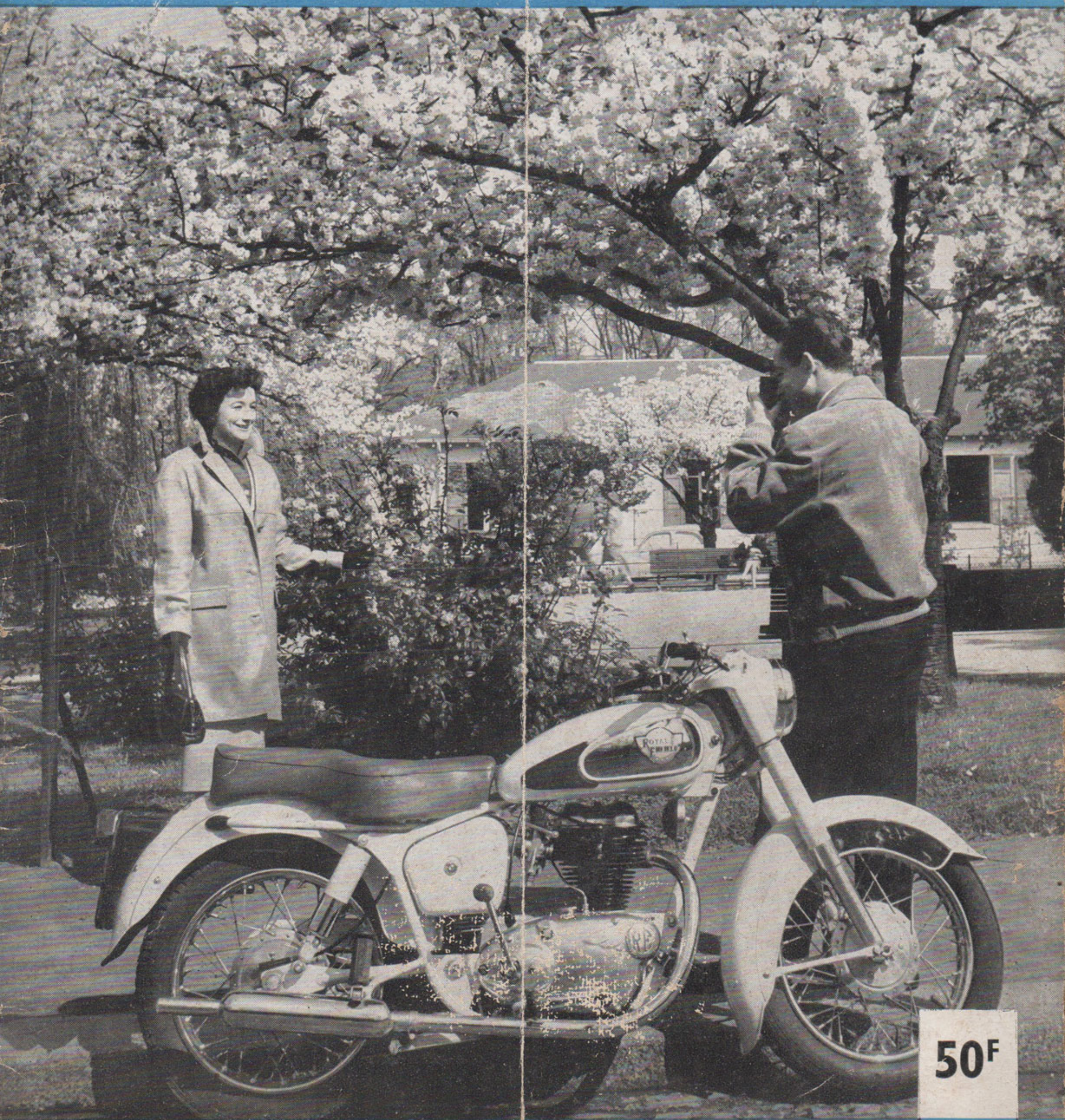


MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 184 - MAI 1957
10^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS



50^F

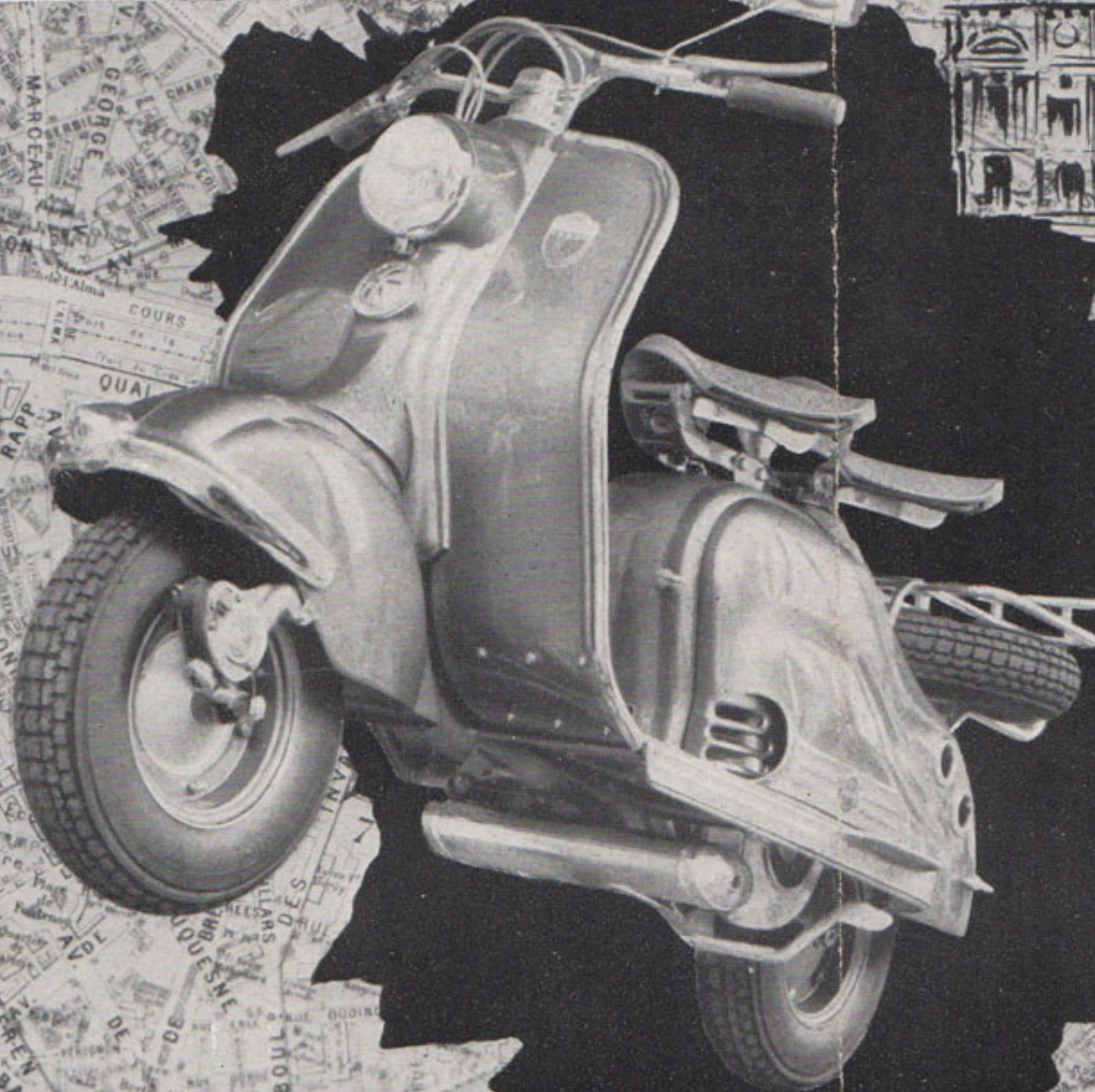
AUBERVILLIERS : 176, rue D.-Casanova.
CLICHY : 149, bd Jean-Jaurès.
DRANCY : 136, av. Jean-Jaurès
LA COURNEUVE : 66, av. Paul-Vaillant-
Couturier.
SAINT-DENIS : 143, rue Gabriel-Péri.
SAINT-DENIS : 26, rue Ernest-Renan.
SAINT-DENIS : 20-20 bis, rue G.-Péri.
STAINS : 97, av. de Stalingrad.

NEUILLY : 218, bd Bineau.
PONT-DE-NEUILLY : 191, av. de Neuilly.
BOURSE : 149, rue Montmartre.
CH.-ÉLYSÉES : 39, av. F.-Roosevelt.
MAILLOT : 36, av. de la Grande-Armée.
PLACE CLICHY : 10, av. de Clichy.
PORTE DE CLICHY : 188, av. de Clichy.
PORTE DE ST-OUEN : 12, bd Bessières.

SEPEX

CONCESSIONNAIRE DISTRIBUTEUR PARIS-SEINE

36, Bld. des Italiens - PARIS 9^e - PRO. 53.64



OPÉRA : 36, bd des Italiens.
RÉPUBLIQUE : 14, pl. de la République.
CHAMPERRET : 12, av. de la Porte-
Champerret.
CLICHY : 91, bd Victor-Hugo.

BARBÈS : 33, bd Barbès.
MAIRIE DU XVIII^e : 70, rue Ordener.
BASTILLE : 6, bd Richard-Lenoir.
BELLEVILLE : 122, fbg du Temple
CHATELET : 13, bd Sébastopol.
DAUMESNIL : 264, av. Daumesnil.
GARE DE LYON : 10 bd Diderot.
JAURÈS : 22, av. Jean-Jaurès.

NATION : 135, bd Diderot.
PORTE DE MONTREUIL : 68, bd Davout.
VINCENNES : 7, av. de Paris.
PANTIN : 187, rue de Paris.
LES LILAS : 187, rue de Paris.
NOISY-LE-SEC : 5, bd Michelet.
NOGENT-S.-MARNE : 154, Grande-Rue.
PAVILLONS-S.-BOIS : 54, av. V.-Hugo.

ALFORTVILLE : 15 bis, rue Pont-d'Ivry.
CHAMPIGNY : 5, place du Marché.
CHOISY-LE-ROI : 4, rue Thiers.
JOINVILLE : Fourche de Champigny.
23, av. Roger-Salengro, Champigny.
LA VARENNE : 26, rue du Bac.
MAISONS-ALFORT : 84, av. St-Maurice.
SAINT-MAUR : 123, avenue Foch.
ST-OUEN : 88, rue des Rosiers.

Lambretta

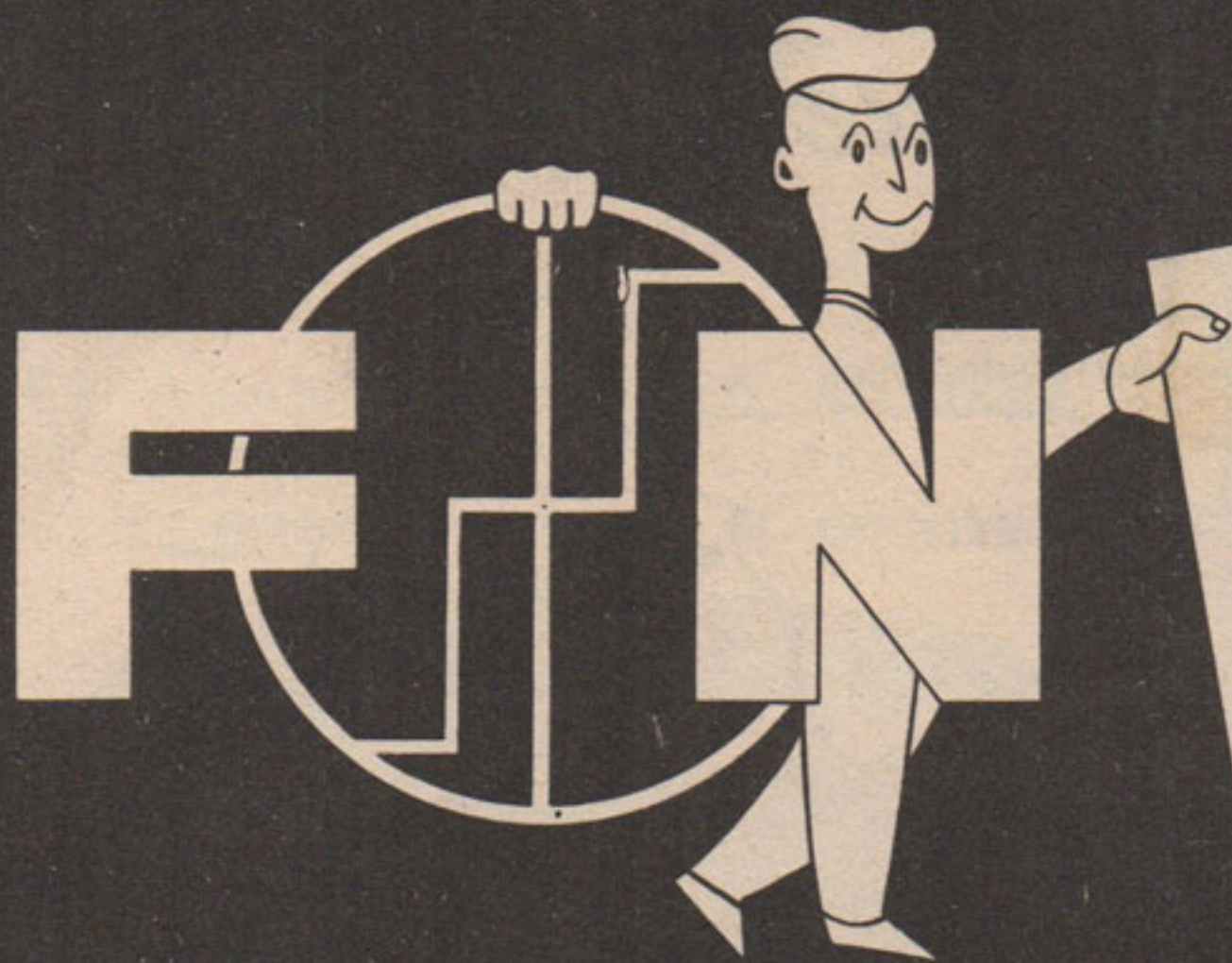
LD. 125 cc Avec ou sans démarreur électrique

LD. 150 cc

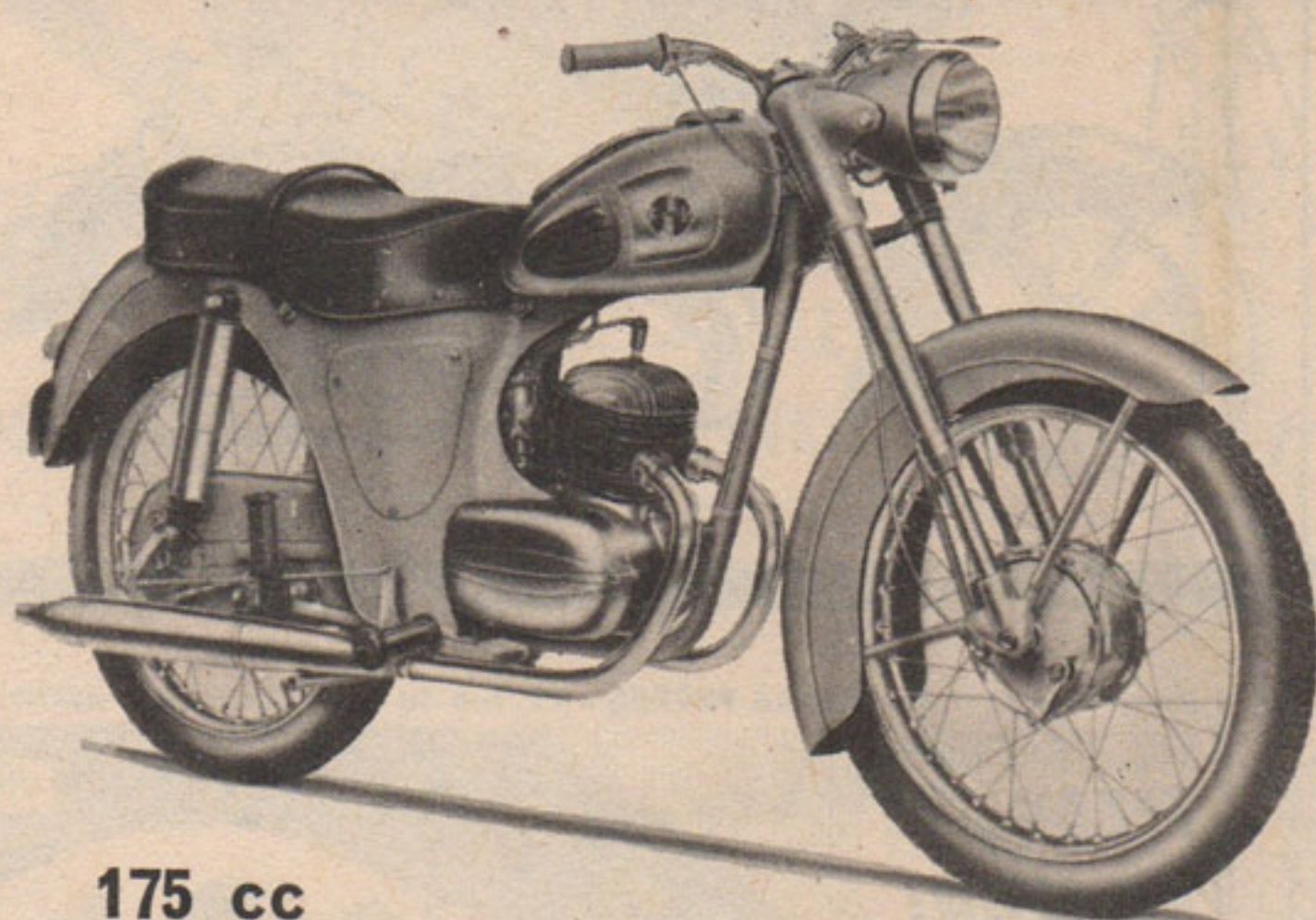
FOURGONNETTE 300 KG

CRÉDIT 6-12-18 MOIS

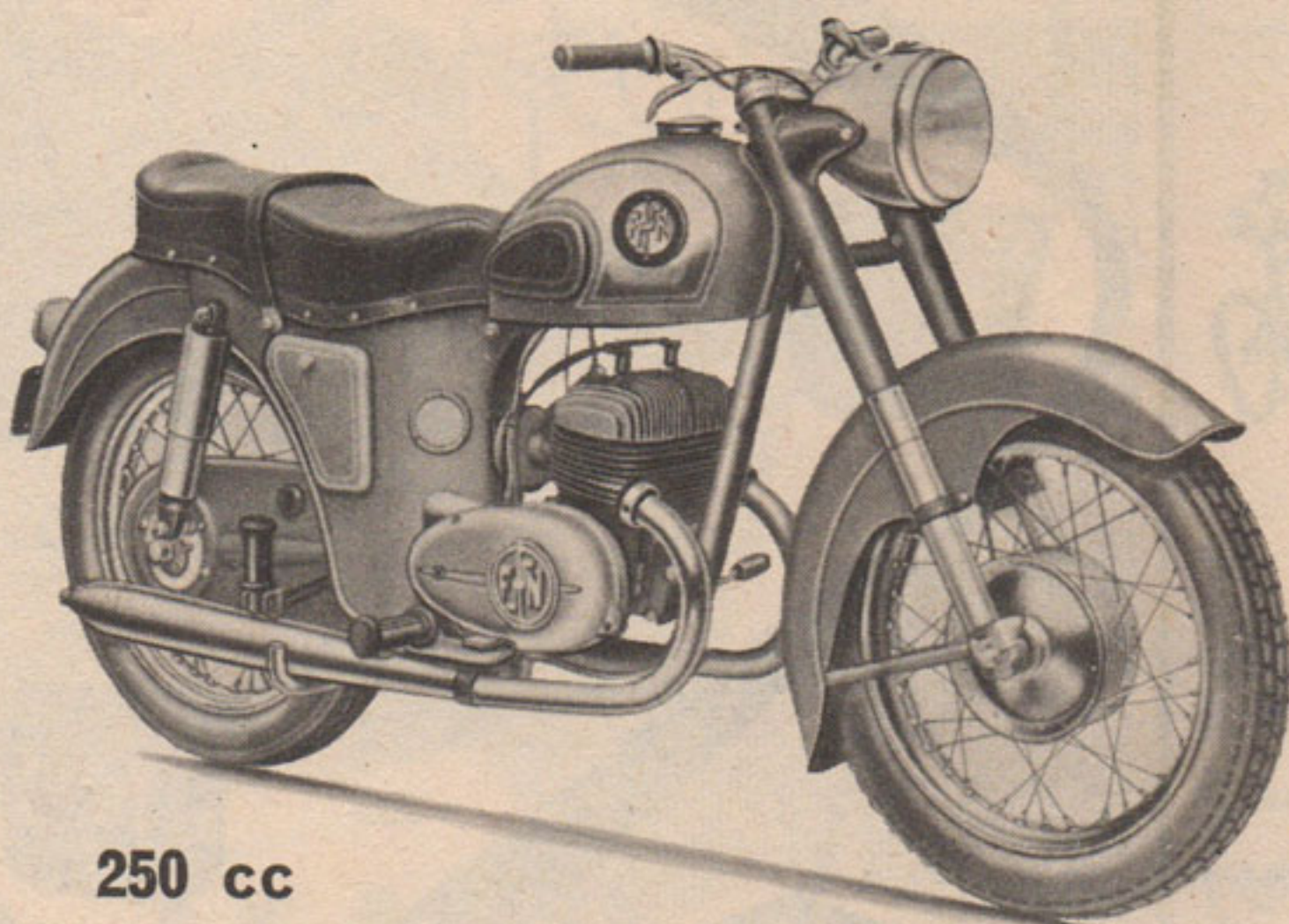
SERVICE APRÈS-VENTE ASSURÉ DANS LES 50 POINTS SEPEX DE LA RÉGION PARISIENNE



**PRÉSENTE LA GAMME
DE SES MODÈLES
57**



175 cc



250 cc

SES NOUVEAUX PRIX

175 cc — 2 TEMPS
180.000 frs

250 cc — BI-CYLINDRES
225.000 frs

250 cc BI-CYL. CARENÉE
245.000 frs

250 cc — 4 TEMPS
225.000 frs

350 cc — CULBUTÉ
255.000 frs

450 cc — CULBUTÉ
275.000 frs

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES
(Fourches télescopiques
Selles doubles
Suspensions
arrières oscillantes)

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL

SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles

A PUISSANCE ÉGALE,

Choisissez la plus économique!

250 cm³, 3 l. aux 100 km. **219.500 frs**

350 cm³, une vraie bicylindre

3 l. 1/4 aux 100 km. **249.500 frs**

(départ Paris, plus taxe locale)

LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

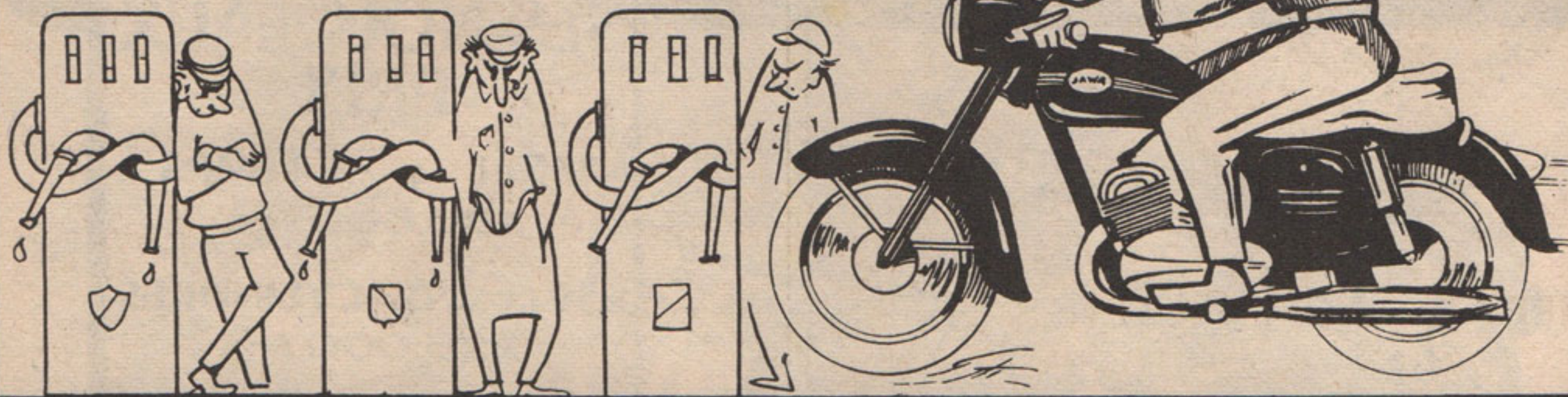
CREDIT - REPRISES

GARANTIE TOTALE

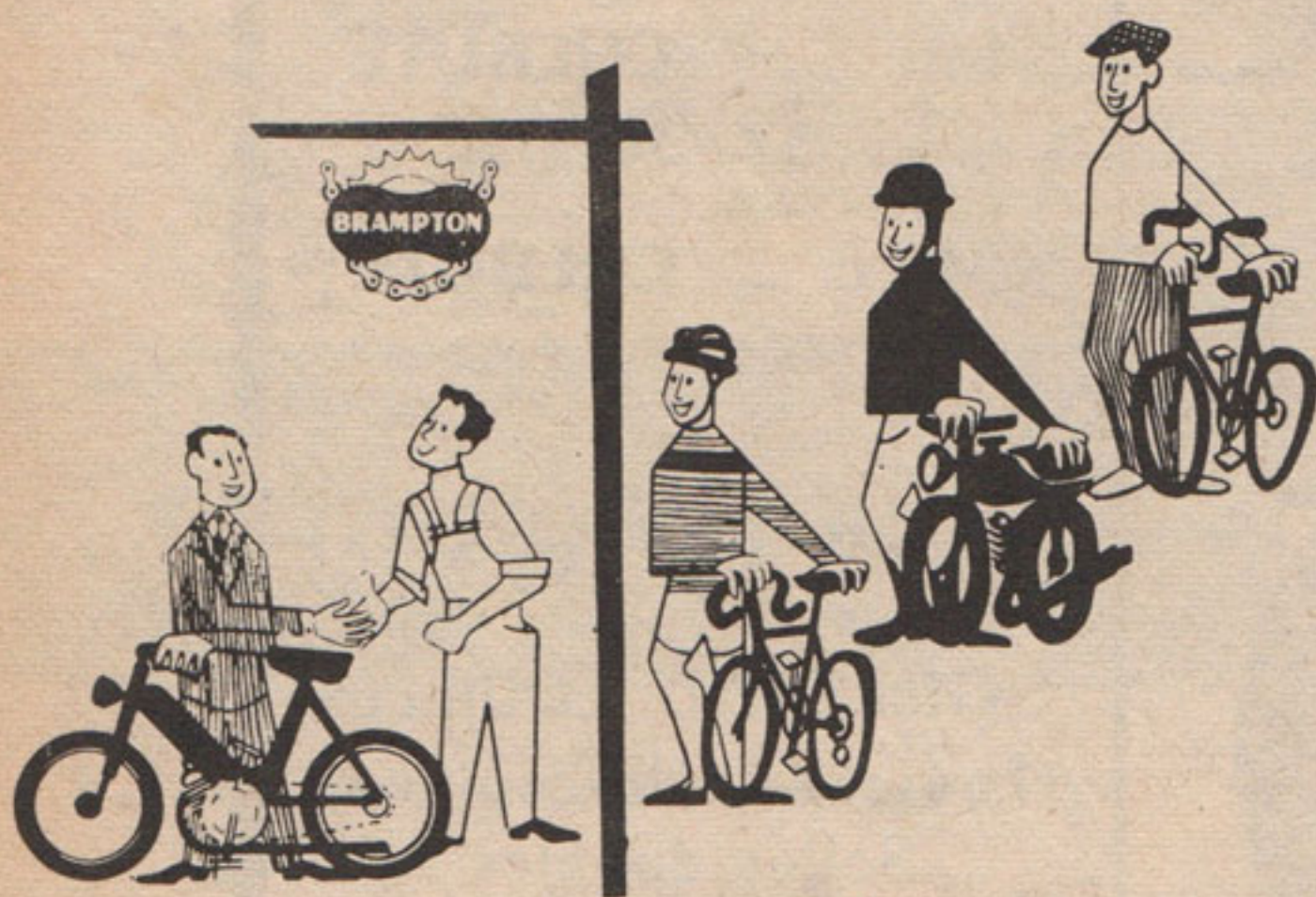
Agent Général : ÉTS Jacques POCH, 127, Av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 61-70

La plus robuste,
La plus élégante,
La plus confortable.

ET QUELLE
TENUE
DE ROUTE!...



**PAS D'HÉSITATION
POSSIBLE!**



Pour votre VÉLO - CYCLO - SCOOTER - VÉLOMOTEUR - MOTO
CHOISISSEZ ...

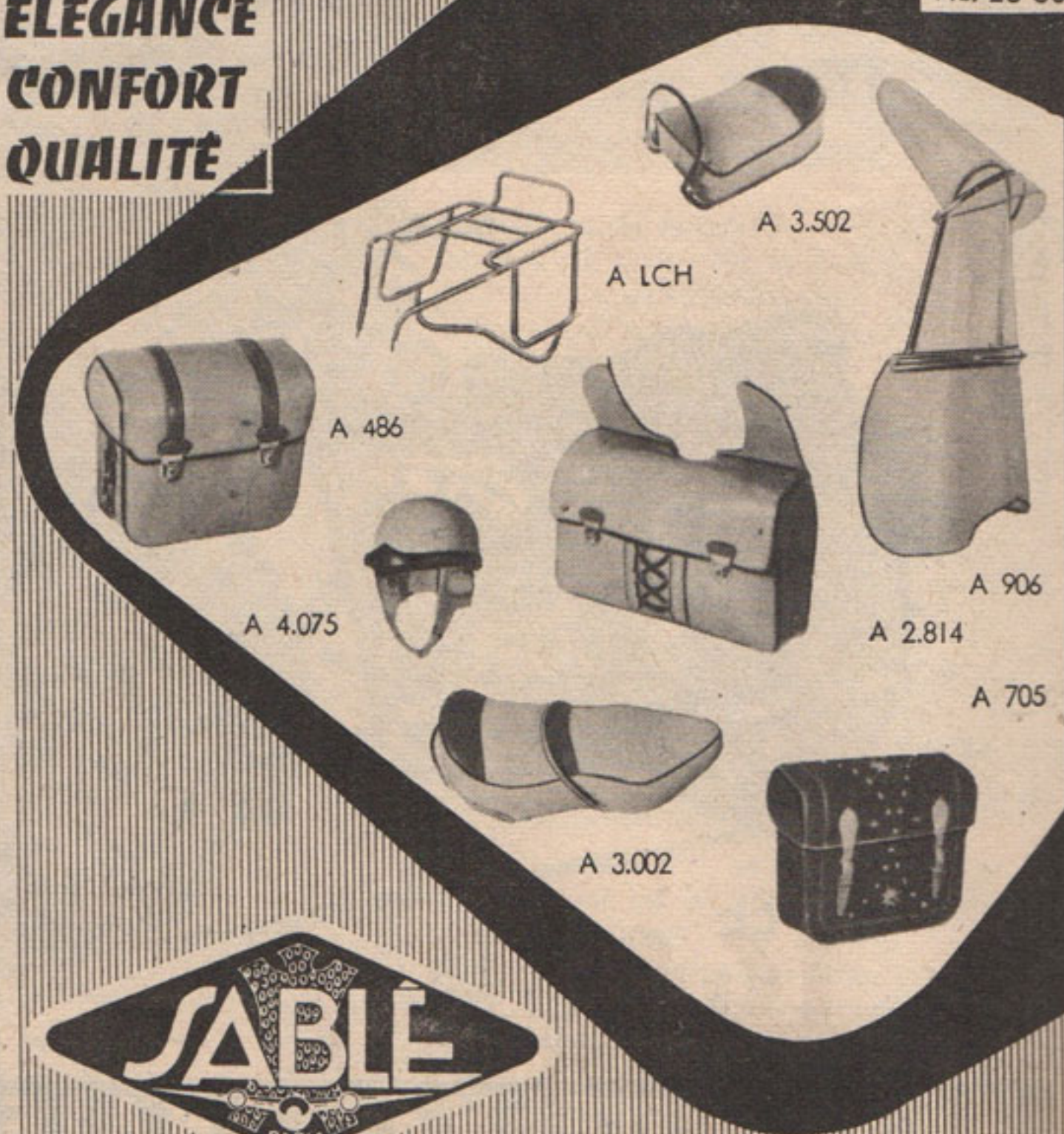
BRAMPTON

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!

