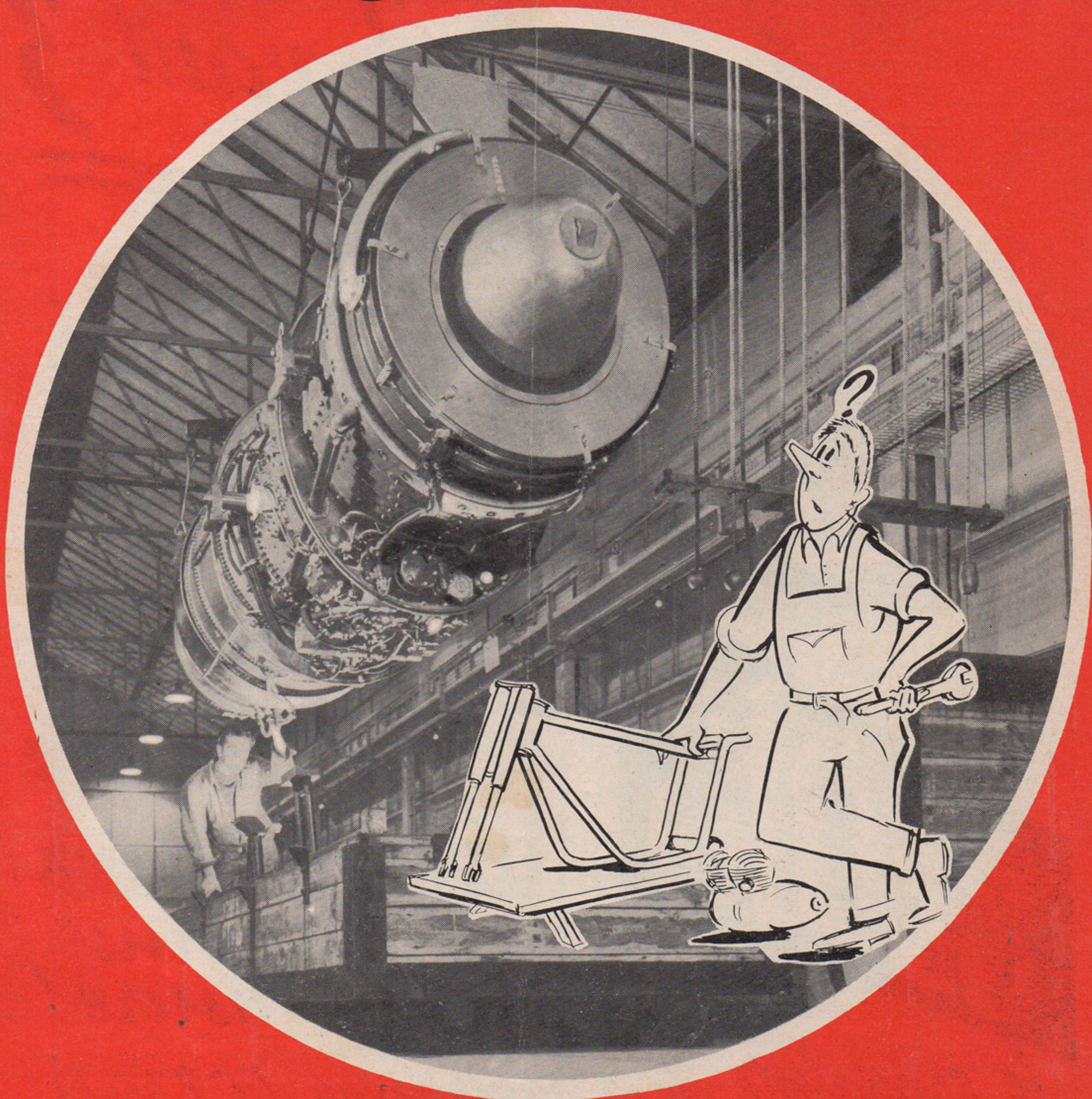


# Moto revue

46<sup>e</sup> ANNEE. — 8 FEVRIER 1958. — N° 1.377  
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

PRODUCTION  
FRANÇAISE  
1957



Et moi? Y aurai-je droit aussi,  
à la turbine? (Voir page 139.)

Une

chaîne  
qui en  
vaut 3



La

*Spéciale*

*Cyclo*



adoptée par toute l'Industrie  
du cyclomoteur

**POUR LE MEME PRIX :**

*3 fois moins  
d'usure !*

*le spécialiste de la transmission du "2 roues"*

Pour  
votre  
moto

## LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE  
par les constructeurs  
**6** Alliages différents  
adaptés à chaque  
conception de moteur

LÉGERS  
PRÉCIS  
SÛRS  
SILENCIEUX  
ROBUSTES  
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN  
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES  
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS  
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON  
Scooters VESPA et LAMBRETTA

Production de la plus importante  
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

**A. CHARDONNET** 16 ter. rue Etienne Marcel - M<sup>o</sup> Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63



# DEMARRAGES FOUDROYANTS PAR LES PLUS GRANDS FROIDS!

- GRAISSAGE PARFAIT DES HAUTS LE CYLINDRES DÈS LES PREMIERS TOURS
- DÉPARTS IMMÉDIATS PAR LES PLUS BASSES TEMPÉRATURES
- PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
- PUISSANCE - SOUPLESSE - SÉCURITÉ *avec...*

## Bretocyl Graphité

Faites un essai en demandant un coffret de 15 Flacons-Doses  
à votre motociste ou à défaut contre remboursement de 895 frs à :

**BRET-OIL** ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)  
4-6 rue Jeanne d'Arc - Tél. MIC 48-40

Indispensable  
à votre  
Santé



MARQUE DÉPOSÉE



### MOTO-CEINTURES en Cuir A. BERL

20<sup>ème</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE  
Demandons et indiquons  
Dépositaires  
Documentation sur demande

## LA MAISON DU VESPA

Distributeur officiel

VESPA 125 et 150 cm<sup>3</sup>. Livraison immédiate

Exposition permanente de 50 Vespa

Occasion garantie

Le plus important stock de pièces détachées  
et accessoires Vespa

### LOCATION SCOOTER

94, rue Lauriston, PARIS (16<sup>e</sup>). KLE. 33-99

Pièces  
origine **BSA**  
ARIEL - SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

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.

Les scooters

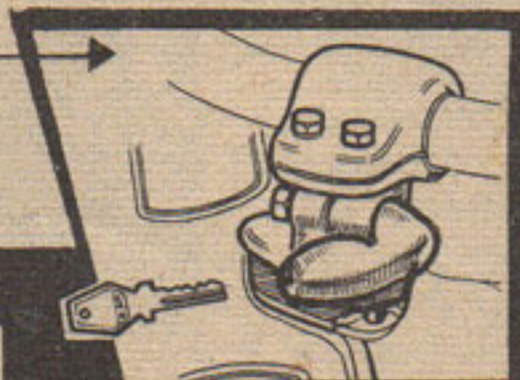
## Lambretta

sont équipés en série avec

L'ANTIVOL



## NEIMAN



N'attendez pas l'ACCIDENT

## Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry - GUT. 73-32

GUIDONS pour  
Starlett, Pullman, etc.

- POIGNÉES CHANGEMENT DE VITESSE
- ROBINETS D'ESSENCE

## AMERO



POUR TOUTES MACHINES  
FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES  
DOCUMENTATION SUR DEMANDE

DISTRIBUTEUR :

**SOCOREX**, 21, rue Collange, LEVALLOIS (Seine) - PER. 06-02



# coupez, boulonnez... ...c'est tout

DEXION, matériau nouveau, idée nouvelle, s'adapte à toutes les situations industrielles. C'est la seule solution qui permette de résoudre sur-le-champ un problème d'équipement définitif ou provisoire.

La cornière Acier 225 est l'élément standard DEXION de construction utilisé chaque fois qu'un problème charge se pose : casier de stockage - palettisation - plateforme - escalier. Elle est livrée en paquets étanches, de 10 barres de 3 mètres avec boulons et écrous.



**225**

**140**

La cornière Acier 140, de dimensions plus petites, trouve son emploi, soit associée à la "225", soit utilisée seule. Dans ces deux cas, l'utilisation rationnelle de la "140" permet d'abaisser le prix de revient d'une structure. Elle est livrée en paquets étanches de 10 barres de 3 mètres avec boulons et écrous.



**DEXION**

LA CORNIÈRE PERFORÉE

100 millions de mètres vendus dans 90 pays

Documentation E 204 sur demande

**FERALCO**

9, rue St-Sébastien - PARIS 11<sup>e</sup> - VOL. 87-29

Agents et dépôts dans tous les territoires de la France d'outre-mer

**Moto**  
LA  
MOTO **revue**  
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2<sup>e</sup>)

## Retour des 125 cc dans l'arène sportive

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

**C**ONSIDERANT sur la fin de l'année dernière les conséquences diverses qui allaient découler de l'institution de la licence de conduite pour les deux roues soumis à l'immatriculation, licence devenue exigible le 1<sup>er</sup> février et à laquelle va d'ailleurs se substituer, dès le 1<sup>er</sup> avril, un document nouveau : le permis de conduire A1, nous étions amenés à envisager le retour des petits cubes dans nos compétitions de vitesse.

En effet, la mise en vigueur de la licence, suivie à bref délai par l'institution du permis A1, a fait tomber l'un des interdits concernant la participation des 125 cc (ou moins) à nos réunions : la Chambre Syndicale Nationale des Constructeurs de Motocycles, qui ne s'était opposée jusqu'ici à la présence des petits cubes sur les circuits que par crainte de voir les Pouvoirs Publics faire de la chose un argument en faveur du document ici considéré, n'a aujourd'hui aucune raison de persister dans une attitude anti-sportive que des motifs d'inspiration commerciale ne justifient plus.

Et c'est pourquoi, répondant aux pressantes sollicitations de la F.F.M. en ce sens, elle vient d'autoriser à nouveau la participation des machines de 125 cc aux réunions qui ont pour cadre l'autodrome de Linas-Monthéry.

Ce dernier est en fait un « domaine privé », et le décret pris par le Ministère de l'Intérieur au lendemain de la catastrophe automobile du Mans (1955), décret qui prévoit assez curieusement d'ailleurs l'interdiction d'incorporer la classe 125 cc au programme des réunions de vitesse, n'est pas applicable aux épreuves qui se déroulent sur ses circuits.

Nous reverrons donc les 125 cc très prochainement, plus précisément dès le 2 mars, dans la course de la Côte Lapize. Et nous sommes d'ores et déjà assurés de les revoir encore dans toutes les réunions prévues à Monthéry : Deux Heures, Bol d'Or, Premier Pas, Coupes du Salon, etc...

Mais faudra-t-il en rester là ?

Non, sans doute. La F.F.M. a multiplié les démarches auprès du Ministère de l'Intérieur, en vue de faire rapporter justement l'interdiction d'accepter les 125 cc dans les réunions qui se déroulent sur les circuits nécessitant un « usage privatif de la voie publique ».

La Commission compétente s'est réunie plusieurs fois, et il semble qu'un accord puisse être obtenu à brève échéance, dès le moment où les Pouvoirs Publics auront acquis la certitude que la réintégration des 125 cc dans les épreuves de vitesse n'amènera pas une augmentation du nombre des réunions inscrites au calendrier (réunions nécessitant un « usage privatif de la voie publique »).

Nos organisateurs sauront bientôt, par conséquent, s'ils peuvent inscrire une catégorie 125 cc au programme de leurs épreuves. Quant aux adeptes du « petit cube », ils peuvent déjà « affuter » leurs engins en vue des cinq courses de Monthéry... et de bien d'autres encore, si les espoirs nés des pourparlers F.F.M.-Pouvoirs Publics viennent à se confirmer dans les jours à venir.

# CERTAINS "GRANDS" VONT-ILS SAUVER LA MOTOCYCLETTE ?

**A**VANT d'entrer dans le détail de l'analyse des chiffres de production pour l'année 1957 il est indispensable de rappeler que les comparaisons avec l'année 1956 ne peuvent qu'être approximatives. En effet, alors que pour 1956 les chiffres communiqués par la Chambre Syndicale Nationale du Motocycle se rapportaient aux ventes effectuées par les usines, en 1957 les chiffres correspondent à la production effective de ces mêmes usines. Il y a là une nuance importante qu'il convient de ne pas perdre de vue tout au long des commentaires qui vont suivre.

## COUP D'ŒIL D'ENSEMBLE

En 1957, la production globale s'est élevée à 1.108.002 machines, ce qui représente un recul de 3,3 % (37.928 unités) par rapport à 1956. Naturellement la plus grande partie de cette production se rapporte aux cyclomoteurs : 904.146 machines. En seconde position nous trouvons les scooters avec 102.082 machines, puis viennent les vélomoteurs : 86.987 et finalement les motocyclettes avec 10.146 machines. Nous verrons plus loin que seuls les cyclomoteurs sont en progrès par rapport à 1956 : toutes les autres catégories sont en régression.

× × ×

La répartition, en pourcentage, entre les différentes catégories s'établit, pour 1957, comme suit : cyclomoteurs : 81,4 %; scooters : 9,2 %; vélomoteurs : 8,1 %; motocyclettes : 0,9 %; divers : 0,4 %.

Le tableau joint, qui donne — en pourcentage — la répartition de la production entre les diverses catégories de machines pour les 4 dernières années, prouve que le cyclomoteur prend de plus en plus d'importance, que les vélomoteurs et les motocyclettes voient au contraire leur importance diminuer chaque année, que les scooters — après avoir atteint un plafond en 1955 — connaissent un recul assez sensible.

× × ×

Une autre classification peut-être aussi envisagée. Elle ne tiendrait plus compte des catégories de véhicules mais seulement de la cylindrée. En procédant de la sorte, et en excluant les tris et les divers, nous constatons que 82 % de la production sont composés par les moins de 50 cc; les machines de 50 à 100 cc (vélomoteurs et scooters Manurhin) représentent 3,7 % de l'ensemble; celles de 100 à 125 cc (vélomoteurs et scooters) représentent 12,3 % et, enfin, les plus de 125 cc (motocyclettes et scooters) ne constituent que 2 % du total.

Ceci pour l'année 1957. En 1956, les pourcentages respectifs avaient été les suivants : moins de 50 cc : 78,7 %; de 50 à 100 cc : 2,5 %; de 100 à 125 cc : 16,6 %; au-dessus de 125 cc : 2,2 %.

Cette autre façon de « manier » nos chiffres confirme à nouveau le progrès des petites cylindrées aux dépens des moyennes et grosses cylindrées.

× × ×

Passons maintenant à l'analyse des chiffres pour chaque catégorie de machines.

## LES CYCLOMOTEURS

Les cyclomoteurs sont certainement moins touchés par les mesures gouvernementales que les « plus de 50 cc ». Leur caractère « utilitaire » fait, d'autre part, que leur position est incontestablement fort solide sur le marché. Il n'y a donc pas lieu d'être étonné en constatant que, si leur progression est sérieusement ralentie, ils n'en continuent pas moins à aller de l'avant.

En 1957, cette progression se chiffre par 0,47 % par rapport à 1956 (904.146 machines au lieu de 899.932).

Pas de grosse modification dans le classement des marques qui permet cependant de vérifier le sérieux « rapproché » de Solex par rapport à Motobécane (sans doute handicapé par l'installation de ses nouvelles usines). L'usine de Pantin n'en construit pas moins 31 % de la production totale de cyclos contre 29 % environ à Solex. Nous trouvons ensuite Peugeot avec 7,7 %. Cinq marques produisent plus de 20.000 machines (pour un total de 13,4 %); cinq autres dépassent les 10.000 (7,5 %). Nous voyons donc que 13 marques construisent près de 89 % de tous les cyclos, alors que 35 usines ont communiqué leurs chiffres de production (contre 28 en 1956) et que les « divers » voient leur importance diminuer sensiblement (38.442 machines au lieu de 90.861).

Parmi les nouveaux venus d'importance, citons Mercier qui a produit, cette année, plus de 20.000 cyclos.

## LES VÉLOMOTEURS

Si nous considérons la production totale des vélomoteurs nous constatons une diminution de 18.164 machines (soit 17,3 %) par rapport à 1956. Il est cependant intéressant de noter que ce sont

## CYCLOMOTEURS

Marques	1957	1956
Motobécane .....	286.818	294.391
Vélosolex .....	261.021	228.183
Peugeot .....	69.593	75.364
Humblot .....	31.528	37.387
Terrot .....	26.916	16.666
Automoto .....	22.691	16.495
Rhonson .....	20.298	18.389
Mercier .....	20.019	—
Cazenave .....	17.896	21.447
Gitane .....	15.401	15.430
Riva Sport .....	13.246	13.010
Jeunet .....	10.930	9.463
Lucer .....	10.772	6.116
Follis .....	7.856	9.629
Mosquito .....	7.290	—
Cocymo .....	6.992	12.489
Alcyon .....	6.083	12.282
Tendil .....	5.039	1.699
Dilecta .....	4.602	3.784
Guiller S.A. ....	3.246	1.215
R. Guiller .....	2.441	4.672
Monet-Goyon .....	2.418	1.529
Aquila .....	2.349	—
Bonnefont .....	1.881	1.063
Gnôme-Rhône ....	1.420	1.725
Talbot .....	1.337	1.512
Liberia .....	1.093	1.136
Collongues et Senac	1.007	—
Rando .....	829	1.369
Delaplace .....	672	2.306
New-Map .....	555	—
Sifec .....	532	359
La Gellette .....	373	—
Lapierre .....	335	—
Codridex .....	215	961
Divers .....	38.442	90.861
Total .....	904.146	899.932

les vélomoteurs de 100 à 125 cc qui sont touchés (18.585 machines en moins, soit 23,5 %) alors que ceux de 50 à 100 cc marquent au contraire un très léger progrès (421 machines en plus, soit 1,6 %).

Les vélomoteurs continuent donc à « descendre la pente » assez rapidement. Et il est permis de penser qu'avec l'obligation du permis de conduire et de l'assurance, leur situation n'ira pas en

## SCOOTERS

Marques :	Jusqu'à 125 cc		Au-dessus de 125 cc		Total	
	1957	1956	1957	1956	1957	1956
Vespa .....	38.311	55.313	5.916	4.462	44.227	59.775
Lambretta .....	24.518	31.229	2.723	2.291	27.241	33.520
Manurhin .....	13.947	1.030	—	—	13.947	1.030
Motobécane .....	9.382	12.383	—	—	9.382	12.383
Peugeot .....	2.992	4.688	3.083	859	6.075	5.547
Riva-Sport .....	620	1.926	—	—	620	1.926
Terrot .....	370	1.284	52	—	422	1.284
Alcyon .....	141	271	—	—	141	271
Dilecta .....	4	52	—	—	4	52
R. Guiller .....	2	6	—	—	2	6
Automoto .....	—	591	—	—	—	591
Gnôme-Rhône .....	—	141	—	—	—	141
Paloma .....	—	9	—	—	—	9
Talbot .....	—	8	—	—	—	8
Guiller S.A. ....	—	3	—	—	—	3
Divers .....	21	1.747	—	—	21	1.747
<b>Total .....</b>	<b>90.308</b>	<b>110.681</b>	<b>11.774</b>	<b>7.612</b>	<b>102.082</b>	<b>118.293</b>



## VÉLOMOTEURS

Marques :	De 50 à 100 cc		De 100 à 125 cc		Total	
	1957	1956	1957	1956	1957	1956
Motobécane .....	—	—	19.084	23.227	19.084	23.227
Peugeot .....	1.836	2.632	14.958	18.673	16.794	21.305
Terrot .....	1.921	1.772	7.857	10.476	9.778	12.248
Automoto .....	5.570	2.689	3.760	1.996	9.330	4.685
Monet-Goyon .....	205	796	4.426	8.257	4.631	9.053
Follis .....	802	1.171	3.033	3.377	3.835	4.548
Alcyon .....	3.506	4.306	325	688	3.831	4.994
Humblot .....	2.926	66	131	427	3.057	493
Gnôme-Rhône .....	—	90	1.421	2.450	1.421	2.540
Mercier .....	805	—	520	—	1.325	—
Gitane .....	538	4	369	578	907	582
New Map .....	—	—	860	—	860	—
Liberia .....	167	286	598	814	765	1.100
Rhonson .....	628	940	—	—	628	940
Cazenave .....	100	367	494	118	594	485
Jeunet .....	34	68	308	426	342	494
R. Guiller .....	78	33	185	448	263	481
Tendil .....	97	44	146	—	243	44
Lucer .....	189	358	4	—	193	358
Cocymo .....	135	621	48	246	183	867
Guiller S.A. ....	—	—	140	93	140	93
Collongues-Senac ...	108	—	—	—	108	—
Riva-Sport .....	93	22	—	65	93	87
Bonnefont .....	30	—	60	—	90	—
Talbot .....	48	58	32	22	80	80
Aquila .....	77	—	—	—	77	—
Codridex .....	40	—	—	—	40	—
Dilecta .....	15	81	8	3	23	84
Delaplace .....	7	268	—	14	7	282
Chaplait .....	2	—	—	—	2	—
Divers .....	6.703	9.567	1.560	6.514	8.263	16.081
<b>Total .....</b>	<b>26.660</b>	<b>26.239</b>	<b>60.327</b>	<b>78.912</b>	<b>86.987</b>	<b>105.151</b>

s'améliorant dans les mois à venir. Nous verrons d'ailleurs plus loin que les scooters (qui sont tout aussi défavorisés que les vélomoteurs par ces nouvelles mesures), subissent le même sort.

Comparant entre-elles les productions des moins de 100 cc et des plus de 100 cc, l'avantage reste encore à ces derniers : 69 % environ contre 31 % (pourcentages respectifs de 1956 : 75 % et 25 %).

Quelques mots sur les marques. De 50 à 100 cc, 5 marques fabriquent plus de 1.000 machines et se partagent 59 % de la production. Notons que la première place est tenue maintenant par Automoto.

De 100 à 125 cc, 7 marques fabriquent plus de 1.000 machines (dont 2, plus de 10.000) et englobent 90 % du total. Motobécane étant le plus gros producteur.

### LES SCOOTERS

Ainsi que nous le disions plus haut, les scooters sont aussi les grandes victimes de l'année passée. Leur production baisse en effet sensiblement : 13,7 % (16.211 machines) par rapport à 1956.

Mais ici encore, comme pour les vélomoteurs, il nous faut distinguer deux catégories. Et si l'une est gravement touchée (jusqu'à 125 cc), l'autre, par contre, enregistre un gain important (plus de 125 cc). En effet, avec 20.375 machines en moins, les scooters de cylindrée inférieure à 125 cc subissent un recul de 18,4 %, alors que les 150 cc, avec 4.164 machines en plus, marquent un progrès de 54,5 %.

Le rapport entre les deux catégories s'en trouve donc modifié. Alors qu'en 1956 les 150 cc ne représentaient que 7 % du total des scooters, en 1957, ils représentent 11,5 % environ de ce même total.

Pour toutes les marques (sauf pour Manurhin qui débutait en 1956 et pour Peugeot grâce à ses 150 cc) la production a diminué. ACMA vient cependant toujours en tête avec 42,5 % des 125 cc, 50,2 % des 150 cc et 43 % du total.

Remarquons encore qu'en 1957, 5 marques ont produit la presque totalité des scooters en France.

### MOTOCYCLETES

Avec les motocyclettes nous abordons un chapitre qui nous tient particulièrement à cœur et qui ne nous apporte guère de satisfactions. Au contraire !

6.460 machines en moins qu'en 1956 ! Un recul de 38,4 %, qui fait qu'en 1957 les motocyclettes ne représentent pas même 1 % de la production globale ! Voilà qui n'est pas réjouissant pour les amateurs de « grosses » cylindrées.

Surtout si l'on considère que sur les 10.416 machines construites en 1957, 8.549 sont des 175 cc (près de 82 %). En comptant par cylindrées, nous voyons d'ailleurs que les 175 cc ont quand même subi une régression de 38,8 % et que seules les 350 cc ont progressé en nombre. Mais il faut bien dire que ces dernières étaient vraiment peu nombreuses !

× × ×

Pour le total des motos construites, c'est Peugeot qui vient en tête (battant pour la première fois Motobécane).

En 175 cc, trois marques (Peugeot, Motobécane, Terrot) totalisent plus de 96 % de la production. En 250 cc, Peugeot est nettement en tête avec 77 %; en 350 cc, deux marques seulement se partagent les 234 machines. Enfin les 500 et 750 cc sont principalement destinées à l'armée, la gendarmerie, etc...

× × ×

### DIVERS

Deux mots seulement sur les divers, pour noter que les tris ne jouissent décidément pas de la faveur de la clientèle et que leur nombre, déjà peu important, a encore diminué (1.145 unités en moins, soit 21,8 %).

# MOTOCYCLETTES

Marques :	175 cc		200 cc		250 cc		350 cc		500 cc		750 cc		Total	
	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956
Peugeot .....	3.510	4.385	—	—	565	895	99	—	—	—	—	—	4.174	5.280
Motobécane .....	3.703	8.403	—	—	—	—	135	147	—	—	—	—	3.838	8.550
Terrot .....	1.009	209	3	—	5	68	—	32	382	420	—	—	1.399	729
Ratier .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	283	244	283	244
Gnôme-Rhône .....	2	120	164	151	—	—	—	—	—	—	—	—	166	271
Alcyon .....	61	82	2	—	35	64	—	—	—	—	—	—	98	146
Monet-Goyon .....	—	—	56	304	21	365	—	—	—	—	—	—	77	669
Automoto .....	110	42	7	16	4	8	—	—	—	—	—	—	121	66
Guiller S.A. ....	58	16	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	59	16
Follis .....	39	176	—	—	13	39	—	—	—	—	—	—	52	215
Liberia .....	37	66	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	37	67
R. Guiller .....	2	34	—	—	8	5	—	—	—	—	—	—	10	39
Talbot .....	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5
Jonghi .....	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Cazenave .....	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Cocymo .....	—	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
Gitane .....	—	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
Riva-Sport .....	—	6	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
Divers .....	17	333	3	24	80	86	—	3	—	—	—	—	—	446
<b>Total .....</b>	<b>8.549</b>	<b>13.946</b>	<b>235</b>	<b>513</b>	<b>733</b>	<b>1.531</b>	<b>234</b>	<b>182</b>	<b>382</b>	<b>420</b>	<b>283</b>	<b>244</b>	<b>10.416</b>	<b>16.876</b>

## OPTIMISME QUAND-MEME ?...

La lecture des chiffres ci-dessus énoncés ne semble guère devoir inciter à l'optimisme. Surtout si l'on songe que les mesures gouvernementales de la fin de l'année 1957 (permis de conduire pour les 125 cc, augmentation de la T.V.A., assurance obligatoire) ne produiront véritablement leur effet qu'au cours de cette année.

La production 1958, plus que celle de l'année 1957, se ressentira certainement des conditions extrêmement pénibles qui ont été faites à l'industrie motocycliste française.

Malgré tout, il n'y a pas lieu de désespérer. Tout d'abord notre industrie est tout de même moins touchée par la crise que les industries des pays voisins. Elle résiste et cela prouve toute sa vitalité.

