

N° 201 - OCTOBRE 1958 - 12^e ANNÉE

MOTOCYCLES Scooters

Salon 58



UNE JEUNE ÉLÉGANTE SUR
"BB CENTRI PEUGEOT" PLACE DE L'ÉTOILE
A DAKAR

200 F
SUISSE
3.50
BELGIQUE
35 F

Une chaîne
qui en
vaut 3



La **Spéciale** **Cyclo**

SEDS

adoptée par toute l'Industrie
du cyclomoteur

POUR LE MÊME PRIX :

*3 fois moins
d'usure !*

le spécialiste de la transmission du "2 roues"

Blue Stone

L'ISOLANT "COURSE" à 95% d'alumine

Les records du Monde de vitesse absolue en Automobile, 633 Kms/H., en Motocyclette avec Side-car, 283 Kms/H., sur l'eau, 348 Kms/H., Le GRAND PRIX D'EUROPE de vitesse 1958 avec Tony BROOKS sur Vanwall. Les 1.000 Kms. de NURBURGRING 1958 avec Stirling MOSS, sur Aston Martin, sont inscrits à son Palmarès.

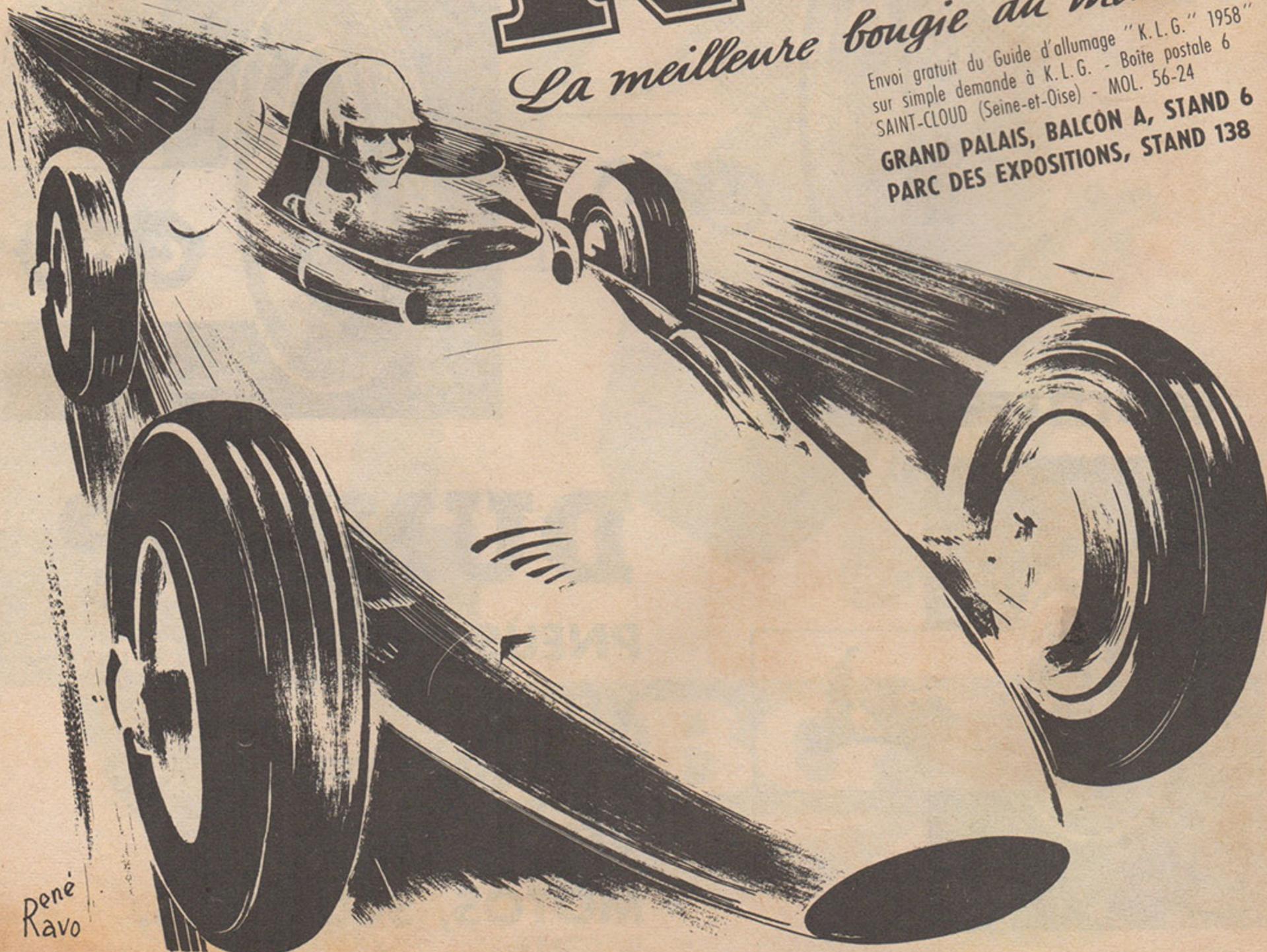
L'Isolant "BLUE-STONE" - l'Isolant ayant la plus forte teneur en alumine avec un pourcentage de 95%, équipe toutes les bougies standard K.L.G. - Exigez la bougie K.L.G. BLUE-STONE et vous obtiendrez de votre moteur son rendement maximum tout en réduisant sa consommation d'essence.



K.L.G.

La meilleure bougie du monde!

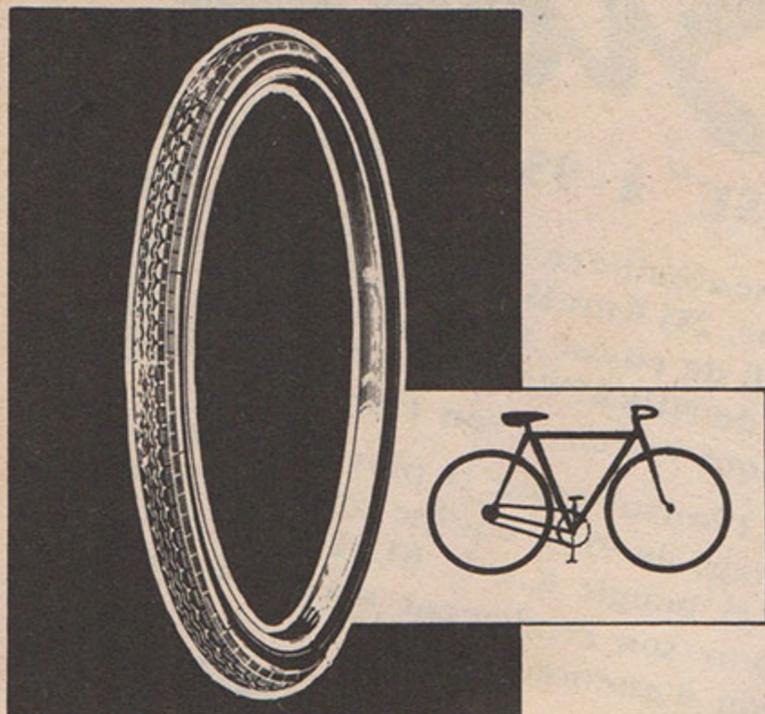
Envoi gratuit du Guide d'allumage "K.L.G." 1958 sur simple demande à K.L.G. - Boite postale 6 SAINT-CLOUD (Seine-et-Oise) - MOL. 56-24
GRAND PALAIS, BALCON A, STAND 6
PARC DES EXPOSITIONS, STAND 138



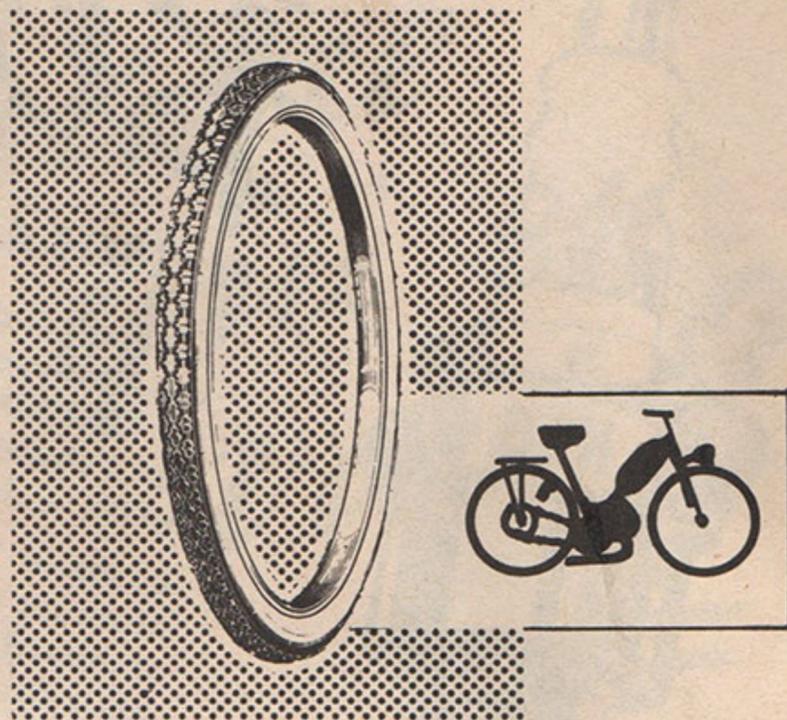
René Ravo



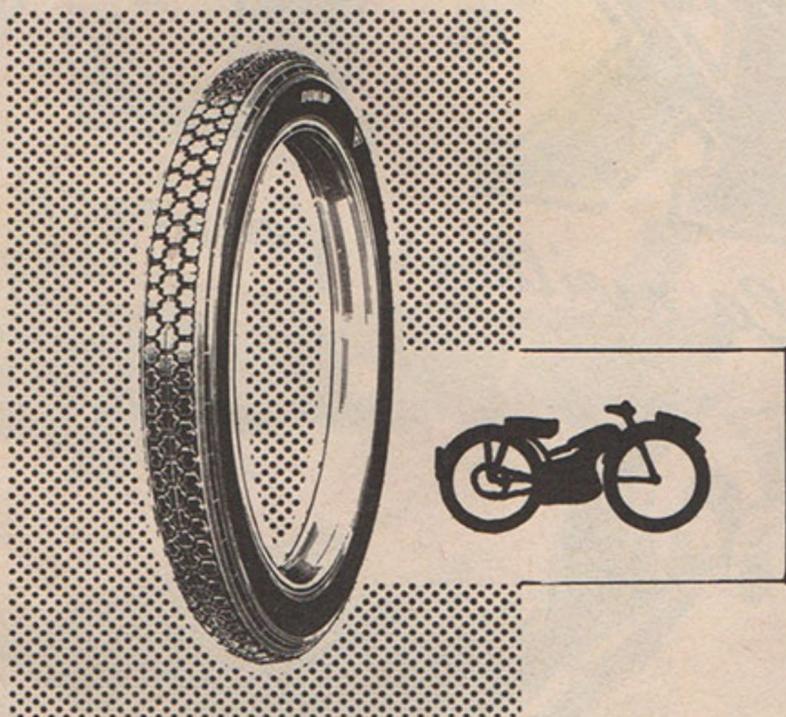
VÉLOS



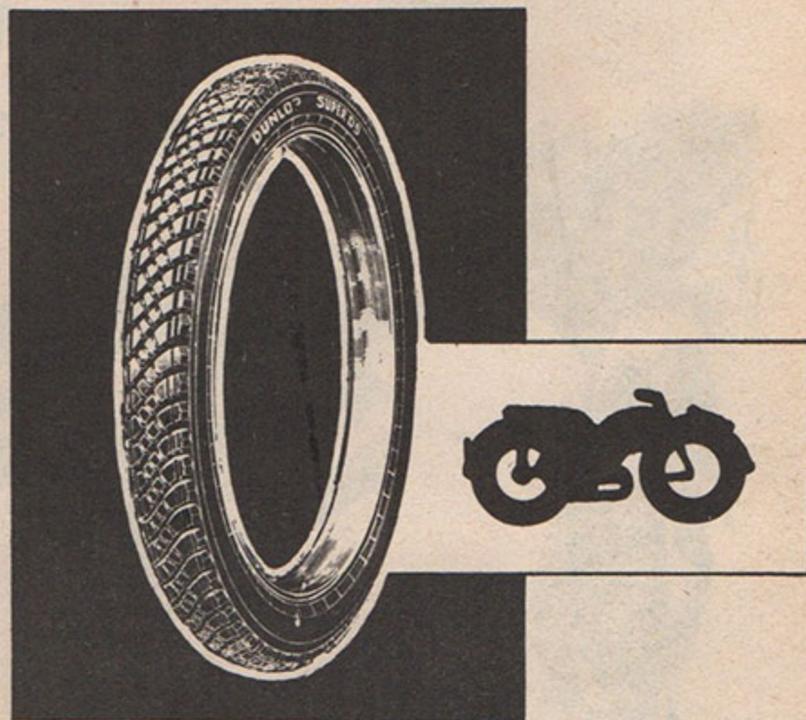
CYCLOMOTEURS



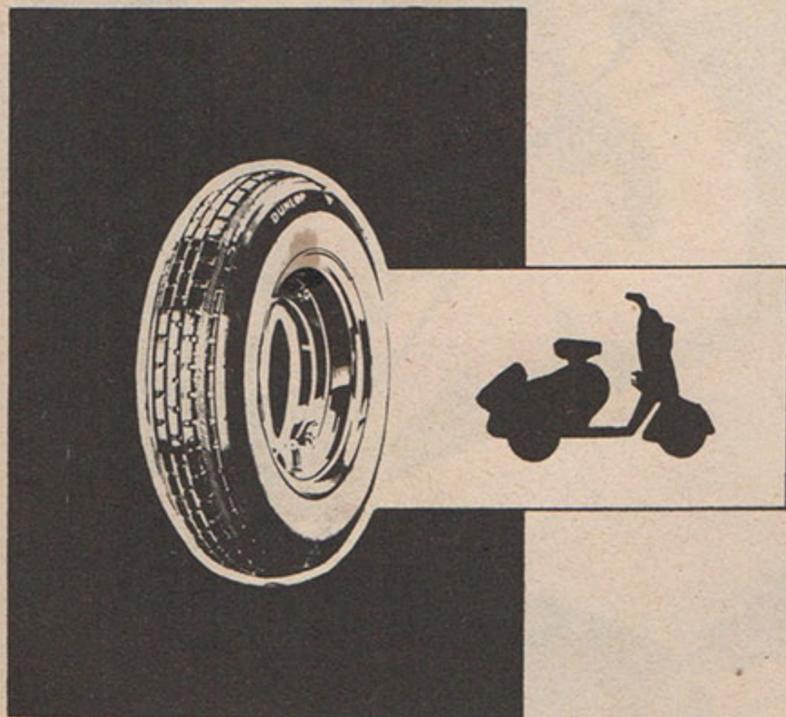
VÉLOMOTEURS



MOTOS



SCOOTERS

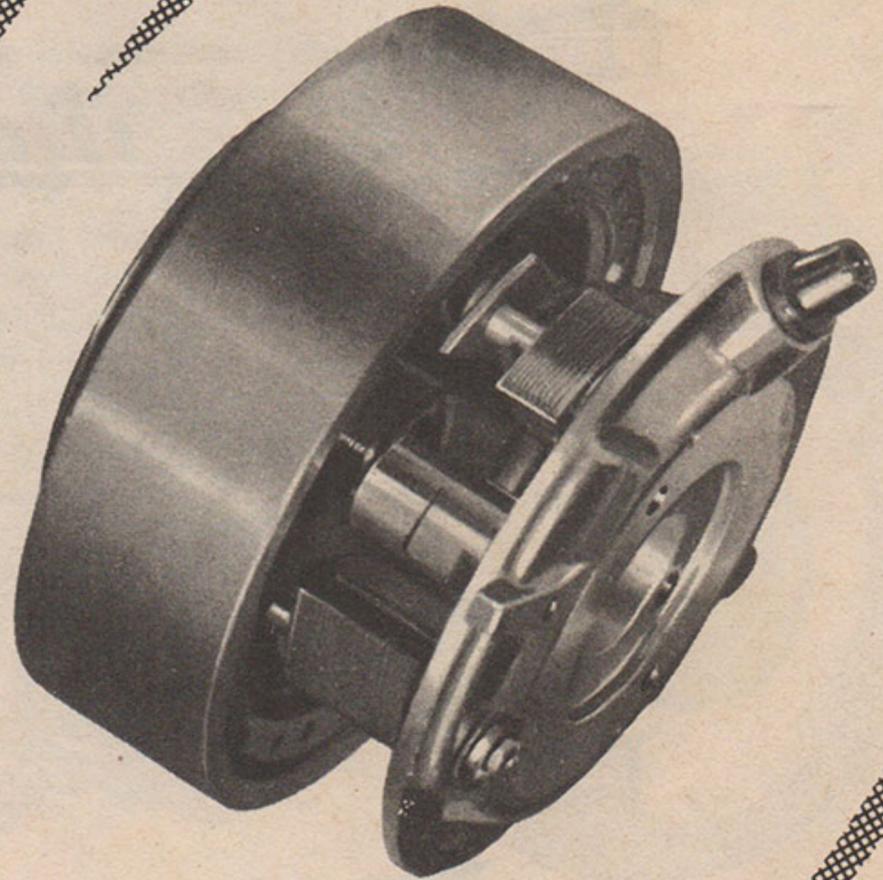


DUNLOP

PNEUS POUR
VÉLOS,
CYCLOMOTEURS,
VÉLOMOTEURS,
MOTOS, SCOOTERS.

QUALITÉ...
SÉCURITÉ...
NOTORIÉTÉ...

Adopté!



**VOLANTS
MAGNÉTIQUES
"MAGNÉCLAIR"**

ABG S.A. AU CAP. DE 450.000.000 DE FRF
3, IMPASSE THORETON
PARIS-15° - TÉL. : VAU 68-40

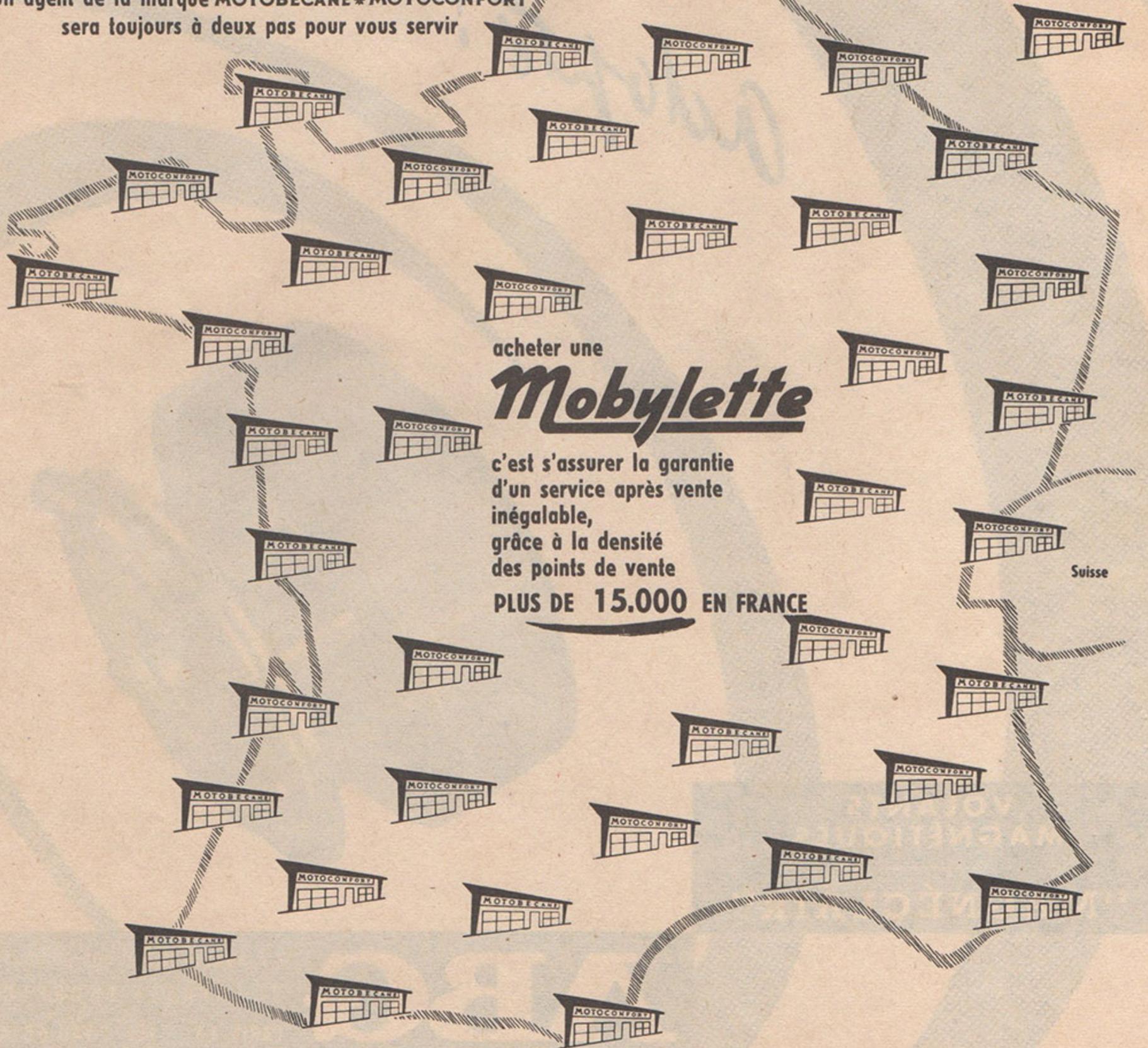
ou que vous

Mobylette

France et Etranger

un agent de la marque MOTOBECANE * MOTOCONFORT sera toujours à deux pas pour vous servir

Belgique



acheter une **Mobylette**

c'est s'assurer la garantie d'un service après vente inégalable, grâce à la densité des points de vente

PLUS DE 15.000 EN FRANCE

Suisse

MOTOBÉCANE

LA PLUS FORTE PRODUCTION

soyez avec votre

MOBYMATIC

est le seul cyclomoteur
au monde
à changement de vitesse
automatique.

MOBYMATIC
toutes les côtes
sans pédaler.



12 modèles depuis
34.500 + t. i.

MOTOCONFORT
MONDIALE DE MOTOCYCLES!

LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET - SAINT-OUEN - MON. 99-60

MOTEURS

AML

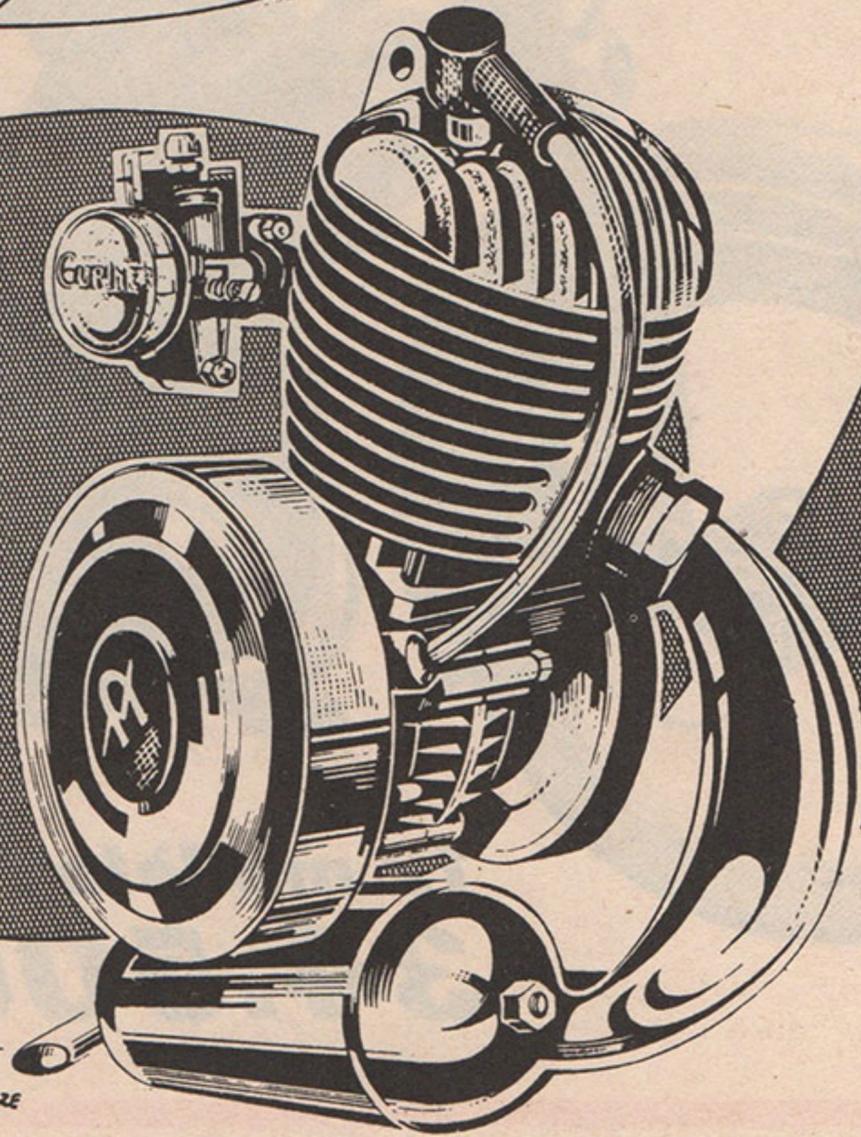
50

60

PUISSANT

RAPIDE

ECONOMIQUE



E. MARQUIE

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSE

Pour CYCLOMOTEURS et VÉLOMOTEURS - Embrayage : Multimatic ou Automatic
avec décompresseur

PORTE DE VERSAILLES - STAND 91



recommandent

l'emploi exclusif de

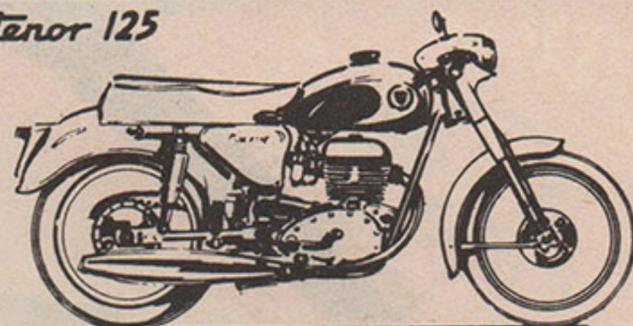
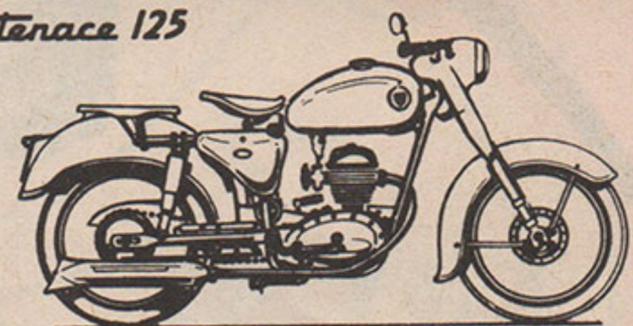
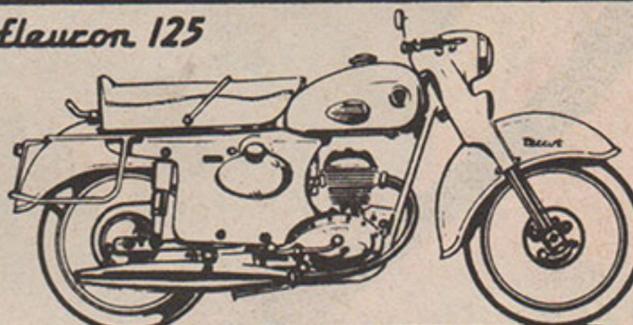
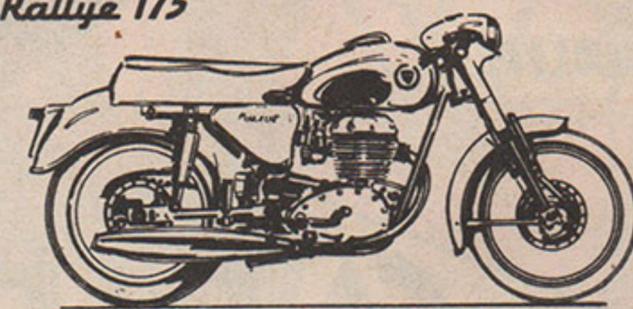
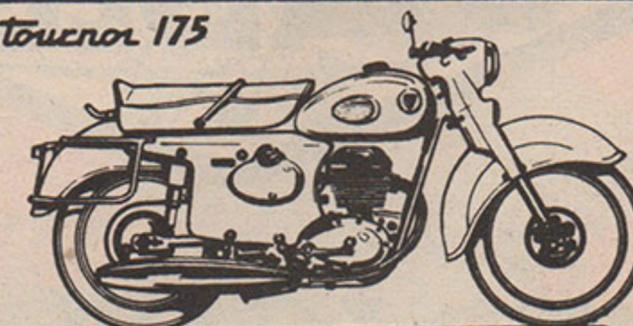


TERROT

MAGNAT DEBON

Magasin d'Exposition à Paris,
92, Av. de la Grande-Armée
Agents partout

Classe internationale Prix français

Tenor 125*Tenace 125**Fleuron 125**Rallye 175**Tournoi 175*

Tenor 125 cc. 95 km/heure, pour le sport
et le grand tourisme. **170.200**

Tenace 125 cc. 2 litres aux 100, 90 km/heure,
pour le travail et le tourisme. **151.800**

Fleuron 125 cc. la plus luxueuse machine de
sa catégorie. **180.000**

Rallye 175 cc. la plus rapide des 175 cc :
125 km/heure chrono. **228.000**

Tournoi 175 cc. 110 km/heure, la moto des
grandes randonnées. **216.000**

TOUS ÉQUIPEMENTS POUR CYCLES - MOTOS - SCOOTERS

les plus utilisés
parce qu'ils sont les mieux conçus

A 4.075



A 906



A 705



6.130

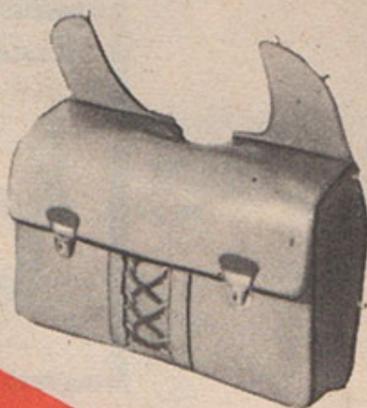


A 5.120

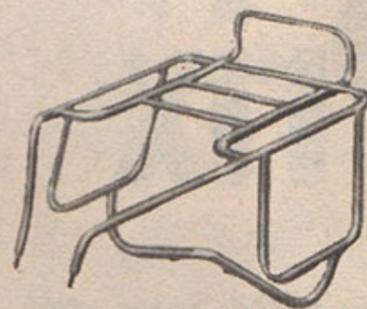
A 486



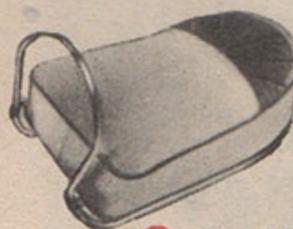
A 6.104



A 6.154

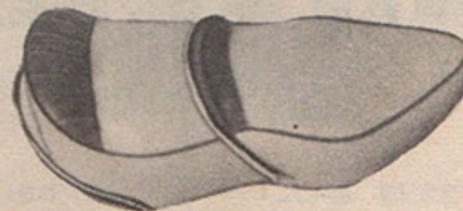


A 2.814



A 3.502

A LCH

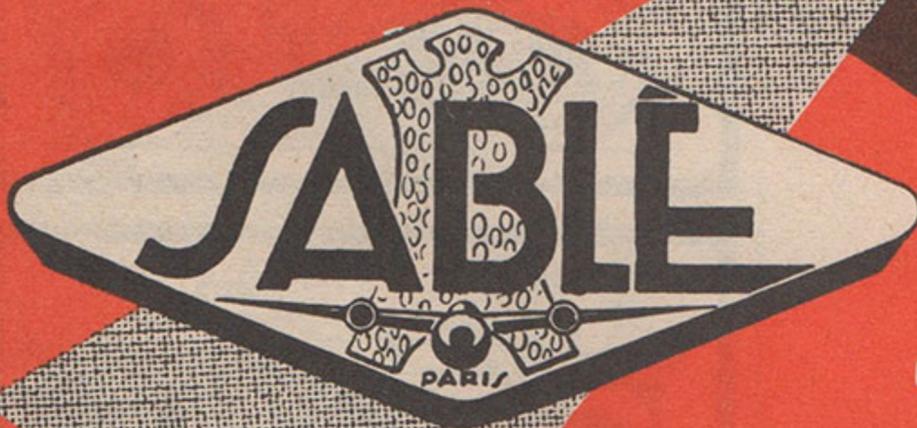


A 3.002

ÉLÉGANCE

CONFORT

QUALITÉ



► ÉTS SABLÉ FRÈRES 20-22, RUE DU PRÉ-S'-GERVAIS PANTIN (SEINE) TEL. VIL. 25-60 ET 61

La marque qui s'impose

VELOSOLEX

vous offre
une prime de qualité

GARANTIE
"1 an"

nouveau modèle : 1.400

Maniabilité - Confort
Pneus plus gros (1,75x19)
Roues plus petites (550^{mm})

•
Nouveaux freins

•
Prix et Consommation
inégalés
Entretien insignifiant

32.800 Frs
PLUS TAXE LOCALE



11
René
Ravo

AVENIR

Tous motorisés au meilleur prix!

PORTE DE VERSAILLES : HALL DU CYCLE - STAND 182 ★ VELOSOLEX - COURBEVOIE (SEINE)

PAUL MARTIAL

J'aime le **BEAU**
 et je suis "pratique"

je choisis toujours une
COMBINAISON



munie d'une fermeture...
 ...d'une **VÉRITABLE**

**FERMETURE
 ÉCLAIR**

la première des fermetures à glissière

ATTENTION

Je vérifie la marque "ÉCLAIR"

ici

sur la liette du curseur



Les marques
 "ÉCLAIR"
 et
 "FERMETURE ÉCLAIR"
 sont déposées
 en France et
 à l'étranger
 et notamment
 en Suisse et
 en Belgique.

Je sais

que toute firme sérieuse
 équipe ses productions
 avec la véritable

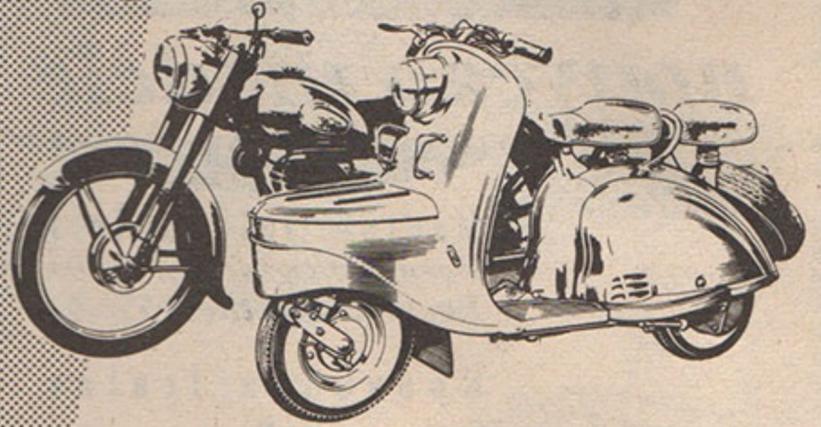
FERMETURE "ÉCLAIR"

PARIS: 43, RUE DU SENTIER
 ROUEN: 6, RUE STANISLAS-GIRARDIN



*Inutile
 d'insister*

**DE NUIT
 ET
 DE JOUR**
 ...



**L'ANTIVOL
 NEIMAN**

veille sur votre machine
 et la protège contre le vol



Des millions de bicyclettes, bicyclettes
 à moteur, vélomoteurs, motocyclettes
 et scooters français et étrangers en
 sont équipés en grande série.

Depuis 25 années



ANTIVOL NEIMAN

51, Av. de Neuilly - NEUILLY-S/SEINE - MAI. 64-88

GRAND PALAIS : Balcon F, stand 11 — BAL. 36-75.
 PORTE de VERSAILLES : Hall Renan, stand 112 — BLO. 48-88.

CARBURATEUR ZENITH

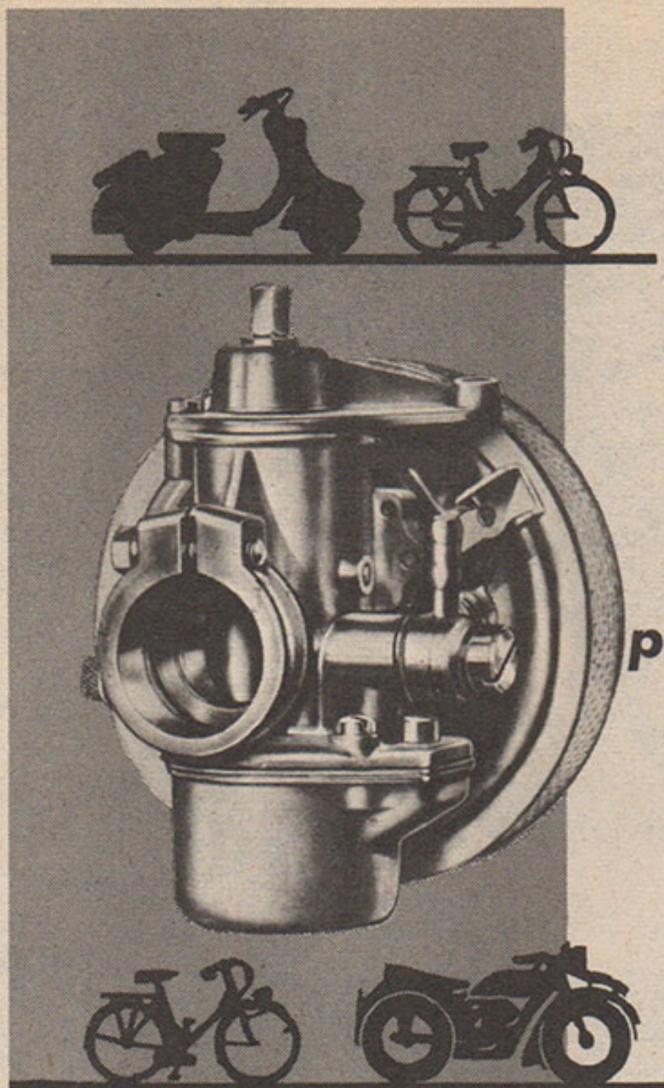
MX

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs.*

**Étanche aux poussières.
Cuve centrale ou à niveau stabilisé.
Filtre à air silencieux.**

S^{ie} du carburateur ZENITH,
17, Rue Louise Michel - Levallois-Perret - Pér. : 17-02
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

GRAND PALAIS : Balcon E, stand 7 — PORTE de VERSAILLES : Hall Renan, stand 104



**ÉCONOMIQUE, CONFORTABLE,
ROBUSTE ET SUR**

**partout
roule ...**

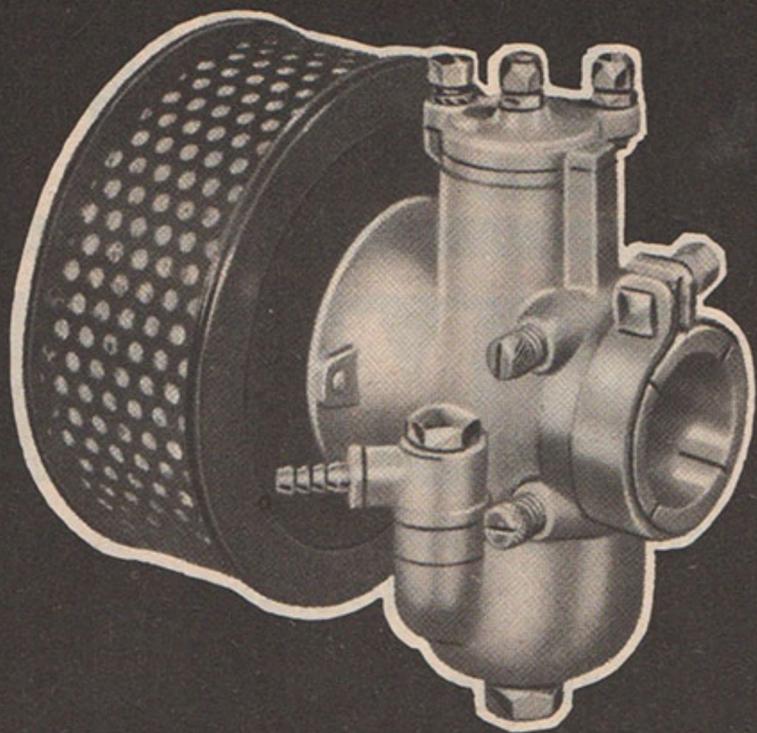


Scoutex

MODÈLE "MAJOR", LE NOUVEAU CYCLOMOTEUR POUR GRANDES RANDONNÉES

Moteur de 50 cm³. Grand réservoir
d'essence (7 l.) Freins surpuissants
largement dimensionnés.

Nouvelle production des **ATELIERS COUTISSON** 26, RUE DESSEAUX - ROUEN - TÉL. 71-79-59 (lignes groupées)



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36^{bis}, RUE GUERSANT - PARIS-17°

GRAND PALAIS - STAND 8 - BALCON A - PORTE DE VERSAILLES - STAND 219 - HALL RENAN

S O M M A I R E :

ÉCHOS	16
LA MOTO DANS LE MONDE.....	21
PRODUCTION FRANÇAISE	25
ESSAI ROYAL ENFIELD.....	41
PANORAMA DU CROSS.....	44
PRODUCTION ÉTRANGÈRE.....	53
VÉHICULES UTILITAIRES	73
LES VOITURETTES A L'HONNEUR.....	75
MONTLHÉRY PISTE D'ESSAIS	85

12^e ANNÉE

*

N° 201

*

OCTOBRE 1958

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

LE POUR ET LE CONTRE

A peine fleuris, lilas et marguerites, avant même les premières évasions vers la campagne, déjà l'on pense à octobre, au prochain Salon et l'on discute de son opportunité ; les affaires sauf celles du cyclomoteur, ont été si médiocres, tant de stocks se sont accumulés chez nombre de constructeurs et d'agents ! Ne vaudrait-il pas mieux renoncer à cette manifestation dont une des principales raisons d'être est de présenter du nouveau au risque, cette fois, de compromettre l'écoulement de tout ce qui reste entassé dans les magasins ?

Voilà ce que d'aucuns se disent, et disent aux autres, citant en exemple nos voisins qui, pour les mêmes raisons, n'exposent plus qu'un an sur deux et même sur trois. Oui ! Mais d'autres rétorquent que supprimer ce Salon, équivaldrait à une capitulation devant la cohorte de nos ennemis jurés et à l'aveu qu'ils nous ont bel et bien mis sur la jante.

Venue l'heure de la décision, les principaux intéressés se réunissent, se consultent, argumentent, votent ; les oui et les non, une nouvelle fois, s'affrontent et, finalement, les « Pour le Salon » l'emportent.

Qu'en dire à notre tour ? Sinon que nous rendons hommage à ceux qui, par cette décision courageuse, montrent leur volonté de triompher des embûches, contraintes et adversités et manifestent aussi ostensiblement leur foi dans la pérennité de leur industrie.

Max Enders

MOTOCYCLES

Echos

FILMS COULEURS RAPIDES



Les publications photographiques ont fait récemment état d'un nouveau film en couleurs aussi rapide que ceux en noir et blanc et qui permet

donc d'opérer dans de médiocres conditions d'éclairage.

Sachant que de très nombreux motocyclistes sont également de fervents photographes, nous nous documentons sur cette nouvelle édition pour en parler plus avant, prochainement.

GAGNEZ UN SCOOTER



Le T.C.F. organise un concours ouvert à tous les usagers de la bicyclette, du cyclomoteur, du scooter et de la motocyclette. Les concurrents auront à identifier un certain nombre de documents récents et rétrospectifs se rapportant aux deux-roues. Ces derniers seront exposés visiblement sur un immense panneau.

Le concours ne sera valable que dans le cadre du Salon. Les formules-réponses seront à retirer, à remplir et à déposer au stand. Aucun envoi postal ne sera valable ni pris en considération.

Ce concours qui se déroulera pendant le 45^e Salon du Cycle et du Motocycle au Parc des Expositions, Porte de Versailles (3 au 13 octobre), aura un intérêt indéniable, tant par sa formule agréable que par le nombre de lots offerts. 250 000 fr de prix, dont un scooter Moby-Motobécane.

Renseignements complémentaires auprès de notre Service « DEUX-ROUES » (Escalier C - 3^e étage).

UN TÉLÉGRAMME TERROT QUI VAUT UN PALMARÈS

Nous avons reçu de Dijon une dépêche bourrée de « STOP » entre lesquels s'insérait toute une série de succès dans le Trophée International Cannes-Genève-Cannes :

Catégorie 125 cm³ : 1^{er} Rabuteau, sur

Ténor; 2^e Simonot, sur Ténace. Catégorie 175 cm³ : 1^{er} Pessey, sur Rallye; 2^e Kroukowski, sur Rallye. Classement général toutes cylindrées : 1^{er} Pessey; 2^e Kroukowski, tous deux sur 175 Rallye. Meilleur temps, accélération, freinage, toutes catégories : 1^{er} Kroukowski, sur 175 Rallye. Classement par marques : 1^{er} Terrot qui (nous l'avons appris depuis) remporte également la coupe du Président de la République.

IMPORT-EXPORT



En compensation du retour à 19,5 % de la T.V.A., le Gouvernement a demandé à nos constructeurs d'accroître leurs efforts en faveur de l'exportation; ils ne demandent certainement pas mieux, mais pourront-ils produire à des prix tels qu'ils puissent lutter, à l'étranger, contre la concurrence des autres pays? Tout est là.

Il sera intéressant de suivre l'évolution de nos exportations. Pour l'instant, en quantité, elles sont supérieures à nos importations. Pour le deuxième semestre ces exportations ont été de 13 915 cyclomoteurs et 1 234 motocycles de plus de 50 cm³, au total 18 149 unités; en plus, 3 871 moteurs de moins de 500 cm³.

Dans le même temps, les importations vers la France ont été de 225 cyclomoteurs et 946 motocycles de plus de 50 cm³; au total : 1 171 machines soit un excédent de 16 978 en notre faveur. Les moteurs s'équilibrent à peu près; il en est entré 3 169. Notons également parmi les importations, 50 sidecars tous en provenance d'Allemagne.

CHANGEMENT DE DATE POUR LA COUPE DE L'ARMISTICE

Le M.C.F. nous informe, et nous prie d'informer les concurrents intéressés, qu'en raison des élections législatives et de ballottage prévues aux dates des 16 et 30 novembre, il organisera sa XXIV^e Coupe de l'Armistice le dimanche 19 octobre prochain.

Renseignements et règlements au siège du M.C.F., 73, boulevard Pereire, Paris (17^e). CAR 39-96.

NOS EXCUSES POUR CES RETARDS



Par suite des congés annuels, notre personnel a été réduit durant ces vacances et le travail s'est trouvé également perturbé par certaines

mutations dans nos services de secrétariat et de rédaction.

Il en est résulté des retards, à la fois dans le courrier et dans la fabrication des numéros d'août et de septembre.

Nous rattrapons actuellement le temps avec toute la diligence possible et nous nous excusons auprès de nos lecteurs qui auraient pu s'inquiéter de n'avoir pas reçu en leur temps, soit leur **Motocycles**, soit réponse à leurs lettres.

LE SALON DE FRANCFORT N'AURA PAS LIEU

Le Salon de Francfort, qui devait suivre de près celui de Paris, n'aura pas lieu cette année.

C'est une raison de plus d'approuver la décision prise par nos constructeurs et malgré la crise qu'ils subissent en ce moment, de maintenir, cette fois encore la tradition d'une exposition annuelle.

Il peut se faire, en effet, que d'ultérieurs accords internationaux réglementent les dates des différents Salons de l'Automobile et de la Moto et que, de ce fait, le nôtre n'ait pas lieu l'année prochaine.

RÉFLÉCHIR AVANT D'AGIR



A l'occasion d'une étude sur les perspectives du marché de l'automobile, un quotidien précise qu'une modeste 4 CV pour un parcours annuel

de 15 000 km rapporte à l'Etat, en taxes diverses dans les 100 000 fr et conclut que c'est bien lourd pour un petit budget.

Tout à fait d'accord, mais ces 100 000 fr ne constituent qu'une partie des charges qu'imposent l'emploi d'une voiture.

Or, nombreux sont ceux qui, abandonnant les deux-roues pour les quatre, n'ont considéré, lors de leur décision, que le prix d'achat et ont omis de prévoir s'ils pourraient faire face aux frais d'usage et d'entretien.

Si l'on peut, à la rigueur, trouver une honnête 4 CV d'occasion pour le prix

MOTOCYCLES

Echos

d'une bonne moto, les frais qu'elles entraînent respectivement ne sont pas comparables. Si donc l'on ne veut pas courir au devant de surprises pénibles, il est indispensable, avant de se risquer dans l'aventure, de tout bien calculer méthodiquement, sans oublier les aléas.

LE CYCLOMOTEUR EN BELGIQUE

Nos confrères belges mentionnent avec satisfaction la progression du cyclomoteur dans leur pays.

En 1957 on en a effectivement recensé 268 503 contre 188 371 en 1956, soit une majoration d'à peu près 80 000. Et le mouvement en avant continue.

M. PÉROUSE, COMMANDEUR DU MÉRITE SPORTIF DE FRANCE

Nous avons appris que M. Pérouse, président de notre Fédération et président de la Fédération motocycliste internationale avait été nommé commandeur du Mérite sportif de France, ordre qui vient d'être récemment institué.

Nous adressons toutes nos félicitations à M. Pérouse à l'occasion de cette importante distinction.

MOTOCYCLES STAND 171



Cette année **Motocycles** occupera au Palais des Expositions le stand n° 171 dans la travée réservée à la presse spécialisée et y accueillera avec plaisir tous ceux qui voudront bien lui rendre visite.

On pourra, comme les années précédentes, leur fournir les numéros qu'ils désirent, recevoir les abonnements et les petites annonces et recueillir cordialement les suggestions, observations et même les éventuelles critiques.

MORT DE MONTANARI

Le champion motocycliste italien Alano Montanari est mort à la clinique de Cessena.

Ce coureur qui avait été officiel Guzzi

était âgé de cinquante et un ans; il avait été victime, il y a quelque temps, d'un accident de la route et avait quitté prématurément et malgré les conseils de ses médecins, l'hôpital où il était soigné; il en est résulté des complications internes qui, malgré tous les soins, l'ont emporté.

Très populaire dans son pays, sa perte affligera tous les sportifs italiens.

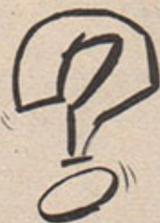
EN HOMMAGE A LUIGI MUSSO

Encore une nouvelle qui mérite d'être signalée au monde motocycliste :

L'Automobile-Club de Rome a créé une école de pilotage qui a été intitulée « Luigi-Musso » en hommage à ce prestigieux coureur automobile victime d'un accident mortel au dernier Circuit de Reims.

Il est beau de rendre ainsi hommage à ceux qui faisant souvent fi de leur vie, se sont généreusement dépensés pour défendre leurs couleurs nationales.

C'EST UN BRUIT QUI COURT



Le bruit court qu'une de nos plus puissantes firmes automobiles envisagerait de s'intéresser d'une façon qui n'est pas encore bien précisée à certaines productions d'une marque connue de scooters.

Est-ce un vulgaire canard? Un proche avenir nous le dira; en cette ère de concentrations à outrance, plus rien n'est fait pour étonner.

ÉCHANGES VELAM-B.M.W.

Dans les milieux bien informés on dit qu'un accord serait intervenu entre la marque allemande B.M.W. et la marque française Velam Isetta pour échange de certaines pièces et organes. C'est ainsi que B.M.W. fournirait à Velam des moteurs de 250 cm³ quatre temps en contrepartie desquels cette dernière livrerait à la firme allemande des éléments de tôlerie.

GEORGES CAPLIEZ UN PIONNIER N'EST PLUS



Notre ami Robert Sexé, l'un des précurseurs les plus consciencieux parmi les globe-trotters motocyclistes, nous annonce la mort d'un autre camarade des temps héroïques, Georges Capliez, artiste peintre de talent, doublé d'un reporter dont les articles étaient fort appréciés

pour leur style vivant et évocateur des pays qu'il visitait et dépeignait aussi bien avec ses pinceaux qu'il les décrivait avec sa plume.

Avec les Sexé, les Krebs, les Andrieux et quelques autres, il avait su donner le goût des grandes randonnées et de la presque aventure sur moto, à une époque qui ne se prêtait pas à la combine.

Comme tel, il a droit à un dernier hommage de nous tous.

A PROPOS DE LA LIMITATION DE VITESSE



Dans l'espoir de réduire le nombre des accidents et en application d'un décret du 25 août, un essai de limitation de vitesse a été tenté sur certaines

portions de route, durant les week-ends de septembre.

Cette vitesse a été limitée à 80 km/h sur les sept itinéraires suivants :

Nationale 13 : Sortie de l'autoroute de l'Ouest-Lisieux;

Nationale 7 : Paris-Fontainebleau et Lyon-Avignon;

Nationale 6 : Fontainebleau-Avallon;

Nationale 17 : Paris à Péronne;

Nationale 10 : Sortie autoroute de l'Ouest à Chartres;

Nationale 113 : Toulouse-Nîmes.

On attend avec curiosité sinon intérêt les résultats de cette expérience. Mais déjà les experts montrent leur scepticisme à l'égard de cette mesure et même y trouvent des objections qui ne sont pas sans poids.

Ils prévoient que ce ralentissement provoquera une diminution du débit et multipliera les « bouchons »; ils font

MOTOCYCLES

Echos

observer que les dépassements à cette allure surtout s'il s'agit de doubler un poids-lourd rapide (certains tiennent le 80), seront beaucoup plus longs et par suite, plus dangereux.

Cette limitation de vitesse n'intéresse, en apparence, que la minorité des motocyclistes pilotant des machines d'une certaine puissance, mais ses conséquences peuvent avoir des répercussions sur la façon de se comporter avec des machines plus lentes, cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters, etc. Il est donc sage de se méfier et de prendre ses précautions pour s'adapter à ce rythme et la plus élémentaire d'entre elles est de conserver le plus possible sa droite.

CHEZ CASTROL



Nous apprenons que M. J. Maillocheau a souhaité quitter ses fonctions de président-directeur général de la S.A. des Huiles Castrol, le 30 juin dernier.

Entré dans cette Société le 16 août 1923, et après en avoir rapidement gravi les échelons, il était co-directeur avec M. F.E. Green en mai 1929. Lors du départ de ce dernier, en juin 1938, M. Maillocheau devenait directeur général, accédant ensuite à la présidence, en décembre 1945.

A partir du 1^{er} juillet 1958, M. A. Baudart, jusqu'à présent directeur général adjoint, prend les fonctions de président-directeur général.

LA VOITURETTE VESPA SOUS LICENCE EN ALLEMAGNE



Nos confrères étrangers ont annoncé que Messerschmitt avait traité avec Piaggio-Vespa pour la fabrication sous licence, en Allemagne, de sa voiturette.

On sait que, par suite d'accord, cette voiturette n'est pas commercialisée en Italie, son pays d'origine, d'où sont sortis les prototypes, mais que l'usine-mère a concédé des licences de constructions à certains pays, dont la France où elle est produite à Fourchambaut par Acma.

Venant compléter une gamme déjà étendue en Allemagne de voiturettes de ce genre, il ne sera pas sans intérêt de suivre son comportement. Chez nous où nous n'avons guère que deux marques concurrentes dans cette catégorie, Acma aurait, d'après les statistiques, produit 6 688 Vespa 400 au cours du premier semestre 1958; si l'on nous révèle les cadences ultérieures nous aurons, au cours de l'année prochaine, quand la chaîne Messerschmitt sera en plein rendement, d'excellents termes de comparaisons.

LES 19,5 % ET LES SCOOTERS



Le retour à l'ancienne T.V.A. de 19,5 % a été accueilli avec satisfaction dans notre monde motocycliste, mais cette décision ne résoud pas pour autant immédiatement le problème, car il reste à résoudre celui des stocks qui se sont accumulés au cours de l'an-

née et qui seraient toujours passibles de la taxe de 27,5 %.

D'un côté les acheteurs, forts de cette nouvelle mesure, sont en droit de vouloir acheter à la nouvelle taxe, d'autre part, il est logique que les vendeurs veuillent avant tout se débarrasser des machines restant en leur magasin sur les anciens stocks taxés à 27,5 %. Cette situation, si on n'y apporte une prompt solution, risque donc de bloquer le marché pendant un temps indéterminé. Souhaitons donc que ça s'arrange bien vite.

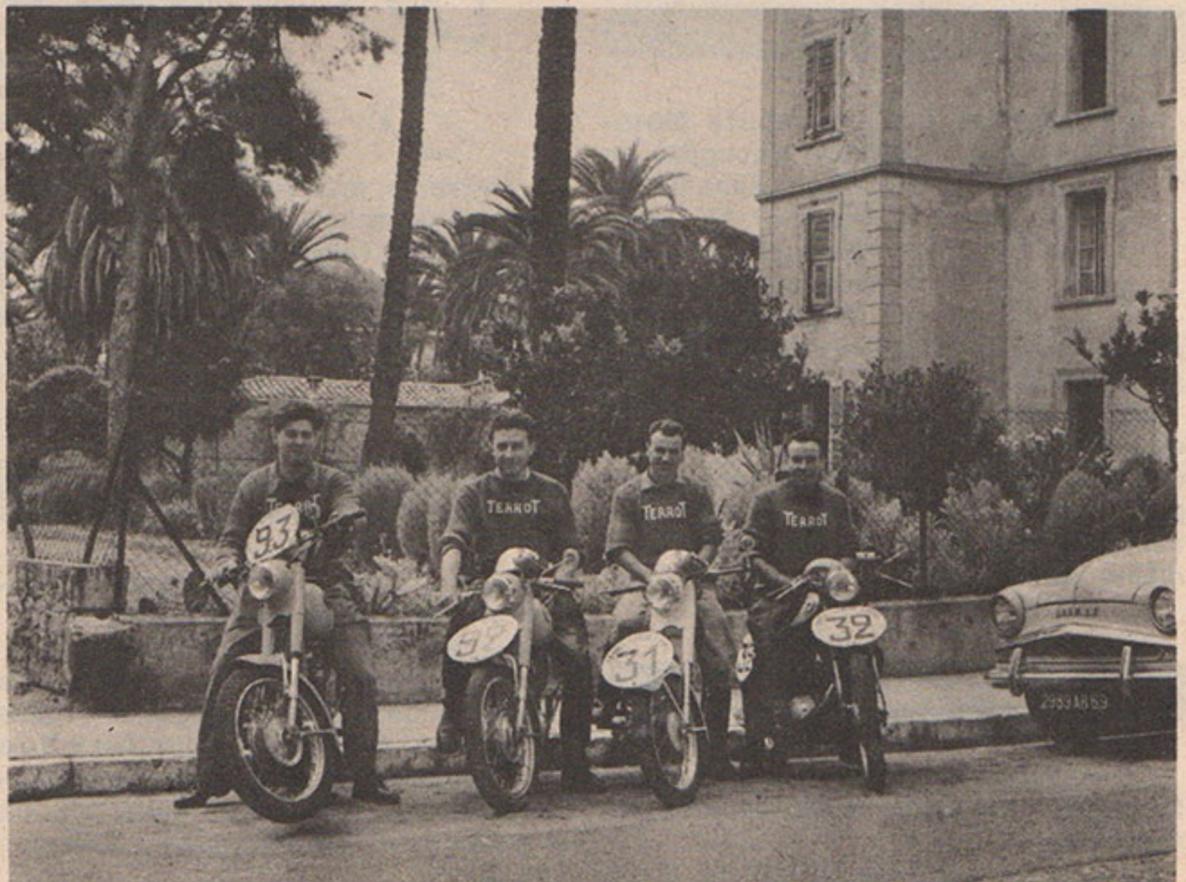
ENQUÊTE SUR LE PERMIS DE CONDUIRE

L'Union Nationale des Associations de tourisme a publié en septembre un communiqué sur l'accroissement des permis de conduire au cours de 1958 où il est dit : « Les examens pour l'obtention du permis A 1 (vélomoteurs et scooters), rendu obligatoire depuis le 1^{er} avril dernier, se sont élevés au 30 juin à 19 895, avec un pourcentage d'ajournement moyen tombé en trois mois, de 66 à 53 %. »

Terrot-Magnat-Debon.

Equipe victorieuse Trophée International Cannes-Genève-Cannes.

De gauche à droite : Kroukowski, Pessey (vainqueurs au classement général), Simonot et Rabuteau.





Le sport motocycliste en deuil

JACQUES DRION et INGEBORG STOLL-GRUNWALD

NOUS ne reverrons plus au départ des épreuves du « Continental Circus » l'un des plus prestigieux équipages de ces dernières années : Jacques Drion et Ingeborg Stoll-Grünwald qui ont trouvé la mort au dernier Grand Prix de Tchécoslovaquie à Brno.

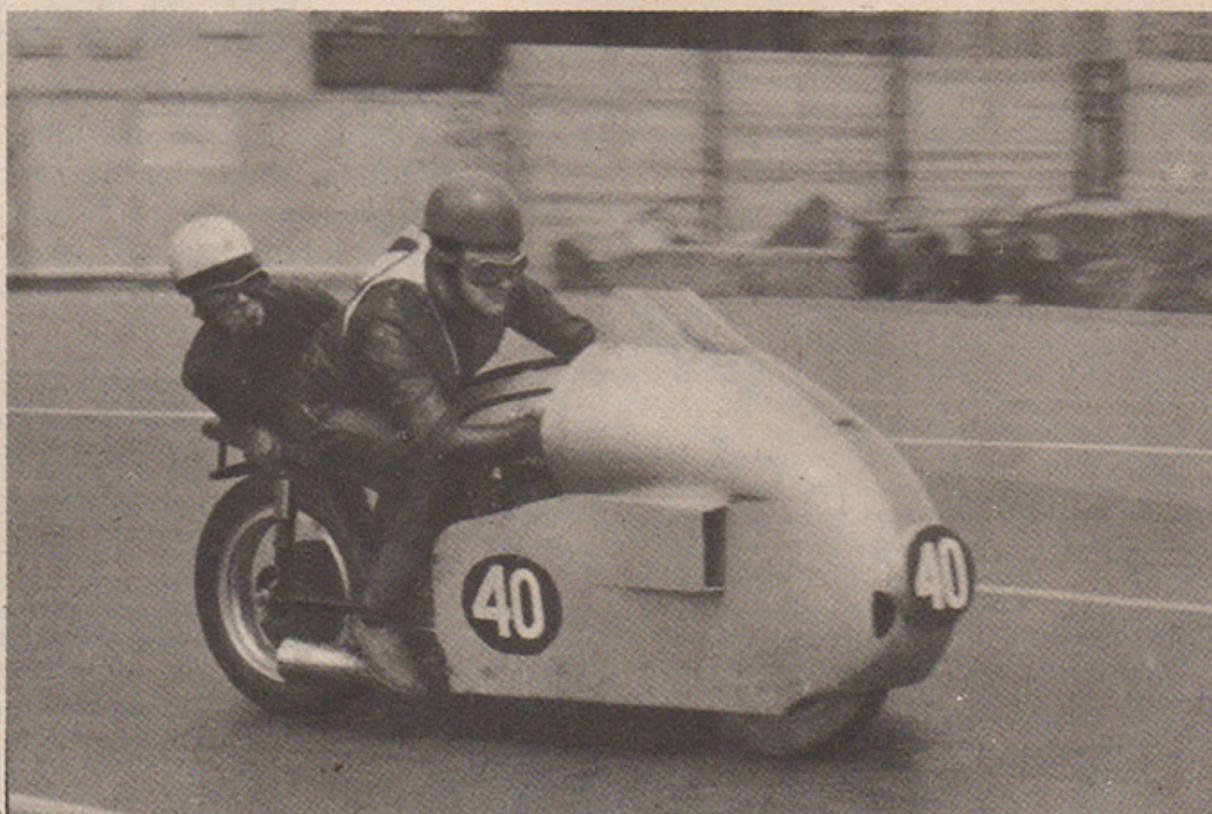
Jacques Drion débuta dans les compétitions motocyclistes en 1947 en participant aux Prix de Paris qui se disputaient au Bois de Boulogne. Après une brève incursion au cours de la saison 1948-1949 dans le domaine du moto-cross, Jacques Drion revint à la vitesse en 1950 courant indifféremment en solo et en sidecar avec une Norton Manx simple A.C.T. En 1951, il s'associa avec M^{lle} Inge Stoll qui fut le premier passager féminin à affronter les Grands Prix Internationaux. Remarqué par Eric Oliver, il entra dans l'équipe de celui-ci en 1952.

Les enseignements du « maître » profitèrent à l'élève, car Jacques Drion remporta trois Grands Prix dont celui d'Hockenheim cette année-là. Il s'adjugea en outre le titre de champion de France de la catégorie terminant troisième au classement final du championnat du Monde : le seul Français qui ait réussi cet exploit.

Il serait trop long d'énumérer toutes les victoires et les places d'honneur de ce sympathique pilote qui remporta en outre le championnat de France en 1954 et 1956, après une magnifique saison sur B.M.W. Mais cette infidélité de marque fut passagère et Jacques revint en 1957 à la Norton. Cette saison qui devait être la dernière le vit remporter le Grand Prix de Finlande. De même le titre de champion de France 1958 lui est pratiquement acquis. Jacques Drion disparaît à trente-sept ans, mais nous garderons toujours le souvenir de ce coureur qui ne comptait que des amis.

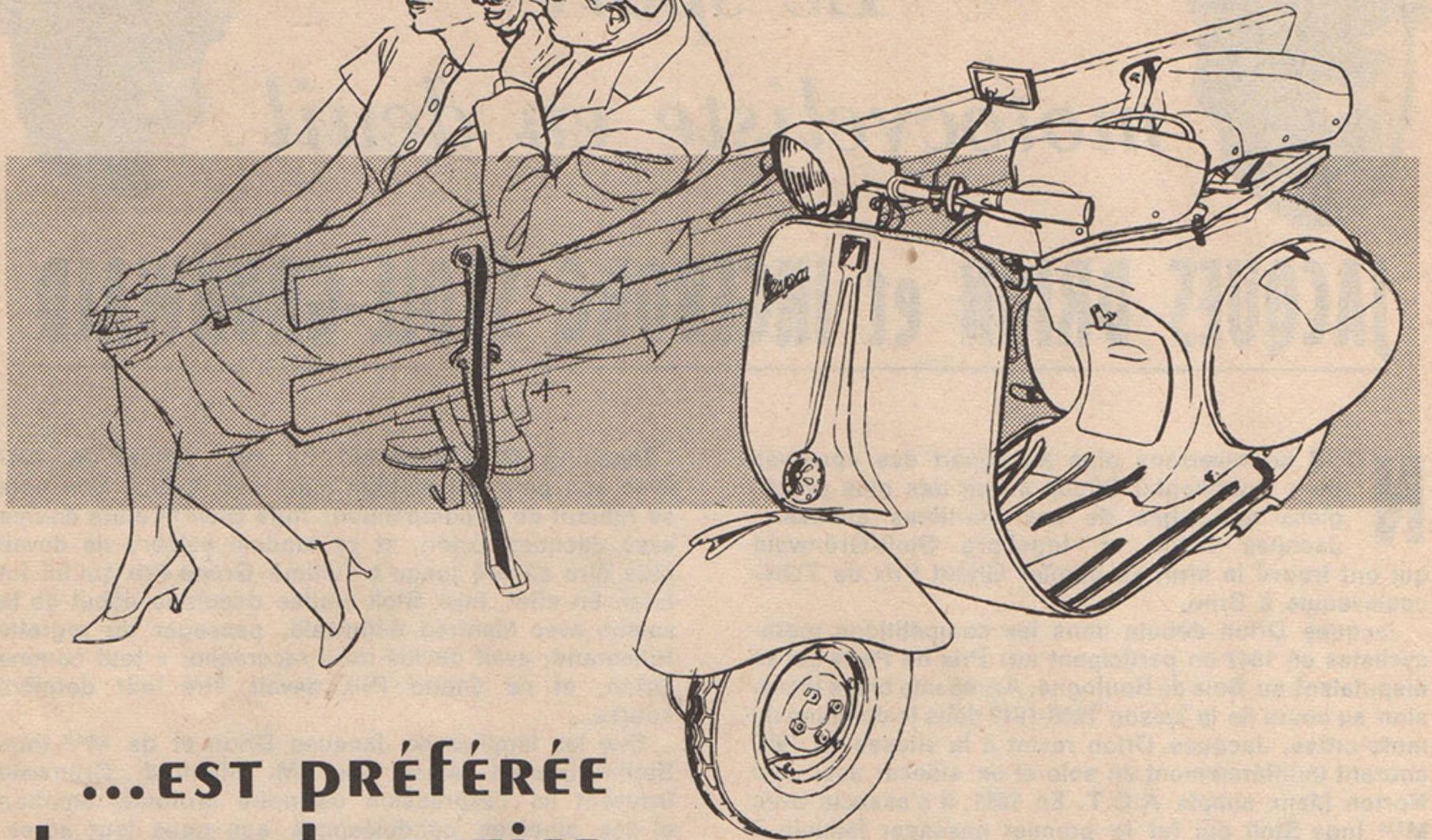
Ingeborg Stoll-Grünwald fit ses débuts en 1947 avec son père qui montait alors une N.S.U. Son père se retirant de la compétition, Inge Stoll fit alors équipe avec Jacques Drion, et ce tandem célèbre ne devait plus être séparé jusqu'à l'ultime Grand Prix qui lui fut fatal. En effet, Inge Stoll mariée depuis le début de la saison avec Manfred Grünwald, passager du regretté Hillebrand, avait décidé de « raccrocher » tout comme Drion, et ce Grand Prix devait être leur dernière course...

Que les familles de Jacques Drion et de M^{me} Inge Stoll-Grünwald ainsi que M. Manfred Grünwald trouvent ici l'expression de notre profonde émotion et des sincères condoléances que nous leur adressons au nom de « Motocycles » et de tous les sportifs.



A.P.

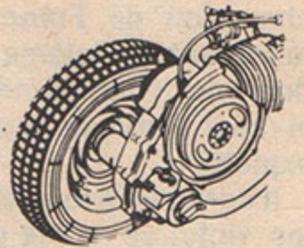
LA plus jolie...



...EST PRÉFÉRÉE DU MONDE ENTIER

LA PLUS ÉCONOMIQUE. D'une consommation (2 L. 5/100 Kms) et d'un entretien infimes, la VESPA, à caractéristiques égales, a le prix kilométrique le plus bas,

LA PLUS CONFORTABLE. La technique VESPA s'inspire de l'automobile. Coque autoporteuse. La suspension avant et arrière, à ressorts à flexibilité variable avec amortisseurs hydrauliques, assure un confort parfait au conducteur et à son passager.

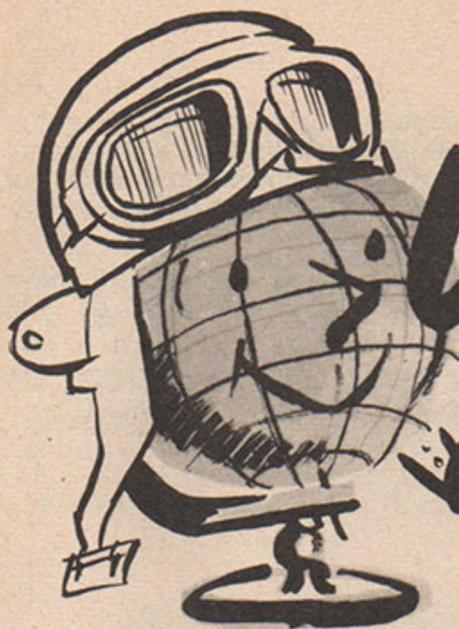


LA PLUS ROBUSTE ET LA PLUS NERVEUSE. La transmission est en prise directe du moteur à la roue (ni arbre, ni chaîne, toujours délicats). Aucune énergie gaspillée, solidité à toute épreuve. C'est pourquoi la VESPA est si nerveuse au départ et si brillante aux reprises.

★ **GARANTIE TOTALE** VESPA est le premier constructeur qui fait bénéficier sa clientèle d'une garantie totale et réelle : preuve de la supériorité de sa fabrication.

**RETOUR AUX PRIX
DE 1955**
Scooter 125 cc : 134.600 Fr.
Scooter 150 cc : 162.500 Fr.
+ taxe locale

CONFORT • ÉCONOMIE • ÉLÉGANCE • SÉCURITÉ



La Motocyclette dans le Monde

LE DENYEN

A l'heure où l'Europe se cherche, où l'on essaie — avec combien de difficultés encore — de fondre en un tout harmonieux les diverses économies nationales, de réorganiser le marché européen au mieux des intérêts d'une collectivité supra-nationale imposée par l'histoire, à l'heure — pour tout dire — où le Marché commun est à l'ordre du jour, il est assez logique de vouloir connaître quelle serait la position de notre pays dans cette communauté nouvelle pour le secteur qui nous intéresse au premier chef : celui de l'industrie motocycliste.

Pour cela, la méthode la plus indiquée consiste à analyser — ne serait-ce que fort succinctement — les productions des pays directement intéressés par cette nouvelle politique économique, pays qui se trouvent être justement les plus importants producteurs dans notre secteur, et parmi lesquels nous trouvons l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie et — naturellement — la France.



en France

LE CYCLOMOTEUR EST ROI

C'EST d'ailleurs par la France que nous commencerons notre tour d'horizon puisqu'il se trouve que, du point de vue numérique, notre industrie est la plus forte du monde. Signe caractéristique de la production française : le cyclomoteur domine — et de fort loin — les autres catégories. Mieux encore : alors que motocyclettes, vélomoteurs et scooters connaissent une régression plus ou moins accentuée, le cyclomoteur continue pour sa part à progresser bien que ses progrès soient très ralentis par rapport à ceux qu'il accomplissait il y a encore quelques années.

Quoi qu'il en soit, sur 1 000 véhicules construits en France en 1957 nous trouvons sensiblement 820 cyclomoteurs, 90 scooters, 80 vélomoteurs et... 10 motocyclettes (plus de 125 cm³). Ces chiffres sont — on le voit — très éloquentes. Et ils le seront encore beaucoup plus si nous nous reportons quelques années en arrière (très exactement en 1954) où nous trouvons alors, toujours pour 1 000 véhicules, 680 cyclomoteurs, 175 vélomoteurs, 100 scooters et 40 motocyclettes. L'évolution de notre production est donc très nettement marquée, surtout si l'on considère en

outre que l'importance des cyclomoteurs ne s'est pas accrue seulement en valeur relative — par rapport aux autres catégories de deux-roues — mais aussi en valeur absolue, dépassant les 900 000 unités en 1957!

Le trait caractéristique de cette évolution, c'est de toute évidence le recul de plus en plus accentué de la production motocycliste proprement dite, c'est-à-dire de la production de motos de plus de 125 cm³. Le but de cet article n'étant pas de rechercher les causes — fort nombreuses et fort complexes — de cette désaffection de la clientèle, mais seulement d'enregistrer des résultats, nous nous contenterons de dire à ce sujet que les industriels français — à tort ou à raison — ont misé sur le cyclomoteur en cet après-guerre et qu'ils semblent bien avoir gagné la partie sur ce plan. L'industrie française du cyclomoteur est en effet de loin la plus importante dans le monde et des marques comme Motobécane et Solex ont une production qui fait rêver de nombreux concurrents étrangers (à elles deux, 60 % environ de la production totale de cyclomoteurs en France).

Les scooters et les vélomoteurs ont connu ces dernières années des fortunes diverses, mais ils ont été également touchés par des décisions gouvernementales fort sévères (permis de conduire, réduction du crédit, taxe à la valeur ajoutée, assurance obligatoire), décisions qui ont précipité le recul de la production des vélomoteurs et qui ont sans aucun doute déterminé celui de la production des scooters.

Si nous voulons parler « cylindrée », en dehors de toute classification officielle, nous constatons que les 125 cm³ dominent, et de fort loin, le marché. Sur 1 000 motocyclettes construites (à l'exclusion donc des cyclomoteurs et des scooters) nous trouvons approximativement 660 machines de 125 cm³ pour 220

de 50 à 100 cm³, 96 de 175 cm³, 9 de 250 cm³, 5 de 500 cm³, 4 de 750 cm³, 3 de 200 cm³ et 3 de 350 cm³.

Bien entendu si nous faisons intervenir les scooters, cette domination des 125 cm³ serait encore bien plus marquée, puisque pour 1 000 scooters construits en 1957, 760 environ étaient des 125 cm³, 130 des moins de 100 cm³ et 110 des 150 cm³.

Voici donc tracé le tableau de la production française, tableau qui nous permet de conclure que :

— La production française est de plus en plus placée sous le signe du cyclomoteur ;



en Italie

LE SCOOTER MALGRÉ TOUT...

QUE l'Italie soit le pays du scooter, voilà qui ne peut être fait pour nous étonner puisque ce sont nos voisins qui ont les premiers assuré le succès de ce nouveau deux-roues qui devait — en cet après-guerre — modifier sensiblement les conceptions classiques des constructeurs de motocyclettes.

Bien qu'il soit difficile de connaître avec exactitude la place du scooter dans la production italienne (les statistiques ne font état chez nos amis transalpins que des catégories de cylindrée), on peut tout de même obtenir une approximation suffisante en tenant compte du fait que pratiquement Vespa et Lambretta représentent plus de 95 % de la production scootériste italienne.

C'est ainsi que, reprenant le calcul déjà effectué pour la France, nous trouvons pour 1 000 deux-roues : 375 scooters environ, 280 cyclomoteurs, 230 vélomoteurs et 115 motocyclettes.

Avant d'aller plus loin, il est bon de faire remarquer que ces chiffres sont calculés sur la base des ventes effectuées en Italie. Or, en 1957, les exportations pour nos voisins n'ont pas été négligeables puisqu'elles se sont élevées à 165 000 machines

AVEC l'industrie allemande nous nous trouvons face à un problème complexe dans la mesure où plusieurs facteurs s'associent pour déterminer une situation dont l'analyse est extrêmement difficile.

D'une part, force nous est de constater que, sur le plan du marché intérieur, l'industrie allemande traverse une crise très sérieuse, crise qui se traduit non seulement par une diminution sensible des immatriculations de véhicules neufs — donc des ventes — mais qui va même beaucoup plus loin puisqu'elle éloigne de la construction motocycliste des usines que leur renommée semblait mettre à l'abri d'une telle mésaventure.

La production globale reste cependant fort importante (la seconde dans le monde, après celle de la France), et ceci parce que cette même industrie allemande s'est décidément tournée vers les marchés extérieurs. Les exportations allemandes augmentent en effet d'année en année, non seulement en valeur relative (c'est-à-dire par rapport au volume global de la production nationale) mais aussi en valeur absolue. C'est ainsi qu'en 1957 le chiffre des exportations atteignait plus de 40 % de la production globale (contre 28 % en 1956) soit 272 000 machines environ.

Quelle est la structure de la production allemande ? Reprenons

— La régression de la motocyclette proprement dite s'accroît d'année en année et s'accompagne maintenant d'un recul assez net de la production scootériste, régression et recul qui ne sont certainement pas dus uniquement à des raisons contingentes ;

— Enfin la cylindrée la plus appréciée dans notre pays (sans tenir compte des cyclomoteurs) reste celle de 125 cm³.

Rappelons que la production globale pour l'année 1957 a été de 1 108 000 véhicules environ.

environ, ce qui représente un peu plus de 30 % de la production globale. D'ailleurs, ce qui caractérise le marché italien pour ces dernières années, c'est justement une augmentation continue des exportations, augmentation à laquelle correspond en revanche une diminution des ventes sur le marché intérieur. Pour fixer les idées voici quelques chiffres : en 1955, 436 000 véhicules immatriculés en Italie et 88 000 véhicules exportés ; en 1956 ces chiffres passent respectivement à 383 000 et 100 000 ; enfin en 1957, ils deviennent 374 000 et 165 000.

Nous ne connaissons malheureusement pas la « nature » des deux-roues exportés, mais il y a tout lieu de croire que, dans ce domaine encore, les scooters doivent occuper d'assez loin la première place ce qui ne modifierait donc pas les conclusions auxquelles nous sommes arrivés en analysant les ventes en Italie même.

En ce qui concerne la répartition par cylindrées, et sans tenir compte des exportations, nous constatons qu'en 1957 sur 1 000 deux-roues fabriqués, 280 avaient une cylindrée de 50 cm³, 365 de 51 à 125 cm³, 350 de 126 à 200 cm³ et... 5 seulement de plus de 200 cm³.

Avant d'en terminer avec l'Italie nous remarquerons encore qu'en ce qui concerne les scooters, les 125 cm³ sont nettement moins nombreux que les 150 cm³ (dans la proportion de 5 contre 8) et que les cylindrées qui sont les plus touchées par le recul de la production sont celles qui vont de 51 à 125 cm³ et celles de plus de 200 cm³.

Concluons donc pour l'industrie italienne :

— Marché intérieur en faible régression, mais par contre développement important des exportations ;

— Construction plus également répartie qu'en France, aucune catégorie ne dominant vraiment, mais avantage tout de même au scooter et confirmation des 175 cm³.



en Allemagne

TOUT POUR L'EXPORTATION

encore une fois notre petit calcul. Pour 1 000 machines construites en 1957, nous trouvons approximativement 780 cyclomoteurs, 140 scooters, 55 motos de plus de 125 cm³ et 25 vélomoteurs de 51 à 125 cm³. Ainsi donc nous sommes en présence encore une fois d'une domination très nette du cyclomoteur, comme en France. Certaines différences existent pourtant si nous analysons la répartition de la production par cylindrées.

En effet s'il faut enregistrer un recul général de la production motocycliste proprement dite (et scootériste aussi d'ailleurs), il faut tout de même remarquer que certaines cylindrées sont touchées plus que d'autres. C'est ainsi que l'on peut parler

d'un véritable effondrement des 125 cm³ dont la production en 1957 est inférieure de plus de 60 % à celle de 1956. On peut dire la même chose pour les 200 cm³, les 250 cm³. Par contre 175 et 350 cm³ accusent un recul beaucoup moins accentué, et les 100 cm³ connaissent un regain de faveur auprès de la clientèle allemande. Il convient de dire, ici, qu'un régime de taxes très spécial n'est pas sans influencer sur la structure de la demande de la clientèle d'outre-Rhin.

Ceci donne donc une idée de l'évolution de la production. Pour 1957, et en ne comptant que les motocyclettes, sur 1 000 machines construites on trouvait sensiblement 310 motos de 150 ou 175 cm³, 285 de 250 cm³, 150 de 100 cm³, 125 de 200 cm³, 95 de 125 cm³, 20 de 350 cm³ et 15 de 500 cm³ et plus.



en Angleterre

PROGRESSION GÉNÉRALE

ABORDER le problème de la production anglaise, en chiffres, est toujours extrêmement compliqué car nos voisins d'outre-Manche sont plus que discrets dès qu'il s'agit de communiquer des renseignements précis sur ce sujet. Cependant, par regroupements, il est tout de même possible de se faire une idée de la structure générale de leur production et de son évolution, mais les chiffres que nous donnerons ci-dessous seront — dans ces conditions — très approximatifs.

La Grande-Bretagne est par excellence le pays de la grosse cylindrée : tout amateur de motocyclette le sait. C'est aussi un pays traditionaliste par nature. Ces deux arguments expliquent sans doute pourquoi les industriels anglais ne se sont pas immédiatement lancés sur les traces de leurs collègues du continent lorsque ces derniers firent — en quelques années — le succès du scooter et du cyclomoteur.

