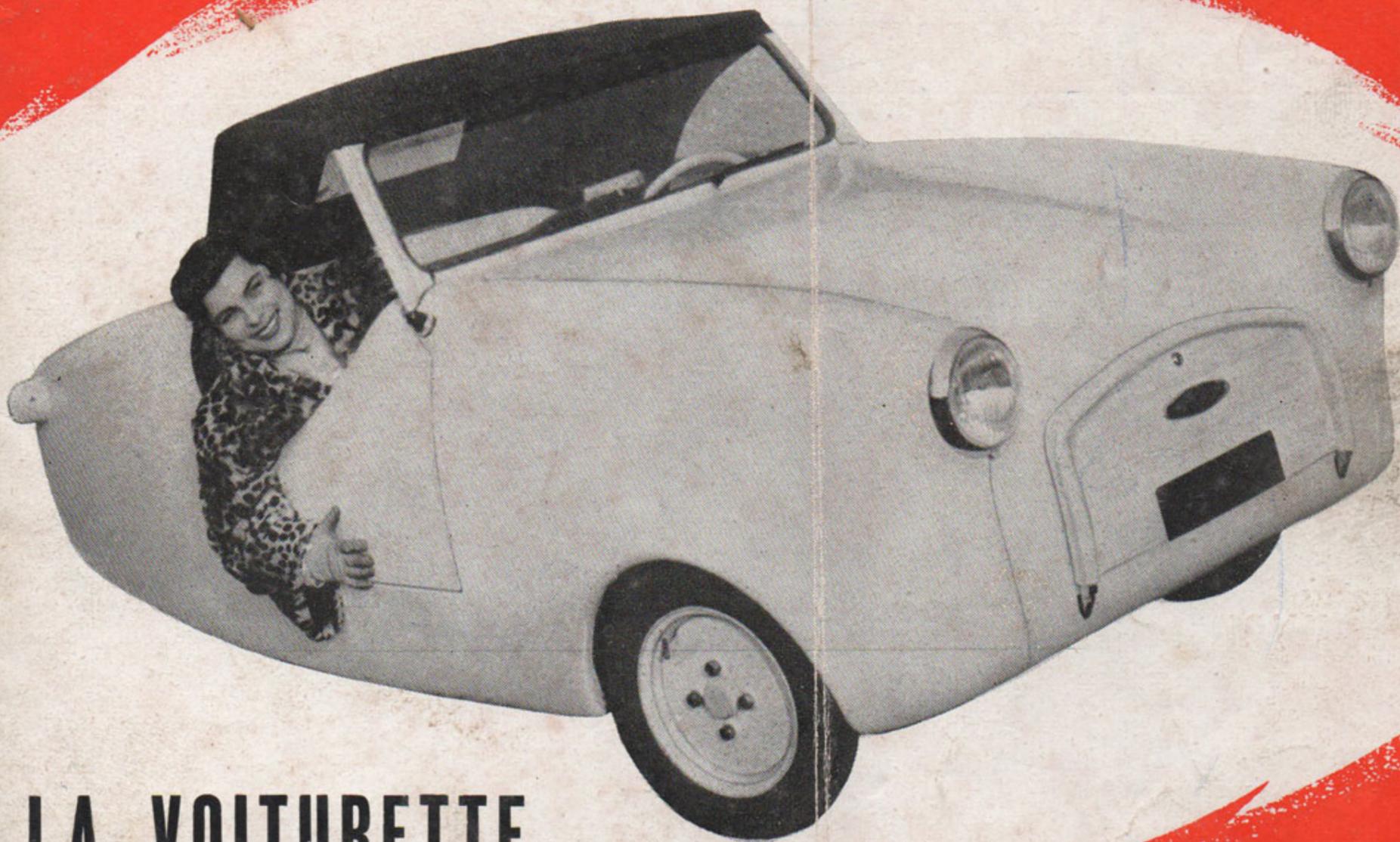


# **MOTOCYCLES** *et Scooters*

N° 182 - MARS 1957  
10<sup>e</sup> ANNÉE  
REVUE MENSUELLE  
DIR. : MAX ENDERS  
AD<sup>r</sup> : M. LEGRAS  
14, RUE BRUNEL - PARIS

Nos essais : B.S.A. 250

VÉLOCETTE " VENOM "



**LA VOITURETTE...**  
**à l'ordre du jour**

**50<sup>F</sup>**

Les agences officielles:



**GRIFFON**



**AIGLON**

peuvent satisfaire à toutes les demandes:

BICYCLETTES  
BICYCLETTES A MOTEUR  
VÉLOMOTEURS

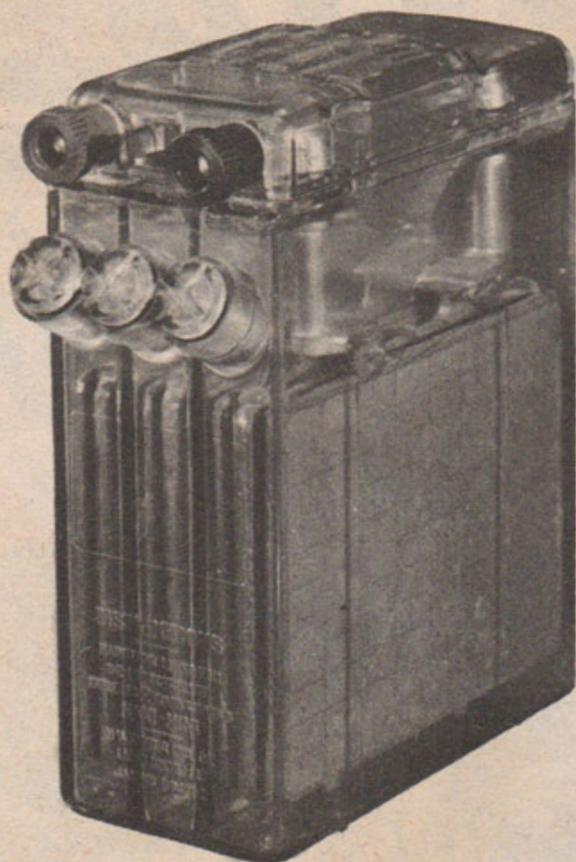
MOTOCYCLETTES  
SCOOTERS  
TRIS A MOTEUR

PRODUCTION DE LA  
FRANCE MOTOR CYCLES

**F M C**

MANDEURE  
(DOUBS)





# SENSATIONNELLE

LA NOUVELLE

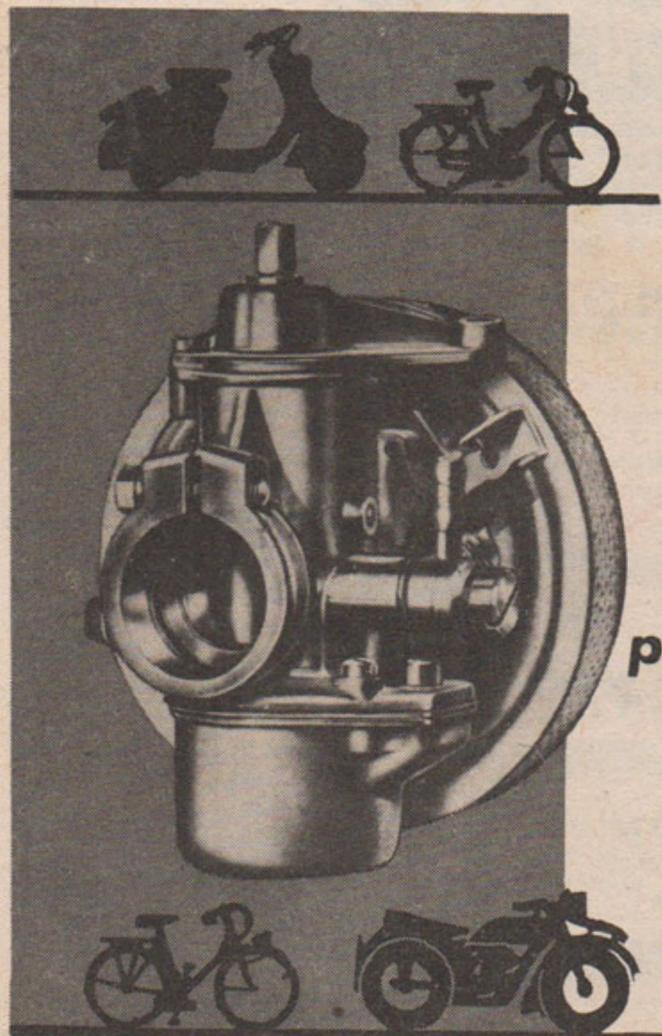
# BATTERIE-MOTO

MATIÈRE PLASTIQUE

# DARY

**6 VOLTS 9 A. H. POUR VÉLOMOTEUR**

40, RUE VICTOR-HUGO - COURBEVOIE (SEINE) - TÉL. DÉFENSE 23-37



CARBURATEUR  
**ZENITH**  
**MX**

ALJANVIC 125

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,  
cyclomoteurs.*

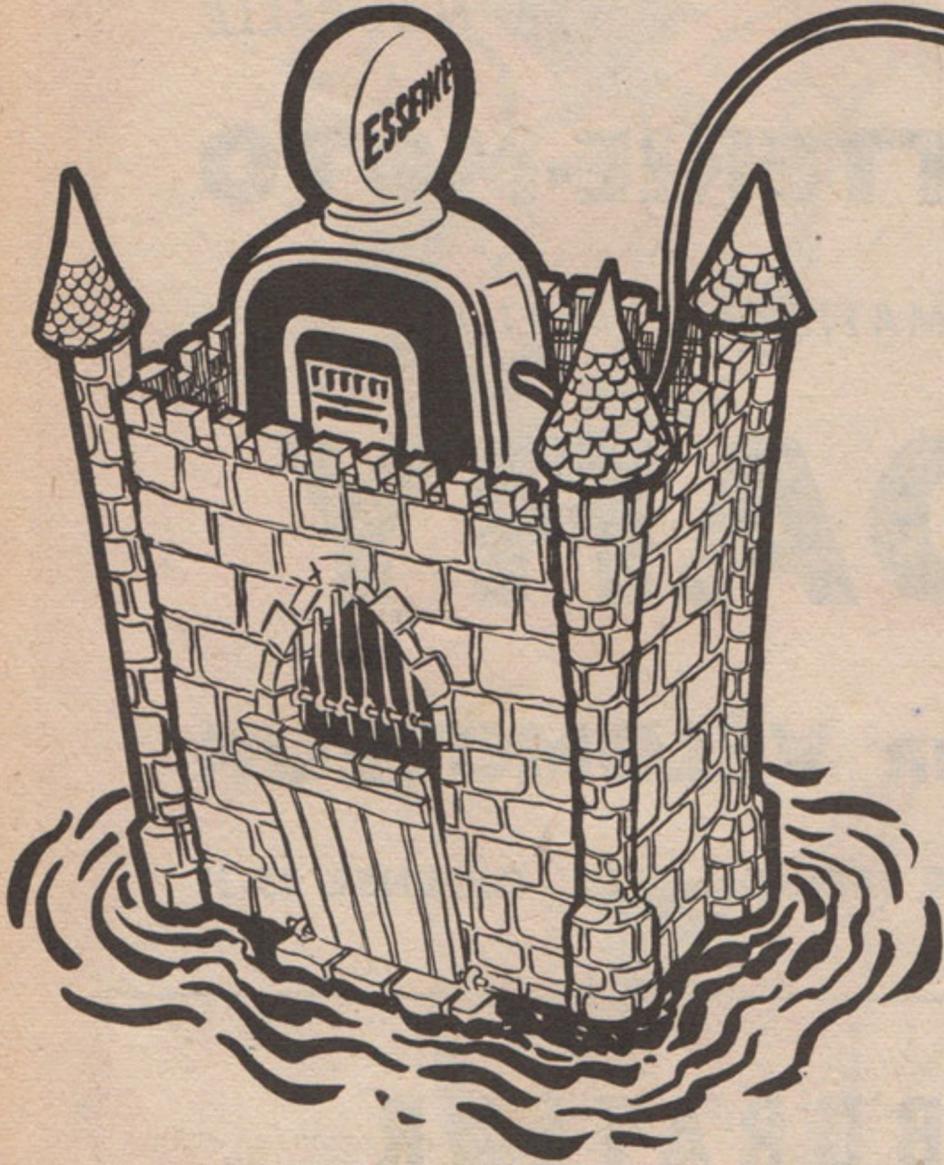
**Étanche aux poussières.**

**Cuve centrale à niveau stabilisé.**

Sté du carburateur ZENITH, 17, rue Louise-Michel - LEVALLOIS-PERRET  
 39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

# ESSENCE

*pour vous!*



*Acheteurs d'une*



(NEUVE)

*Vous aussi, recevrez une*

**ALLOCATION SPÉCIALE D'ESSENCE**

*à la livraison*

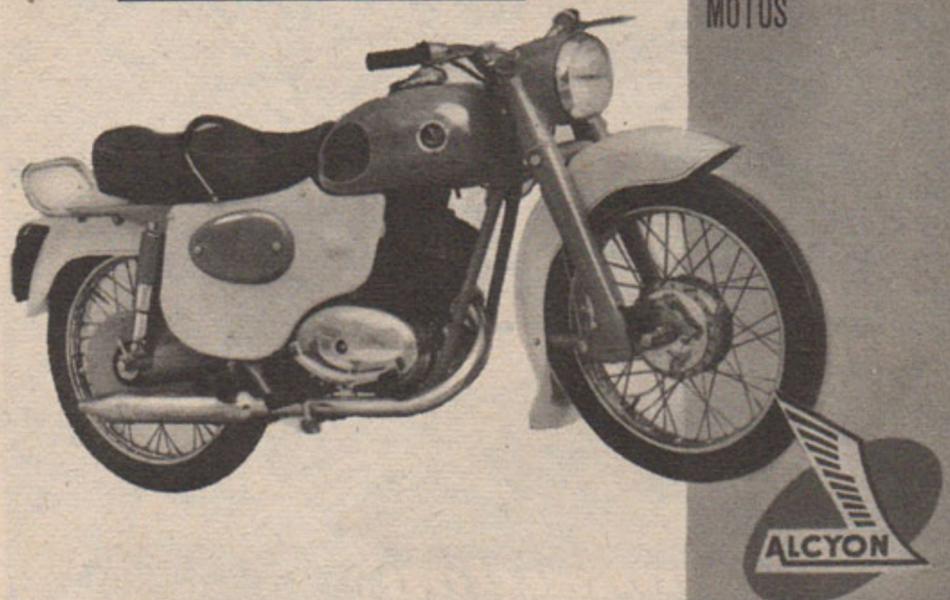
— DEMANDEZ - LA A VOTRE AGENT - VENDEUR —

50cc 100cc 125cc 175cc 230cc 250cc

Une technique éprouvée par la compétition!

**ALCYON**

CYCLOMOTEURS  
VELOMOTEURS  
SCOOTERS  
MOTOS



Demandez notre catalogue  
M. C. GENTIL et Cie - B. P. 101 - COURBEVOIE (Seine)

**GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES**

**SAKER**

POIGNÉES  
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES  
PAR VIS

**USAGERS, CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO...**

MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

la Self Régulatrice  
**INTERLUX**  
Universelle

TYPE 6/12V

ABSORBE SANS ÉCHAUFFEMENT LES EXCÉDENTS DE TENSION ET D'INTENSITÉ AINSI : NI CLAQUAGE DES LAMPES NI DÉTÉRIORATION DE L'ALTERNATEUR

EFFICACITÉ CERTAINE	TECHNIQUE INDISCUTABLE	GARANTIE TOTALE
---------------------	------------------------	-----------------

Prix de vente au détail : F 500 (+t.i.)  
Échantillons contre remboursement de la somme de F 650  
AFCO S.A. 181, RUE LA FAYETTE, PARIS-10\* — C. C. P. PARIS 4833-78

**Le Préfet de Police !**

**RECOMMANDE LE SILENCE !**

Le Silence c'est l'affaire de **WILMAN**

**EN 1956 :** Concours de la Préfecture de Police :  
30 concurrents ont présenté  
104 appareils divisés en 4 catégories  
48 - 125 - 200 - 500 cm<sup>3</sup>

5 lauréats, dont 4 WILMAN, totalisant  
17 appareils primés,  
**TOUS LES AUTRES N'ONT PAS ÉTÉ RETENUS !**

**SILENCIEUX WILMAN**

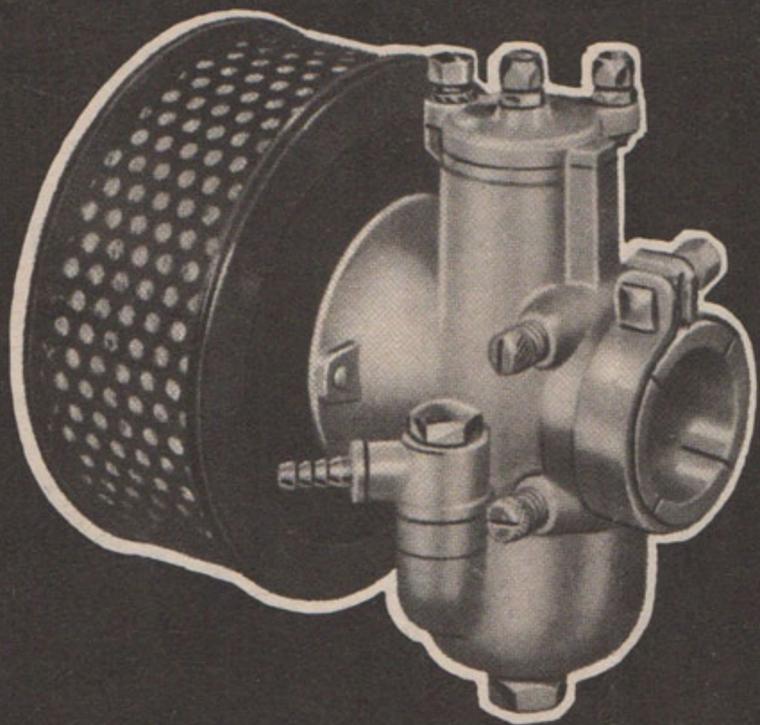
Renseignements : SILENCIEUX WILMAN  
3, rue d'Evreux COURBEVOIE (Seine)  
Tél. : DEF. 19-65

Depuis plus de 40 ans

**MOTTAZ** S'IMPOSE PAR SA LIGNE ET SA QUALITE TOUS RESERVOIRS MOTOS-SCOOTERS VÉLOMOTEURS CYCLOMOTEURS

ETS MOTTAZ  
307-311 rue de la Garenne  
NANTERRE. Tél. CHA 73-90

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance  
pour le minimum  
de consommation*



**GURTNER**

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

## A U S O M M A I R E :

- |                       |    |                     |    |
|-----------------------|----|---------------------|----|
| ★ Échos .....         | 8  | ★ Nos essais :      |    |
| ★ Cyclomoteur Dürkopp | 10 | 500 Velocette " Ve- |    |
| ★ La voiturette       |    | nom ".....          | 20 |
| à l'ordre du jour ..  | 11 | 250 B.S.A. ....     | 25 |
|                       |    | ★ Vu pour vous..... | 30 |

La voiturette Decolon,  
dernière venue des  
voiturettes françaises.

10<sup>e</sup> ANNÉE

N° 182

1<sup>er</sup> MARS 1957

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS \* 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05-50 \* DIRECTEUR : MAX ENDERS

De  
l'essence...

Une attribution spéciale d'essence ayant été accordée à tout acheteur d'une automobile, il eût été injuste que la clientèle motocycliste ne bénéficiât pas des mêmes avantages. La Chambre Syndicale Nationale du Motocycle a obtenu des attributions supplémentaires d'essence, s'ajoutant aux allocations de base pour tout acquéreur d'un deux-roues motorisé. Voici d'ailleurs le communiqué qu'elle nous a transmis sur ce fort intéressant sujet :

« M. le Secrétaire d'État à l'Industrie et au Commerce vient de décider que dans les mêmes conditions que celles fixées pour les acheteurs d'automobiles, les acheteurs de cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motocyclettes, de marque française, recevront une allocation spéciale de carburant essence, qui s'ajoutera aux allocations de base.

» En conséquence, à tout acquéreur d'un deux-roues motorisé sera remise une allocation spéciale en tickets, représentant le double de l'allocation de base soit :

» — pour le cyclomoteur : 8 l,

» — pour les vélomoteurs, scooters et motocyclettes : 16 l.

» Pour ces derniers, c'est-à-dire pour les véhicules immatriculés, les tickets seront remis comme pour l'automobile par les Services qui délivrent les cartes grises.

» Pour les cyclomoteurs, qui n'ont pas de carte grise, les tickets seront remis par les agents vendeurs. »

Nous avons estimé que cette information méritait la vedette. Fort nombreux sont, en effet, ceux pour qui un motorisé économique constitue un réel besoin, sinon une nécessité, et qui hésitent à en faire l'achat, faute d'être assurés d'avoir de quoi le faire marcher.

Et bravo à la Chambre Syndicale des Constructeurs pour son efficace intervention.

*Max Enders*

# M M O C H A L I S Echos

## Le cheval administratif.

Une circulaire parue au *Journal Officiel* du 22 janvier précise les conditions dans lesquelles doivent être déterminées les puissances administratives des diverses catégories de véhicules à moteur.

Pour les automobiles on applique une formule qui tient compte du nombre de cylindres, de l'alésage et de la course, du poids du châssis nu et de la vitesse de rotation du moteur.

Pour la moto le calcul est plus simple : la puissance est évaluée en fonction de la cylindrée totale du moteur ; elle est fixée à :

1 ch si la cylindrée est inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>.

2 ch si la cylindrée est supérieure à 125 cm<sup>3</sup> sans excéder 175 cm<sup>3</sup>.

3 ch si la cylindrée est supérieure à 175 cm<sup>3</sup> sans excéder 250 cm<sup>3</sup>.

4 ch si la cylindrée est supérieure à 250 cm<sup>3</sup> sans excéder 350 cm<sup>3</sup>.

5 ch si la cylindrée est supérieure à 350 cm<sup>3</sup> sans excéder 500 cm<sup>3</sup>.

Au-delà de 500 cm<sup>3</sup>, il conviendra d'ajouter 1 ch par 125 cm<sup>3</sup> ou fraction de 125 cm<sup>3</sup> supplémentaire.

## Le sport aux États-Unis.

Une des grandes épreuves motocyclistes des États-Unis vient de se terminer. Le fameux Big Bear Run est, rappelons-le, un trial géant se disputant sur 240 km. dans la région de Los Angelès, Californie.

Le vainqueur au classement général n'est pas un inconnu en France : il s'agit en effet de Bud Ekins, le crossman. Il a emporté cette épreuve au guidon d'une 650 cm<sup>3</sup> Triumph, modèle Trophy.

Signalons encore que cette année les organisateurs ont enregistré un nouveau record : plus de 700 participants ont pris le départ de cette épreuve dont le tracé empruntait tantôt le désert de sable, des ornières boueuses et les montagnes californiennes couvertes de neige.

## Le bilan d'une année.

La récapitulation des statistiques de production pour l'année 1956 produit un chiffre global qui, pratiquement, n'est pas inférieur à celui de 1955, ce qui, compte tenu des événements et des complications de tous ordres, n'est pas si mal que ça et qui, même, est surprenant : 1 140 262 motocycles en 1956 contre 1 142 640 en 1955.

Seulement, la ventilation est susceptible de causer quelques surprises.

C'est évidemment le cyclomoteur qui sauve la situation avec un total supérieur de 72 000 unités à celui de l'année précédente (899 932 machines en 1956 contre 827 907 en 1955).

Le mieux placé, après lui, c'est le

scooter avec, pourtant, une légère baisse : 118 293 contre 135 335.

Ensuite, on déplore une perte de vitesse très nette : le vélomoteur de 151 113 est tombé à 105 151 soit près de 46 000 de déficit. Quant aux motos de 125 à 750 elles sont passées de 28 300 (en chiffres arrondis), à 11 400, soit une dégringolade de plus de 50 %. A quoi cela tient ? Nos 175, qui tiennent la tête des motos, sont cependant de qualité.

Permis de conduire ? Assurances trop chères ? On a déjà constaté cette crise dans d'autres pays sans bien l'expliquer.

## Un carburant ternaire synthétique.

Chaque fois qu'il y a pénurie d'essence, quelqu'un découvre un carburant de remplacement, la grande presse le proclame... et ça en reste là. Certes on peut faire et on fait des carburants synthétiques, certains même ayant un rendement supérieur à l'essence, mais à quel prix ? Cela ne veut pas dire toutefois que le problème soit insoluble, mais s'il était résolu que d'intérêts puissants interviendraient pour l'enterrer.

Toujours est-il qu'un ingénieur anglais, aurait à son tour réalisé un carburant de 85° d'octane composé de trois liquides en stocks abondants ; il attendrait même l'autorisation de son gouvernement pour en commencer l'exploitation sur une grande échelle.