Ensuite nous restons persuadé qu'il existe, en France, une clientèle impor-

## EVOLUTION DE LA PLACE RELATIVE OCCUPEE PAR CHAQUE CATEGORIE

	Cyclomoteurs	Vélocoteurs	Motocyclettes	Scoters	Divers	Total
1954 .....	67,8	17,6	3,7	10,3	0,6	100 %
1955 .....	72,1	13,1	2,5	11,7	0,6	100 %
1956 .....	78,5	9,2	1,5	10,3	0,5	100 %
1957 .....	81,4	8,1	0,9	9,2	0,4	100 %

## REPARTITION PAR CATEGORIES

	1957	Production globale (%)	1956	Production globale (%)	Gains ou pertes absolu	(%)
Cyclomoteurs .....	904.146	81,4	899.932	78,5	+ 4.214	+ 0,47
Vélocoteurs :						
de 50 à 100 cc .....	26.660		26.239		+ 421	+ 1,6
Vélocoteurs :		8,1		9,2		
de 100 à 125 cc .....	60.327		78.912		- 18.585	- 23,5
Motocyclettes :						
175 cc .....	8.549		13.986		- 5.437	- 38,8
200 cc .....	235		513		- 278	- 54,2
250 cc .....	733		1.531		- 798	- 52,0
350 cc .....	234	0,9	182	1,5	+ 52	+ 28,6
500 cc .....	382		420		- 38	- 9,1
750 cc .....	283		244		+ 39	+ 16
Scoters :						
jusqu'à 125 cc .....	90.308		110.681		- 20.375	- 17,4
Scoters :		9,2		10,3		
au-dessus de 125 cc ..	11.774		7.612		+ 4.164	+ 54,5
Tris .....	4.090		5.235		- 1.145	- 21,8
Véhicules divers .....	281	0,4	443	0,5	- 162	- 36,5
<b>Total .....</b>	<b>1.108.002</b>	<b>100</b>	<b>1.145.930</b>	<b>100</b>	<b>- 37.928</b>	<b>- 3,3</b>

tante pour la motocyclette proprement dite. Nos constructeurs — qui ont orienté, presque tous, leur production en direction du cyclomoteur depuis quelques années — l'ont sans doute négligée et c'est la raison pour laquelle elle s'est, peu à peu, détournée de la moto. Aujourd'hui des usines importantes font un effort sympathique pour relancer leur production motocycliste grâce à des modèles mieux étudiés qui correspondent certainement davantage aux aspirations de leurs jeunes clients. Il n'y a aucune raison de penser que cet effort doive se révéler moins efficace (à une échelle différente, sans doute) que celui qu'ils ont fait en faveur du cyclomoteur. Le permis de conduire lui-même devrait, dans une certaine mesure, favoriser la revalorisation des moyennes et grosses cylindrées.

Pour la première fois depuis bien des années, il nous est donc permis de croire que les constructeurs principaux s'engagent sur une voie nouvelle sans pour cela dédaigner celles qui ont conduit au succès du cyclo) pour atteindre une clientèle qui leur échappait. Et nous pensons que la voie qu'ils ont choisie, est la bonne.

B. N.



# PHARE ALLUMÉ, VOTRE MACHINE DÉMARRÉ MAL :

## POURQUOI ?

## COMMENT Y REMÉDIER

Nombreux sont les possesseurs de machines à allumage et éclairage par volant magnétique qui ont constaté le phénomène suivant : démarrages faciles, ou relativement faciles, de jour; si l'on connecte les lumières, les démarrages deviennent pénibles, parfois impossibles; par contre, si l'on allume les lumières seulement lorsque le moteur est lancé, le moteur continue à marcher normalement.

**C**EST là un phénomène qui a troublé et trouble plus d'un motocycliste, peut-être même plus d'un motoriste. Il est d'ailleurs propre à une machine dont le volant magnétique assure allumage et éclairage, ce dernier directement, sans passer par l'intermédiaire d'une batterie alimentée au travers d'un redresseur.

★

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, rappelons que tout ce qui aura trait au courant primaire du circuit d'allumage aura ses répercussions sur le courant secondaire « haute tension » qui alimente la bougie.

En effet, le rôle de la bobine haute tension est simplement de transformer le courant primaire basse tension en courant secondaire haute tension. Une baisse de puissance du courant primaire se soldera donc par une baisse de puissance du courant à la bougie.

### EFFETS DE LA MISE EN CIRCUIT DE LA BOBINE D'ÉCLAIRAGE

#### UN FLUX DÉMAGNÉTISANT

On sait qu'un courant électrique produit un champ magnétique. Ce phénomène est couramment utilisé : électro-aimants, aimantation par un courant, galvanomètres, etc.

Quand le circuit d'éclairage est établi et que, par l'action du kick, on fait tourner le rotor du volant magnétique, un courant alternatif d'une certaine intensité parcourt ce circuit (c'est lui qui produit la lumière). Ce même courant passe donc également dans les spires de la bobine basse tension d'éclairage et crée donc, dans celle-ci, un champ et un flux magnétiques. Ce flux magnétique induit par ce courant s'oppose au flux magnétique inducteur, générateur du courant, et dû aux aimants du rotor.

Ce champ magnétique induit par le courant a donc pour effet de diminuer le flux fourni par les aimants. En conséquence, le flux magnétique qui traverse la bobine d'allumage est réduit, ses variations sont moins importantes : le courant primaire d'allumage est moins puis-

sant, et, par contre-coup, il en sera de même pour le courant haute tension alimentant la bougie.

★

Voilà donc déjà une première explication de la diminution de la puissance d'allumage.

Mais elle ne joue qu'un rôle limité en raison du faible régime de rotation du moteur actionné au kick. En effet, le courant fourni par la bobine est, tout au moins aux bas régimes, proportionnel au régime de rotation du moteur. Il en sera de même pour le flux démagnétisant dû à ce courant. Donc, pour un faible régime, ce champ démagnétisant est faible.

#### L'EFFET DES SELFS

Mais un autre phénomène se produit quand on connecte le circuit d'éclairage, phénomène plus complexe, mais d'une incidence plus importante et de deux sortes.

#### LE COURANT D'ÉCLAIRAGE AGIT SUR L'ALLUMAGE.

Il est vrai que, sur le plan du circuit électrique et des connexions, le circuit d'éclairage et le circuit d'allumage sont indépendants l'un de l'autre, en « parallèle ».

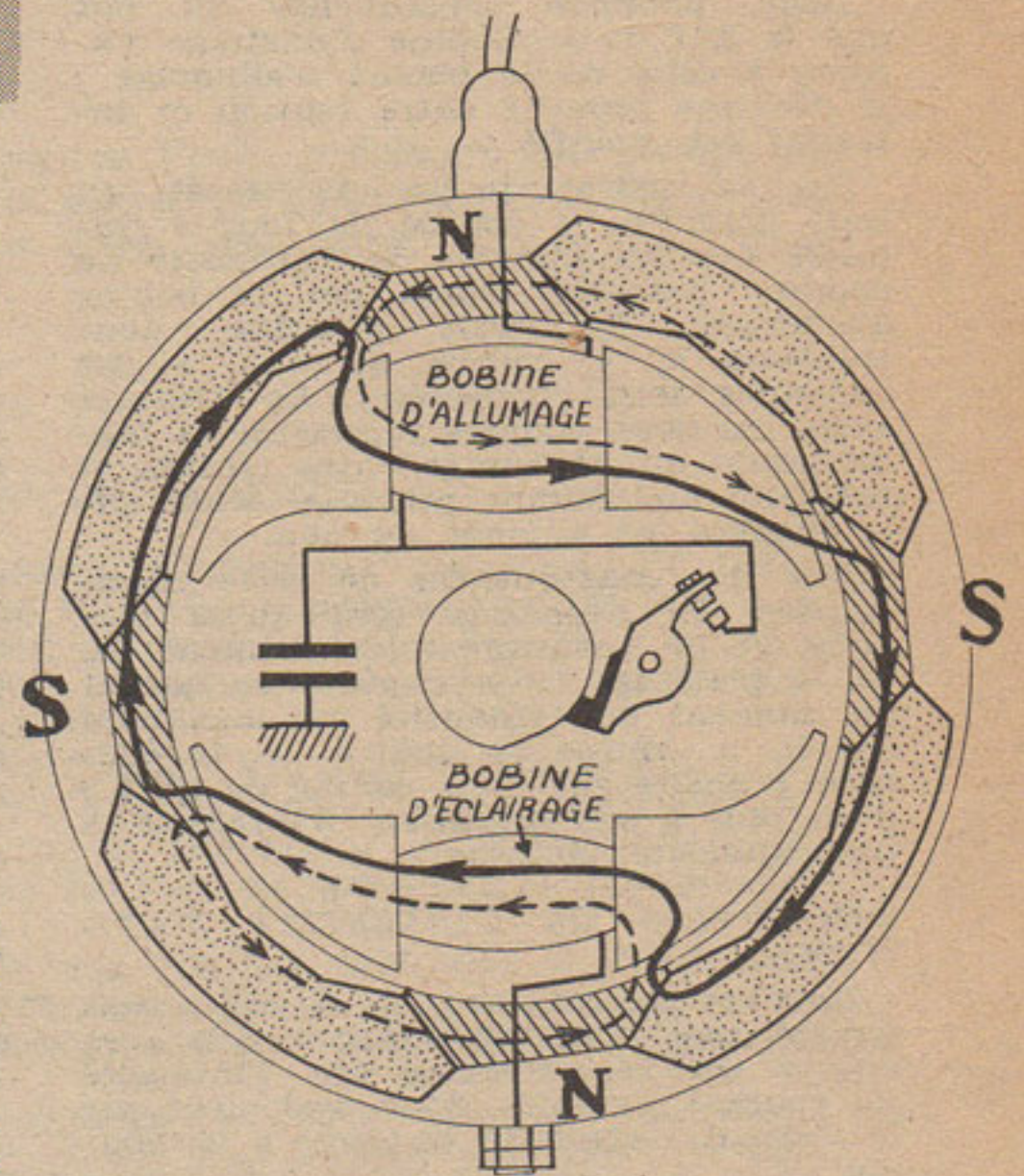
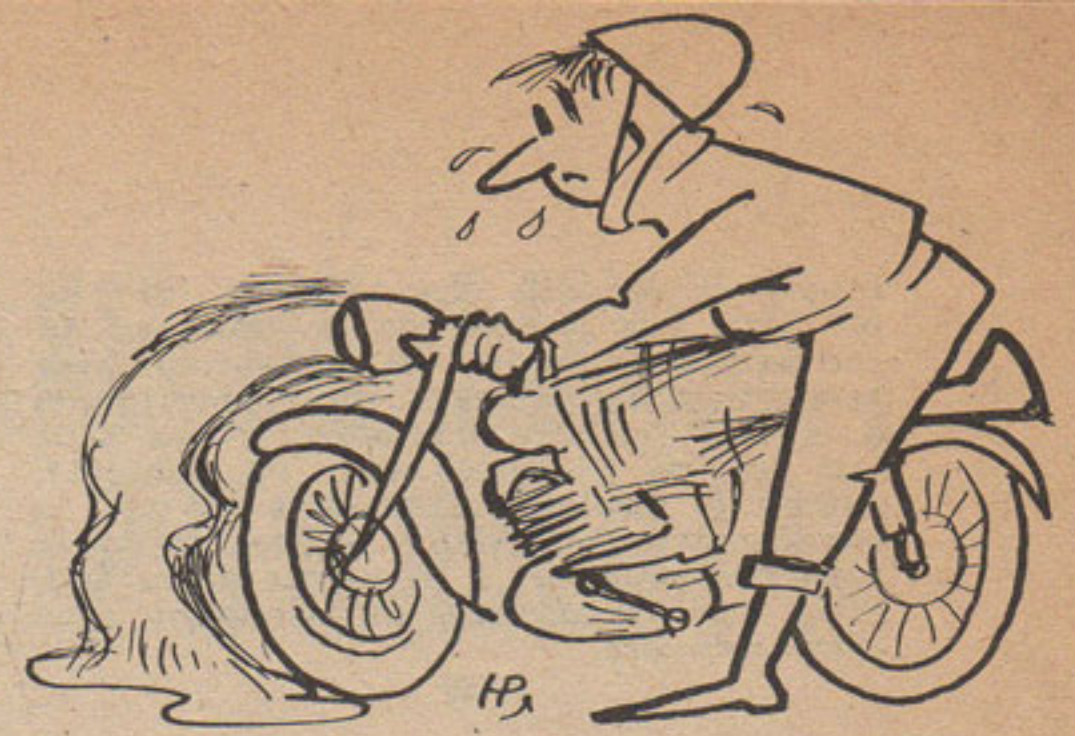
Mais il n'en est pas de même sur le plan du champ magnétique inducteur : il est des positions du rotor du volant magnétique (donc des aimants) pour lesquelles le flux magnétique dû aux 4 aimants (cas d'un volant tétrapolaire) intéresse les 2 bobines en même temps, celle d'allumage et celle d'éclairage (voir illustration).

★

Cette simple constatation suffit à laisser entrevoir que ce qui se passera dans la bobine d'éclairage (un « ce » qui sera différent selon que la lumière est connectée ou non, donc qu'il passe un courant dans la bobine d'éclairage ou non), ce qui se passera, donc, dans la bobine d'allumage aura une incidence sur la bobine d'allumage et sur l'allumage lui-même.

#### « SELF » ET FLUX MAGNÉTIQUE.

Nous savons qu'une bobine est dotée d'une certaine « self » (coefficient de



Il est certaines positions du rotor pour lesquelles les lignes de force du champ magnétique passent en même temps par les deux bobines. Le champ magnétique induit dans la bobine d'éclairage, s'opposant au flux magnétique des aimants, aura donc une incidence sur la bobine d'éclairage. En fait, c'est comme si nous avions les deux selfs en série.

self-induction), dont la valeur croît d'ailleurs énormément si le bobinage est réalisé autour d'un noyau de fer doux, ce qui est le cas des bobines de nos volants magnétiques.

Et, pour un régime déterminé, l'importance du flux magnétique engendré par le passage du courant dans cette bobine est proportionnel à la valeur de cette self. Ainsi, plus la self est importante, plus le flux magnétique engendré par le courant est important.

#### DES « SELFS » EN SÉRIE.

Or quand nous branchons la lumière, la bobine d'éclairage est parcourue par un courant, et la « self » de cette bobine ajoute alors son effet à celui de la bobine d'allumage. Tout se passe alors, en fait, comme si nous avions les 2 « selfs » en série.

★

Or l'effet d'une self sur un circuit est de 2<sup>e</sup> ordres, ainsi que nous allons le voir maintenant.

#### DÉPHASAGE ENTRE TENSION ET INTENSITÉ.

Dans un circuit ne comportant ni self, ni condensateur, tension et intensité du courant alternatif sont en phase : ils passent en même temps par leurs maxima, leurs minima, leurs valeurs nulles.

Si un self (une bobine) est introduite dans ce circuit, il y a alors un déphasage, un décalage entre la courbe des

intensités et celle des tensions. Si l'on ne tient pas compte de la présence du condensateur monté en dérivation avec le rupteur, ce décalage est proportionnel à la self (ce sera d'ailleurs le cas tant que les vis platinées sont en contact). Quand le rupteur est ouvert et que le condensateur intervient, le décalage n'est plus proportionnel à la valeur de la self, mais varie néanmoins linéairement avec cette dernière.

★

Donc, première conséquence du fait que la self de la bobine d'éclairage s'ajoute à celle de la bobine d'allumage : le décalage primitif entre tension et intensité est modifié.

Sur la courbe jointe est tracée, en trait plein, la « courbe de jour » (lumière non en circuit) de l'intensité du courant primaire fourni par la bobine d'allumage. En trait pointillé, nous trouvons la « courbe de nuit » (les ampoules sont connectées). Le décalage entre ces deux courbes représente la modification du déphasage entre tension et intensité du courant primaire, selon que la lumière est allumée ou non.

Une des conséquences de cette modification du déphasage sera qu'au moment de la « rupture » (décollement des vis « platinées ») — rupture se faisant au moment où l'intensité est maximum sur la « courbe de jour » — le courant primaire sur la « courbe de nuit » n'est plus à son maximum d'intensité, a une intensité moindre.

#### DIMINUTION DE L'INTENSITE MAXIMUM.

Mais cet accroissement de la self a également une autre conséquence, qui aura encore ses répercussions sur l'intensité du courant primaire, donc également sur le courant secondaire transmis à la bougie.

— la self de la bobine d'éclairage vient ajouter son effet à la self de la bobine d'allumage : intensité et tension du courant voient leur déphasage varier — intensité et puissance du courant primaires sont réduits.

Alors que sur la marche de jour, on rompt le circuit primaire (décollement des vis platinées, étincelle) sensiblement au moment où l'intensité dans ce dernier est la plus élevée, quand on connecte le circuit d'éclairage, l'intensité du courant primaire, lors de la rupture, est plus faible en raison d'une puissance diminuée (effet des selfs et effet démagnétisant) et d'un déphasage modifié entre tension et intensité.

### L'INCIDENCE SUR LES DEMARRAGES

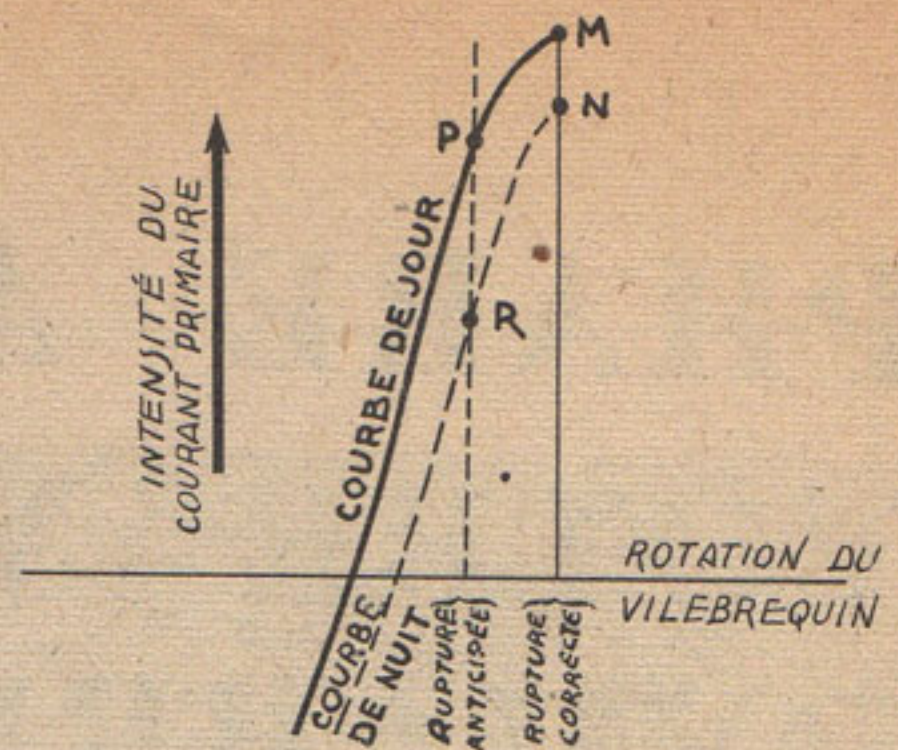
Nous venons de donner une explication électromagnétique du fait qu'avec le circuit d'éclairage connecté l'intensité du courant primaire d'allumage, lors de la rupture, est diminuée. C'est là un fait normal.

Mais dans quelle mesure est-il normal que ce phénomène vienne vraiment perturber le démarrage de la machine ? C'est ce que nous allons essayer de voir, avant d'examiner comment y remédier.

Reportons-nous à la courbe jointe, où nous trouvons la « courbe de jour » en trait plein (éclairage hors-circuit) et la « courbe de nuit » (éclairage connecté) en trait pointillé.

#### AVEC UNE AVANCE CORRECTEMENT REGLEE.

En principe, avance bien réglée, le moment de la rupture (décollement des vis « platinées ») doit se faire quand le courant primaire atteint le maximum de son intensité, en « M » sur notre courbe de jour.



Si l'avance à l'allumage est correcte, même sur la courbe de nuit l'intensité (point N) est suffisante pour assurer un bon démarrage. Si l'avance est trop importante, l'intensité sera suffisante sur la courbe de jour (« P »), mais trop faible sur la courbe de nuit (point « R »).

moment, mais cette fois sur la courbe de nuit, en « R ». Mais maintenant l'intensité du courant primaire, lors de sa rupture, est trop faible et, en conséquence, la puissance récoltée en bout du secondaire de la bobine, donc à la bougie, est trop faible pour assurer l'allumage.

#### A DES REGIMES PLUS ELEVES.

Il nous reste maintenant à expliquer pourquoi le même moteur mal calé, une fois lancé sur la position « jour », continuera à marcher convenablement, même en position « nuit », alors que, théoriquement, la rupture se ferait toujours au point « R » sur lequel le moteur se refusait à partir.

★

C'est qu'en fait, avec notre volant magnétique, la tension, l'intensité et, en conséquence, la puissance du courant primaire varient avec le régime, croissent avec ce dernier (tout au moins jusqu'à un certain régime).

Donc, moteur lancé, le point « R » se trouve déplacé verticalement vers le haut, plus haut même que n'était le point « P » : l'intensité sur la courbe de nuit sera donc plus élevée, moteur lancé, que ne l'était l'intensité sur la courbe de jour quand on lançait le moteur au kick. La puissance d'allumage est donc alors amplement suffisante.

### LA SOLUTION PRATIQUE

Pour pallier le phénomène en cause, il suffit donc, en conséquence de ce que nous venons de dire, de recalibrer l'allumage à sa juste valeur, de ramener l'écartement des vis « platinées » à 35-40/100 de mm.

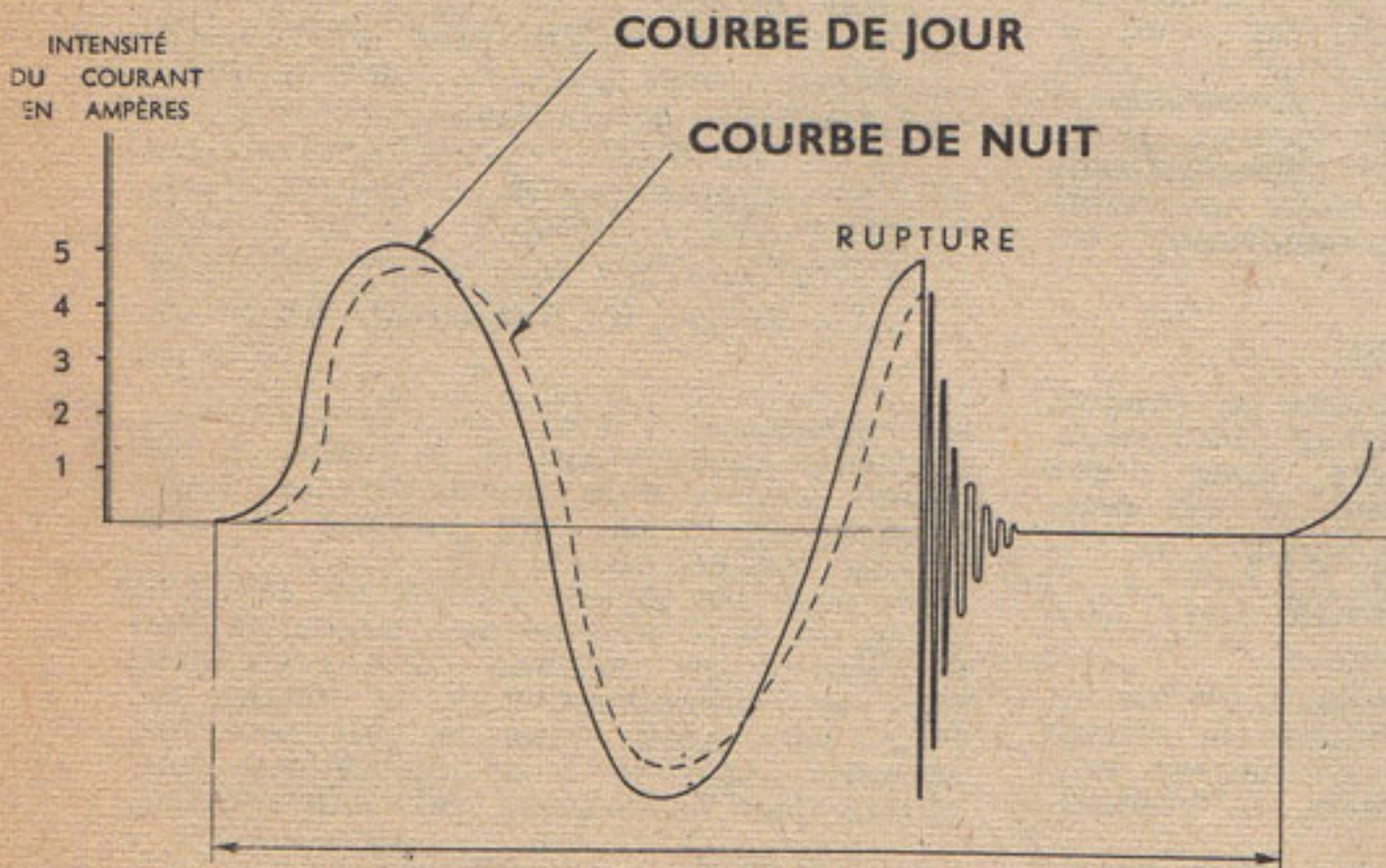
En fait, afin de ne pas se trouver dans le cas où la connection de la lumière abaisse par trop la puissance d'allumage, on peut provoquer la rupture, sur la courbe de jour, 2 à 3° de rotation du vilebrequin après le point M, 2 à 3° après le moment où l'intensité du courant primaire a atteint son maximum. D'une part, à ce moment, l'intensité de ce courant, sur la courbe de jour, a fort peu diminué pour que ce décalage soit sensible lors de l'allumage. D'autre part, quand on passe, dans ces conditions, sur la courbe de nuit, on utilise alors le courant primaire bien plus près de son maximum d'intensité, d'où allumage sûr.

Signalons, dans ce domaine, qu'un volant tétrapolaire (4 pôles) permet d'obtenir une courbe d'intensité aplatie, ne nécessitant donc pas un réglage aussi délicat qu'un hexa- ou octopolaire.

★

Enfin, pour terminer, remercions ici M. Jacques Benezech, directeur technique des établissements Novi, à qui nous sommes redevable de la base de la documentation ici utilisée.

J. B.



Ce graphique, donnant les variations de l'intensité du courant primaire d'allumage, nous montre que lorsque l'éclairage est connecté (courbe de nuit), la courbe est décalée par rapport à la courbe de jour, avec des minima moins élevés.

Tout, à régime égal, pour une tension donnée, l'intensité du courant — indépendamment de ses variations dans le temps puisqu'il s'agit d'un courant alternatif — est également fonction de la self du circuit, décroissant pour une self croissante.

Donc, en connectant l'éclairage, puisque l'on élève la self du circuit d'allumage, on abaisse l'intensité du courant dans ce circuit, donc également sa puissance.

#### EN RESUME, UNE PUISSANCE D'ALLUMAGE DIMINUEE

Ainsi, pour résumer le tout : lorsque l'on connecte le circuit d'éclairage dans un volant magnétique :

— le champ magnétique créé alors dans la bobine d'éclairage réduit partiellement le flux magnétique dû aux aimants;

Si l'éclairage est mis en circuit, la rupture se fera évidemment au même moment, mais cette fois sur la courbe de nuit, en « N ». L'intensité du courant est alors un peu plus faible, mais la puissance fournie est encore très suffisante pour permettre un bon démarrage.

#### SI L'AVANCE EST TROP IMPORTANTE.

Mais, bien souvent, le point d'allumage réel ne correspond qu'approximativement avec le point théorique, en raison surtout d'un rupteur mal réglé (écartement trop grand des vis platinées, par exemple). Et ainsi, de jour, l'avance sera un peu anticipée, se fera en « P » par exemple. En ce point, l'intensité du courant primaire sera plus faible qu'elle ne l'était en « M », mais toujours suffisante pour assurer un bon démarrage.

Si l'on connecte maintenant la lumière, la rupture se fera toujours au même

# CONTRE LA "TAXE DE LUXE" LA LUTTE SE POURSUIT



Ci-contre :  
M. Jacques  
Poch.