Pourtant, il eût été inconcevable que ce succès ne finisse pas par imposer, même aux Anglais, de nouvelles conceptions en matière de construction motocycliste. D'autant plus que la clientèle anglaise n'est pas indifférente aux « charmes » de ces conceptions venues du continent. Nous n'en voulons pour preuve que la bataille pacifique que se livrent actuellement en Angleterre de nombreuses marques continentales de cyclos et scooters (parmi lesquelles — soulignons-le avec plaisir — quelques marques françaises et non des moindres) pour imposer leur production et que la réaction assez vive des constructeurs anglais s'intéressant brusquement à un domaine qui, jusqu'à

En résumé :

— Crise du marché intérieur allemand, crise dont les conséquences sont assez sérieuses pour contraindre certaines usines à renoncer à la construction de deux roues et pour pousser certaines autres à rechercher des solutions de repli, comme, par exemple, la construction de voiturettes, ces dernières connaissant outre Rhin un succès certain ;

— Malgré cette crise, et en partie à cause de cette crise, la production allemande accroît son emprise sur les marchés extérieurs. Un très important effort — payant — est fait en faveur de l'exportation.

— En Allemagne, comme en France, c'est le cyclomoteur qui représente l'essentiel de la production.

présent, leur semblait secondaire. Ne voyons-nous pas depuis un certain temps des usines qui ne s'étaient jamais intéressées de construction motocycliste, « sortir » des scooters plus ou moins originaux ?

Ceci dit, revenons-en à la production anglaise. Contrairement à ce qui s'est passé sur le continent, on note en Grande-Bretagne, en 1957, une progression assez sensible de la production, accompagnée d'ailleurs d'une augmentation des importations.

Avoir des idées précises sur la répartition de la production par catégories est, nous l'avons dit, assez difficile. Sous toutes réserves, nous pouvons pourtant écrire que, pour 1 000 deux-roues fabriqués en 1957, nous trouvons sensiblement 420 motocyclettes dont la cylindrée ne dépassait pas 150 cm³, 295 motocyclettes de plus de 150 cm³, 170 scooters de toutes cylindrées et 115 cyclomoteurs.

Ceci pour la production. En ce qui concerne les exportations, la situation de l'industrie anglaise est nettement moins favorable puisqu'elle enregistre un recul assez net (30 % environ) par rapport à l'année précédente. Dans ce domaine, la Grande-Bretagne subit directement les effets des efforts combinés de l'Allemagne et de l'Italie pour intensifier leurs exportations, et les petites et moyennes cylindrées continentales font maintenant une concurrence directe et efficace à la traditionnelle grosse cylindrée anglaise.

Résumons-nous :

— La Grande-Bretagne reste le seul pays où la grosse cylindrée occupe encore une place de choix dans la production.

— Cyclomoteurs et scooters, malgré des conditions défavorables, gagnent du terrain et les industriels anglais commencent à se préoccuper très sérieusement d'un phénomène qui les laissait indifférents il y a encore quelques années. S'ils ne veulent pas courir le risque de voir s'imposer chez eux des constructeurs continentaux, il leur faut reviser en grande partie leur politique passée.

— Si, en 1957, la demande sur le marché intérieur s'est accrue, par contre les exportations anglaises ont connu un recul assez important.

ET LES AUTRES PAYS EUROPÉENS ?

FRANCE, Allemagne, Italie et Grande-Bretagne représentent évidemment l'essentiel de la production motocycliste européenne. Mais d'autres pays encore ont leur mot à dire, bien qu'en fait il s'agisse plutôt de pays pour lesquels la motorisation est plus un problème d'importations que de construction. Quelques-uns peuvent cependant prétendre jouer un rôle dans le concert des « grands » : c'est le cas de la Hollande, par exemple, qui a construit en 1957 plus de 180 000 deux-roues (presque exclusivement des cyclomoteurs, certains étant construits sous licence comme Vélosolex et Motobécane),

c'est le cas aussi de l'Autriche qui avec une production de 170 000 véhicules, dont beaucoup sont destinés à l'exportation, est souvent un rival dangereux pour les nations industriellement plus fortes, c'est le cas encore de la Suède dont la jeune industrie prend des forces chaque année : 100 000 motocyclettes en 1957.

Une autre jeune industrie dont l'essor est lié plus particulièrement à l'industrie italienne, c'est celle de l'Espagne pour laquelle nous ne possédons malheureusement aucun chiffre.

Pour nous faire une opinion relative de ce qu'est un marché

d'exportation, nous allons étudier les importations belges en 1957. La Belgique est en effet un pays où la motorisation connaît un succès important et dont la production nationale est trop réduite pour satisfaire les besoins de la clientèle. C'est ainsi qu'en 1957, la Belgique a importé environ 57 000 machines dont 46 000 cyclomoteurs, 6 150 scooters, 4 300 motocyclettes et 215 vélomoteurs.

Son fournisseur le plus important, c'est l'Allemagne avec sensiblement 26 800 machines, devançant les autres pays dans toutes les catégories. Vient ensuite la Hollande avec 18 200 machines (dont 17 800 cyclomoteurs), puis l'Italie avec 4 900 machines (surtout des scooters : 2 700 environ), puis l'Autriche avec 4 600 machines (surtout des cyclomoteurs : près de 4 000). Nous trouvons assez loin derrière, la Tchécoslovaquie avec environ 800 motocyclettes, la Grande-Bretagne avec 450 machines, la France avec 430. Et puis encore la Hongrie, les Etats-Unis, etc.

On voit que l'Allemagne domine d'assez loin les autres pays.

Mais les marchés européens ne sont pas les seuls à intéresser les constructeurs. Il n'est pas sans intérêt de savoir par exemple que près du quart des exportations britanniques prend la direction des Etats-Unis, que l'Australie, l'Afrique du Sud, les Indes figurent parmi les principaux clients de la Grande-Bretagne.

L'Italie, par ailleurs, est le principal fournisseur des Etats-Unis (30 % des importations des U.S.A. en 1957) devançant l'Allemagne (27 %).

LA FRANCE

a encore beaucoup à faire

QUELLES conclusions devons-nous tirer de cette rapide étude? Deux pays actuellement ont compris qu'il était de leur intérêt de pousser au maximum leurs exportations : il s'agit de l'Allemagne et de l'Italie. Dire que leurs gouvernements respectifs font de leur mieux pour aider des industries qui peuvent apporter des devises précieuses ne suffit pas pour expliquer les succès très probants qu'elles remportent à l'étranger. En fait, nous croyons plutôt que les constructeurs allemands et italiens, placés devant un marché intérieur qui refuse d'absorber leur production, ont su se tourner avec décision vers des débouchés extérieurs et ont obtenu en conséquence des succès incontestables. Allemands et Italiens (et aussi les Anglais qui sont des exportateurs par tradition) sont donc fort bien placés pour figurer demain dans un éventuel Marché commun, et ce d'autant plus que leurs ambitions ne sont pas les mêmes. L'Allemagne a pour elle ses machines sérieuses, techniquement fort bien pensées, réalisées avec un soin méticuleux : gage de durée et de sécurité. L'Italie a pour elle la gloire sportive qui s'attache à chacune de ses marques, la personnalité attachante de sa production, le brio d'une construction semi-artisanale pleine d'allure et d'élégance. L'Angleterre garde le prestige de ses grosses cylindrées, l'avantage incontestable d'être le dernier bastion de la tradition motocycliste durable et traditionnelle.

Et la France? A quelle part peut-elle prétendre dans le concert des grands pays producteurs de motocyclettes? Voilà une question à laquelle il est bien difficile de répondre. En fait notre industrie occupe une place à part : jusqu'à présent, en effet, le marché intérieur français s'est révélé assez riche pour absorber la production de nos usines. Les problèmes d'exportation

La France, dont les exportations sont encore extrêmement réduites, a pour principal client... la Grande-Bretagne, exception faite naturellement pour les territoires d'outre-mer.

L'Allemagne, nous venons de le voir, est l'un des principaux fournisseurs des Etats-Unis. Mais dans le domaine du cyclomoteur (65 % des exportations totales) son principal client est l'Angleterre.

Enfin, sortant un peu du cadre que nous nous étions tracé au début de cet article, il ne nous semble pas possible de passer sous silence le développement extraordinaire de l'industrie motocycliste japonaise, développement qui pourrait amener le Japon à être bientôt un concurrent extrêmement dangereux pour les industries européennes. En 1956 la production japonaise s'élevait à plus de 350 000 machines dont 80 000 scooters. Lorsque l'on pense dans quelles conditions le Japon se trouvait au lendemain de la guerre mondiale, on ne peut qu'être étonné par la vitalité dont fait preuve aujourd'hui son industrie. Derrière la France et l'Allemagne, le Japon doit occuper maintenant la troisième place mondiale — plus ou moins à égalité avec l'Italie — dans le concert des constructeurs de motocyclettes. C'est un exploit qu'il fallait souligner, même si pour le réaliser le Japon s'est souvent contenté de copier les techniques de construction de la vieille Europe. Il n'est peut-être pas inutile de souligner que le Japon, en 1957, a exporté aux Etats-Unis plus de machines que la France...

ne se posaient donc pas pour nos constructeurs d'une façon aussi immédiate que pour leurs concurrents étrangers. Aujourd'hui cependant, la situation est modifiée et ceci pour deux raisons :

D'une part, il semble bien que, sans même parler de saturation, les difficultés internes provoquées par les mesures prises par nos gouvernants à l'encontre des deux-roues aient créé en France une situation de mévente dont de nombreux constructeurs ont eu à souffrir;

— D'autre part, il convient de ne pas oublier que le gouvernement actuel n'a rapporté les mesures prises par ses prédécesseurs qu'à la condition expresse que nos constructeurs s'engagent à faire un effort exceptionnel en ce qui concerne l'exportation.

Chaque industriel français a en mains beaucoup plus de documentation que nous pour déterminer quelle est la meilleure voie à suivre pour obéir aux directives gouvernementales. Aussi n'est-il pas question pour nous de leur donner des conseils. Tout au plus pouvons-nous donner un avis, dicté par ce que nous venons d'analyser ensemble : il nous semble que dans le domaine du cyclomoteur utilitaire la France — dont la « puissance » de construction ne peut être niée — puisse s'imposer à ses grands rivaux étrangers. Quant à la défense du marché intérieur, c'est en améliorant sa propre production de motos de 125 et de 175 cm³ que notre industrie peut prétendre s'opposer à une concurrence qui se révèle comme devant être particulièrement redoutable. De grands pas dans cette direction ont déjà été accomplis par quelques-uns de nos plus importants constructeurs. Puissent-ils faire preuve de persévérance...

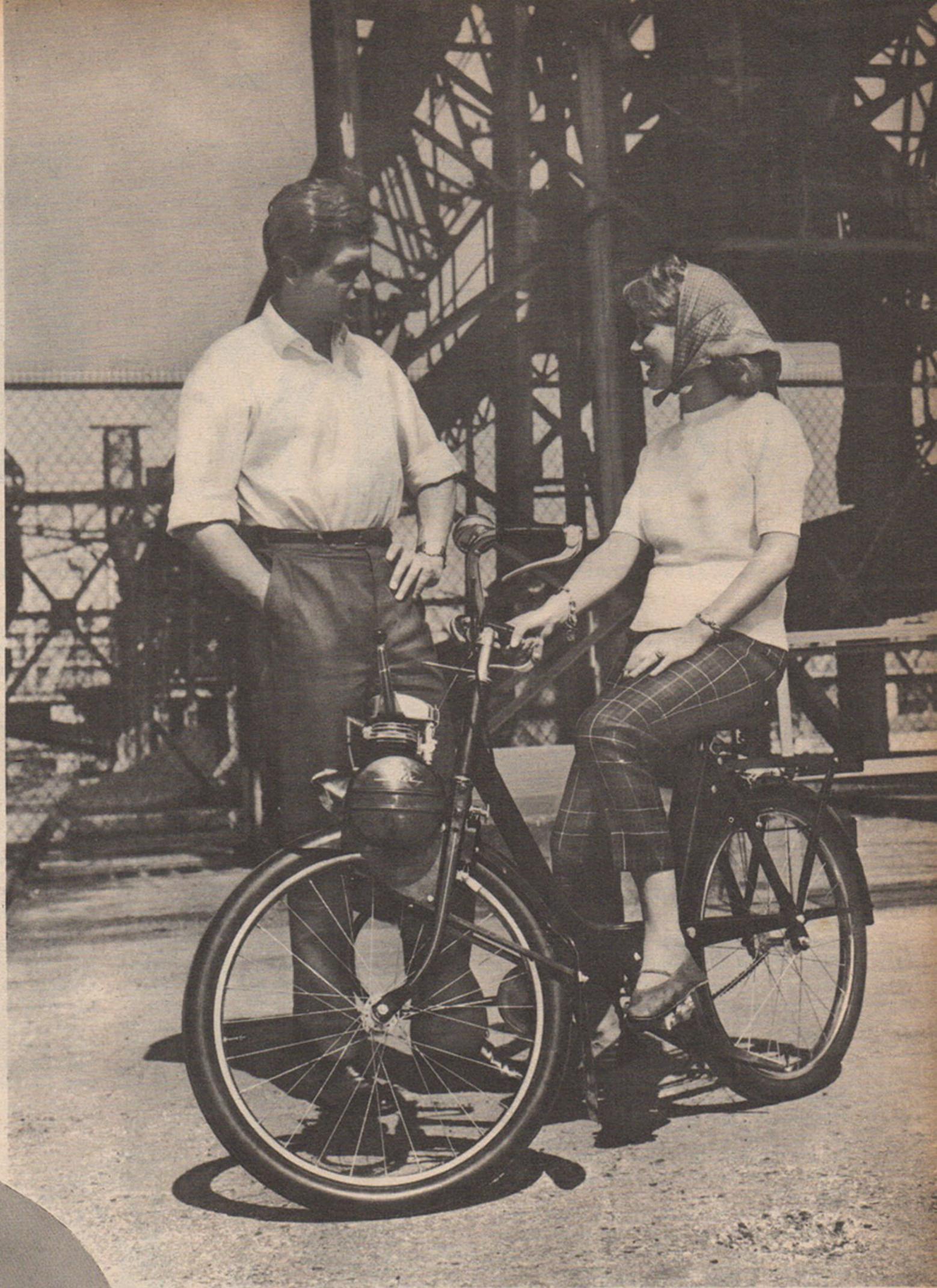
Pierre COSTE.

N.D.L.R. — Rappelons que ces chiffres sont approximatifs dans la mesure où les statistiques qui nous parviennent de chaque pays sont conçues suivant des critères différents ; parfois la production est répartie par cylindrée sans tenir compte des catégories, parfois au contraire elle est répartie par catégorie sans tenir compte des cylindrées.

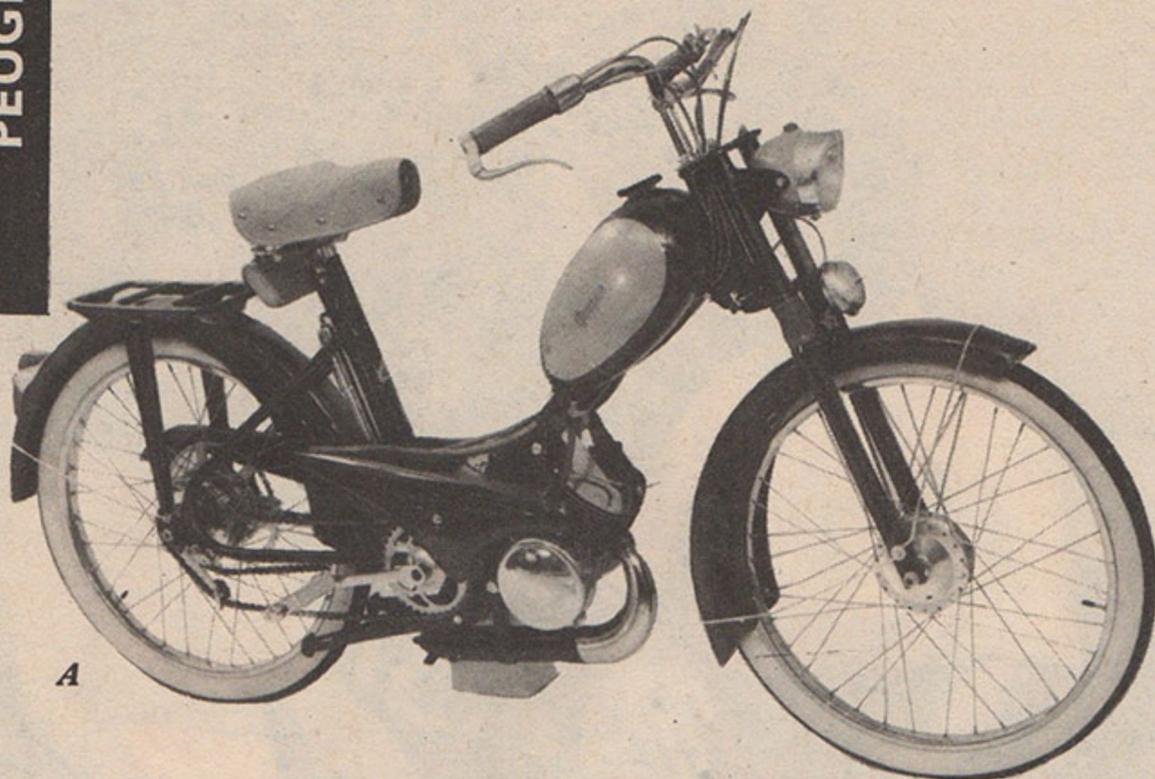
	Production 1957	Pour 1 000 machines			
		Cyclomoteurs	Vélomoteurs	Motocyclettes	Scooters
France	1 100 000	820	80	10	90
Italie	540 000	280	230	115	375
Allemagne	645 000	780	25	55	140
Angleterre	175 000	115	420	295	170

MOTOCYCLES
et SCOOTERS

N° SPÉCIAL
SALON
1958



La
PRODUCTION
française



chaussée ou l'effort demandé à la machine.

BB 1 GL.

Le principe de l'embrayage automatique Peugeot Centri est relativement simple : il s'agit d'utiliser les propriétés de la force centrifuge pour faire bloquer par une poudre métallique enfermée dans une cloche solidaire du vilebrequin, un disque ondulé solidaire de la transmission.

Pratiquement, le fonctionnement de cet embrayage se décompose de la façon suivante :

- mise en marche du moteur (automatique à 5 km/h) ;
- démarrage sans le secours des pédales ;
- accélérations, décélérations et côtes. Le dispositif se comporte alors comme un ensemble « multivitesse » toujours automatique ;
- arrêt avec débrayage complet.

Le moteur du BB 1 a une cylindrée de 49 cm³ et la transmission finale est à chaîne. Les gaz sont commandés par poignée tournante au guidon.

Le réservoir de carburant est d'une contenance de 5 l.

En ce qui concerne la partie cycle, le cadre est un berceau monotube largement ouvert. Pas de suspension arrière mais fourche télescopique à l'avant. Freins avant et arrière à tambours, pneus de 23 x 2.

BB 2 (et modèle luxe BB 2 L).

Ce cyclomoteur est doté d'un bloc moteur 49 cm³ deux temps et d'une boîte de vitesse à deux rapports commandés par poignée tournante au guidon. La transmission est à chaîne. Allumage et éclairage par un volant magnétique.

La présentation extérieure générale est similaire à celle du BB 1 mais le modèle Luxe (BB 2 L) possède une fourche oscillante avec amortis-

NOUS trouvons avec cette marque une gamme absolument complète, puisque comprenant les diverses catégories des deux roues à moteurs et un triporteur utilitaire. Les cylindrées représentées sont : 50, 100, 125, 175, 250 et 350.

La firme de Beaulieu peut ainsi s'adresser à la totalité des usagers des deux roues, d'autant que chaque catégorie possède souvent de nombreux modèles à des prix échelonnés. Un effort tout particulier a été fait cette année sur le cyclomoteur, sans toutefois perdre de vue les vélomoteurs et les motocyclettes légères.

CYCLOMOTEURS

« BIMA » (entraînement par galet.)

Trois modèles figurent dans cette série : Standard, Luxe et Grand Luxe. Possédant des caractéristiques communes quant à la partie mécanique, ils se différencient par le dessin du cadre et certains accessoires ou compléments.

Le moteur des « BIMA » est un bloc Peugeot, de 49 cm³ de cylindrée, deux temps, à cylindre horizontal placé sous le pédalier. L'entraînement est à galet. Un dispositif assure la pression constante du galet sur la bande de roulement du pneu. Une commande unique assure le réglage des gaz et le fonctionnement du décompresseur et le volet d'air du carburateur est actionné par un levier au guidon. Le réservoir est d'une contenance de 3 litres. Les pneus sont de dimensions 600 x 50 B.

— BIMA « Standard ». L'allure générale est celle d'une bicyclette à cadre renforcé. Pas de suspension, cadre berceau, freins AV et AR système Cantilever. Ce modèle est vo-

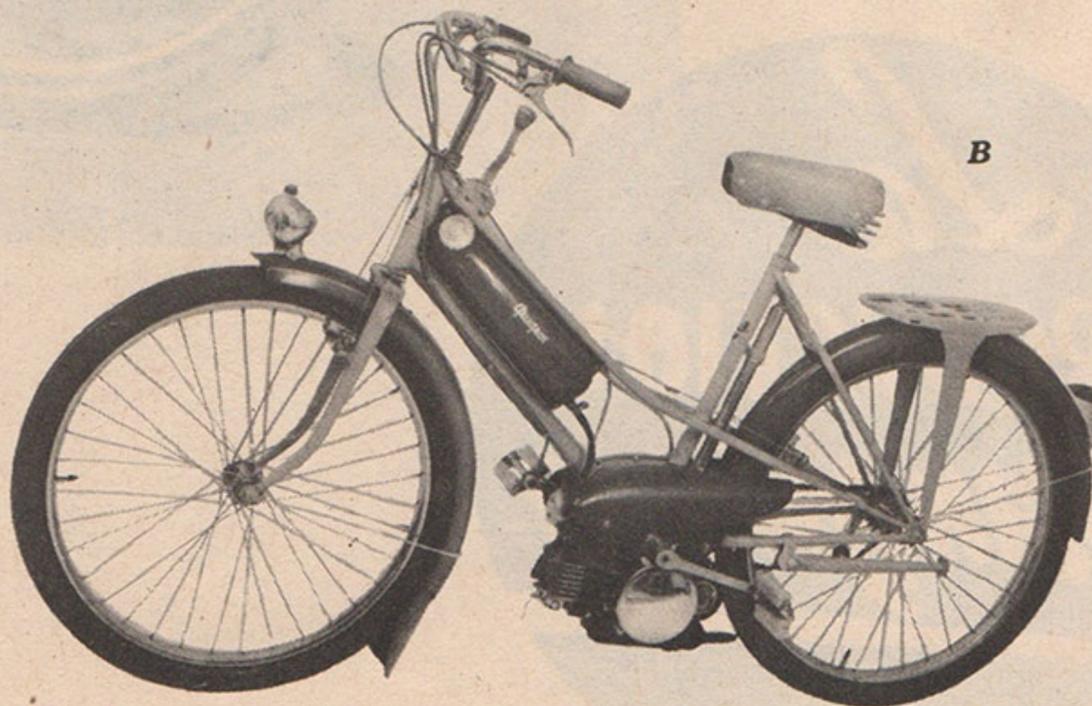
lontairement dépouillé en raison de son faible prix de vente.

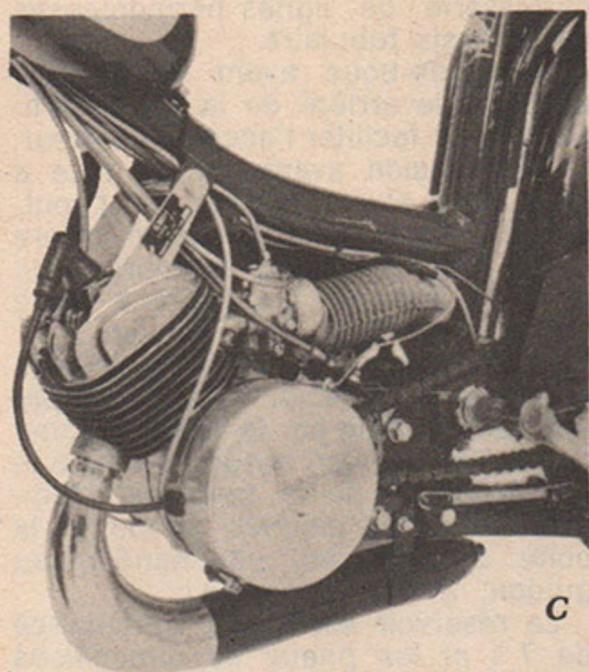
— BIMA « Luxe ». Même cadre, mais fourche avant télescopique et deux freins tambour.

— BIMA « Grand Luxe ». Cadre berceau monopoutre, réservoir de 3,5 l, pneus de 23 x 2. La fourche avant est également télescopique et les freins à tambours.

BB (entraînement par chaîne).

Dans cette série, deux modèles principaux respectivement dotés d'un moteur monovitesse et d'un deux vitesses. Le monovitesse est équipé de l'embrayage automatique Peugeot-Centri, permettant le débrayage absolu à l'arrêt, la reprise sans action des pédales et le changement progressif de la vitesse suivant le profil de la





moyeux gros corps dural. Le réservoir est d'une contenance de 6 litres et la machine est livrée réglementairement équipée (compteur, avertisseur électrique, etc.).

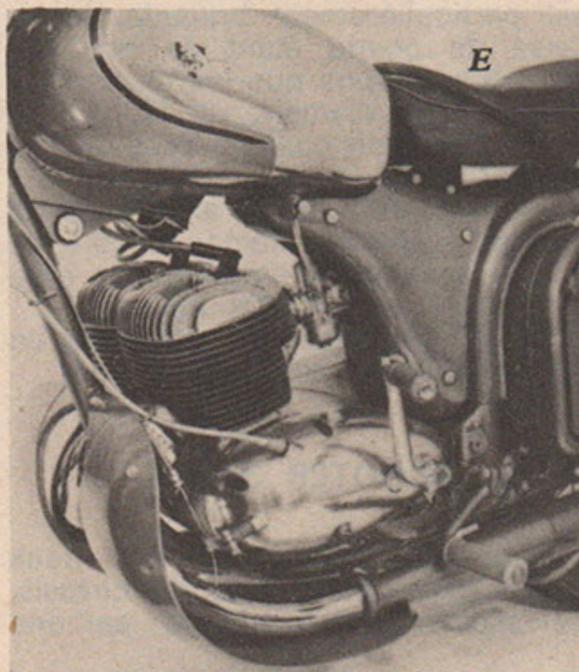
98 GL (modèle sport) 100 cm³.

Le moteur et la transmission restent identiques au modèle précédent mais ce cyclomoteur est présenté avec un cadre monotube fermé et possède, outre une fourche avant télescopique, une suspension arrière oscillante. Les pneus sont de dimensions 16 x 2,75. Réservoir de 10 litres et selle biplace.

Le dessin de cette « petite moto » est particulièrement heureux.

57 TA et 57 TS 125 cm³ trois vitesses.

Ces deux modèles constituent les machines utilitaires, véritables véhicules de trajet, de prix modeste. Les performances sont moyennes mais il s'agit, au demeurant, de vélomoteurs sans autre prétention que d'assurer, au plus bas prix de revient kilométrique le transport quotidien d'une ou deux personnes.



Les caractéristiques communes aux deux types de cette série sont les suivantes : moteur deux temps cylindre aluminium chemisé, axe de piston monté sur aiguilles. Allumage et éclairage par volant magnétique, boîte à trois rapports. Suspension avant télescopique et suspension arrière du type coulissant. Moyeux avant et arrière de 120 mm. Le réservoir contient 11,5 litres de carburant. Phare à visière avec compteur incorporé, avertisseur électrique.

La commande des vitesses est à main sur le modèle TA et par sélecteur au pied sur le TS.

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTE QUATRE VITESSES

En raison des nombreuses caractéristiques communes existant entre les divers modèles de vélomoteurs et motos dotés de moteurs à quatre vitesses, il est plus rationnel de ne pas les dissocier les uns des autres.

Avant d'entrer dans le détail des divers types, voici les données s'appliquant (à la cylindrée près) aux modèles 56 TS, 56 TB, 176 AD, 176 TB, 176 TC 4.

Le moteur est un deux temps à cylindre chromé dont l'axe de piston est monté sur roulement à aiguille. Allumage et éclairage par volant magnétique.

La commande de la boîte à quatre rapports est effectuée par sélecteur au pied. Tous les modèles sont dotés d'une fourche télescopique à l'avant et d'une suspension arrière, tantôt coulissante, tantôt oscillante.

Les moyeux avant et arrière sont dotés de freins à tambours. Chacun des modèles possède un phare avec compteur de vitesse incorporé, un avertisseur électrique, un coffre à outil, etc.

seurs à l'arrière, un avertisseur électrique et un compteur incorporé dans le phare.

BB 2 SP (Cyclomoteur sport).

Ce modèle est destiné à satisfaire une clientèle jeune. Présenté à la Foire de Bordeaux pour la première fois, il se caractérise par son élégance et le soin apporté à sa finition.

Cette catégorie de deux roues prend, dans une certaine mesure, la relève du vélomoteur, durement frappé par l'obligation du permis A 1 et la majoration des tarifs d'assurances.

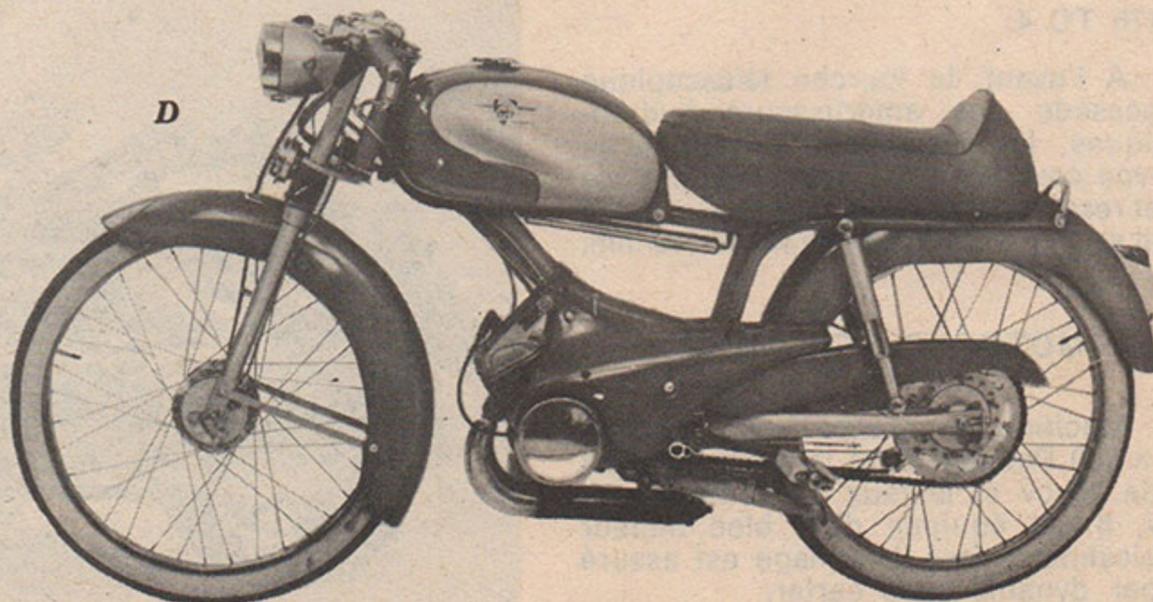
Il ne s'agit nullement d'une machine susceptible de permettre des performances poussées, mais d'une présentation luxueuse de cyclomoteur. Son moteur est un 50 cm³ deux temps, au rapport volumétrique raisonnable de 6 à 1 autorisant une vitesse de pointe de l'ordre de 55 km/h.

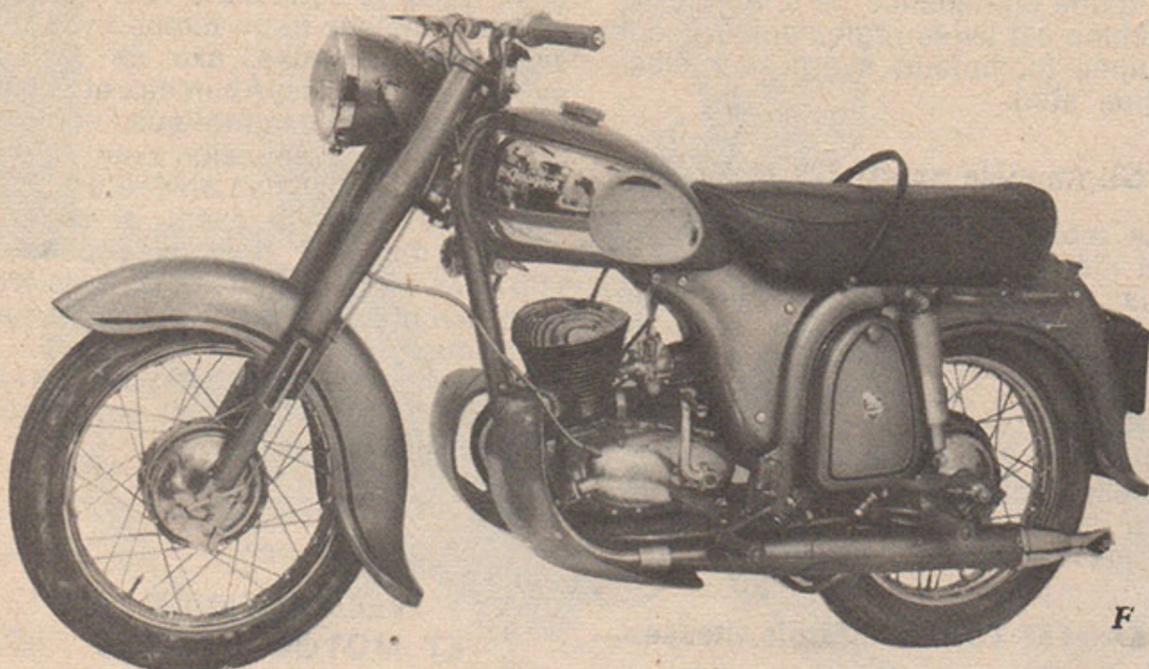
Le cadre est en gros tubes avec entretoise sur laquelle est fixé le réservoir de carburant. Un phare à visière anti-éblouissante avec compteur de vitesse incorporé, une selle double comportant dans le bec arrière un coffre à outils, un guidon surbaissé et l'émaillage rouge et gris métallisé donnent à cet intéressant modèle une allure moderne et sportive.

VÉLOMOTEURS

98 L (vélomoteur léger) 100 cm³.

Cadre monotube et moteur deux temps licence Villiers, doté d'une boîte à deux rapports. Allumage et éclairage par volant magnétique. La commande des vitesses, conjuguée avec celle du débrayage, est par poignée tournante. Gaz par poignée tournante. Pneus 600 x 65, freins tambour,



**56 TS.**

La présentation normale peut être modifiée avec pose d'un guidon étroit, d'un phare avec capotage et d'une selle double.

56 TB.

Ce modèle est conforme aux caractéristiques générales, mais possède une suspension arrière oscillante et des roues de 18 pouces. Les freins sont d'un diamètre de 130 mm au lieu de 120.

176 AD.

Freins à tambour à l'avant de 120 mm et, à l'arrière, de 170 mm. Suspension arrière réglable.

176 TB.

Toujours conforme aux caractéristiques générales, mais suspension arrière et roues de 18 pouces. Les freins ont un diamètre de 150 mm et le garde-boue arrière est articulé. Selle biplace et carburateur à cuve centrale.

176 TC 4.

A l'avant, la fourche télescopique possède des amortisseurs hydrauliques. La suspension arrière, d'un type coulissant est à tension réglable et ressorts amortisseurs. Moyeux avant et arrière à broche et freins de 170 mm.

MOTOCYCLETTE 350 CM³

Machine de classe internationale, la 350 Peugeot dont la puissance est de 16 cv et le taux de compression 7, 8 est équipée d'un bloc moteur bicylindre dont l'allumage est assuré par dynamo sous carter.

La partie cycle est constituée par un cadre simple berceau. La suspension avant est à fourche télescopique hydraulique et la suspension arrière du type oscillant avec amortisseurs hydrauliques.

D'un poids de 140 kg, cette machine est particulièrement brillante, la vitesse de pointe étant de près de 130 km/h. Notons que les freins centraux ont un diamètre de 170 mm et que le réservoir contient près de 15 l de carburant.

Les moyeux avant et arrière sont à broche, facilement démontables et la chaîne secondaire entraînant la roue est placée sous carter étanche.

La 350 Peugeot est présentée en gris métallisé, réservoir chromé.

carrosserie de lignes harmonieuses sur châssis tubulaire.

Le garde-boue avant est mobile et la partie arrière de la coque articulée pour faciliter l'accès au moteur. La suspension avant est du type à roue tirée avec anneaux de caoutchouc Neiman. La suspension arrière est à bras oscillant, toujours avec anneaux Neiman. Un coffre à outils est incorporé dans le tablier.

Le moteur est à cylindre chromé et son refroidissement est assuré par une turbine mue par le volant magnétique. Ce dernier assure l'allumage et l'éclairage de la machine. L'embrayage est à disques ferodo et la boîte de vitesses, commandée au guidon, à trois rapports.

Le réservoir est d'une contenance de 7 l et les pneus de dimensions 10 x 3,5. Ce modèle est présenté en trois coloris : bleu, crème ou corail.

A. — Le BB 1 I monovitesse, à embrayage automatique.

B. — Bima standard, à transmission par galet.

C. — Une partie du moteur : côté gauche du BB 2 L.

D. — BB 2 sport, cyclomoteur à deux vitesses.

E. — Une partie du moteur de la 350 cm³.

F. — La 175 cm³ 176 T B.

G. — Le scooter S 57 C.

SCOOTER S 57 C

Doté d'un moteur 125 cm³ deux temps placé dans l'axe du châssis, ce scooter est constitué par une



MOTOBÉCANE

CYCLOMOTEURS

DEUX modèles doivent tout particulièrement retenir l'attention. Un cyclomoteur « minimum », Mobylette à transmission galet et une machine luxueuse, d'un prix assez élevé, mais de très belle présentation, doté des perfectionnements les plus modernes.

AV 87 (modèle de luxe).

Doté d'un moteur deux temps de 49,9 cm³ (alésage 39 et course 41,8) ce cyclomoteur peut être considéré comme appartenant à la catégorie des machines destinées à prendre la relève de la catégorie « vélomoteur » durement touchée par les mesures que nous ne connaissons que trop. Les performances sont brillantes, compte tenu de la puissance relativement faible du moteur, et cette Mobylette peut convenir tant à l'usage urbain quotidien qu'au tourisme. Une vitesse de pointe de plus de 50 km/h, un embrayage automatique, une excellente suspension et une grande souplesse d'utilisation en font une machine agréable.

Le régime maximum du moteur est de 6 000 t/m, le rapport volumétrique étant de 6,5 à 1. Allumage et éclairage sont assurés par un volant magnétique. Notons que les cylindres, en aluminium, sont chromés durs, solution s'avérant à l'usage extrêmement profitable à la vie du moteur. L'embrayage est automatique (Dimoby).

Le cadre est en grande partie en

tôle emboutie, ce qui permet d'obtenir des formes agréables et de mieux profiter des possibilités offertes par l'émaillage et les chromes. Les garde-boue sont largement enveloppants.

La suspension avant est à roue poussée, l'élément de suspension étant constitué par anneaux de caoutchouc (Neiman). La suspension arrière est oscillante avec amortisseurs télescopiques.

Deux freins à tambours de fort diamètre, dont il faut noter la particulière efficacité, permettent de rouler en toute sécurité. La roue arrière est dotée d'un moyeu à broche facilitant le démontage en cas de crevaison.

Les autres modèles de cyclomoteurs restent pratiquement identiques. Ils se répartissent comme suit :

Mobylette « service » AV 32 S.

Cyclomoteur de 49 cm³ de cylindrée, moteur deux temps, alésage 39, Course 41, 8, transmission courroie et chaîne, allumage et éclairage par volant magnétique, freins avant et arrière sur jante.

Mobylette « utilitaire » AV 32 M

Mêmes caractéristiques, mais frein arrière à tambour.

Mobylette « utilitaire télescopique » AV 51.

Mêmes caractéristiques, mais fourche avant télescopique et freins avant et arrière à tambours.

Mobylette « super-standard » AV 33.

Mêmes caractéristiques que le modèle « utilitaire » AV 32 M, mais embrayage automatique.



Mobylette « super-télescopique » AV 54.

Freins à tambours avant et arrière, réservoir 3,7 l, fourche télescopique et embrayage automatique DIMOBY

Mobylette « monostandard » AV 76

Châssis coque formant réservoir d'essence, embrayage DIMOBY, fourche télescopique, freins avant et arrière à tambours.

Mobylette « mobymatic-super » AV 79.

Identique au modèle AV 76 mais livrée avec le changement de vitesses automatique « MOBYMATIC ».

Mobylette « monoluxe » AV 75.

Toujours châssis coque formant réservoir d'essence, embrayage « DIMOBY », suspension avant télescopique, suspension arrière du type coulissant, moyeux freins à tambours de 100 mm, phare à visière avec compteur de vitesse incorporé, avertisseur électrique.

Mobylette « Superluxe » AV 78.

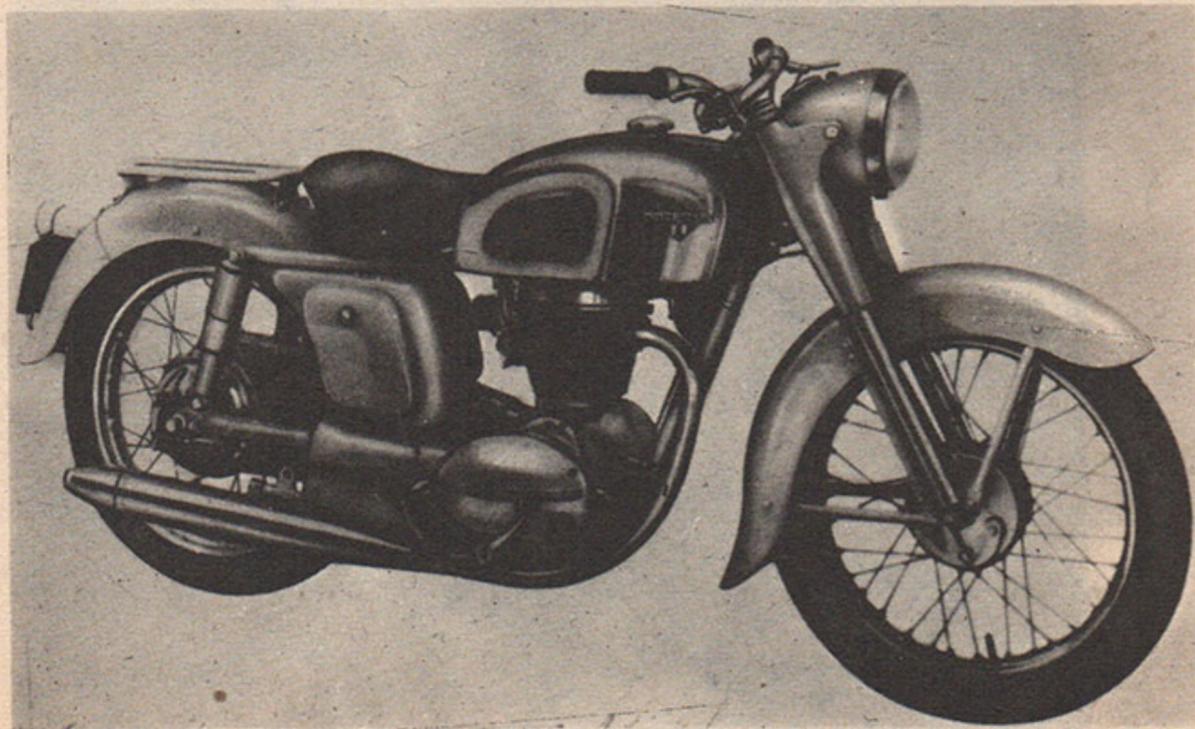
Mêmes caractéristiques que l'AV 75, mais changement de vitesses « MOBYMATIC ».

VÉLOMOTEURS

La gamme des vélomoteurs reste identique et nous retrouvons les différents modèles suivants, outre le modèle « sport ».

125 « Standard latérales » D 45 S.

Vélomoteur doté d'un bloc moteur quatre temps à soupapes latérales (cylindrée 122 cm³, alésage 51, course 60), d'une boîte de vitesses à trois rapports, allumage et éclairage assurés par volant magnétique. La suspension avant est du type à fourche télescopique et la suspension arrière est coulissante.



125 « Latérales Luxe » D 45 S Luxe.

Mêmes caractéristiques que la précédente machine, mais pot d'échappement chromé et réservoir et jantes chromés.

125 « Mobystand 57 » Z 57 C.

Ce modèle est équipé avec un bloc moteur quatre temps à culbuteurs enfermés (alésage 52, course 58,8) d'une cylindrée de 124 cm³ à 4 vitesses. Suspension arrière par bras oscillants et amortisseurs hydrauliques à double effet, fourche télescopique à l'avant.

125 « Mobyclub 56 » Z 56 C.

Mêmes caractéristiques générales, mais éclairage et avertisseur alimentés par volant magnétique redresseur et batterie, roue arrière avec moyeu à broche. Le réservoir, d'une contenance de 12 l, est chromé.

MOTOCYCLETTES

Quatre modèles, dont trois 175 cm³.

175 « Mobysérie 57 » Z 27 C.

Bloc moteur quatre temps à culbuteurs enfermés, suspension arrière oscillante avec amortisseurs hydrauliques à double effet. Les caractéristiques du moteur sont les suivantes : cylindrée 174 cm³, alésage 56, course 71, puissance 7 cv à 5 500 t/m.

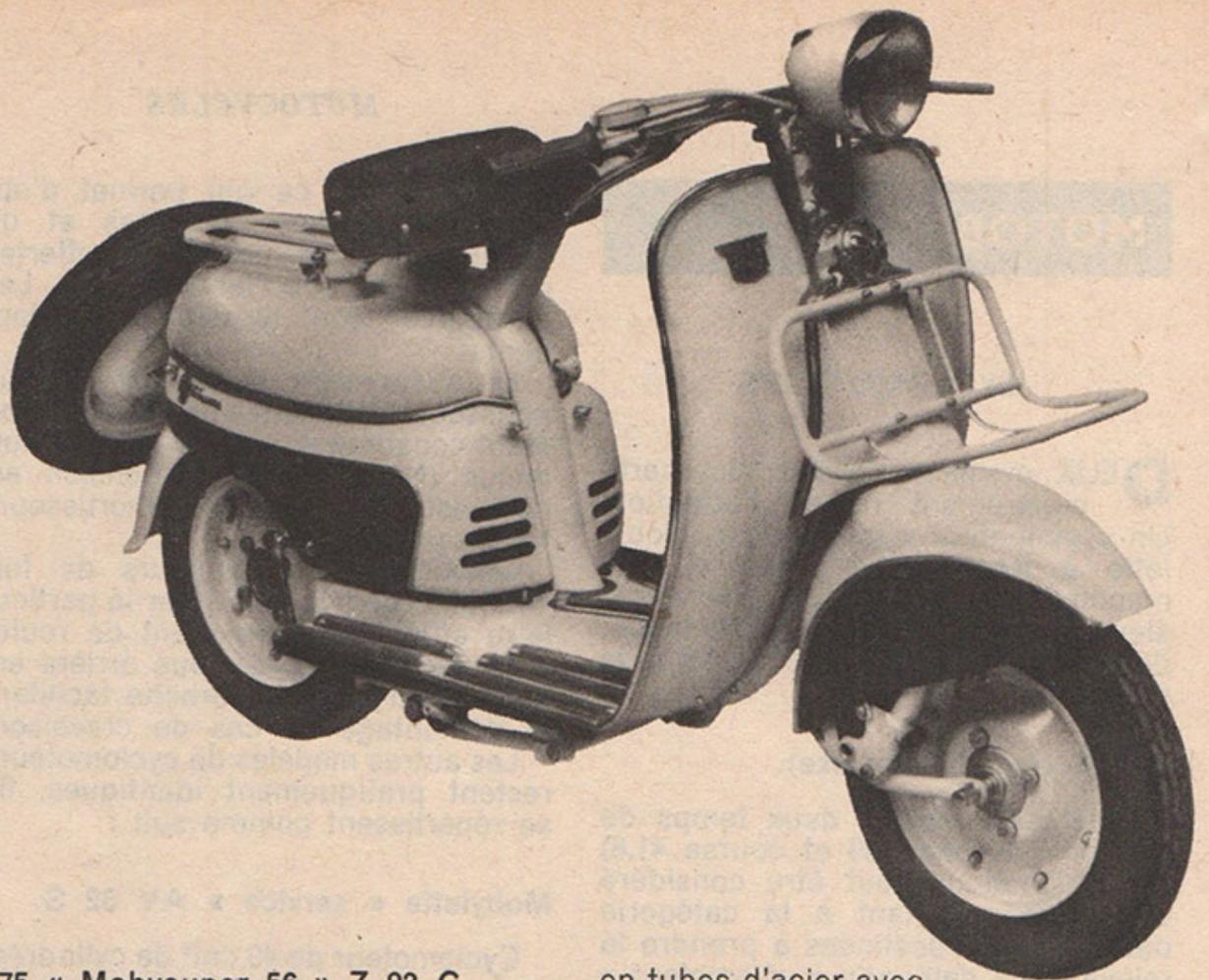
175 « Mobysport 56 » Z 26 C.

Mêmes données essentielles, mais présentation plus luxueuse et freins moyeux.

**TERROT-
MAGNAT-DEBON**

La gamme des productions de l'importante firme dijonnaise comprend maintenant les trois catégories de deux roues à moteur : cyclomoteurs, vélomoteurs et motocyclettes. Il faut spécialement noter l'effort réalisé, tant pour la qualité que pour la présentation. Il se trouve en quelque sorte concrétisé par la 175 cm³ « Rallye », véritable moto de grand tourisme et de sport dont la vitesse de pointe est de l'ordre de 125 km/h.

Chaque catégorie représentée possède plusieurs modèles permettant ainsi de satisfaire les goûts les plus divers tout en proposant des prix convenablement étagés.

**175 « Mobysuper 56 » Z 23 C.**

Toujours mêmes caractéristiques, mais moteur dont la puissance est portée à 8 cv à 6 000 t/m et le graissage effectué sous pression. La fourche télescopique est également différente.

350 « Bicylindre » L 4 C.

Cette machine est dotée d'un moteur bicylindre en ligne quatre temps à culbuteurs à graissage sous pression d'une cylindrée de 348 cm³. Alésage 56, course 70. La puissance est de 18 cv à 5 900 t/m. La boîte est à quatre vitesses et l'allumage est assuré par alternateur et batterie.

MOBY Scooter M « Montagne-Luxe » (il existe également un type « Montagne-Standard », livré en présentation « Standard »).

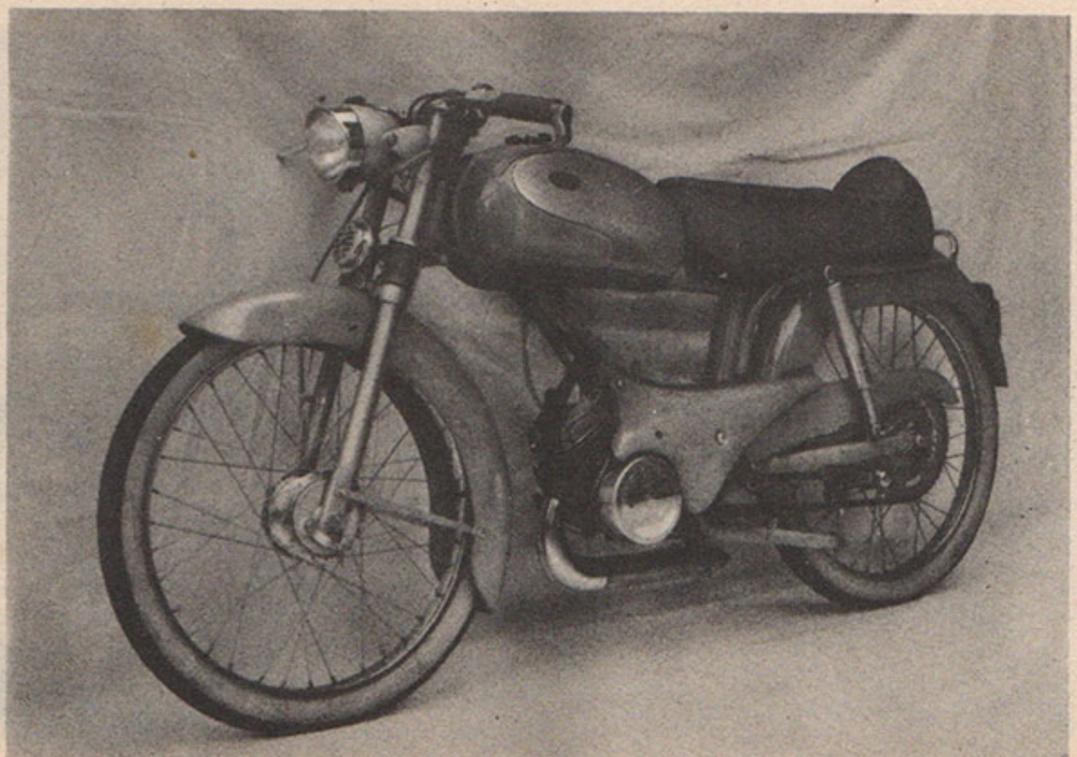
Présenté en émail deux tons et constitué par un châssis monobloc

en tubes d'acier avec ensemble oscillant moteur bras transmission, ce scooter est doté d'un moteur deux temps d'une cylindrée de 123 cm³ à cylindre aluminium chromé dur (alésage 54, course 54).

La commande de la boîte à trois rapports est au guidon et la transmission est effectuée par l'intermédiaire d'une chaîne enfermée sous carter étanche. Le refroidissement de ce moteur, par air forcé, a été spécialement étudié pour permettre l'utilisation de la machine dans les parcours montagneux les plus difficiles.

Les roues avant et arrière (dimensions des pneus 3,5 - 10) sont interchangeables. La fourche avant est à balancier (roue poussée) suspendue par anneaux Neiman. La suspension arrière est assurée par Evidgom Hutchinson amorti par ressort antagoniste.

Les deux freins à tambours ont un diamètre de 130 mm.



CYCLOMOTEURS

LUTIN (transmission à galet).

Trois modèles, Ville, Standard et Luxe, Moteur horizontal avec débrayage instantané, entraînement par galet à pression constante. La vitesse est de 35 km/h. Ces cyclomoteurs sont dotés d'un cadre monopoutre et leur équipement comprend un éclairage électrique, porte-bagages, sacoche garnie, avertisseur, etc.

TERROMATIC MAGNAMATIC (transmission secondaire par chaîne).

Ici encore, trois modèles, Ville, Luxe et Grand Luxe. Ils se différencient par une présentation plus ou moins poussée et par la présence,

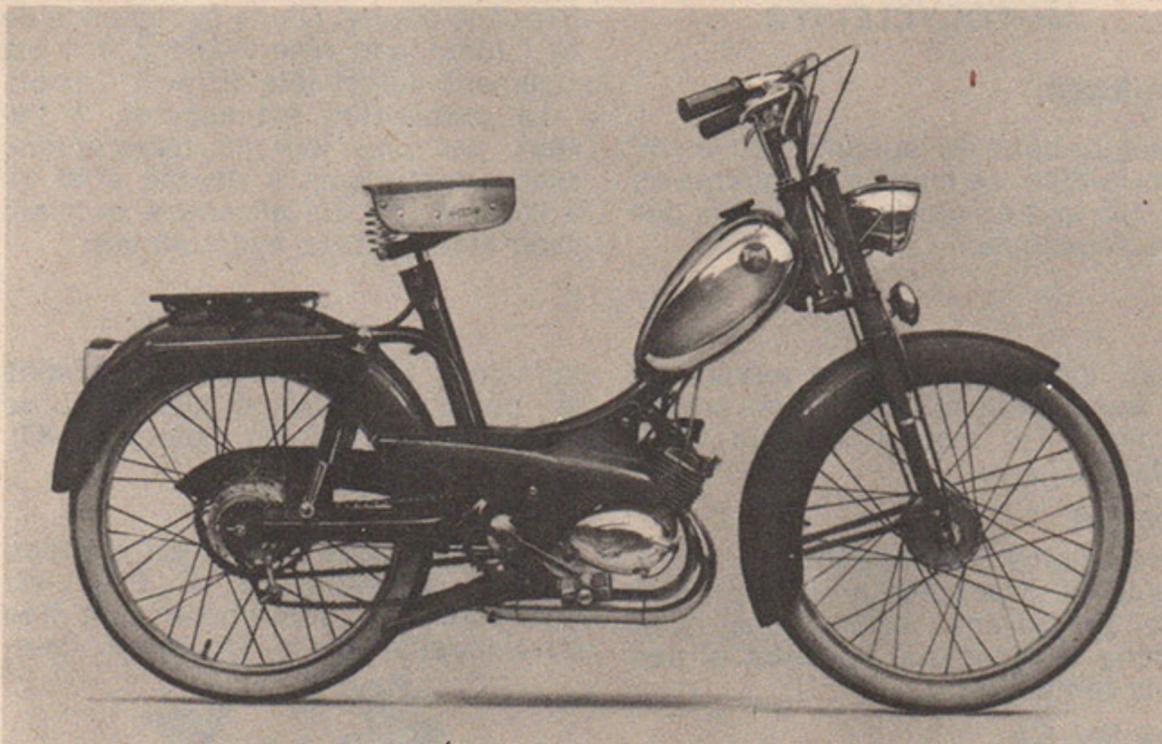
télescopique à l'avant et d'un frein avant à tambour.

Le poids est de l'ordre de 30 kg et la vitesse d'environ 40 à 45 km/h.

VL 2.

Ce cyclomoteur deux vitesses, d'une ligne classique, est destiné à la fois à la ville et au tourisme. Le moteur puissant permet d'envisager de longues randonnées dans des conditions de confort appréciables. La transmission est par chaîne.

Les deux rapports de la boîte de vitesses sont commandés par poignée tournante au guidon avec point mort verrouillé. L'embrayage est à disques multiples. Suspension avant par fourche télescopique et suspension arrière par bras oscillants et



sur les modèles Luxe et Grand Luxe, d'une fourche télescopique.

Les caractéristiques générales, variables pour les trois modèles, sont les suivantes : Cadre monopoutre très rigide, roues de 23 pouces (à l'arrêt, les deux pieds touchent terre). Le moteur est un deux temps d'une cylindrée de 49 cm³ à double transfert. Carburateur à starter automatique et silencieux d'aspiration. Allumage et éclairage par un volant magnétique. L'embrayage est automatique, le moteur lancé, il suffit d'actionner la poignée des gaz, même pour repartir après un arrêt de la machine. Le réservoir d'essence, d'une capacité de 3 l, assure une autonomie d'environ 200 km. Le modèle Ville possède un frein avant à mâchoires et une fourche « cycle ». Les modèles Luxe et Grand Luxe sont dotés d'une suspension par fourche

amortisseurs télescopiques. Freins avant et arrière à tambour, réservoir de 5 l.

VÉLOMOTEURS

100 cm³ M.T.V.

Vélocycle léger doté d'un moteur « VILLIER » de 98 cm³ deux temps, simple échappement. Boîte de vitesses à deux rapports, commandés au guidon par poignée tournante. Pneus 600 x 65, freins avant et arrière tambour, diamètre 110 mm, béquille centrale, éclairage avant « trois feux », compteur incorporé, avertisseur électrique. Le réservoir contient 13 l de carburant le poids de la machine est de l'ordre de 52 kg et la vitesse d'environ 65 km/h. La fourche avant est télescopique, mais ce modèle ne comporte pas de suspension arrière.

C'est un véhicule robuste pouvant tout spécialement convenir à un débutant pour faire ses « premières armes »

MOTORETTE EMS 1.

Ce vélomoteur bien connu est, rappelons-le, doté d'un moteur de 125 cm³ à culbuteurs, allumage et éclairage par volant magnétique, boîte à quatre rapports, fourche télescopique et suspension arrière oscillante. Le graissage du moteur est effectué par circulation d'huile provenant d'un réservoir séparé.

FLEURON ET TENACE

Ces deux modèles diffèrent par l'équipement et la présentation, les données techniques restant identiques.

Le bloc moteur quatre temps à soupapes en tête est fixé au cadre par des blocs en caoutchouc évitant les vibrations. Le graissage du moteur est effectué (réservoir séparé) après double filtrage de l'huile par un filtre classique doublé d'un « piège » magnétique destiné à retenir les particules métalliques provenant de l'usure normale des pièces. La transmission primaire est réalisée par des engrenages hélicoïdaux. La boîte est à quatre vitesses avec point mort verrouillé.

Le cadre, double berceau, de construction tubulaire est particulièrement rigide. La suspension avant est à fourche télescopique et la suspension arrière du type oscillant avec amortisseurs hydrauliques. Embrayage à disques multiples.

Les caractéristiques générales de ces modèles sont les suivantes : freins avant et arrière tambour de 130 de diamètre, moyeu arrière à broche faisant amortisseur de transmission, réservoir d'huile de 3 l, réservoir d'essence de 13 l, poids environ 100 kg.

L'équipement réglementaire est complet (éclairage, compteur, avertisseur, etc.).

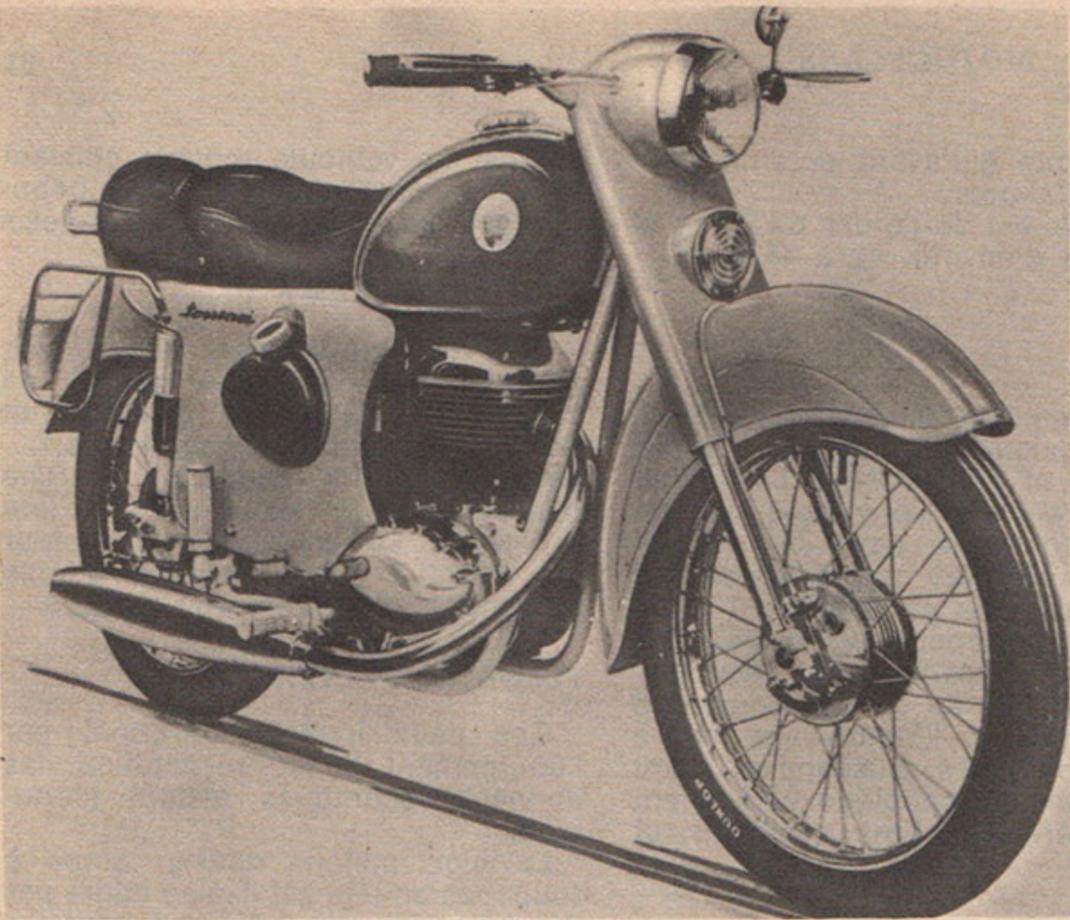
TENOR

Vélocycle de sport, le TENOR se caractérise par une présentation particulièrement soignée et des performances élevées. La vitesse de pointe est de l'ordre de 100 km/h.

Bloc moteur quatre temps à culbuteurs, soupapes en têtes enfermées et lubrifiées sous pression, culasse en alliage léger. Le réservoir d'huile est séparé et le filtrage est identique à celui des modèles FLEURON et TENACE.

La cylindrée est de 125 cm³ (alésage 52, course 58) et la puissance développée est de 7,5 cv à 6 600 t/m. L'embrayage est à disques multiples alternés liège et acier.

Châssis tubulaire double berceau, suspension avant par fourche téles-



copique, arrière par bras oscillants et amortisseurs hydrauliques. La roue arrière est dotée d'un moyeu à broche permettant un démontage aisé.

Pneu avant : 17 x 2,75 Ribbed.
Pneu arrière : 17 x 3 Pavé.
Freinage central : diamètre 130 mm.

MOTOCYCLETTES

TOURNOI.

Motocyclette de tourisme de 175 cm³ de cylindrée, ce modèle se différencie des 125 tout en gardant certaines des caractéristiques.

Le moteur est un quatre-temps à soupapes en tête. Ce bloc moteur est suspendu sur des amortisseurs en caoutchouc pour obvier aux inconvénients des vibrations.

La puissance effective de ce moteur est de 10 cv à 6300 t/m (alésage 62, course 57,8). Le graissage des culbuteurs est effectué sous pression. Les ressorts de soupapes sont doubles et « en épingle ». La tension de chacun des brins est équilibrée pour éviter tout effort parasite sur les queues de soupapes.

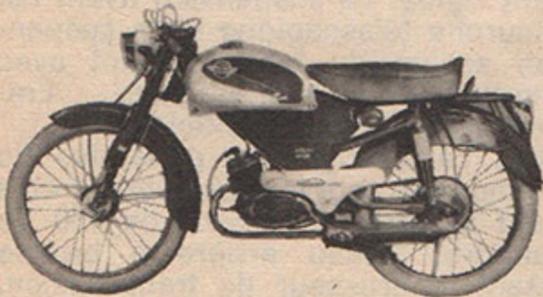
Le graissage est assuré par l'huile d'un réservoir séparé après double épuration (mécanique et magnétique).

Un ensemble d'engrenages hélicoïdaux permet une transmission primaire exempte de bruits désagréables. La chaîne de transmission secondaire est placée sous un carter complet et sa durée se trouve ainsi considérablement majorée.

Cadre double berceau, le réservoir est monté sur tampons de caoutchouc fixés à la poutre. D'une contenance de 13 l (dont une réserve de 3 l) il est aisément détachable (Brevet Terrot).

La suspension est assurée, à l'avant, par une fourche télescopique avec amortisseurs à double effet et, à l'arrière, par un ensemble oscillant avec amortisseurs hydrauliques.

LUCER



LES usines LUCER présentent cette année un important choix de cyclomoteurs parmi lesquels figure un petit triporteur utilitaire.

Type GD 1.

Constituant un modèle essentiellement utilitaire, ce cyclomoteur est à cadre berceau tubes et ne possède pas de suspension. Le frein avant est à tasseaux et le frein arrière à tambour. Le moteur est un VAP 57 à encliquetage, l'allumage étant assuré par le dispositif Magnéclair.

Type GD 3.

De caractéristiques générales similaires, ce modèle possède une suspension avant par fourche télescopique et des freins avant et arrière à tambour.

Type 590.

Cyclomoteur de présentation plus luxueuse, cadre monotube de 45 muni d'une poignée de levage.

Pas de suspension, réservoir de 6 l, frein avant MAFAC, frein arrière tambour. Le moteur est un VAP « Magnéclair ».

Type 592.

Pratiquement identique au modèle précédent, il possède un moteur VAP avec embrayage automatique, une fourche télescopique à l'avant et des freins tambour.

Type 592 SA.

Mêmes données, mais suspension arrière.

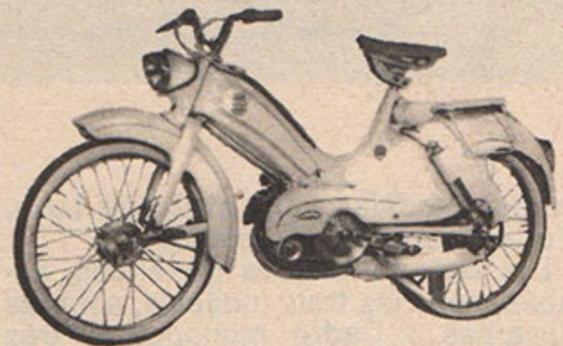
Type 592 SA SPORT.

La présentation de ce cyclomoteur est luxueuse. Guidon étroit, fourche télescopique et suspension arrière oscillante; réservoir de 8 l : tout contribue à donner à cette machine une allure sportive. Il existe un modèle plus perfectionné avec mo-

teur deux vitesses, une seule chaîne et pédalier incorporé qui constitue une réelle moto (bloc moteur HIMO).

Triton 59.

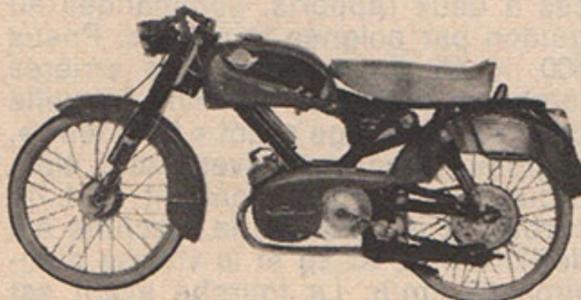
Le cadre cette fois-ci est embouti et un réservoir de 5 l y est incorporé. Les garde-boue sont très enveloppants et le généreux caré-



nage assure une protection efficace. Ce modèle possède une suspension arrière de type oscillant, réglable et est doté d'un moteur VAP.

Trilucer.

Cyclomoteur utilitaire permettant de transporter une charge d'environ 80 kg, ce véhicule convient pour effectuer des petites livraisons ou des transports de réapprovisionnement. La roue avant est directrice. Moteur monocylindre deux temps, deux vitesses, cylindrée 50 cm³. Le freinage arrière est assuré par rétropédalage et les freins sur les trois roues sont à tambour.



NEW MAP

La firme lyonnaise NEW MAP offre notamment cette année son demiscooter « l'Escapade » et une série de modèles dotés de moteurs de 125 et 175 cm³, la fameuse série des « Leader ».

L'ESCAPADE

Peu de changements par rapport au modèle de l'an passé. Cette machine, dotée d'un carénage généreux monté sur cadre double berceau, possède une fourche avant télescopique TIGER et une fourche arrière oscillante montée sur silentbloks et amortisseurs caoutchouc. Le moteur est un A.M.C. deux temps trois vitesses, allumage et éclairage par volant magnétique.

LA SÉRIE DES « LEADER »

Comprenant des machines des catégories vélomoteur et motocyclette cette série possède de nombreuses caractéristiques communes.

Cadre berceau en tubes d'acier. La fourche avant est télescopique et la suspension arrière constituée par une fourche oscillante montée sur silentbloc. Amortisseurs télescopiques. Selon le modèle, les moteurs suivants sont employés :

125 Ydral quatre temps, quatre vitesses ;

125 A.M.C. quatre temps, quatre vitesses ;

175 Ydral deux temps, quatre vitesses ;

175 A.M.C. quatre temps, quatre vitesses ;

175 Sachs deux temps, quatre vitesses.

ALCYON

VÉLOMOTEURS 125 CM³

GÉNÉREUSEMENT carénées ces machines sont dotées du moteur Zurcher ou d'un bloc A.M.C. Allumage et éclairage par volant magnétique, suspension avant à balancier et arrière oscillante.

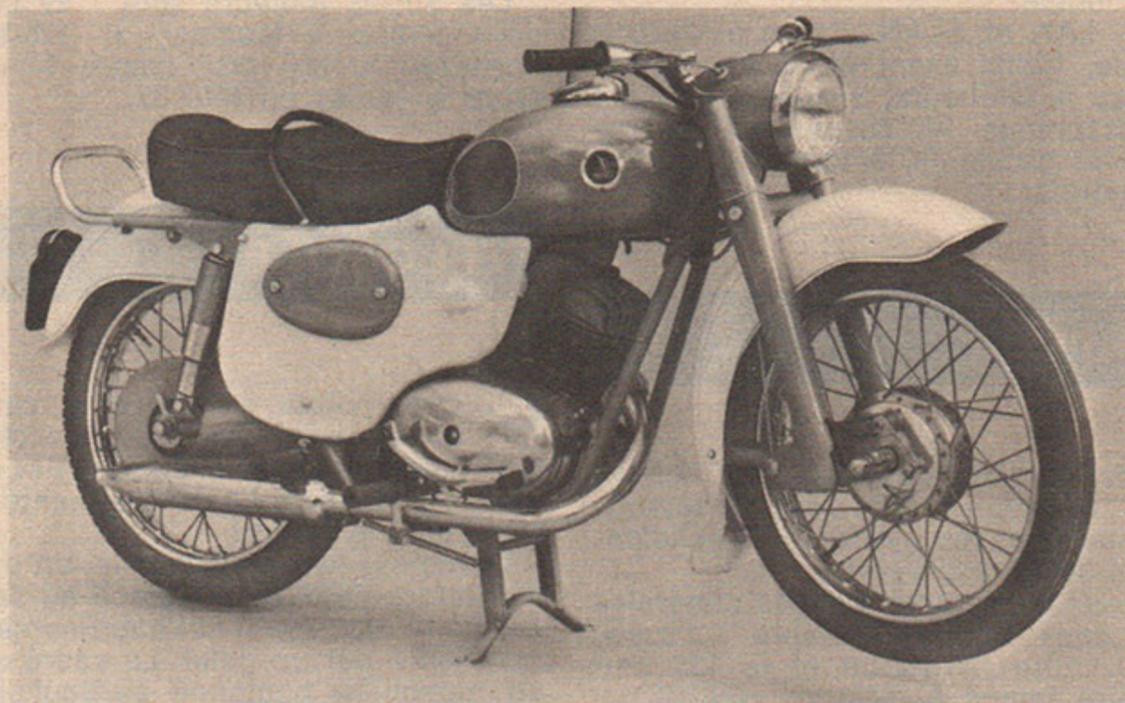
MOTOCYCLETTES

Les modèles 175 et 250 possèdent des caractéristiques communes qui sont les suivantes :

250.

Cadre double berceau, soudé électriquement. La suspension avant est du type à balancier, la suspension arrière du type oscillant avec amortisseurs hydrauliques. Les freins sont du type moyeu de 150 mm et les pneus de 25 x 3.

Deux modèles figurent dans la catégorie 250 : le premier est doté d'un 250 A.M.C. quatre temps, quatre vitesses et le second du Zurcher



230 cm³, deux temps, quatre vitesses. 175.

Mêmes caractéristiques essentielles pour la partie cycle, mais moteur 175 cm³ A.M.C., quatre temps, quatre vitesses.

SCOOTER PARIS-NICE

Doté d'un bloc moteur de 125 cm³, deux temps, trois vitesses, le « Paris-Nice » n'est pas modifié cette année. Suspension avant par parallélogramme et suspension arrière par bras oscillant et ressort enrobé de caoutchouc.

VÉLOMOTEURS (100 CM³)

Trois modèles possédant un certain nombre de données communes. Moteur Zurcher, deux temps, double transfert, puissance 3 cv, embrayage centrifuge ou « Polymatic », allumage et éclairage par volant magnétique.

Cadre poutre monobloc renforcé, moyeux en alliage léger, pneumatiques 23 x 2 à bande de roulement renforcée, compteur encastré dans le phare, commandes par poignées tournantes, avec leviers de freins incorporés.

ALCYON (GENTIL ET Cie)

Cyclomoteurs.

Les différents modèles de cette catégorie possèdent des caractéristiques communes : moteur Zurcher deux temps, double transfert, d'une cylindrée de 48 cm³. La puissance de ce moteur est de 1,8 cv. Allumage et éclairage sont assurés par un volant magnétique. Certains modèles ne possèdent pas d'embrayage (mais une simple poulie relais avec encliquetage) quatre modèles possèdent un embrayage « Polymatic » et une poulie relais, deux, enfin, sont dotés d'un embrayage centrifuge.

PALOMA

La gamme des cyclomoteurs de ce constructeur est absolument complète, partant de la machine sans suspension pour arriver à la petite « moto » de sport.

Dans la production actuelle de PALOMA (Etablissements Humblot), il peut être dégagé deux séries : celle avec embrayages automatiques et celle avec embrayage Multimatic et auto-démarrage.

Le « Multimatic » se présente comme un embrayage utilisant la force centrifuge. Une combinaison de masses de friction et de verouillages permet d'utiliser au mieux la puissance du moteur. Le moteur est un Lavalette monocylindre deux temps de 49 cm³ de cylindrée (alésage 40, course 39,6) dont le régime normal d'utilisation se situe à environ 4 800 t/m. Allumage et éclairage sont assurés par un volant magnétique.

Série « Embrayage automatique ».

Trois modèles :

— SSN (standard). Cadre monotube ovale, fourche rigide, frein avant à patin et frein arrière à tambour.

— LSSN (standard). Mêmes caractéristiques, mais fourche avant télescopique et freins avant et arrière à tambours.

— SN (luxé). Fourche rigide à l'avant, frein avant à patin sur jante et arrière à tambour, porte-bagages grande plate-forme.

Série « embrayage Multimatic ».

Quatre modèles :

— LN et SLN. Cadre monotube ovale, fourche télescopique à l'avant freins avant et arrière à tambours (monoblocs), phare orientable avec

compteur incorporé ou non suivant le modèle.

— LAN et SLAN. Cadre monotube ovale, freins avant et arrière monoblocs à tambours, suspension avant télescopique et suspension arrière à bras oscillants, amortisseurs télescopiques.

A.M.C.

LA gamme des moteurs A.M.C. comprend des deux et quatre temps dont les cylindrées s'échelonnent de 100 à 250 cm³.

Voici les caractéristiques générales de deux de ces moteurs : l'izard, à cylindre horizontal et le 125 cm³ quatre temps à cylindre vertical.

Izard 125 cm³ deux temps.

Alésage : 54 mm ; course : 54 mm ; cylindrée : 123,67 cm³ ; puissance fiscale : 1 cv ; puissance effective : 5,5 cv.

Embrayage : disques multiples travaillant dans un bain d'huile ; boîte de vitesses à quatre rapports ; commande : poignée tournante au guidon ; allumage : par volant magnétique 40 W.

125 cm³ quatre temps, soupapes en tête.

Alésage : 48 mm ; course : 68,8 mm ; cylindrée : 125 cm³ ; puissance fiscale : 1 cv ; puissance effective : 6 cv.

Embrayage : disques Ferodo ; boîte de vitesses : quatre rapports ; commande : par sélecteur au pied ; allu-

mage : par volant magnétique 40 W.

Les autres moteurs sont : 99 cm³ deux temps « Mustang », 125-175 « Alezan », 250 cm³ quatre temps arbre à cames en tête 59.

VELOSOLEX

CE cyclomoteur est présenté, cette année, avec des roues de plus petit diamètre et des pneumatiques de plus forte section, ce qui augmente la stabilité et le confort.

Le moteur est, rappelons-le, un monocylindre deux temps placé au-dessus de la roue avant et l'entraînement est assuré par un galet. Le cadre est un monotube boulonné particulièrement robuste et la machine pèse environ 27 kg.

VESPA

125.

EN service dans la plupart des pays du monde depuis de nombreuses années, le scooter VESPA voit chaque année apporter à ses caractéristiques des améliorations ou des aménagements de détail. C'est ainsi que guidon et projecteur ont été redessinés récemment.

Le châssis est en tôle, de forme ouverte et carénée avec un généreux tablier de protection.

Mentionnons brièvement les caractéristiques essentielles.



Moteur : deux temps monocylindre, culasse en alliage léger. La cylindrée est de 124,8 cm³ (alésage 56,6, course 49,8).

Boîte et transmission : boîte de vitesses à trois rapports, commande par poignée tournante, embrayage à disques multiples, transmission directe du moteur à la roue (le moteur étant placé latéralement).

Allumage et éclairage sont assurés par volant magnétique.

Suspension des roues élastique avec ressort hélicoïdal et amortisseur hydraulique avant et arrière, freins tambours.

150 G.L.

Machine de tourisme dérivée du modèle 125, la Grand Luxe est particulièrement soignée dans la présentation.

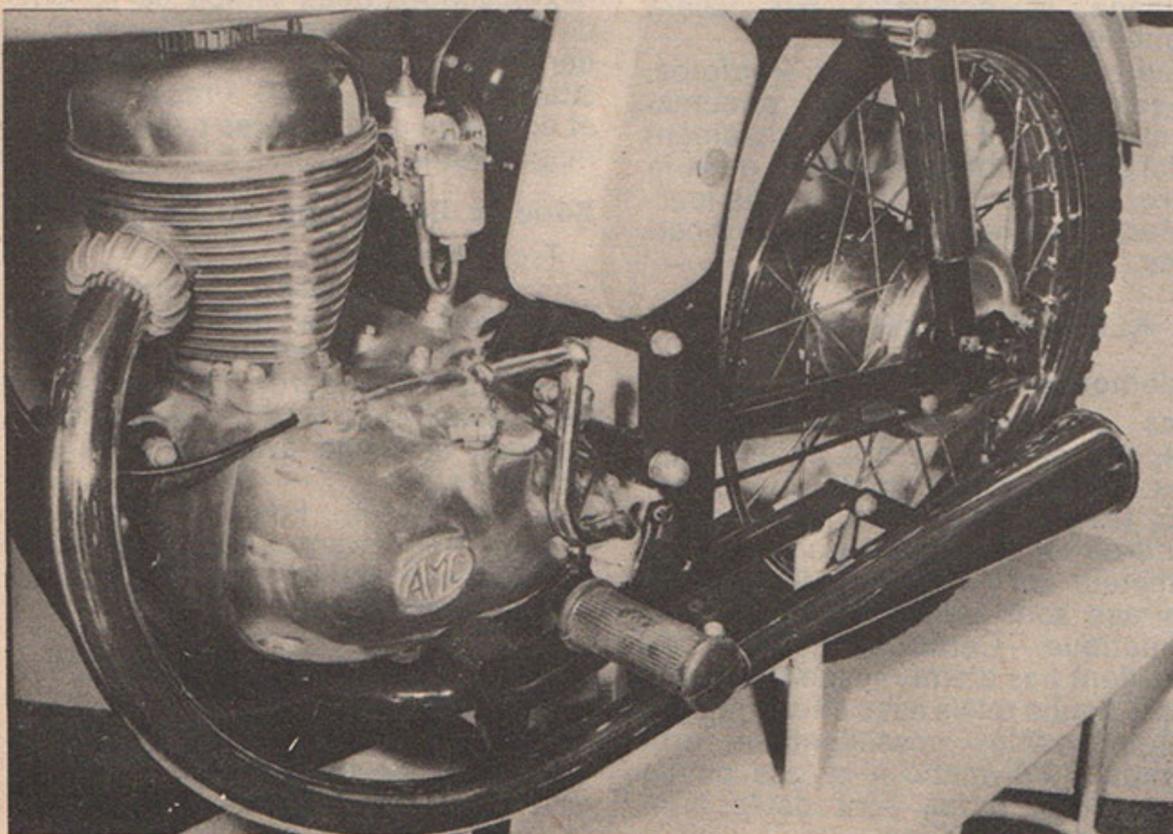
La puissance réelle de cette machine dépasse 6 cv et certaines des caractéristiques du moteur ont été modifiées.