## Les trois croches.

Masticroche, Pericroche et Texticroche sont trois produits qui, en dehors des besoins ménagers rendront, dans bien des cas, service aux motocyclistes et aux campeurs.

Le Masticroche est un mastic non durcissant adhésif et plastique qui bouche les fissures, même sur le métal ; le Pericroche est un imperméabilisant pour bâches, capotes, toiles de tentes, survêtements imperméables, etc. ; le Texticroche, colle du textile, convient pour réparer et stopper les déchirures sur tous tissus ; il convient donc également pour les tentes, sacs et sacoches, vêtements, etc.

## Des pièces pour moteurs Chaise.

Les moteurs Chaise ont la vie dure ; leur résistance était leur qualité dominante. Il en circule encore une bonne quantité, mais leurs possesseurs sont parfois embarrassés pour trouver des pièces de rechange. A leur intention précisons que Grande-Armée-Motos, 26, avenue de la Grande-Armée, Paris (17<sup>e</sup>) est distributeur exclusif des pièces d'origine pour les différents types de moteurs Chaise et également pour les motos Dollar.

## Pour améliorer les carburants actuels.

Il existe un produit qui, malheureusement, n'est pas assez connu, que nous utilisons avec profit depuis de nombreuses années et que nous avons déjà signalé à plusieurs reprises : le Brennus.

Avec les carburants incontrôlables que nous utilisons actuellement, son emploi est fort utile. Il en existe plusieurs versions : pour les moteurs poussés, l'antinox, dans les moteurs normaux, le type AC ; pour les moteurs deux temps le type E est spécialement indiqué.

Si vous ne trouvez pas ce produit dans votre secteur, adressez-vous, de notre part, au fabricant.

Laboratoire de Recherches Industrielles, département Brennus, à Fontaine-Chaalis, par Senlis (Oise).

## Production de décembre 1956.

Les statistiques de décembre n'exerce pas grande influence sur la production globale de 1956. Notons cependant que cyclomoteurs et scooters sont toujours aux lignes avancées pour combler le recul manifeste des autres catégories.

Pour les premiers, Motobécane et Velosolex, pour les deuxièmes, Vespa sont, de loin les leaders. Sur 72 324 motocycles on dénombre 60 465 cyclomoteurs dont plus de 39 000 à l'actif de Motobécane et Solex et, en gros, 6 600 scooters (au-dessus de 125 cm<sup>3</sup> compris), dont 4 700 au seul compte de Vespa. Pour le reste, les vélomoteurs, de 50 à 125 cm<sup>3</sup> entrent en première ligne pour plus de 4 600.

## Manifestations touristiques du M.C. de Moulins.

Voici les principales manifestations de ce club pour la saison 1957.

- 7 avril : 7<sup>e</sup> Moto-Cross national ;
- 1<sup>er</sup> et 2 juin : 9<sup>e</sup> Circuit International de vitesse motos et sidecars ;
- 1<sup>er</sup> et 2 juin : Concentration motocycliste nationale ;
- 6 octobre : 8<sup>e</sup> Moto-Cross national.

## Une efficiente normalisation.

Les constructeurs des cyclomoteurs Aquila, ont résolu un problème assez délicat, celui du choix du moteur suivant les aspirations de leurs agents et des clients de ceux-ci : sans modifier la présentation de leurs divers modèles et sans être contraints de multiplier leurs types de cadres, ils peuvent grâce à une astucieuse combinaison d'attaches, livrer leurs cyclomoteurs soit avec Mistral, Lavalette ou Vap : un seul cadre pour trois moteurs, c'est évidemment une formule qui permet la fabrication en série au meilleur prix de revient.

# MOTOS EN CAS

# Echos

## L'Annuaire 1957 de la F.F.M.

L'Annuaire officiel de la F.F.M. pour 1957 est paru. C'est un document très complet de plus de 300 pages qui donne tous les renseignements concernant le sport, la compétition, le camping et les clubs.

On y trouve en outre toutes précisions sur les diverses licences de coureurs, le calendrier motocycliste pour la saison 1957 et les records du monde battus en 1956.

## Additifs et superlubrifiants.

Les produits destinés à parfaire le graissage des moteurs sont, en principe, de deux sortes : les additifs qui sont généralement, comme leur nom l'indique, ajoutés à l'huile, tandis que les superlubrifiants sont incorporés à l'essence et sont, si l'on peut dire, véhiculés par le carburant.

Nous n'avons pas assez marqué cette distinction dans notre compte-rendu du Salon traitant des équipements, accessoires et produits divers et Bret-oil nous l'a fait justement remarquer en nous rappelant que son produit Bretocylgraphité est à inscrire dans la classe des superlubrifiants. Nous lui donnons acte bien volontiers de cette précision. Ce produit est d'ailleurs assez connu des motocyclistes pour que toute confusion soit évitée.

## Réélection.

Nous avons appris en son temps que M. Roger Bouvet avait été réélu président de la « Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France ».

Ce nouveau mandat est à la fois une confirmation et une approbation de sa précédente et efficace activité. Nos compliments les plus sincères à M. Bouvet.

## L'essence ?

Combien consomme-t-on annuellement d'essence en France ? En cette période de rationnement sévère ; il est bon d'être éclairé sur ce sujet.

De 1955 à 1956, nous avons consommé 6 209 000 m<sup>3</sup>, en augmentation de près de 6 % sur l'année précédente. On conçoit en face de ce chiffre que lorsque surgissent des difficultés d'approvisionnement telles que nous les connaissons actuellement, le rétablissement d'une situation normale par d'autres sources et d'autres voies, pose une foule de problèmes plutôt ardu.

## Des chaînes en aluminium.

C'est à l'étranger que ces chaînes ont fait leur apparition, mais jusqu'à présent, elles sont réservées à certains emplois dans l'industrie en raison de leur légèreté et de leur résistance à la corrosion. On

ne précise pas quels régime elles peuvent subir, mais on assure que leur limite de charge est d'environ 60 % de celle d'une chaîne en acier avec un poids ne représentant que 40 % de cette même chaîne

## Production Motobécane.

Dans sa rubrique, « La Vie des Sociétés » le journal *les Echos* du 4 février annonce, entre autres informations, que Motobécane a produit au cours de 1956, entre autres deux-roues motorisés ou non, 294 391 cyclomoteurs.

Malgré les difficultés que nous connaissons depuis près d'un an, ce chiffre révèle une augmentation de près de 30 500 sur celui de l'année précédente pour cette seule catégorie.

## Une loupe éclairante.

Dans notre n° 176 nous avons attiré l'attention de nos lecteurs sur une nouvelle lampe de poche en matière plastique de fabrication allemande. Cette lampe comportant deux accumulateurs secs peut se recharger sur n'importe quelle prise de courant du secteur sous 110-220 V.

Ce petit appareil déjà très pratique en soi vient d'être complété d'un accessoire susceptible d'intéresser les motocyclistes. Il s'agit d'une loupe que l'on fixe par une « baïonnette » à la place de la lentille. L'ampoule se trouve ainsi placée dans un tube perpendiculaire à la direction de la visée.

Cette loupe éclairante permet d'inspecter minutieusement les bougies lorsqu'il s'agit de régler une carburation, surtout sur les machines de course.

## Le 38<sup>e</sup> Salon hollandais.

La 38<sup>e</sup> exposition de la R.A.I. a ouvert ses portes le 28 février ; il durera jusqu'au 10 mars pour les Motocycles de toutes catégories et de toutes origines. La R.A.I. est déjà assurée de la participation de plus de 150 exposants, nationaux et importateurs. Elle a été précédée, du 7 au 16 février d'un Salon des véhicules commerciaux, des remorques, pièces et accessoires et des équipements de garage.

## Quel est ce crossman ?

C'est un jeune coureur de vingt ans, J. Galzin, du Bourguet, près Saint-Affrique dans l'Aveyron.

Il n'a pas encore la grande vedette et cependant il s'est conquis un palmarès dont beaucoup pourraient se satisfaire puisqu'il accumule pour 1956, quinze victoires, six places de deuxième et six places de troisième dans de multiples épreuves régionales. Espérons le voir un jour, avec un égal succès, dans les grandes compétitions.



Notre estimé directeur, très à l'aise sur le cyclomoteur Dürkopp « Fratz », durant un bref galop d'essai.

## LE 50 CM<sup>3</sup> DÜRKOPP

La Société Aspe-Dumont importe le nouveau cyclomoteur Dürkopp dénommé « Fratz ». Ce 50 cm<sup>3</sup> comporte un châssis en tôle emboutie, avec réservoir incorporé, une suspension arrière oscillante, et une suspension avant par balanciers et roue poussée.

Le moteur est un bloc deux-temps trois vitesses, développant 2,2 ch à 6.000 tr/mn, pour un rapport volumétrique de 8 à 1.

Le cylindre alu, chemisé fonte, a un alésage de 38 mm, la course étant de 43 mm.

Un volant magnétique Noris, de 17 W, assure l'allumage.

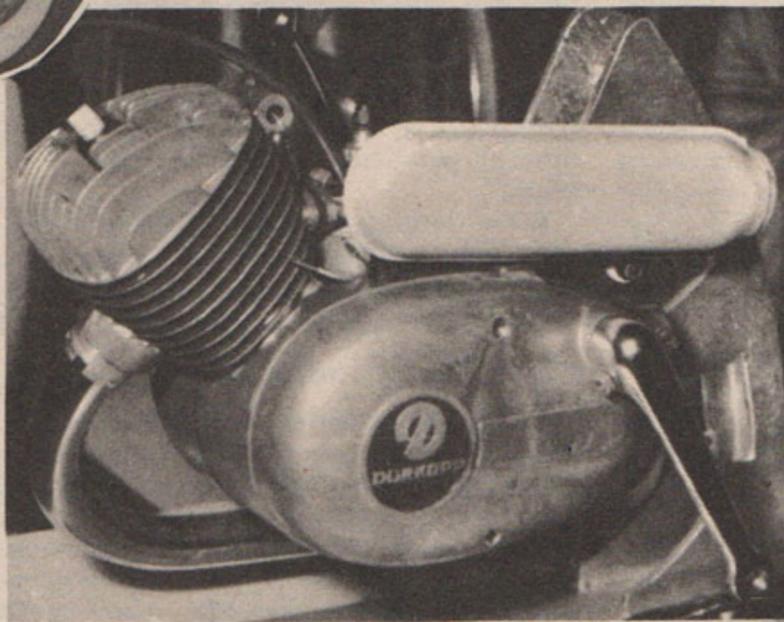
Un coupe-circuit est prévu sur le guidon. Le carburateur Bing reçoit un volumineux silencieux d'admission, faisant également fonction de filtre à air.

La transmission primaire s'effectue par chaîne en bain d'huile et embrayage multidisques. La boîte trois vitesses, commandée par poignée tournante au guidon, donne les rapports suivants :

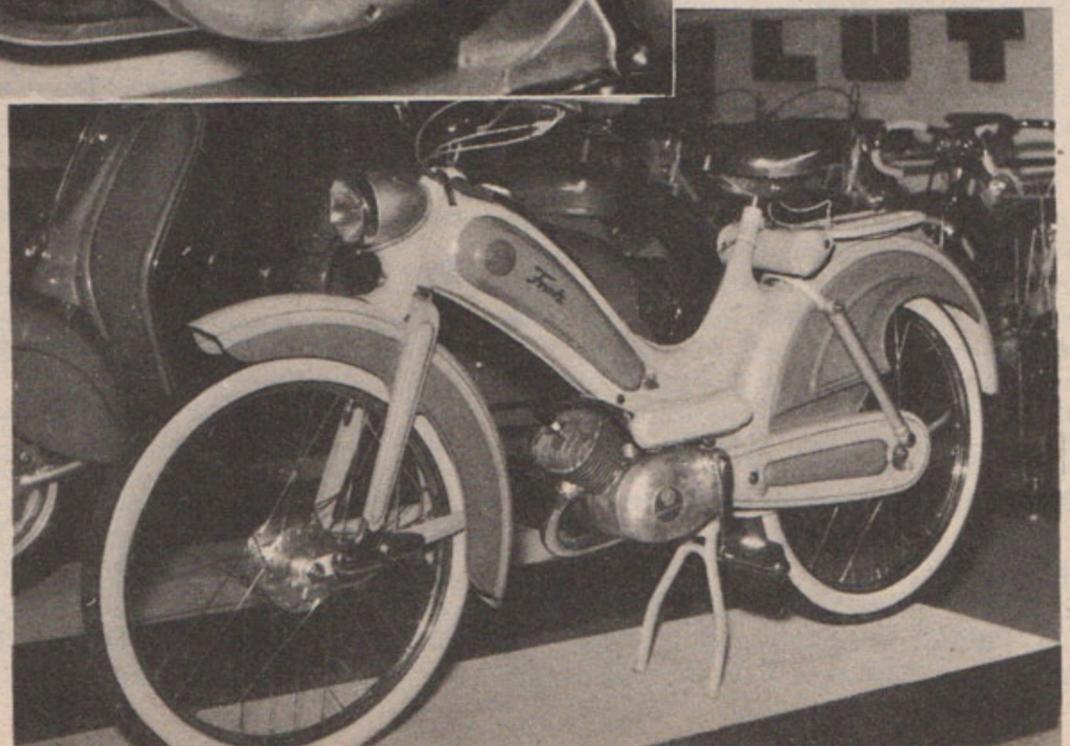
1 <sup>re</sup> ...	10 à 1
2 <sup>e</sup> ...	6,4 à 1
3 <sup>e</sup> ...	4,75 à 1

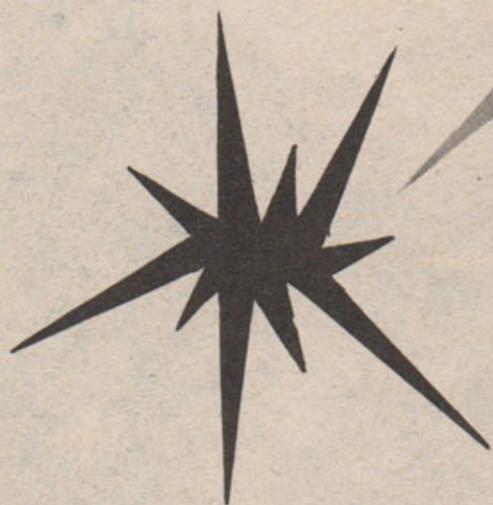
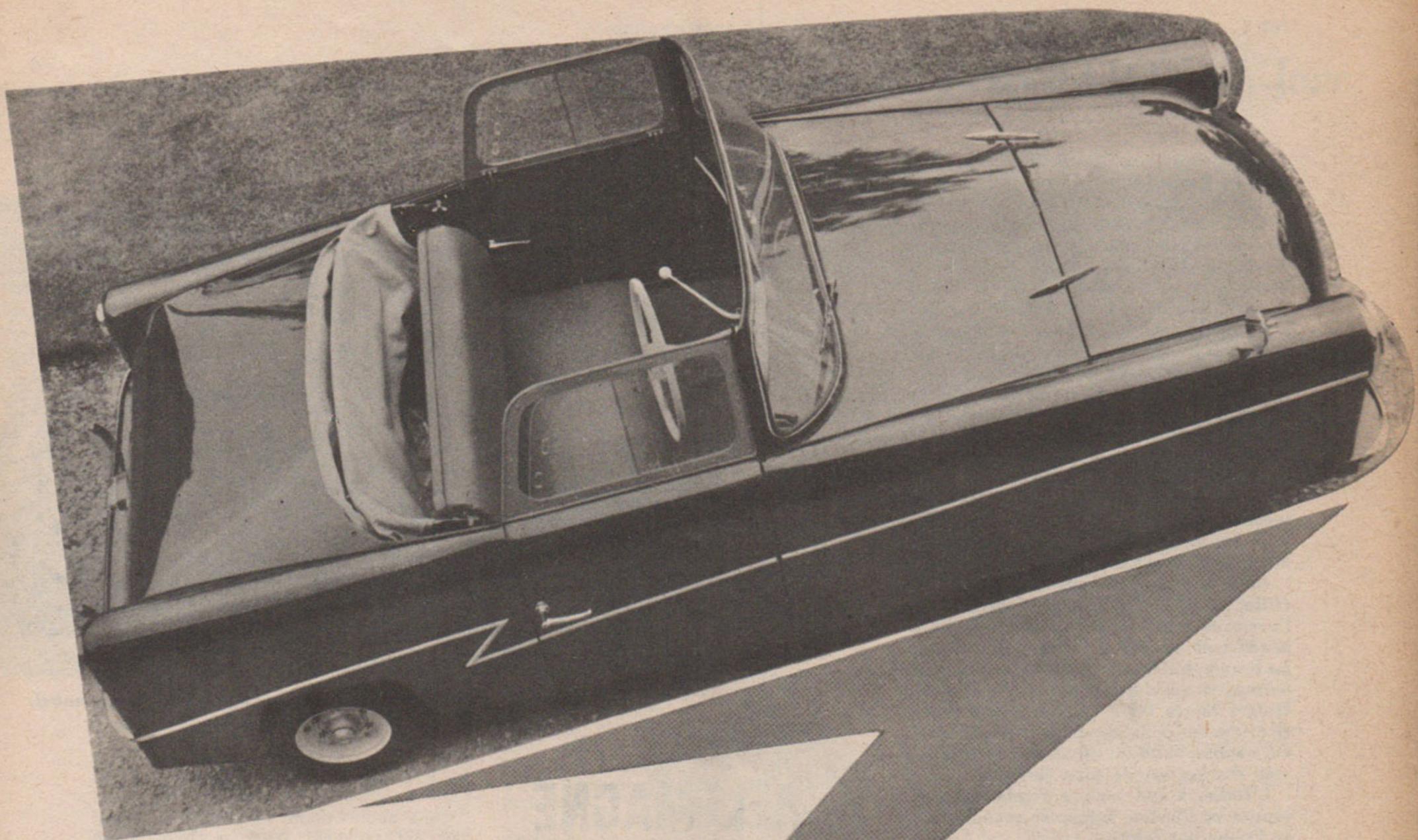
Le pédalier incorporé au bloc, commande le frein arrière par rétropédalage.

Le cyclomoteur Dürkopp peut être classé parmi les machines de grand luxe et, à ce titre, devrait satisfaire de nombreux amateurs.



Le bloc-moteur 50 cm Dürkopp, avec boîte trois vitesses et pédalier incorporé. On notera le volumineux silencieux d'admission.





# LA VOITURETTE

à l'ordre du jour !

Cyclecars... voiturettes populaires... ailleurs... mais pas chez nous.

Les derniers Salons étrangers ont révélé un renouveau des voiturettes de faible cylindrée ; nous continuerons à les dénommer cyclecars, c'est la meilleure et la plus claire définition.

Il est curieux de constater que ce genre de véhicule, jusqu'à présent, ne s'est jamais définitivement imposé ; ses apparitions, son succès momentané, puis son éclipse obéissent à un cycle assez régulier. Le cyclecar est une sorte de phénix qui renaît de ses cendres.



# LA VOITURETTE ★

L'Angleterre et la France ont été, dans les temps passés des champions dans ce genre : Là-bas le Morgan 3 roues et le G.N., entre autres, ont tenu longtemps la vedette ; chez nous, parmi de multiples marques, le Darmont, les différents Violet, l'Amilcar, le Salmson, l'Enders Jack, le Sandford, le Villard ont eu leur ère de célébrité sportive et de notoriété commerciale, puis, malgré les applaudissements et la faveur du public, le rideau est tombé sur toute la troupe et ne s'est plus relevé.

La guerre et l'occupation, avec la pénurie d'essence comme conséquence, ont provoqué quelques nouvelles tentatives dans la cylindrée de 100 cm<sup>3</sup>, jusqu'alors réservée au vélomoteur. Nouveau feu de paille auquel seul à peu près, Mochet a échappé.

De son côté, l'Allemagne s'était avant Hitler et la Volkswagen lancée dans l'aventure avec les 200 cm<sup>3</sup> sans permis et bénéficiant de divers avantages fiscaux. Le Framo, l'Hercules, le Neiman, d'autres encore, se développèrent à cette époque. Malgré toutes leurs qualités d'endurance et d'économie, ils disparurent à leur tour, ou, comme Salmson chez nous, évoluèrent vers des catégories plus élevées.

L'Italie, à son tour, a repris le flambeau avec l'Isetta, fabriquée sous licence en France par Velam.

Mais voici qu'à nouveau la formule semble repartir de toutes parts, avec déjà des réalisations positives en Angleterre et en Allemagne. Des projets prennent également corps en Tchécoslovaquie et en Autriche.

Grâce au Salon de Genève, nous aurons sans doute une vision d'ensemble de ces petits véhicules puisqu'un hall spécial leur sera, paraît-il, réservé.

En France, on en parle de ces cyclecars, on en parle même depuis longtemps, pour ne pas dire depuis toujours ; tous les grands constructeurs s'y sont essayés ; ils ont même réalisé des prototypes, mais jusqu'à présent, ce n'est pas allé plus loin.

Or, tout porte à croire que les circonstances actuelles sont favorables à l'essor du cyclecar de petite cylindrée, d'encombrement réduit, de consommation restreinte et d'assurance à prix modéré.

On dira qu'à défaut de productions nationales, la clientèle pourra s'adresser aux véhicules d'importation. Voire ! il faudrait d'abord savoir si nos frontières leur seront ouvertes ; ensuite, avec la douane et le change, à quel prix on nous les proposera.

Nous ne devons pas pour autant ignorer l'effort de l'étranger et ses promesses de réussite. A elle seule l'Allemagne en a produit plus de 70 000 en un an.

Quitte donc à remuer le couteau dans la plaie des cyclecaristes qui se morfondent, donnons tout de même un rapide aperçu des actuelles réalisations commercialisées à l'extérieur.

Max ENDERS.



*Le « coupé » sport Goggomobil.*

## ALLEMAGNE

### GOGGOMOBIL

Sans aucun doute le Goggomobil rivalise sérieusement avec le Moto-coupé B.M.W. et ce sont certainement ces deux types de voiturettes que l'on rencontre le plus souvent sur les routes allemandes.

A l'origine les usines H. Glas fabriquaient des machines agricoles mais la vogue du scooter en Italie et en France avait incité le constructeur bavarois à concevoir un scooter qu'il baptisa du surnom de son dernier fils : Goggo. Il ne se contenta pas du succès de ce scooter et offrait par la suite sa première voiturette nommée Goggomobil. Pendant une année environ 85 voiturettes quittaient journalièrement l'usine de Dingolfing et actuellement la production est de 178 unités par jour.

*La conduite intérieure Goggomobil.*



## ★ à l'ordre du jour

Chez Goggo il existe trois moteurs qui équipent quatre modèles différents. Les moteurs sont identiques par leur conception et ne sont différenciés que par leurs cylindrées. Ce sont des deux-temps, deux cylindres (ce qui leur assure un fonctionnement très souple) de 200, 250 et 300 cm<sup>3</sup>. Cette classification est justifiée par la législation allemande qui fixe les taxes sur les véhicules en fonction de leur cylindrée et en augmentant de 100 en 100 cm<sup>3</sup>.

Ces trois moteurs développent respectivement 9,9, 14 et 14,8 ch. L'installation électrique comporte évidemment un démarreur et fonctionne sous 12 V. La boîte de vitesse est à quatre rapports et une marche arrière. Ces trois blocs-moteur emmènent le modèle « Limousine 57 » à respectivement 75, 85 et 95 km/h en consommant de 4,5 à 5 l de mélange essence-huile aux 100 km.

Le châssis est constitué par un plancher en tôle d'acier en boutée. Celui-ci porte les coques des différents modèles. La direction est directe ce qui confère une grande maniabilité au Goggomobil. Les roues de 10 sont équipées de freins hydrauliques très efficaces.

La grande nouveauté du Salon de Francfort a été sans aucun doute le Goggomobil-coupé, voiturette qui s'inspire nettement de la Giulietta Alfa Romeo. Ce modèle existe également en 250 et 300 cm<sup>3</sup>, ce dernier peut atteindre 100 km/h grâce à un profilage bien étudié. Au point de vue structure il dérive de la « Limousine » mais est équipé d'une boîte de vitesse présélective à commande électro-magnétique.



Nous avons piloté nous-même un Goggomobil sur un millier de kilomètres, et il nous a réellement enchanté par sa tenue de route, ses accélérations et sa maniabilité, qualités qui nous feront dire, une fois de plus, que la voiturette est plus près de la moto et du scooter que de l'automobile.

Goggo offre également une camionnette de 250 kg de charge utile, construite selon

les mêmes principes. Voici d'ailleurs les prix des différents modèles en Allemagne :

**Limousines** : 200 cm<sup>3</sup>, 2 860 D.M.; 250 cm<sup>3</sup>, 2 940 D.M.; 300 cm<sup>3</sup>, 3 050 D.M.

**Coupés** : 250 cm<sup>3</sup>, 3 670 D.M.; 300 cm<sup>3</sup>, 3 780 D.M.

**Camionnettes** : 250 cm<sup>3</sup>, 3 570 D.M.; 300 cm<sup>3</sup>, 3 680 D.M.

La Limousine actuellement importée en France est vendue 440 000 fr.



comme sur le petit modèle à quatre rapports et une marche arrière.

