts électriques voulus. Mais ce n'est que lors du débrayage que le courant passe, donc excite les bobines et fait varier la position du doigt de verrouillage.

REALISATION DE LA BOITE

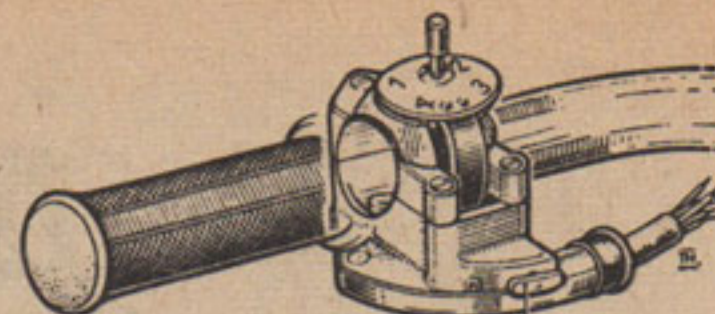
La réalisation de la boîte que l'on trouve sur les nouvelles « Goggomobil » est différente de celle de la « Swing », non en raison de la présélection, mais en raison, d'une part, de la marche arrière, d'autre part, de la faculté de pouvoir passer indifféremment d'un rapport à n'importe quel autre.

★ La boîte proprement dite est donc en cascade, mais sur chaque arbre (à l'inverse de la Swing), nous avons, disposés alternativement, 2 pignons fous et 2 pignons fixes, les pignons fous d'un arbre faisant évidemment face aux pignons fixes de l'autre.

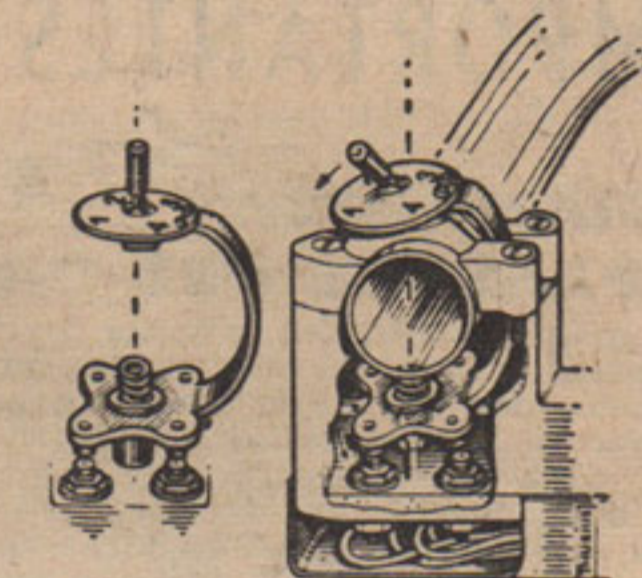
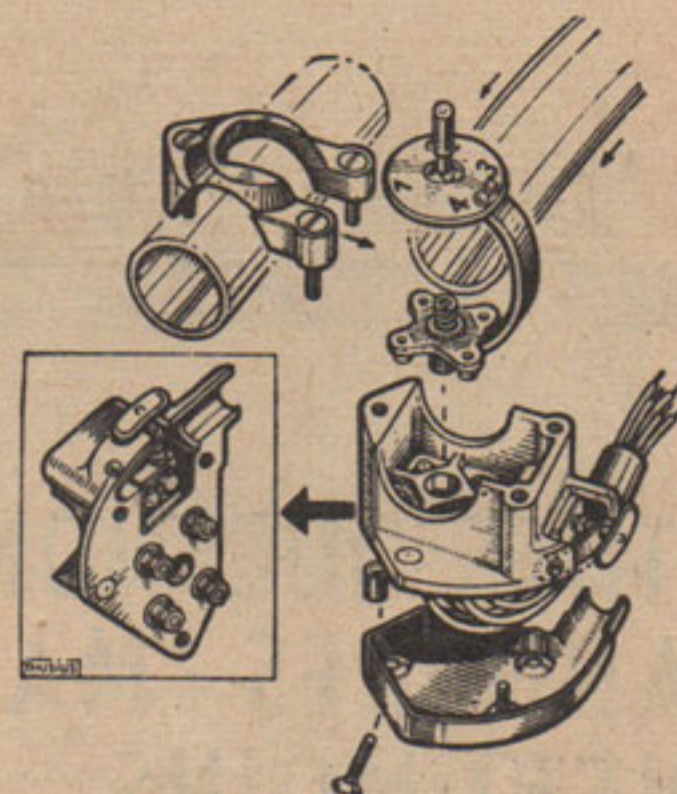
Mais ceci signifie donc (puisque nous avons un verrouillage à billes), la nécessité d'avoir 2 doigts d'embrayage, chacun dans un des arbres de boîte. Chacun de ces doigts comporte, à une extrémité, 2 rampes chargées, chacune, de verrouiller une vitesse en repoussant les billes dans les logements prévus du pignon intéressé. A l'autre bout du doigt, encore une petite rampe de verrouillage de point mort, puis le noyau de fer doux qui est attiré au centre de la bobine excitée. Enfin, les extrémités des deux doigts sont reliées par un dispositif spécial de verrouillage comportant une sorte de palonnier. Ce dispositif déverrouille automatiquement le rapport précédemment utilisé quand un nouveau rapport est enclenché.

Par ailleurs, un relai de 2 pignons également commandé électromagnétiquement, sert d'inverseur de marche pour la marche arrière.

En se référant aux illustrations jointes, la compréhension du fonctionnement sera notablement facilitée.



Point mort



Ci-dessus, en haut : le « sélectromat » monté sur le guidon d'un deux-roues. - Au milieu et en bas : éclatés du boîtier présélecteur destiné aux motocycles.

MAGNIFIQUE EXEMPLE DE L'INITIATIVE NORMANDE :

LE PONT DE TANCARVILLE EST ENFIN MIS EN CHANTIER

Après 20 ans d'étude et de lutte contre toutes les difficultés techniques, économiques et, plus encore, administratives, la Chambre de Commerce du Havre et le Syndicat Général du Commerce et de l'Industrie de cette même ville voient enfin leur ténacité récompensée : la construction du grandiose ouvrage d'art qui, se substituant aux bacs désuets, malcommodes et insuffisants, assurera la liaison à travers l'estuaire de la Seine, dans des conditions en rapport avec l'importance du trafic et l'activité toujours croissante de cette région, vient de démarrer le 23 octobre 1956.

★

L'idée de cette liaison remonte à plus de 80 ans. Les solutions envisagées, tunnel puis traversée routière, firent l'objet d'examens approfondis et, dès 1933, la Chambre de Commerce du Havre demandait la concession du pont-route auquel s'étaient finalement ralliés les experts.

La guerre vint mettre un terme provisoire à la réalisation du projet, cependant déclaré d'utilité publique en 1940, et il fallut attendre 1951 pour que la conven-

tion de concession fut tout de même ratifiée !

★

Restait le problème du financement... car, en dépit des taxes et impôts toujours plus écrasants perçus sur les carburants et réclamés aux usagers de la route — 490 milliards en 1955 ! — l'Etat n'entendait pas prendre à sa charge les 5 milliards nécessaires à la construction du Pont de Tancarville, ouvrage d'utilité publique ! Tout juste le Fonds d'Investissement routier, lui-même privé abusivement de la plus grande partie des fonds qui devraient lui revenir, pouvait-il consentir à la Chambre de Commerce du Havre une avance de 1,1 milliard, permettant d'étaler l'amortissement de l'ouvrage, qui sera en fin de compte auto-financé par un emprunt gagé sur le péage !

★

Le développement de la circulation routière rendait urgente l'édification de ce pont gigantesque, d'une longueur totale de 1.400 mètres, dont 600 d'une seule portée à 50 mètres au-dessus du fleuve, pour laisser le passage aux plus hauts navires.

Ces seuls chiffres montrent déjà de quelle hardiesse, de quels efforts les artisans de cette grande œuvre devront payer sa réalisation, qui permettra annuellement le passage de 600.000 voitures, de deux millions de voyageurs, et de un million de tonnes de marchandises, tout en réduisant de 30 km la distance du Havre à Paris, de 70 km les relations avec le Sud-Ouest, et de 100 km les relations avec la Bretagne et la Basse Normandie.

Félicitons sans réserve les remarquables promoteurs de la construction du Pont-Route de Tancarville, qui sera le plus grand du genre en Europe.

Mais disons-le tout net : la haute rentabilité de cet indispensable ouvrage d'art, si elle a résolu le problème financier posé par la carence de l'Etat, ne doit pas être prétexte à d'autres applications de ce que le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics nomme pudiquement « Une heureuse innovation dans les procédés du financement » !

Dans un pays où le prix de vente de chaque litre d'essence est majoré de plus de 70 % de taxes, il ne saurait y avoir de route, de pont à péage.

Autour de la carburation

PETITES QUESTIONS ANNEXES MAIS NÉANMOINS IMPORTANTES

LE DIAMÈTRE DE PASSAGE DES GAZ

La quasi totalité des moteurs de compétition (et à plus forte raison, ceux des machines de série), étant encore à alimentation par carburateur, c'est dire l'importance qu'il convient d'attacher à ce dernier, ce petit organe qui conditionne rigoureusement la quantité comme la qualité de l'émulsion introduite dans le cylindre. Et s'il est admis aujourd'hui qu'il est nécessaire d'employer, pour un « multi », un carburateur par cylindre, il convient encore de le choisir judicieusement, en vue d'obtenir le meilleur taux de remplissage. Ceci revient à utiliser un carburateur présentant un

GRAND DIAMÈTRE DE PASSAGE DES GAZ

Cependant, celui-ci est directement limité en sa valeur maximum par la section libre de la soupape d'admission ouverte. Cela signifie qu'en son point le plus resserré, le carburateur ne doit en aucun cas offrir aux gaz un passage plus grand que celui que leur accorde la soupape d'admission à son maximum d'ouverture.

Négliger cette règle n'irait pas sans inconvénient. En effet, quand les gaz circulent dans la tubulure d'admission, ils sont le siège de deux types de pressions : la « pression statique », celle qui agit latéralement sur les parois, et la « pression dynamique », due à la vitesse des gaz (proportionnelle au carré de cette dernière) et qui est celle que nous sentons sur notre buste quand nous roulons à grande vitesse. Mais « pression statique » et « pression dynamique » sont liées : leur somme est constante et l'une décroît quand l'autre croît. Et si, dans une tubulure, les gaz sont accélérés, leur « pression statique » décroît.

La vitesse de la colonne gazeuse atteignant son maximum au point le plus étroit du système d'admission, c'est là précisément que la pression statique des gaz en circulation sera la plus faible.

LA DEPRESION

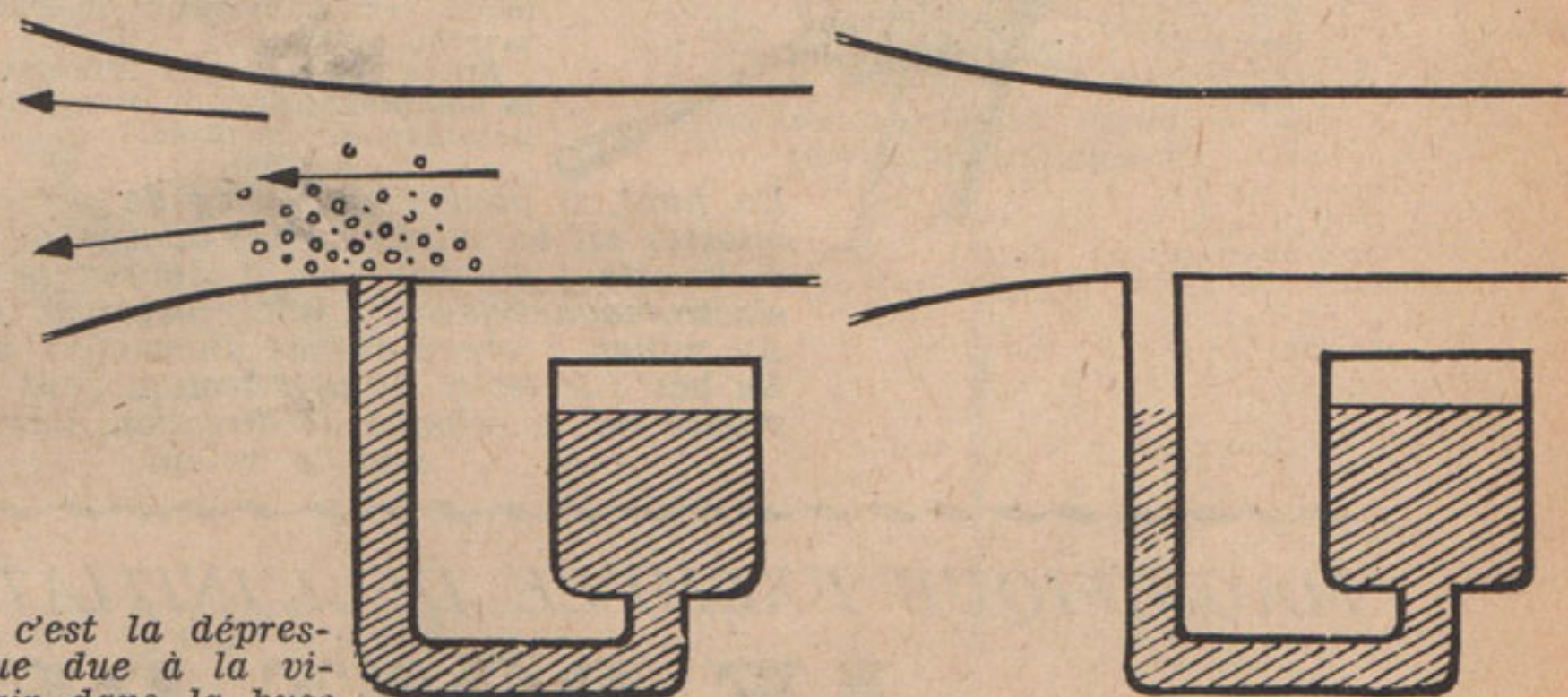
Un autre aspect de la pression statique exercée par les gaz en mouvement dans la tubulure d'admission est que cette pression statique est constamment plus faible que la pression atmosphérique envi-

ronnante (puisqu'il s'agit du même air, mais qui, dans l'atmosphère, est sensiblement immobile). Ceci revient à dire qu'il se crée à l'intérieur du système d'admission une dépression statique d'autant plus importante que la vitesse de la colonne gazeuse est élevée.