« Monsieur le Rédacteur en chef,

« Vous n'ignorez pas que notre Chambre Syndicale a fait auprès du Ministère des Finances et des Affaires Economiques et de la Présidence du Conseil de nombreuses démarches pour essayer d'obtenir que les motocyclettes et vélomoteurs ne fussent pas frappés par la T.V.A. au taux majoré.

« Vous voudrez bien trouver à ce sujet, ci-jointe, la lettre que nous avons remise en son temps à M. Gaillard.

« Ces démarches, bien que des interventions aient concurremment été effectuées dans le même sens par les constructeurs français, n'ont eu malheureusement, vous le savez, aucun résultat.

« Pour ce qui concerne plus particulièrement les importateurs, ils n'avaient vraiment pas besoin de ce coup de grâce; les motocyclettes importées avaient, en effet, déjà atteint des prix très élevés en raison de l'opération 20 % et de l'incidence des droits de douane et taxe sur l'augmentation du prix d'achat ainsi créée. Il n'est pas, je pense, inutile de rappeler que ces augmentations ne sont, conformément aux dispositions légales en vigueur, répercutées qu'en valeur absolue sur les prix de vente à la clientèle et ne sont ainsi, pour le circuit d'importation et de distribution, la source d'aucun bénéfice supplémentaire; bien au contraire, cette hausse constitue une charge financière supplémentaire pour les importateurs.

« Notre Chambre Syndicale a, bien entendu, suivi avec le plus grand intérêt la campagne poursuivie depuis quelques semaines par « Moto-Revue » ainsi que la création d'un Comité de Défense du Deux Roues par la Chambre Syndicale des Motocistes et Vélodistes de Saint-Etienne et je profite de cette lettre pour confirmer que notre Chambre Syndicale s'associe pleinement à cette campagne. »

Le Président  
du Groupe du Cycle et du Motocycle,  
Signé : J. POCH.

La parole est aujourd'hui à M. Jacques Poch, président du groupe du cycle et du motocycle au sein de la Chambre Syndicale des Négociants Importateurs et signataire, à ce titre, des deux lettres que nous reproduisons ci-dessous :

« Monsieur le Président,

« Parmi les mesures financières qui viennent d'être adoptées figure une nouvelle augmentation de la T.V.A. sur des produits dits « de luxe » dans la liste desquels vous avez l'intention d'inclure à nouveau les motocyclettes et vélomoteurs.

« Vous me permettrez de ne pouvoir comprendre que soient classés parmi de tels produits des véhicules qui, exclusivement utilitaires, répondent à des nécessités de transport tant dans les régions urbaines et industrielles que rurales.

« Vous n'ignorez pas que les véhicules à deux roues sont acquis à concurrence de 90 % par des catégories sociales peu fortunées : ouvriers industriels et agricoles employés.

« Si l'augmentation de la T.V.A. peut être comprise lorsqu'elle a pour but, en augmentant leur prix, de freiner la demande sur des objets dont l'emploi n'est pas indispensable et modérer ainsi des industries en pleine expansion, il n'en est pas de même quand il s'agit de la fabrication et de l'importation du motocycle qui sont des branches en pleine régression.

« Je crois qu'il n'est pas inutile de rappeler que si les autres produits qui composent cette liste ne sont frappés que par la T.V.A. au taux majoré, les motocyclettes et vélomoteurs sont, en outre, atteints par chaque hausse du prix de l'essence.

« En ce qui concerne plus particulièrement les motocyclettes d'importation, elles sont destinées, en grande partie, à être le complément des fabrications françaises.

« S'agissant de motocyclettes, c'est-à-dire de machines dont la cylindrée est supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, leurs prix sont devenus prohibitifs par suite de la majoration du taux de la T.V.A. et du prélèvement de 20 %; elles ne pourraient pas supporter une nouvelle augmentation et, leur vente devenant presque impossible, nous ne serions plus à même d'importer les contingents prévus dans les accords commerciaux, lesquels sont la contre-partie d'exportations françaises; je vous signale à ce sujet que certains importateurs, et non des moins importants, ont déjà renoncé à exposer au dernier Salon de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle.

« La classification d'engins aussi modestes que les motocyclettes et vélomoteurs parmi les produits de luxe heurte l'esprit d'équité et aurait de si graves répercussions sur notre commerce extérieur — et par suite sur le marché commun — que je me refuse à croire qu'une telle mesure puisse être maintenue.

« Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien apporter à l'examen de cette question et vous prie, Monsieur le Président, d'agréer les assurances de ma haute considération. »

Le Président  
du Groupe du Cycle et du Motocycle,  
Signé : J. POCH.

**VOIR PAGE SUIVANTE**

M. GAILLARD FAIT LA SOURDE OREILLE !...

**D**ANS la première de ces lettres qui, par delà notre Rédaction, concerne directement l'opinion, M. Poch tire simplement la conclusion où ont abouti les commerçants importateurs : pour eux, le maintien de la T.V.A. au taux exorbitant de 27,5 %, venant après tant d'autres mesures gravement préjudiciables aux intérêts de la profession, C'EST PUREMENT ET SIMPLEMENT LE COUP DE GRACE !

La seconde lettre, évidemment rédigée antérieurement à la précédente, exposait au Président du Conseil, M. Félix Gaillard, les redoutables conséquences économiques et sociales qu'allait comporter inévitablement l'élévation à 27,5 % du taux de la T.V.A. appliquée aux motocycles.

En présence de nos difficultés, CELLES DE 5.000.000 D'USAGERS ISSUS DES CATEGORIES SOCIALES LES PLUS MODESTES, M. Gaillard n'en a pas moins fait la sourde oreille !

En présence de la régression où est maintenant la branche française du motocycle, PLONGEE DANS LE MARASME APRES AVOIR ETE L'UNE DES PLUS FLORISSANTES DU PAYS, M. Gaillard a fait la sourde oreille !

En présence de l'impossibilité où seront nos importateurs d'importer les contingents prévus dans les accords commerciaux, et qui sont la CONTRE-PARTIE D'EXPORTATIONS FRANÇAISES, M. Gaillard a fait la sourde oreille !

En présence de la position catastrophique de notre industrie du deux-roues à quelques mois de l'ouverture du Marché commun, en présence de l'impossibilité où sont déjà nos constructeurs, nos fabricants de se préparer à affronter la concurrence européenne avec des prix compétitifs, M. Gaillard a fait la sourde oreille !

Peut-on mieux signifier que dans l'esprit du Gouvernement, le présent et l'avenir du motocycle français sont délibérément sacrifiés ?

Nous n'avons donc rien à attendre, rien à espérer QUE DE NOUS-MEMES.

Au nom des milliers de signataires des listes de pétition, au nom des industriels, des commerçants, des artisans, de l'immense foule des usagers légitimement indignés par la mesure discriminatoire qui les frappe, les groupements de défense du deux-roues ont désormais le devoir d'unir leurs efforts dans une même action concertée :

Tous nos élus doivent être pressés de reprendre chacun pour leur compte les arguments récemment développés devant l'Assemblée Nationale par MM. Alloin et Couinaud, députés du Rhône et de l'Orne.

Mais ils ne le feront, mais ils n'exigeront l'abolition de la taxe sur le deux-roues que s'ils prennent conscience de l'énorme impopularité de la politique gouvernementale à notre encontre.

Pour cela, plus que jamais, recueillez des signatures et retournez-nous des listes de pétition :

L'UNION FAIT LA FORCE !

A \* C \* T \* U \* A \* L \* I \* T \* E \* S

AU SALON DE GENEVE :  
17 CATEGORIES D'EXPOSANTS

Le 28<sup>e</sup> Salon International de l'Automobile, de la Moto et du Cycle, qui aura lieu à Genève du 13 au 23 mars, sera divisé en 17 catégories d'exposants.

Les voitures particulières occuperont la nef principale et la halle de la patinoire; les maîtres carrossiers italiens et suisses trouveront place dans le hall d'entrée. Les voiturettes les suivront.

Les stands de la nautique et les caravanes de camping trouveront place dans le Pavillon des Sports.

La moto et le cycle auront leur propre salon dans le Petit Palais.

Le camping occupera pour la première fois une halle entière ainsi que des stands importants à l'extérieur.

Les véhicules industriels et de transports en commun, remorques et tracteurs seront rassemblés sur les 10.000 m<sup>2</sup> des Nouvelles Halles.

La Cour de la Caserne, récemment aménagée, abritera les machines d'entreprises et les stands extérieurs de camping ainsi que le T 100.

Le 1<sup>er</sup> étage et les galeries seront réservés aux accessoires et équipements de garages.

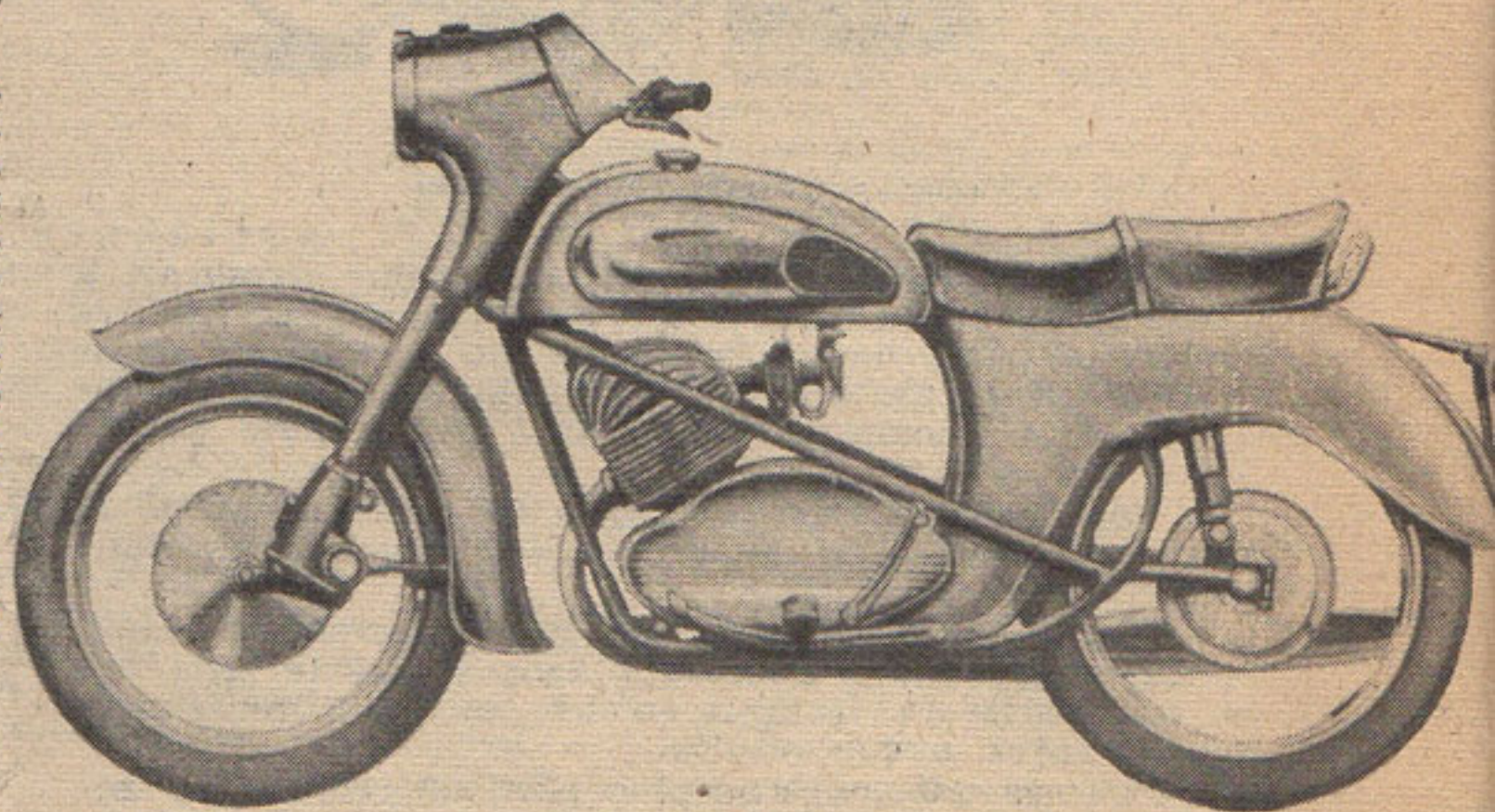
A tous les points de vue le Salon est complet.

VICTORIA SUSPEND LA FABRICATION DE LA VOITURETTE « SPATZ »

Cette mesure entre dans le cadre du programme d'assainissement financier décidé par le Conseil d'Administration de la firme allemande.

La construction des cyclomoteurs, des bicyclettes et des moteurs pour cyclos se poursuivra normalement.

Notre confrère hollandais « Motor-Kampioen » propose à la sagacité de ses lecteurs cette machine « composite », dont chaque élément appartient à une marque différente. A vous de jouer, et si certains détails vous laissent perplexes, vous trouverez la solution page 147.



QUELLE EST CETTE MOTO ?



GOGGOMOBIL EN PROGRES

La Hans Glas GmbH, qui produit la voiturette Goggomobil, a construit en 1957, dans l'usine de Dingolfing, 43.650 véhicules, contre 33.385 en 1956. 20 % de cette production ont été exportés vers 61 pays, et la production quotidienne a

été portée, en cours d'année, de 160 à plus 200 voiturettes.

D'un autre côté, la préparation de la nouvelle Goggomobil T 600, à moteur flat-twin 4 temps placé à l'avant, est en bonne voie, et l'on s'attend à la sortie prochaine de la première série.

# LA MOTO A

VOICI POURQUOI LA MOTO  
A TURBINE NE  
VERRA PAS LE  
JOUR EN 1958

La moto à turbine est-elle pour demain ?

Nous nous étions posé la même question il y a environ quatre ans, dans un article intitulé « Piston ou turbine ? », publié le 5 juin 1954.

Or, depuis cette date, il faut bien admettre que dans le domaine de la propulsion terrestre, la turbine à gaz n'a guère progressé à pas de géant, et qu'elle demeure tout aussi hypothétique dans son application à la motocyclette.

Cela veut-il dire que nous ne verrons jamais de motocyclettes à turbine à gaz ?

Répondre par l'affirmative équivaldrait peut-être à se montrer aussi rétrograde et peu prévoyant que M. Thiers qui déniait, par exemple, tout avenir au chemin de fer.

On connaît la suite...

★

Toujours est-il que la turbine à gaz compte au nombre des propulseurs de l'avenir et que si son application immédiate à la motocyclette n'est pas du domaine réalisable, il n'y a par ailleurs aucune raison de croire que son adaptation soit définitivement à écarter.

# TURBINE

On ne peut faire rapidement, sans trop entrer dans le détail, le bilan de la turbine à gaz, en précisant déjà que cette appellation est impropre, car couvrant trop de turbines diverses, et que « turbine à combustion » serait un terme beaucoup plus approprié.

A son actif, il y a lieu de porter :

- combustion continue, d'où très grande régularité cyclique... à tel point qu'il n'y a même plus de cycle;
- simplicité de fonctionnement;
- absence de pièces en mouvement alternatif;
- absence de vibrations;
- absence de système d'allumage (sauf pour le démarrage);
- couple variant linéairement, ou à peu près, avec le régime, et ayant son maximum au démarrage de la turbine;
- rendement de 20 %, d'ores et déjà, sensiblement égal à celui des moteurs à combustion interne;
- légèreté et faible volume (une turbine de 280 CV pèse 80 kg);
- utilisation de carburants peu coûteux, etc., etc.

★

Mais il ne faut pas non plus se dissimuler ses inconvénients, qui se résument à :

- consommation élevée;
- température de fonctionnement élevée;
- débit important des gaz d'échappement;
- prix de revient important;
- vitesse de rotation élevée;
- difficulté à obtenir des turbines de faibles puissances;
- difficultés d'insonorisation;
- difficultés de pilotage résultant de temps morts, etc., etc.

## VOYONS CE QUI NE VA PAS

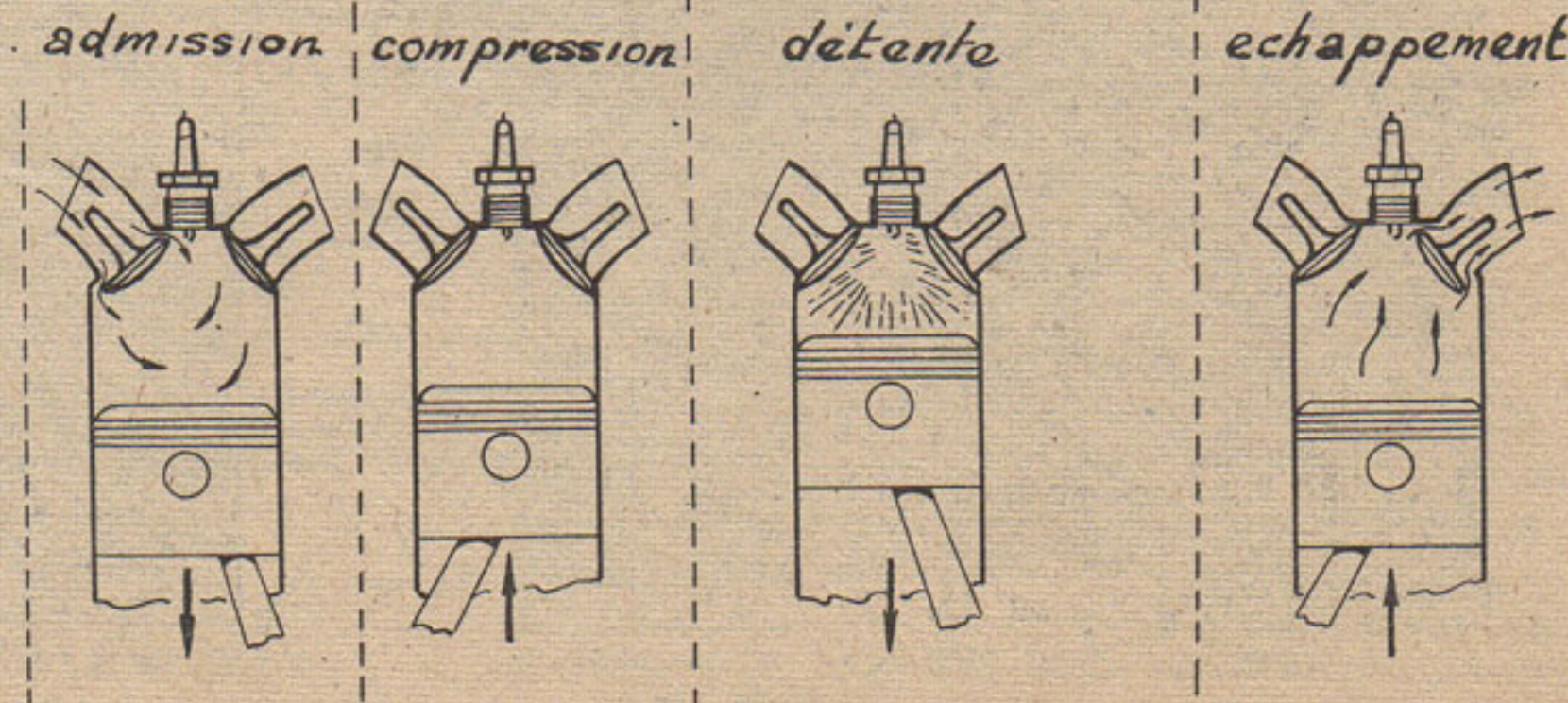
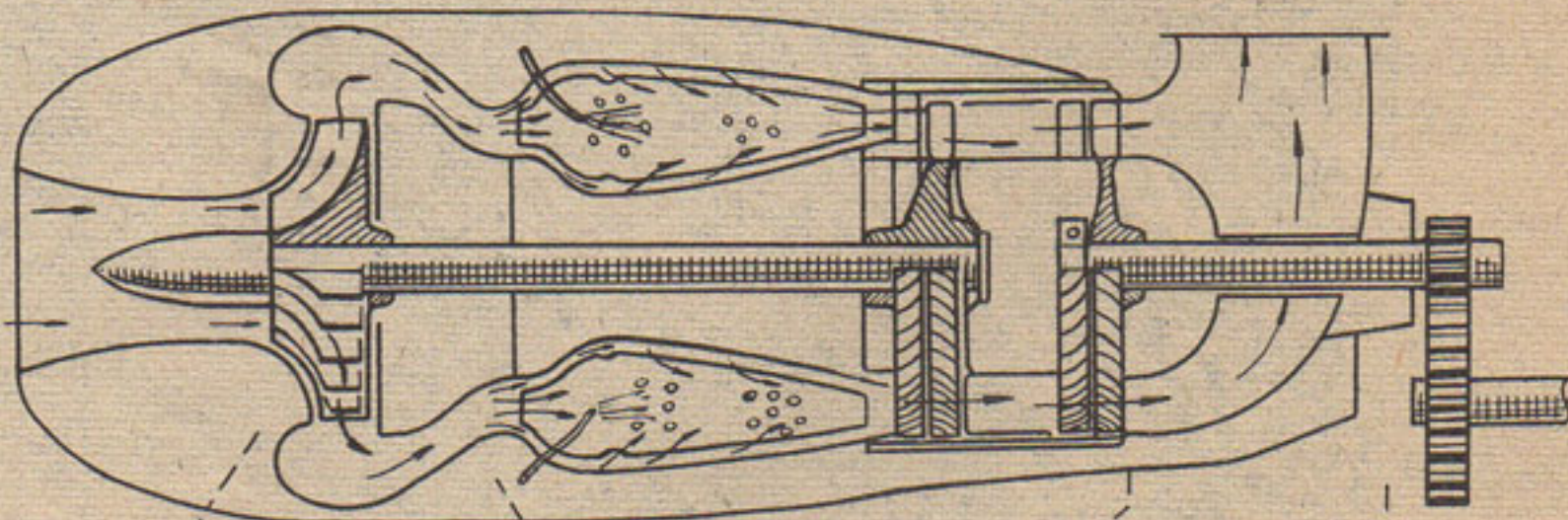
Actif et passif de notre bilan étant posés, voyons ce qui empêche l'application immédiate de la turbine à gaz à la motocyclette.

Il faut d'abord remarquer que les turbines de petites puissances déjà existantes sur le marché, n'ont été que fort rarement appliquées à l'automobile, qui est le véhicule terrestre se rapprochant le plus de la motocyclette, par opposition aux chemins de fer par exemple.

Ces véhicules automobiles, les voici :

- Renault et Socema, pour la France.
- Rover et Austin pour l'Angleterre.
- Fiat pour l'Italie.
- Boeing, General Motors, Ford et Chrysler pour les USA.

Dans une turbine, on retrouve les quatre temps du classique moteur à piston. La différence essentielle réside dans le fait que les temps sont « fondus » dans le cas de la turbine et non pas distinctement séparés. Cette turbine (ci-dessous) est une turbine « fractionnée », les arbres étant séparés : l'un est solidaire du compresseur, l'autre du réducteur.



Or, tous ces véhicules sont restés au stade expérimental, ou ne se sont attaqués qu'à des records de vitesse, etc... mais aucun n'a eu une utilisation commerciale très poussée, si ce n'est, en plus de la Chrysler « turbine », le prototype de camion Kenworth à turbine Boeing, qui, chargé de 19 tonnes de gravats, parcourut, en un peu plus d'un an, 24.000 km sur les routes américaines.

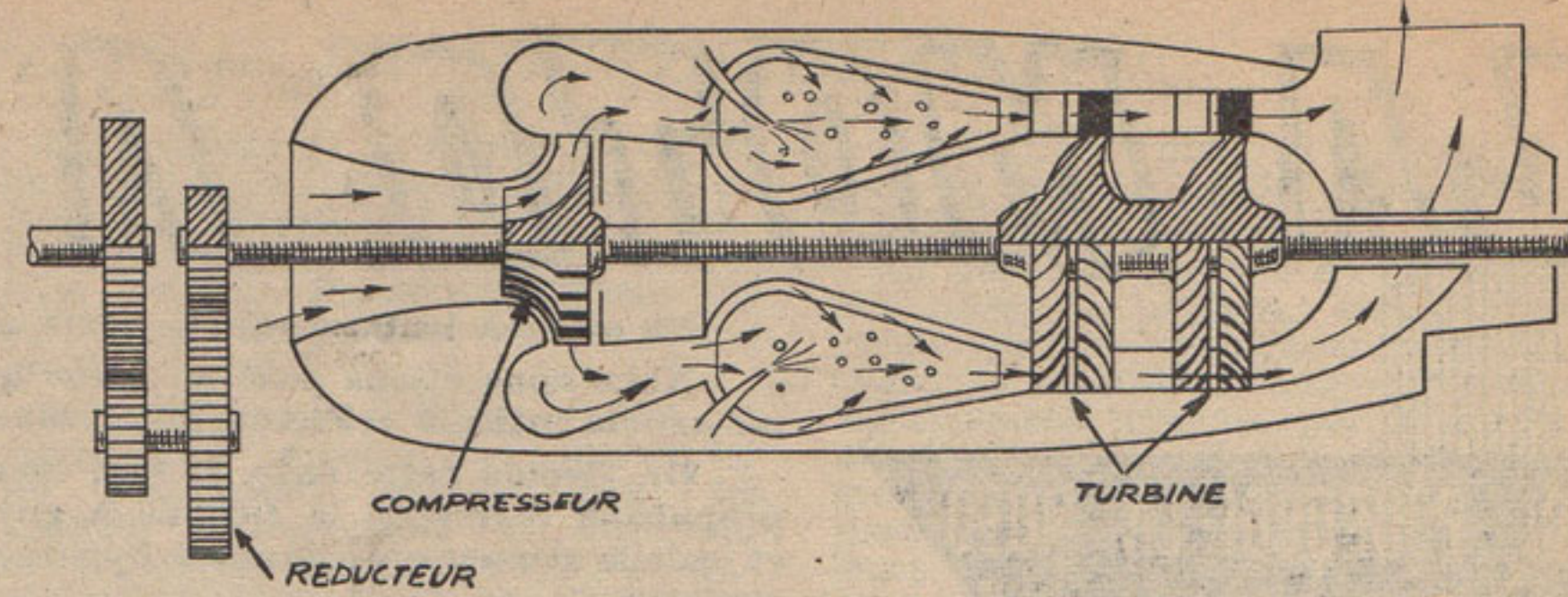
Aussi, et bien qu'un tracteur routier pesant au total 31 tonnes n'ait pour ainsi dire pas de rapport avec une motocyclette de 150 à 200 kg, nous nous référons assez souvent au rapport Boeing publié après cette intéressante expérience, car dans le domaine de la propulsion à turbine appliquée aux véhicules terrestres, on ne peut négliger la somme d'observations contenue dans ce rapport.

### CONSOMMATION

Le talon d'Achille de la turbine à gaz est incontestablement, à l'heure actuelle, sa consommation, bien que par ailleurs elle offre l'avantage de brûler des carburants peu raffinés, donc d'un prix de revient moindre.

Mais ceci est encore loin de compenser cela.

Sur nos actuels moteurs à soupapes en tête, à la meilleure plage d'utilisation correspond une consommation spécifique de l'ordre de 250 gr/CV.h, qui peut, dans un moteur à haut rendement, tomber jusqu'à 200 gr/CV.h. Sur un diesel, la consommation spécifique sera encore plus basse.



Par contre, dans le rapport Boeing, l'auteur révèle que la consommation minimum relevée fut de 590 gr/CV.h, ce qui se traduisit, sur route, par une consommation moyenne de 237 l. de gas-oil aux 100 km !...

En outre, même au ralenti, la consommation est extraordinaire, puisqu'étant sensiblement égale au cinquième de la consommation maximum.