La seconde modification a été l'adjonction d'une deuxième roue arrière ce qui augmente quelque peu la stabilité de la

voiturette. D'autre part cela permet en cas de crevaison de rouler avec une seule roue arrière. Si la crevaison affecte une des roues avant, ce n'est pas plus grave pour autant, les roues étant interchangeable.

## HEINKEL

Le célèbre constructeur aéronautique de Stuttgart offre deux modèles de voiturettes à la clientèle allemande.

Le modèle 175 cm<sup>3</sup> à trois roues qui arbore comme sa grande sœur un faux air d'Isetta, est une construction monocoque auto-portante, avec trois roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. La roue motrice arrière est entraînée par une chaîne en bain d'huile. Un frein à pied agit hydrauliquement sur les roues avant, tandis que le frein à main bloque mécaniquement les trois roues. La carrosserie offre place à deux adultes et éventuellement à deux enfants dans le fond.

Le moteur est, nous l'avons dit plus haut, un 175 cm<sup>3</sup> quatre temps à soupapes en tête, refroidi par une turbine. La vitesse maximum serait de 86 km/h.

D'autre part Heinkel vient de lancer un nouveau modèle qui, bien que ressemblant extérieurement à la voiturette mentionnée ci-dessus, présente deux modifications importantes : la cylindrée a été portée à 204 cm<sup>3</sup> et ce nouveau moteur (toujours quatre temps culbuté) développe 10 ch à 5 500 tr/mn. La boîte de vitesse est

### *Le dernier modèle de voiturette Heinkel.*

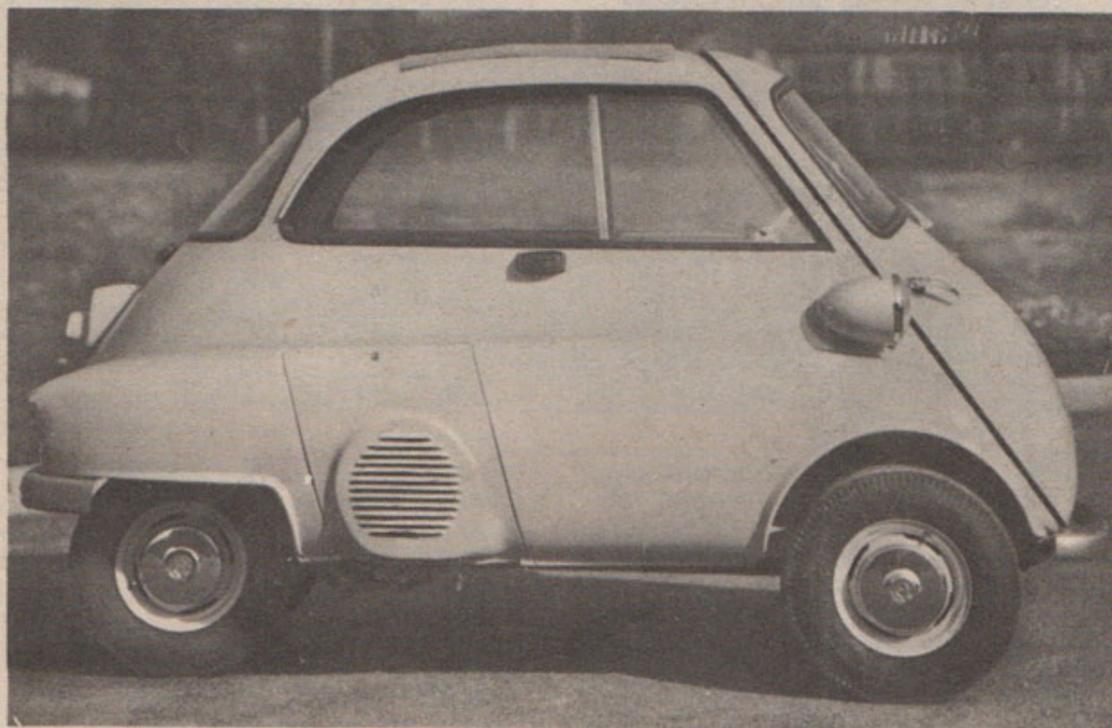


## ISETTA - B.M.W.

Contrairement à sa sœur française, l'Isetta-B.M.W. a remporté dès le début un franc succès.

La construction du Moto-coupé B.M.W.-Isetta a été entreprise sérieusement. La suspension avant comporte des amortis-

seurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux, et les freins hydrauliques agissent simultanément sur les quatre roues. La diamètre des tambours de freins est de 180 mm, dimension peu usuelle pour des roues de 10.



Mais le maître atout du Moto-coupé B.M.W. est sans doute son moteur. Il s'agit du 250 cm<sup>3</sup> culbuté qui équipe les motos de la marque depuis de nombreuses années. Avec un rapport volumétrique de 6,8 : 1, ce moteur développe 12 ch réels. Un embrayage monodisque fonctionnant à sec et une boîte de vitesse à quatre rapports complètent cette petite voiture. Le constructeur annonce une vitesse de pointe de 85 km/h et une consommation de 3,5 l aux 100 km.

Il existe d'ailleurs une seconde version de ce moteur : réalisé à 300 cm<sup>3</sup> et comprimé à 7 : 1, il développe 13 ch pour une consommation à peine plus élevée. Nous avons piloté nous même ce modèle et atteint 92 km/h sur une autoroute près de Munich. B.M.W. a apporté un soin particulier au silence de l'Isetta, tant au point de vue mécanique que pour l'échappement. Cela autorise l'installation d'un poste de T.S.F., surtout si le haut-parleur est placé à l'arrière.

B.M.W. propose neuf modèles différents allant du type standard à la camionnette en passant par des modèles luxe, modèles pour invalides, modèles exportation, etc.

Signalons pour terminer que les prix de ces différents modèles sont de l'ordre de 2 800 D.M. soit environ 240 000 de nos francs, prix qui semble justifié étant donnée la qualité de l'ensemble.

## JANUS - ZÜNDAPP

Pour le Salon de Francfort les usines Zündapp ont présenté une voiturette à quatre roues pour le moins révolutionnaire. Depuis quelque temps déjà nous savions que Zündapp avait acheté le brevet de la

voiturette Delta-Dornier. Il semble que la question ait été sérieusement travaillée à Nurnberg et la voiturette Janus est intéressante à plus d'un point de vue.

La carrosserie en tôle d'acier est du type

auto-portante. Elle comporte deux portières : l'une s'ouvrant sur l'avant (genre Isetta) et l'autre, symétrique, sur l'arrière, les sièges pour quatre personnes étant placés dos à dos. Ils peuvent être transformés en couchettes. Le moteur a été placé au milieu, position intéressante pour la répartition des masses.

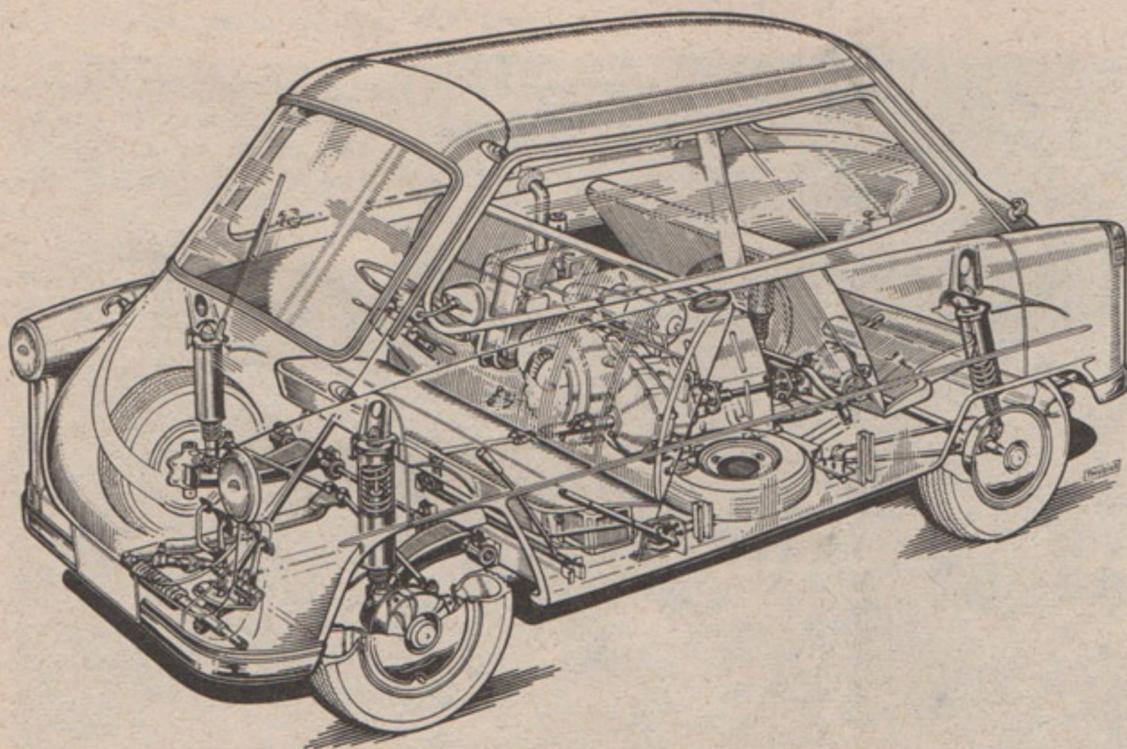
La suspension avant par bras oscillant n'est pas sans rappeler le débattement de celle de la 2 CV Citroën ; la suspension arrière est également du type oscillant. Les deux systèmes comportent des ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs hydrauliques incorporés. Le débattement à l'avant est de 220 mm et de 180 mm à l'arrière.

Les roues de 12 sont munies de freins hydrauliques de 160 x 40 mm avec ailettes de refroidissements.

Le moteur est un deux-temps monocylindre à cylindre horizontal de 250 cm<sup>3</sup> développant 14 ch à 5 200 tr/mn pour un rapport volumétrique de 7 à 1. Le refroidissement est assuré par une turbine. La transmission primaire est assurée par chaîne. La transmission secondaire, entre la boîte à quatre rapports et le différentiel comporte un arbre et deux joints élastiques.

Cette intéressante réalisation, qui pèse environ 400 kg, est livrée pour 85 km/h de vitesse maximum et une consommation moyenne d'environ 4,5 à 5 l aux 100 km.

Son prix est de 3 200 D.M., soit environ 270 000 fr.



## MAÏCO "500"



Cette petite usine du Württemberg a repris parallèlement à son programme de scooters, motos et cyclomoteurs, la fabrication de la voiturette Champion.

De par sa conception ce véhicule est en somme une voiture, et partant différent du Goggomobil ou de l'Isetta.

Un châssis à tube central porte une carrosserie en tôle d'acier. Quatre personnes peuvent trouver place à l'intérieur. Les quatre roues sont indépendantes, avec éléments de caoutchouc, travaillent à la torsion et amortisseurs hydrauliques à l'avant tandis qu'à l'arrière on trouve des ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. Les roues de 4,8 x 15 comportent des freins hydrauliques.

Le moteur est un deux-temps, deux cylindres de 452 cm<sup>3</sup> refroidi par eau. Avec un rapport volumétrique de 7,2:1 ce moteur développe 18 ch à 4 000 tr/mn. L'embrayage monodisque fonctionne à sec et la boîte est évidemment à quatre rapports. Le constructeur annonce une vitesse de pointe de 95 km/h et une consommation de 6 l aux 100 km, ce qui est une valeur normale et honnête pour un moteur deux temps. Ce moteur est d'ailleurs identique à celui qui équipe les camionnettes trois roues Tempo-Viking. Il est signé Heinkel.

Les productions Brütsch ne sont pas inconnues en France puisque l'Avolette exposée au dernier Salon de Paris est une licence du constructeur allemand. Il est certain que les carrosseries en matière plastique de la firme de Stuttgart sont intéressantes à plus d'un point de vue. En premier lieu il faut citer le faible poids de ces réalisations (de 185 à 285 kg) selon les modèles et ensuite on connaît les facilités de construction qu'offre la matière plastique. Brütsch construit 4 modèles de voiturettes dont deux à trois roues et un à quatre roues. Tous comportent un châssis tubulaire portant la coque composée de deux moitiés juxtaposées. La suspension des trois modèles est assurée par éléments de caoutchouc ne demandant aucun entretien.

Le modèle Zwerg comporte trois roues (roue motrice arrière) et deux places, tandis que le type Bussard, de conception similaire est un peu plus large et offre place à trois personnes. Le Pfeil que nous avons vu pour la première fois au Salon de Francfort au mois d'octobre écoulé à quatre roues et trois places et sa ligne est des plus réussies. Si le Zwerg est équipé simplement en raison de son prix, (freins mécaniques, etc.) les deux autres modèles possèdent des freins hydrauliques, chauffage, cric incorporé, etc.

Quatre moteurs peuvent équiper ces voiturettes, à savoir le Sachs 200 cm<sup>3</sup> (deux temps monocylindre) développant 10 ch, vitesse maxima 95 km/h pour une consommation moyenne de 3,5 l aux 100 km/h; le Maïco 250 cm<sup>3</sup> (deux temps monocylindre de 14 ch, autorisant le 105 km/h); le Jlo 250 cm<sup>3</sup> (deux temps, deux cylindres, 12,5 ch, 95 km/h) et enfin le moteur Lloyd, deux temps, deux cylindres, 400 cm<sup>3</sup>, 13 ch, consommation 4,5 l aux 100 km/h, vitesse de pointe environ 110 km/h).

Ces deux derniers modèles sont plus

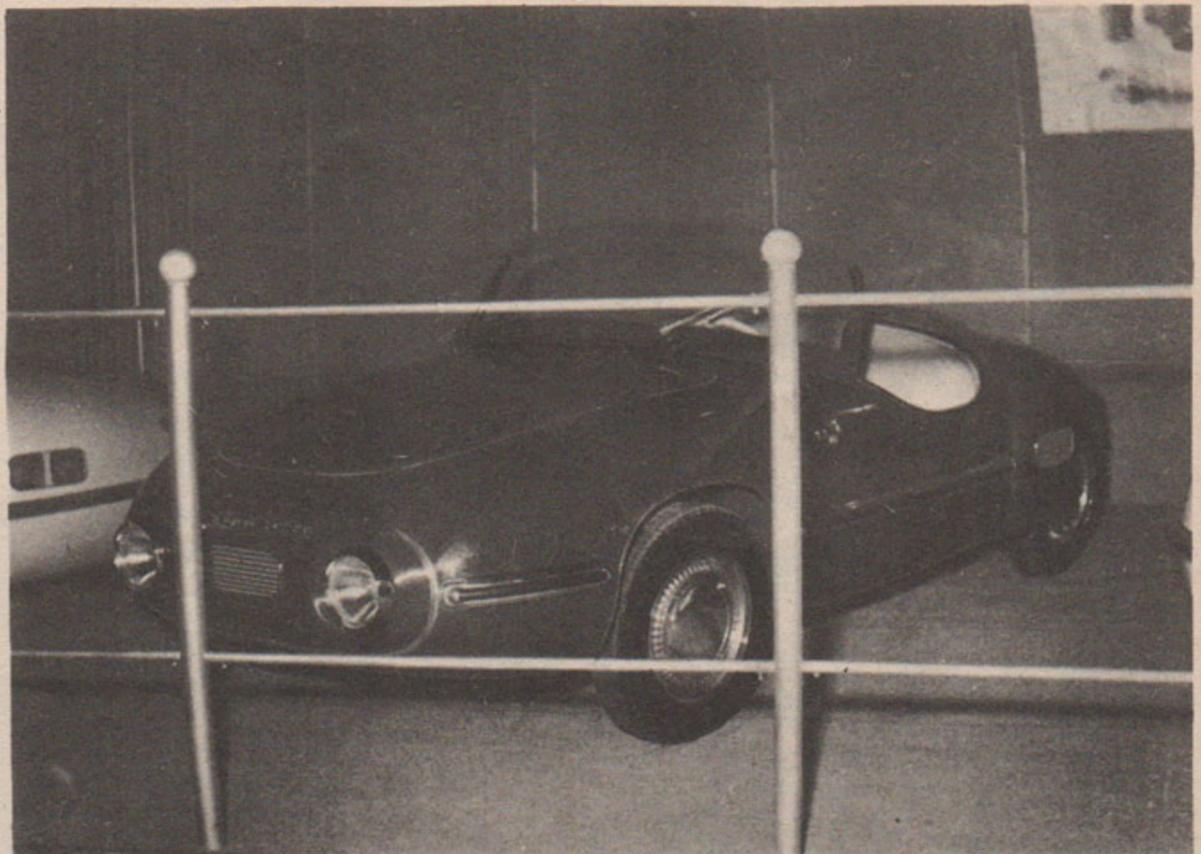
spécialement réservés au Pfeil; voiturette assez luxueuse en somme.

Le prix de ces modèles sont respectivement 1995, 2 650, 2 990 D.M., soit environ 170 000, 225 000 et 255 000 fr français.

Signalons enfin la dernière création de Brütsch: le Mopetta. Il s'agit d'un véhicule à trois roues (une roue avant motrice et directrice) réalisé entièrement en matière plastique et entraîné par un moteur de 50 cm<sup>3</sup> à trois vitesses.

## BRÜTSCH

Ce cyclomoteur carrossé ne pèse que 60 kg, la longueur hors tout étant de 1 700 mm pour 880 mm de largeur et 1 000 mm de hauteur totale; ne consommant que 2 l aux 100 km, le Mopetta semble s'adapter parfaitement aux restrictions actuelles. Son prix est de 750 D.M., c'est-à-dire environ 65 000 fr et de plus Brütsch prétend utiliser son véhicule aussi bien dans l'eau que sur terre.





## SPATZ

Les usines Victoria ont fondé l'été dernier une nouvelle société, la B.A.G., pour la fabrication d'une voiturette visiblement inspirée par la production Brüttsch. Le châssis à tube central porte une carrosserie en fibre polyester très légère (poids à vide 320 kg) offrant de la place à trois personnes côte à côte. Les quatre roues avant et arrière sont indépendantes, comportant ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. Les roues de 12 sont équipées de freins de 180 mm de diamètre à commande hydraulique.

Le moteur est ici encore le 200 cm<sup>3</sup> Sachs deux temps, développant 10,2 ch; vitesse : 75 km/h; consommation : 4 l aux 100 km à une moyenne de 55 km/h.

Cette voiturette peut être livrée soit avec une capote tissu, soit avec un toit amovible « en dur » avec portes s'ouvrant verticalement, tout comme la Mercedes 300 SL. Le prix du Spatz est de 2 975 D.M., soit environ 250 000 de nos francs.

## EXPORTATIONS CROISSANTES DE VOITURETTES... EN ALLEMAGNE

Les usines B.M.W. nous communiquent certains chiffres concernant leur production et leurs exportations du Moto-Coupé B.M.W.-Isetta. Ce communiqué vient à point pour souligner notre article sur les voiturettes, car il démontre une fois de plus que dans de nombreux pays il existe une clientèle pour un véhicule dont le prix se situerait entre la voiture et la moto.

La seule Allemagne Fédérale a absorbé jusqu'à ce jour plus de 40 000 Isetta. D'autre part B.M.W. vient de signer un accord de licence avec une firme anglaise. Cet accord prévoit le démarrage de la production en Angleterre pour le printemps. Une première commande de 1 000 voiturettes a été notée de même qu'une commande ferme de 6 700 unités diverses telles que moteurs, boîtes, axes avant et arrière, pièces de carrosseries, etc. devant être assemblées en Angleterre.

D'autre part B.M.W. a enregistré un millier de commandes fermes pour différents pays d'Europe et d'Outre-Mer. 1 200 Isetta ont été vendues aux U.S.A., tandis que 3 400 voiturettes sont encore en commande pour ce pays.



## MESSERSCHMITT

L'Auto-scooter Messerschmitt a certainement été la première voiturette allemande. Il s'en est vendu un certain nombre au début, mais avec l'apparition des Isetta et autres Goggomobil, Messerschmitt connut des difficultés. Actuellement l'usine de Regensburg connaît un certain renouveau, grâce à ses prix relativement faibles. Nous pensons néanmoins que la formule « deux places en tandem » n'est pas l'idéal, l'un des avantages de la voiturette résidant précisément dans le fait que l'on puisse converser facilement avec le passager éventuel.

Cette voiturette à trois roues est équipée d'un moteur Sachs 200 cm<sup>3</sup>, 1 cylindre, deux temps, développant 10 ch à 5250 tr/mn. La boîte comporte quatre vitesses et une marche arrière. Le faible maître couple de l'engin autorise une vitesse de 100 km/h pour une consommation moyenne d'environ 4 l aux 100 km/h.

Il existe également un modèle de 175 cm<sup>3</sup>, mais il n'est pas importé en France comme les quatre modèles 200 cm<sup>3</sup>.

Modèle KR 200 standard : 298 000.

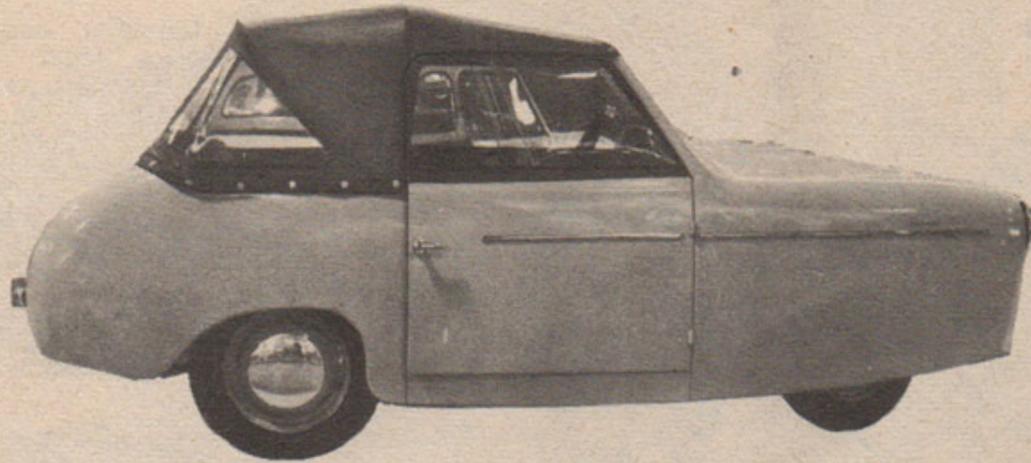
Modèle KR 200 luxe : 320 000.

Modèle KR 201 Cabriolet standard : 183 000.

Modèle KR 201 Cabriolet luxe : 340 000.

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que Messerschmitt va désormais s'occuper de la construction aéronautique et que la fabrication de l'Auto-Scooter sera assurée par son « inventeur » M. F. Fend.





## RELIANT

La plus « automobile » des voiturettes. Le moteur quatre cylindres à refroidissement par eau et soupapes latérales dérive de l'ancien Austin. 1 000 cm<sup>3</sup> Puissance : 16 ch à 4 000 tr/mn.

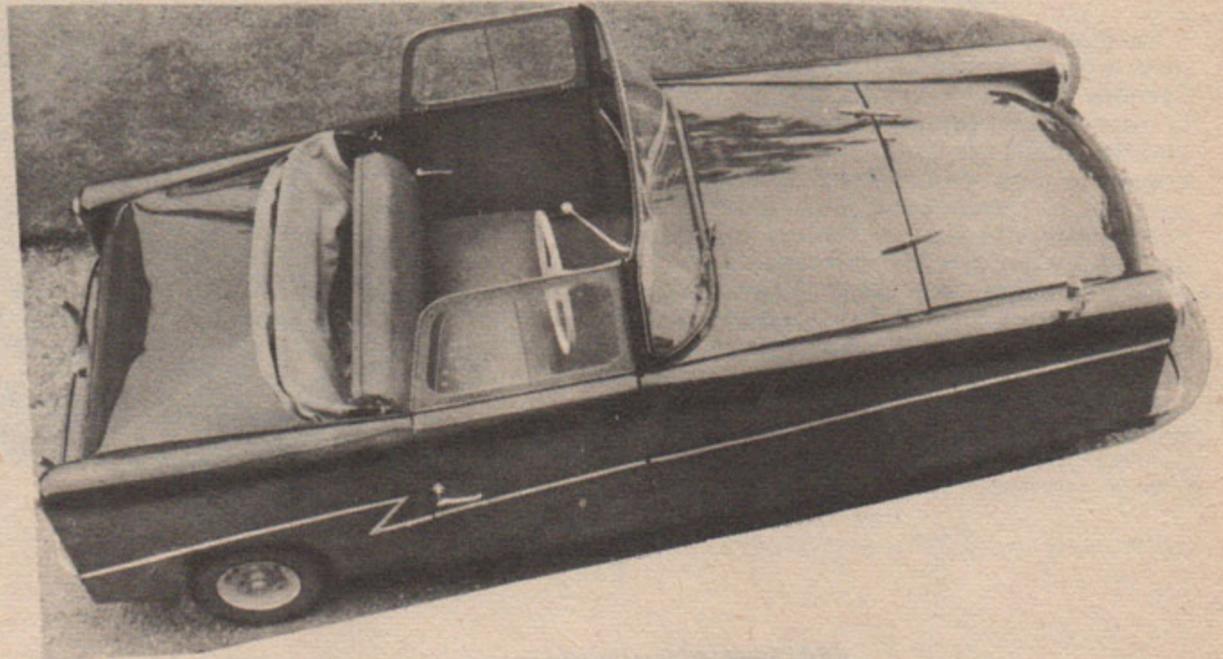
La boîte comporte quatre vitesses et une marche arrière et entraîne les roues arrière par l'intermédiaire d'un pont et d'un différentiel. Suspension avant par bras oscillant et barre de torsion ; suspension arrière par ressorts semi-elliptiques et amortisseurs hydrauliques. Les freins sont commandés hydrauliquement.