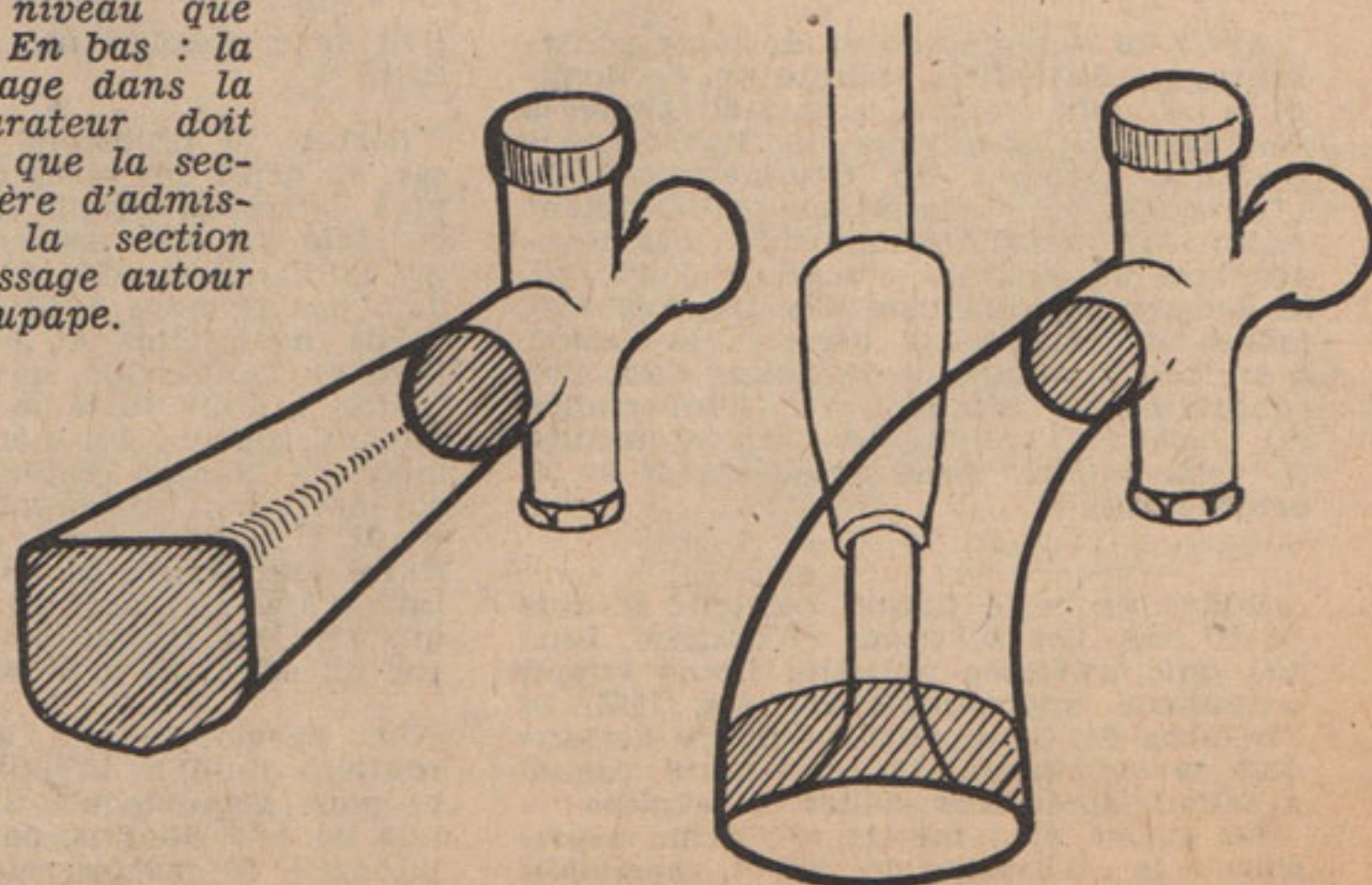
Or, cette dépression est indispensable au passage dans le carburateur, afin d'« appeler » l'essence dans la buse, en passant par les gicleurs. Si le carburateur comporte un trop grand diamètre de passage des gaz par rapport à la section de passage à la soupape (ou la lumière) d'admission, c'est autour de cette dernière que se situera la plus grande dépression, trop loin pour que l'appel de l'essence soit correct et suffisamment rapide.

On pourra évidemment corriger cette situation par un dispositif approprié, réduisant le passage des gaz dans le carburateur à l'aplomb des gicleurs. Mais on obtient alors deux points de resserrement à l'intérieur du système d'admission — soupape (ou lumière) d'admission et carburateur — et l'énergie nécessaire à l'acheminement de l'émulsion par ces deux points d'étranglement viendra en déduction de l'énergie totale. Ces pertes d'énergie n'étant évidemment pas souhaitables, il faudra donc limiter les étranglements au minimum nécessaire et avoir donc une section de passage des gaz à la soupape (ou à la lumière) plus importante que celle du carburateur.

★



En haut : c'est la dépression statique due à la vitesse de l'air dans la buse du carburateur qui « appelle » l'essence, alors que moteur arrêté, le carburant est au même niveau que dans la cuve. - En bas : la section de passage dans la buse du carburateur doit être plus faible que la section de la lumière d'admission ou que la section annulaire de passage autour de la soupape.



PETIT DIAMETRE DE PASSAGE DES GAZ

Il est bien connu que les moteurs pourvus de gros carburateurs manquent d'« élasticité », ne disposant de tous leurs chevaux que sur une plage de régime très étroite et située autour du régime maximum. Or, pour celui qui veut « gonfler » sa machine, ne compte pas seulement une vitesse de pointe élevée, mais encore davantage d'excellentes accélérations. Dans ces conditions, il est nécessaire de bénéficier d'un haut rendement étalé sur une plage de régime relativement grande. Pour ce motif, on adoptera alors un carburateur d'un plus petit diamètre que précédemment, ce qui fera baisser légèrement la vitesse de pointe, mais donnera plus de reprises à bas régimes.

Notons, à titre d'exemple, que bien souvent Guzzi change de carburateur suivant le type du circuit.

En résumé, le diamètre de passage des gaz du carburateur sera déterminé : 1) en fonction de la section de passage libre accordée à la colonne gazeuse par la soupape d'admission ; 2) selon le résultat que l'on veut obtenir (vitesse pure ou également bonnes reprises).

ÉVITER LES VIBRATIONS

LA CUVE SUSPENDUE

Elle a pour objet essentiel d'éviter que les vibrations à haute fréquence issues du moteur ne viennent influencer la carburation par ses effets sur la cuve de niveau constant. Mais il est bien évident que l'exécution d'un tel dispositif doit être étudiée avec le plus grand soin, de telle sorte que la position de la cuve par rapport au corps du carburateur, c'est-à-dire, en fait, le niveau d'essence dans la cuve par rapport au gicleur, définie une fois pour toutes, ne puisse se modifier ultérieurement pour une cause ou une autre. Sinon, le niveau du carburant dans le corps du carburateur ne serait plus correct et la carburation s'en trouverait fatalement déréglée.

★

Le dispositif le plus communément rencontré est le collier de métal plat, qui enserme la cuve dans sa boucle avec interposition de caoutchouc mousse, et dont l'extrémité libre est solidement fixée au cadre.

Un autre moyen consiste à placer une vis au centre du couvercle de la cuve. L'extrémité libre de cette vis est rattachée à un élément élastique lui-même réuni au cadre. Enfin, dans quelques cas, on se contente de suspendre simplement la cuve à la courte tuyauterie d'arrivée d'essence. Il va de soi que ce dernier système réclame une soigneuse surveillance et que, sauf difficultés particulières d'installation, on lui préférera les deux fixations précédemment décrites.

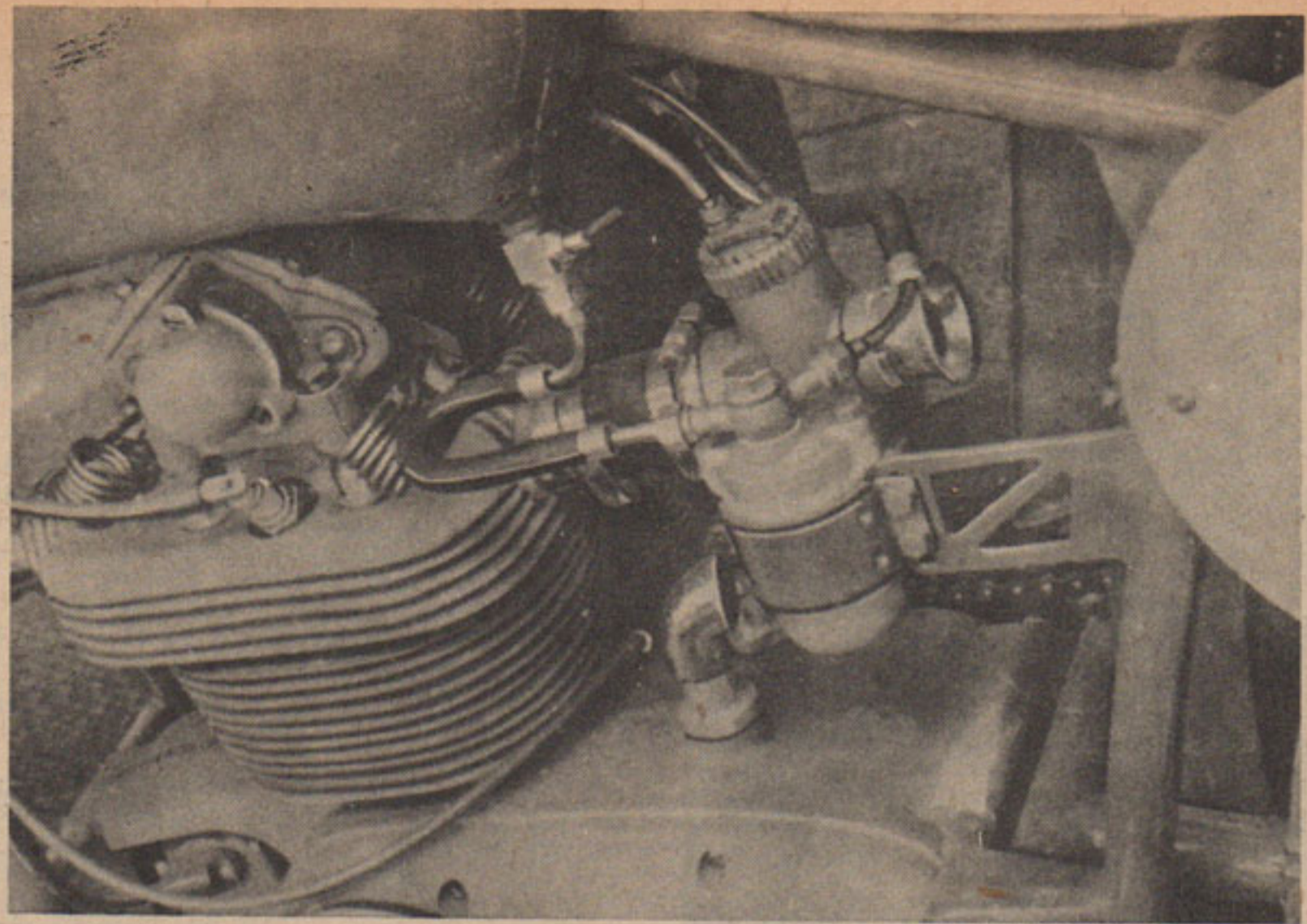
L'ARRIVEE D'ESSENCE

Ici encore, on s'est efforcé d'atténuer l'effet possible des vibrations haute fréquence sur la cuve à niveau constant, par l'utilisation de tubes suffisamment élastiques (« durites »).

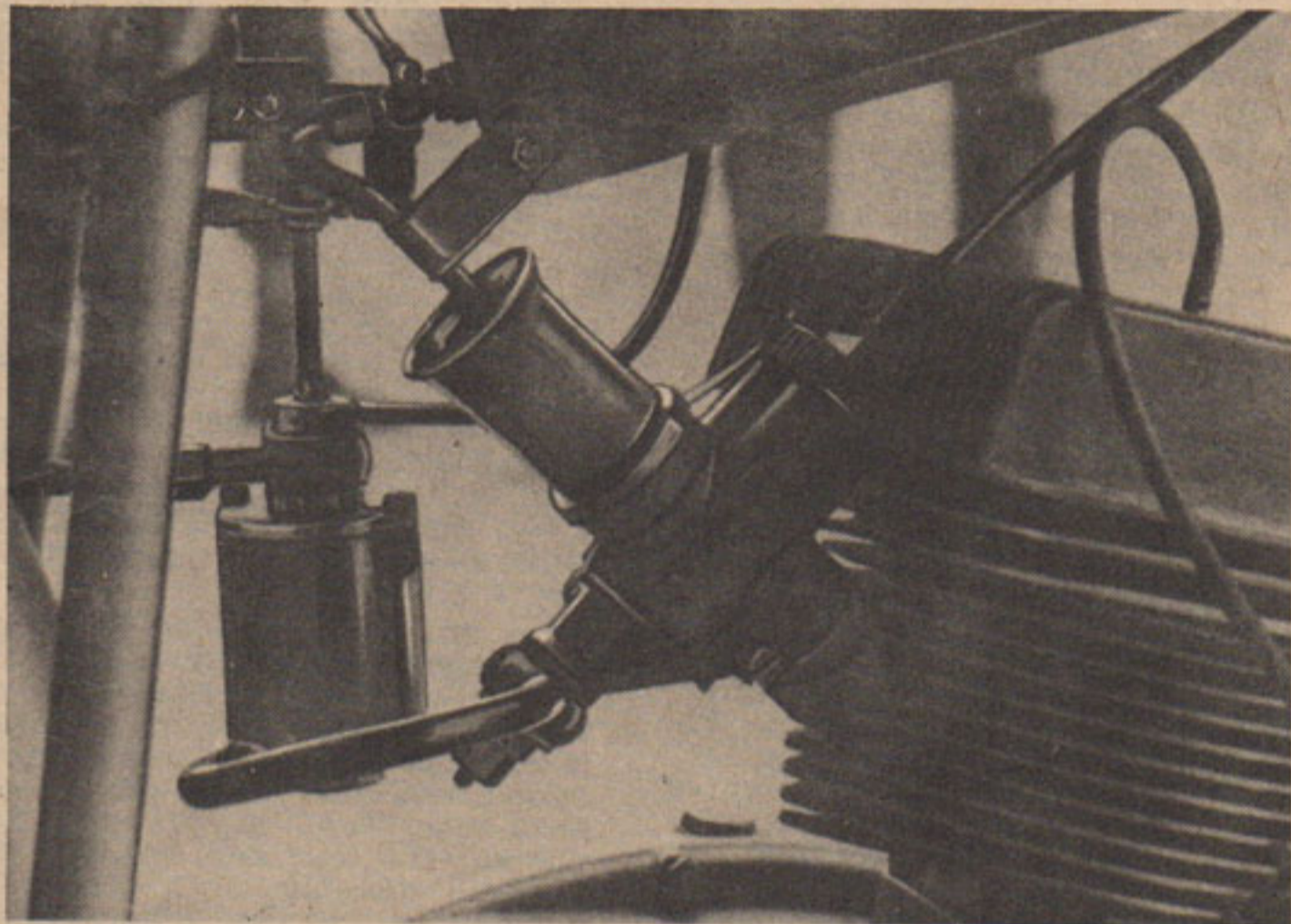
★

L'arrivée d'essence doit-elle se faire en haut ou en bas de la cuve du carburateur ? Le type de moteur, son genre de montage, seront en général décisifs sur ce point.