Ets SABLÉ FRÈRES - 22, rue du Pré-St-Gervais, PANTIN (Seine)

**ÉLÉGANCE
CONFORT
QUALITÉ**

VIL. 25-60



LA MARQUE QUI S'IMPOSE

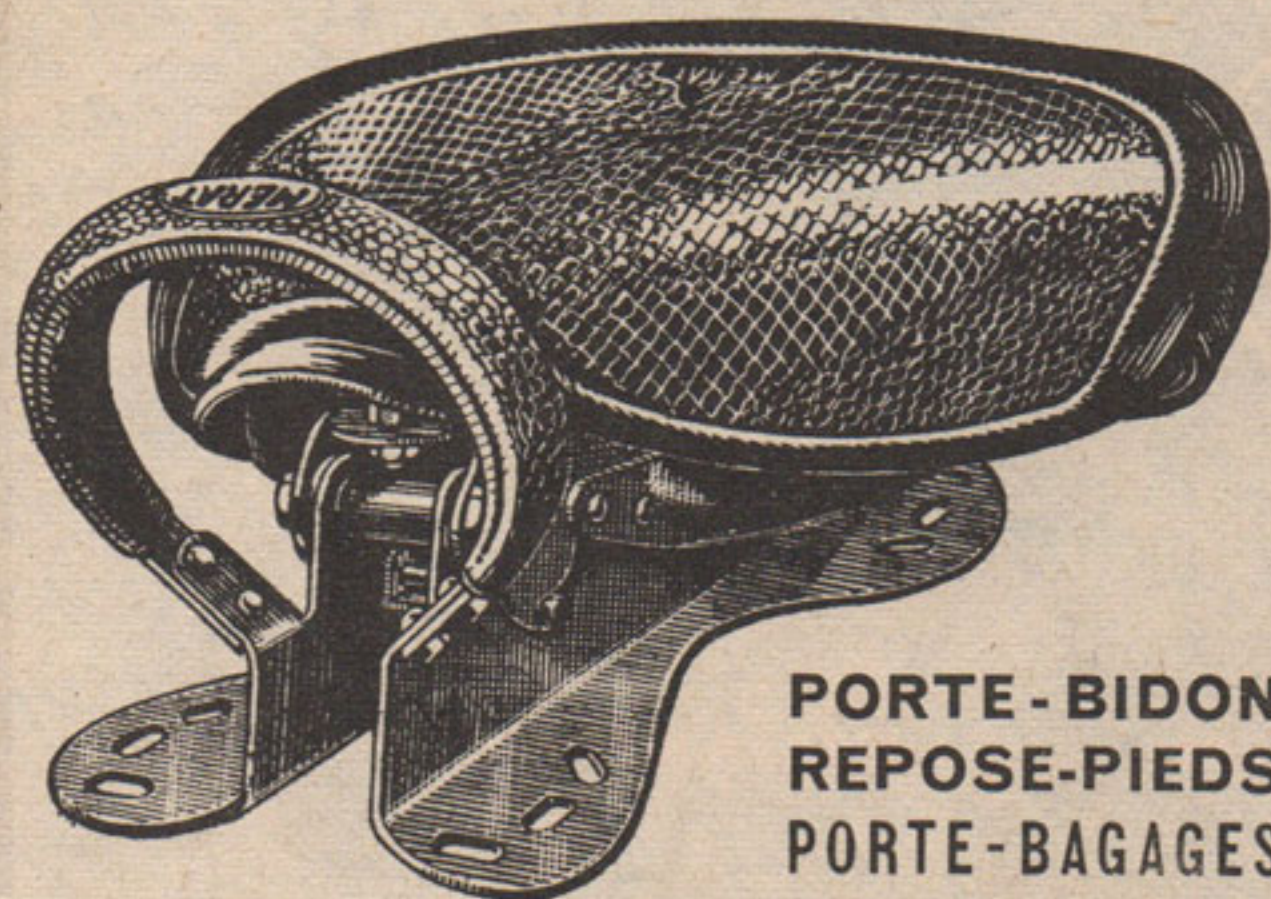
MERAT

VOUS PRÉSENTE SES SPÉCIALITÉS
modèles brevetés S.G.D.G.

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE

DESSUS DOUBLE CAOUTCHOUC

Fixation sur tous porte-bagages et garde-boue



PORTE-BIDON
REPOSE-PIEDS
PORTE-BAGAGES

MERAT & C^{ie}, SURESNES (Seine)

TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18

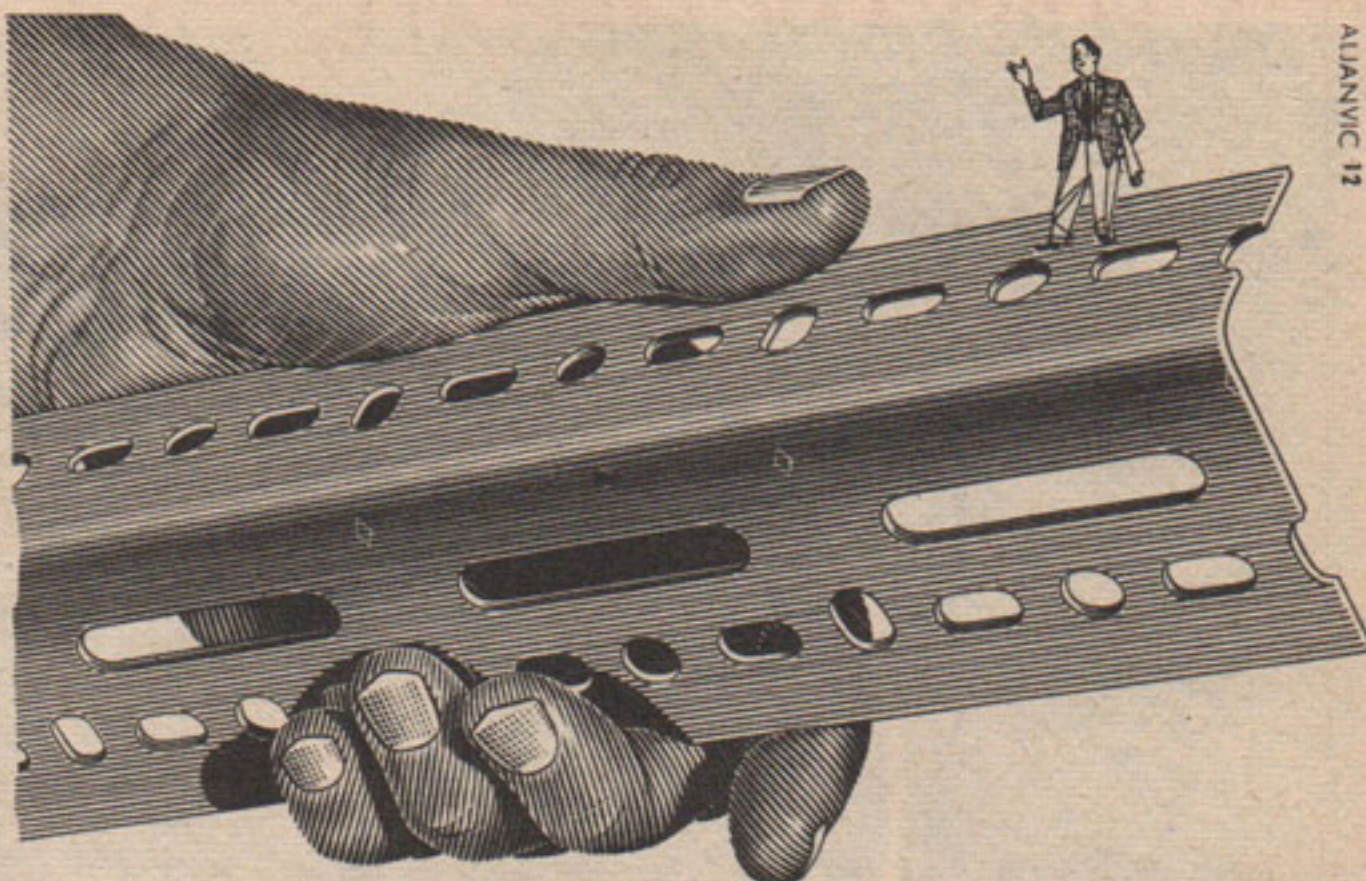


IGARD
CORRECTEUR
INCASSABLE

Une Assurance-Vue...

IGARD
LE VERRE CORRECTEUR
INCASSABLE

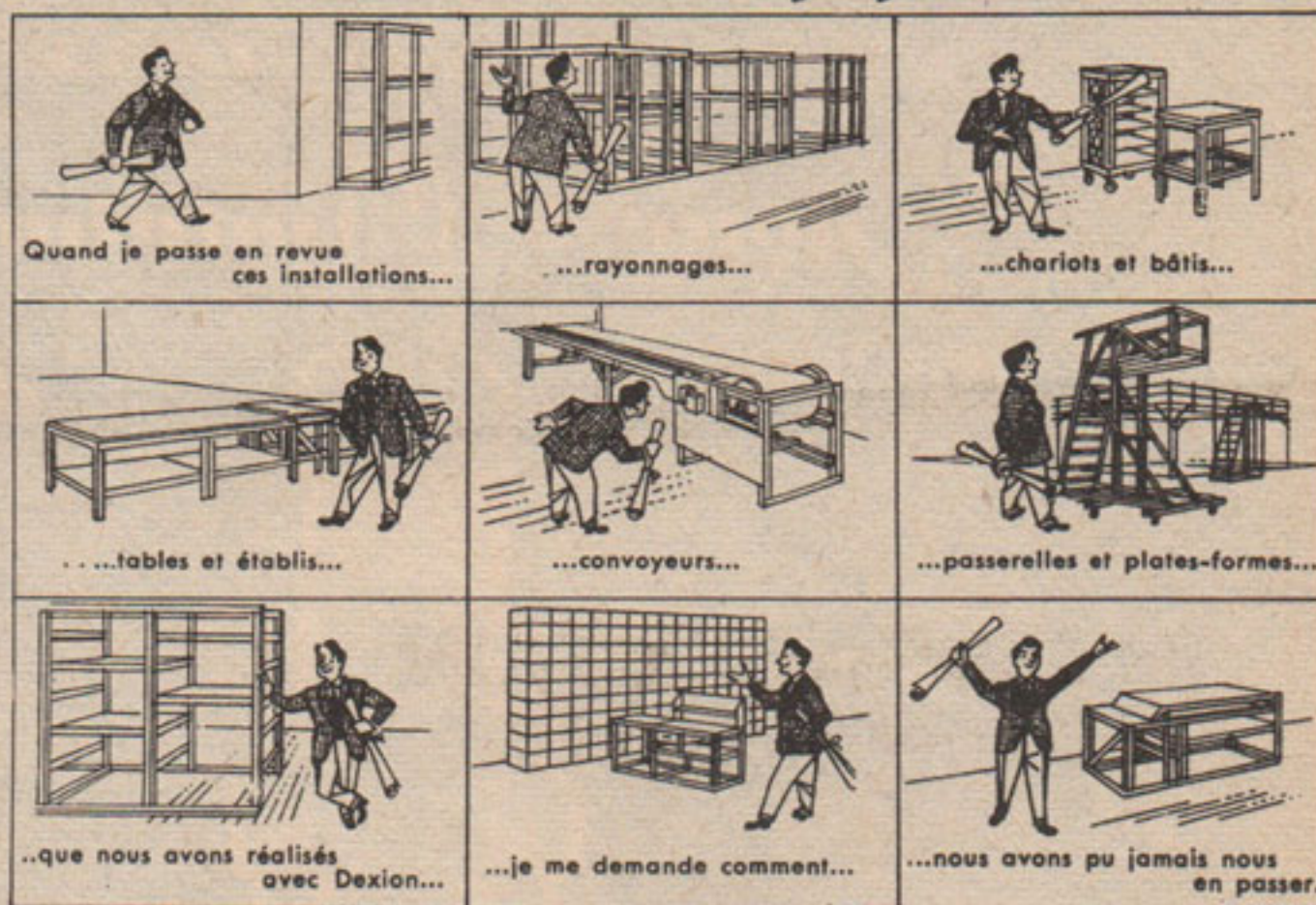
EN VENTE CHEZ VOTRE OPTICIEN
REMBOURSE PAR LA SÉCURITÉ SOCIALE
dans les conditions prévues par
l'arrêté ministériel du 19 Juillet 1955



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. 205 B SUR DEMANDE A LA

Société FERALCO

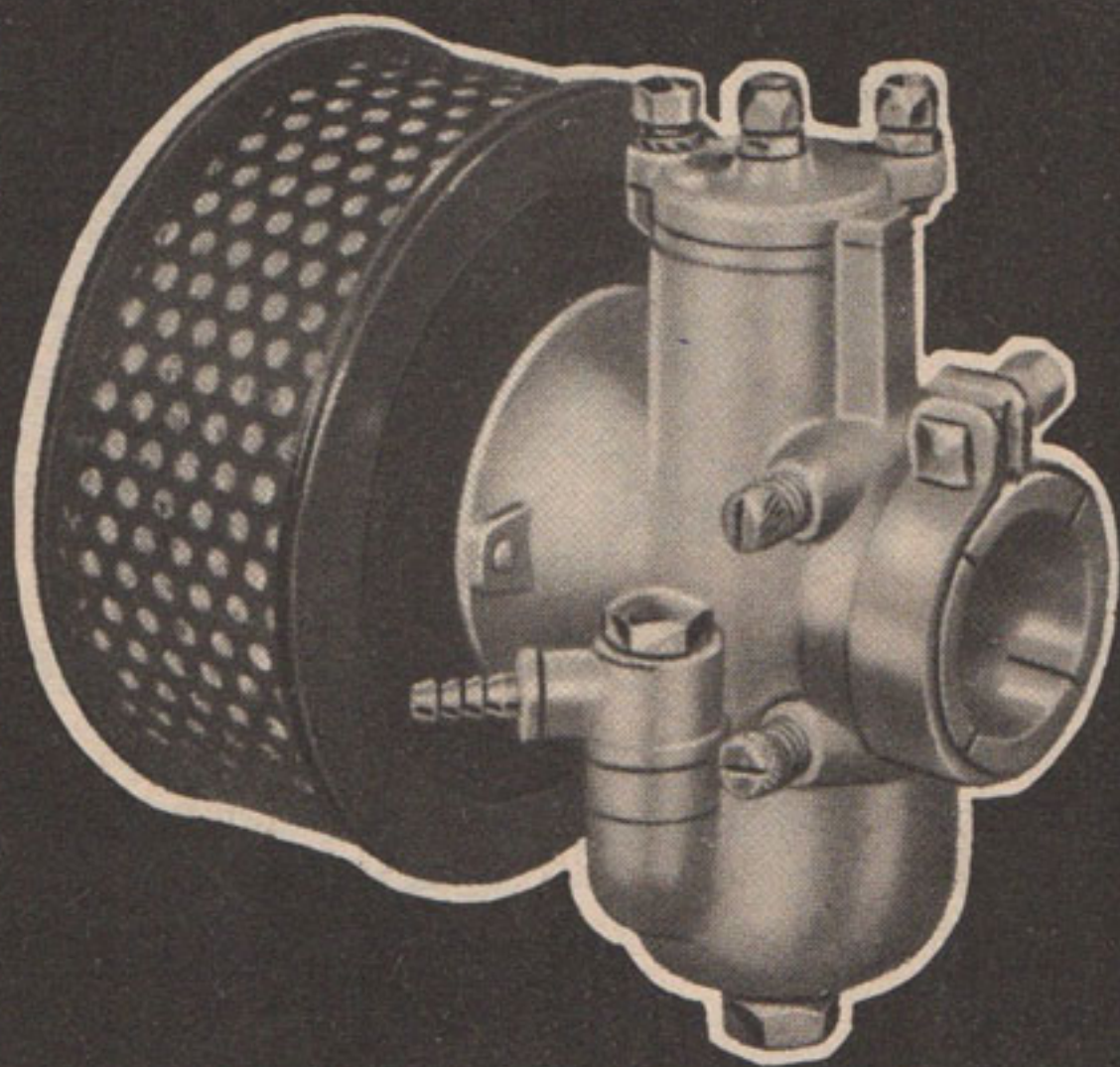
9, RUE St-SÉBASTIEN, PARIS 11^e - ROQ. 49-64-96-76

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

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 :

MOTOCYCLES
et Scooters

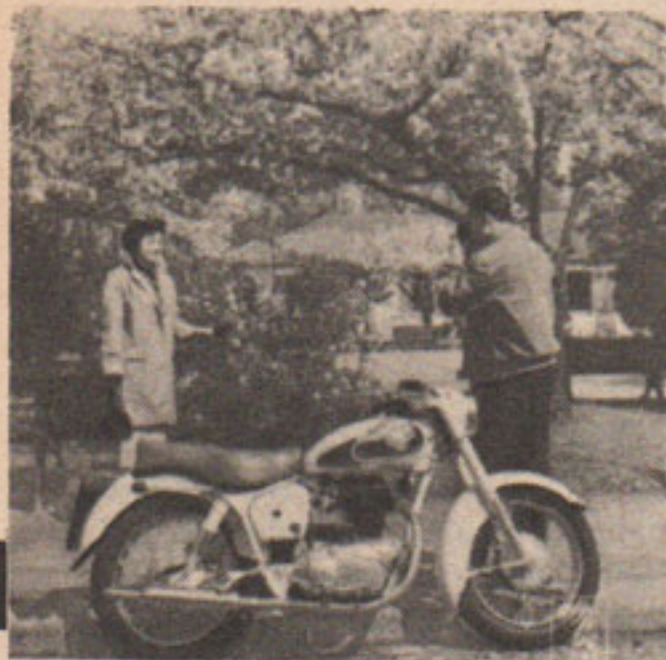


Photo printanière !

La 250 Royal-Enfield
" Crusader " partage
la vedette avec Madame
— manteau 3/4 en agneau
— et Monsieur — blouson
peausserie anglaise
façon daim
(Équipements RÉVIL).

★ Échos 8

★ Salon de Genève..... 10

★ Production française . 12

★ Appareils miniature . 14

★ Notre essai :

la 250 Royal-
Enfield... 21

★ Calendrier sportif ... 25

★ Moto neuve ou voiture
d'occasion?..... 26

★ Les « Deux Heures » . 30

10^e ANNÉE

N° 184

1^{er} MAI 1957

MOTOCYCLES

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

Licence en perspective

De divers côtés, on a annoncé quelques modifications au Code de la Route ; certaines, réclamées depuis longtemps, et avec une insistance marquée, nous concernent directement.

Retenons particulièrement celle-ci : l'institution de la Licence de conduite pour les pilotes de vélomoteurs et scooters de 50 à 125 cm³ ; ce n'est pas d'hier qu'on se bagarre autour de ce projet qui semble désormais un fait acquis.

Cette licence, sans examen préalable, serait délivrée aux plus de seize ans, moyennant, ça ne pouvait manquer, une petite redevance estimée dans les 500 fr.

Cette licence, obligatoire, correspondant en somme au permis de conduire, pourra, tout comme lui, être retirée temporairement ou définitivement suivant la gravité de l'infraction que pourrait commettre son titulaire.

Cette formule, après tout, n'est pas pour nous déplaire à condition que les éventuels jugements soient équitablement rendus ; nous la trouverons même avantageuse si elle ferme le bec aux motophobes ainsi privés, pour leur campagne de dénigrement, d'un de leurs meilleurs atouts : la dispense de permis pour ces petites cylindrées.

Nous y verrions même un avantage : puisque nous voilà légalement pourvus, tout comme les automobilistes, d'un titre de circulation, ne serait-il pas logique que les Assurances, cessant de nous considérer comme des « hors-la-loi » révisent les lourds tarifs qu'elles nous imposent et les réajustent équitablement sur ceux, plus modérés, qu'elles appliquent à l'auto ?

Mais cela, peut-on l'espérer ?

Max Enders

MOTOCYCLISTES Echos

Chez A.B.G. 10 000 Vap 57 et un « Magnéclair ».

A.B.G. a profité de la sortie de son 10 000^e moteur Vap 57 pour présenter à la presse le nouveau dispositif d'allumage qu'il a réalisé pour ses moteurs : le « Magnéclair » dont le principal avantage est l'accessibilité à tous les organes, rupteur, bobine, condensateur et leur facilité d'échange, en cas de nécessité.

Cette présentation correspondant à la mise sous presse de ce numéro, nous n'avons pu réserver ici au magnéclair la place qu'il mérite, mais nous tenons néanmoins en signalant son apparition, à annoncer sa description détaillée dans le numéro prochain.

Bol d'Or 1957.

La fameuse épreuve de 24 heures aura lieu cette année les 1^{er} et 2 juin. Le pesage s'effectuera le 30 mai, de 14 à 18 h, et l'entraînement de 18 à 22 h. D'ores et déjà, il semble que l'on puisse compter sur une intéressante participation internationale.

Une équipe française au Circuit des Crêtes.

Il s'agit de l'équipe militaire du 1^{er} R.T. comprenant Guignabodet, Gausser, Bardon, sous la direction du lieutenant Mergen. Les pilotes participeront à ce très difficile circuit de régularité avec trois B.S.A. et une 175 Peugeot. Cette épreuve ne comporte pas de classement séparé pour les militaires. L'année dernière, un seul pilote Otto Haas, officiel N.S.U. avait pu tenir la moyenne imposée et éviter les pénalisations.

Il ne s'agit donc pas d'une promenade de santé, et nous ne pouvons que féliciter le colonel Fruitière et le capitaine Lalard, grâce à la compréhension desquels le sport motocycliste conserve une place de choix dans l'armée.

Un beau geste.

Après avoir enlevé le titre de champion de France en 250 cm³, catégorie « national », le jeune Guignabodet a reçu de la firme Guzzi une médaille souvenir en or massif, tandis que sa machine était entièrement refaite, à titre gracieux, à l'usine de Mandello. Un bel encouragement pour notre champion...

Statistique de février 1957.

81.655 motocycles ont été fabriqués courant février. En voici la répartition :
Cyclomoteurs : 64.216 ; vélomoteurs de 50 à 100 cm³ : 2.893 ; de 100 à 125 cm³ :

5.070 ; scooters jusqu'à 125 cm³ : 8.253 ; au-dessus : 256 ; motos : 967. Voici comment se subdivisent ces dernières : 805 en 175 cm³ ; 75 en 200 cm³ ; 48 en 250 cm³ ; 8 en 350 cm³ ; 1 en 500 cm³ ; 30 en 750 cm³. Ces chiffres marquent une régression de près de 4.000 sur janvier ; cependant le vélomoteur semble se réveiller quelque peu : 2.360 machines de plus que le mois précédent.

Les procédés « Croche » à Aubervilliers.

C'est aux côtés des très grandes marques françaises que prennent place, aujourd'hui, les « Procédés Croche », la colle du textile, remplaçant la couture, étant devenue d'utilisation courante.

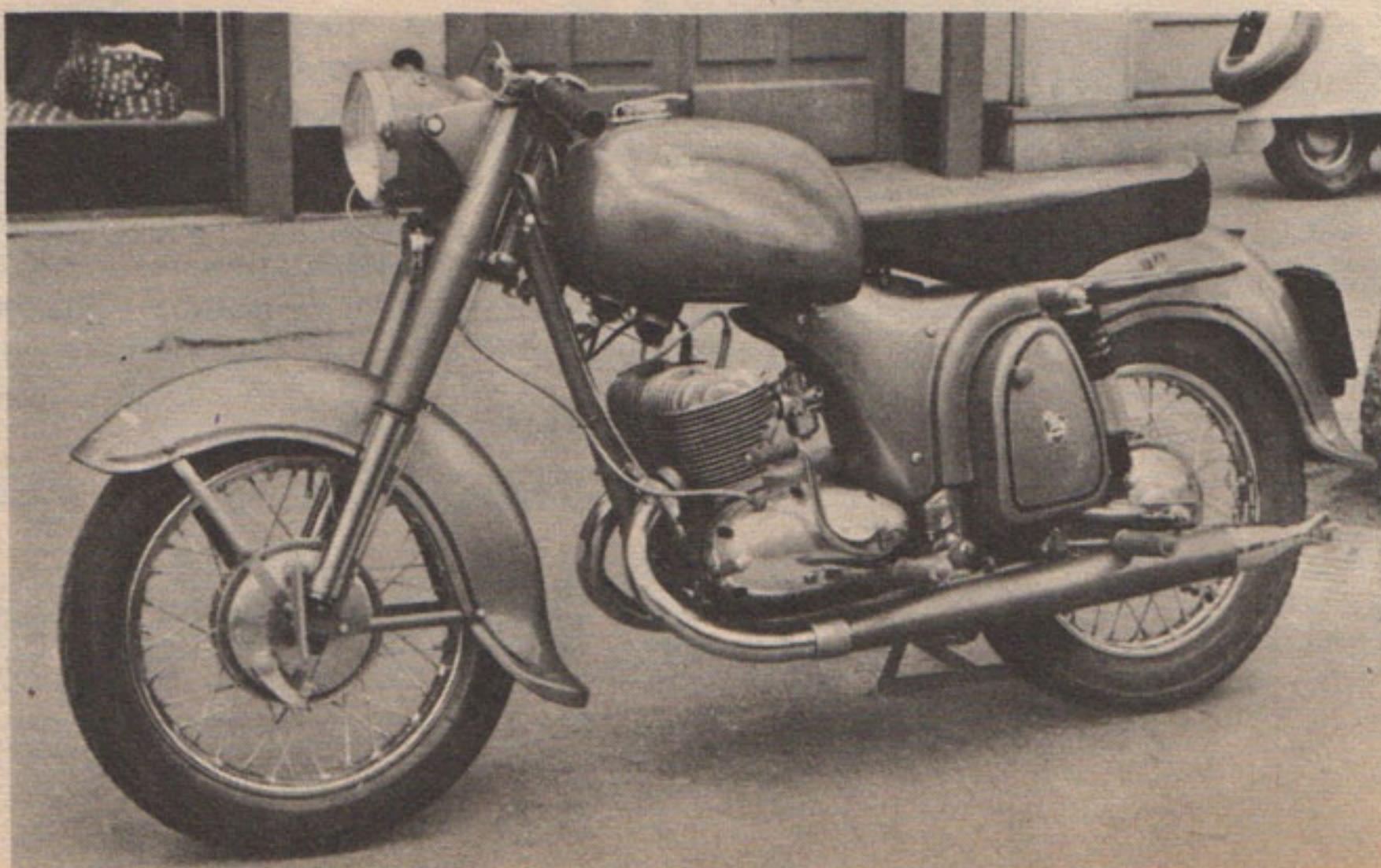
L'emploi de plus en plus étendu des différents procédés Croche, particulièrement utilisés par les campeurs, a nécessité l'ouverture de nouveaux ateliers de fabrication dont celui d'Aubervilliers qui a été inauguré le 1^{er} avril dernier.

Ça bouge à l'étranger.

En Tchécoslovaquie les cadences de production de la marque CZ sont en progression : les livraisons prévues pour le premier semestre 1957 sont de 17 000 machines soit 5 000 de plus qu'au cours de la même période 1956.

En Yougoslavie les usines « Tito » ont fait accord avec N.S.U. pour la fabrication sous licence de son scooter. Le premier lot de 150 machines est sorti en mars dernier.

Ci-dessous, une 250 cm Peugeot préparée par notre ami Bouin pour un client sportif ; réservoir italien, selle et guidon « racing ». L'ensemble a belle allure.



Voyage groupé pour le T.T.

Le M.C. Châtillonnais a prévu l'organisation d'un voyage groupé pour se rendre en Angleterre, à l'Île de Man, afin d'assister au Tourist Trophy qui se disputera les lundi 3, mercredi 5 et vendredi 7 juin.

Il s'agit d'un voyage par avion avec possibilité de retours individuels.

L'hébergement et le logement seront assurés grâce à l'aimable intervention d'un Club Motocycliste anglais.

Tout intéressé peut s'adresser pour renseignements complémentaires au président du M.C. Châtillonnais, M. G. Cantalice, 4, allée du Perrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), en joignant un timbre pour la réponse.

Jeanneret n'est plus.

Nous avons appris avec peine la mort de Jeanneret, qui fut non seulement un fabricant d'accessoires de qualité, mais dans le passé un des champions motocyclistes et surtout sidecaristes de première heure. Il fut même l'inventeur, le constructeur et le pilote d'un sidecar oscillant qui fit parler de lui à l'époque.

Jeanneret avait eu à son actif de très nombreuses victoires dans les rallies, les épreuves de vitesse, les courses de côtes, avec plus de 10 records à l'appui.

Sa disparition nous a d'autant plus affectée que Jeanneret ne semblait pas vieillir, mais avait conservé sa sportive allure et toute son activité. Nous renouvelons à sa famille et à ses collaborateurs nos plus sincères condoléances.

VISITE A MANURHIN

La Manufacture de machines du Haut-Rhin a, le 4 avril, convié une soixantaine de journalistes à visiter ses usines de Mulhouse et particulièrement celle où se fabrique le scooter Manurhin.

Le voyage, en train spécial, et les réceptions à Mulhouse furent parfaitement organisés. La visite des vastes usines (plus de 75 000 mètres de surface couverte) prit environ 3 heures. Cette grande entreprise s'exerce en effet dans divers domaines : elle construit des machines de cartoucherie, des machines spéciales pour la fabrication des armes portatives, des pistolets automatiques, licence Walther, divers types de tours, la rectifieuse Polygon, des appareils de contrôle à comparateur électrique et à comparateur électronique, etc., comme on le voit, un vaste programme, complété plus récemment par le lancement en grande série du scooter Manurhin sous licence D.K.W. Auto-Union.

Dès son apparition en France, le Manurhin a connu la faveur du public pour plusieurs raisons également convaincantes : son variateur automatique de vitesse, sa maniabilité et sa stabilité, son élégante présentation, son prix enfin.