La cylindrée est de 145,06 (alésage 58,5 et course 54) et la boîte de vitesses est à quatre rapports. Le réservoir de carburant est d'une contenance de 8 l, avec réserve de 1,5 l.

MANURHIN

RAPPELONS les caractéristiques essentielles de ce scooter qui connaît toujours une vogue justifiée.

Moteur monocylindre deux temps,



à balayage Schnurle de 75 cm³ de cylindrée, dont la puissance maximum est de 3 cv à 5 000 t/m. Le cadre est constitué par des tubes d'acier.

Suspension arrière à bras oscillants et amortisseur caoutchouc, suspension avant : fourche télescopique. Allumage et éclairage par une dynamo volant magnétique.

La particularité essentielle du Manurhin est son ensemble automatique servo-embayage et variateur continu et sa conduite qui n'exige seulement que la manipulation de la poignée tournante des gaz. Le variateur continu possède une échelle de rapports de démultiplication de 1/8, 33 à 1/24, 4.

MERCIER

LES cyclomoteurs MERCIER sont équipés avec deux moteurs, au choix de l'acheteur : un HIMO 48 cm³, à débrayage automatique ou un VAP 57. Une exception pour le T 258, monté avec un ITOM de 48 cm³ à entraînement par galet.

Cadre monotube de forte section avec gousset de renfort à la direction. Une poutre horizontale supporte le réservoir de 12 l. Suspension avant : fourche télescopique avec capotage pour l'emplacement du compteur et de l'avertisseur.

Suspension arrière du type oscillant avec amortisseurs à large débattement. Un guidon surbaissé avec « cocottes » brasées donne à la machine une allure sportive. Freins avant et arrière monobloc.

Les pneumatiques sont de dimensions 23 x 200 et présentés bicolores. Une selle à deux positions et un emailage rouge avec motif de réservoir noir et le galbe donné au réservoir font de ce cyclomoteur un modèle d'aspect particulièrement agréable.

Le O 19 est équipé du moteur HIMO 48 cm³ avec débrayage automatique et starter également automatique.

Le P 22 possède un moteur VAP avec dispositif électrique « Magnéclair ».

M.V.S. 100 (Vélocycle léger sport).

De présentation classique, ce vélocycle est doté d'un cadre type « moto » fermé. A l'avant, fourche télescopique SOVEXIA et, à l'arrière, suspension oscillante avec amortisseurs. Les deux freins sont monobloc.

Pneus noirs de 275 x 16 et réservoir de carburant d'une contenance de 8 l.

Moteur 98 cm³ Villiers, cette machine est présentée émaillée rouge et noir.

Vélocycle Y 125.

Cadre en tubes soudés de forte section. Fourche télescopique à l'avant et suspension arrière. Moteur YDRAL de 125 cm³ de cylindrée, boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied.

LAMBRETTA

125 Luxe.

LE châssis de ce scooter est en tube d'acier et supporte la carrosserie, en tôle d'acier. L'ensemble est particulièrement rigide.

Suspension avant à roue tirée, suspension arrière du type bloc moteur oscillant contrôlée par une barre de torsion.

Le moteur est un monocylindre deux temps d'une cylindrée de 123 cm³. En dehors de la présentation, peu de modifications apportées à ce modèle. La boîte de vitesses est toujours à trois rapports commandés au guidon et la transmission par arbre et pignon conique. Les roues sont interchangeables et le scooter est livré avec antiviol, compteur et boîte à gants avec serrure et miroir fixé dans le volet de fermeture.

125.

Un modèle, plus dépouillé, qui possède cependant les mêmes caractéristiques générales.

125 à démarreur électrique.

Mêmes caractéristiques que le 125 Luxe, mais démarreur électrique alimenté par batterie. La recharge de cette dernière est assurée par un redresseur. Un ampèremètre est incorporé au tableau de bord.

150.

Toujours mêmes caractéristiques que le 125 Luxe, mais cylindrée portée à 148 cm³ (puissance 6 cv) et amortisseur complétant l'action de la barre de torsion.

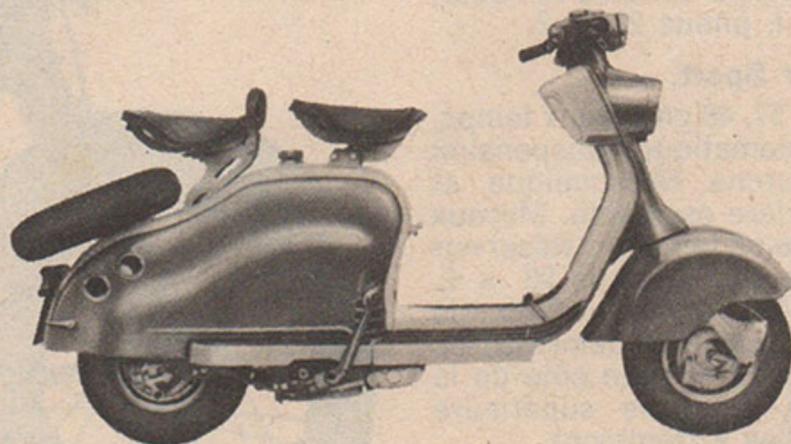
MOCHET

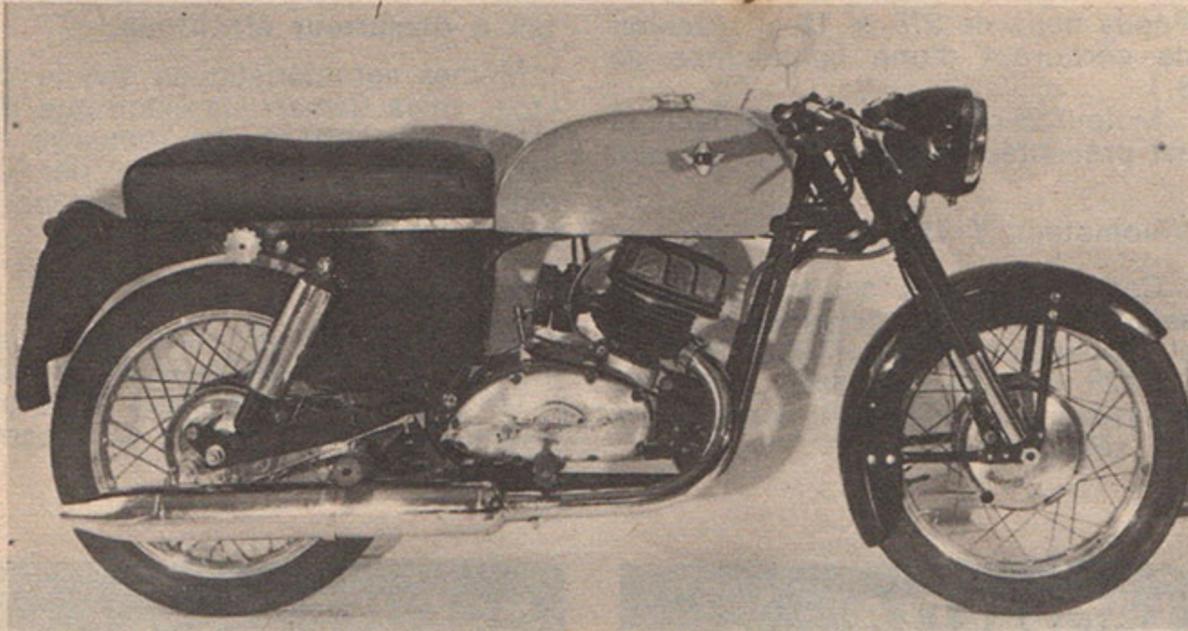
175 C.M.S.

POURVUE d'un cadre double berceau donnant toutes garanties de rigidité, cette machine serait à classer dans une catégorie qui réunirait à la fois le tourisme et le sport. Le réservoir de carburant, à fond plat, est d'une contenance de 17 l assurant une large autonomie. La suspension comprend, à l'avant, une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques et, à l'arrière, une suspension oscillante à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrauliques, moyeux freins centraux, 170 mm pour l'avant et 150 mm pour l'arrière.

Moteur monocylindre deux temps YDRAL (type AJ 55) à double transfert, cylindre fonte. Sa cylindrée exacte est de 174 cm³ et son rapport volumétrique de 7,8 à 1. La puissance réelle est de 12,3 cv à 5 000 t/m.

Allumage et éclairage sont assurés par un volant magnétique de 12 V placé sous carter. Boîte de vitesses à quatre rapports, embayage à disques multiples travaillant dans l'huile.





Cyclomoteurs à transmission à galet.

DEUX modèles à cadre poutre, moteur Cazenave 49 cm³, deux temps, placé sous le pédalier, transmission par galet sur la roue arrière, débrayage du moteur commandé par levier. Le modèle standard possède

CAZENAVE

un frein avant sur jante et un frein arrière à tambour. L'autre modèle, de présentation plus soignée, est doté d'une fourche télescopique et de deux freins à tambour.

CYCLOMOTEURS A CHAÎNE

Super-Luxe à chaîne.

Cadre d'une seule pièce en tôle emboutie, carénage complet comprenant notamment deux carters englobant entièrement le moteur et se prolongeant jusqu'à l'arrière de la machine.

Suspension avant par fourche télescopique et ensemble arrière oscillant à un seul amortisseur central. Le moteur est un 48 cm³ VAP à embrayage automatique et dispositif « Magnéclair » assurant allumage et éclairage. Moyeux gros corps à freins tambour, réservoir de 5 l, pneus 23 x 2.

Cyclomoteur Sport.

Moteur VAP 57, 48 cm³, deux temps, embrayage automatique. Suspension avant par fourche télescopique et suspension arrière oscillante. Moyeux gros corps à freins tambour. Réservoir de 8 l, guidon sport, pneus 23 x 2. Le tuyau d'échappement est double avec deux silencieux démontables grillagés situés de chaque côté de la machine dans la partie supérieure avec deux sorties à tromblons.

Vélocycle Sport 110 cm³.

Moteur VAP 110 cm³ deux temps, trois vitesses, allumage par volant

magnétique. Suspension avant par fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Guidon sport, selle biplace, commande des vitesses par poignée tournante. Moyeux gros corps à freins centraux, pneus 275 x 16.

HELYETT

CYCLOMOTEURS

LES « moins de 50 cm³ » de la firme de Sully-sur-Loire sont équipés du moteur VAP.

CHV 57 Standard et Luxe.

Cadre ouvert renforcé, pneus 23 x 2. Les freins sont à tambour à l'avant et à l'arrière sur le modèle Luxe et à tambour seulement sur l'arrière sur le modèle Standard (frein avant Cantilever). Fourche télescopique sur le Luxe.

Allumage et éclairage de ces deux types de machines par volant magnétique, guidon à poignée tournante pour la commande des gaz, béquille centrale.

CHV 58 Luxe et Grand Luxe à suspension.

Modèles de présentation particulièrement soignée, ces cyclomoteurs sont dotés d'une suspension avant par fourche télescopique et d'un ensemble arrière oscillant avec amortisseurs télescopiques. Le garde-boue est solidaire des bras oscillants et non de la partie rigide du cadre. Moyeux freins tambour avant et arrière monobloc, réservoir de 5 l, garde-boue très enveloppants.

GNOME-RHONE

PAS de modifications notables cette année, mais disparition d'un certain nombre de modèles de cyclomoteurs. Un seul est conservé, le GRL6 à cadre poutre, doté d'un moteur deux temps de 49 cm³, monovitesse à embrayage Multimatic. La suspension avant de cette machine est à fourche télescopique et la suspension arrière du type oscillant avec amortisseurs à grand débattement.

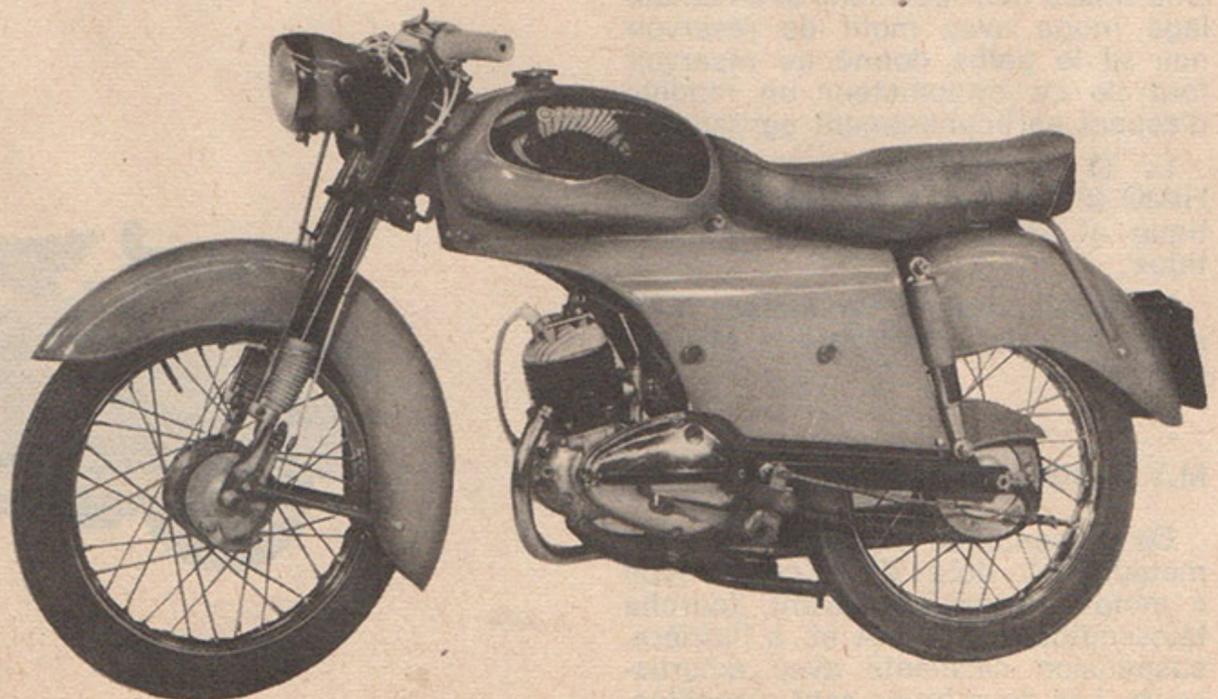
VELOMOTEURS

R 4 X.

125 cm³ deux temps, boîte de vitesses à quatre rapports commandées au guidon. La suspension est par fourche télescopique à l'avant et coulissante à l'arrière. Un modèle dérivé, la R 4 D Luxe, possède une suspension arrière oscillante et des freins monobloc.

R 4 S Sport.

Doté d'un moteur de 125 cm³ deux temps trois vitesses, ce modèle est à fourche télescopique à l'avant et suspension oscillante à l'arrière. Freins monobloc de 130, roues de 16 pouces, selle biplace et réservoir « sport ».



R 5.

Cadre tube, moteur deux temps 125 cm³, quatre vitesses. Fourche télescopique à l'avant et suspension arrière coulissante.

R 5 caréné.

Mêmes caractéristiques générales que la R 5, mais carénage complet assurant la protection du pilote.

MOTOCYCLETTES**L 5.**

Moteur deux temps 175 cm³ quatre vitesses. Suspension par fourche télescopique à l'avant et par ensemble coulissant à l'arrière. Moyeux à broches et freins de 130.

L C 531.

Moteur deux temps 175 cm³ quatre vitesses, fourche télescopique et suspension arrière coulissante. Eclairage et avertisseur sont sur batterie. Les freins, à tambours de 150.

L 200.

Moteur de 200 cm³ deux temps, quatre vitesses.

MONET-GOYON-KOEHLER-ESCOFFIER

LE nom de Monet et Goyon est associé à la fabrication « dans les années 20 » de ce que l'on peut considérer comme le premier scooter français, le Vélauto.

La gamme actuelle de la firme comprend les modèles principaux suivants : Castor (98 cm³), Starlett (98 cm³), Pullman (125 cm³) et Sport Luxe (232 cm³).

Castor.

C'est un vélomoteur léger à cadre ouvert, possédant une fourche télescopique Grégoire à l'avant. Le moteur est un deux temps Villiers 98 cm³ doté d'une boîte à deux vitesses. Pneus 600 x 65, moyeux tambours de 115.

Il existe une autre version de ce modèle, dont le moteur est d'une cylindrée de 115 cm³ (Villiers) et dont la présentation est plus luxueuse.

Starlett.

Ce modèle, bien connu, est à châssis coque autoporteur, moteur VILLIERS 98 cm³ ou 115 cm³ (suivant version) et constitue une catégorie intermédiaire entre la moto carrossée et le scooter.

Pullman.

Machine entièrement carénée, de présentation particulièrement soignée, le Pullman est doté d'un moteur VILLIERS 125 cm³, deux temps, allumage et éclairage étant assurés par volant magnétique. La boîte de vitesses, à trois rapports, est comman-

dée au guidon. A l'avant, suspension télescopique Grégoire et, à l'arrière, suspension de type oscillant avec amortisseur hydraulique (due également à Grégoire). La plaque arrière comporte, non seulement un feu rouge réglementaire, mais aussi un stop et deux indicateurs de changements de direction.

Sport Luxe.

Motocyclette équipée avec un moteur Villiers de 232 cm³ de cylindrée. Eclairage et allumage sont assurés par une dynamo volant Morel ou par un volant magnétique, suivant demande. Suspensions avant et arrière Grégoire et selle double.

LIBERIA

PAS moins de neuf modèles de cyclomoteurs (dont certains peuvent être équipés, suivant la demande, de marques de moteurs différentes), cinq modèles de vélomoteurs de 100 et 125 cm³ et quatre modèles de 175 cm³.

CYCLOMOTEURS**Type Mont Dauphin.**

Moteur 49 cm³ VAP 57, pneus 23 x 2, freins tambour avant et arrière, fourche télescopique.

Type Mont Faron.

Moteur VAP 57, LAVALETTE « Multimatic » de 49 cm³ de cylindrée. Moyeux monobloc, suspension arrière oscillante.

Type Mont d'Arbois.

Moteur VAP 57, LAVALETTE « Multimatic » ou SACHS moyeux monobloc, fourche télescopique renforcée, suspension arrière oscillante.

Type Mont Blanc (Type spécial Grand Sport).

Moteur VAP 57, LAVALETTE « Mul-

timatic » ou SACHS, réservoir de 9 l de forme italienne, selle biplace, carénage du moteur et de la partie arrière, suspension avant télescopique et arrière oscillante, moyeux freins, guidon étroit, compteur et avertisseur électrique.

Type Service rapide.

Ce modèle est particulièrement intéressant car il constitue un moyen économique d'effectuer les petites livraisons urbaines (charcuterie, boucherie, etc.). La roue avant est de petit diamètre et la partie cycle est renforcée. Le porte-bagages avant peut supporter une charge de 50 kg. Pas de suspension, moteur VAP ou LAVALETTE au choix.

Type Mont Blanc, moteur ALTER

Coque en tôle emboutie, réservoir de 9 l, selle biplace orientable. Le moteur est un ALTER deux vitesses d'une cylindrée de 50 cm³, pédalier incorporé (chaîne unique). Ce modèle figure également en version vélomoteur léger équipé d'un moteur ALTER de 70 cm³ ou de 75 cm³ deux vitesses.

VELOMOTEURS**Type Mont Aiguille.**

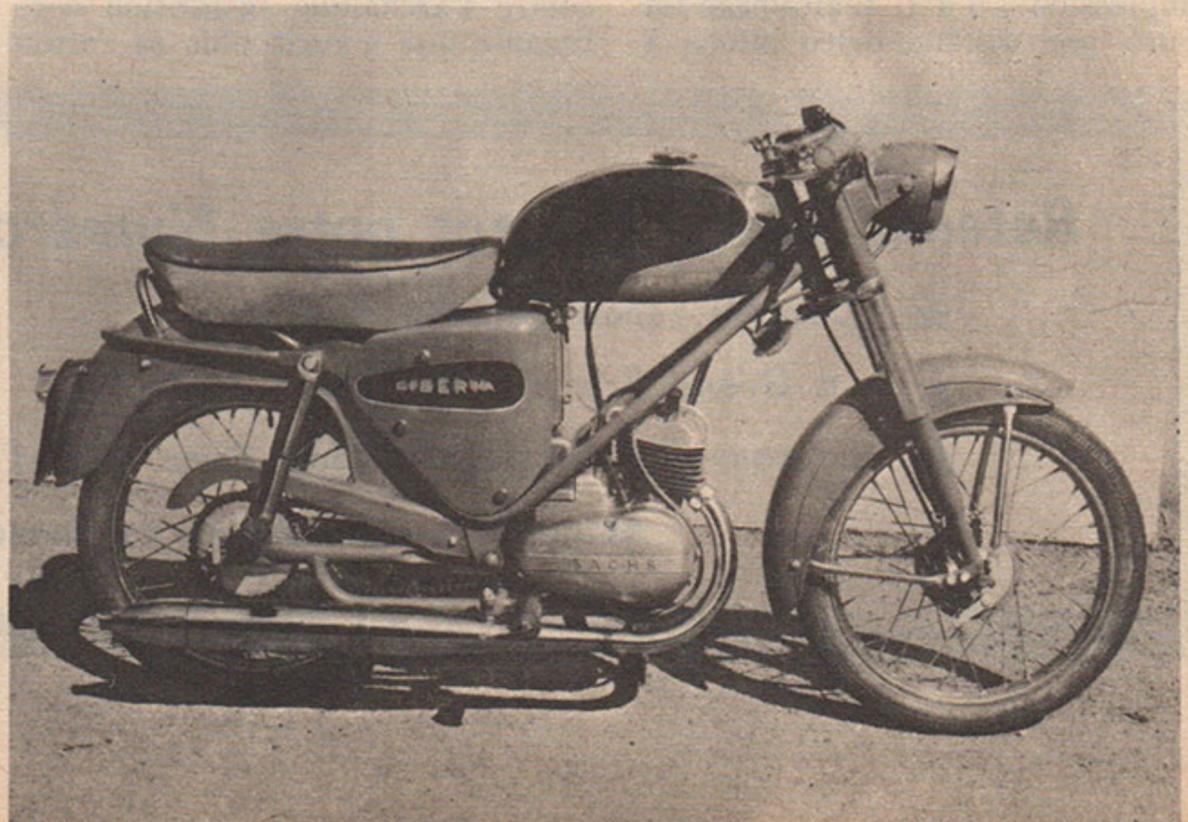
Moteur SACHS 98 cm³ sans kick (mise en marche par pédales) deux vitesses commandées au guidon, pneus 600 x 55, réservoir de 6 l.

Type Mont Genève.

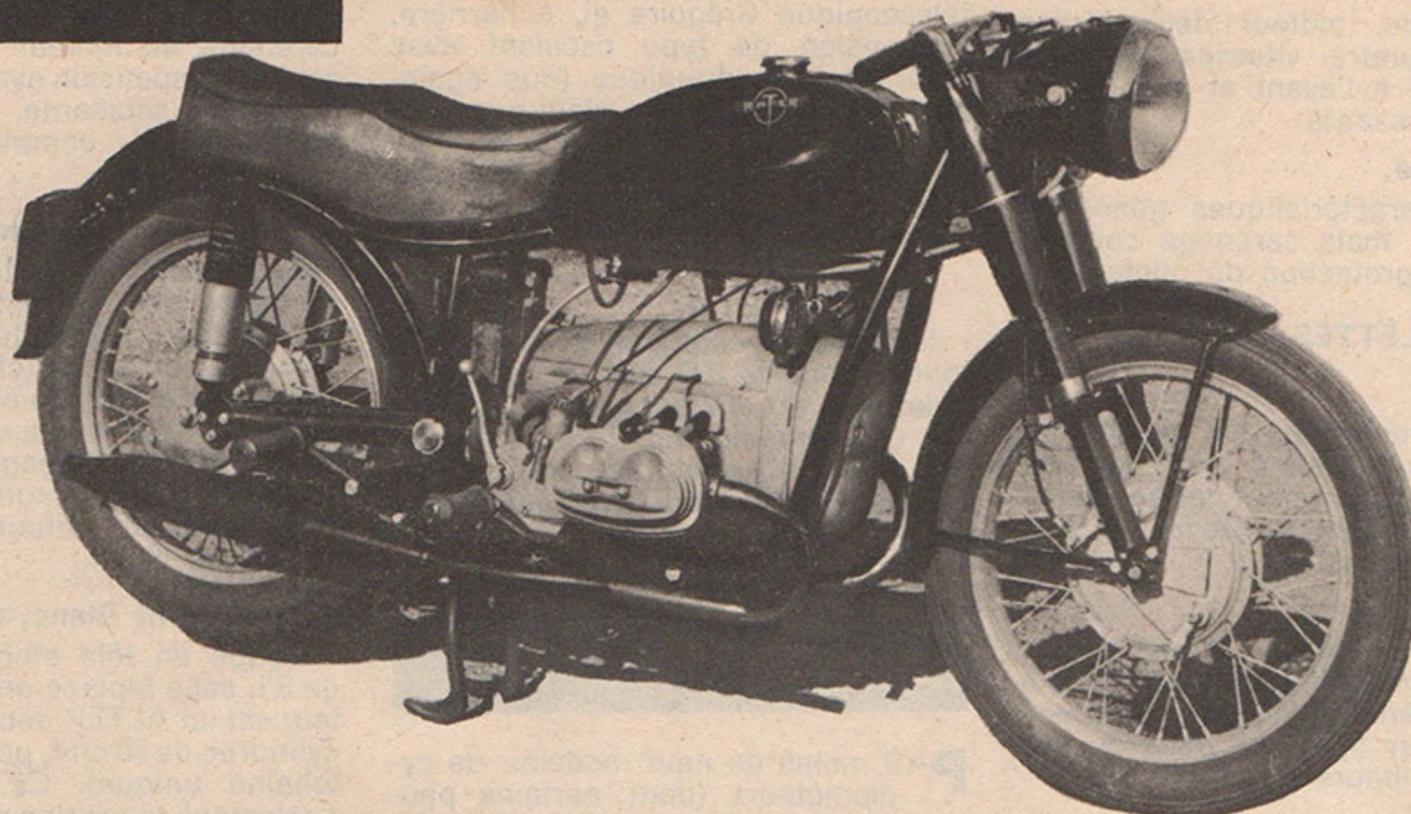
Moteur SACHS 100 cm³ à mise en marche par kick, trois vitesses au guidon, fourche télescopique et suspension arrière à balancier, réservoir 8 l, selle biplace, guidon sport, roues de 500 x 60.

Type Monza.

Moteur Ydral 125 cm³ deux temps, quatre vitesses commandées au pied par sélecteur, moyeux monobloc, réservoir 12 l, roues de 25 x 3. Une version « Monthéry » est équipée de roues de 17 pouces.



RATIER



Les Établissements Ratier jusqu'alors spécialisés dans la construction aéronautique ont repris la fabrication des motocyclettes CEMEC après la disparition de cette firme.

Les motocyclettes RATIER sont peu connues du public, car destinées plus spécialement aux services de police et à la gendarmerie.

La gamme de fabrication comprend deux modèles : la 500 cm³ que nous avons vue au dernier Bol d'Or et la 600 cm³ qui a fait l'objet d'un essai dans notre revue (*Motocycles* n° 194) alésage et course mis à part, les deux modèles sont identiques quant aux caractéristiques techniques.

* * *

Moteur flat twin culbuté de 72 mm d'alésage et de 73 mm de course donc presque carré (le moteur 500 cm³ est carré : 68 × 68 mm) taux de compression 7,5 à 1. L'allumage est assuré par dynamo-delco située à

l'avant du bloc moteur. Signalons qu'il s'agit d'un allumeur standard pour voitures signé S.E.V. L'alimentation est assurée par deux carburateurs Bing de 26 mm de passage des gaz. Dans sa version 600, ce moteur développe 30 ch à la roue arrière à 6 100 t/m.

* * *

Boîte de vitesses du type en cascade à quatre rapports commandés par un sélecteur au pied. Les rapports internes de boîte sont les suivants : 1,3 (100 %), 1,70 (76,4 %), 2,27 (57,5 %), et 3,60 (36,1 %) à 1. Rapport de pont : 9,32 à 1 ce qui donne les rapports finaux suivants : 4,61, 6,03, 8,05 et 12,8 à 1.

La partie cycle a reçu de profondes modifications. Nous retrouvons le cadre tubulaire double berceau et la fourche avant télescopique. Par contre l'archaïque suspension coulissante qui n'avait plus sa raison

d'être sur une telle machine a été remplacée par une suspension arrière oscillante montée sur roulements coniques Timken. L'articulation de la transmission secondaire est réalisée à l'aide d'un flector placé en sortie de boîte.

* * *

Enfin la ligne de cette machine a été modernisée tout en amenant de notables améliorations sur le plan technique. Jantes de 19" en alliage léger. Pneu avant : 3,00 - 19, arrière 3,50 - 19. Moyeux freins centraux en alliage léger de 200 mm de diamètre. Largeur des garnitures : 30 mm. Le moyeu frein avant est du type double came ventilé.

Signalons enfin le petit guidon sport, les garde-boue étroits, la selle double et le volumineux réservoir de 25 l avec des évidements pour les bras et les genoux qui équipent de série cette très belle machine.

Retenez dès à présent notre Numéro de Novembre !

- ★ *Compte rendu détaillé du Salon.*
- ★ *Le Grand Prix des Nations à MONZA.*
- ★ *La nouvelle voiturette N.S.U. Prinz "Sport".*

Et toutes nos rubriques habituelles...

La firme stéphannoise présente sur son stand une gamme comprenant des cyclomoteurs et des vélomoteurs légers, ainsi qu'un modèle 125 cm³.

CGU CYCLOMOTEURS

Ce cyclomoteur à galet, essentiellement utilitaire possède un cadre monopoutre sur lequel est fixé un réservoir de 3 l à l'avant. Le moteur est un monocylindre deux temps de 49 cm³ de cylindrée. L'embrayage et le décompresseur sont synchronisés par commande au réservoir. Ce modèle, sans suspension, est équipé avec deux freins à tasseaux et des pneus de dimensions 23 x 2.

CCHFT

Le moteur est un monocylindre deux temps HIMO, de 48 cm³. Cadre monopoutre, réservoir de 5 l, pneus 23 x 2. Cette machine est à suspension avant par fourche télescopique et les deux freins sont à tambour. Un modèle possédant les mêmes caractéristiques générales est fourni avec le moteur VAP 57. L'entraînement du CCHFT est à courroie pour la transmission primaire et à chaîne pour la secondaire.

CC 2 L

La suspension avant de ce modèle est à fourche télescopique et la suspension arrière de type oscillant et le moteur est un 49 cm³ deux temps équipé d'une boîte de vitesses à deux rapports commandés au guidon. Entraînement primaire et secondaire par chaîne.

CC 2 S

Cyclomoteur sport avec réservoir de 8 l et selle à deux positions.

100 V 20

VÉLOMOTEURS

Vélomoteur léger utilitaire avec moteur de 100 cm³ à deux vitesses commandées au guidon, pneus 600 x 55, réservoir de 6 l.

100 V 2 S

Ce vélomoteur léger sport, d'une présentation soignée, est à cadre monotube fermé, suspension avant télescopique et suspension arrière oscillante avec amortisseurs JURISCH. Le moteur est un 100 cm³ deux temps à deux vitesses commandées au guidon. Moyeux gros corps 115 mm, selle deux positions et réservoir de 10 l.

125 P 3 L

Machine utilitaire à suspensions avant et arrière, moteur deux temps, trois vitesses commandées par sélecteur au pied.

**LE SALON DE LA MOTO
chez C. GARREAU**

Cette année, C. Garreau distributeur pour la France des motocyclettes Norton, Excelsior et Francis Barnett, n'exposera pas au Salon.

Par contre, l'exposition des derniers modèles des trois marques citées, aura lieu dans ses Etablissements sis 22, rue Robert-Lindet, à proximité de la Porte de Versailles.

Outre la gamme complète des Norton en 350, 500 et 600 cm³ monos et bicylindres, vous pourrez admirer la 250 Excelsior twin et la nouvelle Francis Barnett « Scrambler 82 » de même cylindrée spécialement adaptée pour les compétitions en « tous terrains ».

Ne manquez pas également de visiter le Service des Occasions où vous trouverez les plus belles machines : Excelsior, B.S.A., Norton, Ariel et Vincent entièrement révisées et garanties trois mois.

Enfin Garreau met à votre disposition son Service de Réparations où des mécaniciens spécialistes, sous la direction de Lefèvre et Briand, recordmen du Bol d'Or, effectueront la remise en état de votre machine.

Si vous avez besoin de pièces détachées, adressez-vous au Service des Expéditions qui vous donnera satisfaction dans les plus brefs délais même en province.

Les amateurs de machines de course pourront d'ores et déjà commander la nouvelle « Manx 59 », livrable en février. Rappelons que c'est avec une Norton « Manx » que J. Collot remporte le Championnat de France 1958 dans les catégories 350 et 500 cm³.



BORGO
équipe les
**CHAMPIONS
DU MONDE!**
GILERA - M.V. AGUSTA
F.B. MONDIAL - DUCATI
- MORINI - ETC. -
Catégories : 125, 250, 350 et 500 cm³
TURIN (Italie) NEUILLY-SUR-SEINE BILBAO (Espagne)

GRAND PALAIS : Balcon A, stand 36.
PORTE de VERSAILLES : Hall Renan, stand 218.



ROD 88
GRIS - NOIR
BLEU - BLANC - VERT
COMPÉTITION
TOURISME
SCOOTER
CYCLO
AVIATION

BAMBI
Même Modèle
que le ROD 88
avec ou sans
Peau de Chamois



COLOMBES - CHA 49-09
MONITEUR
LUNETTE LÉGÈRE
POUR HOMME, FEMME, ENFANT
toutes teintes pour
CYCLOSCOOTER
MOTO
La lunette qui équipe les pilotes
des avions supersoniques
TOUTES NOS LUNETTES SONT A ÉCRANS INTERCHANGEABLES

les ÉTS **MERAT & Cie**

LES FABRICANTS SPÉCIALISTES DE SIÈGES ARRIÈRE, SELLES CYCLOMOTEUR
SELLES BIPLACES, PORTE-BIDONS, ETC.,

N'EXPOSANT PAS AU SALON
seraient heureux de recevoir leur aimable clientèle tous les après-midi,
du 2 au 12 octobre, à leur usine, pour leur présenter leurs nouveautés

30, RUE DE LA PROCESSION, SURESNES (SEINE) ● TÉL. : LON. 18-86

un
moteur

deux
roues



ajoutez **BARDAHL** à votre huile
**PROTECTION EFFICACE
DE LA MÉCANIQUE**

BARDAHL

- fixe sur les surfaces métalliques en frottement un film lubrifiant inarrachable
- permet de réduire considérablement le pourcentage d'huile dans le mélange carburant
- évite serrage, grippage, gommage, calaminage
- améliore rendement, souplesse et reprises

BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE

double la vie du moteur
protège contre l'oxydation,
la corrosion, l'abrasion



OLIVIER 823

BARDAHL-FRANCE - 34, Boulevard de l'Yser - PARIS (17) - GAL. 76-13
Usines : 14, Boulevard Maréchal-Foch - ÉPINAY-SUR-SEINE (Seine)

Royal-Enfield

SOYEZ LE PLUS RAPIDE
SUR LA 700 CONSTELLATION

(52 CV)

ET ROULEZ A L'ABRI DES
INTEMPÉRIES SUR LES
MODÈLES

“**AIR-FLOW**”
CARÉNÉS

Confort

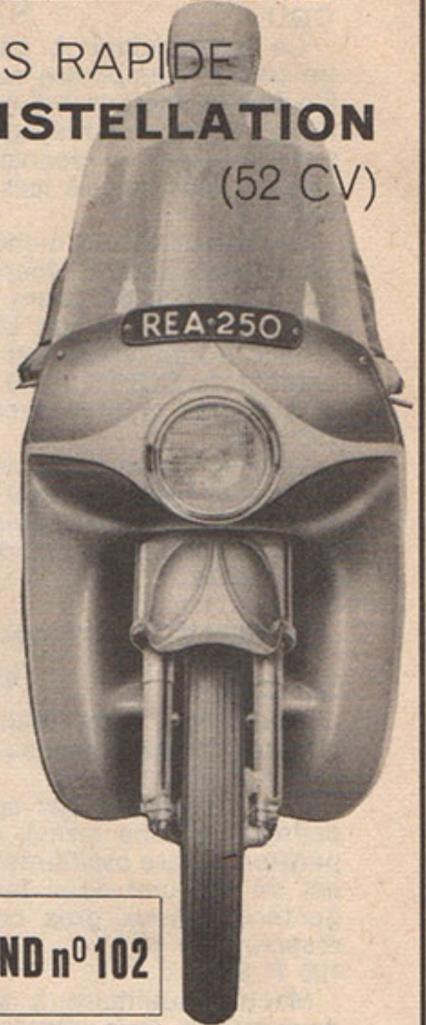
Sécurité

Économie

250 et 500 cm³

AGENCE GÉNÉRALE :
ÉTS PIERRE PSALTY
80, AV. des TERNES
ÉTO 55-52

STAND n°102



*Vente * Réparations * Pièces détachées*



LA
SELLE

Reydel

à suspension

MONORESSORT

ET CHARIOT REYDEL A DOUBLE SERRAGE BREVETÉS

Spéciale pour le cyclomoteur...

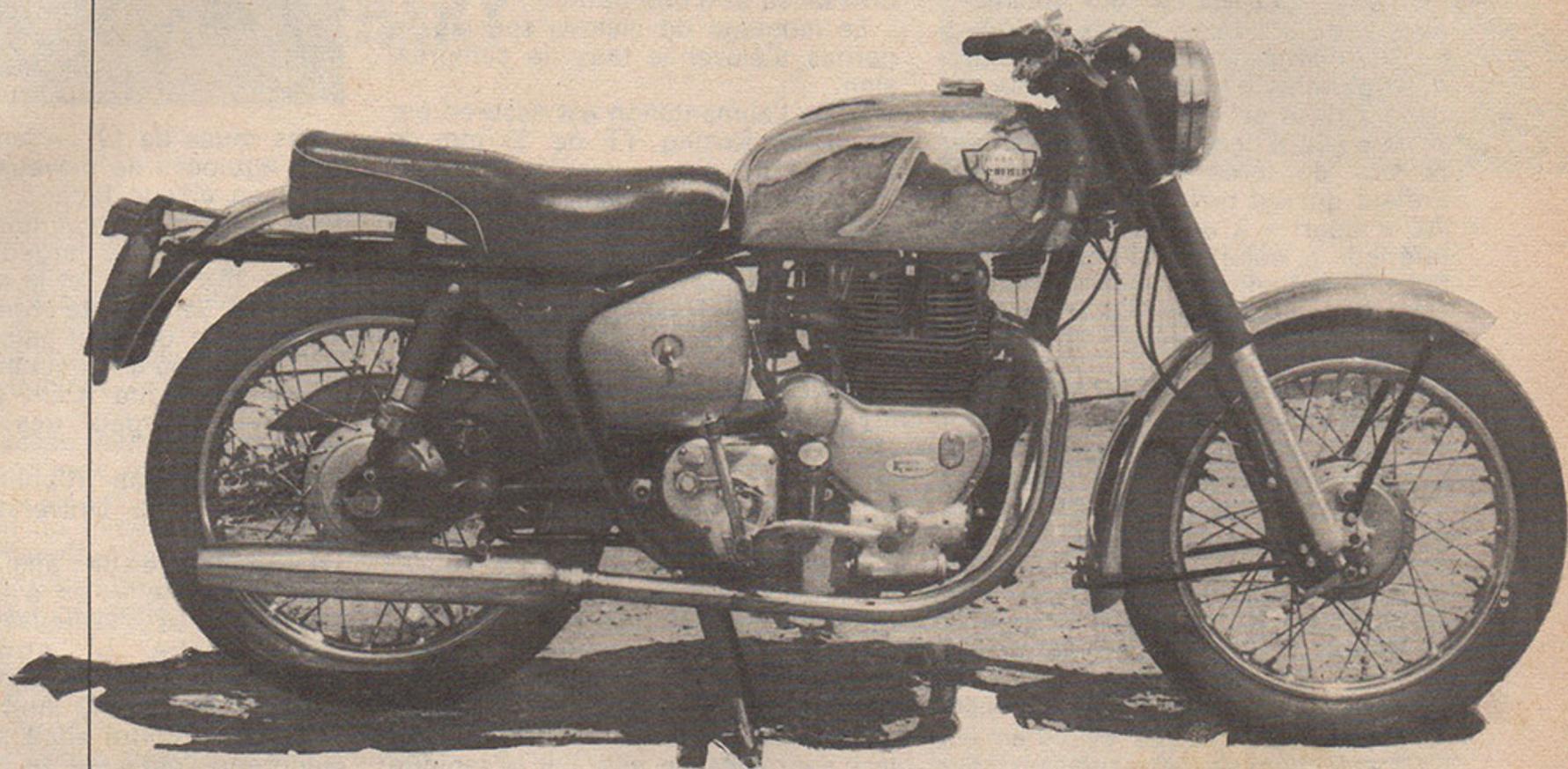
LES HOUSSES DE RECHANGE
pour selles cyclomoteur, moto, vélomoteur, scooter

TOUS RESSORTS DE RECHANGE

SALON DU CYCLE
STAND 71

ESSAIS *MOTOCYCLES*

LA 700 ROYAL ENFIELD "CONSTELLATION"



**LA MACHINE VUE
PAR LE CONSTRUCTEUR :**

*Motocyclette de hautes performances
Vitesse 176 km/h environ
Prix : 450.000 fr.*

IMPORTATEUR :

Établissements PSALTY, 80, avenue des Ternes, Paris-17^e

La 700 Royal Enfield « Constellation » est incontestablement la motocyclette de série la plus rapide qui soit commercialisée à l'heure actuelle.

Ce modèle directement dérivé de la 700 « Super Météor » de tourisme, a été lancé pour répondre aux désirs d'une clientèle avertie, amateur de grosses cylindrées à prétentions sportives. Destinée à concurrencer les T 110, Super Rocket, et autres R 69, la « Constellation » est capable des plus hautes performances, tout en restant une machine de série dans le sens propre du mot : c'est-à-dire, une machine affichant des performances constantes, sans qu'il soit nécessaire de procéder fréquemment à de savants réglages.

LA 700 ROYAL ENFIELD "CONSTELLATION"

ON ne peut considérer la « Constellation » comme un nouveau modèle; il s'agit en fait d'une version sportive de la « Super Meteor » bien connue. D'ailleurs, de nombreux éléments constructifs sont communs aux deux modèles. Cette politique de standardisation dans la production permet d'abaisser le prix de revient dans de notables proportions. A ce sujet, il convient de mentionner le tour de force réalisé par Royal Enfield qui est arrivé à proposer une 700 « Sport » à un prix notablement inférieur à celui de la majorité des 500 cm³ actuellement sur le marché. Voyons maintenant comment se présente cette machine.

UN MOTEUR DE « SUPER METEOR » GONFLÉ!

Il s'agit en effet du moteur de la « Super Meteor » dont la puissance a été portée à plus de 50 CV par un gonflage d'usine.

Selon la bonne tradition anglaise, nous sommes en présence d'un vertical twin de 70 mm d'alésage et de 90 mm de course, donc un moteur du type longue course puisque le rapport course/alésage est de 1,28.

Alors que le groupe cylindres est en fonte chemisée, les culasses sont en alliage léger. Nous disons les culasses car à l'encontre de la plupart des vertical twin britanniques, les culasses sont démontables séparément. La distribution s'effectue par tiges et culbuteurs; les arbres à cames d'admission et d'échappement sont séparés et entraînés chacun par une chaîne. Deux petits carters donnent accès aux arbres à cames: ceci permet le changement instantané des arbres à cames sans avoir besoin « d'ouvrir » le bloc. Signalons que l'usine commercialise différents arbres à cames dont le calage est plus ou moins « sport » selon l'utilisation recherchée.

Le graissage est du type à carter sec, mais le réservoir d'huile n'est pas séparé et c'est le carter moteur

qui fait office de réservoir d'huile.

Contrairement à la « Super Meteor », l'allumage est assuré par une magnéto Lucas K2F munie d'une avance manuelle. Un alternateur Lucas de 70 W alimente l'installation électrique par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse et d'une batterie.

Le montage de pistons spéciaux a permis d'élever le taux de compression.

Enfin l'alimentation est assurée par un Amal Racing TT de 30 mm de passage de gaz.

Ainsi équipé, le moteur de la « Constellation » développe 51,5 cv à 6 400 t/m si l'on se réfère à la courbe de puissance communiquée par l'usine. La puissance spécifique ressort à 74 cv/l.

TRANSMISSIONS

La transmission primaire est assurée par une chaîne Duplex travaillant dans un carter étanche. L'embrayage a été entièrement redessiné afin de pouvoir assurer la transmission d'une telle « cavalerie ».

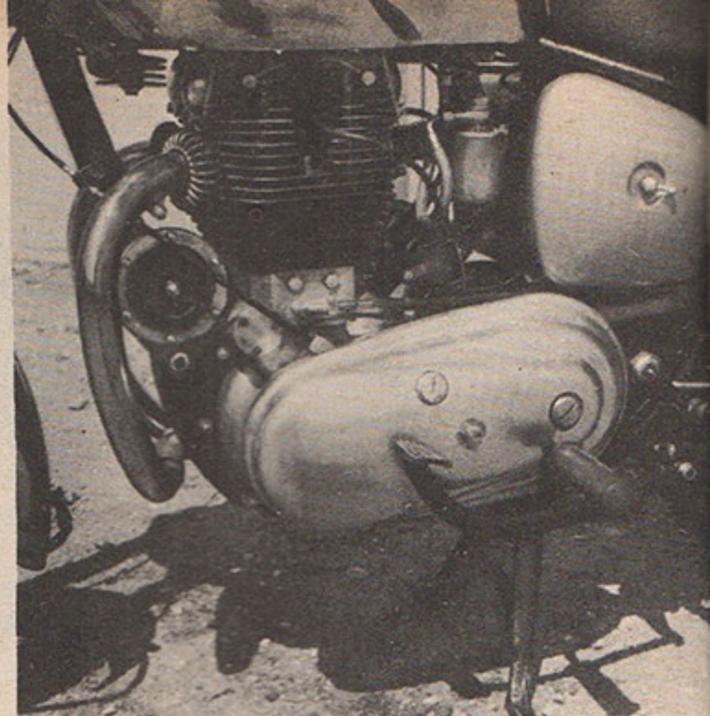
La boîte de vitesses comporte quatre rapports commandés par un sélecteur au pied. Une pédale auxiliaire permet le retour au point mort instantanément quel que soit le rapport enclenché. Cette petite astuce sera fort appréciée en ville car la rapidité y gagne sans qu'il y ait possibilité d'effectuer une fausse manœuvre.

La transmission secondaire est assurée par une chaîne de 15,9.

Les rapports finaux sont les suivants: 4,44 (100 %), 5,77 (77,2 %), 7,99 (55,8 %) et 12,35 (36,1 %) à 1.

UNE PARTIE CYCLE DE SÉRIE

Le cadre tubulaire simple berceau est identique à celui qui équipe les « Super Meteor ». Fourche télescopique à l'avant munie d'amortisseurs hydrauliques. Suspension arrière oscillante à éléments de suspension séparés, munis d'amortisseurs hydrauliques. Ces éléments de suspension signés « Armstrong » ont un réglage de dureté (deux positions) suivant la charge transportée.



Les roues de 19" — jantes acier — sont équipées de moyeux freins centraux en alliage léger.

Le frein avant est double — diamètre: 152 mm, largeur de garnitures: 25,4 mm — et la synchronisation des câbles de commande est assurée par un petit palonnier monté sur la poignée de commande. Le frein arrière classique a un diamètre de 178 mm — largeur des garnitures: 25,4 mm.

Pneus Dunlop Ribbed 3,25-19 à l'avant, Dunlop Universal 3,50-19 à l'arrière.

Le capotage de phare comporte outre le phare — on s'en doutait — deux petites veilleuses latérales l'ampèremètre, le commutateur d'éclairage et le compteur de vitesse gradué jusqu'à 240 km/h.

Un vaste coffre situé sous la selle comprend l'outillage, la batterie et le filtre à air.

MAIS UNE PRÉSENTATION « SPORT »

La partie cycle n'offre rien de très spécial comparée à celle des « Super Meteor », par contre la présentation diffère:

La « Constellation » est équipée de petits garde-boue étroits sans bavollets. Le réservoir plus haut et plus galbé est évidé à l'emplacement des genoux.

La finition générale est très soignée, la machine est présentée de série avec le cadre et la fourche émaillés noirs, le coffre à outils et le dessus de réservoir gris métallisé — garde-boue et panneaux de réservoir chromés — Poids à sec 185 kg.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PARTIE CYCLE

Cadre tubulaire simple berceau.

Suspension avant: fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques.

Suspension arrière: oscillante à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrauliques. Dureté réglable: deux positions.

Réservoir d'essence: 17 l.

Réserve d'huile: 2 l.

Pneus AV: 3,25-19.

AR: 3,50-19.

Freins AV double: ϕ 152 mm, largeur des garnitures 25,4 mm.

AR classique: ϕ 178 mm, largeur des garnitures 25,4 mm.

Eclairage: phare, veilleuses, feu rouge, stop alimentés par un ensemble alternateur Lucas 70 W 6 V monté en bout d'arbre et rechargeant la batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse.

Équipement général: selle biplace, béquille centrale et latérale, repose-pieds de passager.

MOTEUR

Vertical twin quatre temps culbuté.

Alésage: 70 mm.

Course: 90 mm.

Taux de compression: 8,5 à 1.

Puissance: 51,5 cv.

Régime: 6 400 t/m.

Jeu à froid aux culbuteurs.

Admission: nul.

Echappement: nul.

Allumage par magnéto Lucas K2F, dispositif d'avance à commande manuelle.

Avance à l'allumage 9,5 mm av PMH, position pleine avance.

Ecartement des vis platines: 0,4 mm.

Bougies: degré thermique: 240 usage normal; 280 usage sport.

ESSAI A MONTLHÉRY

La Constellation se présente à nos yeux sous l'uniforme maintenant classique de la machine sport anglaise, c'est-à-dire réservoir et garde-boue chromés. Les deux tubes d'échappement sont raccordés pour ne conserver qu'une seule sortie. Les motocyclistes anglais effectuent assez couramment cette transformation sur leur machine.

La selle, assez haut perchée, ne permet guère de toucher le sol qu'avec la pointe des pieds (il faut dire que l'essayeur est de petite taille !). La cylindrée et le taux de compression du moteur n'améliorent pas les départs à froid. Il faut mettre en route sur le ralenti qui doit être parfaitement réglé, on évite ainsi de noyer, exagérément, le moteur qui cependant demande à froid un excédent de richesse.

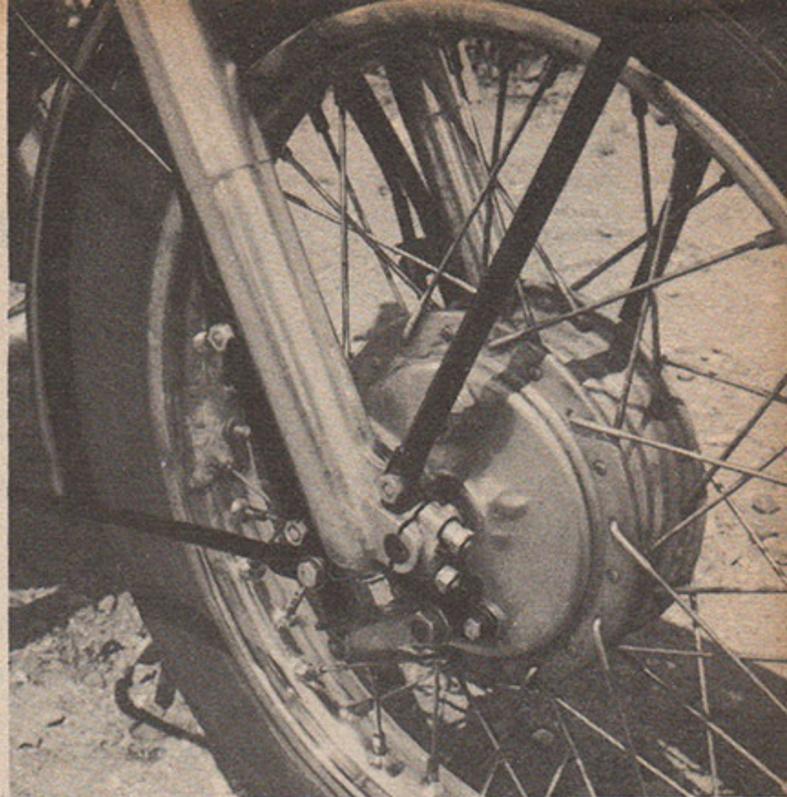
Le fait d'enclencher la première nous rappelle que la commande d'embrayage est ferme, la machine s'adresse à des gens musclés. Dès le départ on « sent » les chevaux. La « Royal » « arrache » littéralement. La course du levier de sélecteur est très réduite ce qui conditionne l'emploi du petit levier pour la remise au point mort. Malgré son rapport volumétrique, le moteur reste souple et il est possible de descendre à près de 40 km/h en quatrième. Dans la circulation, on est surpris de se retrouver couramment à 100 km/h grâce à la puissance d'accélération. Les freins sont efficaces, mais à condition, pour l'avant, de déployer une certaine force musculaire. Sur la route, avec moins d'un quart de tour à la poignée de gaz on obtient une vitesse de 130 km/h qui s'avère particulièrement économique. Quand les voies sont dégagées on peut maintenir indéfiniment une allure oscillant entre 140 et 150 km/h.

C'est une des rares machines qui, en duo, se joue des voitures actuelles d'une certaine puissance, ce qui n'est pas toujours facile sur les longs parcours peu accidentés.

Les suspensions sont pour notre goût, un peu trop dures. Le manque de souplesse amène à grande allure des réactions peu agréables. Le circuit routier nous a permis de constater en virage des amorces de chasse dues au décollement de la roue arrière. En usage normal la précision de la direction et la tenue de route sont sans critique, mais étant donné la vitesse de pointe élevée de la Constellation, nous verrons avec plaisir une amélioration de la suspension.

L'échappement peu bruyant, ne couvre guère les bruits de culbuterie amplifiés par les ailettes des culasses en alliage léger, mais on pardonne beaucoup à une machine rapide.

Sur l'autodrome de Montlhéry, les temps obtenus classent la Constellation au-dessus de toutes les machines de série essayées jusqu'alors. En effet, en position normale le meilleur tour effectué sur l'anneau nous donne 59 s, soit une moyenne de 155,485 km/h. En position effacée nous obtenons 52 s, soit une vitesse de 176,416 km/h,



ce qui est remarquable pour une machine munie d'un silencieux et qui reste utilisable en toutes circonstances.

Sur le circuit routier des 9 km, grâce aux reprises puissantes le meilleur tour est bouclé en 4 mn 48 s avec la moyenne de 114,767 km/h. Ce résultat dépasse de 4 km/h la moyenne effectuée lors de l'essai de la R 69. Un excès d'huile dans le carter primaire, ayant provoqué le glissement de l'embrayage, nous pensons qu'il est possible de faire mieux avec une machine parfaitement au point.

Les accélérations sont satisfaisantes d'autant plus que la Constellation n'est pas spécialement légère. Pour les 100 m nous passons la seconde près de la borne et avec 6 s 2/5 nous sommes crédité d'une moyenne de 56,480 km/h qui symbolise parfaitement la puissance d'arrachement; aux 200 m, nous enclenchons la troisième et obtenons une moyenne de 73,910 km/h; toujours avec les trois rapports nous passons les 300 m avec un temps de 12 s 3/5 soit 85,698 km/h. Le 400 m qui est exécuté avec les quatre rapports nous offre la moyenne de 93,492 km/h.

En conclusion, nous pensons que la Constellation s'adresse à une clientèle sportive désirant véritablement rouler très vite. Tout comme une « mécanique » de course cette 700 cm³ pêche par un certain manque d'étanchéité à grande allure, mais l'usager qui désire la suprématie sur la route, passera sur des suintements d'huile, ou sur quelques vibrations, pour avoir la joie de posséder sans conteste la machine de série la plus rapide.

A. NEBOUT.

RESULTATS D'ESSAIS

Temps chaud : vent nul.

Réglages : gicleur 450. Bougies Lodge 280°. Huile Motul Century. Carburant Super Shell.

Anneau de vitesse : 2 548 m.

Meilleur tour lancé :

Position normale : 59 s ; moy. 155,485 km/h.

Position allongée : 52 s ; moy. 176,410 km/h.

Circuit routier : 9 181 m.

Meilleur tour lancé : 4 mn 48 s ; moy. 114,767 km/h

Freinage à 50 km/h :

Action sur les deux freins : 9,50 m.

Accélérations :

100 m : 6 s 2/5 : 56,48 km/h (1-2).

200 m : 9 s 3/5 : 73,91 km/h (1-2).

300 m : 12 s 3/5 : 85,69 km/h (1-2-3).

400 m : 15 s 2/5 : 93,49 km/h (1-2-3-4).

AVEC le moto-cross des Nations, disputé le 7 septembre à Knutstorp, en Suède, les champions se sont éteints sur la dernière des grandes compétitions internationales de la saison et l'instant est venu d'examiner ce que nous a apporté cette dernière, de tirer en somme les conclusions qui se sont fait jour de Grand Prix en Grand Prix, de manche de championnat en manche de championnat.

Avant que d'entrer dans le détail, l'année 1958 a-t-elle été, pour cette branche relativement neuve du sport motorisé qu'est le moto-cross, de celles qui lui auront apporté quelque chose, de celles qui auront contribué à orienter son évolution, à servir son développement?

Panorama de la saison 1958 de

Cette question mérite sans aucun doute une réponse affirmative : oui, 1958 peut être considéré à juste titre comme un excellent millésime en matière de cross. Et de ceci, nous allons juger au travers d'une revue abrégée des événements majeurs de cette année, tant sur le plan français que sous l'angle international car, d'un côté comme de l'autre, il y a de bonnes choses à inscrire en faveur de la saison à peine écoulée.

De bonnes choses et d'autres aussi qui le sont moins tant l'homme n'est point parfait, tant ses réalisations demandent à être retouchées plus d'une fois pour atteindre sinon au meilleur, du moins à un mieux progressif.

Nous vous parlerons des unes comme des autres, applaudissant aux résultats acquis et soulignant les imperfections à corriger pour l'avenir, si l'on veut que le moto-cross poursuive sans-à-coup sa marche ascendante en direction d'un succès que nul ne songe plus aujourd'hui à contester.

En effet, les circonstances défavorables qui pèsent depuis quelques années sur la bonne marche de la vitesse pure, particulièrement dans des pays comme la France ou la Belgique, mais également quoiqu'à un degré moindre ailleurs en Europe, ont servi parallèlement le moto-cross, gagnant à celui-ci l'intérêt de nombreux organisateurs, des fédérations nationales et bien entendu du public. Il n'est de meilleur exemple à fournir de ce que nous avançons que le cas présent de l'Italie où, les grands constructeurs jusqu'ici adonnés à la vitesse pure abandonnant la compétition, l'on a pu voir tout soudain fructifier le moto-cross précédemment cantonné dans d'étroites limites, au point même que deux usines, Bianchi et Mival, se sont lancées officiellement dans l'arène en faisant une entrée remarquée dans la Coupe d'Europe de la petite cylindrée.

Ainsi, le moto-cross d'abord hésitant et ballotté entre les initiatives plus ou moins heureuses des seuls organisateurs à leurs débuts et les prétentions matérielles de pilotes primitivement plus enclins à fournir un spectacle sportif qu'à pratiquer véritablement une authentique discipline du sport motorisé, s'est peu à peu acheminé vers le stade de la compétition pure et simple, voyant les championnats se créer et prospérer sous l'effet d'une réglementation toujours plus complète et mieux étudiée. Et jamais plus que cette année le Championnat du Monde,

la Coupe d'Europe, les Championnats de France n'ont donné lieu à des luttes plus magnifiques, à des combats plus âprement livrés pour l'obtention de titres désormais parés d'un prestige certain.

LA SUÈDE DOMINE LA SAISON INTERNATIONALE

Le Championnat du Monde 1958 de Moto-Cross, s'il a apporté au premier pilote de la F.N., le Campinois René Baeten, la plus grande consécration que méritaient à la fois ses immenses qualités de conducteur et les exceptionnelles possibilités de sa mécanique, n'en a pas moins marqué l'installation de la Suède à la pointe des nations qui se sont affrontées tout au long de ses dix Grands Prix. (L'Autriche organisant pour la première année et s'ajoutant aux neufs pays qui figuraient au calendrier de l'année dernière.)

Au début d'ailleurs, l'on a pu croire que Bill Nillsson, champion du Monde 1957, allait réaliser un superbe doublé. Toujours menant sa Spéciale A.J.S. 7 R maintenant baptisée Crescent, du nom d'une marque suédoise dont la production se limite en réalité aux cyclomoteurs et aux vélomoteurs mais qui a fourni au Champion local une aide appréciable, le redoutable Scandinave prit dès l'abord une option sur le résultat final, passant en tête du classement provisoire dès le second Grand Prix (Danemark), et y restant jusqu'au sixième (Angleterre) où toutefois Baeten, déjà vainqueur en Suisse, le rejoignait quant au nombre de points.

Dès ce moment la chance se prononça en faveur du champion de Belgique 1957-1958 qui se détacha au Grand Prix de Hollande alors que Bill Nillsson, dans cette même épreuve, brisait précisément la fourche avant de sa machine sur le bas-moteur de la lourde F.N. de Baeten. Puis ce fut Namur où, incontestablement desservi par le plus mauvais départ donné au long de ce championnat, freiné ensuite on ne peut plus irrégulièrement par un adversaire Belge cependant doublé, le Suédois perdit la course d'extrême justesse, chutant par-dessus le marché au cours du dernier tour et perdant encore la seconde place au profit de son compatriote Sten Lundin.

Après quatre années durant lesquelles les crossmen belges durent se suffire de jouer les seconds plans, René Baeten apporte à son pays, à son club d'Herentals, la couronne mondiale 1958. Ce résultat devrait encourager sa marque, la F.N. à revenir un peu plus vers le moto-cross l'an prochain.

MOTO-CROSS

Il était clair à cet instant que les jeux étaient faits et René Baeten, triomphant de son rival huit jours plus tard à Ettelbrück (Luxembourg) cette fois dans des circonstances absolument régulières, s'assurait une avance désormais impossible à combler. Au surplus, ni l'un ni l'autre des deux grands protagonistes du Championnat mondial 1958 ne parvenait à prendre un point dans l'ultime Grand Prix (Suède), remporté par Lundin (Monark d'usine), déjà vainqueur en Italie.



Voici donc un Belge et une marque belge à nouveau portés au palmarès de la grande compétition annuelle individuelle de moto-cross, après une éclipse de quatre



années puisque le dernier titre jusqu'ici remporté par nos voisins datait de 1954 (Auguste Mingels, sur F.N.).

Indiscutablement, Baeten s'est montré le meilleur homme sur les terrains européens et la malchance certaine de Bill Nillsson de même que les circonstances toutes spéciales dans lesquelles s'est déroulé le Grand Prix de Belgique ne permettent pas de considérer pour autant qu'il eût pu être battu. Cependant, le champion suédois n'a nullement démerité et avec un peu plus de bonheur, il eût certainement terminé dans la roue du vainqueur. En réalité, les deux hommes sont extrêmement près l'un de l'autre, leurs machines demeurent ce qui se fait de mieux à l'heure actuelle, et les uns et les autres dominant de toute évidence le lot cependant très relevé des autres participants.

Reste que la victoire belge n'est qu'une demi-victoire en ce sens que le champion du monde n'est accompagné au classement (du moins aux premières places de celui-ci) que par un seul homme, le jeune Hubert Scaillet, second titulaire d'une F.N. d'usine. Celui-ci, très bien parti puisque vainqueur à Vienne, premier Grand Prix du Championnat du Monde, se brisa malencontreusement le poignet en Hollande alors qu'il occupait le troisième rang au classement provisoire et pouvait encore prétendre à se rapprocher du leader. Cet accident qui l'empêcha de s'aligner par la suite dans les trois dernières épreuves le relégua ainsi à la cinquième place du classement final.

Quant aux autres Belges, on les trouve respectivement seizième (De Soete), et vingtième (Van Obbergen). Il s'agit là de deux récents internationaux, dont le dernier



Après un début de saison irrégulier, le magnifique styliste suédois Sten Lundin a redressé la barre et remporte les Grands Prix d'Italie et de Suède, terminant à la troisième place du Championnat du Monde.



nommé pilote une 350 A.J.S. 7 R à peine suralésée, et qui sont encore plus riches de promesses pour l'avenir que de possibilités pour le présent.

C'est là un des enseignements les plus évidents du Championnat du Monde 1958 : derrière Baeten et Scaillet, les Belges ne peuvent tabler que sur des hommes qui ne paraissent pas devoir dépasser leurs possibilités actuelles, lesquelles sont insuffisantes à faire d'eux des tout premiers plans (Rombauts, Vanderbecken, Cordonnier, etc.), sur des jeunes dont il est prématuré de jauger absolument le comportement ultérieur (De Soete et Van Obbergen déjà nommés, Crosset, Walter Baeten, frère du Champion du Monde, Schlechten, Besonhé, etc.), sur des anciens enfin dont un seul, l'excellent Nic Jansen, tacticien de premier ordre, coureur remarquablement consciencieux, pourrait encore prétendre servir utilement les couleurs de son pays si la Fédération Belge consentait à passer l'éponge sur un différend qui, finalement, la prive d'un élément qu'elle ne peut se payer le luxe d'ignorer, nous venons de le vérifier !



Battus dans la lutte pour la couronne mondiale, les Suédois sont cependant les grands vainqueurs de la saison 1958. Ils classent effectivement leurs quatre représentants aux seconde, troisième, septième et neuvième places du classement final sans parler encore d'hommes qui, comme Sigvardsson ou Lööf, n'ont participé au Championnat du Monde qu'à titre épisodique, tout en y récoltant respectivement une dixième et une vingtième places.

Six hommes au palmarès, quatre victoires (Nilsson au Danemark, Lundin en Italie et en Suède, Gustavsson en Angleterre) ces résultats en disent plus long que tout commentaire superflu. La Suède, pépinière de champions, a conquis de haute lutte le premier rang en motocross et nous ne croyons pas nous avancer beaucoup en disant dès maintenant qu'elle ne semble pas proche de devoir perdre cette position, car aux côtés des Nilsson, Lundin, Gustavsson, Johansson, Sigvarsson, etc., il existe encore bien des pilotes (Lundell par exemple) prêts à prendre la relève.

Lars Gustavsson — Suédois lui aussi — est l'auteur d'une performance unique dans les annales du cross international : il a remporté le Grand Prix d'Angleterre, sur le splendide circuit d'Hawkstone Park, battant ainsi pour la première fois les Britanniques sur leur terrain.

Et les Anglais, direz-vous ? Nous ne pouvons cacher que leur saison a été décevante et qu'en dépit de la masse considérable des coureurs qui pratiquent le motocross en Grande-Bretagne, le recrutement en vue des grandes épreuves ne se renouvelle pas suffisamment.

Nous avons retrouvé cette année « l'ancien » Johnny Draper, victorieux chez nous à Cassel, puis en Hollande à Sint-Anthonis et qui, avec une excellente quatrième place, se classe en tête de la représentation britannique. Jeff Smith, officiel B.S.A. lui aussi et sur qui l'on tablait pour faire un champion du Monde éventuel, n'a pu que se classer sixième, ne remportant aucune épreuve de même que son camarade d'écurie B. Martin (onzième). La dernière recrue de l'usine de Birmingham, Peter Taft dut abandonner toute prétention après un excellent départ en Autriche, du fait d'une blessure récoltée aux Six Jours d'Ecosse et qui le tint éloigné des circuits pour un bon moment. Mais ce jeune pilote reste à suivre et nous serions fort surpris s'il ne parvenait à figurer d'ici un an ou deux parmi les plus sûres valeurs britanniques.

On trouve encore au classement Don Rickman (douzième de par une unique troisième place à Hawkstone Park, seule course qu'il disputa d'ailleurs), Less Archer, desservi par une fracture du poignet en cours de saison mais qui, de toute manière, est très loin de ce qu'il fut en 1956 et termine quatorzième, enfin l'officiel Matchless,

Pour la première fois, un pilote français a disputé assidûment le Championnat du Monde de cross : il s'agit de Jacques Schmid, qui participa à huit des dix Grands Prix. Ce jeune coureur n'a pu inscrire son nom au palmarès, rasant de peu l'occasion en Autriche, mais il a acquis dans sa campagne internationale une expérience qui lui profitera dans l'avenir.





Champion d'Europe en 1955, le populaire Johnny Draper a connu cette saison un regain de forme et, à l'issue du Grand Prix de Hollande (qu'il remporta après avoir gagné déjà celui de France à Cassel), ses chances pour le titre mondial restaient à considérer. Il fut malheureusement barré par Rombauts à Namur et dut finalement se contenter de finir quatrième, et premier des Anglais.

David Curtis, un très beau pilote malheureusement très malchanceux et qui ne put que marquer deux points et obtenir une dix-neuvième place qui ne le situe pas à sa valeur réelle.



Si l'on nous trouve assez pessimiste en ce qui concerne Belges et Anglais, nous n'en pourrions pas moins conclure sur une note plus enthousiaste avec les Hollandais, qui cette année sont parvenus à classer Albert Dirks à la huitième place du classement général et Joep Jansen au vingtième rang du palmarès. Résultat qui pourra paraître tout relatif, mais qui n'en marque pas moins l'accession des Néerlandais dans l'arène internationale où ils peuvent parfaitement faire figure honorable.

Et c'est avec la France que nous achèverons cette revue du déroulement du Championnat du Monde 1958, la France qui, cette année, possède aussi deux de ses coureurs au palmarès, à savoir Paul Godey (quatorzième) et René Klym (seizième), la France qui, par ailleurs compte des représentants dans la quasi-totalité des Grands Prix de la saison, notamment Jacques Schmid qui prit part à huit d'entre eux, réussissant pour ses débuts chez les « grands » d'excellentes septième et neuvième places en Autriche et en Hollande.

Sans doute, ces résultats ne témoignent encore d'autre chose que de l'intérêt que nos hommes prennent enfin pour la compétition mondiale. Mais ceci déjà est un fait positif, l'impulsion est maintenant donnée qui nous promet pour l'avenir des satisfactions d'un ordre assurément supérieur.



Ne quittons pas le Championnat du Monde 1958 sans dire un mot des organisations. Nous avons eu des Grands Prix qui furent des modèles du genre (Angleterre), des Grands Prix qui nous confirmèrent soit la supériorité d'une formule (Hollande, course sur deux manches auxquelles prennent part tous les engagés, avec classement final par addition des points et départage éventuel selon les temps chronométrés) soit l'adhésion d'un public nouveau et de marques nouvelles (Italie) soit encore l'accession d'une organisation au rang des meilleures (Cassel).

Mais nous avons eu également trop d'occasions de mécontentement avec les Grands Prix d'Autriche (impréparation totale, mais c'était la première fois qu'une telle épreuve avait lieu dans ce sympathique et sportif pays qui fera mieux, très certainement, dans l'avenir), de Suisse (ici, aucun espoir à moins que l'épreuve échappe

enfin aux organisateurs genevois dont le mercantilisme est la préoccupation dominante) et de Belgique (où, sans parler du chauvinisme excessif qui anime les responsables de la course, l'organisation générale est indigne d'une épreuve de championnat du Monde).

APOTHÉOSE DE CIZEK EN COUPE D'EUROPE

La Coupe d'Europe de la petite cylindrée créée seulement l'an dernier et qui vit alors la victoire de l'officiel de l'usine allemande Maïco Fritz Betzlbacher, a connu une évolution foudroyante, remportant pour sa seconde édition un succès tel que l'on doit dès à présent lui accorder une attention au moins égale à celle que l'on porte au Championnat du Monde en grosse cylindrée. C'est qu'ici en effet, l'on se trouve en présence d'un recrutement considérable aussi bien quant au nombre des pilotes qui participent à l'épreuve qu'au nombre des nations qu'ils représentent (y compris les pays de l'Est européen, Tchécoslovaquie, République Démocratique Allemande, Pologne) et qu'enfin aux différentes marques en présence (Jawa, Maïco, Simson, Bianchi, Mi-Val, Husqvarna d'usine et encore D.K.W., Adler, Greeves, F. Barnet).

C'est pourquoi l'on ne peut qu'applaudir les organisateurs qui surent présenter la manche qui leur était confiée non pas en tant que course de lever de rideau en complément d'un Grand Prix, mais bien en tant qu'épreuve vedette (Bielstein, Reading, réunions qui remportèrent un énorme succès public et sportif ainsi d'ailleurs que celles de Prague et d'Avigliana).

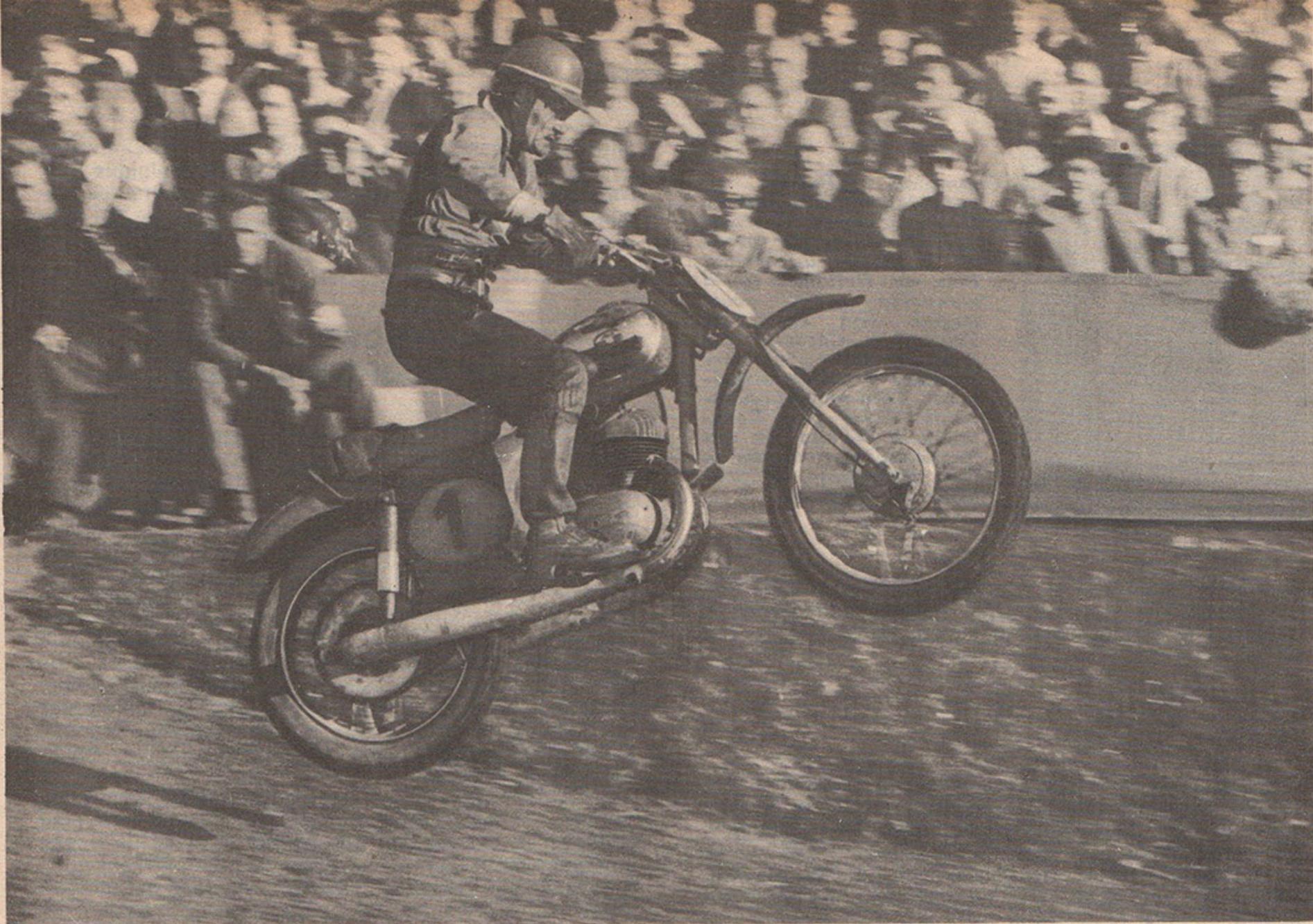


Troisième en 1957, le chef de file de l'usine Jawa Jaromir Cizek, a dominé cette année la Coupe d'Europe de toute son écrasante personnalité, remportant la plupart des manches avec un brio qui laissa pantois tous les connaisseurs. Ce fut là le triomphe d'un pilote consommé, formé à l'école de toutes les spécialités que propose le sport motocycliste, possédant une étonnante intelligence de la course et servi admirablement par la célèbre 250 cm³ deux temps, qui s'est révélée pratiquement inaccessible à la défaillance mécanique.

Certes, la tâche de Cizek fut facilitée du fait que l'usine Maïco, en proie à de très graves difficultés financières, ne put lui opposer que par intermittence sa redoutable équipe officielle. Toutefois, Betzlbacher, Kämper, Müller firent mieux que de figurer, et s'assurèrent des places d'honneur bien groupées.

Des autres participants tchèques représentant le team Jawa, seul le jeune et charmant Frantizek Ron émergea de la bonne moyenne. Les Italiens, entrés en lice à Genève avec les 250 cm³ quatre temps simple A.C.T. d'usine Mi-Val et Bianchi, donnèrent immédiatement à penser qu'il faudrait compter avec leurs très brillantes machines, mais malheureusement leur abstention ultérieure dans la plupart des autres manches ne leur permit pas de consolider les résultats acquis en Suisse. Nous les reverrons l'année prochaine avec des engins encore améliorés au cours de l'hiver, et alors décidés à défendre leurs chances d'un bout à l'autre de l'épreuve, où des hommes comme Ostorero (actuel champion d'Italie), Soletti, Caroli, Moretti, etc., n'ont guère besoin que d'un contact répété avec leurs meilleurs adversaires pour pouvoir bientôt se hisser au tout premier plan.

Passant sur les quelques points récoltés par les Britanniques dont les machines témoignent d'une évidente



Jaromir Cizek, l'incomparable champion de la petite cylindrée, a fait cavalier seul en Coupe d'Europe. Sa tâche sera sans doute plus rude l'année prochaine, si les Husqvarna, Maïco, Bianchi et Mi-Val d'usine participent régulièrement à cette compétition. Mais Cizek disposera sans doute alors de la nouvelle Jawa d'usine, un quatre-temps A.C.T. que l'on annonce déjà comme étant très puissant pour un quart de litre destiné au cross.

infériorité, nous extraierons du palmarès les noms du Hollandais Simon Schram (Maïco client) dont le comportement fut excellent, du Belge Van Pee (Jawa client), de l'Allemand Ott (D.K.W.). Mais l'élément majeur apporté cette année par la Coupe d'Europe est sans contredit la révélation fournie ici encore par les Suédois, Tibblin et Rickardsson, sur leurs étonnantes Husqvarna d'usine, dérivées de la petite 200 trois vitesses deux temps très répandue en Scandinavie.

Entrés dans la compétition à Bielstein (Allemagne), Tibblin et Rickardsson s'imposèrent dans cette manche avec une facilité qui déconcerta de prime abord. Mais bientôt, en Italie, en Hollande, en Belgique, etc., les Suédois montrèrent que leur succès n'était pas le fait du hasard et, en quatre courses, Rolf Tibblin se hissa tout simplement à la deuxième place du classement général.

En 250 cm³ donc comme en 500, la Suède a attiré sur elle tous les regards des sportifs passionnés par le moto-cross et d'ores et déjà Tibblin, auquel la cylindrée réussit beaucoup mieux que la catégorie supérieure, se pose en candidat à la Médaille d'argent de la Commission Sportive Internationale pour l'année 1959.

Ici, malheureusement, aucun Français n'est à mentionner. Le Champion de la Ligue Anjou-Bretagne, Joseph Terrien, courut bien en Allemagne et en Belgique, mais, encore insuffisamment habitué à sa Maïco réglée à l'usine, il ne put en obtenir les résultats que nous escomptions. Excellent cependant en France sur la fin de la saison, le jeune Angevin doit pouvoir l'an prochain faire beaucoup mieux à condition de, participer

à toutes les manches de la Coupe d'Europe. Et à ce propos, formulons le vœu que toutes ces dernières soient courues distinctement du Championnat du Monde, ce qui permettra aux organisateurs de leur consacrer toutes leurs ressources matérielles sans quoi il serait vain d'escompter la participation de coureurs dont le plus grand nombre ne bénéficie d'aucun appui commercial.

REVANCHE DE NILSSON AUX "NATIONS"

La place nous manque ici pour vous dire en détails ce que fut la plus grande course que nous propose annuellement le moto-cross et qui se court au surplus par équipes nationales, le classement s'effectuant d'après les temps des trois meilleurs hommes classés en finale par chacun des pays représentés. Mais nous ne pouvons manquer de souligner à cette occasion la supériorité affirmée une fois encore par la Suède qui, sur son terrain, a remporté l'épreuve comme en se jouant, Nilsson en fournissant l'éblouissant vainqueur individuel.

Au second rang, les Britanniques, qui ne purent inquiéter sérieusement leurs adversaires et, à une minute trente secondes trois cinquièmes seulement des Anglais, tenez-vous bien, l'équipe de France, formée des deux frères Klym, Guy Bertrand, Combes Cros et Schmid.

Riches des cinq cent mille francs alloués par la Fédération enfin consciente des réalités, dirigés comme l'an dernier par le Président Marcel Seery, de la Ligue Anjou-Bretagne, qui se voua à sa tâche avec une passion (le mot n'est pas trop fort) qui ne surprendra pas tous ceux qui le connaissent et savent l'amour qu'il porte au motocross, nos représentants, animés d'un magnifique esprit d'équipe, gonflés à bloc, se surpassèrent et donnèrent le meilleur d'eux-mêmes jusqu'à l'épuisement total. Mais au terme de ce terrible effort, le résultat sensationnel que vous connaissez maintenant!