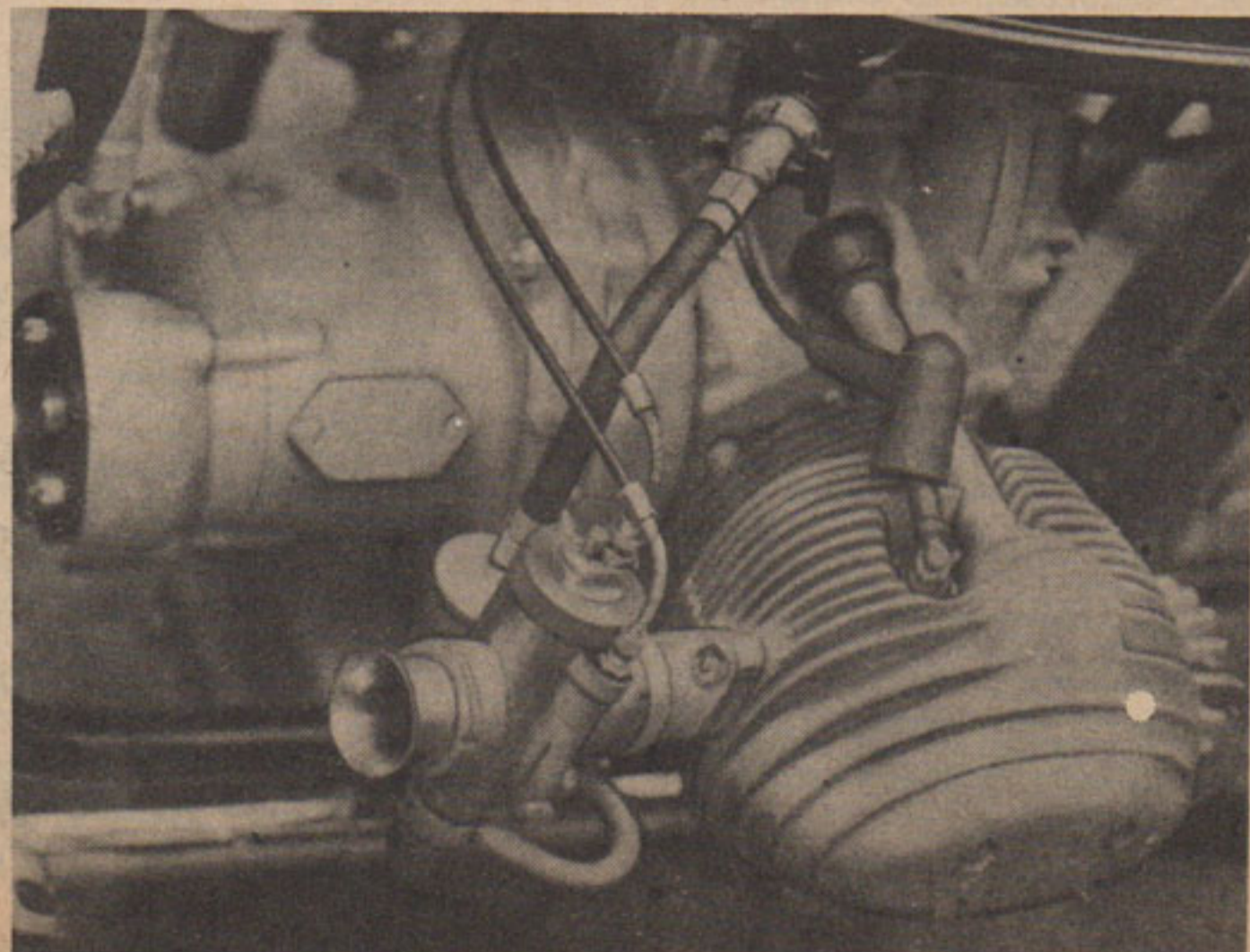
Disons simplement à ce propos que la dénivellation verticale entre réservoir et siège du pointeau est forcément toujours plus grande quand l'arrivée d'essence s'effectue par la base plutôt que par le haut de la cuve, et qu'en conséquence on dispose ainsi d'une plus forte pression hydrostatique, donc de valeur plus stable, au clapet du pointeau.

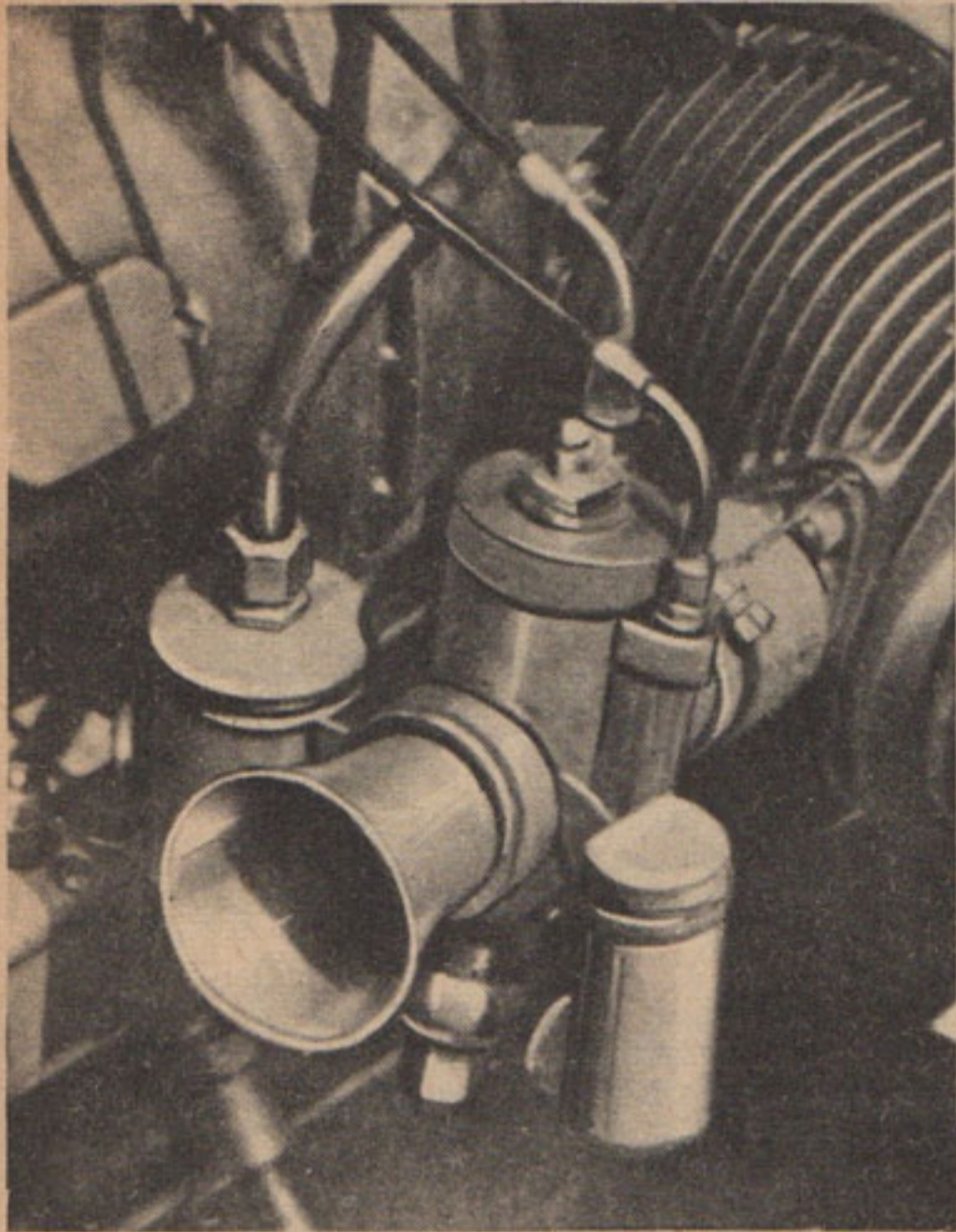


Différents modes de suspension « élastique » de cuves de carburateurs. De haut en bas : cuve encerclée par un collier, avec interposition de caoutchouc-mousse (125 MV simple ACT). On notera également la bride en...



...caoutchouc moulé — cuve suspendue par une vis fixée à son couvercle (175 Peugeot de Bouin) — cuve suspendue par la tubulure souple d'arrivée d'essence (BMW « Rennsport »).





Pour une machine attelée à un side, une cuve compensatrice (ici à l'extérieur) s'impose, afin d'assurer une suffisante alimentation dans les virages (BMW « Rennsport »).

CUVES DE COMPENSATION

Celles-ci n'intéressent pas, en principe, la machine solo que son inclinaison en virage met à l'abri de certains effets dus à la force centrifuge.

En side, par contre, il en va tout autrement. Supposons qu'un attelage négocie un virage aigu, la cuve du carburateur étant située côté extérieur du virage. La force centrifuge chasse le carburant vers la paroi de la cuve orientée à l'extérieur, ce qui provoque quelquefois une interruption momentanée du débit de l'essence entre cuve et carburateur ; les gicleurs n'étant plus alimentés, le moteur souffrirait dans ces conditions d'un manque d'émulsion. Pour obvier à cet inconvénient, une petite cuve supplémentaire, compensatrice, est installée de l'autre côté du corps du carburateur et distribue alors son carburant sous l'effet de cette même force centrifuge.

Les cuves compensatrices demandent à être parfaitement ventilées pour être à même de fonctionner correctement. Elles doivent également être dimensionnées assez largement, afin d'assurer une quantité d'essence suffisante.

« ACCORDER » L'ADMISSION

Il ne suffit pas de fixer le carburateur sur la pipe d'admission aussi près que possible du cylindre pour être assuré de bénéficier du meilleur taux de remplissage. De sérieuses études portant sur les systèmes d'admission et d'échappement, leurs longueurs respectives et l'une par rapport à l'autre (« accorder les systèmes »), ont démontré en effet que la détermination exacte à donner à ces longueurs de tubulure permettait d'obtenir un gain de puissance appréciable. Ainsi, chez NSU, des valeurs de remplissage égales à 130 % ont pu être atteintes, entre autres, par cette voie.

Pour expliquer ce fait, il faut faire intervenir l'énergie cinétique des gaz dans les tubulures. Cette énergie cinétique dépend de la masse et de la vitesse des gaz en mouvement.

La masse de la colonne gazeuse se définit en fonction de sa masse spécifique et de son volume. Comme la masse spécifique de l'air pour des conditions atmosphériques données est constante, comme le diamètre de la tubulure d'admission est conditionné par le diamètre de la soupape correspondante (ou la section de la lumière d'admission), les seuls facteurs restant à même d'avoir une influence sur l'énergie cinétique de la colonne gazeuse sont donc : — a) la longueur de la tubulure — b) la vitesse des gaz,

★

Plus longue est la tubulure, plus grande est la masse de la colonne gazeuse en mouvement, et par conséquent plus élevée est, à première vue, l'énergie cinétique de la colonne gazeuse. Il apparaît donc que les meilleurs taux de remplissage seraient obtenus avec la plus longue tubulure possible. Reste que celle-ci doit éviter toute courbure de nature à provoquer un freinage de la colonne gazeuse, et que sa longueur est encore tributaire du dessin du cadre,

★

Le problème n'est pourtant pas aussi simple. Nous n'avons pas encore abordé le facteur « vitesse des gaz », beaucoup plus délicat à manipuler.

Quand, en fin du processus d'admission, la soupape (ou la lumière) d'admission se referme, les gaz qui se trouvent dans la tubulure d'admission ne s'immobilisent pas brusquement, d'un seul coup. Ils viennent compresser, par l'effet de leur inertie et de leur énergie cinétique, les gaz qui se trouvent juste derrière la tulipe de la soupape. L'onde de pression ainsi formée se réfléchit sur la soupape d'admission (ou la jupe du piston obturant la lumière d'admission) et est suivie d'une onde de dépression. Et l'on note ainsi l'apparition de pulsations dans la colonne gazeuse.

Ces ondes de pression et de dépression se réfléchissent à nouveau à l'extrémité « libre » de l'admission (embout du pavillon d'entrée d'air) et reviennent vers la soupape ou la lumière d'admission. Si l'on arrive à mettre ces pulsations en résonance, leur amplitude s'accroît, ce qui se solde par des pressions et dépressions « dynamiques » élevées. Et si le moment de l'arrivée d'une onde de pression est bien déterminé, elle peut servir à fournir un surcroît d'alimentation au moteur.

Quand on dit « accorder » le système d'admission, cela signifie donc déterminer, pour un régime donné, la longueur

de ce système, afin que l'onde de pression se présente de nouveau devant la soupape (ou la lumière) quand celle-ci s'ouvre pour le cycle suivant. Ainsi, grâce à l'apport de cette onde de pression, le remplissage du moteur est amélioré.

Avec un système mal « accordé », c'est le phénomène inverse qui peut se produire : il suffit que ce soit une onde de dépression qui se présente au moment de l'ouverture de la soupape d'admission pour que le remplissage soit, cette fois, diminué, l'onde de dépression tendant, cette fois, à vider le cylindre. (C'est d'ailleurs cet aspect qui est utilisé côté échappement, pour mieux vider le moteur de ses gaz brûlés (voir MR n° 1277).

★

Sans nous étendre davantage sur ce sujet, que nous avons présenté très schématiquement, nous résumerons ce paragraphe en précisant que l'étude bien comprise (mais bien délicate) de la longueur du système d'admission — donc pour une part le positionnement du carburateur par rapport à la culasse ou au cylindre et le choix d'un pavillon d'entrée d'air approprié — peut contribuer à l'obtention d'un gain de puissance compris entre 10 et 15 %.

POINTS DE DÉTAIL

ÉTANCHEITÉ

Passons rapidement sur la nécessité d'un montage du système d'admission parfaitement étanche. Toute prise d'air additionnelle entraîne inévitablement le dérèglement de la carburation et peut parfois passer inaperçue ; le simple échauffement peut provoquer le fissurage des joints et tuyauteries.