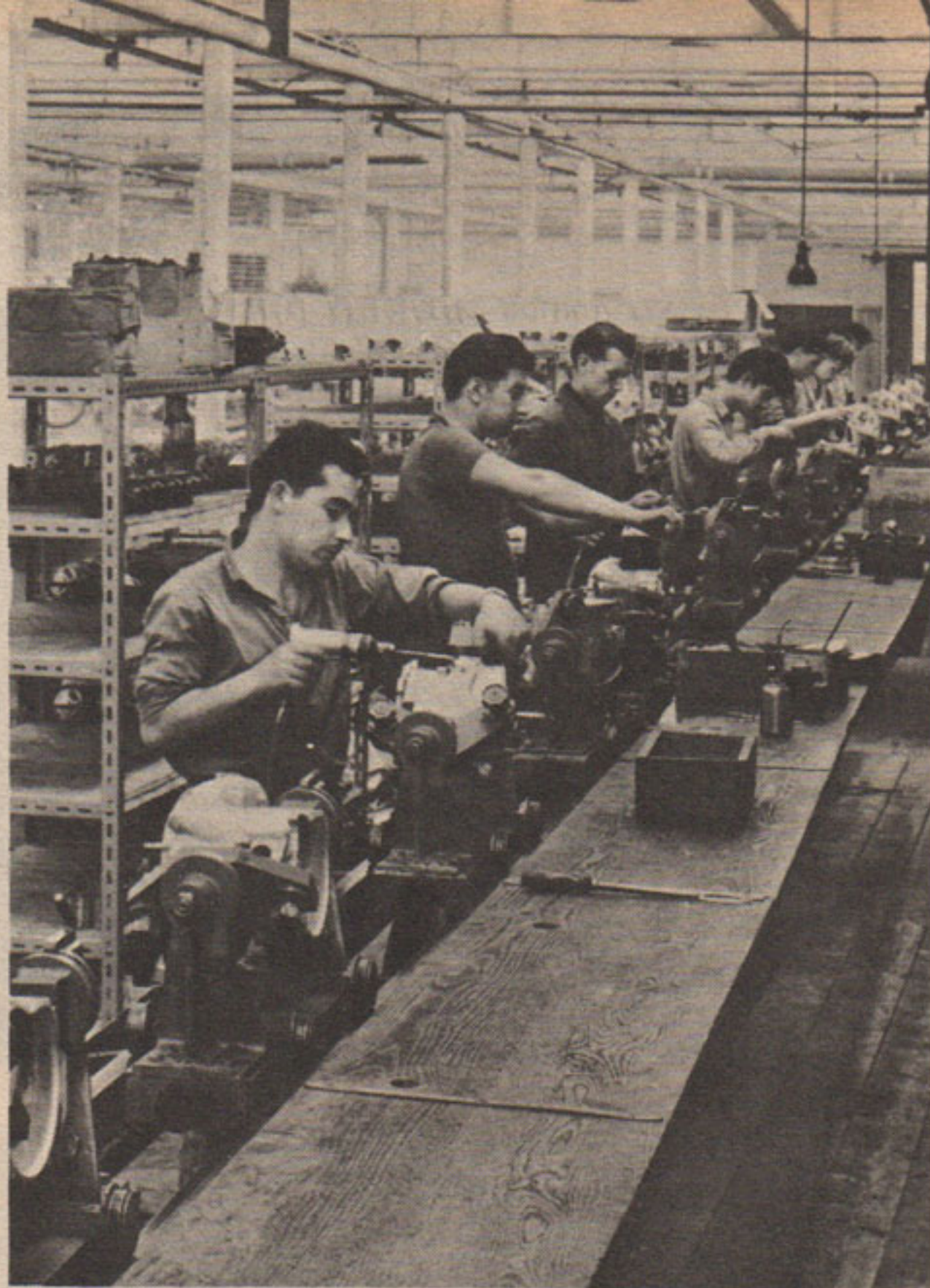
Rappelons que dans un numéro précédent nous avons présenté ce scooter à la suite d'un essai au mont d'Arbois, en compagnie d'un agent de la marque, M. Deprez, essai qui a confirmé les qualités de grimpeur de ce 75 cm³. Ces qualités sont le fait à la fois d'une saine conception mécanique et d'une fabrication précise de chacun de ses éléments.

Or Manurhin est, en raison de la nature de ses autres productions, particulièrement qualifié pour le travail de précision.

Les divers ateliers de Mulhouse usinent le moteur, le variateur, le cadre, la fourche AV et la fourche AR, les poignées de guidon et diverses pièces détachées.

Les pièces mécaniques sont usinées — en partie sur des machines-outils classiques, en partie sur des machines étudiées et exécutées spécialement — avec les méthodes les plus modernes, de traitement thermique, de taillage d'engrenages, d'alésage de carters, avec des tolérances très serrées, les méthodes de contrôle les plus scientifiques.

Mérite également attention, l'installation de peinture. Toutes les pièces qui doivent être peintes sont d'abord dégraissées, phosphatées et ensuite accro-



chées à une chaîne qui avance à une vitesse déterminée.

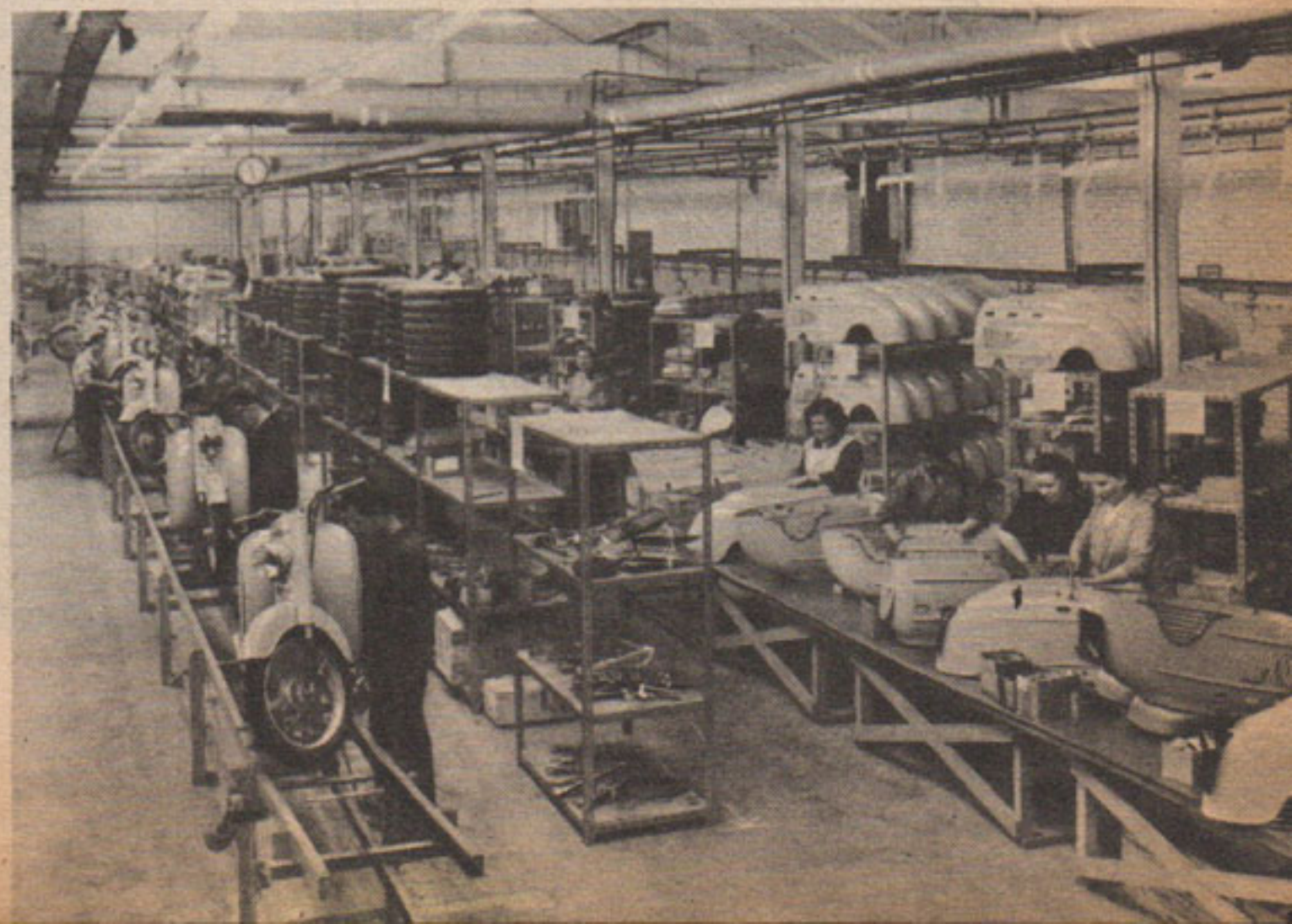
Une installation automatique distribue la peinture ionisée qui est attirée par les pièces défilant devant les distributeurs. Les éléments peints passent ensuite dans un four de polymérisation et de cuisson.

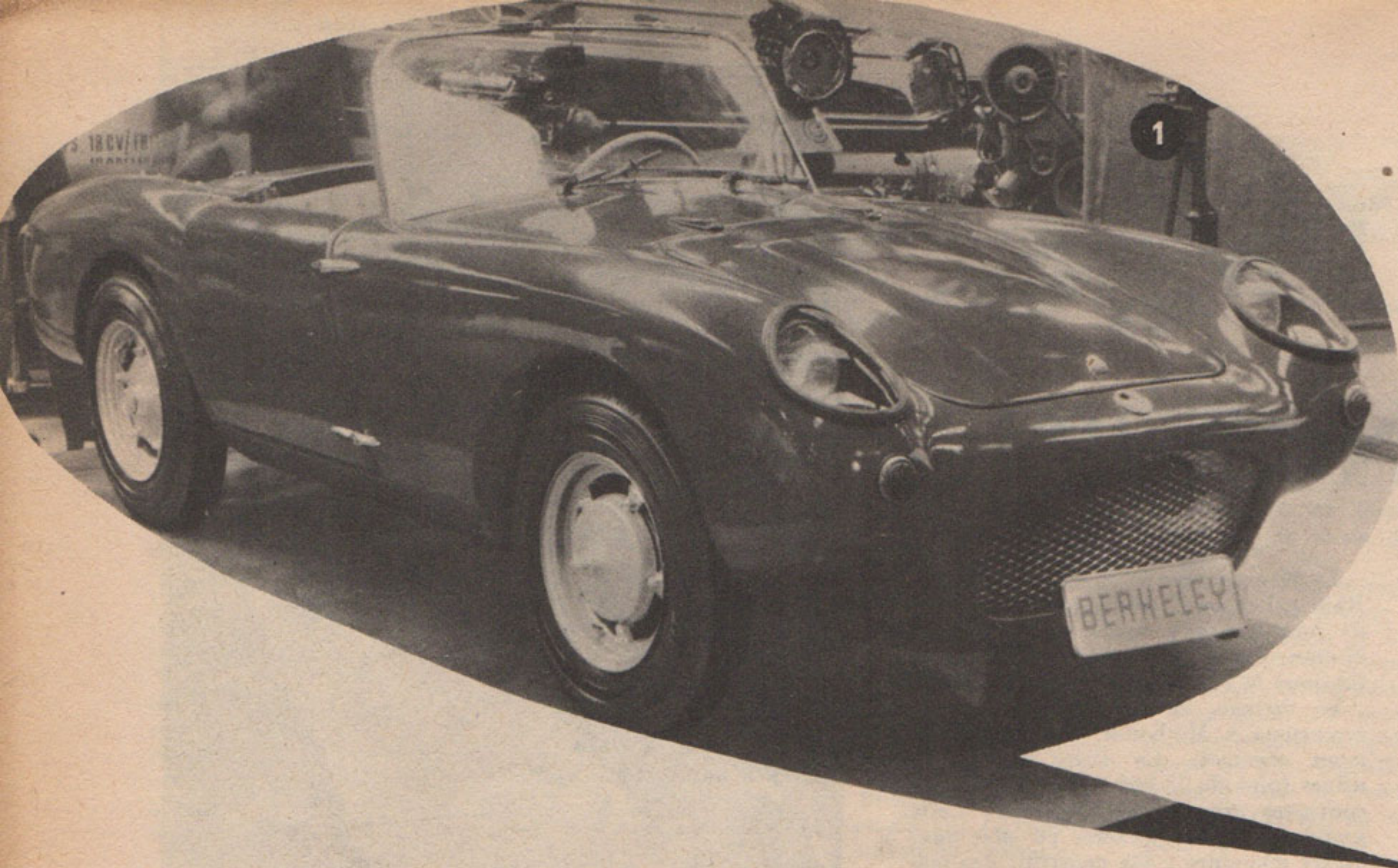
La chaîne traverse deux installations identiques : la première pour une couche d'apprêt, la deuxième pour la couche définitive.

Tous les éléments usinés, assemblés en sous-ensembles, cadre et tôlerie peints, convergent vers l'atelier de montage.

Les moteurs ont été contrôlés sur des bancs d'essais ; les scooters terminés repassent sur un autre banc d'essais et sont également essayés sur piste.

Les ateliers, clairs et aérés sont assez spacieux pour prévoir sans difficultés l'accroissement d'une production qui d'après les statistiques officielles avoisinent déjà 1 300 machines par mois, en constante progression.



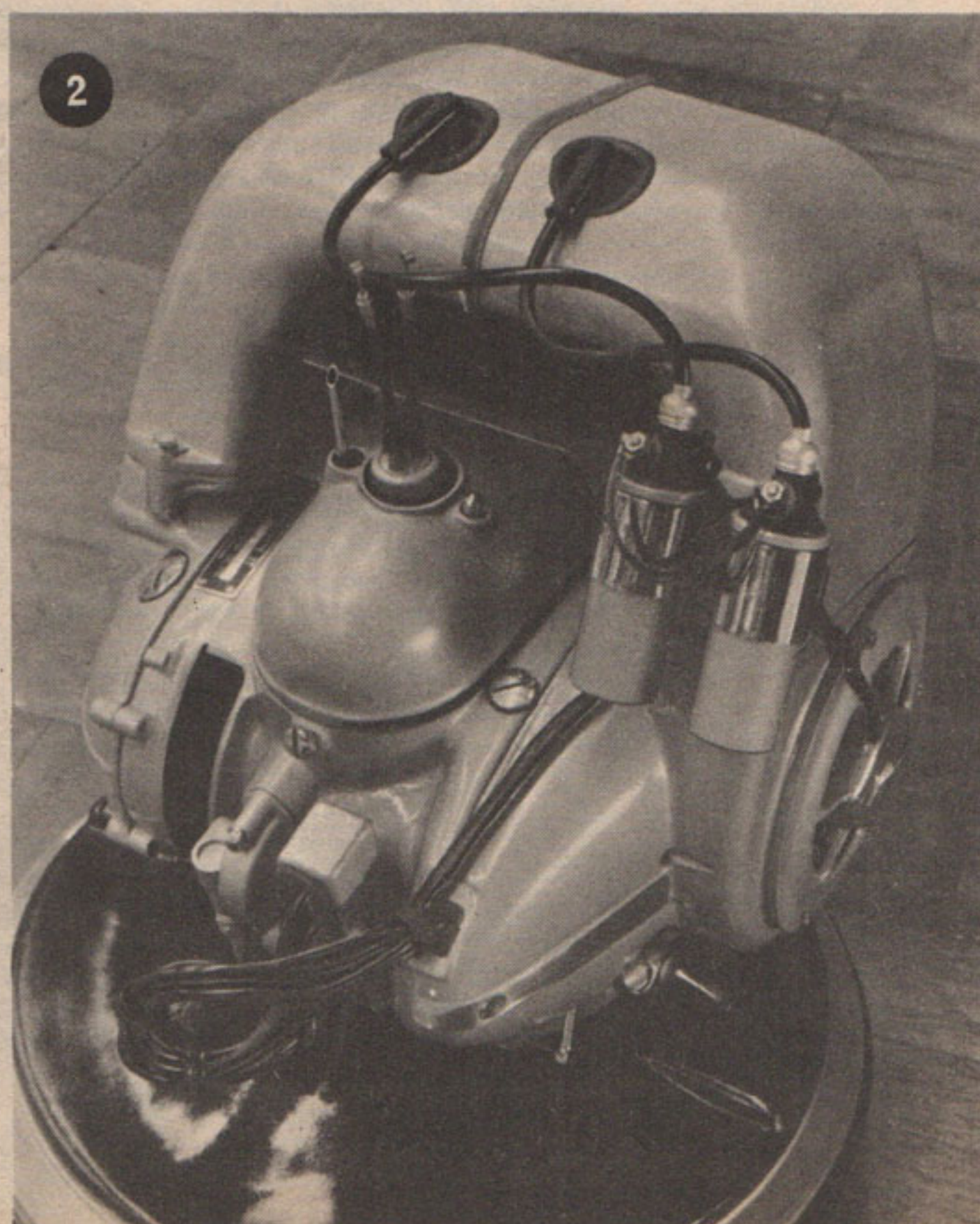


SALON de GENÈVE

Bien que cette année les deux-roues n'aient pas figuré au Salon de Genève, nous avons demandé à notre correspondant K. Wörner de nous rapporter les dernières nouveautés... en matière de voiturettes.

Notre numéro 182, dans lequel nous avons passé en revue les voiturettes étrangères les plus connues, nous a valu un abondant courrier, ce qui prouve que de nombreux lecteurs s'intéressent à ces véhicules.

Si du côté allemand il n'y avait rien de nouveau, il semble que les constructeurs anglais étudient de près la question. Ceci est valable tant pour les carrosseries que pour les moteurs. Le nouveau twin Villiers illustre clairement ce fait. D'autre part, on constate malheureusement qu'il y a extrêmement peu de constructeurs qui réussissent à trouver un compromis entre la beauté des lignes et le prix des voiturettes. Ainsi la Berkeley atteint en Suisse la modeste somme de 6 980 francs, soit environ 600 000 de nos pauvres francs. On imagine aisément ce que serait ce prix agrémenté de nos 60 % de douane, T.V.A. et autres plaisanteries.



1

Le Berkeley (Angleterre) n'est pas tout à fait nouveau. Si la ligne est très heureuse, le prix l'est beaucoup moins : près de 600 000 fr! La carrosserie est en matière plastique, le poids total de la voiture s'élève à 278 kg et le moteur de 238 cm³ développant 18 ch autoriserait 120 km/h.



2

Voici le 249 cm³ Villiers deux cylindres, deux temps à turbine de refroidissement destiné spécialement aux voiturettes. A 5 500 tr/mn le Villiers développerait 17 ch.



3

Abarth, le célèbre constructeur italien présentait ce coupé sport réalisé avec des éléments du 600 Fiat. Nous ignorons le prix de cette voiture, mais nul doute qu'il est très élevé et que ce véhicule est assez éloigné de la formule « voiturette ».



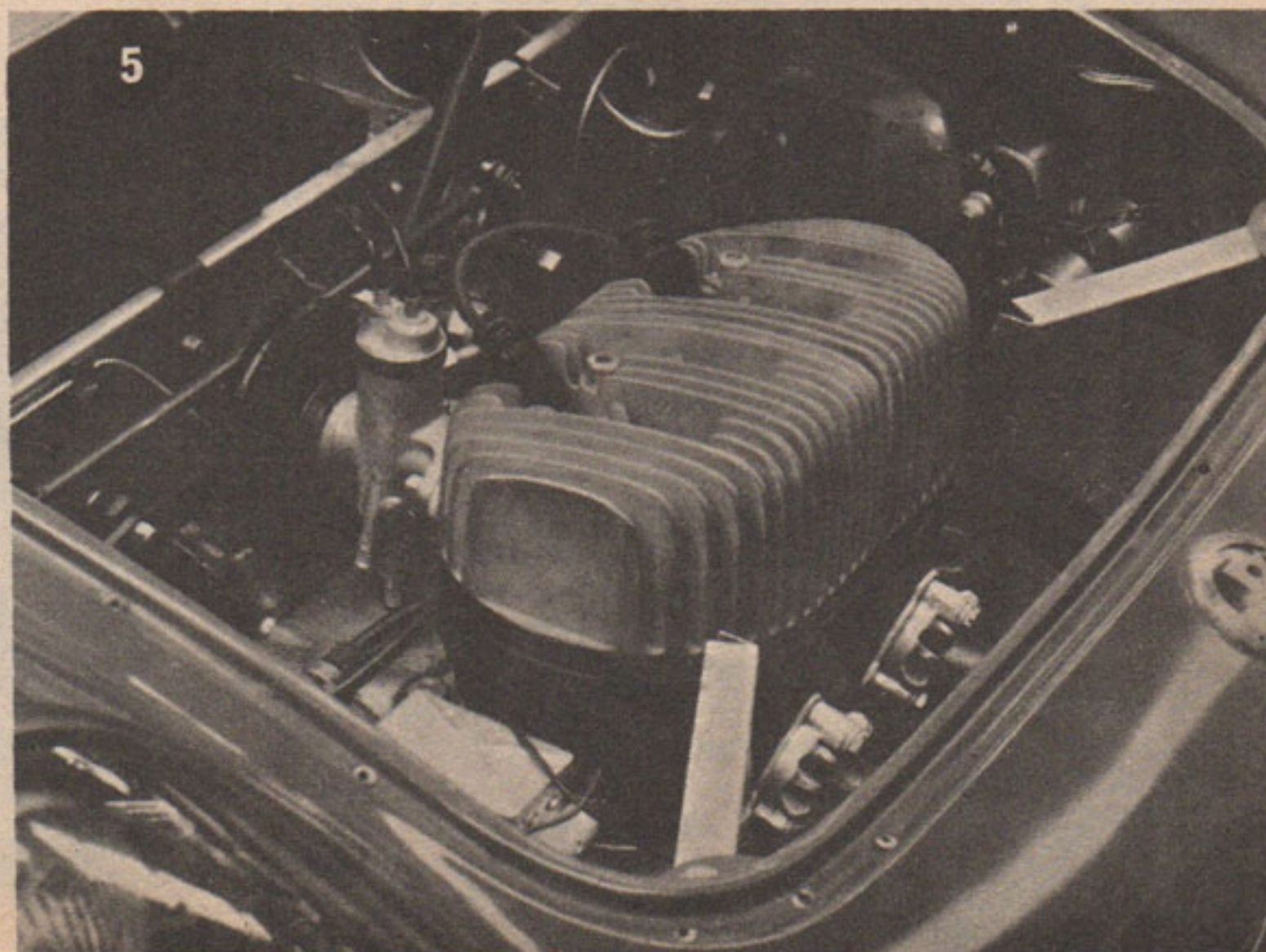
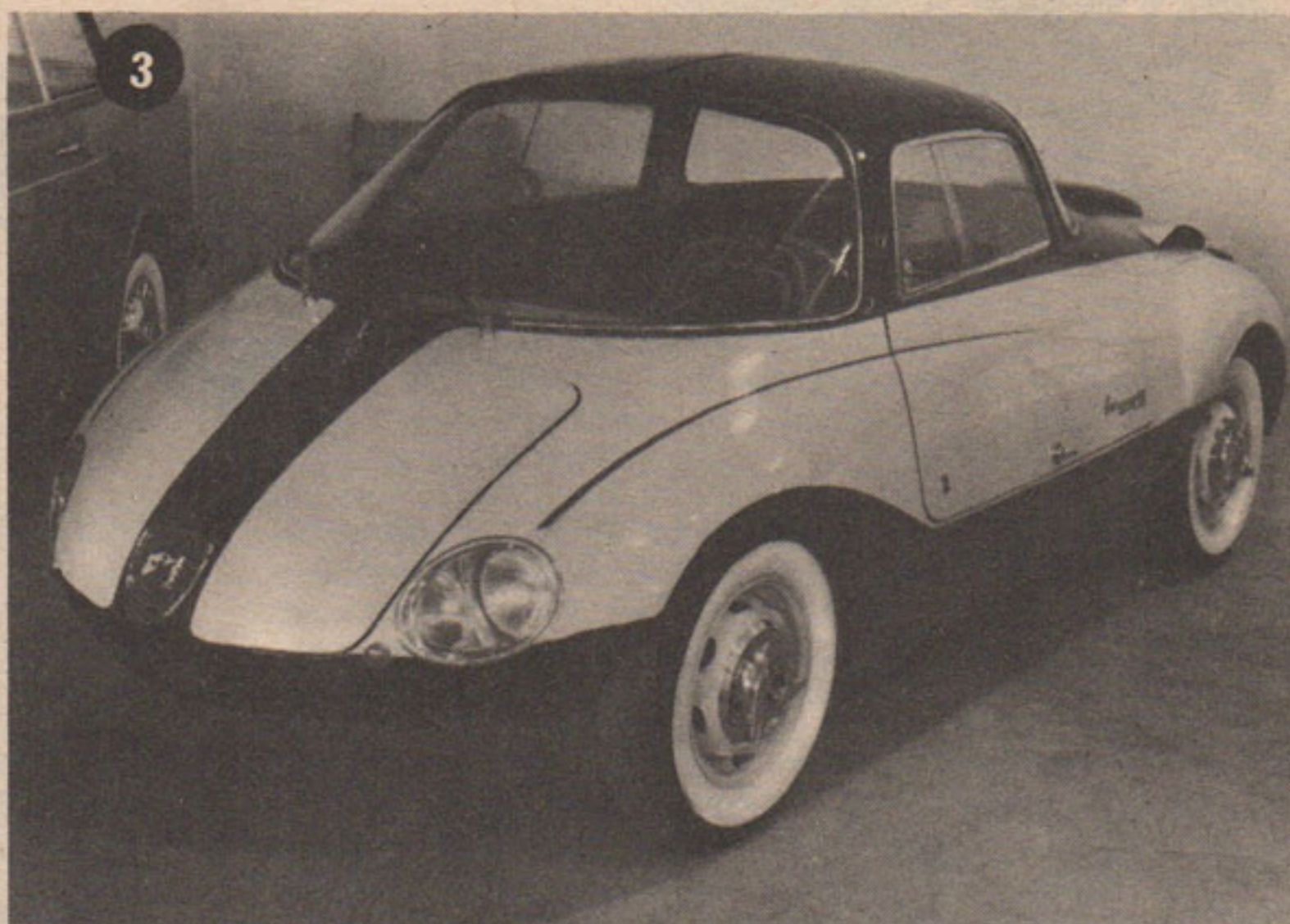
4

La Frisky est une nouvelle voiturette anglaise dont la construction en série doit débiter sous peu. Noter les portes s'ouvrant verticalement à l'instar des Mercedes. Voici d'ailleurs quelques chiffres concernant cette nouvelle venue : empattement, 152 cm; voie AV, 122 cm; voie AR, 83; longueur, 295 cm; largeur, 142 cm; hauteur, 130 cm; pneus, 4,50 x 10". La Frisky est équipée du Villiers 250 cm³ Twin.



5

Ce deux cylindres deux temps Excelsior de 328 cm³ développant 18 ch à 5 000 tr/mn équipe la Berkeley-Sport.



FOLLIS

Ce constructeur lyonnais offre une gamme très complète de cyclomoteurs, vélomoteurs et motos. Signalons toutefois que Follis se limite à la fabrication des parties cycles, et montent des moteurs Lavalette, Vap, etc., sur les cyclomoteurs, et des moteurs Ydral, Gnome-Rhône, Ilo et Sachs sur les motos.

On ne dénombre pas moins de neuf types de cyclomoteurs chez Follis. Le modèle C 10 standard est équipé du 50 cm³ Lavalette AML 50 à embrayage automatique et d'un frein arrière à tambour. Le C 11 est identique mais avec deux freins à tambour et une fourche élastique. Le prix du modèle standard est de 39 000 fr.

Le C 12 Lavalette Luxe avec fourche télescopique est catalogué 45 750 fr. Le modèle C 12 bis est équipé d'une fourche à balanciers.

Avec le C 13 nous abordons la série Lavalette Sport. La fourche est à balanciers, le réservoir ovoïde contenant 5 litres est placé à l'avant et les roues sont équipées de moyeux-freins Maxi. Le C 14 Grand Sport, est identique au modèle précédent mais muni d'une suspension oscillante à l'arrière. Son prix est de 54 100 fr. Ensuite, nous trouvons le C 15 qui ne diffère du précédent que par l'utilisation du moteur Vap à deux vitesses et ainsi que par son prix : 56 900 fr. Le modèle C 18 cyclo-scooter réalisé en tôle emboutie est équipé du moteur Lavalette Multimatic. Signalons aussi son réservoir de 6 litres, les moyeux-freins, la fourche télescopique et la suspension arrière. Son prix est de 69 750 fr.

Nous citerons ensuite quatre 100 cm³. Le V 23 Grand Sport 98 P à moteur Sachs deux vitesses et pédales, fourche télescopique, freins de 130 mm de diamètre, puissance 3,5 ch. Son prix : 91 800 fr. Le même modèle livrable avec kick starter, est dénommé V 24, et le prix passe à 95 900 fr.

Le V 32 Super-Sport utilise le Sachs à trois vitesses commandées par poignée tournante. Il possède une fourche télescopique et une suspension arrière oscillante ainsi qu'une selle biplace. Prix : 129 500 fr.

Le modèle V 34 Super 110 Vap identique au précédent, est propulsé par le moteur Vap trois vitesses, Son prix n'atteint que 112 950 fr.

Voyons ensuite les sept modèles 125 cm³. Le G 26 Sport reçoit le moteur Gnome-Rhône à trois vitesses. Fourche télescopique et suspension arrière sont de rigueur. Prix : 115 600 fr. Le prix du V 27 avec moteur Ydral quatre vitesses commandées par sélecteur, atteint 130 900 fr. Le modèle G 28 Tourisme peut être livré avec moteur Gnome-Rhône ou Ydral. Super-culasse et moyeux-freins sont prévus pour un prix de 137 900 fr. Le G 29 ressemble au précédent, mais il comporte en outre de roues à broches, frein de direction et amortisseurs hydrauliques. Prix : 146 800 fr.

Le G 30 Rallye est livrable en moteur Gnome-Rhône ou Ydral à super-culasse. La fourche avant est du type Earles. Prix : 163 900 fr. Le modèle V 31 à moteur Ydral, identique au précédent, comporte un carénage de tôle enfermant complètement le moteur et une selle biplace. Prix : 169 900 fr.

Le G 33 Grand Tourisme (moteur 125 cm³ Gnome-Rhône à quatre vitesses) reçoit une tôlerie latérale de protection complétée par une calandre chromée. Le prix de ce modèle s'élève à 162 700 fr.

Pour terminer ce programme très complet voyons les motos : la M 51 Standard à fourche télescopique et suspension arrière peut être équipée du 175 cm³ Gnome ou Ydral, quatre vitesses. Prix : 151 600 fr.

La M 52 Luxe comporte batterie, moyeux-freins centraux, roues à broches et la fourche télescopique allemande Tiger. Le prix de ce modèle est de 166 900 fr (moteur Ydral ou Gnome-Rhône).

La M 53 carénée à moteur Ydral quatre vitesses adopte une fourche Earles. La partie cycle et le carénage sont identiques à ceux de la 125 cm³. Ceci est également valable pour la M 54 Rallye qui comporte néanmoins des freins de 160 mm de diamètre et des jantes dural. Prix : 192 900 fr. Le même modèle devient la M 55 Safo avec le 175 cm³ Sachs quatre vitesses. Prix : 187 500 fr.

Enfin citons encore la M 60, 250 Lys dont la partie cycle est identique au modèle précédent tandis que le moteur est le 250 cm³ twin deux temps Ilo. Prix : 237 000 fr.