Poids à vide : 405 kg.

Prix en Hardtop : 431 000 fr.

En coupé : 421 000 fr.

## ANGLETERRE



## BOND "MINICAR"

Présenté en différentes versions, le Bond « Minicar » est équipé d'un Villiers 197 cm<sup>3</sup> trois vitesses et marche arrière. La roue avant est suspendue par un système à balanciers avec amortisseurs hydrauliques. Les bras oscillants arrière sont contrôlés

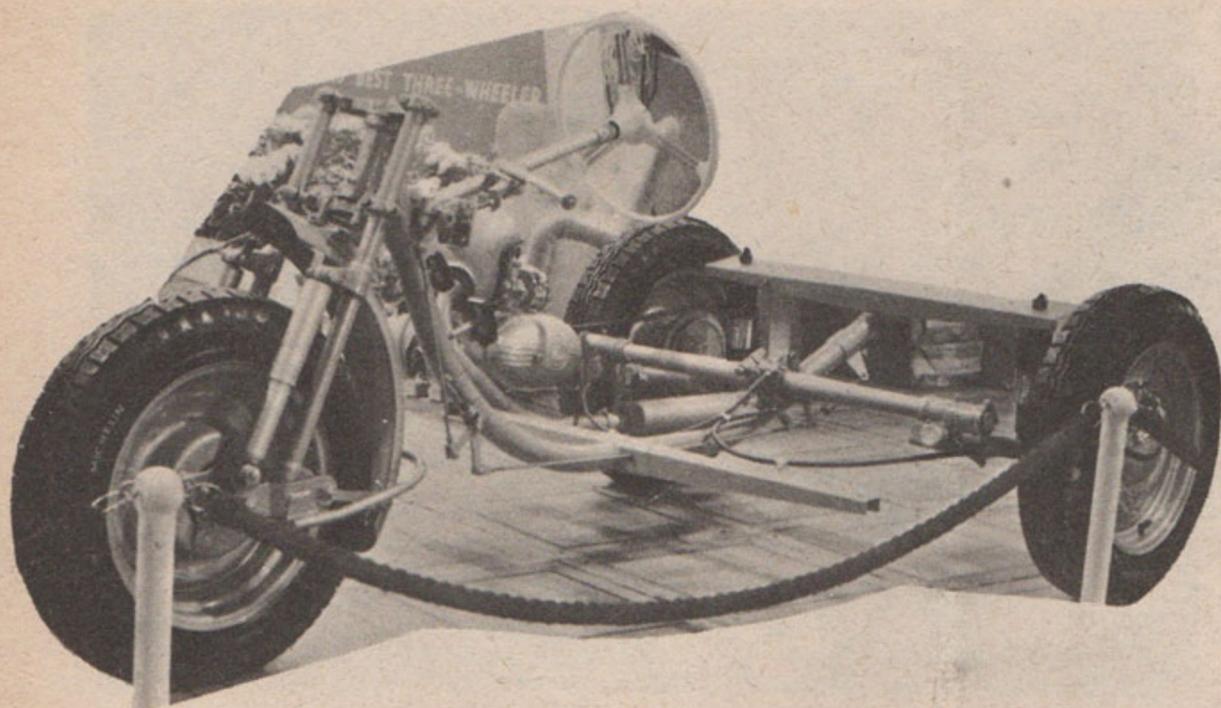
par des éléments de caoutchouc travaillant à la torsion. La carrosserie en aluminium est supportée par un châssis plate-forme en acier.

Poids : 280 kg. Réservoir : 15l. Prix : 350 000 fr environ.



## BRÜTSCH

Une miniature, la Brütsch trois roues, équipée en Allemagne d'un 50 cm<sup>3</sup> et en Angleterre d'un 98 cm<sup>3</sup> Villiers, deux vitesses. L'ensemble, grâce à la carrosserie en matière plastique rigoureusement étanche, peut flotter facilement.



## GORDON

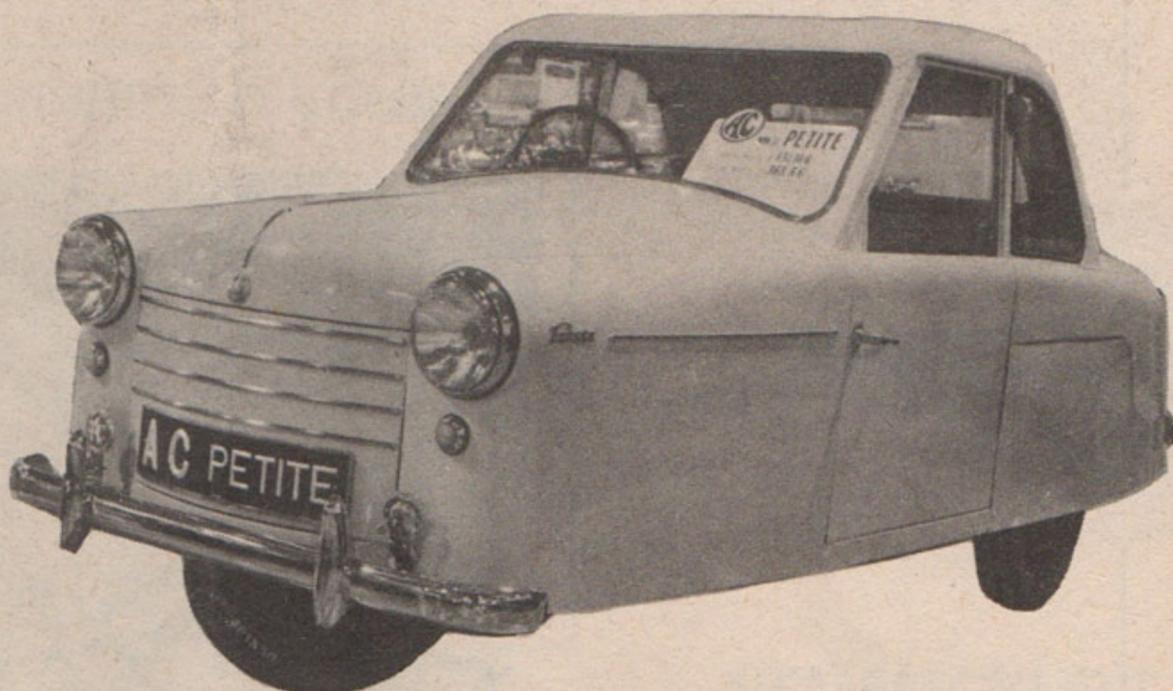
Le châssis tubulaire comporte des traverses en alliage léger. Suspension avant par balanciers, arrière par bras oscillants et amortisseurs hydrauliques. Le moteur est un 197 cm<sup>3</sup> Villiers, à refroidissement par turbine et démarreur électrique, couplé avec une boîte à trois vitesses et marche arrière. Il est disposé latéralement et entraîne la roue arrière droite par l'intermédiaire d'une chaîne. Les freins sont commandés par câbles.

Poids du véhicule : 330 kg. Contenance du réservoir : 15 l. Carrosserie tôle.

## AC. PETITE

Le moteur est un monocylindre Villiers deux temps de 346 cm<sup>3</sup> de cylindrée situé derrière les roues arrière. Détail curieux, la transmission primaire s'effectue par une courroie triple ; la transmission secondaire comporte une chaîne, un différentiel et deux demi-arbres avec joints Hardy Spicer, entraînant les roues. Boîte trois vitesses et marche arrière. La carrosserie en aluminium repose sur une plate-forme en acier formant châssis ; suspension avant et arrière oscillantes, avec amortisseurs hydrauliques.

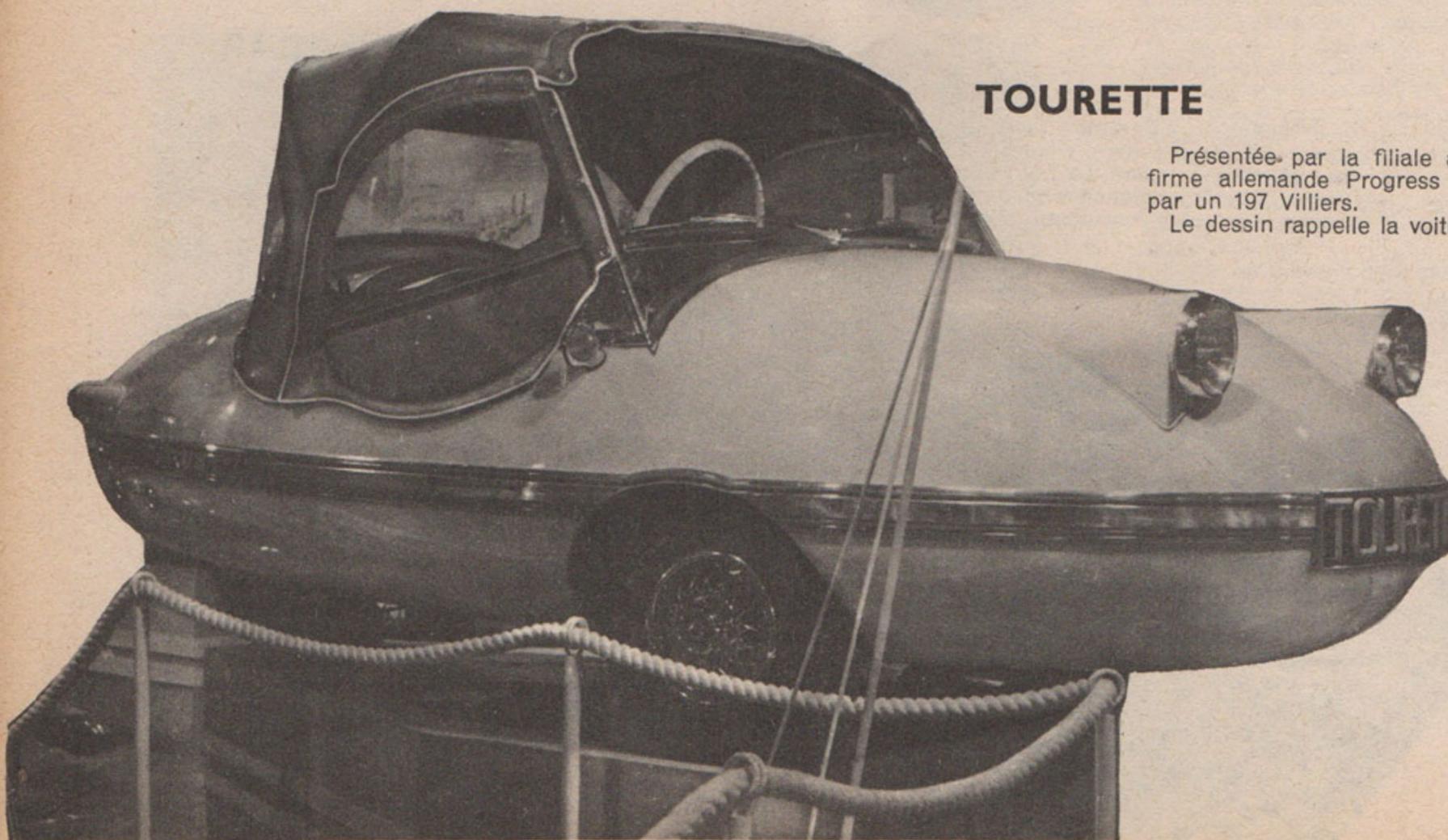
Prix : modèle standard : 332 000 fr ;  
modèle luxe : 364 000 fr.

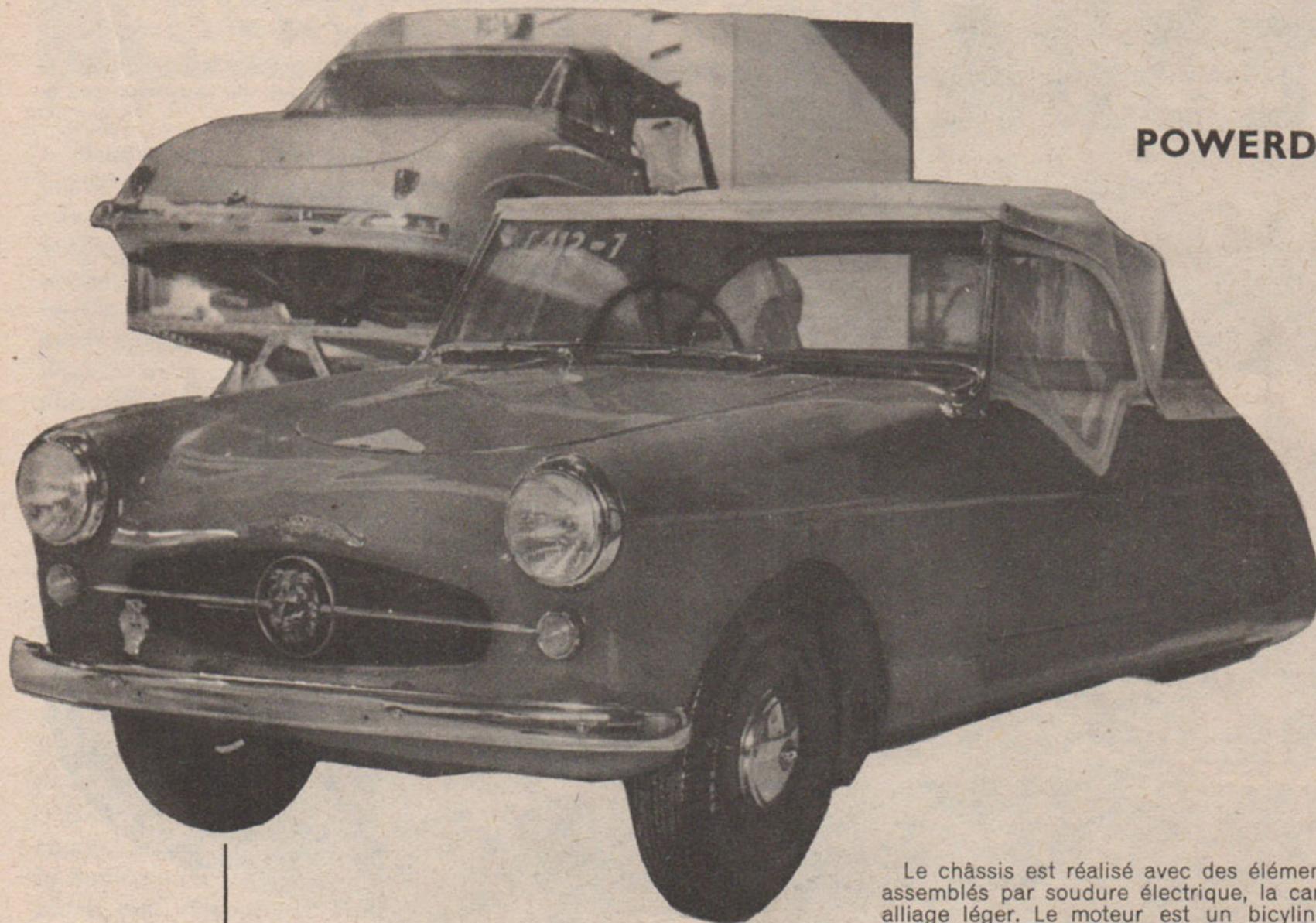


## TOURETTE

Présentée par la filiale anglaise de la firme allemande Progress est propulsée par un 197 Villiers.

Le dessin rappelle la voiturette Brüttsch.





## POWERDRIVE

Le châssis est réalisé avec des éléments en acier assemblés par soudure électrique, la carrosserie en alliage léger. Le moteur est un bicylindre Anzani deux temps de 322 cm<sup>3</sup>, développant 15 ch à 4 800 tr/mn, couplé avec une boîte trois vitesses et marche arrière. Il est situé devant la roue arrière. La suspension s'effectue par bras oscillants et amortisseurs hydrauliques. Les freins sont des Girling, commandés hydrauliquement.

Poids : 380 kg. Vitesse maxi : 100 km environ. Réservoir : 24 l.

## FRANCE

En France, la voiturette a pris un départ assez timide, si l'on excepte le cas 2 CV Citroën, véhicule qui synthétise admirablement l'aboutissement de la formule. Ne seraient ses très longs délais de livraison, aucun concurrent ne pourrait vraisemblablement proliférer dans ce domaine. La 2 CV, bénéficiant d'une fabrication en grande série permise par l'énorme potentiel industriel de la firme, aura toujours l'avantage du prix, à qualité égale.

Cependant Isetta-Velam poursuit son programme, favorisé à l'heure actuelle par les restrictions de carburant. Ce petit véhicule s'améliore constamment, et nous espérons qu'un jour viendra où il nous sera possible d'effectuer un essai qui déterminera avec précision sa valeur technique intrinsèque.

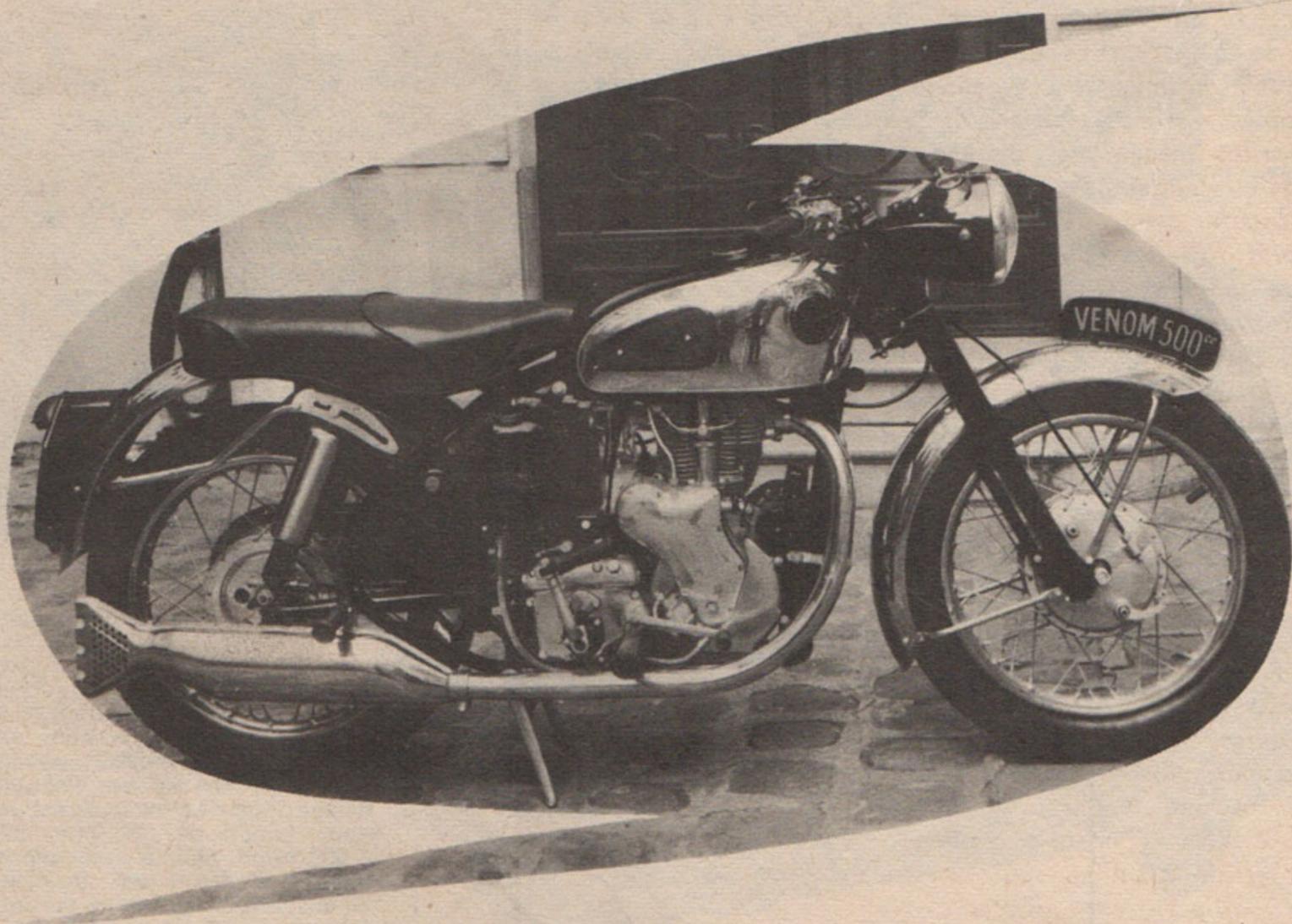
Après l'avortement des prototypes D.S. Malterre, Brissonnet-Vallée, Galy, et autres réalisations présentées lors des derniers salons, une nouvelle venue vient d'éclorre : la Decolon, dont nous publions les caractéristiques en page 31, et qui figure sur notre couverture.

Quant à Mochet, exploitant une clientèle bien définie, il reste un exemple de stabilité commerciale.

La grosse inconnue demeure Vespa? Verrons-nous la voiturette de Fourchambaud au printemps? Selon certaines rumeurs, elle poursuivrait actuellement sa mise au point en Allemagne.

# ESSAIS *MOTOCYCLES*

LA 500 CM<sup>3</sup> VELOCETTE "VENOM"



## LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

Motocyclette de sport, pour usage routier.  
Vitesse : 160 km/h.  
Prix en France : 349.500 fr.

IMPORTATEUR : SOCIÉTÉ S.G.U.A.  
Bd ST-GERMAIN

« Venez donc en chercher une ! » C'est ainsi, qu'avec un flegme tout britannique, M. Bertie Goodman, grand patron de la firme Velocette, répondit à notre interrogation, alors que nous doutions des performances réelles de la Venom. L'histoire se passait au Salon de Paris.

Avec l'accord et l'appui de M. Point, importateur en France de la marque (Etablissements S.G.U.A., boulevard Saint-Germain), nous mîmes à profit notre séjour à Londres, à l'occasion du Salon, pour sauter jusqu'à Birmingham et ramener la SOX 631, machine

sacrifiée aux essais en tous genres, y compris diverses courses de vitesse.

Car la maison Velocette, qui brilla naguère au firmament de la compétition, ne pouvait en son âme et conscience, produire une mécanique sport qui ne fût pas sanctionnée par le verdict des circuits. Fait à signaler, c'est B. Goodman lui-même qui pilota la Venom en course, associé au journaliste Vic Willoughby, notamment pour les « 9 heures de Southampton ».

Car en Angleterre, subsiste encore la vieille école,

*Ci-contre, contrôle d'une came sur une machine spéciale, avec micromètre Solex; en dessous, perceuse multiple pour usinage des carters de L.E.-200.*

qui veut que l'on fabrique des motocyclettes parce qu'on aime ce véhicule, parce qu'on sait ce qu'est une moto, ce qui implique la nécessité, pour le responsable d'une marque, de monter dessus une fois de temps en temps.

Nous avons en effet été surpris et ravis, lors de nos conversations avec des personnages éminents de l'industrie motocycliste anglaise, de constater la connaissance intime que ces gens-là ont de leur production : sachant avec précision les caractéristiques et particularités mécaniques de chacun de leurs modèles, les ayant conduits en de nombreuses occasions, ils peuvent discuter avec pertinence et répondre aux questions les plus difficiles ; au besoin, un schéma rapide a vite fait de démontrer le fonctionnement ou la valeur d'une réalisation technique particulière.

Les critiques que l'on peut émettre ne valent pas à leur auteur un regard de commisération, mais une réponse claire et précise, basée sur des faits, des chiffres, et souvent rappel des résultats obtenus en compétition.

Ainsi s'établit immédiatement un climat de confiance, et les entrevues que nous eûmes avec B. Goodman à Londres, et avec le directeur commercial de la firme, lors de la visite de l'usine, à Birmingham, furent pour nous riches d'enseignements.

Cette visite de l'usine, nous l'effectuâmes au pas de course, mais il nous fut cependant possible d'admirer la méticulosité avec laquelle le travail est effectué, et notre ami Niederman oublia quelques instants son « B.M.W. über alles » devant certaine machine de contrôle à projection, destinée à vérifier la précision de taille des engrenages.