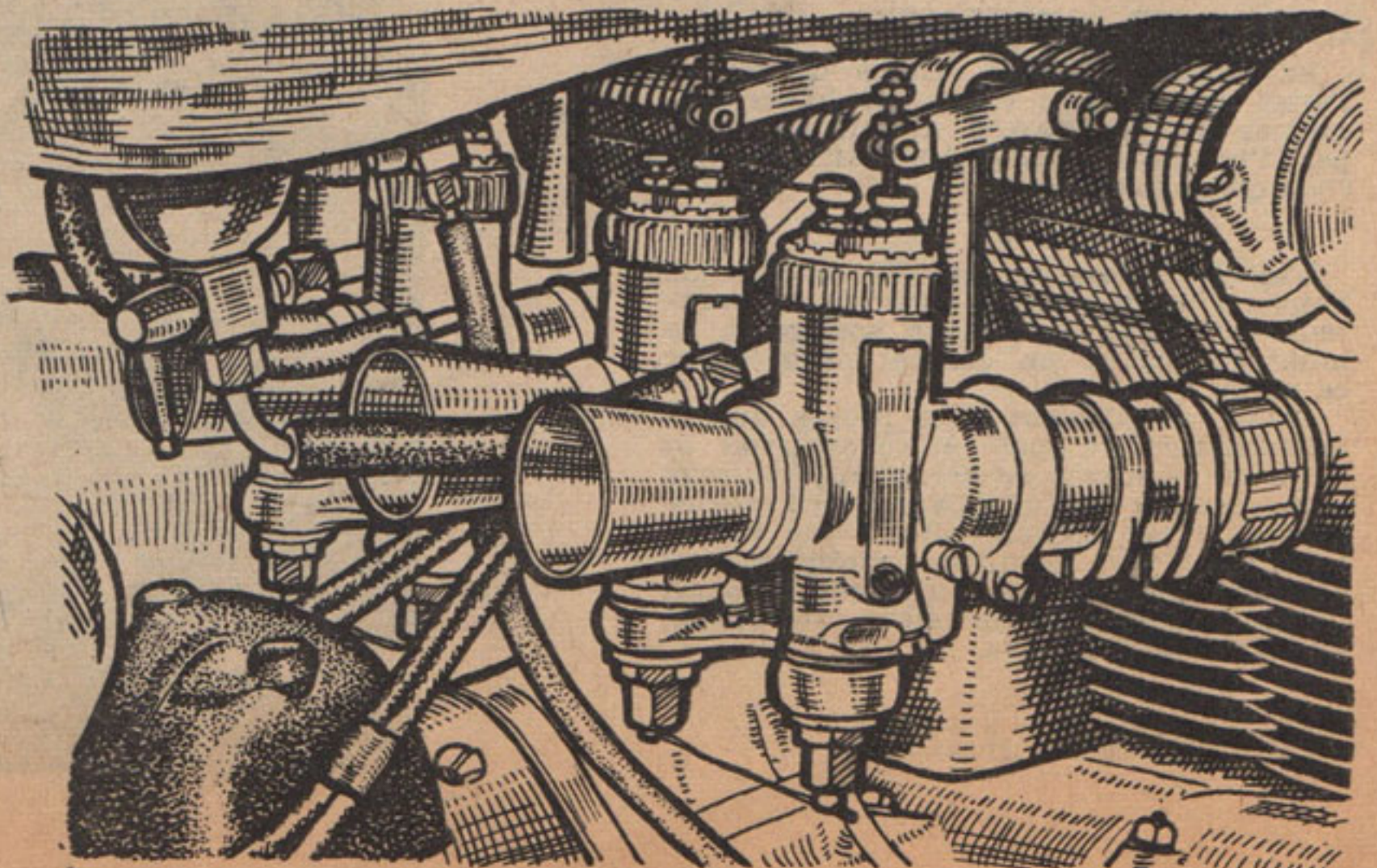
GICLEUR D'AIGUILLE

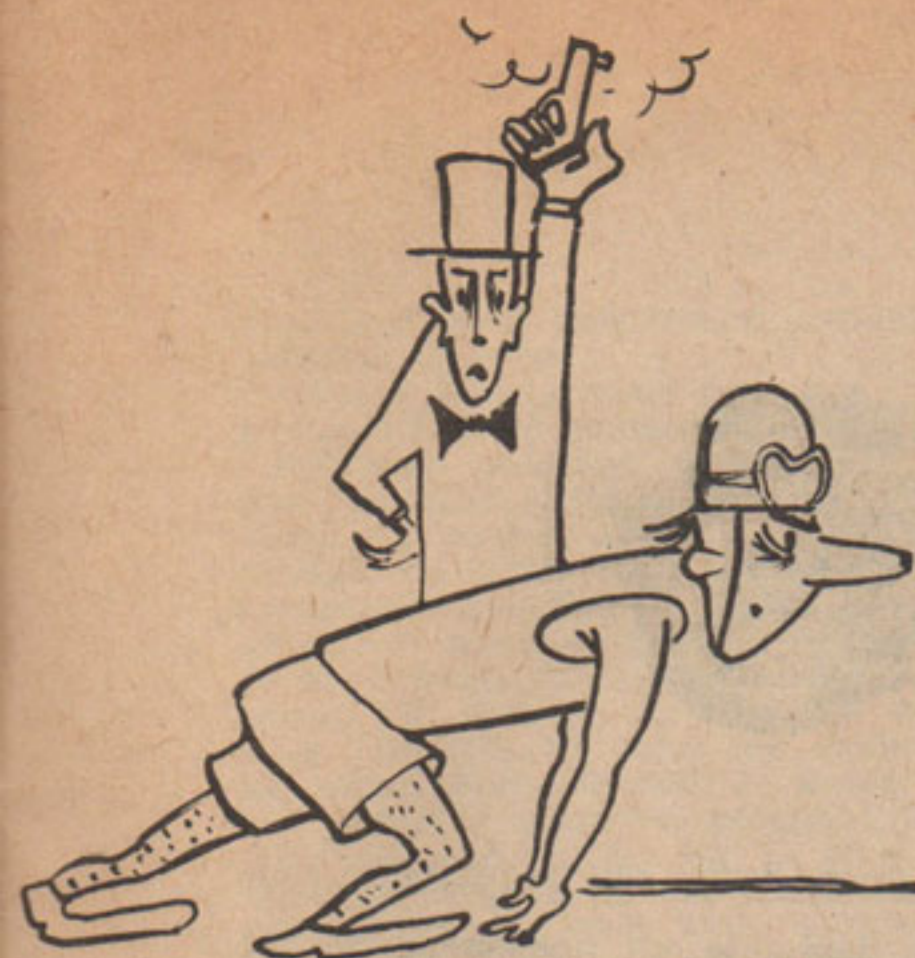
La plupart des carburateurs « sport » ou de compétition sont en général des carburateurs à gicleur d'aiguille. Si, alors, l'augmentation éventuelle du numéro de gicleur principal se révèle inopérante, il faut penser que le diamètre du gicleur d'aiguille, sans doute devenu plus petit que celui du gicleur principal, rend celui-ci inefficace. Petite chose, sans doute, mais à laquelle on ne pense pas toujours.

LE RALENTI

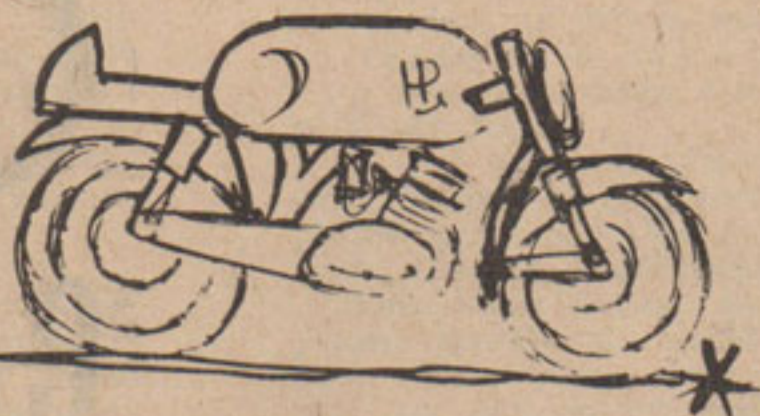
Enfin, un excellent ralenti est indispensable à un carburateur de compétition. Bien souvent, et à l'inverse de ce qui se passe pour les carburateurs ordinaires, la vis de réglage agit ici non pas sur l'air, mais sur l'essence, ce dont il convient de se souvenir.

En vue d'atténuer les vibrations dans le carburateur lui-même, ce dernier est bien souvent fixé par l'intermédiaire d'une pipe en caoutchouc (MV 4 cylindres).





DU COTE



DU SPORT

LE CIRCUIT DES MONTS D'Auvergne

32 concurrents sur 59 partants sont parvenus au terme du circuit des Monts d'Auvergne qui se déroulait sur un parcours de 374 km (274 pour les cyclomoteurs) tout en routes sinueuses autour de Clermont-Ferrand.

Le mauvais temps sévit tout au long de l'épreuve et contribua à la pénalisation de nombreux concurrents : 10 seulement bouclèrent le circuit sans un point de pénalisation.

C'est la marque Favor qui s'adjugea l'épreuve en cyclomoteurs, et aussi en 125 cmc avec un moteur Alter de 70 cmc seulement.

Cyclomoteurs : 1. ex-æquo, Herpin et Barathon (Favor-Alter) ; 3. Gaillard (Mistral) ; 4. Fargé (Favor) ; 5. Finot (Favor) ; 6. Reverdiau (Favor) et Jalicon (Favor) ; 8. Lafarge (Favor) et Milé Bizot (Favor).

125 cmc. : 1. Cheminat (Favor-Alter) ; 2. Chanony (Vespa) ; 3. Sertillage (Favor) ; 4. Milé Jaffeux (Vespa) ; 5. Galland (Favor) ; 6. Chevalier (Favor) ; 7. Bizot (Favor).

175 cmc. : 1. Guillaume (Motoconfort) ; 2. Dumas (Motoconfort) ; 3. Da Silva (Peugeot) ; 4. Rex (Vespa).

250 cmc. : 1. Valère (Peugeot) ; 2. Monet (Griffon).

350 cmc. : 1. ex-æquo, Fougerousse (DKW) et Nottaire (Jawa) ; 3. Dauge (Horex).

500 cmc. : 1. Chapelle (BSA) ; 2. Porras (BSA) et Vachet (Norton) ; 4. Noïrot (Triumph).

Sidecars : 1. ex-æquo, Baconnier et Baury ; 3. Chartoire.

24 HEURES SUR VESPA

Les revues spécialisées anglaises ont rapporté dernièrement la performance réalisée par deux Vespa Douglas qui ont couvert en 24 heures 1.250 km sur le Circuit de Goodwood : c'est le Vespa-Club du Sud de Londres (SLVC) qui fut l'initiateur de la tentative, d'autant plus probante qu'elle fut effectuée avec des machines totalisant déjà un nombre respectable de kilomètres (respectivement 25.000 et 11.000 km). La ronde était contrôlée par l'ACU.

Durant ces 24 heures, 8 membres du club (dont deux femmes) se relayèrent au guidon des deux machines, chacun d'eux conduisant 2 heures en s'accordant un repos de 6 heures.

Ces deux Vespa, strictement de série, tournèrent à 52 kmh de moyenne, les seuls arrêts ayant été nécessités par quelques ennuis de bougie et de carburation.

Détail intéressant, la méthode de ravitaillement : pour l'accélérer au maximum, les Vespa passaient au ralenti devant un camion qui supportait à l'arrière la pompe à essence, le camion roulant à la même vitesse ; un servent court à côté, enlève le bouchon, introduit le tuyau, quelques coups de pompe et le tour est joué !

La tentative fut quelque peu contrariée par les conditions atmosphériques, car la

pluie et le vent firent leur apparition durant la nuit, ce qui réduisit la moyenne dans de sensibles proportions, mais ces 1.250 km n'en ont pas moins fourni une nouvelle preuve de la résistance d'une machine bien connue.

5^e TRIAL INTERNATIONAL DE SAINT-CUCUFA

L'Amicale Motocycliste de St-Cloud organise le dimanche 25 novembre prochain son 5^e Trial Motocycliste International de la Forêt de St Cucufa, avec une participation étrangère très importante.

Cette épreuve est ouverte à tous les motocyclistes (titulaires d'une licence) possesseurs de motos de 125 à 500 cc. Il sera fait 2 classements toutes cylindrées confondues. Les nationaux et militaires auront 2 tours de circuit à accomplir et les inter 3 tours, soit respectivement 20 et 30 km à parcourir.

Les organisateurs prévoient 10 passages non-stop par tour, dont un sera chronométré dans le but de départager les éventuels ex-æquo.

La moyenne horaire à respecter est de 20 kmh.

Les départs seront donnés à 10 heures pour les nationaux et à partir de 13 h. 30 pour les inter, devant le 114, rue des Longs Boyaux, à Rueil (lisière du bois) et de deux en deux minutes ; ordre des départs tiré au sort.

Les opérations de pesage obligatoires pour tous les concurrents auront lieu à St-Cloud, magasin Rapid-Moto, le samedi 24 novembre, de 14 à 17 h. 30. Les engagements doivent parvenir au plus tard le 17 novembre au directeur de course, Mr R. Létang, 6, rue Dailly, à St-Cloud (S.-et-O.), et être rédigés sur formulaire FFM ; le montant de ceux-ci est fixé à 600 fr. et 1.000 fr. pour les inter, comprenant la prime d'assurance du concurrent.

De nombreux prix et challenges viendront récompenser les concurrents.

Le succès de cette épreuve paraît assuré du fait de la participation des officiels des marques BSA, James, Maico et FN. Citons, parmi les engagés, les anglais Smith, Nicholson, Draper, Fox, Brian Martin ; les allemands Kœlher et Kamper ; les belges Milhoux, Decat, Graidorge, Colin, Bidoul, Charniaux ; les suisses Yerly, Strhub, Romailier, Gruchet ; deux hollandais sont également attendus.

En dernière minute, nous apprenons que c'est un total de 25 pilotes étrangers qui s'ajoutera à la liste formée par les meilleurs spécialistes français. Nos lecteurs trouveront d'ailleurs dans notre prochain numéro la liste des principaux engagés.

UN JOLI RECORD

C'est à la fameuse 500 BSA Gold Star qu'il revient : cette machine équipait en effet cette année les meilleurs crossmen de 7 pays d'Europe, à savoir :

Gunner Johansson, champion de Suède. E. Hansen, champion du Danemark. M. Jacquemin, champion de France. A. Dirks, champion de Hollande. U. Rademacher, champion d'Allemagne. T. Honkala, champion de Finlande, et Jeff Smith, champion de Grande Bretagne.

Magnifique récompense pour la marque de Birmingham !

BORDIO (Tourisme) ET GROUT (Cross) VAINQUEURS AU TRIAL DE L'ARMISTICE

La saison de Trial s'est ouverte le 4 novembre à Compiègne, dans une boue rendue encore plus liquide par les ondées qui s'abattirent sur le parcours, au matin même de l'épreuve. Sans être absolument impraticable, le circuit était donc suffisamment difficile pour mettre à l'épreuve la forme des 34 participants, chiffre assez réduit, mais qui s'explique dans une certaine mesure par l'absence de nombreux jeunes pilotes actuellement sous les drapeaux. Le forfait le plus marquant était celui de Delauné, rappelé en Algérie et pas encore de retour.

★

L'épreuve comportait trois tours d'un parcours de 7 km, comportant 3 « non-stop », dont l'un, en montée, était encore chronométré pour départager éventuellement les ex-æquo.

On pouvait voir au départ de nouvelles machines, étudiées spécialement pour la spécialité, et qui faisaient à Compiègne leur première sortie.

Charrier, de l'AM St-Cloud, et ses camarades de club, montaient des James 197 cc, visiblement maniables et bien comprises : leur garde au sol en particulier facilita plus d'un passage dans l'eau ou dans la boue. Quant à Meznarie, de Corbeil, il exhibait orgueilleusement l'unique BSA 350 de trial actuellement en France... et dont il ne put, dans cette première course, utiliser toutes les possibilités.

★

Bordio réussit un excellent doublé, menant sa DS Malterre à la victoire dans les catégories « Touriste » et « Trial », et battant dans cette dernière Charrier d'un seul point. Cependant, dans l'épreuve pour machines de cross, c'est GROUT (BSA) qui s'assura la première place, devançant Charrier et encore Bordio. A noter que les deux premiers, arrivés avec un nombre de points égal, furent départagés par le chronométrage en zone « non-stop ».

★

Dans l'ensemble, les participants s'estimèrent satisfaits par la nature du parcours, certains s'élevant néanmoins contre l'extrême difficulté de la seconde zone « non-stop », véritable lac de boue impossible à traverser sans faute.

Rappelons à ce propos, et au seuil de la saison, que le trial doit être avant tout une école de pilotage, et non pas un exercice de préparation au moto-cross.

LES CLASSEMENTS

Touriste : 1. Bordio (DS Malterre) ; 2. Rittaud ; 3. Molton ; 4. Mathieu ; 5. Huissier.

Trial : 1. Bordio (DS Malterre) ; 2. Charrier (James) ; 3. Tardif ; 4. Létang ; 5. Meznarie.