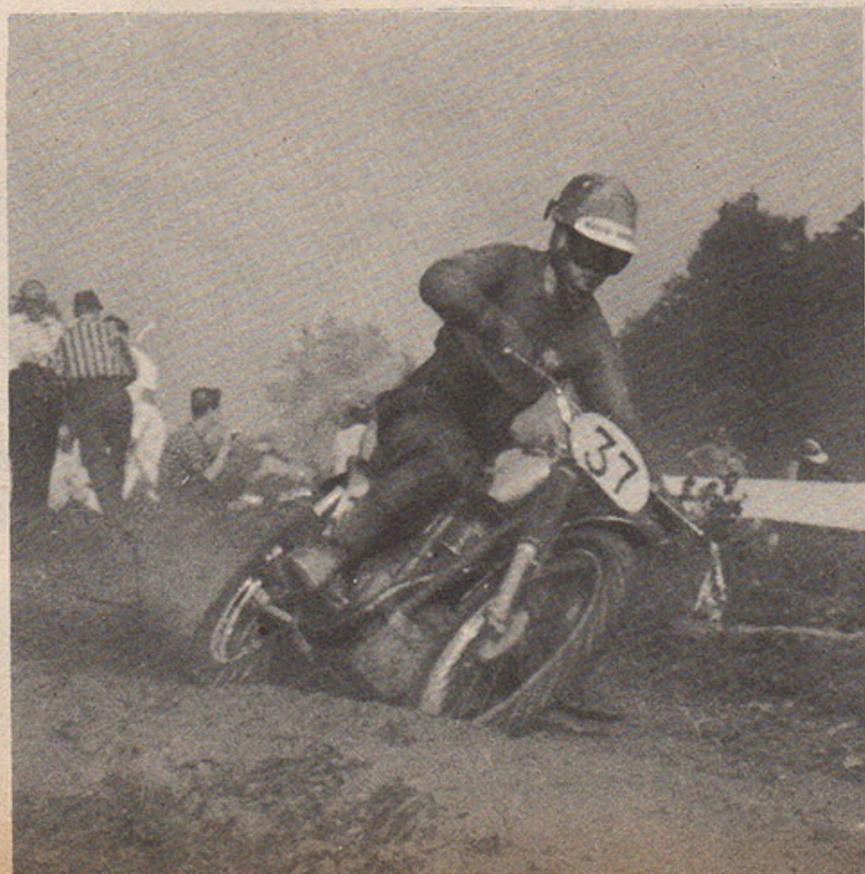
Et les Belges? Un Baeten malheureux (chaîne sautée en finale), un Rombauts très rapide mais qui cassa malencontreusement un bras oscillant, un De Soete arrivé avec une machine hors d'état et qui ne put prendre le départ, un Neri, un Schlechten dont les boîtes ne résistèrent pas mais qui, de toute manière, ne pouvaient prétendre à grand-chose, un Besonhé enfin qui ne put que confirmer des moyens prometteurs pour l'avenir, avouez que le Champion du Monde était bien mal loti! Résultat : la Belgique qui affirmait des prétentions à la victoire (presse belge dans les jours qui précédèrent l'épreuve) ne put même se classer. Cela, nous ne pouvons nous empêcher de penser que la F.M..B l'avait bien cherché, et ce n'est pas Nic Jansen qui nous démentira! Pourquoi ne pas l'avoir sélectionné?

UNE BONNE SAISON FRANÇAISE

Nous parlons ici des Championnats de France qui, sur le plan strictement sportif, donnèrent lieu à des empoignades magnifiques et virent la consécration de trois beaux champions qui ont nom Robert Klym (500 cm³ Inter), Beaumard (500 cm³ National) et Desbois (250 cm³).

Disputé comme l'an dernier sur quatre épreuves courues à Thomer-la-Sogne, Montargis, Périgueux et Rocroi, le Championnat de première catégorie vérifia la qualité du règlement qui préside actuellement à son déroulement. Les organisations se révélèrent de premier ordre et les épreuves se disputèrent dans les plus parfaites conditions de régularité. Aussi, pouvons-nous applaudir à la reconduction de ce règlement dans ses

« Buffalo » Bil Nilsson, le cow-boy suédois, n'a pu réussir à réaliser le doublé dans le Championnat du Monde. Mais il a pris sa revanche au récent Moto-Cross des Nations.



Champion de France inter 1958, Robert Klym a enfin remporté un titre qui lui avait échappé en 1956-1957 du fait de circonstances malheureuses. Nous avons en lui un excellent pilote, qui contribua par ailleurs au magnifique résultat obtenu en Suède par l'équipe de France au Moto-Cross des Nations.

grandes lignes en ce qui concerne le Championnat 1959, souhaitant toutefois qu'intervienne une seule mais importante modification : l'adoption de la formule de la course en deux manches de longue durée, formule déjà citée ici même dans le paragraphe consacré au Championnat du Monde et qui s'est montrée la meilleure tant du point de vue du public que des organisateurs et des coureurs eux-mêmes.

Derrière Robert Klym, vainqueur des deux premières manches et troisième dans les deux autres (le voici champion de France après deux années où le titre ne lui échappa que par de véritables coups du sort), nous trouvons Guy Bertrand, indiscutablement notre plus sûre valeur pour l'avenir. Puis viennent René Klym qui reste l'un de nos meilleurs inters et précède René Combes et Jean Cros, deux Méridionaux combatifs, spectaculaires, et qui sont capables de faire mieux encore l'année prochaine.

Jacquemin, sixième, a mieux réussi en 1958 que l'année précédente. Cependant, il lui a manqué tout au long de la saison, le moral, la confiance en soi sans quoi il n'est point de grande victoire possible. Puis viennent

Schmid, venu tard en forme, absorbé par sa saison internationale mais bellement revenu sur la fin, Chuchart régulier à son habitude, Gérard Lecormeur terriblement malchanceux et Paul Godey qui ne vieillit pas.

Dans la seconde partie du tableau, nous trouvons Vanlerbergue, Vouillon, Julienne, Mélioli, Charrier qui, sans pouvoir prétendre à jouer les premiers rôles, constituent néanmoins des éléments d'honnête valeur. Enfin, Bloquet, Auguste Darrouy, n'ont pu éviter de se trouver en position de relégation en seconde catégorie, mais où nous ne sommes plus du tout d'accord, c'est quand on nous parle de rétrograder également un Jean Hazianis qui n'a pu disputer aucune des quatre manches, étant militaire en Afrique du Nord, ou un Brassine (Champion sortant) qui cassa dans trois manches sur quatre et ne put ainsi défendre valablement son titre. Ces deux hommes sont encore à classer dans le groupe de nos cinq ou six meilleures valeurs et leur renvoi en catégorie nationale serait tout simplement grotesque.



Chez les Nationaux, Beaumard remporte enfin un titre qui va lui donner accès à la catégorie supérieure pour laquelle sa classe le désigne depuis longtemps. Nous espérons qu'il s'y comportera brillamment et n'hésitera pas d'un autre côté à nous représenter dans les Grands Prix Internationaux. Son adversaire le plus marquant fut l'ex-inter Drobecq, malheureusement blessé sur la fin de la saison et, de ce fait, incapable de défendre à Mézières-sous-Ballon des chances parfaitement réelles puisqu'il était à égalité de points avec Beaumard au seuil de la finale. C'est donc Butteau, vainqueur dans cette dernière course, qui s'est assuré la seconde place du classement général devant « l'ancien » Deshaie et Drobecq.

Le cinquième est Robert Darrouy, neveu d'Auguste, devant Thomas, Guillot, Hardy, le Nordiste Voreux, Blandin, etc.

En principe, les quatre ou cinq premiers monteront l'année prochaine en Inters ? A vrai dire, nous nous serions suffi ici de Beaumard et Drobecq, souhaitant simplement nous tromper en écrivant que Deshaie ne peut guère faire que de la figuration dans la première catégorie, et que Darrouy et Butteau nous semblent insuffisamment armés pour lutter à armes égales chez les Inters.

Sur le plan organisation, il y eut le meilleur et le pire : le premier revenant sans conteste à Mézières-sous-Ballon (irréprochable) le second, allant tout pareillement à Verdun (désastreux). Fort heureusement, il apparaît qu'en 1959, trois au moins des cinq épreuves du Championnat de France National doivent être prises en charge par des Clubs qui ont fait leurs preuves, deux d'entre eux ayant d'ailleurs à leur actif de très belles réunions internationales ce qui tout de même constitue une solide garantie. Un dernier mot ici encore à propos d'une nouveauté : en 1959, les Inters écartés cette année du Championnat de première catégorie, devront obligatoirement disputer le Championnat National s'ils veulent conserver le bénéfice de leur licence Inter pour ce qui est des courses non officielles. Bravo à la Commission sur ce point.

A MICHEL DESBOIS, LE TITRE EN 250 CC

Réinstitué cette année après une certaine éclipse et lui aussi disputé sur cinq manches comme le championnat national, le championnat de France des quarts de litre est revenu très nettement à Michel Desbois (Maïco),

vainqueur de trois manches. Cet excellent pilote a montré à cette occasion qu'il avait devant lui beaucoup plus de possibilités en 250 qu'en 500 cm³, cylindrée qu'il pratique également. Il n'a disputé cette année qu'une seule manche de la Coupe d'Europe (Bielstein) où il s'est montré fort bon jusqu'au moment où son cadre se brisa, et nous estimons qu'il peut prétendre l'année prochaine à un classement honorable dans cette grande compétition internationale pour peu qu'il veuille y participer avec toute l'assiduité souhaitable.

Derrière lui, Voreux (Puch) a prouvé lui aussi qu'il est plus à l'aise sur une petite machine qu'avec une 500. Le troisième est une révélation, Pinetti, qui peut aller loin avec un peu de plomb dans la tête, puis viennent Houdoux, Brussauro, Antoine, Molas, Marchand, et enfin, Joseph Terrien que nous ne jugerons que sur sa prochaine saison.

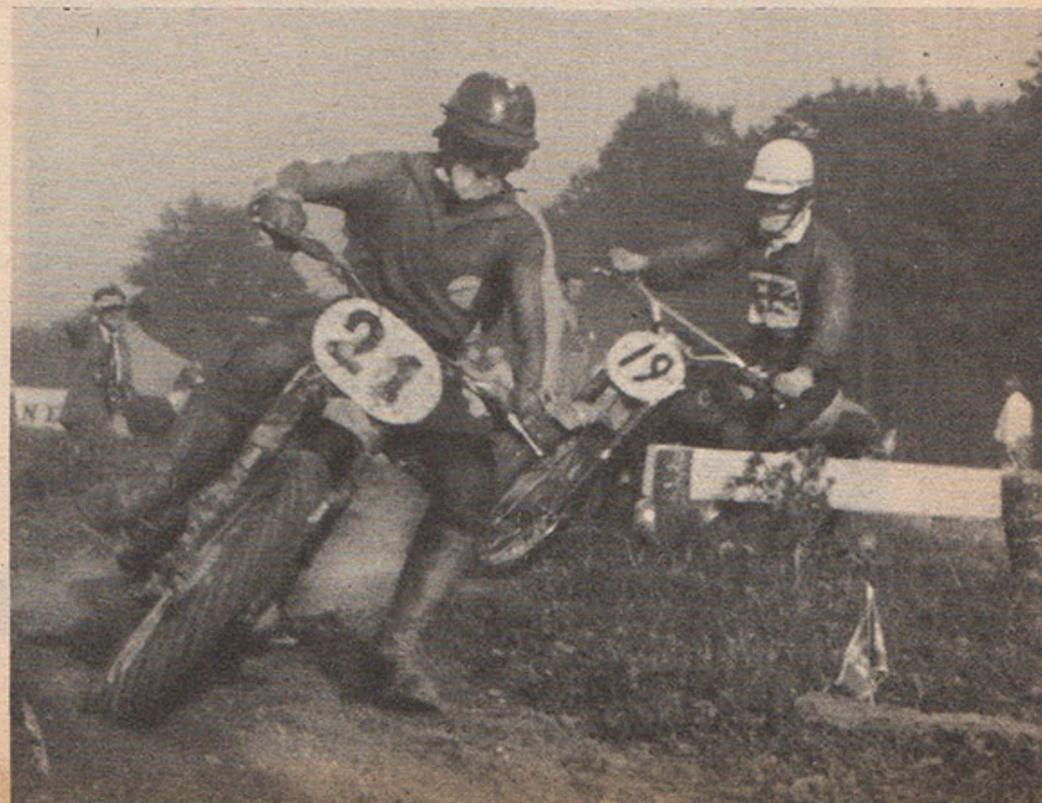
Etant à la base même du recrutement national pour notre moto-cross car elle est la plus immédiatement accessible aux jeunes, étant encore celle d'où naîtront les champions que nous pourrions peut-être aligner un jour dans la Coupe d'Europe, la catégorie des 250 cm³ est de celles qu'il nous appartient de soigner plus particulièrement. Si nous devons nous féliciter que la F.F.M. l'ait à nouveau dotée d'un Championnat de France, nous devons par ailleurs regretter que l'organisation des différentes épreuves de ce championnat ait été le plus souvent attribuée à tort et à travers, à des clubs incapables de leur assurer un déroulement et des conditions générales dignes d'elles.

Déjà, un certain découragement s'est manifesté chez les quinze ou vingt hommes qui ont pris part à l'édition 1958 de ce Championnat de France en quart de litre. Ce n'est certes pas là le but recherché et nous demanderons instamment à la Commission de Moto-Cross de la F.F.M., à M. Guenix tout particulièrement, dont chacun sait combien la petite cylindrée lui est chère, de bien vouloir se pencher attentivement sur la préparation de l'édition 1959.

L'idéal serait évidemment de confier ces courses à de grands Clubs, organisateurs de courses internationales, qui les feraient disputer en lever de rideau des dites épreuves. Ne peut-on parvenir à cela ?

JOS DE JONGH.

Réintégré « hors championnat national » dans la catégorie inter, Jean Cros s'est montré digne de cette mesure de faveur, terminant cinquième du Championnat de France inter 1958 et premier de nos coureurs classés au cross des Nations, avec une superbe neuvième place au classement général individuel de cette compétition, qui réunissait tout le gratin du moto-cross européen.



On vous suit du regard

et l'on suivra votre exemple
car vous portez un vêtement

VINYCOAT

cousu et soudé
électroniquement

GARANTI
IMPERMÉABLE

VESTES - PANTALONS
COMBINAISONS
PONCHOS CYCLISTES



catalogue sur simple demande

Le Pigeon Voyageur

BETHUNE (P.-d.-C.)

L'AMI DU TRAVAILLEUR

E^{TS} IMBERNOTTE

FONDÉS EN 1890

1, 4, 8, 10, Rue des Acacias, PARIS-XVII^e
TÉL. : ÉTO. 26-52

60, 62, 64, 66, Av. du Général-de-Gaulle, COURBEVOIE (Seine)
(EX-AVENUE DE LA DÉFENSE)



MOTOCYCLETTES " TRIUMPH "
STATION-SERVICE VÉLOSOLEX
MOTOS-SCOOTERS " GUZZI "
SCOOTERS " MANURHIN "
Distributeurs Cycles " RALEIGH "
MOYEUX " STURMEY ARCHER "



Pièces détachées • Pneumatiques
ACCESSOIRES DE CHOIX
Réparations • Vente à Crédit

Un abri sûr!

CONFECTION SPORTIVE

ORAGE
La grande Marque Spécialisée!

HABILLE TOUS CEUX QUI ROULENT

FABRICATION GARANTIE **E^{TS} R.A. GONCET** CATALOGUE SUR DEMANDE

11-13-15, RUE JEAN-MARC-BERNARD • LYON • TÉLÉPH. VILLEURBANNE 78-02

La Maison
du
RÉSERVOIR

ÉDOUARD
MOTTAZ

TOUS LES
RÉSERVOIRS
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
BOUCHONS
B^{es} "MOTTAZ"
Spécialités en
tôle emboutie

40
ANNÉES
D'EXPERIENCE

ÉTABLISSEMENTS
ÉD. MOTTAZ
SOCIÉTÉ ANONYME
307-311, rue de la Gorenne, NANTERRE (Seine)

HALL DU CYCLE - STAND 38

Cette année, le Salon de la Moto chez **C. GARREAU**

DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE

22, rue Robert-Lindet - PARIS-XV^e
VAU 07-09

Norton

Bénéficiant des
enseignements de la course
Ce sont les plus stables !
les plus rapides !
les plus robustes !
les plus économiques !
les plus modernes !

8 fois vainqueur au BOL d'OR
Record battu à plus de 118 km de
moyenne par LEFEVRE-BRIAND

8 fois champion de France de 1952
à 1958 avec Jacques COLLOT
sur NORTON

Commandez

LES NOUVELLES
NORTON

- 350
- 500
- 600

600-Modèle 99

... et Bientôt :

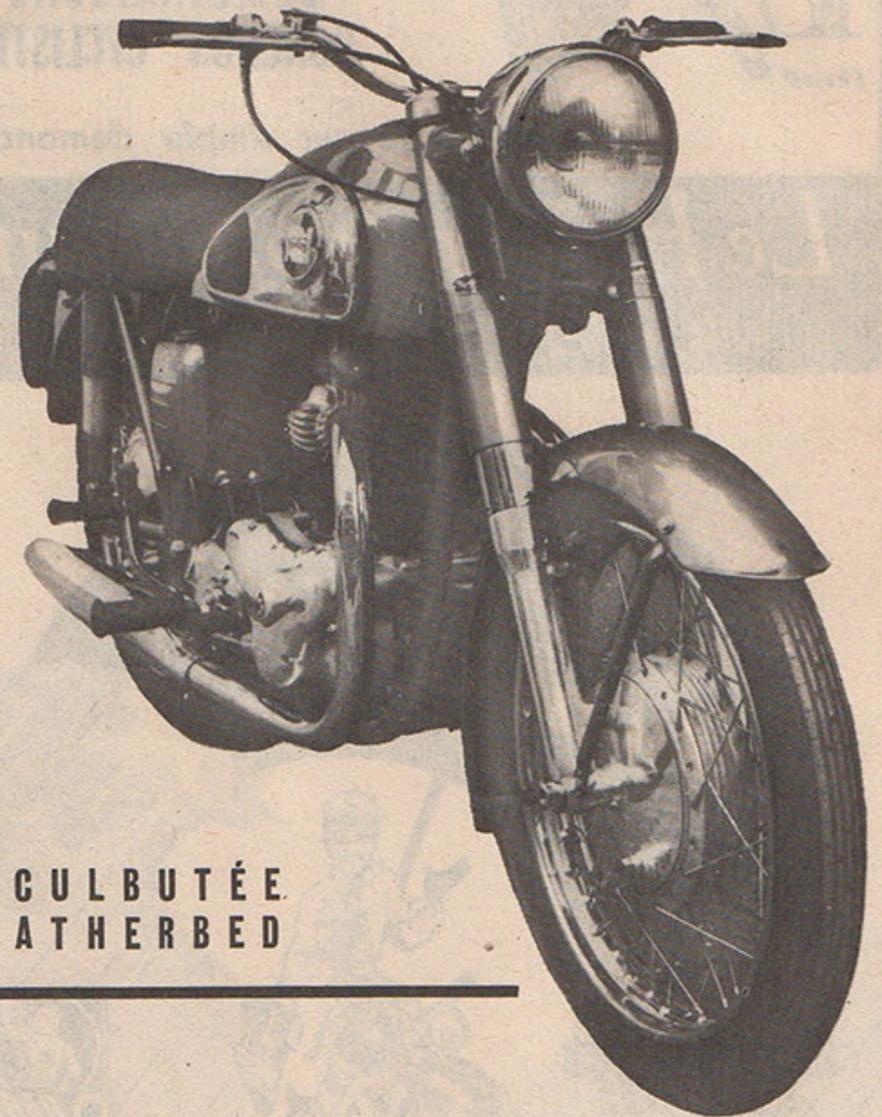
LA NOUVELLE NORTON "250" SPORT GULBUTÉE
BICYLINDRE 4 TEMPS, CADRE FEATHERBED

ACHAT de toutes motos anglaises récentes
au plus haut cours.

PIÈCES DÉTACHÉES assurées pour tous
les modèles.
Expédition rapide même en province.

VISITEZ nos services d'occasions revisées.
Garantie 3 mois. De 250 à 600 cm³ :
Excelsior, Norton, Velocette, B.S.A., Ariel,
Vincent, etc.

**TOUS LES PNEUS ET CHAMBRES A
AIR** anglais et français en toutes dimensions.



RÉPARATIONS effectuées par des méca-
niciens spécialistes sous la direction de
Lefèvre et Briand recordmen du Bol d'Or.

SERVICE COURSE. Les nouvelles
"Manx" 59 sur commande au Salon,
livrables en février.

TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES
pour machines de course.

COMMANDEZ LES NOUVELLES EXCELSIOR ET LES FRANCIS-BARNETT "TRIAL"



LA PRODUCTION MOTOCYCLISTE Étrangère

par J.C. BARGETZI

**SALON
1958**

A UNE ou deux exceptions près, et nous pensons en particulier à la 350 Peugeot, le motocycliste désireux d'acquérir une motocyclette d'une cylindrée supérieure à 175 cm³ se voit dans l'obligation de se tourner vers la production étrangère.

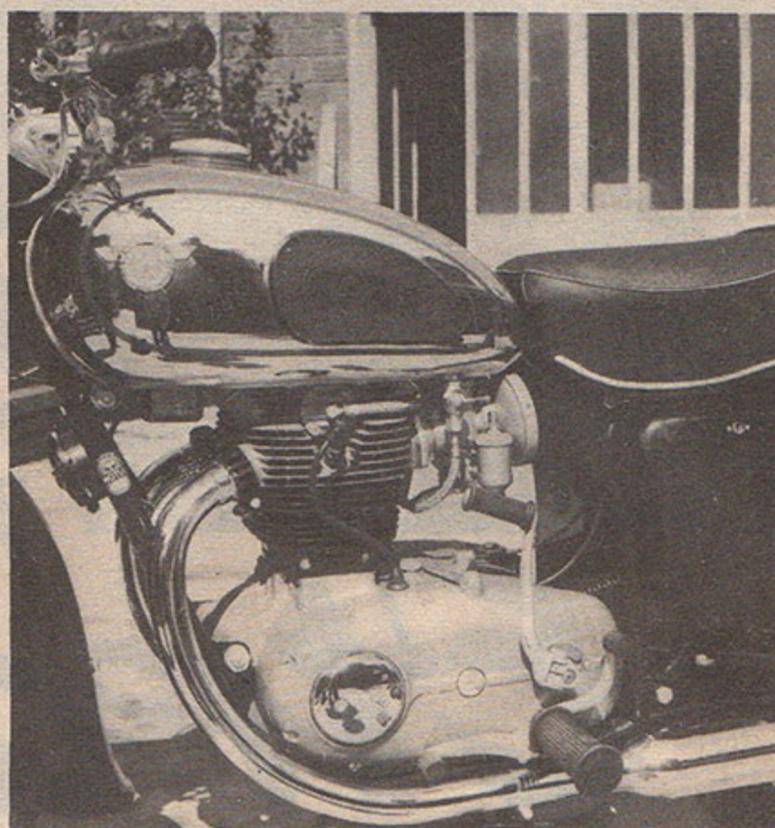
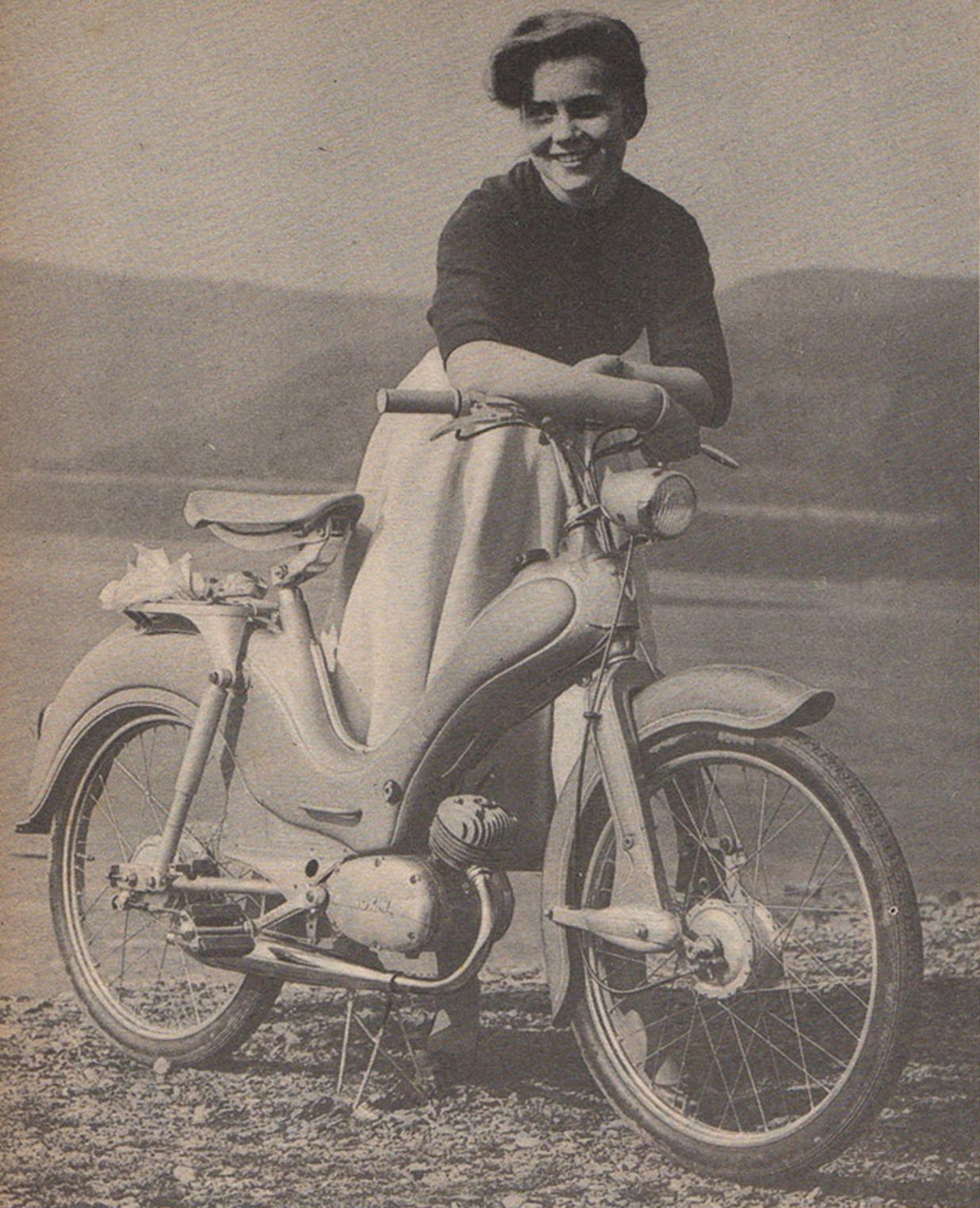
Bien que la totalité de la production étrangère ne soit pas importée en France, l'acheteur éventuel dispose d'un choix assez vaste qui va du scooter Rumi « Formichino » à la 1200 « Harley Davidson ». Pour tous les goûts et surtout pour toutes les bourses !

**MOTOCYCLES
et SCOOTERS.**

La production ALLEMANDE

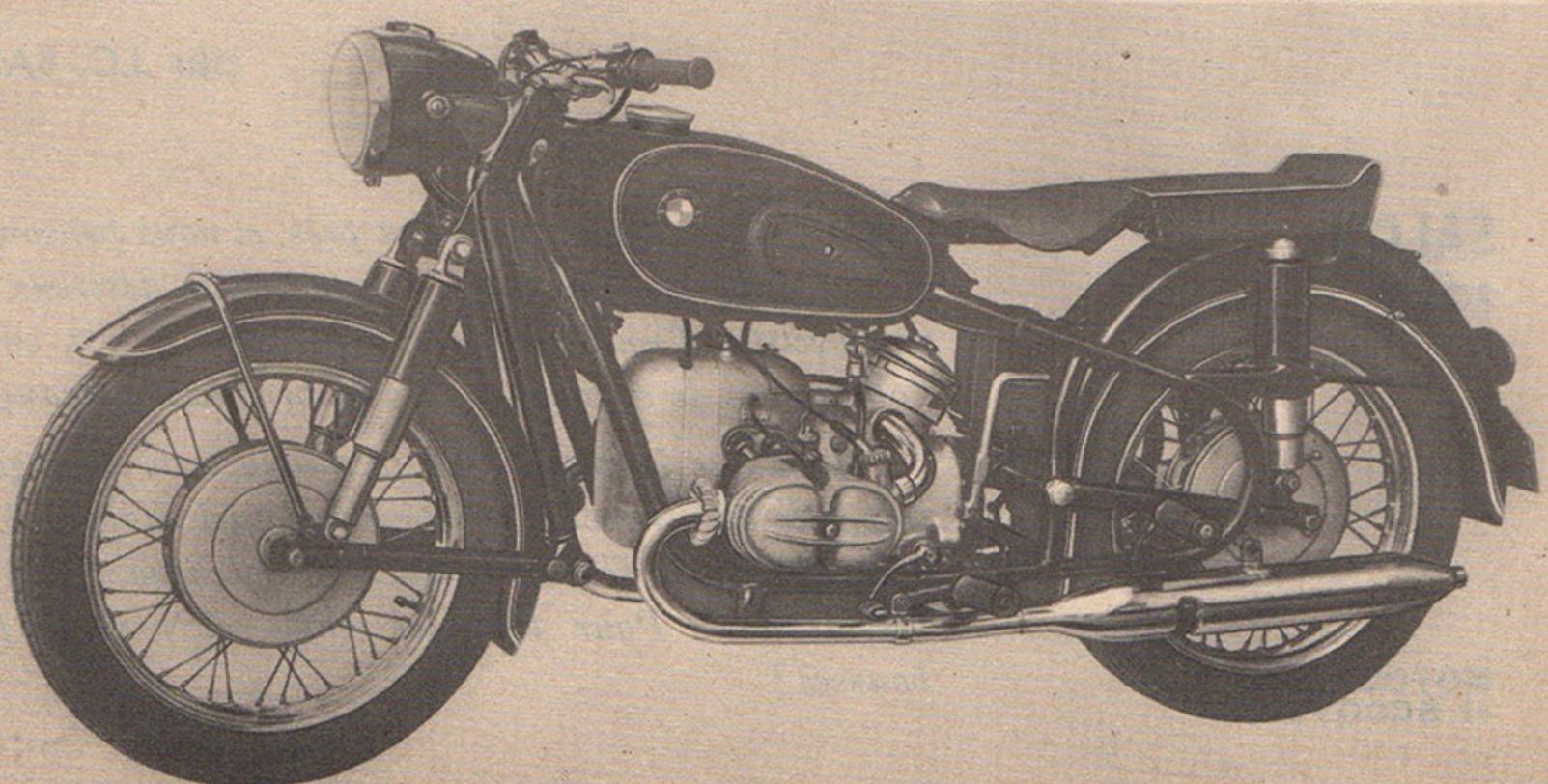
La renommée de l'industrie motocycliste allemande n'est pas nouvelle et déjà, avant la guerre, des noms comme B.M.W., N.S.U., D.K.W. et ZUNDAPP avaient une grande réputation même à l'étranger.

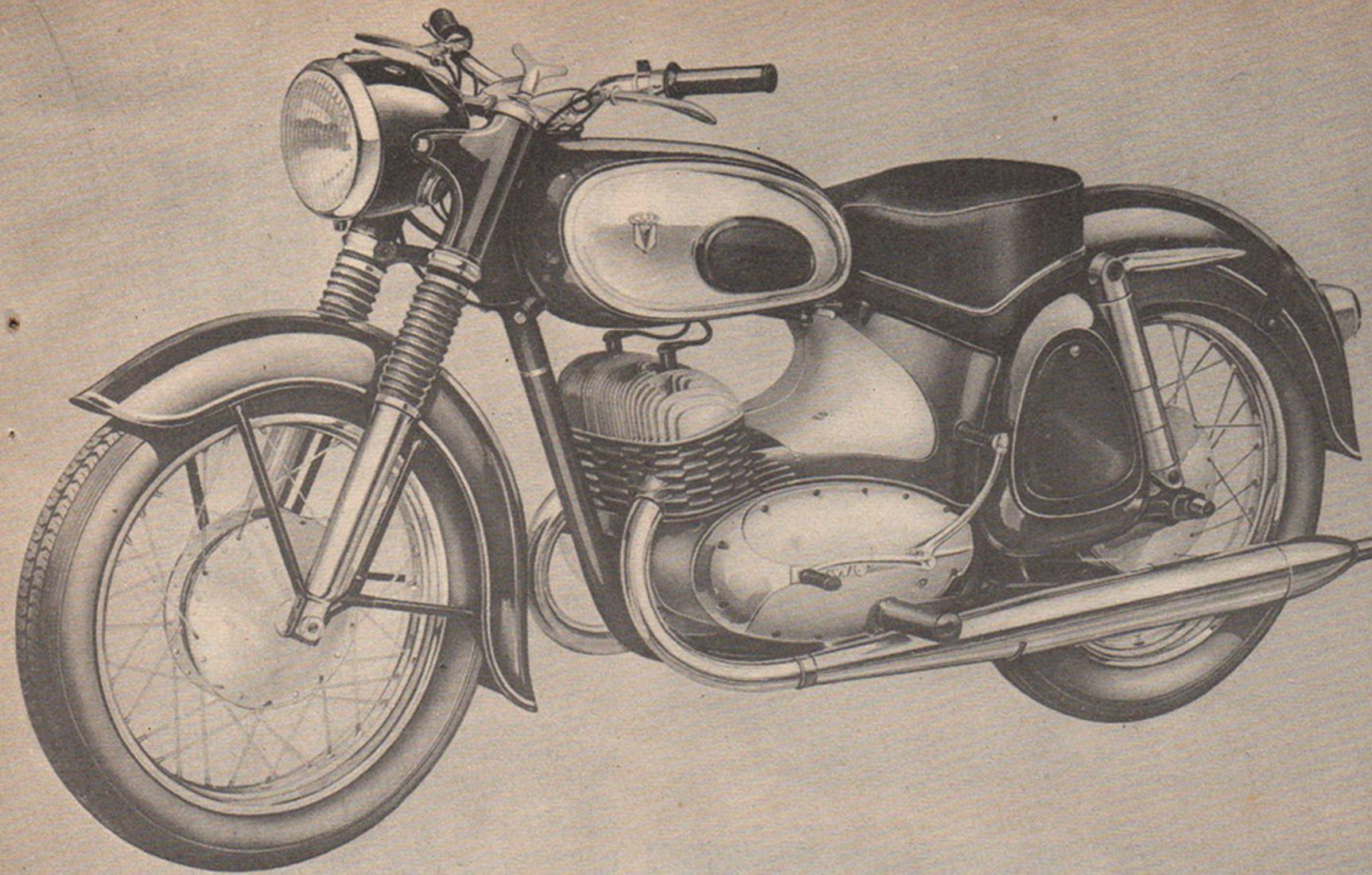
La seconde guerre mondiale eut pour conséquence l'anéantissement du potentiel économique et industriel de l'Allemagne ; et dans le domaine de l'industrie motocycliste, le redressement eut lieu en deux phases.



La technique allemande se retrouve sur les cyclomoteurs; ici le D.K.W. « Hummel » : cadre coque en tôle emboutie, suspension avant à balanciers, suspension arrière oscillante. Bloc moteur deux-temps avec pédalier incorporé, boîte à trois rapports, silencieux d'admission à filtre humide, volumineux silencieux. Chaîne secondaire sous carter étanche.

La 400 Horex Imperator tient une place à part dans la production allemande, car cette machine est équipée d'un vertical twin à simple A.C.T., commandé par une chaîne passant entre les deux cylindres. Par contre, la 600 B.M.W., qui figure ci-contre est une parfaite synthèse de l'école allemande en grosse cylindrée : il s'agit de la R 69 version sportive de la 600 de tourisme, la plus puissante machine produite par la firme de Munich.





La 350 D.K.W. RT est un exemple parfait de moyenne cylindrée à la manière allemande. Moteur bicylindre deux-temps monté dans une partie cycle très moderne. Remarquez l'ajustage important des cylindres du plus pur style « hérisson ».

— Jusqu'en 1951, les différentes firmes commercialisèrent des modèles d'avant guerre mis au goût du jour. La majeure partie de la production était absorbée par le marché intérieur, en raison de la nécessité de reconstituer le parc national.

— A partir de 1952, les constructeurs se virent dans l'obligation de sortir des modèles nouveaux s'ils voulaient être en mesure de satisfaire le marché intérieur et surtout, de concurrencer les constructeurs étrangers sur le marché mondial. Ce fut la période tumultueuse de 1952-1954 où la technique motocycliste évolua à pas de géant ainsi bien dans le domaine des moteurs, que dans celui des parties cycles.

C'est l'utilisation intensive des alliages légers pour la construction des moteurs, la puissance spécifique au litre atteint des valeurs inconcevables quelques années auparavant et qui n'avaient été obtenues que sur des moteurs de compétition.

C'est l'introduction dans la fabrication de série de la distribution par simple A.C.T. pour les quatre temps, technique jusqu'alors réservée aux moteurs de compétition. Chez N.S.U. outre la distribution par simple A.C.T. on utilise un système de commande de la distribution résolument révolutionnaire. Dans le domaine du deux temps, les recherches sont également très poussées : c'est l'apparition des monos et bicylindres simple piston qui atteignent des puissances spécifiques au litre très élevées, c'est l'étude de systèmes d'admission et d'échappement accordés, l'utilisation des phénomènes de pulsation gazeuse : rendement et silence vont maintenant de pair.

Encore une fois Horex s'écarte de l'école allemande dans cette cylindrée avec son modèle « Résident ».



L'évolution de la partie cycle suit celle des moteurs : les cadres sont du type double berceau rigidement entretoisé, ou encore du type « épine dorsale », constitués par un tube de gros diamètre avec moteur fixé en porte à faux (Zündapp). Le cadre coque en tôle emboutie fait son apparition en grande série (N.S.U.).

La fourche télescopique se voit concurrencée par la fourche à roue poussée soit à courtes biellettes (N.S.U.) soit semi Earles (Horex) soit Earles (B.M.W., Zündapp).

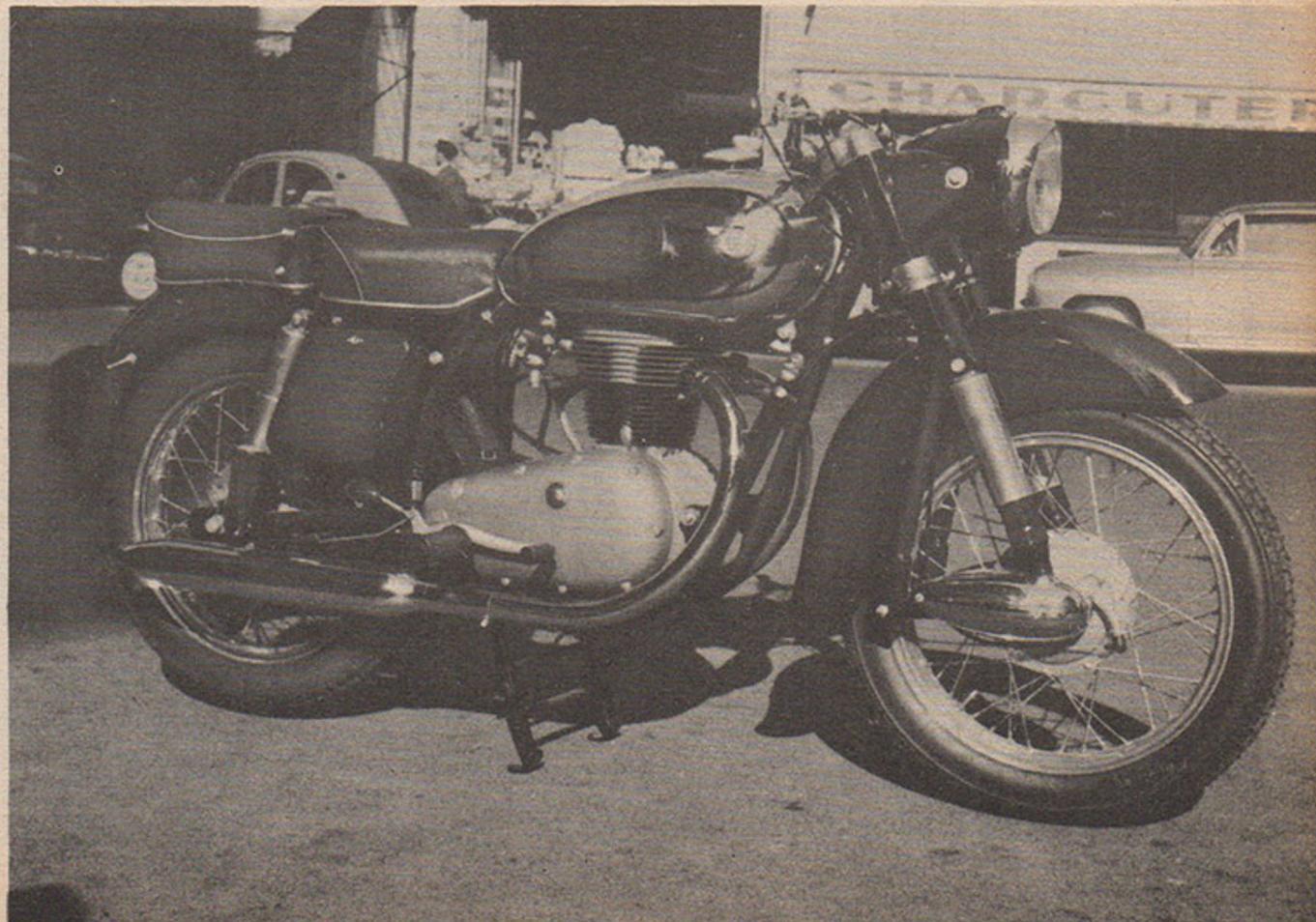
Quant à la suspension arrière, la suspension oscillante à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrau-

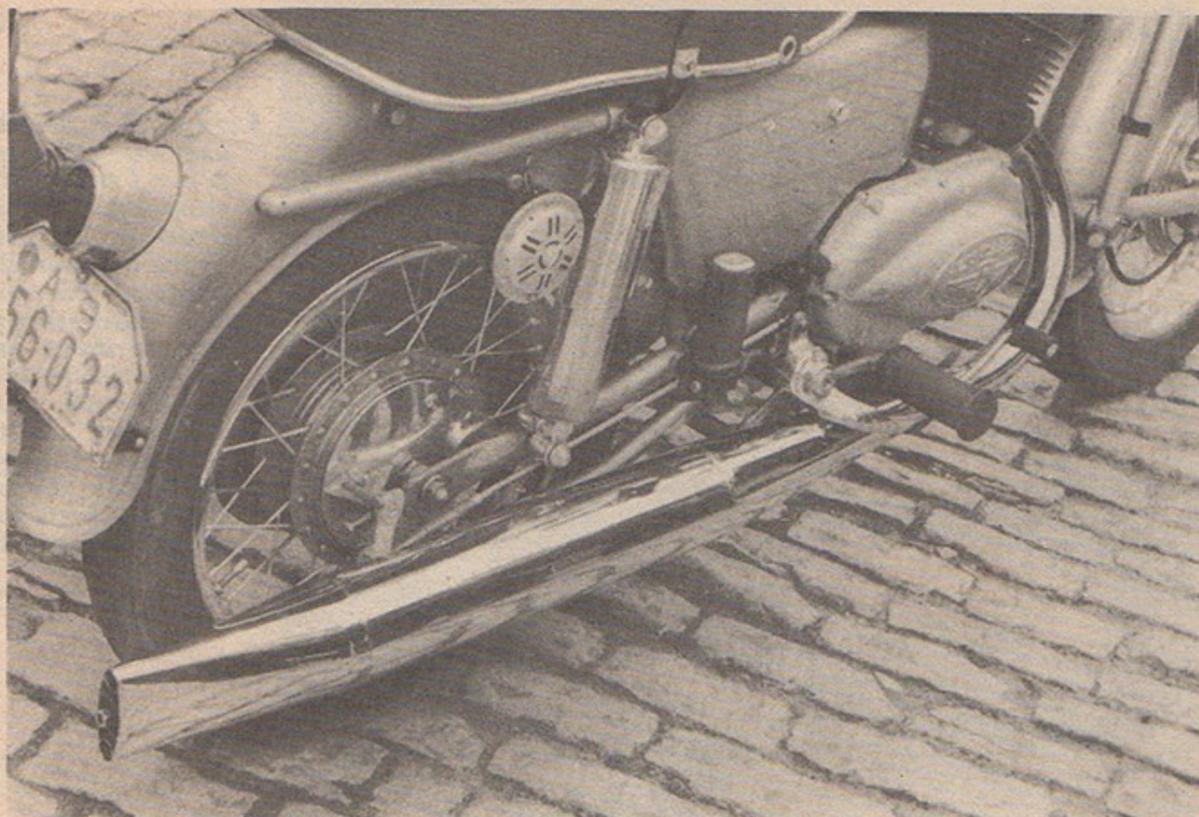
liques est employée partout. Souvent même, la dureté des éléments de suspension est réglable suivant la charge transportée.



La partie cycle, c'est encore l'utilisation de jantes en alliage léger dont le moment d'inertie à l'accélération et au freinage est moins élevé, comparé aux jantes en acier.

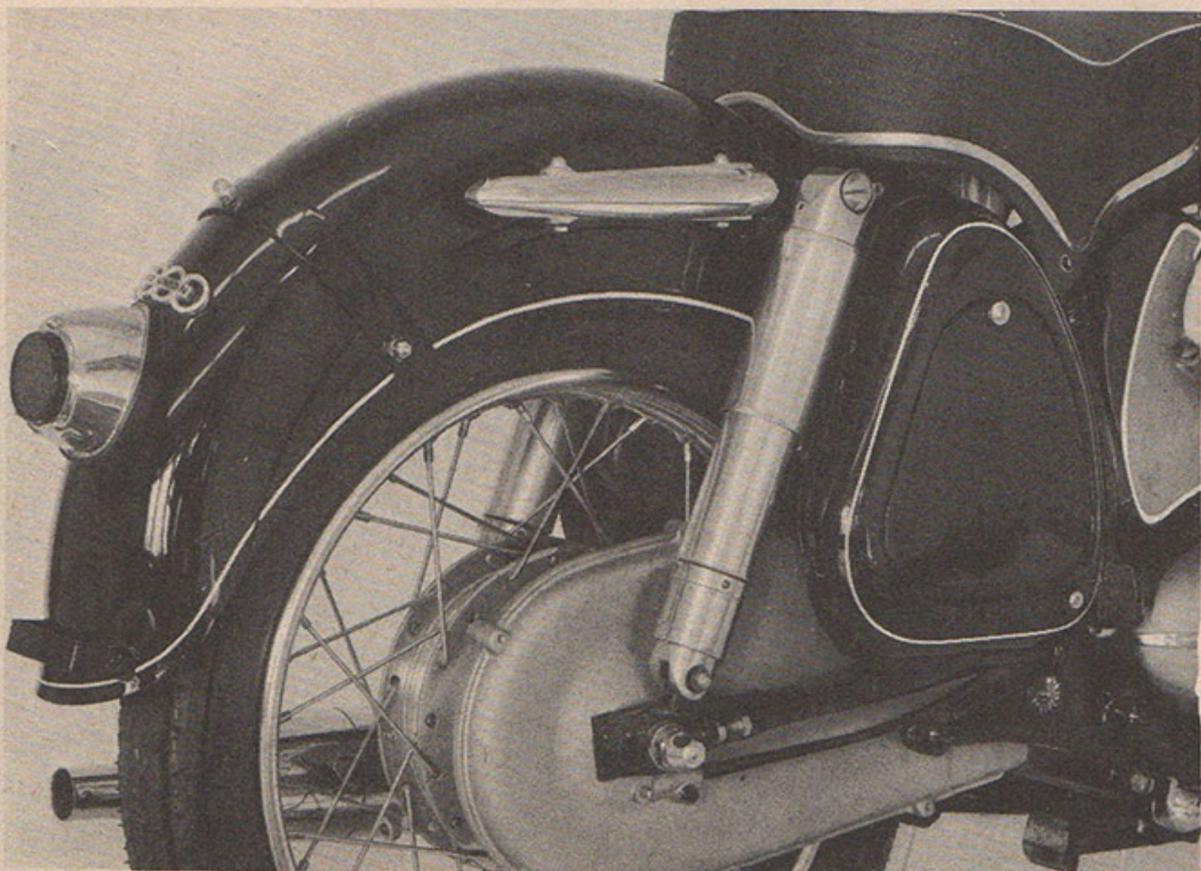
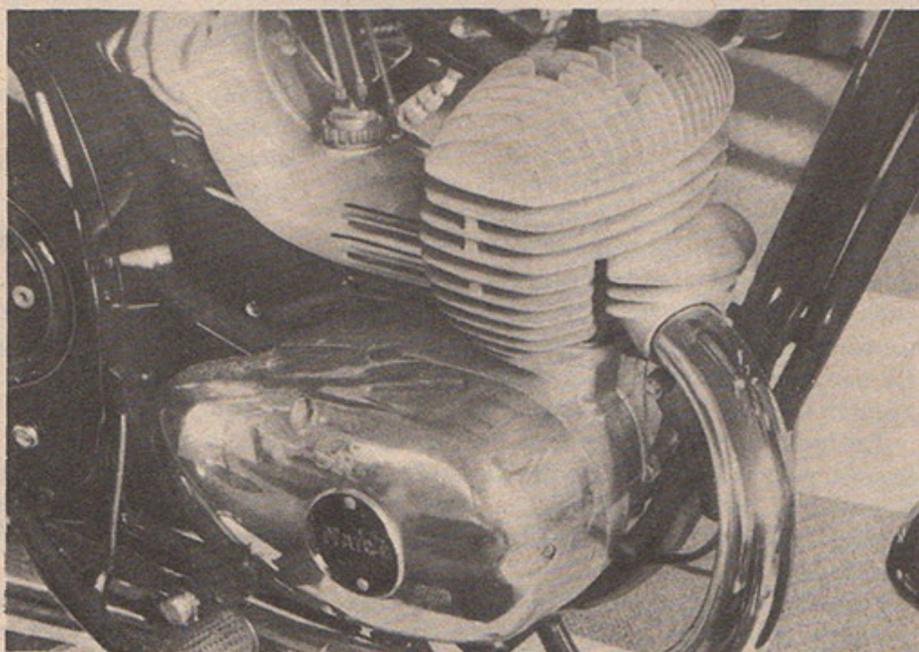
Les freins sont en alliage léger et du type moyeu-frein central : le refroidissement et le comportement au freinage y gagnent largement. Outre les grands diamètres de tambours et les importantes largeurs de garnitures utilisées, l'efficacité des freins est encore augmentée par





Typiques de l'école allemande, les volumineux silencieux accordés au moteur; ici, la 250 Zündapp.

Maico s'est spécialisé dans le deux-temps à haut rendement. Témoin ce 175 Sport, dont la puissance spécifique atteint 86 cv/l. L'ailetage du cylindre a été particulièrement soigné.



l'emploi de commandes double cames (B.M.W.) ou hydrauliques (T.W.N. ou système A.T.E. adaptable) cette dernière permettant un couplage facile avec le frein sur la roue du sidecar dont l'emploi se généralise, en particulier sur les sides lourds.



Cette évolution s'applique également au domaine de la protection. Protection des organes mécaniques d'une part, et du pilote d'autre part.

— Les appareillages électriques sous carters sont à l'abri de la poussière, mais bénéficient néanmoins d'un refroidissement étudié, condition vitale pour un bon fonctionnement.

— Les chaînes secondaires travaillent sous carters étanches parfois même dans un bain d'huile. Certaines réalisations comportent même un tendeur qui assure une tension automatique et constante (Maico). Le gros avantage de cette solution, c'est que la longévité d'une chaîne travaillant à l'abri de la boue et de la poussière et de plus constamment lubrifiée, est pratiquement doublée si ce n'est pas plus. En outre, l'entretien est réduit au strict minimum : vidange et vérification du niveau de l'huile dans le carter de chaîne.

— Les carburateurs sous carter, les garde-boue enveloppants l'importance de plus en plus grande des capotages de cadre évitent au maximum les projections d'huile et de boue qui pourraient atteindre le pilote.

Enfin la finition et l'esthétique des machines ont été améliorées d'année en année pour arriver à la motocyclette allemande telle que nous la connaissons aujourd'hui. Il est inutile de préciser que ce bouleversement a placé l'Allemagne au premier rang de la technique motocycliste mondiale.



Après ce petit tour d'horizon technique, voyons comment se présente l'école allemande. Tout d'abord, nous scinderons celle-ci en deux catégories : moyennes et grosses cylindrées. Alors qu'en Angleterre c'est la grosse cylindrée qui domine, en Allemagne c'est incontestablement la moyenne cylindrée qui est maîtresse.

— En grosse cylindrée, l'école allemande c'est B.M.W. : flat twin culbuté, alimenté par deux carburateurs, boîte

La suspension arrière oscillante à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrauliques et le carter de chaîne secondaire sont adoptés par tous les constructeurs; ici la 250 R T D.K.W. dont les amortisseurs ont un réglage de dureté suivant la charge transportée.

en cascade à quatre rapports, embrayage monodisque, transmission secondaire acatène tout est caractéristique de l'école allemande.

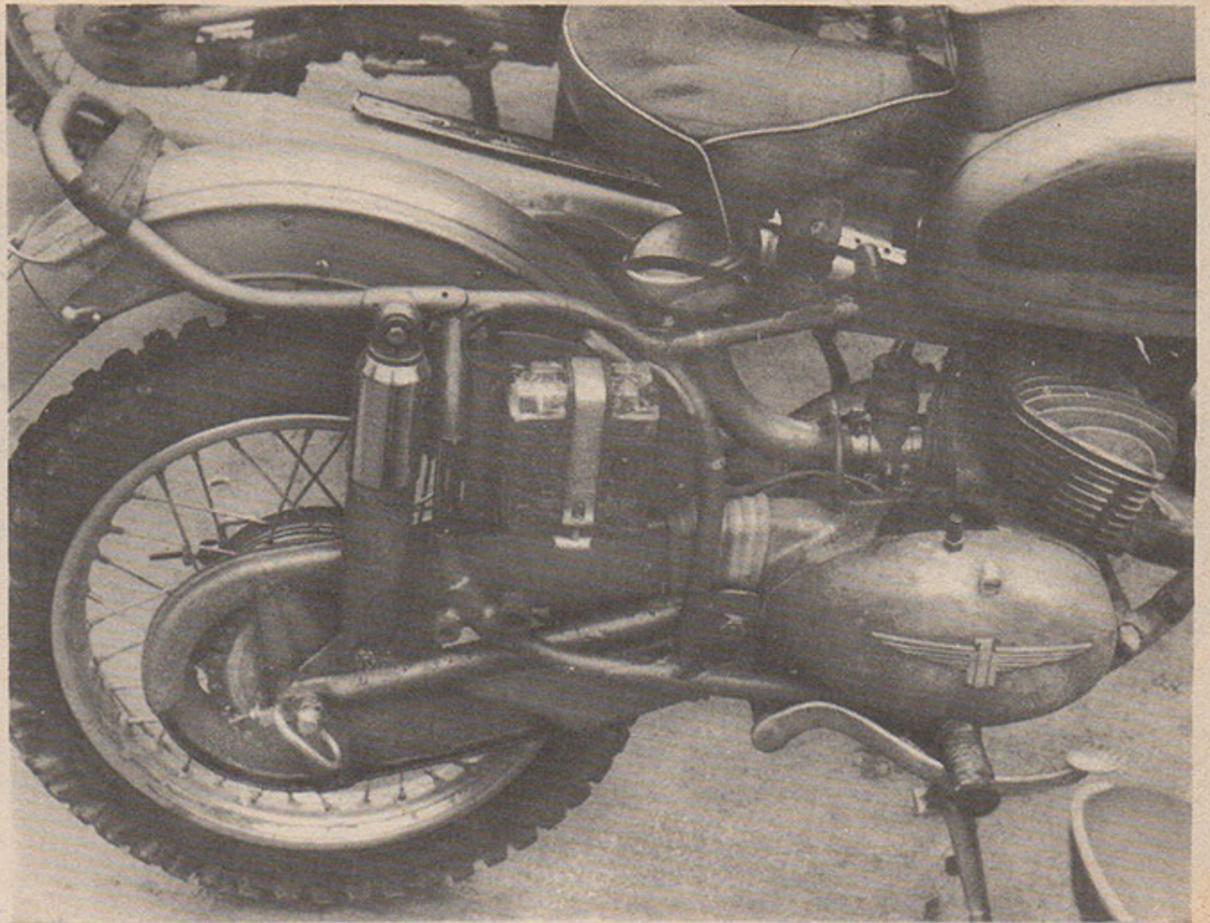
Nous trouvons les mêmes caractéristiques sur la Zündapp mais le cas de cette machine est un peu spécial car les « Eléphants » de la firme, qu'ils soient « Verts » ou « Volants » ont toujours été plus spécialement prévus pour l'usage side. D'autre part, la partie cycle de cette machine date un peu comparée aux modernes B.M.W. dont les suspensions avant et arrière oscillantes ont largement supplanté la fourche télescopique et la suspension coulissante qui équipent les Zündapp.

— En moyenne cylindrée, c'est le deux temps simple piston soit en monocylindre, s'il s'agit d'une 175 (Maico) ou même d'une 250 (Zündapp S) soit en bicylindre (250 Adler, 350 D.K.W.). Bloc ou semi-bloc moteur comportant une boîte de vitesses à quatre rapports. Allumage dynamo-batterie. Roues de 16 à 18" suivant la cylindrée, mais les roues de 19" semblent définitivement être abandonnées Outre-Rhin.

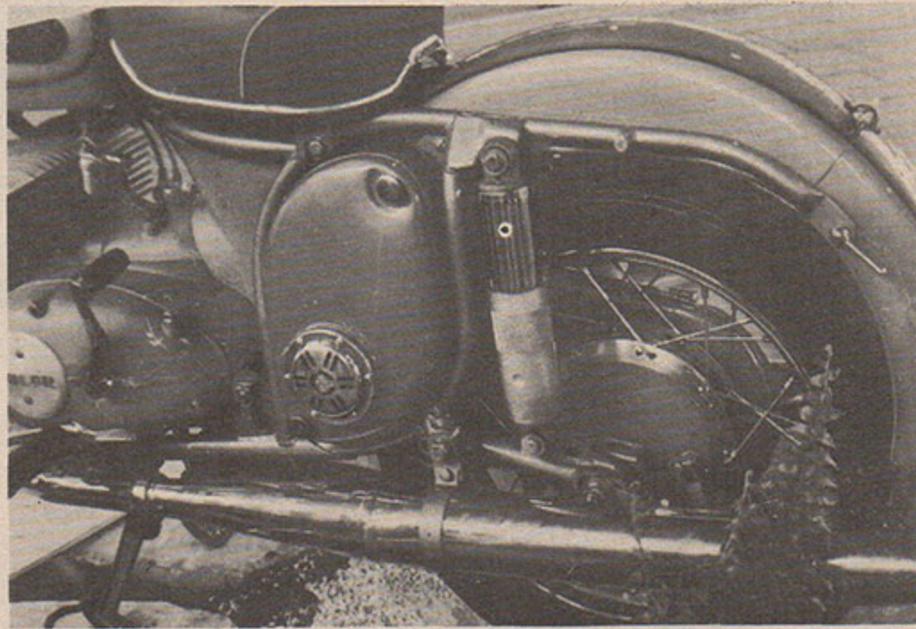
Enfin, pour la partie cycle, l'école allemande c'est l'adoption généralisée des suspensions avant oscillantes qu'il s'agisse d'une suspension à courtes biellettes (N.S.U., Adler) ou longues biellettes (Horex) ou bien encore d'une fourche du type Earles (B.M.W., Zündapp, D.K.W., Maico). Ne terminons pas sans mentionner les volumineux silencieux d'admission et d'échappement, les vastes moyeux freins centraux, les chaînes secondaires sous carter étanche, etc...



Malgré tout, la production allemande ne comporte pas que des flat twins ou des monos et bicylindres deux temps. Certaines firmes par exemple produisent des machines qui a priori ne relèvent pas de

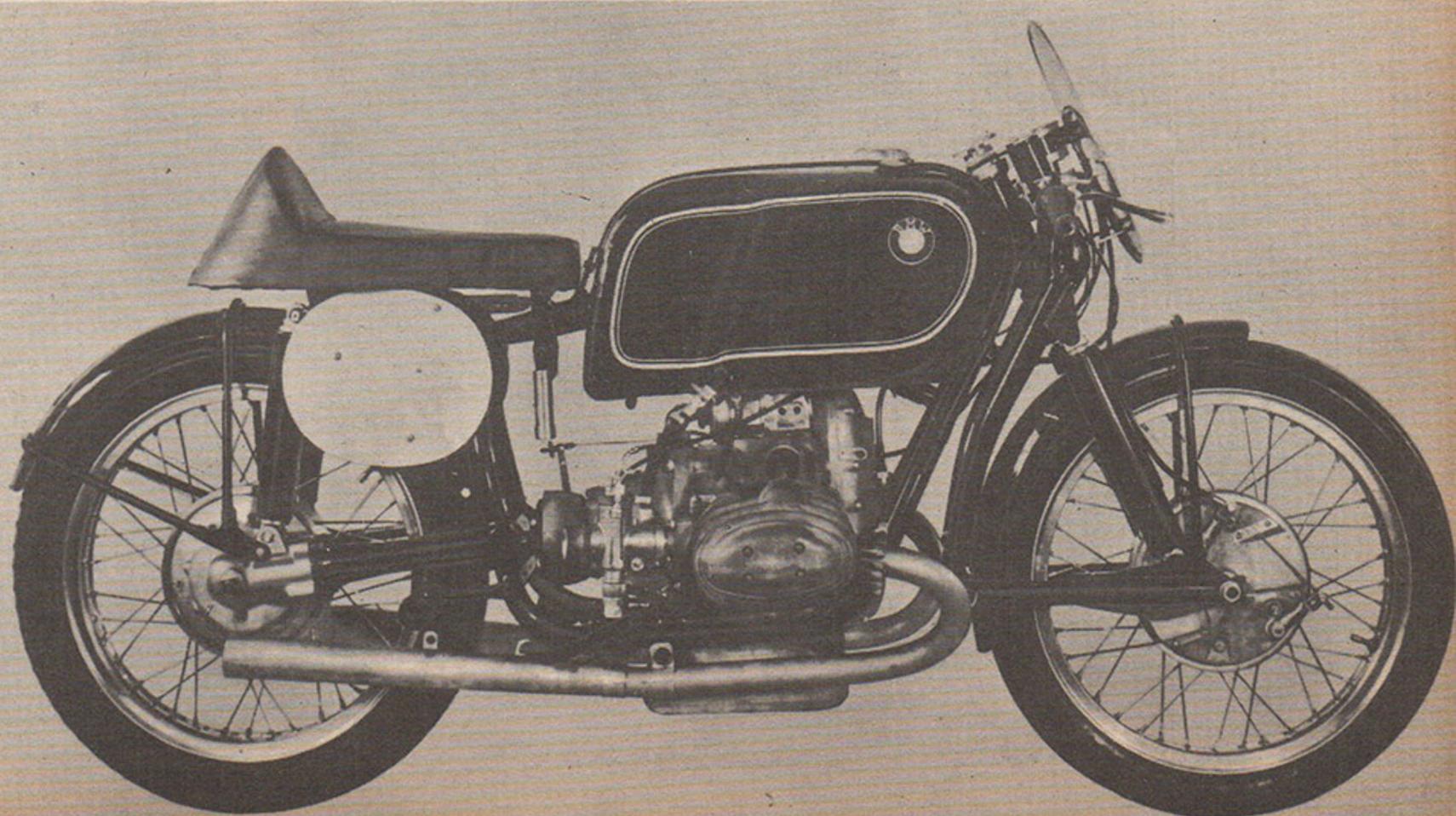


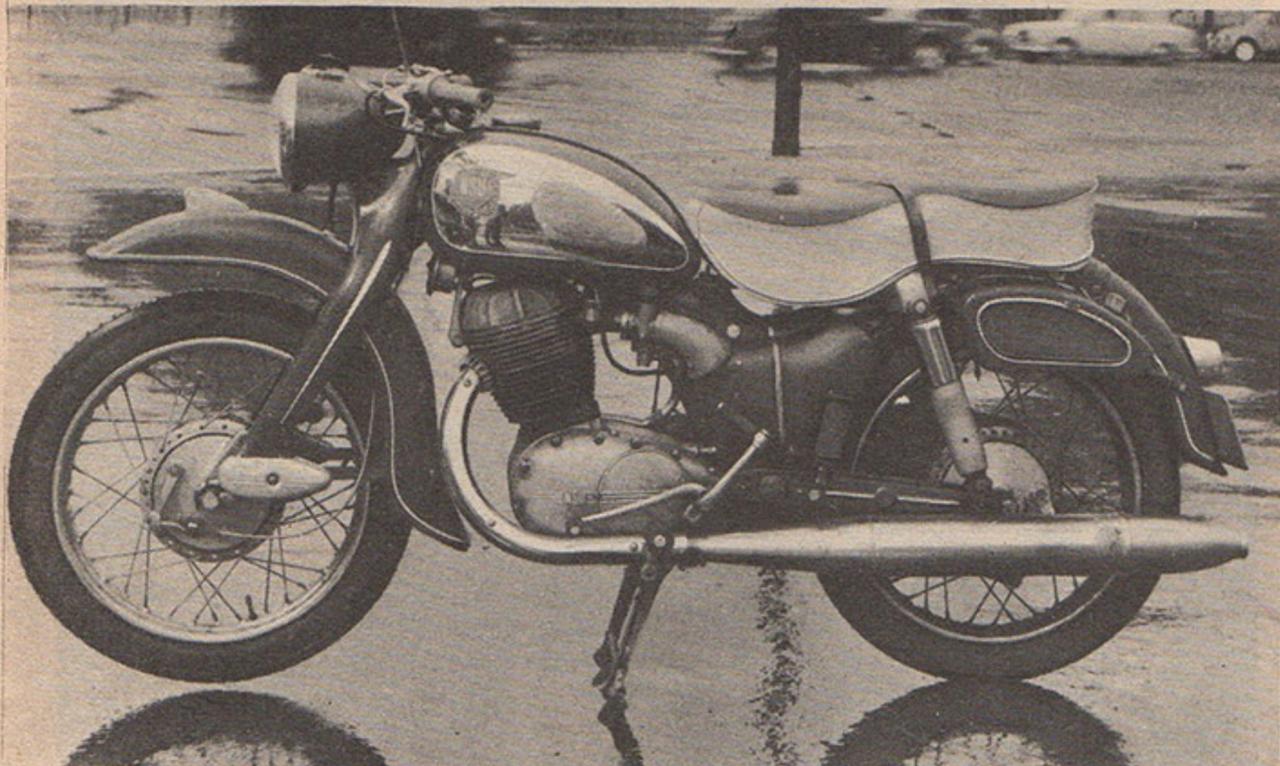
Les constructeurs allemands connaissent la valeur de la compétition : les solutions techniques expérimentées en course permettent de tirer des enseignements précieux qui serviront à l'élaboration des futurs modèles de série.



Le cas est typique chez Adler où le cadre double berceau à suspension arrière oscillante a d'abord été expérimenté sur les modèles « Six Days » (ci-dessus) avant d'équiper les modèles de série « Sprinter » et « Favorite » (ci-contre).

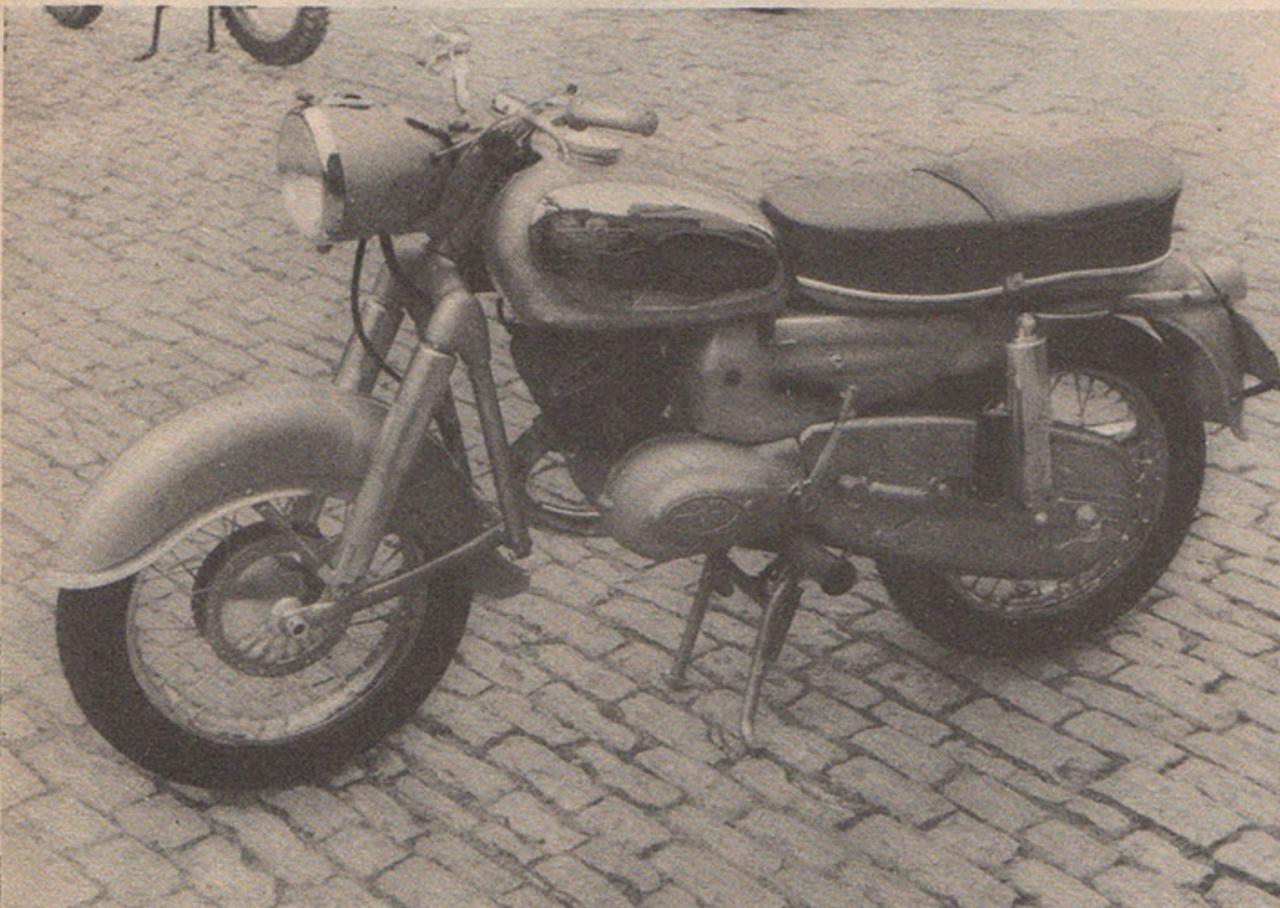
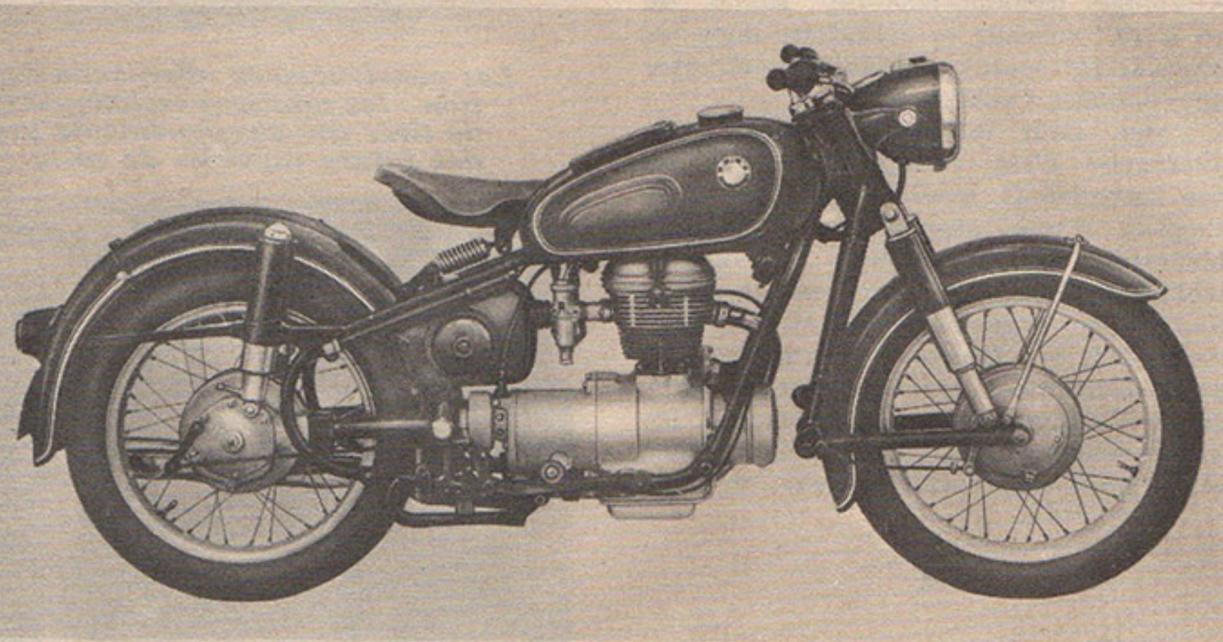
La technique constructive de la B.M.W. « Rennsport » est proche de celle des modèles commercialisés par la marque : moteur flat twin, transmission secondaire acatène. Le cadre à suspensions avant et arrière oscillantes a incontestablement été à l'origine de la nouvelle partie cycle qui équipe les modèles actuels.





Les trois machines qui figurent sur cette page sont toutes des 250 cm³, et pourtant leur aspect comme leur conception technique sont bien différents. La 250 N.S.U. Super Max qui figure ci-dessus est équipée d'un monocylindre à simple A.C.T. La commande de distribution s'effectue par deux bielles décalées, (système Ultra Max). Partie cycle moderne où la solution cadre coque en tôle emboutie a été retenue...

... La 250 B.M.W. R 26 est plus classique bien que d'une conception technique particulière. Il s'agit d'un monocylindre quatre-temps culbuté. Vilebrequin dans l'axe longitudinal du cadre. Boîte en cascade, transmission secondaire acatène. Cadre tubulaire double berceau. Suspensions avant et arrière oscillantes...



l'école allemande. C'est ainsi que la firme Horex commercialise une 350 cm³ mono quatre temps : la « Résident », ainsi qu'une 400 cm³ vertical twin : l'« Emperor ». Inspiration anglaise? Sans doute, mais interprétée à l'allemande aussi bien pour le moteur que pour la partie cycle.

De leur côté, N.S.U. et B.M.W. offrent à la clientèle des 250 cm³ mono quatre temps, chacune étant très particulière.

En ce qui concerne la B.M.W. R 26, il s'agit d'une monocylindre culbutée dont le vilebrequin est placé dans l'axe longitudinal de la machine. Embrayage monodisque, boîte en cascade, transmission acatène et partie cycle identique aux cotes près à celle de ses grandes sœurs les R 50, 60 et 69.

Quant à la N.S.U. Super Max, c'est un monocylindre légèrement incliné sur l'avant monté en porte à faux dans un cadre coque en tôle emboutie. Distribution du type simple A.C.T. commandé

par un système inédit de bielles (distribution Ultra Max).

Ainsi que l'on peut s'en rendre compte, les recherches des ingénieurs allemands ont été effectuées dans tous les domaines. C'est le travail méthodique, scientifiquement mené et corroboré par de nombreux essais, c'est l'application à la production de série des enseignements retirés de la compétition qui ont permis à l'industrie motocycliste allemande d'atteindre le niveau technique et la renommée dont elle jouit à l'heure actuelle sur le marché motocycliste mondial.

... Autre technique, la 250 Zündapp. Ici nous avons affaire à un monocylindre deux-temps simple piston à haut rendement. Systèmes d'admission et d'échappement sont accordés afin de concilier silence et rendement. La partie cycle est très moderne; nous retrouvons les suspensions avant et arrière oscillantes, mais ici le cadre est du type « épine dorsale » constitué par un tube de gros diamètre sur lequel le moteur est monté en porte-à-faux.

La production ANGLAISE

L'Angleterre reste le bastion de la grosse cylindrée et dans ce domaine, le traditionnalisme britannique est légendaire. Cette année encore, nous retrouvons les gros monos et les vertical twins qui ont fait la renommée de l'industrie britannique dans le monde.

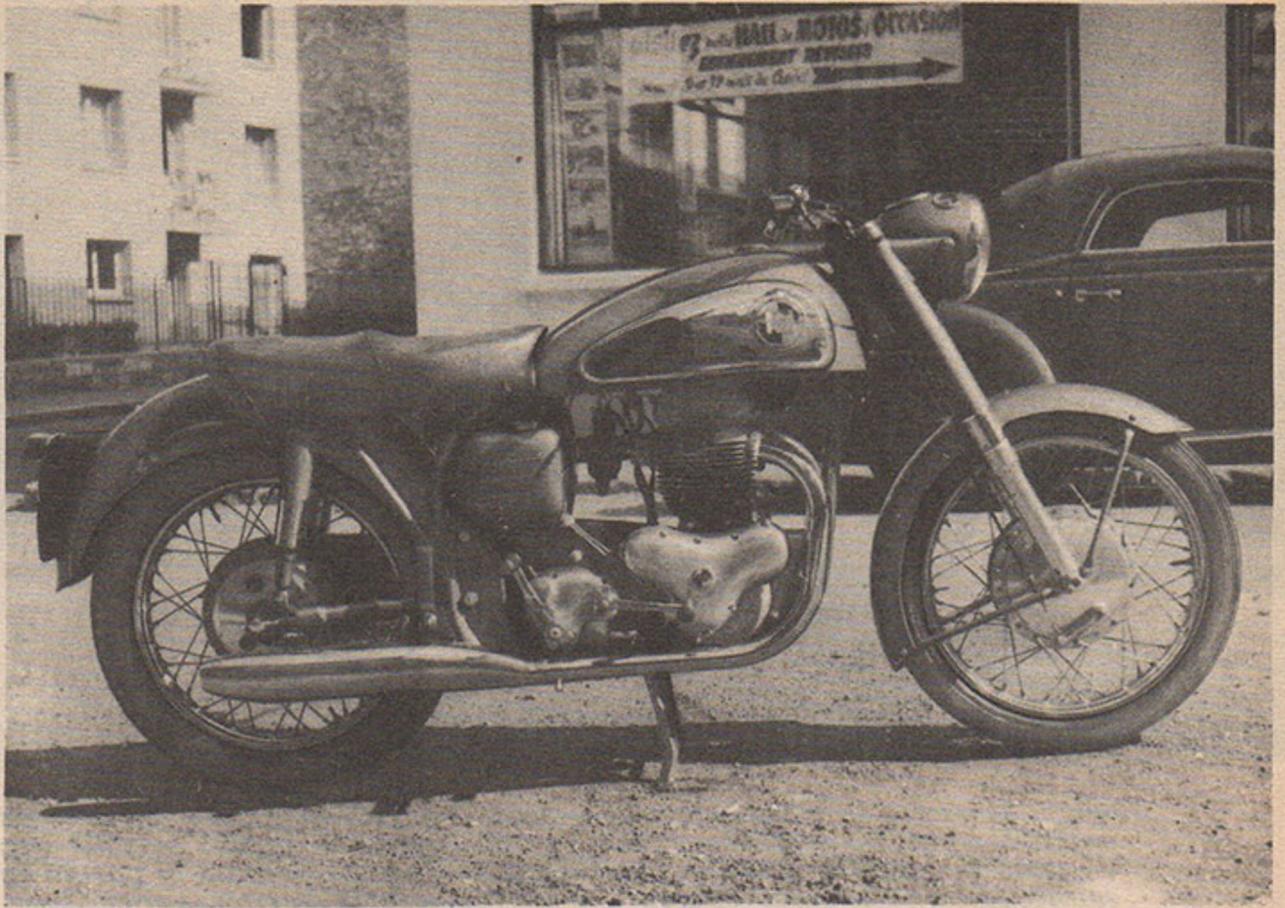
L'école anglaise n'est pas morte, loin de là! et décrire une machine type c'est, dans une certaine mesure, décrire la totalité de la production à quelques exceptions près.

Que ce soit un mono ou un vertical twin, il s'agit d'un quatre temps culbuté dont le rapport course/alésage est supérieur à 1 dans la majorité des cas.

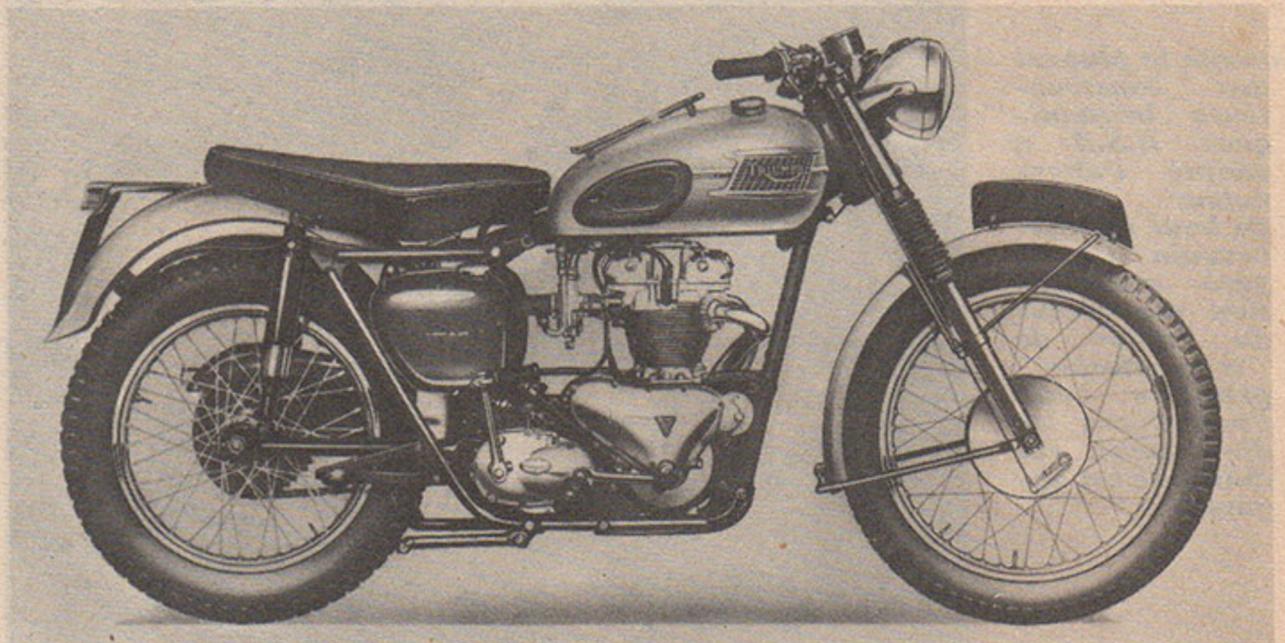
Le cylindre est en fonte chemisée, la culasse est en alliage léger, mais quelques modèles « tourisme » ont encore une culasse fonte. La transmission primaire s'effectue par une chaîne. La boîte de vitesses séparée comporte quatre rapports. L'embrayage est à disques multiples travaillant à sec ou dans l'huile, cette dernière solution étant de plus en plus adoptée. L'alimentation s'effectue par un carburateur Amal Monobloc, mais certains modèles « Sport » sont maintenant livrés avec deux... Monobloc ou un Amal Racing!

Jusqu'à présent, l'allumage s'effectuait par une magnéto généralement placée derrière le cylindre, alors que devant le cylindre, nous trouvons une dynamo alimentant l'installation électrique. Le tout signé Lucas!...

Des descriptions de ce genre ont été publiées maintes et maintes fois dans différentes revues spécialisées, et celle qui figure ci-dessus est toujours valable en soi. Et pourtant, se contenter de cette



Norton, exemple typique de l'école anglaise en grosse cylindrée. Ici la 500, type 88 équipée du célèbre cadre Featherbed. Norton présente une gamme complète qui va de la 350 cm³ à la 600 cm³, soit en monocylindre, soit en bicylindre.



Outre les Speedtwin, T 100 et T 110 bien connus, la firme de Coventry livre également des modèles spécialement aménagés pour le « tous terrains » : c'est la série des « Trophy » qui connaît un grand succès auprès de la clientèle sportive aux Etats-Unis.