Après un galop d'essai sur la nouvelle 200 cm<sup>3</sup> Valiant, dont le tempérament n'a rien à envier à celui de ses grandes sœurs, vint le moment de prendre en main la Venom, avec le plaisir que l'on devine. Le « sorcier » de l'usine, dans l'ancre duquel s'échaffaudaient plusieurs moteurs K.T.T. aux carburateurs béants, pudiquement recouverts d'un voile, nous donna quelques détails :

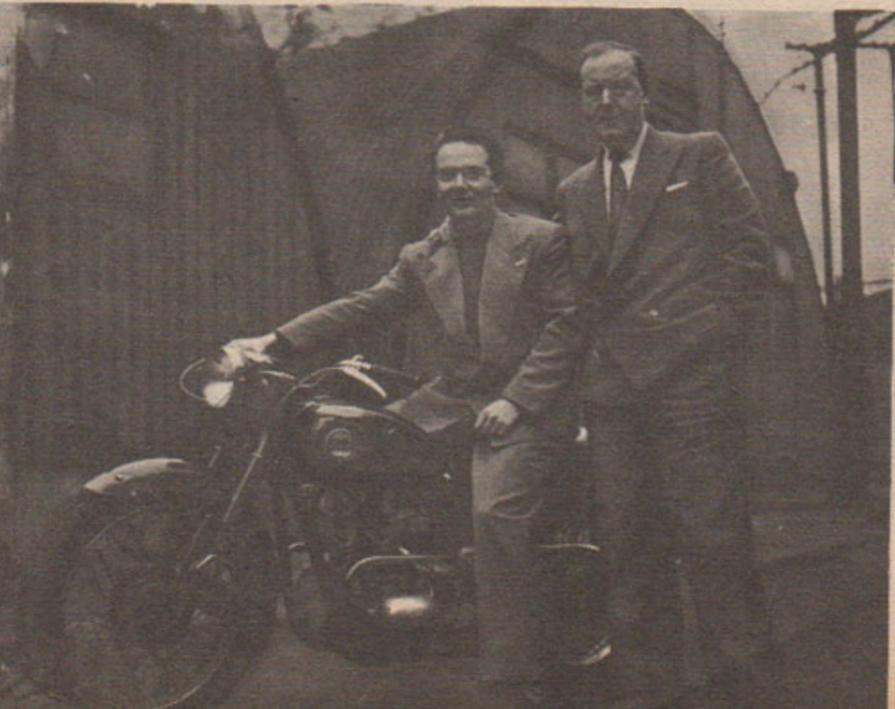
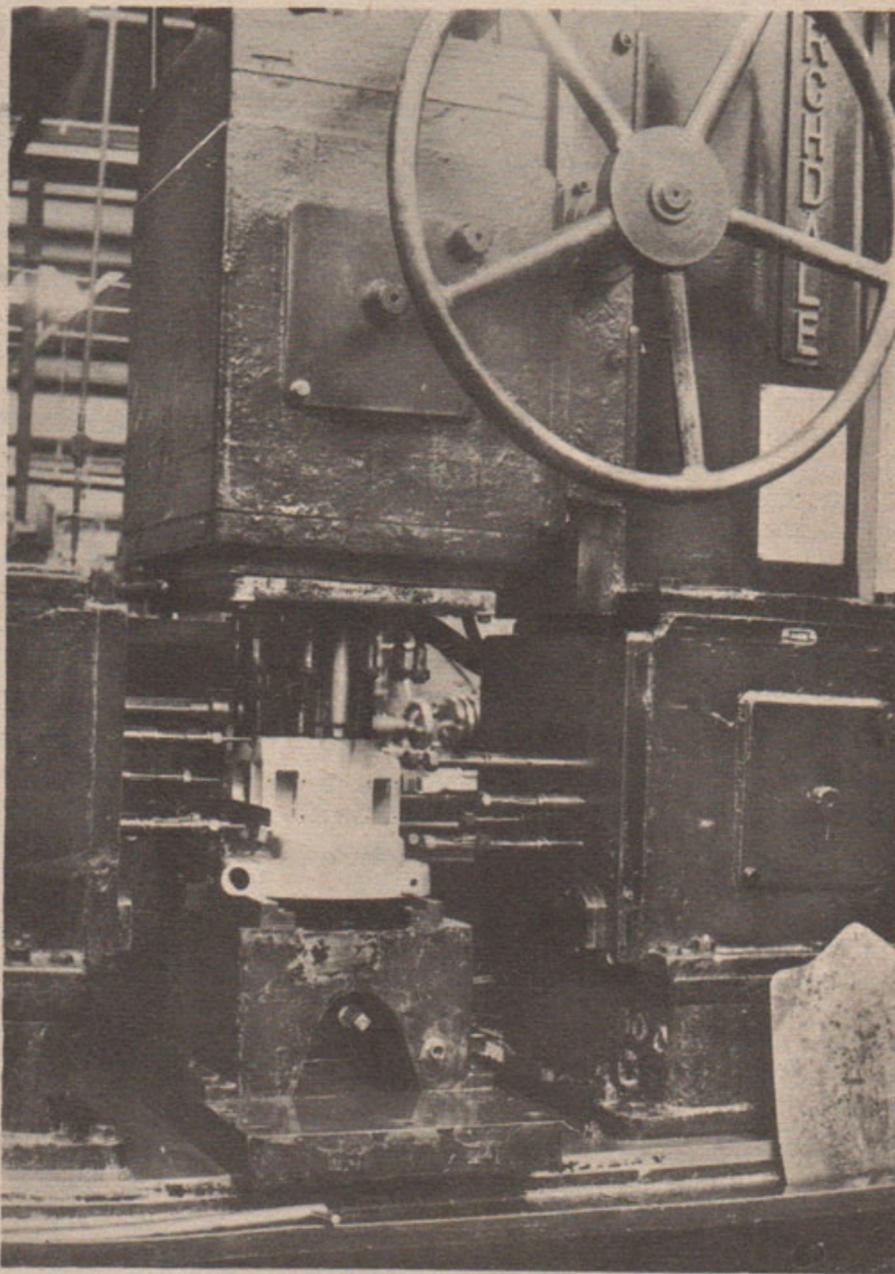
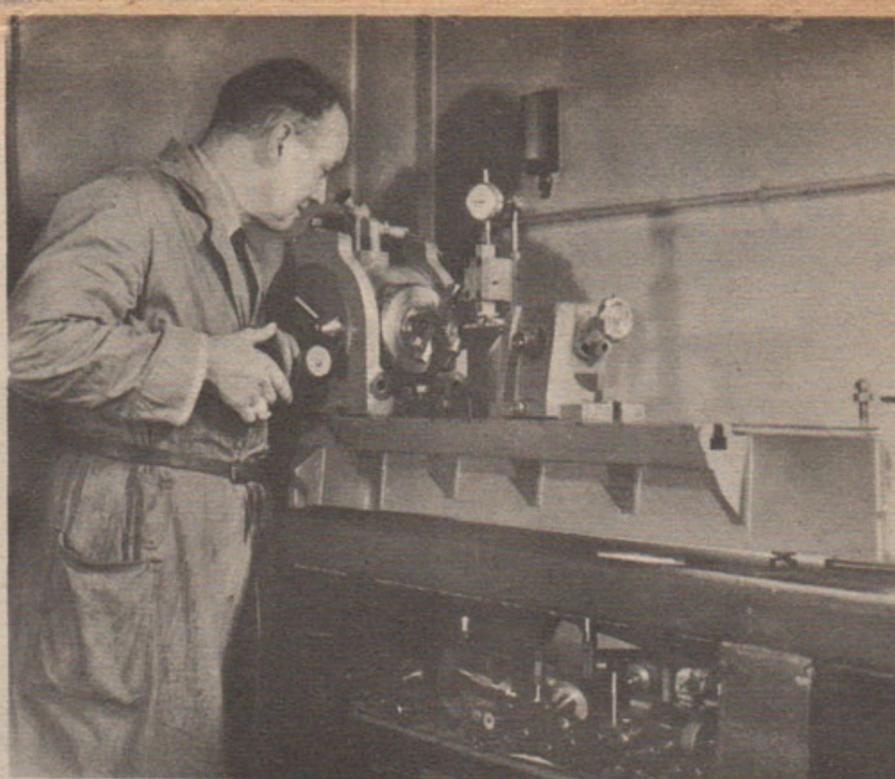
— Le rapport volumétrique de notre machine avait été ramené de 8 à 7,5, en prévision des difficultés que nous aurions en France à nous procurer du supercarburant de haute qualité (on trouve en Angleterre des super d'un indice d'octane dépassant 90).

— Ne pas trop faire patiner l'embrayage, si nous voulions éviter un réglage en cours de route, du fait du tassement des disques neufs.

Cette 500 comptait un kilométrage important, et pouvait être tirée à fond ; elle avait participé à de nombreux essais, et à des courses pour machines « sport », ayant pour but de tester la mécanique, afin de savoir s'il était opportun de prévoir au catalogue un équipement spécial « clubman's » (carbu et magnéto « racing », rapports de boîte serrés, etc.).

Après avoir reçu un lot de bougies et une poignée de gicleurs, nous donnions le premier coup de kick... l'essai commençait.

*Notre collaborateur R. Court, en compagnie du directeur commercial de la firme, après son essai de la 200 cm<sup>3</sup> "Valiant".*



# La 500 Velocette "VENOM"

Nous ne nous étendrons pas sur la description technique de la 500 cm<sup>3</sup> Velocette « Venom », du fait qu'elle est la réplique exacte, à quelques modifications près, de la M.S.S. dont nous avons publié l'essai dans notre numéro 121.

Ces modifications ont pour but d'augmenter la puissance (calage de distribution différent, soupapes plus grandes, passage de gaz supérieur pour l'admission, rapport volumétrique plus élevé) et la sécurité, compte tenu de l'élévation des performances (freins centraux de grand diamètre).

En fait, la Venom, présentée dans le courant de l'année 1956, constitue une version « sport » de la M.S.S., dont les

bases mécaniques permettaient largement un accroissement de puissance. C'est une machine destinée à l'usage routier, d'un pilotage aisé en ville.

Pour les compétitions en « catégorie sport » la marque peut livrer un équipement « Clubman's » en supplément, à savoir : carburateur Amal G.P., soupape d'échappement au sodium, magnéto BTH « racing » avec avance manuelle, rapports de boîte plus serrés, compte-tours, etc.

En version normale, la Venom développe 35 ch à 6 200 tr/mn environ, tandis qu'avec les modifications « Clubman's », elle atteint 38 ch pour un régime identique, ces puissances étant mesurées en bout de vilebrequin, avec silencieux.

Résumons donc brièvement les caractéristiques de la Venom :

## PARTIE CYCLE

Identique à celle de la M.S.S. : on retrouve notamment l'original système de réglage des amortisseurs arrière, un réservoir de même contenance, 14 l environ, avec des panneaux chromés, la fourche télescopique amortie hydrauliquement, et le même cadre simple-berceau, d'une rigidité à toute épreuve.

Par contre, les roues comportent de volumineux freins centraux en alliage léger, de 190 mm de diamètre; la machine conserve des jantes en acier, et des pneus de 3,25 x 19 (ribbed à l'avant); les garde-boue, en acier poli, sont peu enveloppants, et celui arrière bénéficie de deux haubans de section circulaire renforçant latéralement sa rigidité, et permettant également le montage des plaques de course.

L'installation électrique comprend, à l'instar de la M.S.S., une batterie de 6 V-12 Ah, alimentée par une dynamo Miller de 36 W avec régulateur de tension; l'accu assure le fonctionnement de l'éclairage, avertisseur et feu-stop.

Le phare reçoit maintenant un compteur et un ampèremètre incorporés, en sus du contacteur en bakélite.

Le guidon et les commandes restent classiques.

La présentation apparaît plus luxueuse, avec panneaux de réservoir chromés, bordés d'un filet or, et garde-boue polis; émail noir ou beige.

## GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Monocylindre de cotes carrées, 86 x 86, avec distribution surélevée, et ressorts de soupape en épingle; le diamètre des soupapes atteint 45 mm à l'admission et 42 mm à l'échappement; les cames donnent des temps d'ouverture plus longs et un croisement important : tant à l'admission qu'à l'échappement, la durée d'ouverture est de 300°, et le croisement s'élève à 100°.

Rappelons pour mémoire que sur la M.S.S., l'ouverture n'était que de 248° pour un croisement de 38°.

Le rapport volumétrique, de 8 à 1 (6,8 sur la M.S.S.), et la levée supérieure des soupapes, nécessitent l'emploi d'un piston bombé avec encoches sur la tête.

D'autre part, le diamètre de la tubulure d'admission a été porté à 29 mm, contre 27 mm pour la M.S.S.; l'avance à l'allumage reste sensiblement la même, 38° avant le P.M.H., et on note l'utilisation de bougies à long culot.

Ces modifications mises à part, le moteur reste dans sa structure, identique à celui de la M.S.S. (vilebrequin sur roulements Timken, tête de bielle sur roulement à galets encagés, cascade de pignons pour commander l'arbre à came et la magnéto, pompe à huile double à engrenages, entraînée par vis sans fin — la pompe de retour débite deux fois plus que la pompe d'envoi, afin de maintenir le carter-moteur rigoureusement à sec — et réservoir d'huile de 2,3 l, graissage de la distribution par une dérivation sur le circuit de la pompe d'alimentation, dynamo entraînée par courroie sous carter tôle, magnéto Lucas avec avance automatique, carburateur Amal « Monobloc »).

La boîte de vitesses, de fabrication Velocette, se caractérise par la position du pignon de sortie, extérieurement à l'embrayage.

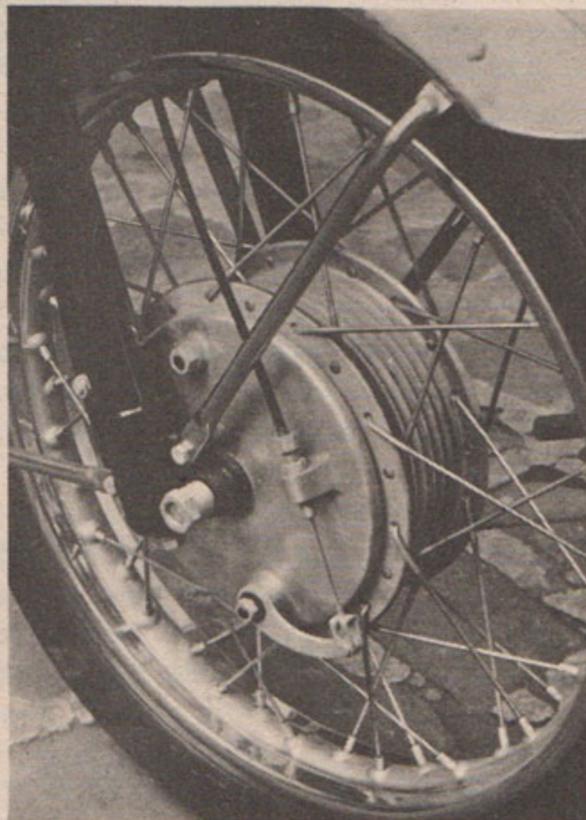
Cet embrayage, fonctionnant à sec, comporte cinq disques Ferodo; rappelons que son réglage doit s'effectuer en agissant uniquement sur la pièce filetée située derrière le pignon de sortie et servant de point d'appui aux ressorts; ne jamais toucher au câble de commande (voir schéma et explication page 25).

La rotation de la boîte sur son support inférieur permet de régler la tension de la chaîne primaire.

Les rapports sont plus serrés, afin de mieux utiliser la courbe de puissance : 1, 1,207, 1,588, 2,294, ceci donnant, avec 23 x 44 en primaire et 18 x 46 en secondaire, les rapports finals suivants : 4,87 en 4<sup>e</sup>, 5,87 en 3<sup>e</sup>,



Ci-dessus, la tête de fourche de la Venom; et ci-dessous, le volumineux frein avant.



7,74 en seconde, et 11,2 en 1<sup>er</sup>; on notera la 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> bien groupées. (La Velocette M.S.S. actuelle dispose de rapports plus espacés : 4,87, 6,52, 8,57, 12,4.)

A la demande, la Venom peut être livrée avec des rapports course (modification Clubman's) : 1, 1,098, 1,44, 1,9.

La chaîne secondaire est protégée par un carter tôle, faisant suite à celui masquant le pignon de sortie.

\*  
\*\*

Si l'on examine la 500 cm<sup>3</sup> Venom sous l'angle technique, il ne faut perdre de vue ni sa destination ni son prix : une machine atteignant les 100 miles offerte pour 340 000 fr constitue déjà une réussite intéressante, limitant sensiblement les critiques possibles.

La firme Vélocette a fort sagement voulu réaliser une 500 de sport accessible financièrement à un grand nombre d'amateurs, et ceci restreint les innovations techniques ou esthétiques.

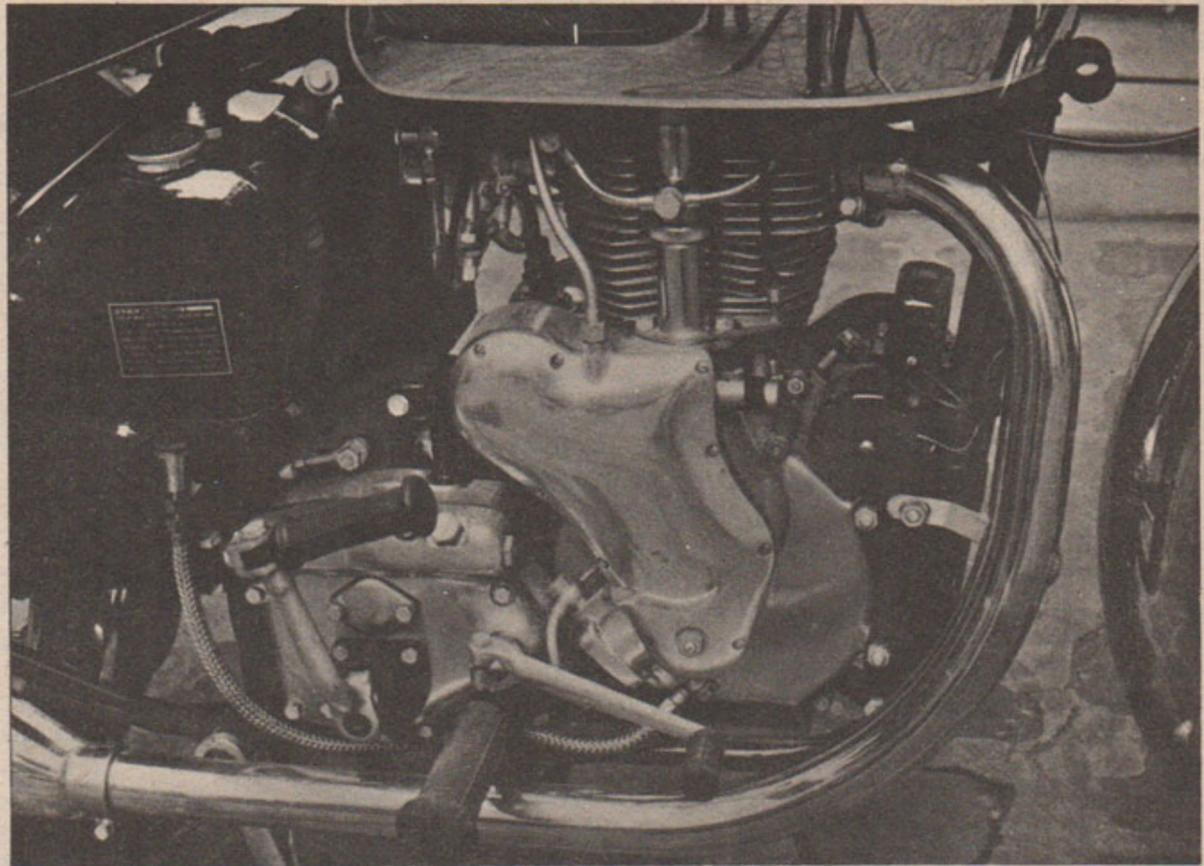
Vu côté transmission, l'aspect peut paraître vieillot, de même que les lignes un peu torturées du moteur et de la boîte, présagent des recoins difficiles à atteindre.

Mais à notre avis, il faut juger une motocyclette en montant dessus, et lorsque l'on a pu constater les performances possibles, on considère avec infiniment plus de respect une mécanique qui extérieurement n'a guère varié depuis 1936.

Nous retiendrons cependant le manque d'accessibilité du carburateur et du boîtier de distribution; ceci serait grandement amélioré si la fixation du réservoir s'effectuait par sangle (système Norton ou A.J.S. de course) ce qui permettrait une dépose très rapide dudit réservoir. D'autre part, la contenance de celui-ci est ridicule : 14 l ne suffisent pas pour une machine sport, il faut au moins 20 l.

Par contre, les nouveaux freins centraux nous satisfont pleinement, de même que le montage sur caoutchouc du réservoir d'huile, et la fixation très rigide du garde-boue arrière.

En ce qui concerne la puissance, la



maison Vélocette connaît son affaire, et l'allure de la courbe démontre que la souplesse aux bas régimes n'a pas été sacrifiée : à 2 500 tr/mn nous disposons de 12,5 ch, et à 4 000 tr/mn les 22 ch sont virtuellement atteints, tandis qu'à 5 000 tr/mn, les 30 ch sont déjà là, et un peu là... Donc courbe restant progressive, la puissance, par rapport à la M.S.S., ayant augmenté de 12 ch (35 à 6 200 contre 23 à 5 000) pour 1 200 tr/mn seulement de régime supplémentaire.

Enfin, finition et équipement sont corrects : soulignons la présence d'une béquille latérale, et de repose-pieds arrière!

Le poids à vide, 170 kg, reste en dessous de la moyenne, la plupart des 500 atteignant 180 ou 190 kg.

### EXAMEN TECHNIQUE

#### QUALITÉS

**Puissance élevée.**  
**Freins centraux.**  
**Rapports de boîte serrés.**  
**Excellent système de graissage.**  
**Finition et équipement corrects.**  
**Poids favorable.**  
**Moyeux à broche.**

#### DÉFAUTS

**Accessibilité difficile du carburateur et de la distribution.**  
**Réservoir trop petit.**

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

### PARTIE CYCLE

**Freins :** centraux 190 mm de diamètre.  
**Selle** biplace, béquilles centrale et latérale.  
**Équipement électrique :** dynamo Miller de 36 W, avec régulateur; batterie 6 V-12 Ah; avertisseur et feu-stop.  
**Email** noir ou beige, panneaux de réservoir chromés, garde-boue polis.

### GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

**Monocylindre** à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs.  
**Alésage/course :** 86 × 86.  
**Cylindre** alliage léger, chemisé Al-fin.  
**Vilebrequin** sur deux roulements Timken.  
**Tête de bielle** sur galets encagés.  
**Rapport volumétrique :** 8.  
**Puissance** (au vilebrequin) : 35 ch à 6 200 tr/mn.  
**Calage de distribution** (avec 8/100 de jeu aux soupapes).

**AOA :** 55°      **AOE :** 75°.

**RFA :** 65°      **RFE :** 45°.

**Jeu aux soupapes :** 13/100 à froid.  
**Allumage :** magnéto Lucas, avance automatique. (sur demande, BTH, avance manuelle).

**Avance maxi :** 38° avant P.M.H.

**Bougies :** KLG F.E. 100, Lodge 3HLN ou Champion NA10 (long culot) pour usage route; KLG Racing 280 ou 290 pour compétitions, ou Lodge Racing équivalentes.

**Carburateur :** Amal monobloc 29 mm de diamètre; gicleur : 330; aiguille 4° cran.

**Boîte de vitesses, rapports :** 1; 1,207; 1,588; 2,294.  
**Transmission primaire :** chaîne sous carter; rapport : 23 × 44.

**Transmission secondaire :** rapport : 18 × 46.

**Rapports finals :** 1° : 11,2

2° : 7,74

3° : 5,87

4° : 4,87

**Embrayage :** disques multiples Férodo à sec.

**Graissage :** pompe double à engrenages; réservoir : 2,27 l; huile Castrol XL.

\*\*

**Poids à vide :** 170 kg.

**Vitesse maximum :** 160 km/h (constructeur).

**Consommation :** 5,5 l aux 100 km, à 100 km/h (constructeur).

Le premier contact avec notre monture, autrement dit le trajet Birmingham-Londres-Paris, effectué en duo avec quelques bagages sur le réservoir, nous permit d'emblée une constatation évidente : la Venom est réellement une machine sport ; ce n'est pas une machine de course déguisée, difficilement utilisable en ville, et dont la courbe de puissance nécessite un usage intensif du sélecteur.