Cyclomoteurs :

Monovitesse Lavalette, à partir de	Fr. 39.000
Bivitesse Vap.....	56.900
Lavalette Multimatic	69.750

Vélomoteurs 100 cm³ :

Deux et trois vitesses Sachs et Vap, à partir de	91.800
--	--------

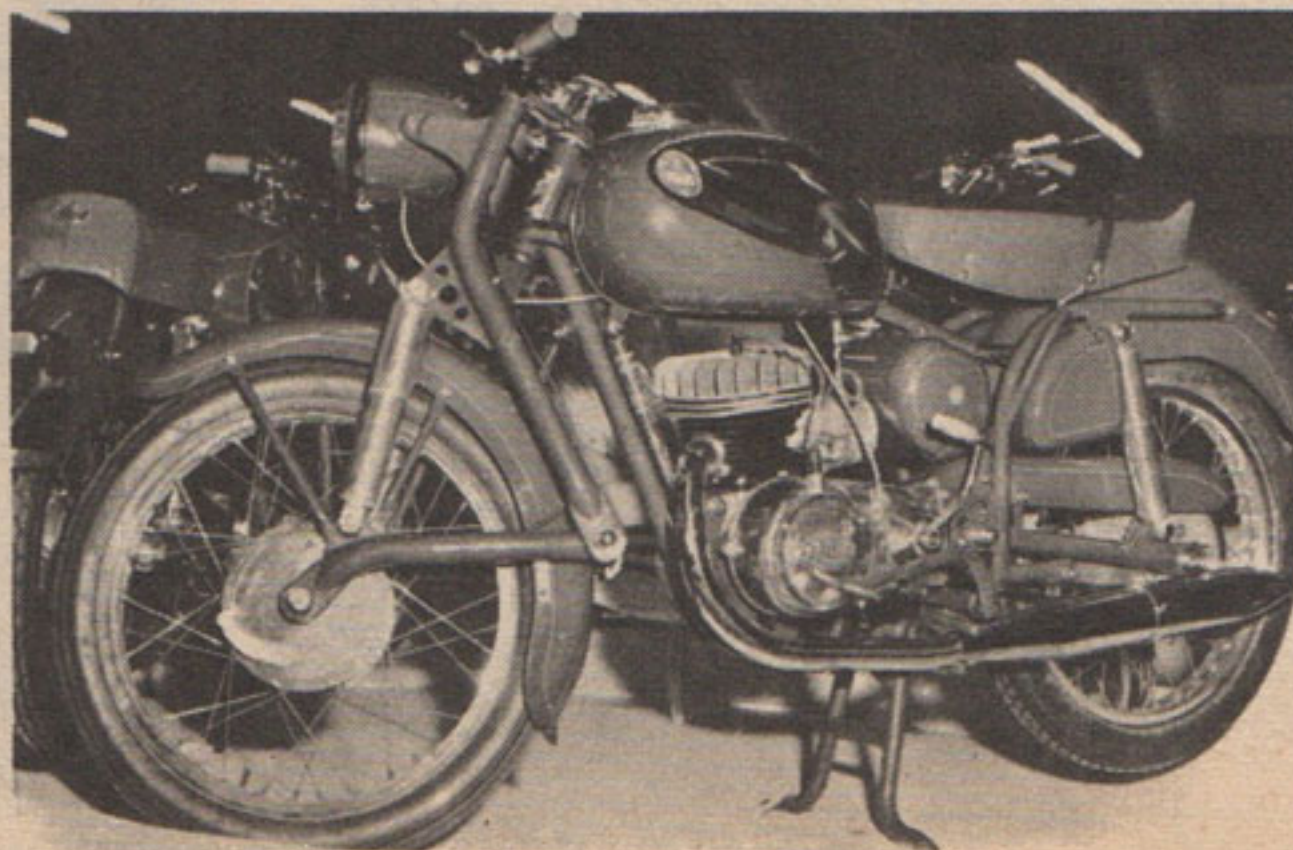
Vélomoteurs 125 cm³ :

Moteurs Gnome-et-Rhône et Ydral trois vitesses, à partir de	115.600
Moteurs Gnome-et-Rhône et Ydral, quatre vitesses, à partir de	130.900

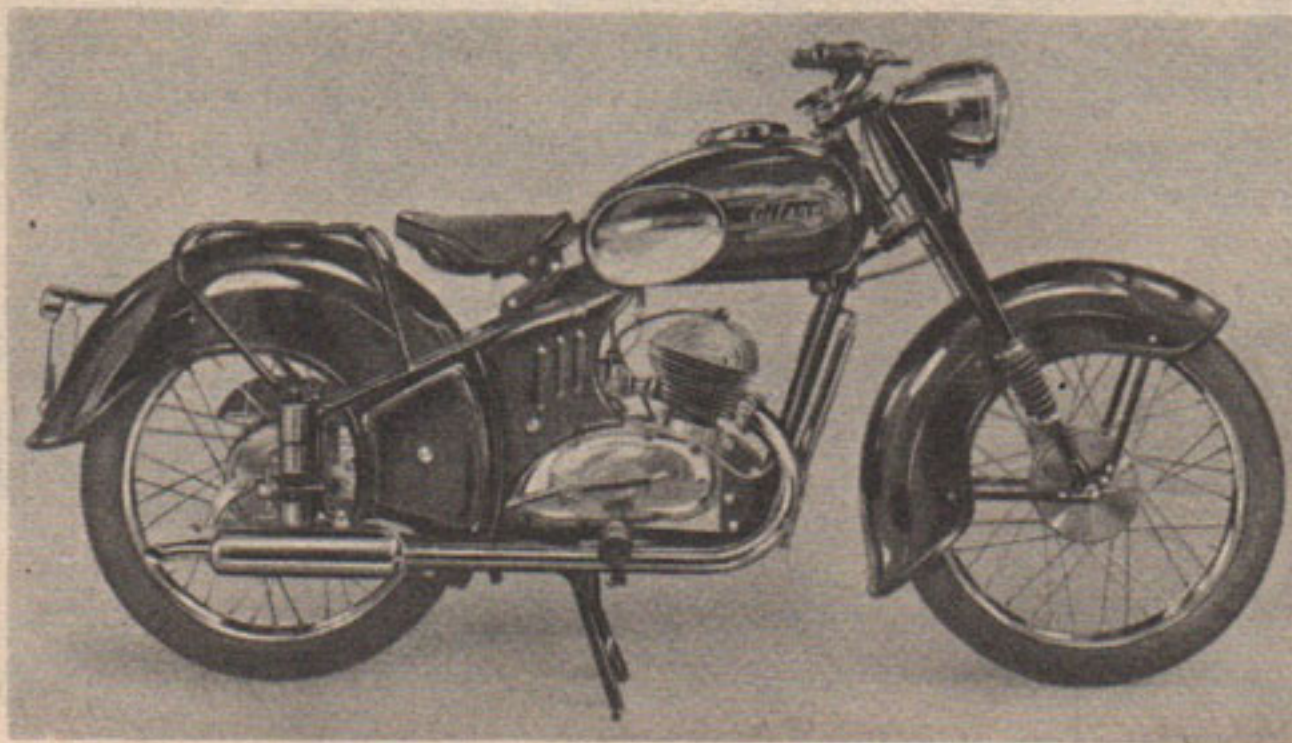
Motocyclettes :

175 cm ³ moteur Ydral, Gnome-et-Rhône et Sachs, à partir de	151.600
250 cm ³ Ilo.....	237.000

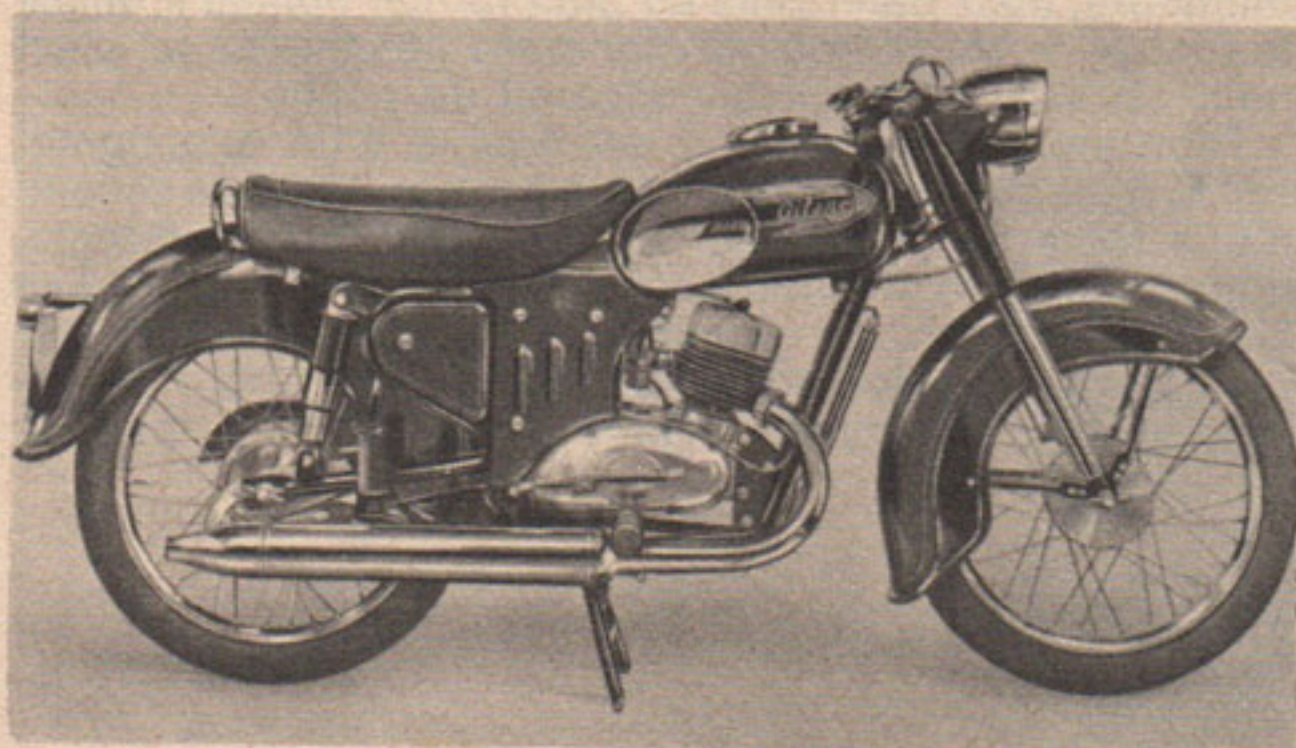
Une 125 cm³ Follis "Sport" équipée du moteur Gnome-et-Rhône.



GITANE



Le 125 cm³ Gitane Y.L. 610, modèle tourisme avec moteur Ydral.



Le 175 cm³ G.Y.L. "Sport", bénéficie d'une suspension AR oscillante.



Le vélomoteur Gitane M. 110 utilise le Mistral deux vitesses.



Cette maison sise à Machecoul dans la Loire-Atlantique à conquis une place appréciable sur le marché du deux-roues. Actuellement le constructeur propose plus de vingt modèles.

Un cyclomoteur « Standard » à moteur Itom ouvre la marche. Ce vélo à moteur auxiliaire (réservoir derrière le tube de selle, freins à tasseaux, transmission par galet sur le pneu arrière, etc.) est vendu 39 500 fr.

Ensuite nous trouvons toute une série de cyclos équipés du moteur Vap 55. Le modèle standard de cette série est catalogué 38 000 fr. Le Super-Standard avec un embrayage automatique est offert à 42 000 fr.

Les modèles Luxe reçoivent un réservoir à l'avant et une fourche télescopique. Signalons notamment le type 65, à suspension arrière et réservoir de 5 l à 55 500 fr, ainsi que le modèle 67 à cadre en tôle emboutie et suspension arrière, valant 64 500 fr.

Le modèle Grand Luxe caréné comporte une fourche télescopique et des tôles enfermant le moteur. Ce même modèle peut être équipé du moteur Vap G à deux vitesses ; son prix est de 61 600 fr.

Dans la gamme des vélomoteurs légers nous trouvons d'abord le type M 110 à fourche télescopique, moyeux-freins centraux, diamètre 120 mm, équipé du moteur Mistral de 110 cm³ à deux vitesses dont le prix est de 89 000 fr.

Le modèle V 100 comportant une suspension arrière oscillante est propulsé par le 100 cm³ Vap à trois vitesses commandées au guidon. Prix : 99 000 fr. Sous la dénomination sport ce modèle est livré avec selle double et porte-bagages spécial à 105 000 fr.

Le SP 98 muni du Sachs 98 cm³ à pédales deux vitesses (92 000 fr) devient, avec une suspension arrière oscillante et un kick starter le S 98 à 103 000 fr. Il est également disponible en sport (voir V 100 Sport) à 109 000 fr.

En 125 cm³ Gitane propose deux modèles : le YL 610, moteur Ydral quatre vitesses, fourche télescopique, suspension arrière oscillante, réservoir de 14 l, moyeux-freins, et le modèle YL 611 identique au précédent mais avec fourche renforcée et selle double. Les prix atteignent respectivement 148 900 fr et 158 800 fr.

Les parties cycle des deux types de motos 175 cm³ sont identiques aux 125 cm³ à l'exception des freins dont le diamètre passe de 130 mm à 160 mm. Le moteur Ydral 175 cm³ reçoit une super-culasse et un carburateur Dell'Orto. Le type Gyl Sport est catalogué à 176 500 fr. tandis que le modèle Grand Sport vaut 208 000 fr.

Cyclomoteurs :

Moteur Itom, transmission par galet.....Fr.	39.500
Moteur Vap 55 sans suspension arrière, à partir de	38.000
Moteur Vap 55 avec suspension arrière, à partir de	55.500
Moteur Vap bivitesse, à partir de	61.600

Vélomoteurs 100 cm³ :

110 cm ³ deux vitesses « Mistral »	89.000
100 cm ³ Vap trois vitesses.....	99.000
Moteur Sachs, à partir de.....	103.000

Vélomoteurs 125 cm³ :

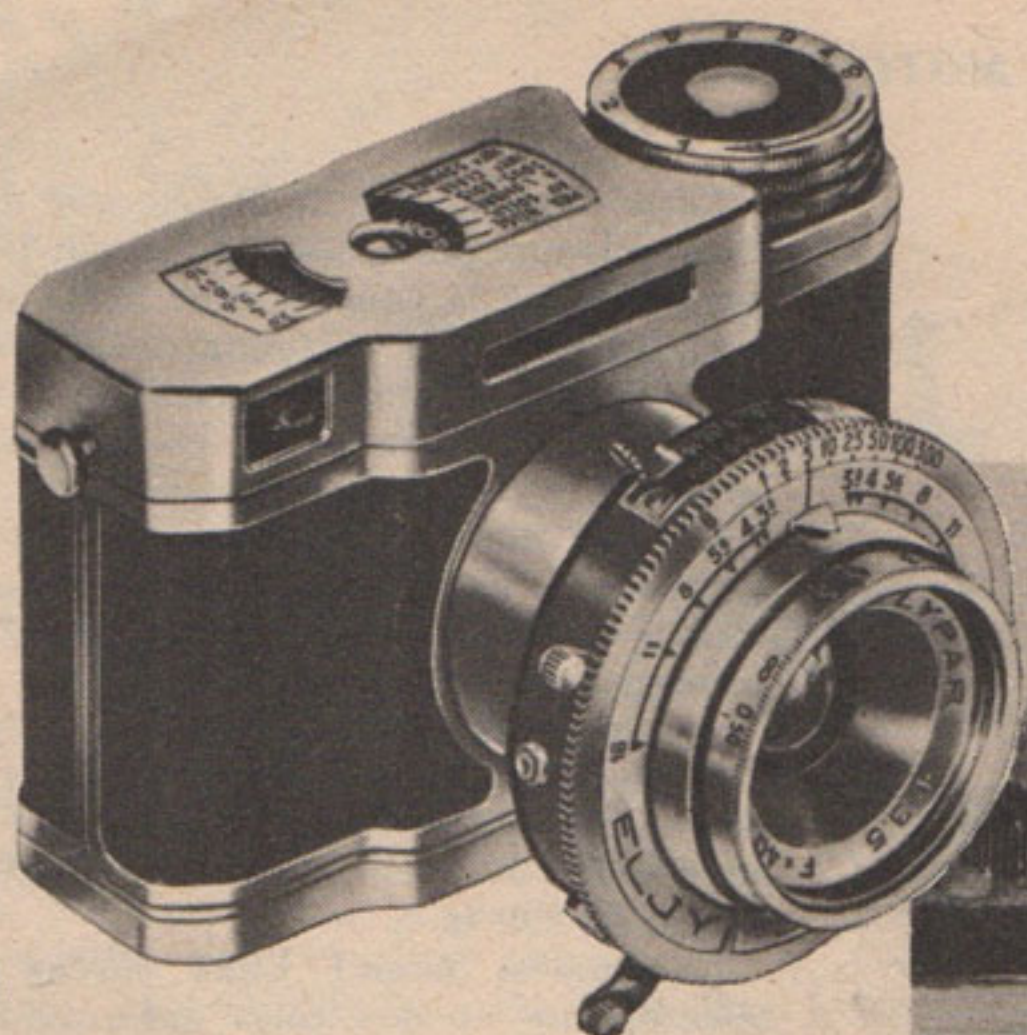
Moteur Ydral, à partir de	148.900
---------------------------------	---------

Motos 175 cm³ :

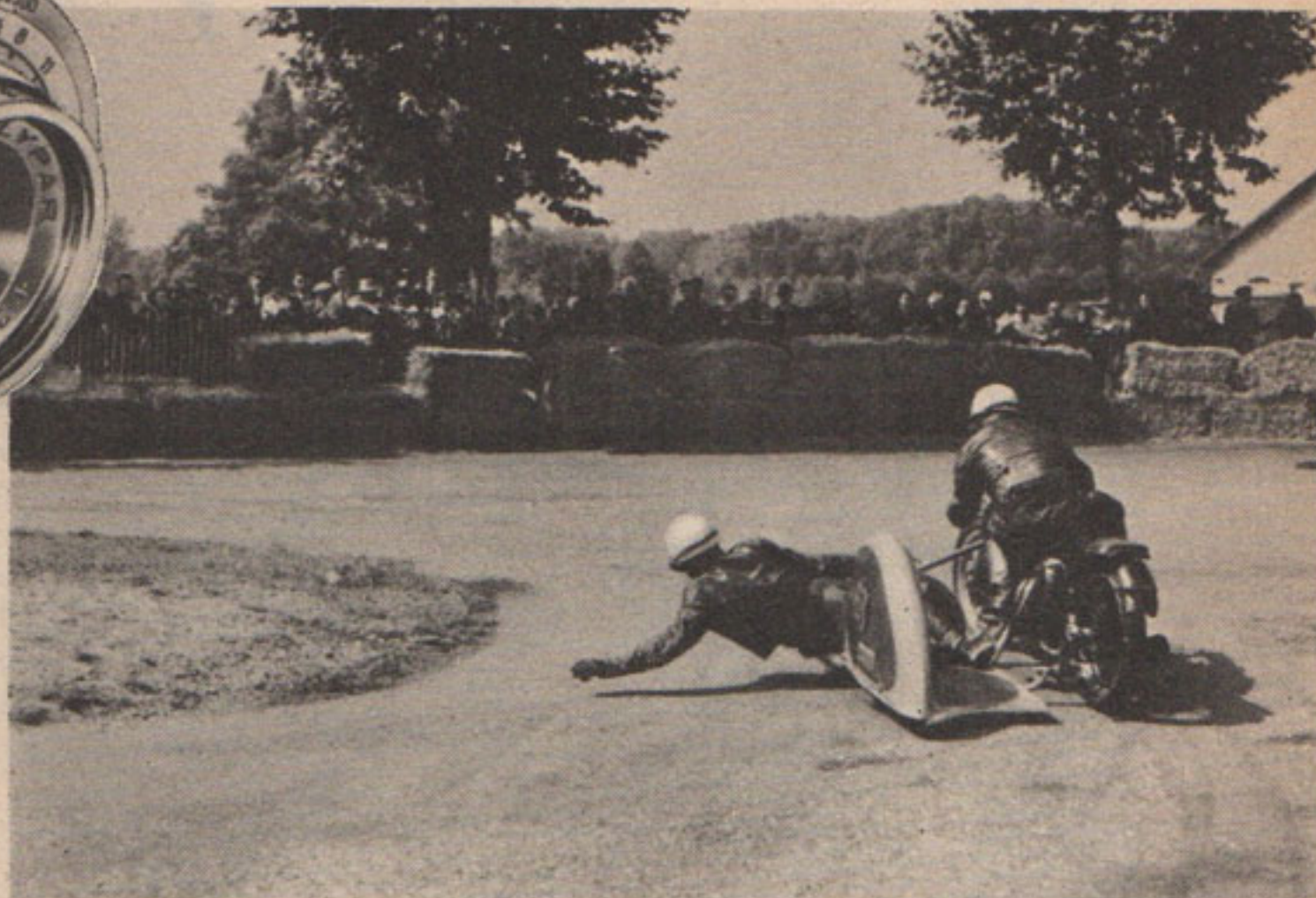
Moteur Ydral, à partir de	176.500
---------------------------------	---------

**PRODUCTION
FRANÇAISE**

“miniature”



ELJY-CLUB



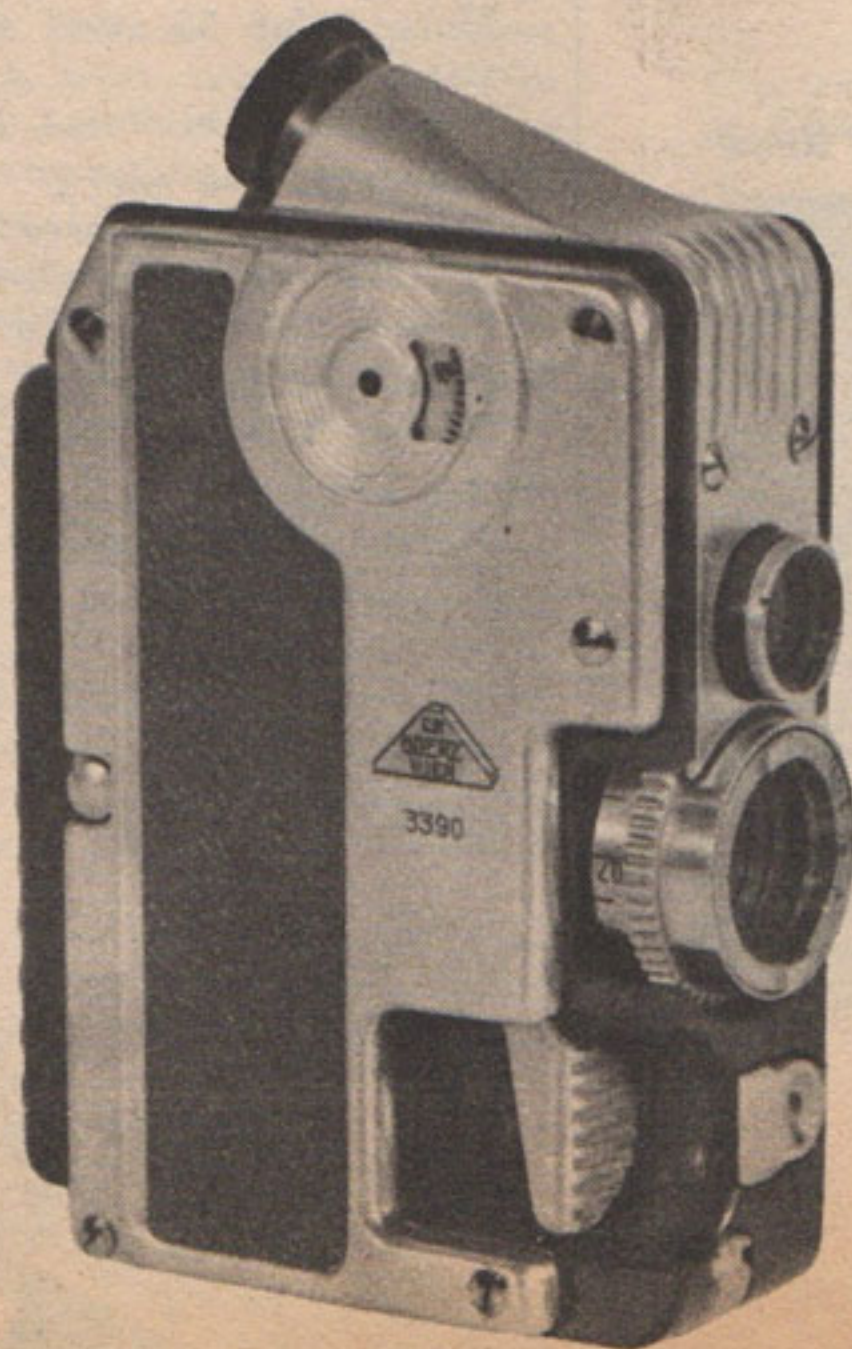
Cet appareil ne rentre pas à vrai dire dans la catégorie miniature, mais dans celle du petit format puisqu'il utilise le film 24×36 . Si nous le signalons néanmoins ici c'est qu'il est véritablement un appareil de poche.

Fabriqué par Lum  re, il est équipé d'un anastigmat $f:3,5$, d'un obturateur allant de la pose au $1/300$ de second d'une table de profondeur de champ à lecture directe, d'un posemètre incorporé et d'une prise de flash. Les bobines, Altipan ou Lumipan G.F. sont fournies par Lum  re qui a prévu également le Lumiflash pour photographier les sujets mal éclairés ou pas éclairés du tout.

PHOTO

les appareils

LE MINICORD



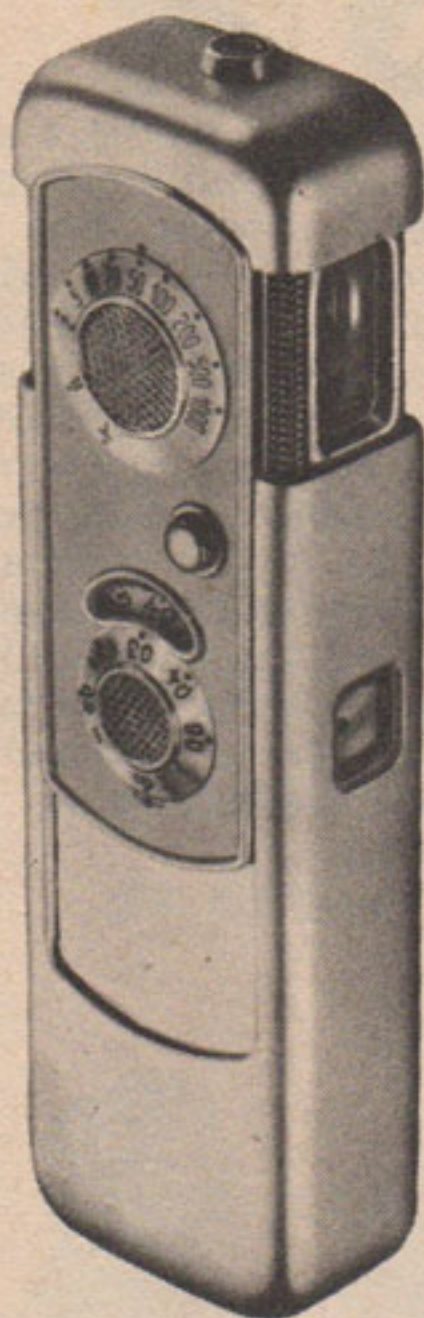
Parmi ce genre d'appareils le Minicord a sa place particulière car c'est un reflex à prisme redresseur qui permet la visée et la mise en page rigoureuse du sujet. Il est à peu près de la grosseur d'un paquet de cigarettes. Avec un objectif de 2.25, sa mise au point va de 0,30 m    l'infini. Son obturateur à six vitesses avec prise de flash va de la pose au $1/400$ de seconde, avec armement et entraînement du film simultanés. Il utilise des chargeurs donnant soit 25, soit 40 vues 10×10 mm permettant des agrandissements normaux jusqu'à 18×18 cm. Divers accessoires sont prévus pour le Minicord : agrandisseur, lanterne de projection jusqu'à $1/75$ de seconde de base.

MINOX

Cet appareil a les dimensions suivantes : hauteur : 1,6 cm; largeur : 2,8 cm; longueur : 8,2 cm; son poids est de 70 g.

Il est muni d'un objectif traité de f 3,5 pour une focale de 15 mm donnant une mise au point de 20 cm à l'infini. Ses huit vitesses vont de la demi-seconde au 1/1 000 de seconde avec pose un et deux temps. Il utilise des chargeurs « plein-jour » de 50 vues dans les diverses émulsions courantes. L'avancement du film est couplé avec l'armement de l'obturateur, ce qui évite les surimpressions. Il est en outre muni de deux filtres incorporés, l'un vert, l'autre orange.

Divers accessoires sont prévus pour le Minox : cellule posemètre photo-électrique, projecteur, cuve de développement plein jour, agrandisseur jusqu'au format 24 x 30, dispositifs de reproduction.

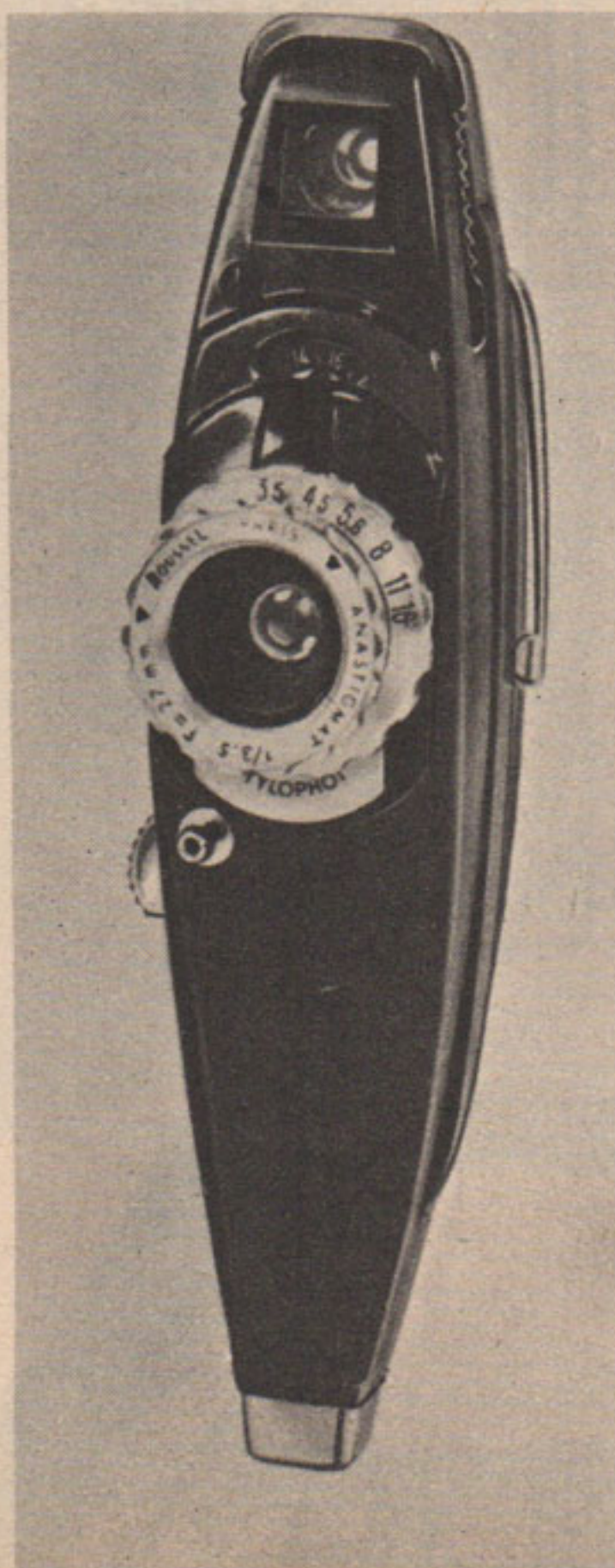


STYLOPHOT

Nous avons déjà signalé successivement les deux versions de cet appareil français dont la première a été lancée l'année dernière. Le premier modèle comportait un objectif de 6,3 d'ouverture au prix de 4 500 fr.

Le second modèle est un 3,5 traité avec dispositif de synchronisation pour flash lampes et flash électronique. L'armement de l'obturateur est combiné avec l'entraînement automatique du film pour éviter de doubler l'image. Les bobines de pellicule, en noir ou en couleurs, sont de 18 vues.

L'appareil pèse 95 g. Il a la forme d'un stylo et, comme lui, possède une agrafe; il n'est guère plus long qu'un doigt de la main. Une visionneuse et un projecteur fixe sont prévus pour le Stylophot.



ON dénomme « Petit Format » les appareils donnant, sur film cinéma, des vues 24 x 36 mm. Citons dans ce genre, et parmi les plus abordables, l'Eljy, le Foca, le Retina Kodak.

Depuis on a fait plus petit encore, en utilisant toujours le film cinéma, mais celui de 16 mm, donnant généralement des vues de 8 x 11,5 mm.

Cette catégorie d'appareils est baptisée « Miniature » en raison de leur volume extrêmement réduit, c'est une des raisons qui nous incitent à les signaler aux motocyclistes, la deuxième étant leur économie d'emploi, comparative-ment aux formats plus grands.

Ils ont même un troisième avantage, celui de pouvoir être gardés sur soi en toutes circonstances, et de constituer, si par malheur un accident survient, une source de témoignages d'une précision irrécusable.

L'économie de l'appareil miniature est surtout sensible pour la photo en couleurs dont le succès va croissant; en effet une vue en couleurs 24 x 36 revient aux environs de 70 francs tandis que la même en 8 x 11 ne coûte qu'une trentaine de francs.

Comme ces films-couleurs n'ont pas de grain on peut les « visionner » ou, mieux, les projeter sur un écran, jusqu'à 1 mètre de base.

Pour la photo en noir et blanc, un bon cliché peut être agrandi normalement en carte-postale et même en 18 x 24 cm, ce qui dépasse la moyenne désirée par la plupart des amateurs.

Il existe, depuis plusieurs années déjà, divers modèles de ce genre, d'autres apparaissent depuis.

Voici, ci-dessous, la description des plus répandus d'entre eux.