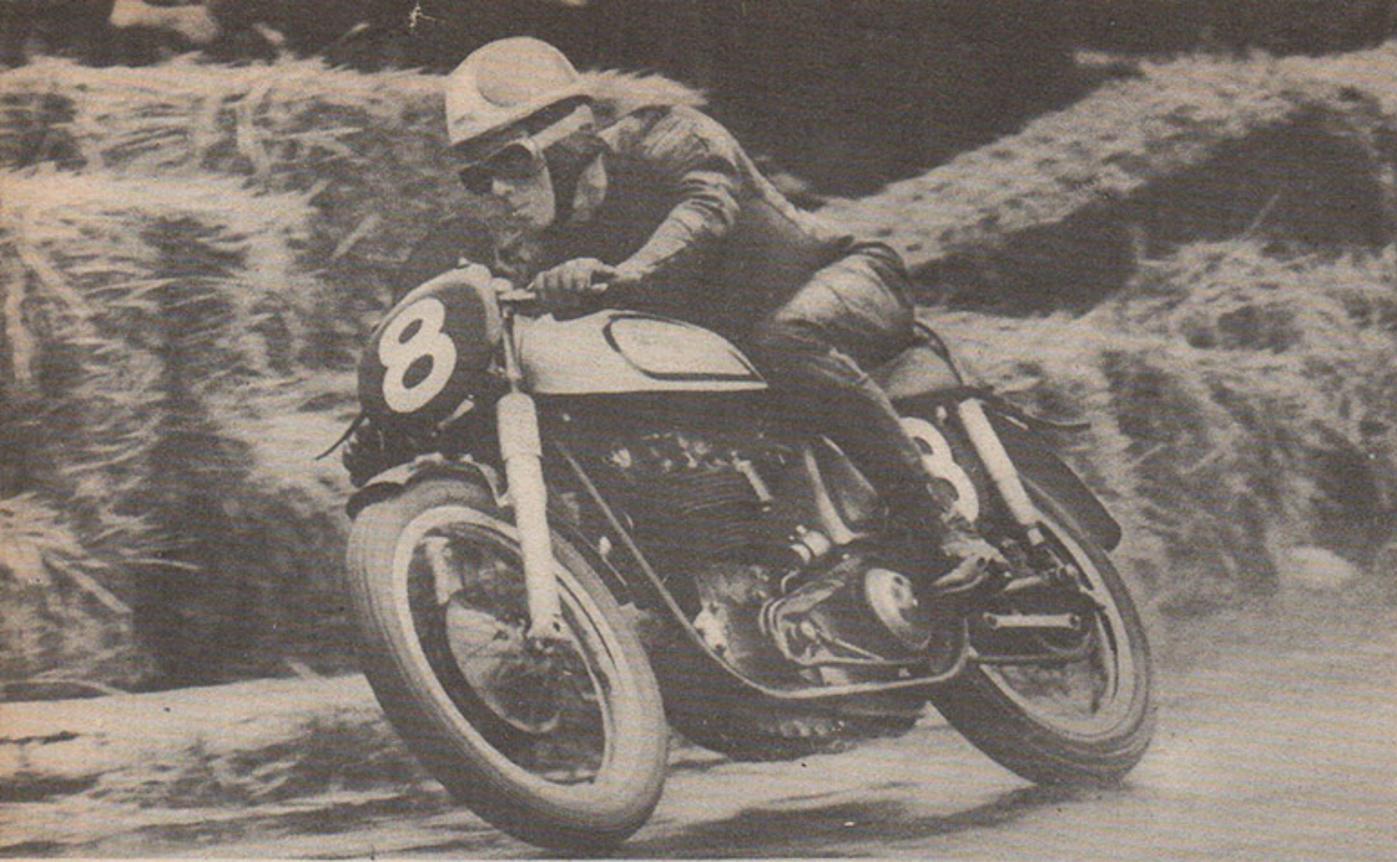


Matchless livre également des machines spécialement adaptées à la compétition. Ici la Matchless cross que l'on voit en pleine action.

description, incomplète d'ailleurs, ce serait ignorer la lente évolution qui se fait jour chez les constructeurs britanniques.

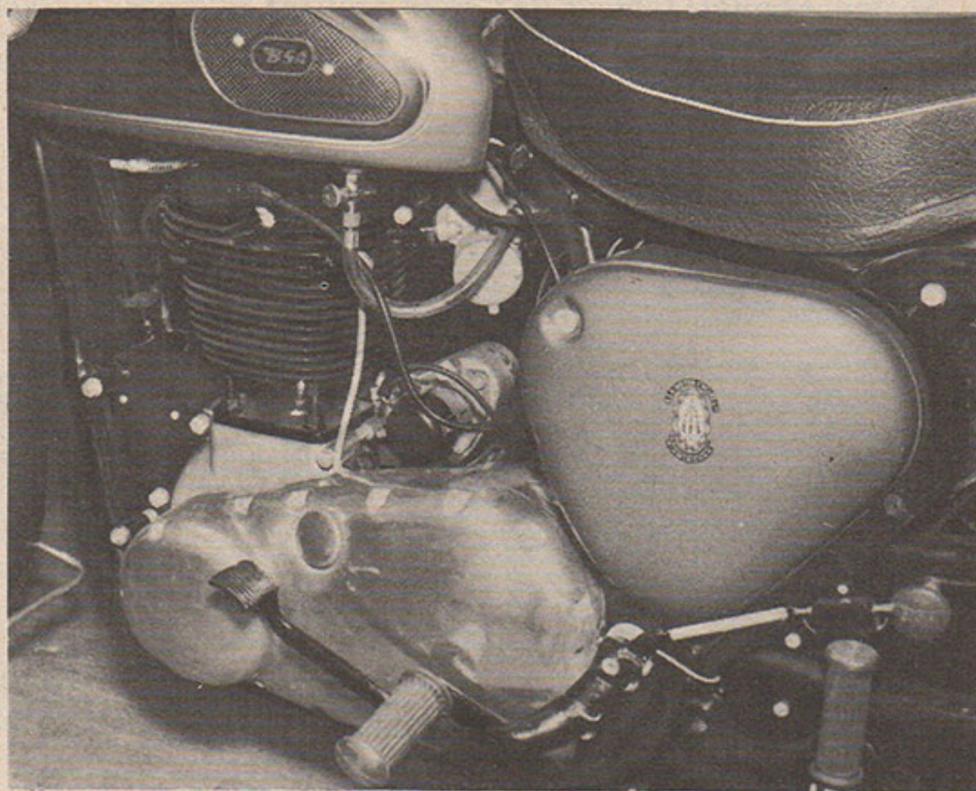
Bien que n'apportant aucun changement notable dans la structure fondamentale des machines, cette évolution se traduit par différentes modifications et améliorations tant au point de vue moteur qu'au point de vue partie cycle.

— C'est l'adoption généralisée de l'allumage par alternateur en bout d'arbre. Seuls quelques modèles à caractère sportif continuent à être équipés de l'ensemble classique magnéto-dynamo. L'emploi de l'alternateur présente divers avantages : suppression des systèmes d'entraînement de la magnéto et de la dynamo. (Train de pignons ou chaînes). Il n'y a plus qu'un distributeur. L'alternateur a des dimensions réduites et se loge facilement dans le carter de transmission primaire. En outre, il

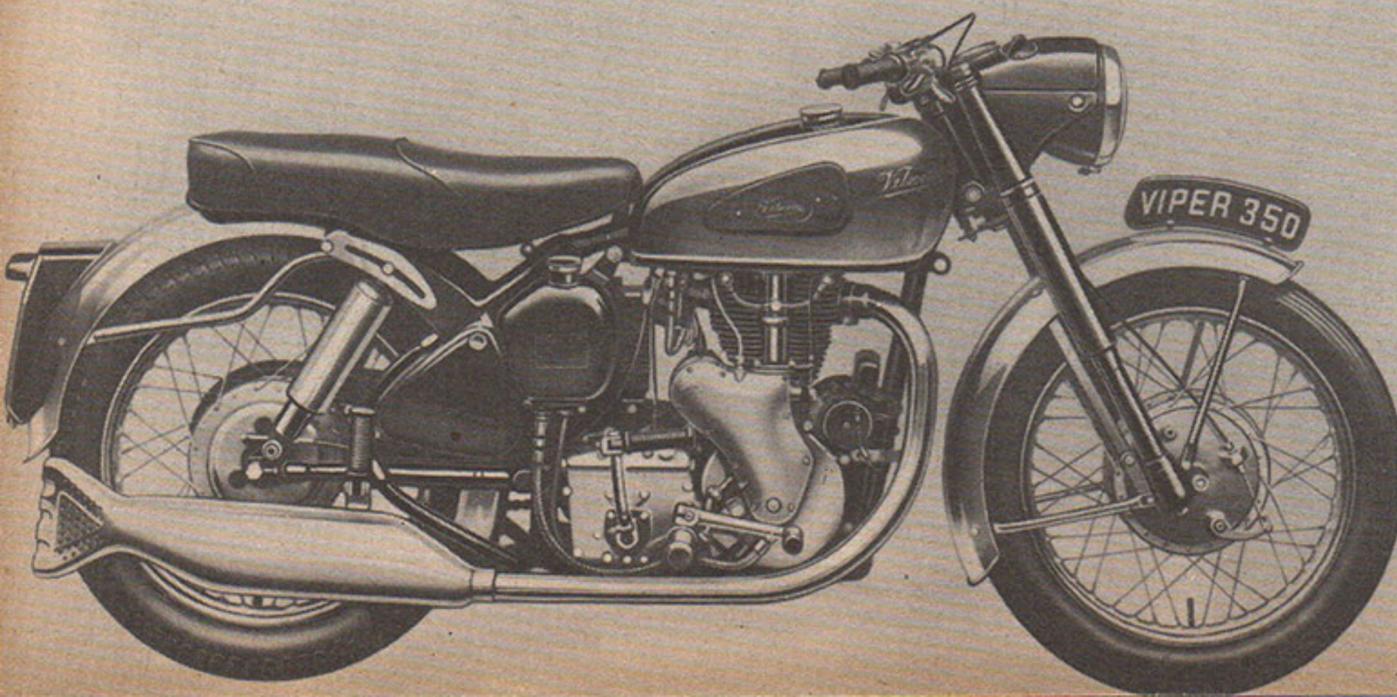


Norton demeure le principal fournisseur des pilotes privés en grosses cylindrées, et les célèbres « Manx » ont acquis au fil des saisons une réputation inégalée. Rapide, peu fragile et d'un entretien à la portée de nombreux mécaniciens-coureurs, c'est la machine de course client type.

Comme la plupart des constructeurs britanniques, B.S.A. a adopté l'alternateur monté en bout de vilebrequin. La légère modification du dessus du carter de transmission primaire met l'accent sur les dimensions réduites de cet appareil.



Velocette tient une place à part dans l'industrie anglaise. Témoin la 200 cm³ LE dont le moteur flat twin à refroidissement par eau et la partie cycle largement carrossée s'écartent résolument du traditionnalisme d'Outre-Manche. Cette machine est maintenant doublée d'une version à caractère sportif : la « Valiant » équipée d'un flat twin refroidi par air et d'une partie cycle plus dépouillée. Dans le domaine des gros « cubes » Velocette s'est cantonnée dans le mono culbuté à distribution surélevée. Deux modèles : 350 et 500 cm³ doublés chacun d'une version sportive dont la 350 Viper qui figure ci-dessous développe la coquette puissance de 27 ch!



fonctionne dans l'huile sans inconvénient. Seule critique, c'est que l'on est tributaire de l'état de la batterie et encore, certaines machines sont équipées d'un dispositif spécial permettant la mise en marche, batterie à plat.

— C'est l'adoption des carters de chaîne secondaire étanches assurant à cette dernière un rendement et une longévité optima à l'abri de la boue et de la pluie.

Les garde-boue sont plus enveloppants et assurent une protection enfin digne de ce nom. Les batteries sont enfermées dans des coffres et les projections si néfastes pour les chromes et les vêtements ne sont plus à craindre.

— C'est l'amélioration de l'accessibilité aux différents organes et la simplification du montage de certains éléments de la machine : réservoirs maintenus par un seul boulon ou mieux encore par une sangle. Selles instantanément démontables. Certaines réalisations font appel à un bloc selle-garde-boue arrière fixé par deux boulons seulement.

Comme on peut s'en rendre compte, il ne s'agit que de modifications de détail qui améliorent surtout la sécurité de fonctionnement et l'agrément d'utilisation.

★

Certaines marques ont voulu néanmoins s'écarter de ce traditionnalisme et nous présenter des modèles qui s'inspirent des réalisations continentales. C'est ainsi que Royal Enfield a présenté au début de cette année la 500 cm³ Minor qui réunit des caractéristiques inédites (pour la Grande-Bretagne s'entend) : vertical twin super carré dans une partie cycle moderne équipée de roues de 16", Eh oui! A côté de ses modèles classiques, la gamme Triumph comprend la 350 « Twenty one » qui outre un bloc moteur se voit gratifiée d'un vaste capotage arrière.

Mais ce sont là des cas assez rares, et dans les grosses cylindrées l'évolution est assez peu sensible.

★

Dans les moyennes cylindrées par contre, nous assistons à un revirement total de la part des constructeurs qui cherchent à concurrencer la production continentale sur les marchés extérieurs.

— Le bloc moteur semble s'être imposé, bien entendu il faut sauver les apparences et l'esthétique de ces bloc-moteurs est encore « torturée » mais le fait est là! il y a incontestablement un grand pas de fait.

— L'allumage par alternateur s'est définitivement imposé, nous en avons décrit les inconvénients et les avantages.

— Le moteur carré ou même super carré fait son apparition et si certains modèles sont encore longue course comme la nouvelle B.S.A. (alésage 67 mm, course 70 mm) d'autres, par contre, sont nettement super carré cf. la 250 Royal Enfield Crusader (alésage 70 mm, course 64,5 mm).

Dans l'ensemble, les parties cycles sont très classiques le cadre simple berceau n'a pas encore trouvé de concurrents. Suspensions avant par fourche télesco-

pique, suspensions arrière oscillantes à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrauliques.

Par contre, les constructeurs se sont ralliés à la tendance actuelle en ce qui concerne la réduction du diamètre des roues et les jantes de 17" sont couramment utilisées.

Les garde-boue enveloppants et les vastes capotages sont de plus en plus adoptés, certaines machines ont même un carter de chaîne secondaire étanche. La recherche de l'amélioration de la protection est indéniable.

★

Certaines firmes ont carrément rompu avec les conceptions en vigueur. Royal-Enfield par exemple qui fait actuellement un gros effort dans l'amélioration de sa production, a présenté son modèle « Airflow » qui marque un tournant dans l'histoire de la motocyclette. En effet, c'est la première fois qu'une motocyclette carénée est commercialisée de série. Bien sûr, il s'agit encore d'une motocyclette classique équipée d'un carénage adapté après coup, et non d'une machine carénée étudiée comme un tout homogène où le carénage fait partie constituante de la machine. Mais enfin le fait est là, il y a un premier pas de franchi. A quand la motocyclette à carénage châssis coque?

★

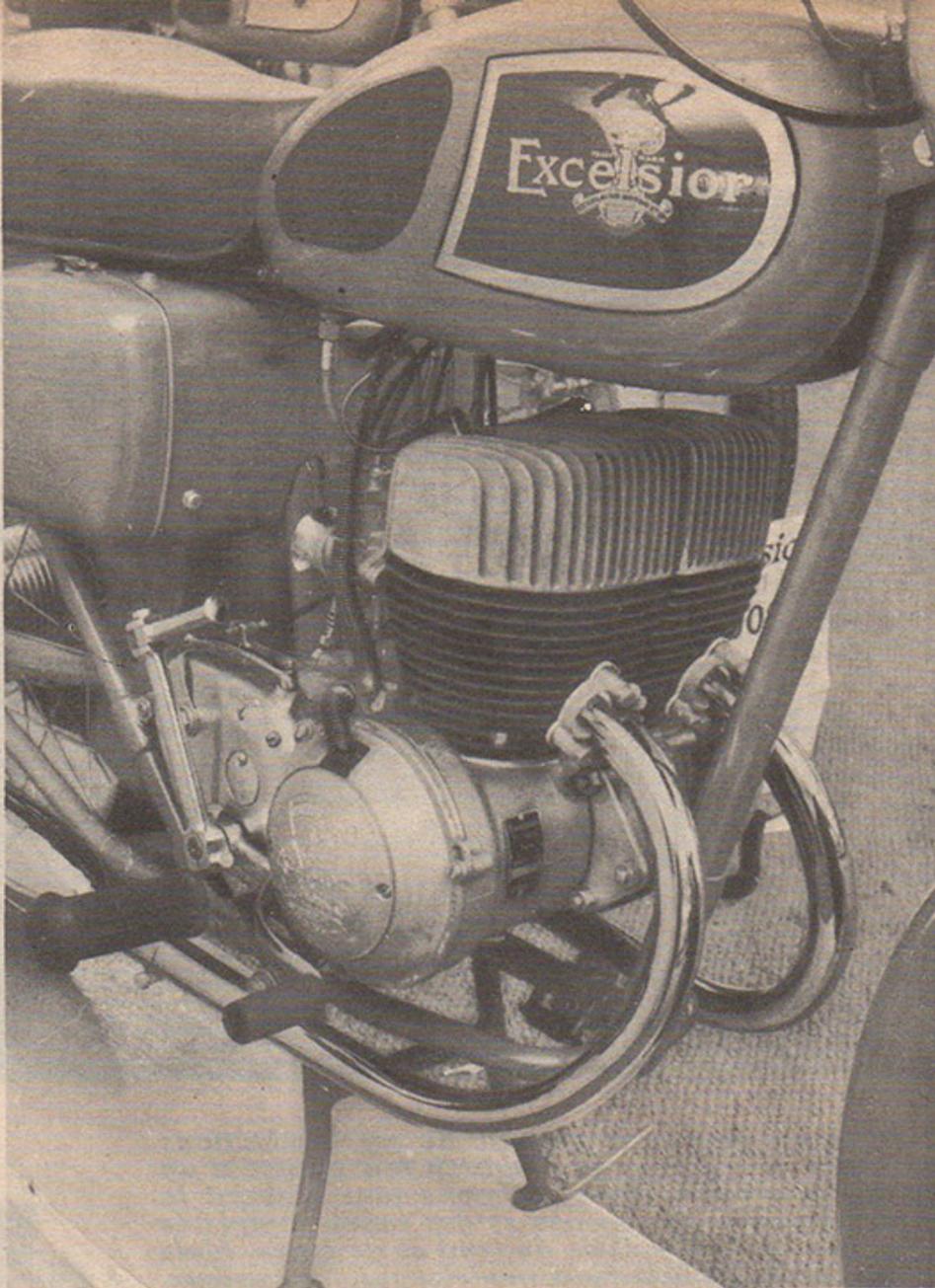
Ariel également est sorti des sentiers battus avec sa nouvelle « Leader » que nous avons présentée dans notre précédent numéro. Ne trouve-t-on pas un bicylindre deux temps logé dans un châssis coque en tôle emboutie équipé d'une suspension avant à roue tirée. Pour une réalisation anglaise, la chose est pour le moins surprenante!

★

Ces deux réalisations mettent l'accent sur l'orientation nouvelle prise par les constructeurs britanniques, tout au moins dans les moyennes cylindrées.

En ce qui concerne les grosses cylindrées, le problème est différent car la question de la concurrence ne se pose pas avec la même acuité. En effet, excepté les flat twins allemandes et la 400 Horex, la concurrence est pratiquement inexistante et le marché n'est pas saturé.

D'autre part, les constructeurs anglais sont les princi-



La firme Excelsior livre à la clientèle cette 250 bicylindre deux-temps en deux versions : Modèle « tourisme » alimenté par un carburateur, mais deux carburateurs sur le modèle « Sport » qui figure ci-dessus.

paux fournisseurs des grands services administratifs et militaires du monde entier.

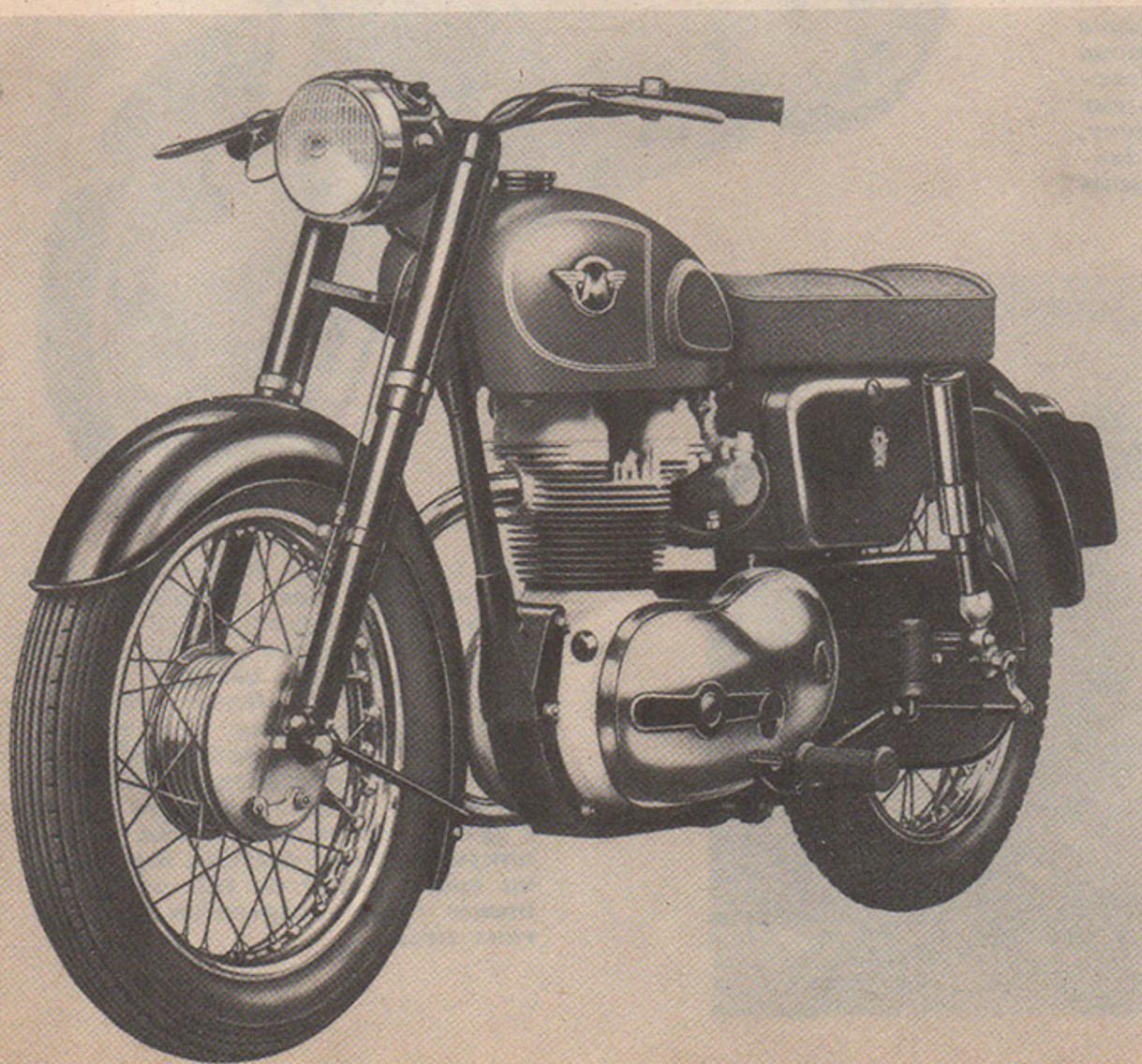
Enfin la politique de l'industrie anglaise concernant la fusion de différentes firmes en de vastes groupes commerciaux permet d'abaisser le prix de revient à un niveau difficilement égalable, en raison des échanges techniques et des spécialisations dans l'équipement et la fabrication que permet cette politique de « trust ».

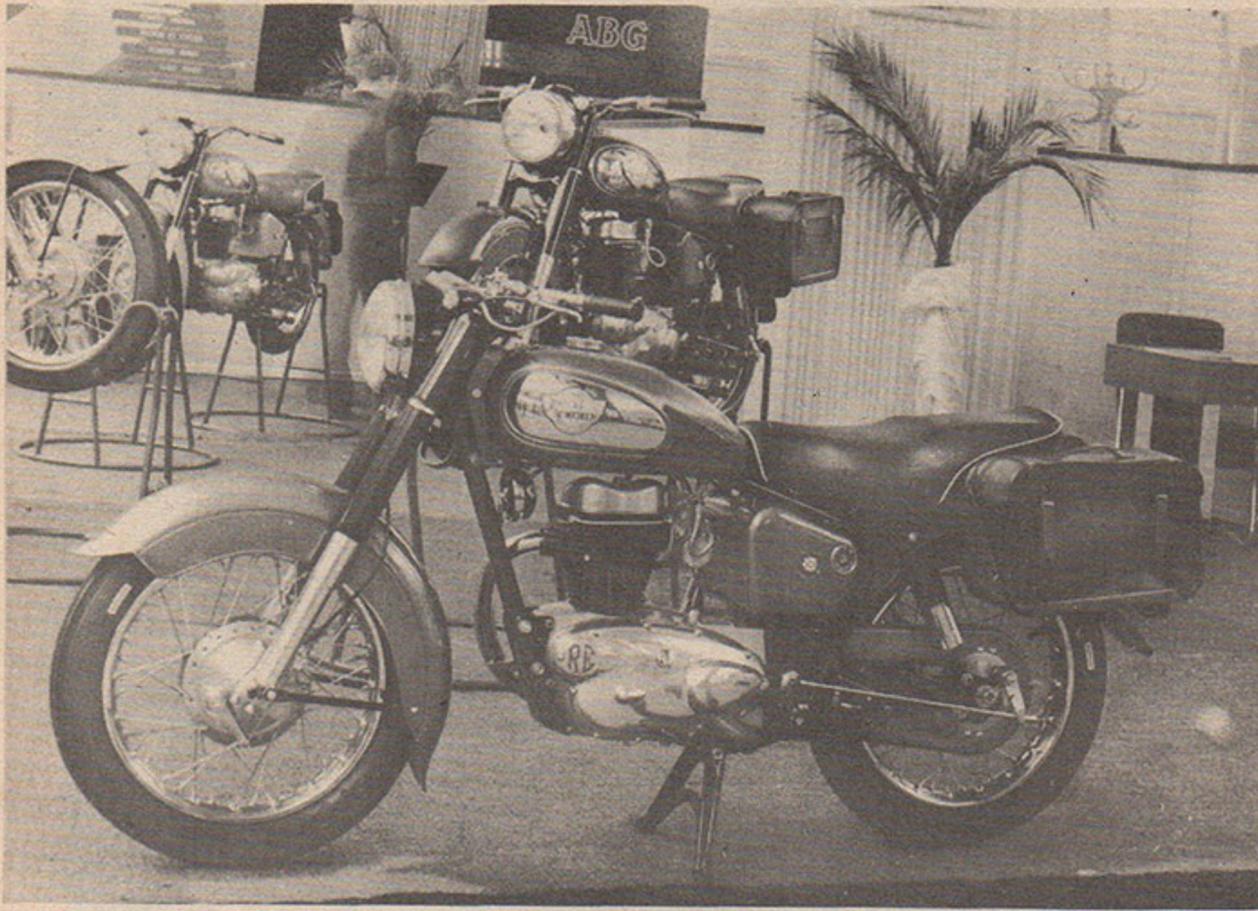
★

Le dernier atout dans le jeu des constructeurs, c'est l'argument sportif. Dans ce domaine les références sont nombreuses qu'il s'agisse du trial, de la vitesse, du moto-cross ou du dirt-trach, toutes spécialités où pilotes et machines anglaises excellent.

Ces différents facteurs ont contribué et contribueront encore au développement de l'industrie motocycliste d'outre-Manche.

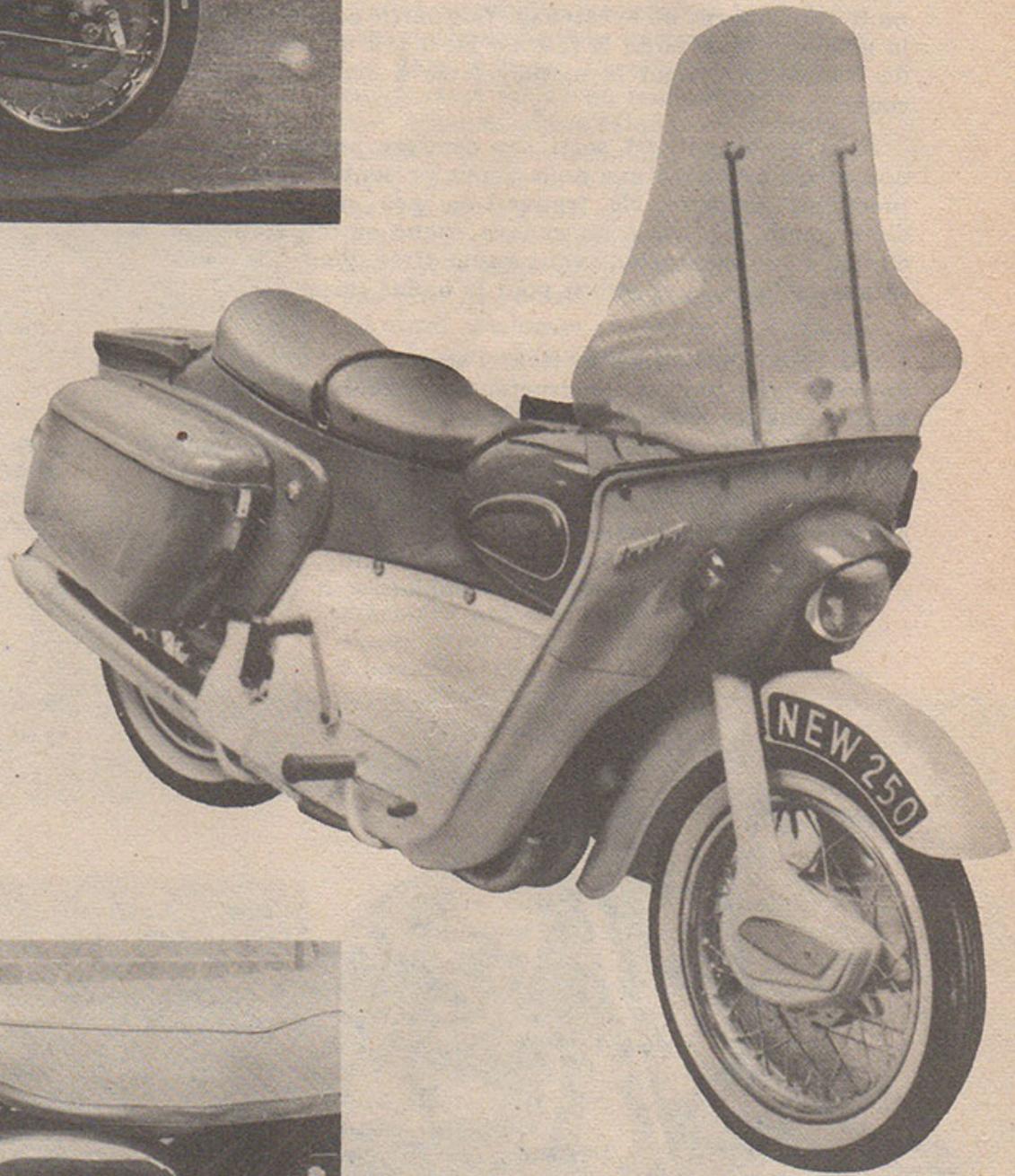
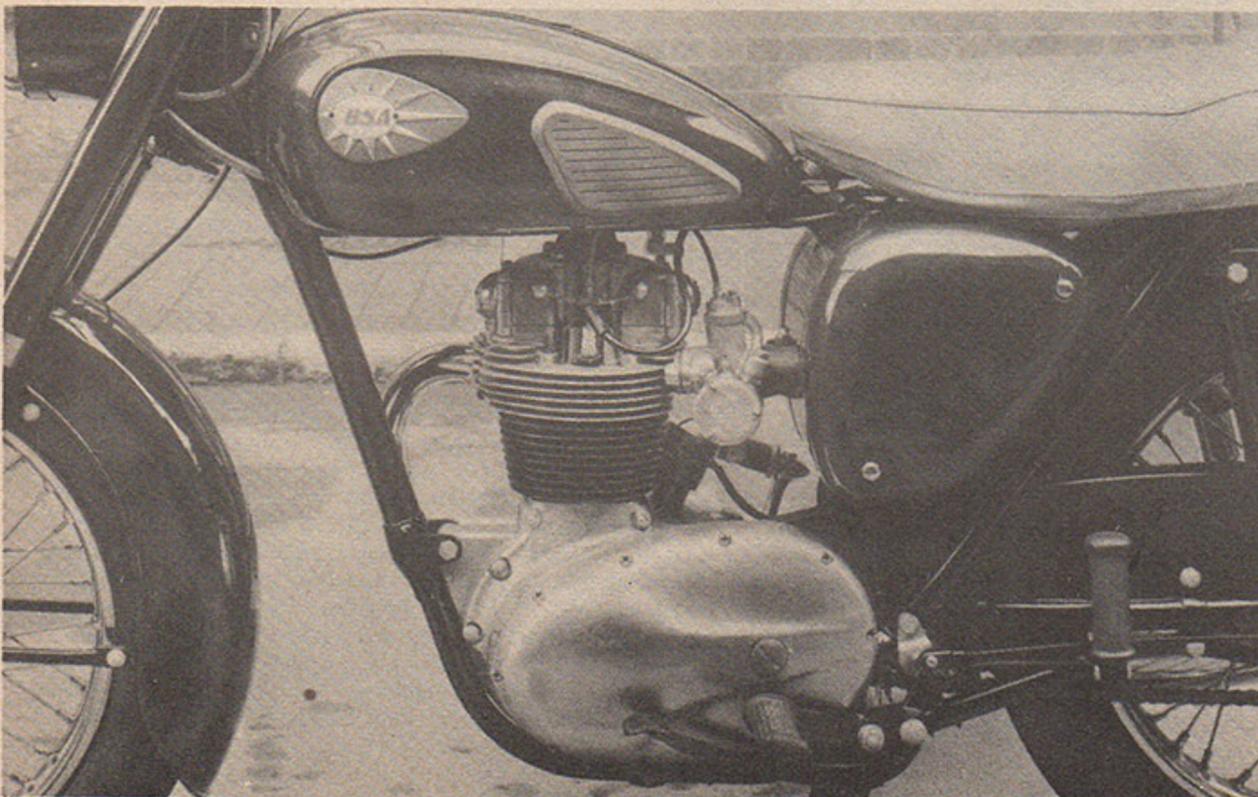
Parmi la gamme très complète de monos et de twins commercialisés par la firme Matchless, nous avons particulièrement remarqué la nouvelle 250 qui reflète l'évolution actuelle de l'industrie anglaise dans les moyennes cylindrées. Bloc-moteur quatre-temps culbuté développant 19 cv! Sur le plan de la puissance ce moteur n'a rien à envier aux réalisations continentales. La partie cycle est très classique; notons l'adoption d'un carter de chaîne secondaire étanche.





Royal-Enfield a étendu la gamme de ses productions cette année et la firme de Redditch fait preuve d'un dynamisme certain. Nous trouvons tout d'abord la gamme classique des monos et des twins complétée par les machines spéciales de trial et de cross. Mais la firme a sorti des nouveaux modèles qui, fait curieux, se placent aux deux extrémités de la production. Tout d'abord, la Royal Enfield « Airflow » : il s'agit d'une 250 Crusader équipée de série d'un carénage en matière plastique de style « Dauphin ». C'est là un premier pas vers la production de machines de série carénées. Deuxième nouveauté, la 700 cm³ Constellation qu'il est inutile de présenter car nos lecteurs en trouveront l'essai dans le présent numéro.

B.S.A. a suivi le mouvement qui se dessine à l'heure actuelle chez les constructeurs britanniques et nous présente la 250 cm³ Star dont la conception est désormais « classique » si l'on peut dire : bloc moteur quatre-temps culbuté, allumage par alternateur, garde-boue enveloppants; mais partie cycle classique : fourche télescopique, suspension arrière oscillante, cadre simple berceau.



Ariel, tout comme Royal Enfield a innové dans les cylindrées extrêmes : d'une part, la 650 vertical twin, bien connue est maintenant doublée d'une version sport, d'autre part la firme vient de commercialiser une 250 révolutionnaire que nous avons présentée dans notre précédent numéro : rappelons pour mémoire qu'il s'agit d'un vertical twin deux-temps de cotes carrées, logé dans un cadre coque en tôle emboutie munie d'une suspension avant à roue tirée.

La production ITALIENNE

LA production italienne est le digne reflet du pays où l'Art avec un grand A a toujours tenu une place prépondérante qu'il s'agisse de musique, de peinture, ou bien encore... de mécanique. On en a l'exemple dans l'industrie automobile où moteurs et carrosseries italiennes donnent le ton, à tel point que de nombreux constructeurs étrangers n'ont pas hésité à faire appel aux stylistes transalpins pour « habiller » leur production.

Cet amour de la belle mécanique se retrouve dans la construction motocycliste, qu'il s'agisse d'un cyclomoteur utilitaire, ou d'une rutilante machine de sport.

* *

La production italienne se caractérise par la diversité des modèles proposés à la clientèle et à leur réalisation que l'on peut bien souvent qualifier d'artisanale, sans que ce terme ait un sens péjoratif quelconque. Cette situation s'explique par la structure particulière de l'industrie italienne : tout d'abord, il y a peu de grandes firmes, celles-ci se plaçant surtout dans le domaine du scooter (Vespa, Lambretta) mais de nombreuses firmes de moyenne importance dont l'activité se résume uniquement à la construction motocycliste, ou, au contraire, ne consacrant à la production des deux-roues qu'une partie de leur activité (production aéronautique chez Aermacchi, appareillage électrique chez Maserati). Enfin, nous trouvons de nombreux constructeurs-artistes dont la production est très limitée.

Il est évident que cette situation favorise l'éclosion fréquente de nouveaux modèles, car la production en petites



Le cyclomoteur Alpi qui figure ci-dessus est une parfaite illustration de ce que doit être un cyclomoteur de tourisme où l'on recherche principalement confort et protection. Le cadre coque est très enveloppant et la présence du tablier incorporé procure une protection efficace sans nuire à l'esthétique de l'ensemble qui est très réussie. La fourche avant télescopique et la suspension arrière oscillante se sont imposées. La présentation de l'ensemble est très soignée.

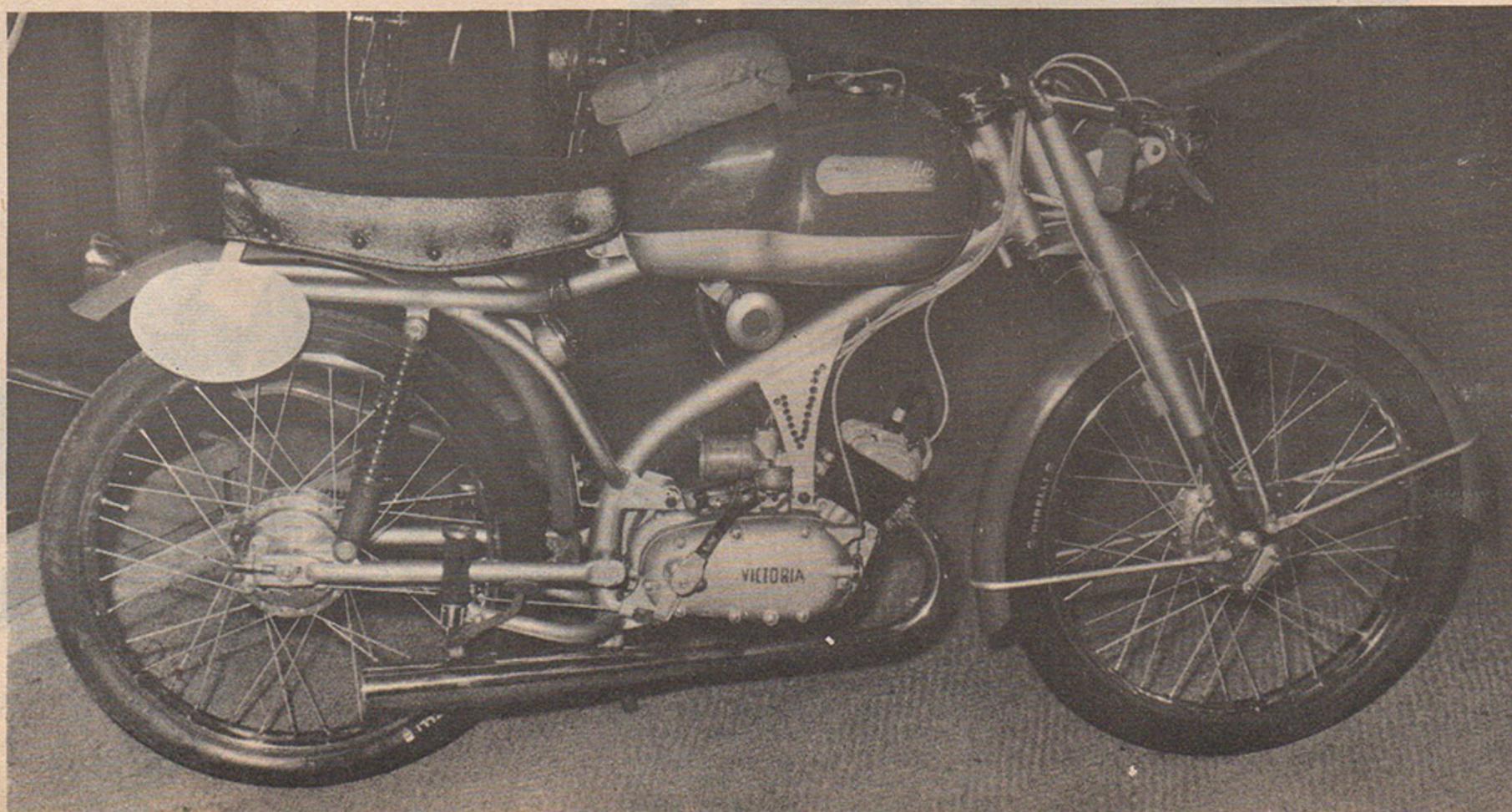
séries permet de passer assez facilement d'un modèle à l'autre sans avoir à tenir compte de l'amortissement des frais d'outillage importants occasionnés par un changement de modèle.

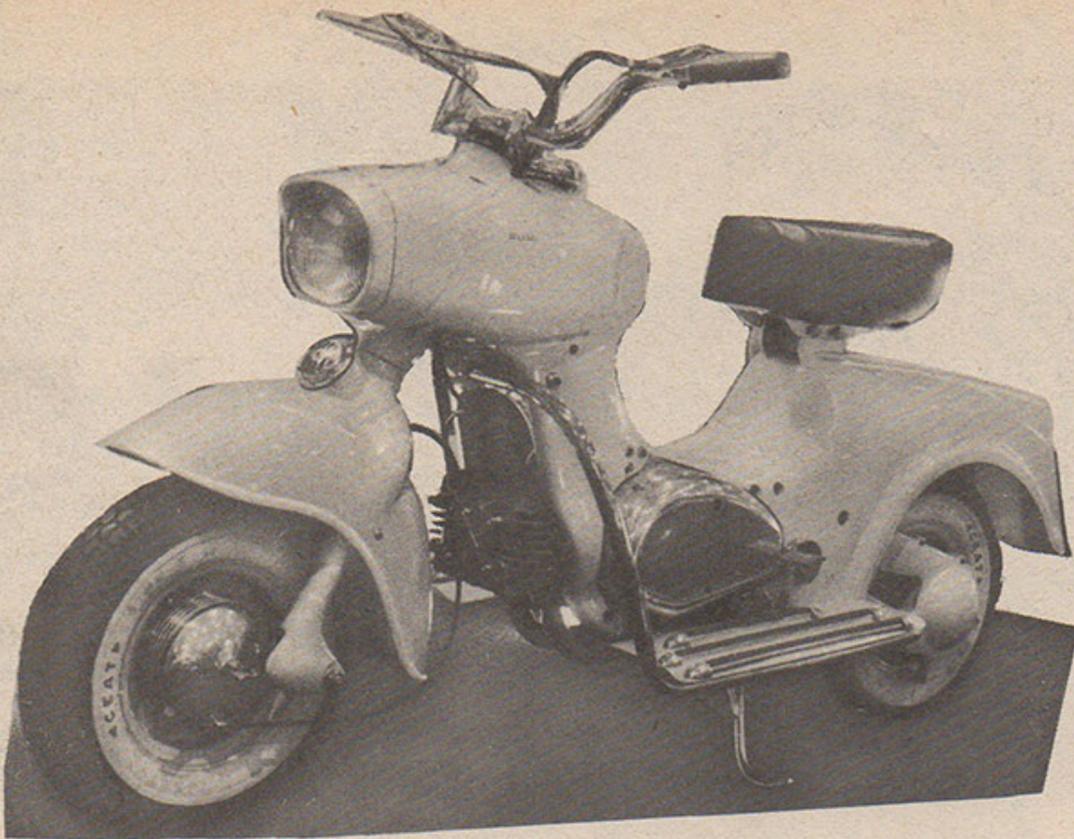
* *

Dans l'ensemble, la production italienne est axée sur les petits « cubes » et il semble que la plus grosse cylindrée qui soit commercialisée avec succès n'excède

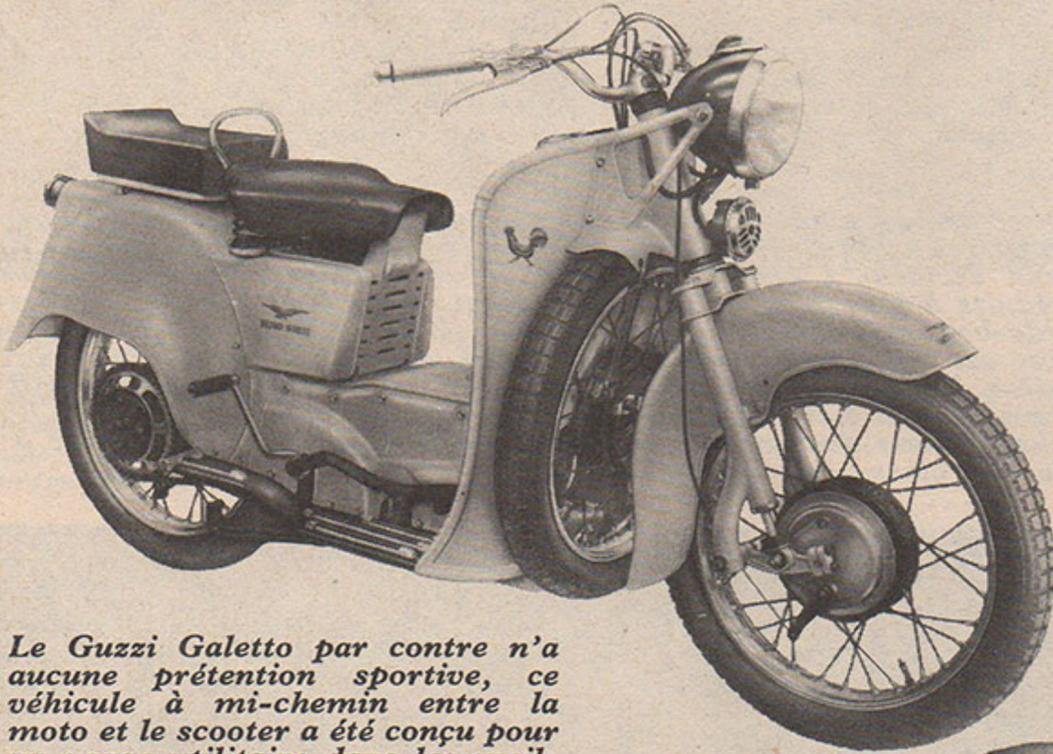
pas 250 cm³. Citons, pour mémoire, les deux 500 cm³ actuellement fabriquées et dont la production est absorbée en majeure partie par les différents services administratifs et militaires. La vogue des petites cylindrées est justifiée, car ces machines allient vitesse, maniabilité et économie ; d'ailleurs en raison du pouvoir d'achat assez limité, la grosse cylindrée ne correspond pas aux possibilités financières du motocycliste italien.

Même en 50 cm³, il existe des modèles « compé » qui n'ont rien à envier à leurs « grands frères ». Ici nous voyons le Lupetto équipé d'un moteur allemand Victoria. L'ensemble est allégé au maximum. Les garde-boue sont réduits à leur plus simple expression quant à la protection offerte. Le garde-boue avant suit la ligne rendue célèbre par Benelli. La position du pilote est très sport : petit guidon, selle biplace, repose-pieds reportés à l'arrière. Notez la commande du frein arrière. Le réservoir est particulièrement réussi. Les ressorts des éléments de suspension à l'air libre et l'échappement du plus pur style mégaphone achèvent de donner à ce modèle une classe incontestable.

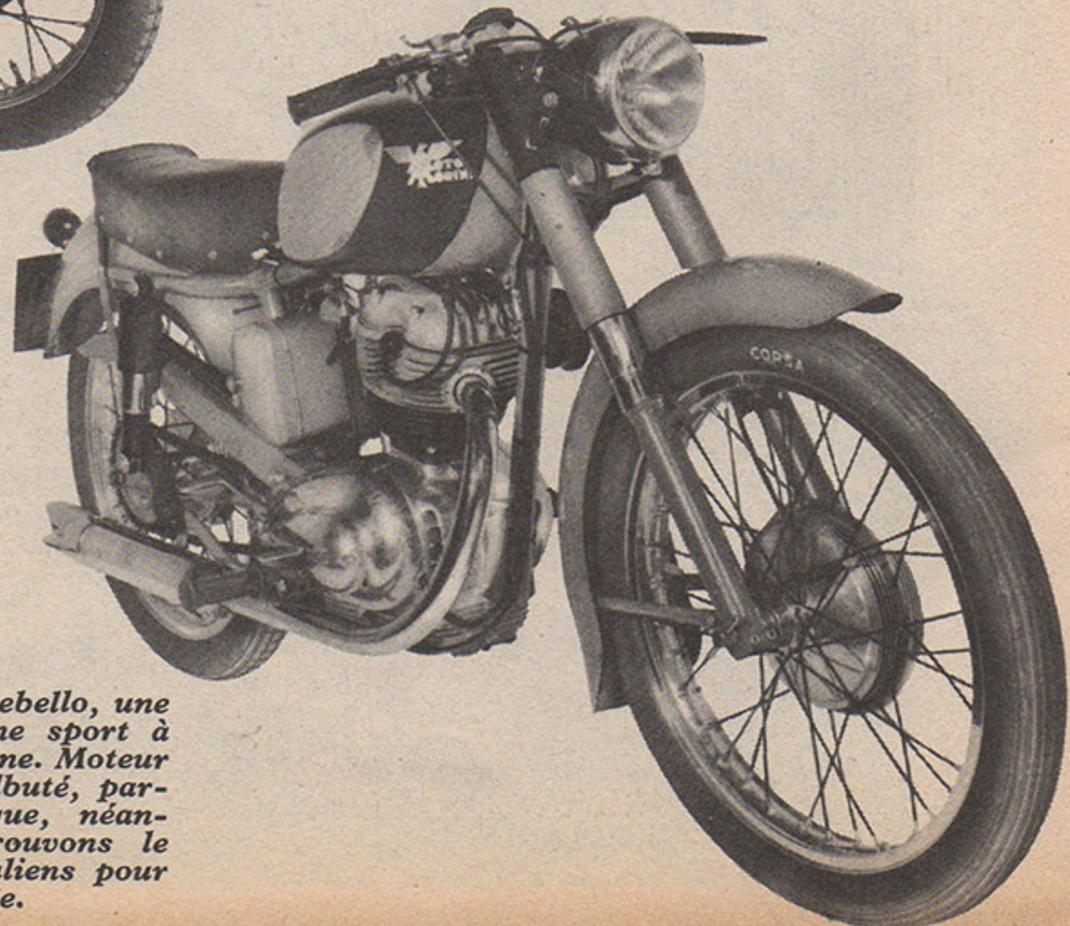




Deux scooters diamétralement opposés! En haut de la page, le 125 Rumi Formichino. Le scooter sportif par excellence. Animé par le bicylindre horizontal deux temps qui équipe les motocyclettes de la firme de Bergamo, le Formichino est capable de performances et d'accélération brillantes. La partie cycle est inédite : la coque est réalisée en alliage léger coulé. Montage en deux parties, le moteur servant de jonction. Roues de 8''.



Le Guzzi Galetto par contre n'a aucune prétention sportive, ce véhicule à mi-chemin entre la moto et le scooter a été conçu pour un usage utilitaire dans les meilleures conditions de confort, de protection, et de sécurité de marche. C'est à dessein que l'on a choisi un moteur quatre-temps d'un rendement spécifique peu élevé. Suivant une technique chère à Guzzi, c'est un monocylindre horizontal d'une cylindrée de 192 cm³. Suspension avant à balanciers. Roues de grand diamètre. Notez l'emplacement rationnel de la roue de secours.



La 175 Morini Settebello, une excellente machine sport à la manière italienne. Moteur quatre temps culbuté, partie cycle classique, néanmoins nous retrouvons le goût inné des Italiens pour la belle mécanique.

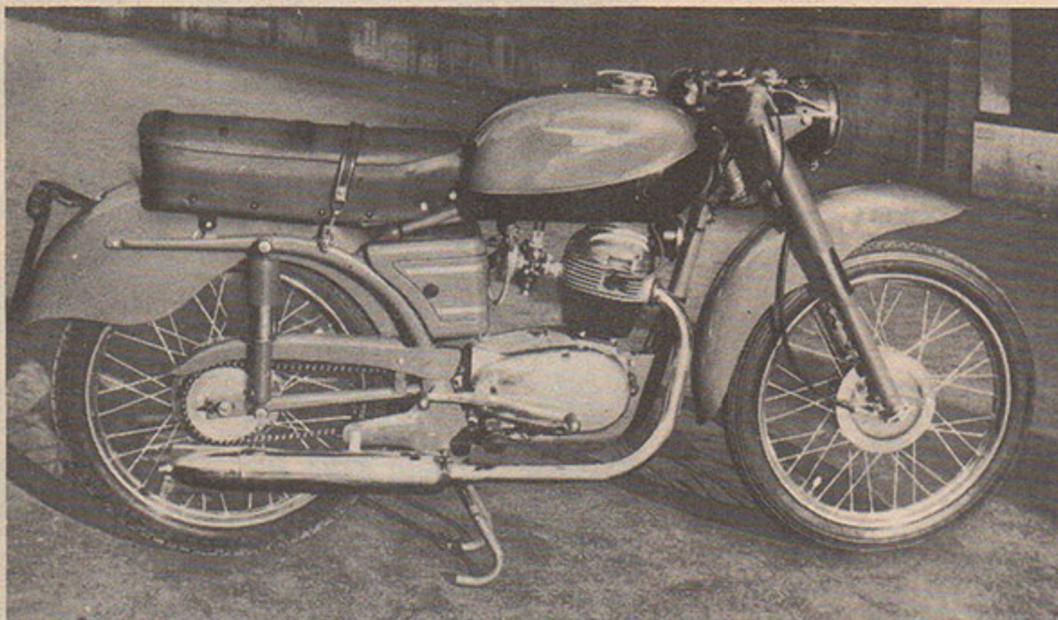
Il est difficile de parler d'école italienne en raison de la diversité des conceptions techniques qui président à l'élaboration des différents modèles. Un exemple : Guzzi. La firme de Mandello del Lario s'est rendue célèbre sur tous les circuits du monde avec ses fameux monocylindres horizontaux à volant d'inertie extérieur. Nous retrouvons une conception identique dans la construction de série avec la 250 Airone et le scooter Galetto. Par contre, Guzzi commercialise un 100 cm³ deux temps à distributeur rotatif, et a été la première firme à réaliser un moteur de compétition à 8 cylindres en V!

Il n'est pas de conceptions techniques à laquelle les ingénieurs italiens n'aient eu recours. La moto carrossée? Qui pourrait mieux l'illustrer que la Chimera Aermacchi. Le scooter? Le Rumi Formichino dont le bicylindre horizontal deux temps et le cadre en deux parties réalisés en alliage léger coulé en font une réalisation inédite dans le genre.

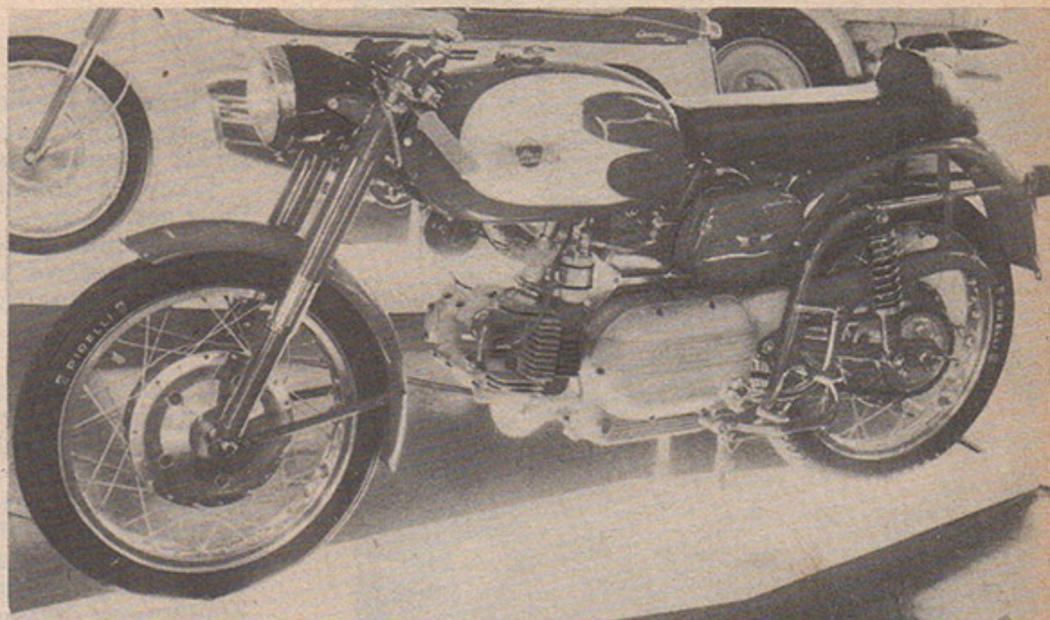
Les machines Sport? Dans ce domaine encore, toutes les conceptions s'affrontent : monocylindre horizontal culbuté : la Motobi Sport. Bicylindre horizontal deux temps : la Rumi Junior. Monocylindre culbuté classique : la Morini Settebello. Monocylindre simple ACT entraîné par arbre et renvois d'angles : les Ducati, ou par train de pignons : les Mondial. Et il serait trop long de citer toutes les marques qui commercialisent des modèles « sport ».

Le cyclomoteur? La gamme comprend des modèles utilitaires comme des modèles « compé ». Moteur deux temps ou quatre temps, mono ou multivitesse, à cadre treillis ou à coque en tôle emboutie. La diversité des modèles n'a d'égale que l'ingéniosité de leurs créateurs. Citons encore la 200 cm³ I.N.M. à moteur flat twin quatre temps logé dans un cadre treillis, la 150 Ariete dont le curieux mono deux temps à transmission acatène est logé dans un cadre tubulaire d'un dessin pour le moins inédit.

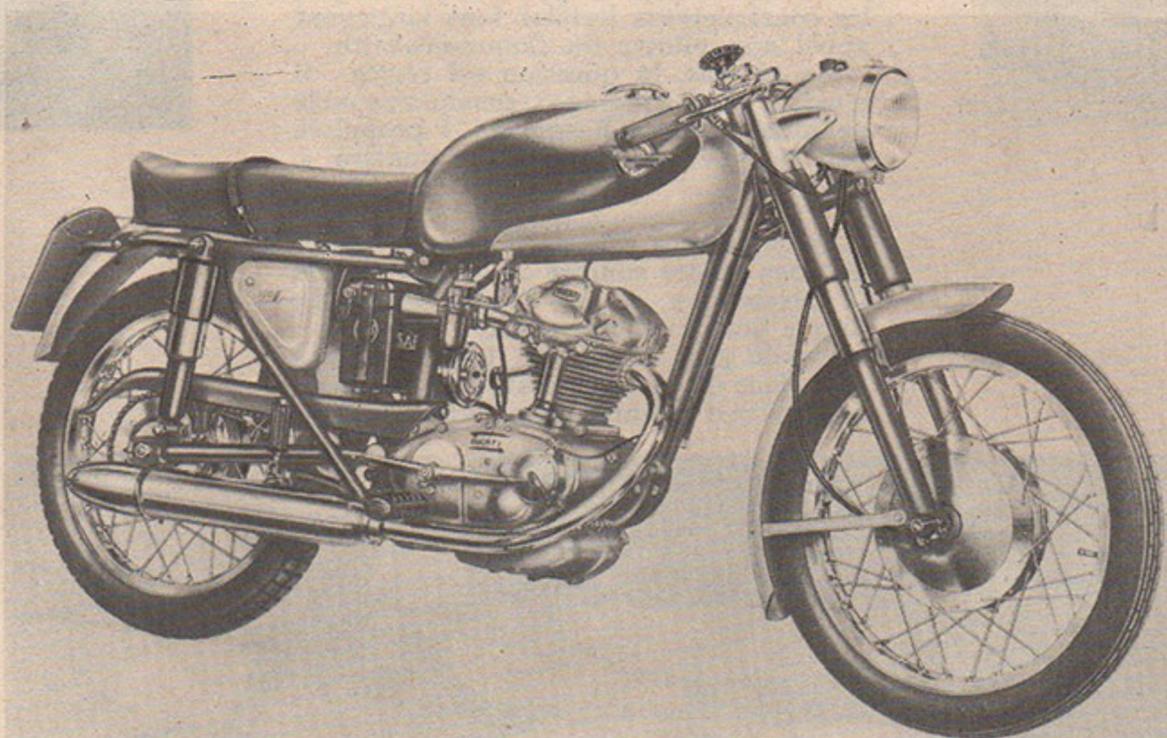
Ces recherches incessantes, l'utilisation de solutions d'avant-garde ont permis à l'industrie italienne d'attendre un niveau inégalé, tout au moins dans le domaine des petites cylindrées à caractéristiques sportives.



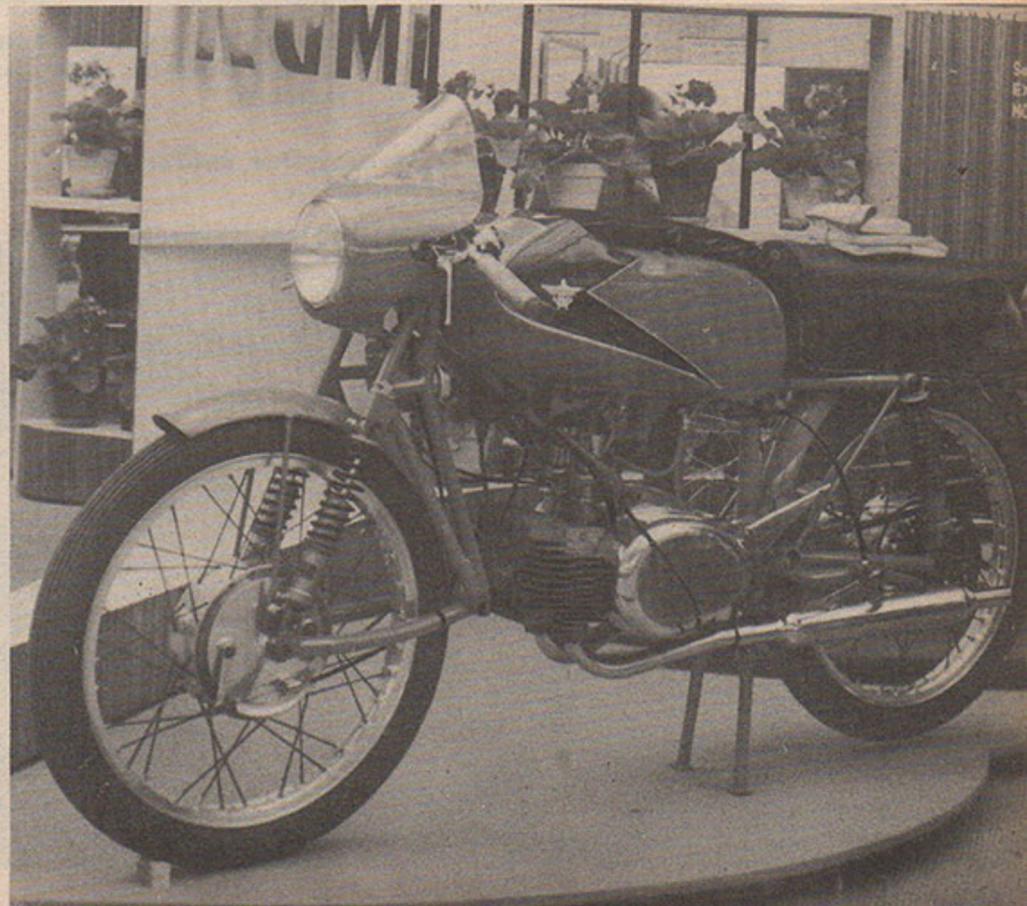
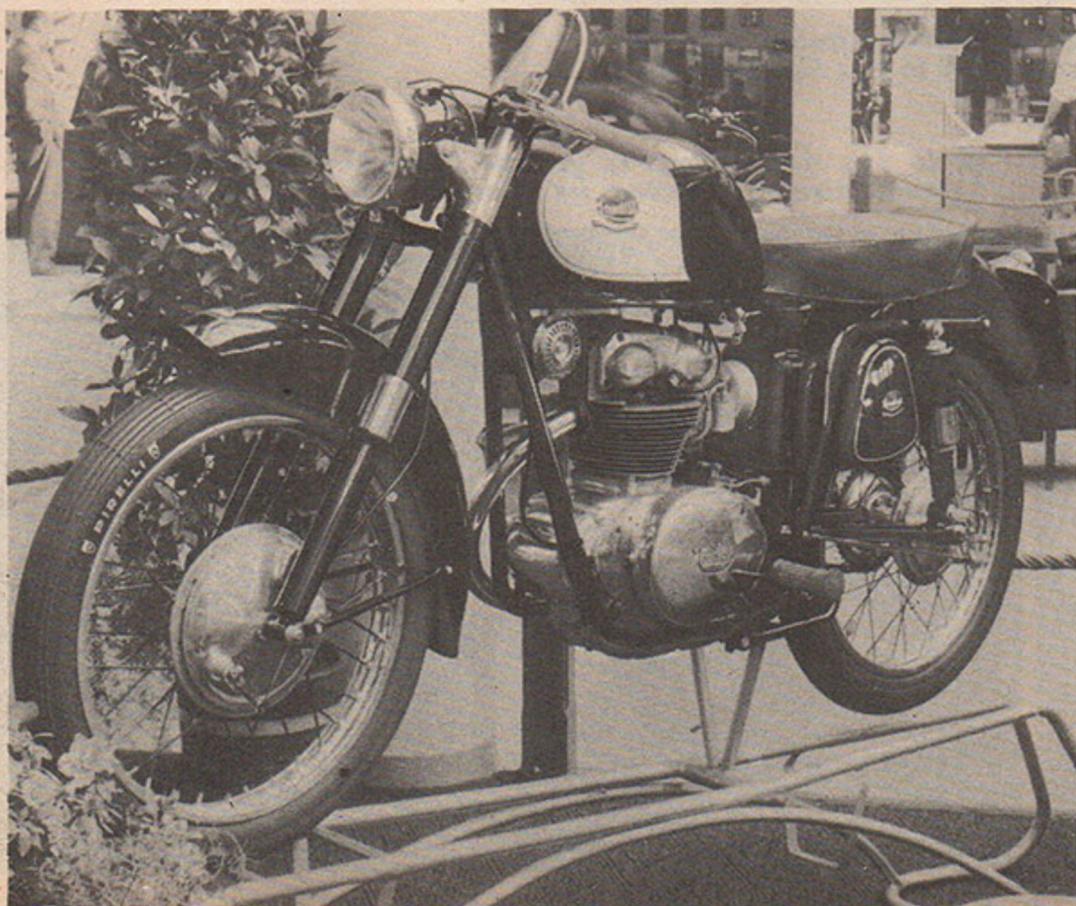
Un exemple de petit « cube » italien : la 125 Ceccato (ci-dessus). Bien que le moteur ne soit pas très poussé, l'ensemble de la machine a été traité sous l'angle sportif cher aux Italiens. Le réservoir est très réussi. Ci-dessous, la 200 cm³ Mondial illustre s'il en était besoin le niveau auquel est parvenue la motocyclette de série transalpine. La partie cycle est magnifique, qu'il s'agisse du cadre double berceau ou du frein avant. Quant au moteur, la photo mieux que tout commentaire donne une idée des lignes très pures de ce simple A.C.T. dont il faut souligner la netteté d'aspect.



La version « sport » de la 175 Aermacchi. Ici, nous trouvons un monocylindre quatre temps horizontal de très belle facture. Ce moteur est fixé en porte-à-faux sur le caisson central du cadre. Jantes en alliage léger, le diamètre des freins est pour le moins impressionnant. Ci-dessous la Rumi-Junior; cette splendide machine est équipée du bicylindre deux temps horizontal dans sa version sportive. Alimentation assurée par deux carburateurs. La partie cycle est très réussie; le cadre double berceau interrompu supporte le moteur fixé en porte-à-faux. Notez le faible diamètre des tubes de triangulation arrière. Suspensions avant et arrière oscillantes. Frein avant double. Le dessin du réservoir est un modèle du genre.



La 100 cm³ Ducati « Sport » est en fait une véritable motocyclette à échelle réduite. La firme de Borgo Panigale est une des rares firmes à avoir tout d'abord conçu un moteur de compétition duquel ont été extrapolés les moteurs de série plus ou moins dégonflés selon l'utilisation prévue. Aussi trouvons-nous sur ce 100 cm³ un simple A.C.T. commandé par arbre vertical et renvois d'angles. Une des plus belles réalisations de machine « sport » italienne.



TECHNIQUE COMPÉTITION

Parler de l'industrie motocycliste transalpine sans parler de la compétition serait impardonnable.

Dans ce domaine, les ingénieurs italiens sont passés maîtres, et cela nous a valu les plus belles machines de course de ces dernières années de la 125 Ducati desmodromique à la 500 Guzzi V 8.

* *

En ce qui concerne les pilotes, l'Italie constitue un réservoir inépuisable et dans les petites cylindrées des pilotes comme Provini, Ubbiali, Gandossi et Ferri sont absolument « intouchables ». En grosse cylindrée par contre, la pénurie de pilotes se fait amèrement sentir; cela tient au fait qu'il y a peu de pilotes habitués au maniement de lourdes machines.

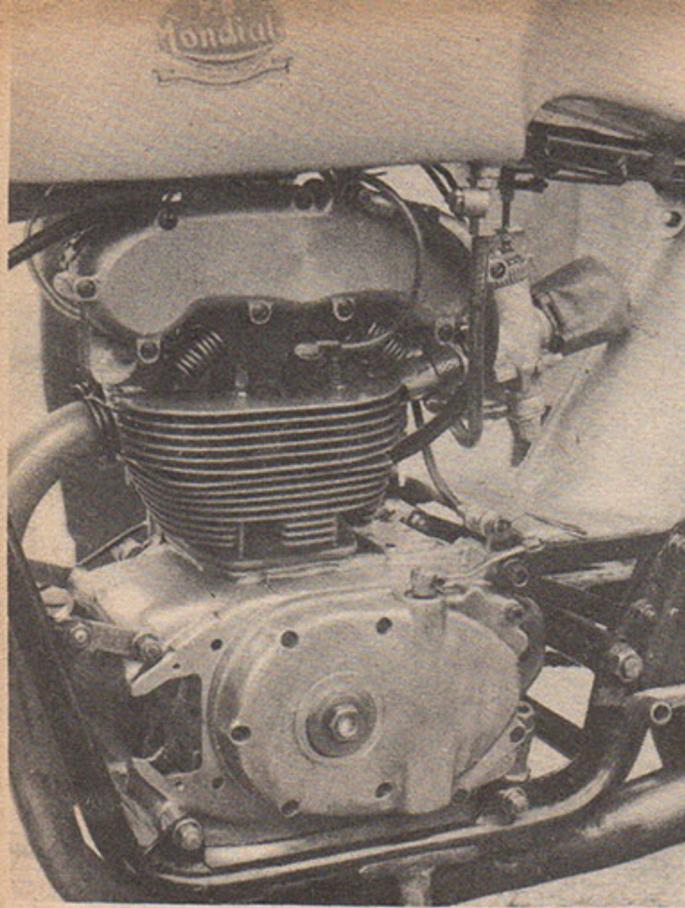
C'est pourquoi en 350 comme en 500, les constructeurs italiens font largement appel aux pilotes du Commonwealth.

En sidecar, la question est réglée: il n'existe pas d'équipage transalpin capable de mener une « Barquette » propulsée par un M.V. ou un Gilera « quattro ».

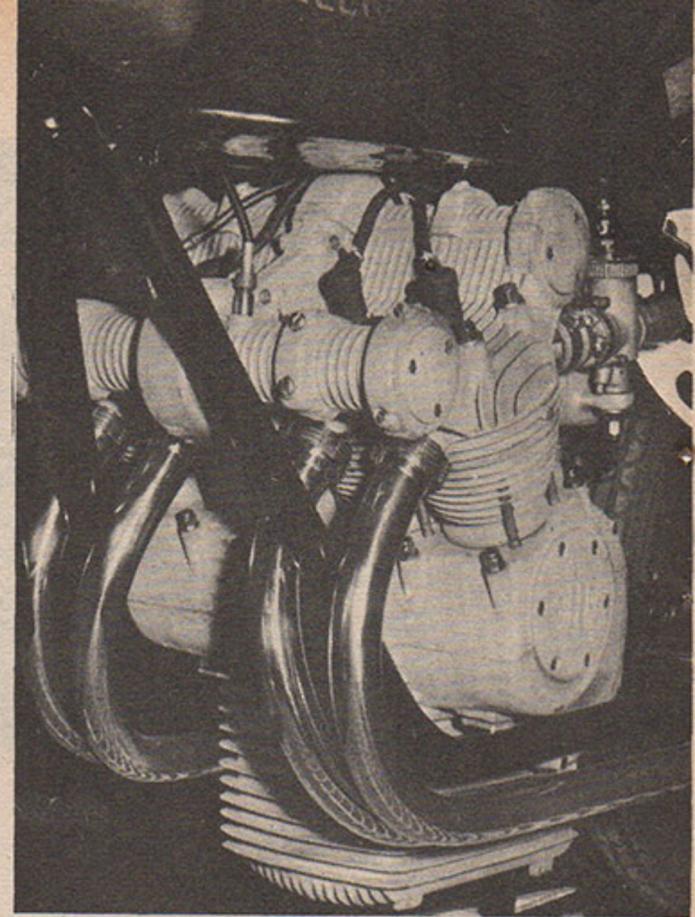
* *

Ce petit tour d'horizon nous a permis de nous rendre compte de la diversité de la production et de l'engouement du public pour la motocyclette.

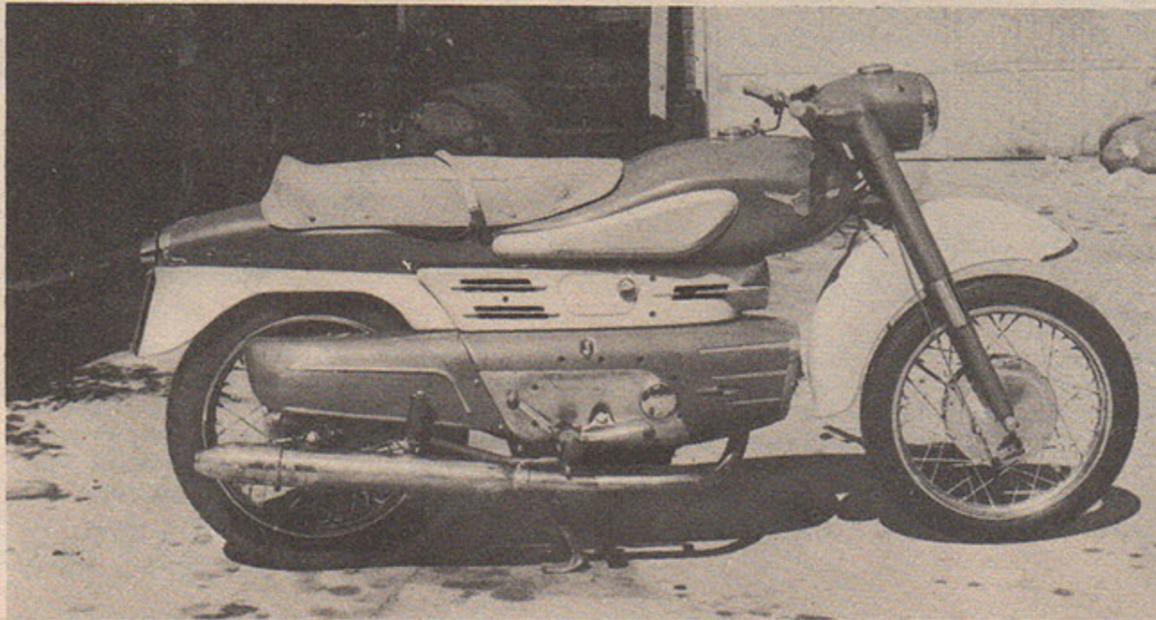
Sur le plan technique, l'Italie occupe une place de premier plan et a bien souvent servi d'exemple pour les autres pays.



Autre technique, en petite cylindrée cette fois: le 250 Mondial. Monocylindre double A.C.T. commandé par un train de pignons. Alésage 75 mm, course 57 mm: le plus super carré des moteurs de ces dernières années!

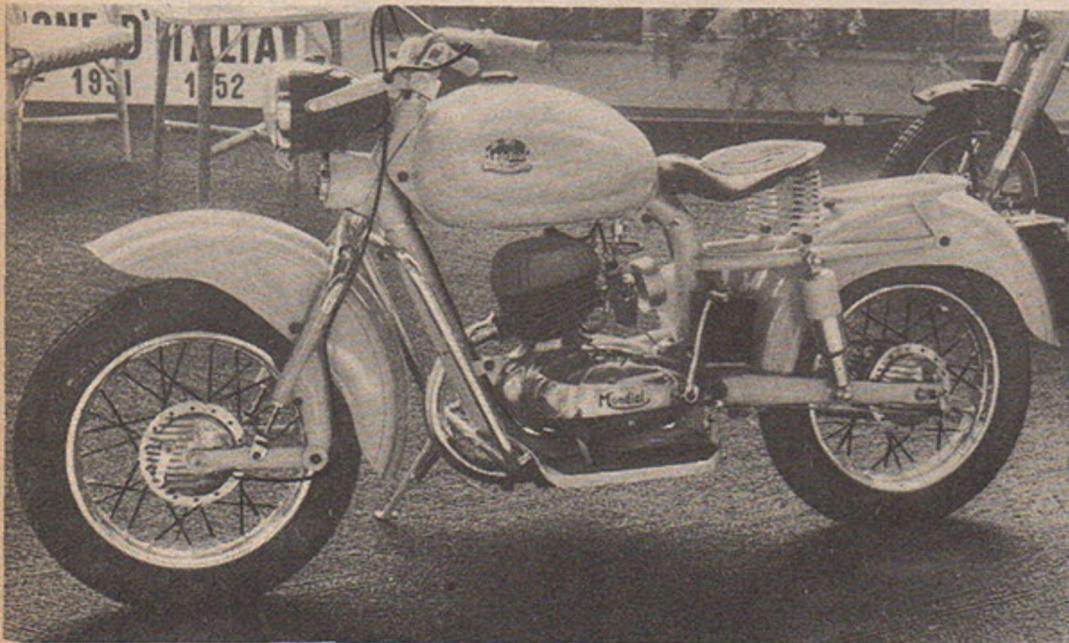


Les ingénieurs transalpins sont passés maîtres dans la réalisation de moteurs de compétition. Ici le 4 cylindres Gilera. Moteur quatre temps, quatre cylindres en ligne, faces à la route. Distribution par double A.C.T. Alimentation par quatre carburateurs. Jusqu'au retrait de la compétition de la firme d'Arcore, la suprématie des « quattro » fut incontestable.

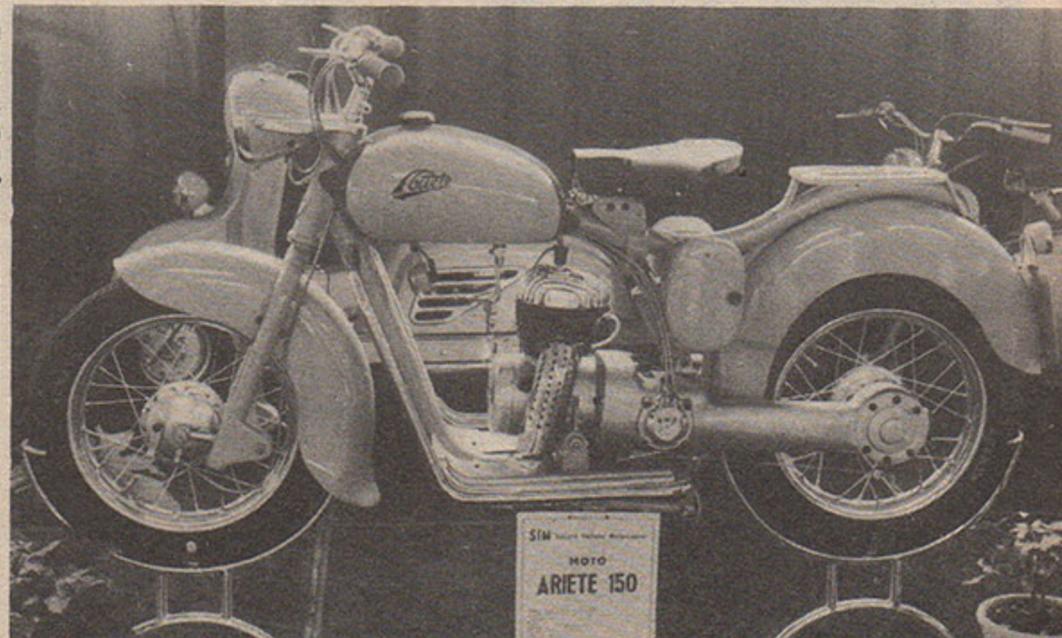


La moto carrossée a tenté les stylistes italiens, et avec succès doit-on dire en admirant la 175 Chimera Aermacchi.

La moto utilitaire à la manière italienne. Ici la Mondial...



Et la 150 Ariète dont le groupe bloc-moteur oscillant à transmission acatène ne manque pas d'originalité.



TECHNIQUE TRANSALPINE : LA MOTO UTILITAIRE

La production AUTRICHIENNE

Pensez à la motocyclette autrichienne et un seul mot vous viendra à l'esprit : PUCH!

Les modèles produits par la firme de Graz sont très populaires, témoin les nombreux exemplaires qui sillonnent nos routes.

Sur le plan technique, les Puch présentent un intérêt certain ; dans l'ensemble, on peut assimiler ces machines à l'école allemande au point de vue conception. Néanmoins, certaines caractéristiques propres aux Puch permettent de classer ces dernières dans une catégorie particulière.