Mais heureusement, il faut bien remarquer que depuis la date des essais du tracteur Kenworth-Boeing (1952) des améliorations ont été apportées dans ce domaine.

En effet, le rendement de la turbine est fonction de l'écart de température existant entre source chaude (chaleur de

circulation) et source froide (air ambiant); ce qu'en thermodynamique l'on nomme le Principe de Carnot.

Pour augmenter cet écart, avec un véhicule terrestre, on ne peut jouer que sur la source chaude, alors qu'en aviation, au contraire, la source froide diminuera avec l'augmentation d'altitude.

Pour réchauffer, les ingénieurs disposent de deux procédés :

— les récupérateurs, où les gaz chauds de l'échappement viennent réchauffer les gaz d'admission avant leur entrée dans les chambres de combustion;

— les régénérateurs où les gaz chauds brûlés traversent un faisceau métallique en lui cédant une partie de leur chaleur.

Les gaz frais traversant à leur tour ce faisceau, se réchaufferont alors à son contact. Ceci étant obtenu par une

A gauche: Schéma d'une turbine simple. Le compresseur et le réducteur sont solidaires.

A droite: Schéma de principe d'un « échangeur de température ». Par ce procédé on récupère en partie la chaleur produite à l'échappement pour réchauffer l'air d'admission.

lente rotation du faisceau, qui est traversé alternativement par les gaz d'échappement et d'admission. Mais vu leur simplicité, ce sont les récupérateurs qui sont les plus généralement employés. Ils sont notamment adoptés par Soema, Rover, Austin, Chrysler, Ford et General Motors, cette dernière indiquant qu'elle arrive d'ores et déjà à des consommations spécifiques de l'ordre de 300 gr/ch.H.

Chrysler, avec sa voiture qui traversa les Etats Unis, est arrivé à une consommation de 16 à 18 litres aux 100 km/h, pour une vitesse de croisière de 75 km/h environ. Une voiture à moteur à combustion interne aurait brûlé sensiblement 10 à 12 litres pour une même vitesse. On peut être évidemment sidéré par cette augmentation de consommation de 50 % environ.

En France, la Cematurbo qui équipait la voiture Grégoire n'avait (pour une turbine) qu'une consommation de 360 gr/CV.h, avec le récupérateur de chaleur... alors que sans cet équipement, la consommation spécifique s'élevait à 450 gr/CV.h environ.

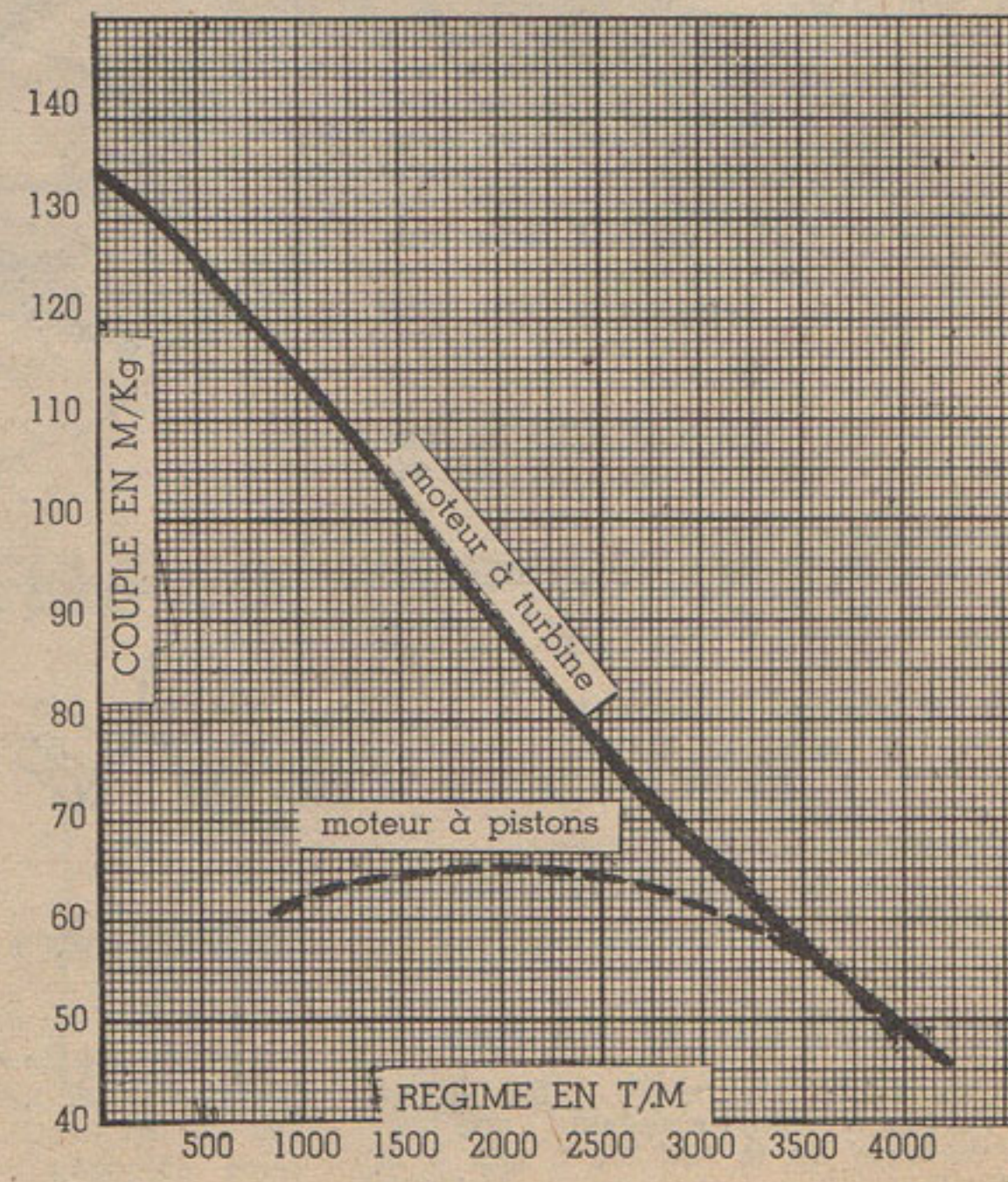
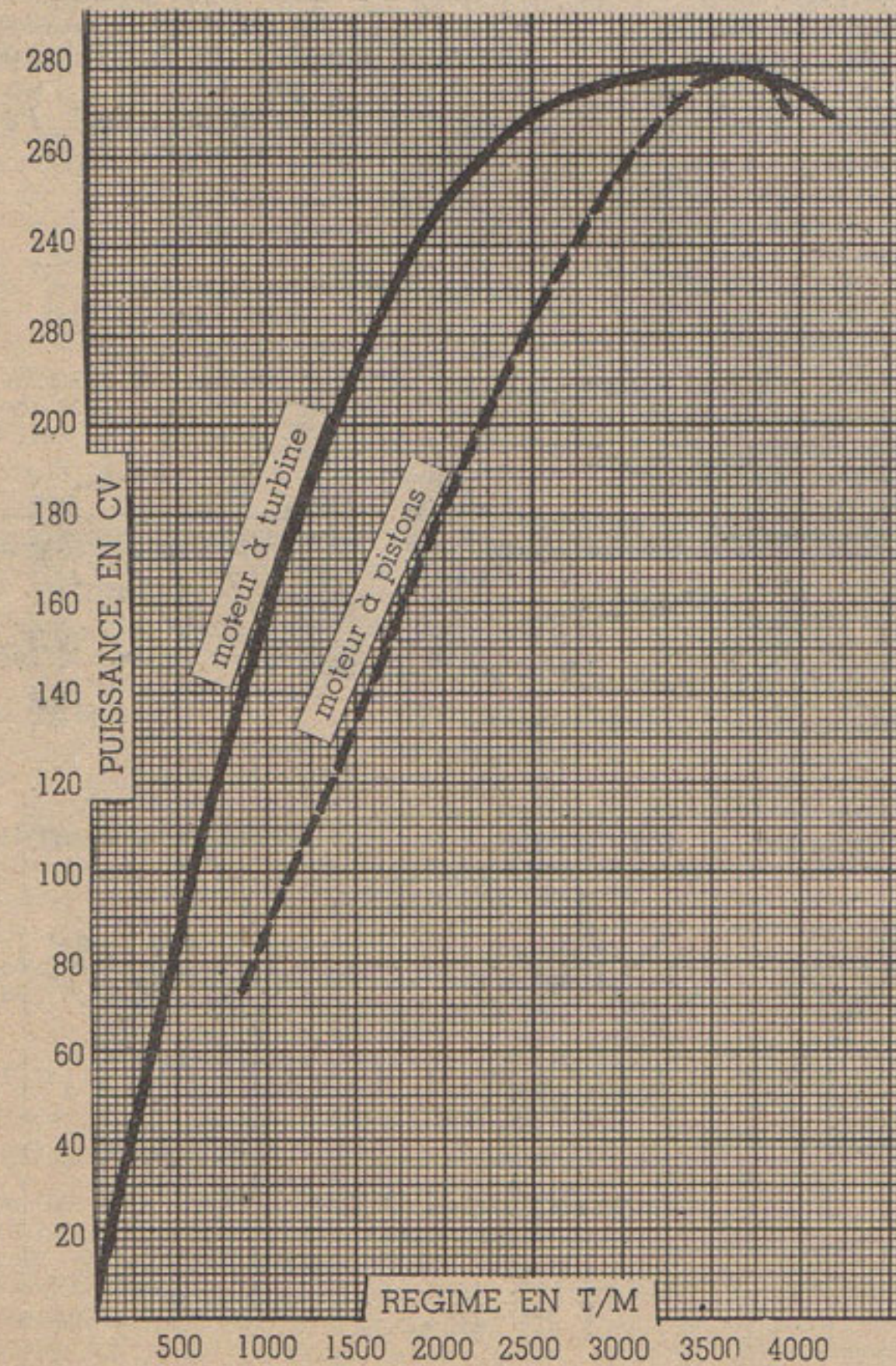
Tout ceci ne plaide pas tellement en faveur de la turbine. Mais n'oublions pas que les chiffres cités ci-dessus ont été enregistrés il y a déjà quelques années et qu'un grand spécialiste de la turbine en France, M. Szydlowski (Turbomeca), a déclaré notamment qu'avec un compresseur centrifuge d'un rendement de 82 % et une turbine d'un rendement de 87 %, le rendement total de la turbine à gaz était de 19 %, chiffre d'ores et déjà atteint, et auquel correspond une consommation spécifique de 333 gr/CV.h.

Or avec l'augmentation de la température de fonctionnement — rendue possible par les améliorations faites dans la métallurgie et la fabrication des céramiques — et en élevant, par exemple, la température d'entrée dans la turbine de 800 à 875° C, le rendement de la turbine atteindrait 26 % et la consommation spécifique serait de 243 gr/CV.h.

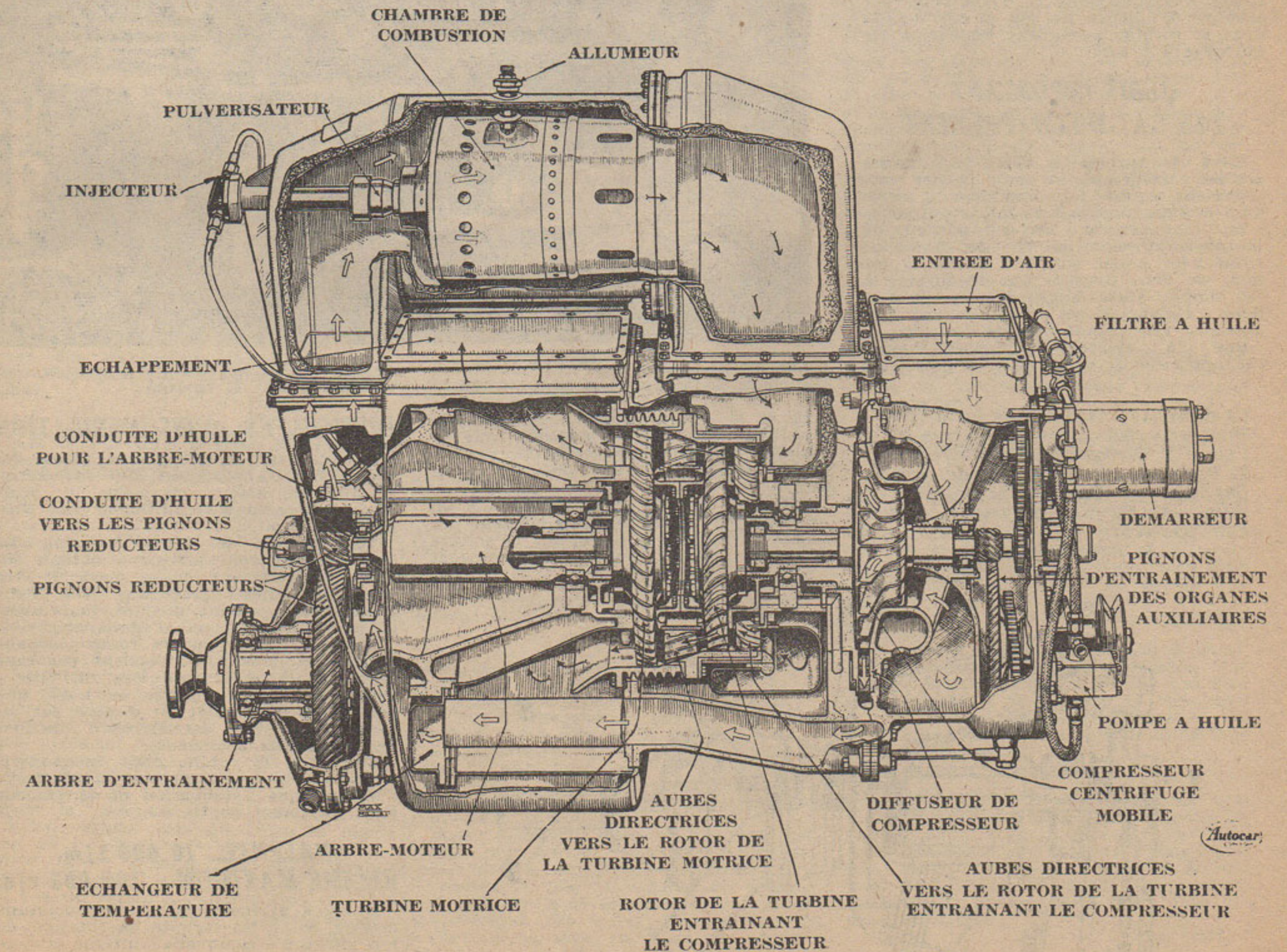
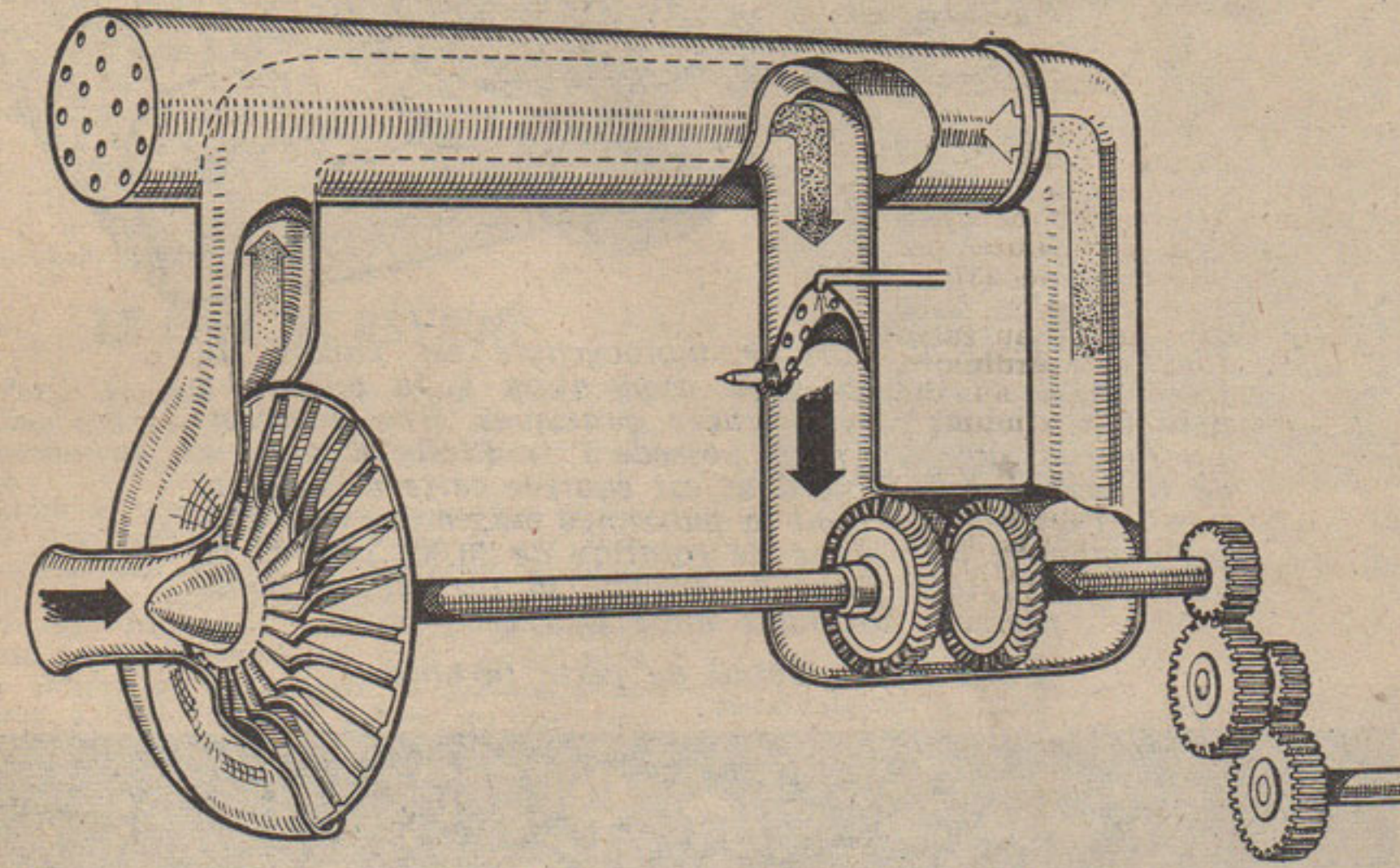
Cette vue d'avenir, toute proche, que nous donne M. Szydlowski, nous permet de voir qu'un des principaux écueils rencontrés par la turbine serait vaincu, et que sa consommation spécifique deviendrait assez voisine de celle des meilleurs moteurs à combustion interne, avec, en outre, l'avantage considérable de se contenter de carburants qui ne sont pas « nobles ».

Courbes de puissance et de couple comparées entre une turbine Turbomeca, type « Turmo », et un moteur à essence développant la même puissance maximum de 280 CV. Cette puissance maximum de la turbine est obtenue pour un régime de 35.000 t/m du générateur-compresseur et de 3.250-3.750 t/m de l'arbre-moteur.

On notera, pour la turbine, un couple maximum (135 m/kg) lors du démarrage, couple qui diminue à peu près linéairement avec le régime. L'incidence de ce couple sur la courbe de puissance nous donne un moteur bien plus « élastique » pour la turbine, une courbe de puissance très « plate » autour de son maximum.



A droite: Vue de la turbine expérimentale Rover. Les flèches blanches indiquent le trajet de l'air frais, les gaz brûlés étant représentés par les flèches noires.



Mais malheureusement, ceci n'est pas encore atteint aujourd'hui.

## TEMPÉRATURE

Mais, comme nous venons de le voir, ceci n'est possible que grâce à une augmentation de la température de fonctionnement.

Or une turbine fonctionnant constamment entre 800 ou 900° C pose évidemment de très sérieux problèmes de refroidissement quand elle est montée sur un véhicule terrestre, ne bénéficiant pas par exemple des grands froids (-50° C) rencontrés en altitude par les avions à turbine.

★

Le rapport Boeing nous apprend cependant que l'utilisation de sa turbine, sur le tracteur Kenworth, ne nécessita aucun refroidissement spécial, par eau ou par soufflante.

Mais, par contre, il fallut isoler thermiquement la cabine de conduite. Et si cela ne représente guère de difficulté sur un poids lourd, où la place ne manque pas et où l'on n'est pas à quelques kilos près, sur une moto il en serait, par contre, tout autrement.

Avec la turbine Boeing, la température de fonctionnement variait entre 700 et 800° C et si cela peut paraître peu, comparés aux 2 à 3.000° C ou plus que l'on obtient au moment de la combustion dans nos actuels moteurs, il faut bien remarquer que dans la turbine cette température est constante, alors que dans un moteur à combustion interne, cette température très élevée ne règne que pendant la combustion, la température s'abaissant considérablement pendant les temps d'échappement et d'admission par exemple. D'ailleurs, les gaz en combustion dans la turbine atteignent également ces quelques 2 à 3.000° C.

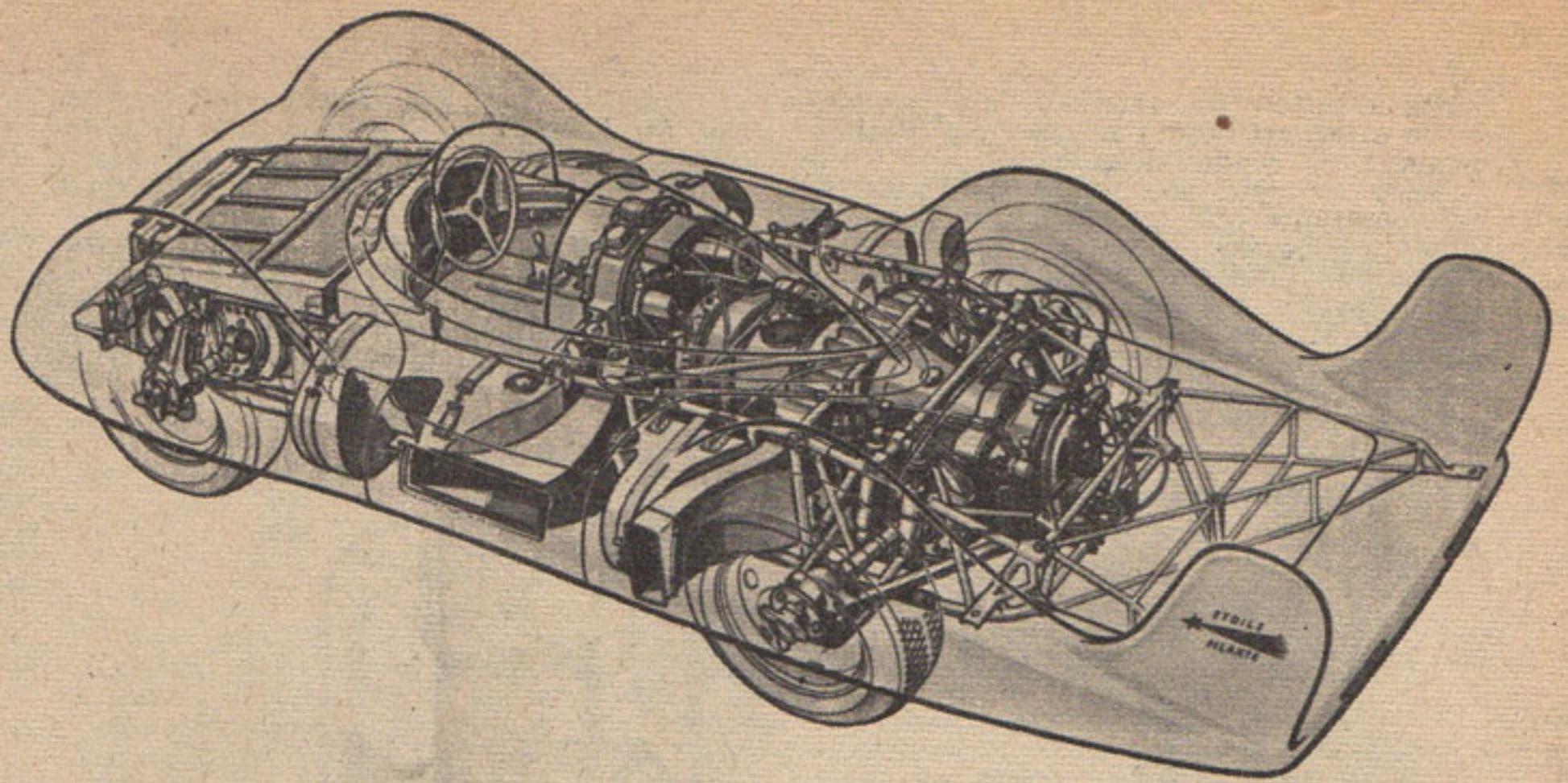
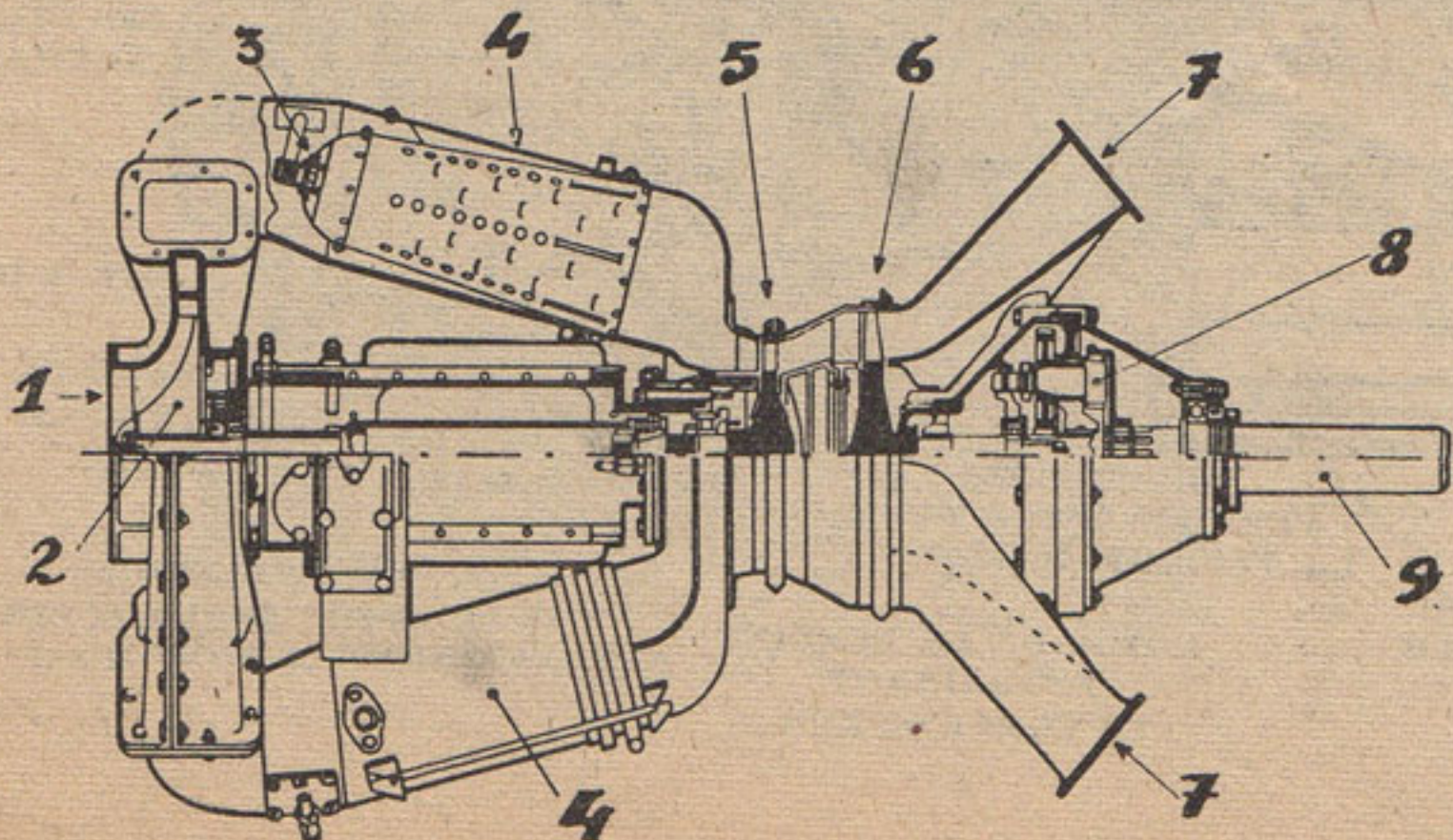
## DÉBIT IMPORTANT DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Dans une turbine, le débit de l'air, des gaz est considérable et on le chiffre sensiblement à dix fois supérieur à celui d'un moteur classique de même puissance.