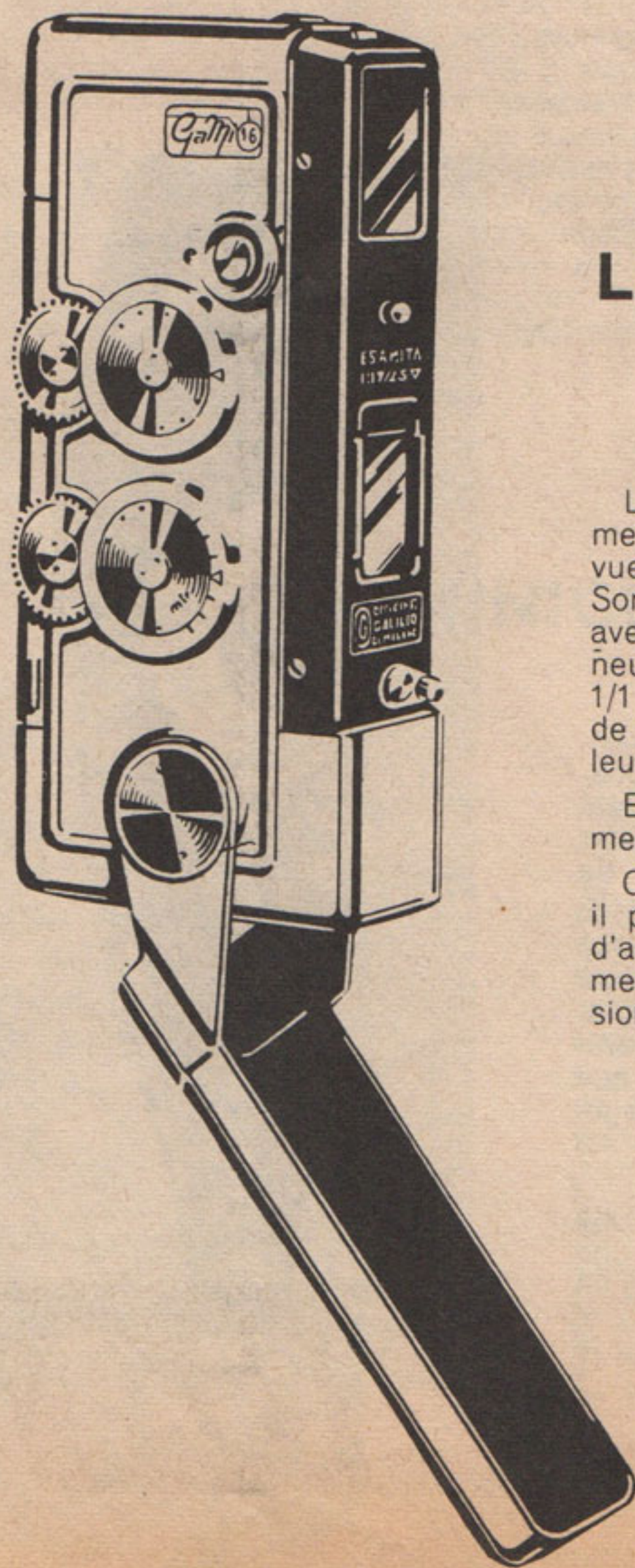
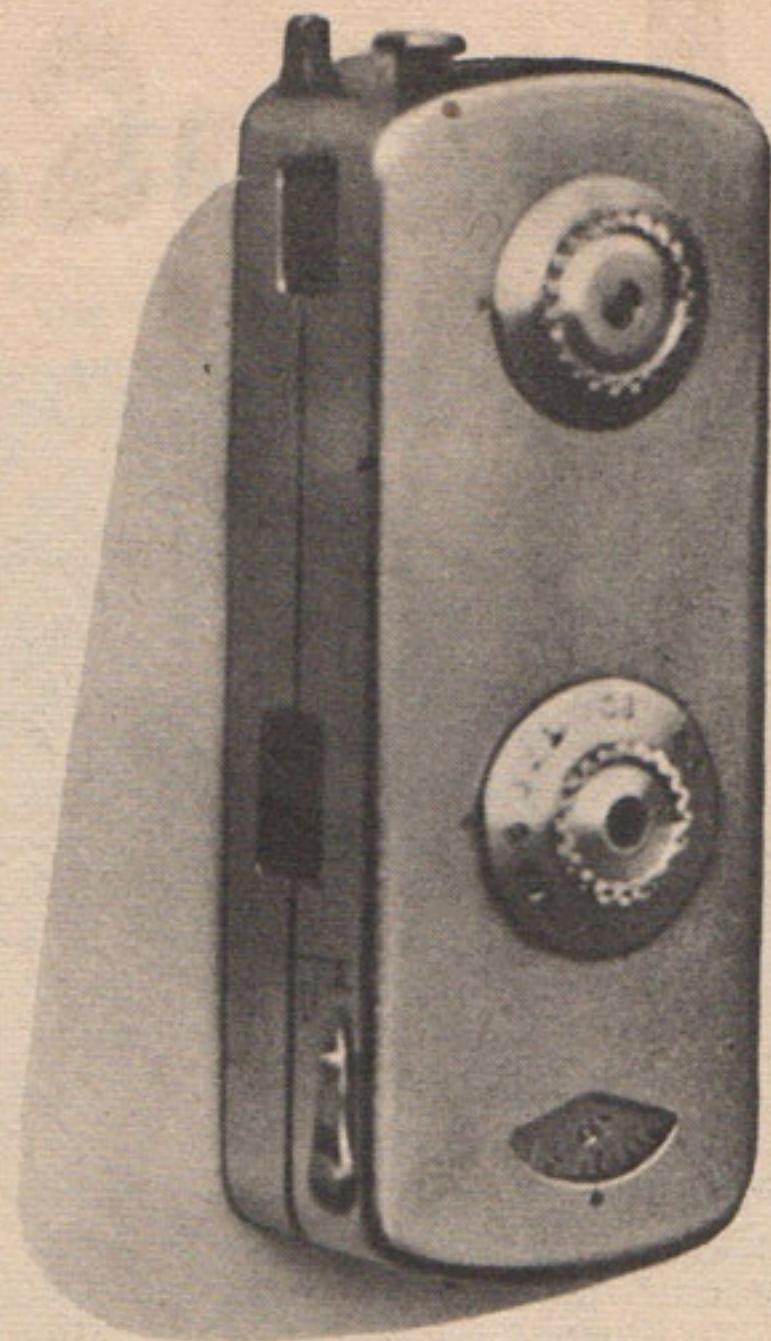
“miniature”

PHOTO

les appareils

LE DEWEKO

Nouveau venu sur le marché français où il est introduit par la S.E.L.F.F., le Deweko donne des vues de 9×12 mm supportant normalement l'agrandissement jusqu'à 18×24 cm. Son optique est de $f : 3,5$; son obturateur va de la pose au $1/500$ de seconde et sa mise au point de 0,50 m à l'infini. Un dispositif est prévu pour l'armement rapide de l'obturateur et d'un arrêt pour éviter les expositions doublées. La pellicule étant à l'abri de la lumière dans deux boîtiers étanches on peut retirer la bobine en plein jour pour prélever une seule ou plusieurs vues.



LE GAMI 16

Le Gami, fabriqué par les Etablissements Galiléo de Milan, donne des vues de 12×17 mm ou 10×17 mm. Son optique de $f : 1,9$ est à six lentilles avec un obturateur donnant la pose et neuf vitesses de la demi-seconde au $1/1\ 000$ de seconde. Il utilise du film de 16 mm, non perforé, noir ou couleur, la bobine contenant 30 vues.

Entièrement métallique, il a les dimensions suivantes : $11,4 \times 5,5 \times 2,5$.

Comme pour les autres appareils, il peut être complété par une série d'accessoires : cuve de développement en plein jour, agrandisseur, visionneuse, téléobjectif, etc.

*

Tiens... Regarde...

Oui, avec une moto vous connaissez une liberté totale... Plus d'horaires à observer... Plus de trains à attendre... La moto vous conduit partout, grandes routes, sentiers étroits... Elle vous permet de découvrir la vraie beauté de la campagne.



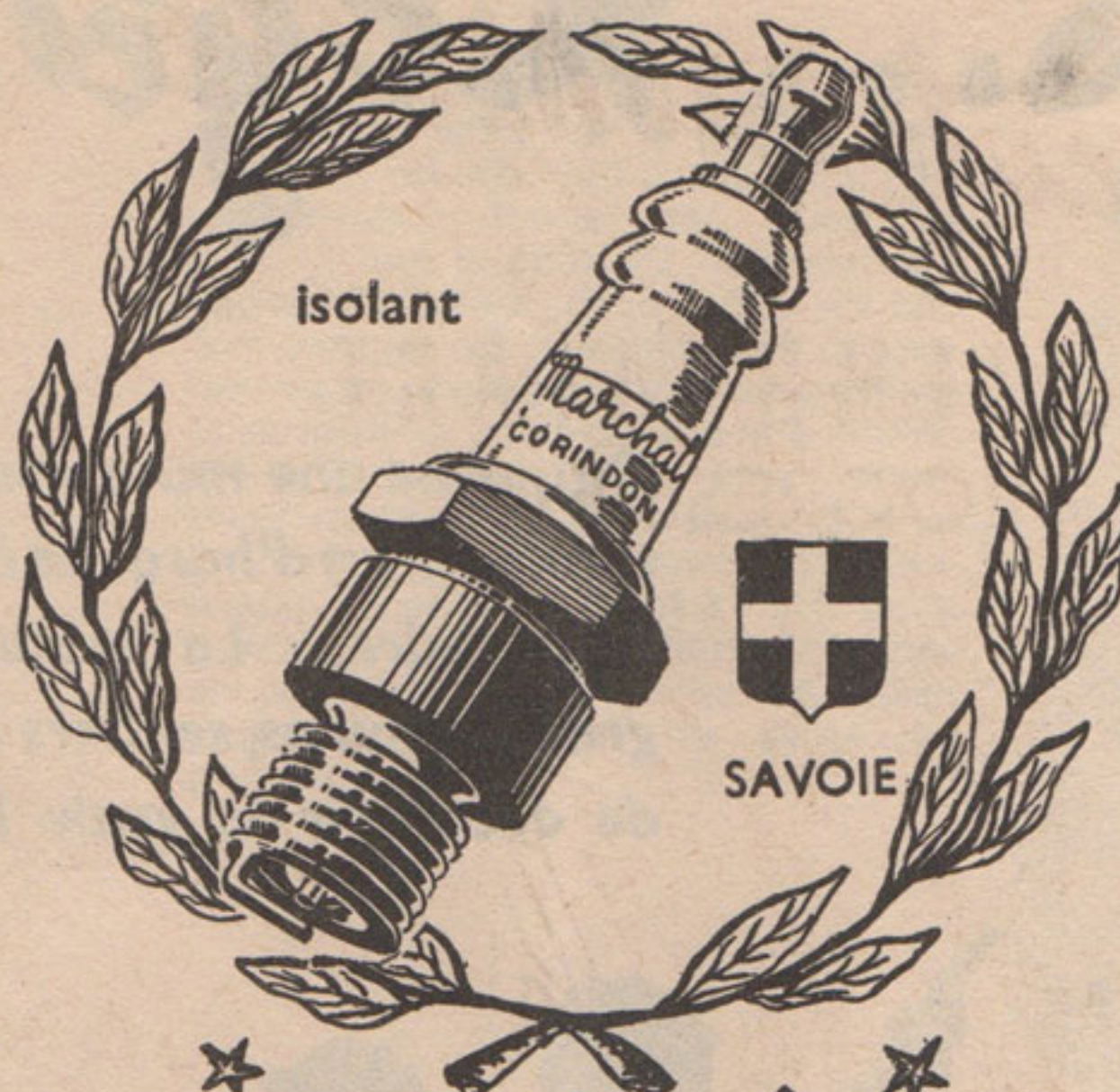
Le modèle illustré est l'A7 SHOOTING STAR, 500 cm³, soupapes culbutées. Prix : **370.000** francs.

La Joie de Vivre ... c'est la Moto

BSA

POPULAIRE DU MONDE

PALMARÈS au 10 AVRIL 1957



La Bougie des Vainqueurs
35 victoires

23 en VITESSE

avec

Bayle - Bernard - Boeri - Bonnal - Guignabodet - Jacquier-Bret - Murit - de Polo - Tano

12 en MOTO-CROSS

avec

Amédéo - Charrier - Darrouy - Hazianis - Jacquemin - Klym

La MEILLEURE

dans les grandes compétitions Auto et Moto

La MEILLEURE

pour les plus grands champions

La MEILLEURE

pour tous les grands constructeurs français
 qui la montent en série

La MEILLEURE

pour votre moto

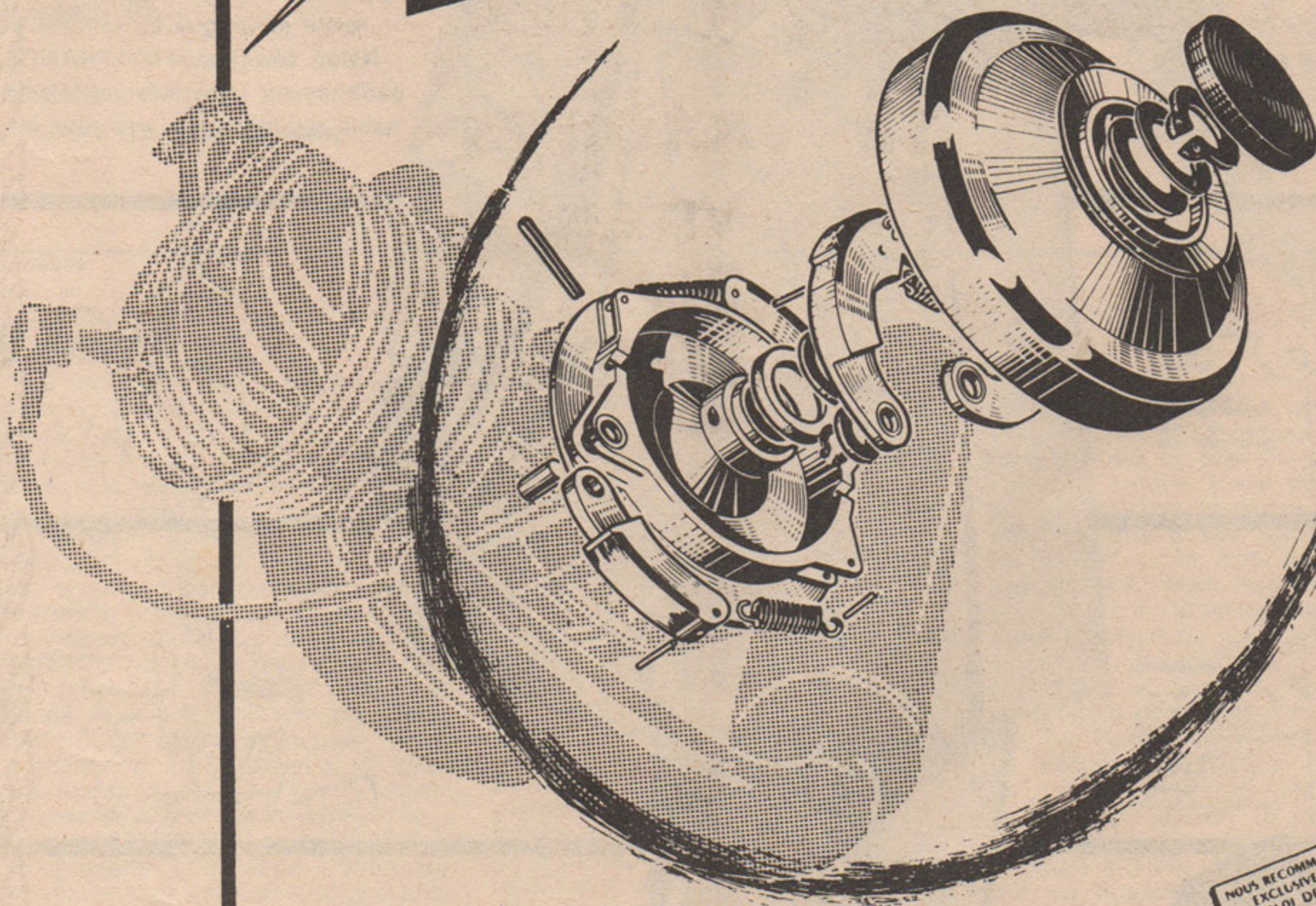
Plus de kilomètres, en moins de temps, avec moins d'essence

MARCHAL

Demandez notice spéciale moto n° 338 - MARCHAL, 35, rue du Pont - Neuilly-sur-Seine

une nouveauté **L'EMBRAYAGE**
PROGRESSIF

M *ultimatic* POUR
AML. 50



NOUS RECOMMANDONS
EXCLUSIVEMENT
L'EMPLOI DES HUILES
MOTUL
MIX-COURSE

A. C. LAVALETTE

32, Avenue Michelet
SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60

vous avez un scooter
il vous faut
scooternyl

**l'extraordinaire veste 3/4
double usage
légère, imperméable, astucieuse.**

Vous savez bien que les vêtements de ville :
complet, manteau ou imperméable,
ne sont pas pratiques sur un scooter.
Ils ne vous protègent pas du vent,
du froid, de la pluie...
et vous risquez de les abîmer.

Mais vous savez aussi combien les
survêtements « exprès-pour-le-scooter »
sont inesthétiques ou encombrants.

Créée par PRADO,
le spécialiste des vêtements
de pluie et de soleil, SCOOTERNYL,
veste mi-longue en taffetas de
Nylon sélectionné NYLFRANCE,
parfaitement imperméable, infrois-
sable, répond à tous vos souhaits



**Scooternyl
position 1**

D'une coupe
très étudiée,
c'est un
vêtement
mi-long
qu'il vous
sera agréable
de porter
pour tout-aller.



position 2

Un simple
geste libère
deux soufflets
fermés par
une fermeture
Eclair.



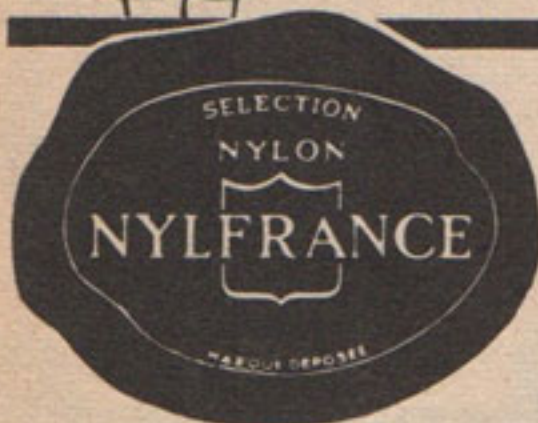
position 3

Sur le devant,
l'ouverture des
boutons-pression
libère un nouveau
soufflet dont la
fermeture Eclair
garantit
l'étanchéité totale.



position 4

Et maintenant,
vous pouvez
rouler.
Vous et vos
vêtements
êtes bien
à l'abri.



C'est une
exclusivité
des Vêtements

PRADO

20, Boulevard St-Denis — PARIS

Équipez-vous avec

scooternyl

vous serez toujours bien protégés, toujours élégants

LA 250 ROYAL-ENFIELD "CRUSADER"

**LA MACHINE VUE
PAR LE CONSTRUCTEUR :**

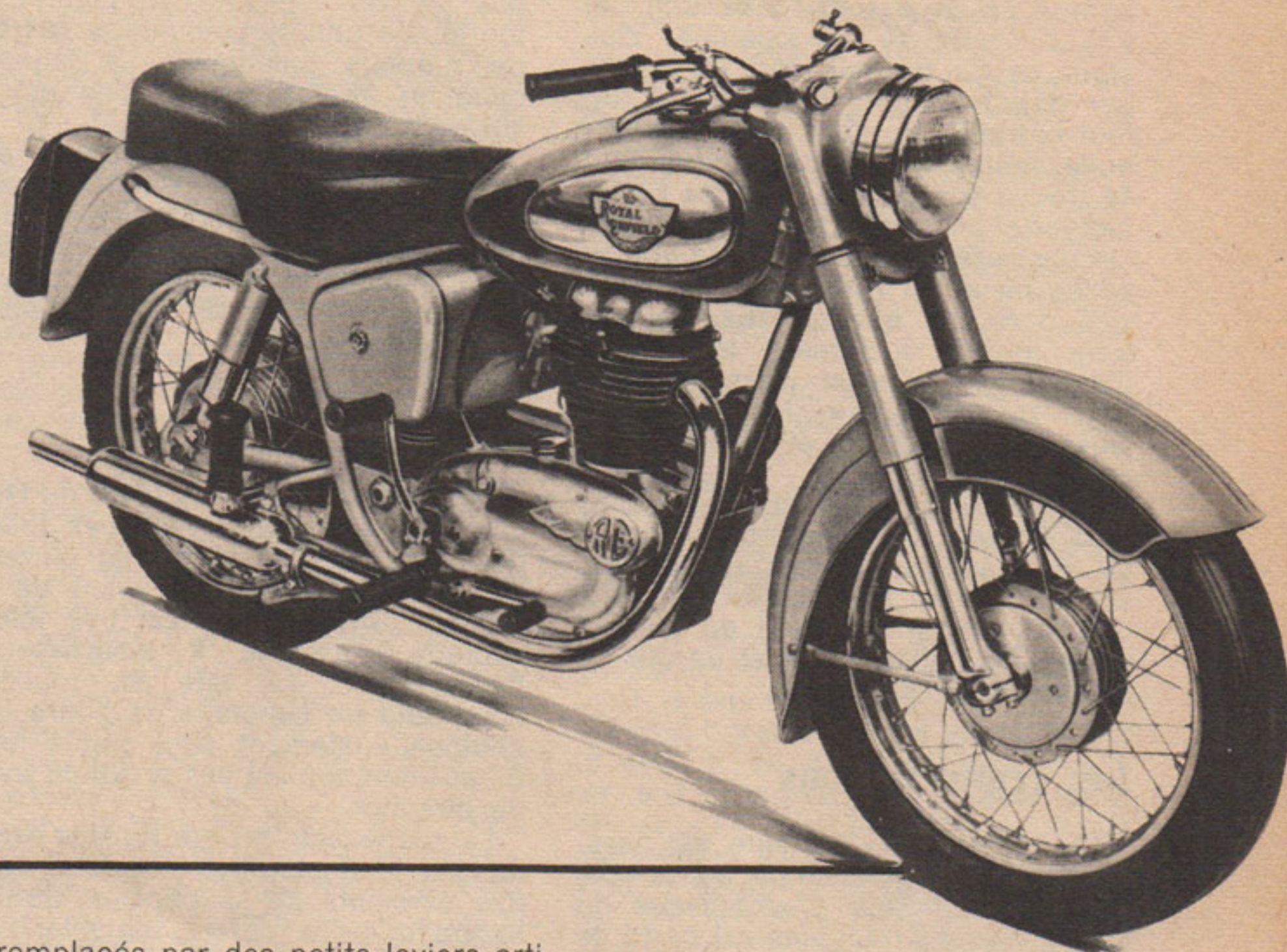
Machine de tourisme

Vitesse : 112 km/h.

Prix : 268.000 Fr.

IMPORTATEUR :

**P. PSALTY, 80, Av. des Ternes,
PARIS.**



Le moteur

Ce nouveau monocylindre de la gamme Royal-Enfield est un quatre-temps culbuté de 70 mm d'alésage pour 64,5 mm de course ce qui nous donne une cylindrée exacte de 248 cm³. Avec un rapport volumétrique de 7,3 : 1 ce moteur développe 13,1 ch à 5 800 tr/mn. Bien qu'étant de conception classique, la Crusader constitue une sorte d'innovation dans l'industrie britannique : les blocs moteurs sont en effet assez rares chez nos voisins d'outre-manche. Le carter moteur en alliage léger poli renferme un vilebrequin d'une seule pièce, en fonte, tournant sur un roulement à billes côté transmission et sur un roulement à galets côté alternateur. Comme tous les modèles de la marque, la Crusader possède une bielle à chapeaux en alliage léger sur une bague anti-friction. Ce montage est obligatoire à cause du vilebrequin d'une seule pièce. L'axe de piston est maintenu par deux circlips. Le piston en alliage léger comporte deux segments d'étanchéité et un segment racleur. Il travaille dans un cylindre en fonte.

L'arbre à cames de la Crusader est entraîné par une chaîne Duplex à partir d'un pignon monté sur le vilebrequin, devant le pignon moteur. Les poussoirs classiques sont ici

remplacés par des petits leviers articulés montés sur un axe séparé. Les tiges croisées commandent des culbuteurs montés sur paliers lisses, attaquant des soupapes de grand diamètre. Signalons que la culasse de cette 250 cm³ est en fonte. Si cela n'est pas conforme à la dernière technique en matière de motocyclettes, le constructeur aura toutefois obtenu un remarquable silence mécanique. Revenons un instant au carter moteur dans lequel nous trouvons deux tendeurs réglables pour la chaîne primaire et la chaîne entraînant l'arbre à cames. Il s'agit de deux pièces de métal curvilignes articulées chacune sur un axe. Le tendeur de la chaîne primaire comporte simplement une vis et un contre-écrou tandis que le tendeur de la chaîne de distribution est muni d'une « boutonnière » et d'un second axe. Les deux systèmes permettent des réglages très précis.

Comme sur toutes les Royal-Enfield, le réservoir d'huile se trouve dans le carter moteur ce qui permet un échauffement rapide du lubrifiant. Soulignons toutefois que nous sommes néanmoins en présence d'un graissage à carter sec. Le réservoir proprement dit d'une contenance de 1,5 l, est situé sous la boîte de vitesses. La pompe à huile se trouve à l'avant

du carter de la chaîne primaire. Elle est entraînée à mi-vitesse du moteur par un train de pignons à partir de l'arbre à cames. L'axe de la pompe à huile traverse le carter de part en part et porte à son autre extrémité le rupteur et le dispositif d'avance automatique. Mais nous reviendrons plus loin sur l'allumage de la Crusader. Le circuit de graissage est classique. L'huile partant du réservoir passe par un filtre en feutre vers le vilebrequin creux ce qui permet de lubrifier l'embellage et les roulements de l'arbre moteur. La canalisation de retour comporte une soupape à bille et ressort réglant l'envoi d'huile vers la culbuterie. L'huile retombe ensuite dans la distribution par les tunnels des tiges de culbuteurs venus de fonderie. Un passage percé à une hauteur adéquate permet de maintenir un niveau d'huile suffisant pour lubrifier les cames, leviers-poussoirs, pignons et pour immerger la pompe. L'excédent d'huile tombe dans le carter de la chaîne primaire ou un autre trop-plein assure la lubrification constante de la chaîne. La boîte des vitesses étant séparée du moteur, elle comporte également son propre graissage.

L'allumage de la Crusader est du type batterie-bobine. Le courant est fourni par un alternateur à six aimants permanents et trois paires de bobines montées en série. Les bobines sont montées directement sur le carter moteur, tandis que les aimants tournent en bout d'arbre moteur.

Le courant produit par cet alternateur passe ensuite dans une cellule redresseuse au sélénium classique ce qui permet alors de recharger directement la batterie. Le rupteur entraîné par l'axe de la pompe à huile, nous l'avons signalé plus haut, se trouve sur le côté droit du carter-moteur et à l'avant. Un petit couvercle circulaire fixé par deux vis donne un accès facile au rupteur et au dispositif d'avance automatique. La batterie fournit également le courant d'éclairage, à savoir pour la lampe Bilux du projecteur, les deux veilleuses, le feu rouge et l'ampoule du compteur-tachymètre.

Le carburateur est un Amal Monobloc équipé d'un important filtre à air. Le diamètre du passage des gaz est de 22 mm. Le constructeur indique un gicleur principal de 110, un gicleur d'aiguille de 105 et un gicleur de ralenti de 105.

Les transmissions

La transmission primaire est assurée par une chaîne simple sur le côté gauche du moteur. L'embrayage du type à disques multiples est garni de pastilles de liège. La commande de l'embrayage par câble et tige est complètement enfermée ce qui ajoute encore à la netteté du bloc.

La boîte de vitesses est classique parce que restant à prise directe mais elle innove en ce sens que l'arbre secondaire se trouve non plus sous

l'arbre primaire mais derrière lui. Cette disposition a le triple avantage de permettre un meilleur profilage du bloc moteur, de reculer la pédale du kick-starter qui ne gênera pas le pilote et de faciliter le montage interne du dispositif de sélecteur. Il est inutile de préciser qu'il s'agit d'une boîte de vitesses à quatre rapports commandés par un sélecteur au pied. Une fourchette unique commande le train de pignons baladeurs. La démultiplication interne de la boîte est la suivante : 2,925 ; 1,8 ; 1,35 ; 1 : 1.

La transmission secondaire est assurée par une chaîne fonctionnant sous carter. Ce carter en deux branches est relié au bloc-moteur par deux manchons en caoutchouc synthétique travaillant de façon absolument silencieuse.

La Partie Cycle

Le cadre de la Crusader est du type à simple berceau ouvert. Les tubes du cadre sont en acier au chrome molybdène. La fourche avant de la 250 cm³ Royal-Enfield est une télescopique classique à amortisseurs hydrauliques. La tête de fourche comprend un capotage de phare qui englobe également deux petits feux de position. Il n'est pas prévu de frein de direction.

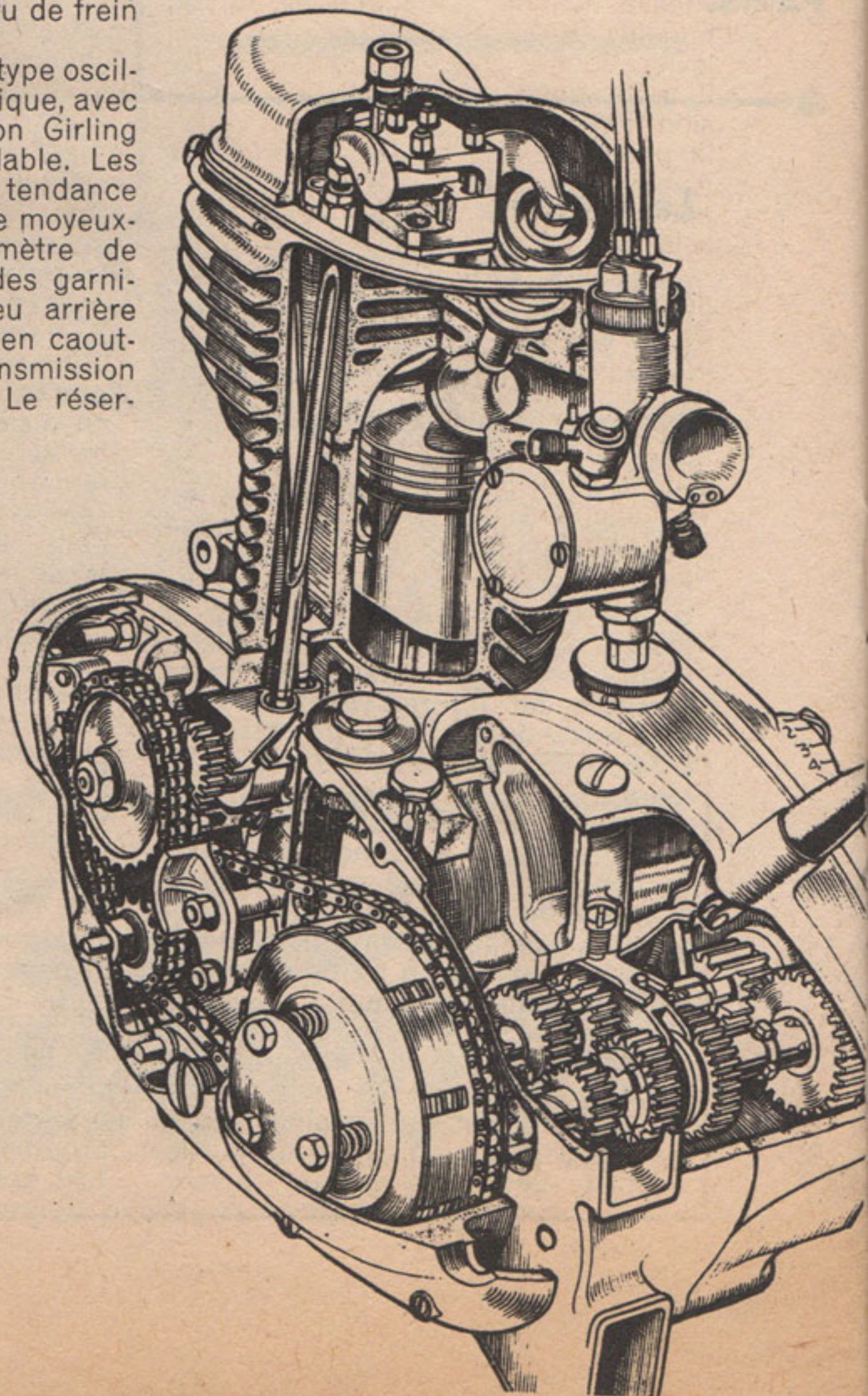
La suspension arrière du type oscillant est également très classique, avec des éléments de suspension Girling hydrauliques à dureté réglable. Les roues sont — suivant la tendance actuelle — des 17" munis de moyeux-freins centraux d'un diamètre de 152 mm pour une largeur des garnitures de 25 mm. Le moyeu arrière comporte des amortisseurs en caoutchouc assurant une transmission aussi souple que possible. Le réservoir

de carburant contient 13,5 l. Il est émaillé et chromé et comporte des grippe-genoux en caoutchouc. Une selle double d'un joli dessin offre place au pilote et à un passager. Sous cette selle nous trouvons un boîtier en tôle qui abrite d'une part le coffre à outils et le filtre à air et d'autre part la batterie et un coupe-circuit. Le constructeur de Redditch a également pensé aux crevaisons possibles : En dévissant deux boulons, on peut retirer le garde-boue arrière complet avec le siège double.