— Puch s'est fait le champion du

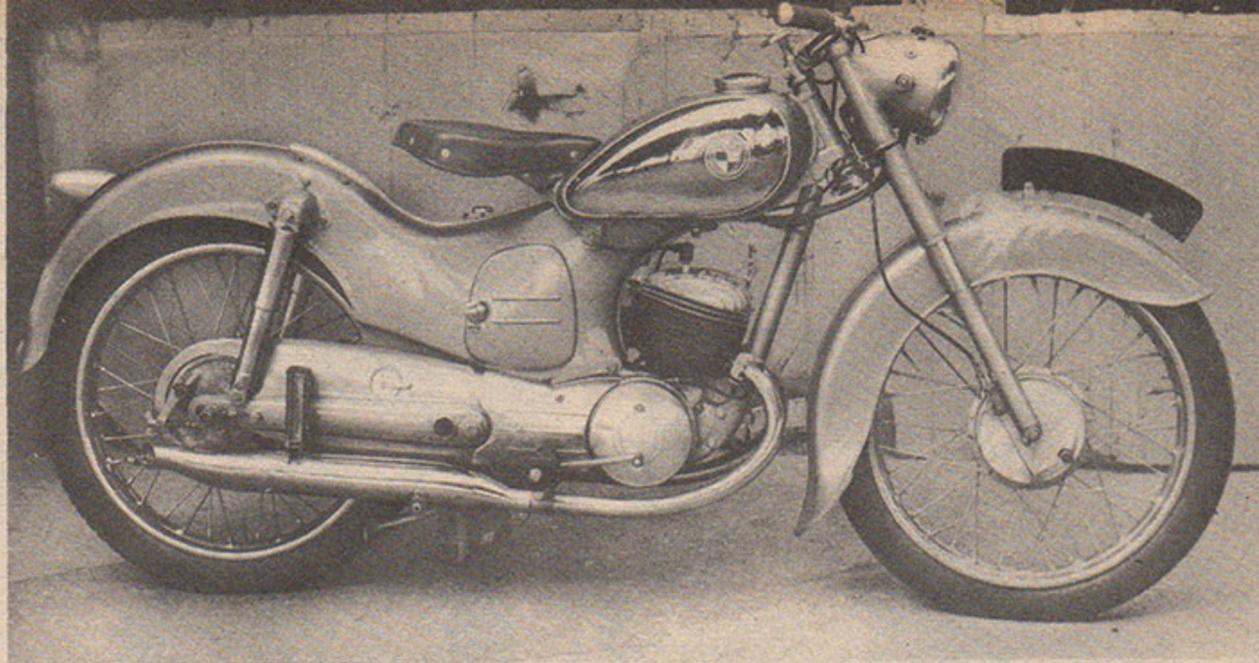
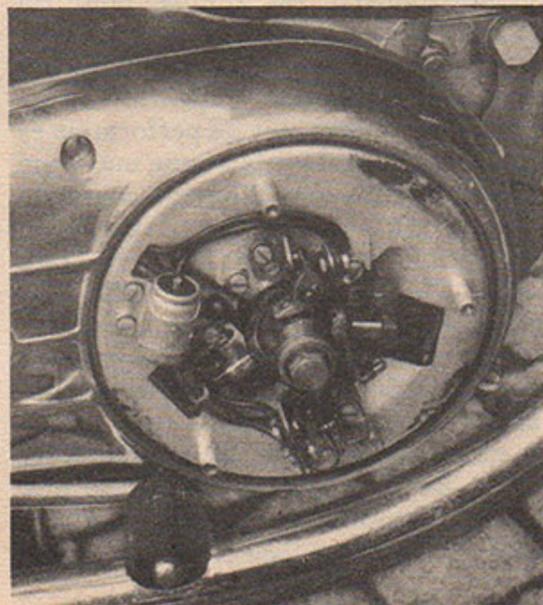


Sur la SGA la présence du démarreur électrique a rendu nécessaire le montage de deux batteries qui trouvent place dans un coffre « à la cote ».

deux temps double piston et tous les motocycles produits par la firme sont équipés d'un moteur à balayage en U.

— La firme Puch a été la première à commercialiser un cadre coque en tôle emboutie et il faut reconnaître que l'apparition des 125 SL fit sensation à l'époque. Cette technique a fait école depuis, tout comme l'utilisation de roues

Trois vis à enlever et nous avons accès à l'appareillage électrique.



Cette motocyclette a marqué une date dans l'histoire du motocyclisme. Sur ce modèle nous trouvons déjà le cadre caisson caractéristique, le moteur deux-temps double piston, le carter de chaîne secondaire étanche, etc.

de 16" prélude de l'évolution qui s'est effectuée depuis dans le domaine de la réduction du diamètre des roues.



A l'heure actuelle, la gamme présentée par Puch est très complète tout au moins jusqu'à la 250 cm³ qui est le plus gros modèle de la marque.

En effet, nous trouvons deux modèles un « tourisme » et un « sport » dans chacune des cylindrées suivantes : 125, 175 et 250 cm³. Dans cette dernière cylindrée, nous trouvons même un modèle équipé d'un démarreur électrique : la 250 SGA.

Sur tous ces modèles nous trouvons le cadre coque particulier à la marque, suspension avant par fourche télescopique, suspension arrière oscillante à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrauliques. Vastes moyeux freins centraux en alliage léger de 160 mm (125 et 175 cm³) ou de 180 mm (250 cm³) montés dans des roues de 16" alimentation assurée par un ou deux carburateurs selon qu'il s'agit du modèle

« tourisme » ou « sport » allumage dynamo-batterie.

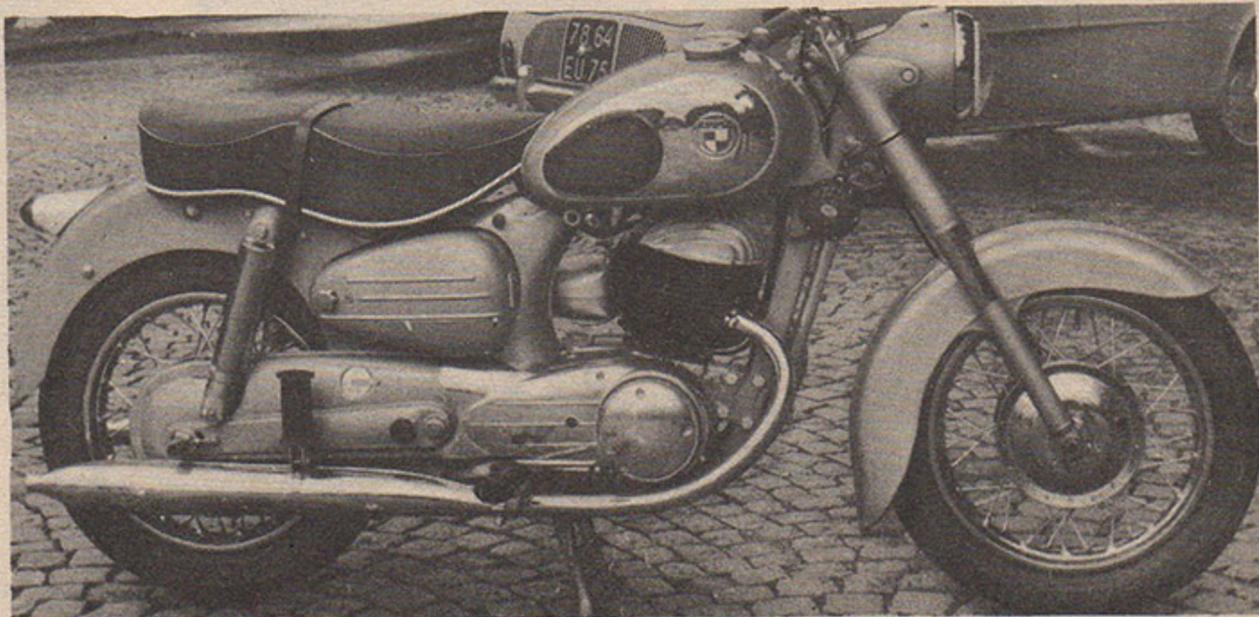
Les modèles « tourisme » sont munis de silencieux d'admission, alors que nous trouvons des filtres à air classiques sur les modèles « sport ».

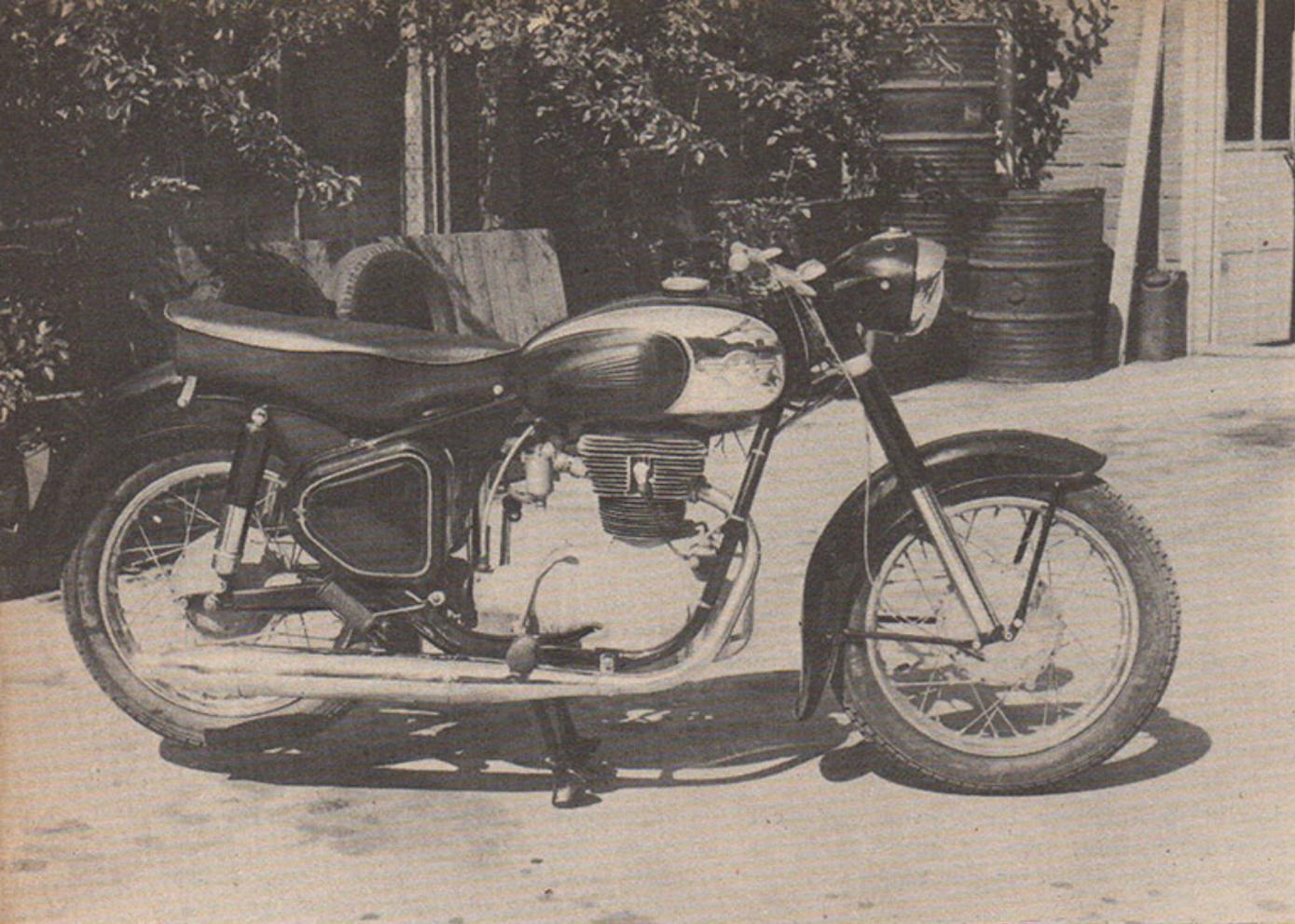
Signalons pour terminer le système de graissage employé sur les moteurs de la marque : le graissage ne s'effectue pas par mélange, mais nous trouvons un réservoir d'huile séparé logé dans le réservoir d'essence ; le graissage s'effectue par une pompe à piston unique entraînée par vis sans fin. Un système de diaphragme dont le fonctionnement est lié à celui du boisseau du carburateur permet également de régler le débit d'huile en fonction de l'ouverture des gaz.



Cette machine est conçue pour faire face aux besoins du marché intérieur et aux conditions d'emploi inhérentes à la configuration géographique du pays. La 250 SG n'est-elle pas vendue comme ayant une aptitude de 40 % en cote et cela avec passager ! Sans commentaires...

... et dans l'ensemble l'aspect du modèle actuel n'a pas beaucoup changé, bien qu'un laps de temps important se soit écoulé entre ces deux modèles. Les lignes se sont « arrondies », nous trouvons une selle double, un silencieux d'admission, des roues de 16", de vastes moyeux freins centraux en alliage léger, des silencieux en ogive. Bref toutes les améliorations qui représentent le progrès réalisé au cours de ces dernières années.

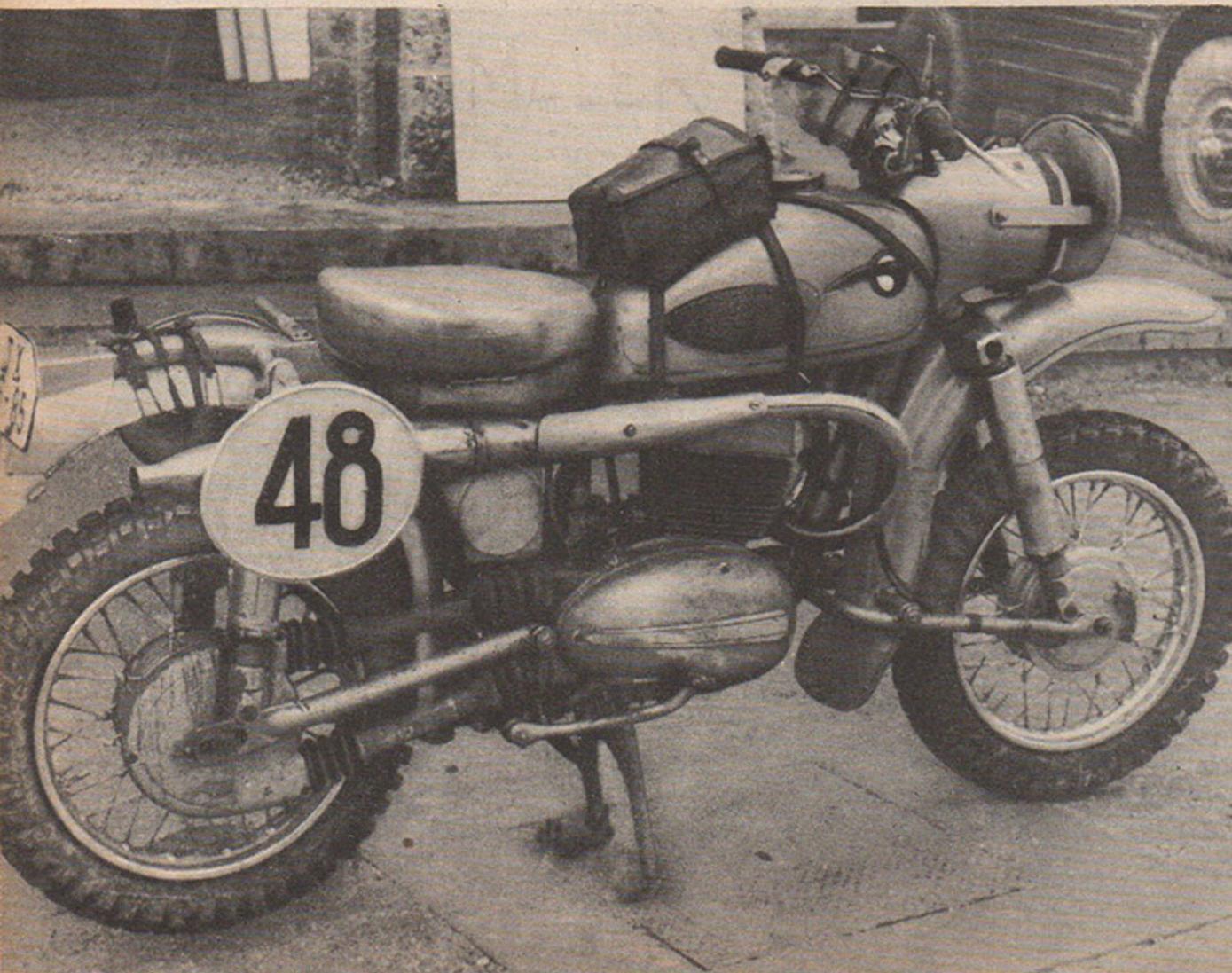




La 250 Simson s'apparente de très près aux réalisations allemandes en particulier à la 250 B.M.W. ancien type. En ce qui concerne le cadre, on se trouve devant un compromis car si la 250 Simson est munie d'une suspension arrière oscillante, elle conserve une fourche télescopique très classique à l'avant.

Deux modèles de l'industrie motocycliste de la République Démocratique Allemande sont importés en France à l'heure actuelle par les Etablissements Pierre Bonnet à Boulogne-Billancourt : il s'agit des 250 M.Z. et Simson.

La 250 MZ « Six Days ». Cette version de la 250 ES a reçu différentes modifications qui la rendent apte à l'usage très particulier auquel elle est destinée : suppression du capotage arrière, échappement relevé, pneus spéciaux. Là encore nous trouvons un exemple typique où la machine de course a servi à l'élaboration du modèle de série.



L'ALLEMAGNE

témoigne d'une certaine recherche et réunit des solutions très modernes. D'ailleurs la firme de Zschopau a acquis une grande renommée due pour une grande part aux succès remportés en compétition ; les 125 et 250 M.Z. se sont particulièrement distinguées cette année aux mains des pilotes officiels Degner et Fügner qui ont remporté des victoires et de nombreuses places d'honneur dans les Grand Prix Internationaux.



Nous avons comparé la 250 Simson à la 250 B.M.W., avec la R 25/3 pour être plus précis. Une R 25/3 munie d'une suspension arrière oscillante. Cela mis à part, les analogies sont nombreuses. Tout comme la 250 munichoise, nous avons affaire à un monocylindre carré de 68 mm d'alésage pour 68 mm de course. Avec un taux de compression de 7,2 à 1 ; ce moteur développe 14 cv à 6 300 t/m.

Ce mono culbuté est placé dans l'axe longitudinal de la machine ; cette disposition appelle une transmission secondaire acatène et c'est effectivement ce que nous trouvons sur la Simson. Boîte de vitesses à quatre rapports. Embrayage monodisque. La partie cycle est très classique ; cadre tubulaire double berceau, suspension avant par fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Les roues de 3,25 - 18 sont équipées de moyeux freins centraux de 180 mm, en alliage léger.

Cette machine est livrée de série avec une selle double. La présentation est très soignée ; émail noir, panneaux de réservoir chromés.



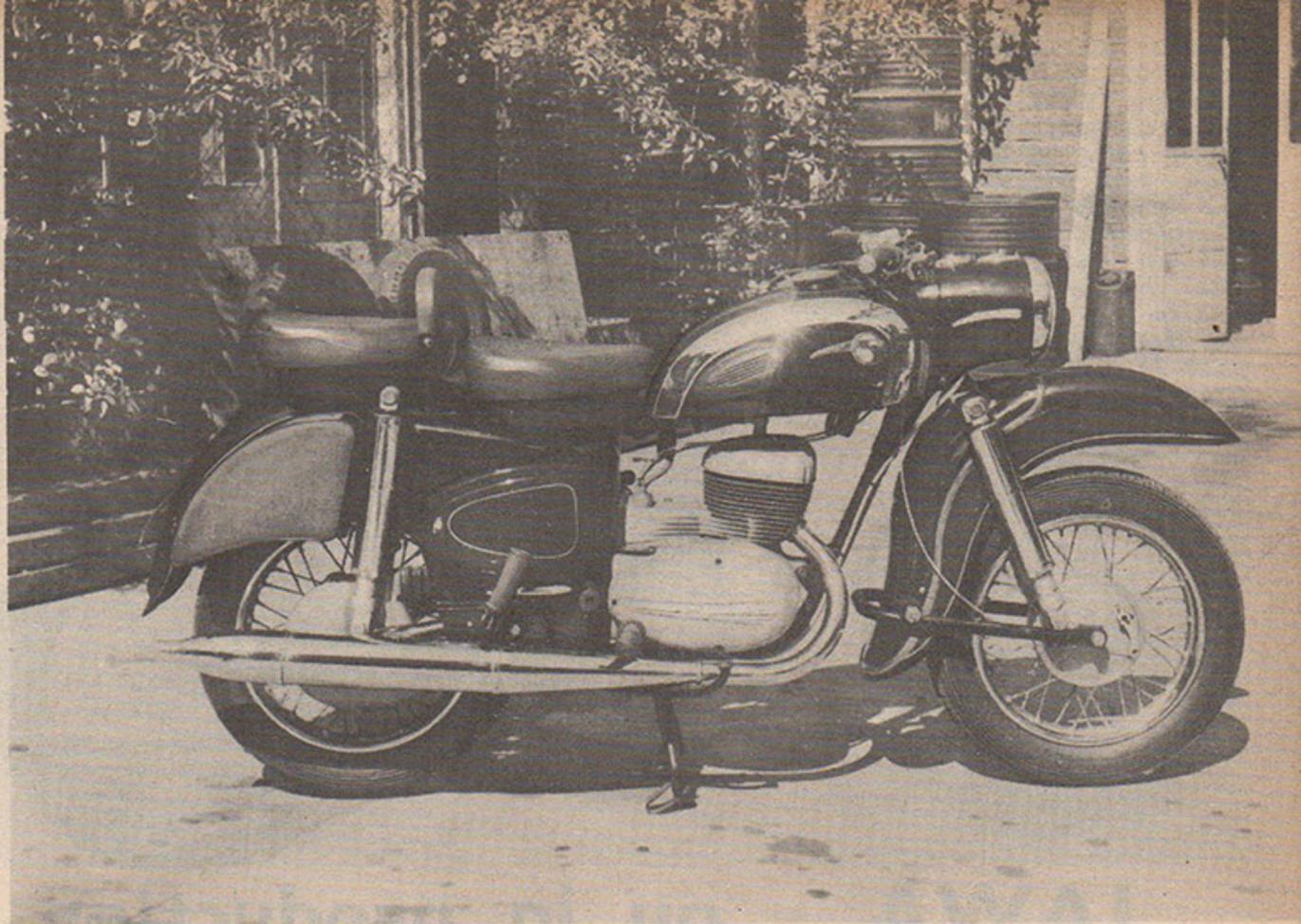
La 250 M.Z. « ES 250 » est un produit du V.E.B. Motorradwerk à Zschopau. Cette motocyclette est conçue pour un usage utilitaire, c'est à dire pour assurer un service journalier avec le minimum d'entretien. Néanmoins « utilitaire » ne veut pas dire « veau » et les performances de la 250 M.Z. sont dans la bonne moyenne des quart de litre actuellement commercialisées. Et du point de vue partie cycle, la conception de la 250 M.Z. est très moderne. Voyons maintenant cette 250 en détail, et tout d'abord le moteur.

Il s'agit d'un monocylindre deux temps de 70 mm d'alésage et de 65 mm de course. Ce super carré développe 14,5 cv à 5 000 t/m avec un taux de compression de 7 à 1. Ce bloc moteur comporte une boîte de vitesses à quatre rapports commandés par un sélecteur au pied.

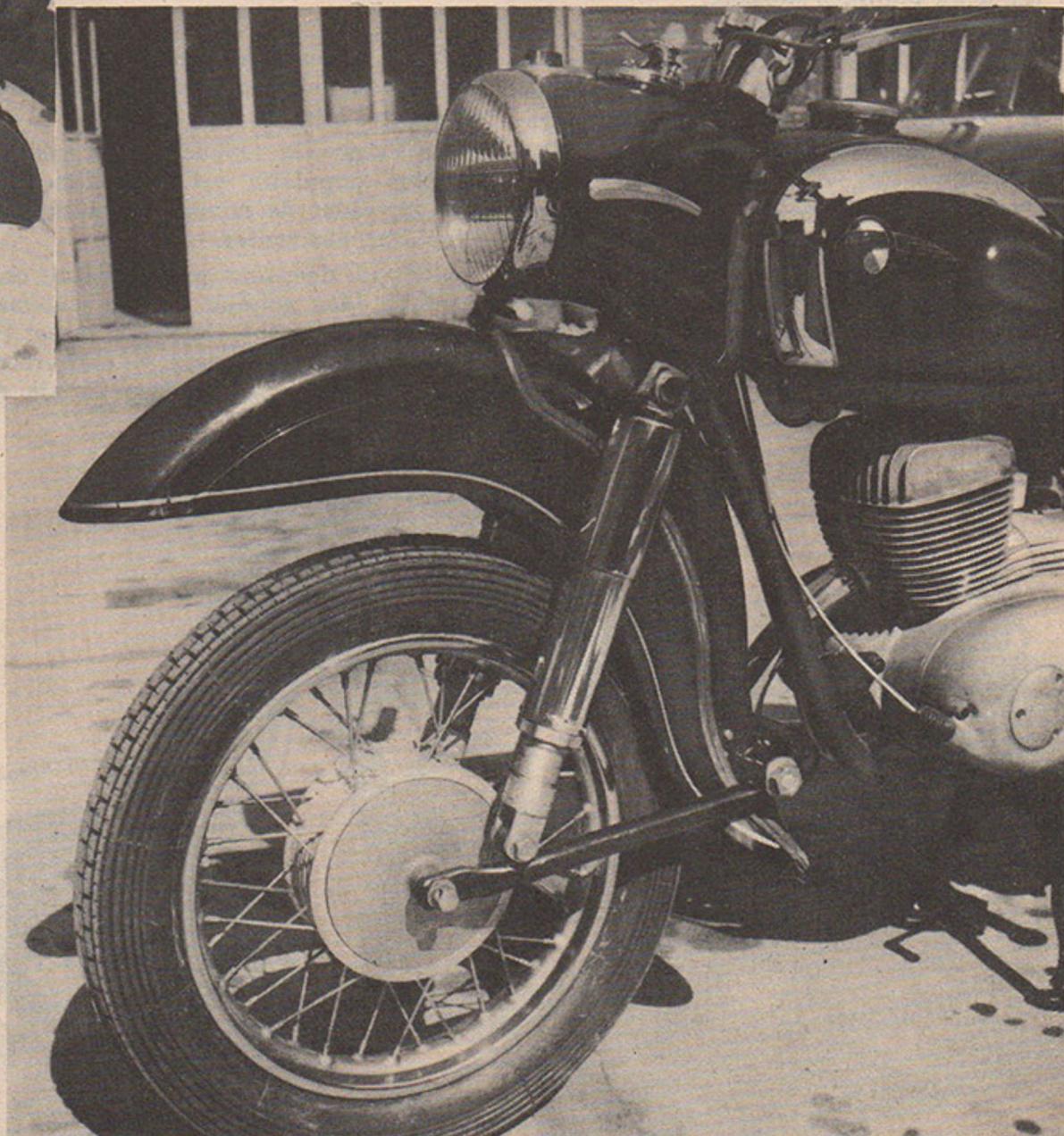
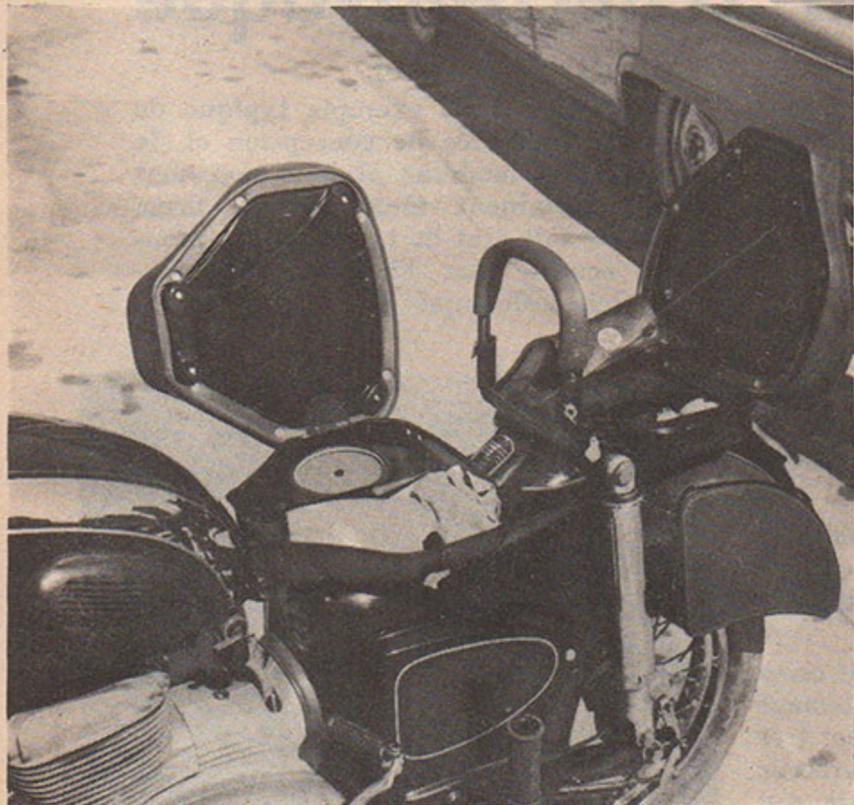
ORIENTALE

L'embrayage à disques multiples travaille dans l'huile. L'allumage est assuré par une dynamo montée en bout d'arbre.

Ce moteur est monté dans un cadre tubulaire simple berceau. La suspension avant est du type Earles; notons le débattement exceptionnel de 140 mm de cette fourche qui est contrôlée par des éléments de suspension séparés à dureté réglable, munis d'amortisseurs hydrauliques. La suspension arrière oscillante est munie d'éléments de suspension identiques. La protection du pilote a été très étudiée sur cette machine : garde-boue



Ci-dessus la vue entière de la MZ ES 250 vous permet d'admirer sa ligne moderne. La protection a fait l'objet d'une étude sérieuse à Zschopau. Ci-contre, nous distinguons nettement les coffres logés sous les selles. Le filtre à air ainsi que la trousse à outils sont logés sous le siège du pilote; le second siège contient le nécessaire de réparations et la trousse médicale. Notez également les sacoches latérales montées de série sur cette machine. Ci-dessous, vue détaillée de la suspension avant oscillante munie d'éléments de suspension séparés à dureté réglable. Le débattement est exceptionnel : 140 mm!

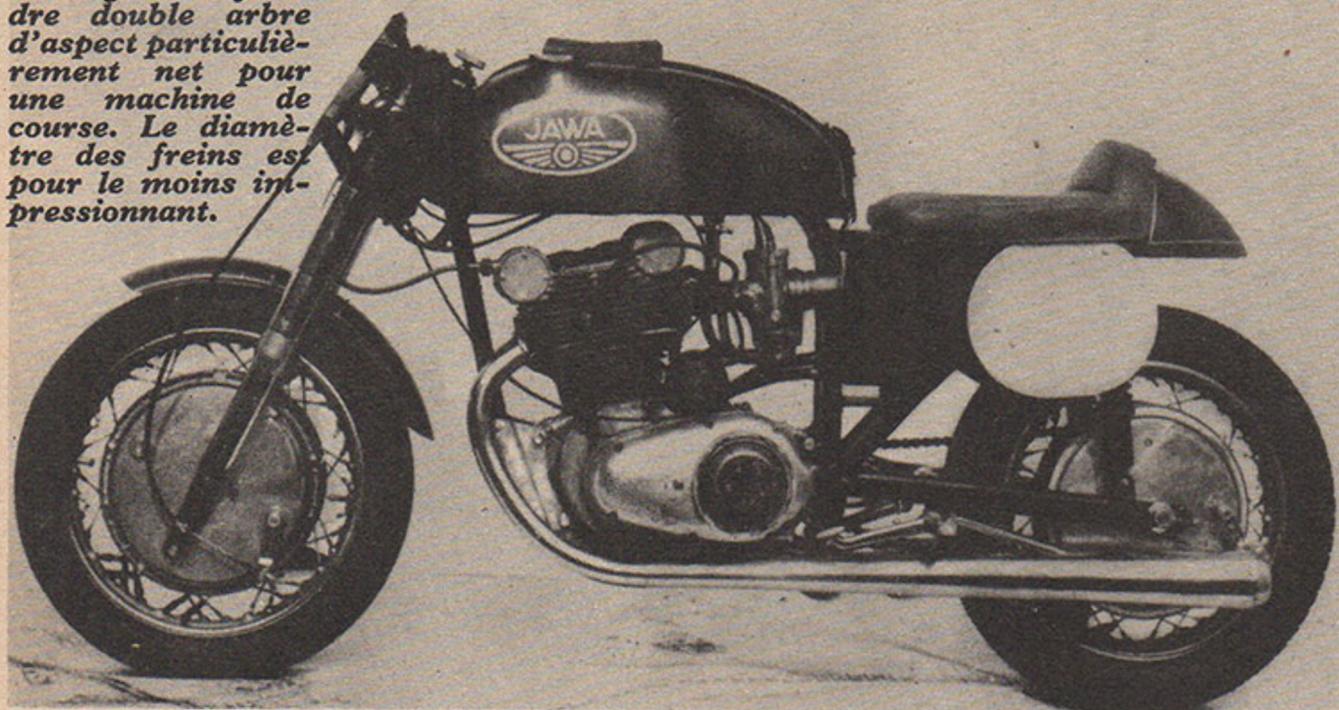


à embouti profond, carburateur noyé dans le carter moteur et caisson arrière très enveloppant. Enfin l'aménagement de cette 250 comporte certaines astuces principalement en ce qui concerne la place disponible pour les menus objets qu'emportent habituellement les motocyclistes. En effet, les deux sièges forment coffres et sont verrouillés par un antivol Neiman. De plus, on dispose d'un coffre latéral de part et d'autre du caisson arrière. Enfin, nous trouvons deux sacoches montées de série de chaque côté du garde-boue arrière. Ainsi que l'on peut s'en rendre compte, ce n'est pas la place qui manque.

Signalons enfin que cette 250 est livrée avec un équipement complet : outillage, nécessaire de réparation et même une trousse médicale permettant de donner les premiers soins en cas d'accident.

Dernier atout de cette quart de litre, son prix de vente relativement modique qui séduira de nombreux amateurs.

L'intérêt de Jawa pour la compétition ne s'est jamais démenti, témoin cette splendide 500 bicylindre double arbre d'aspect particulièrement net pour une machine de course. Le diamètre des freins est pour le moins impressionnant.



complète le dessus du carter moteur sans en rompre la ligne. Protection du pilote très étudiée aussi bien du côté partie cycle : garde boue enveloppants, vaste capotage à l'arrière que du côté moteur : carburateur sous carter, moteur particulièrement propre.

Simplification des commandes et agrément de conduite accrus par l'emploi d'une pédale unique servant de kick starter dans une position et de sélecteur de vitesses dans l'autre. Le débrayage automatique (système Jawa breveté) permet de se passer de la commande manuelle de débrayage, sauf pour le démarrage.

Enfin le brio et les performances ne sont pas parmi les moindres atouts de cette machine par ailleurs très silencieuse.

JAWA... ou la production tchécoslovaque

Jawa! ce mot suffit pour englober la totalité de la production motocycliste tchécoslovaque puisque des différentes firmes qui se disputaient le marché international : Walter, Ogar, etc., seules subsistent aujourd'hui Jawa et C.Z., réunies sur le plan commercial mais non pas sur le plan sportif où la rivalité de ces deux marques subsiste.

L'apparition des Jawa en 1946, au premier Salon de Paris d'après guerre, fit sensation. A une esthétique harmonieuse et nouvelle pour l'époque, les Jawa alliaient également des innovations techniques qui ont fait école depuis; ne serait-ce que l'embrayage automatique solution adoptée par Triumph l'année dernière sur ses célèbres twins.

Les Jawa obtinrent un succès mérité et le chiffre d'exportation réalisé par la firme au cours de ces dernières années est là pour le prouver.

A l'heure actuelle, les Jawa ont acquis une renommée mondiale, et l'on peut dire que l'esthétique de ces machines a été à la base de la « mode » motocycliste de ces dernières années.

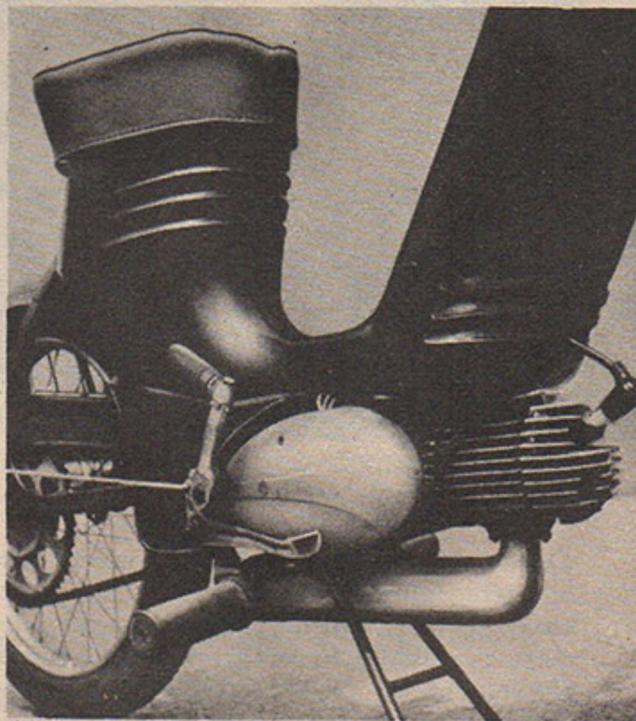


Jawa présente à l'heure actuelle une gamme de modèles très complète allant du 50 cm³ à la 500 cm³ A.C.T.

En France, le modèle le plus connu et le plus populaire est évidemment la 350 cm³ dont de nombreux exemplaires sillonnent nos routes.

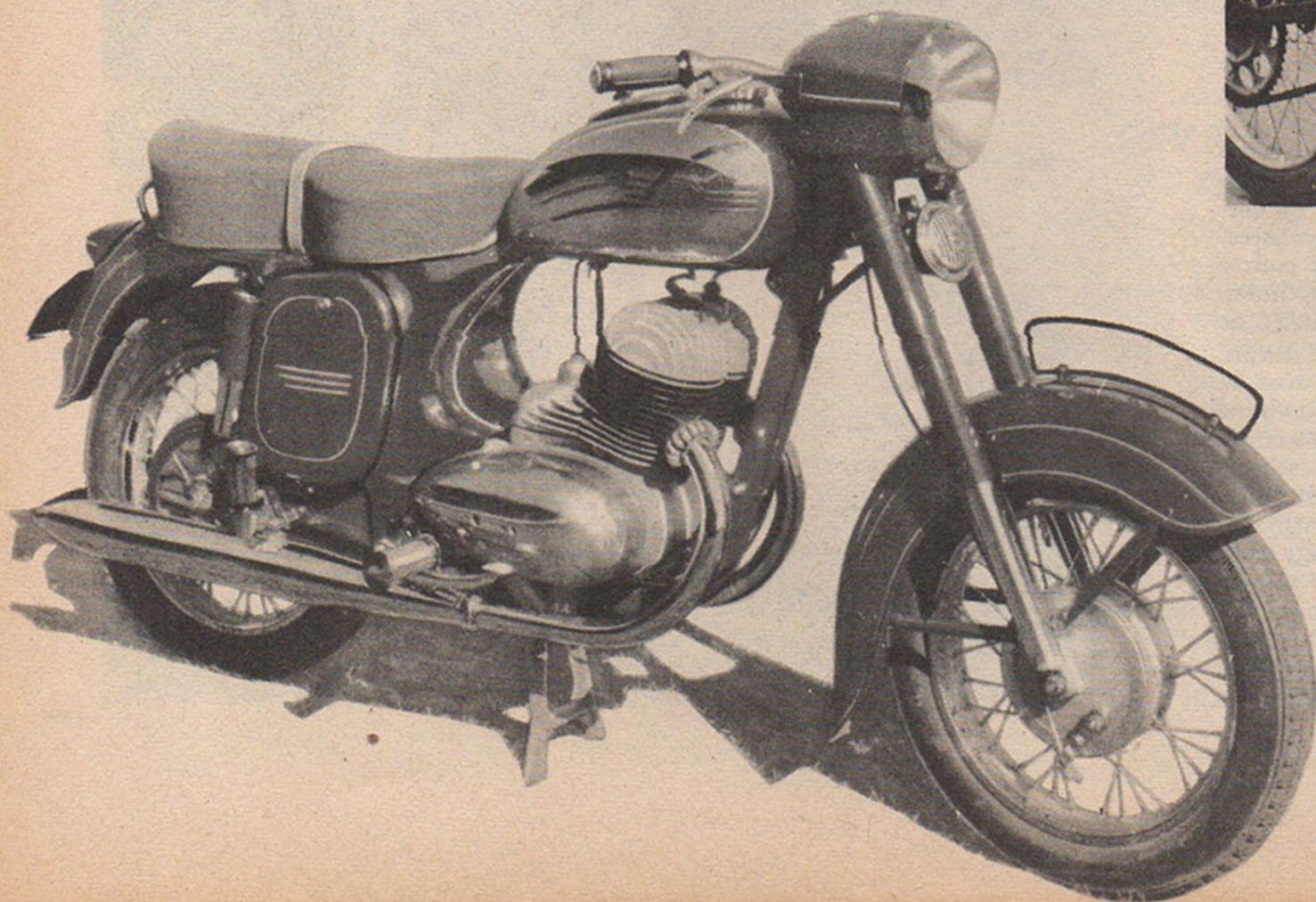
Nous ne décrivons pas en détail cette machine bien connue, citons seulement pour mémoire : bloc moteur d'aspect très net agréablement dessiné, le carburateur est placé sous un capotage en alu qui

La Jawa est un exemple typique de moyenne cylindrée de conception et de présentation moderne et la 1 000 000^e Jawa récemment fêtée par la firme Motokow fait état de la renommée mondiale acquise par l'industrie motocycliste tchécoslovaque.



Autre réalisation Jawa, toute différente celle-là. Encore une fois, l'esthétique de l'ensemble est très réussie bien qu'assez originale.

La 350 Jawa : l'esthétique de l'ensemble est particulièrement harmonieuse et l'on peut dire que Jawa a été le précurseur de la « mode » motocycliste de ces dernières années.



AUTRES PAYS

F. N. - BELGIQUE

La production de la firme belge est importée à l'heure actuelle. Trois modèles deux temps : une 175 double piston, la M 22 A, la 250 bicylindre doublée du modèle luxe avec caisson central renfermant la batterie, et le coffre à outils. Moyeux freins centraux et carter de chaîne secondaire étanche sur cette machine livrée de série avec une selle double. Une machine de ce type a remporté la victoire dans sa catégorie lors du Bol d'Or 1957.

Les modèles quatre temps sont également disponibles. Signalons enfin que la firme livre également une 175 cm³ spécialement adaptée pour le trial. Cette machine qui s'est fréquemment distinguée en Belgique est désormais importée en France. A noter que cette 175 cm³ est livrée avec un appareillage électrique complet. Son prix est de 180 000 fr.

PANNONIA - HONGRIE

Cette machine encore peu répandue en France est équipée d'un monocylindre deux temps développant 12 ch à 4 600 tr/mn avec un taux de compression de 6,5 à 1 seulement.

La partie cycle de lignes modernes comporte une fourche télescopique, une suspension arrière oscillante et de vastes moyeux freins centraux en alliage léger.

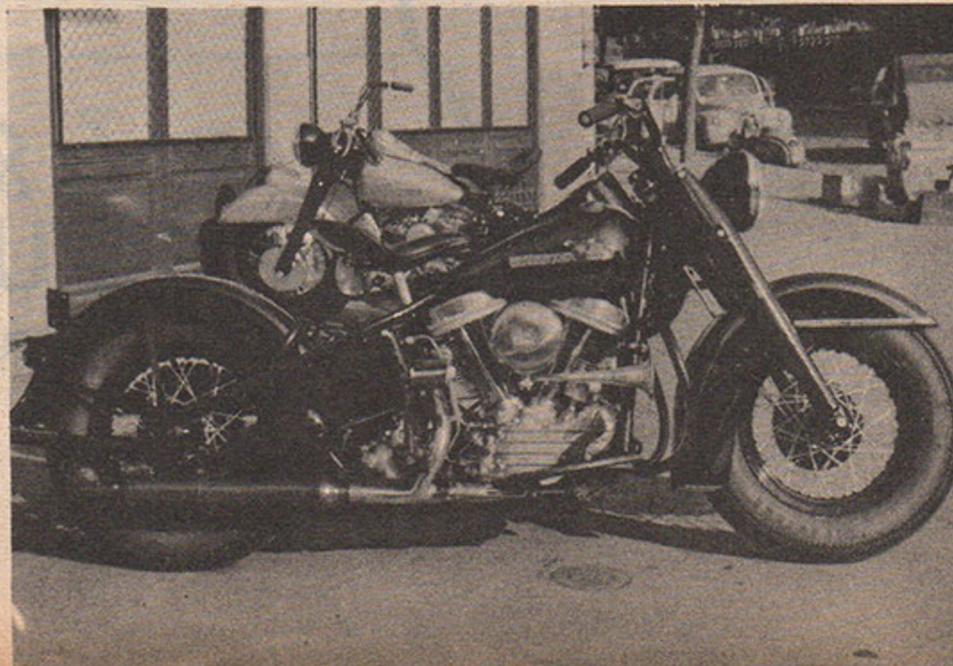
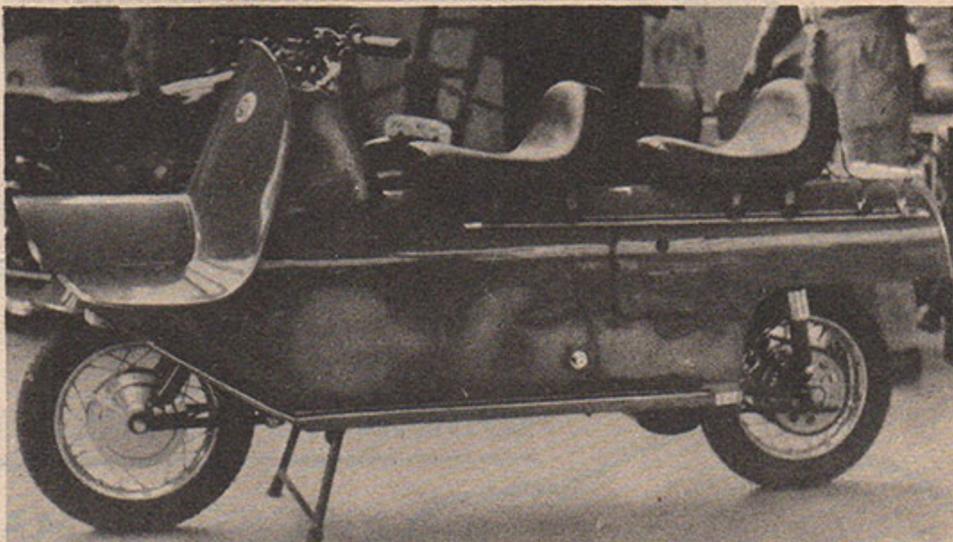
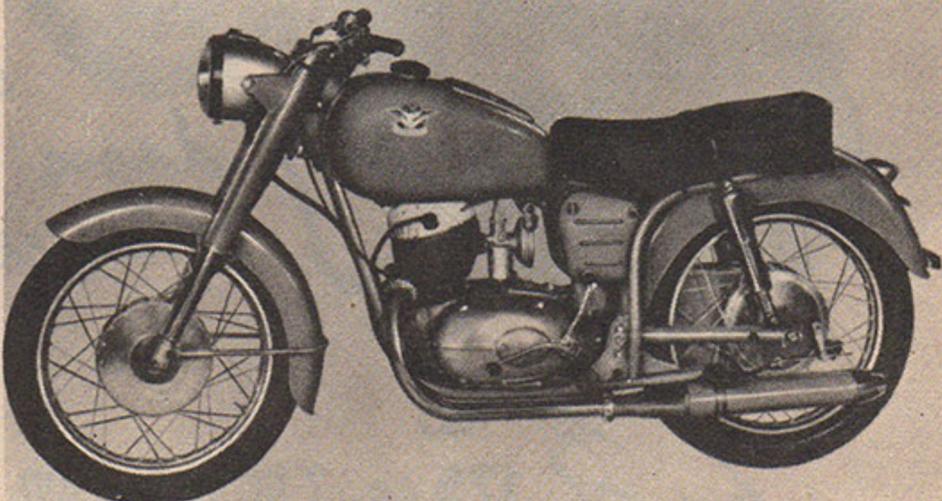
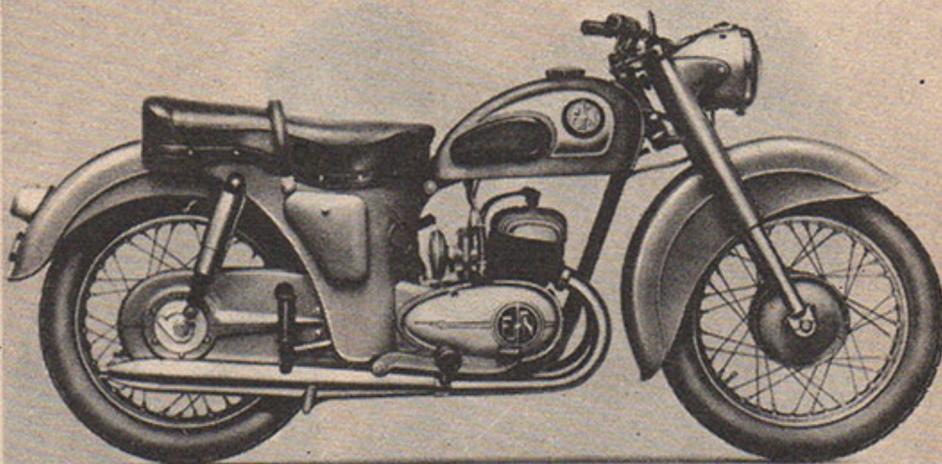
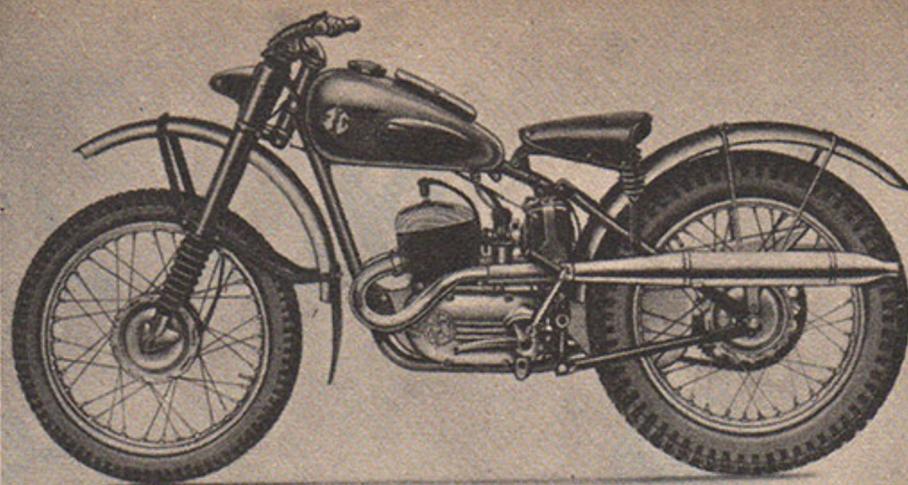
Rappelons l'excellente démonstration effectuée par cette machine au Bol d'Or 1956 où elle remporta la première place de sa catégorie.

MONTESA - ESPAGNE

La firme espagnole a présenté cette année ce véhicule pour le moins futuriste qui témoigne d'une certaine recherche. La machine est carrossée au maximum. Partie cycle moderne avec une suspension avant du type Earles et une suspension arrière oscillante. Moyeux freins centraux montés dans des roues de petit diamètre. La marque continue toujours la fabrication de ses modèles classiques « Brio 91 ».

HARLEY-DAVIDSON U.S.

Notre petit tour d'horizon sur la production motocycliste étrangère se termine avec les célèbres Harley-Davidson. Ces machines très particulières illustrent parfaitement la conception des constructeurs américains en matière de motocyclette. Deux modèles sont actuellement disponibles aux Etablissements Borie : la 900 cm³ à soupapes latérales qui remplace la 750 cm³ et enfin la 1 200 cm³ culbutée qui a fait l'objet d'un essai dans notre revue (*Motocycle* n° 183). Bicylindre en V, cadre rigide à l'arrière et pneus « super ballon » caractérisent cette production d'outre-Atlantique livrée avec le traditionnel guidon « viens avec papa ».

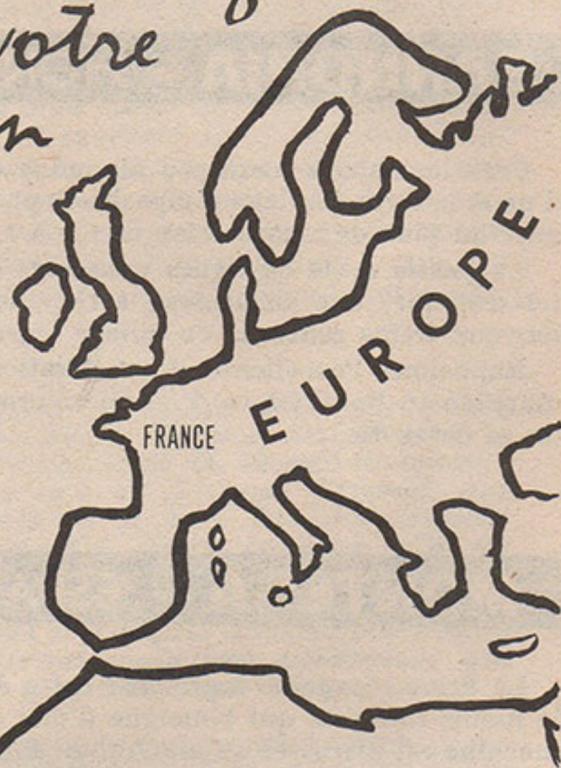


Plus d'UN MILLION
de **JAWA**

parcourent
le monde...



... et plus
de 200 agents
sont à votre
disposition
dans toute la
France



175 cc. 2 lit. 1/2 aux 100	195.500 Frs + T.L.
250 cc 3 lit. " " "	237.500 Frs + " "
350 cc 3 lit. 1/4 " " "	268.500 Frs + " "

Livrées avec double-selle et repose-pieds arrière
Franco de port et d'emballage

GARANTIE TOTALE 6 MOIS

PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE

AMERIQUE
DU
SUD

agent général

E^{TS} JACQUES POCH

127, AV^E DE NEUILLY, NEUILLY/SEINE. TEL. : MAI. 61-70

HALL DU CYCLE - STAND 145

A
F
R
I
Q
U
E

VÉHICULES UTILITAIRES

La gamme française des utilitaires légers comprend trois modèles principaux : le SOLYTO, le tri PEUGEOT, la fourgonnette LAMBRETTEA 300.

SOLYTO New-Map

Cette voiturette se présente comme un trois roues d'une charge utile de 200 kg et plus.

L'ossature est constituée par une coque d'acier entièrement soudée reposant à l'arrière par l'intermédiaire de deux ressorts à lames sur un essieu légèrement cintré vers le haut en vue d'assurer une garde au sol maximum. Les roues sont en tôle d'acier, toutes interchangeables, équipées de pneus de dimensions 270x90. La cabine est conçue pour recevoir deux occupants et le siège du passager est amovible, augmentant ainsi la capacité de chargement.

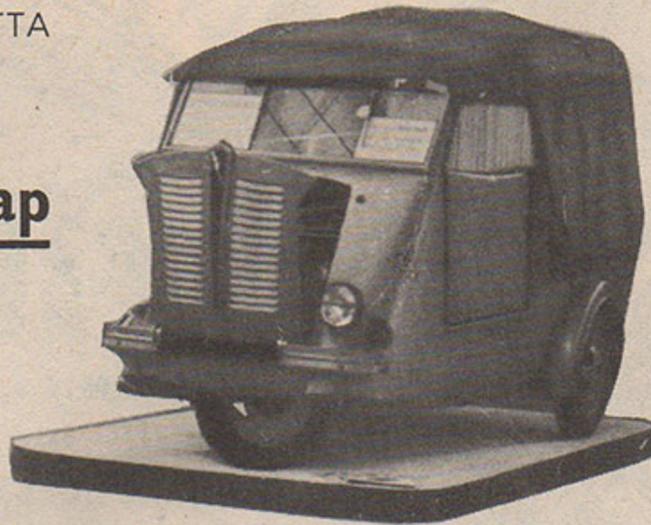
Les commandes sont les mêmes que celles d'une automobile. Les articulations de suspensions sont montées sur silentbloks et la suspension elle-même est à ressorts à lames.

Le moteur du Solyto est un monocylindre deux temps d'une cylindrée de 125 cm³, allumage par volant magnétique. Le refroidissement est assuré par air forcé. La boîte de vitesses est à quatre rapports.

D'un chargement aisé en raison de son plancher plat et de sa faible garde au sol, la partie utilitaire est bâchée et la capote placée au-dessus de la cabine est repliable permettant une bonne aération en été. Les dimensions de chargement sont les suivantes : longueur : 1,05 m ; largeur : 1,03 m ; hauteur : 1,10 m ; volume : 1,189 m³.

La longueur totale du véhicule est de 2,45 m et son poids de 140 kg.

S'agissant d'une voiturette utilitaire, l'aménagement intérieur est réduit au strict nécessaire, mais rien ne manque pour permettre une conduite facile. Le rayon de braquage est seulement de 1,75 m.



PEUGEOT — Triporteur 125

La partie arrière motrice de ce tri utilitaire est celle d'un vélomoteur sans suspension arrière. L'avant comprend une caisse en bois montée dans un bâti en tubes, avec pare-chocs également en tubes. La position du conducteur est similaire à celle qu'il occuperait sur un vélomoteur, réservoir entre les jambes. Une exception, toutefois, pour les repose-pieds qui sont fixés sur une sorte de marche-pied. Les deux roues avant sont directrices.

Le moteur est un monocylindre deux temps 125 cm³ refroidi par turbine. Allumage et éclairage sont fournis par un volant magnétique Safi (6 volts). La boîte de vitesses, à trois rapports est à commande manuelle par levier placé sur le flanc du réservoir. L'embrayage est à disques multiples.

La transmission est à chaîne et les freins sont mécaniques.

Une pédale au plancher permet d'actionner les freins des roues avant et le frein arrière est à commande par levier au guidon. La suspension avant est assurée par un ressort transversal à lames. La charge utile est de l'ordre de 150 kg.

LAMBRETTEA 300

Cette fourgonnette est destinée aux livraisons urbaines. Dérivée du scooter, elle n'en comporte pas moins les adaptations rendues nécessaires par les besoins utilitaires. Sa charge utile est de 300 kg.

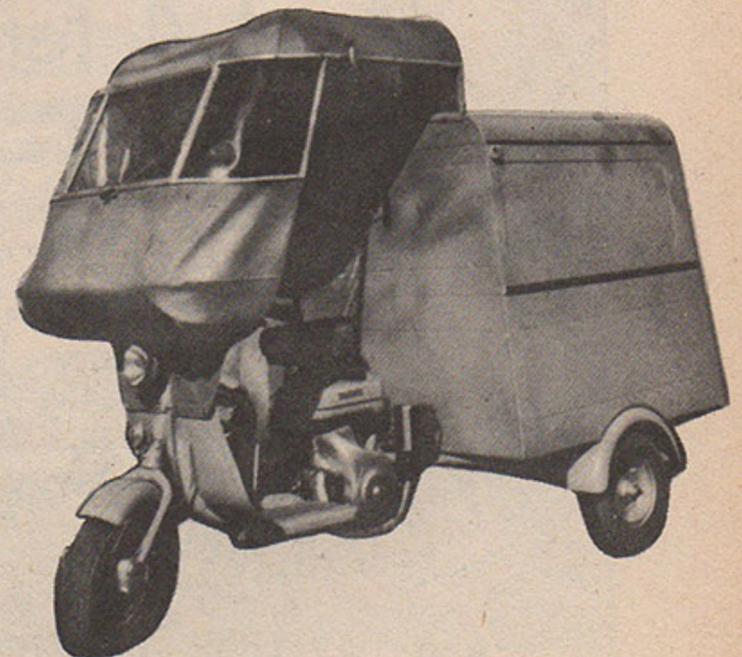
La roue avant est directrice et les roues arrière motrices. Les commandes principales du scooter ont été conservées (gaz, commande des vitesses...).

Un châssis, en tubes, peut supporter un plateau ou un ensemble tôle entièrement fermé. La suspension arrière est constituée par deux ressorts à lames et la suspension avant est à ressort, du type à roue tirée.

En raison de la charge importante que ce véhicule peut être amené à transporter, les roues arrière sont à freins hydrauliques. Le frein avant est mécanique à câble, par levier au guidon.

Le moteur est un monocylindre deux temps, de 125 cm³ de cylindrée doté d'une turbine de refroidissement. L'allumage et l'éclairage sont assurés par volant magnétique.

La transmission est de type automobile classique, arbre et différentiel.



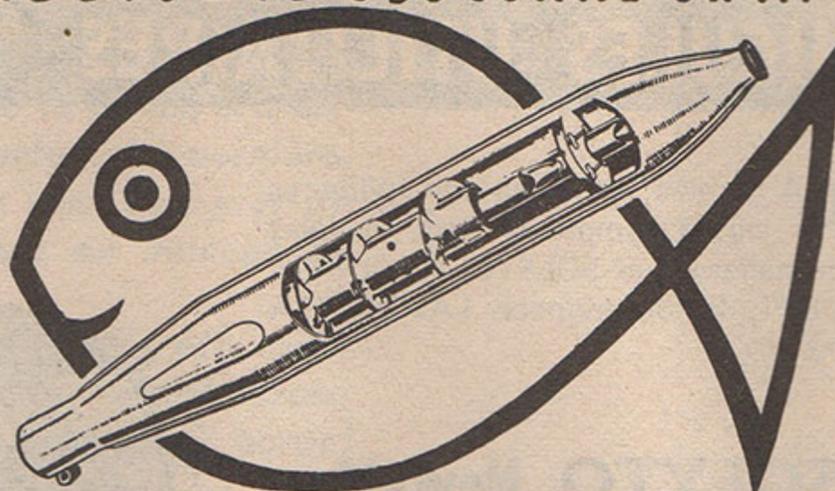
LAMPE NORMA



LA LAMPE DE QUALITE POUR MOTOS ET SCOOTERS

AUTO : Balcon U, stand 22 — CYCLE : Hall du Cycle, stand 227

SILENCIEUX COMME UN ...



WILMAN

ECONOMIE - PUISSANCE - SILENCE

DEPUIS 30 ANS IMPOSE SA TECHNIQUE
ET REMPORTE LES PREMIERES PLACES
DANS TOUS LES CONCOURS.

SILENCIEUX POUR AUTO, MOTO, CYCLO, SCOOTER.

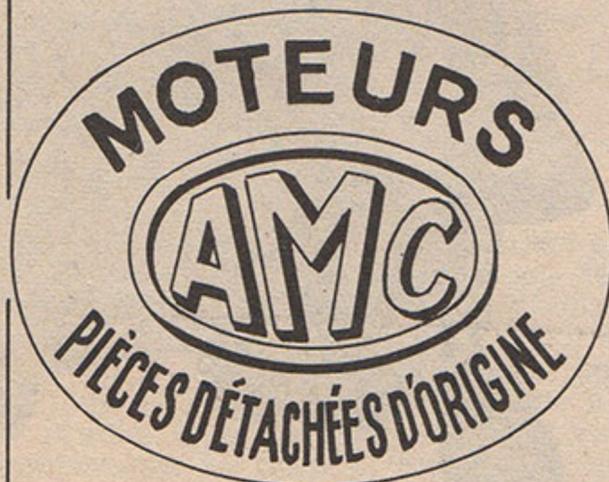
Renseignements - 3, rue d'Evreux, Courbevoie (Seine) - Tél. DEF. 19-65

MOTEURS

99 a 250 CM3

2 et 4 temps

ÉCHANGE STANDARD



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

DANS TOUT MAGASIN PORTANT CE PANONCEAU

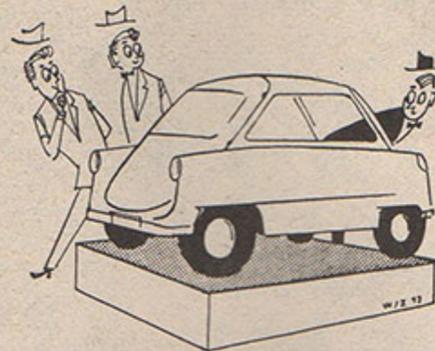
DÉPARTEMENT "MOTEURS" DE LA
S. A. ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CAPITAL 140.000.000
9 RUE AGRIPPA D'AUBIGNÉ - TEL 46.20 - 46.21 - CLERMONT FERRAND

les voiturettes à l'honneur



LES VOITURETTES

à l'honneur



APRÈS avoir suscité bien des critiques, soulevé bien des controverses et... des sarcasmes, la voiturette fait maintenant partie intégrante de notre vie quotidienne. Quelques personnes non averties la jugent encore « amusante », mais aucun n'oserait la qualifier de grotesque. Les centaines de milliers d'exemplaires qui circulent dans le monde sont là pour apporter la preuve de son succès et de sa viabilité.

D'où vient cet engouement et, d'abord, s'agit-il vraiment d'un engouement ? d'une vogue passagère ? Certes non, car ce véhicule correspond à des nécessités économiques et sociales. Le développement des véhicules de faible cylindrée est avant tout limité à l'Europe. L'essence y est chère et le pouvoir d'achat moyen assez éloigné de celui que l'on rencontre, par exemple, outre-Atlantique. Par contre, une grande partie de la population y vit dans des conditions acceptables qui permettent de consacrer une fraction relativement importante des revenus pour des besoins autres que ceux de stricte subsistance. Il ne saurait être question du développement d'une « classe moyenne », surtout en France, mais d'une classe ayant dépassé la limite marginale en deçà de laquelle il n'est pas question d'envisager autre chose que l'alimentation, l'habillement et le logement. Cette importante fraction de population s'est longtemps contentée de la motocyclette ou de la voiture d'occasion en « X^e main... » lorsque se faisait sentir le besoin d'acquiescer un véhicule pour les besoins d'une profession ou, simplement, pour la promenade et les loisirs. Un véhicule, bien sûr, mais de faible prix d'achat et, surtout, d'un entretien peu coûteux.

A ces considérations économiques et sociales, s'ajoute maintenant un impératif : celui de la circulation et du stationnement dans les grandes agglomérations. Faute de vouloir restreindre les dimensions de leurs véhicules, les Américains sont menacés d'étouffement au sein de leurs vastes cités, pourtant de conception moderne. Dans notre vieille

Europe, le problème commence seulement à se poser mais nos difficultés (pourtant bien modestes) incitent plus d'un à l'achat d'un véhicule de taille réduite.

Avant le dernier conflit mondial, la moto et l'automobile étaient séparées, en dépit de quelques initiatives isolées, par une barrière, toute subjective, mais infranchissable. La moto pouvait se transformer par l'adjonction d'un side-car ou d'une remorque ; la voiture automobile se resserrer dans une présentation plus réduite ou plus dépouillée, il n'était pas question de maillon intermédiaire. Pourtant, des efforts furent quelquefois récompensés et certains « Cyclecars » connurent un succès passager.

Pour définir la voiturette, il n'est pas question d'envisager seulement un des aspects de sa raison d'être. Il faut aller plus loin. Un véhicule à moteur, quel qu'il soit, se définit par sa taille, sa forme, ses performances, sa cylindrée, son poids, ses aménagements, le nombre de passagers qu'il est susceptible de pouvoir transporter, etc.

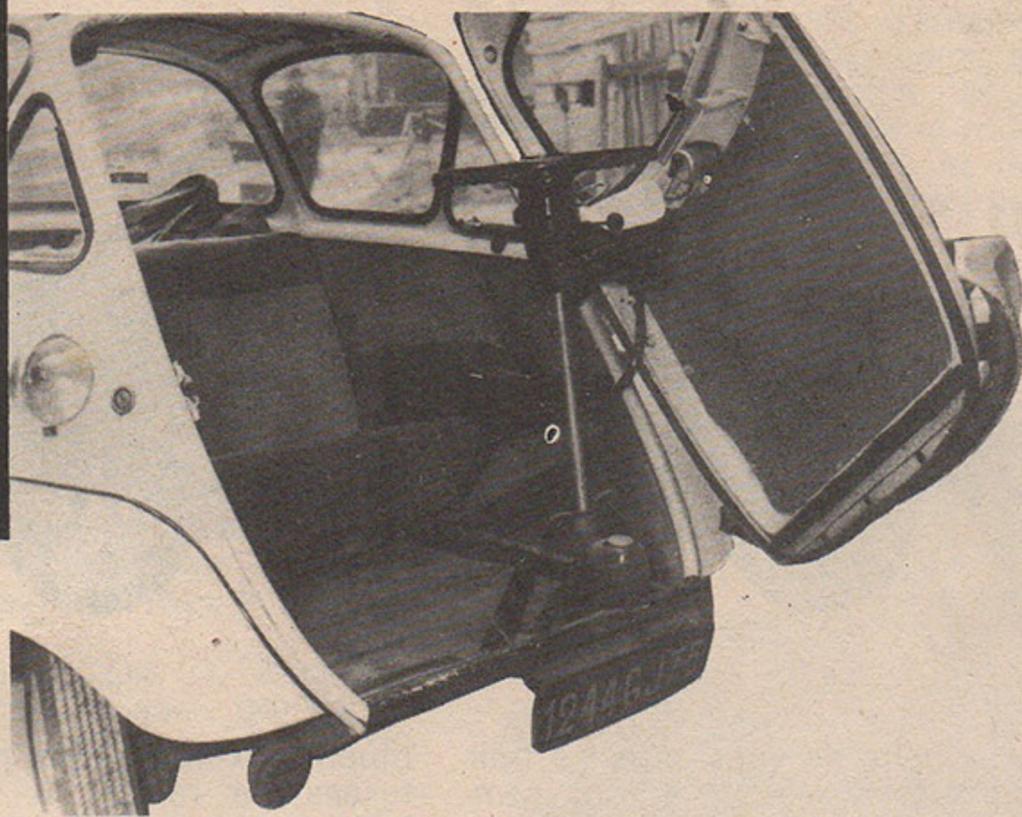
Le châssis et la carrosserie, par contre, s'apparentent à la technique automobile, qu'il s'agisse d'une caisse fixée sur un châssis en tubes, par exemple, ou d'un ensemble monocoque, renforcé ou non par une plate-forme ou une poutre. Il en est de même pour les commandes (freins, gaz, embrayage, boîte de vitesses, etc.) et pour les aménagements intérieurs.

La suspension est partagée, dans sa conception, entre la technique moto et les solutions adoptées par l'automobile. Un grand nombre de modèles sont équipés de suspensions par ressorts hélicoïdaux amorties par éléments hydrauliques coulissants. Néanmoins, on trouve également les ensembles suivants : ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques, barres de torsion, voire anneaux de caoutchouc.

En bref, la voiturette pourrait être qualifiée de « moto se voulant voiture », si l'on se permet de risquer ce paradoxe.

VELAM

FRANCE



Cette voiturette a surtout été conçue pour un usage urbain. Ses faibles dimensions et la présence d'une porte frontale par laquelle on accède à la banquette, permettent de se garer facilement, entre deux véhicules, perpendiculairement au trottoir. Elle est fréquemment utilisée en tant que seconde voiture pour les déplacements urbains et les trajets du domicile au lieu de travail, la spacieuse, mais trop encombrante automobile étant réservée

au tourisme et aux déplacements familiaux.

L'Isetta Velam possède une coque autoportante en acier avec toit ouvrant et portière frontale. Le volant de direction et sa colonne sont solidaires de cette porte. La base de la colonne de direction est montée avec une articulation à la cardan.

Deux personnes peuvent aisément prendre place sur une confortable banquette.

La suspension avant est assu-

rée par des anneaux de caoutchouc travaillant à l'extension. La suspension arrière est équipée d'amortisseurs hydrauliques et de ressorts à lames.

Le bloc moteur est un deux temps à double piston dont le refroidissement est assuré par une turbine. Sa cylindrée est de 236 cm³ et sa puissance réelle de 10,5 cv à 5 000 t/m. L'allumage est d'un type à alternateur 120 W, bobine et rupteur.

La boîte de vitesses est à quatre rapports et marche arrière, commandés par levier placé à gauche du conducteur. L'embrayage est à disques multiples et fonctionne dans un bain d'huile. La transmission est à chaîne enfermée dans un carter rigide faisant également office de bras de suspension.

Freinage hydraulique sur les deux roues avant. Un frein à main, mécanique, agit sur un tambour placé en sortie de boîte de vitesses. Les freins avant ont un diamètre de 180 mm.

Un réservoir de 15 l de carburant compte tenu de la consommation qui est d'environ 3,5 l aux 100 km permet une autonomie normale.

La longueur de l'Isetta est de 2,38 m, sa largeur de 1,42 m, son poids à vide de 320 kg et sa vitesse maximum de l'ordre de 85 km/h.

MOCHET

Ici encore, il s'agit d'un véhicule deux places, deux portes, dont le moteur est placé à l'arrière. Un châssis, constitué par des longérons avec entretoises, sert de support à la carrosserie. La Mochet est d'un aménagement intérieur assez sommaire et les deux passagers prennent place sur une banquette. Derrière cette dernière, une place importante est réservée au transport des bagages ou de petites marchandises (il existe même une version commerciale, véritable camionnette légère). Le toit de toile est ouvrant.

Dotée d'un moteur Ydral deux temps d'une cylindrée de 175 cm³, la Mochet est surtout une voiturette

convenant à un usage urbain. Le refroidissement de ce moteur est assuré par une turbine et l'allumage et l'éclairage par un volant magnétique. Moteur, transmission et conception générale du groupe moto-propulseur sont nettement inspirés de la technique moto. La boîte de vitesses est à trois rapports et marche arrière et l'embrayage à disques multiples.

La transmission aux roues arrière est à chaîne et la direction est directe (barre d'accouplement et biellettes).

La longueur de cette voiturette est de 2,64 m, largeur 1,22 m, et poids à vide 240 kg.



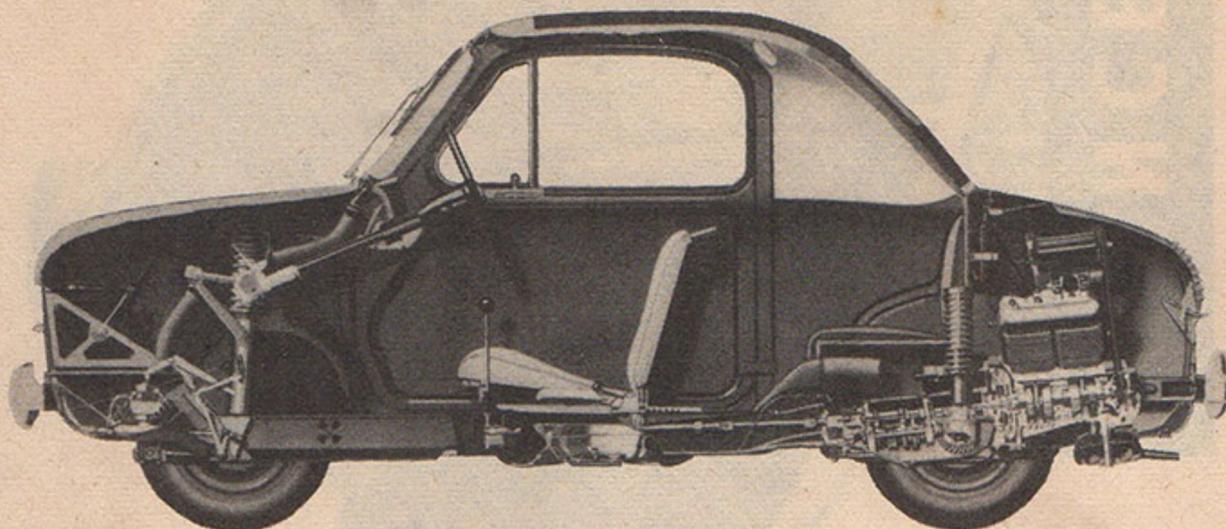
VOITURETTES

VESPA

L'aspect extérieur est ici traditionnel et cette voiturette se présente comme un élégant coupé deux places à toit de toile ouvrant. La coque est autoportante en tôle d'acier emboutie, les projecteurs avant sont encastrés. L'aménagement intérieur est soigné, surtout sur le modèle « Luxe » et l'équipement est complet. Les deux sièges sont réglables et celui du passager est susceptible de basculer pour accéder à la roue de secours placée dans une cuvette ménagée dans le plancher.

Les deux portières, qui s'ouvrent d'avant en arrière (ce qui est critiquable à plus d'un égard) possèdent des glaces fixes et deux déflecteurs. Ces derniers assurent l'aération, ainsi que le toit ouvrant, les orifices à la base du pare-brise et deux orifices en bas de carrosserie. Le chauffage est à air chaud et le pare-brise possède un dispositif de dégivrage.

Le moteur est un bicylindre en ligne, deux temps à refroidissement par air forcé (turbine). Sa cylindrée est de 393 cm³ (alésage course : 63 × 63) et sa puissance réelle de 14 ch à 4 700 tr/mn. Le rapport volumétrique est de 6,4 à 1.



La boîte de vitesses est à trois rapports et marche arrière, commandés par levier à rotule, au plancher. L'embrayage est du type monodisque à sec. La transmission est particulière : du différentiel partent deux arbres se raccordant élastiquement par l'intermédiaire de joints, aux arbres transmettant le mouvement aux roues.

Une des particularités de la Vespa est la suspension, très efficace, qui a été adoptée. Une traverse supérieure, à l'avant, sert de renfort et de point d'attaches aux amortisseurs (qui cons-

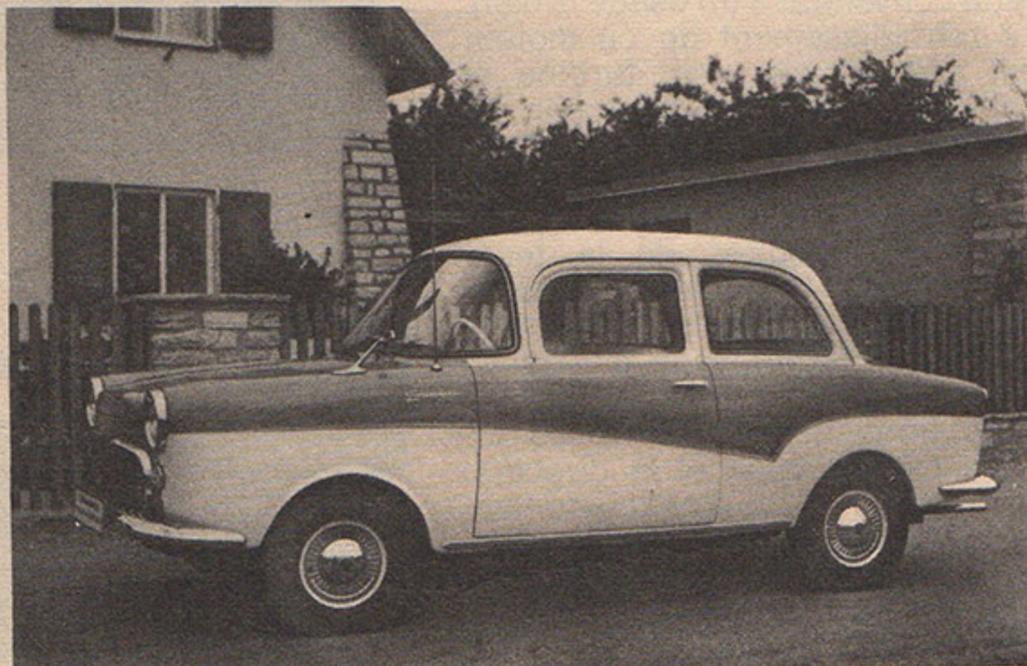
tituent eux-mêmes les pivots des fusées de roues.) A la partie inférieure, nous trouvons une barre de torsion. Cette suspension, particulièrement bien étudiée, est complétée par deux ressorts hélicoïdaux. A l'arrière, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques montés concentriquement.

Le freinage est hydraulique sur les quatre roues et les tambours ont un diamètre de 170 mm. Pneus de 4.00 — 10.

La longueur de la Vespa est de 2,85 m. sa largeur de 1,27 m, son poids à vide de 360 kg et sa vitesse maximum de 90 km/h.

ALLEMAGNE

MODÈLE T 600



GOGGOMOBIL

Avec ce modèle, et son dérivé T 700, Goggomobil aborde le véhicule à moteur avant et arbre de transmission aux roues arrière.

La présentation est extrêmement luxueuse et l'aménagement intérieur est complet. Quatre places, mais seulement deux portes; deux sièges à l'avant et une banquette à l'arrière. La présence du moteur à l'avant a permis de réaliser une malle de grande dimension entièrement utilisable car la roue de secours est placée à l'intérieur du capot moteur.

Le freinage est hydraulique sur les quatre roues, frein à main mécanique sur les roues arrière.

La suspension avant est à ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs hydrauliques et blocs compensateurs de caoutchouc. La suspension arrière est classique : ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques.

Deux moteurs peuvent être montés, au choix, sur la Goggomobil T. Le premier est un bicylindre quatre temps de 579 cm³ développant une puissance de 20 ch à 4 000 tr/mn et le second un bicylindre quatre temps de 682 cm³, d'une puissance de 30 ch à 4 500 tr/mn.

Le refroidissement de ces moteurs est assuré par turbine. La boîte de vitesses est à quatre rapports synchronisés et marche arrière.

Longueur : 3,43 m, largeur : 1,47 m, poids à vide : 640 kg. La 600 atteint 100 km/h et la 700 110 km/h.

L'ISARD

C'est une limousine quatre places de dimensions réduites mais dont l'habitabilité est suffisante pour assurer le transport de quatre personnes dans des conditions normales de confort.

La coque de l'Isard, en tôle d'acier soudée électriquement, est fixée sur un plancher plat nervuré dont la rigidité est encore augmentée par la présence d'une poutre dans laquelle sont placées les commandes du moteur et de la transmission.

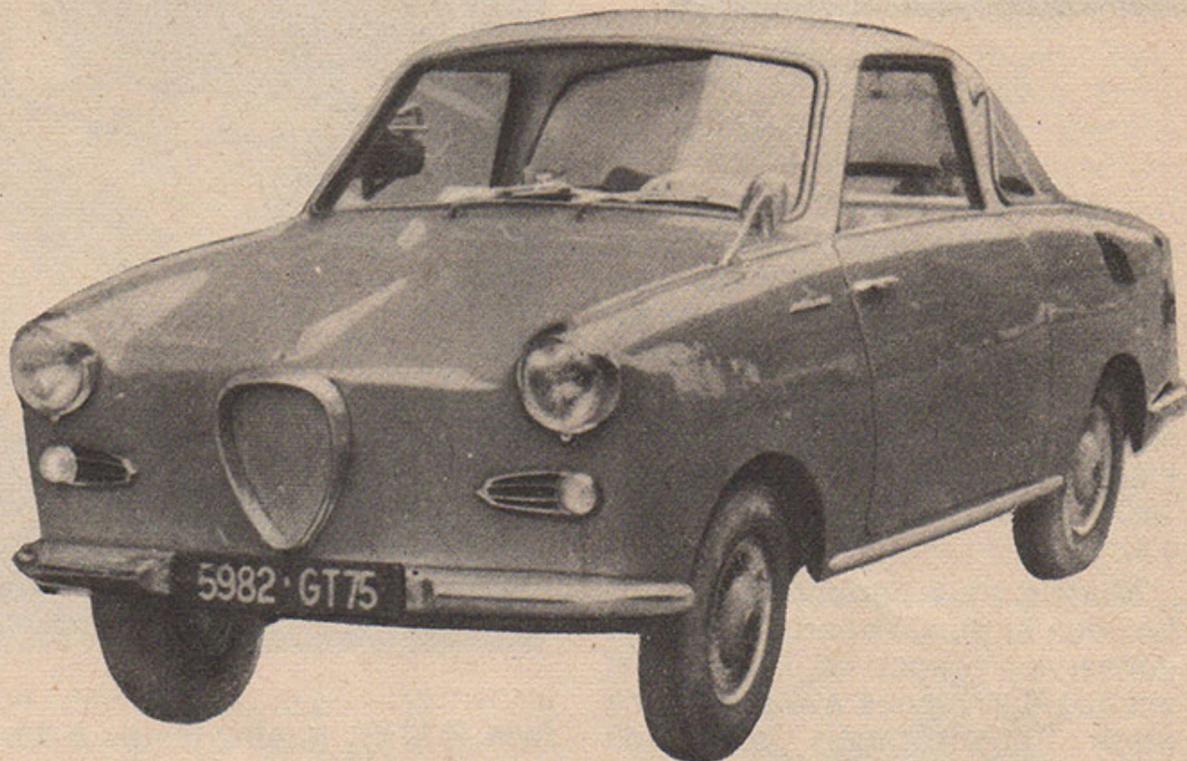
Deux portières permettent l'accès aux deux sièges avant et à la banquette arrière.