A l'échappement, les gaz sortent de la tuyère aux environs de 1.500 m/s (environ 5.400 km/h, soit 4 à 5 fois la vitesse du son) dans le cas de turbine à gaz simple, aussi faut-il prévoir un système d'échappement très volumineux, amenant une grande détente des gaz.

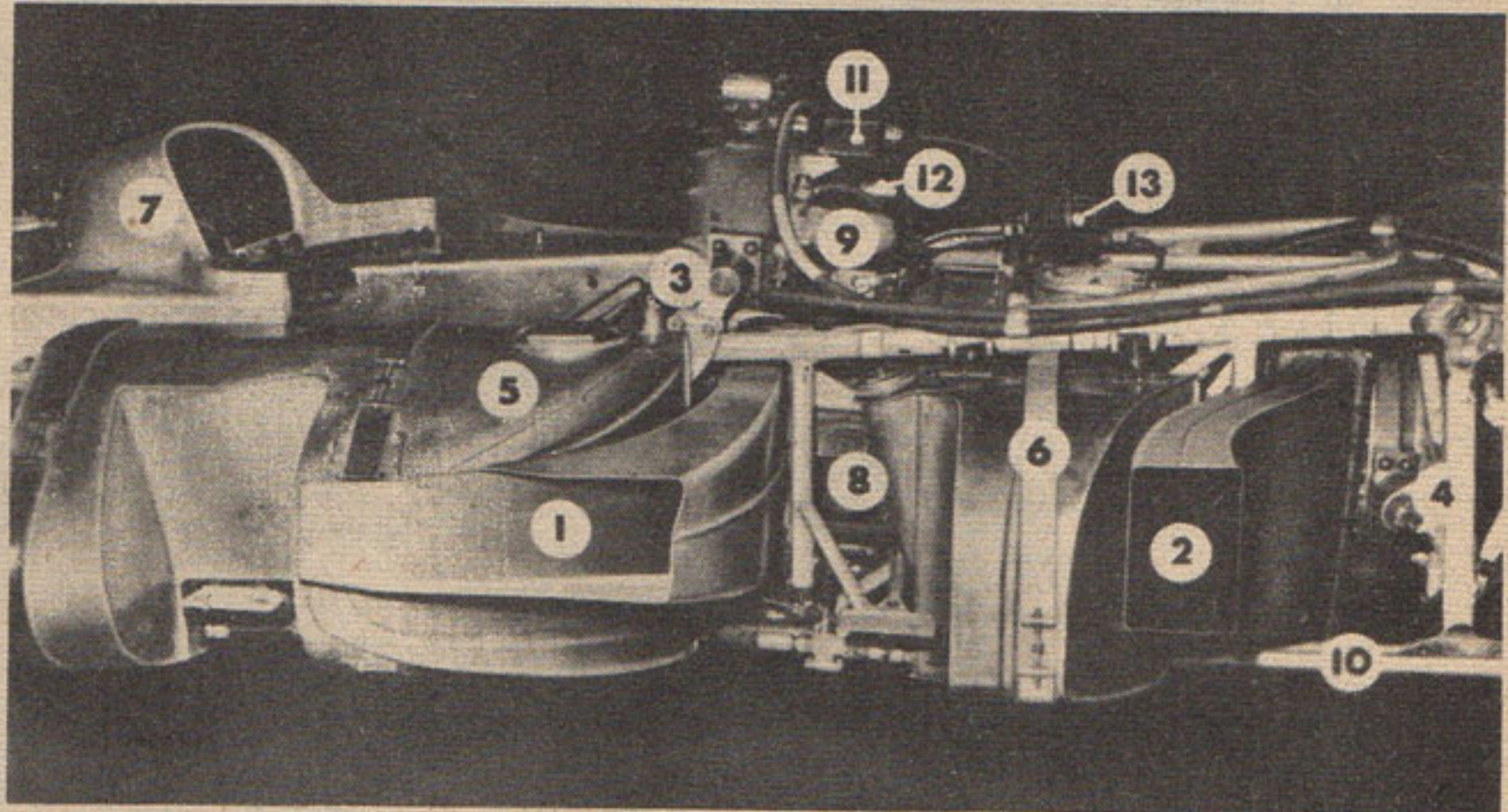
Sur le tracteur Kenworth-Boeing, l'échappement se subdivisait en deux gros

*Ci-dessous: Une coupe de la turbine Boeing « 502 ». — 1. Entrée de l'air. — 2. Compresseur centrifuge. — 3. Brûleur. — 4. Chambres de combustion. — 5. Turbine de compresseur. — 6. Turbine de travail. — 7. Echappements. — 8. Réducteur. — 9. Arbre-moteur.*



*Ci-dessus: Si la turbine motocycliste est encore du domaine du futurisme, son application à la voiture a déjà fait l'objet d'expériences pratiques très poussées. La France, pour sa part, possède l'« Etoile Filante », de Renault. La turbine dont est équipée cette voiture est une « Turboméca » dont la puissance maximum (270 CV) est obtenue à un régime de rotation de 28.000 t/m en ce qui concerne la turbine de travail, la turbine de compresseur tournant alors à 35.000 t/m.*

*Ci-dessous: Détail de cette turbine.*



tubes, munis chacun d'un très volumineux silencieux, le tout débouchant en direction du ciel.

Et si le résultat obtenu fut satisfaisant, une fois encore précisons que ce qui fut pratiquement réalisable sur un poids lourd ne pourrait plus l'être sur une motocyclette.

Enfin, la chaleur même de ces gaz est excessive et implique généralement un échappement vers le haut. Sur la voiture Fiat, par exemple, les gaz s'échappaient

de la turbine de travail à une température de 400° C environ.

## DIFFICULTÉS D'INSONORISATION

D'autre part, la très grande vitesse des gaz, le débit important qui caractérise les turbines amène, en outre, un bruit de fonctionnement difficilement supportable.

Toujours sur le Kenworth-Boeing, les constructeurs sont arrivés à obtenir un bruit généralement moins élevé qu'avec un camion diesel, grâce aux deux silencieux d'échappement précités, mais aussi grâce à un silencieux d'admission.

Pourtant, les aubes du rotor tournant à plus de 35.000 t/m n'étaient pas sans produire un sifflement très difficile à supporter; et là encore, ce n'est que grâce à la place dont on dispose sur un camion, que l'on est arrivé à installer de volumineux silencieux.

En outre, la cabine était insonorisée, ainsi que le capot moteur, à tel point d'ailleurs que l'évacuation de la chaleur était fortement contrariée.

**RALENTI... 10.000 t/m**  
**RÉGIME MAXIMUM : 100.000 t/m**

Il n'y a évidemment aucune commune mesure entre les régimes de rotation de nos moteurs à combustion interne et ceux des turbines.

Que pensez-vous, par exemple, d'un ralenti qui se situerait à 10.000 t/m (réf. Boeing) et d'un régime maximum aux alentours de 100.000 t/m avec un régime moyen pour les turbines dites de petites puissances, de l'ordre de 35.000 t/m.

De tels régimes posent, évidemment, des problèmes, au nombre desquels on peut retenir :

— l'exceptionnelle valeur de la force centrifuge, découlant de la vitesse périphérique, exercée en bout des aubes de la turbine;

— les efforts « ondulés » dans les billes des roulements, qui nécessitent l'étude et la réalisation de roulements de haute qualité, car les effets gyroscopiques sont très importants;

— les énormes rapports de démultiplication que doivent avoir les réducteurs, ce qui n'est pas un mince problème, car il y a des rapports que l'on ne peut franchir sans risque, etc., etc.

## LE PRIX DE REVIENT

Nous venons déjà de voir, dans les lignes qui précèdent, que les roulements, notamment, doivent être de haute qualité.

Mais il n'y a pas que cela qui nécessite une qualité sans reproche, car faire tourner des aubes de turbines à 40.000 t/m, dans une atmosphère de plus de 800° C, implique un choix minutieux dans les matériaux. Et bien, qu'en gros, on estime qu'un moteur à pistons comporte 5 fois plus de pièces qu'une turbine, c'est finalement la réalisation de cette dernière qui est plus onéreuse.

En effet, les chambres de combustion et les aubes de turbine nécessitent des métaux réfractaires d'un prix élevé.

Ainsi, dans nos turbines, rentrent des métaux de qualité : titane, aciers spéciaux au nickel, au chrome, au cobalt, au tungstène, etc., alliages contenant du cobalt (stallite, vitallium, etc.), ainsi que des céramiques spéciales, dont la tenue aux hautes températures est remarquable. A tel point, qu'une simple ailette de turbine peut déjà revenir à 10.000 fr, à cause de sa prévision d'usinage et de la valeur des matériaux employés.

Mais il n'y a pas que cela qui revient fort cher dans la réalisation des turbines.

Il faut aussi, pour des pièces tournant à un tel régime, une grande précision d'usinage, un équilibrage rigoureux, des contrôles de fabrication très stricts, etc...

On avance, par ailleurs, que la turbine se passe de carburateur et d'allumage.

Où, mais par contre, il faut des pompes d'alimentation à pression très élevée, des régulateurs de faible débit, etc., d'un prix de revient également coquet.

## LA CONDUITE D'UNE MOTO A TURBINE SERAIT-ELLE AISÉE ?

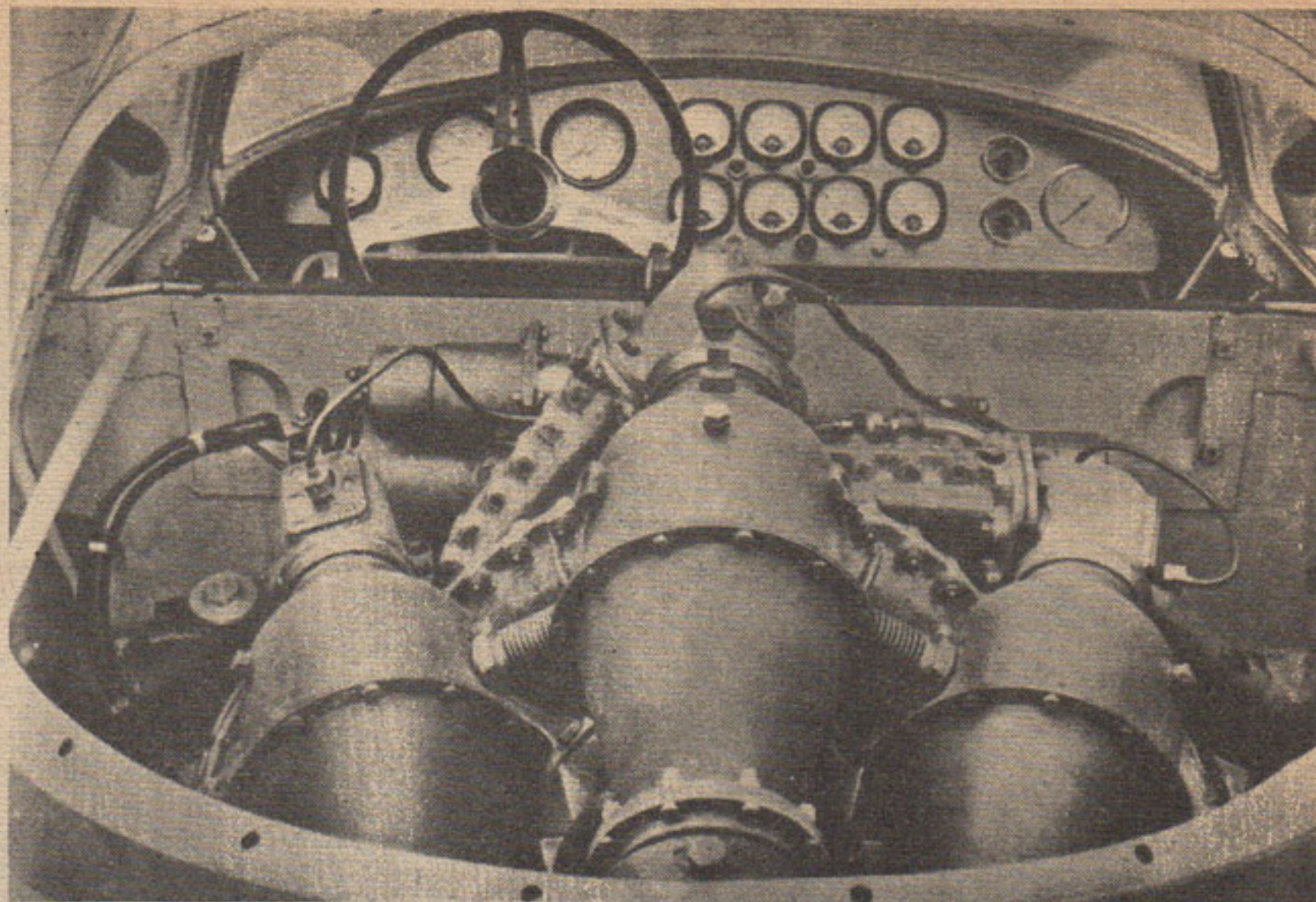
Bien qu'il n'y ait pas encore eu d'application de la turbine à la moto, il est néanmoins aisé de prévoir que la conduite d'un tel engin ne serait pas une mince affaire.

Avant tout, l'effet du couple de renversement de la turbine (qui serait obligatoirement dans l'axe longitudinal de la machine) aurait tendance à coucher celle-ci d'un côté. Ce serait la faible impression ressentie à la conduite d'un flat-twin qu'il faudrait multiplier X fois.

Ensuite, l'exceptionnel effet gyroscopique ne serait pas sans contrarier notre trajectoire en virage.

Et puis, bien que le rapport Boeing nous affirme le contraire, mais sans expliquer le pourquoi ni le comment, il y a un certain décalage entre le moment où le pilote met les gaz et où le régime de la turbine augmente effectivement.

Il y a un retard à l'accélération (1 à 3 secondes), et un retard à la décélération, quand on coupe les gaz, que les conduc-



Ci-dessus : Une vue de la turbine Fiat présentée au Salon de Turin 1954.

teurs de la voiture à turbine Renault, par exemple, se sont tous plus à souligner.

Et si, avec 4 roues, on peut arriver à accommoder la conduite, sur 2 roues, cela est impossible, car le fameux petit coup de gaz pour, se redresser viendrait maintenant bien trop tard puisque le décalage peut atteindre plusieurs secondes.

En effet, ce temps mort correspond au temps qu'il faut pour lancer le groupe turbo-compresseur, avant que celui-ci ne fournisse un couple appréciable.

Et de même, lorsque le turbo-compresseur est lancé à 40.000 t/m, vu le faible taux de compression sous lequel il travaille et vu la grande énergie cinétique qu'un tel régime représente, les tours-minute ne diminuent pas instantanément dès que l'on coupe les gaz.

Enfin, l'absence de frein-moteur avec un turbine apparaîtrait même à un possesseur de deux temps, et sur un tel véhicule, le freinage requiert une importance encore plus exceptionnelle.

## QUI PEUT LE PLUS ... NE PEUT PAS LE MOINS

Enfin, aussi curieux que cela puisse paraître, c'est de ne pas avoir de chevaux qu'il est difficile d'obtenir dans une turbine.

La turbine est de faible rendement thermique. Et si l'on s'accommode encore de cela, quand elle est établie pour plusieurs milliers de chevaux, par contre, pour quelques dizaines de chevaux, sa réalisation, beaucoup trop onéreuse, ainsi que son exploitation, la rendent parfaitement inadaptée.

★

Or, les causes de ce mauvais rendement sont connues :

— faible température à l'admission;  
— pertes importantes lors de la compression, puis lors de la détente.

L'établissement de turbines travaillant sous de plus forts taux de compression, ainsi que la généralisation des « réchauffeurs » accroîtraient sensiblement le rendement thermique.

Mais, également, plus la turbine est petite, plus elle devra tourner vite, car, aussi bien le rapport de compression du compresseur, que le rapport de détente des turbines, sont fonction de la vitesse périphérique des rotors de compresseur et de turbine avec, en outre, un rende-

ment généralement moins bon pour les petits compresseurs.

Et cette variation se fait inversement à la racine carrée de la puissance, autrement dit :

Si une turbine de 250 CV tourne à sensiblement 35.000 t/m, une turbine semblable, mais de 100 CV seulement, devra tourner aux environs de 55.000 t/m.

Toujours est-il que l'on trouve quelques exemples de turbines développant de 150 à 200 CV, mais pour ainsi dire aucune développant moins de 100 CV, si ce n'est une petite turbine stationnaire Rover de 60 CV et une autre, toujours stationnaire, de chez Solar, qui ne développe que 45 CV. Mais comme cette petite turbine ne tourne qu'à... 40.000 t/m, sa consommation spécifique dépasse les 1.000 gr/CV.h. Sans commentaire !

Encore chez Rover, il existe une turbine de 100 CV dont voici les principales cotes :

- longueur : 100 cm;
- hauteur : 57 cm;
- largeur : 61 cm;
- poids : 150 kg.

Tous ces chiffres sont évidemment un peu « gros » pour une simple motocyclette, et notamment ceux concernant la puissance.

## PERSPECTIVE D'AVENIR

L'application de la turbine pour la traction des poids lourds n'est pas sans présenter, aujourd'hui, de réelles difficultés. Pour la voiture, on en est encore au stade expérimental, les difficultés de réalisation étant encore bien plus grandes pour un moteur de 60 CV que pour un moteur de 2 à 300 CV.

Aussi, pour la moto, notre conclusion vient-elle d'elle-même.

Si la moto à turbine n'est pas, à priori, à exclure des possibilités futures, par contre, sa réalisation ne semble pas être pour demain, à moins que la technique de la turbine de faible puissance ne fasse un pas en avant très important prochainement.

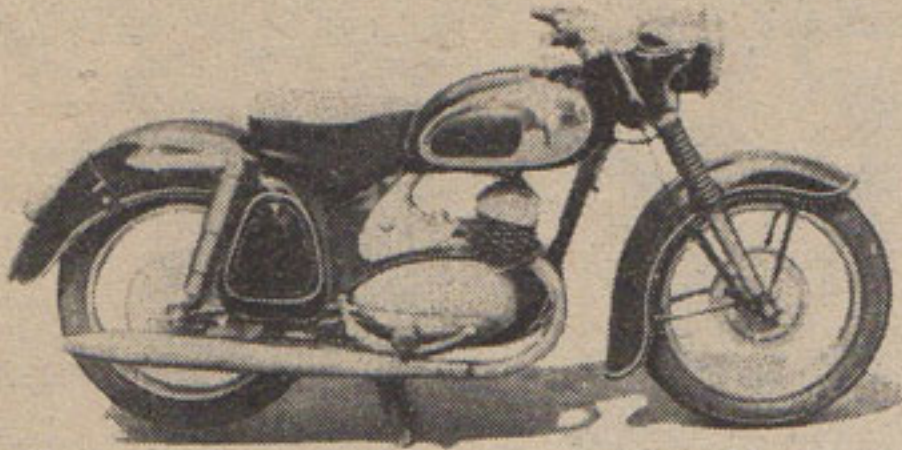
★

Considérons donc plus sagement que tout ceci n'est encore que du domaine de l'anticipation, et que la réalité des faits nous ramène à ce bon vieux moteur à combustion interne, si souvent décrié, mais toujours amélioré et qui, jusqu'à maintenant, s'avère bien notre plus fidèle serviteur.

André CAM.



# Ce qu'ils en pensent



un débutant  
et  
un vétérán

JUGENT LEURS

350<sup>cc</sup>

DKW. RT

## SA PREMIÈRE MACHINE

**A**BONNE depuis 2 ans à « Moto-Revue », je me permets à mon tour de collaborer à votre intéressante rubrique « Ce qu'ils en pensent », en donnant mon opinion sur la DKW, type RT 350, cette bicylindre 2 temps développant 13 CV à 5.000 t/m.

Tout d'abord, je dois dire que c'est ma première machine, une très modeste initiation à la mécanique m'ayant été apportée auparavant par une... mobylette!

Achetée en juin 1957, chez Di Vozzo, cette machine compte actuellement 10.400 km à son actif, dont très peu de circulation urbaine, soit 95 % environ de route.

Tout de suite, la machine attire le regard avec ses panneaux de réservoir chromés, son carénage de carburateur, ses coussins-selles rouges, etc... De l'ensemble ressort une impression d'harmonie et de puissance.

### PRISE DE CONTACT.

Nullement déroutante pour un débutant, on se trouve tout de suite à l'aise. La position en selle est bien étudiée, même pour un grand pilote; les commandes bien en main; le sélecteur commode à utiliser; l'embrayage serait idéal, si la commande n'était pas si dure; le freinage très progressif.

Bref, on se sent en sûreté et rapidement maître de sa machine.

**Rôdage.** — Effectué normalement, en respectant les indications du constructeur : 500 km à 65, puis 1.000 km à 80, avec de courtes pointes. Après 1.500 km, nombreuses pointes, dont plusieurs ont amené le compteur à 120. A partir de 2.500 km, j'ai conduit la machine comme si elle était totalement rodée, ce qui m'a valu plusieurs amorces de serrages sans gravité grâce à l'huile graphitée. En fait, je n'ai senti le moteur complètement libre qu'à 10.000 km après le 1<sup>er</sup> décalaminage. Donc, rôdage très long.

**Lubrification.** — Huile Graphoil 2 temps SAE 50 (4 % sans additif) au début du rôdage, améliore le silence de fonctionnement. Ensuite 4 % Esso SAE 50 + Bardhal + Desolite (additif contre le calaminage et la corrosion) et tout récemment Energol HV avec les mêmes additifs.

**Bougies.** — Bosch W. 240 T 11 S préconisées, changées à 8.000 km.

**Pneus.** — Englebert à pavés, mais à rainure centrale. On peut rouler en toute confiance sur sol humide, aucune réaction désagréable ne se fait sentir. Je m'appête à changer le pneu AR; le pneu AV s'use en dents de scie.

**Boite de vitesses.** — Bien étagée, avec une 1<sup>re</sup> courte. Mise au point mort aisée en marche, plus dure à l'arrêt.

Le sélecteur fonctionne bien; toutefois, il est assez dur lorsque l'on descend de 3<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> puis 1<sup>re</sup> et ce passage n'est pas instantané.

**Freinage.** — Sur conseil de M. Di Vozzo, j'ai diminué la tension de mon câble de frein AV et son efficacité a été nettement accrue. Freinage efficace et très progressif à l'avant comme à l'arrière (frein hydraulique de ce dernier côté).

**Compteur.** — Marque VDO, ne triche que de 5 à 8 % à partir de 45 kmh. 120 compteur = 110 réels.

**Partie cycle en général.** — Robuste, au-dessus de tout reproche. Je compte donc pouvoir vous donner un avis plus formel aux 50.000 km!

**Suspensions.** — Assurent une tenue de route et un confort exemplaires. La suspension AR est à grand débattement (10 cm) ce qui ne donne lieu à aucun louvoiement dans les virages pris à vive allure. Prendre soin, lorsqu'on transporte des bagages assez pesants sur un porte-bagages en porte à faux, comme c'est le cas pour ma machine, de régler les suspensions sur la position « dur ».

Par ailleurs, jamais la roue AR ne quitte le sol, même sur « fôle ondulée ».

La fourche AV pourrait être un peu plus souple.

La machine est excellente vireuse, et seule la béquille centrale limite l'inclinaison à une valeur raisonnable.

**Commandes.** — Précises. Le starter permet un départ immédiat quelle que soit la température (2 coups de kick sans contact puis 1 coup de kick et le moteur tourne).

Course de la poignée des gaz trop longue.

**Accessibilité.** — Excellente, que ce soit aux bougies, au carburateur ou à la dynamo. Démontage des roues très rapide (moyeux à broche); garde-boue AR démontable.

**Eclairage.** — Puissant, permettant de rouler vite la nuit. Commande phare-code bien placée.

**Avertisseur.** — Puissant également, ce qui est indispensable sur une machine rapide. Pour ma part, je l'utilise très fréquemment.

**Réservoir.** — Contenance vérifiée 16 l, dont 4,5 l de réserve, ce qui permet de faire des pleins de 10 l. Autonomie de 400 km normalement. Equipé du mélangeur automatique DKW-Shell, très commode.

**Selles.** — 2 coussins-selles en caoutchouc mousse très confortables.

**Outils.** — Très complet et de bonne qualité; la trousse trouve sa place dans le coffre droit.

**Chaîne secondaire.** — Sous carter étanche en alliage léger moulé. Pardonnez-moi d'avoir noté ce qui précède pêle-mêle, et de n'en venir que maintenant à ce que beaucoup considèrent — à juste raison d'ailleurs — comme le plus important : le moteur et les performances.

### MOTEUR.

Robuste, ce qui, allié au refroidissement très étudié (ailetage hérissé) et au taux de compression relativement bas de 6,3 à 6,5, permet à ce bicylindre 2 temps de vous emmener à 100 de croisière.

J'ai choisi un bicylindre 2 temps pour sa simplicité, sa robustesse, pour le faible entretien qu'il demande, pour ses possibilités en accélération et en côte.

**Fonctionnement.** — Impeccable à toutes les allures. Absence totale de vibrations. Le silence de fonctionnement (moteur en charge) est digne d'éloges : un doux ronronnement à 90, au-dessus de cette allure, le vent couvre le bruit du moteur. Le moteur est souple, je suis descendu quelquefois à 40 en 4<sup>e</sup> : le moteur ne proteste pas à cette allure, et on peut reprendre doucement. Evidemment je ne descend pas au dessous de 70 en 4<sup>e</sup> en conduite courante.

**Manière de conduire.** — Un 2 temps se conduit avec souplesse. La 2<sup>e</sup> moitié de la course de la poignée tournante, ne sert pratiquement pas. Avec 1/4 des gaz vous roulez à 100 compteur et à 115 avec moitié des gaz.

Personnellement, je varie fréquemment l'ouverture des gaz pour améliorer le refroidissement des cylindres; de temps en temps j'effectue 4-5 km pleins gaz pour « nettoyer » le moteur et « vider » les pots d'échappement. Je ne coupe jamais brusquement les gaz, sauf nécessité bien entendue.

**Performances.** — Maximum atteint, en palier, par vent nul, en étant penché, mais non allongé, 130 compteur, ce qui ne doit pas être loin des 120 kmh annoncés.

Excellentes reprises, ce qui facilite les dépassements et constitue un facteur de sécurité. Un twin 2 temps demande à tourner, et pour utiliser les possibilités de cette machine, il faut monter les régimes : 1<sup>re</sup> : 35-40; 2<sup>e</sup> : 60-65; 3<sup>e</sup> : 85-90.

**Moyennes.** — Je ne cherche pas à réaliser des moyennes élevées, m'arrêtant fréquemment. Néanmoins, on peut rouler vite sur les trajets que l'on effectue souvent : je fais Paris-Mézières par Reims, soit 230 km, en 3 h 30, arrêts déduits. Il m'est arrivé de couvrir 80 km de belles routes à 82 de moyenne.