Pour terminer avec l'équipement de cette machine, signalons encore le guidon très net comprenant le levier d'embrayage, l'inverseur code-phare, le bouton de l'avertisseur, la manette d'air, le levier du frein avant et la poignée tournante. Dans le capotage du phare et bien dans le champ visuel du pilote figure le tableau de bord, c'est-à-dire l'interrupteur, l'ampèremètre et le compteur-tachymètre. Pour terminer citons les principales cotes de la Crusader : poids 140 kg, empattement : 131 cm, hauteur de la selle : 74 cm, garde au sol : 14 cm, largeur : 67 cm.

Caractéristiques techniques

Moteur : monocylindre, quatre temps.
 Alésage : 70 mm.
 Course : 64,5 mm.
 Cylindrée : 248 cm³.
 Rapport volumétrique : 7,3 : 1.
 Puissance : 13,1 ch à 5 800 tr/mn.
 Commande des soupapes : par tiges et culbuteurs.
 Graissage : par circulation d'huile, carter sec.
 Carburateur : Amal monobloc Ø 22 mm.
 Allumage : batterie, bobine, alternateur.
 Embrayage : multidisque, liège.
 Boîte de vitesses : à 4 rapports commandés par sélecteur.
 Démultiplication : interne 2,925 - 1,8 - 1,35 - 1:1.
 Cadre : simple berceau, ouvert.
 Fourche avant : télescopique.
 Fourche arrière : oscillante, amortisseurs hydrauliques.
 Roues : 17".
 Freins : Ø 152 mm, moyeux freins.
 Réservoir carburant : 13,5 l.
 Réservoir d'huile : 1,5 l.
 Pneus : 3,25 x 17.





ESSAI A MONTLHÉRY

De prime abord, la « Crusader » surprend par son aspect continental. En effet, l'utilisation du bloc moteur et des roues de 17 pouces n'est pas courant Outre-Manche. Séduisante par sa couleur et son aspect général, cette petite machine apporte également des satisfactions à l'usage. Conçue par des pratiquants, nous retrouvons dans la « Crusader » presque tous les agréments susceptibles d'être appréciés par l'amateur de deux-roues.

En dehors de la netteté et de la sobriété de présentation, nous avons la position. Cette position issue d'une longue pratique du trial, permet un contrôle permanent du véhicule dans tous ces usages. Le guidon, réduit au minimum est à la bonne hauteur et, dès la mise en route qui s'effectue avec facilité, on se sent en confiance quelle que soit la taille du pilote. Le silence mécanique surprend un peu. Les cylindres et culasses en alliage léger, dont l'emploi est généralisé, nous ont habitué à plus de bruit. L'embrayage est très doux et les vitesses comme sur toutes les Royal Enfield sont commandées par un levier, dont la course est très limitée. Il suffit donc d'effectuer une pression légère de la pointe du pied sur la pédale pour changer de rapport. Appuyer fortement conduit en faux point mort ou fait passer deux vitesses à la fois.

Sans être rapide, la Crusader « se défend » grâce à une très bonne tenue de route. La suspension réglable est excellente, mais c'est surtout la direction qui nous semble particulièrement réussie. La machine joint à une maniabilité extrême, une parfaite aptitude à virer et un frein de direction serait véritablement un luxe inutile.

Le freinage, très puissant à l'arrière, demande pour le levier de frein avant

une impulsion vigoureuse. En ville, grâce à l'étroitesse de la machine et à sa grande stabilité au ralenti, on se faufile hardiment au milieu des encombrements avec une impression de sécurité très caractéristique. L'avance automatique contribue également à la simplicité de conduite. Le rayon de braquage est suffisamment réduit et nous pouvons classer la Crusader parmi les machines les plus maniables.

Sur la route, nous avons pu apprécier la sobriété de notre engin. Conçu pour l'usage utilitaire et la promenade, la consommation moyenne de la Royal Enfield se circonscrit autour de 3 aux 100 km ce qui est normal pour une mécanique dont les performances sont freinées à dessein.

La qualité de l'essence actuelle ne nous a pas permis de tirer la quintessence du moteur, qui, à chaud, fait montre d'une tendance au cliquetis et surtout à l'auto-allumage. Un léger manque de rodage fut également pour nous un handicap en ce qui concerne les prestations à vitesse maximum.

Par un vent de 5 à 8 m/s, nous avons abordé la piste de Montlhéry. L'isolant de la bougie d'origine étant fendu, il fut nécessaire de monter une Marchal 32/2 dont le degré thermique semblait convenir à une utilisation intensive. Le meilleur tour en position touriste fut exécuté en 1 mn 32 s 4/5 à la moyenne de 98,854 km/h. La position effacée nous fit réduire ce temps à 1 mn 21 s 4/5 soit une moyenne de 112,147 km/h. Ces vitesses furent obtenues en silence et sans aucune vibration. Le circuit routier devait nous apporter la confirmation de nos premières constatations : courbes et virages sont négociées avec la sérénité que confère

une bonne tenue de route. La garde au sol est suffisante pour permettre les angles d'inclinaison nécessaire sans toucher le sol. Le freinage est puissant, mais parfaitement contrôlable. Le meilleur tour du circuit routier de 9 km fut réalisé en 6 mn 20 s 2/5 à la moyenne de 86,889 km/h.

Voici les temps d'accélération : 100 m : 8 s 4/5 ; moyenne : 40,896 km/h. 200 m : 13 s 2/5 ; moyenne : 53,730 km/h. 300 m : 17 s 4/5, soit 60,660 km/h. La boîte est bien étagée, ce qui permet d'utiliser au mieux la puissance moteur.

Pour conclure, nous dirons que la 250 Crusader est certainement une des machines les plus agréables à piloter parmi toutes celles que nous avons essayées dans cette cylindrée, compte tenu évidemment du caractère utilitaire et économique de cet engin.

Nous accorderons volontiers des points pour l'esthétique générale : ligne, présentation. La tête de fourche est bien dessinée. Nous apprécierons le silence dû au généreux filtre à air, aux cylindres, à la culasse fonte et au pot d'échappement. Nous admirerons sans réserve la suspension, la tenue de route et la maniabilité qui, avec le freinage, apportent l'agrément de conduite tout désiré par le véritable amateur de moto. Le carter de chaîne secondaire constitue également un avantage en ce qui concerne l'entretien.

Nous reprocherons aux leviers de frein et de débrayage leurs petites dimensions et tout en considérant le prix et la destination de la machine, nous pensons, étant donné les possibilités de la partie cycle, qu'un petit surcroît de puissance serait particulièrement intéressant.

A. NEBOUT.

CONCLUSIONS D'ESSAI

AVANTAGES

- Bonne tenue de route.
- Freins efficaces.
- Étanchéité mécanique.
- Silence.
- Confort.
- Bonne présentation.

INCONVÉNIENTS

- Leviers de guidon trop courts.
- Performances et reprises pas tout à fait en accord avec les possibilités de la partie cycle.

RÉSULTATS D'ESSAIS

Vent : 5 à 8 m/s. Temps frais.

Réglage d'origine.

Anneau de vitesse (2 548 m) :

Meilleur tour lancé, position allongée : 1 mn 21 s 4/5 ; moyenne : 112,147 km/h.

Meilleur tour lancé, position touriste : 1 mn 32 s 4/5 ; moyenne : 98,854 km/h.

Circuit routier (9 181 m) :

Meilleur tour lancé : 6 mn 20 s 2/5 ; moyenne : 86,889 km/h.

Accélération :

100 m en 8 s 4/5 ; moyenne : 40,896 km/h.

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

300 m en 17 s 4/5 ; moyenne : 60,660 km/h.

Freinage :

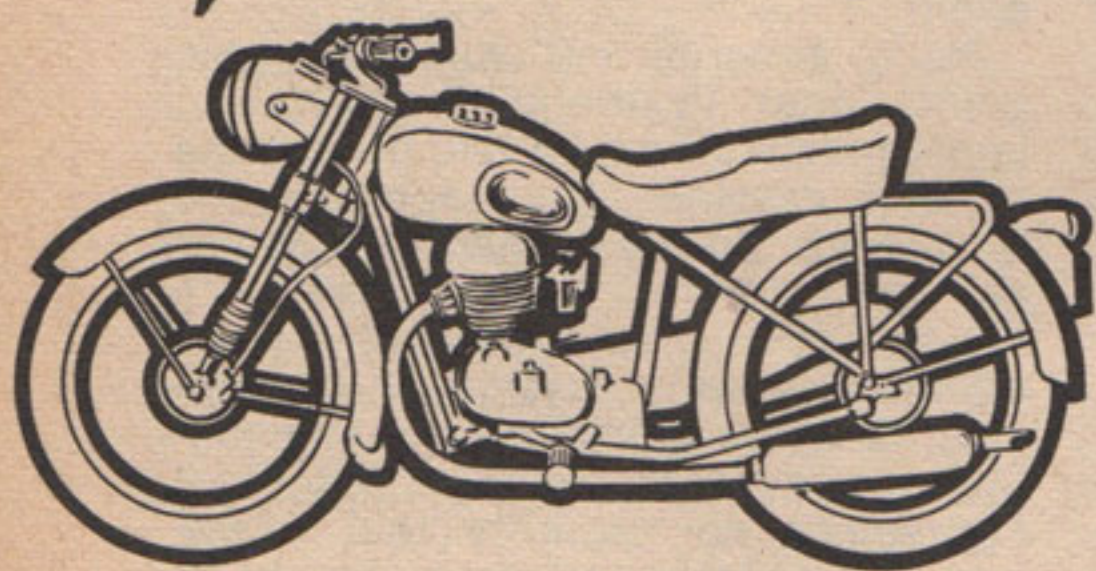
Sol sec, de 50 km/h à l'arrêt complet : 9,50 m.

Chercher

une bonne

H U I L E

pour votre



c'est trouver

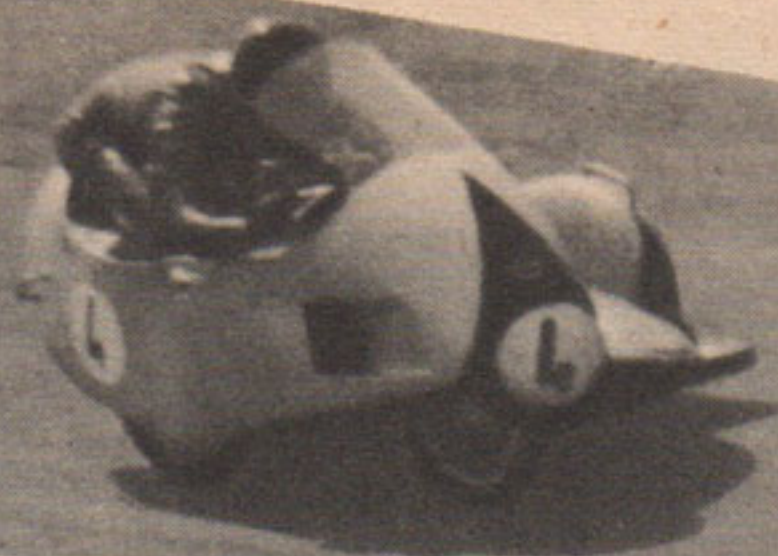
MOTUL MIX COURSES : pour 2 temps

MOTUL CENTURY : pour 4 temps

47, Rue de Paris,
BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88



S.O.S. D'ORCEL



CALENDRIER

57

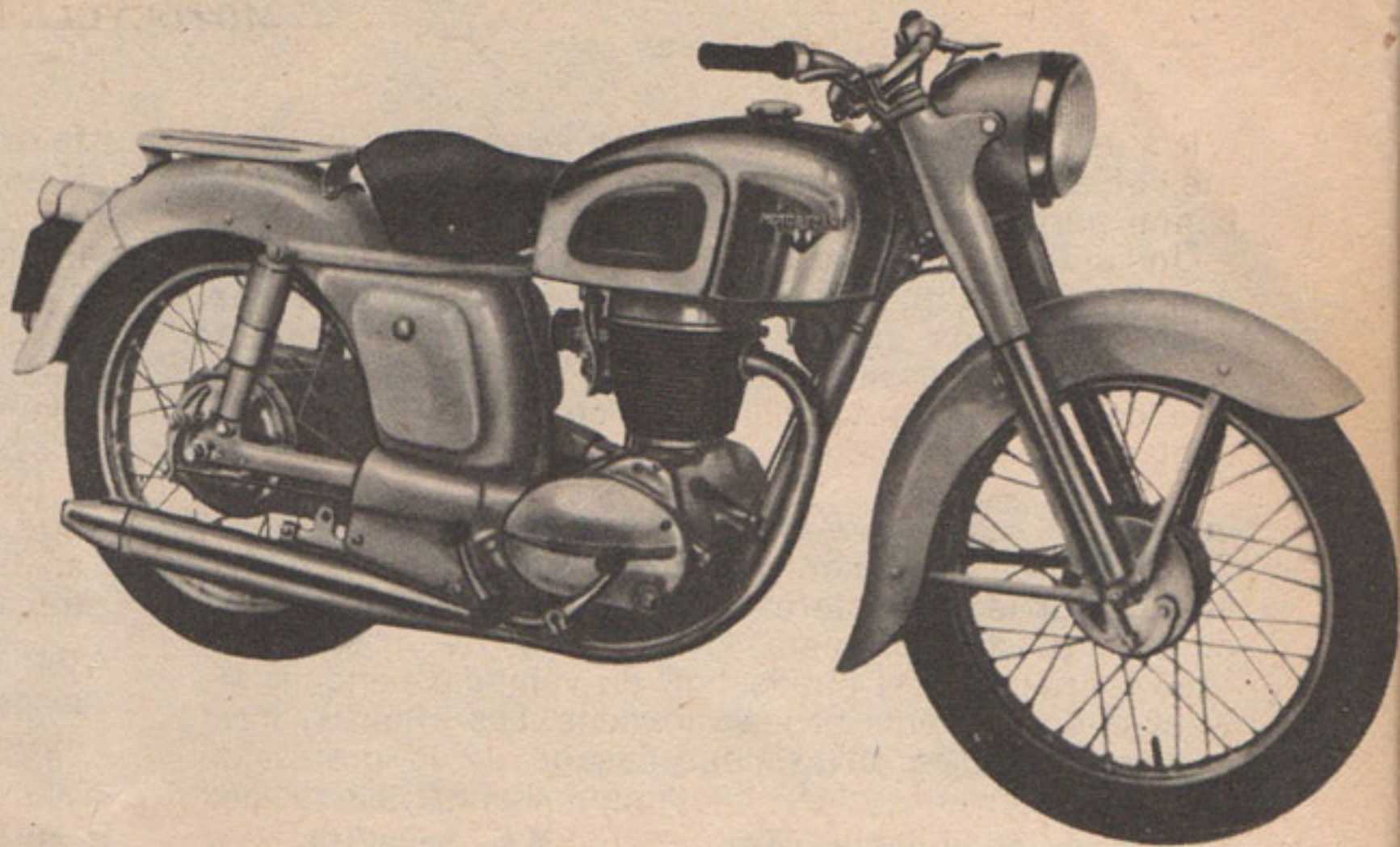
Nota. — Les épreuves internationales étrangères sont indiquées en CAPITALES MAIGRES. les épreuves internationales françaises en minuscules grasses, les épreuves nationales en minuscules maigres.

Mai

1	III ^e TROPHÉE HOLLAUS à Salzburg	AUTRICHE.	12	Cross à Angers	U.M. Anjou.
1	Concentration motocycliste	M.C. Spinalien.	12	Cross à Neufchâtel-en-Bray	A.M. Bayonne.
1	Concentration motocycliste	M.C. Avignon.	12	Cross à Alençon	M.C. Alençon.
1	MOTO-CROSS DU BRABANT ..	BELGIQUE.	16 au 18	NORTH WEST 200	IRLANDE.
1	Moto-cross à Saint-Thibéry	M.C. Saint-Thybérien.	19	RUSSALON CIRCUIT	FINLANDE.
1	Cross à Sainte-Austreberte	M.C. Boudevillais.	18 et 19	24 HEURES DE SCHAERBEEK ..	BELGIQUE.
1	Cross à Laigle	M.C. Aiglon.	19	D.M.V. RHEINKOPAL	ALLEMAGNE.
1	Cross à l'Isle d'Espagnac	A.M. Angoumoisine.	19	CIRCUIT DE JICIN	TCHÉCOSLOVA- QUIE.
1	Cross à Albertville	M.C. Iseran.	19	II ^e RALLYE DE BOLOGNE	ITALIE.
1	Cross à la Ferté-Bernard	L.M.R. Anjou.	19	Circuit de vitesse du Mans	S.M. de l'A.C.O.
5	GRAND TROPHÉE DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE	BELGIQUE.	19	Régularité	U.S. Cheminots Di- jonais.
4 et 5	INTERNATIONAL D.M.V. 2 TA- GEN FAHRT	ALLEMAGNE.	19	Régularité	M.C. Bordeaux.
4 et 5	12 HEURES D'IXELLES	BELGIQUE.	19	Régularité	U.S. Métro.
4 et 5	Circuit de Bourg-en-Bresse	U.M. Ain.	19	Concentration au Mans	C.O. Pontlieue.
5	Régularité	G.M.A.C. Lorrain.	19	G.P. DE FRANCE DE CROSS ..	A.M.S.
5	Concentration	M.C. Noiséen.	19	Cross à Guise	M.C. Aisne.
5	G.P. DE SUISSE DE MOTO- CROSS	SUISSE.	19	Cross	M.C. Loir-et-Cher.
5	MOTO-CROSS HORNSTEIN	AUTRICHE.	19	Cross à Montaigny	M.C. Yonnais.
5	Cross à Merlebach	M.C. Merlebach-Frey- ming.	19	Cross à Neuvicq-le-Château ..	Cognac M.C.
5	Cross à Saint-Quentin	M.C. Aisne.	19	Cross	L.M.R. Provence.
5	Cross à Surgères	A.M. Surgères.	19	Cross à Mazamet	M.C. Mazamétain.
5	Cross	M.S. Annonéen.	19	Cross aux Andelys	M.C. les Andelys.
5	Cross à Vannes	M.C. Morbihan.	19	Cross à Privas	M.C. Privadois.
5	Cross à Cholet	A.M. Choletaise.	24 au 26	CONCOURS YUGOSLAVE	YUGOSLAVIE.
5	Cross à Thiers	M.C. Auvergne.	25	CONCENTRATION HILVERSUM ..	PAYS-BAS.
5	Cross à Nevers	M.C. Nièvre.	25 (ou 28 sept)	AN TOTAL MOTO-CROSS ..	IRLANDE.
5	Cross	M.C. Bourgogne.	26	G.P. DE FRANCE A MONT- LHÉRY	F.F.M.
5	Cross à Chaumont	L.M.R. de Champagne.	26	Courses sur piste	A.M. Angoumoisine.
5	Cross à Clermont	M.C. Oise.	26	Circuit de Bourges	M.C. Berry.
5	Cross à Meaux	C.S. Meaux.	26	Courses sur piste	U.M. des Ardennes.
5	Cross à Le Poirée-sur-Vie	M.C. Yonnais.	26	Régularité	A.C. Haut-Jura.
5	Grass-track à la Hotoie-Amiens ..	A.M.C. Picard.	26	Régularité sur 10 heures	M.S. Nancéen.
5	Cross à Fécamp	M.C. Normandie.	26	Concentration	M.C. Doubs.
6 au 11	SIX JOURS D'ÉCOSSE	GRANDE - BRETA- GNE.	26	Concentration	M.C. Brignolais.
9	INTERNATIONAL STAHOV- PRAHA	TCHÉCOSLOVA- QUIE	26	MOTO-CROSS HUIZINGEN	BELGIQUE.
11 et 12	VII ^e Concours d'Audaux	M.C. Châtillonnais.	26	MOTO-CROSS MARKELO	PAYS-BAS.
12	XIII ^e PRIX DE MADRID	ESPAGNE.	26	Moto-cross de la Citadelle	G.M.A.C.L. Verdun.
12	DJURGARDSLOPPET	FINLANDE.	26	Moto-cross à Figeac	M.C. Quercy.
12	SCHOTTENRING RENNEN	ALLEMAGNE.	26	Moto-cross à Limoges	A.M. Limousin.
12	Course de côte de Laffrey	M.C. Dauphinois.	26	Cross	M.C. Dol-de-Bretagne.
12	MOTO-CROSS	BELGIQUE.	26	Cross à Ayen	M.C. Briviste.
12	SIDECAR-CROSS SCHINJDEL ..	PAYS-BAS.	26	Cross	M.C. Marcigny.
12	Cross à Vesoul	M.C. Haut-Saônois.	26	Cross à Chauny	U.M.S.C. Aisne.
12	Cross à Tarare	Baldago's M.C.	26	Cross à Bergues	M.C. Berguois.
12	Cross à Saintes	M.C. Saintongeais.	26	Cross au Thillay	M.C. Thillay.
12	Cross à Cassel	A.S.M.C.N.F.	26	Cross à Foucarmont	A.M. Brayonne.
12	Cross à Vailly-sur-Sauldre	M.C. Berry.	30	Circuit international	M.C. Nice.
12	Cross à Villepail	M.C. Mayennais.	30	Courses sur piste	M.C. Agenais.
12	Cross à Troyes	U.M. Aube.	30	Concentration	L.M.R. Provence.
12	Cross à Divion	S.C.M. Divion.	30	MOTO-CROSS BRUULBERGEN ..	BELGIQUE.
12	Cross à Méru	M.C. Méruvien.	30	Cross à La Chignole	M.C. Charentais.
			30	Side-car cross et moto-cross ..	M.C. Maine.
			30	Cross à la Baraque	M.C. Auvergne.
			30	Cross à Tours-en-Vimeu	M.C. Picard.
			30	Cross et sidecar-cross	M.C. Lamalousien.
			30	Cross à Châtellerauld	M.C. Châtelleraudais.

(A suivre.)

MOTO NEUVE...



OU

LES deux véhicules sont également tentants. Le propre d'un moyen de transport étant de permettre les déplacements d'un point à un autre, l'usage, ainsi que les plaisirs permis par la moto ou la voiture, sont sensiblement identiques. On peut aller aussi loin avec une moto qu'avec une voiture et, à prix égal d'achat, on va parfois bien plus vite.

Pour obtenir d'une automobile les performances d'une 500 ou 600 cm³ moto, il faut prendre une voiture sport dont le prix d'achat dépasse largement le million.

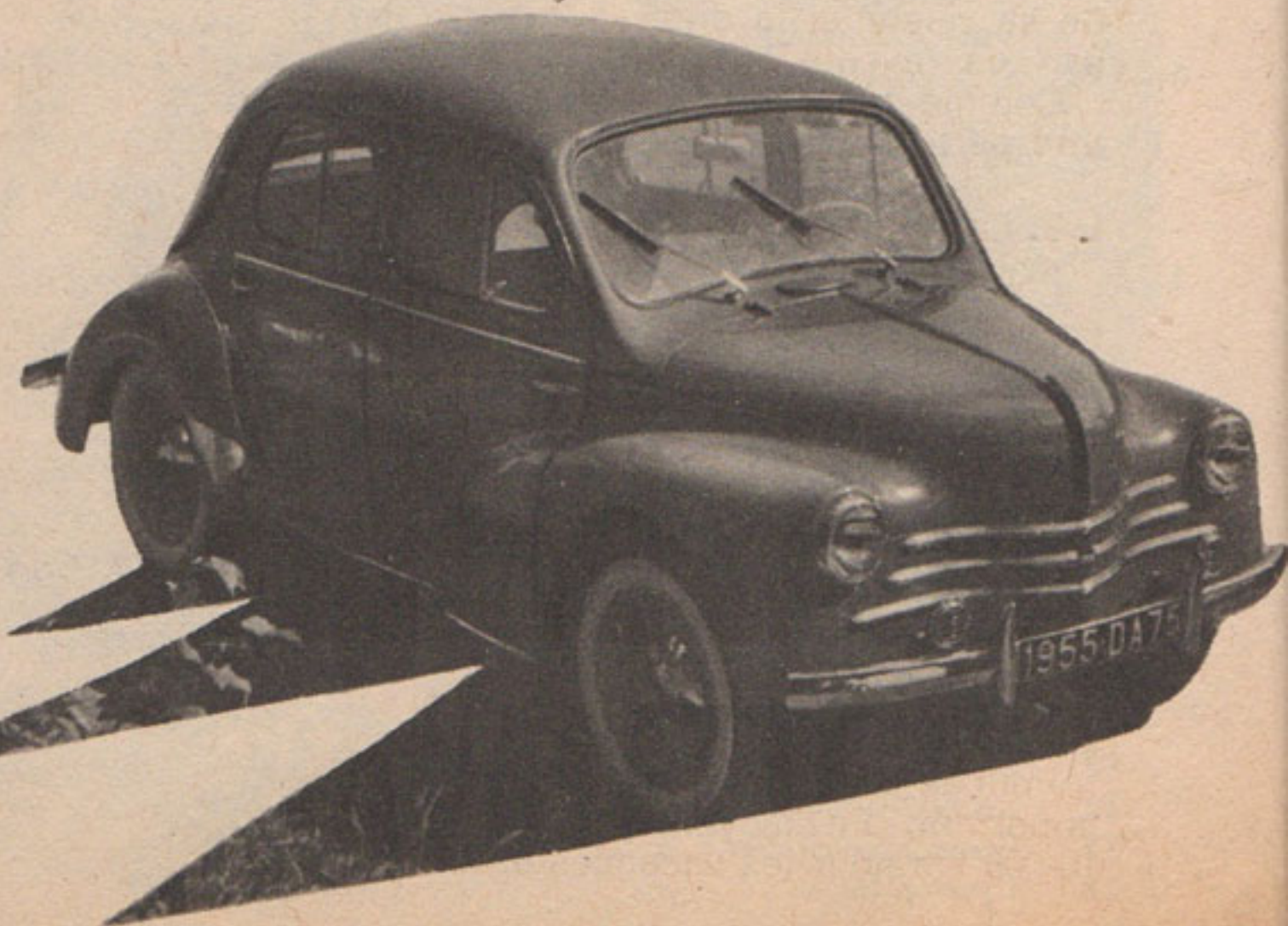
Mais le problème n'est tout de même pas de choisir entre une moto brillante et, compte tenu du prix d'achat, une automobile délabrée; il s'agit de faire une étude loyale, en pesant chaque partie de l'ensemble, pour se faire une opinion sur le choix décisif :

Une voiture d'occasion est-elle plus avantageuse qu'une moto neuve?

Un engin neuf met à l'abri, pendant un long moment, son propriétaire des ennuis mécaniques et des surprises. De plus, il est très agréable de posséder un véhicule neuf dont on se plaît à roder amoureuxment chaque pièce.

La voiture, par contre, présente l'avantage d'offrir un toit, des sortes de fauteuils et une vaste place pour le transport des bagages.

VOITURE D'OCCASION



Il n'est pas question d'envisager le freinage, la sécurité, et autres impératifs, car ils dépendent, pour une bonne part, de l'utilisateur.

Une automobile entrant dans une moto n'est guère plus dangereuse qu'un camion laminant une deux-chevaux.

Nous pensons qu'il n'est pas intéressant d'acquérir une voiture d'occasion car, outre le point d'interrogation que cela pose, l'automobile est coûteuse à plus d'un chef dans son utilisation.

*
* *

Il n'y a que deux manières d'utiliser un véhicule : s'en servir pour le tourisme et la promenade, ou en faire un outil de travail quotidien.

Le **tourisme** c'est l'utilisation du véhicule pendant les week-ends cléments et les vacances. Les **affaires**, c'est le dur travail journalier pour l'usage de la profession et, bien souvent, c'est également l'effort exigé aux vacances et l'utilisation du dimanche.

La machine utilisée en « affaires » est celle dont on se sert, à la lettre, continuellement.

*
* *

Lorsqu'on achète un véhicule, le premier point à examiner, en dehors du prix d'achat, est la consommation.

Le prix d'achat importe peu, car c'est une question de ressources. Le capital est généralement mis de côté et l'on peut connaître de façon précise le chiffre à ne pas dépasser.

Par contre, la **consommation** est une question de revenus. On débourse le prix d'achat en une fois, mais on paye l'essence (quand il n'y a pas de pénurie et que les canaux ne sont pas bouchés) lorsqu'on en prend. Pour se

faire une **fausse idée** du prix de revient d'un véhicule il suffit de dire :

« Je consomme 6 l aux 100 km, soit 450 fr d'essence, le kilomètre me coûte 4,50 fr. »

C'est un très mauvais calcul, dont le résultat, hélas ! nous le savons, est d'encombrer le bureau de M. le Doyen des Juges d'Instruction d'un nombre confortable de plaintes résultant d'un véhicule dont on n'a pas eu les moyens d'honorer les traites et les échéances diverses.

Le **prix de revient kilométrique** n'est pas si simple que l'on pourrait le penser. Bien des facteurs entrent en ligne de compte sans parler des vignettes et autres tracasseries.

Il ne descend jamais, quel que soit le véhicule à moteur de plus de 125 cm³, qu'il ait deux ou quatre roues, au-dessous de 6 à 7 fr au kilomètre.

Il peut atteindre et même dépasser 30 fr.

Entre ces deux chiffres extrêmes, la gamme est évidemment large et il faut surtout retenir un prix moyen.

Pour respecter la règle du jeu imposé par cette chronique, nous avons pris, d'un côté, une motocyclette neuve de 175 cm³, d'un prix d'achat de 180 000 fr et une voiture d'occasion, datant de trois ou quatre ans (une bonne occasion) se situant entre la 4 CV Renault et la Simca 6.

Cette voiture aura un passé de 30 000 à 40 000 km, des pneus corrects et aura été vendue « en état ».

La moto sera, par exemple, une Peugeot ou une Moto-bécane.

Afin de restreindre les erreurs possibles, nous avons étalé l'utilisation de chaque véhicule sur trois ans.

Voyons maintenant, poste par poste, l'examen de la situation.

LE PRIX DU VÉHICULE

Ce n'est pas le prix d'achat. **C'est la somme que coûte le véhicule pendant ses trois ans d'utilisation.** Acheté 180 000 fr et revendu 120 000, il n'a coûté en réalité que 60 000 fr.

Le prix de revente est fonction de l'état du véhicule, du moins pour la moto.

Pour la voiture, déjà âgée de cinq ans, trois ans de plus quelle que soit sa conservation, ne lui permettront plus que d'avoir les honneurs (souvent encore diminués) de la cote officielle moyenne.