Ce véhicule est doté de série

d'un chauffage à air chaud et la climatisation s'effectue par des glaces coulissantes. A l'avant, le faux capot a permis d'aménager une malle de faible capacité mais suffisante toutefois pour permettre le logement de la roue de secours de l'outillage et de quelques objets de volume restreint.

et rupteur) et, point à signaler, les deux rupteurs sont à réglage automatique. Les courants d'allumage, d'éclairage et d'alimentation du démarreur sont fournis par une dynamo de 130 W.

Boîte de vitesses à quatre rapports et marche arrière, synchronisés, commande par levier à main. L'embrayage est à disques



La suspension est à ressorts hélicoïdaux amortis par des éléments hydrauliques. Direction à crémaillère.

Ce modèle possède un circuit de freinage hydraulique sur les quatre roues et un frein à main mécanique sur les roues arrière (le diamètre des tambours de frein est de 180 mm).

Le moteur est un bicylindre deux temps de 293 cm³ développant environ 14 ch. Son rapport volumétrique est de 8 à 1.

L'allumage comporte un circuit spécial par cylindre (bobine

multiples travaillant dans un bain d'huile et la transmission est à différentiel et demi-arbres.

Point de solutions révolutionnaires, mais une parfaite adaptation des progrès effectués tant en mécanique moto qu'en technique automobile.

La boîte est à trois vitesses et marche arrière et l'allumage est du type Delco-batterie.

Freinage hydraulique sur les quatre roues et suspension à ressorts à lames amortie par des ensembles télescopiques hydrauliques.

ISETTA-B.M.W.

L'aspect extérieur est similaire à celui de l'Isetta Velam à ceci près, cependant, que les ailes sont intégrées. L'accès à la banquette s'effectue par une porte frontale.

L'Isetta B.M.W. possède, de série, un chauffage à air chaud et la climatisation s'effectue par des vitres coulissantes.

Le moteur est un monocylindre quatre temps B.M.W., refroidi

300 EXPORT

par air forcé, d'une cylindrée de 295 cm³ développant une puis-

VOITURETTES

sance réelle de 13 cv à 5 200 t/m.

Boîte de vitesses à quatre rapports et marche arrière commandés par levier, embrayage monodisque à sec.

La suspension avant est assu-

originale dont on ne peut contester la commodité.

La carrosserie est en tôle d'acier montée sur un châssis à longérons.

Le moteur est le bicylindre flat

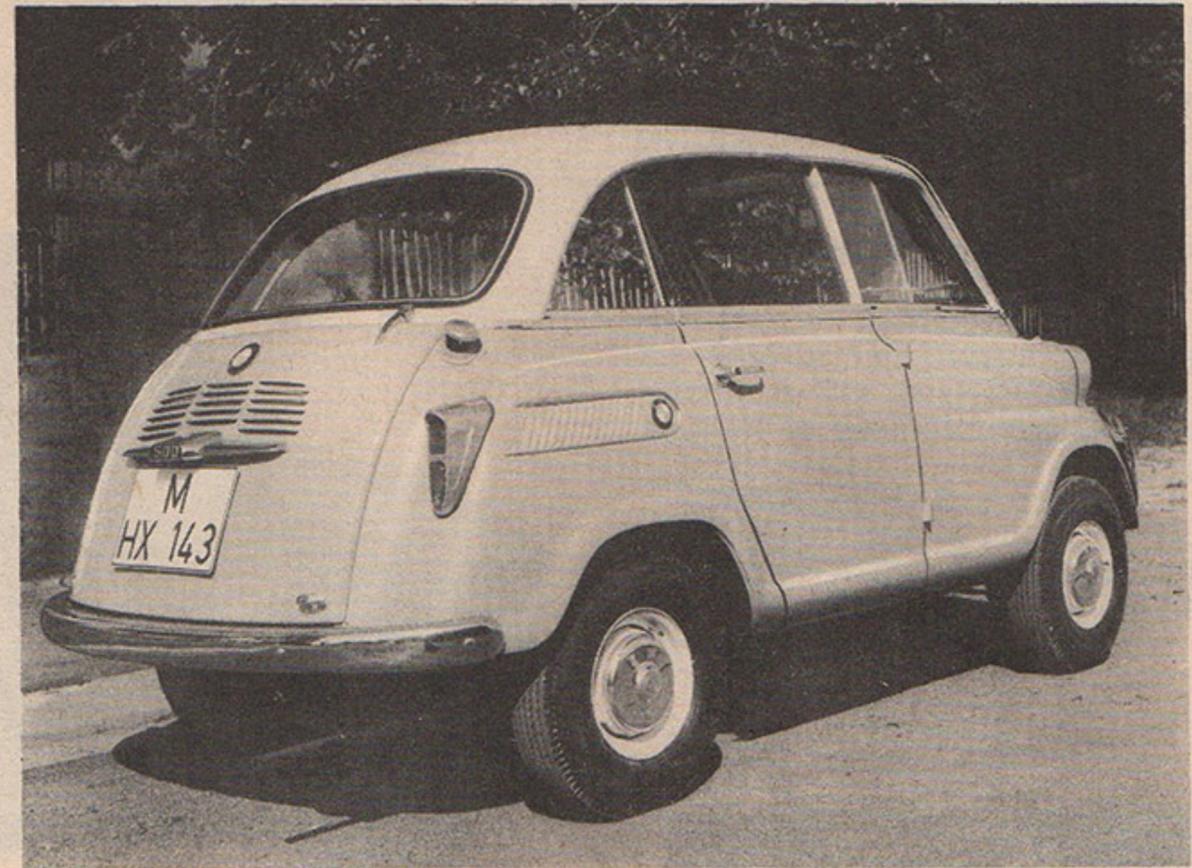
L'allumage est assuré par un dispositif Dynastart. La boîte est à quatre vitesses et marche arrière et la transmission par différentiel et-demi arbres. Suspension classique par ressorts hélicoïdaux

600

rée par des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs hydrauliques et la suspension arrière par ressorts et amortisseurs hydrauliques.

Le freinage est hydraulique sur les quatre roues, la longueur de l'Isetta est de 2,30 m, la largeur de 1,40 m et le poids d'environ 350 kg.

Modèle plus perfectionné, plus luxueux et plus important, la 600 conserve l'aspect de l'Isetta. On accède aux places avant par une porte frontale, mais on prend place sur la banquette arrière par une porte latérale ce qui constitue une innovation pour le moins



twin B.M.W. quatre temps à soupapes en tête et refroidissement par air forcé. Sa puissance est de 20 ch à 4 000 tr/mn.

et amortisseurs hydrauliques.

Le circuit de freinage est hydraulique sur les quatre roues et la vitesse de 102 km/h.

JANUS



D'une forme rappelant celle des Isetta, la Janus possède deux banquettes dos à dos auxquelles

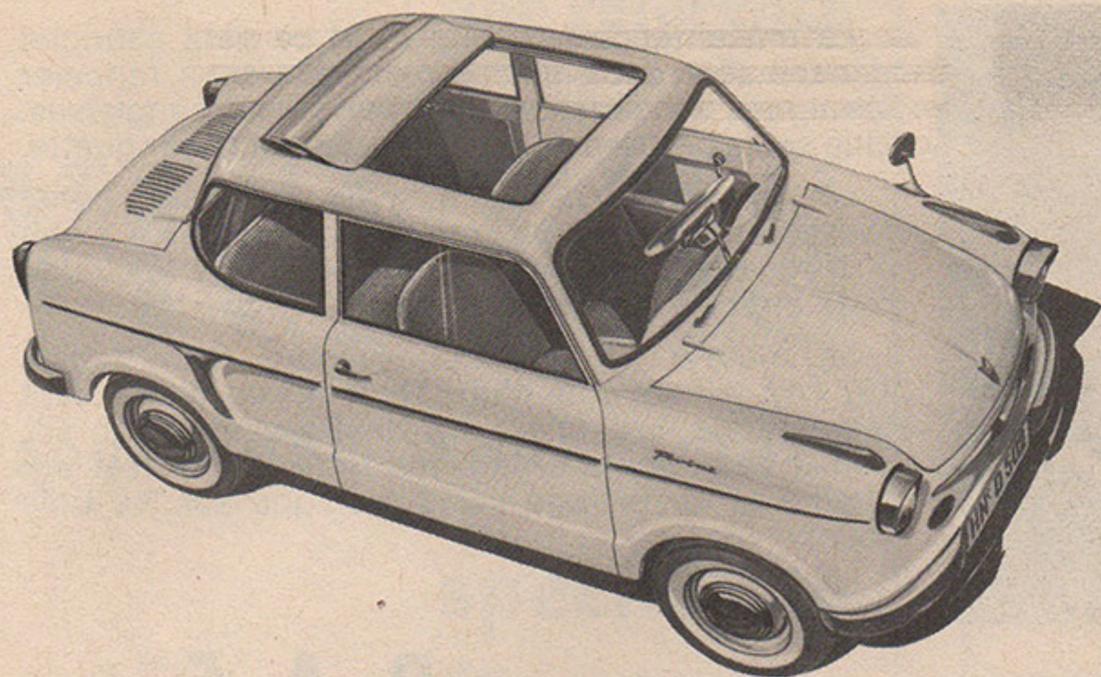
on accède par deux portes, l'une frontale, l'autre dorsale. Seuls les projecteurs, les feux rouges et

quelques détails infimes permettent de différencier extérieurement l'avant de l'arrière. Les problèmes de fabrication sont ainsi simplifiés.

Le moteur est un monocylindre deux-temps Zundapp d'une cylindrée de 248 cm³ et d'une puissance de 14 ch à 5 200 tr/mn. L'allumage est un classique dynamo-batterie et la boîte de vitesses est à quatre rapports et marche arrière. Le moteur est placé au centre de la voiture entre les deux banquettes.

Le freinage est hydraulique sur les quatre roues et la direction est à crémaillère. Notons que la colonne de direction et le volant sont fixes et ne suivent pas la porte lors de son ouverture.

N. S. U. PRINZ



Cette voiturette vient juste de faire son apparition officielle en France quoique de nombreux

exemplaires circulent déjà sur les routes allemandes. C'est également une voiturette type en

grande partie conforme au modèle que nous avons esquissé.

C'est une quatre places à structure monocoque. Deux sièges avant et banquette arrière. Le moteur est un bicylindre quatre temps culbuté d'une cylindrée de 583 cm³, développant environ 20 ch à 4 800 tr/mn. L'allumage est assuré par un « Dynastart » en bout de vilebrequin, faisant également office de démarreur. Boîte à quatre vitesses et marche arrière à commande par levier, embrayage monodisque à sec.

Freinage hydraulique sur les quatre roues, suspension à ressorts hélicoïdaux et éléments d'amortissement hydrauliques.

Nous aurons l'occasion de revenir en détail sur ce modèle dans un de nos prochains numéros.

TRABANT P 50

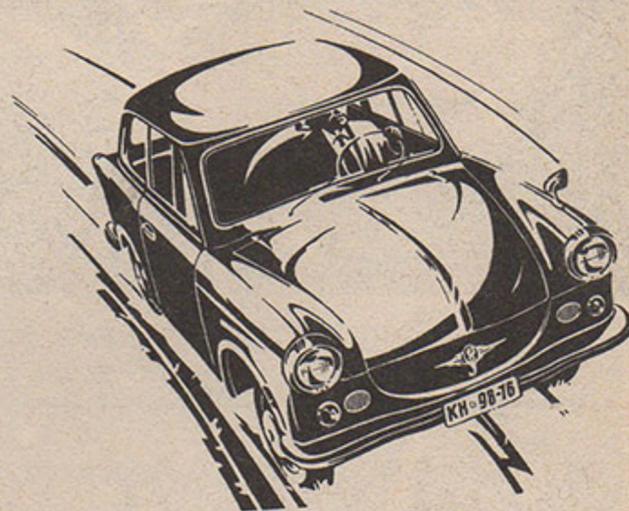
De l'Est, nous vient la Trabant P 50.

Sa structure est constituée par une plate-forme en acier sur laquelle est fixé un ensemble de panneaux plastiques adaptés sur des montants métalliques.

Le moteur est un bicylindre deux temps à refroidissement par air forcé d'une cylindrée de

500 cm³. Puissance : 18 ch à 3 800 tr/mn. La boîte est à quatre vitesses et la transmission à différentiel et demi arbres.

Le circuit de freinage est hydraulique sur les quatre roues et la suspension à ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques à double effet.



AC - PETITE

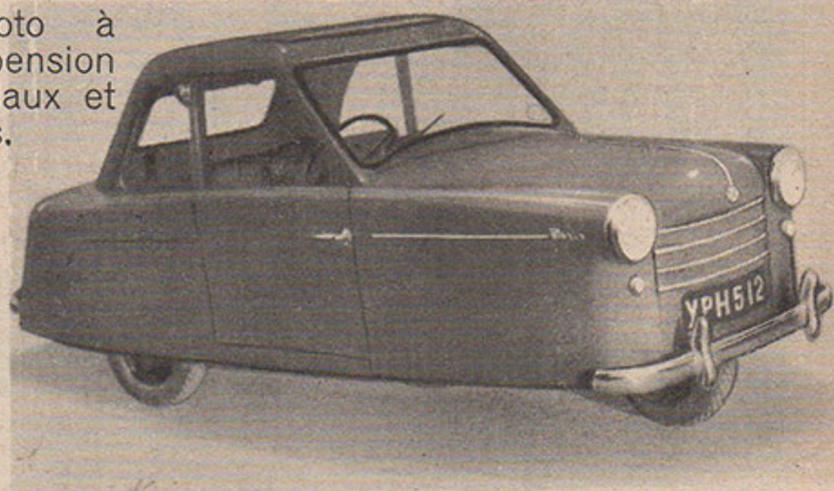
La carrosserie, supportée par un châssis en tôle d'acier et cette voiturette est une conduite intérieure deux portes à glaces descendantes. La roue directrice est à l'avant.

Le moteur, placé à l'arrière, est un monocylindre Villiers de 350 cm³ de cylindrée monté sur silent blocs et refroidi par air forcé. L'allumage est du type classique automobile dynamo-batterie et la boîte à trois vitesses et marche arrière.

La transmission est assez originale et paraît complexe : pri-

maire par trois courroies, intermédiaire par chaîne entre boîte et différentiel et finale par deux demi arbres.

Suspension avant moto à fourche à roue tirée et suspension arrière à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.



VOITURETTES

BOND "MINICAR"



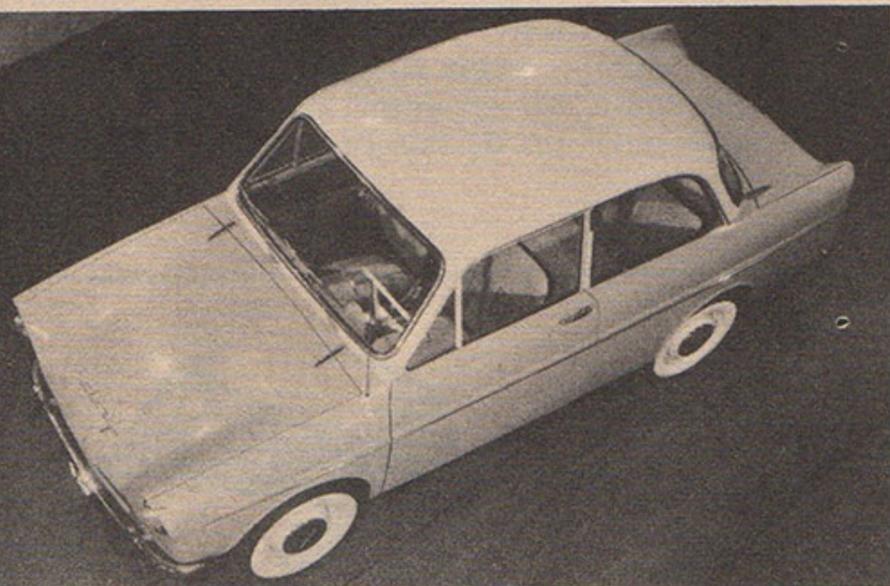
La présentation est soignée et ce petit cabriolet décapotable deux places n'est pas sans rappeler les lignes de certaines voitures de sport anglaises. Une seule portière permet d'accéder à la banquette.

Un faux capot à l'avant, avec deux ailes généreuses et une jolie calandre fait croire qu'il s'agit d'un quatre roues mais en réalité il n'y a qu'une roue directrice à l'avant.

Le moteur est un monocylindre deux temps 197 cm³ Villiers doté d'un Dynastart ou d'un volant magnétique. La boîte est à quatre vitesses et, sur demande, marche arrière. La transmission est par chaîne et le freinage est mécanique sur les trois roues.

D. A. F.

HOLLANDE



Cette voiturette, monocoque acier, est une quatre places présentée en berline deux portes à conduite intérieure.

Signalons que la cadence permettrait d'atteindre 25 000 véhicules en 1960.

Le moteur est un bicylindre horizontal quatre temps d'une cylindrée de 590 cm³; puissance : 22 cv à 4 000 t/m.

Le circuit de freinage est hydraulique sur les quatre roues. La suspension avant comprend un ressort transversal et deux amortisseurs hydrauliques et la suspension arrière est par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

L'originalité de cette voiturette réside dans sa transmission qui comporte un ensemble de poulies et de courroies à démultiplication variable et automatique et un embrayage centrifuge également automatique. Les rapports de la transmission vont de 4,4 à 1 à 20 à 1.

Le poids de cette voiturette est de 575 kg et sa longueur de 3,60 m.

FIAT 500

D'aspect identique à la 600, cette voiturette est une berline prévue pour transporter deux personnes et deux enfants.

La structure est monocoque et les deux portières dotées de déflecteurs s'ouvrent d'avant en arrière.

Le chauffage est à air chaud et la climatisation assurée par un toit ouvrant et deux prises d'air dont l'entrée est sous les projecteurs.

La suspension est à ressort transversal à lames et amortisseurs hydrauliques. A l'arrière suspension par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

Le freinage est hydraulique sur les quatre roues.

Le moteur est un bicylindre quatre temps en ligne d'une cylindrée de 500 cm³ et d'une puissance réelle de 13 cv à 4 000 t/m. La boîte de vitesses est à quatre rapports et marche arrière et l'embrayage est du type monodisque à sec. Le moteur

étant placé à l'arrière, la transmission aux roues est effectuée par demi-arbres.

La longueur de la 500 est de 2,95 m, la largeur de 1,32 m et le poids de 450 kg.



ITALIE

une marque
une référence

VICKERS

CAOUTCHOUC MANUFACTURÉ

spécialiste
du
2 ROUES

PORTE DE VERSAILLES
STAND 45

Pour votre sécurité!
vous devez acheter un

Continental

IMPORTÉ D'ALLEMAGNE

Le
PNEU

sûr et sans égal

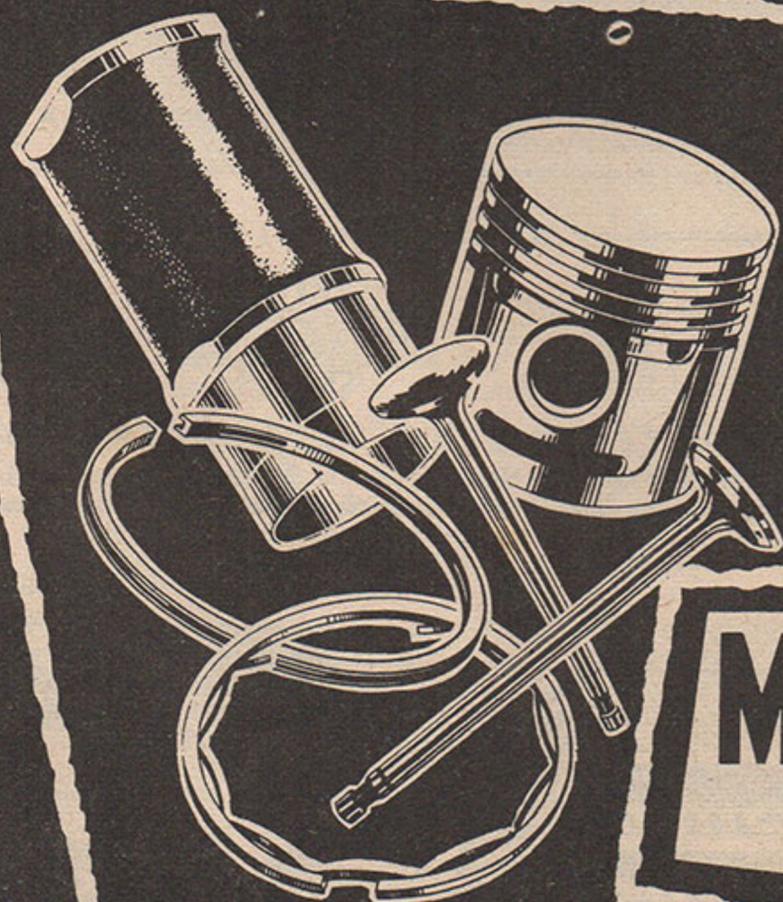
pour

CYCLOMOTEURS
VÉLOMOTEURS
MOTOCYCLETTES
et

SCOOTERS

★ *En vente chez tous les Motoristes* ★

Importateur officiel : Grande Armée Motos
26, avenue de la Grande-Armée - PARIS-17^E - Tél. : ÉTO. 54-81



PISTONS
SEGMENTS
SOUPAPES
CHEMISES

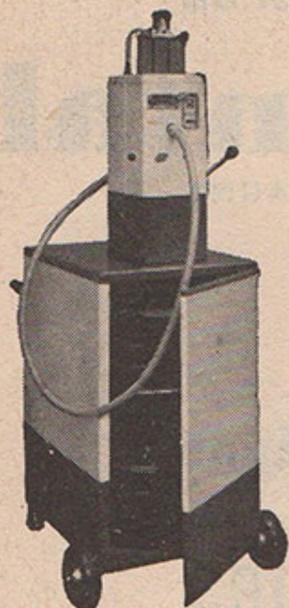
MONOPOLE-POISSY

USINES : 53, Bd Robespierre - POISSY (S.-&-O.)
DÉPOT : 15, rue Chaptal - LEVALLOIS (Seine)

MASNET 467

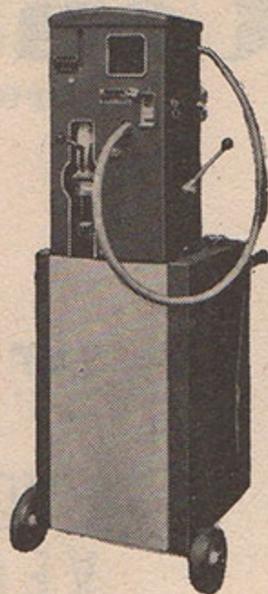
Pour le mélange 2 temps

2 APPAREILS POINÇONNÉS
PAR L'ÉTAT



Distributeur
RX-101

Mélangeur
RX-202



Th. PERNIN et Fils

104, RUE DE STALINGRAD

MONTREUIL-sous-BOIS (Seine) - AVR 15-75

GRAND PALAIS
SOUS-SOL D, STAND 1

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre - Métro Bourse - GUT. 19-30

CONCESSIONNAIRE DES MEILLEURES MARQUES

SIM SON - MZ - HOREX - B.S.A.
JAWA - PUCK - N.S.U. - GUZZI
MOTOBÉCANE - TERROT - RUMI
MONET-GOYON - LAMBRETTA
MANURHIN - VESPA - VELOSOLEX

OCCASIONS RÉCENTES

GARANTIE TOTALE 3 MOIS

(pièces et main-d'œuvre gratuites
peinture et moteur neufs)

CRÉDIT : 30 % comptant, solde 2 à 15 mois
le moins cher de France

Livraison et Crédit dans toute la France

SUPER-SERVICE — APRÈS VENTE

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

ACHAT ou REPRISE ferme de tout scooter ou moto

TOUTES RÉPARATIONS

Tôlerie, Peinture et Mécanique

Gécyc

TOUS CATADIOPTRES
RÉTROS - FEUX
NETTOYEURS-ETC...

G. COCORDAN et R. LAFONT
S. A. USINE A
AVON-FONTAINEBLEAU (S.-&M.)

STAND 15 : Balcon H.

O T O M

TUYAUTERIES
SOUPLES
ROBINETS
ETANCHES

STAND
92
et

ANTIBOUE
POUR TOUS
CYCLOMOTEURS
A GALETS

5 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE (SEINE)
DEF : 21.63

DEF : 25.91

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42

**MOTOR
HARLEY-DAVIDSON
CYCLES**

PARIS
XII^e

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs

MAGNAT DEBON

LA MARQUE
DE QUALITÉ



VENTE A CRÉDIT
Réparations

R. KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour, 73
BILLANCOURT - MOL 64-02

Paloma

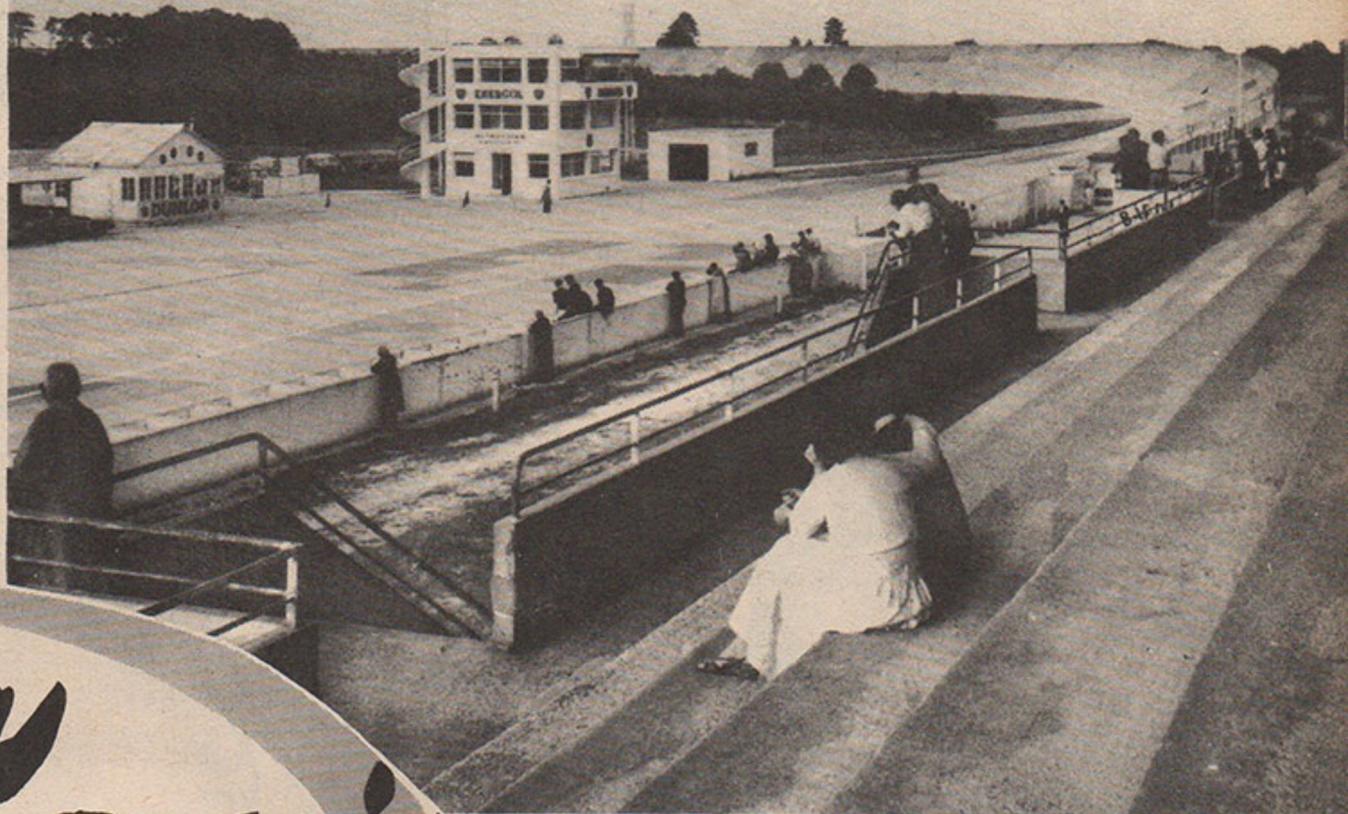
ALCYON

AGF

Norton

Koehler & Escoffier

MONTLHÉRY
*Les tribunes et
la tour de contrôle*



MONTLHÉRY base des ESSAIS

MOTOCYCLES

*Un reportage
d'André NEBOUT*

DÉPUIS plusieurs années, nous avons choisi l'autodrome de Linas-Montlhéry comme base d'essais. Ce circuit qui comporte les difficultés de la route recréées artificiellement, présente pour nous un gros intérêt. En effet, les véhicules les plus divers qui nous passent entre les mains sont soumis aux mêmes tests et les performances réalisées peuvent ainsi, être utilement comparées par le lecteur. D'autre part, grâce à la permanence des installations, les contrôles s'effectuent avec une précision indiscutable qui assure toute la constance désirée pour l'équilibre des résultats.

Réalisé en 1924 par Alexandre Lamblin, l'autodrome subit des fortunes diverses. Avant-guerre, nous avons connu des jours fastes à Linas. Organisés par le M.C. de France, les Grands Prix de France Motocyclistes voyaient au départ des coureurs venus de toutes les provinces. Un Grand Prix de l'A.C.F., notamment avait complètement bloqué les routes avoisinantes, du fait de l'affluence des spectateurs repartant tous à la fois vers leurs destinations respectives.

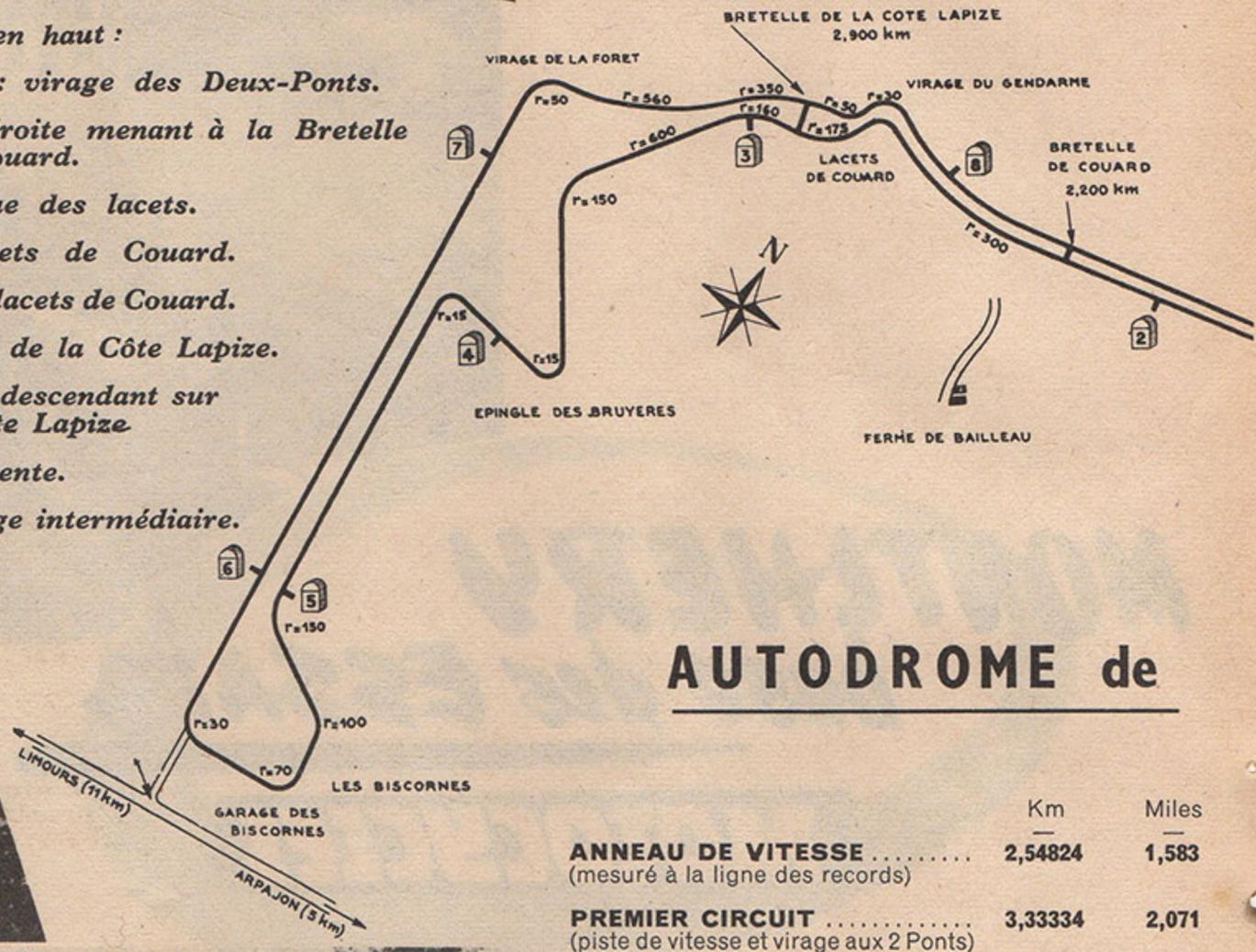
Cependant, les compétitions, les tentatives de records et les locations diverses ne purent suffire à subvenir au budget d'entretien de l'autodrome qui en 1939 fut acheté par le Ministère de la Guerre. Pendant les conflits, les pistes et les installations furent notablement endommagées et c'est un peu grâce à l'étendue des dégâts que l'U.T.A.C. obtint la gérance de l'autodrome sous condition d'effectuer entièrement à sa charge, la remise en état des lieux et par la suite d'en assurer l'entretien.

Sous l'impulsion de son actif directeur général : M. Legrain-Eiffel, l'Union Technique de l'Automobile et du Cycle vint à bout des difficultés financières et du côté pratique, le commandant Peix, chef du service de l'Autodrome a présidé à la réalisation des nouvelles installations et à la réfection du circuit qui dans son genre, est unique au monde.

Depuis 1946, plus de 150 millions ont été consacrés à la modernisation de la piste de Saint-Eutrope : tribunes couvertes, tour de contrôle, station service, passerelles, tableau d'affichage, boxes, ateliers, parcs d'essais spéciaux (endurance, suspension, étanchéité, insonorisation, etc.). L'ensemble des pistes diverses, représente plus de 17 kilomètres. Entretien par les constructeurs, l'autodrome est devenu le centre d'essais le plus actif de France. Actuellement, les services techniques des différentes firmes contrôlent et travaillent leurs productions à longueur de journée. Les constructeurs d'automobiles ou de véhicules à deux roues voisinent avec les producteurs d'huile, de carburant, et les fabricants d'équipements. Ces activités représentent 90 % du mouvement de l'autodrome. Plus de 7 millions de kilomètres ont déjà été parcourus au cours des essais techniques.

Du côté sportif, suivant la nature des réunions, les organisateurs ont la possibilité d'utiliser les circuits de 3,333 km, de 5 km, de 6,283 km, de 7,784 km et de 12,500 km. Nos lecteurs connaissent par le menu les empoignades qui se sont déroulées au cours de ces dernières années. Les tentatives de records constituent l'orgueil de Saint-Eutrope, et en parti-

De bas en haut :
Départ : virage des Deux-Ponts.
Ligne droite menant à la Bretelle de Couard.
L'attaque des lacets.
Les lacets de Couard.
Fin des lacets de Couard.
Le haut de la Côte Lapize.
Courbe descendant sur la Côte Lapize
La descente.
Le virage intermédiaire.



AUTODROME de

	Km	Miles
ANNEAU DE VITESSE (mesuré à la ligne des records)	2,54824	1,583
PREMIER CIRCUIT (piste de vitesse et virage aux 2 Ponts)	3,33334	2,071
DEUXIÈME CIRCUIT (piste de vitesse et virage aux 4 Bornes)	5,000	3,107
TROISIÈME CIRCUIT (piste de vitesse et virage à Couard)	6,28340	3,904

La base de freinage au sol adhérent avec ses graduations.

**Exclusivité
 Motocycles et Scooters**

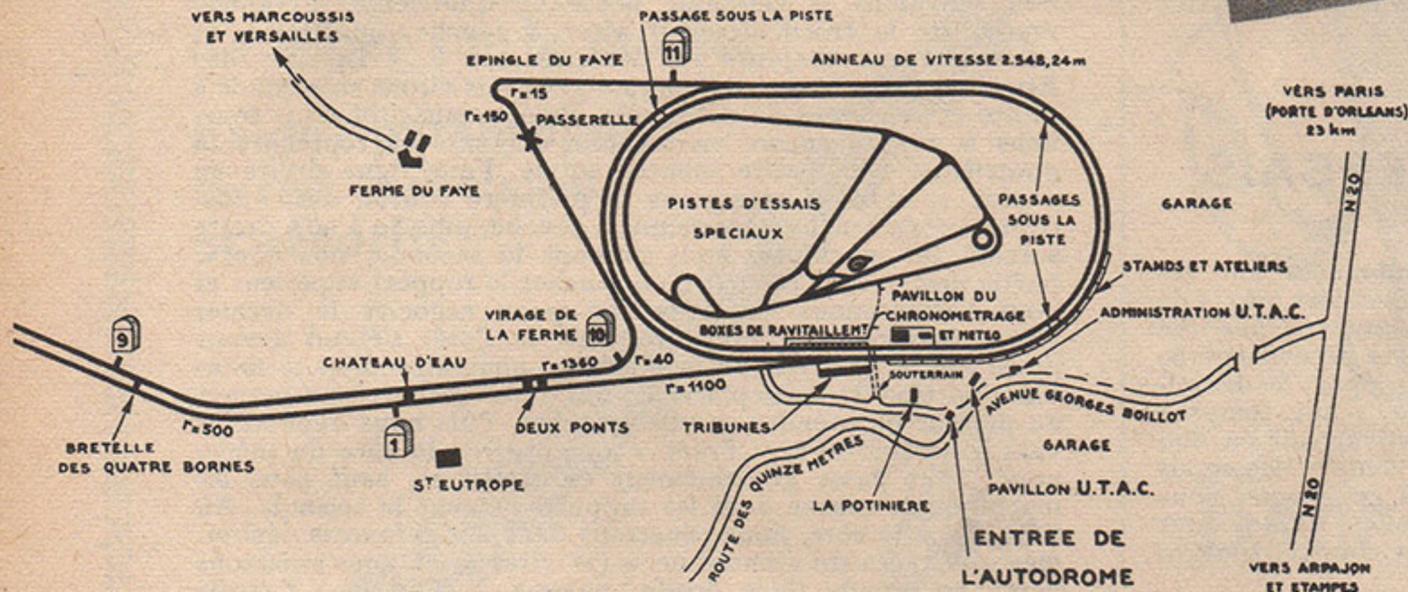
La Courbe Ascari.

Le S du Gendarme.



L'arrivée à l'épingle des Bruyères.

En remontant vers les Biscornes.

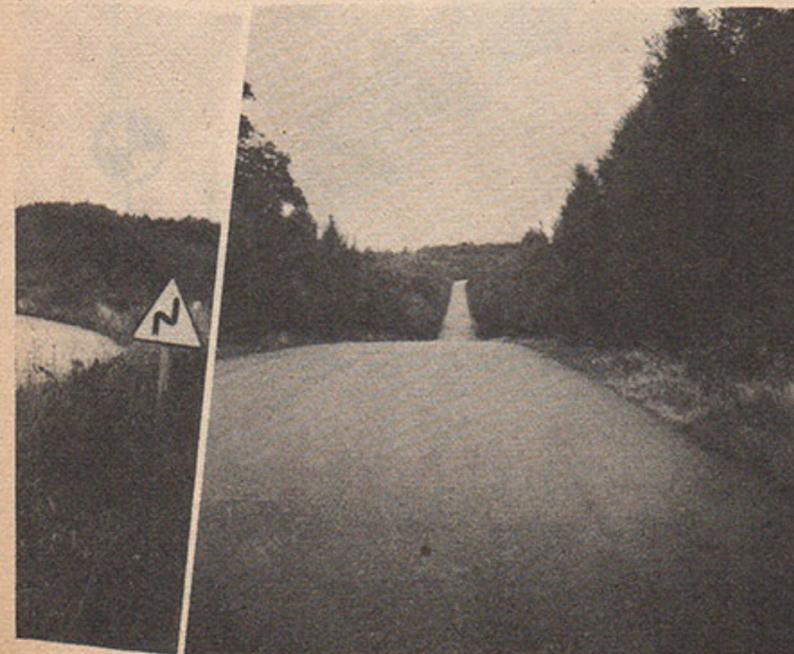


LINAS-MONTLHÉRY Téléphone : 47 à Montlhéry

	Km	Miles
PREMIÈRE PISTE ROUTIÈRE... (Boucle des Biscornes et virage aux 4 Bornes)	7,500	4,660
DEUXIÈME PISTE ROUTIÈRE (Boucle des Biscornes et virage aux 2 Ponts)	9,18137	5,705
GRAND CIRCUIT (piste de vitesse et boucle des Biscornes)	12,500	7,765
LONGUEUR TOTALE DES PISTES D'ESSAIS (piste de vitesse, circuit routier et pistes spéciales)	17,070	10,607

La ligne droite qui précède les Biscornes.

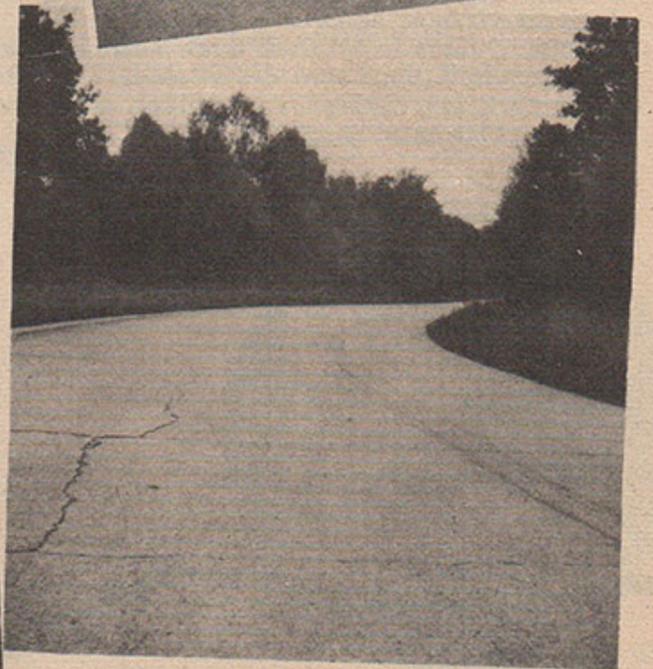
Deuxième courbe des Biscornes.



La ligne droite de la Forêt.



Les Biscornes : la sortie.



CIRCUIT ROUTIER A CONSERVER

culier de son chef de piste M. Colibet. Le « Grand Raymond », pour les intimes, règne sur les pistes depuis... nous ne donnerons pas de « temps » pour ne porter aucune atteinte à son prestige. Il possède un recueil, mis à jour en permanence, de tous les records mondiaux. Si vous êtes curieux, il vous apprendra que la piste à laquelle il s'est voué et dévoué détient 63 % des records du monde. Sur 1 494 records, 935 ont été battus à Linas-Montlhéry. Il est bon de noter que l'éviction sur le plan sportif des catégories 125 et 175 cm³ a obligé pendant plusieurs années les aspirants recordmen à émigrer vers Monza ; ce qui, évidemment, a fait diminuer le pourcentage des records battus en France. En ce qui concerne les « deux roues », signalons que sur 547 records, 342 ont été couronnés de succès à Montlhéry. Cette branche d'activité la plus spectaculaire s'ajoute aux autres pour donner à l'autodrome un éclat bien mérité. Berceau des grandes réalisations sportives, il reste néanmoins l'outil parfait d'un travail plus obscur : celui de nos techniciens qui a pour but d'amener toujours plus près de la perfection nos futurs véhicules.

NOTRE FORMULE D'ESSAIS

Toutes nos machines sont d'abord étalonnées sur les 2 548 m de la piste de vitesse. Les mesures effectuées au 1/5 de seconde portent sur les meilleurs tours effectués en position normale et en position effacée. Ces deux tests permettent de se rendre compte facilement de la valeur du rapport de démultiplication adopté. Le sportif, s'intéressera « aux temps » effectués en position allongée, le touriste, voyageant en duo avec bagages tiendra plus particulièrement compte des essais faits en position normale. Conjointement à ces essais, nous vérifions les réglages de carburation et d'avance, afin de tirer le meilleur parti de la machine qui nous est confiée, tout en évitant les serrages et grillages de soupapes.

Il va sans dire que les numéros de gicleurs convenant à un usage intensif sont presque toujours trop importants pour le tourisme normal : nos lecteurs en tiendront compte. La piste de vitesse qui est loin d'être un « billard » comme on pourrait le croire, donne immédiatement un verdict sans appel en ce qui concerne la tenue de route à grande vitesse.

Elle permet d'apprécier les réactions d'une suspension au milieu de courbes prises à l'allure maximum. Une machine peut se contrôler facilement sur le « routier » et devenir pénible à piloter sur la piste.

De part sa forme, l'anneau de ciment est un juge qui n'avantage personne. Si par exemple, le vent souffle d'un côté dans le bon sens, on le récupère en sens inverse de l'autre côté.

Et pour ceux qui seraient déçus par des performances inférieures à celles des catalogues, nous dirons qu'un tour de piste n'est pas un kilomètre lancé, et que divers facteurs, notamment la force centrifuge tendant à écraser la machine dans les virages, absorbent pas mal de C.V., ce qui intervient forcément dans le résultat final. Disons aussi que les vitesses que nous indiquons sont des vitesses « chrono », sensiblement différentes des vitesses « compteur » généralement mentionnées dans les catalogues.

CIRCUIT ROUTIER

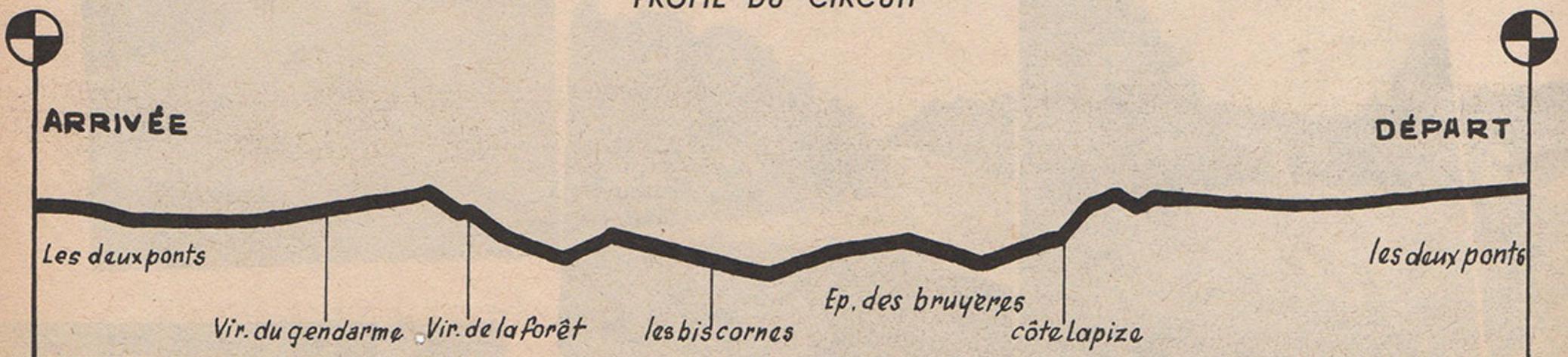
Le circuit routier de 9 181 m, nous rapproche d'une utilisation normale, mais néanmoins accélérée. Nous donnons par ailleurs, un schéma du tracé du parcours ainsi que son profil. Les lecteurs qui n'ont pas l'occasion de venir ici pourront juger des difficultés accumulées. Une série de photos vient également à l'appui de notre documentation. Le circuit des 9 km commence à la sortie du virage en épingle des « deux Ponts ». Une ligne droite se présente à nous suivie d'une courbe très ouverte qui se prend à plein gaz. Nous laissons sur notre droite la « Bretelle » et nous dégringolons une pente qui nous amène aux lacets de « Couard », dont la négociation s'effectue en troisième, puis en seconde. Le dernier virage de cette série nous laisse distinguer le haut de la côte « Lapize » se dessinant en une superbe courbe à gauche prise en troisième et nous dévalons la classique bosse en quatrième. Freinage, reprise de la troisième pour virer à gauche, quatrième, et nous arrivons toujours en descente sur l'« Epingle des Bruyères ». Freinage! Retrogradage! Nous virons en seconde à droite et repartons de plus belle. Presque aussitôt nous tournons à gauche encore en seconde n'ayant pu reprendre la quatrième. Une petite montée suivie d'une ligne droite en « plat », et nous attaquons la première courbe des « Biscornes » : 100 km/h en troisième, à gauche, puis 80 à 90 à droite suivant les machines, nous prenons la seconde, une courte partie droite nous permet d'enclencher le rapport supérieur et nous rétrogradons en deuxième pour négocier le dernier virage à droite. La ligne droite de la Forêt s'étend devant nous. Bien à plat sur notre machine, nous attendons la mauvaise portion de route placée en bas d'une déclivité qui permet au moteur de prendre sa vitesse maxi. Puis nous remontons vers le virage de la « Forêt » qui précède la côte du même nom. Tout passe généralement en troisième, sauf pour les machines de course dont les rapports exigent la seconde. Au faite de cette côte, nous pénétrons dans nos S favoris dénommés « Virages du Gendarme » (2^e vitesse) et nous repartons vers une grande ligne droite, passons à fond la « Courbe Ascari » et nous retrouvons finalement notre point de départ.

Pour qui connaît le routier de Montlhéry et ses portions de tôle ondulée, cette base apparaîtra comme la plus rationnelle. Par ses difficultés, côtes, virages, bosses, elle mettra en relief les qualités et défauts inhérents à chaque machine, car le tout n'est point de posséder des C.V., encore faut-il pouvoir les utiliser, et cela suppose une bonne maniabilité jointe à une excellente tenue de route, sans parler des rapports de boîte bien étagés et de la puissance du freinage.

Comme pour la piste de vitesse, les temps sont soigneusement chronométrés au 1/5 de seconde : ils permettront, la base de l'essai ne variant pas et servant d'étalon, de comparer par un simple coup d'œil, les performances respectives des différents modèles.

Parallèlement à ces tests, nous effectuons sur route et en ville des parcours qui nous permettent de porter un jugement sur l'ensemble des qualités et des possibilités des diverses machines. Le nombre de numéros épuisés concernant les essais des machines en renom nous fait penser que nos lecteurs ont apprécié nos méthodes. Nous continuerons à l'avenir à essayer de nous rendre digne d'un attachement qui depuis longtemps ne s'est pas démenti.

PROFIL DU CIRCUIT

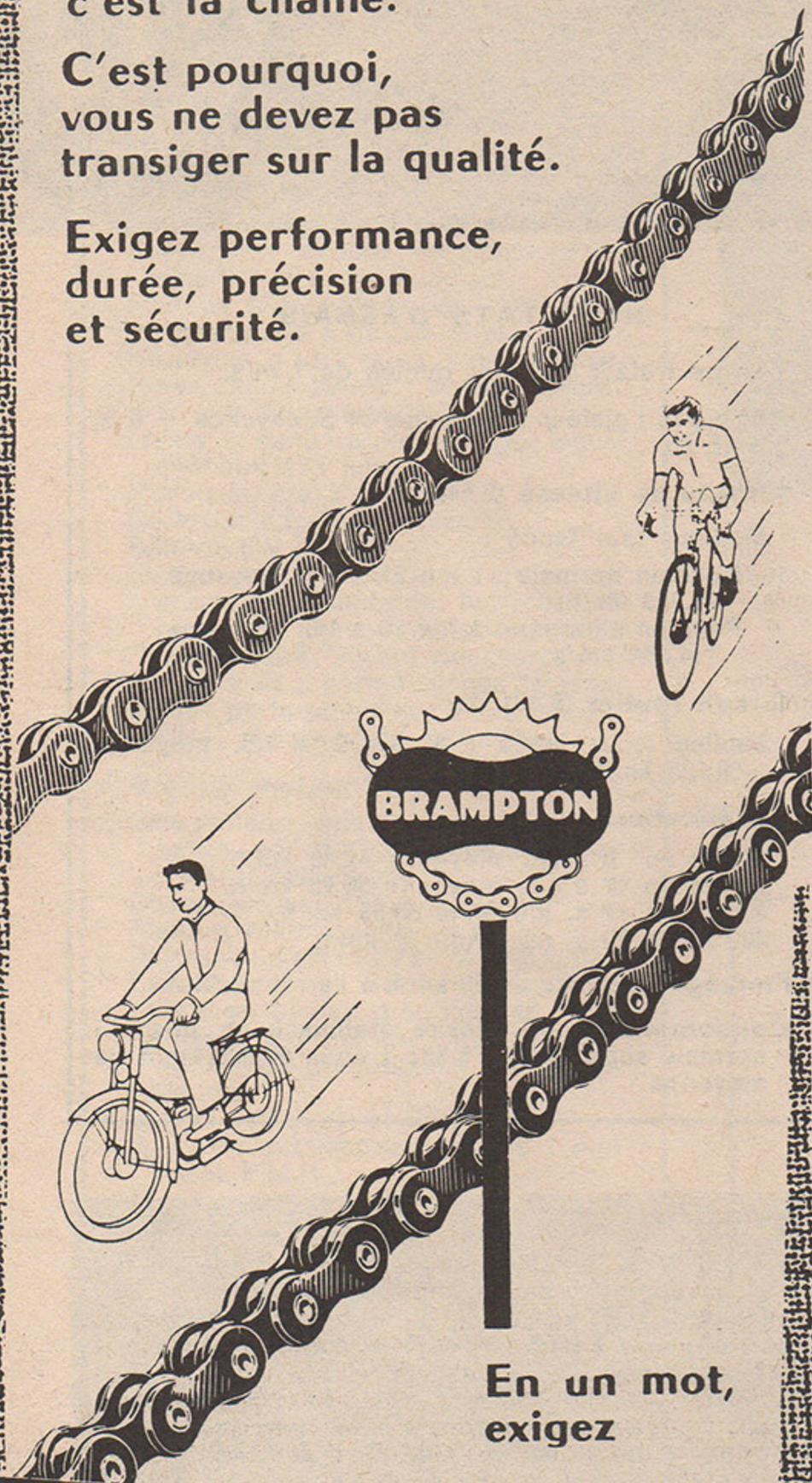


LA ROUTE LA PLUS SURE !

Sur le cyclomoteur,
sur le deux-roues,
l'élément vital,
c'est la chaîne.

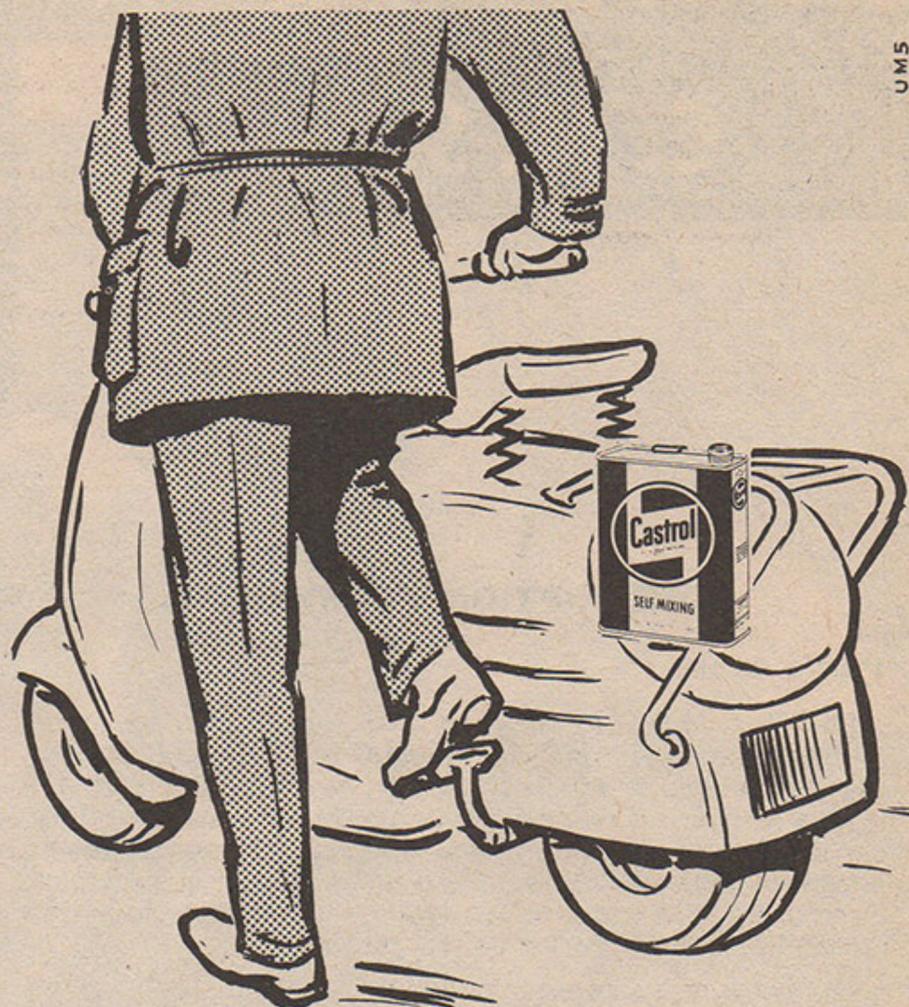
C'est pourquoi,
vous ne devez pas
transiger sur la qualité.

Exigez performance,
durée, précision
et sécurité.



En un mot,
exigez

Brampton
LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !



Bonne mise en route
pour l'hiver...

CASTROL *est là!*

Pour les 2 temps : :

CASTROL SELF MIXING

*en bidons de 2 litres
ou en doses*

Pour les 4 temps : :

CASTROL

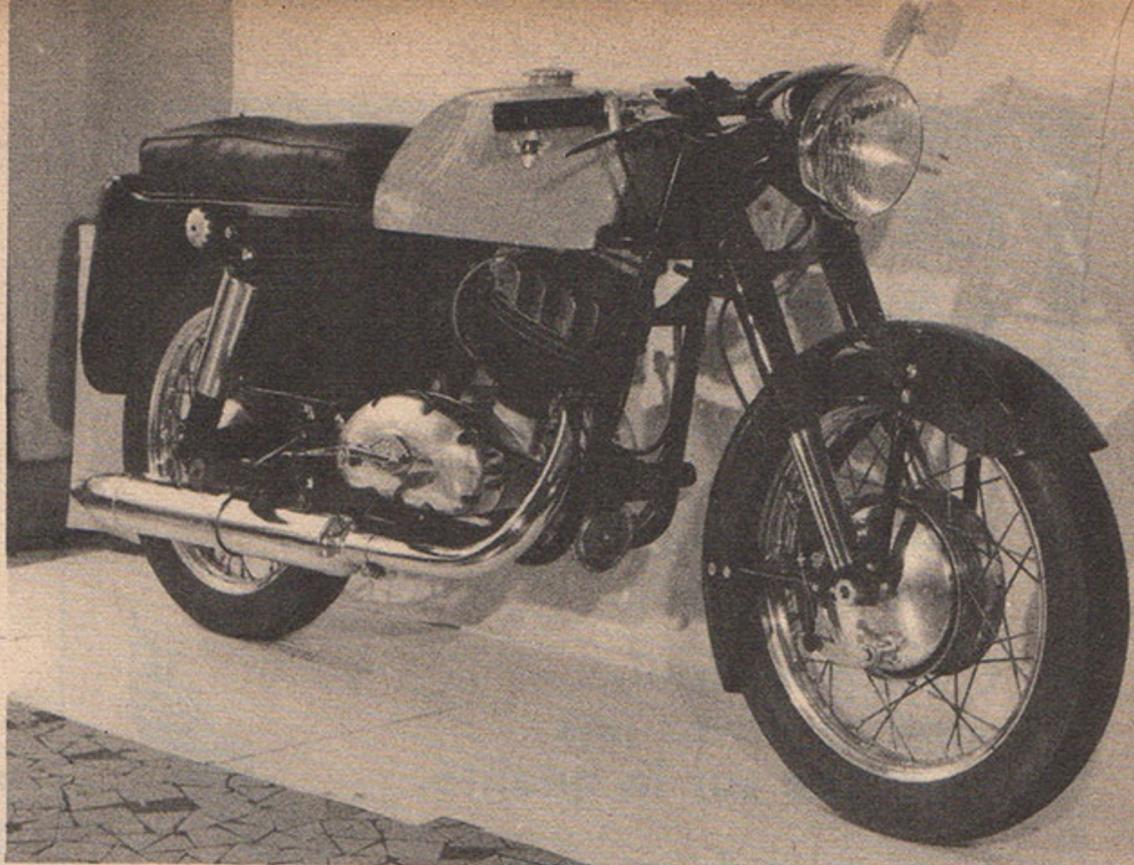


calculée
éprouvée
toujours perfectionnée

L'HUILE PAR EXCELLENCE

LA 175

C.M.S.



DESCRIPTION TECHNIQUE

Partie cycle.

La 175 C.M.S. est pourvue d'un cadre en tube extrêmement rigide. Inspiré du dessin de M. Mac Candless qui fait merveille sur les Norton, il offre pour une 175 toutes les garanties de robustesse et de tenue de route. Ce double berceau dont les tubes se croisent sous la direction permet l'utilisation d'un réservoir à fond plat, qui donne une grande contenance (17 litres) pour des dimensions extérieures assez réduites.

La fixation du réservoir est très simple, celui-ci se trouve posé sur caoutchouc et verrouillé par la partie arrière amovible qui comporte la selle et le garde-boue. Deux gros écrous molletés permettent le démontage rapide de cette pièce, ainsi que des fiches bananes pour les connexions électriques. Le réservoir et l'arrière déposés, nous avons librement accès au moteur ainsi qu'au volumineux coffre à outils.

A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques. Pour l'arrière, un bras de suspension monté sur bagues bronze, comprime des éléments Newton.

Les freins centraux en alliage léger fretté ont des diamètres différents. Pour l'avant, les constructeurs ont adopté 170 mm et 150 mm pour l'arrière, ce qui répond parfaitement aux besoins de la circulation actuelle. Les roues de 16 pouces à jantes en duralumin, sont équipées de pneus de 2,75 — 16 à l'avant et de 300 — 16 à l'arrière. Le moyeu postérieur est à broche.

Le guidon sport est réglable verticalement et horizontalement afin d'obtenir la position désirée pour chaque pilote.

Le moteur.

Le moteur est un Ydral du type A.J. 55 deux temps, double transfert, à cylindre fonte et mono échappement.

La culasse hémisphérique est en alliage léger. L'alésage de 62 mm et la course de 57,8 mm nous donnent une cylindrée exacte de 174 cm³. Avec un rapport volumétrique de 7,8 à 1, la puissance à 5 000 t/m est de 12,3 cv. Le régime maximum approche 6 600 t/m.

La boîte de vitesses à quatre rapports, fait bloc avec le moteur. Le mouvement se trouve transmis par une chaîne.

Le disque du sélecteur actionne deux fourchettes qui déplacent les baladeurs assurant la rotation des trains de pignons sur leurs arbres cannelés. Voici les rapports finals : 1^{re} vitesse, 1 à 17; 2^e, 1 à 14; 3^e, 1 à 9 et 4^e, 1 à 7 environ.

L'embrayage qui comporte cinq disques dont trois sont garnis de liège, travaille dans l'huile.

L'allumage et l'éclairage sont assurés par un volant magnétique de 12 V qui travaille sous carter.

RÉSULTATS D'ESSAIS

Temps frais : vent par rafales de 7 m/s.

Réglages : gicleur 112, bougie 34 S, essence + 6 % SAE 50.

Anneau de vitesse (2 548 m) :

Meilleur tour lancé :

Position normale : 1 mn 31 s 4/5, moyenne 99,330 km/h.

Position allongée : 1 mn 20 s 1/5, moyenne 114,384 km/h.

Circuit routier (9 181 m) :

Meilleur tour lancé : 6 mn 9 s 1/5, moyenne 89,525 km/h.

Accélérations :

100 m en 8 s 2/5, moyenne 42,85 km/h.

200 m en 12 s 4/5, moyenne 56,25 km/h.

300 m en 17 s, moyenne 63,54 km/h.

400 m en 20 s, moyenne 72 km/h.

Freinage : sol sec de 50 km/h à l'arrêt : 9,50 m.

Consommation : à vitesse stabilisée en position normale sur l'anneau 5.881 l pour 96,800 km/h de moyenne.

Conclusion

La 175 C.M.S. est une machine intéressante du fait des soins apportés par le constructeur, à la mise au point du moteur. Elle bénéficie d'une certaine robustesse, jointe à une bonne tenue de route et à un freinage excellent. D'autre part, l'éclairage est très puissant; le Bol d'Or vient d'illustrer cette qualité. Par contre, nous souhaiterions un peu plus de finition dans le détail et l'adoption d'une ligne un peu plus séduisante. Une petite révision de l'épure de direction permettrait d'adopter un angle de chasse qui autoriserait une maniabilité plus grande, appréciable surtout pour l'usage urbain.

La C.M.S. présente des solutions ingénieuses, simples et pratiques, de plus la possibilité de l'équiper avec le moteur Ydral sport à cylindre aluminium, permettra à ses utilisateurs de pratiquer la compétition avec le minimum de frais.

175 TERROT "TOURNOI"

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

175 cm³ de tourisme.

Vitesse : 110 km/h.

**Consommation inférieure à 3 l
aux 100 km** (à une vitesse non
précisée).

Prix : 225.000 francs + taxes.

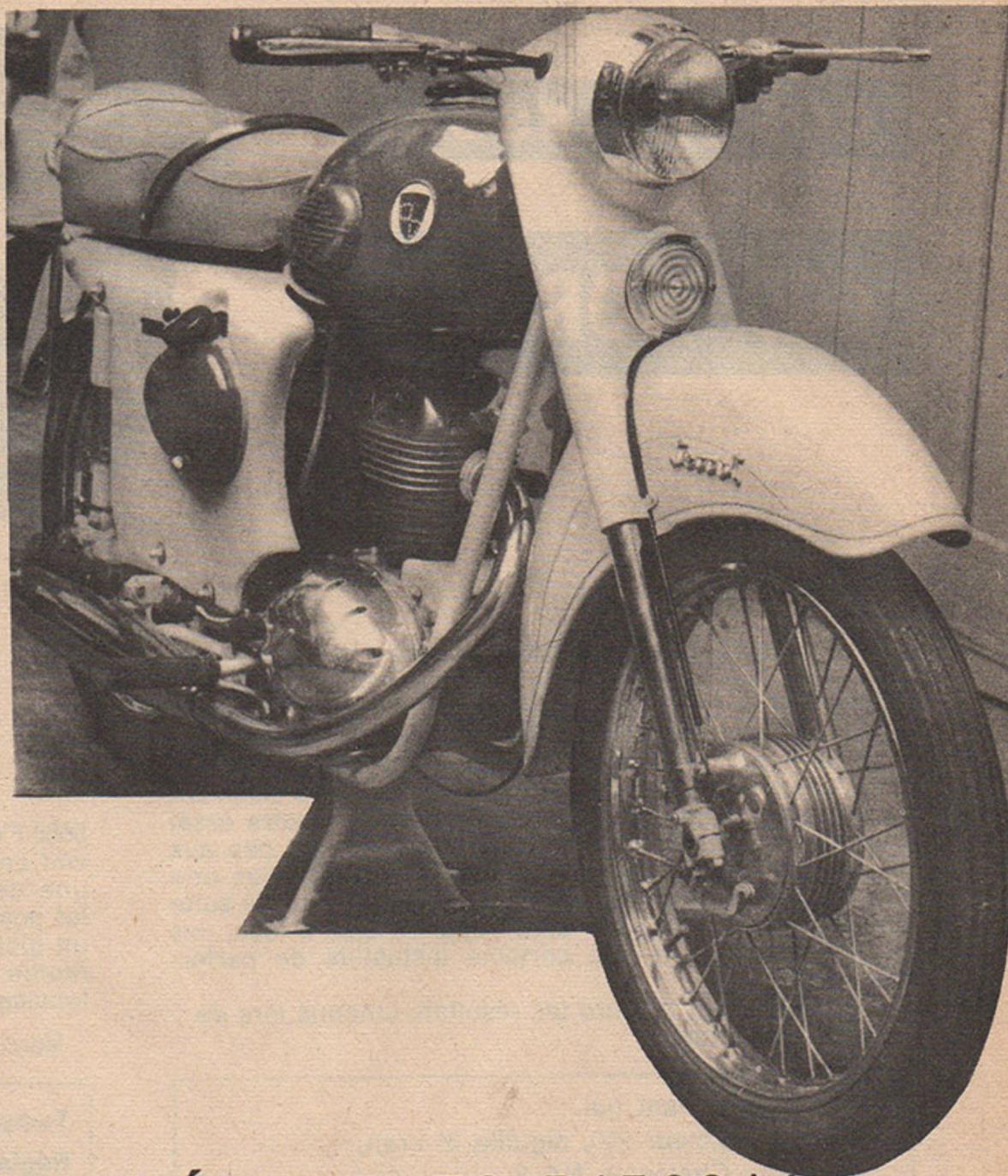
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Partie cycle.

Cadre double-berceau fermé.
Suspension arrière oscillante avec
amortisseurs hydrauliques.
Fourche télescopique, amortissement
hydraulique à double effet.
Réservoir : 13 l dont 3 de réserve.
Roues de 17 pouces; pneus : avant,
17 x 2,75; arrière, 17 x 3.
Freins : centraux en alliage léger,
diamètre 150 mm.
Moyeu arrière à broche.
Réservoir d'huile : 2 l environ.
Batterie 6 V - 7 Ah.
Équipement électrique : projecteur
phare, code, lanterne; feu rouge et
plaque de police lumineuse; comp-
teur éclairé; voyant de charge.
Accessoires : porte-bagages télesco-
pique; porte-sacoche; béquille cen-
trale; repose-pieds passager.

Groupe moteur-transmission.

Bloc-moteur quatre-temps à sou-
papes en tête, commandées par
tiges et culbuteurs.
Course alésage : 57,8 x 62.
Rapport volumétrique : 8 à 1.
Puissance maxi : 10,5 cv à 6.300 t/m.
Carburateur : Gurtner; diamètre
23 mm; gicleur d'origine, 40.
Allumage : volant magnétique Morel
ou A.B.G. avec bobine H.T. exté-
rieure.
Bougie : Marchal H.34.S.
Avance : automatique, de 2 à 7 mm
avant P.M.H.
Transmission primaire : par engre-
nages taille oblique.
Embrayage : disques multiples liège
et acier, ressort central.
Boîte de vitesses : quatre rapports
commandés par sélecteur.
Démultiplication finale :
En 1^{re} : 15,82;
En 2^e : 9,99;
En 3^e : 7,76;
En 4^e : 6,07.
Jeu aux soupapes : 25/100 à froid.
Lubrification : par pompe à engre-
nages : débit 40 l/h. Epuration de
l'huile par filtres mécaniques et
bouchon de vidange magnétique.
Poids à vide : 110 kg.
Consommation : moins de 3 l aux
100 km (vitesse non précisée).
Vitesse maximum : 110 km/h chrono,
position couchée.



RÉSULTATS D'ESSAI

Temps : beau. Vent 4 à 5 m/s.

Réglages : gicleur 42. Aiguille premier cran. Bougie
H.34.S. Marchal. Super-carburant.

Piste de vitesse : 2.548 mètres.

Position normale : 1 mn 31 s; moyenne : 100, 809 km/h.

Position couché : 1 mn 18 s 1/5; moyenne : 117,310 km/h.

Circuit routier : 9.181 mètres.

Meilleur tour : 6 mn 10 s 2/5; moyenne : 89, 235 km/h.

Accélérations :

100 m : 8 s 2/5; moyenne : 42,948 km/h.

200 m : 13 s 1/5; moyenne : 54, 540 km/h.

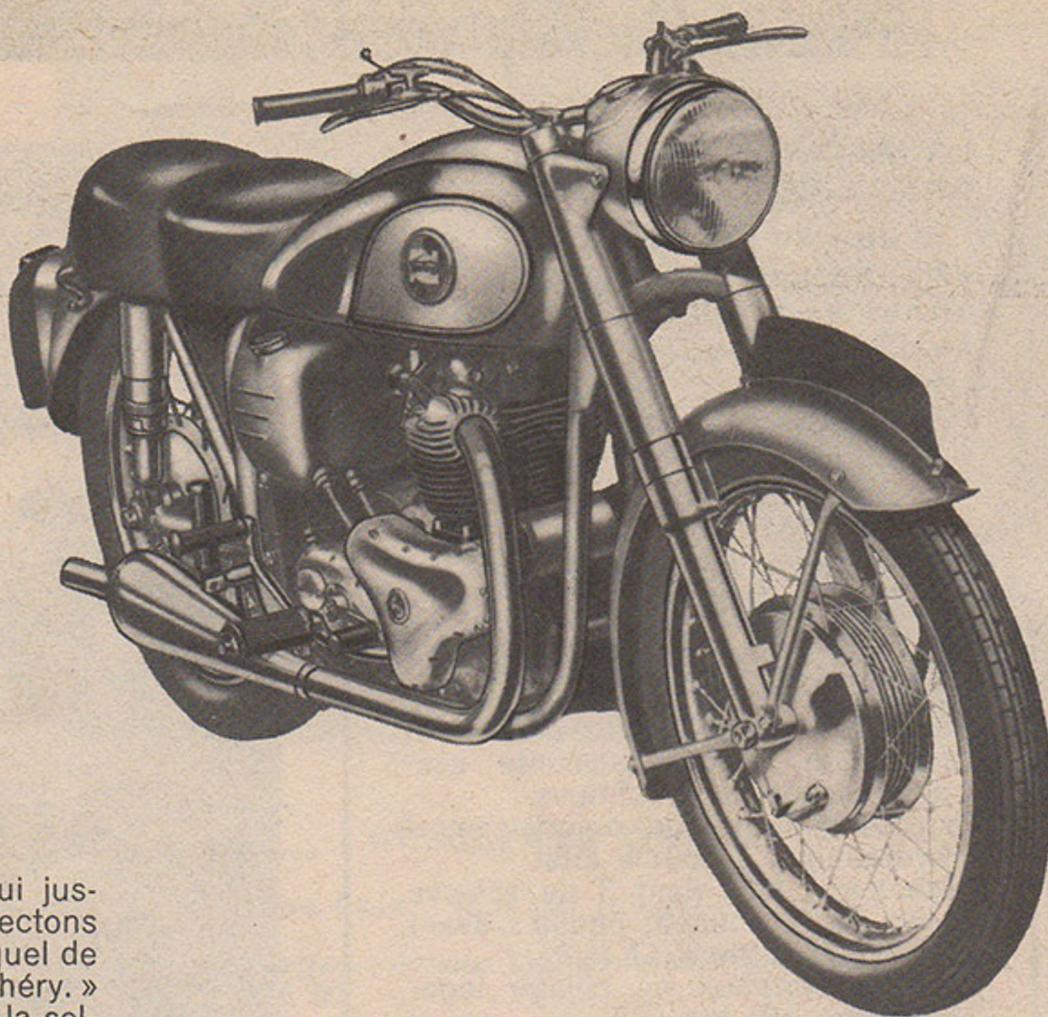
300 m : 17 s 1/5; moyenne : 62, 784 km/h.

QUALITÉS

- Silence.
- Consommation ré-
duite.
- Freins efficaces.
- Confort.
- Performances inté-
ressantes.

DÉFAUTS

- Fourche gagnant à
être plus rigide.
- Manque d'accessibi-
lité du robinet d'es-
sence.

CONTRE-ESSAI**600 NORTON**

Nos normes d'essai comportent une clause, qui jusqu'ici n'a joué que fort peu, mais que nous respectons fidèlement : « En cas de contestation, n'importe lequel de nos essais peut être réévalué devant témoins à Montlhéry. »

Cette fois-ci, la Norton 600, type « 99 », était sur la selle plusieurs possesseurs de cette machine estimant que la vitesse maximum enregistrée lors de notre essai (numéro 173 du 15 juin 1956) ne correspondait pas aux possibilités réelles de leur monture. A leurs yeux une 600 Norton ne valait pas 160 chrono. Disons tout de suite qu'essayeur et usagers sont repartis dos à dos, les résultats traduisant une certaine instabilité de performances.

Rappelons tout d'abord les résultats obtenus lors de notre premier test :

Temps chaud, vent nul.

Réglages : gicleur 260, aiguille 3^e cran.

Bougies : Champion NA 8.

Carburant : super Azur.

Meilleur tour sur l'anneau de vitesse : (2 548 m) :
position allongée : 56 s 3/5 moyenne : 162,078 km/h.

Avant d'analyser les chiffres du contre-essai, quelques considérations sont nécessaires : en premier lieu, il est évident que les performances de plusieurs machines d'un même type ne peuvent être absolument identiques, du fait que la puissance des moteurs n'est pas rigoureusement égale, une certaine tolérance, inséparable de la construction en série, étant admise. Une mise au point préalable consistant à caler la mécanique rigoureusement suivant les normes de l'usine (et ce, même sur une machine neuve) peut donc s'avérer nécessaire si l'on tient à obtenir le maximum de puissance.

D'autre part, la performance maxi ne peut être obtenue que si tous les organes mécaniques ont déjà fonctionné au régime limite, sinon il se produit à haute température un freinage dû à une dilatation sans rapport avec le jeu existant. En bref, la vitesse maximum dépend pour une part de la façon dont est menée la machine en utilisation courante.

Enfin, il faut admettre que la puissance développée par un moteur est loin d'être constante, et qu'à partir d'un certain kilométrage, elle décline régulièrement.

Et pour ne rien oublier, rappelons l'incidence de facteurs que nous n'avons pas l'habitude de chiffrer et qui sont très variables d'un jour sur l'autre, tels que pression barométrique, degré hygrométrique, etc.

La première « 600 » de notre contre-essai immatriculée

5662 FY 75 appartenait à M. Barrat, et comptait 12 500 km ; vint ensuite celle de Doisy, chiffrant 11 000 km, et tirant une dent de moins au pignon-moteur, afin d'améliorer les possibilités en duo, ce qui, en contrepartie, nécessitait un gicleur de 270 au lieu de 260, du fait du régime plus rapide du moteur ; la troisième, propriété de M. Camussi, totalisait 14 400 km.

Voici les résultats obtenus en position allongée :

Temps beau, vent 2 m/s.

Réglages : gicleur 260-aiguille 3^e cran.

Bougies : KLG - FE 100.

Carburant : super Azur.

Machine Barrat : 12 500 km.

Meilleur tour sur l'anneau : 57 s 2/5 ; moy. 159,819 km/h

Machine Doisy : 11 000 km (gicleur 270 ; 1 dent de moins au moteur).

Meilleur tour sur l'anneau : 58 s, moy. : 158,166 km/h.

Machine Camussi : 14 400 km.

Meilleur tour sur l'anneau : 59 s ; moy. : 155,485 km/h.

Quant à la machine qui servit à notre premier essai, et qui maintenant est la propriété de notre collaborateur Nebout, elle ne put faire mieux que 158 km/h, avec des silencieux débouchés ; pour être juste, signalons qu'elle accuse une fuite très nette au niveau des joints de culasse.

Que conclure, sinon qu'un contrôle draconien à tous les stades de la fabrication de série influencerait favorablement sur la constance de performance, sans cependant supprimer l'incidence des facteurs cités plus haut.

Mais nous pensons surtout qu'il manque sur le marché motocycliste une bonne 1 000 cm³, qui permettrait des vitesses et accélérations très élevées, tout en conservant une excellente souplesse aux bas régimes. Car en duo, et ceci résume les doléances des amateurs de grosse cylindrée, une 600 ou 650 se fait « poser », en ligne droite s'entend, par certaines voitures de série.

Tous ces essais furent effectués par le même essayeur, notre ami Nebout, afin que les facteurs poids et maître-couple n'influent pas sur les résultats.

LA 600 RATIER A MONTLHÉRY

La maison Ratier, jusqu'alors spécialisée dans la construction aéronautique, a repris la fabrication des CEMEC, après disparition de cette dernière firme.

Les nouveaux modèles, se présentant dorénavant sous la marque Ratier, ont subi d'heureuses modifications notamment sur le plan mécanique, et la 600 cm³ que nous avons eu l'occasion d'essayer, atteint des performances en rapport avec les 30 cv à la roue arrière annoncés par le constructeur.

Destinée plus spécialement à la gendarmerie et aux services de police, elle a fait l'objet d'un test sévère sur 10 000 km avant l'épreuve

finale sur l'autodrome. (Nous pouvons parler en connaissance de cause, puisque c'est notre collègue Nebout qui éreinta ladite 600 pendant les 10 000 km.)

Il semble donc que moteur et partie cycle donnent toutes garanties de solidité, et peut-être aurons-nous un jour une grosse cylindrée française de classe, lorsque les suspensions, les freins et le dessin général auront été modernisés.

Par ailleurs, une nouvelle 500 cm³ de cotes carrées est à l'étude, et peut-être fera-t-elle ses premiers pas dans certaines épreuves sportives, ce qui donnera immédiatement la mesure de ses possibilités.

RÉSULTATS

Temps frais, vent nul.

Réglages :

Super AZUR.
Bougies MARCHAL 32/2.
Gicleur : 120.
Aiguille : 2^e cran.