Cross : 1. GROUT (BSA) ; 2. Charrier (James) ; 3. Bordio ; 4. Legrand ; 5. Rittaud.

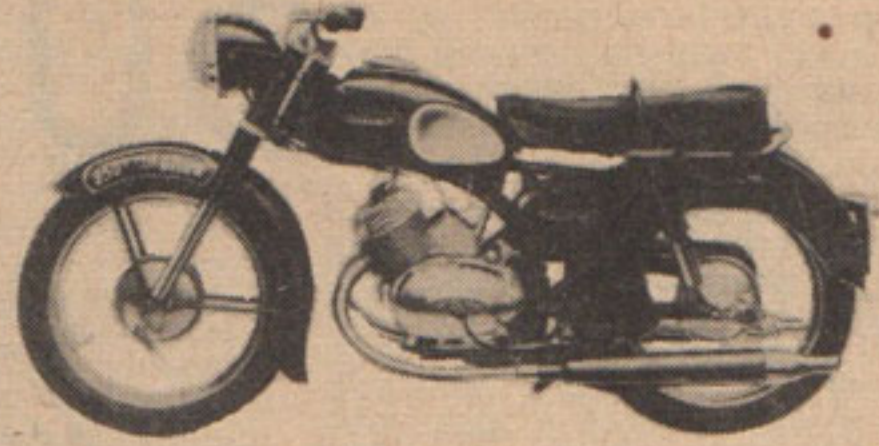
Challenge de la Ville de Compiègne : 1. AM Saint Cloud.

CE QU'ILS



EN PENSEMENT

250 "BISON" RADIOR



C'est le numéro 1310 de votre revue qui m'incite à vous écrire.

Monsieur de Kersabrec demande un possesseur de 250 Bison Radior qui veut bien donner son opinion. Machine achetée en août 55. 6.000 km à ce jour.

Bicylindre deux temps alterné. Course 54. Alésage 54 x 2. Allumage dynamo batterie bobine. Double carburateur à cuve unique. Boîte à 4 vitesses. Transmission primaire Duplex à bain d'huile.

Moteur en porte à faux, puissance 12,5 CV à 4.850 t/m. Suspension télescopique avant et arrière.

Défauts : Vibrations, perlages, rayonnage de la roue arrière à refaire, suspensions qui talonnent, mauvaise tenue de route, boîte de vitesses fantaisiste, embrayage qui patine (ressort unique !). Consommation énorme : 6 à 7 litres normalement. Rendement médiocre, vitesse maximum 105-110 compteur, couché. Finition lamentable, et encore manque de pièces de rechange, et garantie qui demande beaucoup de patience et force réclamations. Exemple : à 1.000 km, retour à l'usine pour mise au point boîte et cylindres, durée 1 mois.

A 2.000 km, retour à l'usine, cause : le circlips de l'axe de piston rabote le cylindre gauche ; la machine me revient, tenez-vous bien, six mois plus tard !

A 6.000 km, les cylindres présentent une barrette à l'arrêt des segments !

Les crabots de la boîte sont arrondis et sautent à qui mieux mieux !

Les tuyaux d'échappement se cassent partout, à cause des vibrations en pleine vitesse de croisière. Une pipe d'arrivée d'essence d'un carburateur Amac se casse et j'attends depuis près de deux mois que cette maison m'envoie, par l'entremise de sa succursale, un nouveau corps.

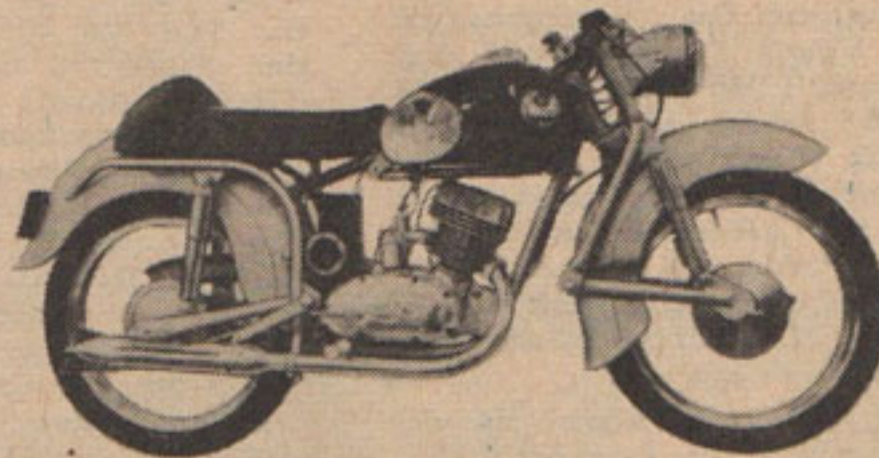
La moindre petite panne immobilise la machine pendant des semaines. Heureusement que la boîte est identique à celle de la 175 de même marque qui est mieux connue, elle ! Les boulons et pas de vis du bloc soumis à des démontages perpétuels foirent à tour de rôle. Jusqu'à la selle double en mousse qui se découd.

Elle a quand même quelques qualités : Bons moyeux freins, éclairage digne d'éloges ! et « habitabilité » d'une 500. Grand réservoir de 18 litres. Propreté et netteté du bloc-moteur.

Je ne peux vous dire, comme certains de vos lecteurs, que je reviendrai vous donner mes impressions à 30.000 ou 50.000 km, car je ne vois pas quelle année et dans quel état parviendra la machine à ce stade.

Pourtant combien de motocyclistes admirent cette 250 impressionnante, à la ligne très nette. Mais hélas, elle est loin de tenir ses promesses. Et elle est tellement loin de la Triumph Speed Twin de mes rêves.

Mr JACQUART
Wattrelos (Nord)



175 FOLLIS "RALLYE"

Lecteur de votre revue depuis maintenant 7 ans, je vous donne ci-joint mon opinion et quelques précisions sur ma moto 175 cmc Follis type Rallye, moteur Ydral AJ 55 avec carburateur Dell'Orto d'origine, accusant actuellement 7.000 km, presque tous en solo, avec mon poids de 100 kgs.

Machine très séduisante : elle obtint un vif succès en Espagne cet été ; quand je stationnais, toujours un petit groupe de badauds ou amateurs de motos la contemplant avec une certaine curiosité, certains me demandant des renseignements, en particulier le prix et la vitesse de pointe. Quand je leur disais qu'elle valait 195.000 francs, personne ne voulait me croire, car là-bas, les petites cylindrées, comme les grosses sont excessivement chères.

Caractère sport : émaillage rouge vif, guidon étroit, carénage de phare, selle biplace (plutôt monoplace), jantes dural, moyeux freins centraux, superculasse et surtout fourche avant

type Earles et suspension arrière oscillante avec ressorts extérieurs chromés.

Moteur très nerveux pour un 175 cc, aux reprises étonnantes, à condition de pousser les régimes.

Freinage puissant et sec, pas assez progressif, demandant une certaine prudence au début. Bonnes suspensions, d'ailleurs éprouvées sur certaines routes d'Espagne, après un voyage de 3.000 km. Mais les amortisseurs rejettent l'huile (pourtant très épaisse) par la base, inconvénient qui ne doit sûrement pas se produire avec les fourreaux de suspensions : je ne critique pas la maison Follis, car à la commande de la moto, j'ai bien spécifié que je voulais les ressorts de suspension chromés et sans les caches, comme le modèle exposé au stand Follis durant le Salon de 1955.

A signaler aussi un excellent éclairage.

Consommation de 2,8 l. aux 100 km contrôlée sur étape Valencia-Madrid de 400 km à une moyenne générale approximative de 55 kmh avec arrêts compris (déjeuner et plein d'essence). A noter : route droite et plate, à part un col assez important à traverser. Pot d'échappement Wilman très efficace au point de vue silence et augmentant la puissance moteur, car j'ai essayé ma monture sans le pot, résultats obtenus bien moindres qu'avec le pot d'échappement.

Passons maintenant aux défauts.

Moyeu-frein arrière bloqué, métal fondu, dû au frottement de la flasque avec l'intérieur, tout ceci venant d'un roulement défectueux portant sur l'axe de roue. La maison Follis avait envoyé la facture de toute la pièce qui me fut changée (c'est-à-dire le moyeu frein complet) au concessionnaire de la marque qui m'a vendu la machine. Mais après une entente entre celui-ci et le voyageur Follis, je n'ai rien eu à payer. Ce qui est normal, car la moto était sous garantie. J'ai attendu 6 semaines pour avoir le moyeu, il me semble que l'expédition aurait pu être plus rapide, surtout que cela se passait juillet-août à l'époque où la moto est le plus indispensable.

Autres avaries :

Pattes de fixation de carters et d'avertisseur sectionnées. Béquille centrale trop faible, déjà pliée, ce dont j'étais déjà averti. Stop très fragile ; le contacteur de celui-ci toujours en contact avec l'huile suintant du carburateur. Pare-boue arrière se dessoudant, détail embêtant, entraînant frais de soudure et raccords de peinture.

Fuites d'huile venant de l'axe du sélecteur. Je n'ai jamais perlé, mais j'en suis à ma troisième bougie qu'il me faudra remplacer dans peu de temps, aussi je trouve que les électrodes s'usent trop vite, car trois bougies en 7.000 km, c'est un peu trop.

Je donne à titre indicatif les vitesses maxima obtenues au compteur qui triche approximativement de 5 % : en première 60 kmh ; deuxième 80 kmh ; troisième 100 kmh ; quatrième position couché 120 kmh.

En résumé : machine séduisante de par son allure sport. Moteur très puissant et robuste. Très bonne tenue de route. Mais certains défauts au point de vue partie cycle seraient à réviser pour avoir une machine presque parfaite.

P. S. — J'aimerais bien connaître l'appréciation de lecteurs de « Moto-Revue » dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent » sur la 500 cc Ariel bicylindre. Merci d'avance.

Mr G. BRYCH
Limoux (Aude)



175 MOTOBECANE Z22C

Je vous écris pour donner mon point de vue sur ma machine, une Motobecane Z22C, achetée fin juillet 54, et appelée Désirée, car j'ai attendu plus de 6 mois avant d'entrer en sa possession.

A ce jour voici les frais faits sur cette machine, d'abord quelques réglages de soupapes et du volant magnétique, mais encore aucun décalaminage. Rodage ancienne méthode sur 2.000 km. Un pneu arrière usé à 7.000 km, ce que je trouve un peu prématuré, à croire que les pneus d'origine sont défectueux, car avant je possédais une « 125 latérale » de la même marque, et la même chose s'était produite, de plus, les chambres à air sont poreuses et elles perdent 200 à 400 grammes tous les 15 jours !

Moteur excellent, quoique un peu bruyant aux hauts régimes, de plus il vibre à certains régimes et on ressent des « fourmis » dans les mains en roulant sans gants ; ensuite j'ai grillé 2 ou 3 ampoules du feu rouge sans doute à cause d'un desserrage de batterie non aperçu assez tôt, celle-ci, de ce fait, s'était déchargée, et le moteur n'arrivait plus à recharger suffisamment, j'ai donc fait recharger celle-ci, depuis tout va bien de ce côté là ; mais tout ceci est secondaire, car la Z22C possède des avantages incontestables par rapport à d'au-

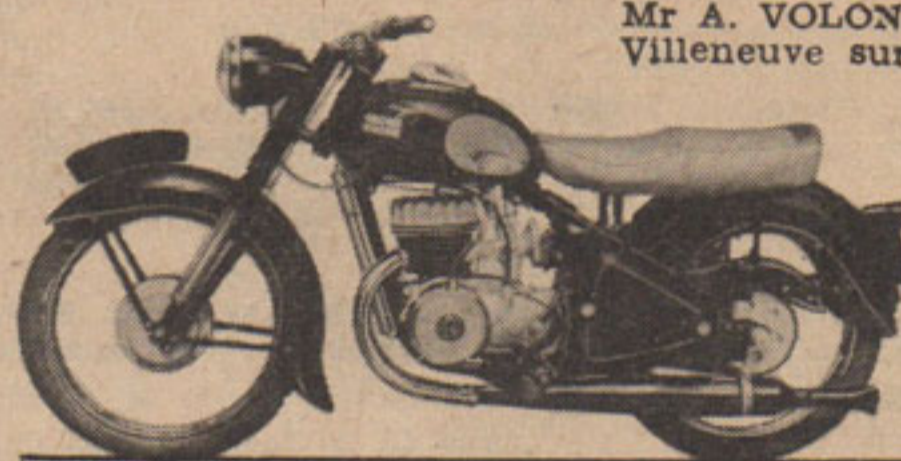
tres 175 nationales. En voici quelques-uns : vitesse supérieure à 100 chrono, vérifiée ; ensuite consommation ne dépassant jamais 3 l. 1/2 aux 100 km, pour preuve j'ai fait le 14 juillet le trajet Villeneuve sur Lot - Facture (163 km), aller vent légèrement de face en 2 h. 1/2. Le 15 juillet, retour (Facture-Gironde - Villeneuve sur Lot) vent légèrement de dos, plus quelques ondées, en 2 h. 20 minutes, soit 326 km, avec 9,05 l., ayant fait le plein avant de partir et ayant refait le plein au retour à la même station pour vérification.

Je ne dirai donc rien de plus de ce côté, vous laissant le soin de juger.

Ce qui laisse à désirer sur cette moto, c'est le côté suspension, mais j'ai amélioré tout ceci par une selle double, complétée par un guidon Sport « Saker » genre italien. J'ai ensuite changé le réservoir, pour un réservoir actuel.

Donc vous voyez, ma moto a un petit air « italien » que j'aime beaucoup, étant amateur des petits cubes de ce pays ; mon rêve, voyez-vous, serait de posséder une 175 cmc Mondial ou MV Sport, ou bien encore une 250 NSU, mais cette dernière avec une suspension classique télescopique avant et oscillante arrière. Mais revenons à nos moutons. La peinture, ou plutôt l'émail et les chromes, sont moyens et demandent beaucoup d'entretien si vous voulez conserver leur éclat. Freins bons, sans plus, de même que l'éclairage, que j'ai complété grâce à une poignée Saker que je recommande particulièrement pour sa commodité et sa simplicité. De plus, j'ai monté une clef de contact et un petit « mica italien », donc ma machine me revient dans les 200.000 fr. environ, ce qui fait quand même une belle somme, avouons-le, pour une moto. Je ne vois pas autre chose à dire et je remercie « Moto-Revue » pour tout ce qu'il fait pour nous, motards ; un bon point aussi pour ses reportages aux Grands Prix étrangers, j'ai particulièrement aimé et apprécié les graphiques que vous avez faits pour le « Tourist Trophy » donnant la position de chaque concurrent, à chaque tour. J'aimerais voir ceux-ci pour chaque Grand Prix International comptant pour le Championnat du Monde.

Mr A. VOLONTERIO
Villeneuve sur Lot



125 GNOME-RHONE R5

Je l'ai achetée en septembre 1955. Je totalise à ce jour 16.000 km. Commençons par les critiques, et nous passerons après aux compliments.

Voilà donc ce que je lui reproche :

Suspension élémentaire ; une suspension oscillante à l'arrière s'impose.

Moto un peu trop bruyante. Bouchon du réservoir d'une étanchéité douteuse. Manque de réserve de carburant. Confort moyen, ainsi que la présentation ; les chromes brillent par leur absence ; rétroviseur et avertisseur factices. J'ai grillé deux bobines depuis l'achat, ce qui me paraît beaucoup.