**Consommation.** — De 3,2 l à 60-70 compteur, elle passe à 4 l à 90-100 et 5 l à 110-115, chiffre que je n'ai jamais dépassé.

Consommation moyenne sur Paris-Mézières : 4,3 l en roulant à 110-115 dès que la route le permettait.

C'est donc économique pour une bicylindre 2 temps, et très honorable pour une 350.

**Pannes.** — Rien n'est parfait et voici les quelques ennuis que j'ai eus jusqu'à présent :

— batterie retrouvée à plat (1 fois). Elle s'est rechargée en roulant. En passant, ne pas mettre trop d'eau distillée, sinon elle have avec toutes les conséquences que l'on connaît;

— 1 fusible grillé;

— une autre fois, difficultés de démarrage; la cause en serait une retombée de l'huile au fond du réservoir, noyant tout. Il est vrai que je n'employais pas alors de l'huile spéciale 2 temps;

— enfin, aux environs des 9.000 km, 5 perles aux bougies ! J'attribue ceci au calaminage avancé des cylindres, car depuis le décalaminage à 9.800 km, plus d'ennuis de ce côté;

— d'autre part, il est bon, tous les 1.000 à 1.500 km de vérifier l'écartement et la propreté des vis platines et de nettoyer les bougies; en négligeant de prendre ces précautions, on peut avoir des ratés. Par ailleurs ne pas hésiter à monter les régimes en ville, pour ne pas encrasser les bougies.

Ce sont bien peu d'inconvénients par rapport aux agréments que m'a procurés cette machine.

**En résumé.** — Excellente machine, bien proche de la moto de mes rêves. Quelques petites améliorations la rendraient presque parfaite : un sélecteur genre britannique, une poignée des gaz à tirage rapide et c'est à peu près tout.

Sans contester, c'est une des meilleures en la cylindrée, et je me suis étonné de ne pas en voir davantage en circulation.

#### EQUIPEMENT :

— Survêtement 2 pièces à fermetures éclair avec guêtres recouvrant le dessus des chaussures. Étanchéité absolue. Avec quelques pulls en-dessous, on peut affronter sans crainte la route par temps froid.

— Gants fourrés à revêtement de chlorure de polyvinyle imperméables et bien chauds.

— Pour le transport des bagages, j'ai fait monter à l'arrière un porte-sacoche nickelé, ce qui m'a permis d'accrocher 2 volumineuses sacoches. De plus, il fait office de portevalise.

M. MARTEAUX,  
Cachan (Seine)

## SA DOUZIÈME MACHINE

**P**ERMETTEZ-MOI de vous faire savoir, moi aussi, « Ce que je pense » de ma monture actuelle (la 12<sup>e</sup> je crois).

J'attendais toujours, pour voir si quelquefois, un autre possesseur de cette même machine donnerait ses impressions dans ces colonnes, car j'aurais aimé connaître l'appréciation de camarades mais je crois qu'ils ne sont pas très nombreux.

Donc voici, au bout d'un an d'usage et 10.000 km parcourus dont 2.400 du vendredi 20 h. au lundi 18 h., pour la Pentecôte, « ce que je pense » de la bicylindre 2 temps DKW RT 350. Machine achetée d'occasion courant janvier 1956, mais n'ayant parcouru que 2.200 km à ce moment, donc à peine rodée. Sortie d'usine septembre 1955. Ramenée de la banlieue parisienne ici par la route (vent froid, un peu de neige et verglas au départ, pluie en fin de parcours). 450 km dans l'après-midi sans histoire. Premières impressions : sécurité, maniabilité, silence, propreté et confort. Dès les premiers kilomètres, on se sent « chez soi ». Et à l'usage ces qualités se sont confirmées.

Cette machine est propre. Carburateur caréné, plus de titillateur qui fait inutilement déborder l'essence (et l'huile). Il y a un véritable starter. Chaîne de transmission secon-

daire sous cafter étanche (et pas en tôle ferrillante, croyez-le). En 10.000 km, j'ai touché 3 fois à la chaîne. Batterie dans une sacoche; pompe à pneu et bobine invisibles sous le réservoir. Donc machine fort nette de ligne, mais qui ne se prête guère à la pose d'accessoires supplémentaires. Facile à nettoyer et à entretenir; roue arrière facile à démonter et à remonter. Suspension et tenue de route parfaites; rigidité latérale absolue; fourche avant ne talonnant jamais (peut-être moins douce que certaines autres); suspension arrière parfaite, réglable en 2 positions; selle double en 2 parties très confortable.

Freinage très puissant sur les 2 roues. Celui de l'arrière à commande hydraulique, demande que l'on s'y habitue, car il ne réagit pas de la même façon qu'une commande mécanique mais c'est l'affaire de peu de temps.

Pédales de frein et de sélecteur très bien placées, vitesses passant très facilement, avec verrouillage sec, caractéristique de presque toutes les machines d'Outre-Rhin. La 1<sup>re</sup> un peu courte, les autres très bien étagées, la 3<sup>e</sup> longue, montant le compteur très loin, ce qui à mon avis, grâce à la nervosité du moteur constitue un des plus grands agréments de cette mécanique. Car la grande (j'allais dire la meilleure) qualité de cette machine, c'est l'accélération ! Bien sûr, on peut la conduire à la papa... la quatrième à 50-60 et l'on y reste, elle se comporte comme une bonne vieille 350 latérale du temps de ma jeunesse, le silence en plus. Mais si l'on veut se servir de la boîte et de la poignée tournante, alors on a une autre monture, et l'on peut laisser sur place, avec la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup>, à peu près tous les véhicules de série à 2, 3 ou 4 roues, après un encombrement ou un passage à niveau fermé; et il faut une fameuse 500 pour y résister. L'on coupe et l'on remet ça, rien que pour le plaisir, même si l'on a passé la cinquantaine !

Vitesse maximum, je ne puis et ne veux en juger. *Moto-Revue* étant mieux placée que moi pour cela. Mais les 120 kmh du catalogue y sont certainement. Quant au compteur, il est comme tous ses confrères assez optimiste, mais il ne m'impressionne guère, quand je vois l'aiguille approcher le 130 sachant que ce n'est pas vrai !

Consommation, péché mignon du 2 temps d'après les augures ? Je n'ai jamais passé 4,60 l. à 4,75 l., et durement menée croyez-moi. Un autre exemple : à l'occasion en mars 1956 du Rallye du M.C.D.S. : 515 km à 55 de moyenne; vitesse de croisière, 75-80 compteur; consommation mesurée très exactement : 4,10 l. Sur les 3.200 premiers km, j'ai tout noté, la moyenne s'établissait à 4,35 l., donc à mon avis, consommation normale.

Ces machines sont livrées avec 1 gicleur de 120, mais vu la qualité du carburant pendant l'époque de rationnement de l'an passé, j'avais monté un gicleur de 125.

Eclairage bon sans plus, avec le phare d'origine qui est très diffus mais manque un peu de portée. J'ai monté une optique de Marchal équilibrée et avec une lampe Krypton de 35-45 W. Malheur aux voitures qui (oublie) de passer en code !

Avertisseur d'origine invisible encastré dans le phare, efficace en ville et à petite allure. Je l'ai doublé d'un autre avec relai car cette machine silencieuse demande un avertisseur puissant, les cyclistes se rangent quand on est passé !

En 10.000 km un seul réglage, le rupteur du cylindre gauche et encore par ma faute, défaut de graissage de la came d'allumage: déculassé une fois à 7.500 et démonté les chicane des pots d'échappement, très peu de calamine (graisage 4 % et toujours huile voiture SAE 50 à l'exclusion d'huile 2 temps), comme l'indique la notice. Je vérifie les bougies tous les 2.000 quand j'y pense. Les perles ? Jamais vu. Sans doute toutes réservées pour d'autres 2 temps d'une autre famille !

Et voilà mon avis sur les qualités de cette monture au cours de 10.000 km de route.

Bien entendu, il y a aussi quelques points qui pourraient recevoir l'attention des constructeurs, à mon humble avis tout au moins. A certains régimes, vers 80-85 compteur, le moteur vibre un peu, vibrations très légères qui passent au-dessus de 90, ce qui fait que même à plein gaz on ne ressent plus rien, les mêmes vibrations d'ailleurs se font sentir sur chaque rapport de la boîte et c'est au-dessus de ce régime que le moteur est le plus nerveux.

Le garde-boue avant est un peu court, l'on regrette le bavolet des anciennes DKW (exemple ma vieille 500 SB de 1938).

Et justement à cause de la netteté de cette machine, il est difficile de lui ajouter des accessoires supplémentaires, par exemple des sacoches cuir, sans faire un montage qui risque de la déparer quelque peu.

Malgré cela, telle qu'elle est, je m'en accomode fort bien et je regrette beaucoup qu'il faille aller à l'étranger pour trouver des montures de ce genre.

Et pour conclure, au début de cette nouvelle année, chers amis motards, fidèles lecteurs de *Moto-Revue*, je vous souhaite la pareille.

M. F. CERTAIN,  
Verrines par Celles-sur-Belle  
(Deux-Sèvres).

# LA NOUVELLE LOI SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

**A**USSI invraisemblable que soit la chose, la législation applicable à la circulation routière et, par conséquent, aux motorisés de tous types qui en constituent l'élément essentiel, se fonde essentiellement sur une loi qui remonte... à 1851, époque entièrement dévolue, comme chacun sait, au règne hippomobile!

On comprend dès lors qu'elle ait été finalement jugée archaïque, mais l'on comprend moins bien, dans ces conditions, que la commission de la Justice à l'Assemblée Nationale ait mis six ans à préparer les textes constituant le « **Projet de loi sur la police de la circulation routière** », proposé au vote de nos députés dans l'instant où nous écrivons, et dont la tardive adoption ne semble d'ailleurs faire aucun doute tant la nécessité d'une importante réforme dans ce domaine s'impose comme une évidence à l'esprit des parlementaires les moins évolués.

Que contient en clair le texte de la commission de la Justice, en quoi nous concerne-t-il plus particulièrement, que faut-il penser des nouvelles dispositions dont on discute actuellement au Palais-Bourbon, voilà donc la matière de notre article d'aujourd'hui.

**P**RECISSIONS avant tout une notion généralement négligée par la Presse quotidienne : le projet de loi sur la police de la circulation routière n'a pas pour objet de modifier le Code de la Route, mais plus simplement de *fixer de nouvelles peines ou des peines plus élevées à l'encontre des contrevenants aux articles du Code, et de déterminer les conditions d'application de certaines de ces peines* (avertissement, suspension, retrait de permis, interdiction de délivrance de celui-ci).

Nous diviserons par conséquent cet article en deux paragraphes, dont le premier étudiera le

## RENFORCEMENT DES PEINES

### 2 CATEGORIES D'INFRACTIONS.

Les sanctions prévues sont établies en fonction de deux catégories d'infractions, les GRAVES (sens de circulation, limitation de la vitesse, dépassements et croisements, priorité, non respect du signal « Stop », éclairage et signalisation) et les MOINS GRAVES (emploi de l'avertisseur, stationnement illicite, etc...).

Les infractions graves, énumérées ci-dessus, seront punies D'UNE AMENDE DE 7.500 A 36.000 FRANCS, les fautes bénignes étant sanctionnées par UNE AMENDE DE 2.100 A 3.600 FRANCS. En cas de récidive, une PEINE DE PRISON (10 jours au plus pour les infractions graves, 3 jours au plus pour les autres) pourra être prononcée.

★

Ces dispositions (articles 3 et 4 du projet de loi) ont fait l'objet d'observations de la part des différents organismes et associations représentant les usagers de la route. En effet, la distinction entre les deux catégories d'infractions n'est pas suffisamment nette et certaines fautes classées dans l'article 3 (graves) sont, dans certains cas, moins redoutables que d'autres inscrites dans l'article 4 (bénignes). Un exemple nous fera comprendre : prendre un sens interdit mal signalé (infraction grave, article 4), peut avoir des conséquences bien moins sérieuses qu'un stationnement en haut d'une côte (infraction bénigne, article 4).

Aussi l'Union Routière de France a-t-elle réclamé la refonte du texte des articles 3 et 4, et la « hiérarchisation » des infractions qu'ils englobent. Parallèlement, cette association a encore demandé, en ce qui concerne l'observation de la vitesse limitée (faute grave) que, au moins sur le trajet des routes nationales, les vitesses imposées dans la traversée des villages soient PARTOUT UNIFIEES.

### CONDUITE EN ETAT D'IVRESSE.

L'un des mérites du projet de loi est de faire de la conduite en état d'ivresse un DELIT NOUVEAU (article 5), très sévèrement réprimé : EMPRISONNEMENT D'UN MOIS A UN AN, AMENDE DE 50.000 A 500.000 FRANCS, ces deux peines pouvant être infligées ensemble ou séparément.

Si la conduite en état d'ivresse a entraîné un accident donnant lieu à l'application des articles 320 et 319 du Code Pénal (plus de 6 jours d'incapacité de travail pour la victime d'un accident corporel; homicide involontaire), les peines prévues par ces articles seront PORTEES AU DOUBLE, soit jusqu'à 2 ans de prison (blessures), ou jusqu'à 4 ans de prison (homicide involontaire).

Le simple fait de conduire en état d'ivresse, MEME SI CE FAIT N'ENTRAINE PAS D'ACCIDENT, devient donc un délit sévèrement réprimé. Quant à la répression du délit d'ivresse ayant entraîné un accident corporel, elle constitue désormais un instrument puissant entre les mains des magistrats, puisque l'homicide par imprudence en état d'ivresse, faisant à la fois l'objet des peines prévues à l'article 5 du projet de loi sur la police de la circulation routière et des peines prévues à l'article 319 du Code Pénal, peut être sanctionné au total PAR 5 ANNEES D'EMPRISONNEMENT ET UNE AMENDE DE 2.660.000 FRANCS !

Enfin, le fait de refuser de se soumettre aux vérifications prévues pour la lutte contre la conduite en état d'ivresse est prévu à l'article 9 bis du projet de loi, et fait l'objet des peines inscrites à l'article 5.

★

Tous les représentants des différentes catégories d'usagers ont pleinement approuvé l'application de peines sévères en cas d'ivresse. Mais l'Union Routière de France, réunissant la Fédération Nationale des Clubs Automobiles, le T.C.F., la Fédération Nationale des Transports Routiers, l'Union des Usagers de Véhicules de Transports Privés et la Fédération Syndicale des V.R.P., a demandé que l'ivresse soit constatée par un procédé sans appel (prise de sang) et surtout, a vivement insisté sur le fait qu'en cas d'accident corporel, LES PIETONS éventuellement impliqués doivent être examinés également et, si leur état d'ivresse a été la cause de l'accident, DOIVENT ETRE PUNIS AUSSI SEVEREMENT que les conducteurs d'un quelconque véhicule.

Il est donc demandé que les dispositions de l'article 5 soient appliquées textuellement à TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE.

### DELIT DE FUITE.

Il fait l'objet de l'article 6 du projet de loi, et s'il voit son minimum pénal diminuer, tombant à 4.000 francs au lieu de 6.000 francs d'amende dans le cas de refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter faite par un agent en uniforme (ou gendarme), le maximum, pénal, toujours dans ce même cas, est fixé à 36.000 frs.

En cas d'accident, le délit de fuite prend une importance plus grave du point de vue pénal : un mois à un an de prison, amende de 50.000 à 500.000 francs, ou l'une ou l'autre de ces peines seulement, sans préjudice des peines afférentes aux crimes ou délits (ivresse, blessures, homicide involontaire) qui se seraient joints à celui-ci. Ce paragraphe inclue par conséquent les peines correctionnelles prévues aux articles 320 et 319 du Code Pénal et les sanctions mentionnées à l'article 5 du projet de loi.

En outre, à l'article 7 de ce projet de loi, il est encore stipulé que, dans le cas de délit de fuite (ou d'ivresse) consécutif à un accident corporel n'ayant entraîné que des blessures légères des victimes (moins de 6 jours d'incapacité de travail), IL N'EN SERA PAS MOINS FAIT APPLICATION DE L'ARTICLE 320 DU CODE PENAL. Autrement dit, un accident relativement banal en soi devient susceptible, en cas de délit de fuite ou d'ivresse, d'entraîner pour son auteur des peines correctionnelles.

A tout ceci, aucun usager ne trouvera rien à redire, sinon que, dans tous les cas, le délit de fuite ne doit être retenu à l'encontre d'un conducteur que s'il est clairement établi que celui-ci s'en est volontairement, sciemment rendu coupable.

## DISPOSITIONS DU TITRE II

Ce que nous venons d'écrire jusqu'ici est compris dans le titre premier du projet de loi sur la Police de la circulation routière. Au titre II viennent divers articles intéressant les infractions à l'usage des voies publiques, tels le **DEFAUT D'AUTORISATION ET LES INFRACTIONS A LA REGLEMENTATION DES COURSES** (Article 10). Dans le premier cas, il s'agit d'un délit correctionnel, le second ne donnant lieu qu'à l'application de peines de simple police.

Sans nous attarder à l'article 11 (Barrières de dégel, passage sur les ponts [délict correctionnel]), sinon pour dire que la signalisation réglementant la circulation en ces points doit être plus nettement apparente qu'elle ne l'est généralement (car plutôt que de pouvoir sévir, ne vaut-il pas mieux éviter les occasions de punir ?), nous en viendrons aux articles 12 et 13.

### LES BARRAGES.

On se souvient que, au cours de ces dernières années, les « grévistes » des professions agricoles ont usé (et abusé) de l'édification de barrages sur les routes, au seul préjudice évident de l'usager en général.

C'est cette pratique discutable qui est visée directement aux articles 12 et 13, relatifs aux « objets, dispositifs, troublant la circulation » (peines de simple police), et surtout aux « obstacles apportant une ENTRAVE à la circulation (délict correctionnel).

Malheureusement, les députés, qui ont voté sans difficulté l'essentiel des articles du titre I, ont adopté, vis-à-vis des articles 12 et 13 du titre II une attitude « politique » qui n'avait rien à voir dans l'examen d'une loi d'intérêt général. Et, oubliant tout à coup les droits de la collectivité française pour ne se plus souvenir que de la volonté de leurs seuls électeurs des campagnes, bon nombre de parlementaires ont voté pour la disjonction des deux articles en question, dont on reparlera plus tard, si tant est qu'on en reparle jamais !

### POUR LES PIETONS.

En ce qui les concerne, les infractions aux règles de la circulation sont sanctionnées par une amende comprise entre 300 (minimum) et 1.800 francs (maximum).

Ainsi, dans le moment où le projet de loi renforce considérablement les sanctions prévues contre tous les usagers de la route en contravention avec le Code, le piéton, dont le mépris des règlements de la circulation est plus souvent qu'on ne veut le dire à l'origine des accidents, voit l'amende minimum qu'il encourt **RAMENEE DE 900 A 300 FRANCS !**

La Commission de la justice explique cette position par le fait que les 900 francs applicables jusqu'ici lui paraissent disproportionnés avec les moyens financiers de nombreux piétons !

Que dire alors de l'usager du deux-roues, qui se verra demander 7.500 francs (minimum) s'il ne respecte pas, par exemple, le droit de priorité à droite !

Une telle position est plus qu'une simple et supplémentaire injustice vis-à-vis des « motorisés », dont on oublie encore trop que leurs véhicules sont plus souvent un instrument de travail qu'un signe extérieur de richesse; elle va à l'encontre du but poursuivi tout au long des autres articles du projet de loi : la prise de conscience, par chaque usager de la voie publique, de ses propres responsabilités !

## INFRACTIONS AUX REGLES TECHNIQUES

Nous ne retiendrons ici, des dispositions figurant au titre III du projet de loi, que celles qui nous intéressent plus particulièrement.

Ainsi, l'article 15 comprend une liste d'infractions relatives au gabarit, à l'attelage des remorques, à l'éclairage, etc., et punis de peine de simple police. Cette liste est tellement longue, tellement diverse que l'Union Routière de France en a demandé la révision, de manière à alléger les sanctions prévues pour des infractions réellement mineures (entretiens des plaques d'immatriculation par exemple !).

Nous ajoutons que la disposition tendant à prévoir **DES PEINES PLUS LEGERES** pour les cycles sans moteur (vélos), auxquels on ne veut appliquer que des amendes comprises entre 300 et 1.800 francs, est à proprement parler **INADMIS-SIBLE** : il suffit de se souvenir, pour se ranger à notre avis, que dans l'article 15 figurent les **INFRACTIONS AUX DISPOSITIONS SUR L'ECLAIRAGE**, si souvent relevées à l'encontre des cyclistes, et si souvent **A L'ORIGINE DE TRES GRAVES ACCIDENTS !**

Un dernier mot quant au titre III : en son article 18, il prévoit de remplacer le terme « cycle à moteur », employé jusqu'ici à tort dans les textes administratifs relatifs aux deux-roues soumis à l'immatriculation, par les mots « vélomoteur » et « motocyclette ». Bien, mais pourquoi pas également le mot « scooter », pour les engins de ce type ?

## POUR TERMINER CETTE PREMIERE PARTIE DE NOTRE ARTICLE

Au titre 4, nous trouvons les infractions relatives aux conditions administratives de circulation des véhicules.

Le défaut de pièces administratives (permis, carte grise, plaques, etc) est qualifié aux articles 19, 20 et 21 de délict correctionnel, au même titre d'ailleurs que l'utilisation de pièces fausses; dans le premier cas (auquel s'ajoute aussi l'usage de pièces administratives non valables, périmées, etc...), la sanction pourra aller jusqu'à 3 mois d'emprisonnement, avec encore une amende maximum de 120.000 francs. Mais l'utilisation de pièces fausses peut entraîner une **PEINE DE PRISON MAXIMUM DE 5 ANS...** ce qui n'est pas loin d'être largement excessif ! Enfin, l'oubli d'une pièce « vaut » le même prix que précédemment : de 300 à 1.800 francs d'amende.

Une observation, pour en terminer avec ce titre 4 : par la voix de l'Union Routière, les usagers estiment indispensable d'exclure du champ d'application de ce texte les manquements autres que ceux **DUS AU PROPRIETAIRE (OU AU CONDUCTEUR)** du véhicule lui-même : L'usager ne doit pas être passible d'une sanction si le défaut de pièce administrative est imputable... à l'Administration elle-même, souvent en retard dans la délivrance des dites !

### PROCHAIN ARTICLE :

Nous traiterons dans celui-ci de l'aspect le plus important du projet de loi sur la police de la circulation routière : le transfert à l'autorité judiciaire (tribunaux correctionnels) de la possibilité de suspendre ou annuler le permis de conduire, jusqu'ici dévolue au Corps Préfectoral.

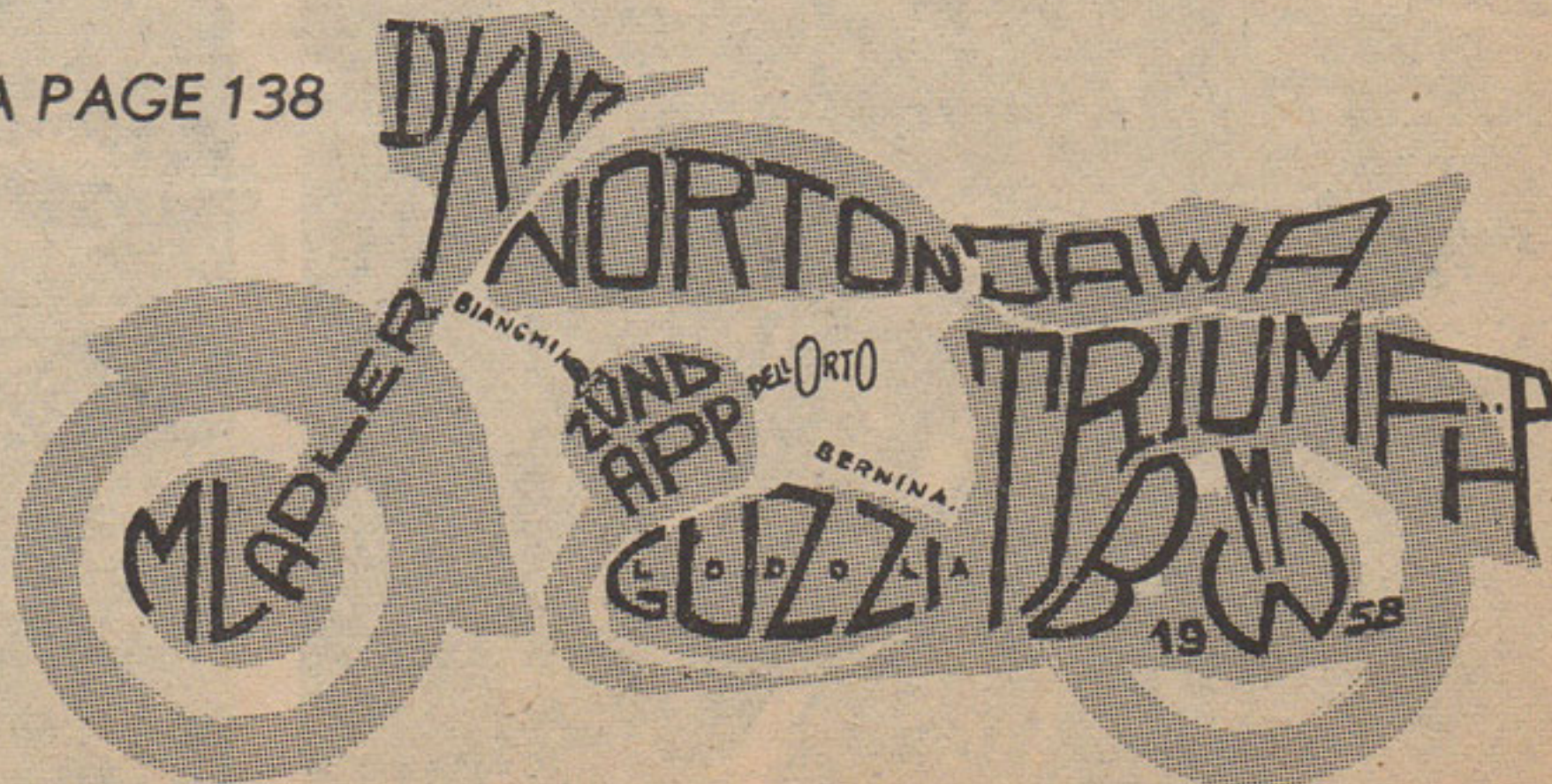
En dépit de la protestation générale des usagers, ce transfert, prévu au titre 4 bis, article 22 à 22/8 du projet de loi, vient d'être voté à l'Assemblée Nationale, par 308 voix contre 261 !

Cette disposition — qui n'apporte aucun avantage à l'usager — lui est par contre préjudiciable. Nous vous dirons bientôt pourquoi.

R. C. D.

## RÉPONSE AU PROBLÈME DE LA PAGE 138

Et voilà ! Comme vous pouvez le voir, les « emprunts » aux diverses marques sont nombreux ! Maintenant, si l'un d'entre vous envisage de réaliser ce qui est peut-être la machine idéale, qu'il n'hésite pas à venir nous voir !



## PREMIER CROSS INTER DE LA SAISON FRANÇAISE : MONTARGIS, LE 9 MARS

Le Motor Club Montargeois aura très prochainement l'honneur d'organiser, à l'intention des sportifs de toute la région orléanaise et même de Paris, qui n'est pas si loin, le premier moto-cross international inscrit au calendrier français.

Cette première grande réunion Inter se déroulera sur le tout neuf terrain très soigneusement aménagé en vue des courses importantes qui s'y disputeront cette saison, et dont le développement est de 1.560 mètres.