A ce titre, nous fûmes surpris de la facilité avec laquelle cette 500 se pilote dans la circulation urbaine. Entendons-nous bien : un certain doigté est nécessaire, notamment pour les démarrages et les accélérations à bas régime, si l'on veut éviter le cliquetis (car même avec un rapport volumétrique ramené à 7,5, le taux de remplissage découlant des 300° d'ouverture à l'admission, aboutit à une pression moyenne sur le piston qui demande quelques égards).

Pour obtenir un démarrage sec, il est nécessaire de faire patiner l'embrayage jusqu'à l'obtention du régime favorable ; par contre, si l'on veut décoller la machine en souplesse, il suffit de lancer légèrement le moteur, en position débrayé, et de couper les gaz au moment où l'on embraye ; l'élan acquis par les volants est suffisant pour démarrer la machine, sans heurt et sans cliquetis.

En règle générale, à bas et moyens régimes, la poignée tournante doit être maniée très lentement, afin d'obtenir une bonne accélération, et de conserver une conduite souple.

Si l'on recherche la reprise vigoureuse, il faut rétrograder et au besoin soulager légèrement l'embrayage pour accentuer la montée en régime.

Lorsque l'on a expérimenté la brutalité des accélérations de la Venom, il est toujours amusant de la piloter docilement en ville, avec un minimum de gaz ; même en 3<sup>e</sup> elle accepte ce traitement avec bonne volonté, et pour cet usage, l'avance automatique s'avère précieuse.

Inutile de dire que pour l'utilisation sportive, nous aurions préféré de loin une avance manuelle, plus précise.

Utiliser à fond les possibilités de la Venom constitue un vrai régal : seul le mono peut donner de pareilles sensations.

Sans entrer dans de trop longs développements, rappelons que pour un même régime, et tous autres facteurs demeurant égaux, un monocylindre bénéficie d'une puissance et d'un couple supérieurs à ceux d'un « twin ».

Avec la Vélocette « sport », cette assertion se trouve supérieurement démontrée, et le « coup de pied au chose » est bien senti...

La puissance immédiate d'accélé-

ration est ahurissante, et se conjugue avec une seconde impulsion nettement ressentie, lorsque le moteur atteint le régime de couple maximum (5 000 tr/mn). Cette accélération en deux temps est surtout perceptible en troisième, rapport long que l'on emmène à 140 compteur en position touriste. D'autre part, le moteur « accroche » terriblement tant en côte que contre le vent. La puissance de traction semble irrésistible.

Pour la mise en route, un vigoureux mollet est nécessaire ; sous cette réserve, l'opération est facile, et même à froid, nous avons réussi à lancer le moteur, avec une bougie de course, en trois ou quatre coups de kick.

Détail significatif : le départ en poussette nécessite la fermeture de la poignée tournante, afin que le moteur parte sur le ralenti. Si l'on ouvre les gaz au moment où l'on embraye, la compression ne passe plus (même en 2<sup>e</sup>) et la roue arrière patine. Comme quoi le remplissage est sérieux...

La Venom n'est pas une machine particulièrement silencieuse, car le pot Brookland perd trop facilement ses chicane, ce qui finit par donner à haut régime la tonalité d'un échappement libre.

Le bruit de distribution est nettement perceptible à froid ; ceci étant une concession au jeu que nécessite une mécanique « sport ».

L'étanchéité du moteur s'avère excellente, même après une utilisation intensive ; mais en cas de démontage, il semble nécessaire de remettre des joints neufs (distribution notamment) si l'on veut éviter des suintements (nous parlons en connaissance de cause).

Pour un usage normal, une bougie KLG. F.E. 100 apparaît comme un excellent compromis ; il est par contre plus prudent, si l'on veut tirer sur la mécanique, de montrer une bougie plus froide, d'un indice thermique au moins égal à 280.

La tenue de route des Vélocette est proverbiale, et nous avons retrouvé avec ravissement cette sûreté de trajectoire et cette extraordinaire maniabilité à toutes les allures. Les suspensions fonctionnent admirablement, et il faut seulement déplorer que le silencieux touche trop facilement en courbe, de même que les repose-pieds.

Le freinage est bon, mais pour notre goût personnel, nous avons remplacé la garniture avant trop dure (Ferodo moulé) pour une plus tendre (tissé au laiton), afin d'obtenir plus de mordant et un meilleur dosage de la décélération.

Après cette modification, l'efficacité des freins se situait au-dessus de la moyenne, sans cependant atteindre

le niveau d'un double-came genre B.M.W.

Notre périple routier fit ressortir, en plus de l'excellent confort de la machine, la puissance de l'éclairage (nous l'avons déjà signalé pour la M.S.S.) et l'absence de vibrations, sauf à très bas régime, ce qui reste dans les normes d'équilibrage d'un moteur « sport » tournant vite.

La consommation nous a paru inférieure à celle annoncée par le constructeur : en effet, de Boulogne à Paris, soit environ 280 km parcourus en duo (170 kg) à une vitesse rarement inférieure à 120/130 compteur, nous avons noté 4,5 l aux 100 km.

## LA VENOM A MONTLHÉRY

Le premier essai fut effectué avec le rapport volumétrique prévu par l'usine, soit 7,5. Réglages : super-Azur, bougie KLG racing F.E. 280, gicleur : 320.

Sur l'anneau de vitesse, la vitesse maximum en position allongée atteignit **161,508 km/h**, soit un régime de **6 238 tr/mn** ; en position touriste, le chrono donnait une moyenne de **141,548 km/h**, les temps respectifs étant **56 s 4/5** et **1 mn 4 s 4/5** au tour.

La machine tenait ce qu'elle promettait, et dépassait les fatidiques 100 miles : pour un mono de 350 000 fr, équipement tourisme, avouons que ce n'est pas mal !

Sur le routier, le meilleur tour était exécuté en **5 mn 5 s**, soit une moyenne de **108,370 km/h**. Ce résultat souligne amplement la remarquable tenue de route de la Venom, et la sûreté du freinage, qui n'accusa aucun « fading ». L'excellent étagement de la boîte, et la précision du sélecteur sont également à noter, et une fois de plus, nous ne pûmes que constater cette incomparable souplesse des commandes que possèdent les bonnes machines britanniques.

Les accélérations départ arrêté traduisent bien le « punch » de la Venom, notamment sur les 100 et 200 m : les **100 m** en **6 s 2/5**, moyenne : **56,520 km/h** ; les **200 m** en **10 s 1/5**, moyenne : **70,578 km/h** ; les **300 m** en **13 s 2/5**, moyenne : **80,586 km/h**, et les **400 m** en **15 s 4/5**, moyenne **91,134 km/h**.

Un second essai eut lieu (vent de 5 à 8 m/s au lieu de 3 m/s la fois précédente), après que le rapport volumétrique ait été remis à 8, valeur d'origine ; un super-carburant douteux ne permit pas de tirer pleinement parti de cette modification :

La vitesse maximum en position allongée accusa une légère augmentation : **162,078 km/h** au tour, soit **56 s 3/5** ; par contre gain plus net en position touriste, avec **144,695 km/h**,

soit 1 mn 3 s 2/5. Les accélérations donnèrent exactement les mêmes résultats que lors de l'essai précédent.

Devant de tels résultats, il serait intéressant de connaître les possibilités de la Venom équipée en « Clubman's », avec carbu et magnéto « racing ».

Cependant, un troisième essai, devant des confrères de la presse spécialisée, démontra que, malgré la température basse et un carburant anonyme, notre machine valait toujours 160 au tour.

Cette constance de performance est à souligner, et nous connaissons peu de 500 cm<sup>3</sup>, équipées d'un carburateur standard, qui puissent se prévaloir d'un ensemble de résultats aussi éloquents.

\*  
\* \*

Il nous reste maintenant à conclure.

Incontestablement, la Vélocette Venom représente une excellente réalisation de machine sport; utilisable sur route et en ville, elle constituerait une rivale sérieuse dans les courses pour machines de sport, notamment sur les circuits accidentés.

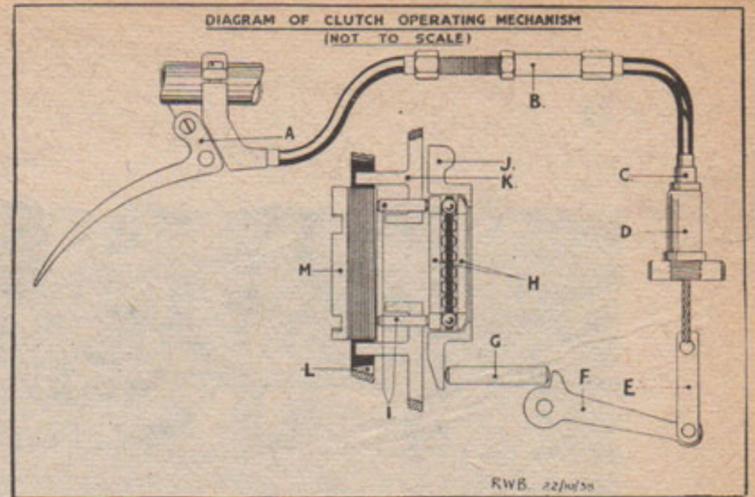
Son prix la rend accessible à nombre d'amateurs, tandis que sa robustesse à toute épreuve (Amédéo a fait une saison complète de cross sans toucher à son moteur) assure un entretien des plus réduits. D'autre part, l'équipement « Clubman's » permet encore d'améliorer ces possibilités à peu de frais.

### Schéma de l'embrayage Velocette :

Le levier F, appuie sur le flasque J, par l'intermédiaire du poussoir G; la pièce J, actionne les poussoirs I, qui compriment les ressorts contenus dans la pièce filetée M.

Il est évident que si l'on rattrape le jeu provoqué par un tassement des disques en agissant sur le câble, la pièce J aura tendance à buter sur le tambour K, ce qui limitera l'action complète des poussoirs I, et par suite empêchera le décollé complet des disques.

D'où nécessité de jouer sur la pièce M pour le réglage correct.



Cette 500 de haute performance, bien qu'ayant bon caractère, s'adresse plus spécialement aux pilotes avertis, possédant déjà un doigté de sportif, et aimant le monocylindre. Ceux-là sauront goûter pleinement toutes les joies qu'elle peut donner sur route, et l'intime satisfaction que procure un rétrogradage à la volée en 3<sup>e</sup>, pour poser proprement, à plus de 140, une voiture réputée puissante et agressive.

Cependant, si la Venom peut s'enorgueillir, en tant que machine de sport, d'un rare ensemble de qualités (nous la jugerions différemment s'il s'agissait d'un véhicule de tourisme), elle n'en est pas pour autant dénuée d'imperfections :

— silencieux d'une solidité toute relative, touchant trop facilement en courbe; même observation pour le tube d'échappement, que nous avons en partie aplati, et les repose-pieds.

— le carburateur Amal « monobloc » assure une alimentation assez aléatoire à haut régime (fait déjà constaté sur d'autres motos anglaises) sans doute à cause de sections d'écoulement calculées trop juste et

du volume insuffisant de la cuve (1).

Sur une machine comme le Venom, un Amal classique à cuve séparée nous paraîtrait le bienvenu.

— de série pourrait être prévue une mise à air libre du réservoir d'huile, permettant l'évacuation des vapeurs ailleurs que par le bouchon de remplissage.

Défauts mineurs, assurément, en face de la classe incontestable de la Venom, machine de race et qui fait honneur à la prestigieuse réputation de la firme Vélocette.

R. COURT.

(1) Nous avons déjà effectivement constaté à plusieurs reprises et sur des machines différentes (B.S.A., Royal-Enfield, Ariel), que des ratés apparaissent à vitesse maximum, si le réservoir n'était pas au moins plein à moitié. Ceci laisse supposer qu'une certaine pression dans les tubulures est nécessaire pour obtenir une alimentation correcte, et un bon remplissage de la cuve. Des sections de passage plus importantes et une cuve plus volumineuse seraient à souhaiter pour le Amal monobloc.

## RÉSULTATS D'ESSAI

### Premier essai.

Vent 3 m/s, température moyenne.

**Réglages :** bougie KLG « Racing » F.E 280.

Gicleur : 320.

**Rapport volumétrique : 7,5.**

Super-Azur : Castrol XL.

**Anneau de vitesse (2 548 m).**

Meilleur tour lancé, position allongée : 56" 4/5; moyenne : 161,508 km/h (6 238 tr/mn).

Meilleur tour lancé, position touriste : 1' 4" 4/5; moyenne : 141,548 km/h.

**Routier (9 181 m).**

Meilleur tour lancé : 5' 5"; moyenne : 108,370 km/h.

**Accélération.**

100 m en 6" 2/5; moyenne : 56,250 km/h.

200 m en 10" 1/5; moyenne : 70,578 km/h.

300 m en 13" 2/5; moyenne : 80,586 km/h.

400 m en 15" 4/5; moyenne : 91,134 km/h.

**Freinage :** sol sec, de 50 km/h à l'arrêt complet : 11 m.

### Deuxième essai.

Vent 5 à 8 m/s, température moyenne.

**Réglages :** bougie KLG « Racing » F.E 280.

Gicleur : 320.

**Rapport volumétrique : 8.**

Super-carburant indéterminé.

**Anneau de vitesse (2 548 m) :**

Meilleur tour lancé, position allongée : 56" 3/5; moyenne : 162,078 km/h (6 330 tr/mn).

Meilleur tour lancé, position touriste : 1' 3" 2/5; moyenne : 144,695 km/h (5 585 tr/mn).

\*  
\* \*

Pour tirer le maximum de la machine, passer :

la 2<sup>e</sup> à 50-55 km/h.

la 3<sup>e</sup> à 90-100 km/h.

la 4<sup>e</sup> à 130-140 km/h.

} vitesses compteur.

## CONCLUSIONS D'ESSAI

### AVANTAGES

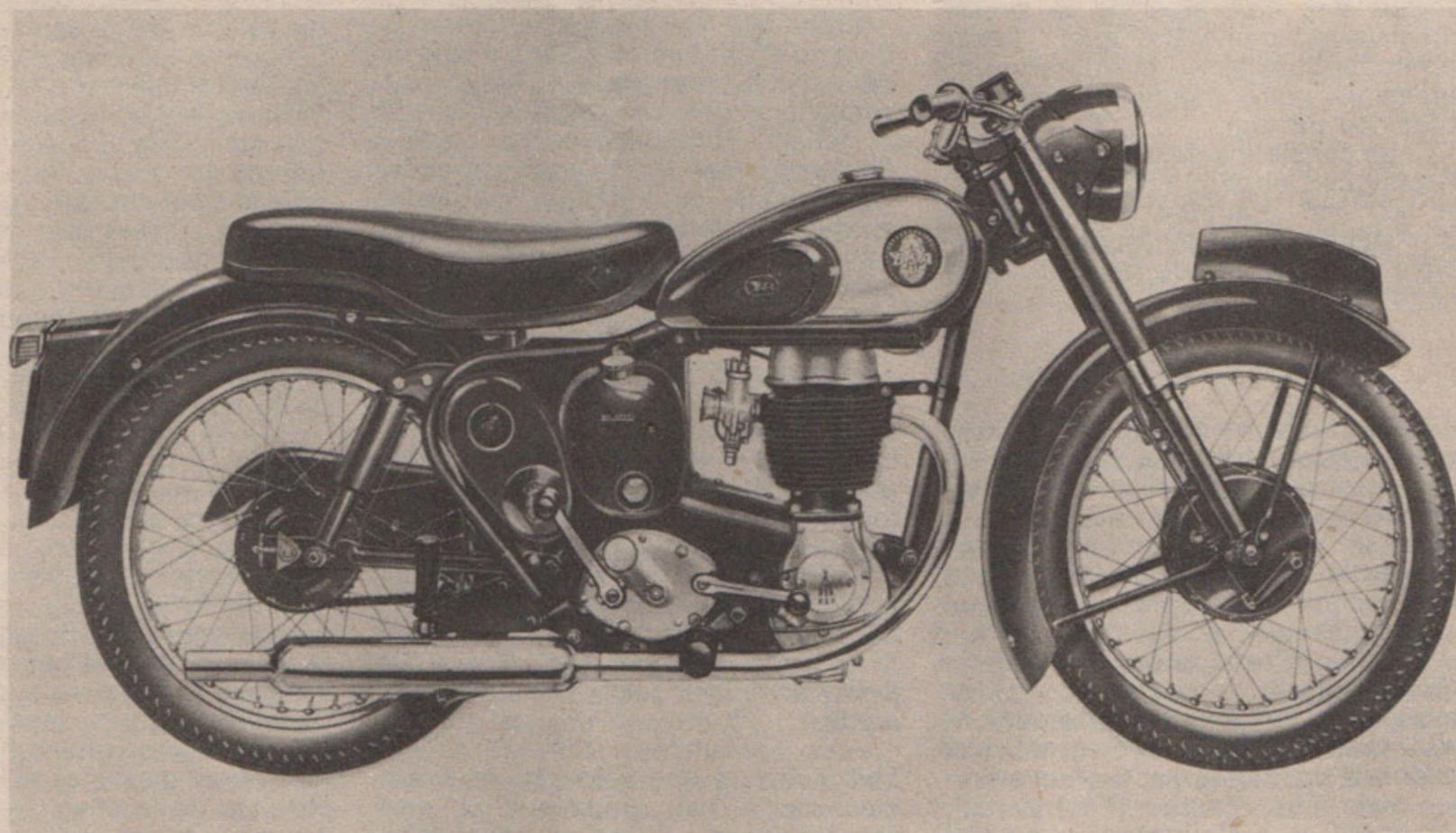
- Remarquables performances.
- Excellente tenue de route.
- Freinage sûr.
- Absence de vibrations en marche normale.
- Bonne étanchéité mécanique.
- Très bon étagement de boîte.
- Bon éclairage.
- Moteur robuste et constant dans ses performances.

### DÉFAUTS

- Silencieux insuffisamment robuste.
- Silencieux, repose-pieds et tube d'échappement trop bas.
- Manque une mise à air libre du réservoir d'huile.
- Carburateur Amal monobloc sujet à caution.

# ESSAIS *MOTOCYCLES*

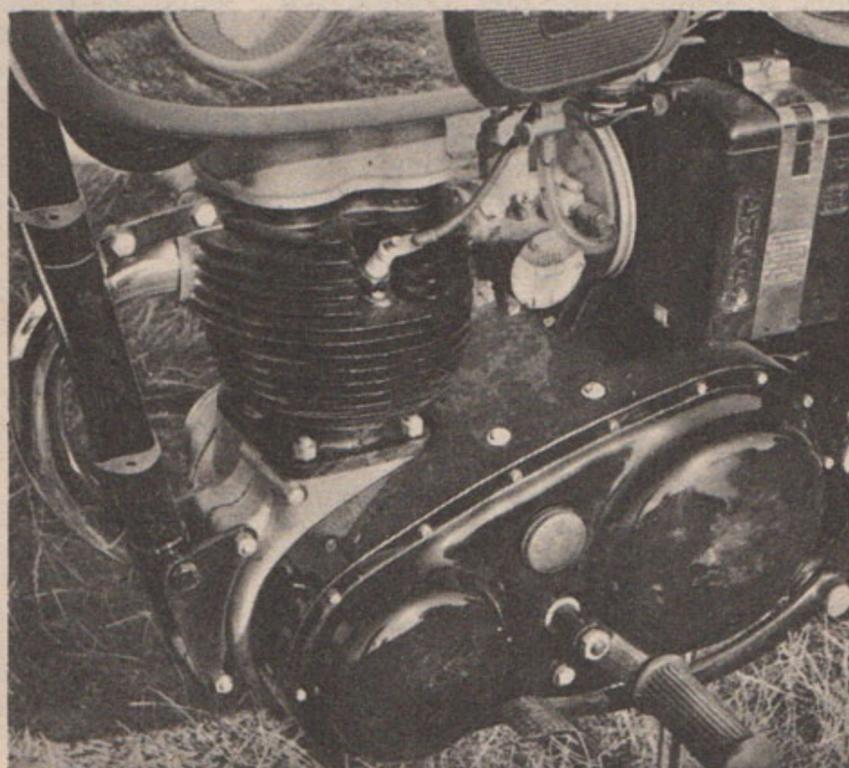
## LA 250 <sup>CM<sup>3</sup></sup> B.S.A. C 12



### LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

**Motocyclette de tourisme.**  
**Vitesse maximum : 110 km/h**  
**Prix en France : 232.500 fr. équipée.**

*Parmi les machines à quatre temps, dans la cylindrée 250 cm<sup>3</sup>, la B.S.A. C 12 réunit diverses caractéristiques intéressantes pour un prix abordable. Cette motocyclette a subi depuis 1950 des perfectionnements de détails qui motivent notre essai. Les performances s'étant sensiblement améliorées, on peut considérer la C 12, en plus de ses possibilités utilitaires, comme une routière susceptible de donner satisfaction à de nombreux amateurs.*



## DESCRIPTION TECHNIQUE

### PARTIE CYCLE :

Le cadre en tube d'acier est du modèle interrompu. Tous les raccords sont matricés suivant la technique depuis longtemps en usage à Birmingham.

La fourche avant est du type télescopique classique avec des amortisseurs hydrauliques. Les platines sont en fonte matricée. Chaque tube de fourche contient 142 cm<sup>3</sup> d'huile SAE 20. Le débattement total de la roue avant avoisine 152 mm. Le

garde-boue se déplace avec la roue. A la partie supérieure de la fourche, un cache tôle placé derrière le phare, masque les fils et les câbles.

La suspension arrière est oscillante, son débattement est de 67 mm. A la partie postérieure du cadre, deux

boucles boulonnées partent du tube central, pour aboutir derrière la boîte de vitesses. Ces boucles supportent les attaches supérieures des éléments de suspension ainsi que les repose-pieds du passager. Afin de supprimer tout entretien, le bras support de roue arrière oscille sur silent-blocs.

Les roues, à jantes acier chromées de 19 pouces, comportent des tambours de freins dimensionnés comme il suit : à l'avant le diamètre est de 178 mm pour une largeur de garniture de 28,5 mm. A l'arrière nous avons 140 mm x 25,4 mm. Ces moyeux sont en fonte et comportent des roulements annulaires. Seul l'avant est à broche. Les tambours, du modèle classique désaxé, sont nantis d'une frette chromée réunissant les joues des moyeux afin d'améliorer l'esthétique. Les pneus sont des 300 x 19.

La machine est livrée avec une selle biplace en caoutchouc alvéolé et des repose-pieds arrière.

Les réservoirs d'essence et d'huile contiennent respectivement 12,500 l et 2,25 l.

La clé de contact est placée, à droite derrière la réserve d'huile, sur un boîtier abritant le redresseur et le commutateur d'éclairage. Du côté gauche nous avons la batterie de 6 V et un coffre contenant un outillage complet. L'ampèremètre se trouve incorporé au phare, le compteur est fixé sur la tête de fourche.

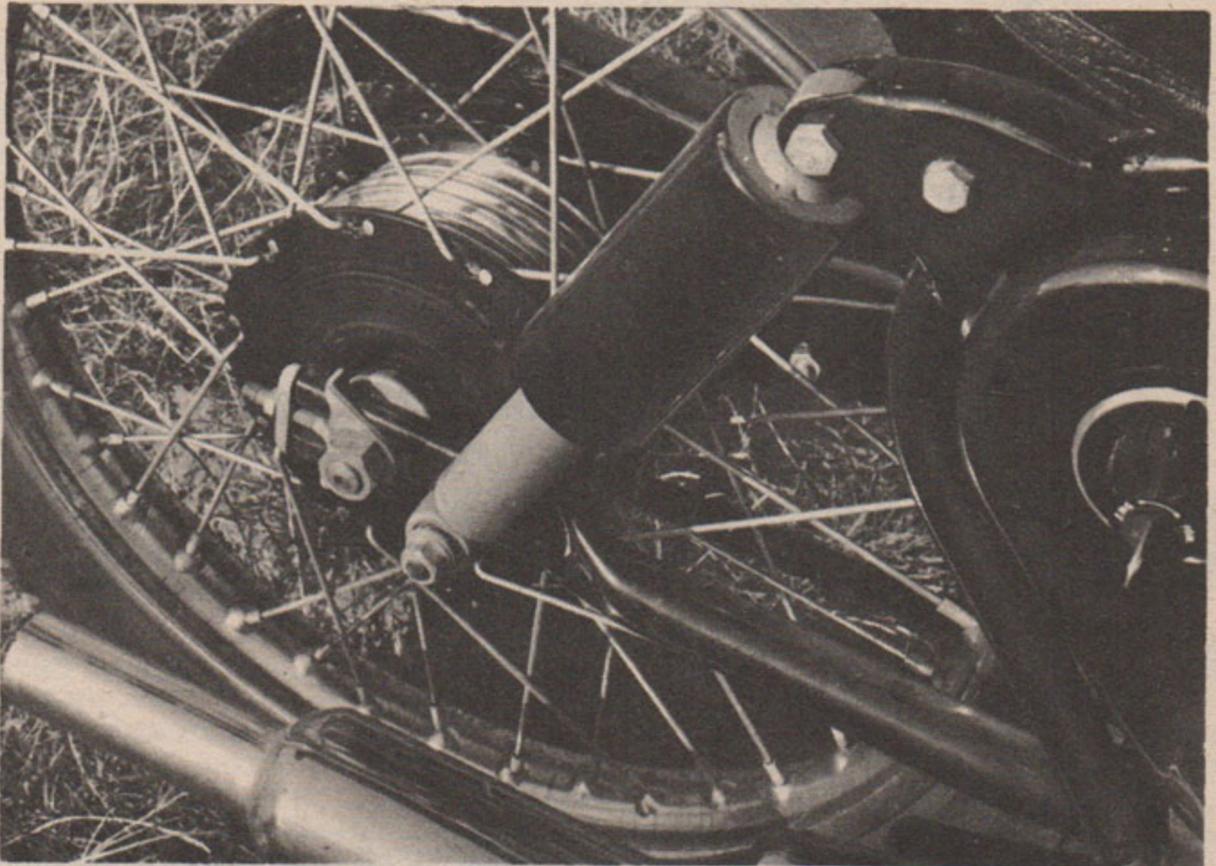
De dimensions moyennes, le guidon possède à droite une poignée tournante à tirage rapide, un levier de commande du frein avant et le bouton de klaxon incorporé dans la partie fixe de la commande de frein. A gauche nous trouvons le levier de manœuvre du débrayage et un contacteur code-phare. Le starter se manœuvrant directement au carburateur et l'avance étant automatique, l'absence des deux commandes contribue à la netteté du guidon.