Et voici les compliments :

Cette moto jouit incontestablement d'un très beau bloc moteur pour une 125, beaucoup la prennent du reste pour une 175.

C'est un bloc moteur d'une solidité à toute épreuve, car je crois qu'il est difficile de lui demander plus que moi.

Plutôt fait pour une grosse cylindrée (hélas les moyens me manquent), je roule presque toujours au maximum et souvent à deux par dessus le marché.

Je fais couramment des pointes de 90-95. Je l'ai même montée à 105. Je roule continuellement à 80 (et ce pendant 250 km à deux pendant les vacances), quand ce n'est pas 85-90 sur les 70 km qui me séparent du bord de la mer (vitesse compteur, bien entendu) D'après différents essais, ce dernier ne paraît pas trop être du domaine de la fantaisie.

Certaines 125 atteignent peut-être ces vitesses. Mais ce qu'il faut voir, c'est le temps relativement court que met cette moto pour atteindre son maximum. Aucun temps mort entre chaque vitesse. Elle est d'une nervosité étonnante pour une 125, et je crois que dans cette cylindrée, c'est la reine des motos françaises au point de vue performances.

Du reste, beaucoup de camafrades motocyclistes à qui je l'ai prêtée en ont été étonnés.

Sur le plan qualité, j'ajouterais un bon freinage et un bon éclairage.

Au point de vue bougie, j'ai perlé une fois en 16.000 km, en nettoyant mes bougies tous les 3.000 km.

Qui dit mieux pour un 2 temps ?

En résumé, cette moto se fait à mon avis la 125 idéale si la maison Gnome et Rhône paraît aux critiques énoncées au début de cette lettre, ce qui serait très facile, la R4D n'a-t-elle pas déjà l'oscillante ?

Mr J. BORNIOU
Nantes (Loire Inf.)



TRIBUNE LIBRE

LA POMPE A PHYNANCES

Voulez-vous que nous recherchions ensemble la solution d'un petit problème d'arithmétique :

1° Quel est le prix d'un litre de mélange (pour le consommateur) comprenant 7 % d'huile à 532 fr. les 2 litres ?

a) Lorsqu'on emploie de l'essence ordinaire à 67,3 le litre.
b) Lorsqu'on emploie de l'essence super à 73,1 le litre.

2° Quel est, dans chacun des cas, le supplément de bénéfice réalisé par le pompiste qui vend le mélange 95 francs.

Solution :

On ajoute à 100 cl d'essence 7 cl d'huile pour faire 107 cl de mélange.

Un litre de mélange contient donc $\frac{100 \times 100}{107} = 93,3$ cl

d'essence, et $\frac{100 \times 7}{107} = 6,6$ cl d'huile.

Prix de l'essence ordinaire : $67,3 \times 93,4 = 62,86$

Prix de l'essence super : $73,1 \times 93,4 = 68,28$

Prix de l'huile : $\frac{532 \times 6,6}{200} = 17,56$

Prix du mélange ordinaire : $62,86 + 17,56 = 80,42$

Prix du mélange super : $68,28 + 17,56 = 85,84$

Supplément de bénéfice dans le 1^{er} cas : $95 - 80,42 = 14,58$

dans le 2^e cas : $95 - 85,84 = 9,16$

En admettant que le vendeur soit sincère quant à la qualité de l'essence et qu'il n'emploie pas de l'huile d'un prix inférieur, ce qui ne sera constaté que 500 km plus loin, en débouchant les lumières d'échappement.

Le prix de 95 francs indiqué est un prix moyen, je ne connais pas de pompiste qui fasse payer moins de 90 francs, il en est qui demandent 100 fr. pour un litre.

Mes amis utilisateurs du moteur 2 temps, vous payez bien cher pour ne pas vous graisser les doigts et vous vous laissez plumer bien docilement.

N'oubliez pas :

Qu'un litre de mélange ne contient pas 107 centilitres.

Que, lorsque vous achetez votre mélange, vous n'avez pour garantie de qualité et de proportion que l'affirmation du vendeur.

Qu'un vélomoteur ou un scooter de 125 cc 2 temps consomme autant, sinon plus d'huile qu'une voiture de puissance moyenne. Vous êtes un client intéressant, il faut donc vous débarrasser d'un complexe d'infériorité qui vous empêche de rouspéter.

Que « Moto-Revue » se fera un devoir de dénoncer la ma-

joration abusive du prix de l'huile et du carburant lorsque ces liquides sont passés par la pompe mélangeuse.

C'est sur cet espoir que je termine.

A. MARGUERITTE
Antony (Seine)

N.D.L.R. : De prime abord, ne pouvant qu'approuver le raisonnement mathématique de Mr A. Margueritte, nos colonnes sont toutefois à la disposition des pompistes qui tiendraient à se justifier.

LA POMPE A PHYNANCES (suite)

Fidèle lecteur de « Moto-Revue », j'apprécie beaucoup les articles rédigés par les usagers des deux roues, dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Je me permets d'attirer votre attention sur un fait qui a pu également frapper d'autres lecteurs possesseurs de « deux temps ».

Etant venu en permission ces jours derniers en France (je suis actuellement militaire en Allemagne), je profitais de ces jours de détente pour parcourir de nombreux kilomètres avec ma moto.

Possesseur d'un 125 cmc moteur deux temps, j'ai pris la récente habitude de m'approvisionner en carburant aux pompes distributrices de mélange à pourcentage variable, ce qui permet de gagner un temps appréciable en effectuant le plein. Elles fournissent un mélange impeccable, tout en évitant la manipulation fastidieuse de l'huile et de l'essence, opération plus ou moins malpropre. Afin de brûler un mélange identique à chaque plein, je m'approvisionne aux pompes distributrices d'une marque réputée et fort connue des usagers des deux roues. (Je conserve l'anonymat à cette marque).

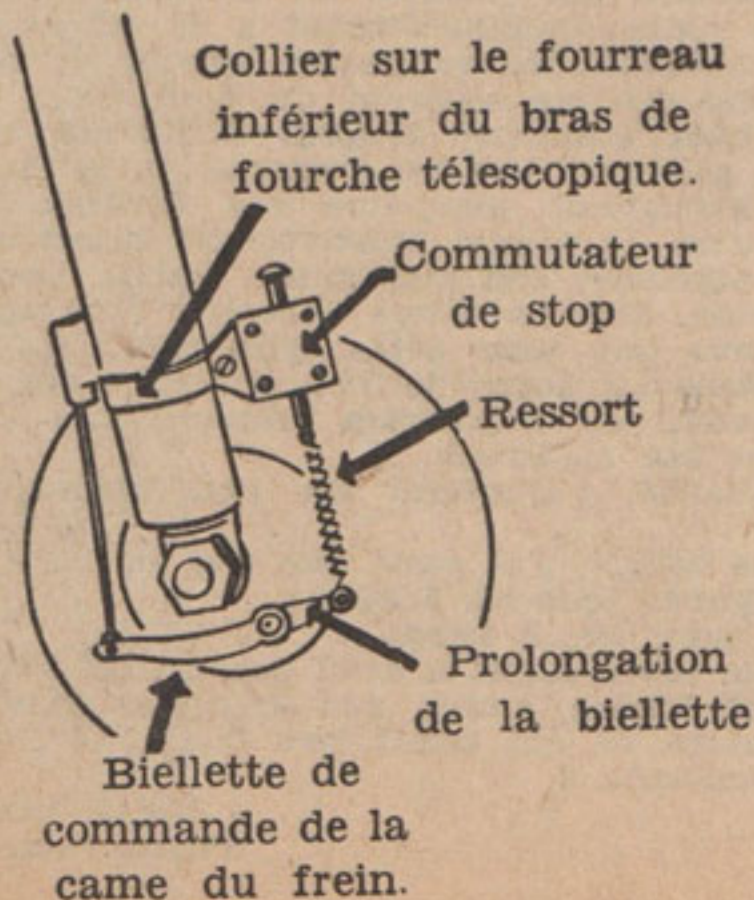
Lors de trois pleins effectués à quelques jours d'intervalle dans le même centre urbain de Rouen, à trois stations services différentes, mais distributrices de la même marque, pour un mélange deux temps de proportion égale, à chaque plein, j'ai payé successivement le litre de mélange 78, 80 et 90 francs, d'où une différence de 12 francs par litre.

L'essence est à un prix imposé par l'Etat, donc fixe. L'huile est vendue à un prix imposé par la Société. Il semble que le prix du mélange devrait être, par contre-coup, à un taux sensiblement égal.

A l'époque actuelle, les usagers des « deux roues » se font de plus en plus nombreux, il me semble qu'un tarif unifié pour cette vente à tous les distributeurs automatiques serait particulièrement bien accueilli auprès des utilisateurs.

Il serait souhaitable que les stations service distributrices des grandes marques aient un prix imposé par leur société.

Mr G. LEGAY
S.P. 59.007 (Allemagne)



UNE COMMANDE DE "STOP" POUR FREIN AVANT

On sait que le frein avant prime, en conduite moto. Or, le commutateur de feu « stop » est presque toujours actionné par la pédale du frein arrière, plus rarement utilisé, et de toute façon, commandé avec un temps de retard sur le frein avant. Voici donc un montage du commutateur de stop facile à réaliser sur une fourche avant télescopique. Il comprend essentiellement un collier de fixation pour le commutateur et une plaquette qui, prolongeant la biellette de commande de la came du frein, se déplace avec celle-ci, sous l'action du levier de commande du frein au guidon, entraînant par l'intermédiaire du ressort le contact mobile du commutateur.

L'AFFAIRE DES RECORDS REBONDIT OU EST LE TÉLEGRAMME?

Sous ce titre, notre confrère « The Motor Cycle » consacre un nouvel article à la polémique qui s'est fait jour autour des records absolus d'Allen et Burns, depuis que la Fédération Motocycliste Internationale réunie à Paris pour son Congrès d'Automne, a décidé de soumettre leur homologation aux résultats d'une enquête (voir MR n° 1313).

★
C'est encore S. N. Shilton, le directeur commercial de l'usine, qui a levé le rideau sur le second acte de cette ténébreuse histoire.

Considérant que le Président de la CSI, Piet Nortier, a laissé planer un doute sur la validité de l'appareillage chronométrique employé par le jeune pilote américain lors du record établi en septembre, et estimant que ce doute est préjudiciable à la marque Triumph tout autant qu'aux personnes intéressées au déroulement de la tentative, S. N. Shilton a envoyé au secrétaire de l'ACU (Fédération Anglaise) un télégramme réclamant une action immédiate en vue d'obtenir une mise au point rectificative.

★
Que dit le télégramme Shilton ? Ceci, en substance : Tous éléments concernant l'appareillage chronométrique qui a enregistré la vitesse réalisée par Johnny Allen étaient en possession du secrétariat de la FIM, qui se trouvait donc en mesure de répondre aux questions soulevées à Paris lors du Congrès d'Automne et, cependant, n'en a rien fait.

Le directeur commercial de chez Triumph fait encore mention d'une lettre dont copie serait en possession de l'ACU et qui aurait été adressée par le secrétariat de la FIM au chronométriste américain Pillsbury, ainsi que d'une confirmation par câble émanant du Président de la Commission Sportive Internationale, ces deux documents approuvant l'emploi immédiat du système électromagnétique de chronométrage et désignant Pillsbury et Shaller (autre américain) comme contrôleurs et chronométristes pour toutes tentatives de records se déroulant cette année à Bonneville.

★
Ainsi, conclut S. N. Shilton, toutes les exigences de la FIM étaient clairement

satisfaites, et la preuve en est apportée par l'enregistrement provisoire du record, publié le 17 septembre. Pourquoi, dans ces conditions, avoir donné l'impression que les règlements pouvaient n'avoir pas été observés ?

★
Le contenu de ce télégramme a été transmis par l'ACU au secrétaire général de la FIM, qui a fait connaître qu'il ne pouvait immédiatement prendre position et a précisé que l'enregistrement provisoire du record ne pouvait faire place à l'homologation que si aucune réclamation ne se faisait jour dans les trois mois suivant la réalisation du nouveau record. Plus loin, le secrétaire général de la FIM ajoute qu'il n'a, quant à lui, reçu aucune protestation et rappelle que c'est Piet Nortier, président à Paris la réunion de la Commission Sportive Internationale, qui a dit avoir reçu un télégramme de l'usine NSU (détentriche du record battu par Allen) demandant que soit ouverte l'enquête que l'on sait.

★
Enfin, Monsieur Loughborough assure que, ne pensant pas qu'une question pût être soulevée au sujet des records lors du Congrès d'Automne, il n'était pas à ce moment là en mesure de produire les documents propres à établir que les règlements avaient été respectés. C'est pourquoi il fut décidé de renvoyer l'examen de l'affaire à la session extraordinaire de la CSI, qui se tiendra en décembre prochain à Milan.

★
A cette dernière déclaration, S. N. Shilton a déjà répliqué en demandant pourquoi ces documents n'avaient pas été emportés à Paris pour être soumis à l'examen de la Commission technique, comme l'assurance en avait été donnée à Philipp Mayne, chronométriste de la Fédération Internationale Automobile ?

★
Mais l'aspect le plus mystérieux de l'affaire reste bien le fameux télégramme envoyé — Piet Nortier dixit — par la firme NSU, pour demander l'ouverture d'une enquête. On se souvient à ce propos que le directeur général Von Heydekampf, interviewé par nos soins lors du

Salon de Paris (voir MR n° 1313), s'est élevé véhémentement contre la réalité de ce télégramme.

L'usine allemande a plus récemment répété, à l'intention d'un représentant de « Motor Cycle », la réponse que nous fit le mois dernier son leader : à Neckarsulm, on ignore tout du soi-disant télégramme.

★
Et notre confrère britannique — très fair-play, soulignons-le — d'ajouter qu'il n'a pas réussi à contacter un seul membre de la CSI ayant lu le « télégramme » qui, fait non moins surprenant, n'a pas laissé de trace au secrétariat où, normalement, de tels documents devraient être enregistrés.

★
L'usine NSU semble donc hors de cause... et à part elle, on ne voit guère qui aurait pu songer à déposer une réclamation contre le record d'Allen. Les représentants allemands à la FIM ? Précisément, notre envoyé spécial au Salon de Francfort, J. B., a rencontré là-bas H. W. Boensch, membre de la commission technique internationale, qui s'est montré catégorique : la représentation allemande à la CTI, convaincue de la réalité et de la pleine validité des records d'Allen et Burns (ce dernier en side), n'a déposé aucune réclamation. Boensch s'est déclaré par ailleurs persuadé que les délégués allemands à la CSI ont observé la même attitude, et considère personnellement qu'il n'y a pas eu d'intervention allemande, ni côté NSU, ni côté FIM.

★
Alors, ce télégramme ???
Avec « Motor Cycle », nous espérons que le Président de la Commission Sportive Internationale, Piet Nortier, directement mis en cause, fournira promptement la preuve de son existence comme de son origine.

Aucune équivoque ne doit subsister, ni autour de la performance magnifique réalisée, de l'aveu même de NSU et des officiels allemands, par le jeune Johnny Allen, ni du côté de la Fédération Internationale de Motocyclisme, dont le comportement embarrassé laisse place à toutes les suppositions !

R. C. D.

LES COURS ORGANISÉS PAR LA S. I. A.