Sans pouvoir encore nommer chacun des nombreux champions français et étrangers qui figureront au programme de la réunion du 9 mars 1958, nous pouvons déjà préciser que le Champion de Belgique et brillant second du Championnat du Monde 1957, René Baeten, sera sur la ligne de départ, ainsi sans doute que le pilote de la FN d'usine, Hubert Scaillet (dont la presse belge a annoncé la participation).

Il y aura évidemment, du côté français,

Rémy Julienne, Champion de France National 1957, et qui est un « local ». Pour sa première course 1958 chez les Inters, le nouveau promu en 1<sup>re</sup> catégorie aura du fil à retordre dans cette grande manifestation de Printemps, mais ce n'est pas, pour lui déplaire.

En plus de l'épreuve inter, une course réservée à la catégorie nationale 500 cc, sur trois manches, est encore inscrite au programme. C'est pourquoi le premier départ sera donné à 14 heures précises; il est recommandé aux nombreux amateurs de cross qui ne voudront pas manquer cette belle occasion de renouer avec la spécialité, d'arriver de bonne heure sur le terrain pour ne rien perdre du spectacle sportif qui les attendra.

Nous reviendrons un peu plus tard sur le cross inter du 9 mars 1958 à Montargis, rappelant par ailleurs que le M.-C. Montargis organisera encore, le 4 mai, la seconde manche du Championnat de France International. Encore une date à retenir par conséquent.

## SKINNER RESIDE ACTUELLEMENT EN FRANCE

S'adonnant l'hiver au trial, le britannique Skinner, qui suit en cela un exemple donné au premier chef par les Smith, Draper, Martin, etc..., s'est installé en France pour une période d'environ une année, afin d'accomplir un stage de formation professionnelle dans une usine de la région parisienne.

Bien entendu, Skinner n'a pas renoncé pour autant à la compétition motocycliste et, maintenu en forme par la saison hivernale de trial, s'apprete à profiter de son séjour chez nous pour participer le plus possible à nos réunions de moto-cross.

Avis donc à nos organisateurs : un excellent crossman anglais est à votre disposition en France.



## ON S'ENTRAINE FERME A ERMENONVILLE

*Neige, froid, boue, aucun de ces éléments de la période hivernale ne réussit à abattre l'enthousiasme des crossmen du C.S. Meaux. On voit ici à l'entraînement l'ex-champion de France inter Michel Jacquemin (Matchless), à droite, et le « national » Bongibault (BSA) négocier un virage dans des styles bien différents mais avec une égale concentration.*

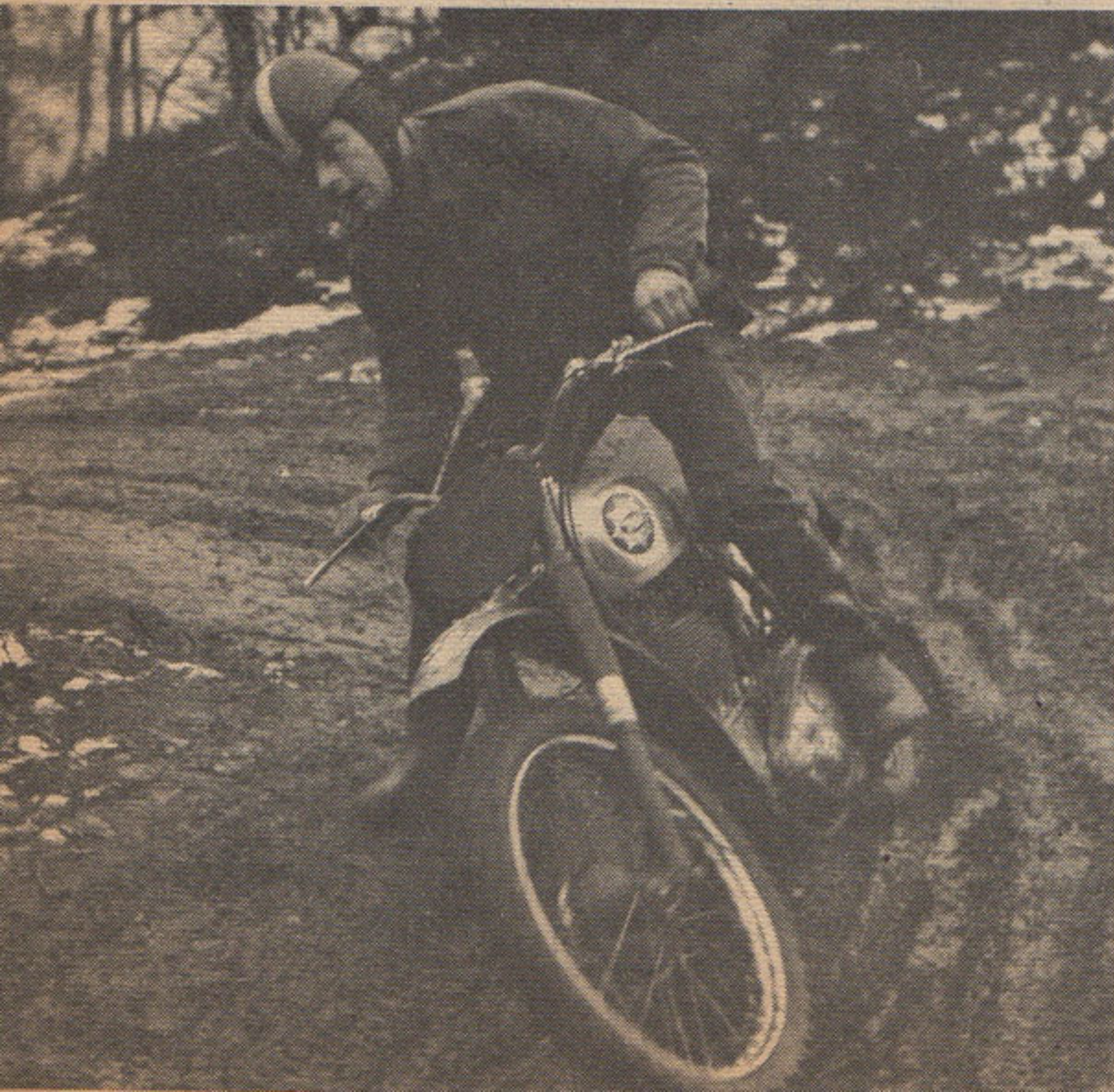
*Ceci se passe naturellement sur le terrain d'Ermenonville, où ces deux hommes disputeront le 2 mars la réunion d'ouverture de la saison parisienne, organisée par leur propre club et qui comprendra deux courses (500 cc extra-national et 500 cc national).*

*Les engagements continuent à se confirmer, et l'on peut citer maintenant, côté des as, les étrangers renommés*

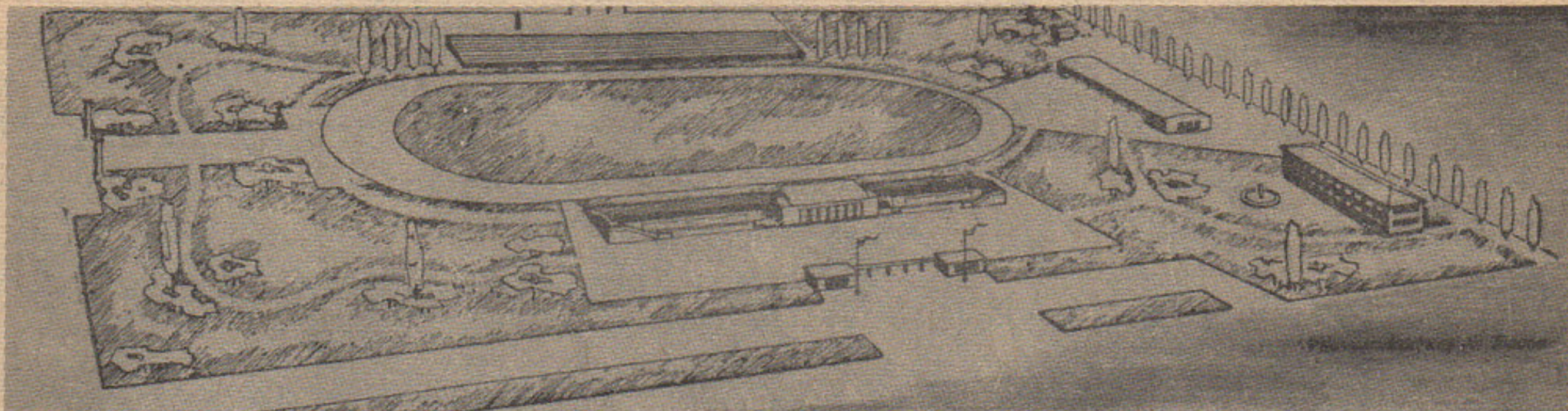
*Clynk, Scaillet, Jansen, Courajod, auxquels s'opposeront Jacquemin déjà nommé, Robert et René Klym, Chuchart, Julienne, Melioli. Cette liste n'est pas tout à fait close et si Hazianis nous revient à temps du Maroc, une place lui sera naturellement réservée.*

*Enfin, chez les nationaux, catégorie réservée en priorité aux membres du C.S. Meaux, l'on verra notamment, outre Bongibault, Chauderon, Ancel, Lebel, Drobecq, Thuillier, Soliveau, Housseau, Berthelot, Melin, Pineau, Lhomme et — peut-être — Desbois.*

*Beau programme donc, et dans le cadre exceptionnel de la mer de sable, qui rend l'épreuve très difficile pour les hommes comme pour les machines.*



# LE SPORT MOTOCYCLISTE



## TRIAL :

### VICTOIRE INATTENDUE DE BOHEC A SUCY !

L'effondrement soudain des hautes pressions atmosphériques, dans la nuit du samedi 25 au dimanche 26 janvier eut entre autres pour conséquence de rendre à peu près vains les efforts consentis par les organisateurs du Trial Sucéen en vue de préparer un parcours difficile, mais cependant praticable.

En fait, les zones non-stop, étudiées les jours précédents en fonction du sol gelé, se transformèrent avec le brusque dégel en places noyées d'eau et de boue, auxquelles il fallut d'ailleurs apporter des modifications de dernière minute pour que les « Experts », l'après-midi, aient une chance de « s'expliquer » dans des conditions à peu près valables.

Pourtant, l'épreuve n'aboutit point à faire de l'Anglais Skinner (installé en France depuis quelques jours et qui faisait figure de grand favori) le vainqueur attendu par tous. Et, qui plus est, nos meilleurs spécialistes, Delauné et Charrier, que l'on retrouvait depuis le début de la saison aux deux premières places de toutes nos épreuves, ont du se satisfaire respectivement d'une 4<sup>e</sup> et d'une 7<sup>e</sup> place... ce qui suppose évidemment une circonstance anormale :

A Sucy — comme dans trop d'épreuves françaises — certaines zones non-stop, tracées en des points non délimités naturellement, étaient définies par des cordes placées à une trentaine de centimètres au-dessus du sol et tendues entre des piquets. L'état du sol aidant, les meilleurs pilotes furent amenés à toucher ces cordes avec leurs roues, et certains commissaires leur appliquèrent une pénalisation de 5 points.

L'ennui est que cette pénalisation ne fut appliquée qu'à certains « non-stop » ;

en d'autres sections observées, d'autres commissaires ne pénalisèrent la même faute que de deux ou trois points, ou n'en tinrent pas compte du tout, le résultat de ces divergences dans le pointage aboutissant naturellement à un classement qui n'est pas le reflet exact de la classe des participants !

Il y a là des mesures à prendre de toute urgence, car ce qui s'est passé à Sucy aurait pu se produire et pourrait se reproduire dans la plupart des autres réunions françaises, l'état du sol aidant. Un tel risque ne peut être accepté, car il compromettrait l'avenir même du trial.

Soulignons cependant le méritoire comportement du Nemourien Bohec, qui s'améliore de réunion en réunion et rejoint le groupe de tête de nos trialistes.

#### RESULTATS TECHNIQUES

##### Cat. Tourisme :

1<sup>er</sup> Terrioux (Monet-Goyon), 24 pts; 2. Dabat (Motobécane), 28 pts; 3. Sillière, 29 pts; 4. Mathieu, 29 pts; 5. Jacquemoud, 30 pts; 6. Bousson, 30 pts; 7. Heuland, 33 pts; 8. Bonnin, 33 pts; 9. Delaroche, 33 pts; 10. Thomas, 35 pts; 11. Patuelli, 35 pts; 12. Rousseau, 36 pts; 13. Krajka, 36 pts; 14. François, 37 pts; 15. Galeyrand, 38 points.

##### Cat. Trial :

1. Bohec (Motobécane), 20 pts; 2. Skinner (Dot), 21 pts; 3. Saint-Marc, 21 pts; 4. Delauné, 21 pts; 5. Mezharie, 23 pts; 6. Letang, 26 pts; 7. Charrier, 28 pts; 8. Tardif, 29 pts; 9. Gaussen, 33 pts; 10. Batisse, 35 pts; 11. Loyeau, 35 pts; 12. Schooman, 36 pts; 13. Rademacher, 37 pts; 14. Legrand, 38 pts; Dagoneau, 40 points.

## LUIGI GILERA

victoire dans les Milan-Tarente 1938 et 1939, catégorie sidecar.

Retiré après la dernière guerre, Luigi Gilera n'en continua pas moins à soutenir la firme dirigée par son frère Giuseppe, en s'employant notamment à la mise au point des engins récents.

Sa disparition a été vivement ressentie dans les milieux du sport motocycliste italien.

Le « dirt-track » est très populaire en Bulgarie. Aussi la municipalité de Sofia est-elle en train de terminer la construction d'une nouvelle piste dont les lignes droites font 500 m et la largeur 12 m dans les droites et 15 dans les virages. Une piste intérieure plus petite est réservée pour les entraînements. Deux tribunes permettent de recevoir 10.000 spectateurs, alors que deux garages avec pompes à essence sont prévus pour les véhicules.

## VITESSE :

### CARNET ROSE

L'excellent pilote australien Keith Bryen et sa jeune femme Gwen ont une petite fille depuis le 17 décembre 1957. Le bébé, nommé Stephanie, se porte parfaitement, ainsi que sa maman.

Nos sincères félicitations aux heureux parents.

### LA COURSE DE LA COTE LAPIZE, LE 2 MARS A L'AUTODROME DE MONTLHERY

La Fédération Française de Motocyclisme vient d'approuver le règlement de la Course de la Côte Lapize, du 2 mars 1958, à l'autodrome de Montlhéry. Seule épreuve du genre dans la région parisienne, elle obtiendra son grand succès habituel, car les demandes sont déjà nombreuses et le record des concurrents sera certainement battu (106 engagés en 1957).

La F.F.M., avant admis à courir, cette année, les motos et scooters de 125 cc, les organisateurs ont tout de suite adopté cette si intéressante cylindrée. Les engagements sont donc ouverts aux motos et scooters de : 125 - 175 et 250; motos de 350 - 500 et 500 cc. Sidecars et cyclecars 3 roues de 250 - 350 - 500 - 750 et 1.200 cc.

Le chronométrage sera électrique. Tous les concurrents auront droit à 3 montées, la meilleure comptant pour le classement.

Les concurrentes féminines seront également admises à participer à la course de la Côte Lapize.

Règlements et renseignements au Secrétariat de l'A.M.C.F. Mlle J. Colin, 5, Square Neuilly-Château à Neuilly-sur-Seine (Seine). Tél. : SABLons 63-99.

# les aventures de Basile Guzengrun

TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER

## RESUME

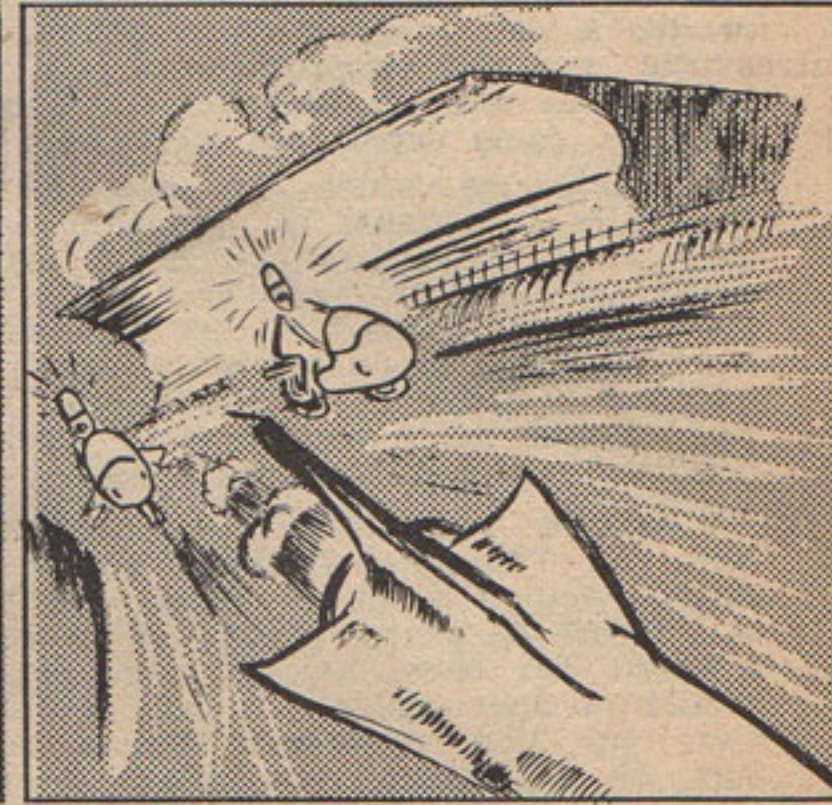
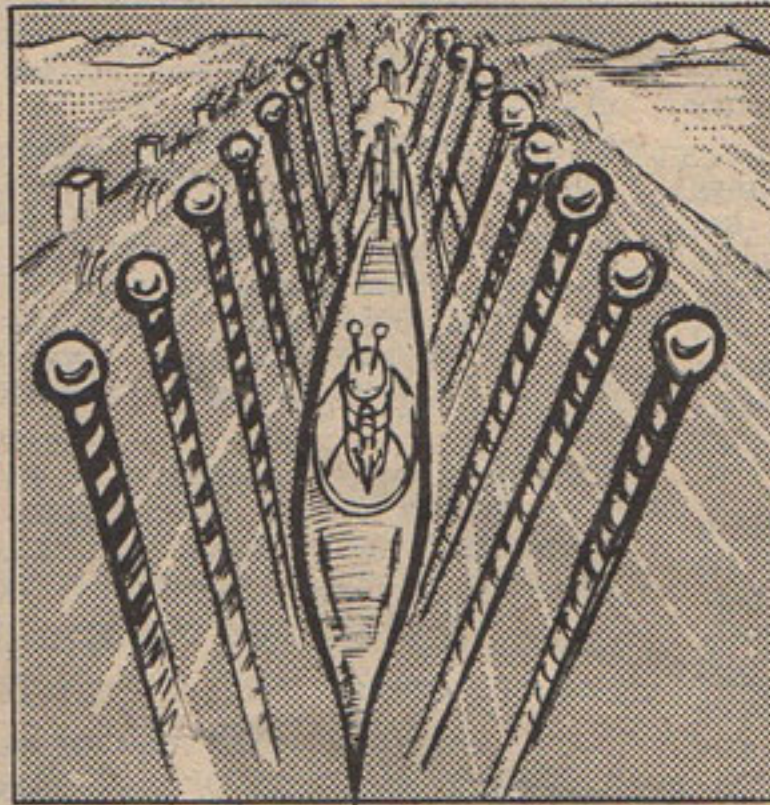
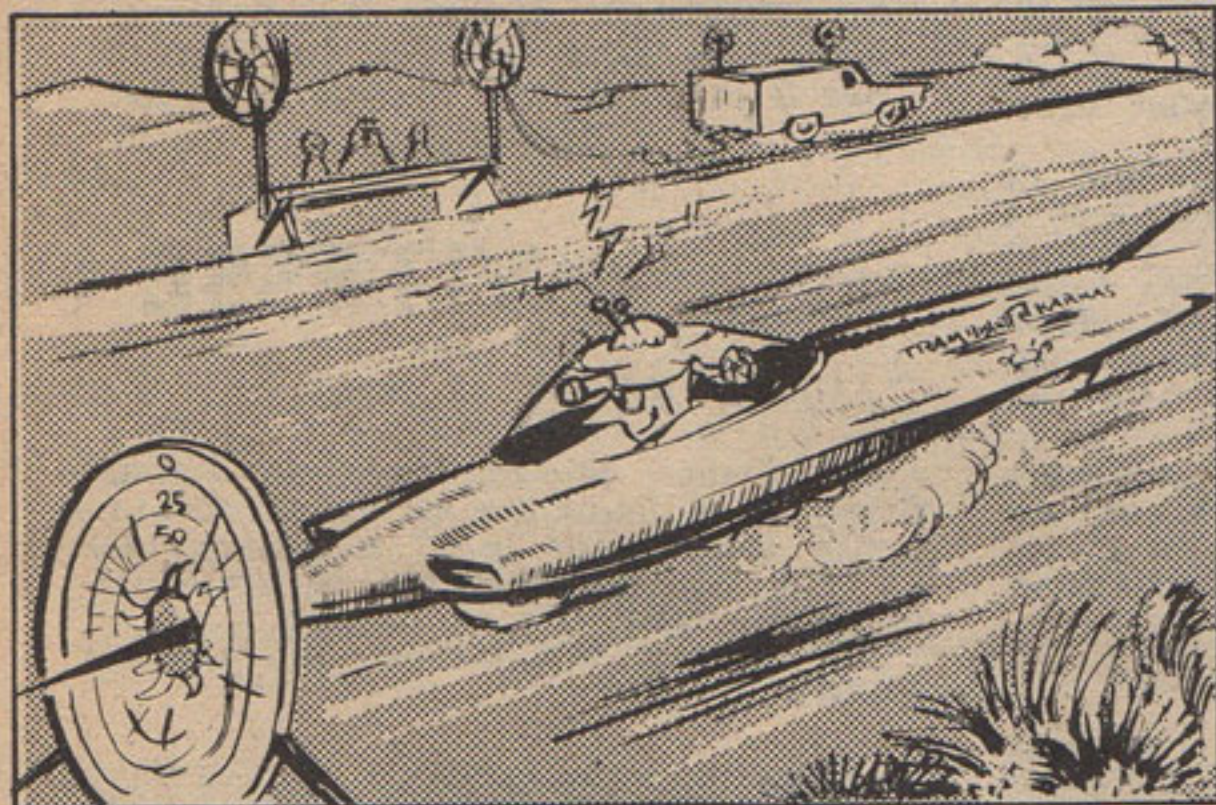
C. XII

Pendant que Tranchepoil et ses amis se voient transformés, sous la menace, en espions moroulaviens, Basile subit avec succès les tests préparatoires « d'Anthropoguidage ».



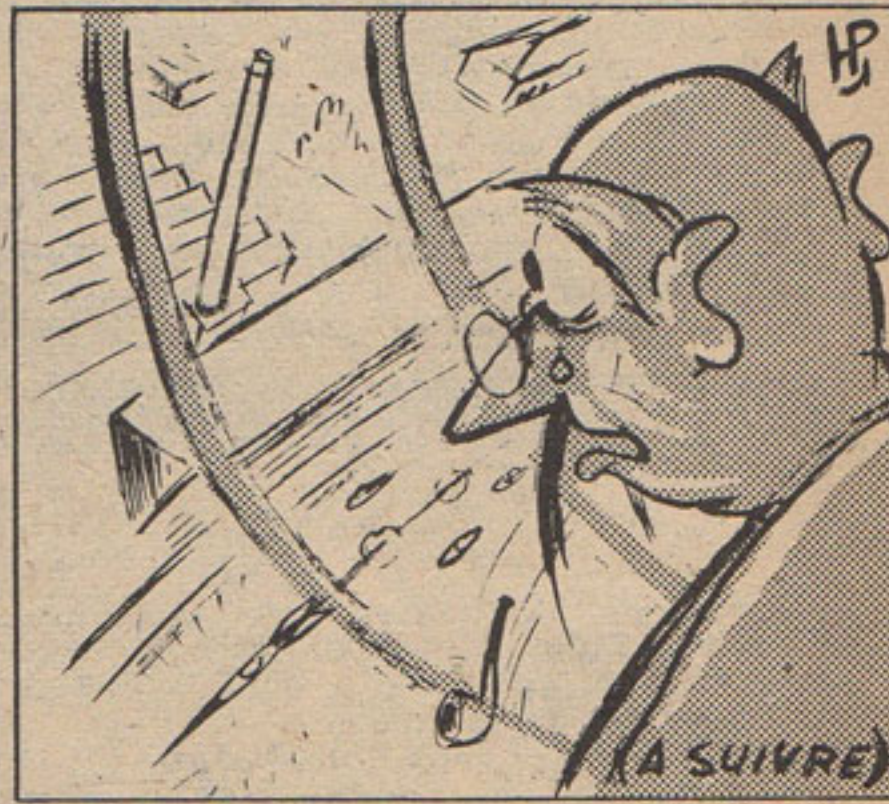
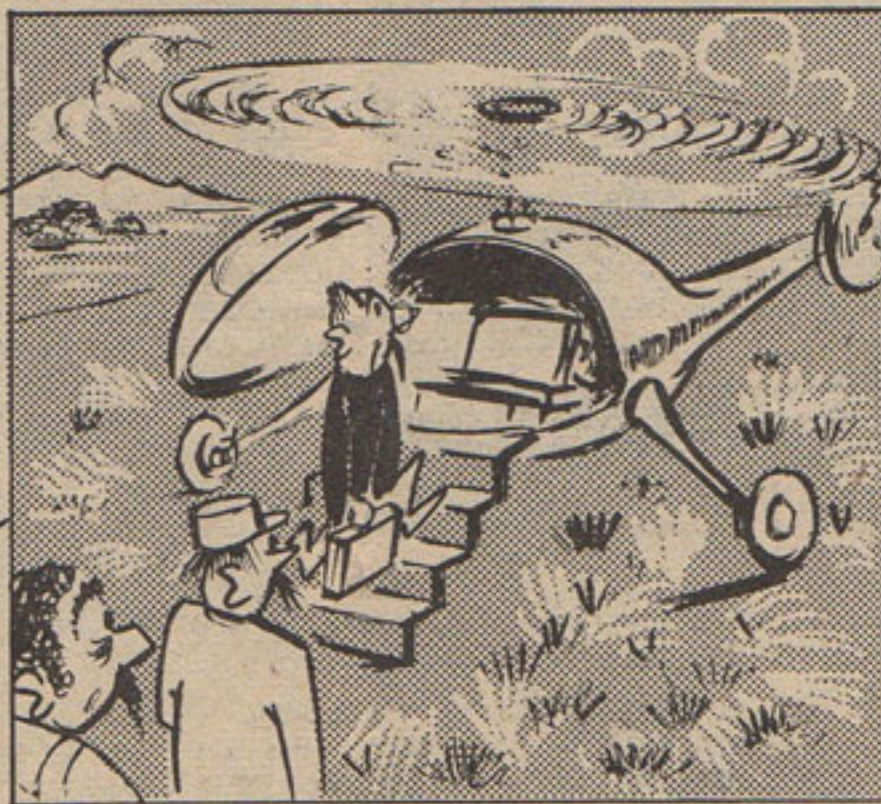
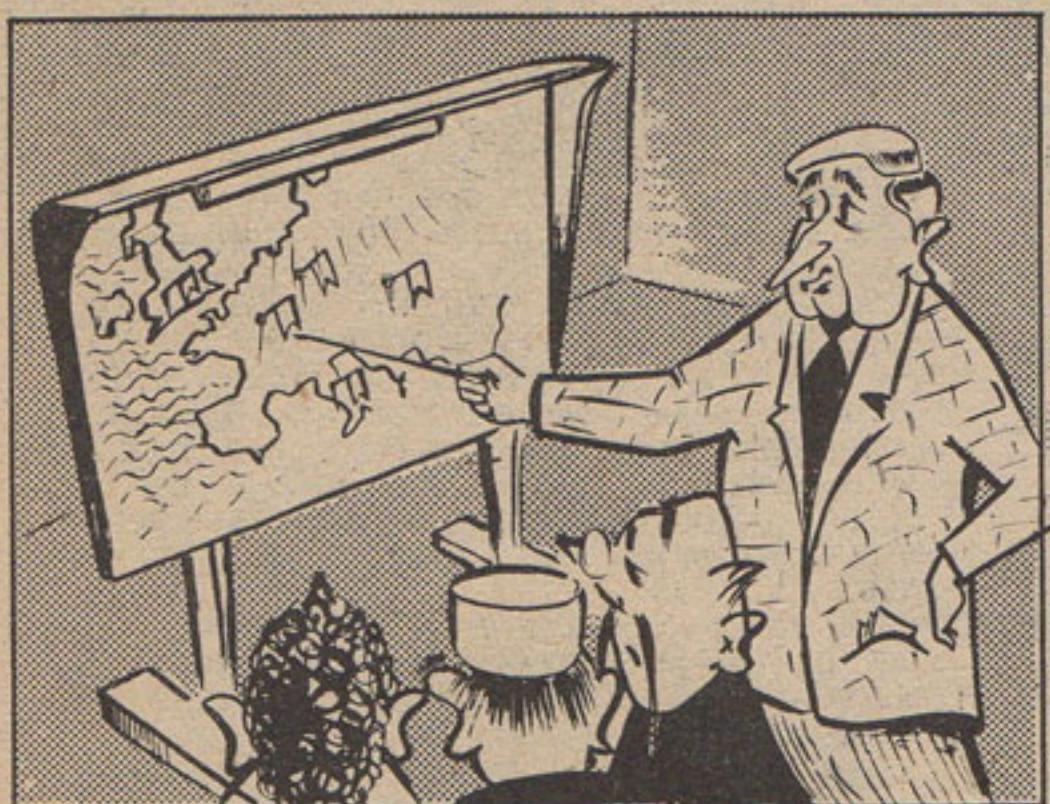
La salle d'expériences s'était vidée. On avait emporté, évanouis, Tranchepoil et l'infortuné Basile, l'un ayant succombé à la terreur, l'autre à l'incroyable dépense nerveuse que lui avait occasionné le maximum d'intensité des ondes extraplates que Fauksarantt lui avait administrées. Et tandis que, savourant son triomphe, celui-ci coupait les derniers contacts, une grande silhouette, au-dessus de lui, restait d'une menaçante immobilité. Cette silhouette, c'était Touchpa Tabarb, le ministre de l'Intérieur Moroulavien, Touchpa Tabarb dont l'œil dur et impénétrable revoyait, au-delà des murs de la pièce, les scènes successives dont les dernières années avaient

été les témoins; et il ressentait, plus cuisante que jamais, la haine farouche de cet homme qui éclipsait de plus en plus son propre prestige. Il revoyait le jour où ce savant anglosaxon avait débarqué à Ifécholadsou, chassé de son pays à la suite de ténébreuses affaires, et avait, dès les premiers instants, fait sentir à lui, Touchpa Tabarb qu'il entendait être et rester le Maître, en hypnotisant au grand complet le Comité de réception venu l'accueillir. Et depuis, ç'avait été la montée prodigieuse du savant, dont le nom, chaque jour répété, faisait saigner le nationalisme exacerbé du Moroulavien à l'étoile pâlisante...