La pédale de frein arrière placée au pied gauche actionne un feu stop incorporé dans l'éclairage de la plaque d'immatriculation.

La présentation générale est noire, seul le réservoir se distingue avec des panneaux chromés sur fond bleu.

## GRUPE MOTEUR TRANSMISSION

Le moteur, un quatre-temps monocylindrique à boîte séparée, possède une cylindrée de 249 cm<sup>3</sup>. Alésage 63 mm, course 80 mm. Le cylindre et la culasse sont en fonte. Les soupapes en tête, commandées par des culbuteurs dont les tiges se croisent en X, sont complètement enfermées. Leur graissage est assuré par une tubulure extérieure branchée sur le retour d'huile.



*Ci-dessus, la suspension arrière, et ci-dessous, détail du frein avant.*

Le piston, légèrement bombé, comporte trois segments dont un racleur; l'axe tourillonne sur le pied de bielle par l'intermédiaire d'une bague en bronze. La tête de bielle est montée sur galets. Le graissage s'effectue par une double pompe à engrenages. L'huile venant du réservoir est envoyée au vilebrequin pour graisser l'embiellage. Notons qu'à l'instar de tous les monos anglais de série, le vilebrequin est monté avec un roulement à billes côté transmission et une bague bronze côté distribution. L'huile de la culasse redescend par le tunnel intérieur qui abrite les tiges de culbuteurs, et lubrifie au passage les poussoirs et les cames. Le deuxième corps de pompe reprend l'huile filtrée au fond du carter pour la renvoyer au réservoir. La commande du rupteur et l'avance centrifuge automatique se trouvent en bout d'arbre à cames, sous carter.

L'allumage s'effectue par batterie et bobine, l'avance se cale à plein retard au point mort haut.

Le carburateur est un Amal monobloc de 20 mm de passage avec filtre à air.

L'embase du cylindre est maintenue sur le carter par six écrous et la culasse possède, au-dessus de la sortie d'échappement, une attache pour la fixation au cadre.

Le jeu des soupapes s'établit ainsi : Admission : 0,254 mm. Echappement : 0,305 mm. La Société Movéa nous signale qu'il est bon de suivre le procédé de réglage que nous donnons ci-après si l'on veut obtenir le calage exact.

Pour régler le jeu de la soupape d'échappement faire tourner le mo-

teur en avant jusqu'au moment précis où la soupape d'admission se ferme (le poussoir doit être juste libre de tourner).

Faire de nouveau tourner le moteur en avant jusqu'à ce que le jeu à l'échappement soit juste absorbé (mais avant que la soupape ne commence à se soulever). Régler alors le jeu à l'admission.

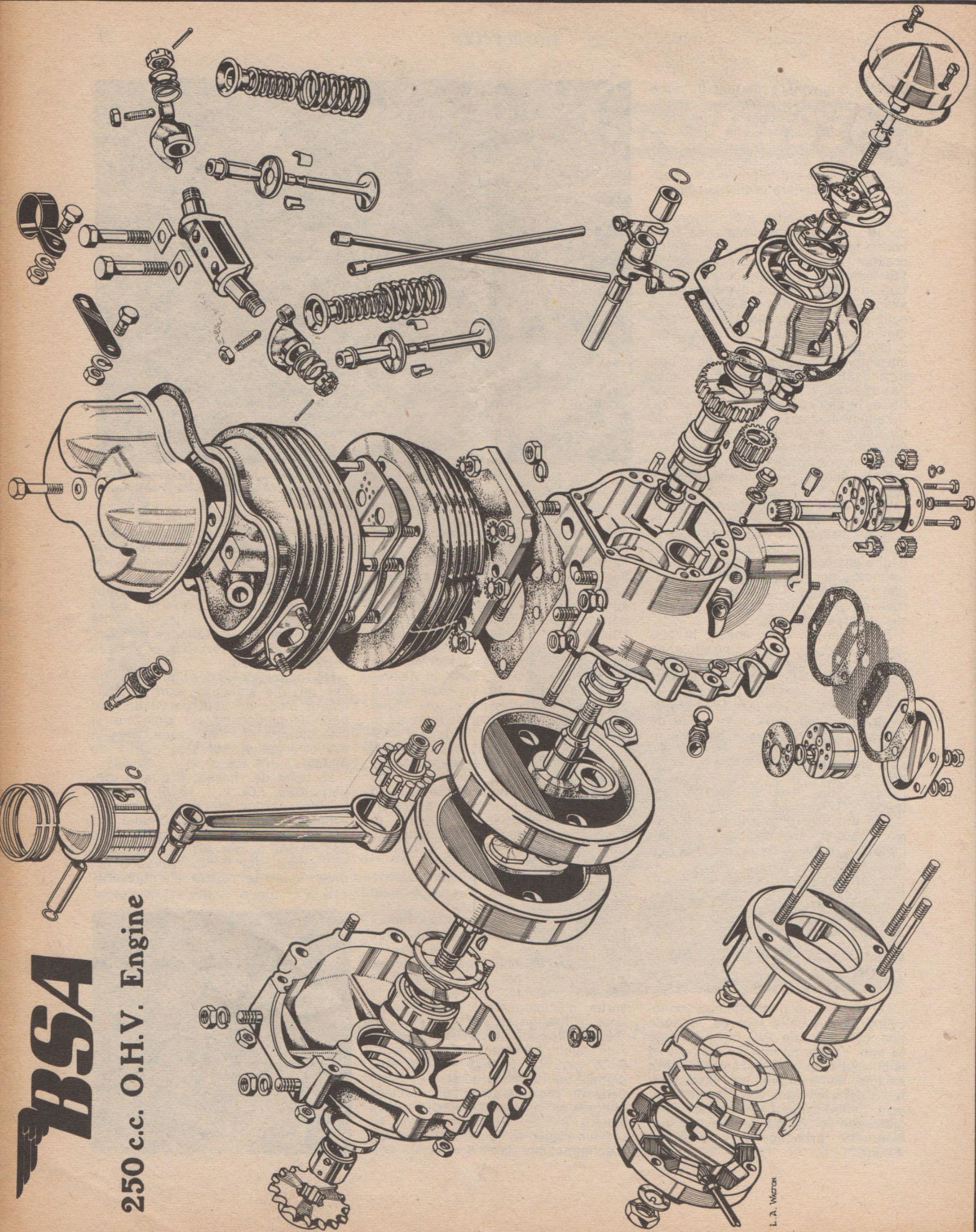
Un volumineux carter primaire, étanche en tôle emboutie, abrite l'alternateur placé en bout de vilebrequin après le pignon moteur ainsi que la transmission et l'embrayage. Celui-ci est à disques multiples garnis de férodo.

La boîte de vitesses à quatre rapports (6,26, 7,64, 11,1, 16,15) est commandée par un sélecteur au pied à simple pédale. L'arbre primaire est monté sur roulements à billes et le secondaire tourne sur des aiguilles. Un amortisseur de transmission est prévu dans le moyeu d'embrayage.

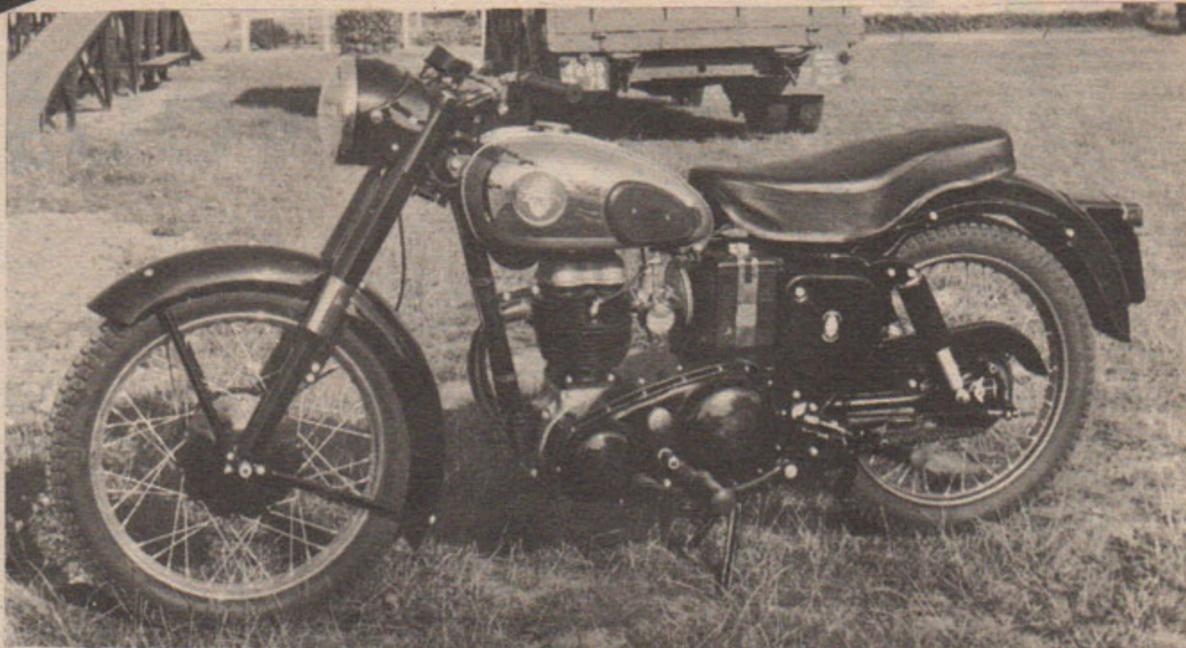


# **BSA**

## 250 c.c. O.H.V. Engine



L. A. Winton



La C 12 se caractérise par sa légèreté, sa maniabilité et son silence de fonctionnement. La mise en route, par toutes les températures, est grandement facilitée par l'allumage à Delco. D'autre part, le confort de sa selle et de ses suspensions est appréciable.

Les rapports de la boîte de vitesses correspondent parfaitement aux possibilités du moteur qui est très souple. Avec cette machine, le pilote économe arrive à des consommations particulièrement basses : en roulant à 60 km/h on ne dépasse guère 2,800 l aux 100 km. En usage intensif on ne brûle guère plus de 3,500 l aux 100 km.

Les vitesses passent bien, l'embranchage est doux, les freins manquent un peu d'efficacité comparativement aux machines allemandes.

Nous nous sommes rendus à Montlhéry par un très beau temps et nous avons pu réaliser par vent nul sur l'anneau de vitesse les temps suivants : 1 mn 29 s 3/5 en position normale ce qui correspond à une moyenne de 102,384 et 114,384 km/h pour 1 mn 20 s 1/5 en position effacée.

Ces moyennes sans être sensationnelles sont néanmoins suffisantes pour l'usager normal compte tenu de la faible consommation.

Le meilleur tour de routier fut accompli en 6 mn 21 s 3/5 à la moyenne de 86,616 km/h. Nous avons constaté au cours de ce test, une insuffisance de rigidité de la fourche avant, jointe à un léger manque d'efficacité des freins. Ces deux points influent sensiblement sur la moyenne qui malgré cela reste honorable.

En considérant la 250 BSA pour l'usage qui lui est destiné normalement, nous pensons qu'elle réunit un maximum d'agréments. La qualité de sa présentation (émail chrome) lui permet de résister à l'usage journalier

au cours duquel on appréciera la faible consommation, le silence et le confort sans oublier la facilité de mise en route. Sur la route, en solo comme en duo, il reste la possibilité de réaliser de belles moyennes à peu de frais.

Voici les temps d'accélération : en 100 m 8 s 1/5, on enclenche la troisième vitesse au passage des 100 m ; la moyenne est de 43,902 km/h. Pour les 200 m, nous obtenons une moyenne de 53,730 km/h pour 13 s 2/5 et aux 300 m, 17 s établissent la moyenne à 63,529 km/h.

Le freinage sur la base spéciale nous donne à 50 km/h une distance d'arrêt de 10,50 m.

A. NEBOUT.

## RÉSULTATS D'ESSAI

**Temps :** chaud. Vent nul.

**Réglages :** d'origine.

**Piste de vitesse :** 2 548 m.

1 tour position normale : 1' 29" 3/5; moyenne : 102,384 km/h.

1 tour position couchée : 1' 20" 1/5; moyenne : 114,384 km/h.

**Circuit routier :** 9 181 m.

Meilleur tour : 6' 21" 3/5; moyenne : 86,616 km/h.

**Freinage :** de 50 km/h à l'arrêt complet, sol sec, action sur les deux freins : 10,50 m

**Accélération :**

100 m en 8" 1/5, moyenne : 43,902 km/h.

200 m en 13" 2/5, moyenne : 53,730 km/h.

300 m en 17", moyenne : 63,529 km/h.

## CONCLUSIONS D'ESSAI

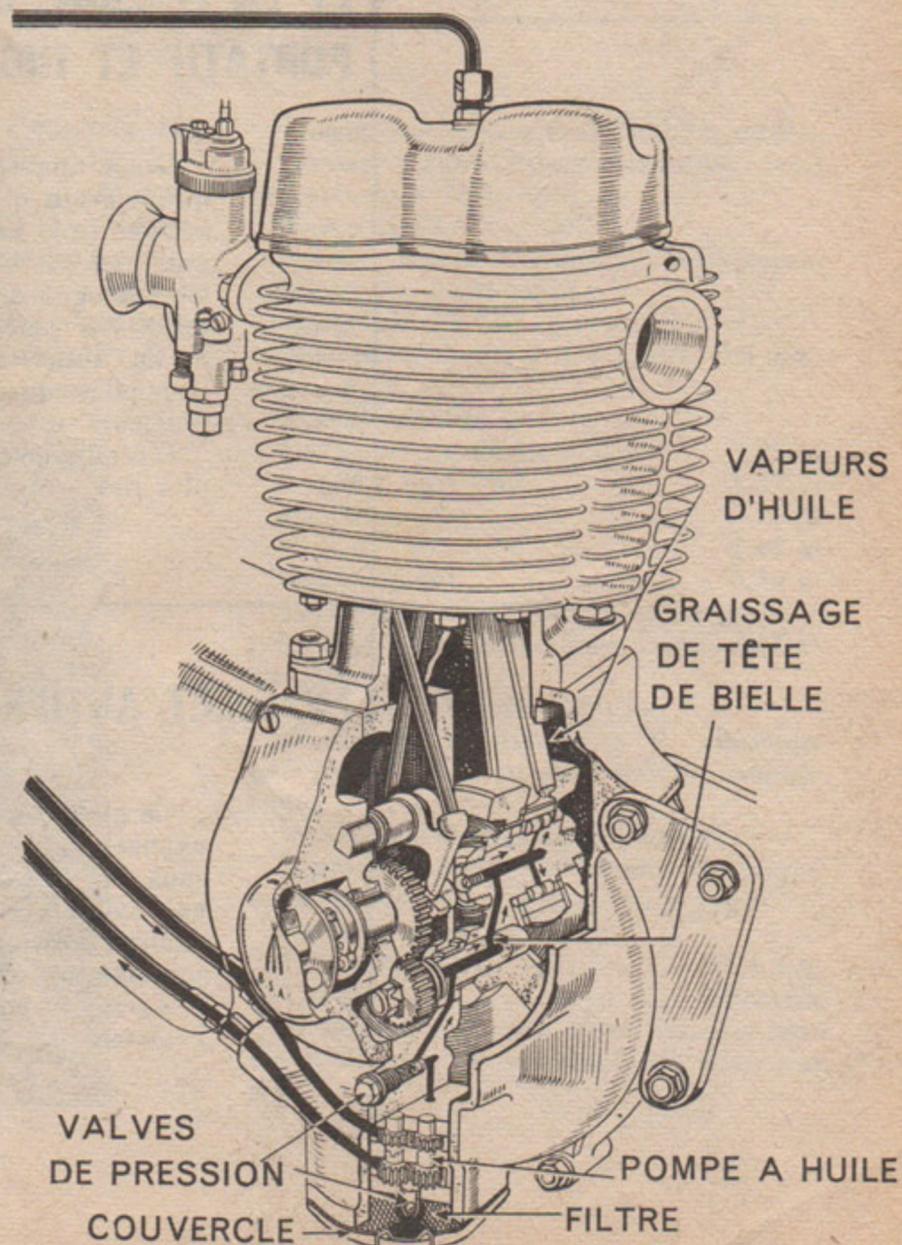
### AVANTAGES

Silence de fonctionnement.  
Bonne suspension.  
Faible consommation.  
Maniabilité.  
Bonne finition.

### INCONVÉNIENTS

Fourche manquant de rigidité.  
Freins légèrement insuffisants.

Circuit de graissage de la 250 cm<sup>3</sup> B.S.A.



# VU

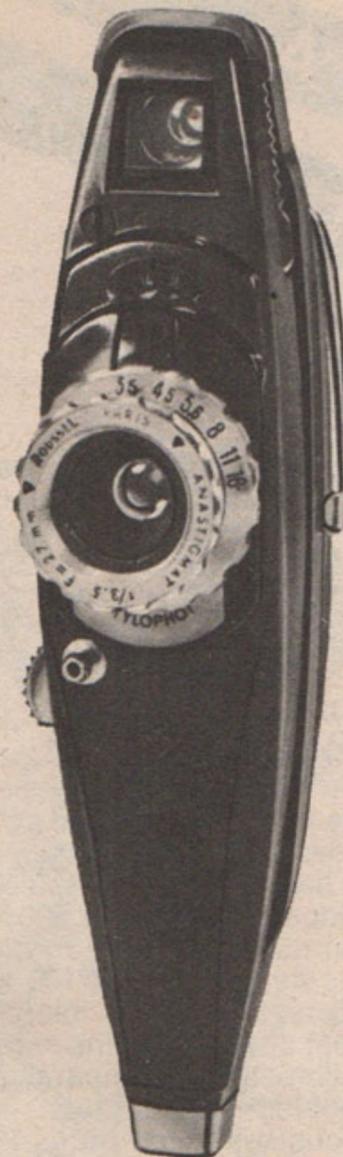
## POUR VOUS

### UN NOUVEAU STYLOPHOT

Nous avons présenté la saison dernière le petit appareil photographique Stylophot utilisant le film cinéma de 16 mm en noir ou en couleur. Cet appareil, comme son nom l'indique n'est guère plus gros qu'un stylo. Les fabricants de cet appareil viennent de sortir un nouveau modèle plus complet et donnant plus de possibilités grâce d'une part à son objectif plus ouvert ( $f : 3,5$  au lieu  $6,3$ ), et d'autre part à son dispositif de synchronisation pour flash (électronique ou lampes).

Un projecteur de table avec écran de  $12 \times 12$  cm est en préparation.

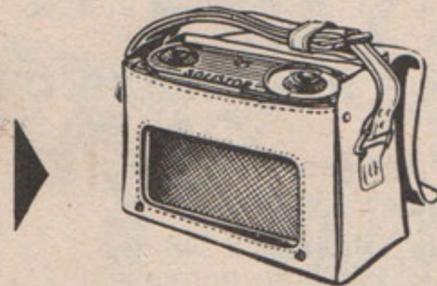
Rappelons que cet appareil utilise des chargeurs de 18 vues. Celles en noir valent 660 fr développement et agrandissements  $5 \times 5$  compris ; celles en couleur valent 540, développement et mise sous cadres compris, ce qui met les photos en couleur à un prix abordable.



### POUR LE CAMPING ET LA MAISON, UN POSTE PORTATIF ET INCASSABLE

Grâce aux transistors, guère plus gros qu'un grain de café et qui remplace les lampes sans en avoir la fragilité, grâce aussi au circuit imprimé qui remplace les câblages compliqués, Arel a pu produire un poste portable de moins de 3 kg fonctionnant uniquement avec trois piles courantes de 4,5 V qui assurent plusieurs mois d'audition.

L'économie de place résultant de l'emploi des transistors, du circuit imprimé



et des piles de lampe de poche a permis d'adopter un haut-parleur de bonnes dimensions ( $19 \times 12$  cm) qui assure la qualité de l'acoustique. Les cotes du Solistor (c'est ainsi qu'il se nomme), sont en centimètres :  $26 \times 11 \times 19$ .

### LE GILET ANTIFROID

Ce gilet convient à tous ceux qui sont exposés aux intempéries ; il se place sous la veste ou le blouson. Le tissu en molleton maillé rhovyl procure une chaleur constante « toujours très chaud, jamais trop chaud ».

Facile à entretenir, il se lave dans l'eau savonneuse tiède ou froide.



## LE "MOTORINO" LUCER

Cette machine équipée du moteur ITOM à galet, débrayage au pied, se signale par la robustesse de son cadre monotube de 40, sa stabilité grâce aux roues de 23 x 2 (diam. 600 mm).

Elle est équipée d'accessoires de qualité : frein MAFAC à l'avant, tambours à l'arrière, jantes CHROLUX percées sur embouti.

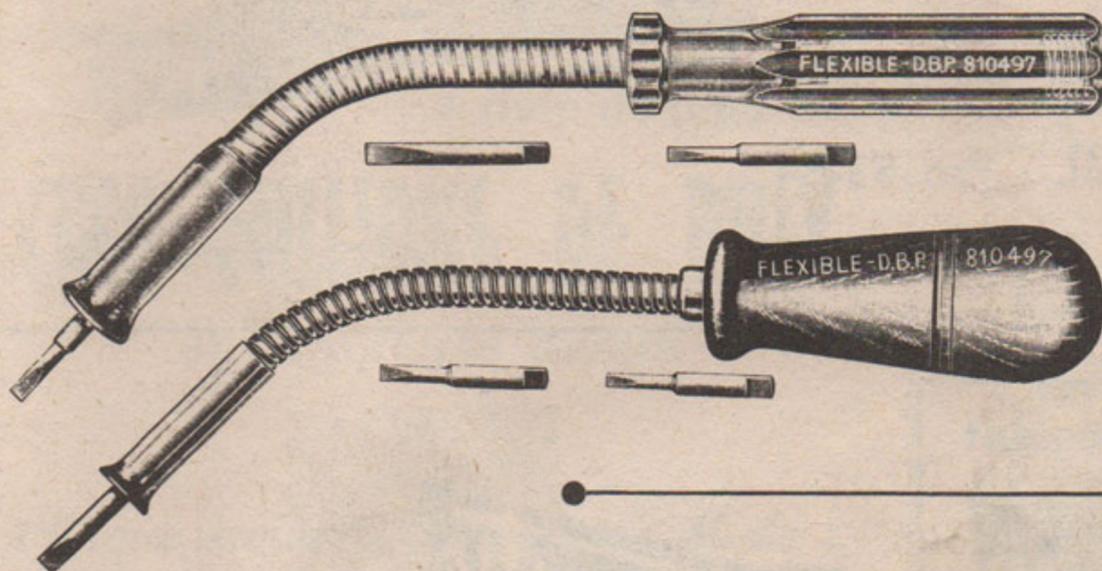
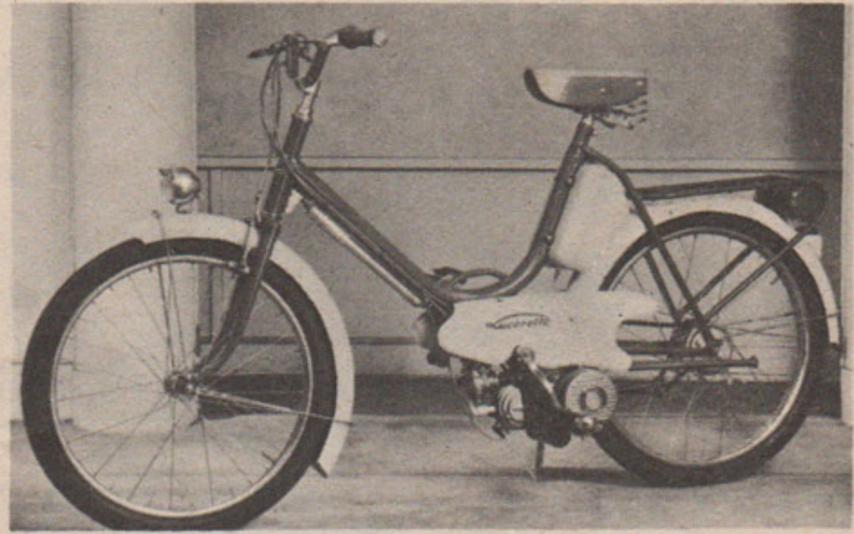
A noter également la sacoche à outils métallique très accessible et les dimensions généreuses du porte-bagages soudé.