Pour ses membres, la Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA), comme chaque année, organise une série de 20 cours, du 7 novembre 1956 au 10 avril 1957.

Ces cours n'ont pas pour but de former des ingénieurs, mais de perfectionner les ingénieurs et techniciens possédant déjà une formation technique générale suffisante.

Parmi les cours retenus, nous pouvons signaler :

— Le roulement à aiguilles : techniques

de réalisation et d'application à la voiture et au motocycle, par Mr le professeur Bouchard, les 14 et 28 novembre.

— Equilibrage dynamique et machines à équilibrer par l'ingénieur Legreau, les 5 et 19 décembre.

— L'écoulement pulsatoire des gaz dans les moteurs (admission, échappement, balayage), par le professeur Seruys, les 9 et 23 janvier 1957.

— Les moteurs à 2 temps (généralités, balayage, disposition des cylindres, etc.)

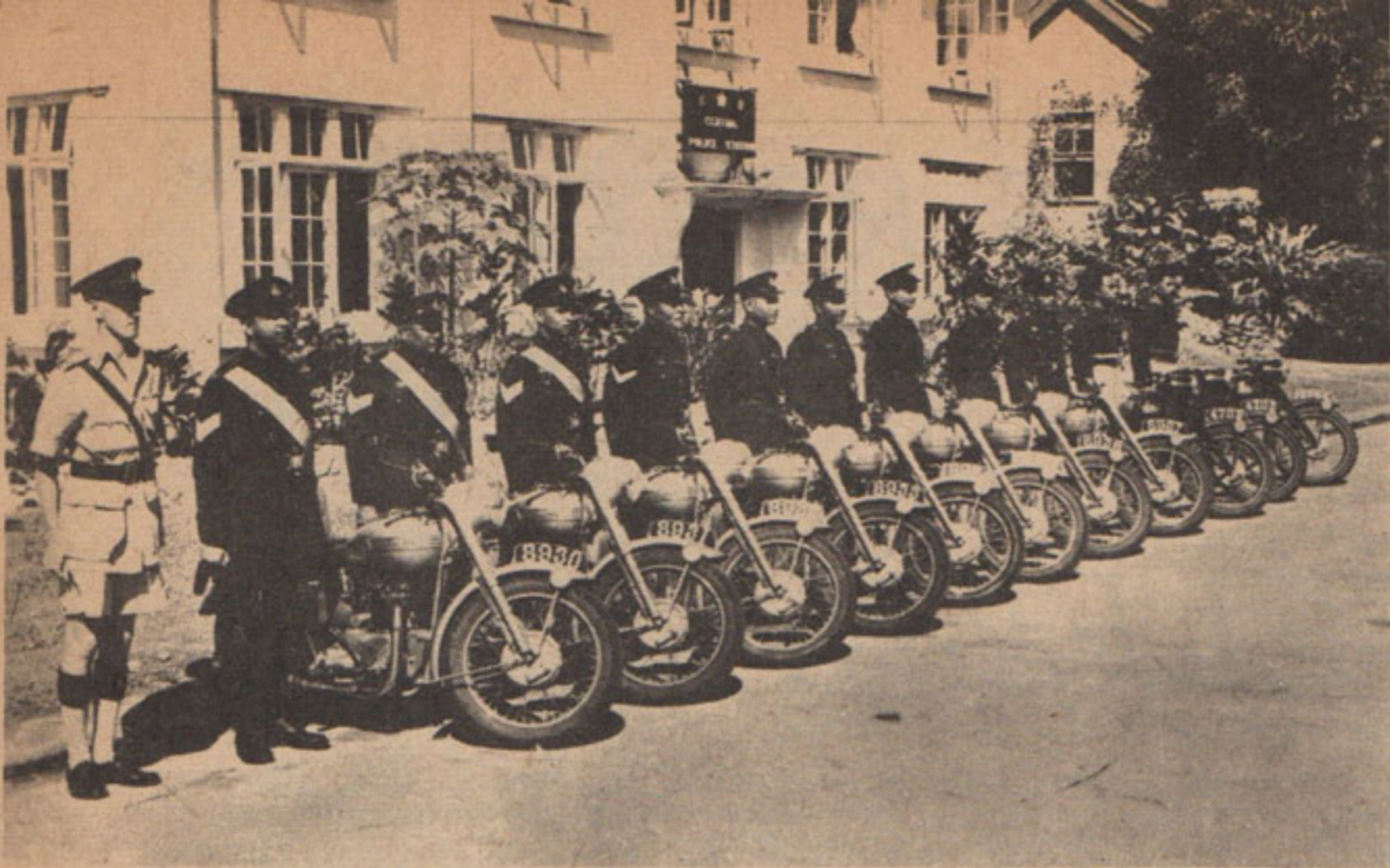
par l'ingénieur Aury, les 13 et 27 février 1957.

— Etude du freinage (allure physique du phénomène, moyens de mesure, etc.) par l'ingénieur Chapoux, les 6 et 23 mars.

— Caractéristiques physiques des carburants, et leur influence sur le comportement des moteurs, par Mr Y. Durier.

— etc., etc...

Les cours auront lieu, de 17 h. 45 à 19 h., au 2 de la rue de Presbourg. Pour tous renseignements, s'adresser à la SIA, 5, av. de Friedland, Paris-8^e (Ely. 45-04).



La police des Iles Fidji présente quelques-unes de ses dernières 650 Triumph Thunderbird. Sur les cinq continents, plus de 150 forces de police ont fait confiance à la firme de Coventry.

LA VIE DES MARQUES

◆ DU NOUVEAU CHEZ PUCH ?

On peut voir circuler assez souvent à Graz une 250 « SGS » à fourche avant oscillante à longs bras de levier. Il s'agit évidemment d'un prototype, mais la machine paraît fin prête. Ses caractéristiques ne sont pas encore ébruitées, mais nous pouvons tout de même préciser que l'usine a fait largement appel à la tôle emboutie ; la fourche elle-même, à longs éléments de suspension, et la tête de fourche sont carénées. Cette 250 serait-elle la « surprise » que nous réserve le début de l'année prochaine ?

◆ BSA RENONCE (PROVISOIREMENT ?) AU « BEEZA »

Alors que le scooter léger de la marque, le « Dandy 70 » est entré maintenant dans le stade de la production en série, le 200 cc 4 temps « Beeza », présenté en tant que prototype voici 18 mois, est pratiquement abandonné et ne figurera pas au programme exposé au Salon de Londres.

Prévu pour être un scooter de grand luxe, le Beeza s'est révélé trop coûteux dans sa réalisation pour pouvoir concurrencer le scooter de grosse cylindrée sur les marchés étrangers, et il a été décidé de « revoir entièrement » ce modèle.

◆ MOTEURS D'AVION CHEZ BMW

La firme munichoise s'est rendue propriétaire des droits de fabrication sous licence d'un moteur à explosion d'origine américaine, destiné à équiper les appareils-école de la nouvelle armée de l'air allemande. L'ordre de livraison de ce moteur d'avion doit être incessamment donné par le Ministère des Transports de l'Allemagne de l'Ouest.

C'est dans l'usine d'Allach, dont une partie jusqu'ici occupée par l'armée US d'occupation vient d'être libérée, que se poursuivra la nouvelle fabrication.

◆ NSU AUX INDES

L'usine de Neckarsulm vient d'obtenir du gouvernement un accord de principe pour l'érection d'une filiale à Calcutta. Cette lointaine succursale produira bien entendu les motocyclettes et les scooters de la marque allemande.

◆ LA VOITURETTE DKW

Quoique la sortie de cette nouvelle production Auto-Union subisse quelque retard, du fait de sa mise au point — délicate, semble-t-il — le petit véhicule fera de toute manière son apparition sur le marché dès l'année prochaine.

ACTUALITES



◆ MOTARDS, A VOS PLUMES !

La circulation routière est un sujet brûlant d'actualité. Que de polémiques elle a engendré, que de solutions a-t-on proposé ! Nos lecteurs ont certainement leur mot à dire aussi, une idée à exprimer : pourquoi ne pas nous la communiquer, cela nous permettra de discerner un courant d'opinion et quelles sont les améliorations le plus souvent proposées ! Nous publierons les plus caractéristiques d'entre elles et accepterons les idées s'appliquant plus particulièrement aux deux roues, comme aussi celles qui présenteront un intérêt plus vaste se rapportant à la route elle-même.

Indiquez également quels sont les endroits où vous avez remarqué une anomalie de la conformation de la route ou de la signalisation.

◆ DEUX POIDS, DEUX MESURES !

Un habitant de Nîmes était dernièrement cité à comparaître devant le tribunal correctionnel de cette ville pour « coups et blessures involontaires envers un motocycliste ». Circulant en effet sur la route de Beucaire, et en plein milieu de la chaussée, il avait provoqué la chute du motard.

Regrettons que les juges de Nîmes, moins avertis des problèmes intéressant la circulation que ceux de Melun, n'aient pas cru devoir suivre le Procureur dans ses conclusions, et aient relaxé le piéton.

A l'heure actuelle, tout piéton doit se conformer aux exigences du Code de la Route, et la justice doit faire preuve envers lui de la même rigueur qu'elle sait déployer ailleurs — fort justement — contre les chauffards.

◆ LIMITATION DE LA VITESSE EN SUISSE

Le parlement de ce pays a fixé la vitesse maximum à 50 kmh pour tous véhicules circulant dans une agglomération.

Sur la route, la limite est fixée à 80 kmh pour les autocars, à 70 kmh pour les camions et à 60 kmh pour les véhicules tractant une remorque.

◆ APRES LA SEMAINE DE L'ECLAIRAGE ET DE LA SIGNALISATION

Cette manifestation, organisée sur le plan national par la Prévention Routière, laisse apparaître les résultats suivants :

Sur 361.378 véhicules contrôlés, 166.046, soit 47 %, avaient leurs projecteurs mal réglés (un sur deux !).

Trois conclusions s'imposent :

La semaine nationale de l'éclairage a connu un grand succès : le nombre des véhicules contrôlés a plus que doublé par rapport à 1955.

Il y a une amélioration incontestable : 39 % de projecteurs bien réglés l'an dernier, et 53 % cette année.

Les projecteurs sont en général mieux réglés à la campagne qu'en ville... Ceci s'expliquant par le fait que l'on utilise plus fréquemment phares et codes sur route qu'en agglomération.

◆ LE CARBURATEUR « ENCARWI »

...qui équipe 50 % des Mobyette « Kaptein » construites en Hollande, est maintenant fabriqué sous licence en Allemagne, par les usines Ehrenfried, de Nuremberg.

Ce carburateur, spécialement destiné aux cyclomoteurs, fonctionne avec le seul gicleur principal, à l'exclusion du gicleur d'aiguille, du gicleur de ralenti et du titillateur. Il se reconnaît extérieurement à la position oblique occupée par le corps et, par extension, par le boisseau des gaz.

Cette construction très simplifiée, qui n'en comporte pas moins un dispositif de starter commandé soit par la poignée tournante des gaz, soit par un levier indépendant, doit théoriquement garantir à ce carburateur une durée de fonctionnement prolongée, du fait de la suppression de pièces sujettes à l'usure.

◆ DANS LES SOCIETES

Mr Abel Bardin, administrateur et directeur général adjoint des Ateliers de la Motobécane, a été nommé dernièrement vice-président du Conseil d'administration de l'importante marque nationale.

LE TOURING-CLUB PROPOSE DE SURSEOIR A L'APPLICATION DE L'IMPOT VIGNETTE...

Devant l'éventualité d'une restriction de la circulation des automobiles motivée par les événements au Moyen Orient, Mr André Defert, Président du TCF, a demandé à Mr Ramadier, Ministre des Affaires Economiques et Financières, de surseoir à l'application de la taxe différentielle (vignette de pare-brise) sur les véhicules automobiles jusqu'au moment où la distribution des produits pétroliers pourra redevenir normale.

...ET S'ELEVE CONTRE LES « RECETTES DE POCHE »

Nos lecteurs trouveront sous ces lignes le texte in-extenso de la lettre adressée par le Président du Touring Club de France, à Monsieur Ramadier, Ministre des Affaires Economiques et Financières. Souhaitons que cette nouvelle et vigoureuse protestation amène nos députés à « enterrer » le nuisible projet.

« Monsieur le Ministre,

« Je manquerais aux devoirs de ma charge si je ne me faisais pas l'écho auprès de vous de l'émotion qui s'est manifestée dans les milieux touristiques à l'annonce des projets arrêtés par le Gouvernement, en ce qui concerne les recettes dites « de poche » au moyen desquelles serait assuré le financement, en 1957, des prestations familiales agricoles.

« Trois des dispositions fiscales envisagées ont retenu plus particulièrement notre attention.

« 1° Le relèvement à 300 francs de l'impôt sur les bicyclettes.

« 2° L'impôt de 500 francs par place sur les cyclomoteurs et de 1.000 francs sur les motocyclettes.

« 3° La majoration de 42 francs par hectolitre d'essence et de 33 francs par hectolitre de gas oil au titre de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers.

« En ce qui concerne l'impôt sur les

bicyclettes, qui serait plus que doublé, il me sera permis de souligner l'inopportunité d'une mesure fiscale, frappant un instrument de travail, la bicyclette, au moment même où, par la force des choses, les cyclistes se voient traités en parents pauvres sur les routes, où aucun aménagement spécial n'est réalisé à leur intention.

« Sur le plan économique, il est à craindre que cette industrie, déjà durement touchée, connaisse une crise grave. Bien des personnes, qui ne font pas généralement usage d'un bicyclette, en possèdent une comme « en-cas ». Il s'agira pour elles de payer 300 francs la possession et non l'usage de cette bicyclette. Beaucoup s'y refuseront et l'on peut se demander si la recherche et la répression de la fraude ne rendront pas illusoire la recette escomptée.

« L'impôt sur les cyclomoteurs et les motocyclettes conjugué avec une nouvelle augmentation du prix des carburants, risque, lui aussi, d'avoir de sérieuses conséquences pour l'industrie intéressée. Par une coïncidence fâcheuse, cette mesure fiscale, discutable en elle-même, survient alors que l'accord semblait réalisé au sujet de l'institution d'une licence de circulation qui aurait permis d'obtenir des utilisateurs de cyclomoteurs et de motos une meilleure discipline de route. L'effet que l'on escomptait de la création de cette licence, qui ne devait pas avoir le caractère d'une taxe fiscale, va se trouver sérieusement compromis par la perception d'un impôt nouveau, dont le poids semblera d'autant plus lourd que ceux qui en seront frappés ne bénéficieront, en compensation, d'aucune amélioration des conditions de circulation actuellement réservées, sur un réseau routier surchargé, aux véhicules à 2 roues motorisés.

« J'ai l'honneur de vous prier d'agréer, etc... ».

Le Président,
André DEFERT

AU SUJET DU « GOGGOMOBIL »

Nos lecteurs viennent de lire notre essai de cette intéressante petite voiture. Précisons, pour ceux qui seraient attirés par ce modèle, que l'importateur en France est la SIDAM, 8, rue de Fourcroy, une adresse que les possesseurs de Jawa, Csepel et Adler connaissent bien.

AVIS AUX POSSESSEURS DE RUMI « BICARBURATORE »

Notre lecteur, Monsieur Bistagne, Traverse de la Sablière, Villa Le Pin, Route de la Valentine, à Marseille (11^e), propriétaire d'une telle machine, souhaite obtenir la solution d'un petit problème dont il n'a pu venir à bout :

Pour la quatrième fois, nous écrit-il, le vilebrequin se voile et rend la moto inutilisable chaque fois que je laisse l'essence ouverte.

Si l'un de nos lecteurs s'est trouvé dans le même cas, et a trouvé l'explication et le remède appropriés, qu'il veuille bien se mettre en rapport avec Mr Bistagne, à l'adresse ci-dessus.

N.D.L.R. — Ce phénomène ne serait-il pas dû à un remplissage du carter-moteur par l'essence arrivant du réservoir non fermé (ce qui peut d'ailleurs être assez facilement vérifié) ?

POSSESSEURS
de
175 MOTOBECANE
Z 23 C

N'oubliez pas notre
REFERENDUM

DATE LIMITE : 30 NOVEMBRE

Tous renseignements
dans le numéro 1313

PRIME DE 50 % DE REDUCTION

sur les deux manuels ci-contre

Cette Remise exceptionnelle destinée à favoriser l'abonnement sera consentie à tout Abonné d'une des trois publications, MOTO-REVUE, SCOOTER-MAGAZINE, CYCLOMOTO, et bien entendu à tout NOUVEL ABONNE à l'une de ces publications.

Toutefois, cette faveur ne sera accordée que jusqu'au 30 Novembre 1956

COMPLETEZ VOTRE BIBLIOTHEQUE DU MOTORISE

Verser au C.C.P. MOTO-REVUE 297-37 PARIS Editions MOTO-REVUE, 12 rue de Cléry, PARIS-2^e

Cette remise tout à fait spéciale ne concerne que les deux ouvrages ci-dessus — et MOMENTANEMENT du reste — jusqu'à épuisement d'un stock publicitaire ; aucune remise ne peut être faite sur nos abonnements, ni les divers autres manuels édités par notre maison.



Prix : ~~750~~ fr. (par poste ~~850~~)
375 475

Moto-Revue N° 1.315

Prix : ~~500~~ fr. (par poste ~~545~~)
250 295

1695

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto La revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

Rédaction-Administration-Publicité: 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e. (Immeuble M^o Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	800 fr.	1.100 fr.	50 N ^{os}	1.500 2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise plus de 750 frs.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

● Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 275 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES LA LIGNE 385 fr.

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

TERROT

Vends 500 Terrot RGST mle 54, 12000 km état neuf 120000 Mr Forestier, Cité XI, Fessenheim (Haut Rhin).

MOTOBECANE

Motob. D45S p. roulé sel. d. 65000 LIT. 32-64 dem. 20.

MONET-GOYON

PULMANN juin 56 neuve soldée 105. Facilité ttes équip. Leclerc 17 rue Pajol.

PEUGEOT

Peugeot 1 CV à roder 10000 et 6 mois à 5000. 17 rue Pajol.

176 TC4 bas px 17000 k. Leclerc 190 Fg St Antoine, de 7 à 19 h. DOR. 66-87.

MOTOS ANGLAISES

NORTON 99 600 cc 57 neuve disp. à l'Agence 17 rue Pajol Crédit. Reprise.

Triumph T100 56 10000 k parf. état 290. Poignant 23 rue de Rigny, Nancy.

Vends Triumph Tiger 100 1956 6000 km. prix int. accessoires. S'adresser 7 rue Fallet, Courbevoie (Seine).

Norton Dom. 7 140. Bernard 73 av. Leclerc, Deuil (S-O).

Norton 5 CV selle double 12000 et 6 mois à 8000. 17 r Pajol

ROYAL ENFIELD 700 Meteor 53 susp. osc. moteur refait impec. 190 cpt. FON. 84-89

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 43 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT, D'ABORD : MOTO-REVUE

BSA G Flash 55 susp. ar. téles. Saliba 18 rue Nollet 17^e.

500 Twin Royal-Enfield susp. oscillante 160000. PER. 09-27

650 Triumph 52 pft ét. 170. 16 r Jules Guesde, Levallois

MOTOS ALLEMANDES

Vds cse décès NSU 100 cc imp. 1360 k. Blou 8 imp. de la Tronehe, Frépillon, Seine-Oise

NSU Max 11000 k nbx acces. rem. Fulgur sel. bi. crédit. Hour 42 r d'Epinaux Colombes

BMW R67/2 7000 k impec. Debrenne 108 rue Saint Hubert, Roubaix.

BMW

R25/3 6000 km état neuf. 116 Bd Sérurier Paris 19^e.

BMW R67/2 side Précision alu 320000 c. santé. Bertrand 3 r Vaucouleurs, Soyaux (Chte).

BMW 500 sport d'origine. J. Franta BOT. 87-49.

MOTOS AMERICAINES

INDIAN 500 type. MP imp. 12 r des Ecluses St Martin.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 175 SVS 2000 k 145000 Créd. rep. 45 r de la Goutte d'Or Métro Barbès MON. 34-85

PUCH 125 T 65000. NOE, TRI 33-88, 9-12 h. 14-18 h. 30.

MOTOS ITALIENNES

RUMI impeccable. LE GALL, 5 rue Capron 18^e.

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa 54 état neuf 140. Agence Jawa, Modern'Moto 16 r Jules Guesde, Levallois.

SCOOTERS

Lambretta 12000 km équipé 80000 fr. Bolot 57 rue Foch, Ste Geneviève des Bois (S-O).

RUMI Formichino bon état. access. LIT. 13-74.

Urg. Vespa jam. roulé compt. 120000 éc. r. vous Weil 7 r Marcel Dubois Paris 12^e

RUMI état neuf, nbx acces. 22, rue Léon. MON. 94-07.

MOTOS DIVERSES

Occasions vendues avec garantie

Crédit 6-9 ou 12 Mois

M. Goyon ét. nf 250 cc 60000

Motobécane Z46 b. ét. 50000

Motobécane Z2 C b. ét. 65000

Motobécane Z22C ét. nf bien équipée 110000

BSA C11 très bon état 80000

Terrot 250 cc der. mod. 110000

ARIEL 350 cc tr. b. ét. 130000

BSA B31 très bon état 160000

BSA B33 très bon état 175000

BSA A10 bon état 160000

BSA A10 Golden Flash état neuf bien équipée 210000

BSA Super Flash b. ét. 220000

SUNBEAM S7 t. b. état 250000

LEVALLOIS-MOTOS 58 rue A. Briand à LEVALLOIS-PERRET PER. 19-73.

OUVERT le DIMANCHE matin

VENTE SUR SAISIE

Banque Générale Industrielle La Henin

21, rue de la Ville Lévêque le 24 Novembre 1956 à 10 h.

2 Tri Vallée 125 cc plateau ridelle

6 Vespa 1955

1 Starlett Monet Goyon 98 cc

La vente a lieu par Commissaire Priseur (droit en sus 14,50 %)

Machines visibles l'après-midi à partir du 19-11-56.

750 BMW R73 180.

750 BMW R12 sélect. 115.

650 BSA Golden c. neuve 230.

650 Triumph très belle 230.

500 BSA A7 170. et 185.

600 BMW R67/2 c. neuves 350

350 Jawa 85.

250 Puch 95. 115. et 125.

500 Royal 1952 125.

250 BMW impec. 115.

125 Puch, DKW, Vespa, Lambretta.

Nx sides Précision, voiture 203 1955. Reprise moto.

MOTO RECORD

151 r. MARCADET PARIS-18^e MON. 24-40

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ».

LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE MOTO-REVUE NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS

ALORS -REFAITES UNE ANNONCE DANS «MOTO-REVUE», MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

OUVERT jusqu'à 22h. même dim.

300 MOTOS

Soldées à tous prix

3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos

300 Autos exposées

Autos reprise Motos

Toujours 150 motos d'occasions

garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos

Crédit 12 mois

100 TONNES

pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques

Roger SCEAUX, 4 rue Beaurepaire, Pantin - VIL. 15-18

CREDIT - REPRISE

125 Terrot, Peugeot, Motobéc. Puch, Monet, depuis 25000

175 Motobécane, Peugeot 35000

350 BSA, Jawa 105000

250 BSA, Puch, Csepel 95000

650 Triumph T110 1956

50 motos diverses depuis 15000

Expédition en Province

B.F. 10 av. St Ouen PARIS 18^e

A VENDRE moteur Puch 175 SV 600 km. CHA. 64-10.

Remorque Fulgur avec coffre fermant à clef. Philippe 82 av. du Général Leclerc, Pantin.

TRI moteur 125 cc à vendre Tél. MOL. 18-17.

DIVERS

POUR TOUTE REPARATION

Motos et Scooters Peint. Tôlerie. Remise à neuf

Ets AUTO-MOTOS 45 rue de la Goutte d'Or Métro Barbès — MON. 34-85

Pour les réparations et la remise à neuf de vos vêtements de CUIR et VESTES en DAIM RIEN N'EGALE

VIE-CUIR seul professionnel

81 rue Saint-Maur, Paris 11^e 16 rue G. Bonnac, Bordeaux. (prix modérés, travail garanti)

PREFECTURE DE POLICE Vente aux enchères publiques les 26 novembre et 10 décembre, à 14 heures.

10 MOTOS CEMEC type T 7 42 AUTOS CITROEN, RE-NAULT, HOTCHKISS

1 av. Pte de la Villette, Paris

100 TONNES de pièces détachées d'occasion sont à la disposition des motards et des motoristes. Cadres, fourches, roues, moteurs, boîtes, carters, pignons, magdyn, épaves, etc...

Expédition Province Roger SCEAUX

4, rue Beaurepaire, Pantin

ON DESIRE ACHETER

ACHETE BMW R75 orig. pr. int. Ecrire Alex 28 rue des Favorites, Paris 15^e.

Ch. scoot. Rumi 125 ou 175 Puch, NSU Max, 350 Jawa, Ric. 75-28

Paie de suite ttes motos et scoot. réc. 47 bis av. de Clichy 17^e, dans passage côté cinéma

Achète compt. LAMBRETTA, VESPA et RUMI. GIL 83 av. d'Italie, PARIS.

PAIE compt. motos et scooters et échange contre voiture.

B.F. 10 av. St-Ouen PARIS 18^e

ACH. CPT LAMBRETTA VESPA et TS SCOOTERS MOTOS - VELOMOT.

récents, éch. contre voiture

Crédit. DUMAS 23 bd Péreire

ECHANGES

4 CV Renault, Dyna Panhard Aronde Gd Luxe et Châtelaine

Reprise moto, scooter, crédit B.F. 10 av. St Ouen PARIS-18^e

Mon Auto c. Moto VIL. 09-21 ECA 7 r de Montreuil PANTIN

50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versém. GIL, 83 av. Italie ouv. dimanche

EMPLOIS Offres d'Emplois

FIRME FRANCO-AMERICAINE lubrification très connue sur le marché, publicité import.

désire entrer en relations av. représent. carte multi. réf.

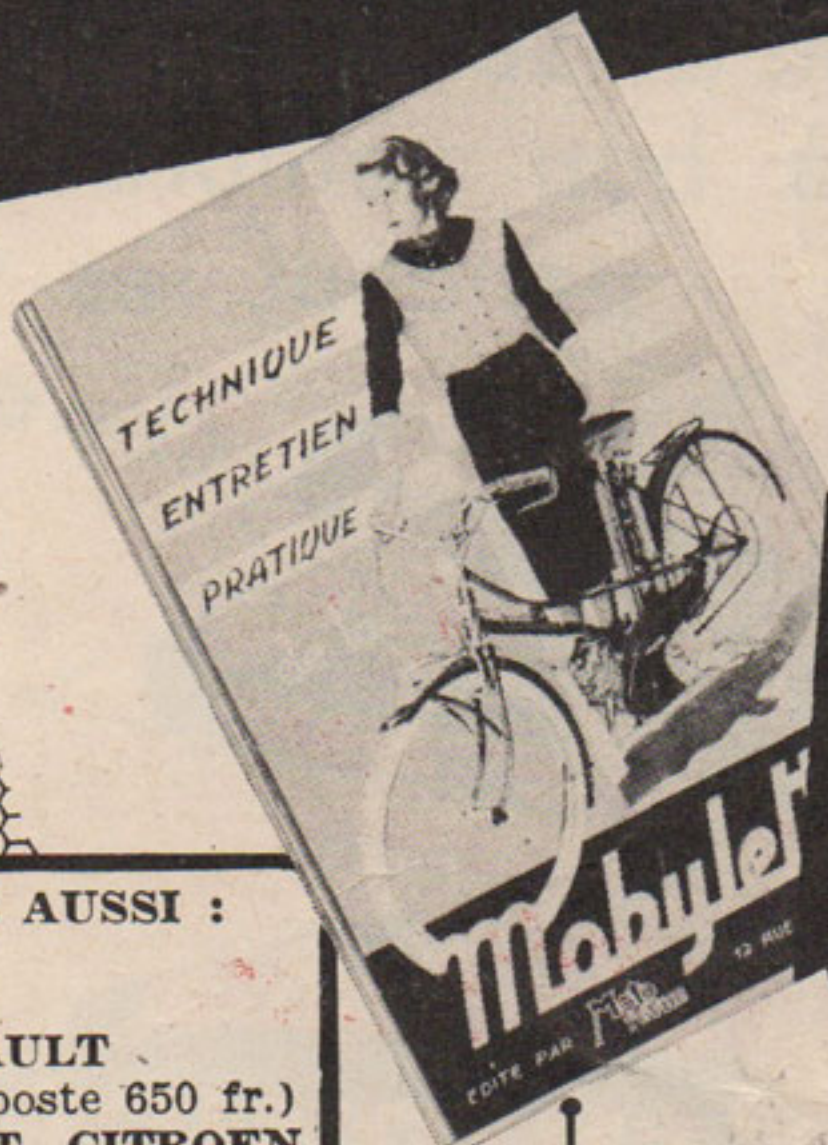
revend. motos scooters dans le cadre nouvelle organisation

certaines secteurs libres Paris Province Ecr. avec renseignements SIPO 11 r Tronchet Paris

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

- 4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
- TRACTION AVANT CITROËN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
- L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
- 2 CV CITROËN
Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)
- MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)
- MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
- PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
- GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
- VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)
- L'ART DE CONDUIRE (Motos,
Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.

- Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
- Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
- Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
- Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
- Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
- Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
- Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste : 60 fr. (franco 80 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

*Comme vous l'arborez sûrement un jour,
pourquoi-pas dès maintenant!*

comme tant d'autres motorisés
...et que de services ils ont rendu
à bon nombre d'entr'eux
pendant les vacances,
...et tous les
jours!



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

sont en vente à nos bureaux : 12, rue de Cléry,
Paris (2^e) au prix de 70 fr. pour nos abonnés
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).
(Pas d'envoi contre remboursement)

Déjà un an que tous nos fanions : MOTO-REVUE ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO MAGAZINE ENTR'AIDE sillonnent les routes de France.

Maintenant connus de tous, chaque jour nous apporte de nouvelles demandes. N'attendez plus pour nous adresser la vôtre.

Vous ferez ainsi partie de la grande famille motocycliste, et vous participerez à ce grand mouvement de solidarité et d'entr'aide que nous avons voulu promouvoir chez les utilisateurs des deux roues.

En outre, nous vous offrons gratuitement, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Profitez-en dès aujourd'hui, vous le recevrez en même temps que votre fanion !