Le prestige de Fauksarantt n'était, du reste, pas près de s'estomper, les premiers essais sur piste de la Tremble-Karkas ayant confirmé d'une manière hallucinante l'extraordinaire infailibilité du procédé d'Anthropoguidage. Une cible circulaire en papier avait été percée dans le mille à plus de

320 km/h, une série de piquets de bois, formant couloir et laissant 8 mm de chaque côté de la machine avait été franchie à la même vitesse. Enfin, dans un redoutable virage, pris à plus de 160 km/h, Fauksarantt avait fait exécuter à son « poulain » cette chose incroyable : allumer une cigarette !...



Pendant ce temps, l'équipe de Cédennac était « aux ordres ». La simple évocation de leur pauvre Eustache, les larmes aux yeux, se tordant dans de terribles éclats de rire, les chairs dévorées de puces, et revoyant jusqu'à l'hypnose la même tarte à la crème s'écraser sur la face de quelque officiel, avait éteint en eux toute velléité de résistance. Leur tâche était simple : recueillir le plus de renseignements possible sur le sport motocycliste des pays d'Europe. L'un d'eux, De Vichère, restait au « point fixe » pour collationner les nouvelles et

les transmettre, tandis que les deux autres feraient, dans les deux sens, un trajet groupant les principaux pays motophiles, les deux rapports devant coïncider point par point.

Le départ eut lieu par un hélicoptère qui devait contacter en mer un sous-marin. Et, par la vitre, Tranchepoil put voir, dernière vision de la capitale moroulavienne, une forme oblongue dans laquelle se trouvait son Basile, qu'il croyait à jamais en proie aux affres du « délirium très mince ».

(A SUIVRE)



Les motocyclistes de la banlieue sud-est apprécient depuis longtemps les Etablissements Léger à Saint-Maurice, qui se sont spécialisés entre autres dans la marque Terrot.

SI  
VOUS  
HABITEZ  
LA  
BANLIEUE  
SUD-EST...

## APPLICATIONS INDUSTRIELLES DES RADIO-ÉLÉMENTS

Les radio-éléments ont fait depuis quelque temps leur entrée dans le monde industriel où ils s'implantent avec discrétion chaque jour un peu plus.

Or, leur présence multipliée peut avoir une grande importance sur la productivité des entreprises, même sur celle des plus petites.

C'est la raison pour laquelle, sous le double patronage du Commissariat à l'Energie Atomique et du Comité National de la Productivité, l'Association Française pour l'Accroissement de la Productivité (A.F.A.P.), en étroite collaboration avec l'Association Technique pour l'utilisation

de l'Energie Nucléaire (A.T.E.N.) a décidé de consacrer trois journées d'étude aux applications industrielles des radio-éléments et du rayonnement. Cette manifestation — qui aura lieu les 24, 25 et 26 février 1958 au Conservatoire National des Arts-et-Métiers — constitue la suite logique de celle qui s'est déroulée en janvier 1957 et qui, rappelons-le, était consacrée à l'examen des aspects scientifiques, économiques et industriels de l'Energie Nucléaire.

Inscriptions et renseignements : Service Technique A.F.A.P., 11, rue du Faubourg Saint-Honoré, Paris (8<sup>e</sup>). ANJ. 49-32.

## DANS LES CLUBS

L'A.M.C.F. TIENT SON ASSEMBLEE GENERALE

Le 15 janvier 1958, l'A.M.C.F. a tenu son assemblée générale. Tous les membres du bureau ayant été réélus à l'unanimité, il se compose donc comme suit :

Président : M. Vimont.  
Vice-présidents : MM. Ulmer, Mienée, Jarry.  
Secrétaire : Mlle J. Colin.  
Trésorier : G. Launay.  
Administrateurs : MM. Doux, Lesne, Rossignol.  
Directeur sportif : M. F. Ulmer.  
Délégué à la propagande : M. R. Lesne.  
Délégué à la Commission touristique : M. Macle.  
Le Comité a décidé d'organiser, comme les années précédentes, ses quatre épreuves annuelles :  
1. La Course de la Côte Lapize, 2 mars 1958.  
2. Les Deux Heures de Vitesse, « Les Coupes Eugène Mauve », le 13 avril 1958.  
3. Le 30<sup>e</sup> Bol d'Or Motocycliste, les 7 et 8 juin 1958.  
4. Les Coupes Motocyclistes du Salon, le 5 octobre 1958.

Toutes ces épreuves se dérouleront à l'autodrome de Montlhéry.

AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE

Après une saison bien remplie tant sur le plan sportif que touristique, l'activité de l'A.M.P. a été un peu ralentie cet hiver par suite de l'inclémence du temps. En vue de la reprise pour 1958, l'assemblée générale annuelle a été fixée au dimanche 23 février, à 10 heures, au siège, 21, rue Réaumur. Les réunions ont toujours lieu les premiers et troisièmes vendredis, à 21 heures, et les motocyclistes isolés y sont cordialement invités.

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO...

Du côté de la technique, vous pourrez trouver une étude consacrée au moteur Cross à distributeur rotatif et, dans le domaine de l'équipement rationnel du motocycliste, la présentation et l'essai de l'« électro-moto-frein » Berma-scope (banc universel pour les essais de motocycles).

Nos pages d'actualités seront consacrées à l'information générale et sportive ; vous y trouverez encore la suite de notre article sur la loi sur la police de la circulation routière, ainsi que les tous derniers éléments versés au dossier de la « Défense du Deux-Roues ».

Enfin, et comme toujours, ce numéro 1.378 se complètera avec nos rubriques habituelles : « Ce qu'ils en pensent », etc... sans omettre la suite des aventures — dessinées — de Basile Gazengran.

TOUJOURS LES PLUS BELLES MOTOS A

350 cm **HOREX**

**PUCH**

250 cm **CARDAN - AWO SIMSON**

125 cm - 175 cm - 250 cm  
et la

350 cm 2 cyl. **CARDAN-IFA**: 293.000 f.

nouvelle **TERROT**  
125 cm - 175 cm

CREDIT 15 MOIS — ECHANGE — REPARATIONS

## MOTO BASTILLE

6, bld Richard-Lenoir, PARIS (11<sup>e</sup>)  
ROQ. 29-28

Pièces détachées - Expédition

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

# Moto

La  
Moto **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<sup>e</sup> (Immeuble M<sup>o</sup> Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N <sup>os</sup>	2.000 fr. 2.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N<sup>os</sup> du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise 650 frs

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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 imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

## MOTOBECANE

MOTOBECANE - REPARATIONS  
BELLES OCCASIONS :  
MOTOBECANE  
1 moby-scooter, 1 Bima Peugeot, 1 scooter, 1 lambretta, 19, r. de la Tombe-Issoire, Paris-14e.  
Motobecane 175 Z 22 C, 54, b. ét. Nbx acc Vis sam. Couton, 16, r. Barbet-de-Jouy (7e).

## PEUGEOT

Tri Peugeot occasion, 1954. Px int. Cofratel, 13 bis, rue de Bourgogne-7e. Tél. SOL 97-00

## FOLLIS

125 Follis-Ydral 2 t. 4.000 k., 1956. Accessoires, 80.000. Plée, 42, rue de Meaux, Paris.

## ALCYON

A tout ach. d'une moto 3 CV neuve, 1 cyclo neuf, valeur: 35.000. Crédit, 17, rue Pajol

## YDRAL

125 Ydral, 1956, 6 000 k 75, 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

## MOTOS ANGLAISES

### TRIUMPH

20 occasions récentes révisées et garanties. Crédit Reprise autos et motos. Toutes Triumph neuves sans délai, toutes pièces détachées pour Triumph tous modèles.

### CHARLES PEROTTI

16, rue de la Prévoyance, 16, Vincennes. Métro: St-Mandé, Tournelles. DAumesnil 79-91.

BSA 250 culb., 51, selle dble. Bon état, 55. Crédit. Leclerc, 17, rue Pajol (18e).

### CREDIT - REPRISE

Triumph neuves et occasions T 110 et T 100 1956 Thunderbird et speed twin BSA 350 et 650 1954. Pièces détachées Triumph. HURNI, 38, rue Saussure, angle rue Legendre. WAG. 87-36

500 AJS twin 54, osc 25.000 kms. Etat neuf. Mabilais, 1, rue A.-Briand, Gentilly.

232 Dot 4 vit., cross, susp. ar. mot. imp. Dalaine, Féricy (SM)

Norton twin, repr. moins fort. Profit, 116, r. Lecourbe, Paris.

BSA 250 p. état, équ. P. roulé. Reversat, 62 r. Jonquières-17e

Velocette 500, 57, grand luxe, 6.000 k. 230. Tél. ARC. 19-57.

500 Royal spécial cross. Bon ét. 54. Robin, Peyrins (Drôme)

## MOTOS ITALIENNES

Rumi super-sport. Bon état 150. PRO 42-39. H. bureau.

## MOTOS ALLEMANDES

250 NSU Max 57. Impeccable, 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

BMW R 67/3, 16.000 kil Méniel, 37, rue de Vergennes, Versailles.

Vends BMW R 68 T.R. Comme neuve. P. Dancausse, pâtis-sier, r. Droite Millau (Aveyron)  
250 BMW R 26, 15 000 kms. Abbé Bolcherot MEN. 74-88.

## MOTOS BELGES

600 Saroléa culb. Télé. AV et AR. 85. Av. ou ss side. Duplant, 40, r. de Paris, Aubervilliers.

## MOTOS AUTRICHIENNES

Vds Puch 175 SV 56, p. ét. Provençal, 5 r. Figuière, Avignon.

## MOTOS TCHEQUES

Jawa 250 1952, 30 000 k. selle bip, acc b. ét. 70. GRE 52-78

## MOTOS DIVERSES

ECHANGEZ VOTRE MOTO C/1 VOITURE

à crédit 12 à 15 mois  
6, Pl. PANTHEON  
Ouv. ts les j. et dim. ODE 29-96

## Jean MURIT

4 fois champion de France, 10 fois recordman du monde. N'achetez pas sans venir voir son grand choix de machines étrangères récentes en toutes cylindrées

BSA, BMW, AJS, ARIEL, PUCH, JAWA, NORTON, HOREX, etc.

Toutes machines de courses, side-cars. Crédit Reprise aux meilleures conditions, 44, rue Paul-Baruel, métro Vaugirard. Tél.: LEC. 60-53.

Ouvert jusqu'à 22 h. même dim.

300 MOTOS  
soldées à tous prix  
Permis moto gratuit

PLACE CLICHY  
Reprise de motos sur autos.  
300 autos exposées

CHEZ AUDEJEAN  
Crédit immédiat

650 BSA Golden 52 et 56,	190
500 BSA B.33, selle bip.,	150
650 Triumph Thund.,	190
500 Triumph Tiger 100,	215
600 Sarolea Gd tourisme,	200
750 BMW R.71 - R.12,	125
500 AJS suspens. oscil,	190
500 R. Enfield culbut. 52,	150
500 et 350 Terrot c. nves,	90
350 Jawa gros moyeux,	130
350 Ariel 1955,	200
250 Puch SGS 55 et TF,	100
250 BSA grenat. 54,	140
250 Terrot et Gima-Jonghi,	120
175 Motobéc. et Peugeot,	70
125 Motob. Terrot, etc. dep. 40	
125 et 150 Puch 53,	120
300 motos et sides. Px march.	
137 et 139, av. de Clichy (17e).	

Ouvert dimanche matin  
Chez ALAZARD  
Super Crédit Garantie Reprise  
100 motos c. neuves 55-56-57  
+ 30 vélomot. récents à solder  
+ 20 scooters divers à ts prix  
+ 50 motos de reprise à liquid  
47 bis av. de Clichy-17e (Métro La Fourche). (Fonds passage côté cinéma, accès et parking d. la cour). LAB. 44-65

MOTOS - SCOOTERS  
AVEC 10.000

33, rue Petit, PARIS (18e)

## DES AFFAIRES

Cemec lic. BMW 750 fl-twin, BSA 650, 500, 350, 250, etc. Puch 250, 175, Jawa 350, etc. et 100 motos, scooters divers, depuis 25 000, crédit, échange Renault, Citroën, Aronde, 403 B. F., 10, av. de St-Ouen (18e)

EXPOSITION permanente des BMW

plus récentes occasions en Triumph, BSA et tous twins anglais, ainsi que 100 MOTOS à partir de 30.000 fr.

MOTO RECORD  
151, rue Marcadet, Paris (18e).

## MOTOS OCCASIONS

vendues avec garanties

BSA 250 C11SL équ., t. b. ét. 120. - BSA 250 C11SL équ., t. b. ét. 140. - BSA 250 C12, ét. nf. peu rlé. 170. - BSA 350 B31, b. ét. 1952. 120. - BSA 350 B21, susp. oscil., t. b. ét. 180. - BSA 350 B31, susp. oscil., frens centr. 2210. - BSA 500 B33, b. ét. 150. - BSA 500 B33, t. b. ét. 180. - BSA 500 A7, susp. oscil., t. b. ét. 280. - BSA 500 Shoot. Star, susp. oscil., t. b. ét. 300. - BSA 650, ét. parif., susp. coul. 200. ... BSA 650, ét. nf. susp. oscil. 280. - BSA 650, susp. oscil., frejs centr., dern. mod. 320. - Sunbeam S8, ét. nf. 280. - Puch 250 sport, ét. imp. 180. - Puch 250 tour, ét. nf. 180. Vente à crédit. A. DUBOIS, 58, rue Aristide-Briand, Levallois PER. 19-73.

250 BSA 250 Excelsior. 250 Puch SG. 175 Motobécane. 500 Tiger Alu. 650 BSA oscil. 2 CV Citroën. 4 CV Renault Aronde Ach. compt. ttes motos. Echange motos, voitures. Crédit. Monnier Sport, 44, rue Vouillé, Paris

## SCOOTERS

Urg. cse régim. Rumi 125 cc compé, 600 k., tte conf. 200. Bartoli, 8, r. C.-Campinchi, Bastia, Corse.

Peugeot neuf, ristourne 25.000  
Crédit 17, rue Pajol.

Vds Vespa 55, très beau poss.  
Crédit. 94, r. Lauriston-16e.

## CYCLOMOTEURS

Cyclos neufs soldés de 22 à 30 % Vap Lavalette. Crédit 17, rue Pajol, Paris (18e)

## VOITURES

30 VOITURES DISPONIBLES  
203; Aronde 52, 54, dep. 280. Frég. spl. 54, Amir. nre 320. Citr BL.B. av malle, dep 180 à CV Ren. 50 à 53, à p. 140 Repr. moto, scooter. Crédit. Pr prov livr domic. Corresp. av nous pr ts renseignements  
200 MOTOS ttes MARQUES vendues à l'état de garantie. Ets AUTO-MOTO. ORN. 81-60. 45 r. Goutte-d'Or (M° Barbès)

Part. vd Dyna fin 55 av repr. moto Imp VIL 29-52 Répas

Renault 4 CV, Citroën, Aronde, etc., rep. motos, scooters, cré. B.F., 19 av. de St-Ouen, Paris.

4 CV - Aronde - Peugeot Reprises toutes motos modernes HURNI, 38, rue Saussure, angl. rue Legendre. WAG. 87-36.

CREDIT. REPR. MOTOS rec. Peugeot 203 luxe 51 et 54. Peugeot 202 UH. Fg. 800 kg. Renault 4 CV. Fgtte 1955. Juva-4 Break chasse 6 CV. Renault 51 à 54. Citroën 11 BL 56, mot. D. Citroën 11 B cabriolet. Adler 9 CV cabr. 5 places. Audegean, 137, av. Clichy-17e. Ouvert dimanche matin.

Vds 4 CV Renault 1950, bien Faintrenie, 59, bd Brune-14e.

## DIVERS

### ISETTA

E.C.A., 7, r. Montreuil, Pantin Ouvert dimanche VIL. 09-21  
CONCESSIONNAIRE VELAM Achat, Vente, Réparations Pièces détach. Echang. Repr Scooters - Motos - Crédit

## ACHATS

Suis acheteur au plus haut cours, paiement comptant, motos récentes étrangères. MURIT, 44, rue Paul-Baruel, Paris-15e LEC. 60-53.

Paie de suite comptant toutes motos et scooters. EUR. 79-90. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris

ACHETE plus haut cours comptant toutes motos anglaises et allemandes. Perotti, 16, rue Prévoyance, Vincennes. DAU. 79-91.

PAIE comptant immédiatement motos, scooters. Moto-Record, 151, rue Marcadet. MON. 24-40

ACH. SCOOTERS - MOTOS, 7, rue Montreuil - PANTIN.

Ach Manz 350-500 7 R et G 45 récents. Pierre, 53, rue Nicot, Bordeaux.

## PROPRIETES

A vendre TERRAINS BOISES, région Toucy (Yonne), à 400 mètres d'altitude, 8 hect. seul tenant avec plantations résineux, ancien potager, arbres fruitiers, pâturage avec mare alimentée par source. Vue panoramique, air salubre. En bordure de route sur demi-kilomètre Distance de Paris: 160 kilomètres, qui sera réduite de 20 kilomètres par autoroute du Sud. Convient pour construction maison d'été, bungalows, production arbres de Noël, élevage plein air. Sur place: matériaux d'occasion tels que briques, tuiles bourguignonnes anciennes, poutres chêne. Ecrire Havas, Dijon, n° 40.075.

## FONDS DE COMMERCE

Vends Fonds de commerce cycles et motos. Agence Motobécane, 2 unités + stock. Delpeyrat, château d'Oléron (Charente-Maritime).

O.P.A.

# ACHAT - VENTE - ECHANGE

Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

150 Voitures d'occasion - CREDIT : 6 - 9 - 12 et 15 Mois

2 bis, PLACE GEORGES CLEMENCEAU, PONT DE St - CLOUD - MOL. 36-27

OUVERT TOUS LES JOURS MEME LE DIMANCHE

53 et 60, rue Jules Vallès - SAINT-OUEN - ORN. 91-92 - Ouvert Samedi, Dimanche, Lundi

# 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 : 750 fr.  
(par poste 885)



Prix : 410 fr.  
(par poste 475)



Prix : 525 fr.  
(par poste 590)



Prix : 495 fr.  
(par poste 560)



Prix : 485 fr.  
(par poste 550)



Prix : 500 fr.  
(par poste 565)



Prix : 490 fr.  
(par poste 555)

## NOUS ÉDITIONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 675 fr.)

### TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 595 fr. (par poste 680 fr.)

### L'ARONDE

Prix : 625 fr. (par poste 710 fr.)

### 2 CV CITROËN

Prix : 610 fr. (par poste 695 fr.)

### MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 355 fr. (par poste 420 fr.)

### MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 525 fr.)

### PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 475 fr. (par poste 540 fr.)

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 530 fr.)

### VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 450 fr. (par poste 515 fr.)

### L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

Prix : 430 fr. (par poste 495 fr.)

## TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 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 110 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

# MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

EDITES PAR **Moto  
revue**

## L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION

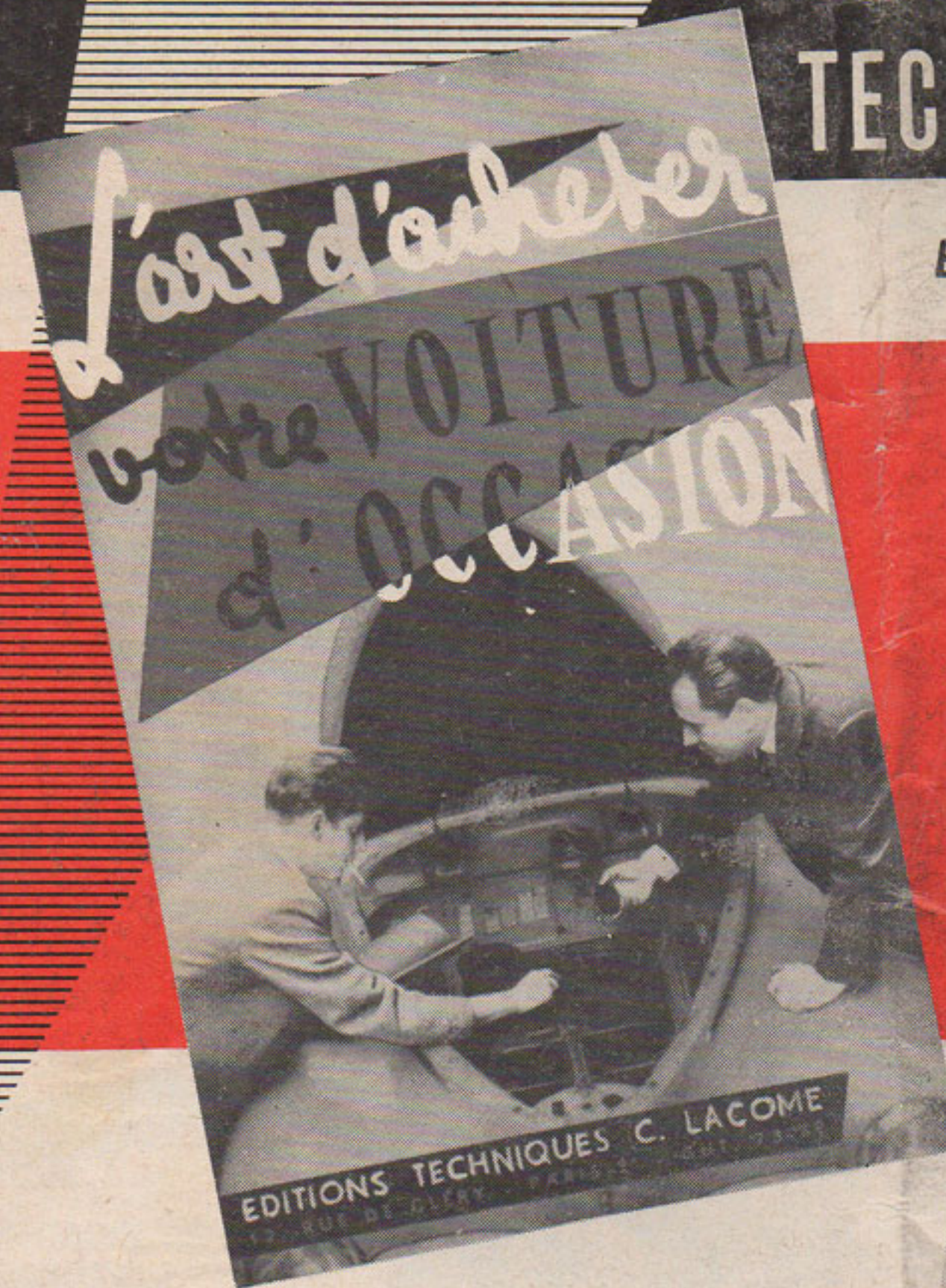
**AVANT-PROPOS** : une introduction nuancée et documentée sur les transactions de voitures d'occasion.

**EXAMEN D'ENSEMBLE SUR PLACE** : première étape dans la détermination du choix d'une voiture d'occasion.

**EXAMEN DETAILLE SUR PLACE ET SUR ROUTE** : examen approfondi de la voiture. Une grande expérience mise à votre service, qui vous mettra à l'abri des surprises désagréables en matière automobiles d'occasion.

Cet intéressant ouvrage est complété par une nomenclature des principales fraudes, par de nombreux éléments d'identification des principaux modèles et par un mémento automobile, raccourci des principales connaissances automobiles utiles.

**PRIX : 660 fr. (fco 725)**



**LA 203**

**Peugeot**

Tous les secrets de la mise au point

**INTRODUCTION**

**CARACTERISTIQUES GENERALES** : le Moteur, la Carburation, l'Embrayage, la Boîte de Vitesses, la Transmission, etc...

**DEMONTAGES et REMONTAGES** : du moteur, de la distribution (réglages divers), etc...

**ETUDE APPROFONDIE DE** : l'allumage, la batterie, le carburateur, le refroidissement, l'embrayage, la boîte de vitesses, le pont arrière, la direction, le train avant, les roues, les pneus.

**ENTRETIEN et GRAISSAGE.**

L'édition la plus complète indispensable au réparateur, pour la mise au point. (Documents de l'Usine.)

**PRIX : 650 fr. (fco 715)**



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