Compte tenu des accessoires à placer sur la moto neuve, nous avons retenu le chiffre de 190 000 fr. Par souci d'équité, retenons le même chiffre pour la voiture d'occasion. C'est le prix d'une 4 CV des années 1951-1952.

Le véhicule, en trois ans, aura perdu une bonne partie de sa valeur et la différence entre le prix d'achat et le prix de revente indiquera ce qu'il a coûté réellement.

Comme on le croit souvent, **cette différence n'est pas une perte**, mais une partie du prix du service rendu.

LA CONSOMMATION D'ESSENCE

C'est le facteur qui influe directement sur le prix de revient. La note d'essence, dans notre pays, tend à devenir la plus lourde du monde. Pour parler comme les Américains nous atteignons un « super-prix ». C'est un record que personne ne nous envie, mais que les étrangers commencent à redouter.

En moyenne, un véhicule de **tourisme** parcourt 1 500 km dans les trente dimanches de l'année où il sort (environ 50 km par dimanche). Pour les vacances, il s'ajoute en moyenne, y compris les déplacements divers, une distance de 5 000 km. Soit au total, 6 500 km par an, 19 500 km en trois ans.

Pour le **travail** et les affaires, le kilométrage est plus important. En moyenne 30 km par jour ouvrable et 10 000 km pour les vacances et les besoins de la profes-

sion, soit, pour trois ans (280 jours ouvrables), un total de 55 000 km.

La consommation est celle, **minimum**, de la catégorie du véhicule envisagé.

Cette consommation est inférieure de 20 % à la consommation réelle pour tenir compte des utilisations urbaines et rurales.

Nous avons pris 3 l pour la moto et 6 l pour la voiture.

Le prix du carburant se situe aux environs de 100 fr, y compris le graissage du moteur (que l'huile soit dans le carter ou dans l'essence, il faut toujours la payer).

LE GARAGE

Ce poste est surtout lourd pour le possesseur d'une voiture. Qu'il s'agisse d'un garage ou d'une remise, il ne faut pas compter moins de 2 000 fr de dépense par mois et la moyenne se situe, compte tenu des prix pratiqués en province et dans les banlieues des grandes villes, aux alentours de 3 000 fr.

Pour une moto, ou un scooter, le problème est moins grave. Il ne faut pas grand-chose pour les remiser et la plupart se contentent d'une couverture de nylon, d'un auvent ou... d'un pan de mur.

Néanmoins, de nombreux possesseurs de deux-roues préférant une remise ou le garage, il est équitable d'évaluer ce poste à 500 fr par mois.

LES ACCESSOIRES

Il faut adjoindre à la moto, achetée neuve, un certain nombre d'accessoires pour la rendre confortablement utilisable. Elle est généralement dotée des dispositifs prévus par le Code mais, soit le rétroviseur est trop petit, le porte-bagages insuffisant et, de toute manière il faut y adjoindre des sacoches et un tan-sad (ou bien faire poser une selle biplace).

● MOTO NEUVE...

En articles de bonne qualité moyenne, on peut chiffrer ces frais indispensables à la somme de 10 000 fr.

Pour la voiture, il faut prévoir également le remplacement ou la pose de certains accessoires et la somme de 12 000 fr n'est pas exagérée.

L'ASSURANCE

Les primes moyennes sont les suivantes, pour les catégories « tourisme » et « affaires ».

Motocyclettes 175 cm ³ :	Tourisme.....Fr.	18 000
	Affaires.....	22 000
Voitures de 3 ou 4 CV :	Tourisme.....	25 000
	Affaires.....	35 000

Ces primes s'entendent annuellement.

RÉPARATIONS ET RECHANGES

S'il est malaisé de prévoir à l'avance quelles seront les réparations qu'il conviendra d'effectuer sur un véhicule, il est tout de même possible, en écartant les ennuis rares dus à des défauts ou à des malfaçons, d'estimer les frais moyens occasionnés par l'usage d'un véhicule.

Pour la moto.

Achetée neuve, pour un kilométrage maximum de 60 000 km en trois ans, une machine convenablement entretenue ne coûtera pas grand-chose.

En tourisme, il faudra prévoir une révision annuelle, un changement des divers câbles, un pneu et des garnitures de frein, quelques graissages; soit un chiffre approximatif de 20 000 fr. **Ce chiffre peut même disparaître** si l'on effectue soi-même ces quelques remises en état.

En affaires, il faut inclure un second point; une vérification plus poussée du moteur, le changement des garnitures de frein, de la butée de l'embrayage, de la chaîne et de ses deux pignons, etc.

Soit une dépense d'environ 50 000 fr. Ce chiffre est loin d'être bas, et, notons-le, il est rarement atteint.

Pour la voiture d'occasion.

On ne sait **jamais** ce qu'il adviendra lorsque 5 000 ou 6 000 km auront été effectués avec une voiture achetée d'occasion.

Un véhicule d'occasion a souvent été négligé durant les derniers mois de son utilisation. On ne fait pas de frais sur une voiture que l'on est décidé à revendre.

Dès l'achat, il faut prévoir au minimum 50 000 fr de frais pour les opérations suivantes.

- changement des amortisseurs (20 000);
- revoir la direction (6 500);
- rectifier les tambours de frein et changer les garnitures (9 800);
- changer la butée d'embrayage (4 000);

et d'autres opérations dont l'énoncé serait fastidieux. Il faut ajouter les changements inévitables de pneus et les dépenses d'entretien (graissages, bougies) dont il faudra faire une grande partie personnellement si l'on ne veut pas dépasser le chiffre de 40 000 fr pour les trois ans.

Si l'on utilise la voiture en « affaires », il faudra encore ajouter un minimum de 60 000 fr représentant la réfection totale du moteur, le changement des freins, des amortisseurs, etc.

C'est surtout ce point, où nul ne peut prévoir à l'avance

où s'arrêtera la dépense, qui nous fait vous déconseiller l'achat d'une voiture d'occasion de faible cylindrée.

Bien entendu, si la voiture d'occasion est une ancienne mais robuste huit-cylindres américaine, il en sera tout autrement; mais, consommation, assurances et prix d'achat... ne seront plus tout à fait les mêmes.

*
* *

Il ne faut pas prêcher pour son saint, mais voir les choses en face : une voiture coûte de 13 000 à 25 000 fr par mois et une moto 175 cm³, seulement de 6 000 à 12 000.

Pour un vélomoteur, par exemple, ce chiffre est encore amputé d'un ou deux billets de 1 000.

Vous comprenez maintenant pourquoi tant de vélomoteurs, de motos et de scooters sillonnent nos routes.

LEGRAND-JACQUES.

Prix de revient mensuel et kilométrique d'une voiture d'occasion de 3 ou 4 CV

	Tou- risme	Affaires
Prix du véhicule :		
Tourisme :		
190 000 (achat) — 100 000 (re- vente)	90 000	
Affaires :		
190 000 (achat) — 100 000 (re- vente)		90 000
Carburant :		
Tourisme : $\frac{19\ 500 \times 6 \times 100}{100}$	117 000	
Affaires : $\frac{55\ 000 \times 6 \times 100}{100}$		530 000
Garage :		
3 000 × 12 mois × 3	108 000	108 000
Accessoires.....	12 000	12 000
Assurances :		
Tourisme : 25 000 × 3	75 000	
Affaires : 35 000 × 3		105 000
Réparations et entretien :		
Tourisme : 50 000 + 40 000 ..	90 000	
Affaires : 50 000 + 40 000 + 60 000		150 000
Total	492 000	795 000
PRIX DE REVIENT AU KILO- METRE.....	25,20	14,50
Prix d'utilisation annuel (sans tenir compte du prix du véhi- cule)	164 000	265 000
Prix d'utilisation mensuel	13 670	22 100

ou VOITURE D'OCCASION ?

DÉPASSEMENT A DROITE

et

DÉFAUT

DE PERMIS

par Maître Robert BROCHUT,
du Barreau de Paris.

Deux décisions jurisprudentielles récentes viennent de préciser certaines notions qu'il nous a paru opportun de publier.

DÉPASSEMENT A DROITE

Nous nous adressons ici surtout aux scooteristes, qui ont une tendance marquée à dépasser par la droite les véhicules qui se trouvent devant eux.

Certes, des arguments tels que « l'automobiliste ne tenait pas lui-même sa droite » sont susceptibles de faire encourir un partage de responsabilité.

Néanmoins, le principe du dépassement à gauche est presque **absolu** ; que nos lecteurs de *Motocycles et Scooters* l'aient toujours à l'esprit.

Une décision récente vient de rappeler qu'en application de l'article 15 du Code de la Route, il était possible de dépasser à droite quand le conducteur du véhicule qui précède a signalé qu'il se disposait à tourner à gauche.

Cette manœuvre doit être faite avec une très grande prudence et, si elle occasionne un accident, il convient de recueillir le plus de témoignages possible susceptibles de démontrer que la voiture à dépasser se dirigeait vers une voie située sur la gauche.

Observons que la possibilité de dépasser à droite est pratiquement admise dans les agglomérations importantes qui comportent une circulation véhicules répartie en plusieurs files et roulant à des vitesses différentes.

Il ne s'agit que d'une tolérance et c'est aux Tribunaux qu'il appartient de déterminer les responsabilités en cas d'accident.

Notre conseil sera donc : **évitez le plus possible de doubler à droite** et, si cela s'avère nécessaire, dépassez avec la plus grande prudence.

DÉFAUT DE PERMIS DE CONDUIRE

La Cour de Cassation, par une décision du 6 novembre 1956, vient de rappeler qu'il est fait obligation à tout conducteur de véhicule d'être porteur d'un permis de conduire.

Les motocyclistes conduisant des cylindrées supérieures à 125 cm³ doivent savoir que les Contrats d'Assurances stipulent que **sont exclues de la garantie du sinistre** toutes personnes pilotant un véhicule et ne pouvant pas justifier qu'elles sont titulaires d'un permis de conduire.

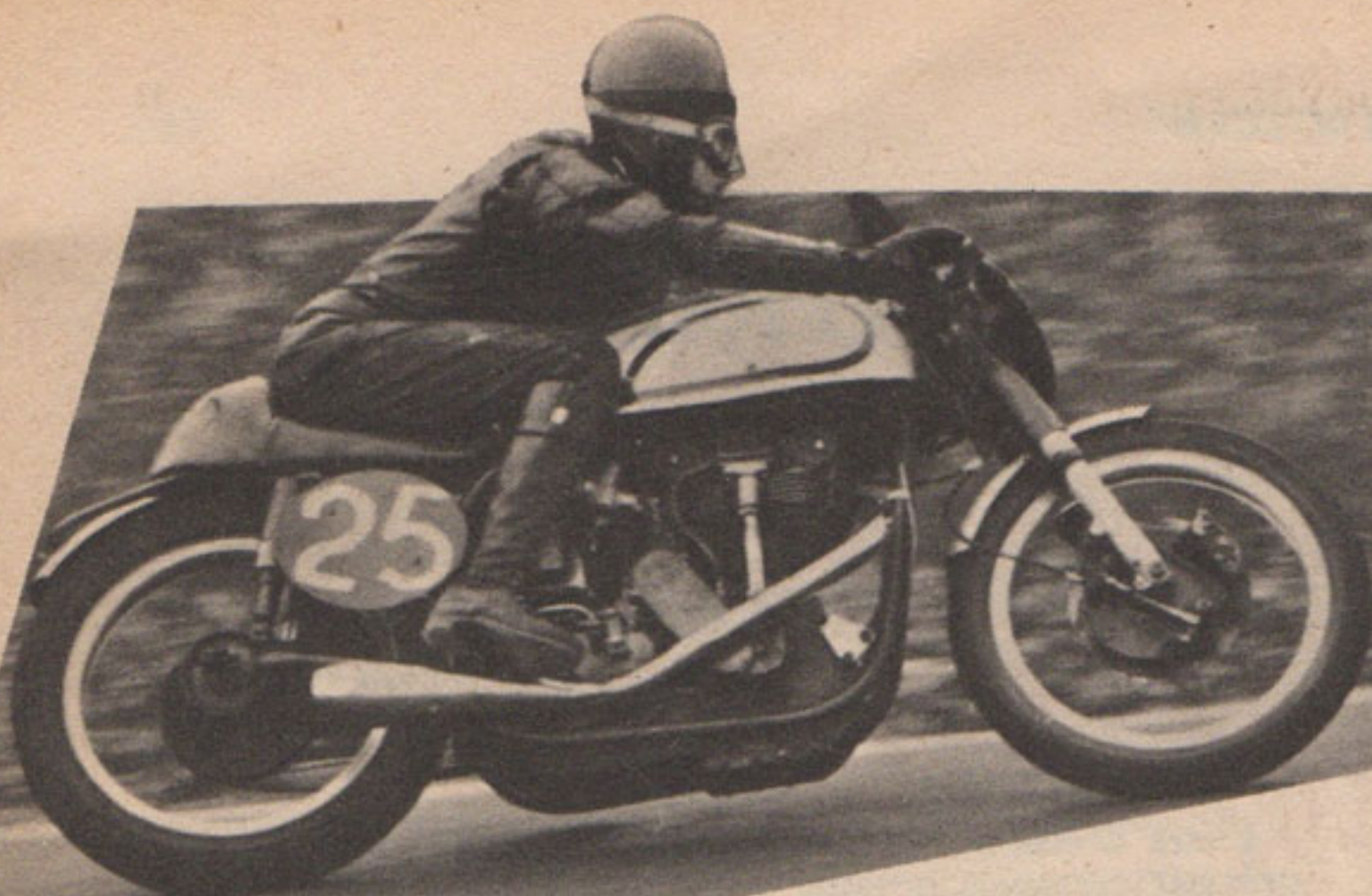
Interdiction de solliciter un permis de conduire pendant un délai qui varie de six mois à deux ans, en cas d'homicide ou de blessures involontaires...

En cas de récidive, la peine peut comporter de la prison ferme.

A nos lecteurs imprudents, nous conseillons vivement de ne pas prêter leurs scooters, leurs motos de fortes cylindrées, ainsi d'ailleurs que pour les cylindrées plus faibles, et de vérifier si les conducteurs « emprunteurs » sont titulaires d'un permis de conduire.

Prix de revient mensuel et kilométrique
d'une motocyclette neuve de 175 ou 200 cm³

	Tou- risme	Affaires
Prix du véhicule :		
Tourisme :		
190 000 (achat) — 110 000 (re- vente)	80 000	
Affaires :		
190 000 (achat) — 90 000 (re- vente)		110 000
Carburant :		
Tourisme : $\frac{19\ 500 \times 3 \times 100}{100}$	58 500	
Affaires : $\frac{55\ 000 \times 3 \times 100}{100}$		165 000
Garage :		
500 fr × 12 mois × 3 ans ...	18 000	18 000
Accessoires	10 000	10 000
Assurances :		
Tourisme : 18 000 × 3	54 000	
Affaires : 22 000 × 3		66 000
Réparations et entretien :		
Tourisme	20 000	
Affaires		50 000
Total	240 500	409 000
PRIX DE REVIENT AU KILO- METRE	12,30	7,40
Prix d'utilisation annuel (sans tenir compte du prix du véhi- cule)	80 200	136 300
Prix d'utilisation mensuel	6 700	11 300



LES DEUX HEURES

Gomès, vainqueur des 350 cm³, sur Norton.

Sous un ciel triste et bas, où couraient des nuages malsains, les quelque soixante pilotes de la première course s'élancèrent... Nous conservons une image tenace du dernier concurrent, un Lambretta de série emmenant un pilote écrasé derrière son guidon, et qui péniblement disparaissait vers un horizon fuligineux...

Perdue dans les perspectives grandioses de l'autodrome, cette vision avait quelque chose de poignant... et il y en avait pour deux heures.

Surprise au premier tour ! Reminiscence de Waterloo ; c'est Grouchy, non Blücher, et change le sort de la bataille ! A dix contre un, on attendait le Mondial ou le Morini caréné, et la carapace métallique glissant le long de l'anneau était le Liberia-Ydral.

Départ ultra-rapide d'un deux-temps, pensaient les initiés, les « mono albero » vont chauffer sur deux tours et « ouvrir » ensuite, et alors on verra... et bien on n'a rien vu, ou plutôt on a constaté la supériorité du tandem Ydral-Agache, couple admirablement étudié en fonction l'un de l'autre ! Les 160 km/h en ligne droite n'étaient pas loin, et pour nous, qui avions sorti un chrono, une vérité s'imposait : les « Italiens » tiraient trop court. Un simple pointage entre Couard et La Ferme, où le vent soufflait de face, démontrait que Bonnal et Boyer reprenaient un peu de terrain, alors qu'ils en perdaient dans la longue ligne droite des tribunes.

« Deux dents de mieux en sortie de boîte », leur avions-nous dit à l'entraînement. Prudents, et expérimentant pour la première fois un carénage, ils en avaient mis une, et à l'arrivée, nous ont confié que cela en valait trois !...

Un manque de confiance coûta la victoire à Ydral : jugeant les mécaniques italiennes imbattables, un ravitaillement à mi-course n'avait pas été considéré comme un handicap par les techniciens de la marque,

et le réservoir normal avait été conservé. Pour 2 l environ, la première place était perdue !

Et le « Rebello », suivi du Mondial, franchissait en vainqueur la ligne d'arrivée.

« Qui n'avance pas recule ! » Cet axiome est particulièrement vrai dans le domaine technique de la compétition, et Gnôme et Rhône en a fait l'expérience. Malgré le talent de notre ami Dagan et son « forcing » de la dernière heure — les spectateurs de la Ferme s'en souviendront — il ne put faire que cinquième, largement battu en vitesse pure par ses adversaires. Ce qui est bon aujourd'hui ne l'est plus demain, et en course, une amélioration constante de la mécanique est nécessaire. Cela, les techniciens de la marque le savent, mais il conviendrait que les sphères administratives s'en inspirent !

Derrière ces noms connus, n'oublions pas Diou (Morini Settebello caréné), excellent troisième ; Descoureaux (Gnôme et Rhône) moins impulsif et plus sûr de lui ; Piscaglia (Mondial), toujours régulier — un Italien avec un tempérament d'anglo-saxon ; Beauvais fils, sur le Jonghi 125 caréné de Michel ; Daric, premier des scooters « course » malgré une tenue de route aléatoire ; Arambol, vainqueur de la catégorie série avec un 175 A.G.F.-Ydral.

CLASSEMENT

175 cm³ et side-car).

1. Bonnal (Morini), 223,925 km (m. h. : 111,962 km), 1^{er} des 175 cm³ course ;
2. Boyer (Mondial) ; 3. Agache (Liberia-Ydral) ; 4. Diou (Morini) ; 5. Dagan (Gnôme et Rhône) ; 6. Piscaglia (Mondial) ; 7. Descoureaux (Gnôme et Rhône) ; 8. Beauvais (Jonghi) ; 9. Thiers (Ydral) ; 10. Nunez (M.V.) ; 11. Gibert ; 12. Arambol (A.G.F.-Ydral), 1^{er} des 175 cm³ série) ;

13. Daric (Lambretta), 1^{er} des scooters course ; 14. Thomas ; 15. Bono ; 16. Gauthier, 1^{er} des 175 cm³ sport ; 17. Schoon ; 18. Lamontagne ; 19. Boeri ; 20. Couturier ; 21. Oosterlinck ; 22. Brugges (Lambretta), 1^{er} des scooters sport ; 23. Heuqueville (Horex), 1^{er} des sidecars série ; 24. Cambio (Rumi) ; 25. Ruellet (Lambretta) ; 1^{er} des scooters de série ; 26. Galivet ; 27. Terrioux ; 28. Moisan ; 29. Bonte ; 30. Barriot, etc.

Dans la seconde course, l'intérêt fut réhaussé par un mauvais départ de Boeri, qui étreignait un carénage très réussi sur sa 500 Norton. Par suite d'un encrassement de bougie, il démarra avec un tour et demi de retard, et entreprit alors de rattraper les leaders du moment, Dagan (encore lui) et Gomès, tous deux sur Norton 350.

Peu après, Dagan disparaissait (bris de pignons d'angle) et Boeri, ayant rejoint et dépassé Gomès, prenait la tête avec une confortable avance. Signalons pour les amateurs de mécanique, qu'il avait conservé son braquet habituel (23 dents sur le vilebrequin) ce qui l'obligeait à couper sur la ligne droite. La vérité oblige à dire qu'il risqua quelques points à 7 000 tr/mn !...

Derrière ces habitués du circuit, Galibert tint honorablement sa place pour sa première course, et Wolf termina très fort, mais il était un peu tard. Les Norton « Daytona » et leurs pilotes furent décevants ; par contre nous retiendrons l'excellente performance de notre ami Nebout (Tano) qui, avec une 250 Adler « sport », termine non seulement premier de sa catégorie, mais encore devance toutes les 350 cm³.

Guignabodet et sa Guzzi ajoutent une victoire à leur palmarès, à la

régularité, pourrait-on dire, car les adversaires manquaient.

Dans l'ensemble, course assez monotone — souffrant du manque de machines de compétition — et ce malgré le récital habituel de notre ami Venin, asticotant nerveusement sa poignée tournante en sortie de virage, avec un rictus vengeur.

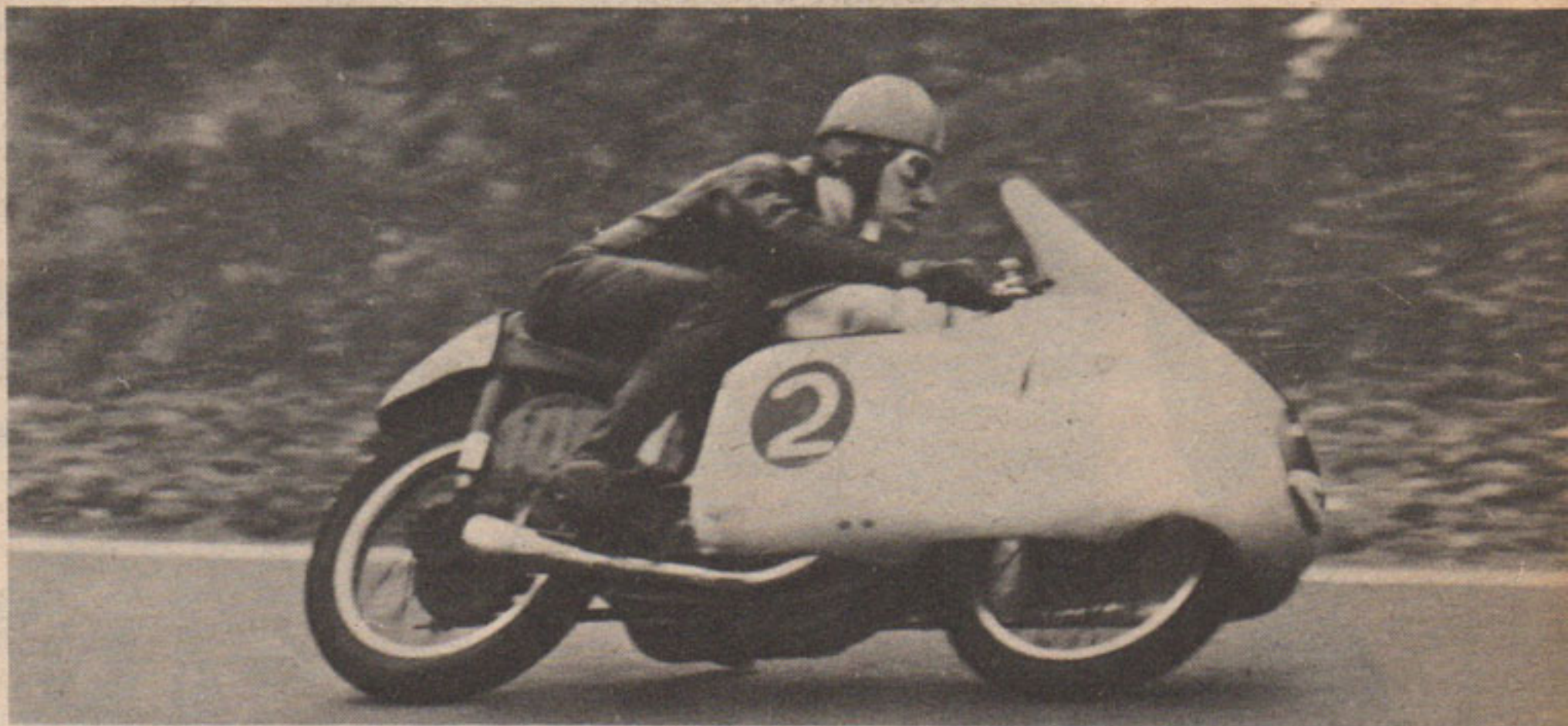
R. COURT.

RESULTATS

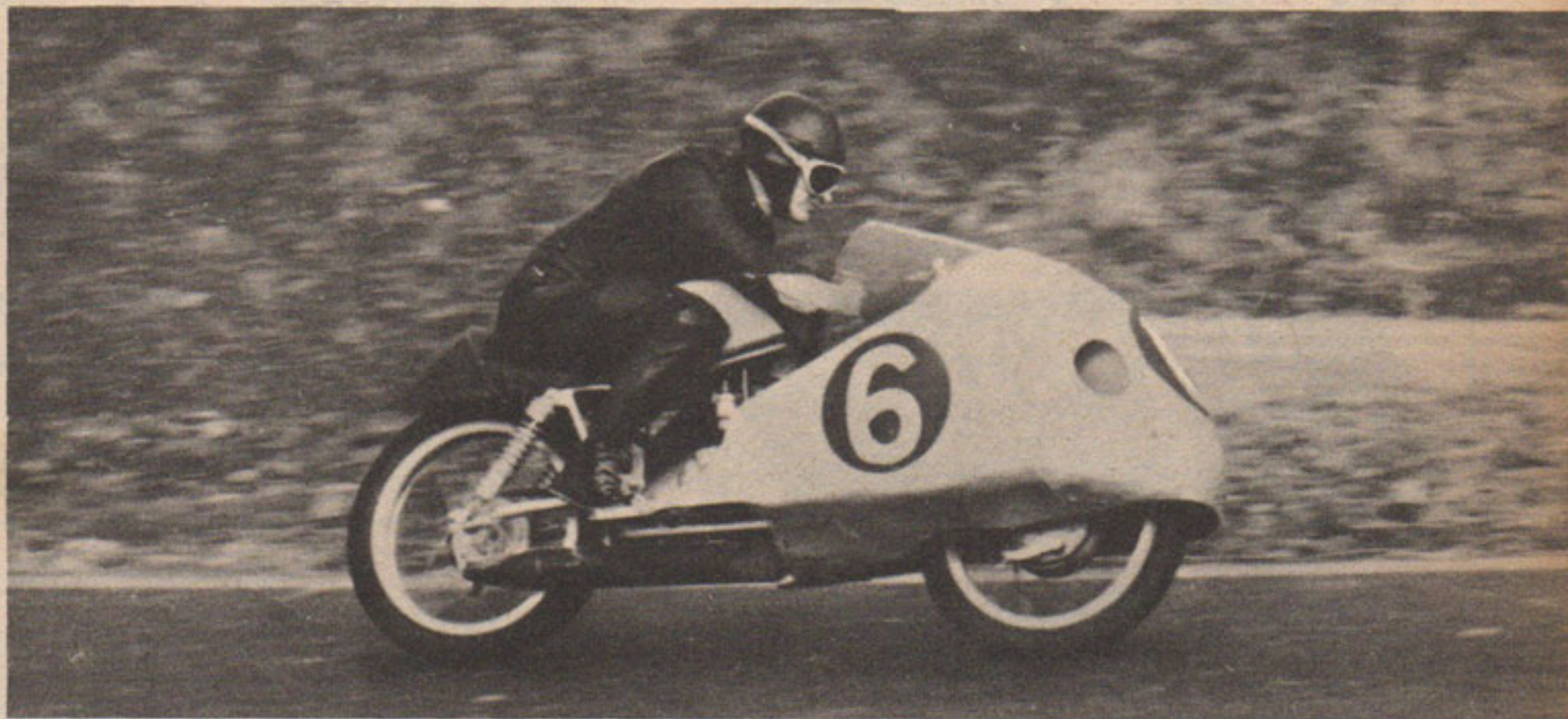
250-350 et 500 cm³)

1. Boeri (Norton), 249,656 km (m. h. : 124,828 km), 1^{er} des 500 cm³ course ; 2. Gomès (Norton), 1^{er} des 350 cm³ course ; 3. Galibert (Norton) ; 4. Dumas de Vault (B.S.A.), 1^{er} des 500 cm³ sport ; 5. Wolf (Norton) ; 6. Le Roy (B.S.A.) ; 7. Gludi (Norton) ; 8. Rouillard (A.J.S.) ; 9. Duhamel (Norton) ; 10. Guignabodet (Guzzi), 1^{er} des 250 cm³ course ; 11. Herranz (Triumph), 1^{er} des 500 cm³ série ; 12. Lecomte ; 13. Tano (Adler), 1^{er} des 250 cm³ sport ; 14. Costedoat (B.S.A.), 1^{er} des 350 cm³ sport ; 15. Tourres (Horex), 1^{er} des 350 cm³ série ; 16. Obert ; 17. Gilles ; 18. Berthier ; 19. Bargetzi ; 20. Billotte ; 21. Monier ; 22. Bernard ; 23. Fromont (N.S.U.), 1^{er} des 250 cm³ de série ; 24. Pernot ; 25. Bouin, etc.

Le tandem Agache-Ydral à l'entrée du virage de la Ferme.

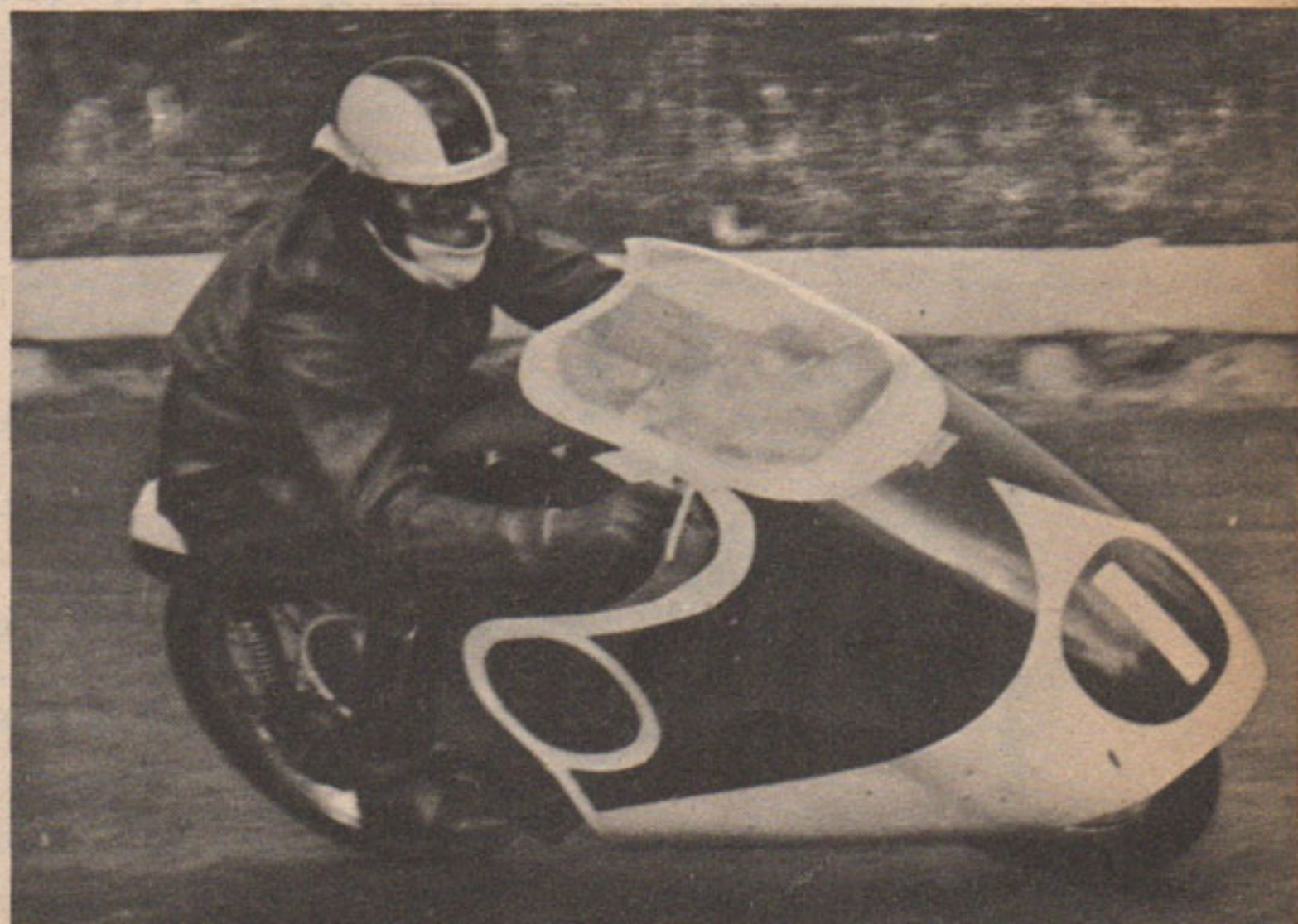


Boeri, victorieux en 500 cm³, étrennait un carénage sur sa « Manx ».