Elle se fait en deux combinaisons bicolores :

Gris foncé - gris clair ;

Gris foncé - bleu pastel.

Son prix de détail est de 39.900 fr.



## TOURNEVIS FLEXIBLES

Spécialistes de l'outillage, les Établissements Jahnichen présentent, parmi toute une gamme, deux tournevis flexibles qui permettent d'atteindre des coins inaccessibles. L'un des modèles, plus spécialement destiné à l'électricité est isolé, les deux sont à lames interchangeables.

## CYCLECAR DECOLON

Notre précédent numéro signalait l'apparition de cette voiturette dont nous pouvons, aujourd'hui donner une vue d'ensemble et détailler les caractéristiques :



**Moteur :** Marque Ydral. Cylindrée 125 ou 175 cm<sup>3</sup>. Puissance réelle : 175 cm<sup>3</sup> = 10 ch. Puissance réelle : 125 cm<sup>3</sup> = 5 ch. Carburateur Dell'orto. Refroidissement air canalisé (turbine).

**Transmission :** Embrayage disques multiples. Boîte trois vitesses et marche arrière. Débrayage, frein et accélérateur par pédales.

**Suspension :** roues avant indépendantes et roues arrière interchangeables trois amortisseurs télescopiques.

**Pneus** de 270 x 90.

**Freins** mécaniques sur les trois roues. **Direction** démultipliée.

**Réservoir** 15 l avec réserve.

**Consommation** : 3 à 4 l aux 100 km, selon type.

**Encombrement :**

Longueur hors tout ..... 3,09 m

Largeur hors tout ..... 1,33 m

Empattement ..... 2,05 m

Voie avant ..... 1,15 m

Garde au sol ..... 0,20 m

**Carrosserie** sport monobloc en matière plastique stratifiée. Pare-brise incliné en glace sécurite.

**Poids total** à vide : 220 kg.

**Electricité** : Batterie 6 V, allumage par gyrostarter ou par volant magnétique.

Équipement électrique complet.

Essuie-glace avec démarreur électrique ou avec lanceur à main (selon type).

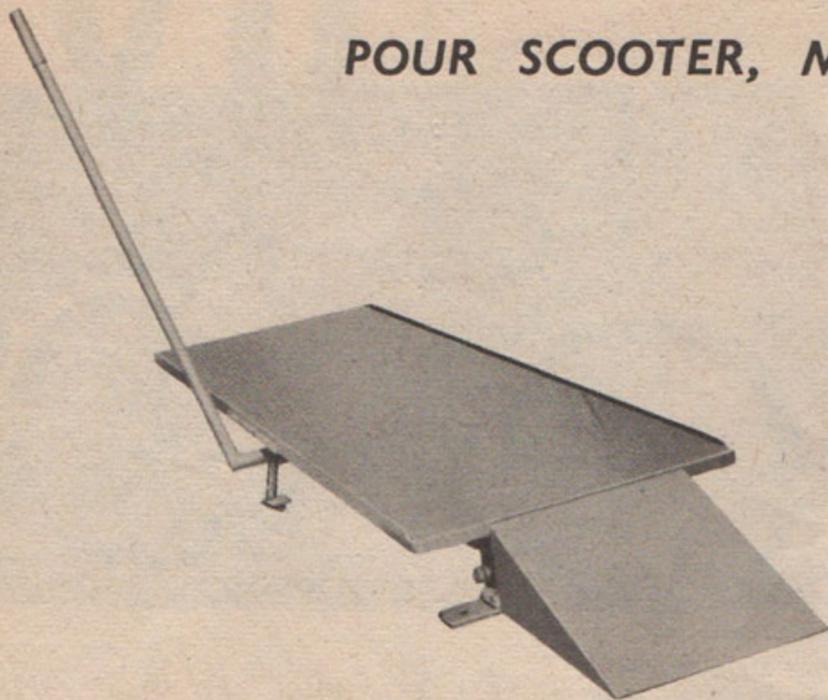
**Performances :**

175 cm<sup>3</sup> ..... 85 km/h

125 cm<sup>3</sup> ..... 70 km/h

Ajoutons que nous nous sommes mis d'accord avec le constructeur pour un essai.

POUR SCOOTER, MOTOS ET TRIPORTEURS



## PONT HYDRAULIQUE BMT

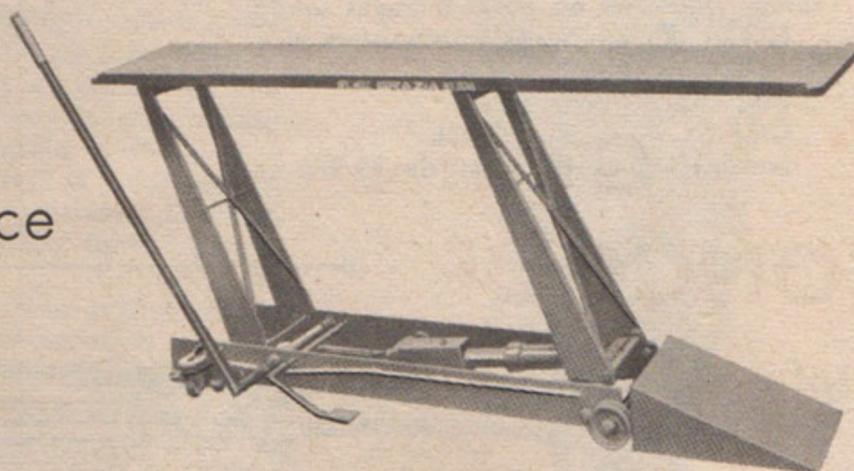
Fabriqué en France sous licence

par

# SEPEX

2, rue du Helder, PARIS - Tél. : PRO 53-64

Prix : 49.500 fr. T.T.C.



Livraison immédiate

Pour ceux qui, avant tout, apprécient  
la bonne qualité...

# Velocette

fabrique une gamme de motocyclettes sérieuses.

(L.E. 200 silencieuse, Valiant, 350 M.A.C.,  
Viper, 500 M.S.S. Venom, 350 et 500 Cross,  
350 et 500 Endurance.)

★ ★ ★

REPRÉSENTATION GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

## S. G. U. A.

HALL D'EXPOSITION ET MAGASIN DE VENTE :

268 bis, boulevard Saint-Germain, PARIS (VII<sup>e</sup>)

(200 mètres du Pont de la Concorde)

Métro : SOLFERINO

Tél. : INValides 00-27 et 51-43

★ ★ ★

SERVICE APRÈS-VENTE - PIÈGES DÉTACHÉES ORIGINE - ENTRETIEN

Facilités de paiement : 3 - 6 - 9 - 12 - 15 mois

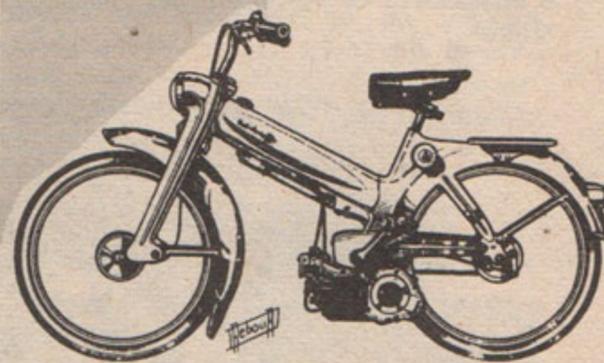
Quelques L.E. 200 disponibles - autres modèles, délai : 1 mois

# Mosquito

- Consommation  
1 l. 500 aux 100 km

STATION-SERVICE

DISTRIBUTEUR  
OFFICIEL



38. rue Octave-Mirbeau — Paris-17<sup>e</sup>  
ÉTOILE 60-67

# GÉRARD DARIC

# voTRE **MODE**

Le journal de  
la femme élégante  
et pratique



organise son

## Grand CONCOURS annuel

simple et facile

—★ doté de plus de

## CINQ MILLIONS DE PRIX et avantages divers



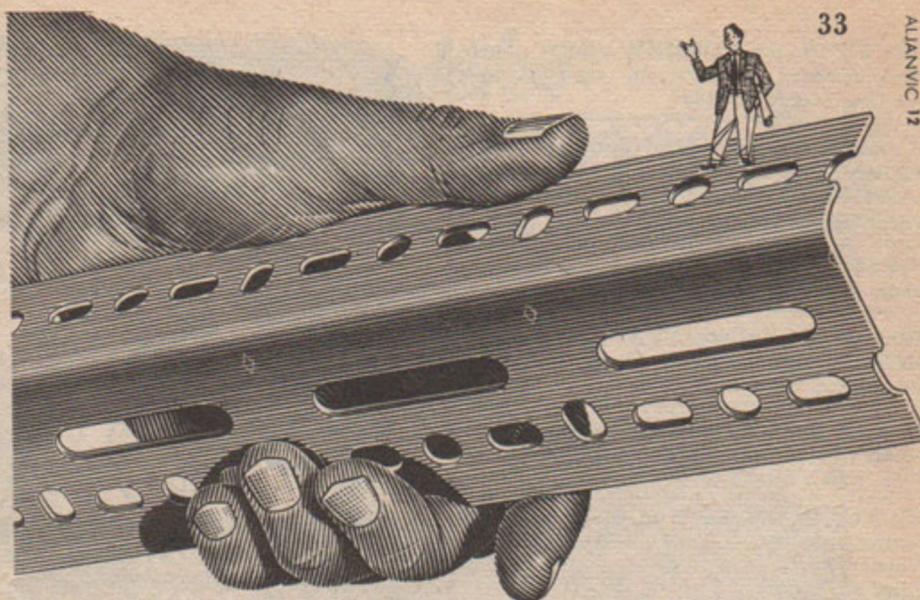
Chaque semaine, dans *Votre Mode* :

- 40 à 50 modèles inédits pour femmes, hommes et enfants
- la Haute Couture et le Prêt à porter
- des tricots inédits pour les petits et les grands
- de la broderie, des ouvrages de dames
- de la décoration, de l'ameublement
- un patron gratuit d'un joli modèle
- des romans à succès, des conseils pratiques, etc.

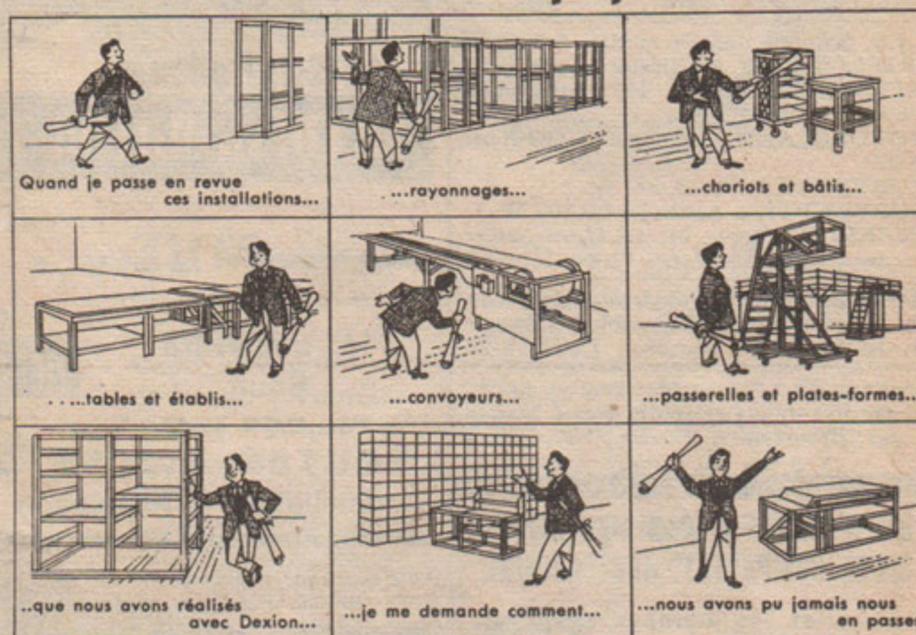
C'EST LA PUBLICATION FÉMININE LA PLUS  
COMPLÈTE ET LA MOINS CHÈRE PAR SON  
— ABONDANCE ET SA QUALITÉ —



voTRE **MODE** EST EN VENTE PARTOUT **40<sup>Fr</sup>**



Avec cet unique élément standard  
*vous n'avez besoin de personne  
pour*  
construire vos équipements



Avec la Cornière Perforée DEXION vous construisez comme vous le voulez, quand vous le voulez, où vous le voulez, l'équipement dont vous avez besoin... vous le modifiez à volonté... et chaque fois vous économisez temps et argent. Toujours récupérable, cet élément standard vous permet de résoudre vous-même pratiquement tous les problèmes d'implantation, de stockage, de manutention... Plus besoin de plan, ni de main-d'œuvre spécialisée. Rien à percer, souder, ni peindre. Vous n'êtes jamais à la merci de qui que ce soit pour construire ou transformer vos installations puisqu'il suffit de couper les cornières et de les boulonner.

*C'est simple, rapide et "payant"*



# DEXION

 la  
cornière  
perforée

30 millions de mètres vendus dans 90 pays

DOCUMENTATION F. 30 SUR DEMANDE A LA

**Société FERALCO**

9, RUE St-SÉBASTIEN, PARIS 11<sup>e</sup> - ROQ. 49-64-96-76

Agent en Algérie : Ets KAUFFMANN, 1, Boulevard Marcel-Duclos, ALGER

Agent au Maroc : FORGES DE BAZAS, 31, Rue de Bazas, CASABLANCA

Agent pour A. E. F. - A. O. F., Madagascar, Guyane, Antilles : Sté-DAVUM

Ech. OPEL ou VOLKSWAGEN contre moto récente. Valette, 6, rue Jacques-Cartier. MAR 13-75.

SCOOTER DIFFUSION, 30, rue Pixé-recourt, Paris (20<sup>e</sup>). Solde après reprise LAMBRETTA, 1952, 1953, 1954 à partir de 50 000. VESPA 1952, 1953, 1954, à partir de 40 000 fr. MOBY 55 MOBYLETTE 12 000 fr., etc., ainsi que de nombreux accessoires. Ouvert dimanche matin.

Ouvrier spécialiste VESPA associé ou intéressé pour banlieue Paris. Ecrire au journal qui transmettra.

Mise au point toutes machines course. Achat-Vente. Murit, 44, rue P.-Barruel (15<sup>e</sup>). LEC. 60-53.

175 PUCH S.V.S., 2 carbu, 7 000 km, comme neuve, cause voiture, 140 000. Grognet, 30, cité de Caillefontaine, Neuf-château-en-Bray.

#### ACHAT

Toutes machines récentes. Dépôt-Vente. Murit, 44, r. P.-Barruel (15<sup>e</sup>). LEC 60-53.

1 000 cm<sup>3</sup> HARLEY DAVIDSON culbut. fourche télescopique, nombreux accessoires origine, parfait état, 13 000 km. Kumpf, 12, av. de la Porte de Vanves (14<sup>e</sup>).

Cherche moteur de 500 cm<sup>3</sup> GUZZI ALCE semi-culbuté avec sélecteur au pied. Faire offre Carle Jean, quartier Laflause, Bagnols-sur-Cèze (Gard).

A.J.S. 500 cm<sup>3</sup> dernier modèle 5 000 km. ARIEL 500 cm<sup>3</sup> bicylindre neuve. AUTOMOTO A.M.C. 175 cm<sup>3</sup> comme neuve, 70 000. MOTOBECANE 125 cm<sup>3</sup> culbuteur, 55 000.

MOBYSCOOTER, 45.000 fr. MOBYLETTE à partir de 10 000 fr. CHERRIER Pierre, 21, bd Henri-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

MOTOBÉCANE Mobyette, Mobyscooter. Tous modèles disponibles. Cherrier, 21, bd H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

Toujours 50 voitures tourisme et sport : reprise ttes motos et crédit. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

#### ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOCISTE 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 :

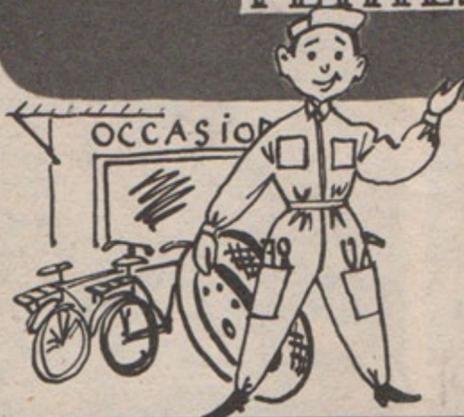
#### COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : SAINT-QUENTIN (AISNE)

Pour la Belgique : 41, bd James, BRUXELLES-MIDI

## PETITES

## ANNONCES



La ligne de 39 lettres, signes ou espaces

200 francs

### POURQUOI CONTINUER A EMPLOYER UNE DOUZAINNE DE CLÉS A ÉCROUS ?



SERRAGE  
AUTOMATIQUE

Si une seule clé automatique

## PLATTINA

vous donne satisfaction

outil indestructible en acier au chrome-vanadium

TRADING-MOTOR LINE 74, rue de Rome, PARIS-8<sup>e</sup> LAB 22-08

#### AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard Soult

Tél. DOR 49-42

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs



PARIS  
XII<sup>e</sup>

Pour toute pièce détachée d'occasion, pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carburateurs, magnétos, dynamos, tan-sad, réservoirs, carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dresch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goyon, B.S.A., M. 20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. Tél. : VIL 15-18.

## MATCHLESS

Commandes acceptées aux prix spéciaux Salon

IMPORTATEUR Sté ARIS  
11, rue Labie - Paris-17<sup>e</sup> - (Éto. 08-66)

Catalogues détaillés sur demande

#### VENTES

MACHINES ANGL. ET ALL. récentes, toutes marques, toutes cylindrées, spécialité machines sport. Murit, 44, rue P.-Barruel (15<sup>e</sup>). LEC 60-53.

A liquider HARLEY 750 WLC peint armée tr. bne mec., bns pns, 35 000 à 45 000 fr. 1 000 R. Gillet, cme nve 55 000. 350 Jawa 1956, 4 500 km, 150 000, mot., boîte et cadre Harley. 750 mot. neuf, Indian cav. Gorget, 31, route de Chartres, Villebon (S.-et-O.). Tél. 6 au Val d'Yvette.

Cherche VESPA même à reviser, crédit. B. Kratz, chem. de la Fin, Besançon.

GNOME R.4, b. ét., 26 000 km. Boucher, 22, rue Tahère, Saint-Cloud. Mol. 40-51.



Toutes les motos  
**RIVA-SULKY**  
sont équipées en série avec la  
SUSPENSION & L'ANTIVOL  
**NEIMAN**

## Automobiles DECOLON

Distributeur exclusif : S.A.V.A.N.

70, rue du Ranelagh — PARIS (16<sup>e</sup>)

Téléphone : JASMIN 16-10



Clinique des cadres. Réservoirs 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.

A vendre 250 cm<sup>3</sup> PEUGEOT type 256, TC 4, bicylindres, 17 000 km, parfait état, 120 000 fr. Bourgeois, 63, av. de l'Éperon, Sainte-Geneviève-des-Bois (S.-et-O.).

B.S.A. 3, 4, 5, 7 ch, de 1952 à 1956. Disponible. Garantie 3 mois. Crédit. Reprise. 17, rue Pajol (18<sup>e</sup>).

VÉLOCETTE 3 CV culb., oscillante, échange contre 125, très récente. Leclerc, 17, rue Pajol Paris (18<sup>e</sup>).

NORTON 600 cm<sup>3</sup>, 1957, neuve, 170 km h Disponible. Crédit. Reprise à l'agence, 17, rue Pajol, BOT 05-95.

ROYAL-ENFIELDS 350 type G, fin 1954, entier. révisée, garantie..... 125 000  
ROYAL-ENFIELD 500 type J2, 1953, révisée et garantie, équipée... 145 000  
ROYAL-ENFIELD 500 type J2, 1952, très bon état..... 110 000  
NORTON DAYTONA 5 000 km, comme neuve, garantie ..... 330 000  
NORTON FEATHERBED, accidentée ..... 90 000  
A.J.S. 350 culb., susp. arr. oscill., révisée et garantie ..... 185 000  
A.J.S. 500 twin, 1954, révisée et équipée..... 220 000  
PUCH 250 TF, fin 1954, équipée, révisée, garantie ..... 110 000  
ARDIE 250, état parfait, garantie 95 000 livrées préparées et avec essence.  
Aris, 11, rue Labie, Paris (17<sup>e</sup>).

Cause achat voiture BERNARDET 250 BM 1953, 14 000 km, excellent état général, 80 000. Visible garage 9, rue Elisa-Lemonnier, Paris (12<sup>e</sup>). DID 52-88. J. Bourges, 10, rue Taine (12<sup>e</sup>).

Sommes intéressés par importation pièces de rechange mécaniques et électriques origines et adaptables pour cyclomoteurs et scooters. AUTO-SERVICE, 52, rue de Portugal, TUNIS.



TUBO STOP

LE ROBINET ÉTANCHE et IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

5bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE  
DÉF. 21-63 - 25-91

Goutez les joies de la route avec nos modèles à **SUSPENSION AR.**

**AUTOMOTO**  
**1957**

**CYCLOMOTEUR  
ZHTS**

Modèle déposé

ÉMAIL BICOLORE  
GRIS ET JADE



**ZHTS CYCLOMOTEUR 48 cm<sup>3</sup>, 2 temps**

Moteur HIMO - Monovitesse à embrayage automatique  
Transmission par chaîne renforcée.

Cadre monotube cintré de gros diamètre avec poignée de levage - Fourche télescopique - 2 freins à tambour chromé - Suspension arrière à fourche oscillante avec amortisseurs - Jantes chromées - Pneus de 23 x 2 - Guidon sport chromé - Commande des gaz par poignée tournante - Réservoir 5 litres - Porte-bagages - Béquille centrale - Capotage du moteur à démontage rapide.

**VELOMOTEUR  
100  
VMSS**

ÉMAIL BICOLORE  
GRIS ET JADE



**100 VMSS VÉLOMOTEUR LÉGER SPORT G<sup>d</sup> LUXE**

100 cm<sup>3</sup> 2 temps - Moteur licence VILLIERS, 2 vitesses commandées au guidon - Kick starter.

Cadre monotube fermé Sport - Fourche télescopique grand luxe - Suspension AR par fourche oscillante avec amortisseurs JURISCH - Pneus 16 x 2,75 - Jantes chromées - Moyeux gros corps, diamètre 115 % - Garde-boue à emboutis profonds - Selle longue à deux positions - Réservoir 10 litres à flancs chromés - Compteur kilométrique - Avertisseur

**CYCLES AUTOMOTO**

61, Avenue de Rochetaillée - SAINT-ÉTIENNE (Lorre)

Magasin d'Exposition et de Vente à PARIS

62, Avenue de la Grande-Armée (17<sup>e</sup>)





LA SOCIÉTÉ CYCLES

# Peugeot

annonce ses  
nouveaux modèles

1957

*Un effort technique sans précédent!*

- ▶ Cyclomoteur BIMA luxe, cadre monotube.
- ▶ Cyclomoteur BB grand luxe, 2 vitesses.  
Suspension arrière à balancier.
- ▶ Vélomoteur 125 cm<sup>3</sup>, 4 vitesses, modèle Grand Sport.
- ▶ Vélomoteur 125 cm<sup>3</sup> et motocyclette 175 cm<sup>3</sup>, 4 vitesses.  
Suspension arrière à balancier.
- ▶ Motocyclette 250 cm<sup>3</sup>, 2 cylindres. Roues de 16 pouces.  
Suspension arrière à balancier.
- ▶ Scooters 125 et 150 cm<sup>3</sup>, modèles surbaissés.  
Phare incorporé au guidon.

**Peugeot**

*propose*  
également

l'ensemble de ses fabrications en cyclomoteurs BIMA, vélomoteurs 98 et 125 cm<sup>3</sup>, motocyclettes 175 cm<sup>3</sup>, scooter 125 cm<sup>3</sup>, tri à moteur et toute la gamme des vélos pour le tourisme et le sport et de nombreux modèles de vélos d'enfants.

SOCIÉTÉ CYCLES PEUGEOT - BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)