Anneau de vitesse (2 548 m) :

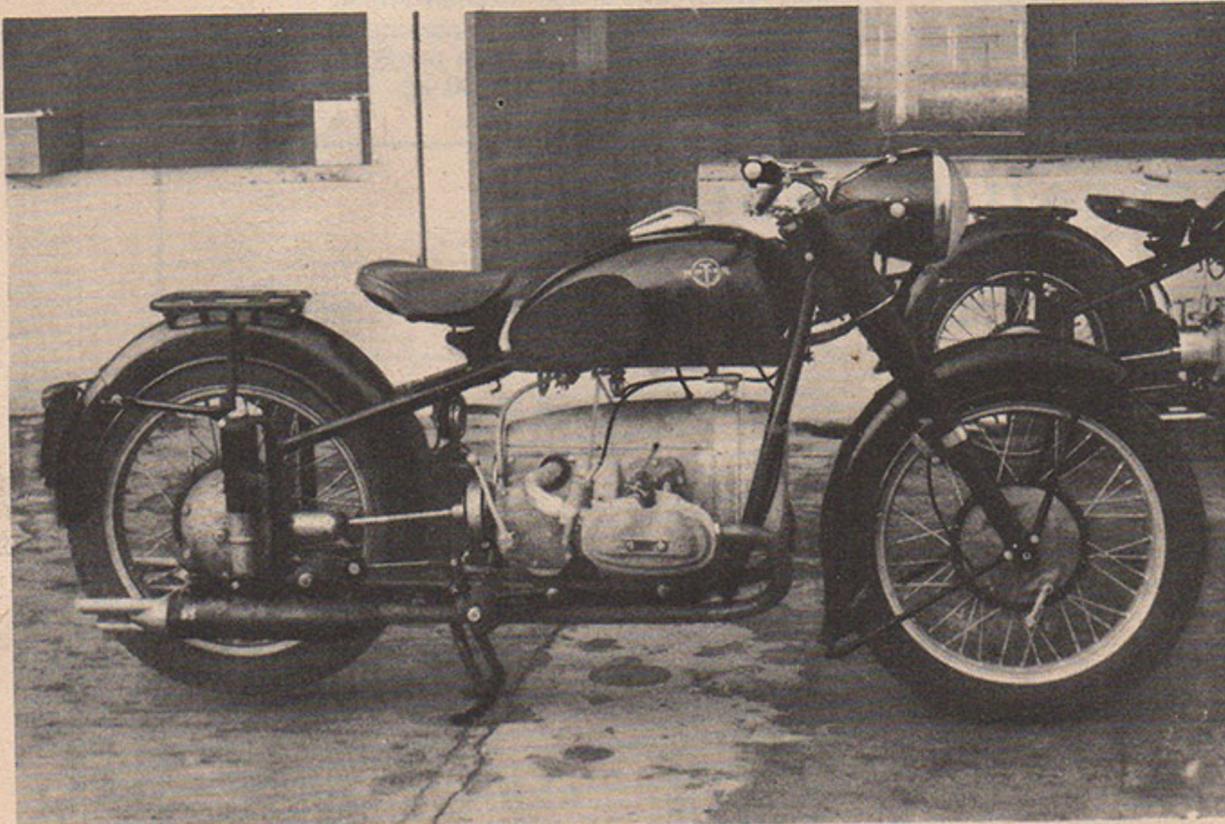
Position touriste : 1 mn 2 s 4/5; moy. : 146,077 km/h.
Position allongée : 57 mn 2/5; moy. : 159,819 km/h.

Routier :

Meilleur tour : 5 mn 11 s; moy. : 106,279 km/h.

Accélérations :

100 m : 6 s 3/5; moy. : 54,540 km/h.
200 m : 11 s; moy. : 65,448 km/h.
300 m : 13 s 4/5; moy. : 78,246 km/h.
400 m : 16 s 1/5; moy. : 88,884 km/h.



CARACTÉRISTIQUES DE LA 600 RATIER

Course/alésage : 73 × 72.
Cylindrée : 594 cm³.
Rapport volumétrique : 7,5.
Puissance (roue AR) : 30 cv,
à 6 100 t/m.
Allumage : dynamo-batterie.
Carburateurs : Bing ϕ 26 mm.
Rapports finals :
1^{re} : 12,8.
2^e : 8,05.
3^e : 6,03.
4^e : 4,61.

LA MACHINE VUE
PAR LE CONSTRUCTEUR :

Motocyclette de tourisme sportif.
Vitesse maximum : non indiquée.
Consommation : non indiquée.
Prix en France : non importée.



★ FILM DE L'ESSAI ROUTIER ★

KARLSRUHE (9 h 35) - KEHL (10 h 50), 81 km : Autoroute jusqu'à Rastatt, ensuite route secondaire plate mais nombreux virages. Route glissante. **Moyenne : 64,8 km/h** (81 km en 1 h 15 mn).

KEHL (11 h 30) - SARREBOURG (12 h 35), 72 km : Arrêt à Kehl pour achat d'une bougie, formalités douanières assez rapides. Passage du col de Saverne : verglas, neige tölée jusqu'à Sarrebourg. **Moyenne : 66,4 km/h** (72 km en 1 h 5 mn).

SARREBOURG (13 h 20) - TOUL (14 h 50), 108 km : Déjeuner à Sarrebourg, ensuite bonne route. Ravitaillement à Toul et changement de bougie (Beru 310). **Moyenne : 72 km/h** (108 km en 1 h 30 mn).

TOUL (15 h 25) - SAINT-DIZIER (16 h 25), 81 km : Bonne route, virages glissants dans le Barois. **Moyenne : 81 km/h** (81 km en 1 h).

SAINT-DIZIER (17 h 05) - PARIS (19 h 55), rue de Crimée, 206 km : Ravitaillement et tasse de café. Très bonne route mais brouillard épais réduisant considérablement l'allure. **Moyenne : 72,6 km/h** (206 km en 2 h 50 mn).

Si le brouillard et le verglas ont considérablement ralenti l'allure sur certains tronçons, il faut quand même admettre que les performances de cette 175 sont intéressantes. Quant à la consommation qui peut sembler élevée, nous rappelons une fois de plus les réglages ultra-riches du carburateur, mais il ne faut néanmoins pas se leurrer sur l'appétit d'un moteur deux temps lorsqu'on l'utilise intensivement.

Cette machine était pilotée comme d'habitude par notre collaborateur P. Niederman dont le poids — en équipement de grand tourisme hivernal — atteint 90 kg.

TABLEAU DE ROUTE

ITINÉRAIRE	KM-COMPTEUR	CARBURANT	CONSOMMATION	HORAIRE	TEMPS	MOYENNE
KARLSRUHE KEHL.....	1 898 } 1 979 } 81 km	plein : 16 l	10 l	9 h 35 10 h 50	1 h 15 mn	64,8 km/h sur 81 km
KEHL..... SARREBOURG ..	1 979 } 2 051 } 72 km			11 h 30 12 h 35	1 h 5 mn	66,4 km/h sur 72 km
SARREBOURG .. TOUL.....	2 051 } 2 159 } 108 km	plein : + 10 l	10 l	13 h 20 14 h 50	1 h 30 mn	72 km/h sur 108 km
TOUL..... SAINT-DIZIER ...	2 159 } 2 240 } 81 km	plein : + 10 l		15 h 25 16 h 25	1 heure	81 km/h sur 81 km
SAINT-DIZIER ... PARIS	2 240 } 2 446 } 206 km	plein : + 12 l	12 l	17 h 05 19 h 55	2 h 50 mn	72,6 km/h sur 206 km
TOTAL	548 km		32 l		10 h 20 mn	

Moyenne générale
(arrêts non déduits) :
52,980 km/h.

Consommation moyenne :
5,81 l aux 100 km.

MAÏCO S. S.

Ce n'est pas notre premier contact avec la dynamique firme de Pfäffingen : nos lecteurs se souviennent sans doute des essais que nous avons effectués avec la Taifun 400 cm³, machine intéressante s'il en fut, et la 250 cm³ Blizzard.

Le modèle qui nous occupe aujourd'hui a d'ailleurs un air de famille indiscutable avec cette dernière. En effet, la partie cycle des deux machines est absolument identique ainsi d'ailleurs que le bas du moteur. Seuls le cylindre et la culasse diffèrent. Rappelons que nous avons déjà présenté la 175 cm³ à nos lecteurs lors de son apparition dans les différents trial et moto-cross en Allemagne.

Bien sûr, avec les restrictions actuelles, il n'est pas question d'importer cette 175 cm³ en France, mais nous avons quand même tenu à faire cet essai, car après tout, il n'est pas courant de trouver des 175 cm³ développant 15 ch !

Par ailleurs, il nous faut une fois de plus souligner que le succès commercial de la marque de Souabe est uniquement dû à sa participation active au sport motocycliste (Trial et Cross). Nous connaissons bon nombre de constructeurs qui devraient s'inspirer de cet exemple.

● CARACTÉRISTIQUES ●

PARTIE CYCLE :

Cadre : tubulaire simple berceau.
Suspension arrière : oscillante, avec amortisseurs hydrauliques.
Suspension avant : oscillante, avec amortisseurs hydrauliques.
Jantes : 18 pouces.
Freins : centraux en alliage léger 160 mm, largeur de garniture : 30 mm.
Moyeux : AV et AR à broche.
Pneu AV : 3,00 — 18; AR : 3,25 — 18.
Réservoir : 16 l, réserve : 2,5 l.
Équipement : selle biplace, repose-pieds pour passager, béquille centrale, coffres latéraux pour outillage, caisson central, poignées de levage pour mise sur béquille, indicateur de rapport de boîte sur compteur.
Présentation : email noir, panneaux de réservoir chromés, écusson plastique en relief.
Installation électrique : batterie 6 V - 6 Ah, lampes de phare Bilux 35/35 W; feu AR 6 V - 1,5 W.

● GROUPE MOTEUR - TRANSMISSION :

Monocylindre deux temps, balayage Schnürle.
Alésage-course : 61 × 59,5 mm.
Rapport volumétrique : 8,9 : 1.
Cylindrée : 175 cm³.
Puissance constante : 15 cv à 6 000 t/m.
Carburateur : Bing 26 mm, avec starter et filtre humide. Gicleur : 120. Aiguille : 3^e cran.
Allumage : dynamo Noris LBZ 6 V, 45/60 W, batterie 6 V, 6 AH, bobine H.T., rupteur. Avance : maxi 3,2 mm avant P.M.H.
Bougie : indice thermique 310.
Transmission primaire : chaîne en bain d'huile; rapport : 2,44 (16 × 39).
Embrayage : disques multiples dans l'huile.
Boîte de vitesse : 4 rapports 1^{re} : 3,3; 2^e 1,9; 3^e : 1,34; 4^e : 1.
Transmission secondaire : chaîne sous carter étanche. Rapport : 2,88 (16 × 46).
Rapports de démultiplication finale : 1^{re} : 32,3; 2^e : 13,4; 3^e 9,4; 4^e : 7,03.
Graissage : moteur, par mélange huile SAE 40/50 essence à 4 %; pendant rodage : 5 %. Boîte de vitesses : 1 l de SAE 40/50 en été, SAE 20/30 en hiver.
Poids en ordre de marche : 123 kg.
Pression de gonflage :
Solo : AV, 1,4 kg; AR, 1,8 kg;
Duo : AV, 1,6 kg; AR, 2 kg.

● RÉSULTATS D'ESSAI ●

Temps frais et ensoleillé, vent : 2 à 3 m/s.	Circuit routier (9 181 m) : Meilleur tour : 5' 57" 2/5; moyenne : 92,481 km/h.
Réglages : gicleur 130, aiguille 3 ^e cran, bougie Marchal 33 R.R. et Beru 310, Super Azur + 6 % huile S.A.E. 30/40.	Accélération : 100 m : 7" 4/5; moy. : 40,080 km/h. I, II, III. 200 m : 12" 2/5; moy. 58,050 km/h. I, II, III, IV. 300 m : 17"; moy. : 63,522 km/h. I, II, III, IV.
Anneau de vitesse (2 548 m) : 1 tour lancé, position allongée : 1' 19" 1/5; moyenne : 115,829 km/h. 1 tour lancé, position touriste : 1' 24" 1/5; moyenne : 108,950 km/h;	Freinage : de 50 km/h compteur à l'arrêt complet, sol sec : 10,50 m.

● CONCLUSIONS D'ESSAI ●

AVANTAGES

- Performances élevées.
- Bonne tenue de route (en conduite normale).
- Robustesse exceptionnelle.
- Étanchéité du bloc excellente.
- Grande routière de classe.

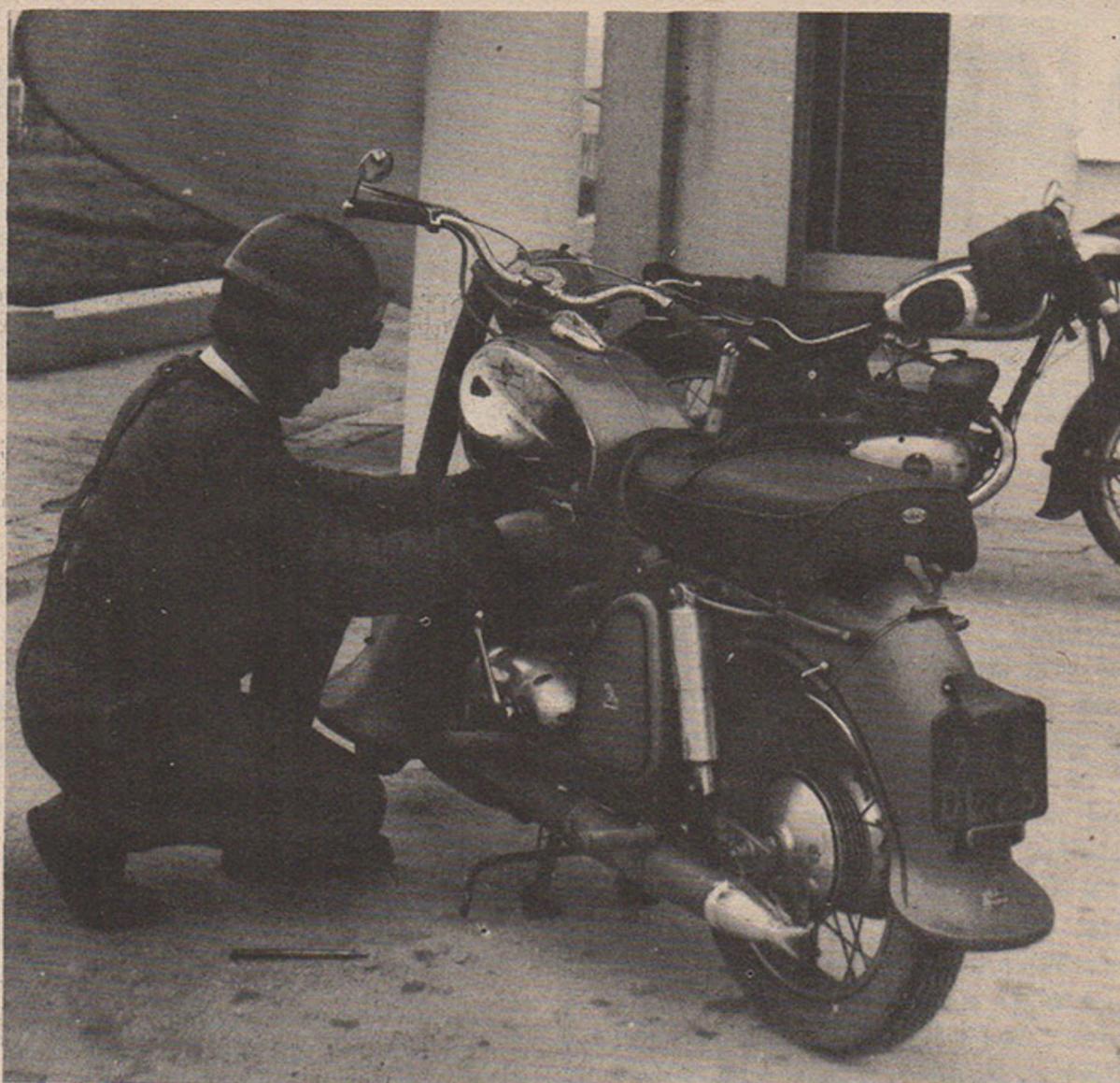
INCONVENIENTS

- Sonorités métalliques à bas régime.
- Sélecteur peu agréable.
- Suspension avant trop dure.
- Freinage insuffisant (en conduite sport).

LA 350 PEUGEOT

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

Motocyclette de tourisme
Puissance : 16 cv
Vitesse : 128 km/h
Prix : 280.000 fr + taxes



CONCLUSION

POUR

- Performances intéressantes.
- Bonne tenue de route.
- Freins efficaces.
- Bonne étanchéité générale.

CONTRE

- Manque de souplesse.
- Bruits de suspension.
- Résonances et vibration à certains régimes.
- Graissage de boîte à surveiller.

RESULTATS D'ESSAIS

Conditions d'essais.

Temps : froid - vent nul - Réglages : gicleurs 132 et 128 - Bougies Marchal 34/S - Super Shell - Huile Diesel : 8 %.

Anneau de vitesse : 2 548 m.

Pignon de 16 dents, jet : 132.

Position normale : 1 mn 19 s : 116,112 km/h.

Position effacée : 1 mn 14 s 3/5 : 122,971 km/h.

Pignon de 17 dents, jet : 132.

Position effacée : 1 mn 13 s : 125,666 km/h.

Pignon de 17 dents, jet : 128.

Position normale : 1 mn 17 s : 119,130 km/h.

Position effacée : 1 mn 11 s 2/5 : 128,482 km/h.

Circuit routier : 9 181 m.

Meilleur tour : 5 mn 35 s 3/5 : 98,489 km/h.

Accélérations :

100 m : 7 s 4/5 : 46,152 km/h.

200 m : 11 s 4/5 : 61,002 km/h.

300 m : 15 s 2/5 : 70,128 km/h.

400 m : 18 s 2/5 : 78,246 km/h.

Freinage : action sur les deux freins à 50 km/h : 9,50 m.

Partie cycle.

Cadre simple berceau.

Suspension arrière oscillante hydraulique.

Fourche télescopique hydraulique.

Freins centraux : ϕ 170 mm.

Réservoir : 15 l.

Pneus :

AV : 3,25 - 16.

AR : 3,50 - 16.

Poids : 140 kg.

Groupe moteur-transmission.

Bicylindre deux temps à 180°.

Course/alésage : 60 x 60.

Rapport volumétrique : 7,8 à 1.

Puissance : 16 CV (roue AR).

Carburateur : Gurtner ϕ 24 mm ; gicleur 128/132.

Allumage : dynamo-batterie.

Avance : 3,5 mm.

Graissage :

8 % rodage. SAE 30/40.

7 % normal. SAE 30/40.

Carter de boîte : 0,625 l.

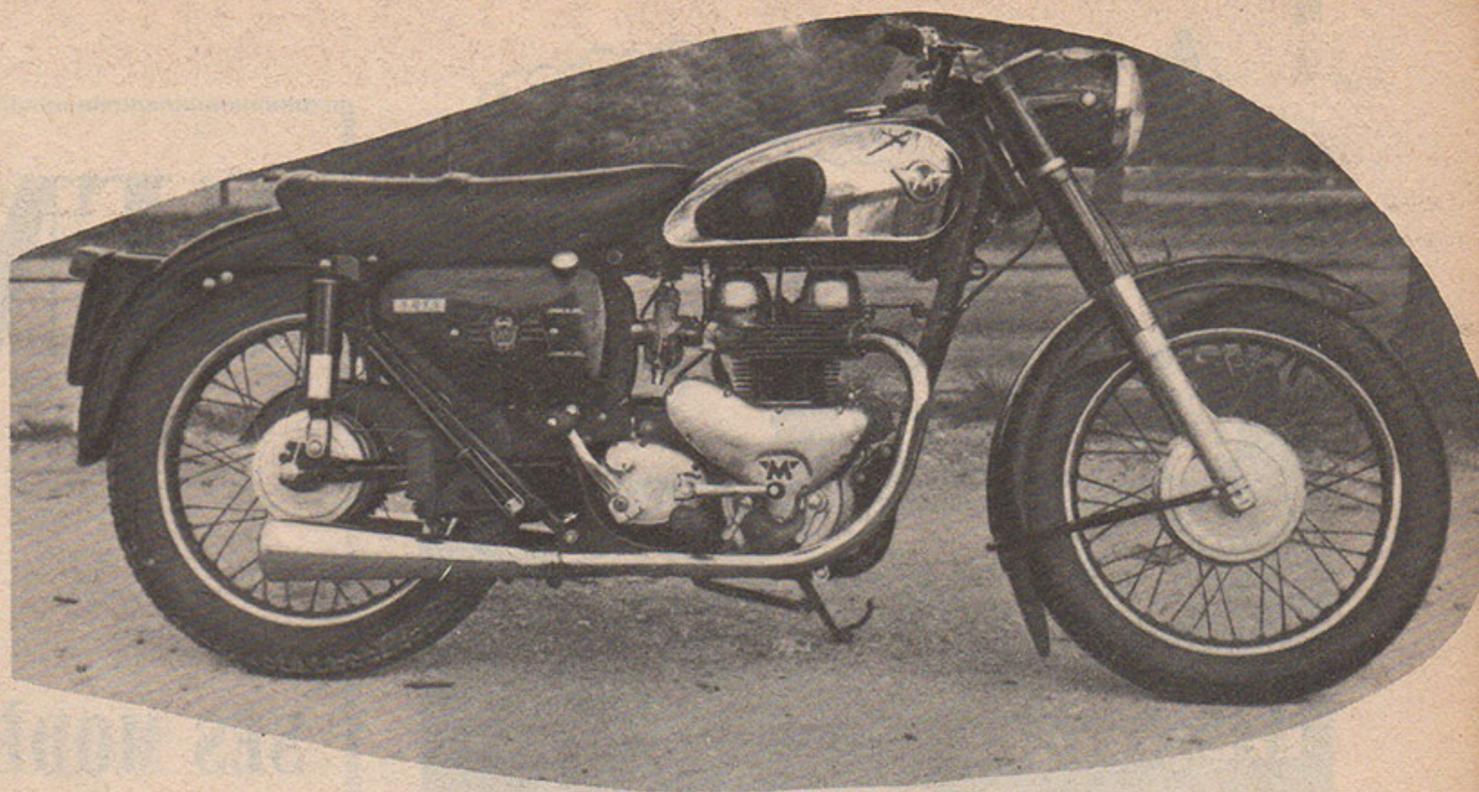
Embrayage : disques multiples dans l'huile.

Transmission primaire : chaîne.

DESCRIPTION TECHNIQUE

★
↑
**LA MACHINE VUE
PAR LE CONSTRUCTEUR**

**Machine de tourisme
Vitesse : 150 km/h**
↓
★



600 MATCHLESS

ESSAI

Nos essais sur l'anneau ont été faits par un beau temps chaud avec un vent moyen de 3 m/s. Par prudence, la machine n'ayant pas 5 000 km, les premiers tours furent effectués avec un gicleur de 290, ce qui, en position normale, nous donne 1 mn 3 s 3/5, moyenne 144,210 km/h. La position effacée permet une amélioration qui fait ressortir le temps à 1 mn 0 s 2/5, soit 151,851 km/h. Avec le jet normal de 280, nous obtenons : 1 mn 3 s et 1 mn 1/5 avec les moyennes respectives de 145,613 km et 152,386 km/h. La différence de 6,773 km entre les deux derniers chiffres explique la souplesse d'utilisation. Avec une telle démultiplication, la machine est avantagée en duo avec des bagages. Par contre un pignon de 23 dents permettrait aux amateurs de vitesse pure d'améliorer le temps maxi au détriment de la souplesse.

Le temps réalisé sur le circuit routier de 9,181 km est très honorable : 5 mn 17 s, moyenne 104,267 km/h. Les freins sont efficaces et évacuent rapidement la chaleur. La tenue de route est suffisante pour les allures atteintes et la maniabilité s'avère excellente en toutes circonstances. Voici les chiffres obtenus dans les accélérations : pour les 100 m, nous passons les trois premières vitesses et réalisons 7 s, soit une moyenne de 51,429 km/h. Aux 200 m les quatre vitesses sont passées en 11 s, moyenne 65,454 km/h. Les 300 m nous donnent 74,988 km/h pour le temps de 14 s 2/5 et les 400 m sont terminés avec 17 s 1/5, soit une moyenne de 83,718 km/h.

En utilisant les deux freins à 50 km/h, l'arrêt sur la base spéciale s'est effectué en 11 m.

CONCLUSION

La 600 Matchless nous paraît spécialement adaptée à une clientèle de randonneurs ; elle plaira par sa présentation et sa finition. Le confort, le silence et la maniabilité, représentent ses atouts maîtres, sans oublier la souplesse de son moteur.

Nous lui reprocherons principalement des vibrations à certains régimes, et un léger manque de rigidité dans les courbes prises à grande allure.

Il est bon de noter que ces machines sont prévues pour durer et que le rodage demande du temps et de la patience, moyennant quoi les moteurs fourniront à leurs utilisateurs de longs et loyaux services.

Nous essayerons prochainement le modèle sport, ainsi que la nouvelle 250 cm³.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Partie cycle.

Cadre simple berceau fermé.

Suspension arrière oscillante avec éléments Girling réglables.

Fourche « Télédraulic » hydraulique à double effet.

Réservoir essence : 17 l.

Réservoir huile : 2,5 l.

Pneus : 32,5 — 19 AV et AR.

Freins : ϕ 180 mm.

Moyeux : à broche.

Équipement électrique : phare, feux rouge et stop, avertisseur ; batterie 6 V ; 12 Ah, régulateur ; dynamo Lucas E3.N.

Équipement général : selle biplace, béquilles centrale et latérale, repose-pieds arrière.

Groupe moteur-transmission.

Bicylindre à soupapes en tête.

Course/alésage : 72,8 × 72.

Rapport volumétrique : 7,4 à 1.

Puissance au vilebrequin : 34 cv à 6 700 t/m.

Diagramme de distribution.

Ouverture admission : 24° avant p.m. haut.

Fermeture admission : 65° après p.m. bas.

Ouverture échappement : 63° avant p.m. bas.

Fermeture échappement : 25° après p.m. haut.

Allumage : magnéto Lucas K2F, avance variable.

Point maximum 39,5° avant le point mort haut.

Bougies : KLG-FE80.

Carburateur Amal (monobloc), gicleur 280, aiguille au milieu.

Embrayage : disques multiples à sec.

Boîte de vitesses : 4 rapports : 2,67, 1,77, 1,35, 1 à 1.

Démultiplication finale : 1^{re} : 13,4 ; 2^e : 8,9 ; 3^e : 6,8 ; 4^e : 5,0 à 1.

Lubrification : sous pression, par pompe double à engrenages.

Poids à vide : 179 kg.

Vitesse maxi (Constructeur) : 150 km/h.

Préconisations : huile SAE 50, l'été pour le moteur SAE 30 l'hiver. Pour la boîte : huile SAE 50. Pour la fourche SAE 20.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

NOVI

PANTIN SEINE

8 à 20
RUE DES VIGNES
VIL. 96-30

SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO : STAND 194

GENO

EST HEUREUX
DE
VOUS PRÉSENTER
AU SALON
PORTE DE VERSAILLES
STAND n° 103

SES MODÈLES DE CASQUES

dont les essais de réception ont été conformes au cahier des charges de

l' U. T. A. C.

(UNION TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE, DU MOTOCYCLE ET DU CYCLE)

Ets GUENEAU GENO - 6, Fg Saint-Honoré - Paris 8° - ANJ. 12-38

DES CONSEILS PRATIQUES

DES EXEMPLES

DES CHASSES VÉCUES...

REVUE NATIONALE DE LA CHASSE

100 F

EN VENTE PARTOUT

COMMANDEZ

VOS RELIURES
" MOTOCYCLES "

Elles vous permettront de conserver intacte votre collection de " MOTOCYCLES "

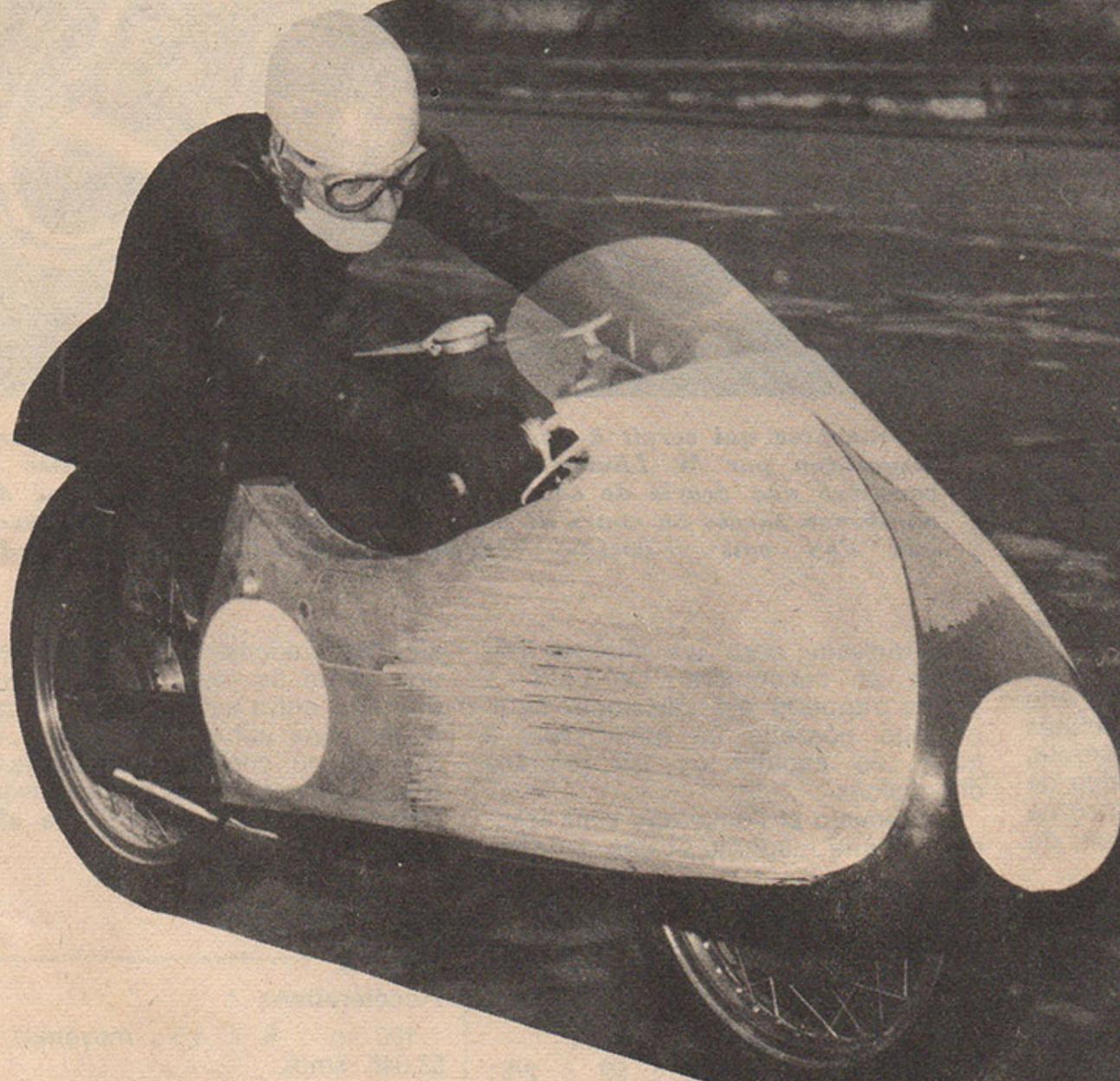
PRIX :
 Au bureau..... 380 fr.
 Envoi franco.... 450 fr.
 Envoi recomman- dé 500 fr.
 à verser au C.C. du journal : Paris 2834-83 ou contre mandat.

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

ET LES MACHINES DE COMPÉTITION ?



CONTRAIREMENT à ce que le cliché qui figure ci-dessus pourrait laisser supposer, nous n'allons pas vous présenter un essai de la 4 cylindres Gilera, car en raison du retrait de la compétition de la firme italienne, les fameuses « quatre » ont vécu.

Rappelons néanmoins que notre rédacteur en chef André Nebout a été le seul journaliste de la presse spécialisée française, qui ait essayé cette splendide machine. Nous avons d'ailleurs présenté ce court essai dans notre numéro de Salon de 1955.



Si l'on excepte les quelques usines qui continuent à figurer officiellement dans

l'arène sportive ou qui y figurent indirectement en commercialisant des machines de course à l'usage des privés, la production de machines de compétition reste très limitée. En France, la situation est encore aggravée du fait que l'absence de machines de course de construction française oblige les coureurs à se tourner vers la production étrangère ce qui pose de nombreux problèmes.

Cette situation a amené de nombreux coureurs à se tourner vers la formule « Sport » ou encore à transformer des machines de série ou de sport en machines de course.



Il nous a semblé intéressant d'effectuer l'essai de quelques-unes des machines qui se sont illustrées aux mains de nos pilotes nationaux au cours de cette saison. Ce petit tour d'horizon permettra aux lecteurs de se faire une idée plus précise de ce que l'on peut attendre de la transformation et de la préparation d'une machine du commerce en machine de compétition.

TRIUMPH T. 100

DESCRIPTION

Ces machines sont des Tiger 100 du type R. Ce modèle spécialement étudié pour l'exportation aux Etats-Unis est monté avec une partie cycle de Trophy. La fourche est dépourvue de son capotage habituel et les parties coulissantes sont protégées par des caches élastiques en caoutchouc. Les amortisseurs sont à trois positions. Le cadre est boulonné en plusieurs endroits. Il est constitué par une pièce principale qui comporte des éléments matricés, notamment pour le tube de direction où le raccord groupe les deux tubes formant l'épine dorsale du cadre, ainsi que le tube qui vient se boulonner sur l'arrière du châssis servant de berceau moteur et de support d'amortisseur de suspension. La jonction des tubes passant sous le réservoir s'effectue dans une autre pièce matricée qui donne asile au tube arrière vertical, destiné à supporter l'axe du bras oscillant, toujours par l'intermédiaire de raccords matricés. Cette solution apporte certaines facilités de montage, beaucoup de légèreté, mais présente un certain manque de rigidité, surtout en ce qui concerne la fixation de l'axe d'oscillation du bras postérieur.

La fourche avant très souple, a son débattement corrigé efficacement par des amortisseurs hydrauliques.

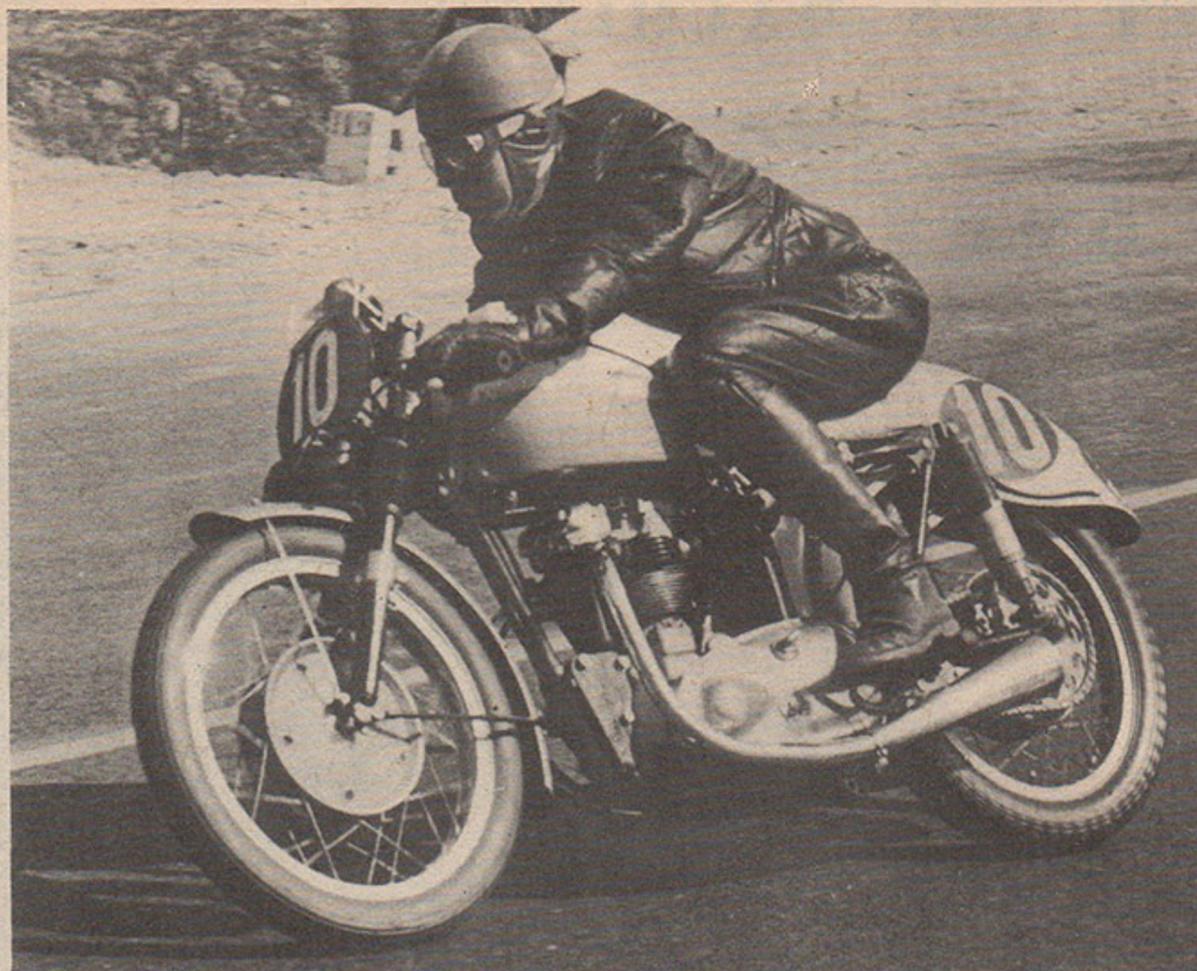
Les moyeux d'origine avaient été remplacés par des freins italiens de marque Oldani pour l'avant et Salvai à l'arrière. Ces tambours à freins centraux de 200 mm de diamètre, sont coulés en alliage léger et pourvus de systèmes d'aération.

Les repose-pieds sont reculés et permettent avec l'aide du guidon surbaissé, une très bonne position sport. La commande des vitesses est inversée du fait du retournement du levier de sélecteur, ce qui rend la manœuvre analogue à celle des autres machines anglaises.

Les mégaphones ont reçu des contre-cônes pour obtenir un silence relatif.

Le moteur, un Tiger 100, est à l'origine équipé de deux carburateurs Grand Prix de 25,4 mm de passage, mais pour faciliter les réglages M. Lhuissier avait jugé bon de monter des carburateurs Amal ordinaires de même passage.

Le carter primaire est constitué par deux pièces en alu, il comporte



La machine qui servit à nos essais fut aimablement mise à notre disposition par M. Lhuissier, motoriste à Nice. M. Lhuissier a constitué une écurie de course « Les Touristes » qui a glané de nombreux succès au cours de cette saison avec Maubert, Tomesani que l'on voit ci-dessus, Ciffreo, Latrille - Seigneur, Foccardi.

un graissage pour les chaînes primaire et secondaire. La boîte à quatre rapports est classique, l'embrayage possède un amortisseur à blocs de caoutchouc de grandes dimensions.

L'allumage et l'éclairage sont assurés par une magnéto et une dynamo.

sibilités d'accélération suffisantes et une tenue de route de bon aloi; le freinage entre autres est impeccable, malgré une utilisation intensive, nous n'avons pu constater aucun fading. Nous souhaitons pouvoir trouver en France des freins d'une telle efficacité.

RÉSULTATS

Temps : beau ; vent : 4 à 6 m/s.

Piste de vitesse : 2 548 m.

Position normale : 59 s 2/5 ;
moyenne : 154,438 km/h.

Position couchée : 54 s 4/5 ;
moyenne : 167,402 km/h.

Circuit routier : 9 181 m.

Meilleur tour : 5 mn 3 s 3/5 ;
moyenne : 108,870 km/h.

Accélérations :

100 m : 6 s 4/5 ; moyenne :
53,046 km/h.

200 m : 9 s 3/5 ; moyenne :
78,750 km/h.

300 m : 12 s 4/5 ; moyenne :
84,366 km/h.

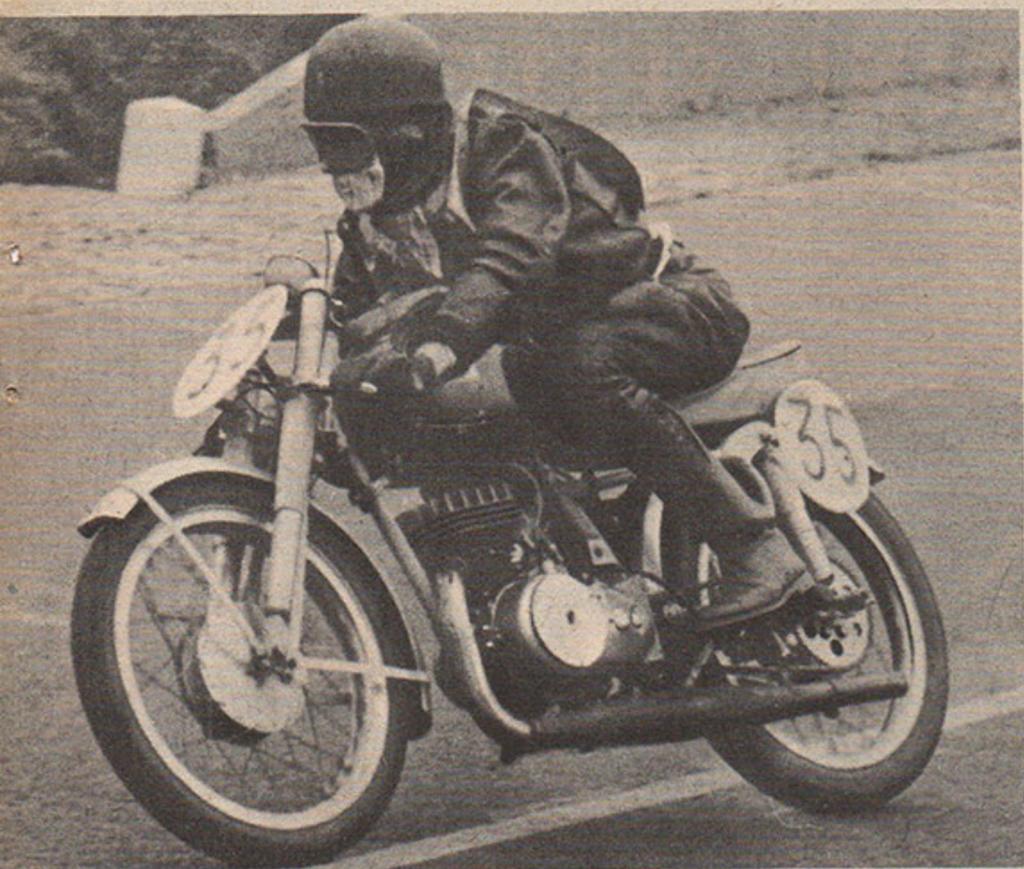
400 m : 15 s ; moyenne :
95,976 km/h.

ESSAI

Sur le routier, notre meilleur tour est effectué en 5 mn 3 s 4/5 qui représentent une moyenne de 108,870 km/h. Victime des ratés et d'une circulation intense du côté des militaires, la moyenne n'est pas tout à fait en rapport avec les possibilités de la machine. Néanmoins il faut convenir que pour faire 109 de moyenne sur le difficile circuit des 9,500 km, une machine doit posséder des pos-

CONCLUSION

La Triumph est une machine remarquablement finie, elle compte certainement parmi les plus robustes et les plus rapides. Sa maniabilité s'avère excellente ce qui la rend redoutable en petits circuits. Nous aimerions trouver une partie cycle un peu plus rigide, cependant, telle qu'elle est livrée, la Tiger donne amplement satisfaction aux amateurs de machines rapides.



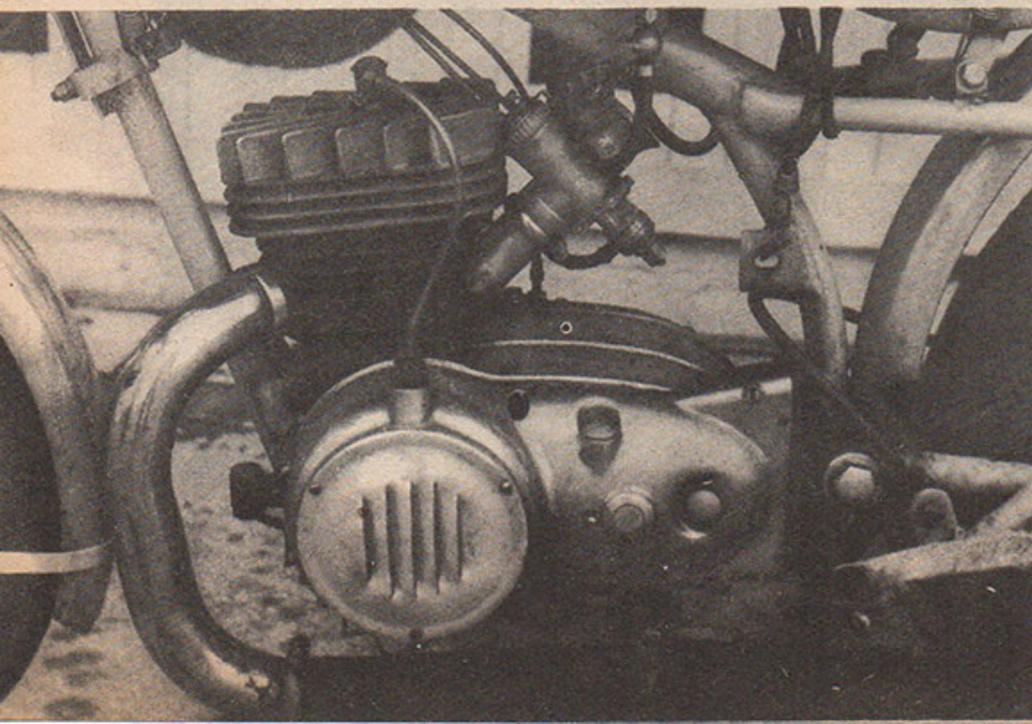
Cette machine, propriété de Descoureaux, agent Gnome et Rhône de Provins, est une réalisation de l'usine, et diffère de celles qui participèrent au Bol d'or 1956, par l'adoption d'un cadre à suspension arrière oscillante, équipée d'amortisseurs hydrauliques Jurish.

Elle conserve la fourche de série, avec un guidon à bracelets monté directement sur les haubans. Les roues comportent des jantes en dural et des freins centraux Saperli en alliage léger.

Le réservoir volumineux repose sur des blocs de caoutchouc, et un jeu de sandows le maintient en place. Les repose-pieds ont été reculés pour permettre une bonne position à plat, ce qui a nécessité une commande de sélecteur par tringlerie et un câble pour actionner le frein arrière, à partir d'une pédale d'ailleurs assez mal disposée.

L'adoption d'une suspension oscillante a notablement amélioré la tenue de route, et pour nous qui avons piloté une 175 identique mais équipée d'un carénage au Bol 1956 l'entêtement de la marque à conserver des coulisseaux sur les 175 de série nous a toujours déconcerté.

Le moteur dérive du modèle usuel, mais en diffère par l'adoption d'une boîte course, avec une première à 50 %, le montage d'une chaîne primaire type « racing » Brampton ou Renold, l'augmentation du rapport volumétrique porté à 9, une admission agrandie avec carburateur Del Lorto de 30 mm de diamètre, une modification sensible du diagramme de distribution (notamment la durée d'ouverture d'admission) et l'adoption d'un système d'échappement à pulsation.



Le volant magnétique inversé A.B.G., est celui de série, seul le condensateur est monté à l'extérieur, pour des raisons d'accessibilité et de refroidissement.

La puissance maximum atteint 15 cv à 6 800 t/m, la constante s'établissant à 14,6 cv vers 6 400 t/m. Notons que le régime minimum d'utilisation se situe à 4 500 t/m environ; la faible puissance disponible à bas régime influe sur les possibilités d'accélération, et le montage d'un 18 dents en sortie de boîte par Descoureaux n'arrangera pas les choses. A notre avis, un 17 dents (braquet adopté pour le Bol 1956, la « carénée » tirant 19), permet une vitesse maximum identique, avec l'avantage d'accélération plus nerveuses, sans oublier une quatrième plus accrocheuse.

On a trop souvent tendance à considérer la vitesse maximum, comme directement proportionnelle à la dimension du pignon de sortie, ce qui pratiquement peut s'avérer désavantageux, même si le moteur atteint son régime d'utilisation; le facteur prépondérant est en effet le temps nécessaire pour atteindre cette vitesse maxi et mieux vaut accepter un léger sursrégime, ce qui n'est pas un handicap pour un deux-temps, mais par contre permet de conserver la pleine puissance en cas de déclivité sensible, rafale de vent, etc.

Notre essai eut lieu par un temps pluvieux, qui nous interdit l'utilisation satisfaisante du circuit routier, par trop glissant en certains endroits. Le vent atteignait 4 à 5 m/s, avec des rafales plus accusées. Avec un réglage légèrement riche (jet de 145), le meilleur tour se solda par une moyenne de 1 mn 9 s 1/5, soit 132,567 km/h. En serrant la carburation, un léger gain était possible, mais la faiblesse du piston de série équipant cette mécanique ne nous incita pas à tenter l'expérience.

Soit dit en passant, un piston mieux étudié au point de vue résistance, permettrait de porter le rapport volumétrique à 10 ou 10,5 à 1.

Quelles sont les possibilités de cette 175 en compétition? Bien qu'elle n'atteigne pas la puissance des 175 simple ou double-arbre italien, elle peut se défendre honorablement à l'échelon « national », surtout maintenant que la suppression du carénage diminue notablement la supériorité de certaines réalisations d'usine. Le palmarès 1957 de Descoureaux est d'ailleurs éloquent : 4^e à la Côte Lapize, ex aequo avec Bouin; 7^e aux Deux Heures (1^{re} machine française non carénée); 1^{re} en catégorie 175 série au Bol d'or; 3^e à Provins; 1^{re} à Charleville en catégorie sport.



Temps pluvieux, vent 4/5 m/s.

Réglages : gicleur 145.

Bougie Marchal 31 HRR.

Super-Azur.

Anneau de vitesse (2 548 m) :

Meilleur tour : 1 mn 9 s 1/5; moy. 132,587 km/h.

Accélérations :

100 m en 8 s 4/5; moy. : 40,896 km/h.

200 m en 12 s; moy. : 55,368 km/h.

300 m en 16 s 2/5; moy. : 65,844 km/h.

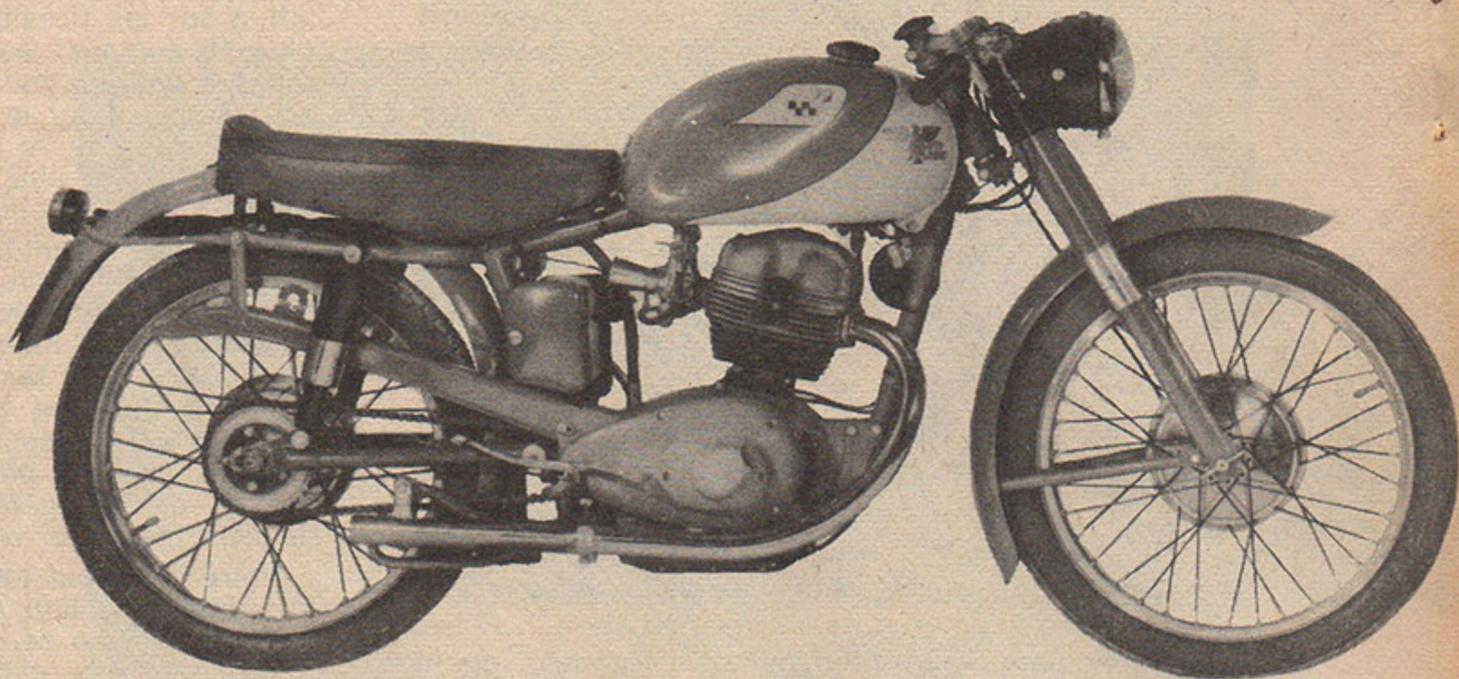
400 m en 19 s 1/5; moy. : 75,988 km/h.



LA 175 CM³ MORINI SETTEBELLO

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

- Machine de sport ou de tourisme rapide.
- Vitesse : 139 km/h.
- Prix : 350.000 fr.



A PRÈS la belle performance de cette machine au Bold'Or nous avons pensé qu'un essai s'imposait. Grâce à l'amabilité de l'importateur, M. Couturier, nous avons pu tester la Settebello suivant nos normes habituelles.

Produites en petites séries, les Morini sont, parmi les machines italiennes, celles qui représentent avantagement les productions locales. Bénéficiant d'une très bonne présentation, ces machines plaisent par leur ligne agréable et leurs performances. Spécialisé dans les machines de petite cylindrée, M. Morini fabrique une gamme de véhicules parmi lesquels le Settebello s'avère le plus rapide indépendamment des machines spéciales de course.



ESSAI

Le Morini Settebello est, selon les bonnes traditions italiennes, présenté émaillé rouge avec un panneau décoratif de couleur blanche au réservoir. La machine étant essentiellement prévue pour un usage sportif, la position se trouve très étudiée. Le guidon est tronçonné en deux parties, qu'il est loisible de positionner au goût du pilote, de façon plus ou moins surbaissée. Sur le réservoir existent des brides destinées à recevoir les caoutchoucs maintenant la plaque de mousse servant de mentonnière. Les repose-pieds haut placés et assez en arrière permettent une très bonne assiette. Le kick repliable ne gêne aucunement la position des jambes. Les repose-pieds arrière assurent une parfaite attitude pour le plat ventre.

RESULTATS D'ESSAIS

TEMPS CHAUD : vent nul ;

REGLAGES : gicleur 112 - bougie Marchal RR 32 - huile Castrol R - carburant Super Azur.

ANNEAU DE VITESSE (2.548 m) :

Meilleur tour lancé :

Position normale : 1 mn 12 s, moyenne : 127,412 km/h.

Position allongée : 1 mn 05 s, moyenne : 141,133 km/h.

CIRCUIT ROUTIER (9.181 m) :

Meilleur tour lancé : 5 mn 19 s 3/5 - moyenne : 103,419 km/h.

ACCELERATIONS :

100 m : 7 s 4/5, 46,152 km/h (1-2).

200 m : 11 s 3/5, 62,064 km/h (1-2-3).

300 m : 14 s 4/5, 72,972 km/h (1-2-3).

400 m : 17 s 4/5, 80,892 km/h (1-2-3-4).

500 m : 21 s 1/5, 84,906 km/h (1-2-3-4).

L'intérêt de ces performances réside également dans le fait que cette machine a terminé toutes les épreuves auxquelles elle a pris part, ce qui, nous semble-t-il, représente un sérieux gage de robustesse. Après les 2 400 km du Bol d'Or, le tortueux circuit de Chartres vint ajouter aux fatigues de la Settebello que nous avons pris telle pour effectuer les essais. Grée en course, la Morini comportait l'équipement minimum : garde-boue réduits, suppression de la parabole du phare, échappement libre, etc., le rapport d'origine : 18 × 39 avait été monté.

La machine part au kick avec très peu de gaz à la poignée tournante. Toutes les commandes sont extrêmement douces. Le sélecteur se manœuvre dans le sens inverse de celui qui se pratique sur les machines françaises : c'est-à-dire première en avant et tout à l'arrière.

Malgré leurs dimensions normales, les freins sont particulièrement efficaces. A l'arrière il est bon de doser la pression du pied si l'on ne veut pas bloquer la roue, d'autant plus que le rétrogradage s'ajoute au travail du frein. Grâce au refroidissement prévu d'origine, le frein avant est constant dans ses possibilités.

La tenue de route reste pour nous une source d'étonnement. De tout temps on a vanté les mérites des cadres en berceau et en double berceau, pourtant le Settebello avec son châssis interrompu est véritablement l'exception qui confirme la règle. Il est certain que la qualité des suspensions influe beaucoup sur la tenue de route, mais nous devons convenir que nous n'avons ressenti aucun flottement, ni en courbe, ni en ligne droite et sur les revêtements les plus divers. Cette absence de réaction, due à une bonne épure de direction, donne une grande confiance au pilote, la machine va exactement où l'on veut la faire passer.

Nous n'avons pas pu obtenir la courbe de puissance, mais à l'usage il n'existe pas de trou dans la montée de régime ; cependant c'est vers 6 800 tr/mn que la « cavalerie » se déchaîne et le compte-tours dépasserait facilement les 9 000 tr/mn sur les intermédiaires.

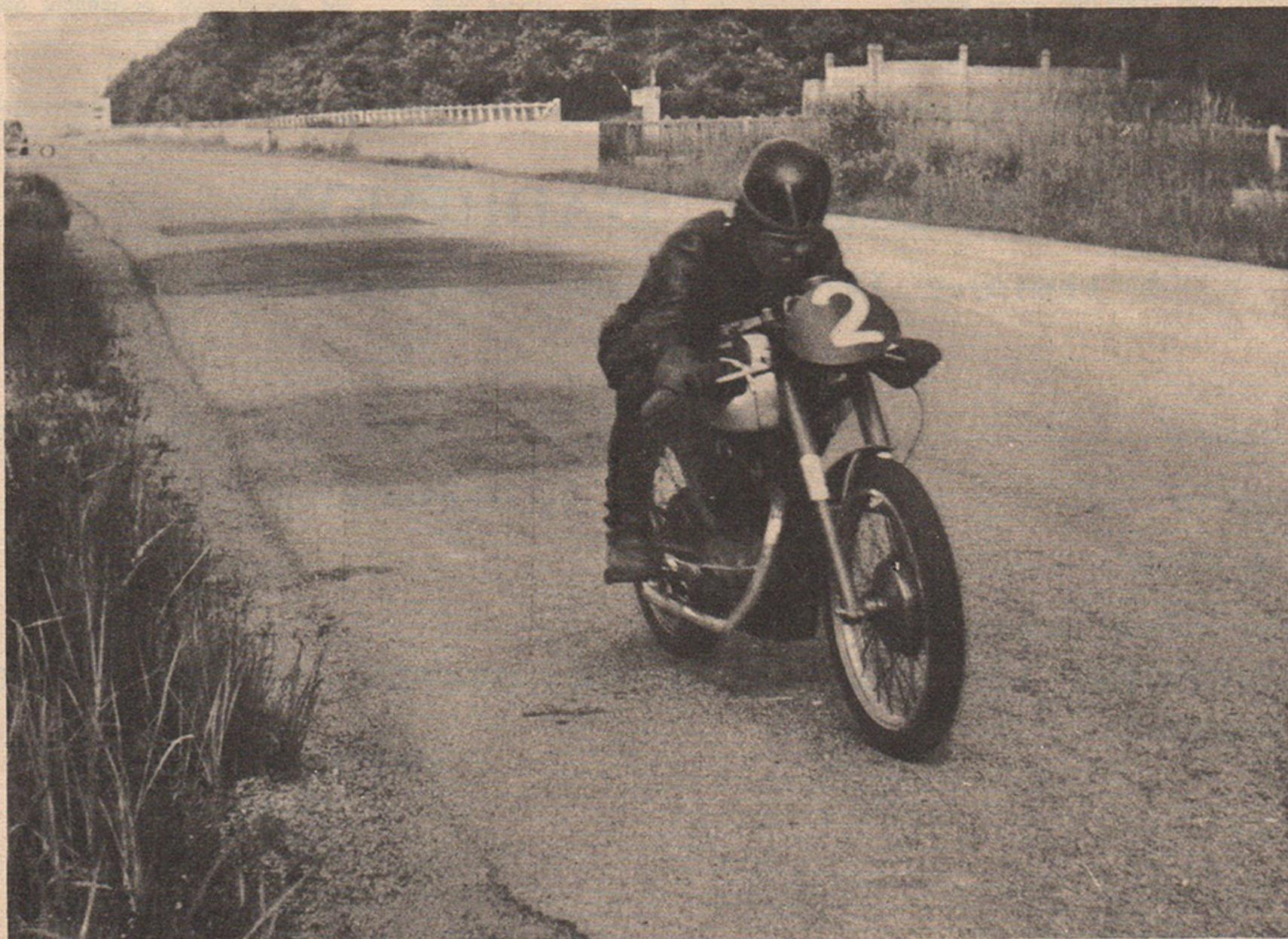
CONCLUSION

La 175 cm³ Morini destinée aux sportifs, est une machine brillante extrêmement agréable à l'emploi. Particulièrement réussie, nous n'avons eu qu'à nous louer de sa tenue de route, son freinage et ses performances. Malgré ses possibilités le Settebello reste un engin confortable et relativement peu fragile. L'usinage est précis mais exempt de figelage, l'amateur pourra donc grâce à un fin polissage extirper le dernier cheval en évitant d'entreprendre des modifications hasardeuses, qui, à l'usage, s'avèrent peu susceptibles d'apporter une quelconque amélioration de rendement.



Le véhicule qui servit à nos essais possède un beau palmarès cette saison aux mains de Jean-Alain Couturier.

Côte Lapize	: 1 ^{er} catégorie Sport 175 cm ³ .
2 heures	: 1 ^{er} toutes catégories 175 cm ³ .
Trophée	: 1 ^{er} sport 175 cm ³ .
Charleville	: 2 ^e 175 cm ³ .
Bol d'Or	: 1 ^{er} toutes catégories 175 cm ³ record battu.
Chartres	: 2 ^e 175 cm ³ .



Pour une RÉORGANISATION DE LA CHASSE

CHASSEURS

SI vous avez lieu de ne pas être satisfaits ;

SI vous voulez faire écouter votre voix ;

SI vous entendez gérer pour le seul bien de la chasse les centaines de millions que vous versez chaque année ;

SI vous voulez faire cesser le règne arbitraire,

— D'administrations qui vous considèrent comme quantité négligeable ;

— De parlementaires qui cherchent surtout à faire par la chasse leur publicité électorale ;

SI vous êtes d'accord pour exiger le droit de chasser à des dates

convenant aux circonstances locales ;

SI en un mot vous avez l'ambition de coopérer, en dehors de toute préoccupation, de toute ingérence politiques à la remise en ordre, rapidement réalisable, de la chasse française sur des principes largement modifiés.

ADHÉREZ A L'A.C.T.I.F.

Voici les points principaux que ce groupement se donne pour programme :

— Droit de vote inconditionnel de tous les chasseurs (au prorata du terrain qu'ils représentent) aux Assemblées et Fédérations. Pour ces Assemblées, convocation individuelle obligatoire de tous les électeurs ;

— Budget de la chasse élaboré puis représenté par chaque Fédération à

l'approbation d'un Conseil supérieur groupant, à côté de l'administration, les présidents des régions cynégétiques. C'est l'inverse du système actuel : la Fédération attend sa subvention du Conseil ;

— Modification des régions cynégétiques pour que chacune d'elles représente réellement un complexe géographique cohérent ;

— Création d'une région cynégétique spéciale « marais et littoral », financé par un budget autonome alimenté par un permis « gibier d'eau » ;

— Financement exclusif par le budget général de l'Etat des dépenses d'ordre public à caractère cynégétique : parcs nationaux ; travaux des Eaux et Forêts ;

— Suppression des taxes sur les chasses gardées, remplacées par des taxes sur les chasses non gardées ;

— Suppression des prélèvements sur les permis de chasse au profit des communes ;

— Elaboration d'un texte tendant à développer la création d'associations communales de chasseurs, sans que ces associations deviennent obligatoires.

BULLETIN D'ADHÉSION

à renvoyer 14, rue Brunel - PARIS - XVII^e

Je soussigné (Nom - Prénom)

Domicilié à Département

No du Permis

Déclare adhérer, en principe à

L'ASSOCIATION DES CHASSEURS A TIR INDÉPENDANTS DE FRANCE
en formation.

BON POUR ADHÉSION
(Signature)

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57

.....

Nos

- 98 500 Mazoyer.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z 22-C (épuisé).
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 142 50 Britax.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai rou-
tier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.

Nos

- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox » ;
350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm³.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A. ; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.
- 188 175 Mochet ;
175 Motobi « CATRIA ».
- 190 175 Terrot « tournoi ».
- 191 Contre-essai 600 Norton ;
175 Gnome et Rhône « Course » ;
Triumph T.100 « Sport ».
- 191 Vespa 400 L.
- 192 Isetta « Velam ».

ENVOI CONTRE 50 FRANCS DE TIMBRES PAR NUMÉRO DEMANDÉ



Clinique des
cadres. Résér-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

MATCHLESS

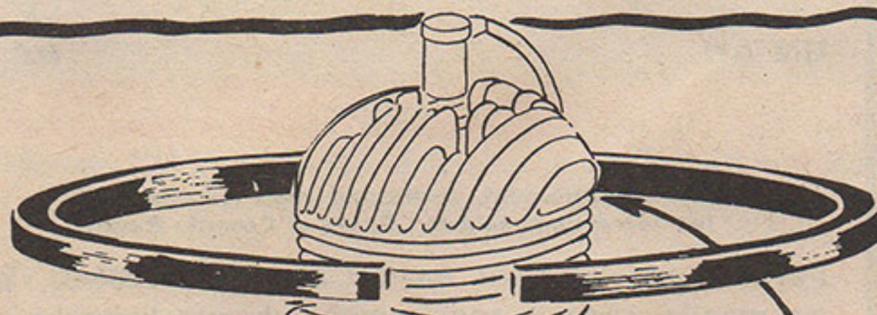
Tous modèles visibles en magasin

IMPORTATEUR Sté ARIS

11, rue Labie - Paris-17^e - (Éto. 08 66)

Catalogues détaillés sur demande (50 F timbres)

Réparations (Tarif synd.) Repr. auto.



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

à refroidissement par air

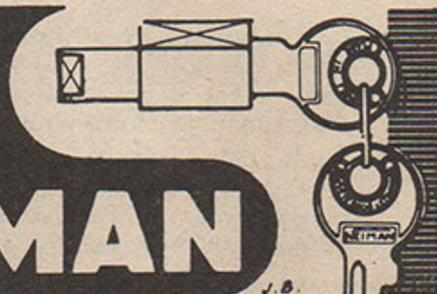
152

Le SCOOTER
MANURHIN

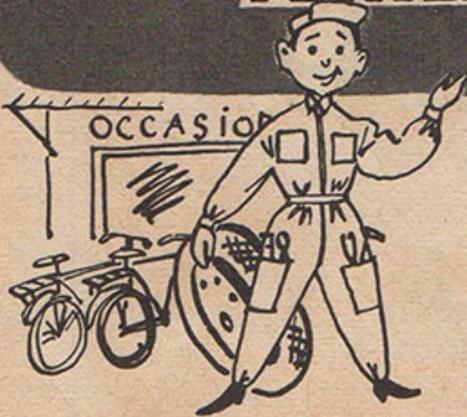
est équipé en série

de

L'ANTIVOL **NEIMAN**



PETITES ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

IMPORTANT

Avant de fixer votre choix, consulter notre liste complète des plus belles occasions, contre trois timbres-postes. Motos, vélomoteurs, scooters, side-cars. **MOTO RECORD**, 151, rue Marcadet, Paris (18°). Métro Lamarck. MON 24-40

750 B.M.W. R.12 et R.73 de 80 à 140.

600 B.M.W. R.66 150.

600 B.M.W. R.67/2 280.

650 Triumph 1956.

650 Triumph Gr. Moy. 210.

500 B.S.A. A7 110.

500 Norton 88 56.

500 A.J.S. Oscil. twin 285.

500 B.M.W. R.51-3.

500 B.S.A. Gold Star Rapide.

500 B.S.A. B33 Oscil. 190.

500 B.S.A. B33 4.000 km 155.

350 Vélocette MAC 1950 90.

350 B.S.A. B31 de 115 à 145.

500 B.S.A. étoile bleue 45.

250 Puch SG 170.

250 T.W.N. 85.

350 Jawa 2 cyl. 90.

250 N.S.U. MAX 185.

175 PUCH SVS 110 et 125.

125 RUMI Scooter et MOTO 120.

125 D.K.W. 60.

125 Peugeot 55.

175 Motobécane Z 2 C 55.

125 Vespa de 65 à 85.

Egalement 50 MOTOS de 30.000 à 75.000 F.

Sides-cars légers ttes marques.

Voiture 2 CV, fourgonnette Citroën.

Liste complète contre 3 timbres.

MOTO RECORD, 151, rue Marcadet, Paris. Métro Lamarck. MON 24-40.

VERSAILLES 1956, bon état, 460 000.

Nebout, 22, rue C.-Colette, Clayes-sous-Bois. 923-20-51.

IMPORTANT

Avant de fixer votre choix, consulter notre liste complète des plus belles occasions, contre trois timbres-poste. Motos, vélomoteurs, scooters, side-cars. **MOTO RECORD**, 151, rue Marcadet, Paris (18°). Métro Lamarck. MON 24-40.

Jean MURIT

4 fois champion de France,
10 fois recordman du Monde.

Le plus grand choix de Paris de machines très récentes garanties : B.S.A., ARIEL, TRIUMPH, B.M.W., MATCHLESS, PUCH, NORTON, RUMI, machines de course et side-car.

ACHAT - VENTE - CRÉDIT

44, rue Paul-Barreul (15°). Tél. : Lec 60-53

Cherchons : Jeune **TECHNICIEN FONDERIE**, ayant pratique alliages légers et bronze pour seconder chef fonderie intégrée moderne. Moteur GOIOT à Nantes.

CRÉDIT DE 6 A 15 MOIS

Neuf Horex, Résident, B.S.A. 350 et 250, Ariel, Rumi, Motoconfort, Norton, Guiller, Follis Alma, Monet-Goyon, Cucciolo 49 cm³.

100 occasions de 125 à 750 cm³, B.M.W., D.K.W., Horex, B.S.A., N.S.U., Zundapp, Gillet-Herstal, Jap culbuté 250, Motobécane, DS Malterre, Terrot, B.S.A. télesc. 30 000 F, 500 à cardan Norton.

Lot de pièces, moteurs, boîtes, cylindres, roues, etc. Citroën 9 CV et camionnette à échanger contre moto. Bianco, 92, av. V.-Cresson, Issy (Seine). MIC 22-39.

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 (17°). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour.) LAB 44-65.

TOUTES ASSURANCES A CRÉDIT

CABINET LLOYD FRANÇAIS, 14, rue Séguier, Paris (16°). Ouvert jusqu'à 7 h. le soir.

SCOOTERISTES - MOTOCYCLISTES pour toutes réparations, toutes marques, adressez-vous, 29, rue Antoine-Maille, Marseille (5°). Travail soigné.

Urg. **GOLD STARD Road-Racing 1955**. Tr. rap., exc. état + lot pièces. Px à débat. Billotte, Pl. République, Châlons-sur-Marne.

Vends **M.V. AGUSTA**, 150 cm³, 4 vit., sélect. Mangin, 14, r. Voltaire, Levallois. BAL 70-16. h. bureau.

ALCYON 3 ch, neuve, 58, soldée 60 000 et 12 mois à 9 670 fr. 6 mois garantis. 17, r. Pajol (18°).

PRIX SPÉCIAUX. FIN DE SAISON

Scooters, Terrot, Motobéc., Vespa, Lambretta, Rumi.

250. Puch, B.S.A., A.W.O., B.M.W., Automoto.

350. Ariel oscillante, Matchless, Terrot. 500 twin, Ariel, B.S.A., Norton, Royal.

600-750 B.M.W., Cémeç, side précision.

700 Royal Météor, large crédit.

AUTOS. 4 ch, 1950 à 1954; Dyna 1951 à 1958; B.M.W. sport; Alpine 1063;

Vedette; Simca 8; Aronde; 203; 15 Six;

Break Juva; Monoplace de course 1 000 cm³

Canot automobile moteur 6 cyl., Zodiac

avec Evinru de 7,5 ch, caravane camping

4 places.

100 t de pièces détachées d'occasion pour

motos toutes marques. Expéd. province.

Echange standard : réservoirs, cadres,

fourches, roues, etc.

Roger Sceaux, 33, r. des Panoyaux,

Paris (20°). MEN 98-81.

A vendre **MOTOCONFORT** 125 cm³

culbuté, 13 000 km, exc. état, 80 000

(neuf 180 000). **TRANIM**, 13, rue V.-Hugo

Douai (Nord).

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOGISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul,

le mécanicien ayant de solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-vous être candidat avec toutes chances de succès ?

SUIVEZ NOS

COURS SUR LES MOTOCYCLES

chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le

SPÉCIALISTE RECHERCHÉ

et surtout **BIEN PAYÉ**

Préparation C.A.P. Mécanicien

Demandez **AUJOURD'HUI** **MÊME** notre documentation gratuite N° 14. Grandes facilités de paiement accordées.

ÉCRIVEZ :

COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : **SAINT-QUENTIN (AISNE)**

Pour la Belgique : 41, bd Jamar, **BRUXELLES-MIDI**

250 cm³ **PEUGEOT** bicycl. 1956, avec marchepieds, selle double position, porte-bagages, 30 000 km, 85 000 fr. **LEGRAND Jacques**, 13, rue Dr-Thore, Sceaux (Seine). ROB 08-49.

Echange **ZUNDAPP** 800, moteur Volkswagen accessoires divers contre D.K.W. 500 S.B. **BARTHELEMY**, 48, rue Auguste-Lançon, Paris.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17°

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN... .. 600 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux : Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue des Comédiens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an ... Fr. 100

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle C.C.P. V. 10.442-1 an.. Fr. 10

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. 750

Changement d'adresse..... Fr. 40

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

Bicyclette AGL 45



BICYCLETTE AGL 45

Grand Tourisme Dame polymultipliée - Cadre berceau brasé. Pneus 650 1/2 ballon couleur. Jantes Chrolux. Moyeux acier chromés. 2 freins Cantilever Bebo semi dénudés. Gaine guipée. Guidon 1/2 relevé à potence réversible. Pédales caoutchouc. Dérailleur Simplex 3 vitesses. Garde-boue alliage léger nervuré avec bandeaux couleur. Porte-bagages. Couvre-chaîne alliage léger. Selle dame cuir. Sacoche cuir avec outillage. Pompe. Filets garde-jupe. Éclairage électrique Soubitez.

Notre gamme comprend un choix étendu de modèles, depuis la série "Hélium" aux séries "Luxe" et "grand Luxe", ainsi que les bicyclettes "Enfants"

CYCLOMOTEUR CGU

Bloc moteur 49 cc, 2 temps, à cylindre horizontal. Transmission primaire silencieuse. Entraînement par galet sur roue AR. Cadre monopoutre. Pneus 23 x 2. Porte-bagages. Réservoir 3 litres.

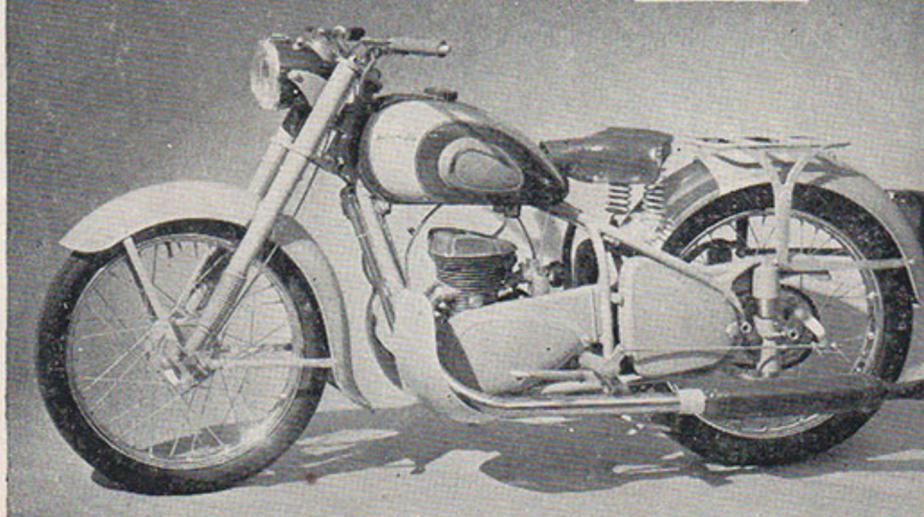
CYCLOMOTEUR CCVO FT

Moteur VAP 57 Transmission primaire par courroie trapézoïdale. Embrayage automatique. Cadre monotube renforcé. Fourche télescopique. 2 freins à tambour. Pneus 23 x 2. Réservoir 5 litres. Béquille centrale

Le modèle CCH FT est identique au CCVO FT, indiqué ci-dessus, mais équipé d'un moteur Himo.

Le modèle CCV - cyclomoteur équipé d'un moteur VAP grand luxe - subsiste à notre gamme de fabrication pour la future saison

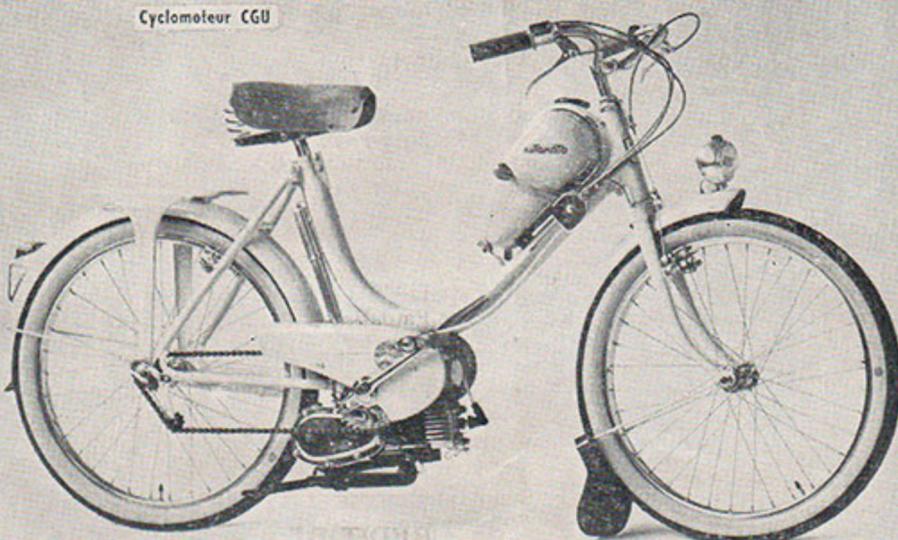
Véломoteur 125 P3L



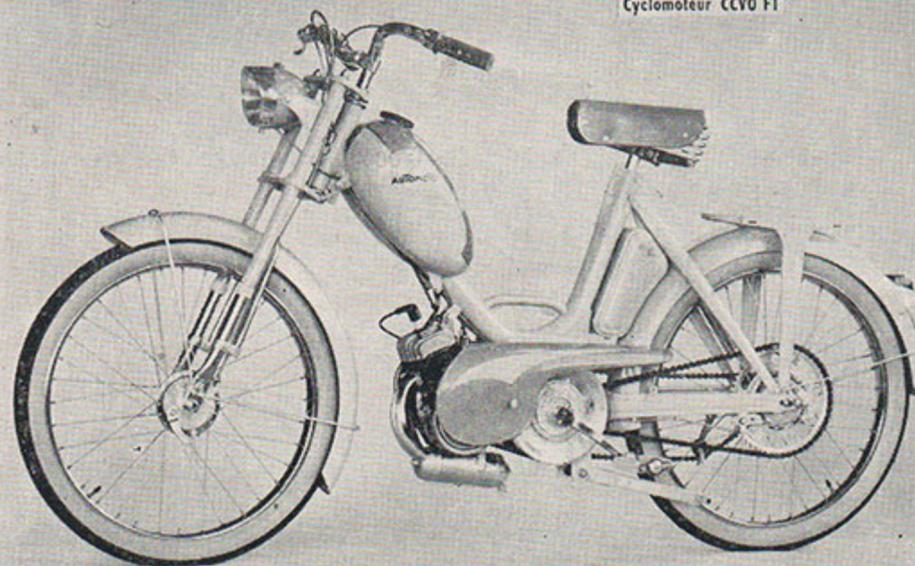
AUTOMOTO

Quelques fabrications 1959

Cyclomoteur CGU



Cyclomoteur CCVO FT



VÉLOMOTEUR 125 P3L

Moteur 125 cc, 2 temps, 3 vitesses par sélecteur au pied. Cadre monotube renforcé. Fourche télescopique. Suspension AR. 2 freins à tambour. Pneus de 25 x 3. Réservoir 12 litres. Sabots pare-jambes.

AUTOMOTO

Usine et bureaux : 61, Avenue de Rochetaillée
SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Magasin d'exposition et de vente à PARIS :
62, Avenue de la Grande-Armée (17^e)

Vente à crédit
par la DICOMA



*Puissance,
économie,
sécurité...*

BOUGIE

Isolant  "SAVOIE"

grande souplesse thermique.
Résiste à l'encrassement et à
l'auto-allumage. Adoptée par
tous les grands constructeurs.



PROJECTEUR "EQUILUX"

Pour Motos - Vélomoteurs -
Scooters

Éclairage puissant et homogène

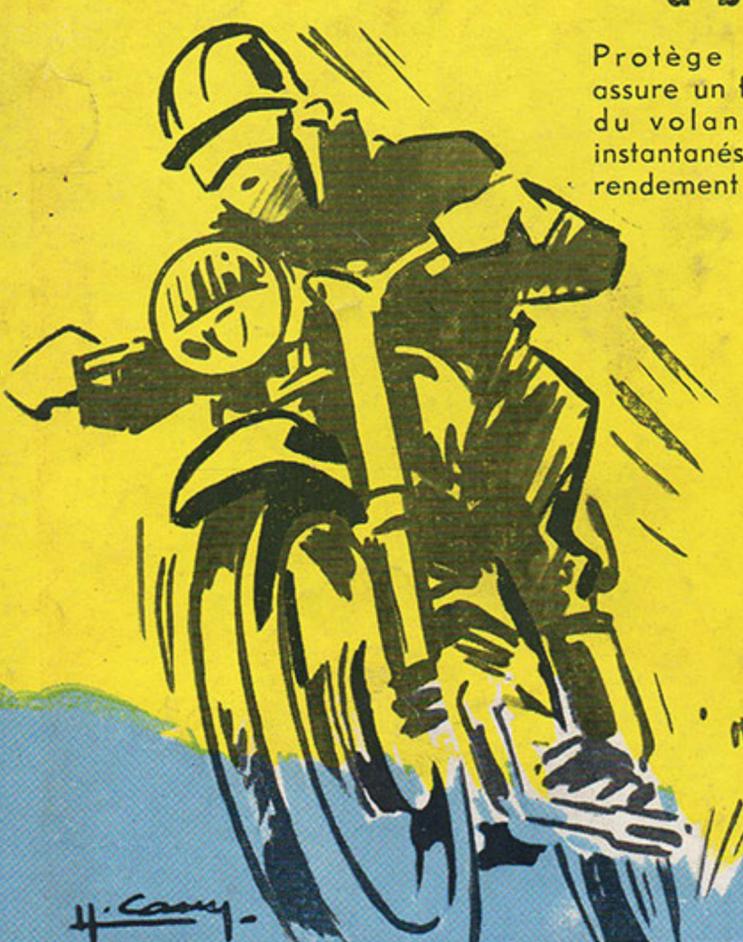


CONDENSATEUR à bain d'huile

Protège les vis platinées et
assure un fonctionnement régulier
du volant magnétique. Départs
instantanés par tous les temps et
rendement maximum du moteur.

Comme les plus grands
champions, les vainqueurs
du Bol d'Or et des
principales compétitions

exigez



MARCHAL