Dagan, sur Gnôme et Rhône, en sortie de courbe.

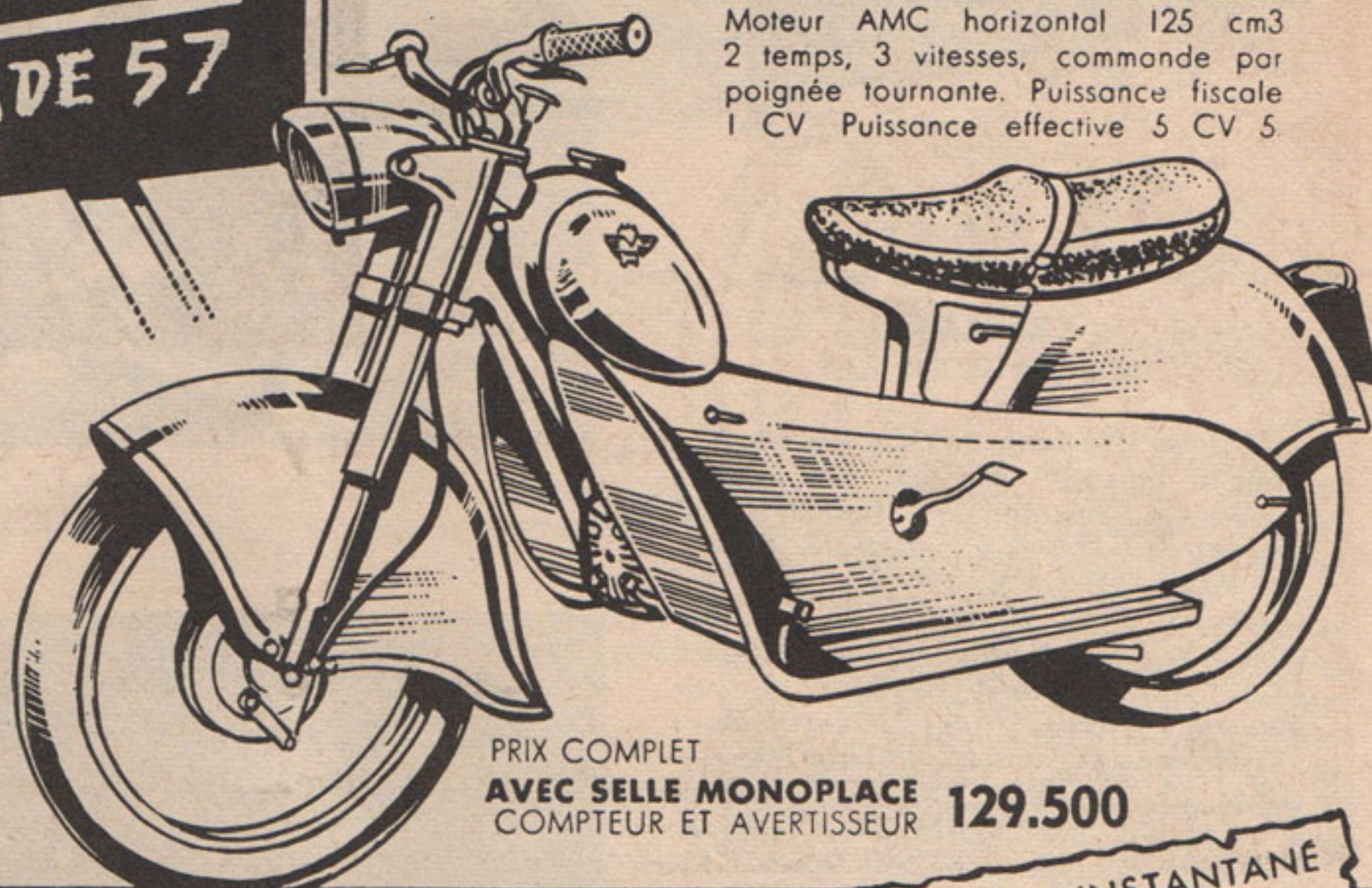
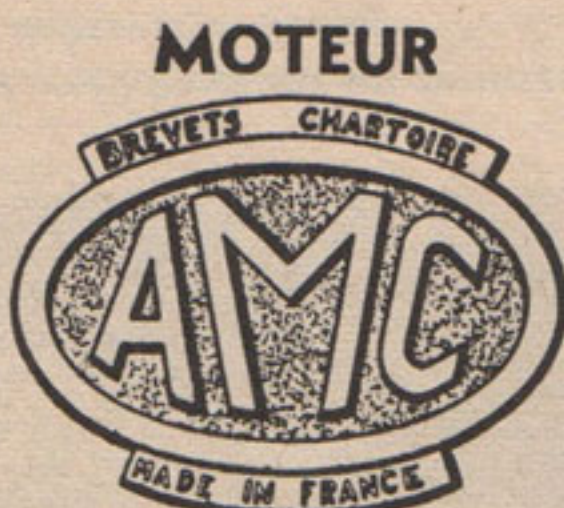
Le Morini caréné de Bonnal, premier des 175 cm³.



TECHNIQUE NOUVELLE



Tenue de Route = Moto
Protection = Scooter
**Tenue de Route
+ Protection
= ESCAPADE 57**



PRIX COMPLET
AVEC SELLE MONOPLACE 129.500
COMPTEUR ET AVERTISSEUR

Cadre spécial New-Map renforcé. Double berceau. Fourche avant télescopique TIGER. Frein de direction réglable. Suspension AR par fourche oscillante monobloc indéformable. Moteur AMC horizontal 125 cm³ 2 temps, 3 vitesses, commande par poignée tournante. Puissance fiscale 1 CV. Puissance effective 5 CV 5.

DÉMONTAGE INSTANTANÉ
DU CARÉNAGE
SANS AUCUN OUTIL

NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

PARIS: 30, Rue de Charenton — Agence
LYON: 215, Rue de Vendôme — Agence
BORDEAUX: 63, Rue de Bègles — Agence

**POMPES
MISTRAL**



POUR
MOTORISÉS
SCOOTERS
MOTOS

Dimensions de
300x24 à 300x28
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991
Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

DEL LORTO LE CARBURATEUR
DES VICTOIRES

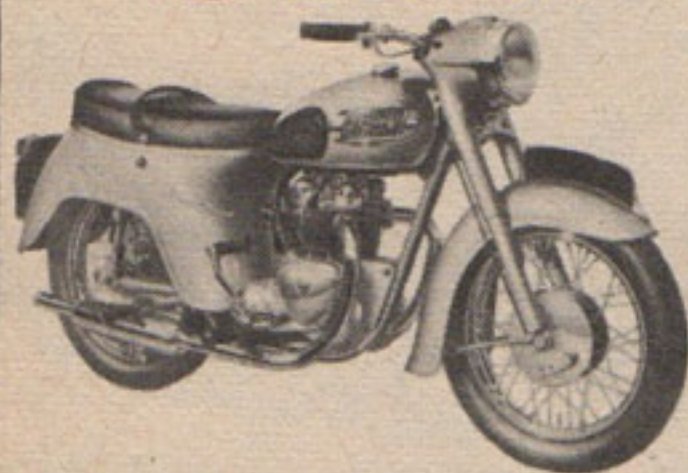
gagne aux Deux heures de Montlhéry avec :

1^{er} BONNAL sur Morini, 2^e BOYER, Mondial
3^e AGACHE, Libéria
en catégorie 175 cm³ course

TRADING-MOTOR-LINE

74, rue de Rome, PARIS-9^e - LAB 22-08

SAINT-PAUL MOTOS



Nouvelle 350

TRIUMPH

bicylindre

315.000 Frs

Quelques modèles disponibles à bref délai

1, rue de Rivoli - PARIS 4^e - Tél. : ARC. 71-46

Métro: Saint - Paul

AGENCES OFFICIELLES :

TRIUMPH - JAWA - N.S.U. - DKW - ADLER
VICTORIA - HOFFMANN - FN - PANNONIA
GILERA - JAMES - A.J.S. - GILLET-HERSTAL

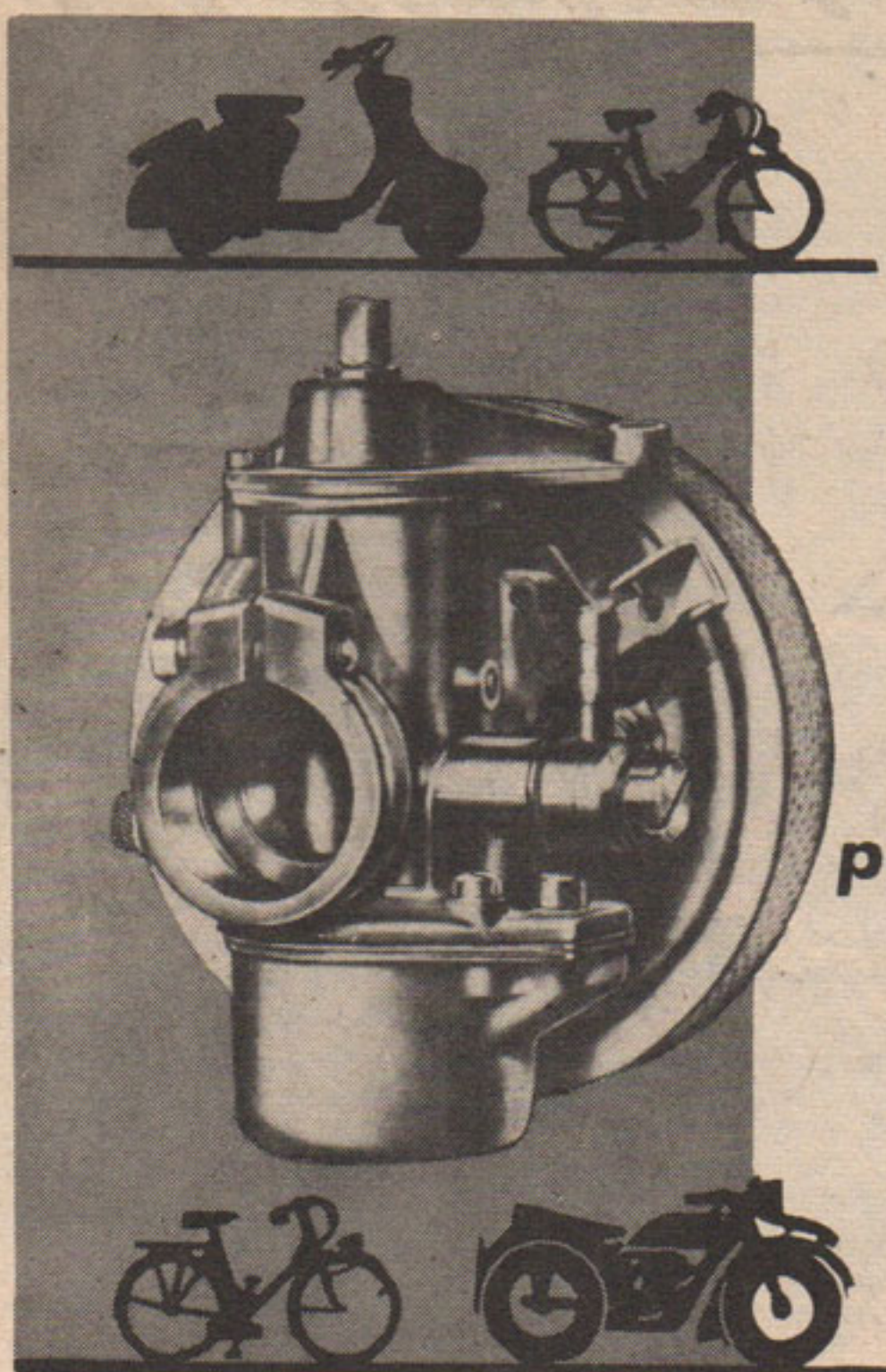
AGF — TERROT — MONET-GOYON — JONGHI

GNOME-RHONE — RENE GILLET — ALCYON

CRÉDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 Mois

Magasins ouverts tous les jours, sauf Dimanche de 9 h. à 19 h. 15

VESPA et VELOSOLEX



CARBURATEUR ZENITH

MX

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 Fauillat - LYON (Rhône)

**L'AGENCE GÉNÉRALE
POUR LA FRANCE DE**

Royal Enfield

MET A VOTRE DISPOSITION... ET VOUS PRÉSENTE...

1 SON SERVICE "APRÈS VENTE"

qui se chargera de
l'entretien et des
révisions périodiques
de votre machine.

2 SON "ATELIER"

qui réparera et re-
mettra à neuf votre
machine quel que
soit son type.

● LA SUPER METEOR 700

Toujours plus appréciée
souple, puissante, équipée avec selle biplace
repose-pied pour passager, béquille latérale
364.000 T.T.C.

● LA CRUSADER 250

La nouveauté du Salon. Entièrement équipée.
Bloc moteur profilé - Carter de chaîne arrière
entièrement fermé - Amortisseurs réglables
268.000 T.T.C.

● BULLET 350 et 500 - TWIN 500

350 et 500 cross

ETS PIERRE PSALTY

80, avenue des Ternes - PARIS-17^e

Métro Ternes - ETO 55-52

VENTE A CRÉDIT - ENVOI DE CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE - EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE

RÉPARATEURS

Nous vous offrons de la pièce d'origine pour les vélomoteurs et motos **PEUGEOT GRIFFON AIGLON** en neuf et occasion. **France Motor Cycles, Service Récupération, MANDEURE (Doubs).**

VENTE URGENTE MATCHLESS 4 cyl., 600 OHV, mot. refait, 3.000 km, Tansad, Side Simard, luxe, état neuf, pneus neufs, prix intér. Ecrire Bunel, 2, rue Jean-Languet, Bagneux.

NORTON 600 cm³, 57, nve, 170 km/h, disponible, crédit. Reprise à l'agence, 17, r. Pajol. NOT 05-95.

TOUTES ASSURANCES A CRÉDIT CABINET LLOYD FRANÇAIS, 14, rue Séguier, Paris (6^e). Ouvert jusqu'à 7 h le soir.

Vend moto 200 cm³ MONET-GOYON, équip. complet, voiturette Inter bloc, moteur 175 cm³ Ydral ou échangeais contre camping pour 4 ch. Bain Robert, Prunoy (Yonne).

VEND cause santé, NORTON 500 cm³ inter 30. parf. ét., 27.000 km, origine, 160. **VINCENT**, 1.000 cm³ **BLACK SADOW** 13.000 km, 260. **Sioux Motos Clermont-Ferrand**, ou Chevalard, Paray-le-Monial. Tél. 249.

A VENDRE 175 cm³ MOTOCONFORT 1956, modèle sport, 6.000 km, état impec., comme neuve, 120.000. Nore, 5, rue de la Ferme, Orsay (S.-et-O.).

B.S.A. 250 C II GL, équip. p. état. Reversat, 52, rue Jonquièrre, après 19 h.

TERROT 4 ch type H.M.D., side-car léger, marque Roy, 125 cm³ **MOTOBE-CANE**, type U 54 C. H. Hallouin, 43, rue des Bleuets, Le Mans (Sarthe).

Cause départ vendrais **TERROT E.T.D.** 125 démontée. Prix à débattre. Vilain, 26, rue des Renaudes (17^e). Tél. WAG 49-97.

Scooter PUCH modèle R 1954, équipé, susp. arrière. Lecerf, 5, villa Niel (17^e).

B.S.A. 650 GOLDEN 18.000 km, état neuf, prix intérés. 151, rue de Buzenval, Garches (S.-et-O.), visible sam. après-midi, dimanche matin.

D.K.W. crémaillère 1939 décapotable 4 ch, 4 places, belle présentation, intérieur simili-cuir clair, très bon état mécanique. Ecr. Roy, 36, Grande-Rue, Villemonble (Seine).

D.K.W.-R.T. 250, abs. com. neuve, 3.000 km, 190.000. Brasseur Charles, Bourdan, par Hangest (Somme).

SIDE-CAR p. moto 175 cm³ et plus, 3 attaches, mont. et démont. instantané. Joseph, 11, rue P.-Brossolette, Courbevoie.

PETITES ANNONCES

STATION-SERVICE Tri Peugeot occ. neuf, crédit, réparations. 45, quai Point-du-Jour, Billancourt.

VENTES

HARLEY-DAVIDSON 750 WLC, roues confort 500 x 16, moteur neuf, origine U.S., phares tous éclairages, 1 moteur rechange, nombreuses pièces. M^{me} Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine). ITAlie 40-23, le soir.

LOT DE PIÈCES ZUNDAPP-RUS-SIE, KS-750, origine Nuremberg, à enlever globalement (pas d'embiellage). M^{me} Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine). ITAlie 40-23, le soir.

Part. ay. ach. auto vend **MOTO 3 ch, 250 cm³, 1954, ROYAL ENFIELD**, 12.000 km, équipement américain exceptionnel. Tél. pour voir Anstett 400-36, à Antibes.



Les motos, B.M.A & scooters
AUTOMOTO
sont équipés en série de
L'ANTIVOL NEIMAN

350 JAWA 1952, t. b. équipée. Malaval, 17, rue P.-Loti, Bourg-la-Reine (Seine).

VENDS 1000 ARIEL, avec side de précision, 220.000. Dumont, 13 A, rue Nicolas-Mesnager, Rouen.

Vieille affaire **SUD-OUEST, RECHERCHE** un ménage pour direction magasin et atelier motos, appartement 3 pièces fourni. Possibilité rapide d'accès à la propriété, avec faible financement (si sérieux). Ecr. journal n° 182.



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 MOTO 500 cm³ spécial avec 1 moteur pour cross et 1 pour vitesse. Remis à neuf. Prix 150.000. Vonon, motociste, Valentigney (Doubs).

HOREX, Résident, Rumi, M. V. 175 cm³ B.S.A., Ariel, B.M.W. Zundapp 500 et 750 cm³, Victoria 250. Ardie, Guiller Alma, N.S.U., Norton, Motoconfort, tous modèles Monet-Goyon, Vespa, Lambretta. Lot pièces diverses. Bianco 92, A. Cresson, Issy. Tél. MIC 22-39.

TRIUMPH 1957 neuve, vendue cause départ, remise import. livraison immédiate par agence. Ecr. Profit, 116, rue Lecourbe (15^e).

NORTON bi-cyl. Dominator, état neuf, crédit possible, reprendrai moins fort même crédit. Ecr. Profit, 116, rue Lecourbe (15^e).

GUILLER 175 B.S.A. 500 B.P. Collection Moto Revue, Motor Cycle, Revue Technique moto. Bergeron, 61, rue Ch.-Schmid, Saint-Ouen.

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult



PARIS
XII^e

Tél. DOR 49-42

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

125 TERROT neuve, juste rodé, 75.000. Gaillar, Les Touche, Briançon (H.-A.).

2 PANTALONS-IMPER AMÉRICAINS, toile marine caoutchoutée : 1 petite taille, 1 gde taille, 1.000 fr pièce.

1 TENUE IMPERMÉABLE ALLEMANDE, neuve, intérieur toile, extérieur cordoual, taille mannequin-homme. Valeur : 15.000, vendue : 8.000.

2 CASQUES MOTO GENO, forme ordinaire, un 54-55 ; un 55-56. Les deux : 1.500.

CHAUSSURES DE MONTAGNE, double laçage, très robustes, comme neuves, pointure 40. Vendues : 1.000 fr. M^{me} Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine). ITAlie 40-23, le soir.

1 000 René GILLET, 1950... 30.000
750 B.M.W. R 73 185
750 René GILLET Side 35
750 B.M.W. R 12 Select 110
750 Cemec 140
650 Triumph 225
650 B.S.A. Golden 53... 185, 190 et 225
600 B.M.W. R 67/2 000
500 R. 51/2 très belle 285
500 B.S.A. B 33 140
350 Matchless télé 70
350 Vélocette M.A.C. 110
350 I.F.A. flat twin cardan 165
350 Royal Oscil. 165
250 D.K.W. RT gros moy. 140
250 Puch 53 120 et 125
250 N.S.U. OSL 51 M, neuf 95
125 A.M.C. 1956, c. neuf 70
125 Puch, impec. 85
125 Motobécane D 45 S 50 et 55
VESPA 54 75
Voiture 203 55, reprise moto.
Crédit Reprise. Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). MON 24-40. Métro Lamarck.

MATCHLESS

Commandes acceptées aux prix spéciaux Salon

IMPORTATEUR Sté ARIS
11, rue Labie - Paris-17^e - (Éto. 08-66)
Catalogues détaillés sur demande

CAUSE MALADIE vend ou met en gér. fond cycle-motos, armes, access., pces dét. rép., réalés. et réembiell. en 24 h. Agences Motob. - Terrot - F.M.C. T. belle aff. p. personne du métier., maison créée en 1920. D. Laugier, Bd Élémer-Bourges, Manosque (Basses-Alpes).

AMÉDÉO vend mat. cross : 250 N.S.U., 500 B.S.A. GS 54, 500 Vélocette 56. Px. int. mat. b. ét. S'ad. 16, rue Louis-Bonnet (11^e).

FOLLIS 125 Ydral caréné, soldé comme neuf 130.000. CYCLO, susp. oscillante. Moteur Lavallette. 45.000 neuf. Borie, 14, Bd Soult. DOR 49-42.

B.S.A. GOLDEN-FLASH bon état. Vila, 9, rue Suger (6^e).

MOTOBÉCANE

SCOOTERS

VELOMOTEURS

MOTOS

Station-Service « MOBYLETTE »

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODELES
STOCK COMPLET - PIÈCES DÉTACHÉES
ACCESSOIRES - ÉQUIPEMENT
REPARATIONS par Spécialistes

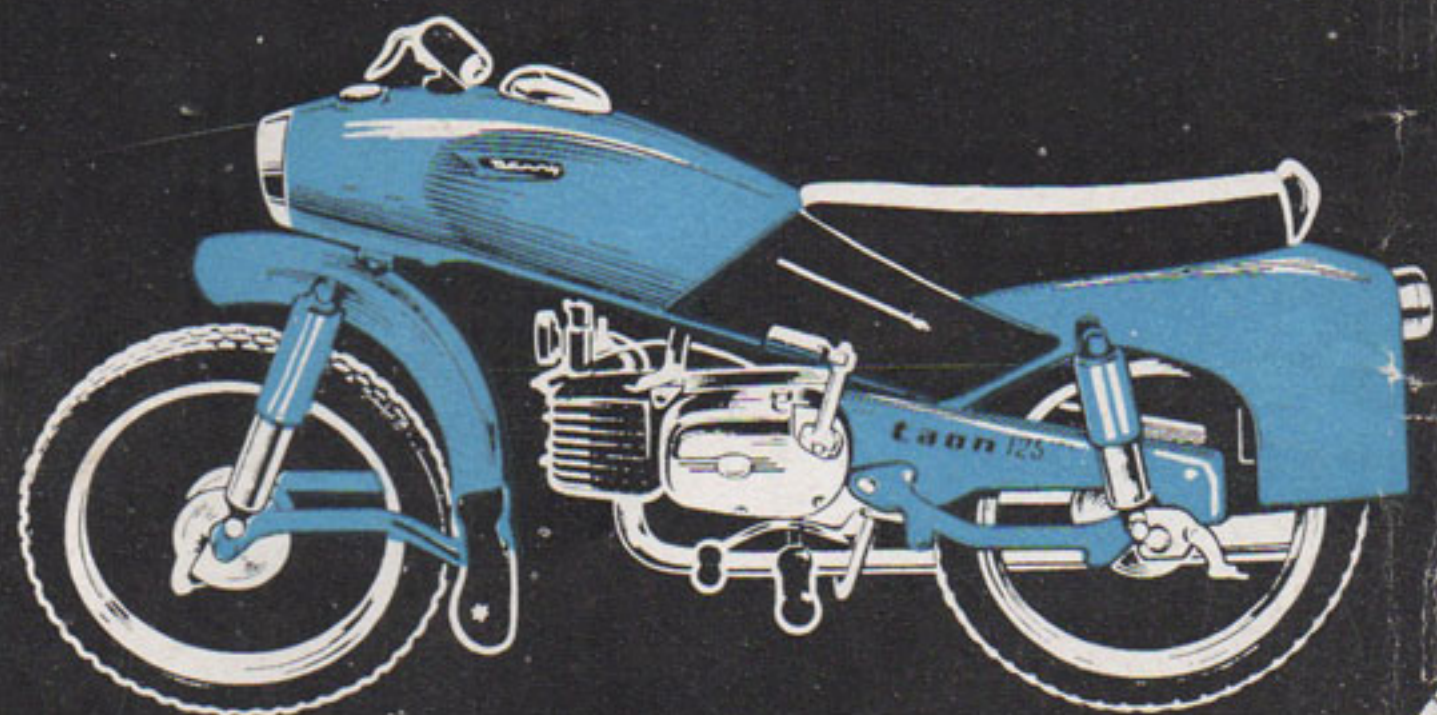
VENTE A CRÉDIT 6-9-12-15 ou 18 MOIS
avec versement de votre choix à la livraison

GARE
DU
NORD

P. LISITA, 94, Boulevard Magenta, PARIS-X^e - Tél. NORD 65-25

Ouvert tous les jours sauf
dimanche, de 9 h. à 12 h. 30
et de 14 h. à 19 h 30

GARE
DE
L'EST



Daimler-Benz

RÉPUBLIQUE : 9, boulevard Voltaire (11^e)
PORTE de CLICHY : 170, avenue de Clichy (17^e).
PORTE de SAINT-OUEN : 223, rue Championnet (18^e).
BASTILLE : 6, boulevard Richard-Lenoir (11^e).
NATION : 88, rue de Picpus (12^e).
BELLEVILLE : 123, faubourg du Temple (11^e).
GARE du NORD : 145, bd Magenta (10^e).
GARE de l'EST : 57, rue Louis-Blanc (10^e).
BOURSE : 149, rue Montmartre (2^e).
CHATELET : 13, bd de Sébastopol (1^{er}).
SAINT-GERMAIN-des-PRÉS : 3, rue Saint-Benoît (6^e).
SOLFERINO : 268 bis, bd Saint-Germain (7^e).
MAILLOT : 235, boulevard Pereire (17^e).
PORTE de VANVES : 57, rue Brançon (15^e).
PLACE d'ITALIE : 6, rue de la Butte-aux-Cailles (13^e).
BOULOGNE : 80, avenue du Général-Leclerc.
LEVALLOIS : 58, rue Aristide-Briand.
ASNIÈRES : 93, avenue de la Marne.
COURBEVOIE : 187 bis, rue Armand-Sylvestre.
COLOMBES : 91 à 97, bd du Général-de-Gaulle.
SAINT-DENIS : 40, rue Gabriel-Péri.
ENGHIEN-les-BAINS : 70, rue du Général-de-Gaulle.

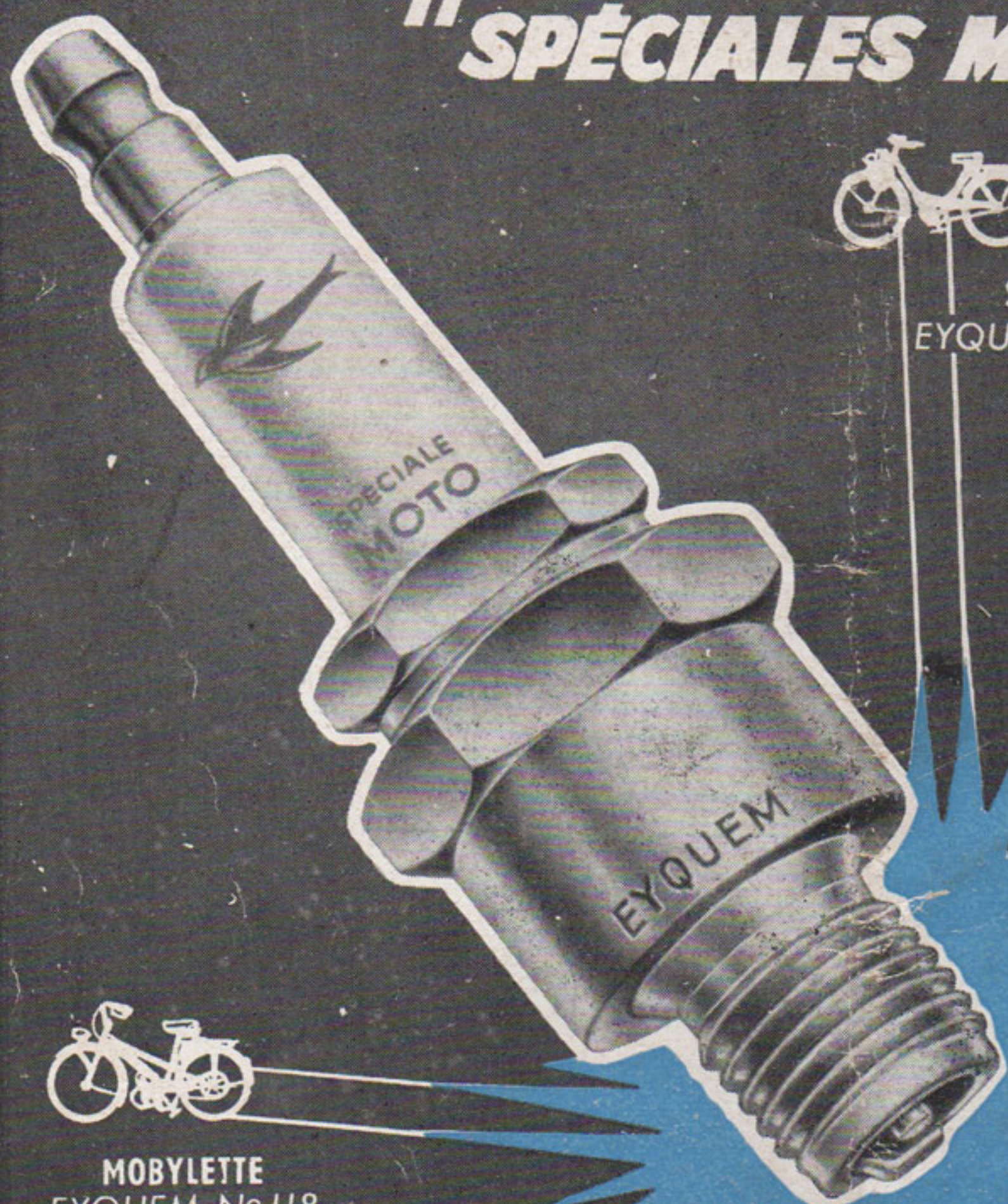
AGENT DANS CHAQUE GRANDE VILLE

**521
ton 125**

La moto légère 1957

BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX
EYQUEM N°112



VESPA
EYQUEM N°113



LE POULAIN
JUNIOR
EYQUEM N°112



MOBYLETTE
EYQUEM N°118



MONET-GOYON
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA
EYQUEM N°113



LAMBRETTA
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP
EYQUEM N°11

MONTÉES EN 1^{er} ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS