

# MOTOCYCLES *Scoters*

REVUE MENSUELLE

11<sup>e</sup> ANNÉE

N° 189 - OCTOBRE 1957

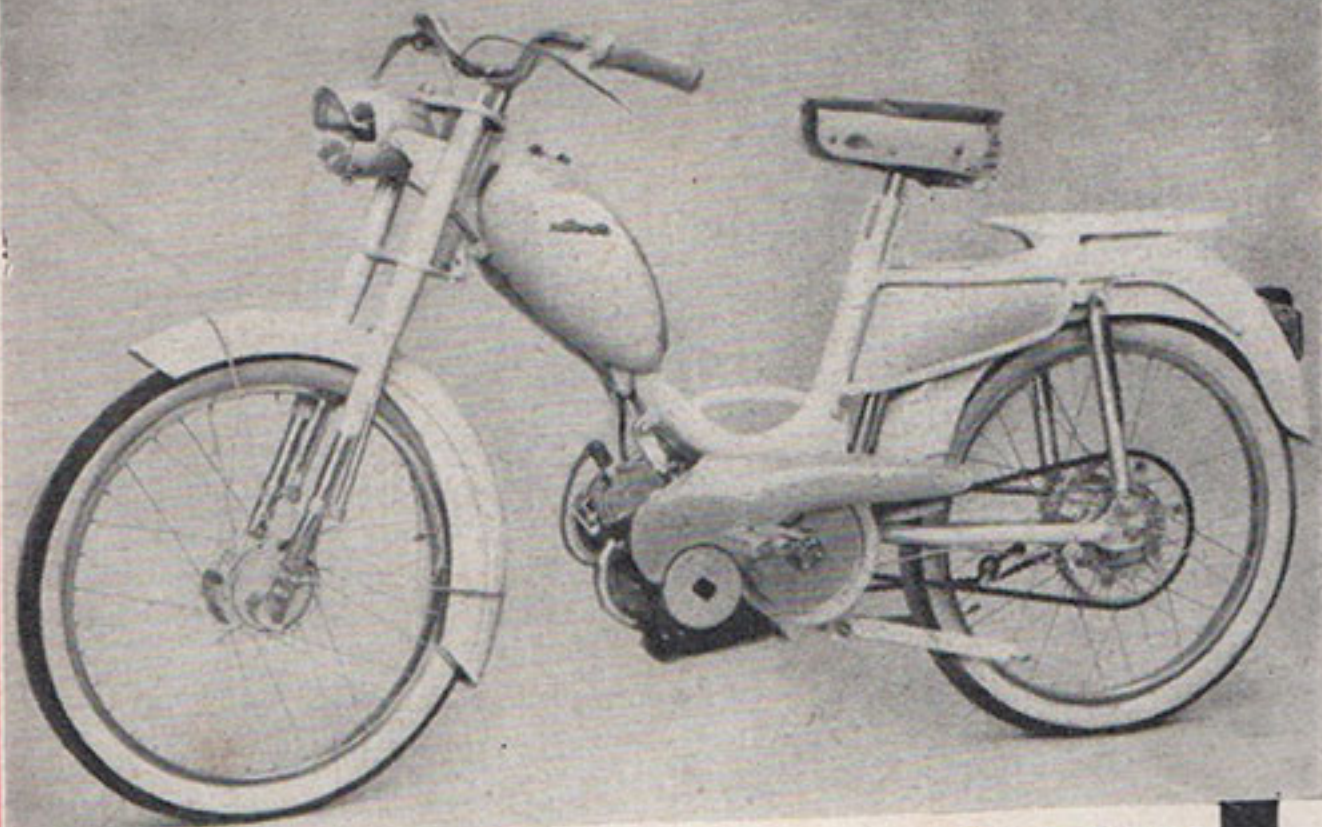


# SALON 1957

200 F.

SUISSE 3.50  
BELGIQUE 35 F.





TYPE OHTS

## Les CYCLOMOTEURS

TYPE OHT - Moteur Himo 48 cm<sup>3</sup> - 2 temps - Embayage automatique - Transmission courroie et chaîne - Fourche télescopique - Pneus 23 x 2.

TYPE OHTS - Le même que OHT mais avec suspension AR.

TYPE OVL Luxe - Le même que OHT, mais avec moteur Vap 57.

TYPE XC - Bloc moteur 49 cm<sup>3</sup> - Transmission galet.

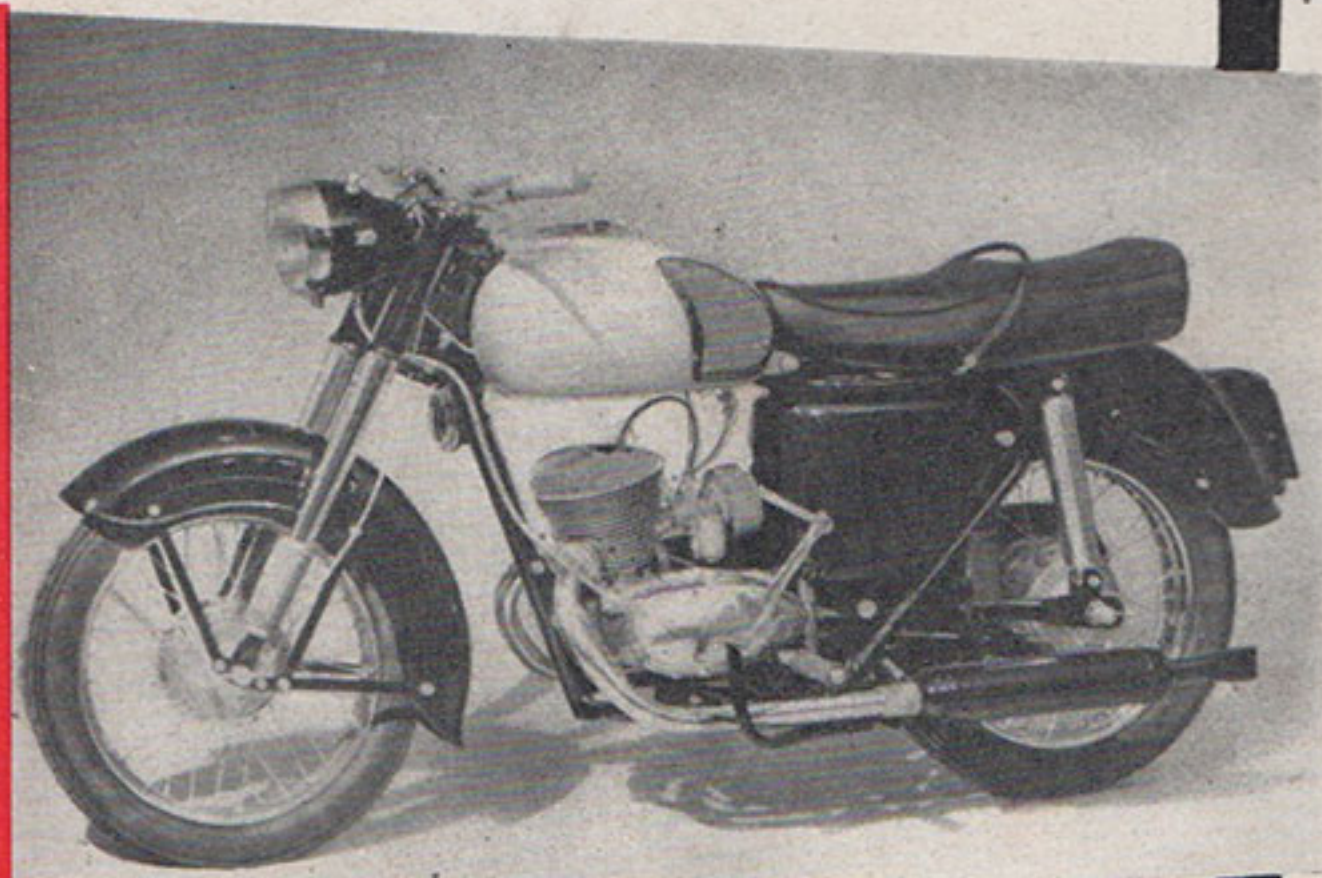
TYPE XBR - Bloc moteur 49 cm<sup>3</sup> - Transmission galet - Fourche télescopique - Pneus 23 x 2.

TYPE X2P - Bloc moteur 49 cm<sup>3</sup> - 2 vitesses - Suspension AR - Pneus 23 x 2.

les nouvelles  
fabrications  
**AUTOMOTO**  
1958



TYPE 100 V2S



TYPE 175 L4S

## Les VÉLOMOTEURS

TYPE 100 VMT - Bloc 98 cm<sup>3</sup> - 2 temps - 2 vitesses - Fourche télescopique.

TYPE 100 V2O - Similaire à 100 VMT, avec cadre berceau.

TYPE 100 V2L - Modèle luxe - Pneus 600 x 65 C - Sabots pare-jambes.

TYPE 100 V2S - Modèle sport - Pneus 16 x 2,75 - Suspension AR oscillante - Réservoir 10 litres.

TYPE 125 P3L - Bloc 125 cm<sup>3</sup> - 2 temps - 3 vitesses - Fourche télescopique - Suspension AR.

TYPE 125 L4S - Bloc 125 cm<sup>3</sup> - 2 temps - 4 vitesses - Fourche télescopique - Suspension AR oscillante.

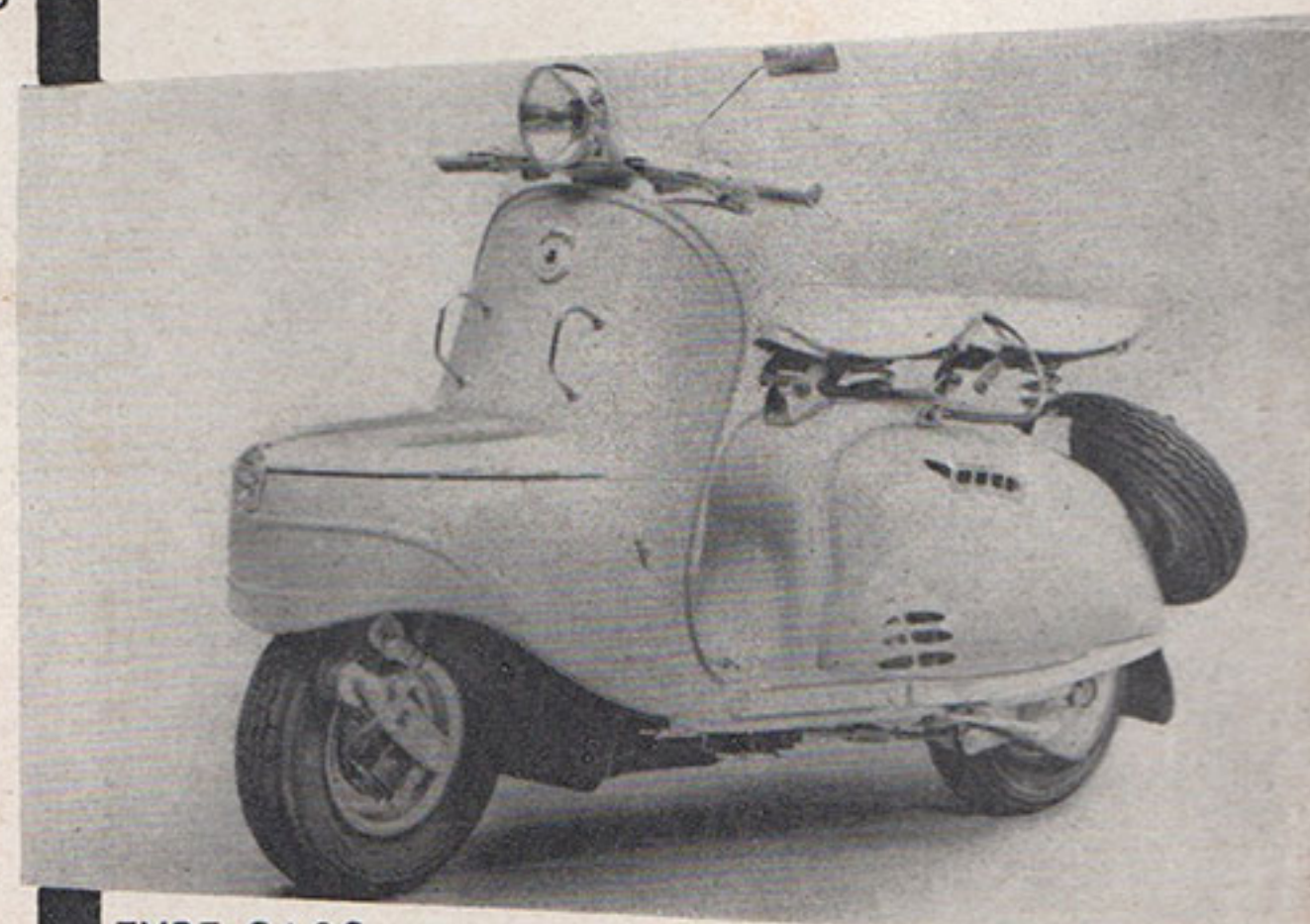
## Les SCOOTERS et les MOTOS

TYPE SA3S - Scooter 125 cm<sup>3</sup> - 2 temps - 3 vitesses.

TYPE 175 L4S - Motocyclette bloc moteur 175 cm<sup>3</sup> - 2 temps - 4 vitesses - Fourche télescopique - Suspension AR oscillante.

TYPE 175 SOCOL - Motocyclette 175 cm<sup>3</sup> - 2 temps - 3 vitesses - Suspension AR -

**USINES ET BUREAUX :**  
61, Avenue de Rochetaillée, St-Étienne (Loire)  
**MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE A PARIS :**  
62, Avenue de la Grande-Armée (17<sup>e</sup>)

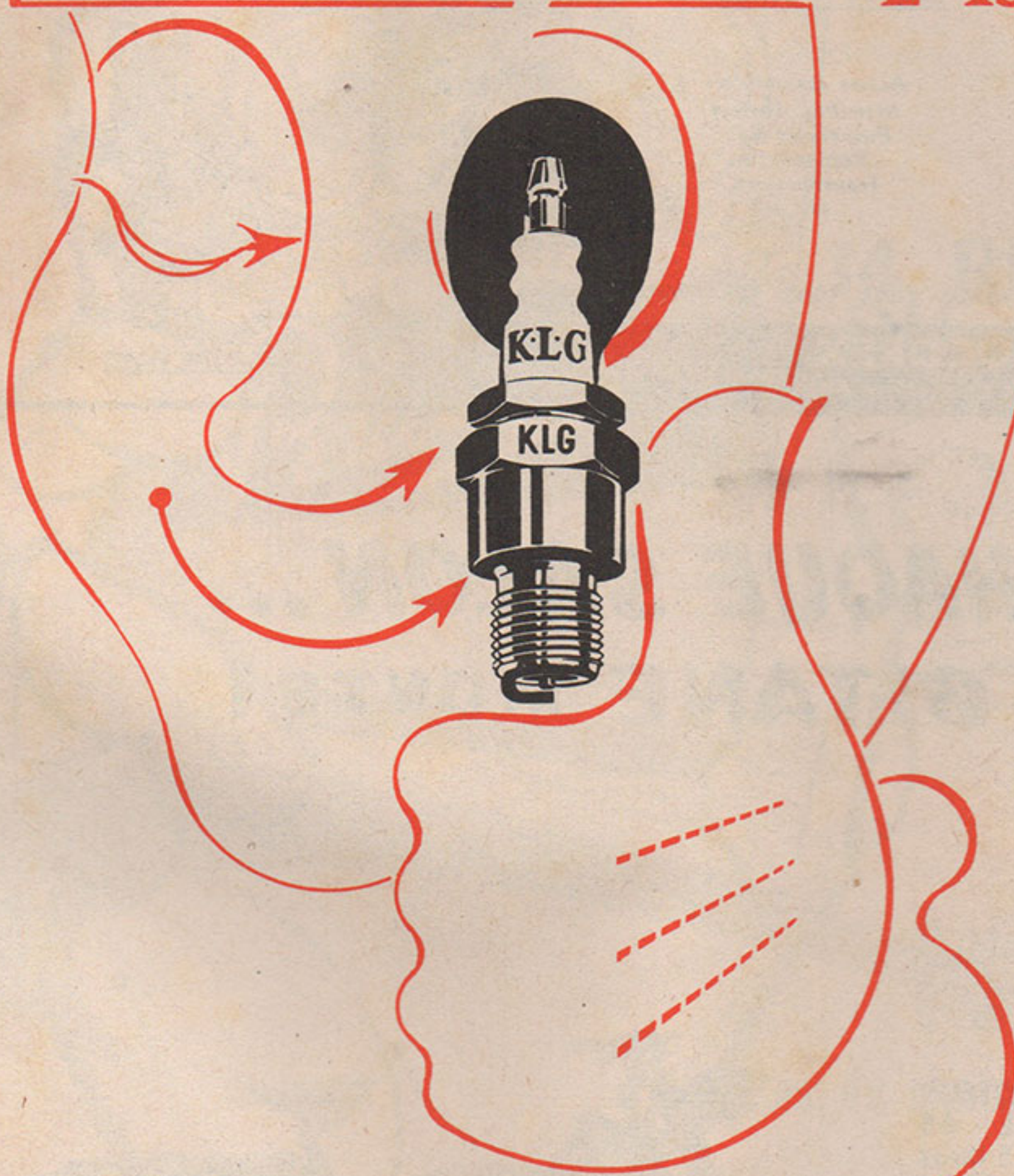


TYPE SA3S



# Blue Stone

## L'ISOLANT "COURSE"



Depuis de nombreuses années, les bougies "Course" K.L.G. sont montées avec des isolants fabriqués dans une matière de nature et de qualité exceptionnelles : le "BLUE STONE".

A leur palmarès, sont inscrites les plus grandes courses internationales automobiles et motocyclistes; elles détiennent en outre, les 4 records de vitesse absolue sur terre "automobile, motocyclette avec side-car", dans les airs et sur l'eau.

C'est cette qualité qu'aujourd'hui K.L.G. a le plaisir de mettre à la disposition de tous ses clients : toutes les bougies K.L.G. standard, sont désormais montées avec le fameux isolant "BLUE STONE".

Pour votre moteur, exigez la bougie K.L.G. BLUE STONE et de celui-ci, vous obtiendrez alors, son rendement maximum tout en réduisant sa consommation d'essence.

Envoi gratuit sur simple demande, du guide d'allumage "K.L.G. 1957" à K.L.G., 177, Bld. de la République à SAINT-CLOUD (S.-&-O.). - Tél. : MOLitor 56-24

# K.L.G

*La meilleure bougie du monde!*

GRAND-PALAIS, BALCON A, STAND 6, PARC DES EXPOSITIONS, STAND 131



SALON  
1957



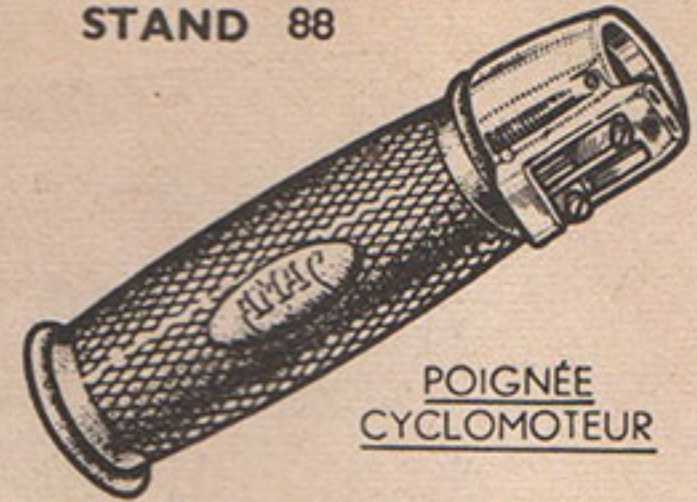
POIGNÉE  
VÉLOMOTEUR

AMAC AMAL

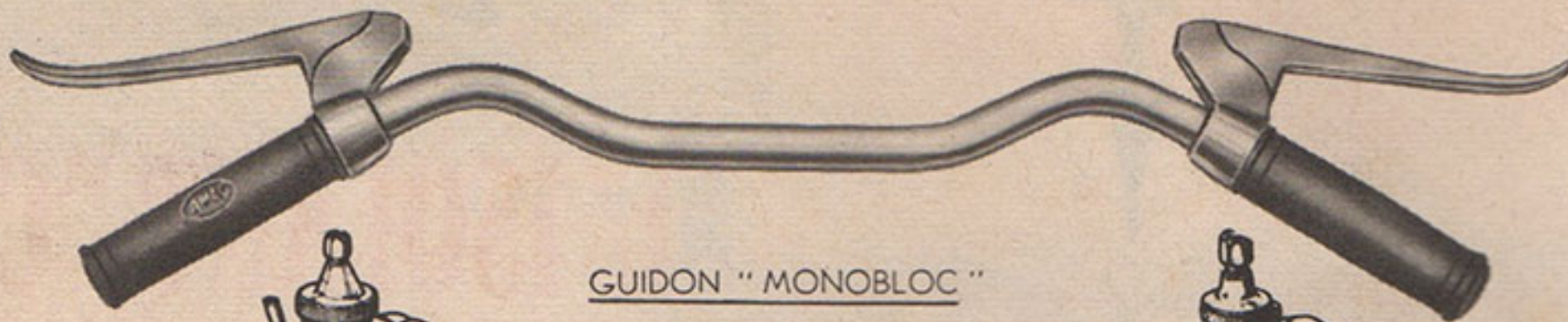
LES GRANDES MARQUES MONDIALES

*Novautés*

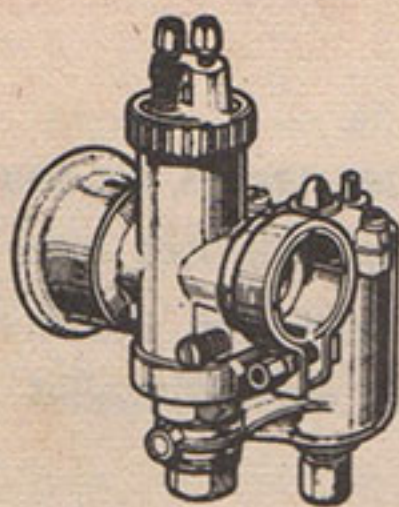
HALL DU CYCLE  
STAND 88



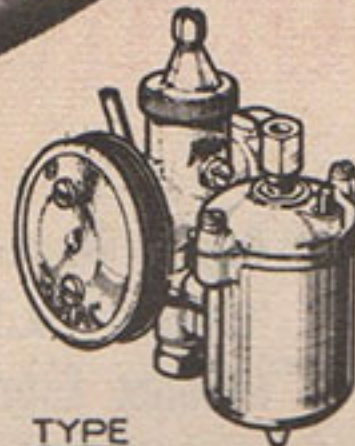
POIGNÉE  
CYCLOMOTEUR



GUIDON "MONOBLOC"

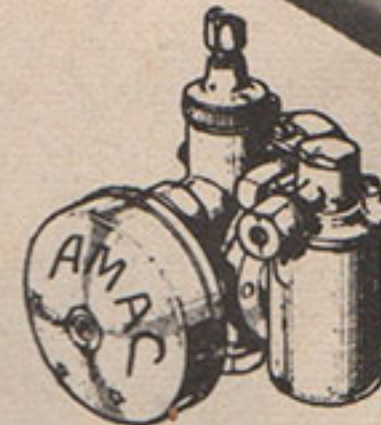


TYPE MOTO

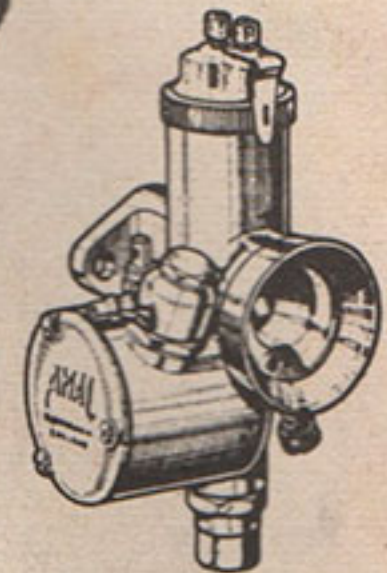


TYPE  
VÉLOMOTEUR

Autres spécialités :  
Manettes, Leviers  
Épurateurs d'air  
Robinetterie  
Transmissions  
etc...



TYPE  
CYCLOMOTEUR



TYPE MOTO

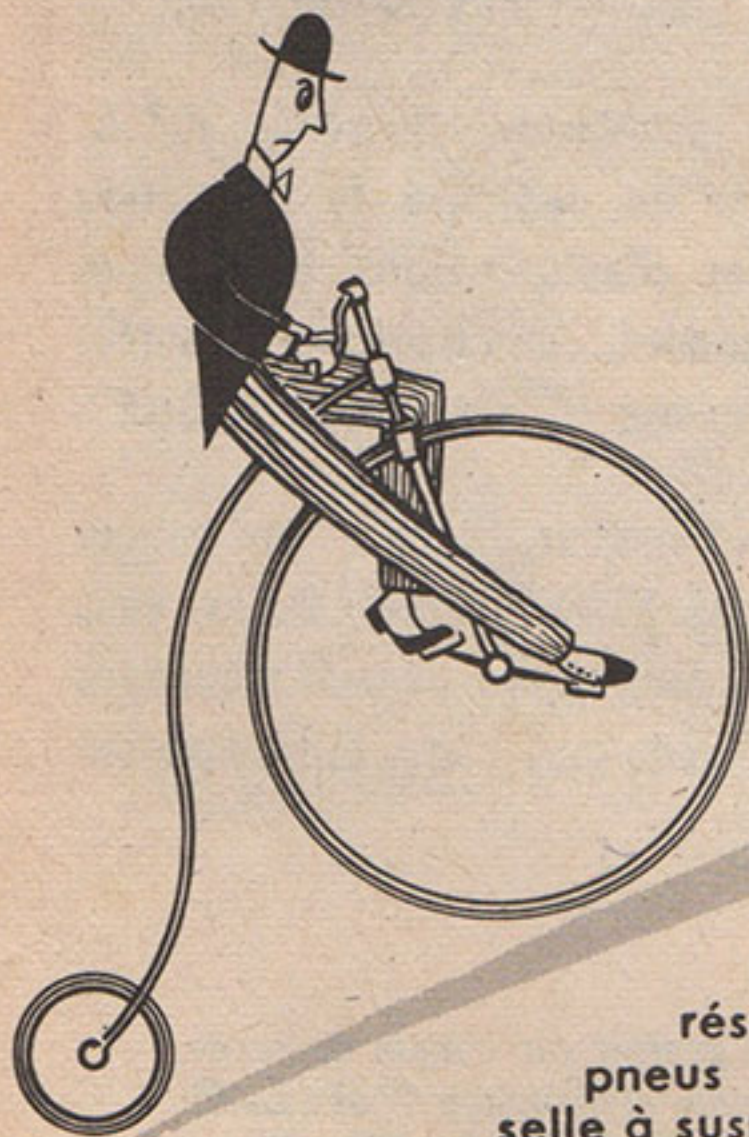
En vente chez tous les Motocistes

**SOCOREX**

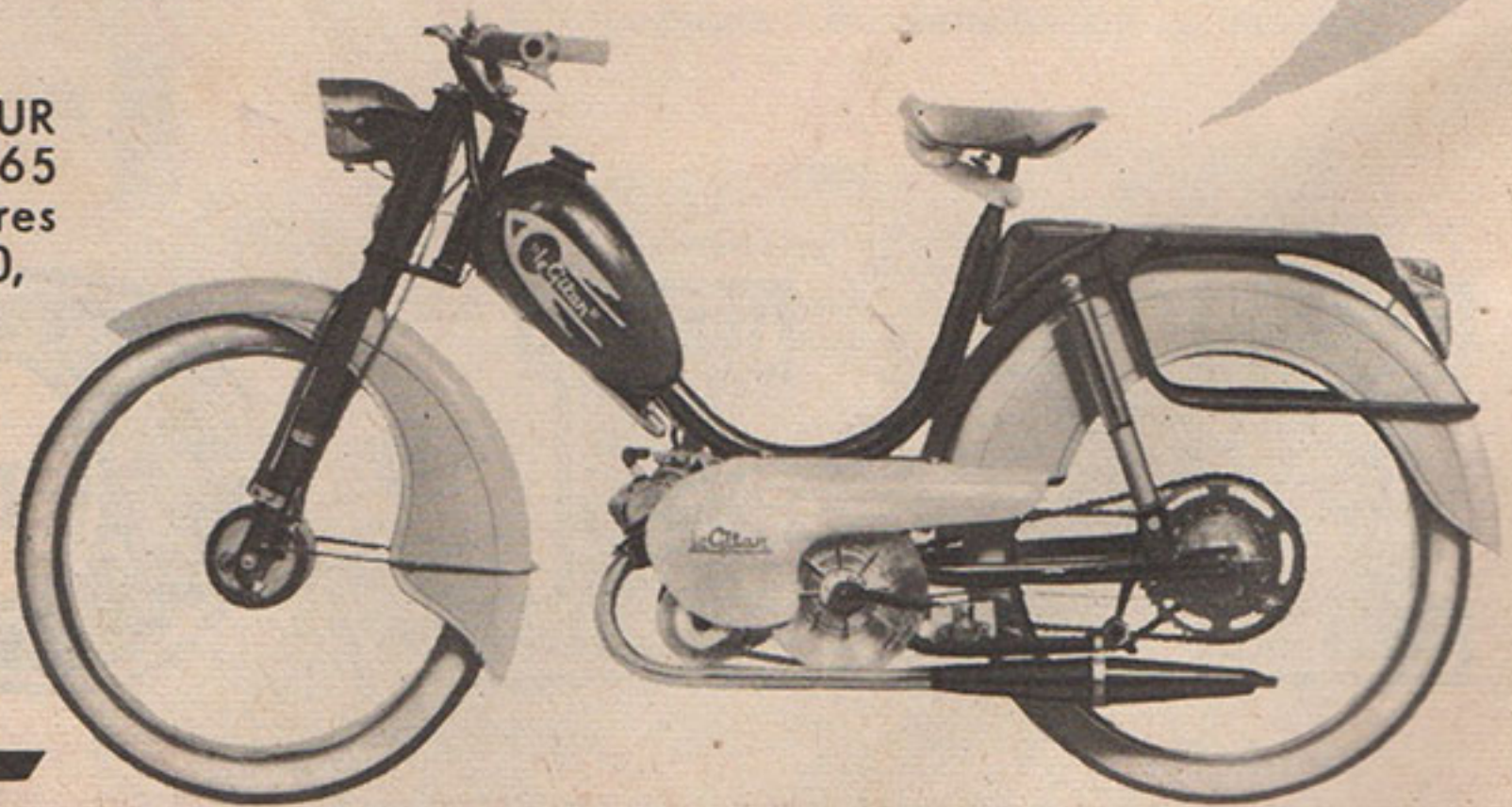
(ex. Station-Service AMAC)

21, rue Collange, 21  
LEVALLOIS (Seine)  
Tél. : PER. 06-02

**A CHAQUE SALON...  
GITANE MONTE!**



CYCLOMOTEUR  
LUXE TYPE 65  
réservoir avant 5 litres  
pneus bicolores 23x200,  
selle à suspension centrale,  
fourche télescopique semi-  
chromée, suspension arrière,  
garde-boue à grandes joes,  
phare, code, avertisseur.



CYCLES, CYCLOMOTEURS, MOTOS

**GITANE**

MACHECOUL (Loire-inf.) et AU SALON : STAND 233



# LA CHAINE CYCLOMOTEUR



**14 RECORDS  
DU MONDE**

battus par BRAMPTON  
sur SIMCA ARONDE

Qualité de la chaîne auto  
Qualité de la chaîne cyclomoteur

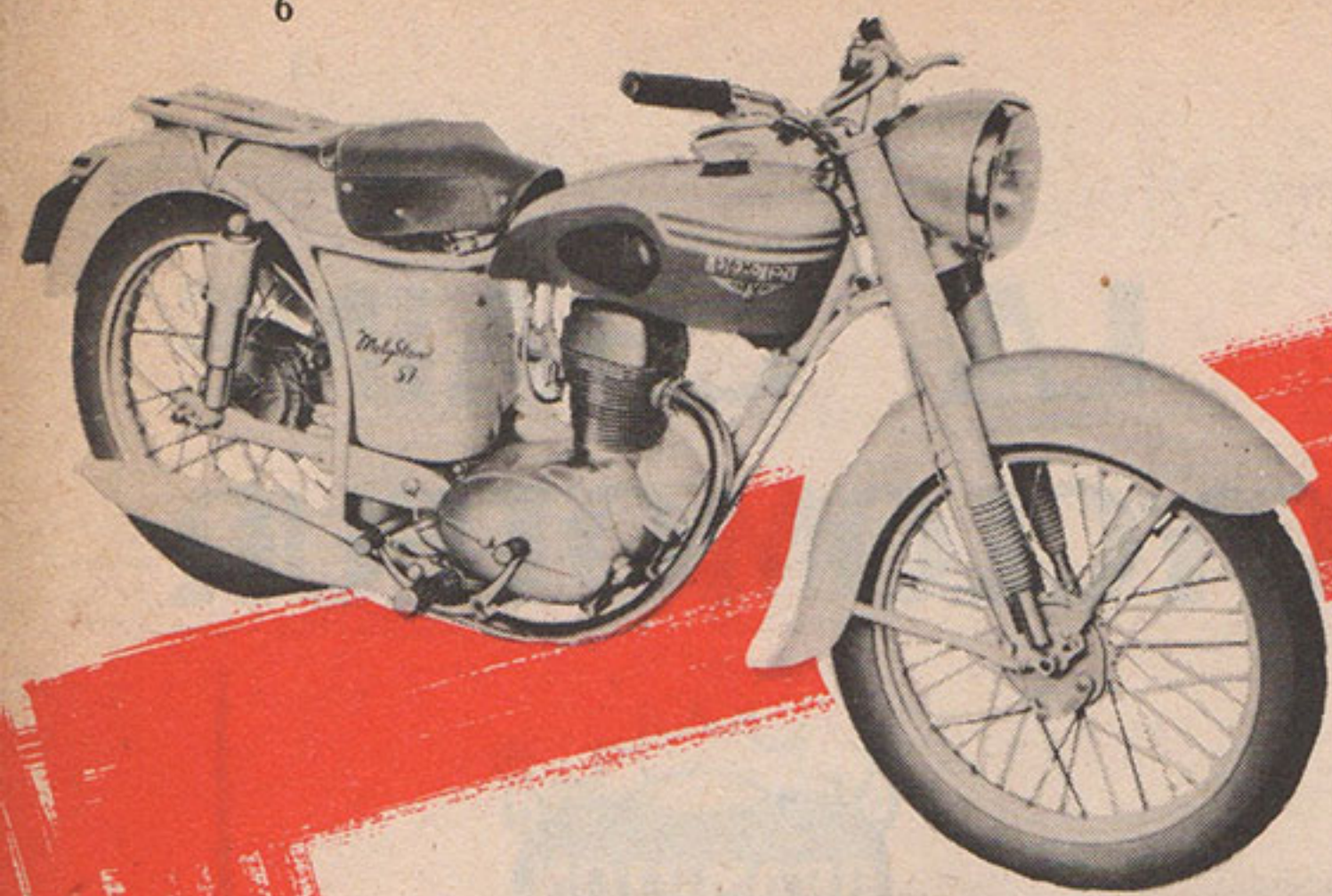
Pas de chaîne spéciale...une qualité égale !

Dans sa présentation élégante et pratique, exigez

*Brampton*

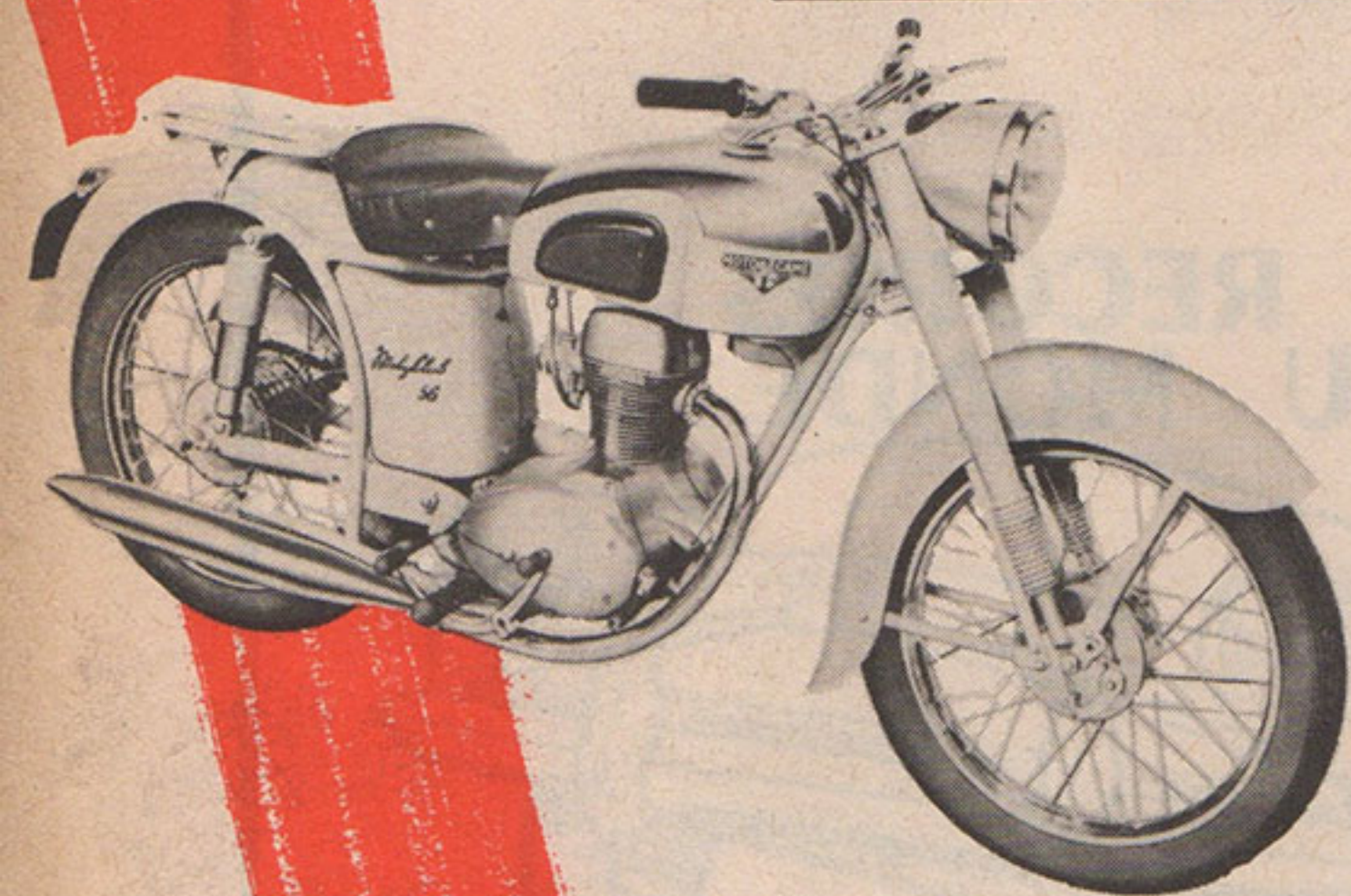
**LA CHAINE FRANÇAISE QUI TIENT !**



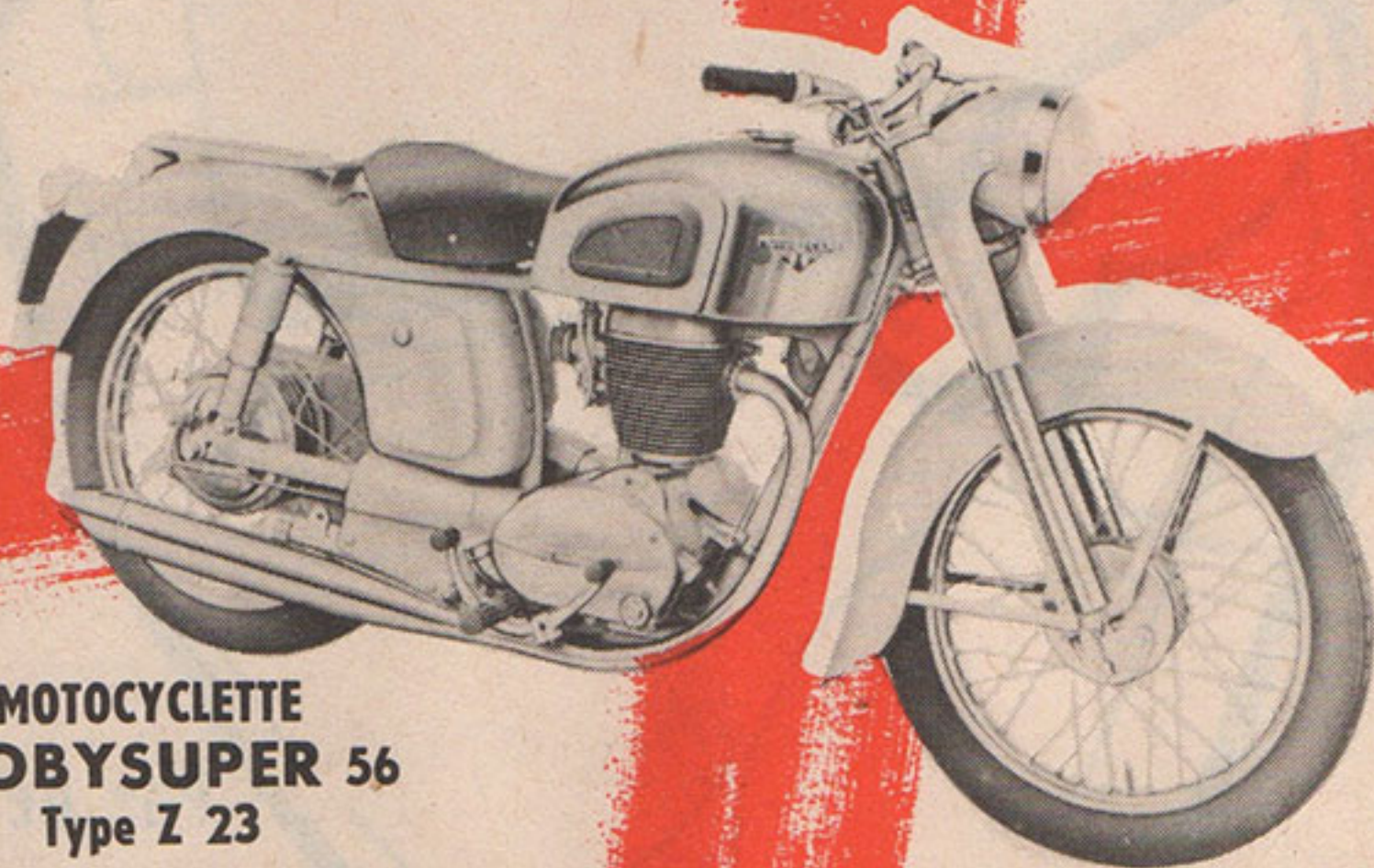


**VELOMOTEUR**  
**MOBYSTAND** Type Z 57  
FRS: 155.100 + TL

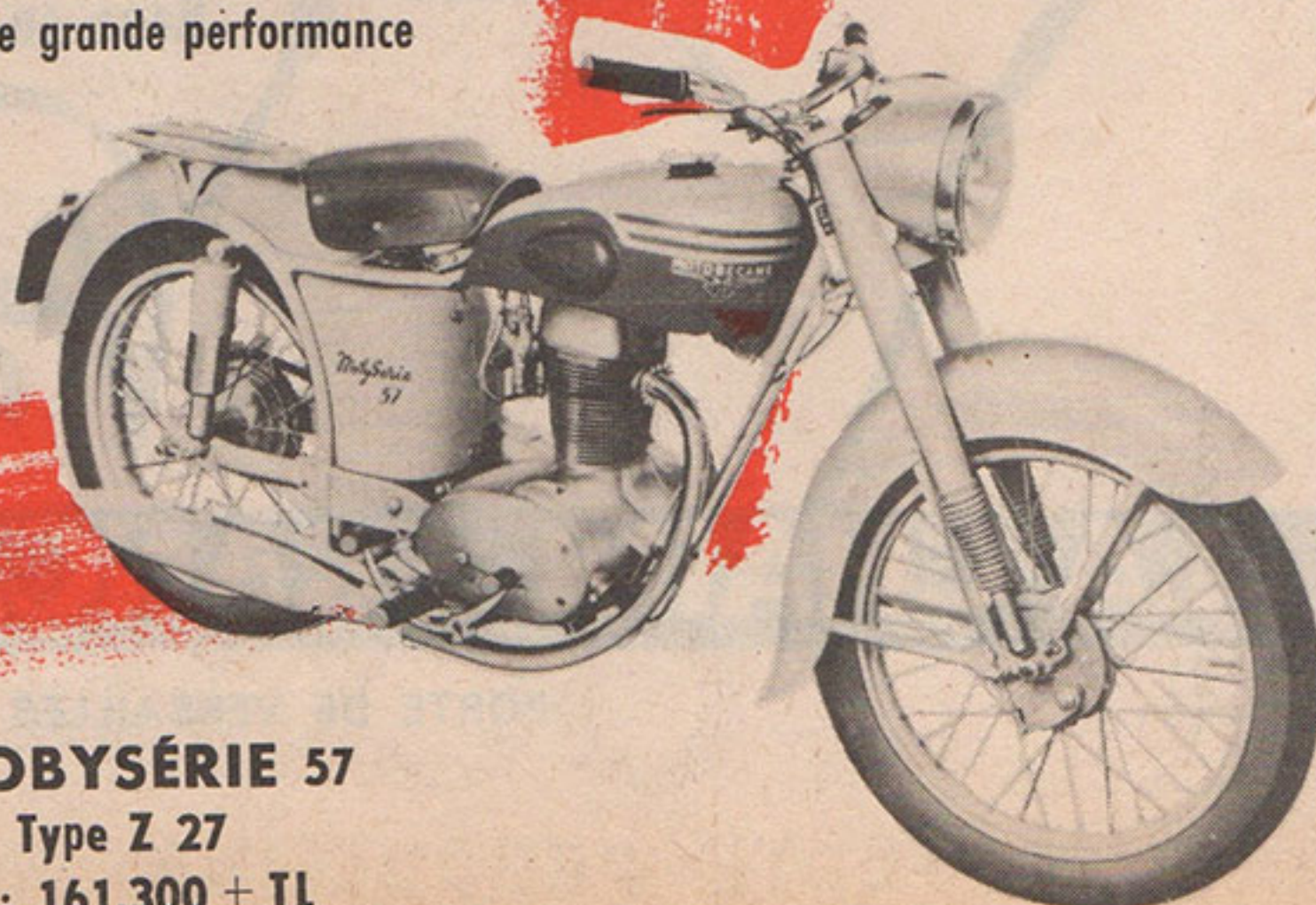
# velomoteurs 125<sup>cm3</sup>



**VELOMOTEUR**  
**MOBYCLUB** 56 Type Z 56  
FRS: 177.200 + TL



**MOTOCYCLETTE**  
**MOBYSUPER** 56  
Type Z 23  
FRS: 209.700 + TL  
Moteur de grande performance



**MOBYSÉRIE** 57  
Type Z 27  
FRS: 161.300 + TL

**motos**  
**175<sup>cm3</sup>**



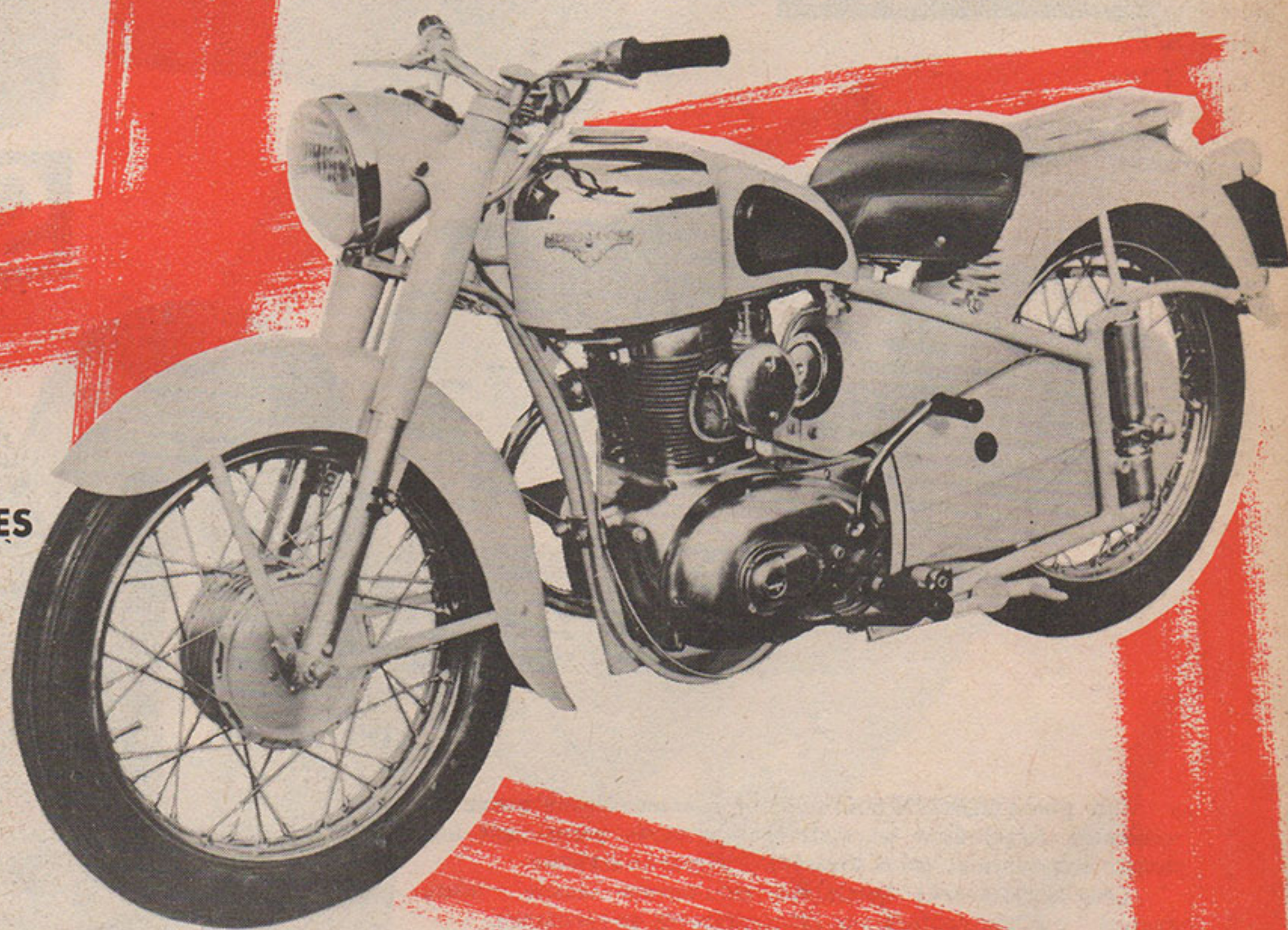
7  
**toujours les plus belles motos**

- avec:*
- ★ MOTEUR 4 TEMPS CULBUTÉ, SURPUISSANT -
  - ★ 4 VITESSES ET SÉLECTEUR -
  - ★ SUSPENSION AR AMORTISSEURS HYDRAULIQUES

ET LE CÉLÈBRE VÉLOMOTEUR  
125 cc. BLOC MOTEUR 4 TEMPS  
3 VITESSES - SOUPAPES  
LATÉRALES D 45 S  
FRS. 121.400 + T L

**350<sup>cm3</sup>**

MOTO 350 cc  
**4 CV BI-CYLINDRES**  
FRS: 284.600 + T L



**MOTOBÉCANE**  
**MOTOCONFORT**

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES !



# DUNLOP

pneus pour scooters

Confort

Sécurité

Souplesse

Les pneus DUNLOP pour scooters possèdent une bande de roulement large, dont les sculptures à pavés permettent une parfaite adhérence au sol et assurent une grande stabilité.

Leur carcasse très souple est en nouveau textile "haute ténacité" qui leur confère une grande réserve de résistance.

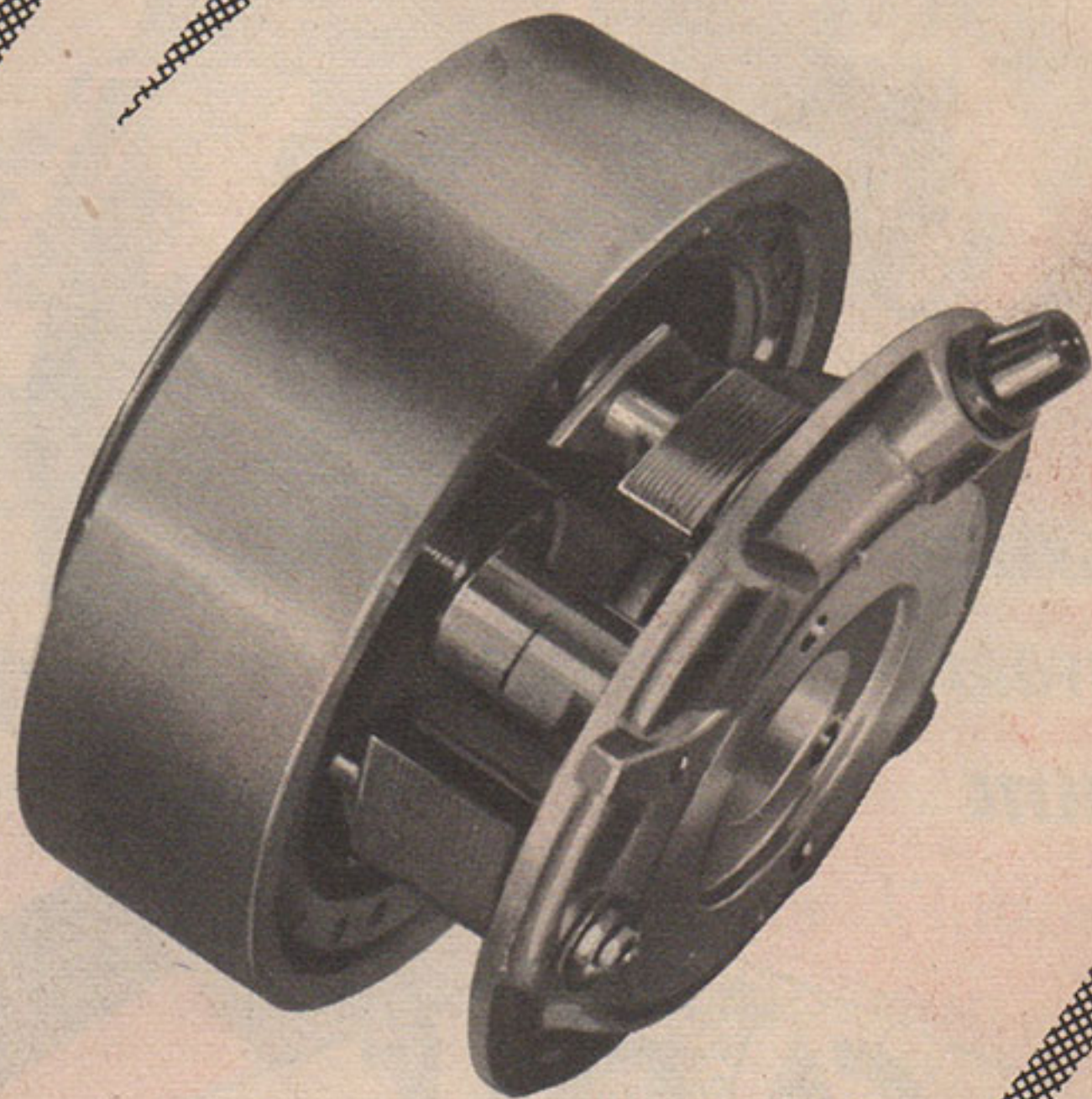
DUNLOP, 64 Rue de Lisbonne PARIS 8<sup>e</sup>

PORTE DE VERSAILLES - STAND 5 ET 4 - PAVILLON A



QUALITÉ...  
SÉCURITÉ...  
NOTORIÉTÉ...

*Adopté!*



**VOLANTS  
MAGNÉTIQUES**

**“MAGNÉCLAIR”**

**ABG**

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

GENESE

PORTE DE VERSAILLES - STAND 21



TOUS ÉQUIPEMENTS POUR CYCLES - MOTOS - SCOOTERS

les plus utilisés  
parce qu'ils sont les mieux conçus

A 4.075 ●



A 906 ●



● A 705



6.130 ●

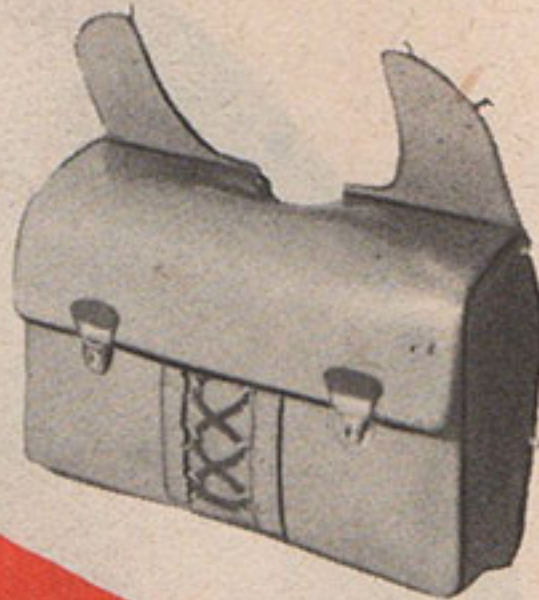


● A 5.120

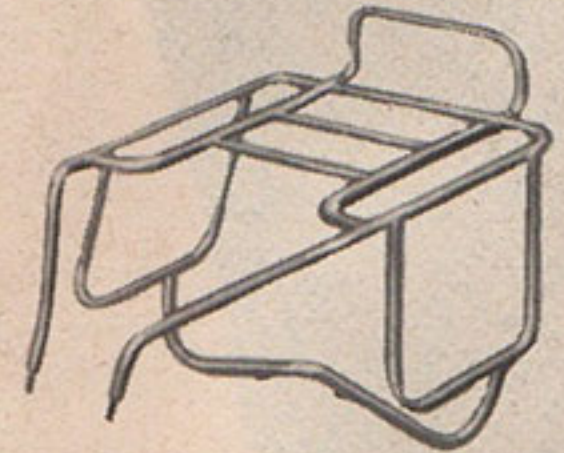
● A 486



A 6.104 ●



● A 6.154

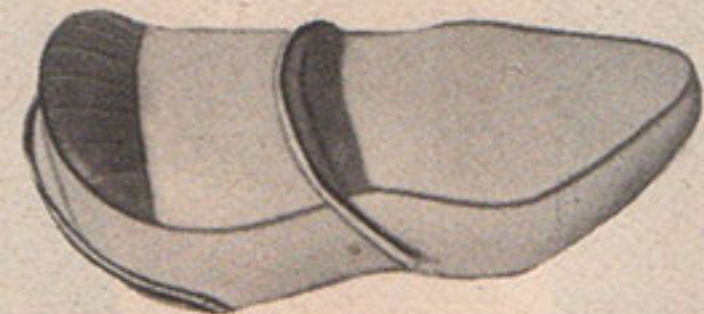


A 2.814 ●



● A 3.502

● A LCH

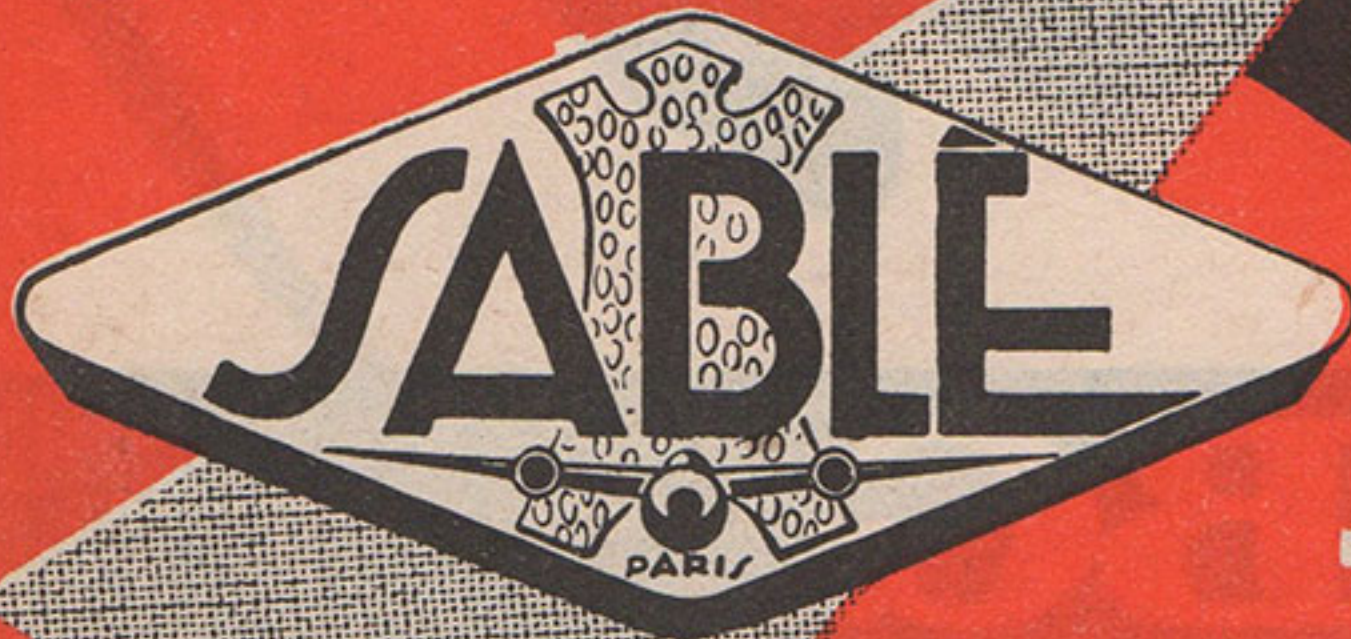


● A 3.002

ÉLÉGANCE

CONFORT

QUALITÉ



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

La marque qui s'impose



*Une chaîne qui en vaut 3*

La *Spéciale* *Cyclo*

adoptée par toute l'Industrie  
du cyclomoteur

**POUR LE MEME PRIX :**

*3 fois moins  
d'usure!*

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



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

je choisis toujours une  
**COMBINAISON**



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

**FERMETURE  
ÉCLAIR**

la première des fermetures à glissière

**ATTENTION**

Je vérifie la marque "ÉCLAIR" ici



sur la livelle du curseur



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

Je sais

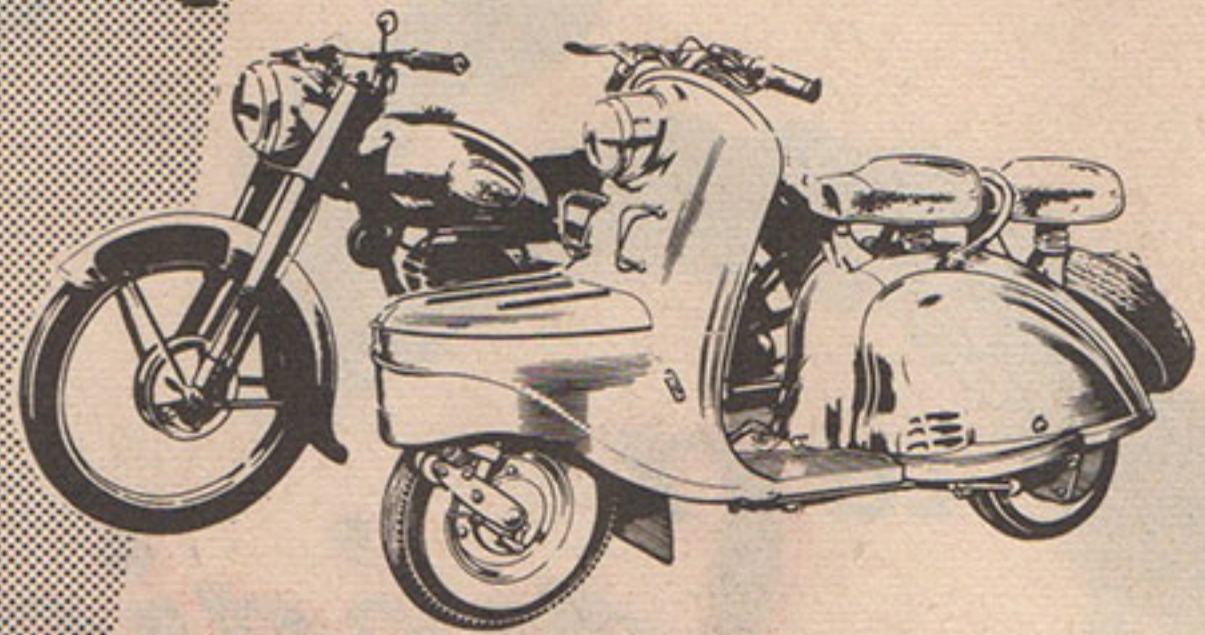
que toute firme sérieuse  
équipe ses productions  
avec la véritable

**FERMETURE "ÉCLAIR"**

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

*Inutile  
d'insister*

DE NUIT  
ET  
DE JOUR  
...



**L'ANTIVOL  
NEIMAN**

veille sur votre machine  
et la protège contre le vol



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

*Depuis 25 années*



**ANTIVOL NEIMAN**

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

Grand Palais : stand 11 - Balcon F - Téléphone : BAL 21-81.  
Porte de Versailles : hall Renan - Stand 106 - Télé-  
phone BLO 03-92 - I.A.A. Francfort : Hall I-B Galerie  
stand n° 90.



# CARBURATEUR ZENITH MX

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,  
cyclomoteurs.*

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

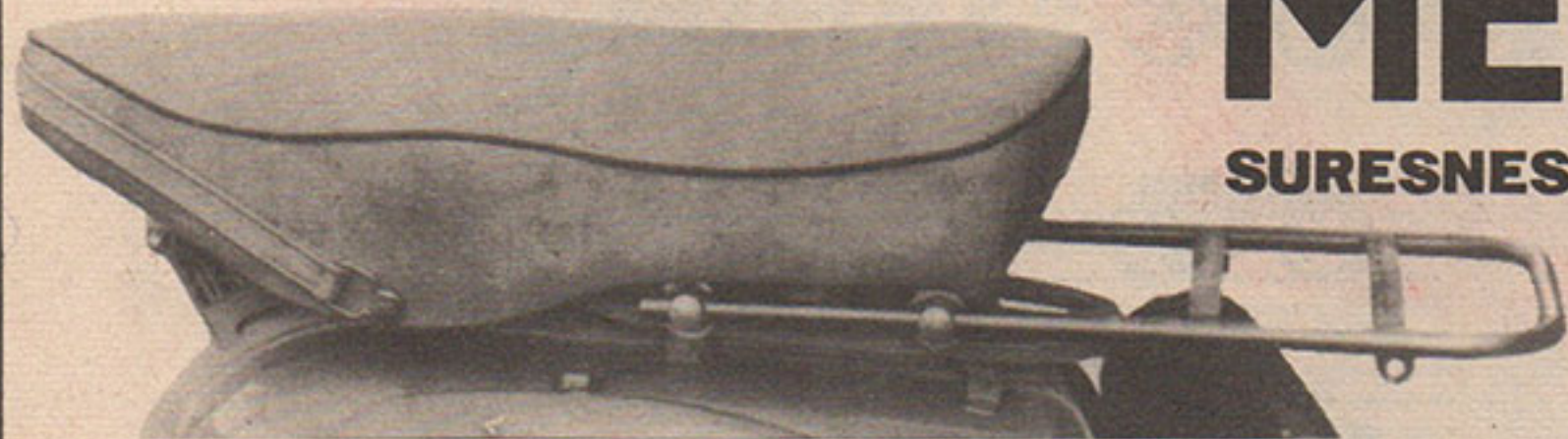
Sté du carburateur ZENITH,  
17, Rue Louise Michel - Levallois-Perret - Pér. : 17-02  
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

GRAND PALAIS : STAND 7 - BALCON E  
PORTE DE VERSAILLES : STAND 98 - HALL RENAN

## MERAT & C<sup>ie</sup>

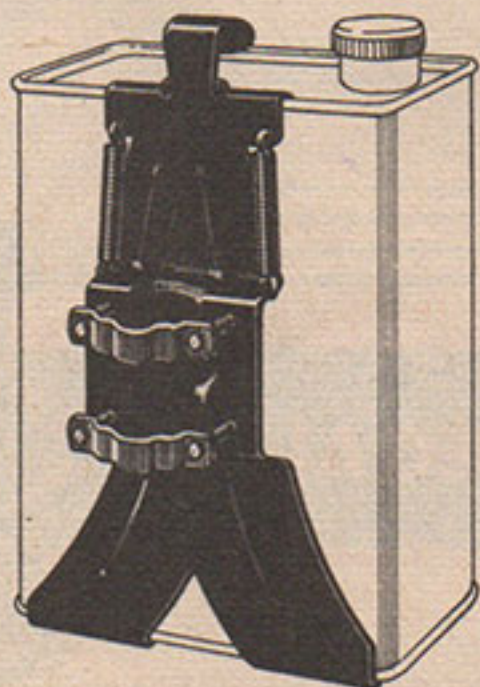
SURESNES (Seine) - Téléphone : LON 18-86

STAND 80

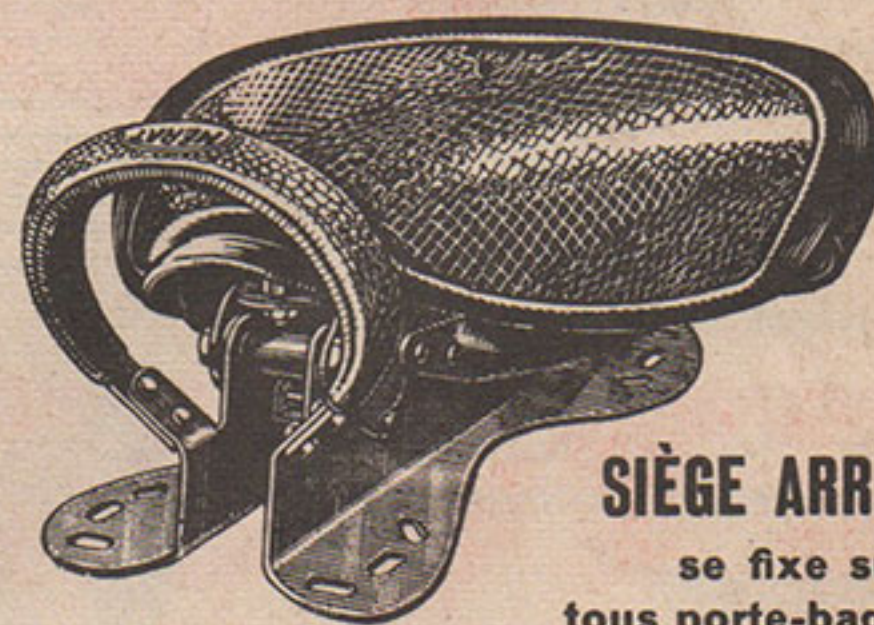


**SELLE BIPLACE** à suspension réglable  
et porte-bagages adaptable

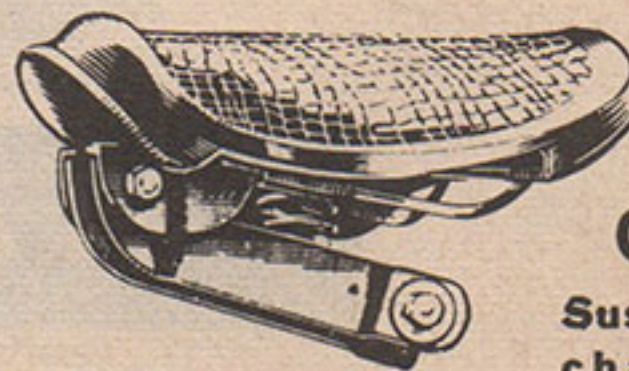
**PORTE-BIDON  
POUR  
CYCLOMOTEUR  
FIXATION  
TOUTES  
FOURCHES**



**FABRICATIONS  
BREVETÉES ET  
DÉPOSÉES**



**SIÈGE ARRIÈRE**  
se fixe sur  
tous porte-bagages



**SELLE  
CYCLOMOTEUR**  
Suspension à ressort  
chariot orientable  
dessus caoutchouc, double feuille

SPÉCIALITÉS POUR : **CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS - MOTOS - SCOOTERS - SELLES AVANT  
SIÈGES AR - SELLES BIPLACES - REPOSE-PIEDS - PORTE-BIDONS - PORTE-BAGAGES, ETC.**



# Comme L'ATAR VOLANT

FABRIQUÉ PAR LA S.N.E.C.M.A.  
ET 80% DES  
AVIONS A RÉACTION FRANCAIS

EXIGEZ POUR VOTRE  
CYCLOMOTEUR,  
MOTO, SCOOTER,

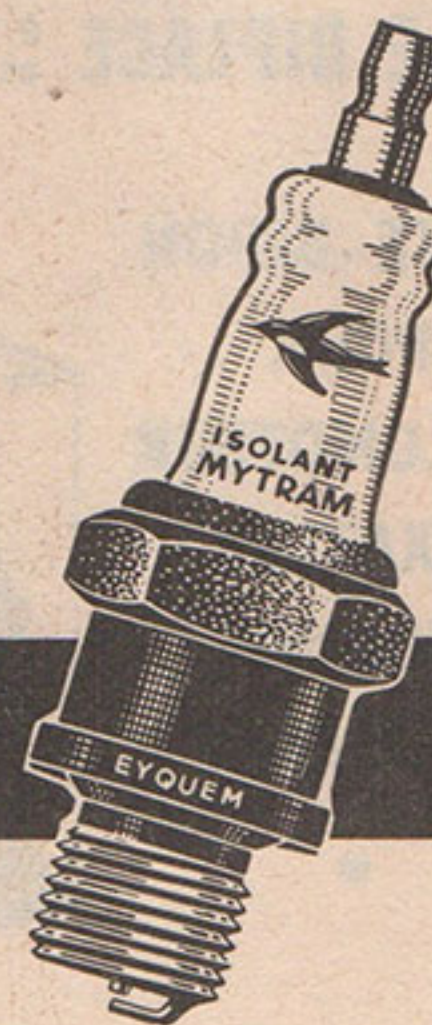
LA BOUGIE  
**EYQUEM**

ISOLANT MYTRAM  
A HAUTE TENEUR  
EN ALUMINE

*... et vous sentirez  
la réaction*

# EYQUEM

**UN ALLUMAGE SANS ÉGAL**



PORTE DE VERSAILLES - STAND 216

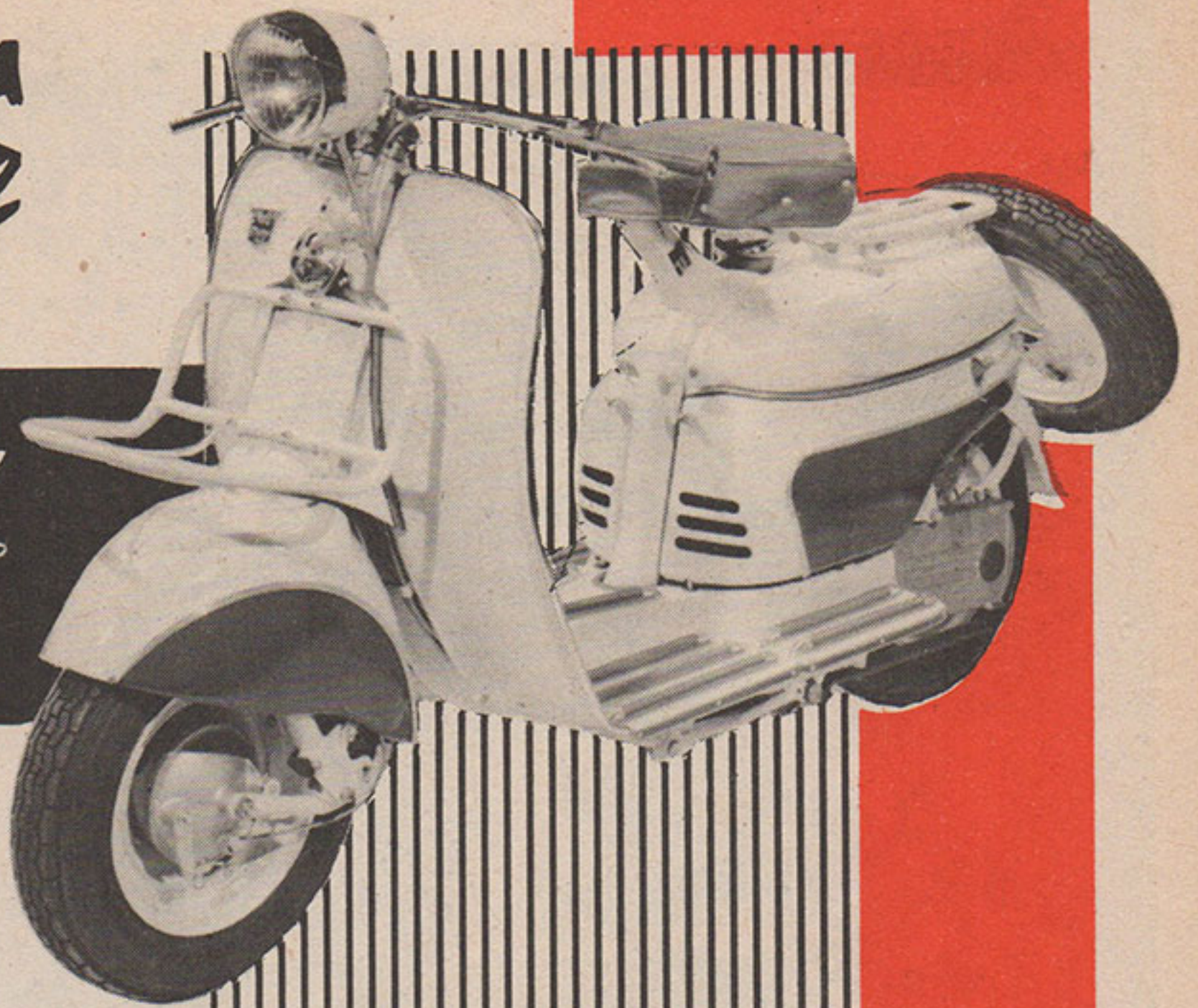




**nouveau  
modèle**

**Moby**  
Scooter

type "MONTAGNE"



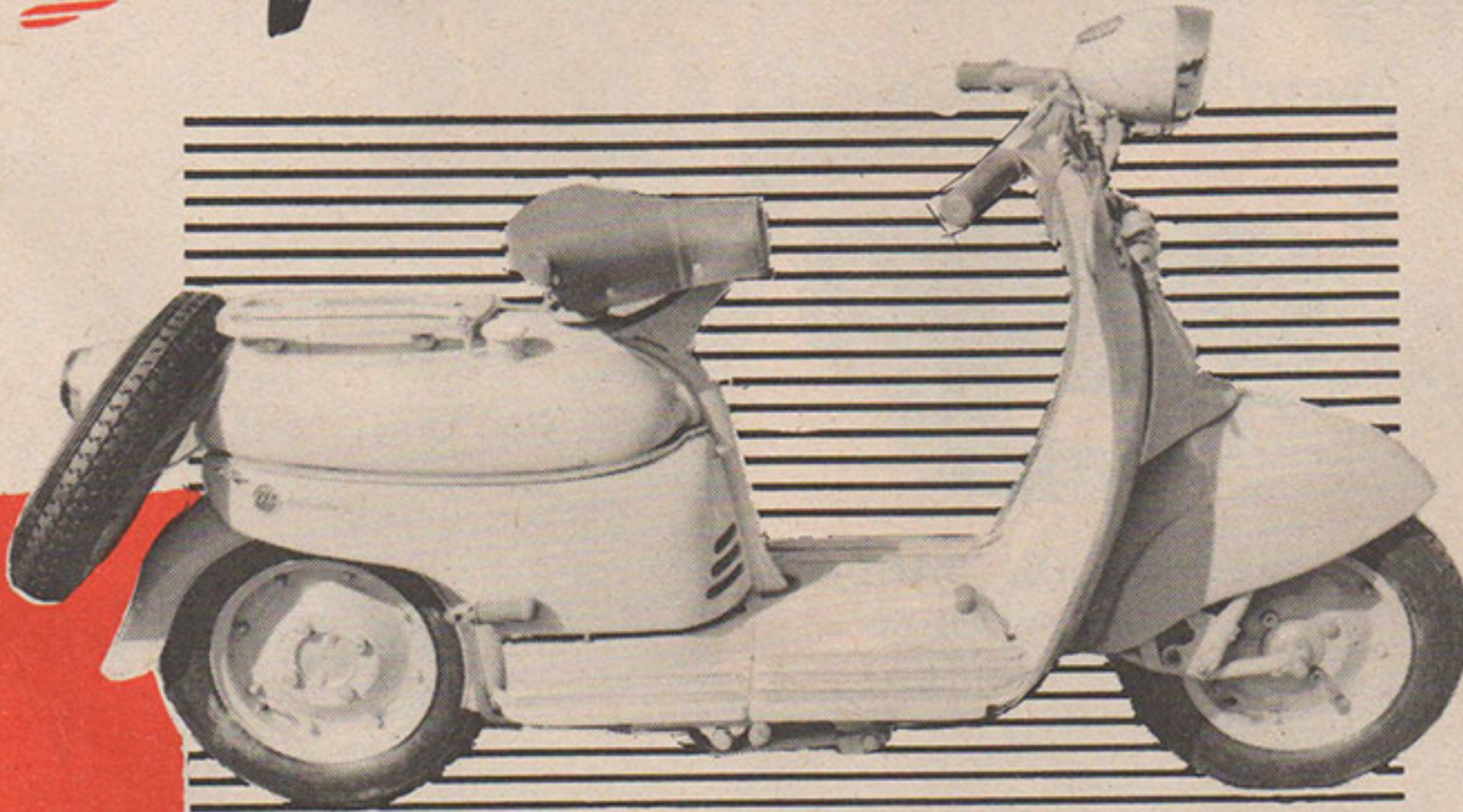
**présentations**

MODÈLE "STANDARD"    MODÈLE "LUXE"

MODÈLE "LUXE"  
154.100  
tout équipé  
y compris roue de secours  
+ t. l.



**qualités maîtresses**



- Tenue de route (roues 3,5 x 10)
- Refroidissement poussé d'un moteur ultra-puissant à cylindre chromé dur par circulation d'air forcé à grande vitesse (turbo-soufflante à ailettes profilées).
- Freinage puissant et progressif.

permettent en toute sécurité  
les meilleures performances.

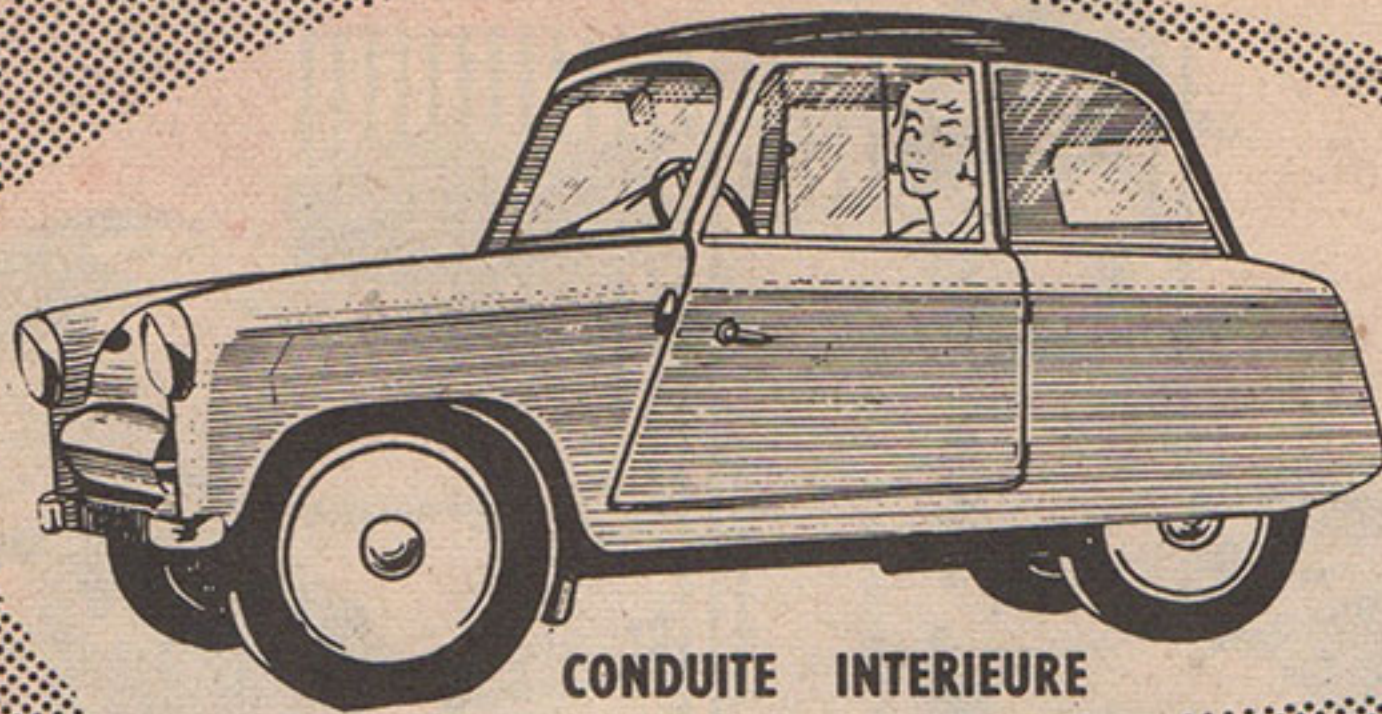
MODÈLE "STANDARD"  
144.600  
tout équipé  
y compris roue de secours + t. l.

**MOTOBÉCANE \* MOTOCONFORT**  
LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES



# automobiles CH. MOCHET

**Sans permis  
de conduire**



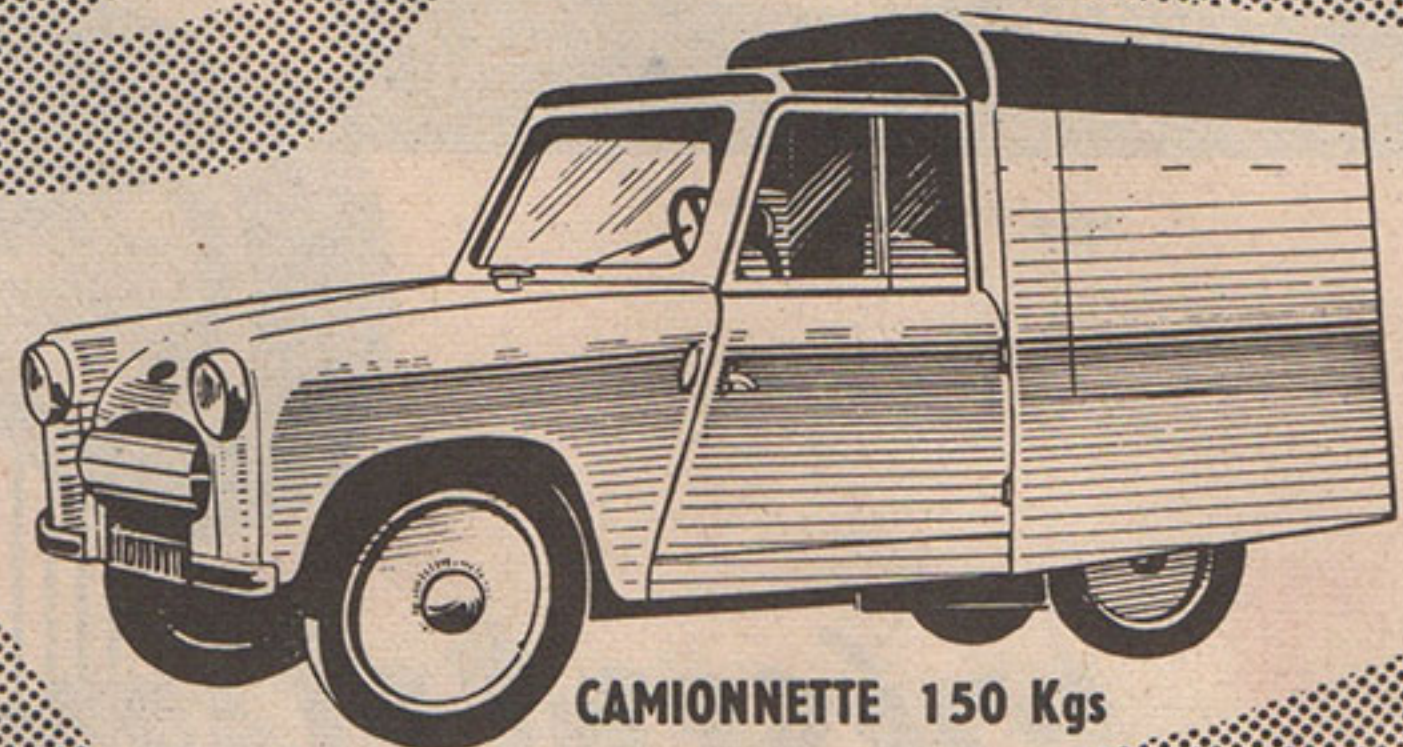
CONDUITE INTERIEURE

**3 litres  
aux 100 kms**

notice et essais:  
ETS CH-MOCHET

**68, RUE ROQUE DE FILLOL  
PUTEUX SEINE LON 07-25**

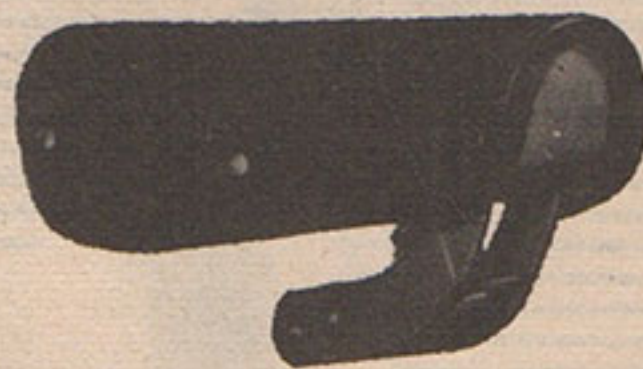
HALL DU CYCLE - STAND N° 19



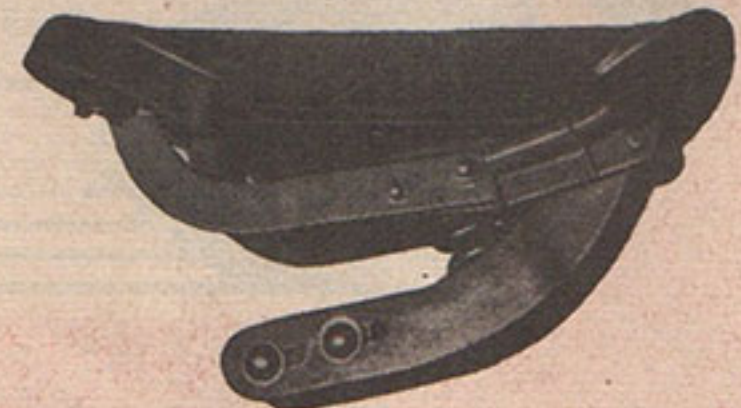
CAMIONNETTE 150 Kgs

## LA NOUVELLE SELLE REYDEL MONORESSORT POUR CYCLOMOTEUR

**2 présentations :**



— SUSPENSION SANDOW  
COUSSIN MOUSSE

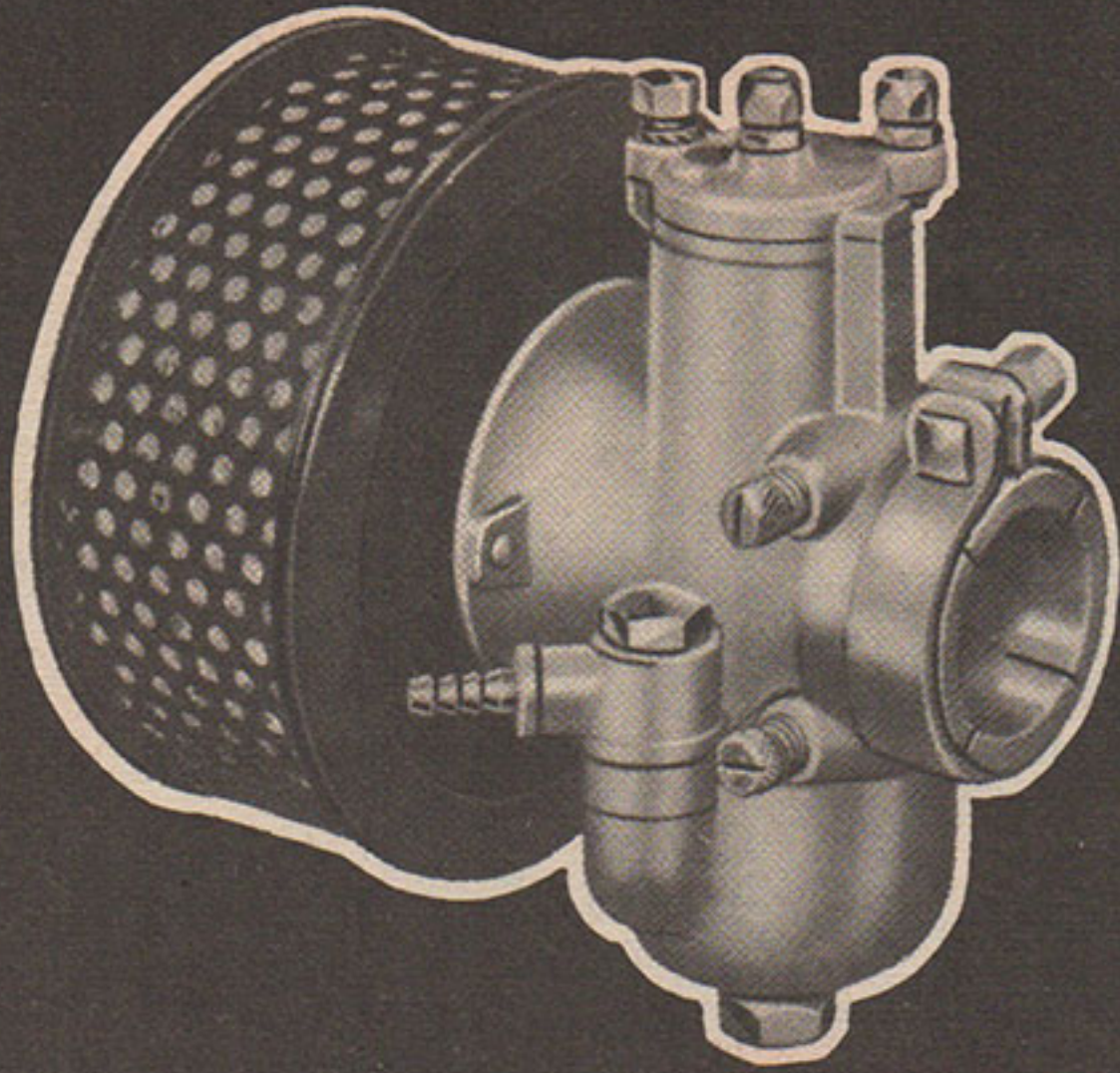


— DESSUS CAOUTCHOUC  
DOUBLE NAPPE

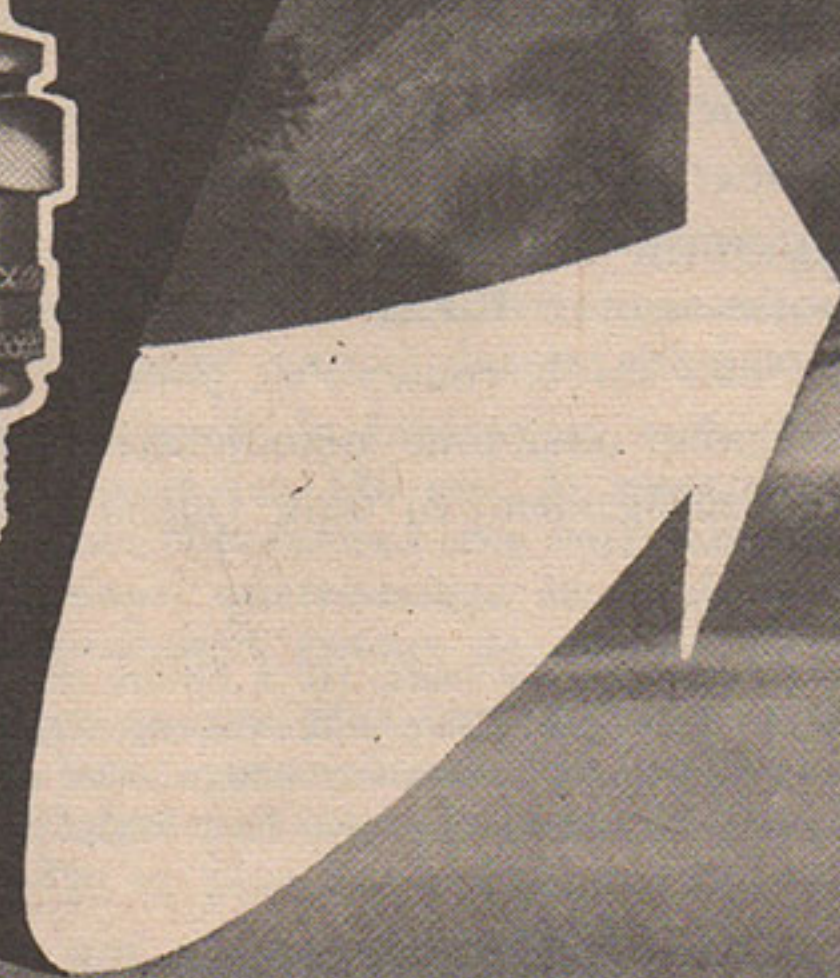
**SALON DU CYCLE - STAND 68**



MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance  
pour le minimum  
de consommation*

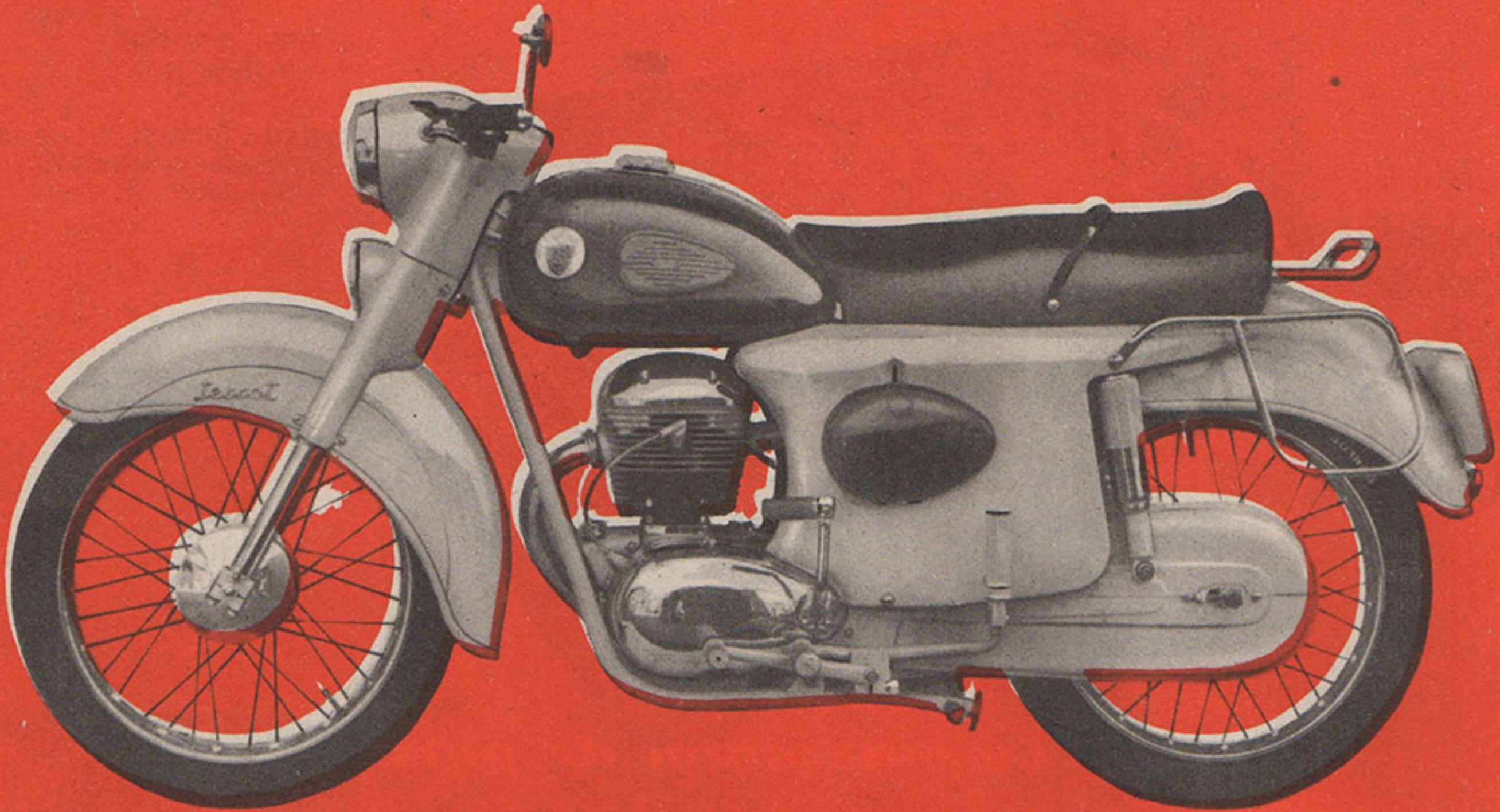


**GURTNER**

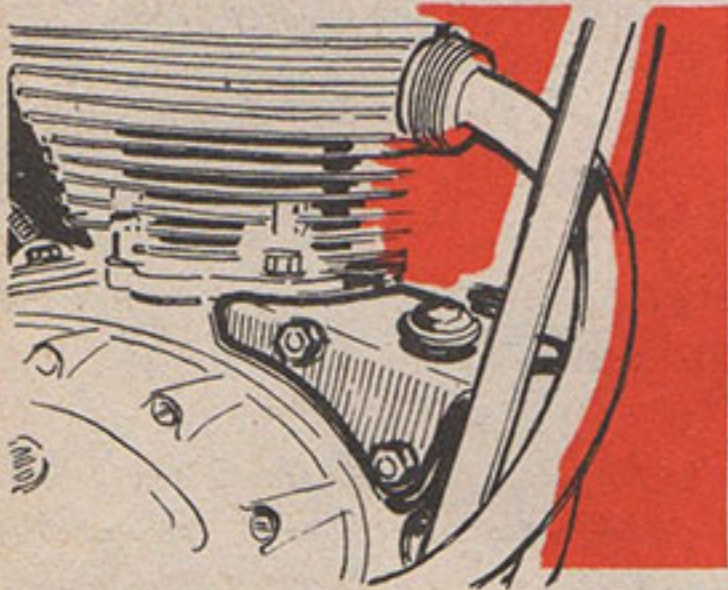
36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

GRAND PALAIS - STAND 8 - BALCON A - PORTE DE VERSAILLES - STAND 214 - HALL DU CYCLE





## Cette moto renverse la hiérarchie des cylindrées



Bloc moteur fixé sur amortisseurs en caoutchouc absorbant les vibrations. Double épuration d'huile par filtres mécanique et magnétique.



Culasse en alliage léger. Culbuteurs graissés sous pression et entièrement enfermés. Doubles ressorts de soupape en épingle à tension équilibrée.

Aucune 175 cc. dans la production mondiale et bien peu de 250 cc. peuvent rivaliser avec la "Tournoi" qui est maintenant disponible. Par ses performances, sa tenue de route, son confort, elle n'est comparable qu'à de grosses motos. Par sa consommation et sa maniabilité, elle reste une 175. Un lion sur la route, c'est pourtant un agneau en ville. L'essayer est une révélation pour tout motocycliste averti. Votre agent vous offre cet essai sans engagement, ni frais. Quand vous voudrez...

10.5chevaux à 6.300 tours. 110 à l'heure chrono. Cadre double berceau, suspension arrière oscillante, Transmission primaire par engrenages hélicoïdaux silencieux. 4 vitesses par sélecteur au pied avec point mort verrouillé. Chaîne secondaire sous carter. Freins à serrage central. Equipement électrique complet. Porte-bagage télescopique.

*Tournoi*  
**TERROT**  
**MAGNAT DEBON**

AGENTS PARTOUT. MAGASIN D'EXPOSITION : 72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS

PORTE DE VERSAILLES - STAND 216



11<sup>e</sup> ANNÉE ★ N° 189  
1<sup>er</sup> OCTOBRE 1957

★

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS  
DIRECTEUR : MAX ENDERS  
14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup>  
ÉTOILE 05.50

# MOTOCYCLES Et Scooters

## SOMMAIRE :

ÉCHOS .....	20
CLAIR-OBSCUR .....	25
PRODUCTION FRANÇAISE .....	28
ESSAIS 1957 .....	35
VOITURETTES .....	51
MACHINES D'IMPORTATION .....	67
ACCESSOIRES-ÉQUIPEMENT .....	81
SPORT .....	85



A l'issue de chaque Salon et suivant les résultats acquis ou simplement escomptés, on discute sur l'opportunité de le renouveler annuellement ou de le décréter biennal, mais jusqu'ici la majorité, tenant compte des succès passés, s'affirme pour le statu-quo.

Il est de fait qu'après la Libération, notre Parc était à refaire entièrement, les vélomoteurs évoluaient vers les 125 cm<sup>3</sup>, la mécanique était en constante évolution, les agents parisiens et régionaux cherchaient leur voie parmi le dédale des exposants, les acheteurs balançant entre deux-temps, quatre-temps et délais de livraison, curieux et clients envahissant les stands se bouscullaient autour de chaque machine.

Mais, quelques années plus tard, l'équilibre technique et commercial étant atteint, les agents désormais bien approvisionnés, leurs vitrines attirantes, la livraison quasi immédiate, la grande foule délaissa peu à peu la Porte de Versailles, les agents de province aussi, rebutés par les frais de plus en plus élevés d'un voyage et d'un séjour, si bref soit-il, à Paris.

Tout cela fit que notre Salon 1956, décevant pour les exposants, réveilla la discussion entre partisans et adversaires de l'annuel.

Qu'en sera-t-il cette année? nous le saurons le 15 octobre. En principe, les deux très importants Salons de Londres et de Francfort étant supprimés, le nôtre devrait bénéficier de cette carence et attirer un afflux de visiteurs étrangers. Nous verrons bien!

De toute façon, les constatations de cette année auront la valeur d'un référendum; si le public est aussi clairsemé qu'en 1956, on pourra en conclure que, pour lui, un Salon annuel ne s'impose pas.

?

*Enders Max.*



★  
**MOTOCYCLES**  
ET SCOOTERS

*vous accueillera*  
*à son stand 171*  
**SALON DE LA MOTO**



### Autoroutes à péages.

Il est de plus en plus question de compléter notre réseau routier par des auto-routes dont les travaux d'établissement seraient financés par des capitaux privés, les péages indemnisant les entreprises constructrices.

Comme ce n'est encore qu'un projet, on n'a pas encore fixé de tarif pour les différentes catégories de véhicules. Les deux-roues motorisés, sans permis, seront-ils autorisés à utiliser ces voies de grand trafic? Si oui, pensera-t-on à leur réserver une piste, ou une allée, qui les mette à l'abri de ceux montés sur quatre roues que l'espace enivrera? Au fond, si la redevance est modique et à la portée de nos modestes moyens, nous préférons payer pour être réellement protégés et l'on verra sans doute, alors, que le grand coupable n'est pas le motocycliste.

### Les mufles de la route.

Faisant allusion aux fauteurs d'accidents, l'*Argus* du 29 août, cite la lettre d'un de ses lecteurs, bien qualifié pour la discrimination de ces responsables parmi lesquels on range les mufles « que l'on appelle pudiquement imprudents, alors qu'ils sont conscients du mal qu'ils font à autrui ».

L'*Argus* pense que le mufle est en minorité mais qu'il suffit à contaminer les autres automobilistes; d'après son correspondant, ce mufle a d'ailleurs en dehors de l'automobiliste, ces divers autres aspects: « le piéton qui est partout chez lui; trottoir, bord des routes, milieu de la chaussée, tout est son domaine; le mufle cycliste ou cyclo-motoriste, roulant en file double ou

triple, même si la route est étroite et aussi, le mufle routier qui tient toute la route, empêche de doubler, sachant qu'il est le plus lourd et à l'abri des coups... »

Chaque catégorie a donc son pourcentage de mufles? C'est assez vrai, en somme.

### Scoters militaires.

Depuis un certain temps déjà, plusieurs pays avaient, pour divers services de police, adopté le scooter qui s'était d'ailleurs déjà manifesté, sous une forme rudimentaire, comme moto parachutable, au cours de la dernière guerre.

Vespa, au Salon 1956 avait présenté un scooter type militaire, pouvant être armé; beaucoup l'avait considéré comme une fantaisie spectaculaire; or ce modèle a bien été adopté et certaines unités de parachutistes, actuellement en activité, en sont dotées.

La machine ne diffère de la série que par une échancrure dans le tablier avant (pour le passage de l'arme), une selle plus haute et, à l'arrière, un pare-chocs enveloppant.

### Mariage.

On a célébré le 17 septembre, en l'église Saint-Louis des Invalides, le mariage avec le Lieutenant de Berminghaon, de M<sup>lle</sup> Claude Toché, fille de notre collègue et ami M. François Toché du Touring Club de France.

Tous nos compliments aux parents et nos sincères vœux au jeune couple.

### Nos deuils.

Nous avons appris avec une vive émotion, la mort accidentelle, à vingt-deux ans, de M. Denis Pérouse, fils de M. A. Pérouse, président de la Fédération française de Motocyclisme.

Nous exprimons ici à M. Pérouse et à sa famille, avec notre très sincère compassion, la part que nous prenons à sa peine profonde.

### Les leaders.

Nous avons fait état dans le précédent numéro de la production semestrielle pour l'ensemble des industries motocyclistes.

Voici, par ordre de grandeur, pour chaque catégorie, les marques qui sont en tête:

En cyclomoteur, Motobécane et Vélosolex; en vélomoteurs de 50 à 125, Motobécane et Peugeot; en scooters toutes cylindrées, Vespa et Lambretta; pour l'ensemble des motocyclettes de plus de 125 cm<sup>3</sup>, Peugeot et Motobécane; en trimoteur c'est Peugeot qui

domine, suivi de Lambretta; quant aux minicars, et d'après les statistiques officielles, Mochet fait cavalier seul. Précisons d'ailleurs que Velam-Isetta n'est, par suite de sa cylindrée, pas compris dans le groupe moto, mais dans le groupe auto; il en sera sans doute de même pour la voiturette Vespa dont le moteur est d'environ 400 cm<sup>3</sup>.

Signalons à cette occasion qu'au cours de ce semestre la production automobile a été de 473 119 véhicules, alors que celle du motorcycle sous toutes ses formes atteignait 596 689.

### Encore un minicar?

Le bruit court que le grand spécialiste du freinage produirait dans un proche avenir, une voiturette populaire, sur un châssis trois-roues, propulsé par un bloc-moteur de 175 cm<sup>3</sup> deux-temps qui fit ces deux dernières années, des étincelles au Bol d'Or.

### On ne dérapera plus ... en Amérique.

Un Américain, toujours eux, a inventé réalisé et essayé un liquide résineux qui, appliqué sur les routes forme un enduit d'une efficacité absolue contre le dérapage, même par verglas.

Pour l'instant, et faute de preuves, nous ne faisons que « glisser » sur cette information.

### M. P. Davin nous parle ainsi des remorques.

J'ai lu avec intérêt votre article « Salon du Camping à la Foire de Paris ». Puis-je vous suggérer une suite « Comment emporter votre matériel? »

Vous avez pu constater la régression de l'usage des remorques derrière motos, et cependant le principe est séduisant, rationnel. Il me paraît que la cause de cette désaffection est constituée par:

- prix d'achat élevé;
- méconnaissance des fabricants pour ce débouché;
- absence de publicité (l'acheteur ne connaît pas plusieurs adresses);
- dépliants incomplets.

Dans votre article, il serait utile (surtout pour les provinciaux) de mentionner (ou mieux schématiser) la construction de chaque maison:

- mode d'attelage;
- caractéristique du pneu AR;
- roue rigide ou avec fourche télescopique ou suspendue mais sans fourche télescopique;

(A mon avis, avec un pneu de Lambretta, la suspension élastique de la monoroue est superflue. Les techniciens sont-ils de cet avis?)



# MOTOS ET CYCLES

# Echo

— utilisation de silentbloc ou non ;  
— poids à vide, charge utile, dimension de la caisse.

Voilà qui m'aurait fait économiser quelques billets (gaspillés par manque d'information) et qui sera utile à d'autres. A vous lire. Bien cordialement.

P. DAVIN.

## Notre devinette.

Il n'y a que deux lecteurs qui ont su identifier exactement l'appareil dont nous avons publié la photo du mécanisme et ont reconnu le rasoir électrique « Remington 60 », ce sont l'adjudant-chef Bellot actuellement en Afrique et M. Thibault qui, lui, nous écrit de Blida.

Les motocyclistes d'Outre-Mer seraient-ils pour cet article de la toilette masculine, en avance sur ceux du Continent?

## M. Charvein n'a pas tort.

Voici ce qu'il nous écrit :

« Je vous envoie la traduction d'un article paru dans le numéro du 22 août de votre confrère anglais *Motor Cycling* et qui se passe de commentaires.

« La France nous laisse tomber.

» Le gouvernement français a frappé les motocyclistes sous la ceinture. Au moment de mettre sous presse, on nous informe que les facilités d'essence touristique à bon marché offertes aux visiteurs et sur la base desquelles beaucoup avaient arrangé leurs vacances en France cette année ont été supprimées pour les utilisateurs de motos et trois roues.

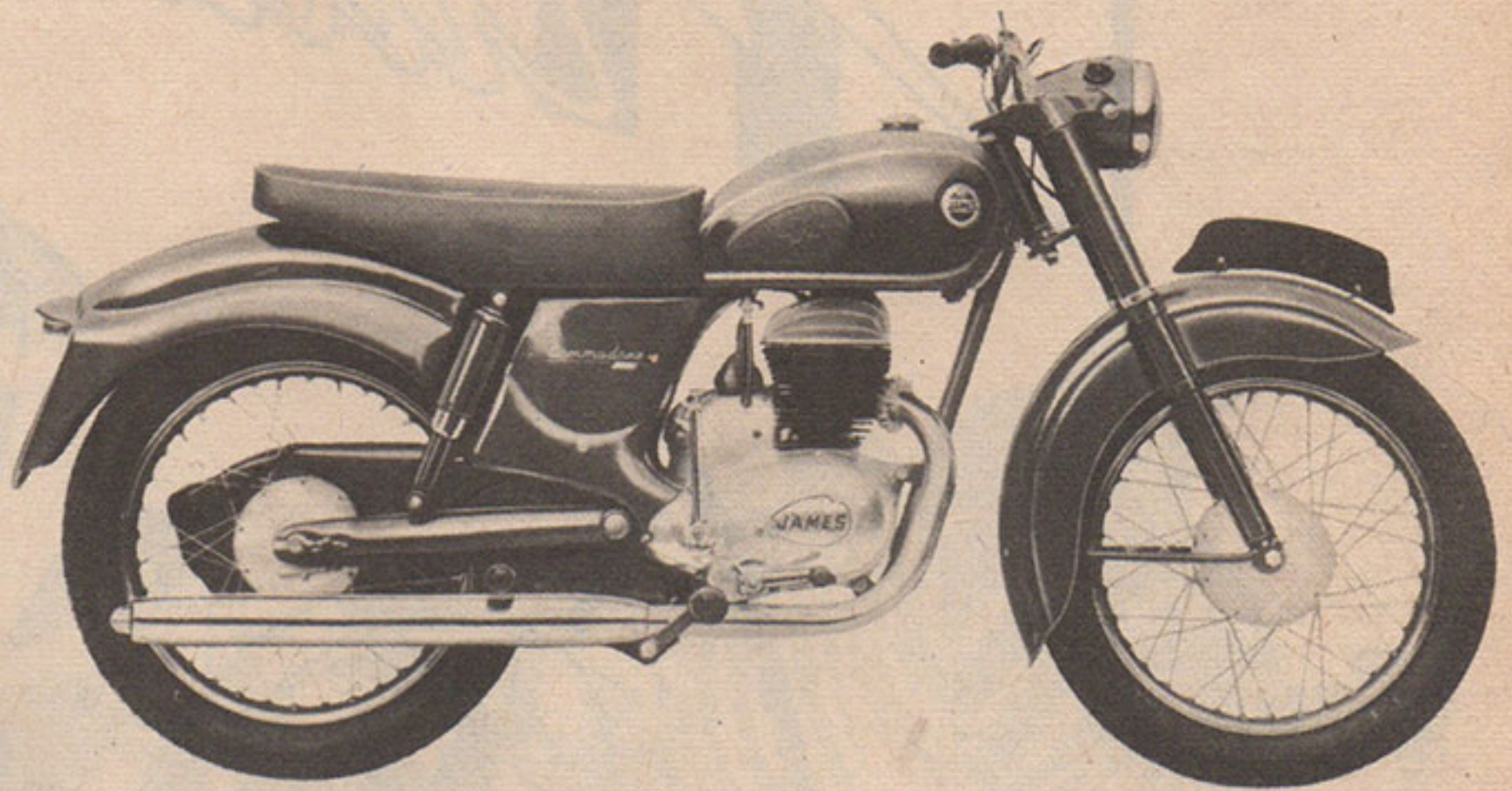
» La raison donnée est « abus généralisé » sans autres détails ; il est trop tôt encore pour savoir si cette regrettable et péremptoire décision réglée pour tomber exactement au milieu de la période des vacances aura pour résultat de nombreuses suppressions de réservation d'hôtel et de transports par bateau ou air mais jusqu'à ce que les Français reviennent à plus de bon sens c'est notre impression que les futurs touristes éviteront d'apporter leur argent en France ou traverseront ce pays aussi vite que possible et en achetant aussi peu que possible. »

Encore un joli résultat de la politique gouvernementale ! Certes, c'est un peu tard cette année pour revenir sur ce sujet, mais espérons que pour la prochaine saison touristique, on aura remédié à cet état de choses.

## Mariage motocycliste :

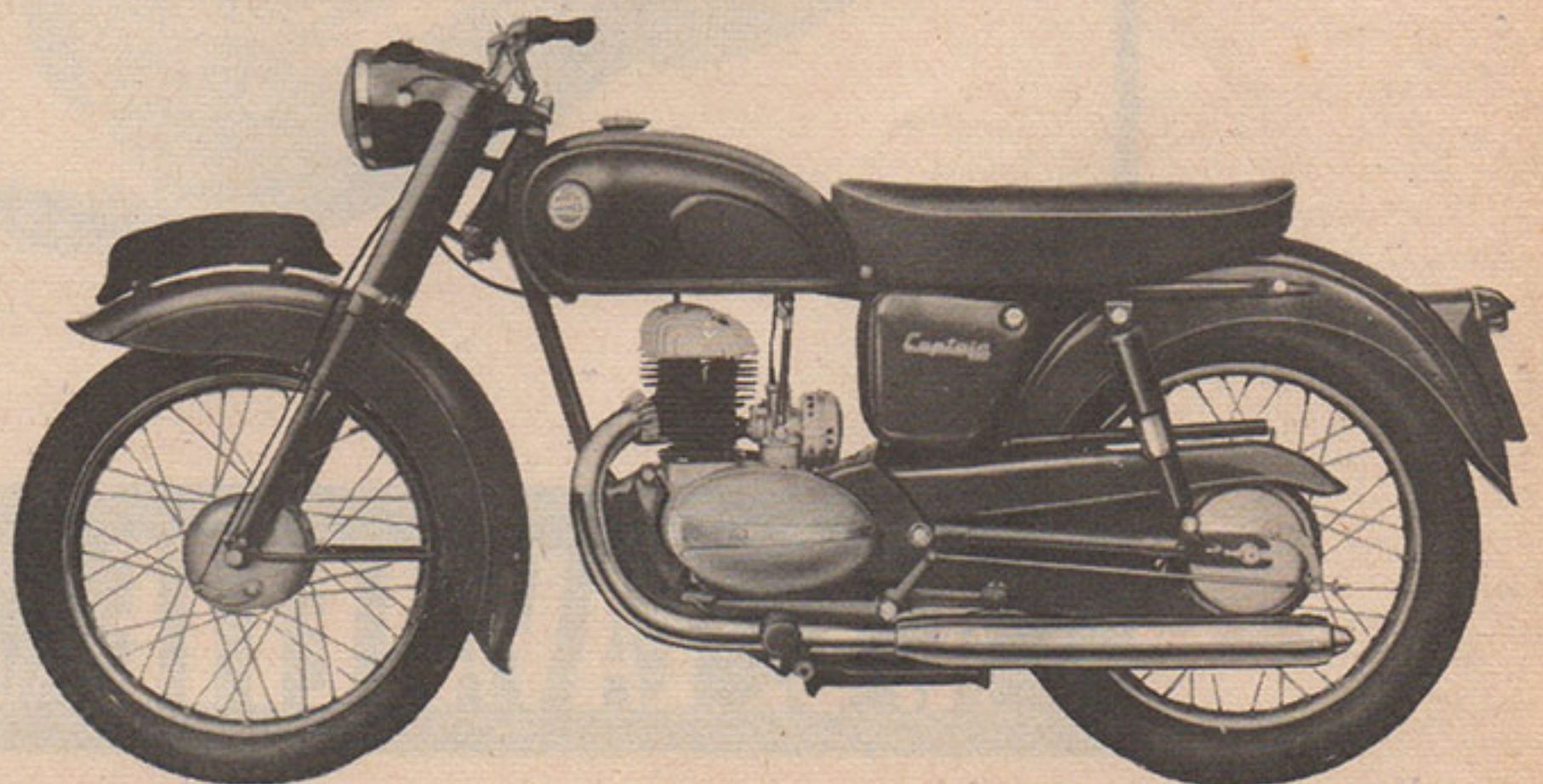
Nous apprenons le mariage de Mlle Filjean, fille de M. Filjean, directeur de la succursale Terrot de l'avenue de la Grande-Armée, avec M. Jouan bien connu dans les milieux de presse.

Nos bons vœux à l'heureux couple.



## • NOUVEAUTÉS JAMES.

*Ci-dessus, la 250 James "Commodore", d'une élégance remarquable, et ci-dessous la 200 "Captain", plus conventionnelle. Rappelons que l'importateur pour la France est Georges Monneret, Bd Beaumarchais.*



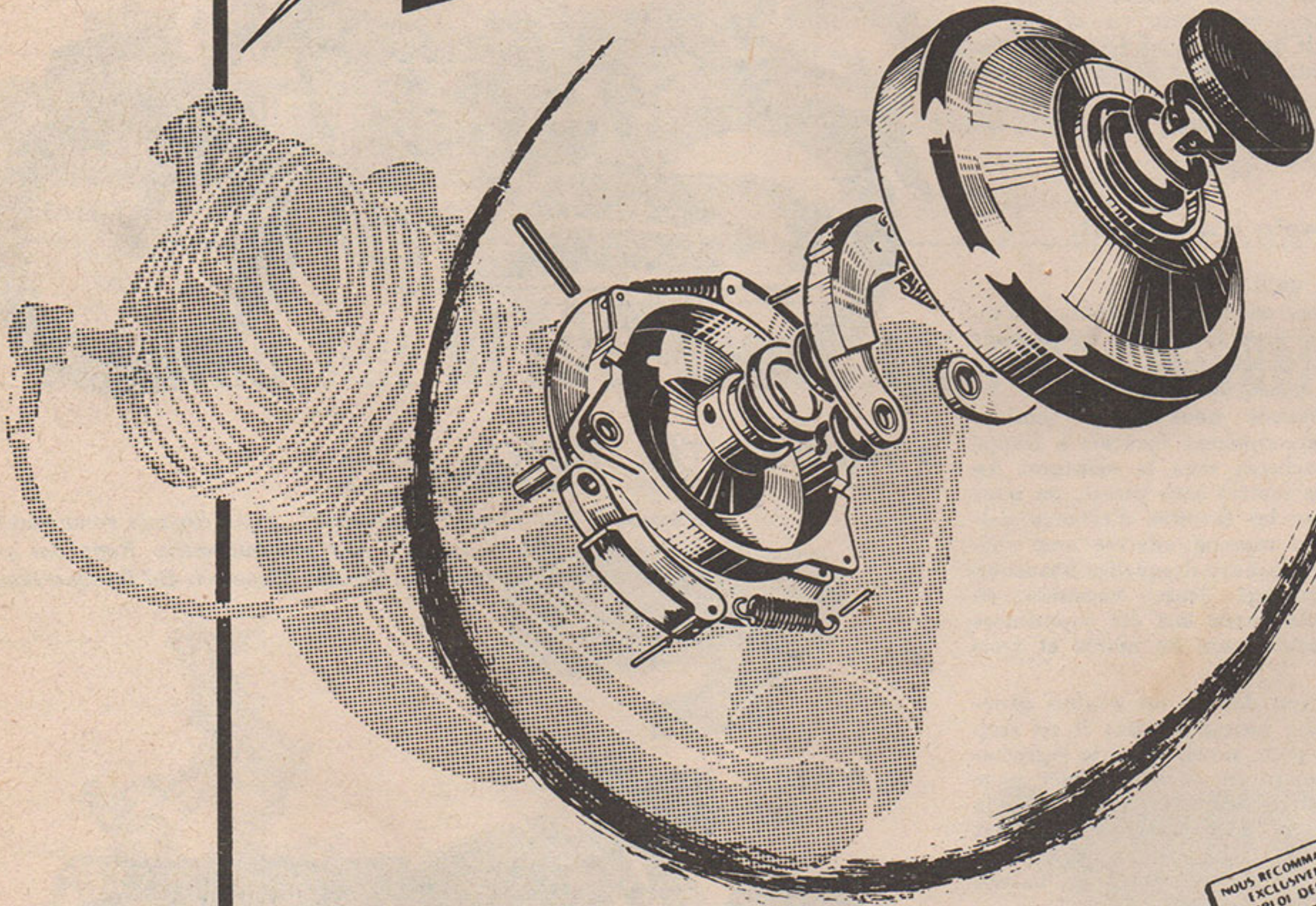


*une nouveauté* LAVALETTE

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

PORTE DE VERSAILLES : STAND 85



# CLAIR-

# OBSCUR

Bien difficile de définir à l'avance ce Salon ! Ces années passées, bien qu'elles fussent ère d'évolution, et de plein prospère commerce, il nous fallait déjà des antennes bien sensibles pour détecter, avant la visite des stands, ce qu'en chacun d'eux, on prétendait révéler.

Depuis qu'existe le Salon, et la presse spécialisée, chaque année nous déplorons le manque de confiance des constructeurs à l'égard de ceux qui, ne leur en déplaît, servent leur cause aussi bien par leurs compliments que par leurs critiques, car celles-ci compensant ceux-là, témoignent de notre impartiale objectivité.

Mais les choses sont ainsi et le seront encore annuellement ; pas la peine de réveiller chaque premier jeudi d'octobre cette sorte de « serpent de mer ».

Cette fois, Salon 57, si nous n'avons pas grand-chose à dévoiler c'est, sauf imprévu, que nos exposants n'auront pas grand-chose à nous révéler.

La moto n'est pas en stagnation, elle est en nette régression. Comme excuses on donne les événements politiques, les restrictions de tous ordres, les menaces de réglementation, les supertaxes arbitraires, les campagnes motophobes, toutes choses qui ont créé une ambiance trouble, équivoque, propre à nous desservir, sans espoir de lendemains prometteurs, mais contre quoi on n'a guère enregistré de ressauts ni de virile réaction.

Bien sûr, tout cela a contribué à anémier, en attendant de la ruiner, une industrie qui plaçait la France en tête de la production motocycliste mondiale, rien que par son marché intérieur ; mais cette anémie ne résulte-t-elle pas d'une prospérité facilement acquise ? sur le plan commercial, s'entend, car nos progrès, sur le plan technique, sont indiscutables.

Après les vaches grasses, les vaches maigres ; il aurait fallu prévoir qu'à cette période d'abondance, de satiété, puis de saturation, succéderait

une ère d'indifférence, de désintéressement et d'attirance vers du neuf et de l'inédit.

Souhaitons que ça ne dure pas, comme dans la Bible, sept ans.

\* \* \*

Les bénéficiaires de ce byzantisme ont été deux nouveaux venus qui, à quelques années d'intervalle furent, dès leur naissance, déclarés par les pontifes, mort-nés : le cyclomoteur et le scooter.

Mois par mois, nos lecteurs ont pu suivre ici les variations barométriques de la production : le niveau absolu restant à peu près étale, il pouvait sembler que la situation n'avait rien de particulièrement inquiétant ; cependant, ce simili équilibre, maintenu grâce à la vogue persistante du cyclomoteur, et à l'avènement du scooter, masquait de dangereux remous dans ce complexe qu'est le motorcycle.

Le cyclomoteur dont l'évolution fut constante a détourné à son profit, d'un côté par ses modèles populaires, multitude de cyclistes et, par ses formules modernes (embrayage et variateur de vitesses, suspension arrière, etc.), quantité de vélomoteuristes.

Combattu à sa gauche par les 50 cm<sup>3</sup>, le vélomoteur a, sans grand succès, essayé de réagir avec ses 100 cm<sup>3</sup> légers ; attaqué à sa droite par le scooter, il y laisse également des plumes, de plus en plus.

Ainsi donc, en quelques années ce grand as qu'était le vélomoteur, a été détrôné pour n'avoir pas eu l'idée de lutter contre ses adversaires et n'avoir pas su, non seulement étendre, mais même conserver ses adeptes.

Le succès du scooter ? il est d'ailleurs à remarquer qu'il est dû surtout aux profanes du motocyclisme ; ce sont eux qui, n'ayant pas d'idée préconçue ont, pour ses avantages particuliers, fait triompher une formule jusqu'alors répudiée par les purs.





On a dit du scooter que son succès était dû en grande partie au fait qu'il ne nécessite pas de permis de conduire ; cet argument est aussi valable pour tout motorisé n'excédant pas 125 ; et l'on voit même que les scooters de 125 à 150 cm<sup>3</sup>, nécessitant le permis, se comportent mieux que les motos de même cylindrée.

Indépendamment de ses avantages et de ses qualités particulières, le scooter a été servi par un mode de lancement et de prospection que les constructeurs de motos ont de tout temps voulu ignorer : une puissante et efficace publicité (sous ses diverses formes), qui allait convaincre chacun à domicile.

Il nous est difficile de faire ici l'apologie de cette publicité ; nous aurions l'air de prêcher pour notre Saint, mais le fait que les principales marques de motos, contraintes en quelque sorte par une redoutable concurrence, en soient venues, à leur tour, à mener des campagnes de propagande, démontre bien qu'elles ont compris, mais bien tardivement, leur tort d'avoir trop longtemps négligé cet indispensable et persuasif ambassadeur.

\* \* \*

En montant vers les plus hautes cylindrées, celles qui dépassant 125 cm<sup>3</sup> nécessitent le permis de conduire, ce n'est guère réjouissant malgré qu'en 175, 250 et 350 de louables et réels progrès aient été accomplis : nous avons en 175 quelques robustes et nerveuses machines en deux et quatre temps ; en 250 cm<sup>3</sup> un souple deux cylindres deux temps et en 350 cm<sup>3</sup> deux concurrents dont l'un, deux cylindres quatre temps en ligne nous est connu depuis plusieurs années mais n'a pas encore été définitivement lancé, alors que l'autre (deux cylindres deux-temps face route), semble avoir pris un bon départ.

Mais pourquoi ne pas les faire mieux connaître ? Lorsque nous en parlons c'est comme si nous commettions une grave indiscretion alors qu'il nous plairait tant qu'on nous dise : « Nous sommes au point, nous pouvons livrer, allez-y », d'autant que nous le faisons bénévolement.

\* \* \*

Ces motos ? en établissant une logique moyenne, on dénombre, sur douze mois de production,

une vingtaine de 150 cm<sup>3</sup> (scooters non compris), environ 8 000 motos 175, moins de 1 500 en 200 cm<sup>3</sup>, guère davantage en 250, et à peine 300 au-delà ; les 500 ont disparu et les gros cubes de 750 qui représentent la plus forte cylindrée, sont absorbés par les services de Police et de gendarmerie, donc, pour nous, ne comptent pas, commercialement parlant ; reste donc une production globale avoisinant 11 000 machines... ce n'est évidemment pas brillant si l'on considère qu'une douzaine de constructeurs, pour le moins, se partagent cet étique marché.

Que faire ? On nous donnera comme raison, que la crise est générale et qu'elle sévit également à l'étranger et particulièrement en Allemagne. Mais dans ce pays, la mévente résulte d'une surproduction, alors que chez nous cette production est embryonnaire.

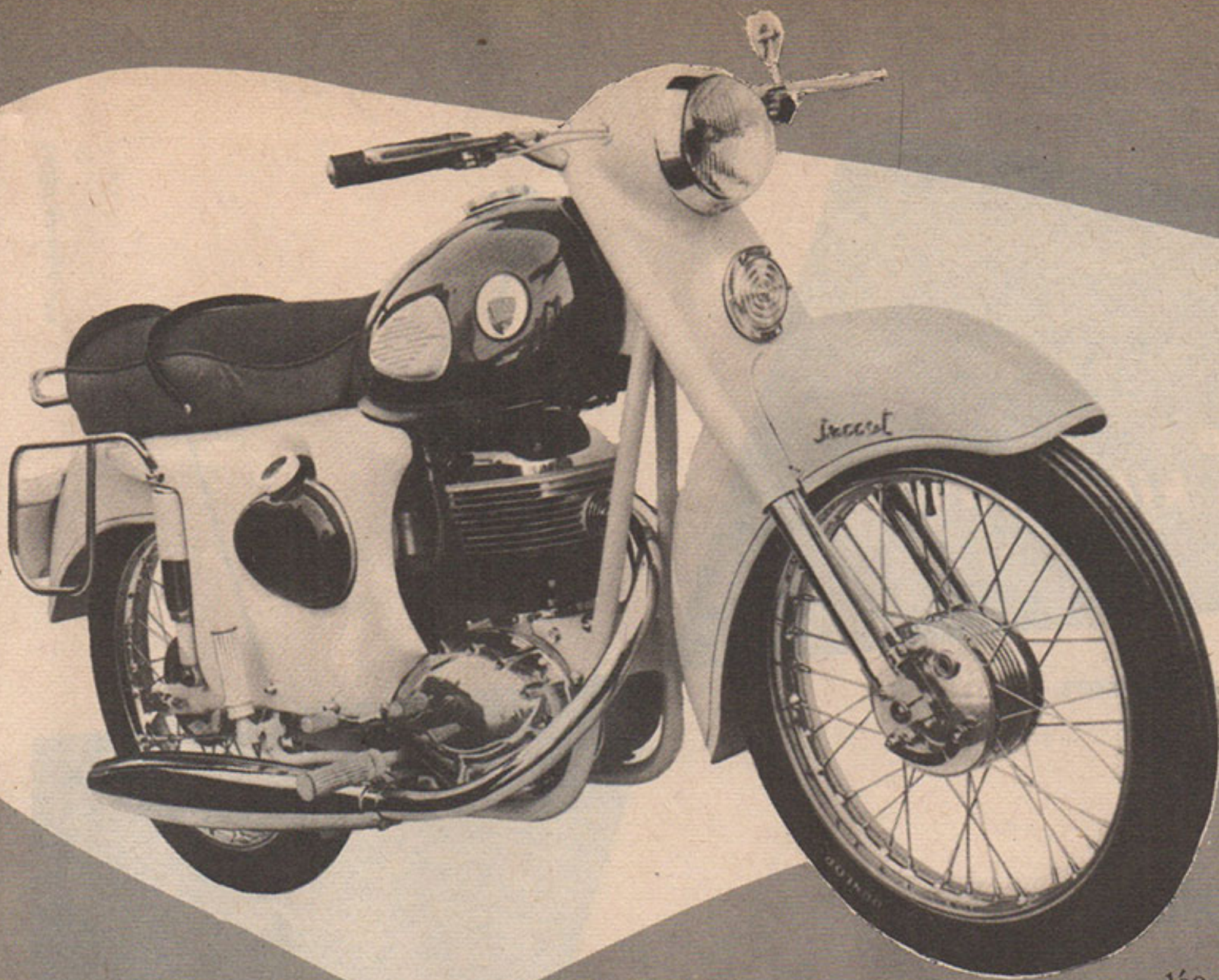
De toute façon, cette constatation n'est ni une excuse, et moins encore un remède.

Les Français, dans l'ensemble, donnent leur faveur aux motos légères ; ces années passées, nous avons constaté avec plaisir, un engouement marqué pour les 175 et même les 250 ; et puis voilà que soudain tout redégingole ; il y a sûrement un motif à ces écarts excessifs de température. Un motif ou, certainement, plusieurs. Ne peut-on les déceler ? Pourquoi après un mouvement ascendant, nous sommes-nous désintéressés de ce qui nous avait séduits l'instant d'avant ? Ce ne devrait pas être un mystère insondable.

Ne peut-on supposer, par exemple, que les fabricants d'articles ménagers, par leur adroite et constante publicité, en vantant les charmes du home comfortable ont drainé vers eux une bonne part de la clientèle modeste, qui ne peut à la fois s'offrir un réfrigérateur et une moto, qu'on n'a rien fait pour la convaincre de l'attrait du plein air, et des libres randonnées sans contraintes ni servitudes. Deux tendances qui s'opposent : le « chez soi » ou l'évasion, qui ne peuvent se concilier quand commande le porte-monnaie...

La dictature des assurances, le macabre battage autour des accidents, la sournoise invite des voitures d'occasion, le manque d'esprit de compétition, sportive ou autre, ont été également nuisibles à notre cause, mais aussi, ce peu d'empressement, tant que la série marchait, à créer du neuf, de





La nouvelle 175 TERROT

l'inédit, un quelque chose qui éveille la curiosité, suscite l'intérêt puis le désir, pour, enfin, créer le besoin.

On avait mis de l'espoir dans les carénages ; uns ni les autres, trop outranciers ou trop timorés, ils n'ont, ni les on comptait également sur les moteurs à cylindre horizontal pour voir naître des lignes nouvelles, peine perdue ; on en revient aux archaïques formules auxquelles seule se cramponne, à raison ou à tort, une infime minorité de mordus, de plus en plus raréfiée.

Cela ne veut pas dire que, techniquement, d'incontestables progrès n'aient été réalisés : rendement, freinage, suspension, confort, sécurité, économie, robustesse, tout cela, d'année en année, a été très sensiblement amélioré, mais ces amendements, évidents pour nous, sont trop subtils pour sauter aux yeux du profane (qui est légion), et lui faire éprouver l'envie d'un changement, ou la tentation d'un essai.

\*\*

Morose prélude, dira-t-on, que celui-ci qui devrait exalter une manifestation toute de lumière, d'éclat et d'espoir. A la vérité il s'agit plutôt d'un

reflet de l'année écoulée, ne préjugant en rien d'un avenir en lequel on espère quand même et qui ne nous est pas, à cette heure, encore entièrement dévoilé.

On sait déjà que ce Salon confirmera le départ définitif d'une 175 culbutée et d'une twin 350 deux temps, qu'il nous apportera de nouvelles variations sur le cyclomoteur, mais les révélations sur le vélomoteur seront à découvrir sur les stands.

On attend, par contre, avec grande curiosité et même grand intérêt (mais sera-t-elle au Grand Palais, à la Porte de Versailles, ou ici et là), la voiturette 3 places, économique et populaire, œuvre d'un grand spécialiste du scooter. Ce cycle-car, version 1957, va sans aucun doute au-devant d'une clientèle assurée et sera probablement préféré par les transfuges de la moto, et par ceux qui regrettent la disparition du sidecar, au très problématique marché des voiturettes d'occasion.

Trois attractions pour le moins, correspondant chacune à des goûts et des aspirations différents. Ce n'est déjà pas si mal et ça vaut la visite. Restons donc optimistes.

Max END



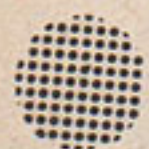
**INDICATEURS  
DE VITESSE**  
*toute puissance  
avec compteur kilométrique*

Modèles pour tous types de motos, scooters, vélomoteurs.  
Montage sur guidon ou phare  
Pose facile par bride ou par étrier



**TRANSMISSION FLEXIBLE**

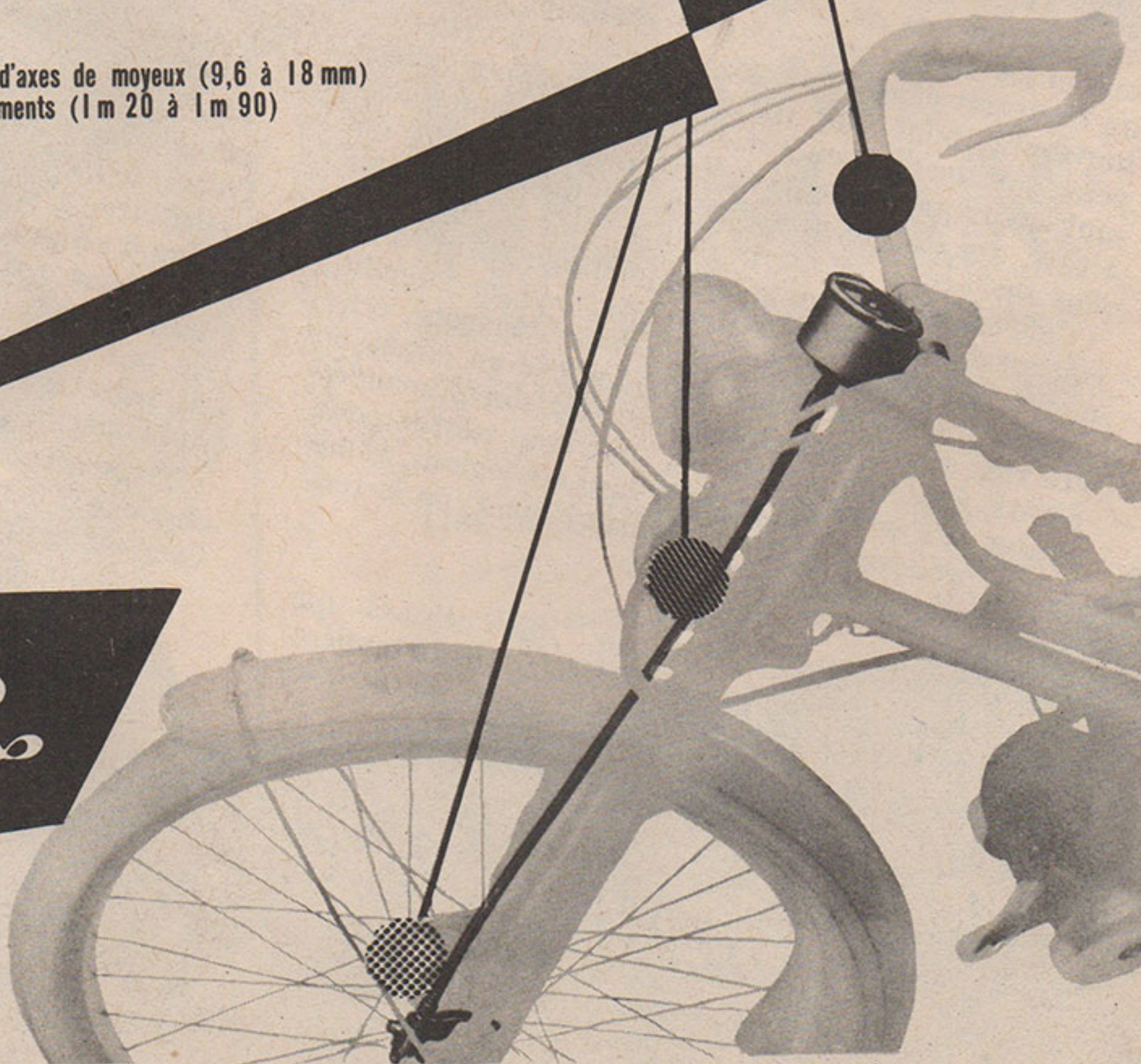
Connexion par embout à vis  
évitant tout risque de  
déboîtement.



**DISPOSITIF D'ENTRAÎNEMENT "COMOT"**

Se place facilement entre la fourche et la roue  
Entraînement par "toc" solidaire d'un  
engrenage hélicoïdal.  
Alésage convenant à tous les diamètres d'axes de moyeux (9,6 à 18 mm)  
Rapports convenant à tous les développements (1 m 20 à 1 m 90)

**JAEGER**





# Ça c'est formidable!

chante

Gilbert BECAUD



★  
 Demandez à nos agents  
 un essai gratuit VESPA  
 et la chanson INÉDITE  
 de Gilbert BECAUD spé-  
 cialement dédiée à ses  
 amis Vespistes.

HEUREUSEMENT QU'IL Y A

# Vespa

STAND 93



# PRODUCTION FRANÇAISE

**C**ETTE grande firme du Centre présente comme toujours une gamme très complète de cyclomoteurs, motos et scooters. La place nous manque pour citer en détail les quelques dix-huit modèles de cette marque mais nous citerons néanmoins les cyclomoteurs à galet « Le Furet » existant en modèles standard et luxe, les cyclomoteurs à chaînes mono-vitesse équipés soit du moteur 48 cm<sup>3</sup> Himo soit du moteur Automoto ou encore du Vap 57. Le modèle X2P est un 49 cm<sup>3</sup> à deux vitesses. Il s'agit, on le sait, du moteur Peugeot.

Ensuite Automoto présente 4 modèles de vélomoteurs légers équipés du 100 cm<sup>3</sup> Villiers deux vitesses dont un avec suspension arrière. Trois 125 cm<sup>3</sup> complètent la catégorie vélomoteur : deux modèles à moteurs Peugeot trois et quatre vitesses et un quatre temps A.M.C. quatre vitesses. Un modèle 175 cm<sup>3</sup> trois vitesses (Socol) et la L 4 S plus luxueuse, à quatre rapports, constituent le programme moto. Pour terminer citons encore le scooter 125 cm<sup>3</sup> deux temps, identique d'ailleurs au scooter Peugeot bien connu.

## ALCYON

**O**N pourrait dire d'Alcyon que c'est à la maison du constant équilibre. Le sérieux de ses fabrications et leur robustesse lui maintiennent une clientèle fidèle ; nombre de ses agents lui restent attachés depuis le lancement de la marque.

**Alcyon et ses filiales : La Française, Thomann, Olympique, Armor, Labor, Lapize, présenteront au Salon, outre leurs bicyclettes :**

**Une gamme de cyclomoteurs comprenant :**

Deux modèles avec roues de 600 ;  
Deux modèles avec roues de 22x2 ;  
Deux modèles avec roues de 23x2 comportant une suspension arrière.

**Une gamme de vélomoteurs 100 cm<sup>3</sup> avec roues de 23 x 2, comportant :**

Un modèle populaire ;  
Un modèle « Luxe » à suspension arrière et fourche télescopique ;

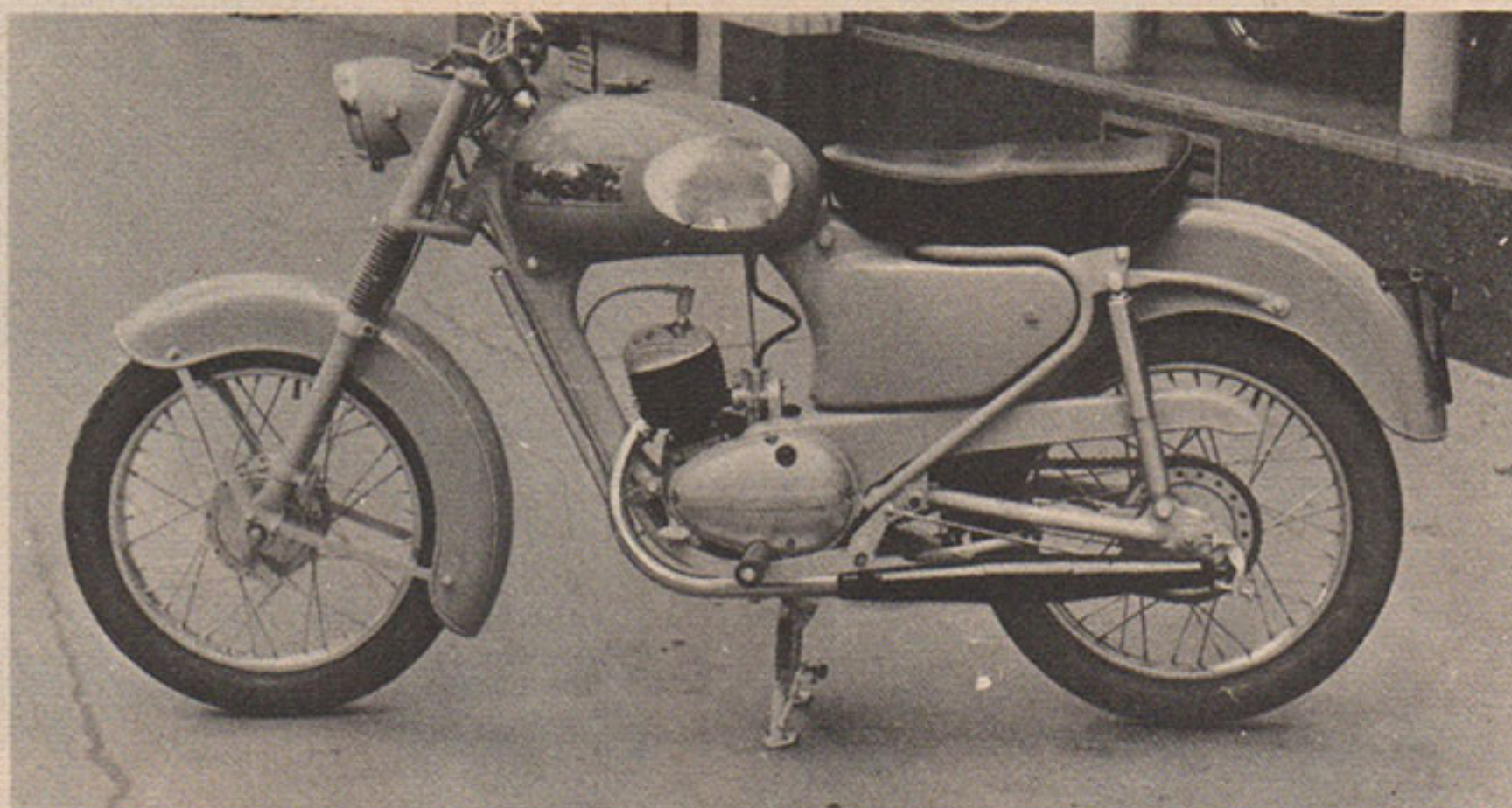
Un modèle grand luxe avec suspension arrière, fourche à balancier et garde-boue caréné.

**Deux types de vélomoteurs 125 cm<sup>3</sup>, carénés : un modèle deux temps et un modèle quatre temps avec le bloc-moteur A.M.C.**

**Trois motocyclettes carénées :**

Un modèle 175 cm<sup>3</sup>, avec un bloc-moteur A.M.C. quatre temps, quatre vitesses ;

## AUTOMOTO



Un modèle 230 cm<sup>3</sup>, avec un bloc-moteur Zürcher deux temps, quatre vitesses ;

Un modèle 250 cm<sup>3</sup>, avec un bloc-moteur A.M.C. quatre temps, quatre vitesses.

Un scooter 125 cm<sup>3</sup>, le type Paris-Nice.

## A. G. F.

**L**E dynamique constructeur de Colombes présente ses quatre modèles classiques désormais bien connus du public.

Modèle Grand Sport 125 cm<sup>3</sup>.  
Modèle Grand Sport 175 cm<sup>3</sup>.  
Modèle Sport Standard 125 cm<sup>3</sup>.  
Modèle Sport Standard 175 cm<sup>3</sup>.

Ces machines sont toutes équipées de moteurs Ydral. La partie cycle comporte un cadre-poutre, carénage en alliage léger ; fourche télescopique et suspension arrière oscillante à amortisseur de caoutchouc, roues de 16" et des moyeux freins.

Au stand A.G.F. figure en outre le modèle « Réacteur » équipé du fameux 125 cm<sup>3</sup> Ydral à cylindre horizontal.

## GNOME-RHONE

**G**NOME et RHONE continue de fabriquer sa gamme complète.

### I. — Les Cyclomoteurs.

Suivant une tendance qui s'affirme

de plus en plus, les cyclomoteurs comporteront le réservoir à l'avant.

Le modèle grand luxe sera équipé d'une suspension arrière oscillante, tandis qu'un modèle à cadre poutre constituera la synthèse des derniers perfectionnements techniques.

### II. — Les Vélomoteurs.

Dans la cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>, ils comportent trois catégories :

**Le type trois vitesses, avec sélecteur au pied, représenté par le R 4 c.**

**Les machines avec trois vitesses au guidon.** Elles comprennent trois modèles :

**Le R 4 f 1, dérivé du R 4 f, type de « vélomoteur léger », mais propulsé par un 125 cm<sup>3</sup> classique, ce qui permet aisément le transport de deux personnes.**

Outre la protection très étudiée, une suspension arrière augmente le confort.

**Le R 4 s, dérivé des R 4, est caractérisé par des roues de 16 pouces.**

**Le R 4 s sport, version sport du R 4 s, est équipé d'un guidon de course, d'une selle biplace, de moyeux monoblocs et un réservoir italien.**

**Les vélomoteurs quatre vitesses, avec sélecteur au pied.**

**Le R 5, sous ses différentes présentations, continue la série de ces machines.**

Ce vélomoteur est livré avec ou sans carénage.

Notons encore un nouveau modèle, la R 4 X, qui est le résultat d'un « mariage » du cadre de la R 5 et du moteur de la R 4 s.



### III. — Les Motos.

Gnome et Rhône poursuit la construction de ses modèles, cinq en cylindrée 175 cm<sup>3</sup> et trois en 200 cm<sup>3</sup>.

## JONGHI

**L**E constructeur de La Courneuve n'a pas inscrit de nouveautés à son programme. Nous trouvons donc un vélomoteur, à savoir un deux-temps trois vitesses livré avec fourche télescopique ou fourche à roue tirée, à la demande.

Ensuite il y a le 125 cm<sup>3</sup> quatre temps A.C.T., machine bien connue des sportifs.

En 250 cm<sup>3</sup> nous notons le modèle H 54 T. Moteur monocylindrique, deux temps. La partie cycle comporte une suspension arrière, coulissante et une fourche télescopique. Ce modèle peut également être livré avec une fourche à roue tirée.

Le scooter Polo poursuit également sa carrière. Rappelons qu'il s'agit là d'un des rares scooters à grandes roues, suspension à roue tirée à l'avant et suspension oscillante à l'arrière. Le moteur horizontal est un 125 cm<sup>3</sup> deux temps, quatre vitesses.

## LAMBRETTA

**R**IEN de nouveau chez Lambretta. On retrouve en 1958 les modèles classiques, à savoir :

Le 125 cm<sup>3</sup> LD, scooter classique et bien connu du public français.

Le 125 cm<sup>3</sup> « Grand Luxe » qui est identique au modèle précédent mais équipé d'un démarreur électrique.

Enfin on note le modèle « Grand Prix » de 150 cm<sup>3</sup>. Il ne comporte pas de différence avec les deux modèles précédents quant à la partie cycle et mécanique, mais la cylindrée plus forte autorise des performances supérieures. Les possibilités de ce moteur ont été brillamment démontrées à l'occasion de nombreuses manifestations sportives.

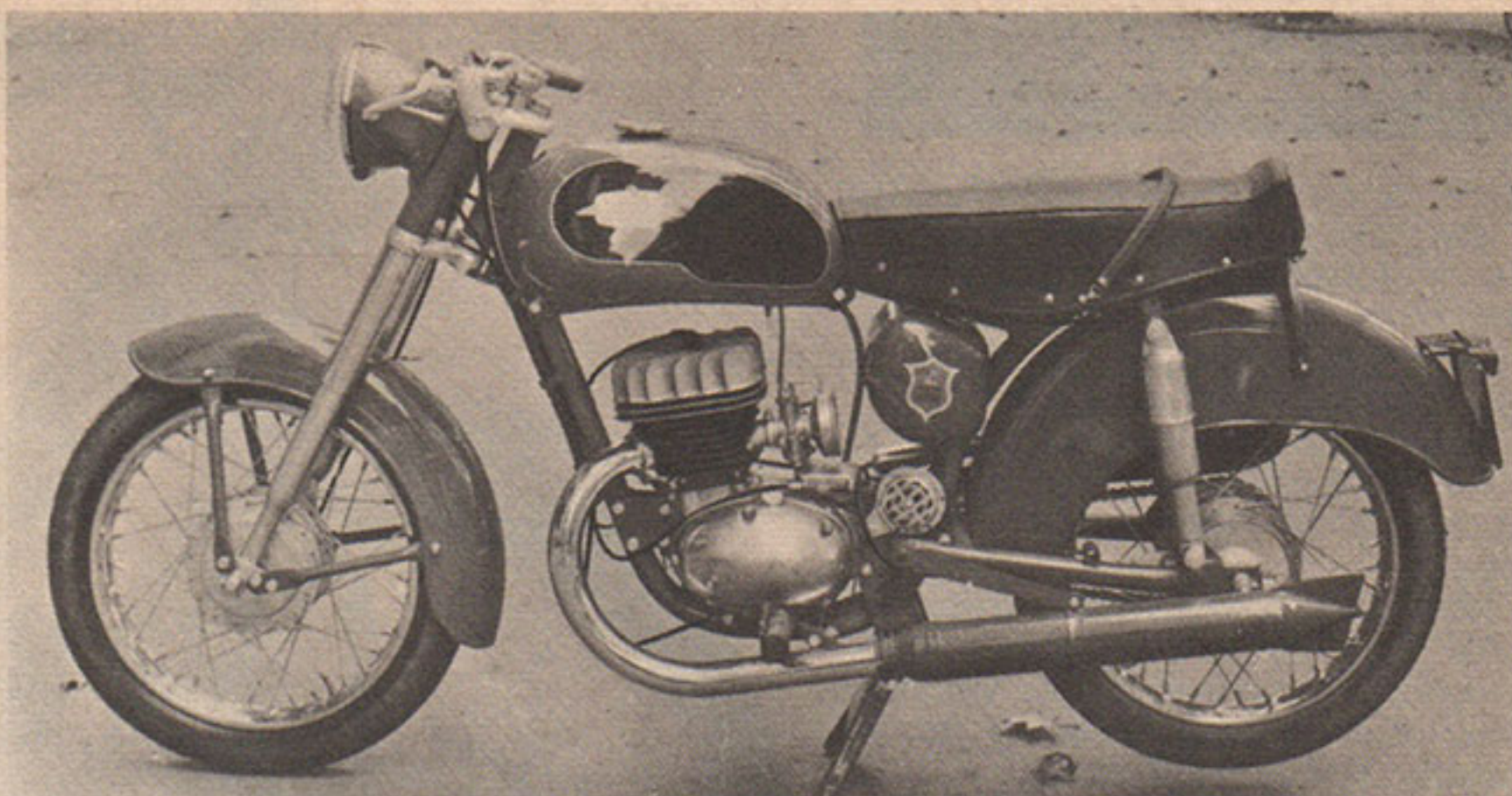
Depuis quelques temps on parle dans des milieux généralement bien informés, de l'acquisition de la licence Gogomobil par Lambretta.

## FAVOR

**F**AVOR, la grande firme du Centre porte ses efforts, cette année encore, sur les cyclomoteurs et vélomoteurs légers, en : Populaire, Luxe et Super Luxe.

La vedette de sa fabrication 1957 sera une amélioration de son 70 cm<sup>3</sup>, en deux vitesses moteurs « Alter », avec suspension oscillante à l'arrière.

Le cadre monotube est un bloc plus



La nouvelle 175 Gnome-et-Rhône.

amplement caréné qu'en 1956 d'une présentation impeccable et gracieuse qui peut satisfaire les plus difficiles.

## LUCER

**C**ETTE marque présente une gamme très étendue de cyclomoteurs, vélomoteurs et motos.

### LES MODELES « LUCERETTE »

#### Type 570.

Cadre monotube de 45. Poignée de levage. Réservoir avant, 5 l. Moteur avec décliquetage pour marche vélo. Porte-bagages soudé. Pompe. Sacoche outils en tôle. Moyeu tambour arrière. Frein tasseau avant. Pneus 23 x 2 blancs. Selle souple. Béquille ventrale. Eclairage sur volant magnétique. Echappement chromé avec long tuyau. Pédales caoutchouc. Garde-boue très enveloppants. Jantes Chromlux.

#### Type 571.

Même modèle que ci-dessus, avec moteur Vap. Embrayage automatique.

#### Type 572.

Même modèle que 571. Fourche télescopique. Phare de 105. Tambour avant.

#### Type 572 SA.

Même modèle avec suspension arrière oscillante.

#### Type 573.

Même modèle que 572. Eclairage deux ampoules phare et code. Moyeux tambours ondulés, gros corps, en Dural coulé. Pneus bicolores renforcés

#### Type 573 SA.

Même modèle avec suspension arrière oscillante.

#### Type 573 Luxe.

Même modèle que 573, avec phare compteur incorporé. Avertisseur électrique.

#### Type 573 LSA.

Même modèle avec suspension arrière oscillante.

Tous ces modèles avec moteur Vap et réservoir 5 l.

Nous trouvons ensuite un modèle en tôle emboutie Le Triton.

Les garde-boue sont très enveloppants. Selle suspendue et bras oscillants procurent un maximum de confort.

L'Onidine désormais bien connue est le premier cyclomoteur à utiliser une carrosserie en matière plastique.

Elle est équipée du 50 cm<sup>3</sup> Himo deux vitesses, avec pédalier incorporé.

Dans la gamme des vélomoteurs nous notons le 58 cm<sup>3</sup> « Baroudeur » équipé d'un Sachs à trois vitesses développant 4,6 ch. Ce modèle possède un châssis-caisson en alliage léger coulé.

En sus de ses cyclomoteurs et vélomoteurs, Lucer produit différents 125 et 175 cm<sup>3</sup> équipés de moteurs Ydral.

Citons encore le Motorino, cyclomoteur à cadre monotube équipé d'un 48 cm<sup>3</sup> Stom.

Pour terminer nous mentionnerons le « Trilucer » : ce tri utilitaire peut transporter 80 kg. Moteur Himo deux vitesses, freinage par rétropédalage, avertisseur électrique.

## MOSQUITO

**S**il le moteur 50 cm<sup>3</sup> Mosquito est bien connu en France depuis 1947, il n'en est pas de même pour le cyclomoteur, modèle « 511 ». Cette production italienne en tôle emboutie et fourche avant à balanciers est construite en France par les usines Luchaire et diffusée par les établissements Chapuis Frères. Signalons que ce cyclomoteur de belle allure comporte des moyeux-freins et que le moteur est équipé de l'embrayage Centrimatic.



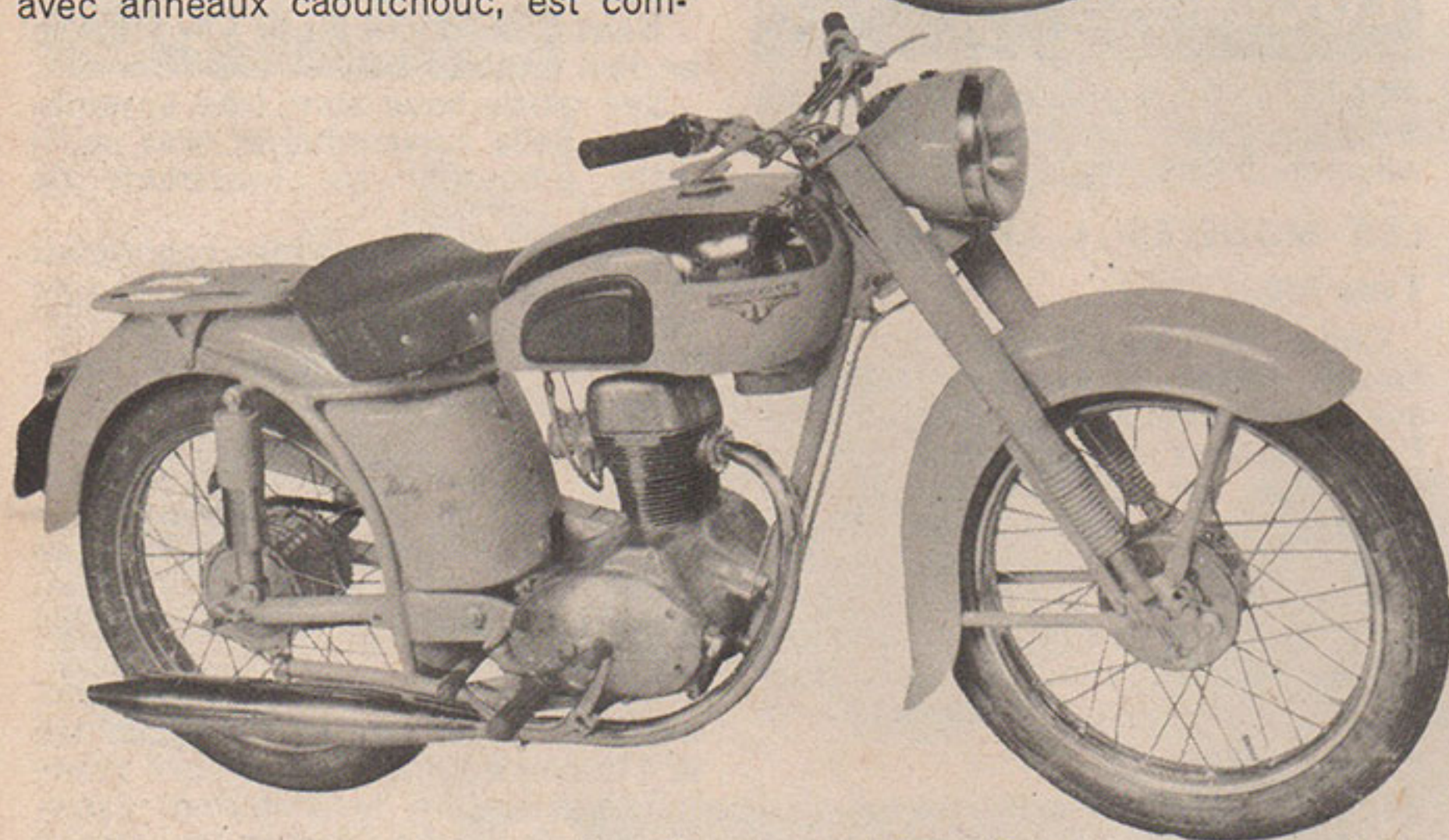
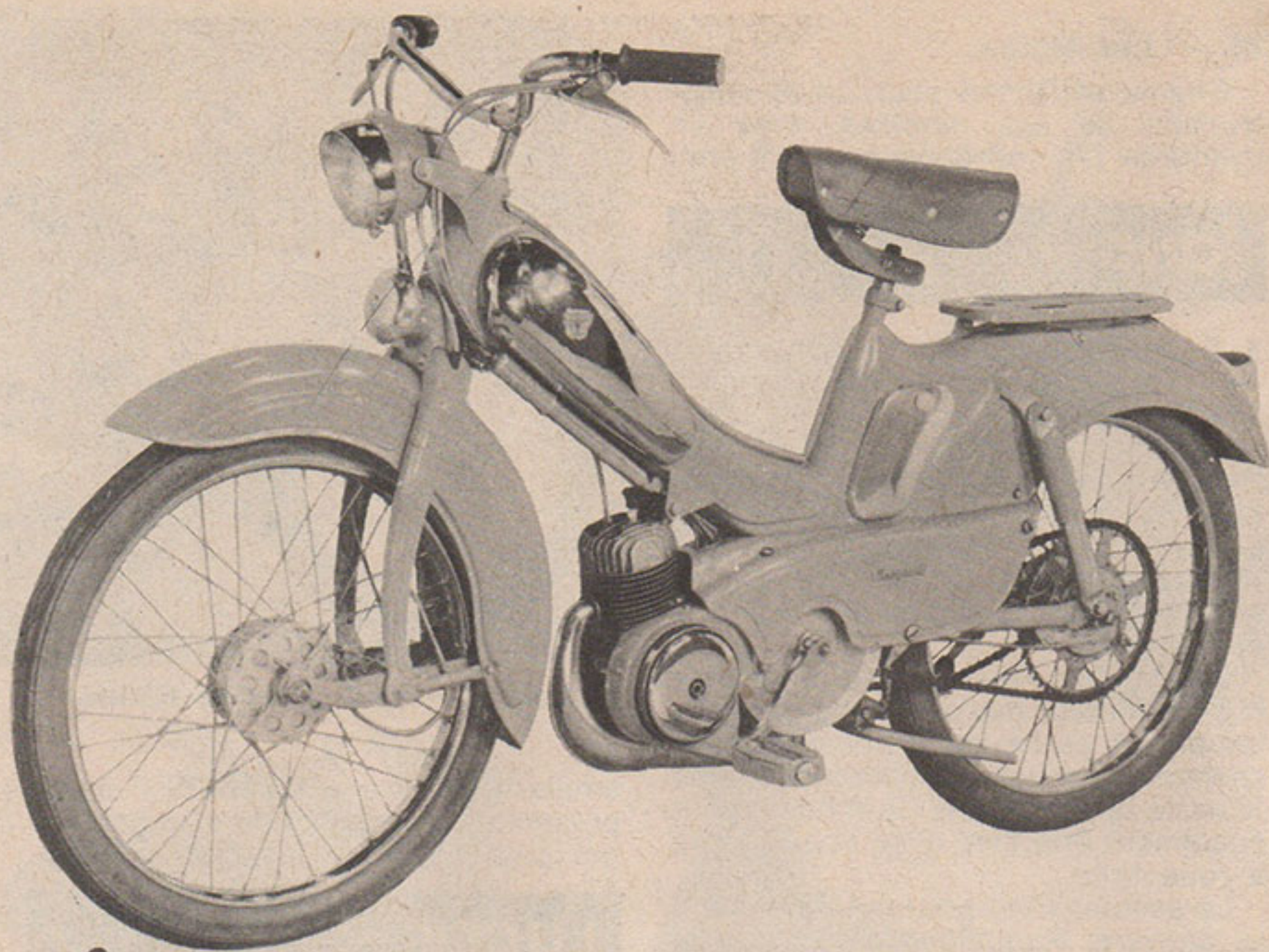
## MOTOBÉCANE

DANS la gamme très étendue de ses cyclomoteurs les Ateliers de la Motobécane signalent, outre les modèles standard bien connus, trois nouvelles mobylettes dans la catégorie « tôle emboutie ».

La Mobylette « Mono-Standard », type AV 76, à châssis-coque, fourche télescopique et embrayage double Dimoby.

La Mobylette « Mobymatic Super », type AV 79, la même que le type AV 76, mais avec changement de vitesses automatique « Mobymatic » et la Mobylette « Tourisme Luxe » type AV 87, qui comporte l'embrayage double Dimoby, le changement de vitesses Mobymatic, et une suspension nouvelle.

Les suspensions avant et arrière sont en effet toutes deux du type « oscillant ». La suspension avant, du type à grand balancier à roue poussée, avec anneaux caoutchouc, est com-



plétée par une suspension arrière, à bras oscillant.

Le nouvel embrayage automatique double « Dimoby » résulte de l'adjonction à l'embrayage centrifuge actuel de la Mobylette, dont le fonctionnement dépend de la vitesse de la machine (5 km/h environ), d'un deuxième embrayage concentrique au premier, dont le fonctionnement est lié à la vitesse de rotation du moteur.

Le deuxième embrayage est constitué par un dispositif porte-masselottes qui n'est autre que la cloche du premier embrayage, à la périphérie de laquelle sont rivées trois lames de ressort munies de garnitures Ferodo collées. Une cloche extérieure, concentrique à la première, est solidaire de la transmission.

Ce nouveau dispositif doit permettre au conducteur de démarrer sans l'aide des pédales.

Notons encore que maintenant la bobine est sortie du volant magné-

tique et bénéficie du meilleur refroidissement.

Dans le domaine des vélomoteurs et motocyclettes, il n'y a pas de changement notable si ce n'est la mise à l'air libre des bobines d'allumage et le montage sur certains modèles de selles biplaces.

Les différents modèles de 125 et de 175 cm<sup>3</sup> poursuivent donc leur carrière de même que la 350 cm<sup>3</sup> bicylindre.

Le nouveau Moby-scooter baptisé Moby-Montagne comporte trois nouveautés.

a) La soufflante de refroidissement a subi une transformation. L'entrée d'air est située sous le panneau droit, comme sur le modèle précédent. Mais la sortie d'air se fait par une tubulure caoutchouc, derrière le panneau gauche et expulse à l'extérieur, à grande vitesse, la totalité de l'air chaud.

b) Le groupe oscillant moteur-transmission a son axe d'articulation

sur le cadre monté sur Flexi-blocs spéciaux et assurant, concurremment avec la suspension arrière (Evidgom) caoutchouc une liaison intégralement élastique avec le cadre du Moby-scooter.

c) Notons enfin que le pot d'échappement est maintenant démontable afin de faciliter les décalaminages.

La version Luxe du Moby-Montagne est présentée en émail deux tons, vert pastel et grenat, avec repose-pieds caoutchouc, joncs enjoliveurs de tablier, de panneaux et de garde-boue avant.

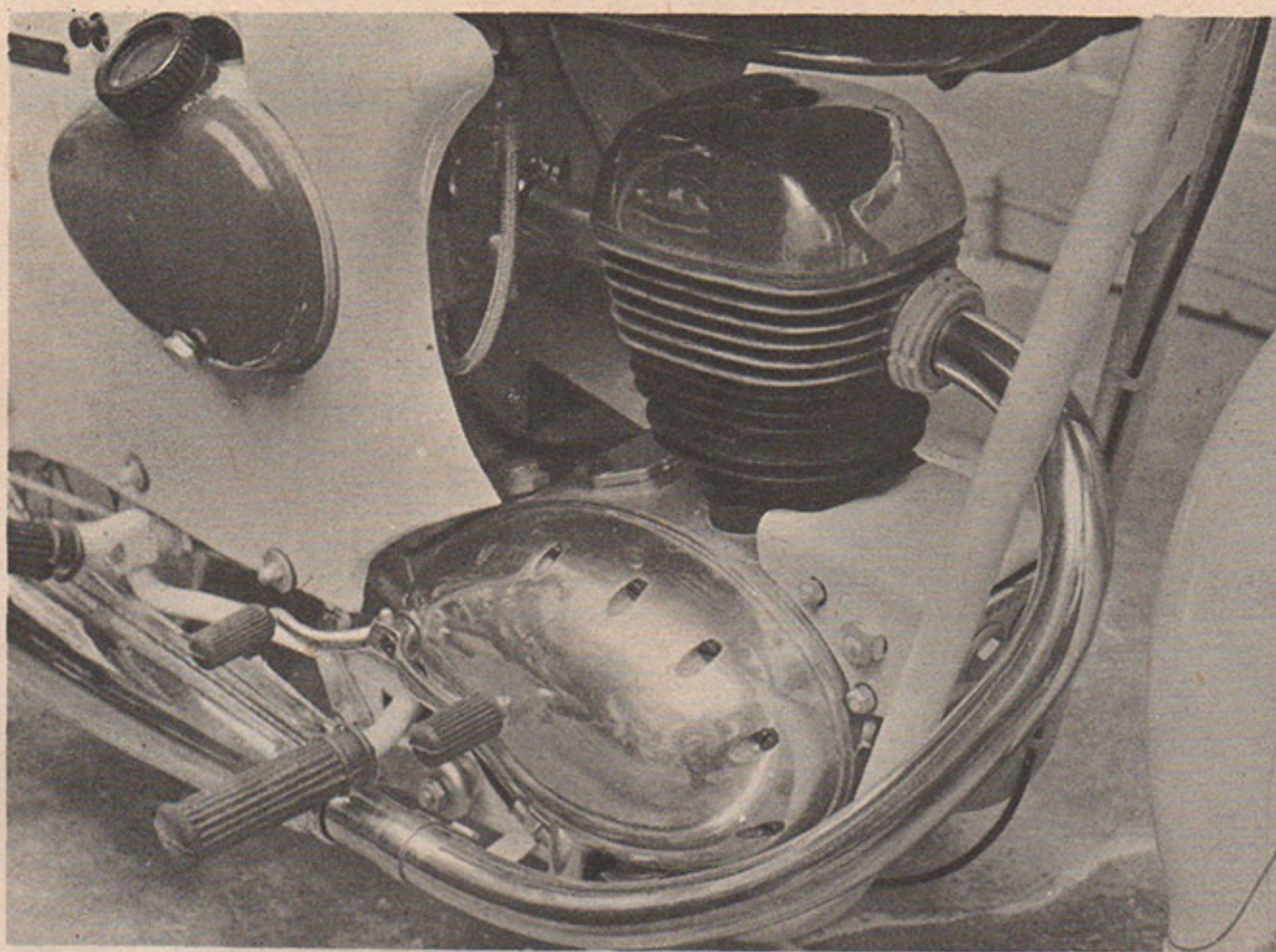
## FOLLIS

LA marque lyonnaise Follis, qui fut toujours à l'avant-garde de la technique cycliste et motocycliste, présente au Salon ce cyclomoteur dont on peut dire qu'il est de classe internationale. A des éléments emboutis constituant une carcasse élégante, robuste et moderne, Follis a ajouté un capot-moteur directement inspiré de celui qu'il créa, il y a quelques années, pour ses 175 et 250 cm<sup>3</sup>, capot dont le succès fut et demeure considérable.

On remarquera la suspension arrière oscillante, la protection offerte par les garde-boue, la selle suspendue extrêmement confortable. Précisons, enfin, que le moteur adopté est le remarquable « Multimatic » Lavalette et que le freinage est assuré par les tout nouveaux moyeux Maxi à serrage central.

En outre, Follis propose toujours ses vélomoteurs et motocyclettes 125 et 175 cm<sup>3</sup> dont les parties cycles remarquables sont équipées de moteurs Gnôme et Rhône, Sachs ou Ydral.





## TERROT- MAGNAT-DEBON

LES cyclomoteurs à galet « Lutin » et à chaîne « Terromatic » et « Magnamatic » sont tous dotés du même cadre berceau monopoutre très largement ouvert, qui permet à la clientèle féminine de les utiliser avec aisance.

Pour les pays de montagnes et pour la clientèle qui désire un cyclomoteur doté du summum de perfectionnement technique. Terrot et Magnat-Debon présentent également un engin à deux vitesses, muni d'une suspension télescopique intégrale à l'avant et à l'arrière.

Mais les efforts de la marque dijonnaise, sont surtout concentrés sur la nouvelle 125 cm<sup>3</sup> « Fleuron » et la 175 cm<sup>3</sup> « Tournoi », de conception identique. Rappelons que ces moteurs sont des quatre-temps culbutés, développant respectivement 7 et 10 ch. Cadre tubulaire à double berceau. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante avec amortisseurs hydrauliques.

Nous pensons pouvoir présenter — dans un très prochain numéro — un essai complet de la 175 cm<sup>3</sup> à nos lecteurs.

## MOCHET

D'ABORD vélocar à pédales, puis mixte (pédale et moteur), le cyclocar Mochet en est maintenant au stade définitif de la voiturette à moteur populaire.

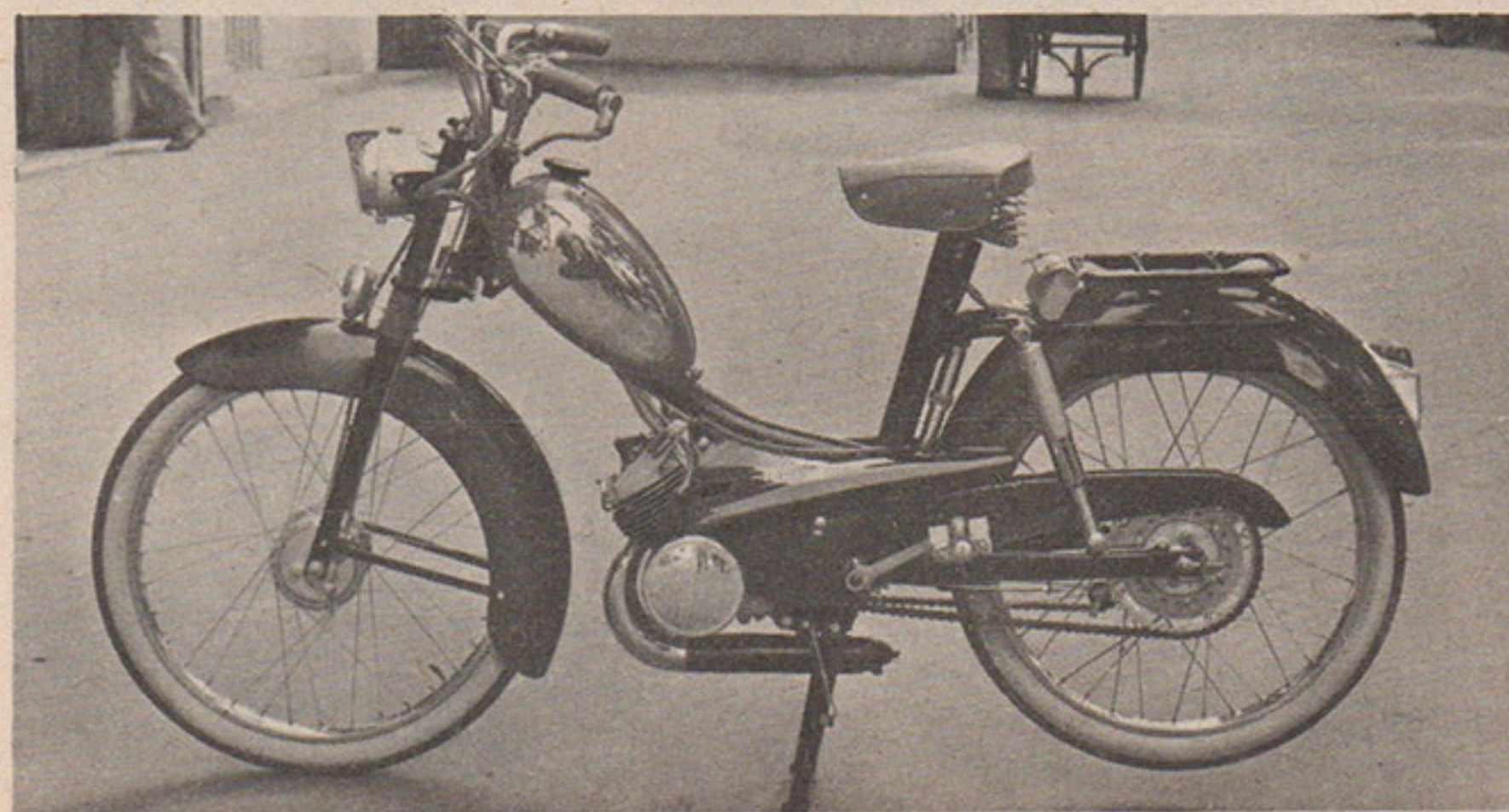
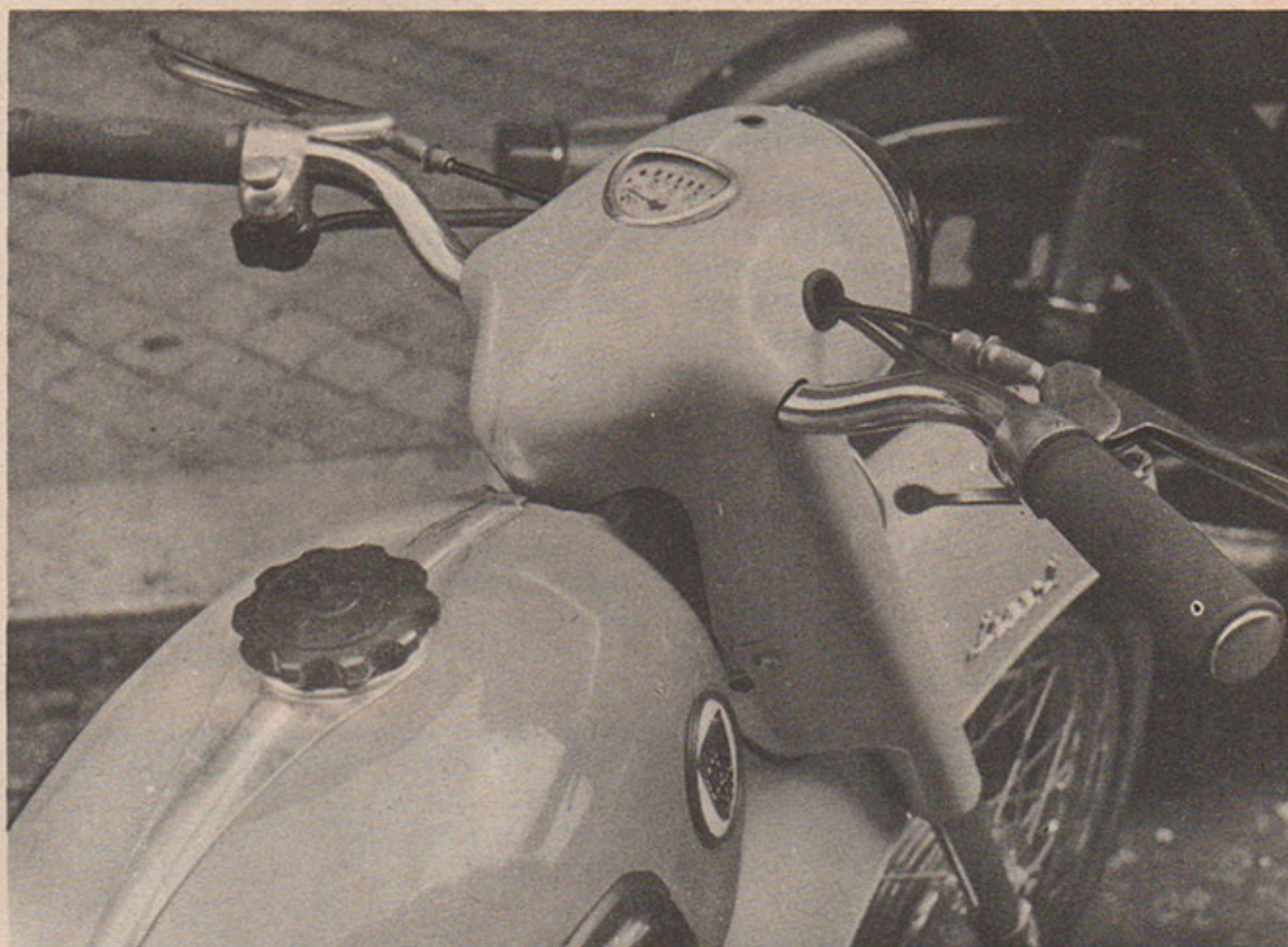
Le Mochet actuel peut être livré en deux cylindrées, 125 cm<sup>3</sup> sans permis, 175 avec permis. Les moteurs sont des

blocs deux-temps à trois vitesses et marche arrière. Le châssis est désormais à suspension intégrale avec roues indépendantes à l'avant et freins sur les quatre roues.

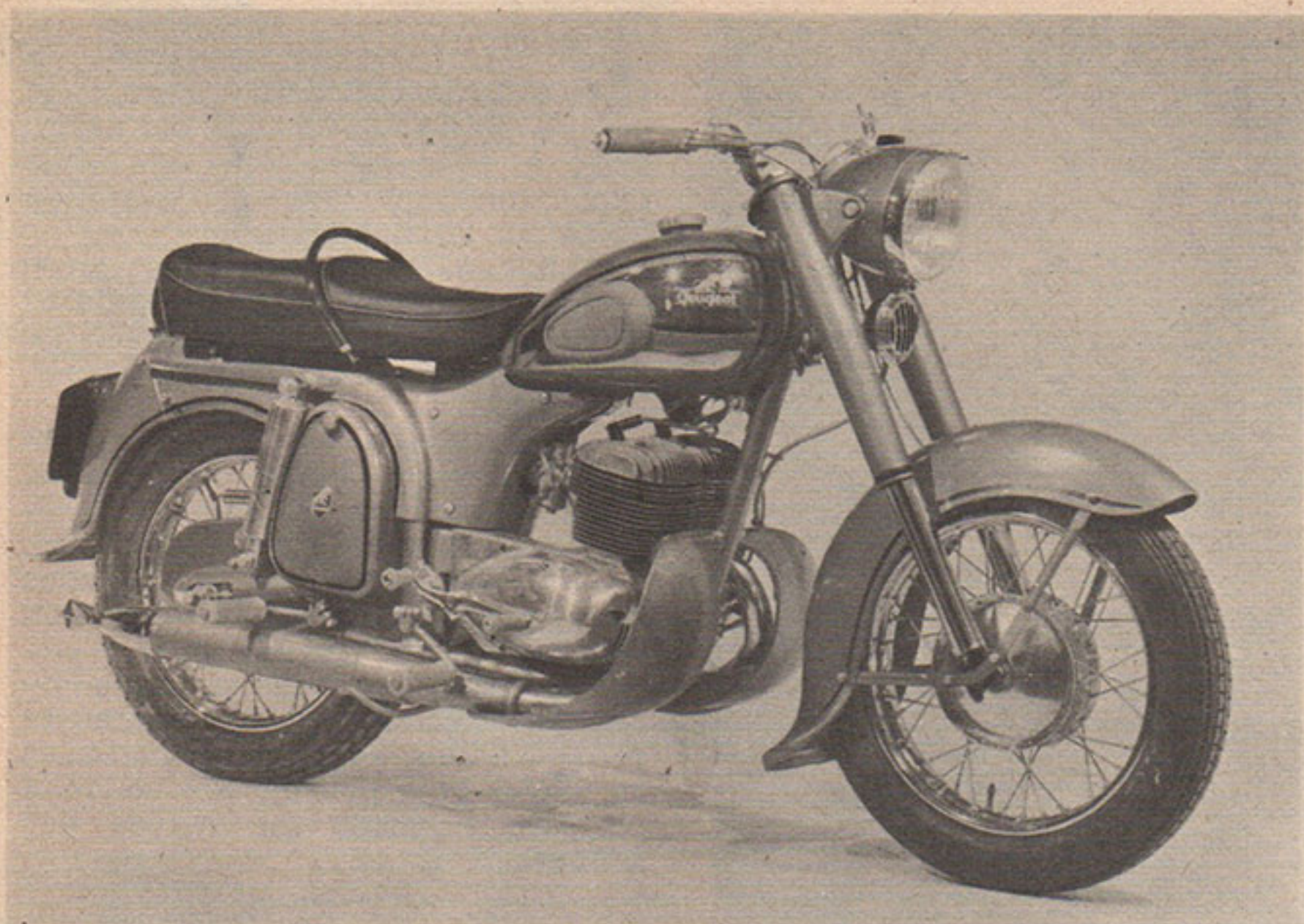
L'équipement électrique est aussi complet que celui d'une voiture; démarreur, éclairage, indicateur de direction, essuie-glace, avertisseur, stop, etc.

La carrosserie est une conduite intérieure deux places, deux portes, toit ouvrant. Roue de secours livrée de série. Les pneus sont des 550 x 85.

Cette voiturette, dont les organes moteurs sont ceux de la moto, non seulement n'est pas onéreuse d'emploi et d'entretien, mais la disposition de ses commandes de manœuvre permet toutes adaptations partielles ou totales pour pouvoir être conduite par des invalides ou mutilés des jambes.







## PEUGEOT

**P**EUGEOT, qui a déjà une série très étendue de modèles variés dans les différentes catégories, cyclomoteurs, vélomoteurs, motos et scooters, conserve tous les types que nous connaissons et complète ses séries par quelques nouveautés dignes d'attention.

A côté des cyclomoteurs déjà bien connus et largement diffusés BIMA Standard et Luxe à cadre monotube et le modèle bivitesse BB 2 L, on trouve cette année un type nouveau : le BB 1 équipé d'un nouvel embrayage automatique baptisé Peugeot-Centri.

Dans le domaine des vélomoteurs Peugeot poursuit la fabrication de ses modèles 100 et 125 cm<sup>3</sup> deux, trois et quatre vitesses.

Les motocyclettes 175 et 250 cm<sup>3</sup> restent inchangées mais se voient adjoindre une nouvelle 350 cm<sup>3</sup> Twin, à extrapolation de la « quart de litre » bien connue.

Peugeot a également inscrit à son programme un nouveau scooter, le S 57 C qui diffère du modèle déjà vendu par un avant mobile et des roues de 10".



## PALOMA

**L**A firme châillonnaise propose sept modèles de cyclomoteurs 50 cm<sup>3</sup> tous équipés du célèbre moteur Lavalette AML 50 à embrayage automatique. Les modèles s'échelonnent de 41 000 à 60 000 fr, les différences résidant surtout dans les suspensions et les équipements.

Signalons aussi le dernier né chez Paloma, un vélomoteur léger 60 cm<sup>3</sup>. Le moteur est une extrapolation de celui cité ci-dessus. Il existe un modèle à cadre rigide et un modèle à suspension arrière oscillante.

## RIVA-SPORT

**D**ANS le domaine des cyclomoteurs, Riva Sport Industries poursuivant son effort, présentera à la clientèle :

1° Les modèles Utilitaire et Luxe, à embrayage commandé, équipés du moteur « Motobloc » 44 cm<sup>3</sup>.

2° En 49 cm<sup>3</sup>, avec embrayage automatique, R.S.I. améliorera la gamme présentée au Salon dernier, et y adjoindra deux modèles à suspension arrière.

Tous les cyclomoteurs 49 cm<sup>3</sup> R.S.I. — Motobloc — seront équipés de roues de 23" et seront présentés en deux tons.

Les types « Standard 491 » et « Luxe 492 », ne subiront que peu de modifications.

Comme précédemment indiqué, deux modèles à suspension arrière : suspension oscillante avec amortisseurs télescopiques de forte section, compléteront la gamme, et le type « 492 S » issu du nouveau « 492 », sera équipé en outre d'un avertisseur électrique.

Enfin, un modèle grand luxe, type « 493 S », issu de la machine « Président » présentée au dernier Salon, sera offert à la clientèle.

Dans la gamme des motorisés A.M.C., Riva Sport Industries n'apportera au Sulky duo 125 cm<sup>3</sup> qu'une seule modification importante à savoir :

Le remplacement de la fourche actuelle par une fourche télescopique qui améliorera encore la suspension avant et permettra en outre un rayon de braquage beaucoup plus grand, éliminant ainsi un reproche que certains usagers avaient formulé.

Quant au vélomoteur « Sporting » il sera désormais équipé d'une suspension arrière.

## LAVALETTE

**L**E moteur Lavalette A.M.L. 50 qui équipe de nombreux cyclomoteurs ne semble pas avoir subi de



transformation importante. Ce moteur est toujours livré avec l'embrayage « Multimatic ». Rappelons qu'il s'agit d'un embrayage centrifuge qui utilise des masses de friction et des masses de verrouillage. Les masses de friction travaillent sur une couronne de grand diamètre et entrent en fonction avec la variation du couple moteur, donc avec la manette des gaz.

Les masses de verrouillage logées dans une couronne de petit diamètre à l'intérieur de la grande, entrent en fonction lorsque le cyclomoteur atteint 15 km/h environ. L'embrayage est à ce moment-là, comme le nom des masses l'indique, en position verrouillée et les masses de friction ne travaillent plus.

## NEW MAP

Il ne semble pas que la firme lyonnaise ait prévu de changement dans le programme de fabrication. Comme l'an dernier on trouvera deux cyclomoteurs « Kid » dont un caréné à deux vitesses; deux utilitaires 100 cm<sup>3</sup> avec moteur Sachs ou Ydral; deux vélomoteurs 125 cm<sup>3</sup> « Leader » dont un deux-temps Ydral et un quatre-temps A.M.C. carénés l'un et l'autre; une moto légère 175 cm<sup>3</sup> également carénée avec arrière à fourche oscillante et, ce qui achève de la rendre intéressante, en bloc-moteur Sachs deux-temps 4 vitesses et sélecteur.

Plus personnelle encore est la 250 cm<sup>3</sup> « Super leader » équipée d'un bloc-moteur Opti quatre temps à arbre à cames en tête, deux cylindres verticaux face route. C'est également New-Map, rappelons-le, qui produit le « Solyto », véhicule utilitaire trois roues de 125 cm<sup>3</sup> véritable fourgonnette d'une charge utile de 200 kg. On avait entendu dire que New-Map présenterait une version touriste de cette voiturette, mais nous n'en avons pas encore confirmation.

## SCOUTEX

PARALLELEMENT à leur production de l'an passé les Etablissements Scoutex de Rouen présentent un nouveau cyclomoteur 50 cm<sup>3</sup> à cadre ouvert et réservoir avant. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante sont au goût du jour de même que le projecteur et le guidon capotés. Le bloc moteur est à pédalier incorporé et l'embrayage à commande manuelle. Précisons qu'il s'agit d'un monovitesse.

## VELOSOLEX

COMME par le passé Velosolex continue à fabriquer son cyclomoteur classique.

Si celui-ci n'est pas le plus rapide, il est certainement économique, aussi bien à l'achat qu'à l'utilisation. Son poids réduit — 27 kg — et son pilotage très simple en font l'engin idéal pour la circulation urbaine. Le modèle 56 dénommé « 660 » n'a pas subi de modifications notables et a su rester « la bicyclette qui roule toute seule ».

## VESPA

L'USINE de Fourchambault ne présente pas de nouveautés en matière de scooters si ce n'est un fini encore plus soigné des deux modèles de 125 et 150 cm<sup>3</sup>.

Rappelons que le 125 est équipé d'un moteur développant 5 ch à 4 850 tr/mn. La boîte de vitesses à trois rapports est commandée par poignée tournante. Le refroidissement est assuré par une turbine montée sur le rotor du volant magnétique. Signalons également que la roue de secours est, depuis l'an dernier, fixée à l'intérieur du tablier.

Le modèle « Grand Luxe » de 150 cm<sup>3</sup> développe 6,2 ch à 5.500 tr/mn. Il est équipé de roues de 10" et devrait atteindre 100 km/h.

Il est d'ailleurs peu probable que Vespa change quoi que ce soit à son programme de scooters, étant donné que la voiturette Vespa 400 tant attendue est enfin sortie au grand jour et que la firme de Fourchambault devra concentrer tous ses efforts sur celle-ci afin de se faire une place sur le marché.

## GITANE

PARMI les nombreux modèles Gitane nous relevons le « cheval de bataille » de la marque, le cyclomoteur Luxe type 65, équipé du moteur Vap 55. Ce cyclo possède un réservoir avant de 5 l, des pneus de 23 x 2,00, une fourche télescopique, suspension arrière, garde-boue enveloppants et un projecteur à ampoule bilux.

## A. M. C.

LES Ateliers Mécaniques du Centre présentent un programme très complet à savoir les :

- 99 cm<sup>3</sup>, deux temps « Mustang » (aux cinq records du monde);
- 125 cm<sup>3</sup>, deux temps « Isard »;
- 125-175 cm<sup>3</sup>, V 4 « Alezan »;
- 125 cm<sup>3</sup>, V 4 « De Luxe »;
- 175 cm<sup>3</sup>, 4 V « De Luxe »;
- 250 cm<sup>3</sup>, 4 V « A.C.T. 58 ».

A.M.C. a continué à apporter à tous ses modèles les améliorations de détail contribuant à les rendre d'un fonctionnement encore plus sûr et plus agréable.

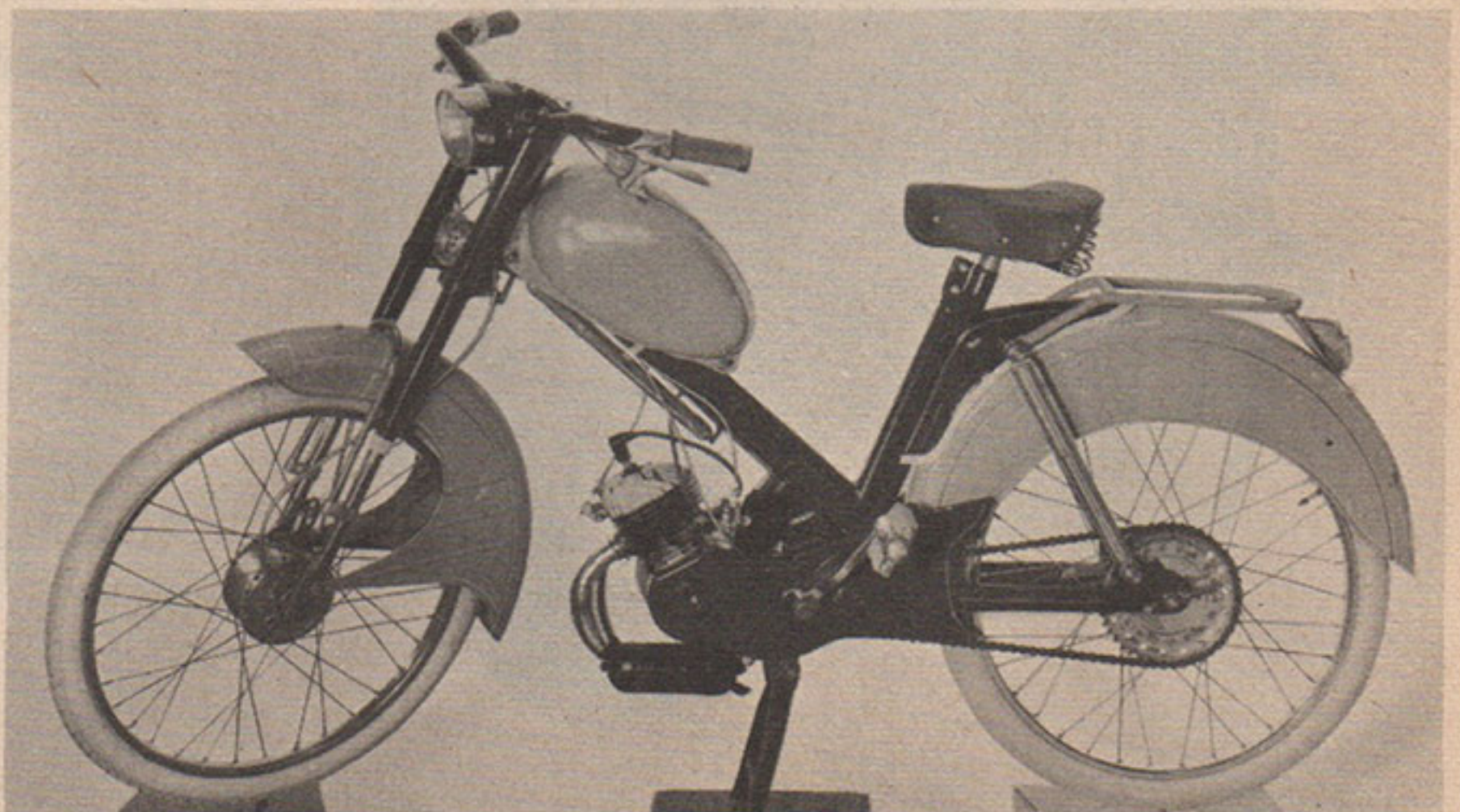
## VAP

LA gamme Vap n'a pas changé et comprend toujours : les blocs A, B et C, respectivement monovitesse sans embrayage, monovitesse et bivitesse avec embrayage du type à disques multiples et commande manuelle.

- le monovitesse à courroie avec embrayage centrifuge;
- le 100 cm<sup>3</sup> trois vitesses.

Tous ces moteurs sont réalisés en deux-temps.

Signalons toutefois le montage du nouveau système d'allumage Magnéclair que nous avons déjà signalé à nos lecteurs.







**ne sera pas au Salon...**



**Mais**

**ses agents restent**

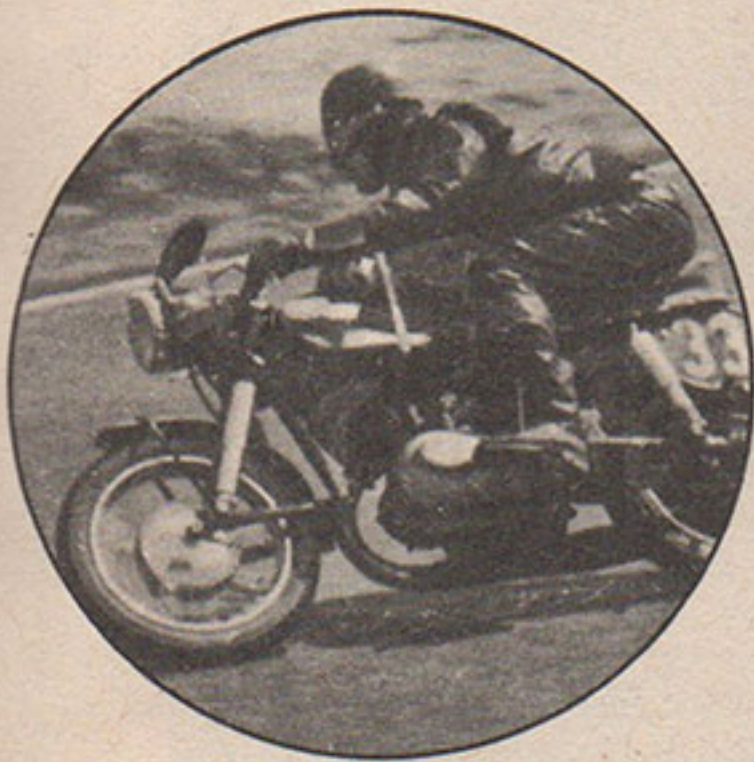
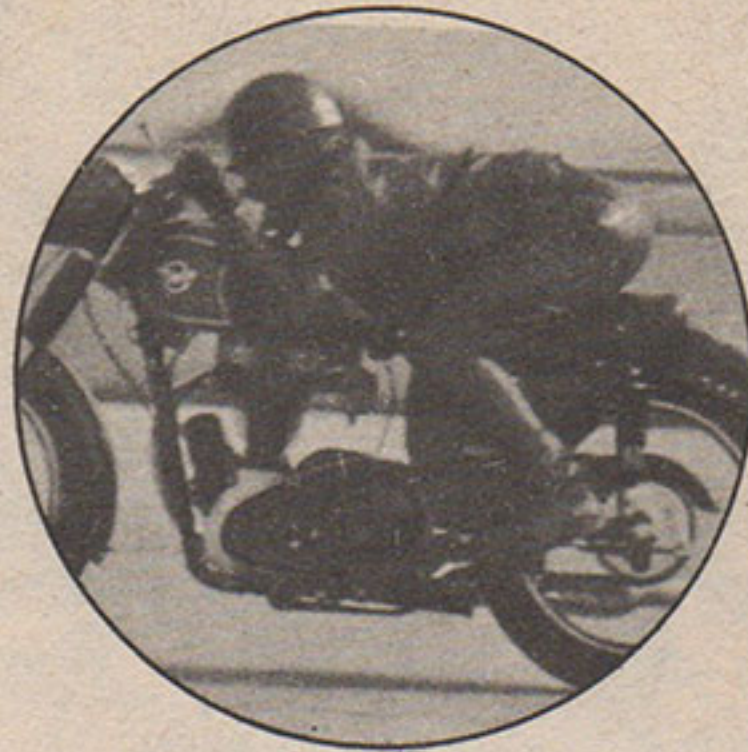
**à votre disposition**

**pour vous présenter**

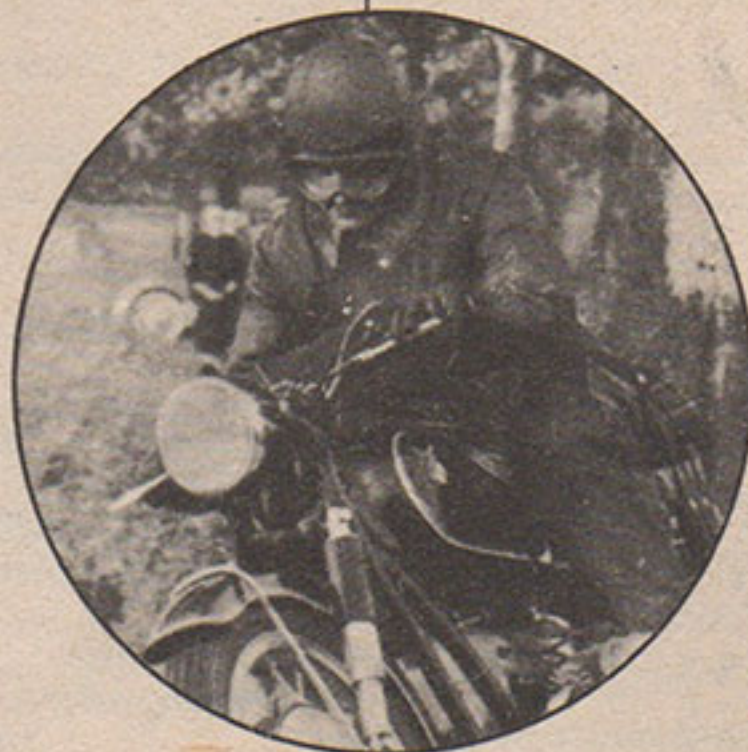
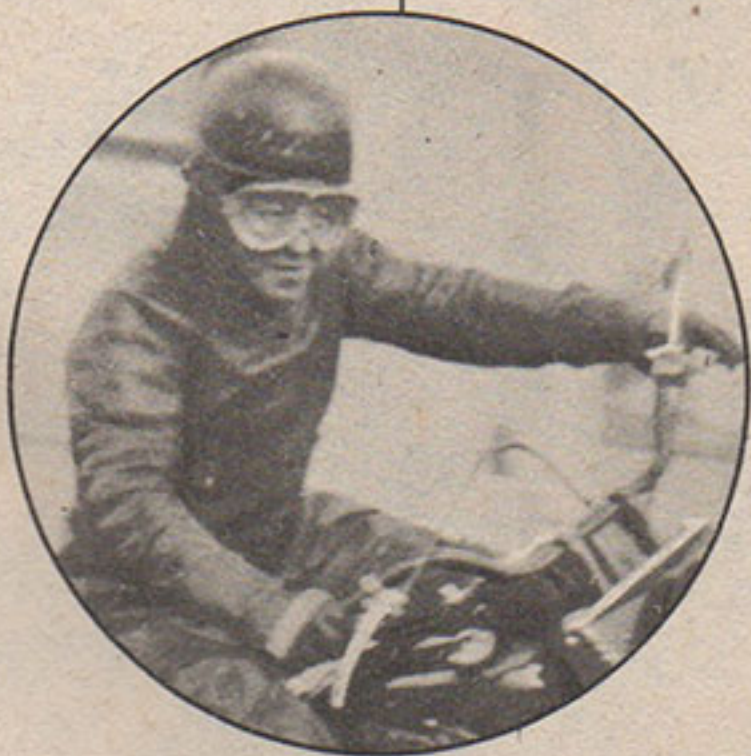
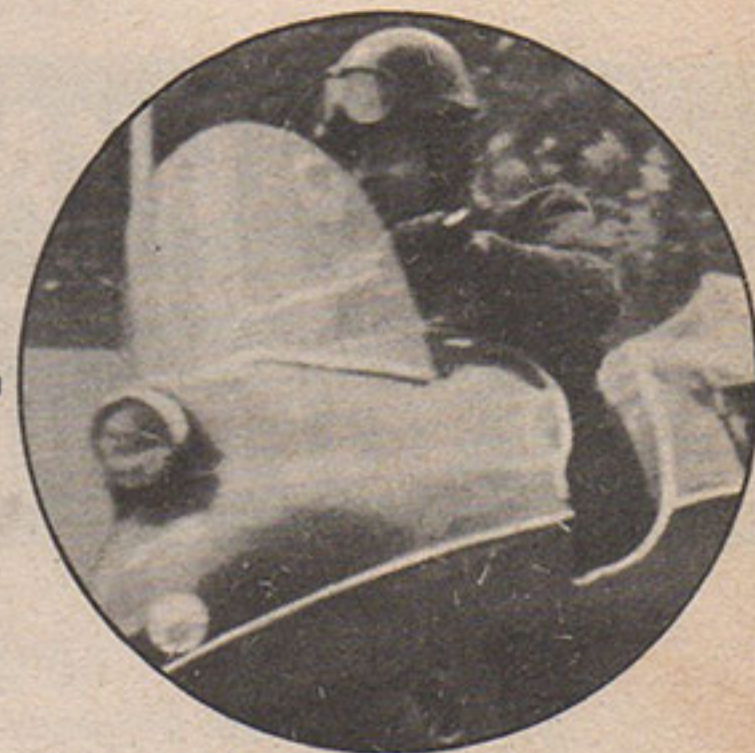
**tous les modèles**

**de sa gamme**

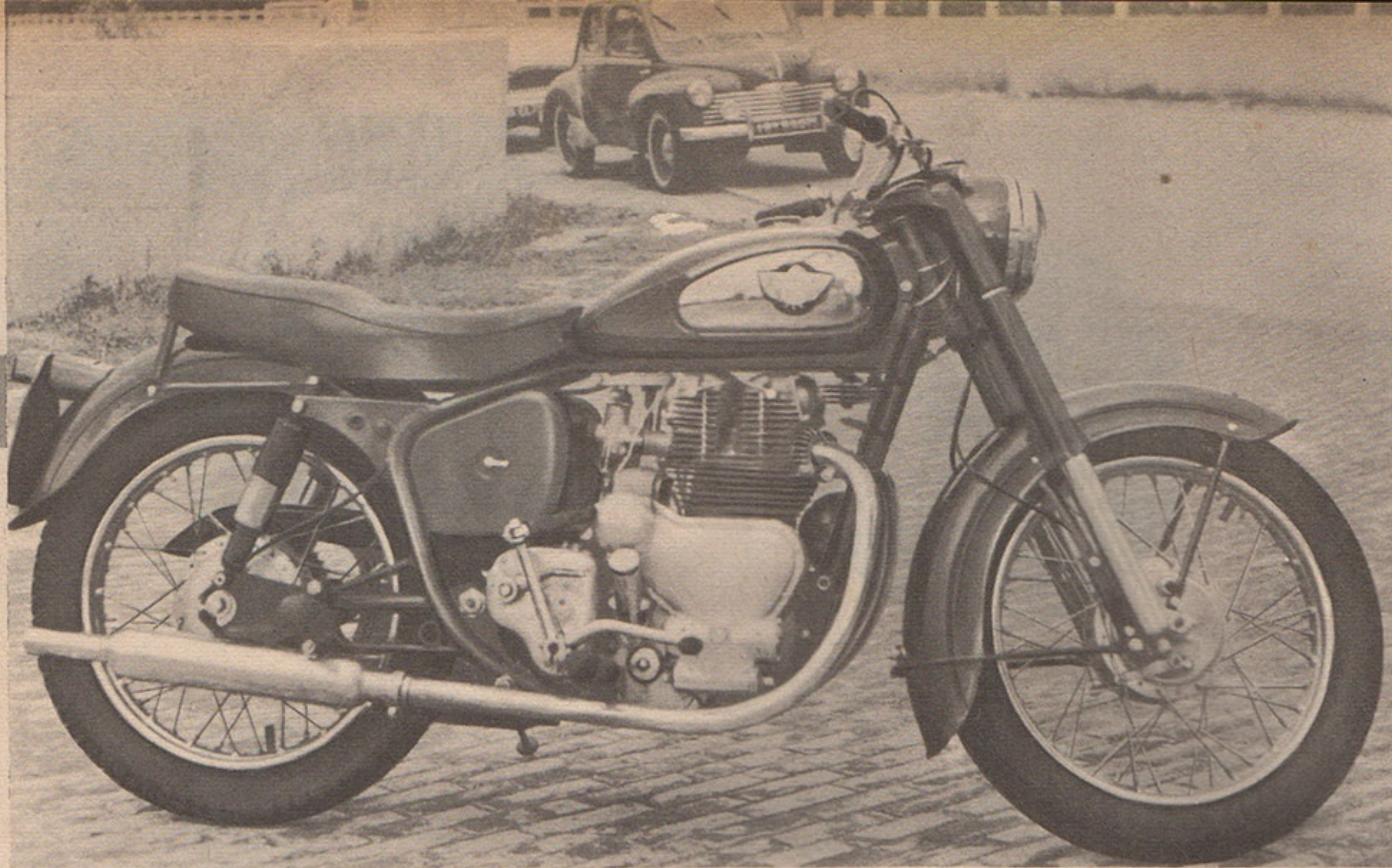




**ESSAIS**  
**57**







## 700 ROYAL-ENFIELD

### “ SUPER-MÉTÉOR ”

#### CARACTÉRISTIQUES

Cadre simple berceau, avec suspension arrière oscillante et amortisseurs hydrauliques, fourche télescopique.

Frein avant à double tambour.

Réservoir : 16 l.

Batterie 6 V sous coffre.

Pneus : AV, 3 × 25; AR, 3 × 50.

Moteur twin : 70 × 90.

Cylindrée : 692 cm<sup>3</sup>.

Rapport volumétrique : 7,25.

Puissance : 40 ch à 5 500 tr/mn.

Rapports de démultiplication :

1<sup>re</sup> : 12.05.

2<sup>e</sup> : 7.87.

3<sup>e</sup> : 5.63.

4<sup>e</sup> : 4.33.

Réserve d'huile : 2 l environ.

#### RÉSULTATS D'ESSAI

Conditions atmosphériques : pluie intermittente.

Piste de vitesse : 2 548 m.

Un tour, position touriste : 1 mn 2 s; moy. : 147,962 km/h.

Un tour, position allongée : 56 s 3/5; moy. : 162,078 km/h.

Circuit routier (9 181 m) :

Meilleur tour : 5 mn 11 s 4/5; moy. : 106,066 km/h.

Accélérations :

100 m en 7 s; moy. : 51,480 km/h.

200 m en 10 s 2/5; moy. : 68,472 km/h.

300 m en 13 s 1/5; moy. : 72,900 km/h.

400 m en 16 s; moy. : 90 km/h.

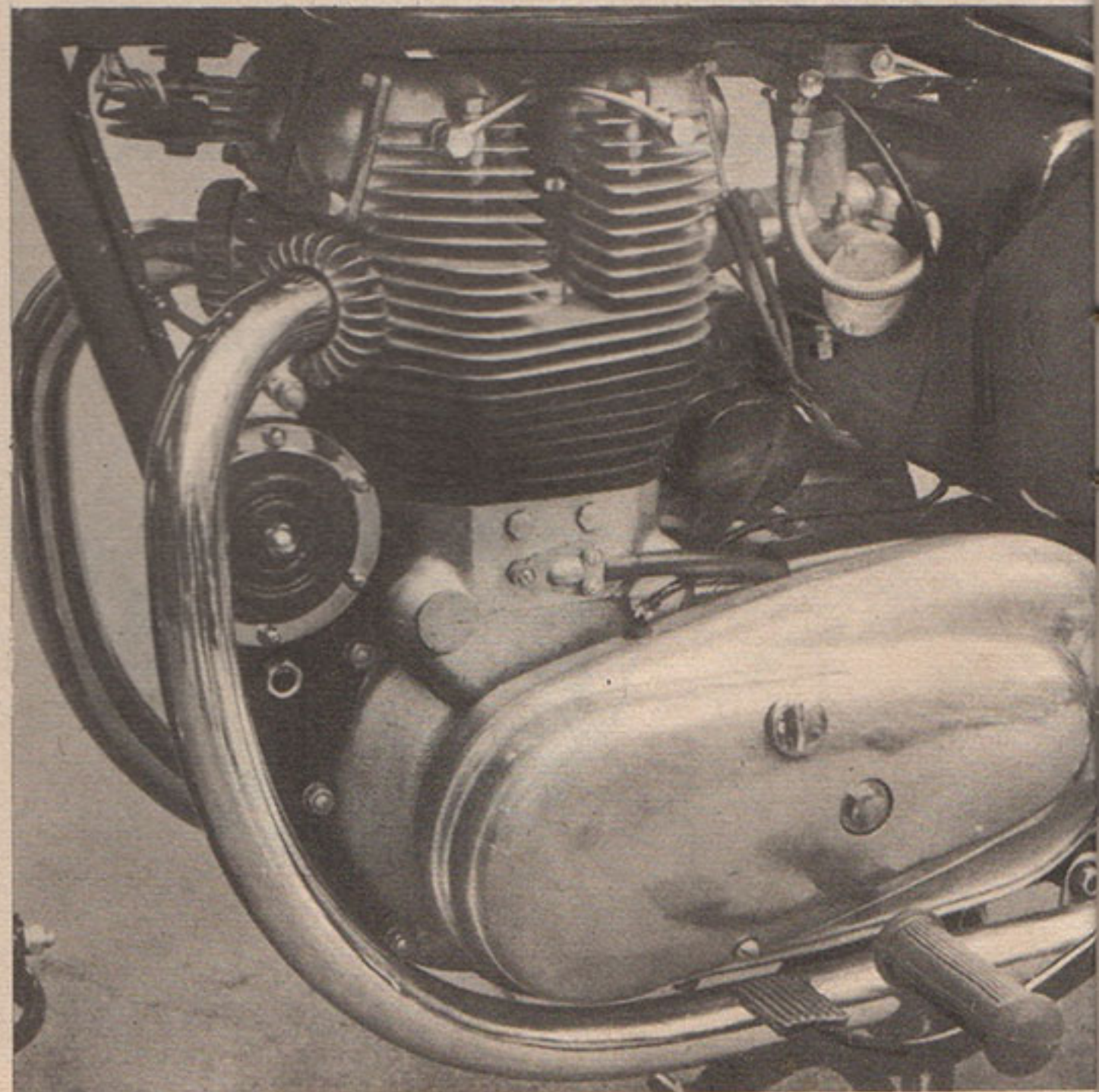
Réglages :

Gicleur : d'origine.

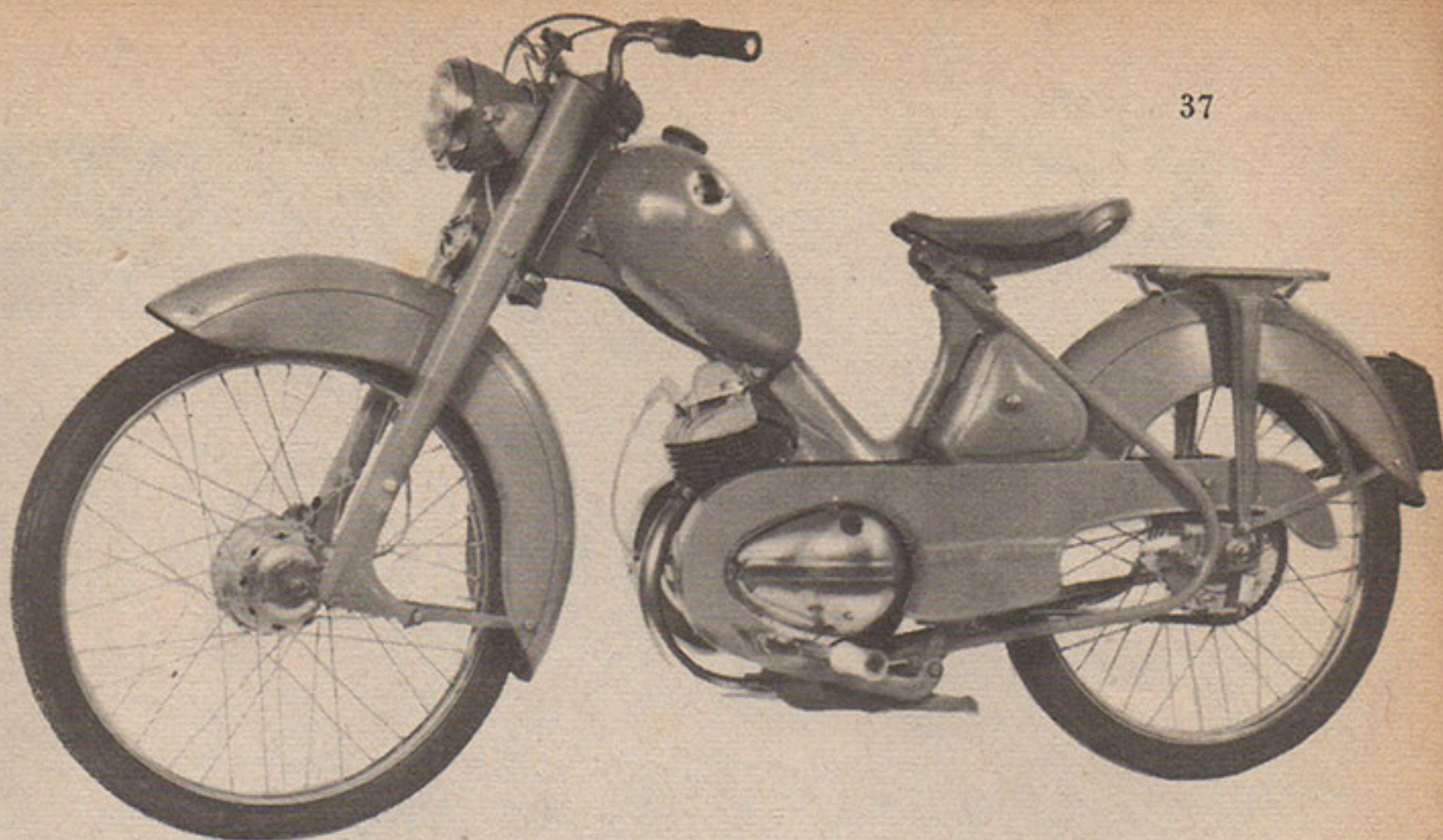
Bougies : d'origine.

Carburant : Super-Azur.

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







## CASTOR 115 cm<sup>3</sup>



### CARACTÉRISTIQUES

Partie cycle :  
 Cadre tubulaire avec fourche télescopique type Grégoire.  
 Pneus : 600 × 55.  
 Freins : monobloc, diamètre 110 mm.  
 Réservoir : 6 l.  
 Équipement :  
 Phare deux positions, avec compteur incorporé, béquille centrale, porte-bagages, sabots protecteurs, selle suspendue sur bloc de caoutchouc réglable, avertisseur électrique.  
 Groupe moteur-transmission :  
 Bloc deux temps deux vitesses licence Villiers.  
 Course-alésage : 57 × 50.  
 Rapport volumétrique : 7,2.  
 Puissance : 3,2 ch à 4 400 tr/mn.  
 Rapports de démultiplication finale : 1<sup>re</sup>, 16,2; 2<sup>e</sup> : 8,1.  
 Allumage : volant Coprema 12 V, 36 W.  
 Carburateur : Gurtner H 327, gicleur : 23.  
 Transmission primaire : chaîne en bain d'huile.  
 Embayage : bidisque dans l'huile.

### RÉSULTATS D'ESSAIS

Tour de Longchamp : 3 600 m.  
 Un tour lancé, position touriste : 3 mm 34 s 3/5; moyenne : 60,390 km/h.  
 Côte des Bruyères : 650 m; pente moyenne, 14 %.  
 Temps d'ascension, conducteur de 70 kg : 53 s 1/5; moy. : 43,794 km/h.  
 Temps d'ascension, conducteur de 87 kg : 56 s 4/5; moy. : 41,760 km/h.  
 Réglages d'essai : d'origine.  
 Carburant : super Esso + 7 %, Castrol XL.

*Le Castor appartient à la catégorie vélomoteur, domaine dans lequel Monet-Goyon a acquis une réputation certaine, notamment avec la Starlett.*

*Conçu en utilitaire, et bien servi par le bloc Villiers deux vitesses, le Castor constitue en quelque sorte une extrapolation, à l'échelle au-dessus, du cyclomoteur.*

### DÉFAUTS

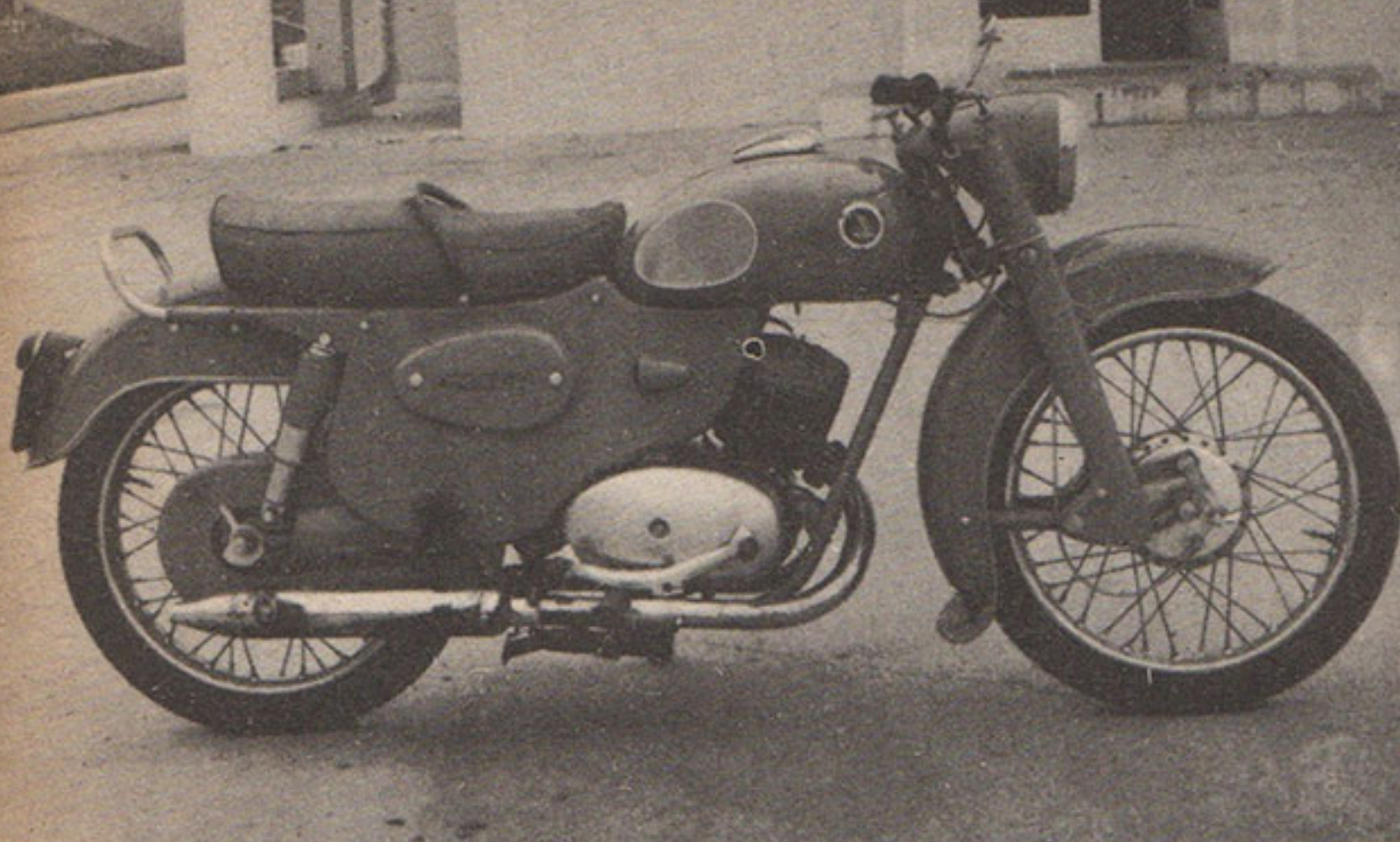
**Patinage de l'embrayage à la mise en route.**  
**Roulement cône-cuvette à l'arrière.**  
**Absence de tendeur de gaine sur embrayage et frein avant.**  
**Echappement bruyant.**  
**Finition un peu sommaire.**

### QUALITÉS

**Excellentes performances**  
**Bonne tenue de route.**  
**Confort acceptable.**  
**Bonne maniabilité.**  
**Freins puissants.**



# ALCYON 230 cm<sup>3</sup>



## CARACTÉRISTIQUES

Partie cycle :  
Cadre double berceau.  
Fourche à balanciers et roue poussée.  
Suspension arrière oscillante.  
Freins  $\varnothing$  150 mm.  
Réservoir 17 l.  
Pneus 3,25  $\times$  19.  
Groupe moteur-transmission :  
Bloc deux temps quatre vitesses.  
Course/alésage : 66  $\times$  66.  
Rapport volumétrique : 6,8.  
Puissance : 10 ch à 5 200 tr/mn.  
Embrayage : multidisque dans l'huile.  
Carburateur : Gurtner  $\varnothing$  25,4 mm.  
Allumage : volant magnétique.

## LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

*Moto utilitaire et de  
tourisme.*

*Vitesse : 100 km/h.*

*Prix : 185 000 fr.*

## RÉSULTATS D'ESSAI

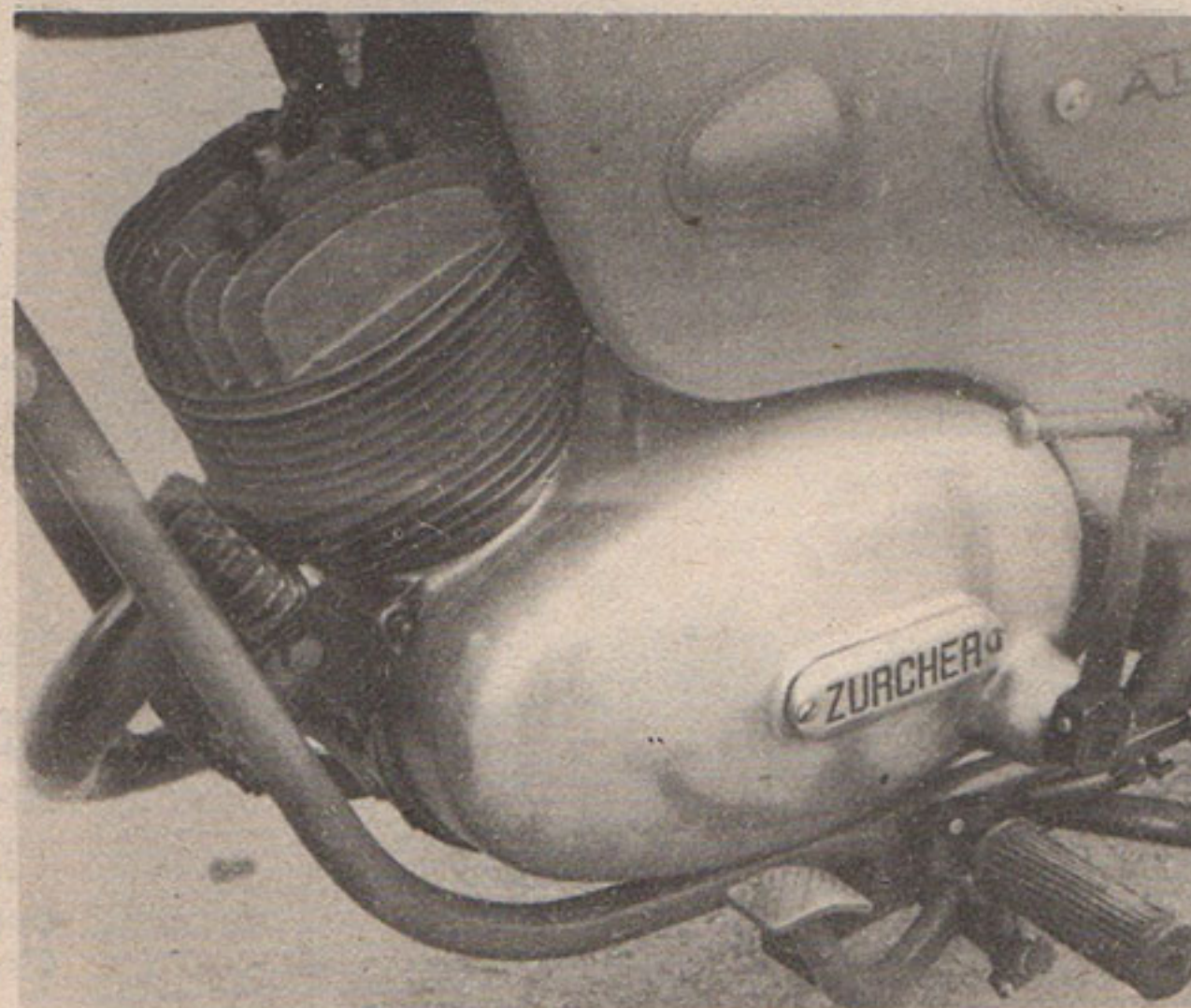
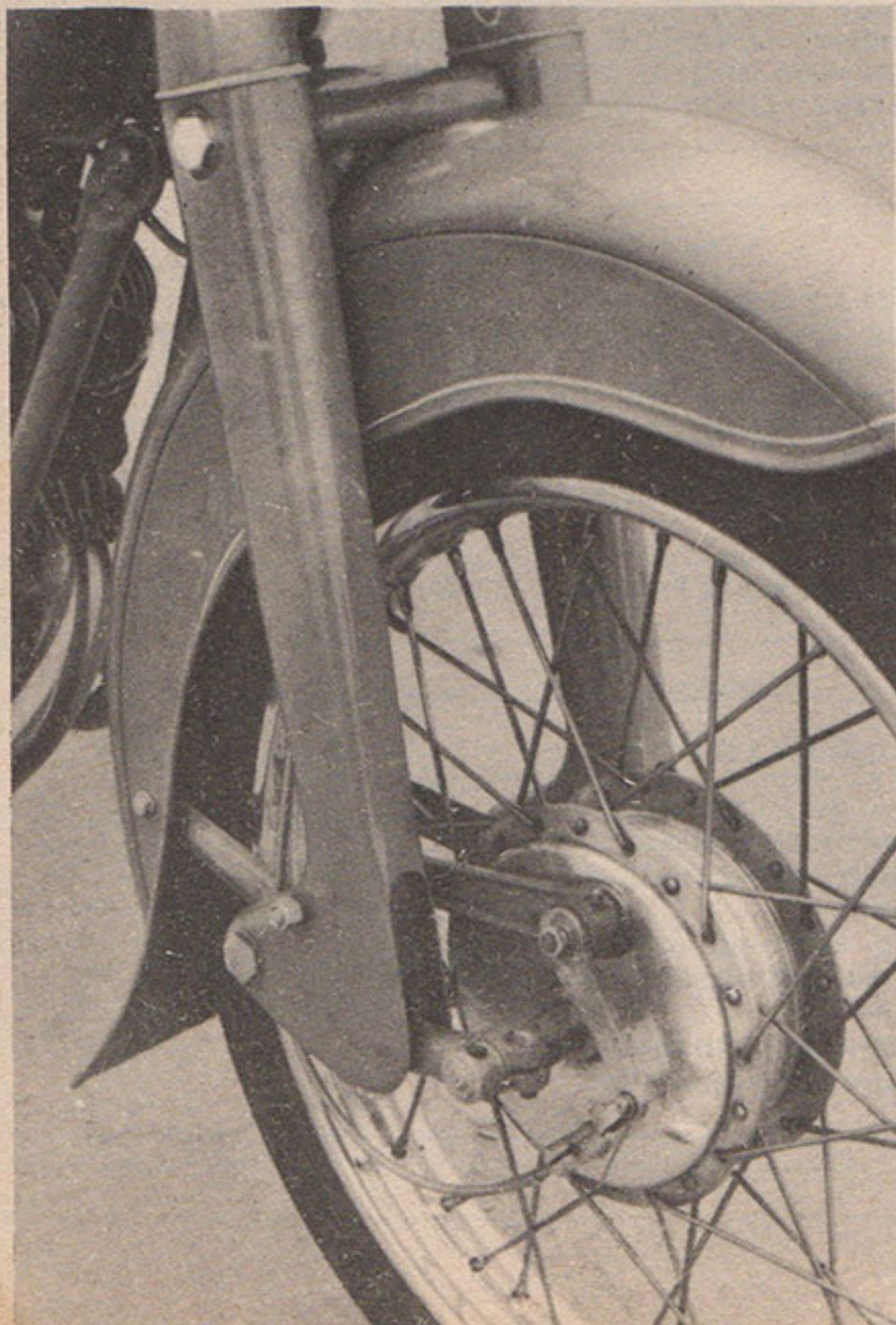
Conditions : Temps chaud ; vent : 3-4 m/s ; graissage : 8 %  
d'huile ; bougie Marchal 34 S long culot - gicleur de 45.  
Anneau de vitesse : 2 548 m :  
Meilleur tour lancé position touriste : 1 mn 34 s 4/5 ; moy. :  
96,768 km/h.  
Meilleur tour lancé position allongée : 1 mn 24 s 2/5 ; moy. :  
108,692 km/h.  
Circuit routier : 9 181 m :  
Meilleur tour lancé : 6 mn 26 s ; moy. : 85,629 km/h.  
Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet action sur les deux  
freins : 12 m.  
Accélérations :  
100 m : départ arrêté : 9 s (moy. : 39,996 km/h).  
200 m : départ arrêté : 13 s 3/5 (moy. : 52,920 km/h).  
300 m : départ arrêté : 17 s 4/5 (moy. : 60,660 km/h).

## INCONVÉNIENTS

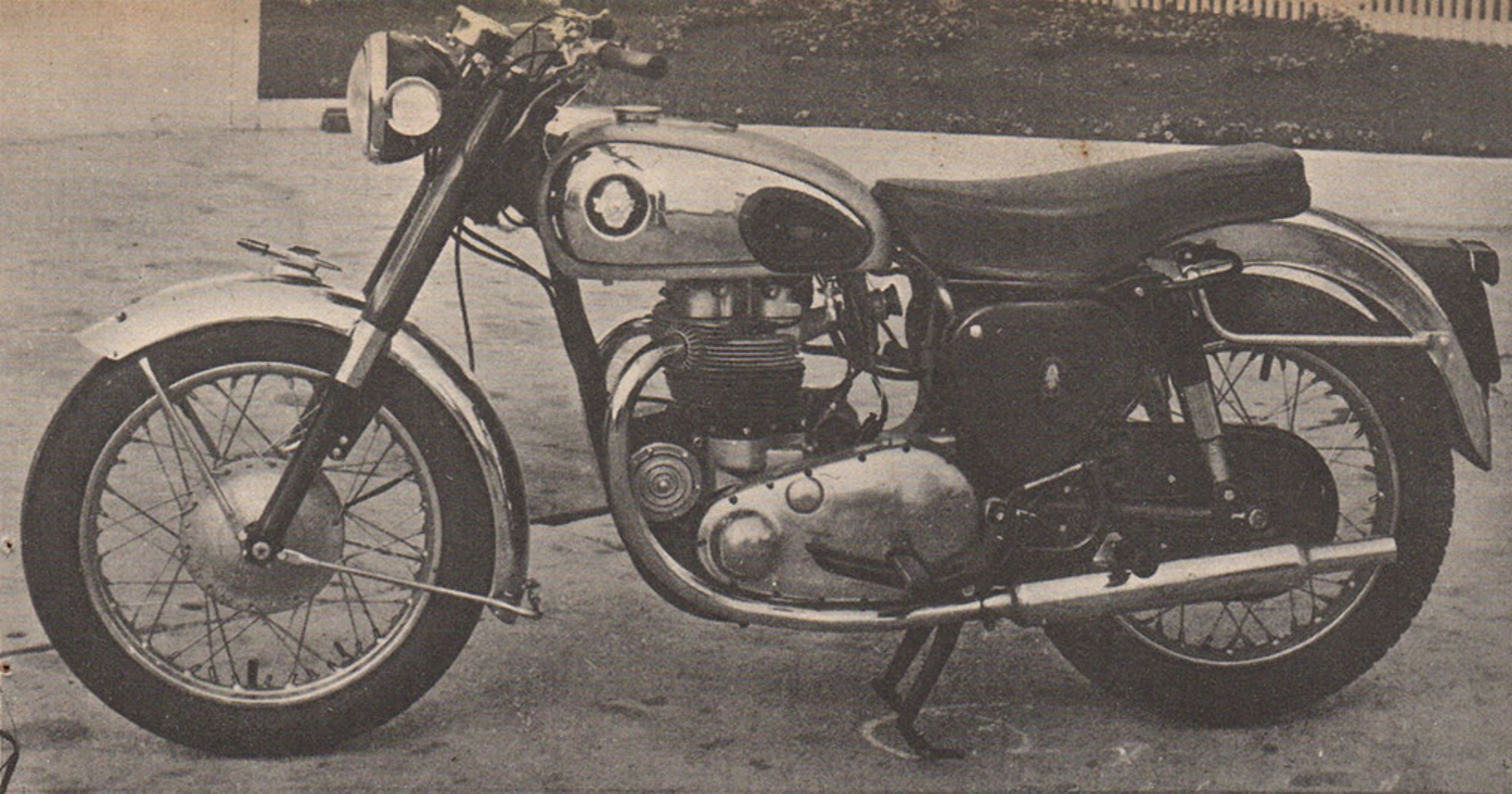
Vibrations.  
Frein avant déficient.

## AVANTAGES

Confort.  
Tenue de route.  
Propreté.  
Robustesse.







### CARACTÉRISTIQUES

Partie cycle :  
 Cadre double berceau.  
 Fourche télescopique, suspension arrière oscillante (amortisseurs hydrauliques).  
 Roues de 19" : pneu AV 3,20 x 19 ligné, AR 3,50 x 19 pavé.  
 Freins : AV :  $\varnothing$  203 mm x 35 mm ; AR : 177 x 30 mm.  
 Moyeux : à broche AV-AR.  
 Réservoirs : essence 18 l, huile 2,75 l.  
 Batterie : 6 V 12 Ah ; dynamo : 60W.  
 Groupe moteur-transmission.  
 Bicylindre twin à soupapes en tête culbutées.  
 Course/alésage : 70 x 84 mm.  
 Cylindrée : 645 cm<sup>3</sup>.  
 Calage de la distribution :  
 AOA = 42° RFA = 62° AOE = 67° RFE = 37°.  
 Jeux aux soupapes (à froid) : admission : 2/10 ; échappement : 2/10.  
 Rapport volumétrique : 8 à 1.  
 Puissance : 40 ch à 6 000 tr/mn.  
 Allumage : magnéto Lucas : avance 9,5 mm ou 36° avant PMH (pleine avance).  
 Bougies : Champion NA 10.  
 Carburateur : Amal 10 TT 9.  
 Gicleur principal : 340 ; aiguille : position n° 4.  
 Dynamo Lucas 60 W.  
 Transmission primaire : chaîne sous carter étanche.  
 Embrayage 5 disques à sec.  
 Boîte quatre vitesses : rapports finals :  
 1<sup>re</sup> : 11,68.  
 2<sup>e</sup> : 7,96.  
 3<sup>e</sup> : 5,48.  
 4<sup>e</sup> : 4,53.  
 Graissage sous pression par pompe double.  
 Contenance de la boîte : 0,570 l.  
 Contenance du carter primaire : 0,225 l.  
 Huile moteur : été SAE 40 ; hiver SAE 30.  
 Poids à vide de la machine : 190 kg.

### RÉSULTATS D'ESSAI

Temps : beau, chaud, vent nul.  
 Réglages : d'origine. Super carburant.  
 Piste de vitesse : 2 548 m.  
 Position normale : 59 s 1/5, moy. : 154,960 km/h.  
 Position allongée : 54 s 3/5, moy. : 168,015 km/h.  
 Circuit routier : 9 181 m.  
 Meilleur tour : 5 mm 02 s 3/5, moy. : 109,229 km/h.  
 Accélération :  
 100 m : 6 s 2/5, moy. : 56,260 km/h.  
 200 m : 9 s 4/5, moy. : 73,458 km/h.  
 300 m : 12 s 2/5, moy. : 87,084 km/h.  
 400 m : 15 s 2/5, moy. : 93,492 km/h.  
 Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, action sur les deux freins, 10 m.

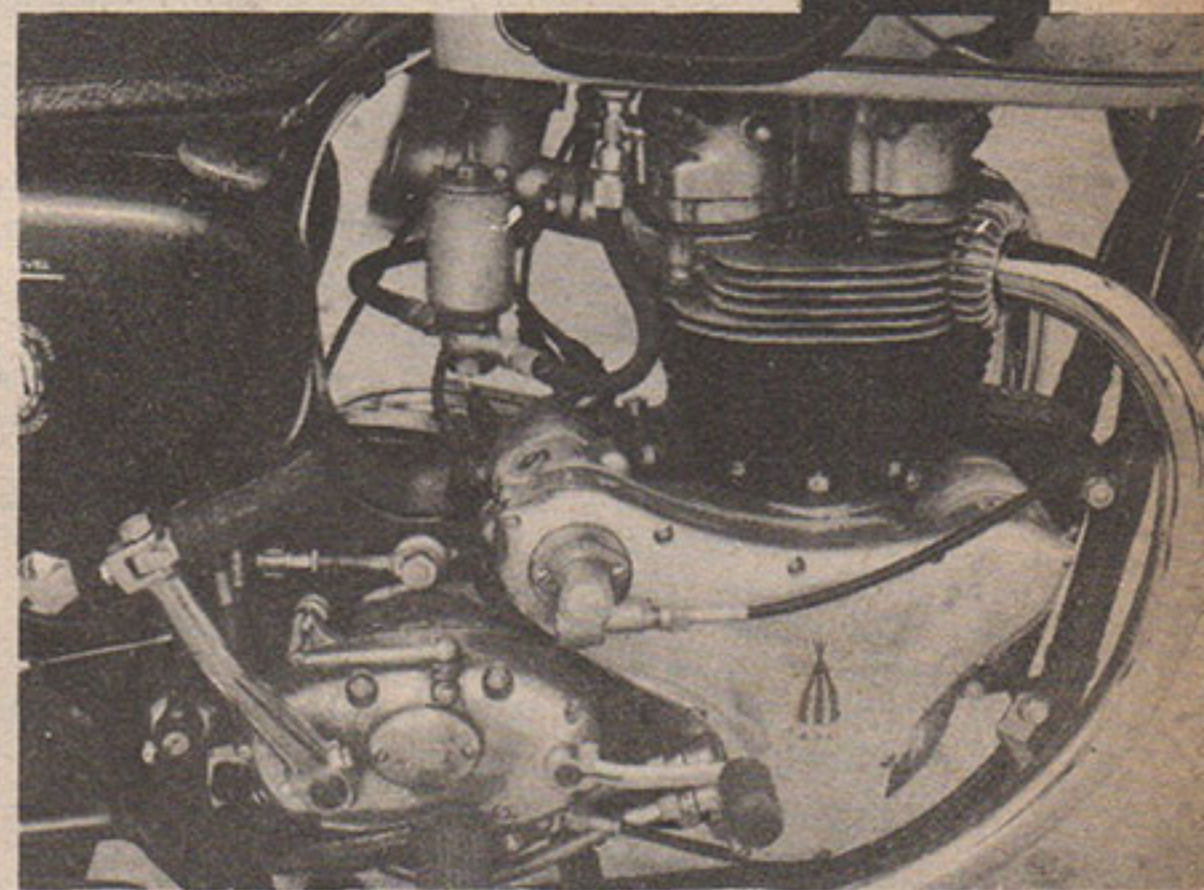
### LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

*Machine  
de tourisme rapide.*

*Vitesse :  
160 à 168 km/h.*

*Consommation :  
4,8 l aux 100 km.*

*Prix : 395 000 fr.*



### AVANTAGES

Performances intéressantes.  
 Machine confortable.  
 Moteur souple et puissant.  
 Consommation raisonnable.  
 Prix étudié.

### DÉFAUTS

Vibrations à certains régimes.  
 Manque de rigidité de la fourche.



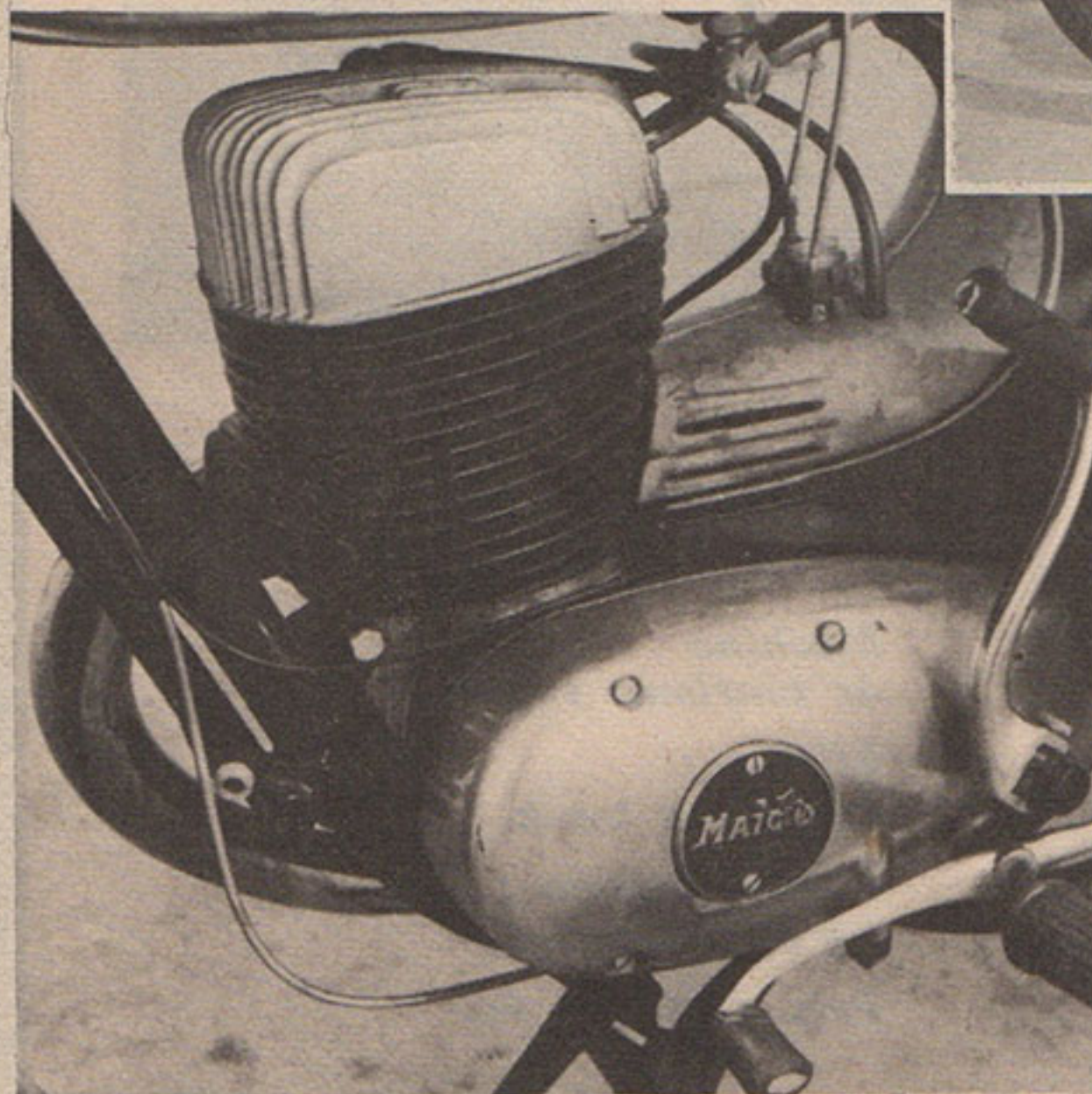
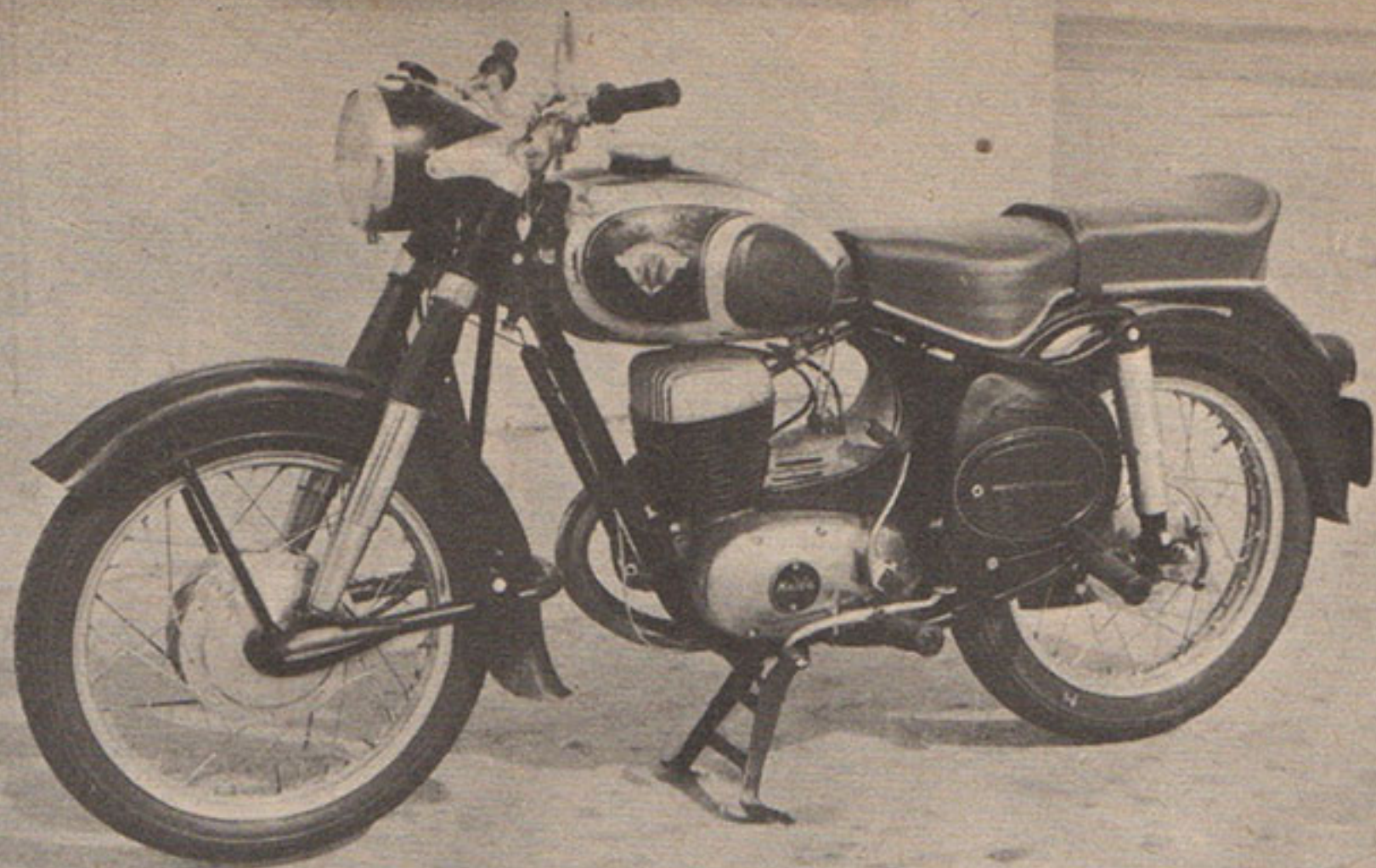
LA MACHINE VUE  
PAR LE CONSTRUCTEUR

Motocyclette de tourisme.

Vitesse maxi : 115 km/h.

Consommation : 3,3 l à 76 km/h.

Prix en France : 230 000 fr. t.t.c.



CARACTÉRISTIQUES

Partie cycle :

Cadre : tubulaire simple berceau.

Suspension arrière : oscillante, avec amortisseurs hydrauliques.

Suspension avant : oscillante, avec amortisseurs hydrauliques.

Jantes : 18 pouces.

Freins : centraux en alliage léger  $\varnothing$  160 mm, largeur de garniture : 30 mm.

Moyeux : AV et AR à broche.

Pneu AV : 18 x 3,00 — AR : 18 x 3,25.

Réservoir : 16 l, réserve : 2,5 l.

Équipement : selle biplace, repose-pieds pour passager, béquille centrale, coffres latéraux pour outillage, caisson central, poignées de levage pour mise sur béquille, indicateur de rapport de boîte sur compteur.

Présentation : émail noir, panneaux de réservoir chromés, écusson plastique en relief.

Installation électrique : batterie 6 V - 6 Ah, lampes de phare Bilux 35/35 W; feu AR 6 V - 1,5 W.

Groupe moteur - Transmission.

Monocylindre deux temps, balayage Schnürle.

Alésage-course : 67 x 70.

Rapport volumétrique : 7,6.

Cylindrée : 247 cm<sup>3</sup>.

Puissance constante : 14,25 ch à 5 050 tr/mn.

Puissance maxi : 14,5 ch à 5 200 tr/mn.

Carburateur : Bing 1/26/38,  $\varnothing$  27 mm, avec starter filtre humide.

Gicleur : 115. Aiguille : 3° cran.

Allumage : dynamo Noris LBZ 6 V, 45/60 W, batterie 6 V, 6 Ah, bobine H.T., rupteur et avance automatique : maxi 3,7 mm à 4 mm avant P.M.H.

Bougie : indice thermique 240.

Transmission primaire : chaîne en bain d'huile ; rapport : 2,1 (19 x 40).

Embrayage : disques multiples dans l'huile.

Boîte de vitesses : 4 rapports 1° : 3,3; 2° : 1,9; 3° : 1,43; 4° : 1.

Transmission secondaire : chaîne sous carter étanche. Rapport : 2,88. (16 x 46) solo; sidecar : 3,28 (14 x 46).

Rapports de démultiplication finale solo : 1° : 19,9; 2° : 11,49; 3° : 8,1; 4° : 6,048.

Graissage : moteur, par mélange huile SAE 40/50 essence à 4 %; pendant rodage : 5 %. Boîte de vitesses : 1 l de SAE 40/50 en été, SAE 20/30 en hiver.

Poids en ordre de marche : 124 kg.

Vitesse maxi : 115 km/h (référence constructeur).

Consommation : 3,3 l aux 100 km, à 76 km/h environ.

Pression de gonflage :

Solo : AV, 1,4 kg; AR, 1,8 kg.

Duo : AV, 1,6 kg; AR, 2 kg.

RÉSULTATS D'ESSAI

Temps : chaud. Vent : 4 m/s.

Réglages : gicleur 115. Bougie Beru 240. Super-carburant + 5 % huile SAE 40/50.

Piste de vitesse (2 548 m).

1 tour-position touriste : 1 mn 23 s 2/5, moy. : 109,995 km/h.

1 tour-position allongée : 1 mn 19 s 2/5, moy. : 115,537 km/h.

Circuit routier : 9 181 m.

Meilleur tour : 5 mn 49 s 2/5, moy. : 94,599 km/h.

Accélérations :

100 m en 7 s 1/5, moy. : 49,996 km/h.

200 m en 11 s 1/5, moy. : 64,278 km/h.

300 m en 15 s, moy. : 72 km/h.

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, base de freinage de Montlhéry : 8,50 m.

AVANTAGES

Excellente tenue de route.  
Bon freinage.  
Brillantes performances.  
Bonne étanchéité d'ensemble.  
Moteur nerveux et souple.

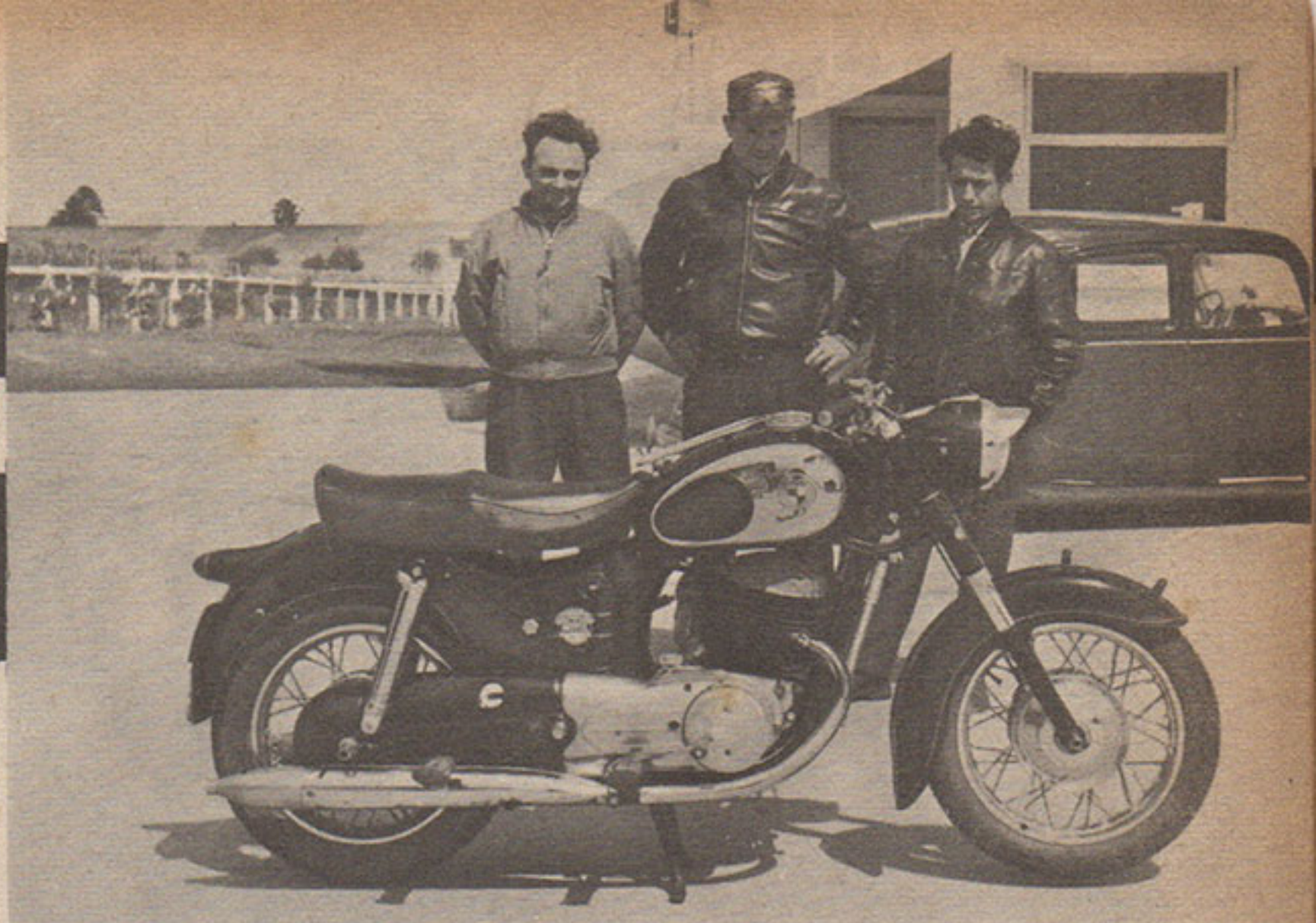
INCONVÉNIENTS

Résonances métalliques au ralenti.  
Sélecteur difficile à manier.



# CONTRE-ESSAI

## 250 PUCH S.G.



De temps à autre, un bandeau placé à la fin de nos essais, rappelle qu'en cas de contestation, n'importe lequel de nos tests peut être réédité devant témoins.

Le cas s'est présenté après l'essai de la 250 Puch S.G. (n° 162), lorsqu'un lecteur de Morsang-sur-Oise, M. Garcia, propriétaire d'une machine identique, nous fit part de sa surprise devant les résultats obtenus, et nous proposa sa mécanique personnelle pour une nouvelle tentative.

Avant de donner les résultats enregistrés, rappelons d'une part, que les performances de plusieurs machines

d'une même série peuvent présenter des différences, du fait que tous les moteurs n'atteignent pas exactement la même puissance, et d'autre, que la conception même du moteur Puch et le rôle important du piston arrière ne permettent l'obtention des possibilités maximum qu'après un rodage long et minutieux.

La machine de M. Garcia, rigoureusement de série, comptait 14 500 km et c'est avec plaisir que nous enregistrâmes un gain de vitesse à tous les échelons, ainsi qu'en témoignent les deux tableaux :

### RÉSULTATS D'ESSAI

#### 1<sup>er</sup> Essai.

(Machine « Motocycles ».)

Pluie et vent faible.

Anneau de vitesse (2 548 m).

Position touriste : 1 mn 30 s 3/5 ; moy. : 101,254 km/h.

Position allongée : 1 mn 21 s ; moy. : 113,255 km/h.

Circuit routier : 9 181 m.

Meilleur tour : 6 mn 20 s ; moy. : 86,981 km/h.

Accélération :

100 m en 8 s 4/5 ; moy. : 40,860 km/h.

200 m en 13 s 3/5 ; moy. : 52,920 km/h.

300 m en 18 s 1/5 ; moy. : 59,400 km/h.

400 m en 21 s 4/5 ; moy. : 66,060 km/h.

#### 2<sup>e</sup> Essai.

(Machine « Garcia ».)

Vent : 8 m/s.

Bougies : Bosch 225 AR, Bosch 240 lat.

Anneau de vitesse :

Position touriste : 1 mn 25 s, moy. : 107,925 km/h.

Position allongée : 1 mn 19 s, moy. : 116,122 km/h.

Accélérations :

100 m en 8 s ; moy. : 45 km/h.

200 m en 13 s ; moy. : 55,382 km/h.

300 m en 16 1/5 ; moy. : 66,654 km/h.

Circuit routier :

Meilleur tour : 6 mn 7 s 2/5, moy. : 89,946 km/h.

**MAGNAT DEBON**  
LA MARQUE  
DE QUALITÉ

*Paloma*

**AGF**

**ALCYON**

**Norton**



VENTE A CRÉDIT

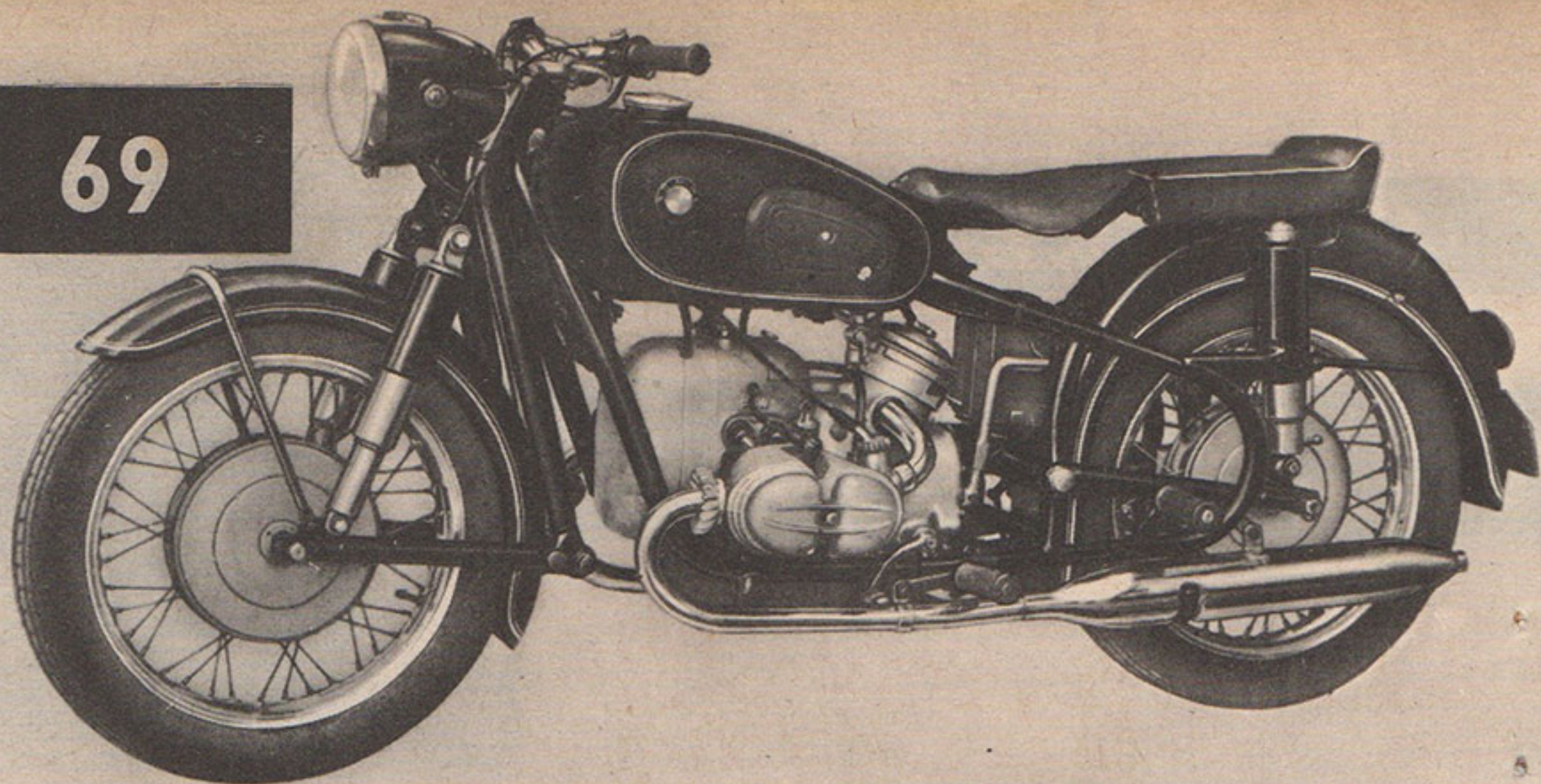
**R. KIÉNÉ**

73, Quai du Point-du-Jour, 73

BILLANCOURT - MOL 64-02

**Koehler & Escoffier**



**B. M. W. R. 69**

**LA MACHINE VUE  
PAR LE CONSTRUCTEUR**

*Motocyclette de sport et de tourisme rapide  
développant 35 ch à 6 800 tr/mn.*

*Vitesse : 165 km/h.*

*Prix : 550 000 fr.*

**CARACTÉRISTIQUES**

Moteur : quatre temps soupapes en tête.  
Puissance : 35 ch.  
Régime : 6 800 tr/mn.  
Cylindres : deux, opposés.  
Alésage : 72 mm.  
Course : 73 mm.  
Cylindrée : 590 cm<sup>3</sup>.  
Rapport volumétrique : 8 : 1.  
Calage de la distribution.  
Avec 2 mm de jeu aux soupapes.  
A.O.A. 1-6° avant P.M.H.  
R.F.A. 41-46° après P.M.B.  
A.O.E. 41-46° avant P.M.B.  
R.F.E. 1-6° après P.M.H.  
Jeu des soupapes à froid :  
Admission : 0,15-0,20.  
Echappement : 0,20-25.  
Graissage : sous pression, réservoir d'huile dans carter.  
Carburateur : Bing.  
Tubulures d'admission : 26 mm.  
Carburateur gauche : 1/26/9.  
Carburateur droit : 1/26/10.  
Gicleur principal : 115.  
Gicleur de ralenti : 35.  
Gicleur d'aiguille : 1 028.  
Aiguille : 4.  
Position aiguille : 1.  
Poids du flotteur : 7 g.  
Magnéto : Noris MZ ahd/R.  
Entraînement : par l'arbre à cames.  
Avance à l'allumage : automatique.  
Ouverture du rupteur : 0,4 mm.  
Réglage automatique : 30°.  
Correction manuelle : 10°.  
Calage initial : 12° avant P.M.H.  
Avance maximum : 42 ± 2° avant P.M.H.  
Bougies : Bosch W 240 T.I.  
Ecartement électrodes : 0,6 mm.  
Dynamo : Noris L 60/6/1 500 L.  
Entraînement : par le vilebrequin.  
Batterie : 6 V - 8 Ah.  
Éclairage : Phare Bosch LE/MTA 160 × 2/28.  
lampes 35/35 W.  
lampes : feu position 1,5 W.  
lampes : contrôle de charge : 1,5 W.  
lampes : compteur 0,6 ou 1,2 W.  
feu rouge et stop : lampe à double filament 5/20 W.

Avertisseur : Bosch HO/FDF 6/3.  
Embrayage : monodisque à sec, ressort diaphragme.  
Boîte de vitesses : à quatre rapports commandés par sélecteur au pied.

Démultiplication interne : 1<sup>re</sup> - 5,33 : 1.  
2<sup>e</sup> - 3,02 : 1.  
3<sup>e</sup> - 2,04 : 1.  
4<sup>e</sup> - 1,54 : 1.

Transmission finale : Acatène - couple conique arrière à denture hélicoïdale.

Rapport couple arrière : 3,18 (11 × 35 dents).  
Cadre : double berceau - tubes d'acier.  
Suspension avant : oscillante avec amortisseurs hydrauliques.  
Suspension arrière : oscillante avec amortisseurs hydrauliques.  
Freins arrière : moyeux frein diamètre 200 mm × 35 mm.  
Freins avant : moyeux frein diamètre 200 mm × 35 mm à double came.  
Jantes : alliage léger 3 × 18.  
Pneus : 3.50 × 18.  
Poids en ordre de marche : 202 kg.  
Longueur hors tout : 2 125 mm.  
Largeur hors tout : 722 mm.  
Hauteur hors tout : 975 mm.  
Garde au sol : 135 mm.  
Empattement : 1 415 mm.

**RÉSULTATS D'ESSAI**

Temps : Beau, chaud, vent 3 m/s.  
Réglages : d'origine, super-carburant.  
Anneau de vitesse (2 548 m) :  
Position normale, meilleur tour : 1 mn 1 s 1/5 : 149,896 km/h.  
Position effacée, meilleur tour : 54 s 2/5 : 168,633 km/h.  
Circuit routier (9 181 m) :  
Meilleur tour : 4 mn 55 s 4/5 ; moy. : 111,740 km/h.

**Accélération :**

100 m en 7 s, moy. : 51,496 km/h.  
200 m en 10 s 2/5 ; moy. : 69,228 km/h.  
300 m en 13 s ; moy. : 84,073 km/h.  
400 m en 15 s 3/5, moyenne : 92,304 km/h.  
Freinage : De 50 km/h à l'arrêt complet : 8,50 m.



**AVANTAGES**

Silence de fonctionnement.  
Bonne tenue de route.  
Bonne suspension.  
Performances intéressantes.  
Freins très puissants.

**INCONVÉNIENTS**

Embrayage brutal.  
Passage des vitesses bruyant.  
Rapports de boîte peu appropriés.  
Eclairage insuffisant aux hautes allures.

**ESSAI ROUTIER**

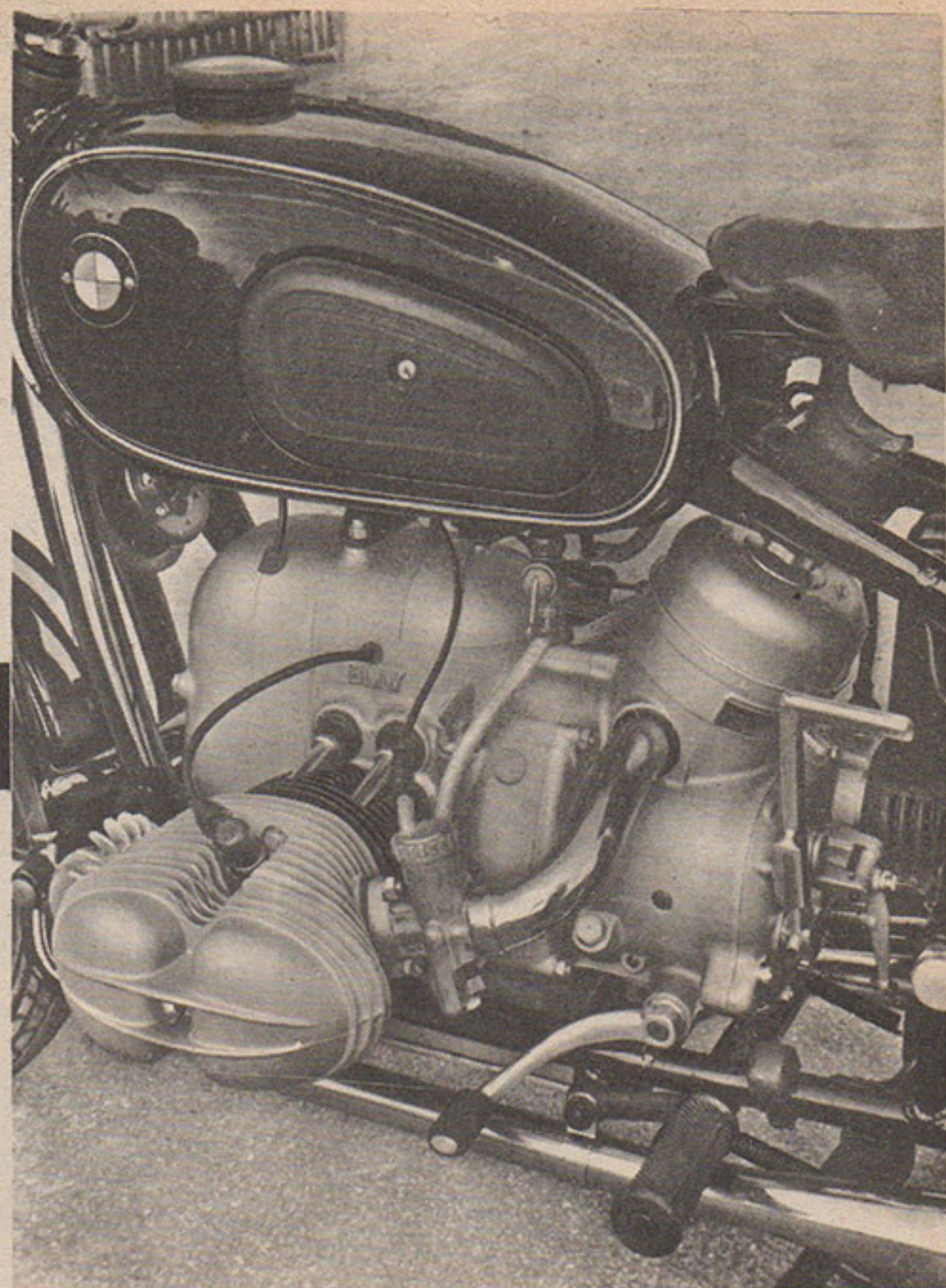
**KARLSRUHE (15 h 30) - KEHL (16 h 20), 78 km :** Route secondaire, plate mais nombreux virages. Moyenne : 93,5 km/h (78 km en 50 mn).

**KEHL (16 h 30) - TOUL (18 h 35), 181 km :** Formalités de douane rapides ! Bonne route (Nationale 4). Passage du col de Saverne. Moyenne : 87 km/h (181 km en 2 h 5 mn).

**TOUL (18 h 45) - SAINT-DIZIER (19 h 45), 83 km :** Ravitaillement à Toul, ensuite bonne route mais brouillard très gênant, virages dans le Barois. Moyenne : 83 km/h (83 km en 1 h).

**SAINT-DIZIER (20 h) - PARIS (rue de Crimée) (22 h 30), 211 km :** Dernier ravitaillement et tasse de café. Très bonne route mais brouillard épais réduisant considérablement l'allure. Moyenne : 84,5 km/h (211 km en 2 h 30).

Si le brouillard rencontré entre Toul et Paris n'a pas permis de tirer la quintessence de la R 69, il est quand même intéressant de noter les temps obtenus dans ces conditions. Quant à la consommation, légèrement supérieure à 6 l aux 100 km, elle nous semble très raisonnable pour une machine de cette puissance. Signalons que lors du retour en Allemagne nous avons été obligé de



piloter « sagement » à cause des restrictions d'essence. En ne dépassant pas le 100 km/h nous avons réussi à faire moins de 5 l aux 100 km.

Cet essai routier a été effectué au début de l'hiver, c'est-à-dire par temps froid et humide. D'autre part il faut prendre en considération les nombreux « chantiers de betteraves » qui ont vite fait de transformer la route en patinoire.

Le pilote était notre collaborateur P. Niedermann dont le poids — en équipement de grand tourisme (bottes, casque, Macombynn) — atteint près de 90 kg.

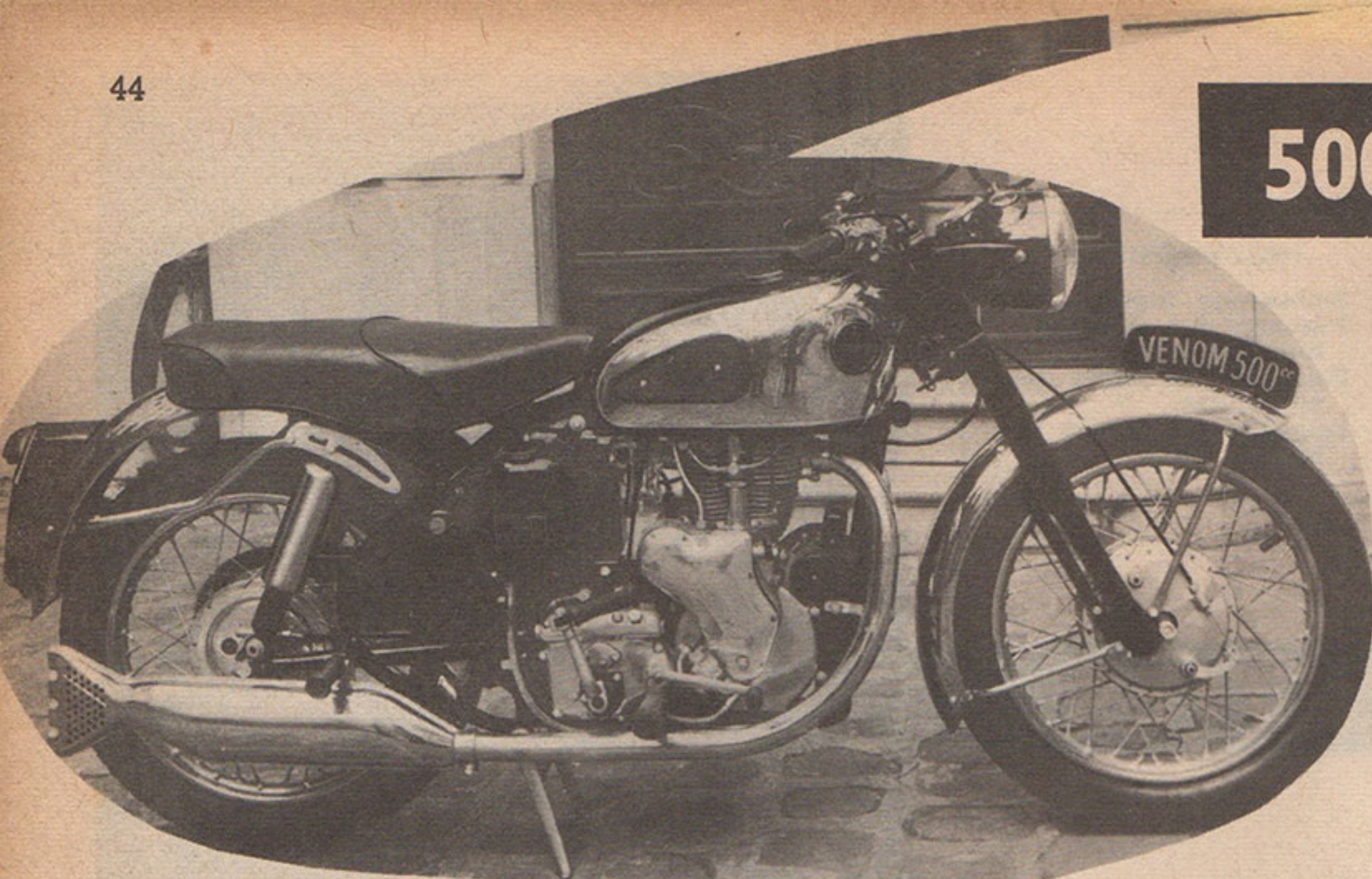
**TALBEAU DE ROUTE**

ITINÉRAIRE	KM-COMPTEUR	CARBURANT	CONSOMMATION	HORAIRE	TEMPS	MOYENNE
KARLSRUHE ..... KEHL .....	188 } 266 } 78 km	plein : 17 l	16 l	15 h 30 16 h 20	50 mn	93,5 km/h sur 78 km
KEHL .....	266 } 447 } 181 km	plein : + 16 l		16 h 30 18 h 35		
TOUL .....	447 } 530 } 83 km	plein : + 4,70 l	4,70 l	18 h 45 19 h 45	1 heure	83 km/h sur 83 km
ST-DIZIER .....	530 } 741 } 211 km	plein : + 13 l		13 l		
TOTAL .....	553 km		33,70 l			7 heures

Moyenne générale  
(arrêts non déduits) :  
76,14 km/h.

Consommation moyenne :  
6,09 l au 100 km.





# 500 VELOCETTE

## “ VENOM ”

### LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

*Motocyclette de sport, pour usage routier.*

*Vitesse : 160 km/h.*

*Prix en France : 349 500 fr.*

**IMPORTATEUR : SOCIÉTÉ S.G.U.A.**  
**Bd SAINT-GERMAIN**

### CARACTÉRISTIQUES

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

Groupe moteur-transmission :  
Monocylindre à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs.  
Alésage/course : 86 × 86.  
Cylindre alliage léger, chemisé Al-fin.  
Vilebrequin sur deux roulements, Timken.  
Tête de bielle sur galets engagés.  
Rapport volumétrique : 8.  
Puissance (au vilebrequin) : 35 ch à 6 200 tr/mn.  
Calage de distribution (avec 8/100 de jeu aux soupapes).  
AOA : 55°      AOE : 75°.  
RFA : 65°      RFE : 45°.  
Jeu aux soupapes : 13/100 à froid.  
Allumage : magnéto Lucas, avance automatique (sur demande, BTH, avance manuelle).  
Avance maxi : 38° avant P.M.H.  
Bougies : KLG F.E. 100, Lodge 3HLN ou Champion NA10 (long culot) pour usage route ; KLG Racing 280 ou 290 pour compétitions, ou Lodge Racing équivalentes.  
Carburateur : Amal monobloc 29 mm de diamètre ; gicleur : 330 ; aiguille 4° cran.  
Boîte de vitesses, rapports : 1 ; 1,207 ; 1,588 ; 2,294.  
Transmission primaire : chaîne sous carter ; rapport : 23 × 44.  
Transmission secondaire : rapport : 18 × 46.  
Rapports finals : 1<sup>re</sup> : 11,2.  
                          2<sup>e</sup> : 7,74  
                          3<sup>e</sup> : 5,87  
                          4<sup>e</sup> : 4,87  
Embrayage : disques multiples Férodo à sec.  
Graissage : pompe double à engrenages ; réservoir : 2,27 l ; huile Castrol XL.

\* \*

Poids à vide : 170 kg.  
Vitesse maximum : 160 km/h (constructeur).  
Consommation : 5,5 l aux 100 km, à 100 km/h (constructeur).

### RÉSULTATS D'ESSAI

#### Premier essai.

Vent 3 m/s, température moyenne.  
Réglages : bougie KLG « Racing » F.E. 280.  
Gicleur : 320.  
Rapport volumétrique : 7.5.  
Super-Azur : Castrol XL.  
Anneau de vitesse (2 548 m) :  
Meilleur tour lancé, position allongée : 56 s 4/5 ; moy. : 161,508 km/h (6 238 tr/mn).  
Meilleur tour lancé, position touriste : 1 mn 4 s 4/5 ; moy. : 141,548 km/h.  
Routier (9 181 m) :  
Meilleur tour lancé : 5 mn 5 s ; moy. : 108,370 km/h.  
Accélération :  
100 m en 6 s 2/5 ; moy. : 56,250 km/h.  
200 m en 10 s 1/5 ; moy. : 70,578 km/h.  
300 m en 13 s 2/5 ; moy. : 80,586 km/h.  
400 m en 15 s 4/5 ; moy. : 91,134 km/h.  
Freinage : sol sec, de 50 km/h à l'arrêt complet : 11 m.

#### Deuxième essai.

Vent 5 à 8 m/s, température moyenne.  
Réglages : bougie KLG « Racing » F.E. 280.  
Gicleur : 320.  
Rapport volumétrique : 8.  
Super-carburant indéterminé.  
Anneau de vitesse (2 548 m) :  
Meilleur tour lancé, position allongée : 56 s 3/5 ; moy. : 162,078 km/h (6 330 tr/mn).  
Meilleur tour lancé, position touriste : 1 mn 3 s 2/5 ; moy. : 144,695 km/h (5 585 tr/mn).

\* \*

Pour tirer le maximum de la machine, passer :  
Vitesses compteur :  
La 2<sup>e</sup> à 50-55 km/h.  
La 3<sup>e</sup> à 90-100 km/h.  
La 4<sup>e</sup> à 130-140 km/h.

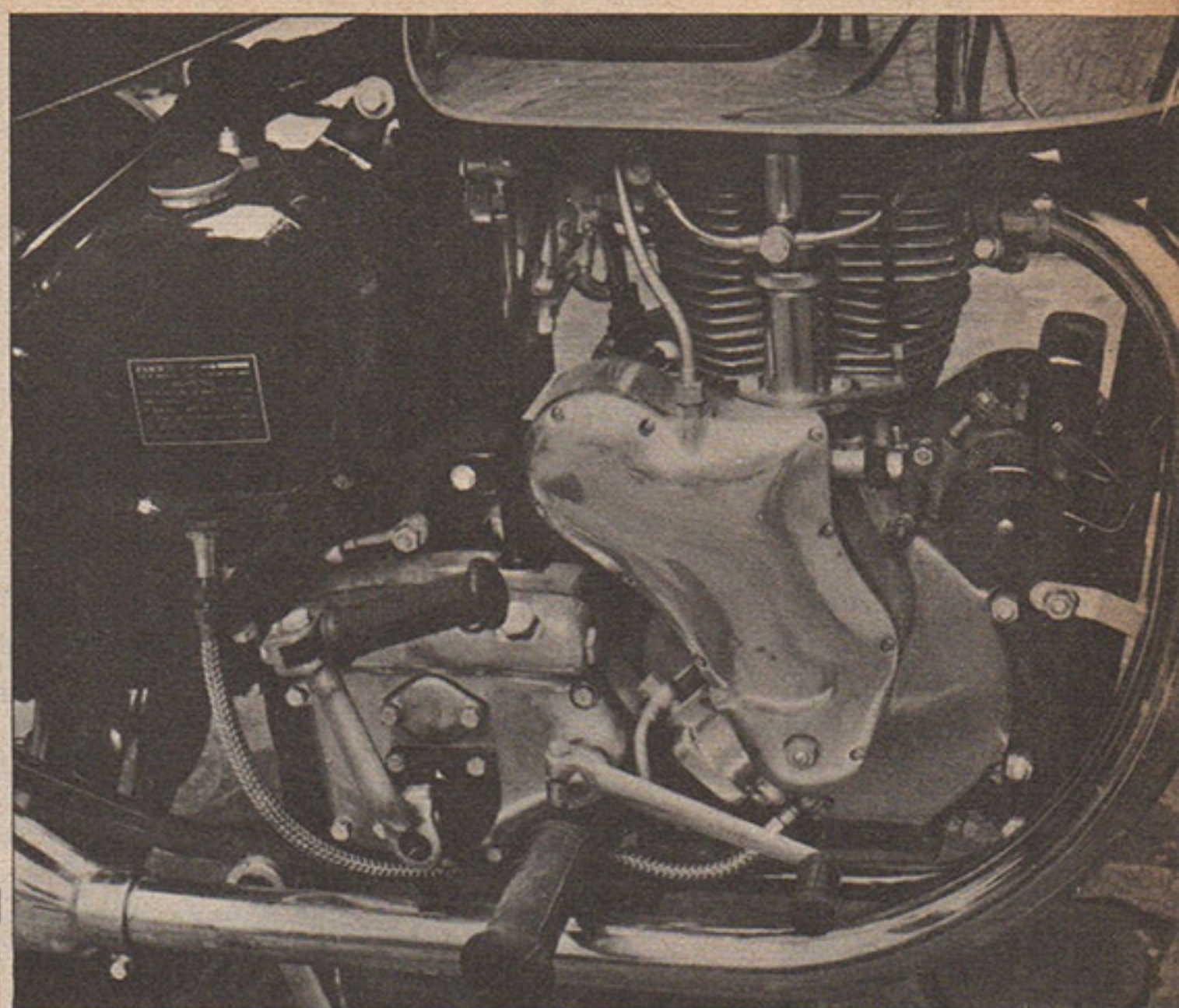
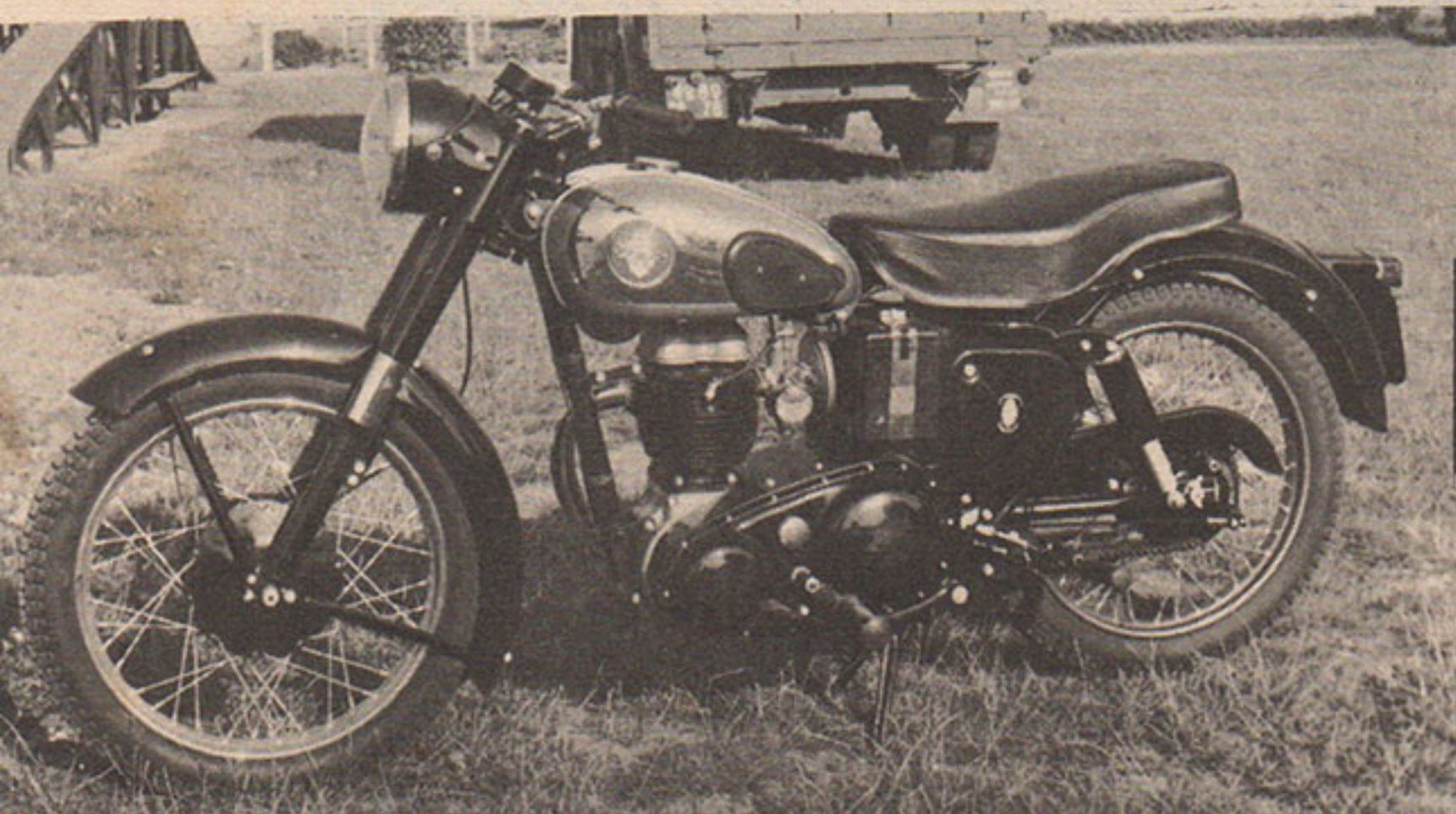


**AVANTAGES**

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

**DÉFAUTS**

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



## 250 B.S.A. C. 12

### LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

*Motocyclette de tourisme.*  
*Vitesse maximum : 110 km/h.*  
*Prix en France : 232 500 fr équipée.*

**CARACTÉRISTIQUES**

Partie cycle :  
 Cadre simple berceau ouvert.  
 Fourche télescopique; suspension arrière oscillante.  
 Freins  $\varnothing$  178 mm AV, 140 mm AR.  
 Moyeu AV à broche.  
 Pneus : 19  $\times$  3.  
 Réservoirs : 12,5 l.  
 Batterie : 6 V-7 Ah.

Groupe moteur-transmission :  
 Monocylindre à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs.  
 Course alésage : 80  $\times$  63.  
 Cylindre et culasse fonte.  
 Rapport volumétrique : 6,5.  
 Puissance : 12 ch à 5 200 tr/mn.  
 Carburateur : Arnal « monobloc »  $\varnothing$  20 mm.  
 Allumage : alternateur et bobine H.T.  
 Embrayage : disques multiples à sec.  
 Boîte de vitesses : 4 rapports.  
 Démultiplication finale : 1<sup>re</sup> - 16,15.  
   2<sup>e</sup> - 11,1.  
   3<sup>e</sup> - 7,64.  
   4<sup>e</sup> - 6,26.

Graissage : pompes à engrenages.  
 Réservoir d'huile : 2,25 l.

**RÉSULTATS D'ESSAI**

Temps : chaud. Vent nul.  
 Réglages : d'origine.  
 Piste de vitesse : 2 548 m.  
 1 tour position normale : 1 mn 29 s 3/5; moy. : 102,384 km/h.  
 1 tour position couchée : 1 mn 20 s 1/5; moy. : 114,384 km/h.  
 Circuit routier : 9 181 m.  
 Meilleur tour : 6 mn 21 s 3/5; moy. : 86,616 km/h.  
 Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, sol sec, action sur les deux freins : 10,50 m.  
 Accélération :  
 100 m en 8 s 1/5; moy. : 43,902 km/h.  
 200 m en 13 s 2/5; moy. : 53,730 km/h.  
 300 m en 17 s; moy. : 63,529 km/h.

**AVANTAGES**

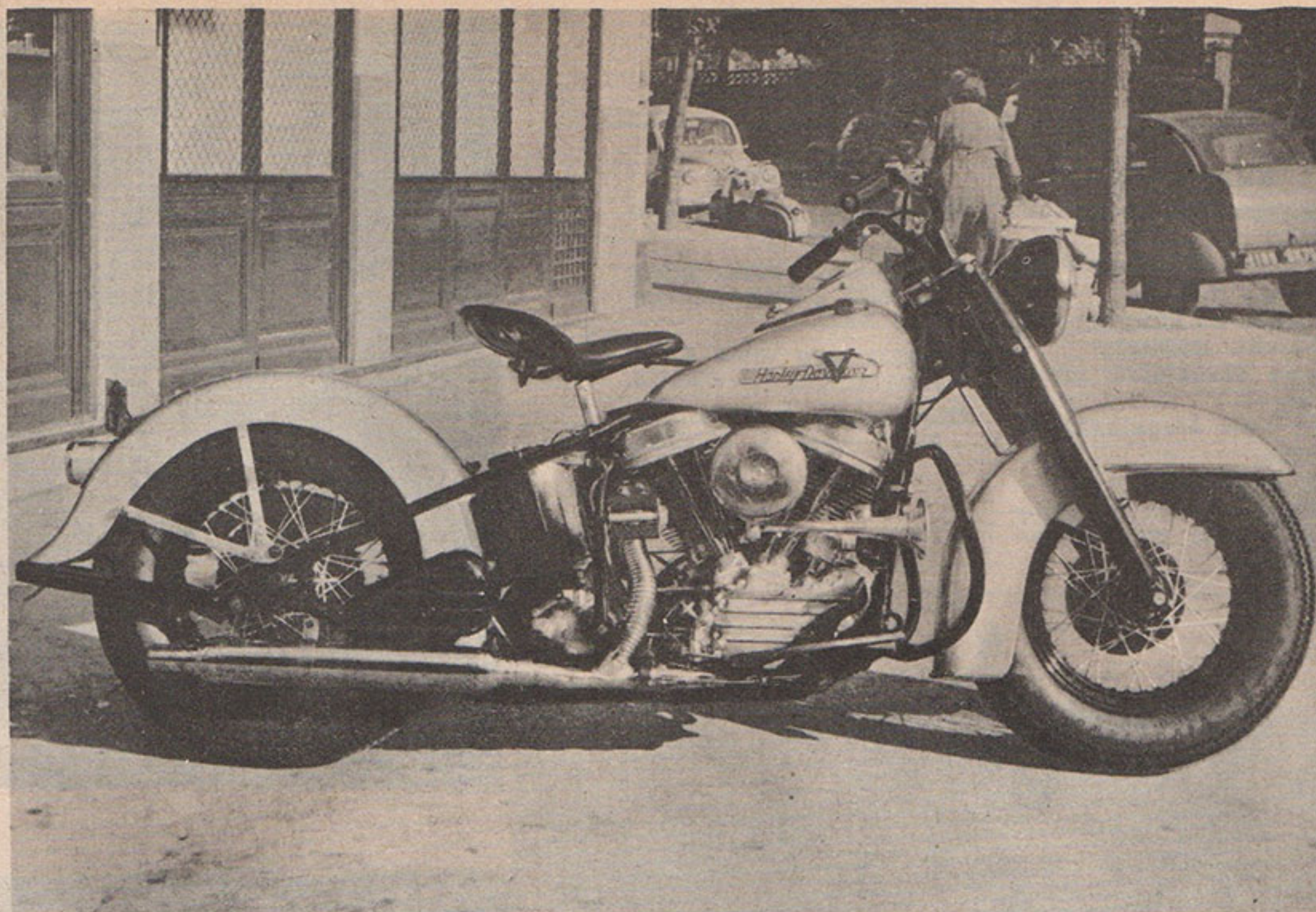
Silence de fonctionnement.  
 Bonne suspension.  
 Faible consommation.  
 Maniabilité.  
 Bonne finition.

**INCONVÉNIENTS**

Fourche manquant de rigidité.  
 Freins légèrement insuffisants.



# I.200 HARLEY F.L.



# 250

## LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

*Motocyclette de tourisme.*  
Vitesse 160 km/h. Prix : 550 000 fr.

**IMPORTATEUR :**  
**P. BORIE, 14, Bd SOULT, PARIS.**

### CARACTÉRISTIQUES

Partie cycle :  
Cadre double-berceau sans suspension AR.  
Fourche télescopique hydraulique.  
Roues à broche.  
Pneus : 500 × 16.  
Freins : Ø 204 mm.  
Réservoir : 14,5 l ; réserve : 3 l.  
Groupe moteur-transmission :  
Bicylindre en V à soupapes en tête, commandées par culbuteurs et poussoirs hydrauliques.  
Course-alésage : 100,8 × 87,3.  
Rapport volumétrique : 7,25.

Puissance : 53 ch à 5 400 tr/mn.  
Transmission primaire : chaîne Duplex.  
Embrayage : multidisque à sec.  
Boîte : 4 vitesses et sélecteur.  
Démultiplication finale :  
1<sup>re</sup> - 11,2.  
2<sup>e</sup> - 6,71.  
3<sup>e</sup> - 4,66.  
4<sup>e</sup> - 3,73.

Carburateur : Linkert Ø 33 mm.  
Allumage : dynamo-batterie-bobine ; avance manuelle.  
Graissage : pompe à engrenage.  
Réservoir d'huile : 3,8 l.  
Poids à vide : 260 kg.

### RÉSULTATS D'ESSAI

Vent : 3 à 5 m/s. Temps sec et froid.  
Réglages d'origine.  
Anneau de vitesse (2 548 m) :  
Meilleur tour lancé, position allongée : 58 s ; moy. : 158,166 km/h.  
Meilleur tour lancé, position touriste : 1 mn 1 s 2/5 ; moy. : 149,408 km/h.  
Circuit routier (9 181 m) :  
Meilleur tour lancé : 5 mn 23 s ; moy. : 102,331 km/h.  
Accélération :  
100 m en 7 s ; moy. : 51,426 km/h.  
200 m en 10 s 3/5 ; moy. : 67,914 km/h.  
300 m en 14 s ; moy. : 77,140 km/h.  
400 m en 17 s 2/5 ; moy. : 82,746 km/h.  
Freinage : sol sec, de 50 km/h, à l'arrêt : 9,50 m.

### AVANTAGES

Bonne tenue de route.  
Freins efficaces.  
Étanchéité mécanique.  
Bon étagement de la boîte  
Performances moyennes  
mais constantes.  
Machine confortable et  
robuste.  
Équipement électrique de  
qualité.

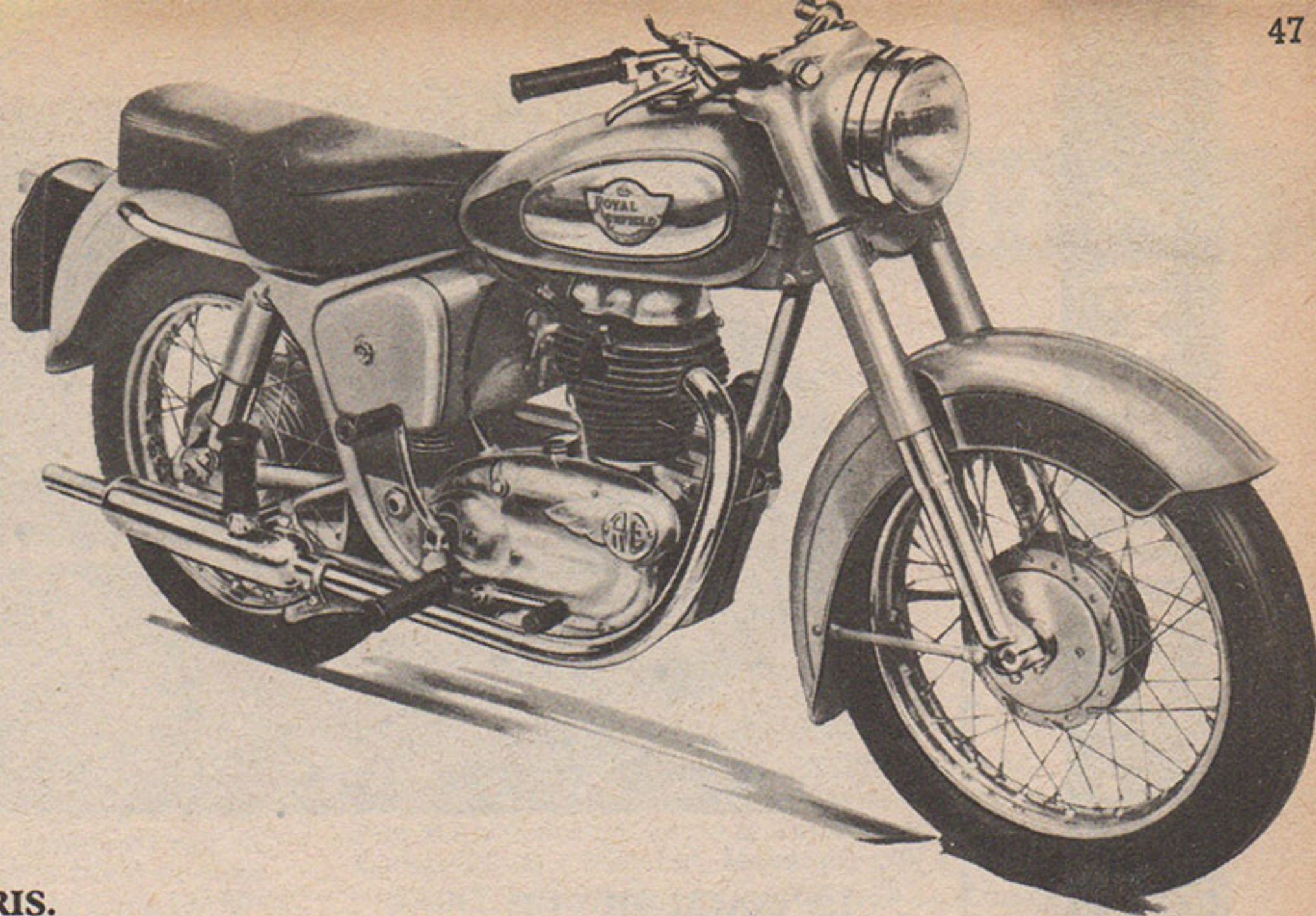
### DÉFAUTS

Absence de suspension  
arrière.  
Réservoirs d'essence trop  
petits.  
Poids élevé.  
Échappement bruyant.



# 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.

### CARACTÉRISTIQUES

Moteur : monocylindre, quatre temps.  
Alésage : 70 mm.  
Course : 64,5 mm.  
Cylindrée : 249 cm<sup>3</sup>.  
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  $\varnothing$  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 s.  
Freins :  $\varnothing$  152 mm, moyeux freins.  
Réservoir carburant : 13,5 l.  
Réservoir d'huile : 1,5 l.  
Pneus : 3,25  $\times$  17.

### RÉSULTATS D'ESSAIS

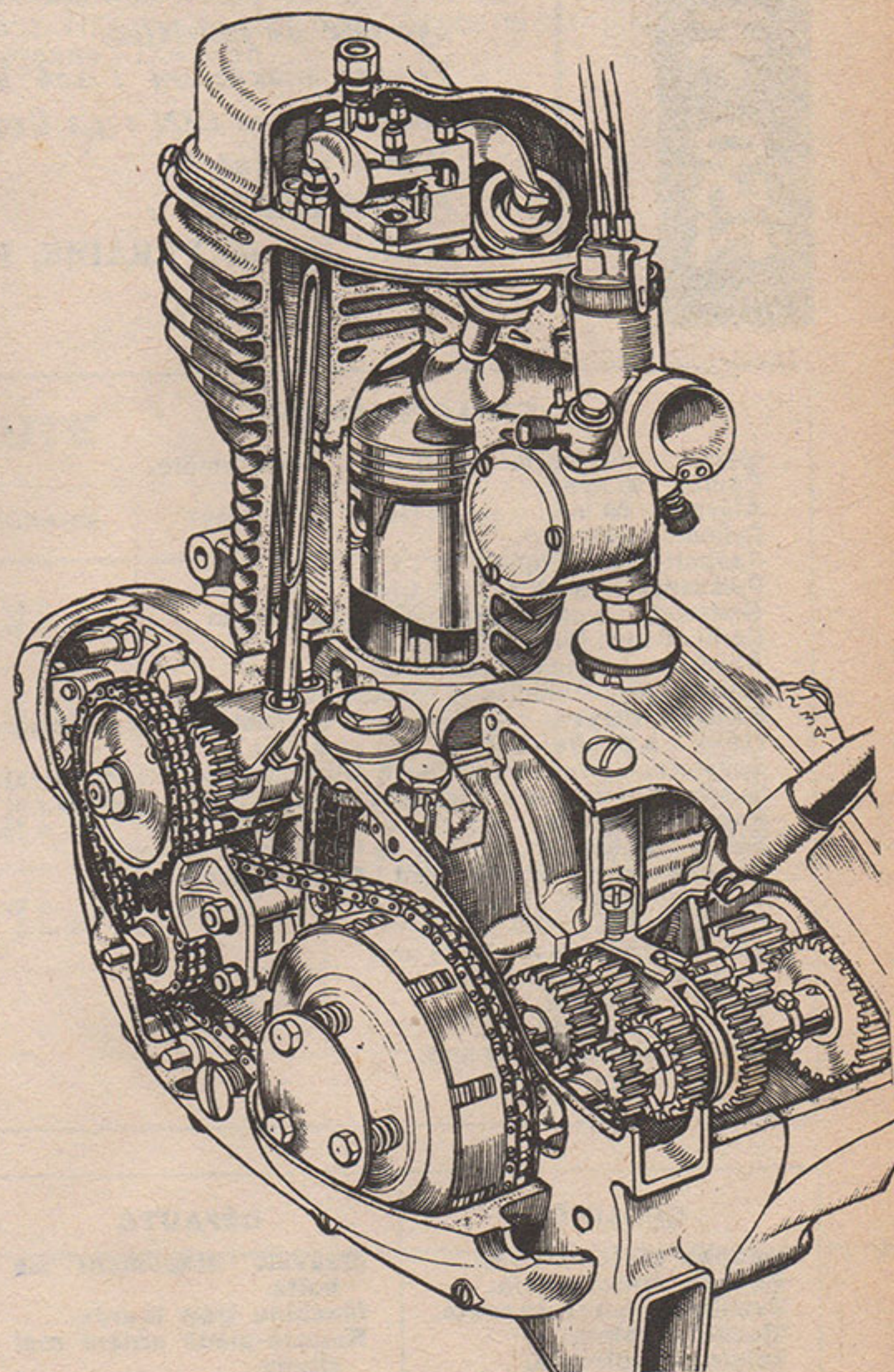
Vent : 5 à 8 m/s. Temps frais.  
Réglage d'origine.  
Anneau de vitesse (2 548 m) :  
Meilleur tour lancé, position allongée : 1 mn 21 s 4/5 ; moy. : 112,147 km/h.  
Meilleur tour lancé, position touriste : 1 mn 32 s 4/5 ; moy. : 98,854 km/h.  
Circuit routier (9 181 m) :  
Meilleur tour lancé : 6 mn 20 s 2/5 ; moy. : 86,889 km/h.  
Accélérations :  
100 m en 8 s 4/5 ; moy. : 40,896 km/h.  
200 m en 13 s 2/5 ; moy. : 53,730 km/h.  
300 m en 17 s 4/5 ; moy. : 60,660 km/h.  
Freinage :  
Sol sec, de 50 km/h à l'arrêt complet : 9,50 m.

### AVANTAGES

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

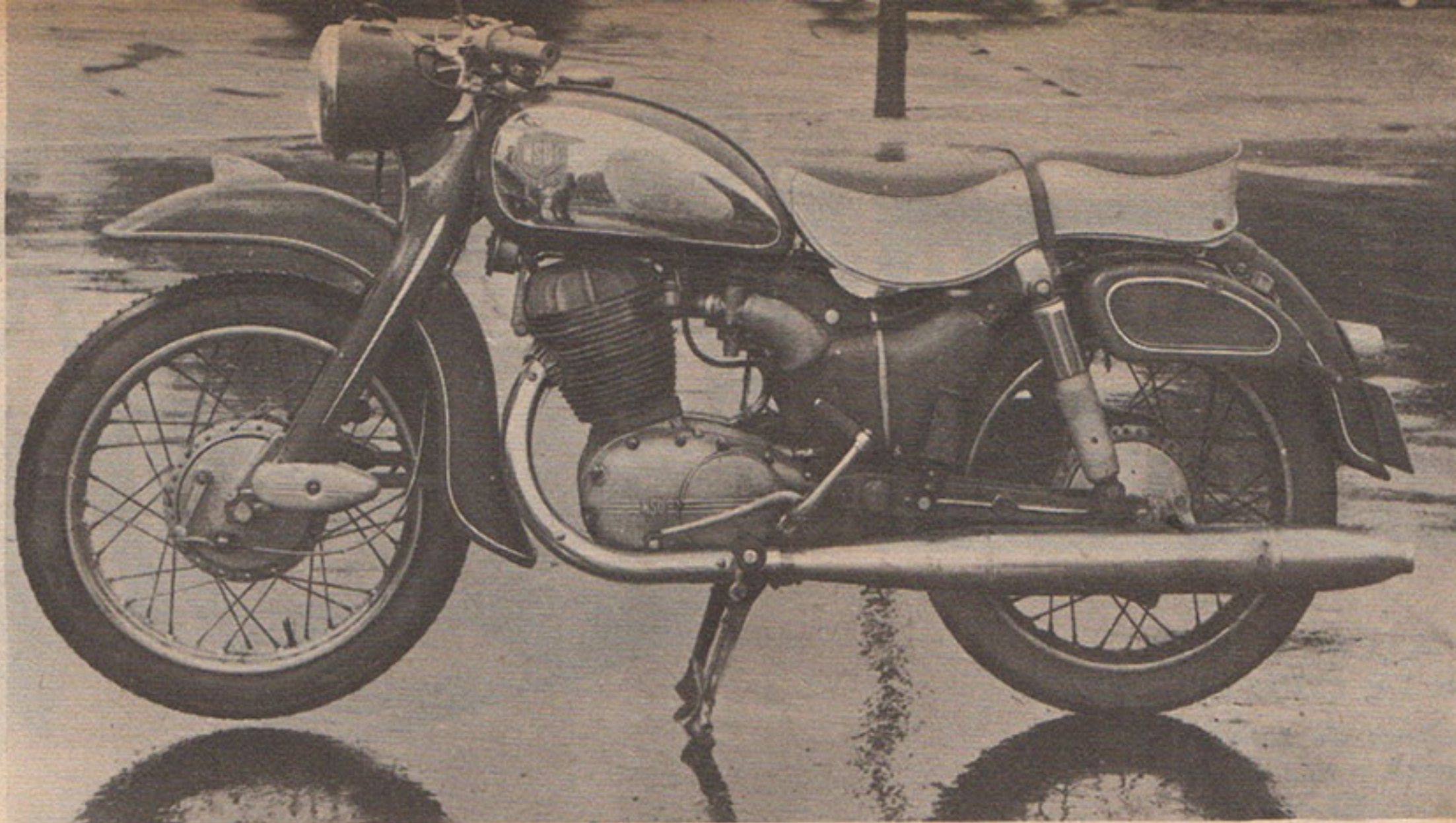
### INCONVÉNIENTS

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





# 250 N.S.U. "SUPERMAX"



## LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

250 cm<sup>3</sup> de tourisme.

Vitesse maximum : 126 km/h. Consommation  
selon normes DIN : 3,2 l/100 km.

Prix : 309 500 fr.

IMPORTATEUR :

D.I.F., 18, rue PARADIS, PARIS (10<sup>e</sup>).

### CARACTÉRISTIQUES

Moteur : quatre temps, A.C.T., monocylindre.  
Course : 66 mm.  
Alésage : 69 mm.  
Cylindrée : 247 cm<sup>3</sup>.  
Rapport volumétrique : 7,4 : 1.  
Puissance : 18 ch à 7 000 tr/mn.  
Graissage : à carter sec, par pompe double.  
Carburateur : Bing Ø 26 mm.  
Allumage : dynamo-batterie-bobine.  
Embrayage : multidisque fonctionnant à sec.  
Boîte de vitesses : à 4 rapports commandés par sélecteur.  
Cadre : à poutre centrale, tôle emboutie.  
Suspension avant : fourche à balanciers (petites biellettes).  
Suspension arrière : oscillante, amortisseurs réglables.  
Pneus : 3,25 × 19.  
Freins : Ø 180 mm, surface de frottement : 280 cm<sup>2</sup>.  
Réservoir carburant : 14 l dont 1,5 l de réserve.  
Réservoir d'huile : 2 l.  
Empattement : 1 320 mm.  
Longueur hors tout : 2 010 mm.  
Largeur hors tout : 680 mm.  
Hauteur : 960 mm.  
Garde au sol : 115 mm.  
Hauteur de selle : 780 mm.  
Poids : 174 kg.

### RÉSULTATS D'ESSAI

Temps chaud, vent : 5 m/s.  
Réglages : d'origine, bougie Bosch 260.  
Super Shell ; huile Mobiloil SAE 20.  
Anneau de vitesse (2 548 m).  
1 tour-position touriste : 1 mn 20 s, moy. : 114,670 km/h ;  
6,478 tr/mn.  
1 tour position allongée : 1 mn 11 s ; moy. : 129,206 km/h ;  
7 300 tr/mn.  
Routier (9 181 m).  
Meilleur tour : 5 mn 47 s 2/5 ; moy. : 95,143 km/h.  
Accélérations :  
100 m en 8 s, moy. : 45 km/h.  
200 m en 12 s 1/5 ; moy. : 59 km/h.  
300 m en 16 s 1/5 ; moy. : 66,654 km/h.  
400 m en 19 s 1/5 ; moy. : 74,988 km/h.  
Freinage : de 50 km/h compteur à l'arrêt complet, sol sec :  
9,50 m.

### QUALITÉS

Bonnes performances.  
Silence remarquable.  
Excellente tenue de route.  
Machine sobre.  
Éclairage puissant.  
Bonne étanchéité générale.

### DÉFAUTS

Mauvais étagement de  
boîte.  
Machine trop lourde.  
Repose-pieds arrière mal  
situés.  
Freins insuffisants en con-  
duite sport.





# ESSAI ROUTIER

Depuis quelques années les 250 cm<sup>3</sup> sont devenus très populaires et nombreux sont les campeurs et autres touristes qui ont choisi cette cylindrée moyenne. Les performances d'un quart de litre moderne autorise d'autre part le grand tourisme à deux et cela nous a incité à effectuer notre essai routier avec une passagère. Les chiffres figurant sur notre tableau de route correspondent donc à un voyage effectué à deux plus les bagages. D'autre part il convient toutefois de signaler que les restrictions d'essence avaient, à cette époque, littéralement balayé les routes : la circulation quasiment nulle permettait évidemment de traverser rapidement les agglomérations et les rares camions rencontrés le long de la route ne nous gênaient réellement pas. D'autre part il faut souligner l'excellente tenue de route de la Super-Max aussi bien sur sol mouillé que sur route sèche, agrément auquel les pneus Continental (que nous avons déjà cités) ne sont certes pas étrangers. La consommation de 4,2 l aux 100 km nous semble très satisfaisante compte tenu de la charge transportée et de la moyenne assez élevée.

Le pilote était — comme d'habitude — notre collaborateur P. Niedermann dont le poids en équipement de tou-

risme (bottes, casque et Macombynn) atteint presque 90 kg. La passagère compte approximativement pour 50 kg, toute équipée.

**KARLSRUHE (15 h) - LAUTERBOURG (15 h 45), 32 km :** Route secondaire étroite comportant de nombreux virages et traversées de villages (dimanche après-midi). **Moyenne : 42,6 km/h.**

**LAUTERBOURG (16 h 10) - TOUL (19 h), 212 km :** Formalités douanières ennuyeuses et longues! Bonne route secondaire jusqu'à Saverne où on retrouve la N. 4. Passage du col de Saverne, ensuite bonne route et relativement peu de circulation. **Moyenne : 74,4 km/h.**

**TOUL (20 h 30) - SAINT-DIZIER (21 h 30), 78 km :** Dîner à Toul : 1 h 30 d'arrêt. Route très bonne et dégagée. Peu avant Saint-Dizier nous sommes obligés de brancher la réserve de carburant. **Moyenne : 78 km/h.**

**SAINT-DIZIER (22 h) - PARIS, rue de Crimée (0 h 35), 201 km :** Ravitaillement et café à Saint-Dizier se soldent par une demi-heure d'arrêt. Très bonne route jusqu'à Paris. Très peu de circulation. Accès de la capitale facile. **Moyenne : 77,4 km/h.**



## TABLEAU DE ROUTE

ITINÉRAIRE	KM-COMPTEUR	CARBURANT	CONSUMATION	HORAIRE	TEMPS	MOYENNE
KARLSRUHE ..... LAUTERBOURG ..	6.742 } 6.774 } 32 km	plein : 14 l	131	15 h 15 h 45	45 mn	42,6 km/h sur 32 km
LAUTERBOURG .. TOUL.....	6.774 } 6.986 } 212 km			16 h 10 19 h	2 h 50 mn	74,4 km/h sur 212 km
TOUL..... ST-DIZIER .....	6.986 } 7.064 } 78 km	plein : + 13 l	91	20 h 30 21 h 30	1 heure	78 km/h sur 78 km
ST-DIZIER .....	7.064 } 7.265 } 201 km	plein : + 9 l		22 h 0 h 35	2 h 35 mn	77,4 km/h sur 201 km
TOTAL .....	523 km		221		9 h 35 mn	

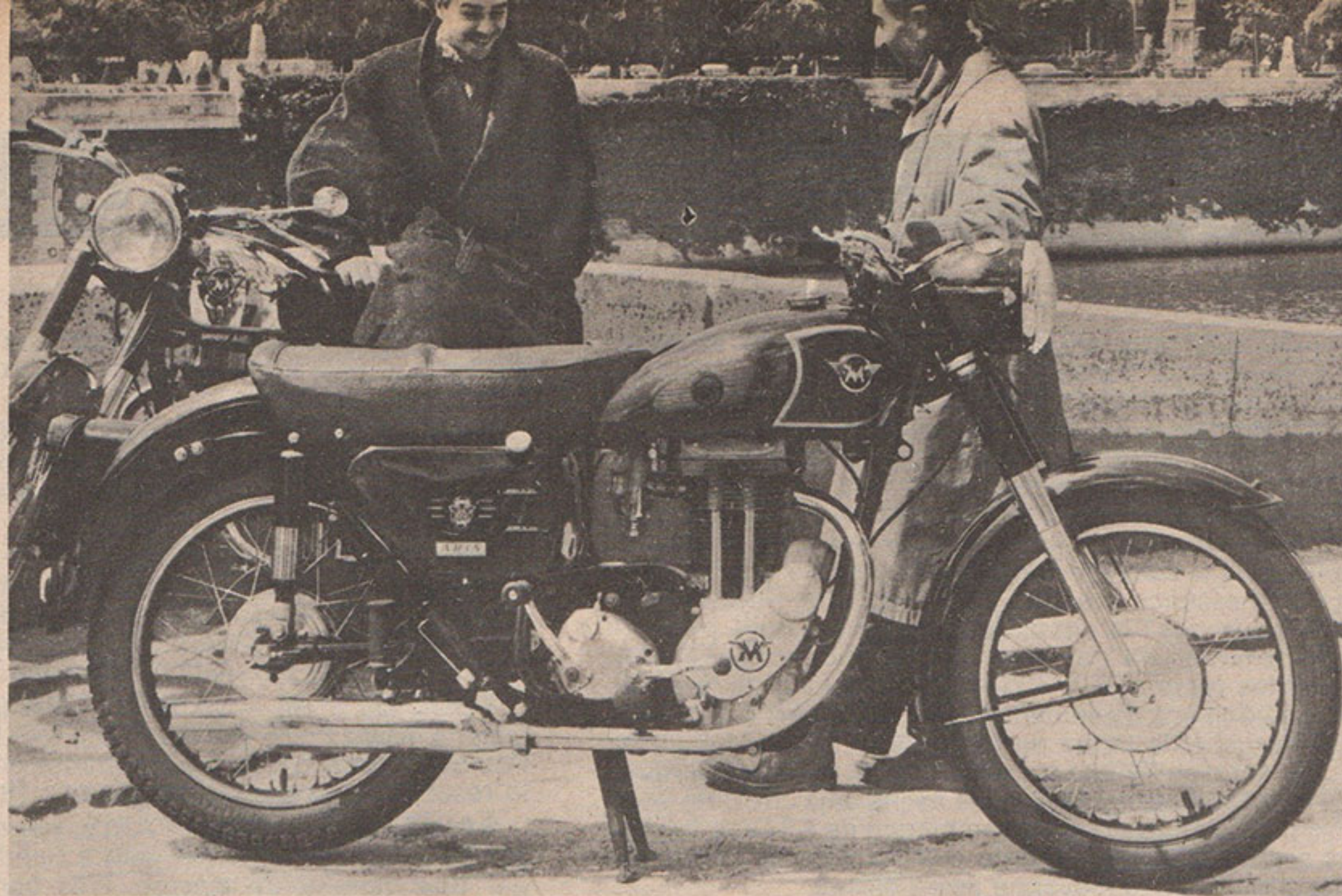
MOYENNE GÉNÉRALE  
(arrêts non déduits)  
54,5 km/h

MOYENNE GÉNÉRALE  
(arrêts déduits)  
72,5 km/h

CONSUMATION MOYENNE :  
4,2 l aux 100 km.



# 350 MATCHLESS



## LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

350 cm<sup>3</sup> de tourisme.  
Vitesse maximum : 125 km/h.  
Consommation : 3,7 l/100 km.  
Prix : 305 000 fr.

IMPORTATEUR :  
S<sup>te</sup> ARIS - 11, rue Labie - Paris (17<sup>e</sup>)

### CARACTÉRISTIQUES

Partie cycle :  
Cadre simple berceau fermé.  
Suspension arrière oscillante avec éléments Girling réglables.  
Fourche « Télédraulic » hydraulique à double effet.  
Réservoir essence : 17 l.  
Réservoir huile : 2,5 l.  
Pneus : 3,25 x 19 AV et AR.  
Freins : Ø 180 mm.  
Moyeux : à broche.  
Équipement électrique : phare, feux rouge et stop, avertisseur batterie 6 V - 12 Ah, régulateur; dynamo Lucas E3;  
Équipement général : selle biplace, béquilles centrale et latérale, repose-pieds arrière.  
Groupe moteur-transmission :  
Monocylindre; à soupapes en tête.  
Course/alésage : 69 x 93.  
Rapport volumétrique : 7,5.  
Puissance au vilebrequin : 21 ch à 5 750 tr/mn.  
Diagramme de distribution :  
AOA : 56°  
RFA : 51°  
AOE : 50°  
RFE : 30°  
Allumage : magnéto Lucas SR 1, avec avance automatique; avance maximum : 39,5° avant P.M.H.; bougie : KLG F.E.80.  
Carburateur : Amal « monobloc » Ø 27 mm; gicleur : 220; aiguille : au milieu.  
Embrayage : disques multiples à sec.  
Boîte de vitesses : 4 rapports : 2,67, 1,77, 1,35, 1.  
Démultiplication finale : 1<sup>re</sup> : 15,48; 2<sup>e</sup> : 10,26; 3<sup>e</sup> : 7,83; 4<sup>e</sup> : 5,80.  
Lubrification : sous pression par pompe à piston entraînée par l'arbre à came d'admission.

Boids à vide : 168 kg. \*\*  
Vitesse maxi (constructeur) : 125 km/h.  
Consommation : 3,7 l aux 100 km.  
Préconisations : huile SAE 30 pour le moteur l'été, et SAE 50 l'hiver; huile SAE 50 pour la boîte; huile SAE 20 pour la fourche.

### RÉSULTATS D'ESSAI

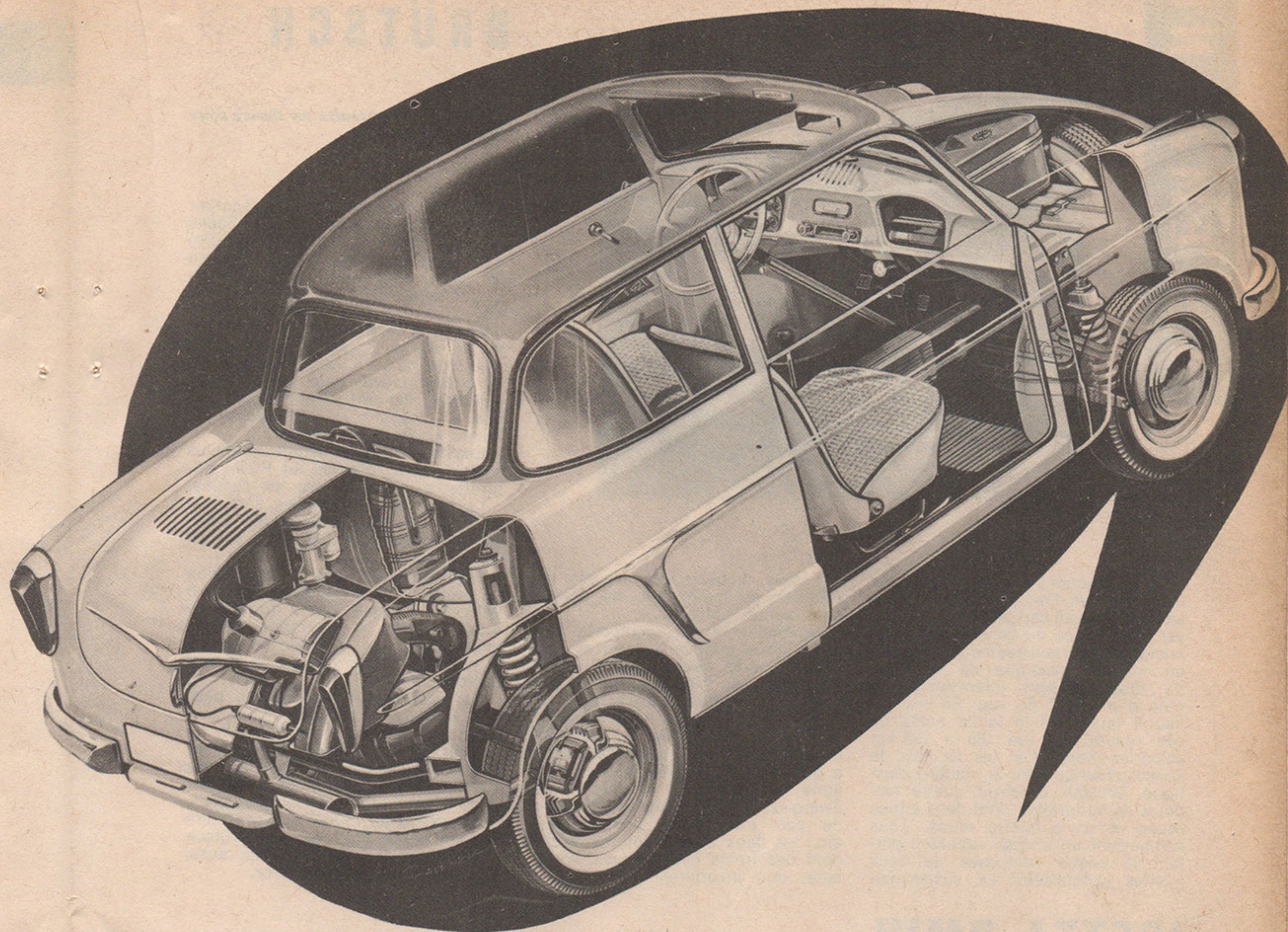
Temps chaud et sec; vent : 2 m/s.  
Réglages : gicleur 240; bougie K.L.G. F.E. 80; super-carburant.  
Anneau de vitesse (2 548 m) :  
1 tour position touriste : 1 mn 18 s; moy. : 117,611 km/h.  
1 tour position allongée : 1 mn 10 s 1/5; moy. : 130,678 km/h.  
Routier (9 181 m) :  
Meilleur tour : 5 mn 45 s 2/5; moy. : 95,694 km/h.  
Accélérations :  
100 m en 8 s; moy. : 45 km/h.  
200 m en 12 s 1/5; moy. : 59 km/h.  
300 m en 16 s 1/5; moy. : 66,654 km/h.  
400 m en 19 s 1/5; moy. : 74,988 km/h.  
Freinage : de 50 km/h compteur à l'arrêt complet, sol sec : 10 m.

### QUALITÉS

Bonne tenue de route.  
Freinage puissant et progressif.  
Moteur souple.  
Boîte et embrayage très bien.

### DÉFAUTS

Vibrations à haut régime.  
Echappement bruyant à haut régime.



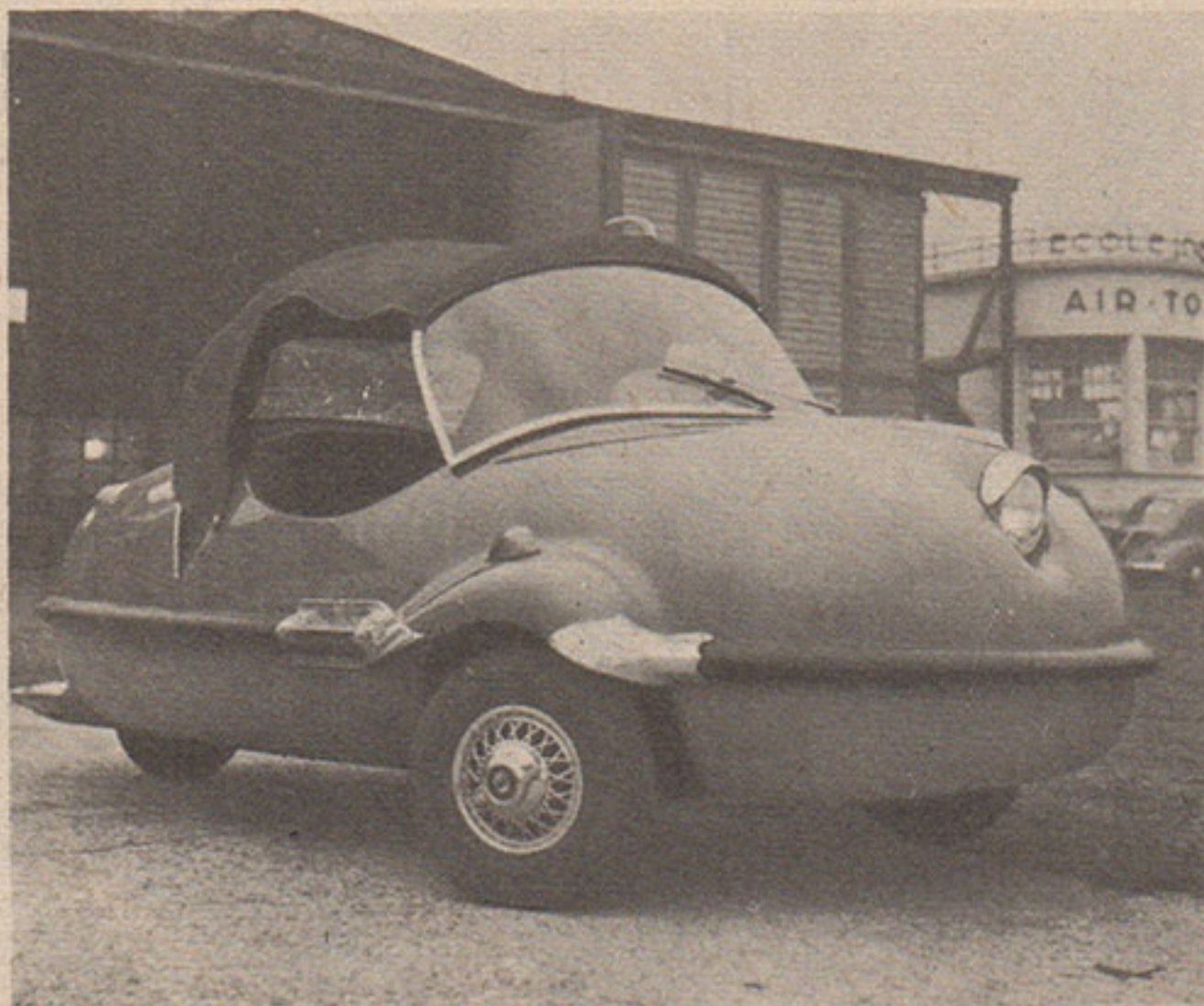
# LA VOITURETTE

à l'ordre du jour...





## BRÜTSCH



*L'Avolette, construite en France sous licence Brutsch.*

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

Ces deux derniers modèles sont plus spécialement réservés au Pfeil; voiturette assez luxueuse en somme.

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

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

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

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

des trois modèles est assurée par éléments de caoutchouc ne demandant aucun entretien.

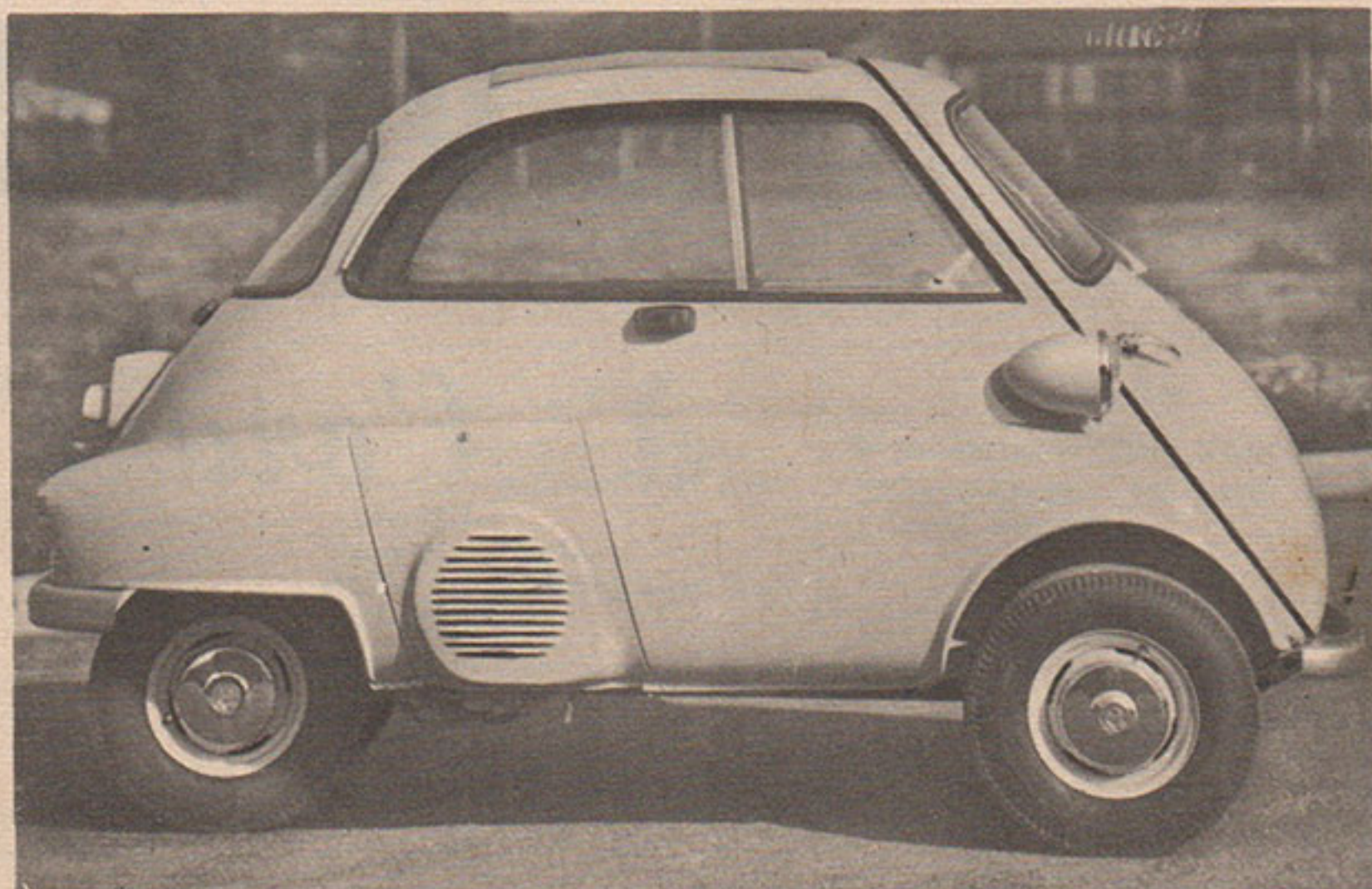
Le modèle Zwerg comporte trois roues (roue motrice arrière) et deux places, tandis que le type Bussard, de conception similaire est un peu plus large et offre place à trois personnes. Le Pfeil que nous avons vu pour la première fois au Salon de Francfort au mois d'octobre écoulé à quatre roues et trois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

## ISETTA-BMW

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

La construction du Moto-coupé B.M.W.-Isetta a été entreprise sérieusement. La suspension avant comporte des amortisseurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux, et les freins hydrauliques agissent simultanément sur les quatre roues. Le diamètre des tambours de freins est de 180 mm, dimension peu usuelle pour des roues de 10.

Mais le maître atout du Moto-coupé B.M.W. est sans doute son moteur. Il s'agit du 250 cm<sup>3</sup> culbuté qui équipe les motos de la marque depuis de nombreuses années. Avec un rapport volumétrique de 6,8:1, ce moteur développe 12 ch réels. Un embrayage monodisque fonc-





# GOGGOMOBIL

## *Le coupé Goggomobil, voiturette sport.*

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

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

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

Ces trois moteurs développent respectivement 9,9, 14 et 14,8 ch. L'installation électrique comporte évidemment un démarreur et fonctionne sous 12 V. La boîte de vitesse est à quatre rapports et une marche arrière.

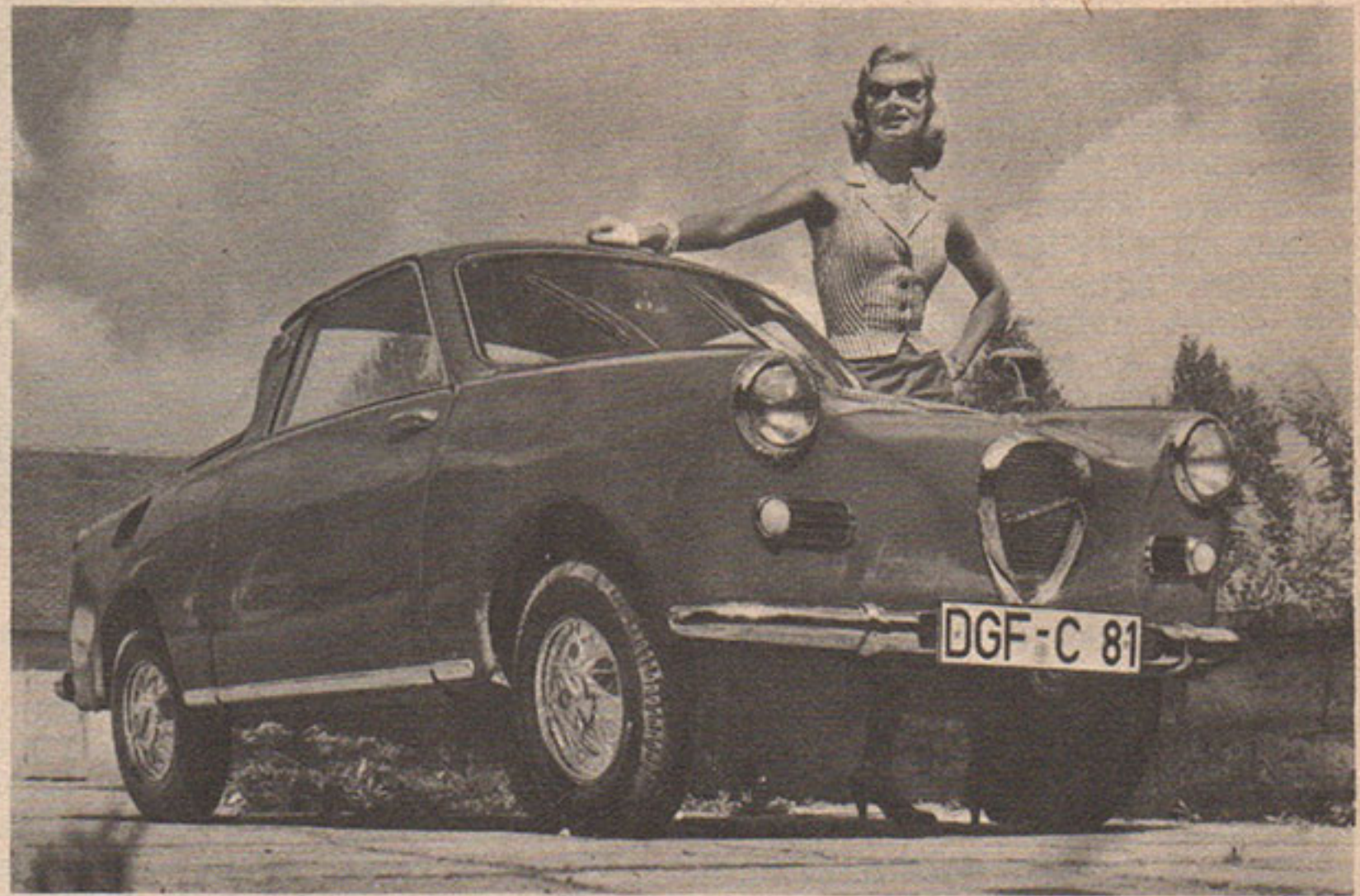
tionnant à sec et une boîte de vitesse à quatre rapports complètent cette petite voiture. Le constructeur annonce une vitesse de pointe de 85 km/h et une consommation de 3,5 l aux 100 km.

Il existe d'ailleurs une seconde version de ce moteur : réalisé à 300 cm<sup>3</sup> et comprimé à 7 : 1, il développe 13 ch pour une consommation à peine plus élevée. Nous avons piloté nous-même ce modèle et atteint 92 km/h sur une autoroute près de Munich. B.M.W. a apporté un soin particulier au silence de l'Isotta, tant au point de vue méca-

nique que pour l'échappement. Cela autorise l'installation d'un poste de T.S.F., surtout si le haut-parleur est placé à l'arrière.

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

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



Ces trois blocs-moteur emmènent le modèle « Limousine 57 » à respectivement 75, 85 et 95 km/h en consommant de 4,5 à 5 l de mélange essence-huile aux 100 km.

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

La grande nouveauté du Salon de Francfort a été sans aucun doute le Goggomobil-coupé, voiturette qui s'inspire nettement de la Giulietta Alfa Romeo. Ce modèle existe égale-

ment en 250 et 300 cm<sup>3</sup>, ce dernier peut atteindre 100 km/h grâce à un profilage bien étudié. Au point de vue structure il dérive de la « Limousine » mais est équipé d'une boîte de vitesse présélective à commande électro-magnétique.

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

Goggo offre également une camionnette de 250 kg de charge utile, construite selon les mêmes principes. Voici d'ailleurs les prix des différents modèles en Allemagne :

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

**Coupés** : 250 cm<sup>3</sup>, 3 670 D.M. ; 300 cm<sup>3</sup>, 3 800 D.M.

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

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

## VOITURETTES



# HEINKEL

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

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

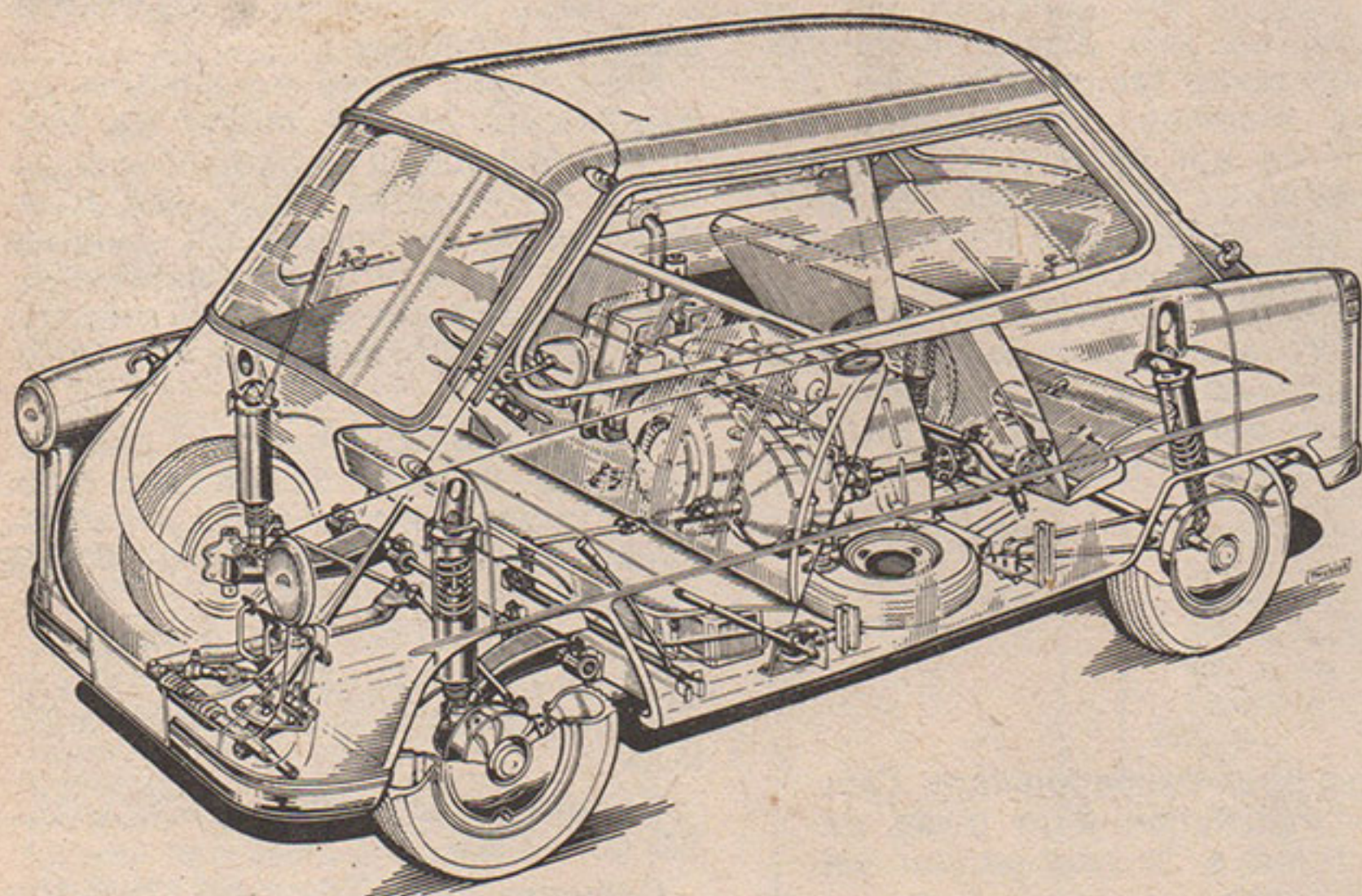
Le moteur est, nous l'avons dit plus haut, un 175 cm<sup>3</sup> quatre temps à soupapes en tête, refroidi par une turbine. La vitesse maximum serait de 86 km/h.

D'autre part Heinkel, vient de lancer un nouveau modèle qui bien que



ressemblant extérieurement à la voiturette mentionnée ci-dessus, présente deux modifications importantes : la cylindrée a été portée à 204 cm<sup>3</sup> et ce nouveau moteur (toujours quatre temps culbuté) développe 10 ch à 5 500 tr/mn. La boîte de vitesse est comme sur le petit modèle à quatre rapports et une marche arrière.

La seconde modification a été l'adjonction d'une deuxième roue arrière ce qui augmente quelque peu la stabilité de la voiturette. D'autre part cela permet en cas de crevaison de rouler avec une seule roue arrière. Si la crevaison affecte une des roues avant, ce n'est pas plus grave pour autant, les roues étant interchangeables.



Pour le Salon de Francfort les usines Zündapp on présenté une voiturette à quatre roues pour le moins révolutionnaire. Depuis quelque temps déjà nous savions que Zündapp avait acheté le brevet de la voiturette Delta-Dornier. Il semble que la question ait été sérieusement travaillée à Nuremberg et la voiturette Janus est intéressante à plus d'un point de vue.

La carrosserie en tôle d'acier est du type auto-portante. Elle comporte

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

La suspension avant par bras oscillant n'est pas sans rappeler le débattement de celle de la 2 CV Citroën la suspension arrière est également du type oscillant. Les deux systèmes

# JANUS

comportent des ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs hydrauliques incorporés. Le débattement à l'avant est de 220 mm et de 180 mm à l'arrière.

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

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

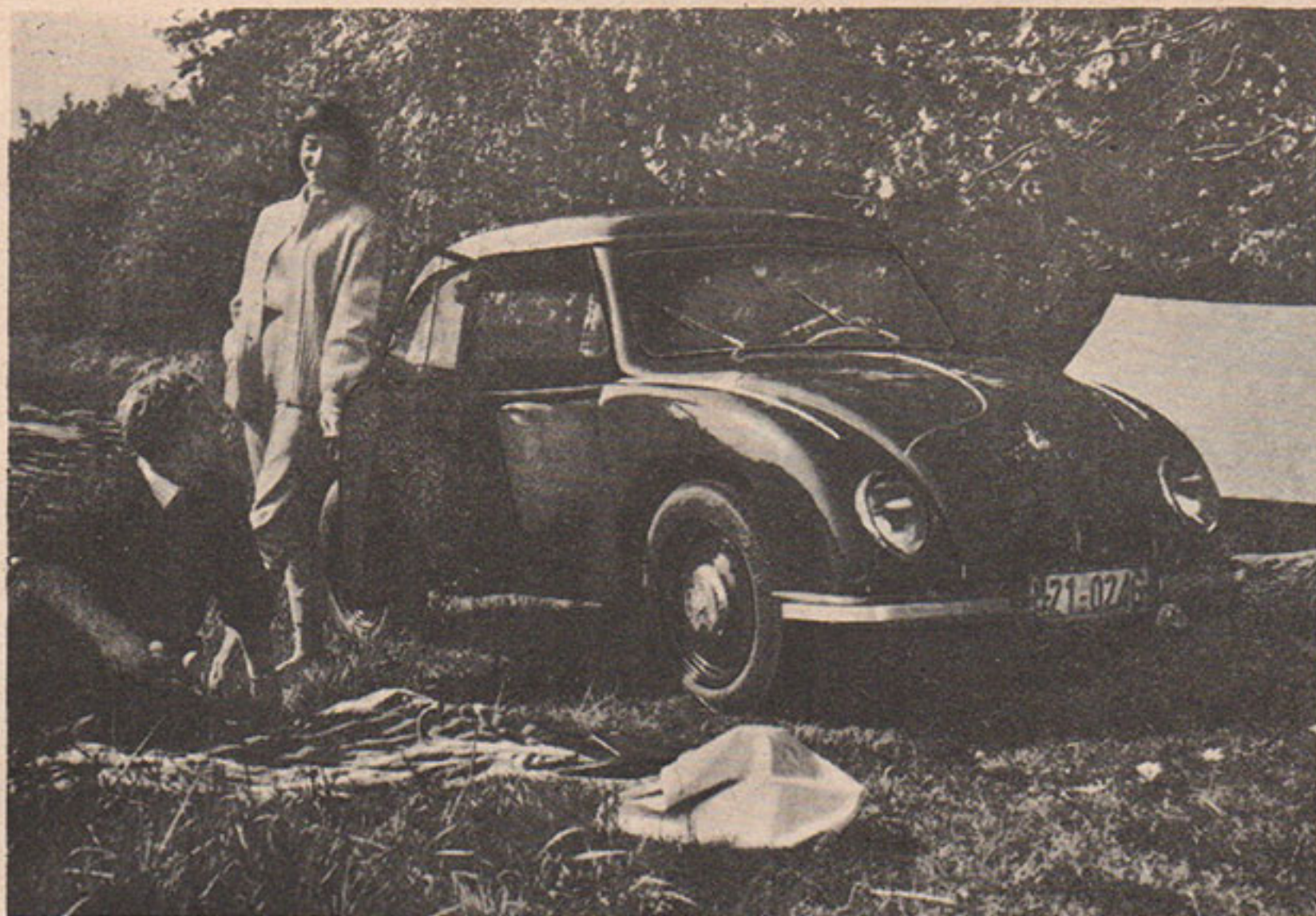
Cette intéressante réalisation, qui pèse environ 400 kg, est livrée pour 85 km/h de vitesse maximum et une consommation moyenne d'environ 4,5 à 5 l aux 100 km.

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

L'Auto-scooter Messerschmitt a certainement été la première voiturette allemande. Il s'en est vendu un certain nombre au début, mais avec l'apparition des Isetta et autres Gogomobil, Messerschmitt connut des difficultés. Actuellement l'usine de Regensburg connaît un certain renou-



## MAICO 500



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

fabrication de la voiturette Champion. De par sa conception ce véhicule est en somme une voiture, et partant dif-

férent du Goggomobil ou de l'Isetta.

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

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

## SPATZ

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

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

Cette voiturette peut être livrée soit avec une capote tissu, soit avec un toit amovible « en dur » avec portes



s'ouvrant verticalement, tout comme la Mercedes 300 SL. Le prix du Spatz

est de 2 975 D.M., soit environ 250 000 de nos francs.

## MESSERSCHMITT

veau, grâce à ses prix relativement faibles. Nous pensons néanmoins que la formule « deux places en tandem » n'est pas l'idéal, l'un des avantages de la voiturette résidant précisément dans le fait que l'on puisse converser facilement avec le passager éventuel.

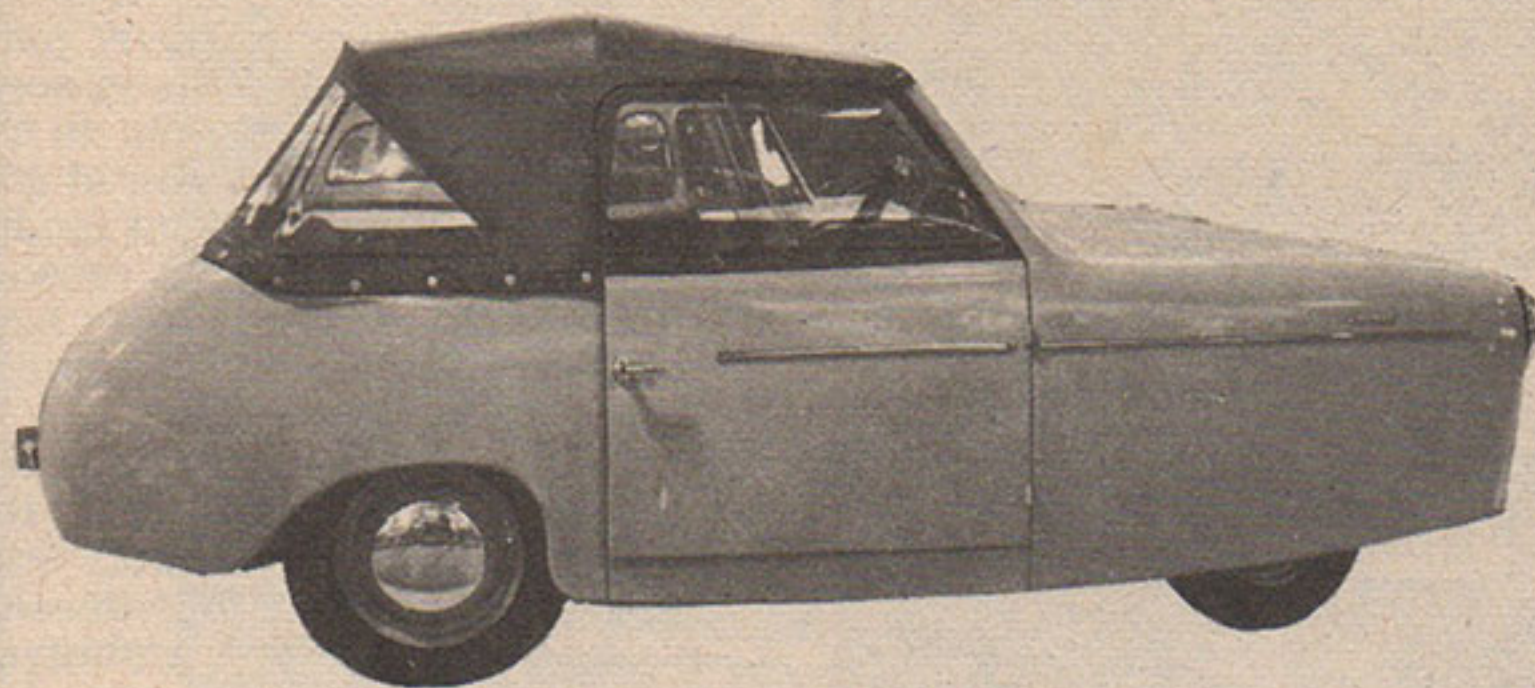
Cette voiturette à trois roues est

équipée d'un moteur Sachs 200 cm<sup>3</sup>, 1 cylindre, deux temps, développant 10 ch à 5 250 tr/mn. La boîte comporte quatre vitesses et une marche arrière. Le faible maître couple de l'engin autorise une vitesse de 100 km/h

pour une consommation moyenne d'environ 4 l aux 100 km/h.

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





## RELIANT

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

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

Poids à vide : 405 kg.

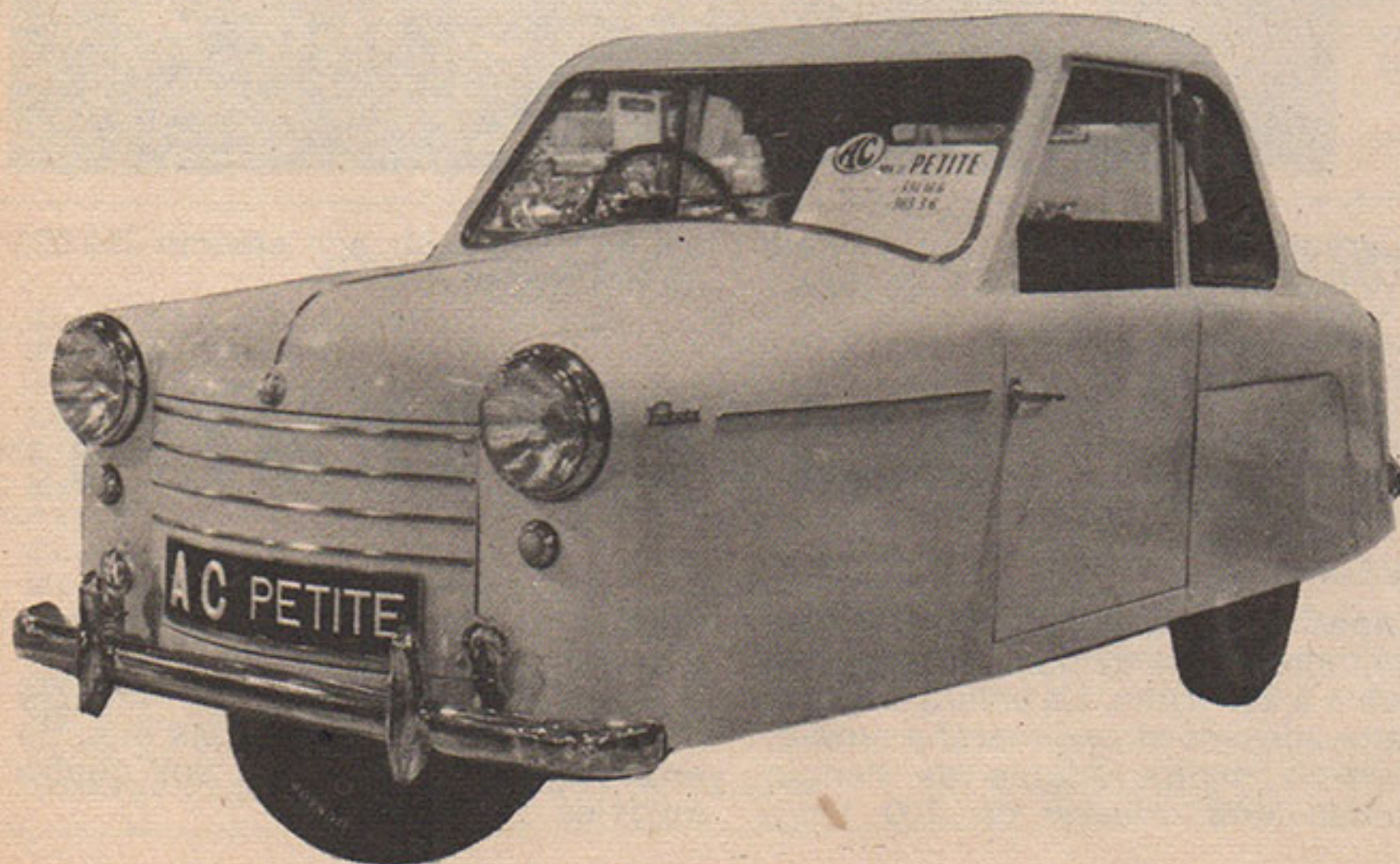
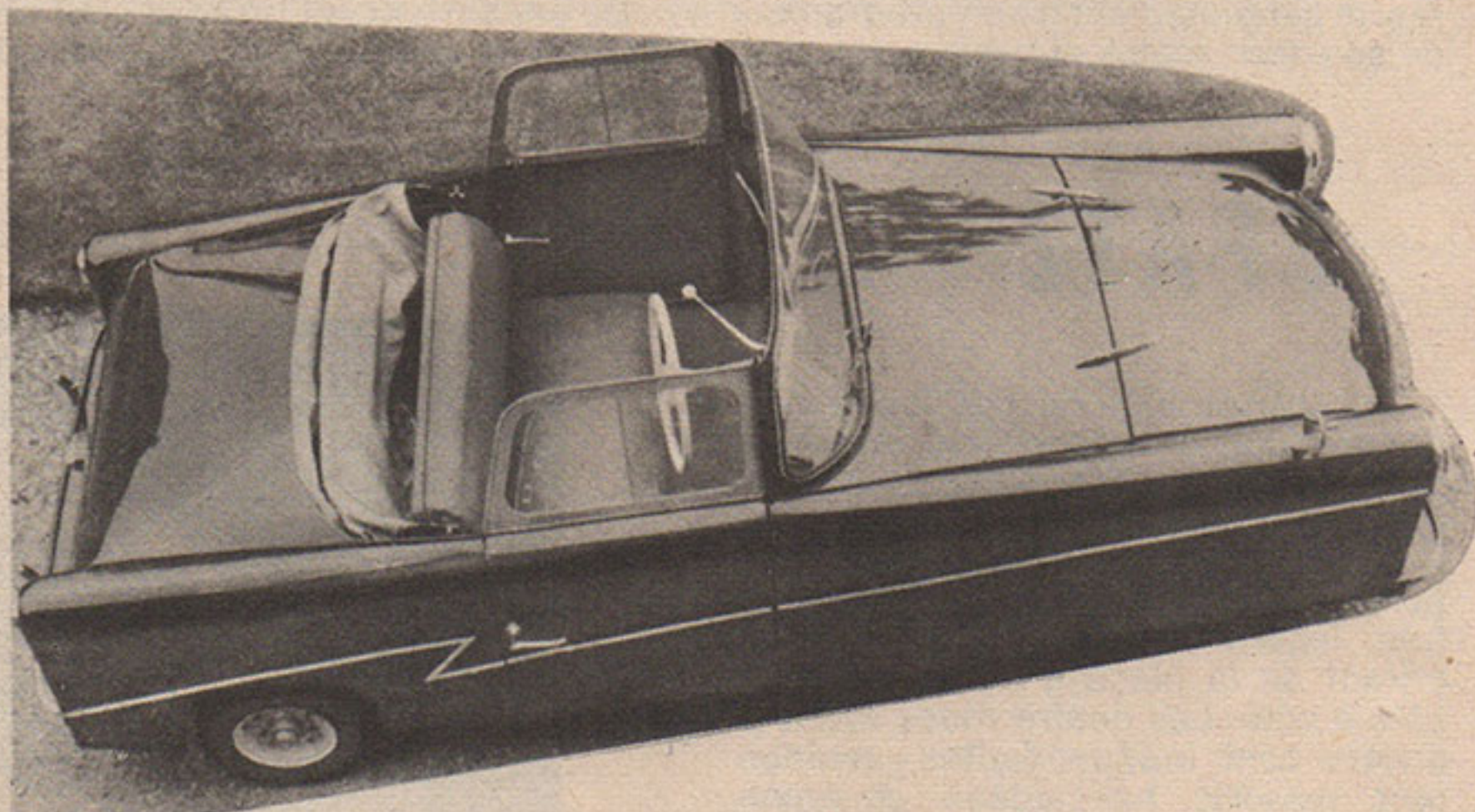
Prix en Hardtop : 431 000 fr.

En coupé : 421 000 fr.

## BOND "MINICAR"

Présenté en différentes versions, le Bond « Minicar » est équipé d'un Villiers 197 cm<sup>3</sup> trois vitesses et marche arrière. La roue avant est suspendue par un système à balanciers avec amortisseurs hydrauliques. Les bras oscillants arrière sont contrôlés par des éléments de caoutchouc travaillant à la torsion. La carrosserie en aluminium est supportée par un châssis plate-forme en acier.

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



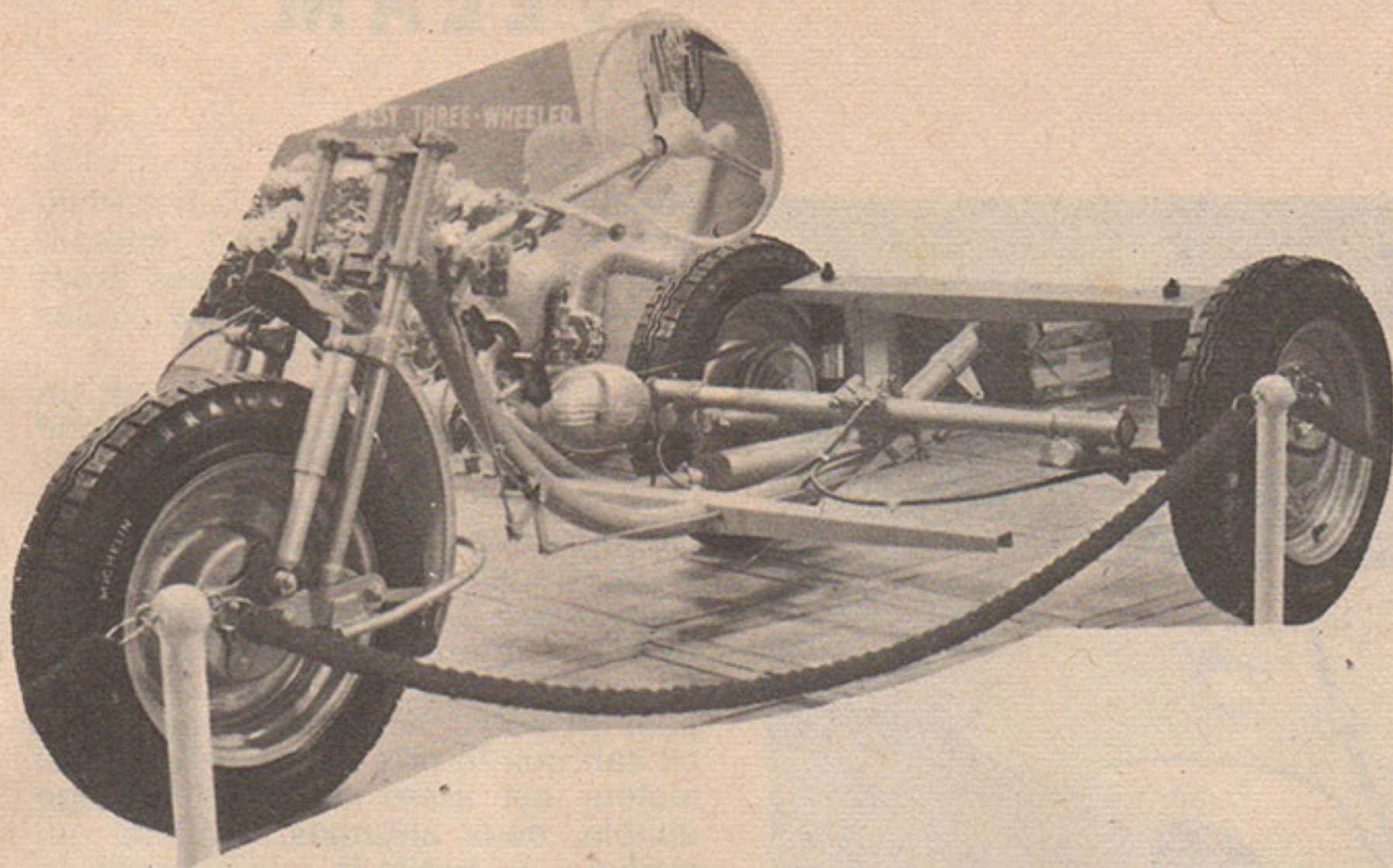
## AC - PETITE

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

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



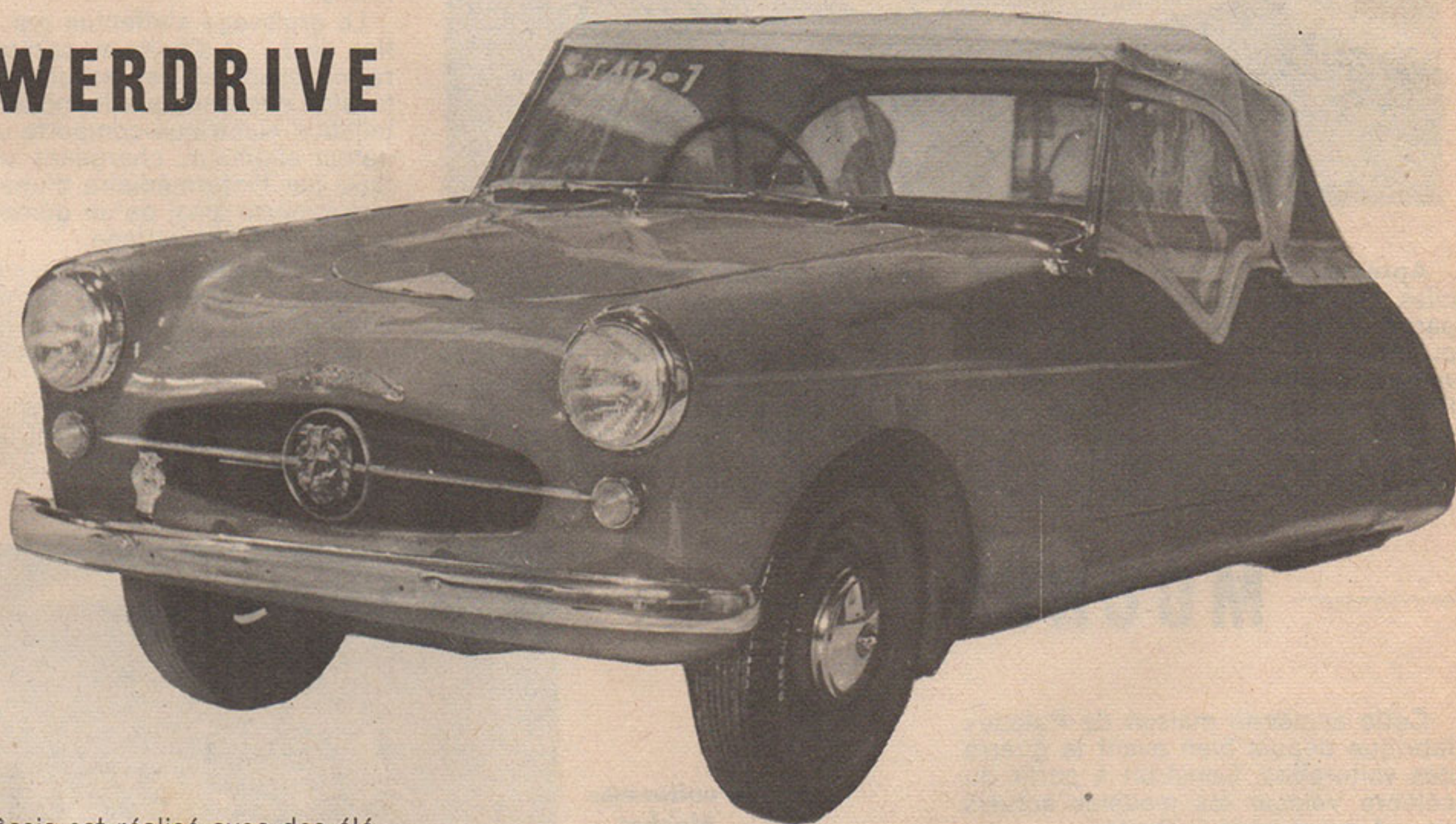
## GORDON



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

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

## POWERDRIVE



Le châssis est réalisé avec des éléments en acier assemblés par soudure électrique, la carrosserie en alliage léger. Le moteur est un bicylindre Anzani deux temps de 322 cm<sup>3</sup>, développant 15 ch à 4 800 tr/mn, couplé avec une boîte trois vitesses et marche arrière. Il est situé devant la roue

arrière. La suspension s'effectue par bras oscillants et amortisseurs hydrauliques. Les freins sont des Girling, commandés hydrauliquement.

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

## VOITURETTES

### TOURETTE

## BRÜTSCH

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

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

Le dessin rappelle la voiturette Brüttsch.





Après avoir connu des débuts difficiles, l'ISETTA VELAM a fini par faire partie de la vie de tous les jours; ce qui revient à dire que le besoin de la voiturette existe réellement en France. Rappelons brièvement que ce véhicule peu orthodoxe, baptisé « Pot de Yaourth » par les chansonniers, possède une coque en tôle d'acier embou-

tie avec portière frontale. La suspension avant du type à roues poussées, reçoit des anneaux de caoutchouc tandis que la suspension arrière comporte deux ressorts semi-cantilever et deux amortisseurs hydrauliques à double effet. La direction, du type automobile donne un rayon de braquage de 4,50 cm. La Vélam est équi-

## VELAM

pée d'un frein à main sur la transmission et d'un frein à pied agissant hydrauliquement sur les roues avant et mécaniquement sur les roues arrière.

Le moteur de l'Isetta-Vélam est un deux temps double piston de 236 cm<sup>3</sup> de cylindrée. Signalons que les cylindres en alliage léger sont chromés dur ce qui relève de la plus récente technique. Cependant ce moteur ne développe avec un rapport volumétrique de 6,3 : 1 que 9,5 ch à 4 500 tr/mn, ce qui constitue un rendement médiocre pour un moteur moderne. D'autre part, on sait que le prix de revient d'un tel moteur est assez élevé (embiellage double, deux alésages, etc.) ce qui explique en partie le prix excessif de l'Isetta.

Le graissage s'effectue par adjonction de 3-6 % d'huile au carburant. Le refroidissement est assuré par une turbine entraînée par le moteur. L'installation électrique comporte un alternateur-allumeur, chargeant une batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse ainsi qu'un démarreur et le dispositif d'éclairage.

L'embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile, transmet la force motrice à une boîte de vitesses à 4 rapports avant et une marche arrière.

Le constructeur annonce une vitesse maxima de 85 km/h et une consommation moyenne de 3,5 l aux 100 km.

## MOCHET

Cette ancienne maison de Puteaux fabrique depuis bien avant la guerre des voiturettes. Construit à partir du célèbre Vélocar les modèles actuels en ont conservé la rusticité.

La voiturette Mochet comporte un châssis formé par deux poutres de section carrée que relie l'essieu avant et une entretoise médiane. L'essieu avant est triangulé ce qui assure une rigidité suffisante du train avant au freinage. La suspension avant est à ressorts hélicoïdaux tandis que la suspension arrière comporte un essieu rigide, des ressorts à lames et un amortisseur hydraulique.

La direction directe a un rayon de braquage de 4 m. Les freins mécaniques sont du type à ruban. Signalons également les pneus de 550 x 85. La carrosserie offre deux places, accessibles par deux portes, et comporte un toit ouvrant. Le réservoir de carburant

*La voiturette Mochet aux essais à Montlhéry.*



contient 18 litres ce qui assure une autonomie importante.

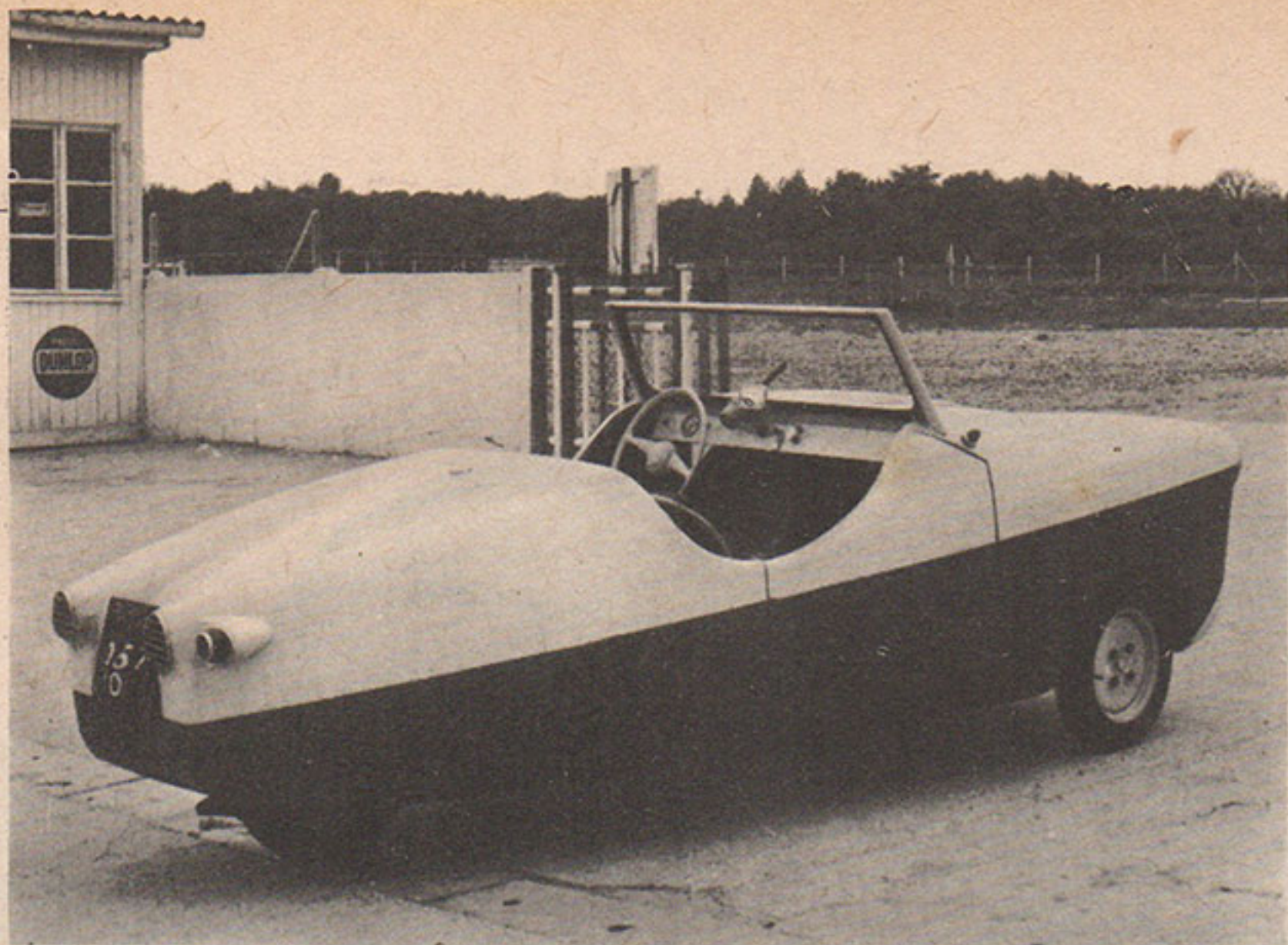
La voiturette Mochet est équipée de moteurs Ydral soit en 125, soit en 175 cm<sup>3</sup> avec trois vitesses et marche arrière. Ces moteurs sont suffisamment connus de nos lecteurs pour ne pas y revenir en détail. Signalons toutefois que le refroidissement est assuré par une turbine. Le volant magnétique

assure l'allumage ainsi que la recharge d'une batterie de 6 V 45 A. Cette batterie importante est motivée par le montage d'un démarreur électrique du type automobile.

Rappelons que nous avons publié l'essai d'une Mochet 175 cm<sup>3</sup> dans notre numéro 188 et que nos lecteurs pourront s'y rapporter pour plus amples détails.



## DECOLON



sante grâce à une grande trappe située derrière les sièges. Une seule portière est aménagée à droite de la carrosserie afin de conserver le maximum de rigidité. Le réservoir d'essence, placé à l'arrière au-dessus du moteur, contient 17 l de carburant, ce qui représente une autonomie de 400 km. Un robinet filtre assure une réserve de 4 l d'essence.

### PARTIE MOTRICE

Le bloc moteur est un Ydral 175 cm<sup>3</sup> type AJ-55-deux temps à double transfert, monocylindrique. La boîte est à trois rapports et une marche arrière.

Le moteur est super carré :

Alésage : 62 mm.

Course : 57,8 mm, la cylindrée avoisine 174 cm<sup>3</sup>.

Le rapport volumétrique de 7,25 à 1 permet une puissance effective de 10,4 ch à 5 000 tr/mn.

Le cylindre est en fonte spéciale et la culasse en alliage léger. Le refroidissement s'effectue par une turbine soufflante. Le piston à deux segments est plat et le vilebrequin tourillonne sur trois roulements à billes (deux, côté transmission). Un carburateur Dell'Orto assure l'alimentation. Une chaîne rivée transmet le mouvement à la boîte de vitesses par l'intermédiaire de la couronne d'embrayage. Celui-ci est à disques multiples garnis de pastilles de liège.

Le levier de vitesse, placé à main droite, actionne les changements de rapport d'avant en arrière : marche arrière, point mort, première, etc.

Un volant magnétique assure l'allumage ainsi que la charge d'une batterie de 6 V 45 A par l'intermédiaire d'un redresseur. Le démarreur est du type automobile commandé par un petit levier placé près du changement de vitesse.

Véhicule de tourisme à deux places : 175 cm<sup>3</sup>.

Vitesse de pointe : 80 km/h.

Prix : 319 000 fr.

### CHASSIS-CARROSSERIE

Le châssis est du système monopoutre, en forme de T, c'est-à-dire qu'un tube central de gros diamètre (70 mm) relié au train avant par triangulation, supporte à l'arrière le moteur ainsi que l'articulation du bras oscillant.

La roue arrière unique est montée en porte à faux.

Le train avant est constitué comme celui d'une voiture moderne avec des bras oscillants. Les éléments élastiques télescopiques rappellent la technique moto avec leurs amortisseurs hydrauliques incorporés. La direction est à crémaillère ce qui lui donne douceur et précision. Les freins sont à commande mécanique, avec tambours en alliage léger. A peine plus lourde qu'une grosse moto, la Decolon pèse 220 kg.

La carrosserie tout en matière plas-

tique, stratifiée, pèse 25 kg. Elle est solide et imputrescible. En cas d'accident le reconditionnement est possible. Cette caisse se trouve maintenue au châssis par des haubans soudés. La longueur et la largeur hors tout sont respectivement de 3,09 m et 1,33 m. A l'avant derrière la fausse calandre qui sert de porte, nous avons un coffre pouvant contenir une valise et divers objets.

Le pare-brise incliné en glace sécurit est balayé par un essuie-glace électrique. L'habitacle de larges dimensions est pourvu de deux sièges du genre 2 CV pour lesquels on a prévu trois positions d'avancement. Sur le tableau de bord se trouvent dans l'ordre de gauche à droite : le bouton de l'avertisseur, le compteur de vitesse, la commande des phares, le contact, l'essuie-glace et les clignotants. Nous noterons le coquet volant à deux branches.

La capote se replie derrière les sièges, son système de fixation sur le pare-brise est assez rustique.

L'accessibilité du moteur est suffi-

## VESPA

La 2 CV Vespa, comporte deux places seulement. La forme extérieure rappelle quelque peu la Simca six.

Le moteur est un bicylindre deux temps de 393 cm<sup>3</sup>, dont la puissance n'est pas annoncée. Le couple maximum se situerait à 2,6 mkg à 2 100 tr/mn.

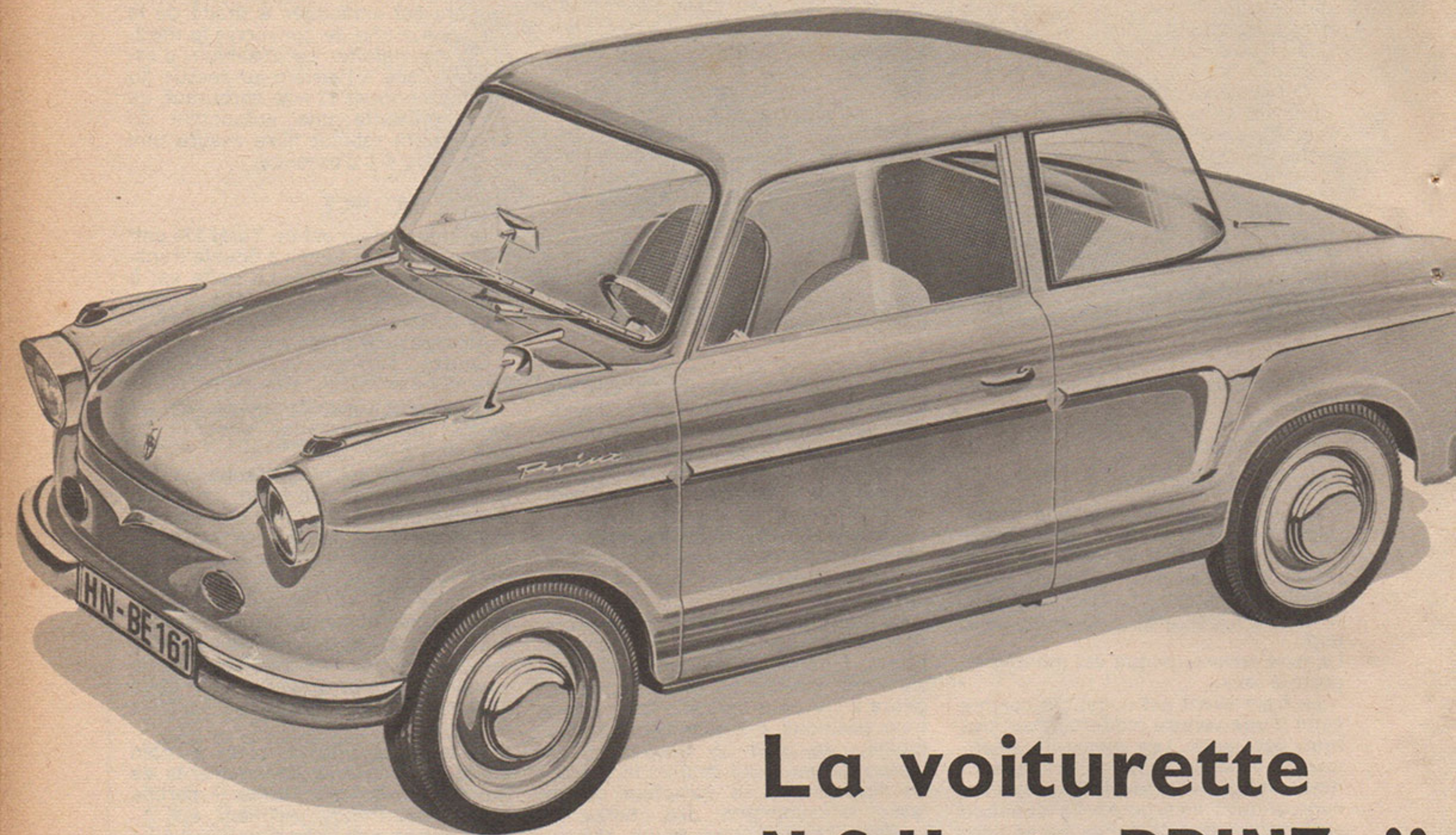
Suspension par roues indépendantes avec amortisseurs hydrauliques, boîte trois vitesses et marche arrière, démarreur électrique, freins Lookheed, toit ouvrant, sont les caractéristiques marquantes de cette voiturette.

Un écueil ? la consommation, que le constructeur ne précise pas.





# NOUVEAUTÉS...



## La voiturette N.S.U. " PRINZ "

★ Depuis longtemps déjà on parlait de la fameuse voiturette N.S.U. Avant de partir en vacances on m'annonçait, lors d'une visite chez N.S.U., que la voiturette serait présentée à la presse au début de septembre, et lorsque j'ai trouvé, en rentrant, une invitation à Stuttgart, je n'étais nullement surpris.

★ Avant de parler en détail du dernier N.S.U. je rappelle à nos lecteurs que la firme de Neckarsulm n'en est plus à ses débuts en matière de construction automobile. En effet, en 1888 déjà, N.S.U. fabriquait des châssis pour le compte de Gottlieb Daimler et dès 1906 N.S.U. construit ses premières voitures. Il s'agissait de deux quatre-cylindres de 10 et 24 ch respectivement. On trouve ensuite différents modèles de voitures N.S.U.

jusqu'en 1929. Le fait que le célèbre professeur Porsche ait construit les trois premiers prototypes du Volkswagen chez N.S.U. est généralement ignoré du grand public. Si la voiturette Prinz diffère quelque peu de ce que N.S.U. avait l'habitude de construire jusqu'alors, il est néanmoins clair que la firme de Neckarsulm est riche d'expérience.

Pendant quelque temps les ingénieurs de chez N.S.U. avaient travaillé sur un prototype d'une voiturette à trois roues comme tout un chacun en Allemagne. Mais les essais effectués avec ce véhicule n'ayant pas été satisfaisants, on abandonna la catégorie trois-roues et le 2 septembre dernier N.S.U. présentait la voiturette « Prinz » à la presse internationale.



Voyons d'abord les détails techniques : le moteur est évidemment un quatre-temps. Il s'agit d'un twin incliné vers l'arrière, de 600 cm<sup>3</sup>. Nous verrons plus loin les raisons qui ont motivé le choix de cette cylindrée. Un alésage de 75 mm et une course de 66 mm nous donnent 583 cm<sup>3</sup> de cylindrée exacte. Les soupapes en V sont commandées par un arbre à cames en tête qui est lui-même entraîné par les fameuses biellettes rendues célèbres par les motos de la marque. Notons toutefois que le système de compensation de la dilatation n'est pas absolument identique à celui des motocyclettes mais nous reviendrons sur cette question à l'occasion d'un essai de cette voiturette. Avec un rapport volumétrique de 7,2 : 1 ce moteur développe 20 ch à 4 800 tr/mn. Cette puissance est relativement faible lorsqu'on songe que la MAX développe 18 ch avec 250 cm<sup>3</sup> seulement, mais N.S.U. a préféré obtenir un moteur très robuste et un couple moteur important à bas régime. Le carter contient 2,5 l d'huile et le graissage est assuré sous pression par une pompe. Le carburateur inversé du type automobile est alimenté par une pompe à essence à commande mécanique (par bielle excentrée sur le pignon d'entraînement de A.C.T.). Notons par la même occasion que le réservoir de carburant situé à l'avant contient 25 l, ce qui équivaut à environ 400 km d'autonomie.

La batterie de 12 V, 24 Ah est alimentée par une Dynastart. L'allumage est évidemment du type batterie-bobine double, le rupteur est monté en bout d'arbre-moteur. Le refroidissement du moteur du « Prinz » est obtenu par une soufflerie.

L'embrayage monodisque fonctionnant à sec est classique, de même, d'ailleurs, que la boîte de vitesses à quatre rapports et marche arrière. Cette boîte est du type moto, c'est-à-dire à clabots et pignons toujours en prise, sans dispositif de synchronisation. Voici l'étagement interne de cette boîte : 1<sup>re</sup> : 4,14 ; 2<sup>e</sup> : 2,21 ; 3<sup>e</sup> : 1,41 ; 4<sup>e</sup> : 1,0 ; marche arrière : 5,38.

La démultiplication finale en prise directe est de 4,41.

Moteur, boîte de vitesses et différentiel sont réunis dans un seul bloc.

La carrosserie en acier est du type auto-portant. Elle comprend deux portes et quatre vraies places, c'est-à-dire, que même la banquette arrière offre deux places pour personnes adultes. Sous le capot avant on trouve le réservoir de 25 l dont nous avons parlé ci-dessus, et un coffre à bagages très spacieux.

Le débattement des suspensions est contrôlé par quatre ressorts hélicoïdaux à l'intérieur desquels travaillent des amortisseurs hydrauliques largement dimensionnés. Il est inutile de préciser que les roues sont sus-

pendues indépendamment. Les jantes en acier sont chaussées de pneus de 4,40 x 12". Les freins à tambour sont à commande hydraulique sur les quatre roues (surface de friction 416 cm<sup>2</sup>) le frein à main agit mécaniquement sur les seules roues arrière.

La direction à crémaillère est extrêmement précise et autorise un rayon de braquage de 4,3 m.

Signalons que les suspensions de la Prinz ne comportent que deux graisseurs. Toutes les autres particularités des suspensions et de la direction ne demandent aucun entretien.

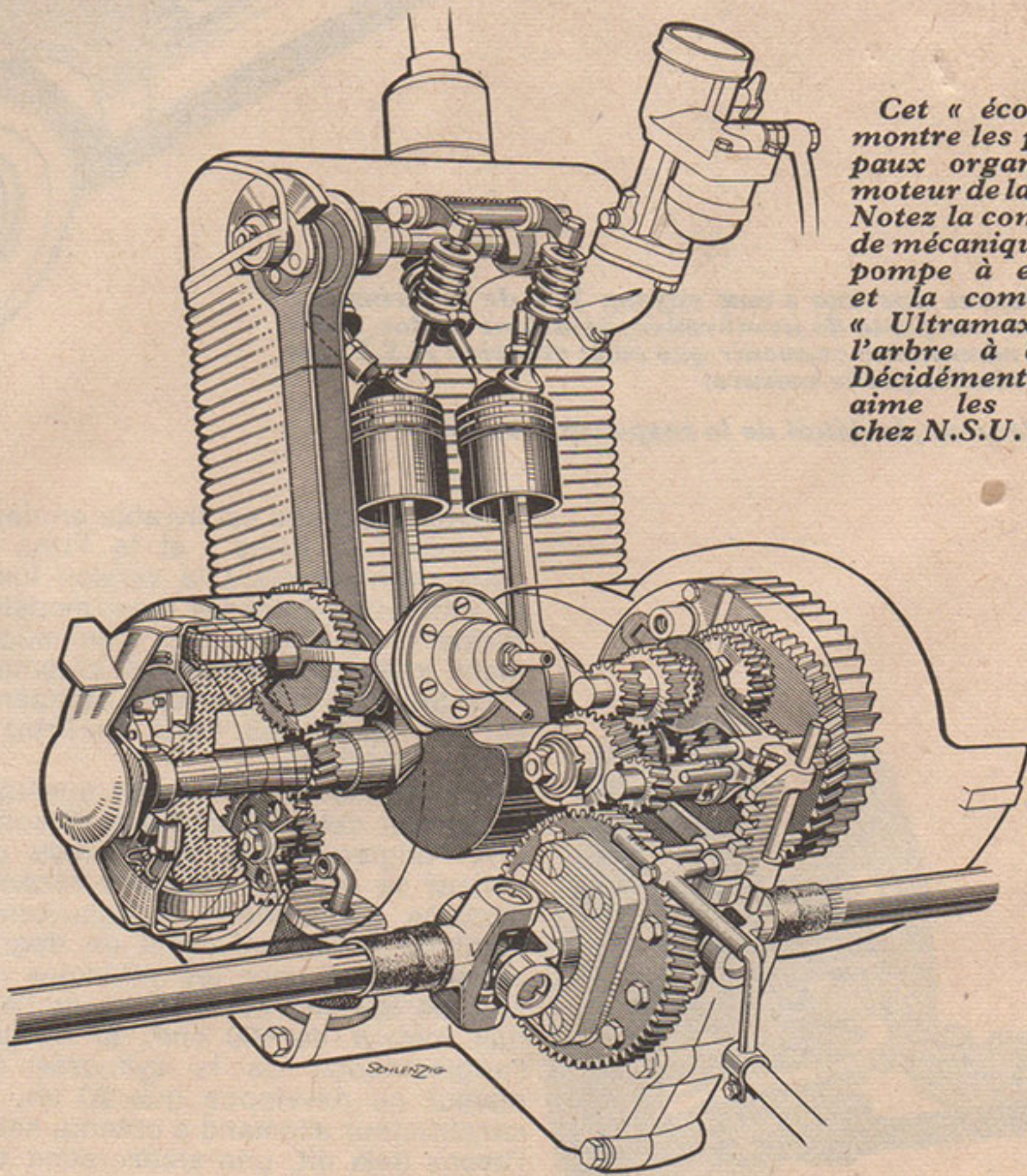
Le tableau de bord comprend le compteur-tachymètre, contact-démarrateur, prise de courant, commutateur, éclairage, commande d'essuie-glace, ainsi que les lampes de contrôle pour l'allumage, les phares clignotants, pression d'huile et jauge d'essence. En outre, il est prévu un cendrier, un emplacement pour montage d'une radio et un vide-poches.

Sous le volant, nous trouvons un « comodo » pour les clignotants, l'avertisseur sonore, et le commutateur code-phares. Contre supplément la « Prinz » peut être équipée d'un système de chauffage et d'aération.

Voici les principales cotes de cette voiturette :

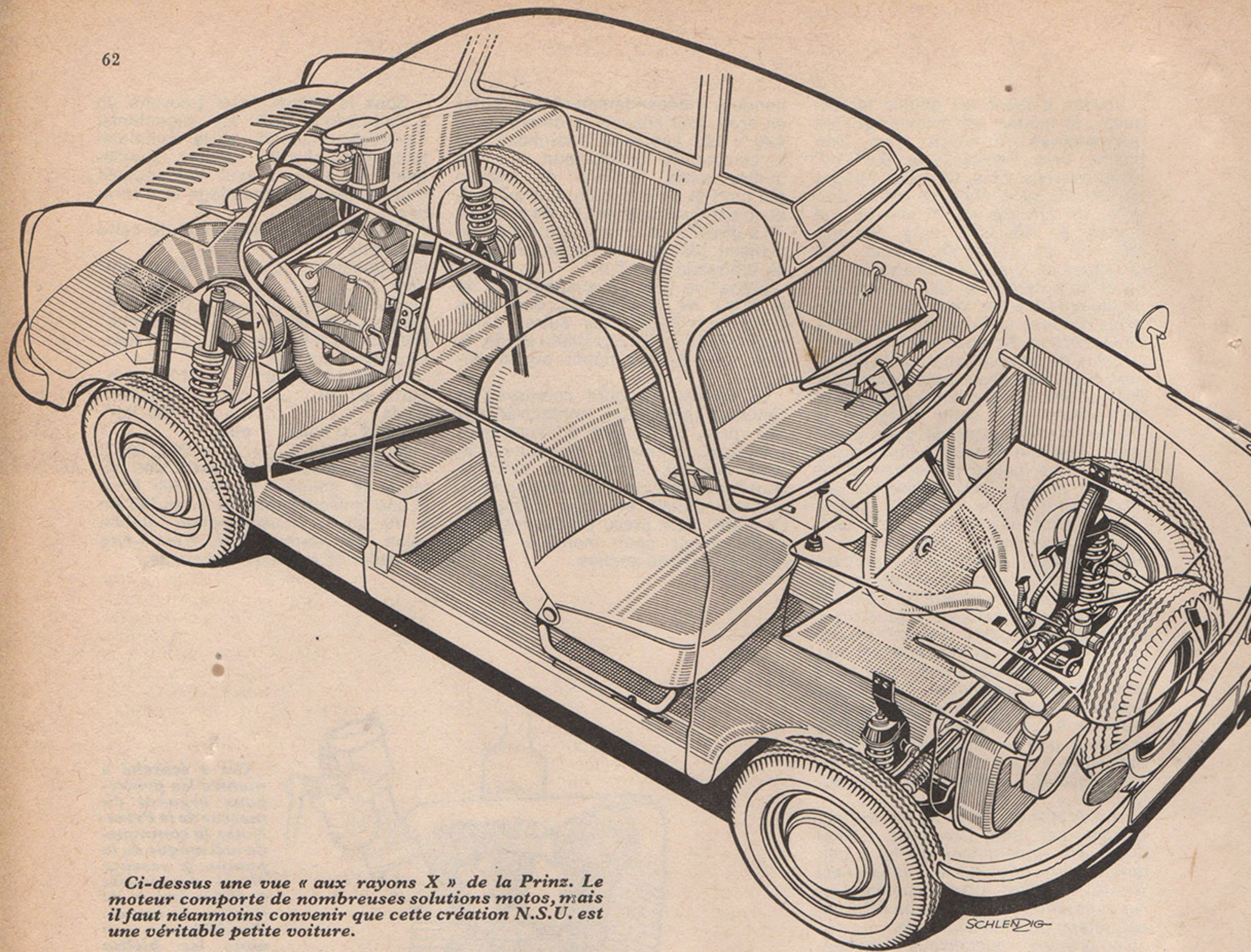
Empâtement .....	2 000 mm
Voie.....	1 200 mm
Longueur hors-tout .....	3 145 mm
Largeur hors-tout .....	1 420 mm
Hauteur hors-tout à vide.	1 370 mm
Hauteur hors-tout sous-charge complète .....	1 340 mm
Garde au sol.....	180 mm
Poids .....	490 kg
Rapport : poids - puissance .....	24,5 kg/ch

Le constructeur annonce une vitesse de pointe d'environ 105 km/h et une consommation de 4 l au 100 km à 70 km/h, consommation établie selon les normes DIN, c'est-à-dire en palier et à vitesse constante.



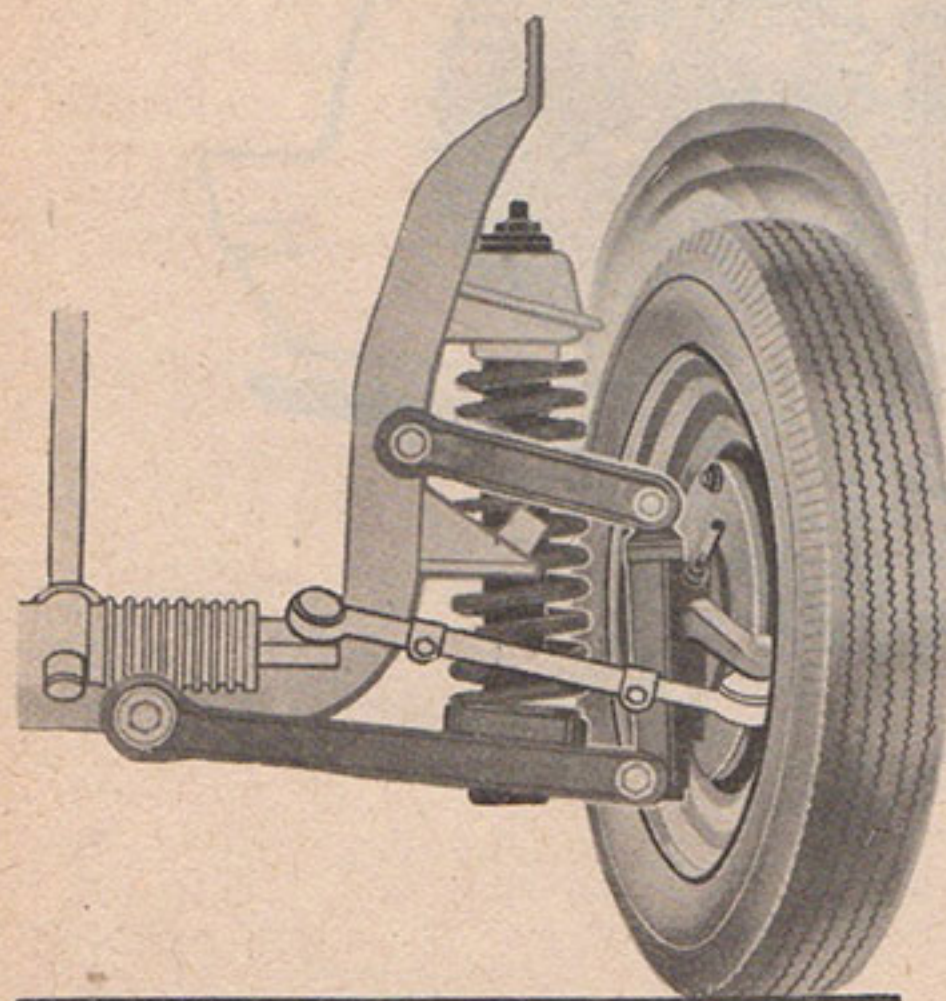
*Cet « écorché » montre les principaux organes du moteur de la Prinz. Notez la commande mécanique de la pompe à essence et la commande « Ultramax » de l'arbre à cames. Décidément, on aime les biellettes chez N.S.U.*





*Ci-dessus une vue « aux rayons X » de la Prinz. Le moteur comporte de nombreuses solutions motos, mais il faut néanmoins convenir que cette création N.S.U. est une véritable petite voiture.*

*Ci-dessous, le détail de la suspension avant.*



Cette voiturette est livrable en deux versions : la Prinz I et la Prinz II, cette dernière étant la version luxe. La différence entre les deux modèles réside uniquement dans l'aménagement intérieur, peinture et chromes.

Le prix du Prinz I (modèle standard) est de : DM 3 655. Celui du Prinz II est de DM 3 985.

Actuellement il n'est pas question d'importer cette voiturette en France.

A l'origine, N.S.U. avait prévu un moteur de 400 cm<sup>3</sup> mais une récente décision ministérielle du gouvernement de Bonn, prévoyant un dégrèvement fiscal pour les véhicules de plus de 500 cm<sup>3</sup> est à la clé de l'actuel moteur de 600 cm<sup>3</sup>. Si malgré l'augmentation de la cylindrée ce moteur ne développe que 20 ch, le constructeur allemand a obtenu, nous l'avons déjà dit, une amélioration du couple moteur à un régime plus faible.

Etant resté à Stuttgart une journée supplémentaire, j'eus l'occasion de

piloter moi-même la nouvelle voiturette sur les routes sinueuses du Parc de la Solitude. La première surprise agréable fut l'habitabilité du « Prinz » étant donné que les dimensions extérieures sont tout de même réduites.

La direction est, nous l'avons déjà signalée, extrêmement précise, de même que les freins semblent être à la hauteur de leur tâche.

Les accélérations du « Prinz » sont remarquables, ce qui n'a rien d'étonnant avec une telle courbe de couple-moteur.

Un essai sur quelques kilomètres seulement ne peut évidemment pas donner une image fidèle de cette voiture, mais je pense que Motocycles sera en mesure de présenter rapidement à ses lecteurs un test effectué selon nos normes habituelles, c'est-à-dire : essais à Montlhéry et sur route.

Paul NIEDERMANN.





## CHEZ MAÏCO...

### UNE ISETTA 4 PLACES

Sacrifiant à la mode actuelle des voitures 600 cm<sup>3</sup>, B.W.M. vient de lancer un véhicule nouveau. Il s'agit d'une « Isetta » agrandie, que l'on pourrait qualifier d'« adulte ».

Cette voiturette peut transporter confortablement quatre passagers, qui ont accès à leur siège par une porte frontale (système Isetta) et une porte latérale sur le côté droit. Le châssis comporte deux longerons de section carrée et cinq traverses. Les roues sont suspendues indépendamment sur bras oscillants dont le débattement est contrôlé par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques incorporés.

Cette nouvelle Isetta est propulsée, cela va de soi, par le célèbre « flat-twin » de la marque munichoise.

Pour des raisons d'ordre fiscal et de longévité la puissance de ce moteur a été réduite à 19,6 ch, obtenus à 4 000 tr/mn. Notons également que le couple moteur est de 4 mkg à 2 500 tr/mn, ce qui assure une souplesse remarquable. La boîte de vitesse comporte quatre rapports synchronisés solution qui n'est certainement pas particulièrement bon marché. Le moteur est refroidi par une soufflerie. Bloc moteur, boîte de vitesses et différentiel sont évidemment groupés à l'arrière.

On sait que depuis quelques années la firme de Pfäffingen a pris en main la construction en série de la voiturette Champion bien connue après y avoir apporté quelques améliorations. Maintenant, à l'occasion du Salon de Francfort Maïco présente un nouveau modèle sport qui a grande allure.

Le moteur situé à l'arrière est toujours un bicylindre deux-temps de 452 cm<sup>3</sup> de cylindrée, refroidi par eau et développant 20 ch à 4 500 tr/mn. L'installation électrique fonctionnant sous 12 V comprend une Dynastart de 130 W.

La boîte de vitesses à clabots comporte quatre rapports et la marche arrière.

Le châssis est du type à poutre centrale et traverses.

Les roues sont suspendues indépendamment par bras oscillants dont le débattement est contrôlé par des ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

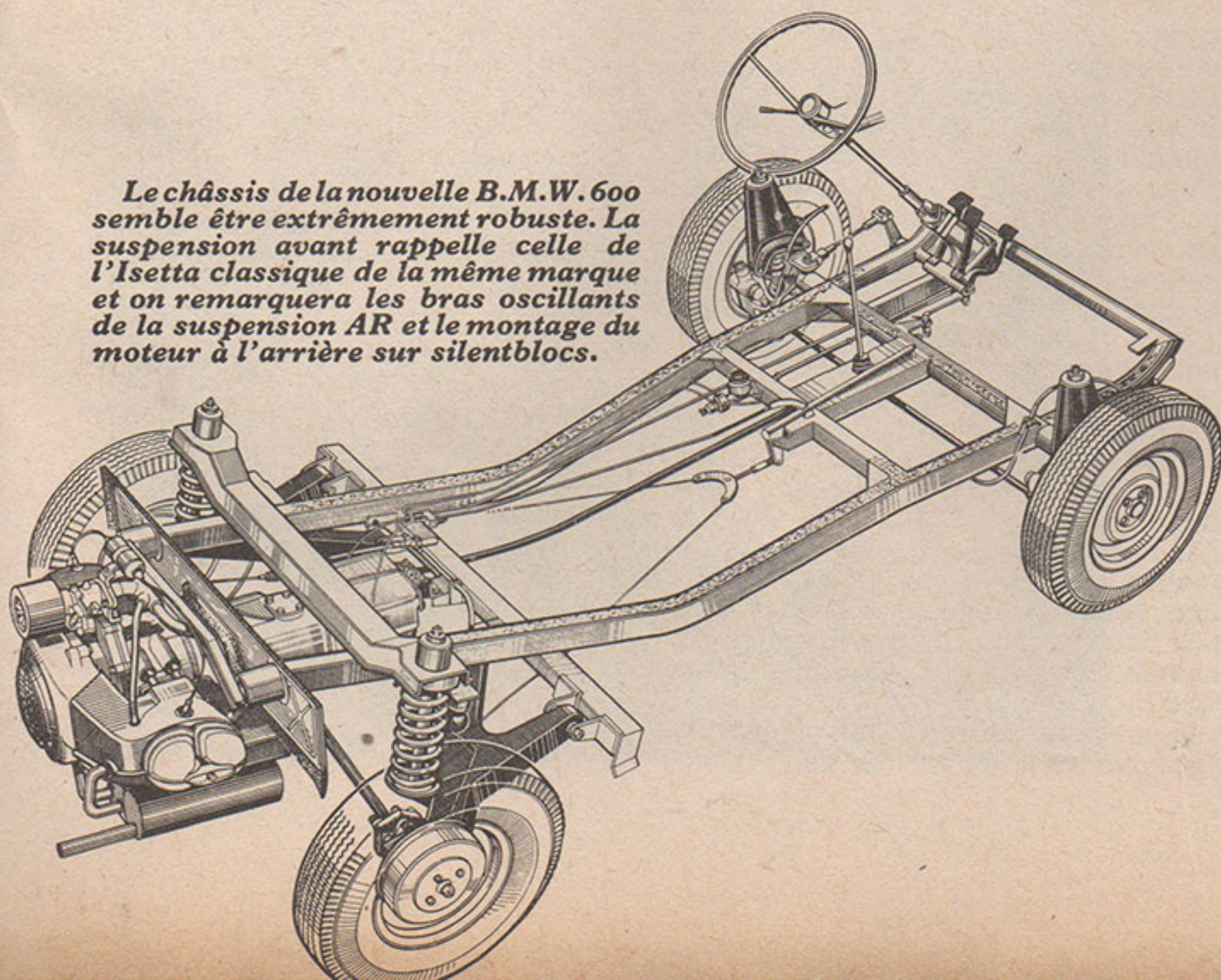
Les roues montées avec des pneus tubeless 5,20 x 12" comportent des freins à commande hydraulique. Le frein à main agit mécaniquement sur les seules roues arrière. Signalons encore la direction du type à vis sans fin et le réservoir de carburant d'une contenance de 26 l dont quatre de réserve.

Pour terminer voyons quelques chiffres :

Poids .....	575 kg
Empattement .....	2 070 mm
Voie avant .....	1 200 mm
Voie arrière .....	1 155 mm
Rayon de braquage ....	5,5 m
Consommation (selon normes DIN) aux 100 km.	5,9 l
Vitesse .....	110 km/h
Prix modèle standard ..	DM 4 980
Prix modèle luxe .....	DM 5 400

La Maïco-Sport peut être livrée avec un hard-top.

*Le châssis de la nouvelle B.M.W. 600 semble être extrêmement robuste. La suspension avant rappelle celle de l'Isetta classique de la même marque et on remarquera les bras oscillants de la suspension AR et le montage du moteur à l'arrière sur silentblocs.*







# LA BULGARIE en " POT de YAOURT "

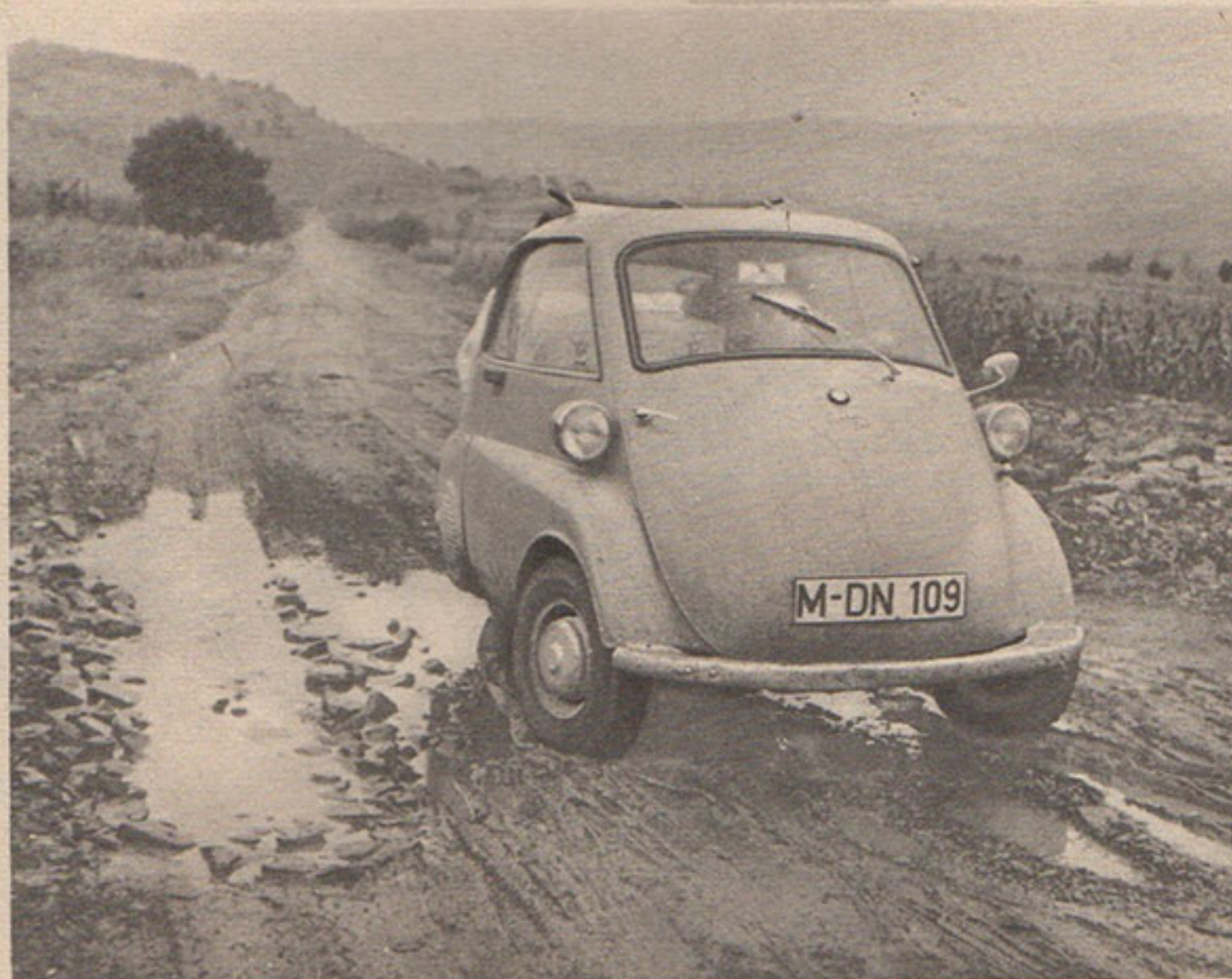
Augmentations du prix de l'essence et impôts nouveaux ont fait de la voiturette un centre d'intérêt insoupçonné. A l'étranger les modèles foisonnent et en France plus d'un constructeur attend la sortie de la nouvelle Vespa quatre roues avec impatience.

Bien que nous ayons parlé des voiturettes à plus d'une reprise dans nos colonnes, nous n'avions pas encore pu effectuer un véritable essai et il était grandement temps d'envisager sérieusement la chose. Réflexion faite seuls deux constructeurs allemands fabriquent actuellement des voiturettes en grande série, à savoir Goggomobil et B.M.W. (Isetta). Après avoir reçu une réponse négative de Goggo nous nous adressions à la grande usine munichoise. Le chef du service de presse, notre ami Hoepner, nous promit aussitôt une Isetta pour le 15 juillet, date à laquelle nous devons prendre nos vacances.

Depuis quelque temps déjà nous avons décidé d'aller voir comment le tourisme automobile pouvait être pratiqué derrière le « rideau de fer ». Ainsi il fut décidé de faire l'essai de cette Isetta B.M.W. sur les routes de Bulgarie. Ce pays offrait plusieurs avantages : accès long et difficile par la Yougoslavie, mauvaises routes et essence de qualité médiocre nous offrirait les conditions pour un test sévère mais d'autre part la situation

géographique de la Bulgarie nous assurait un séjour ensoleillé et des baignades en Mer Noire.

Grâce à l'amabilité de l'attaché de Presse de la Légation de Bulgarie le visa fut rapidement obtenu et nous nous rendions à Munich pour entrer





en possession de notre Isetta. Quant à notre véhicule, quelques précisions s'imposent. Disons d'abord que la ressemblance de notre Isetta avec sa sœur française réside uniquement dans la forme extérieure. L'Isetta B.M.W. possède un châssis tubulaire supportant une coque qui diffère quelque peu de la Velam. (Glaces coulissantes par exemple.) Les suspensions n'ont également rien de commun : notre machine comportait à l'avant des ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs hydrauliques incorporés tandis qu'à l'arrière on trouve deux ressorts à lames disposés longitudinalement dont le débattement est également contrôlé par deux amortisseurs, hydrauliques.

Mais la différence la plus fondamentale entre les deux Isetta est sans aucun doute le moteur. En effet B.M.W. a, dès le début, remplacé le moteur italien d'origine, par celui équipant sa moto 250 cm<sup>3</sup> depuis de nombreuses années. Nous avons publié dans notre numéro 145 l'essai et la description de la 250 cm<sup>3</sup> B.M.W. et nous prions nos lecteurs de se rapporter à ce numéro en ce qui concerne le moteur de l'Isetta car la place nous manque pour réimprimer une description détaillée. Précisons simplement que notre voiturette était équipée du modèle réalisé à 300 cm<sup>3</sup> (B.M.W. livre les deux modèles à la demande). Disons encore que les roues de notre Isetta étaient équipées de pneus 10" Tubeless Metzeler, pneus sur lesquels nous reviendrons ultérieurement. Les freins sont à commande hydraulique sur les quatre roues.

Les principes de construction de l'Isetta sont suffisamment connus de tout le monde pour nous éviter d'y revenir. Rappelons toutefois que l'Isetta est un véhicule essentiellement urbain. Si notre voyage prouve qu'on peut faire du grand tourisme avec une telle voiturette il reste néanmoins vrai que le confort offert sur un grand parcours et sur mauvaises routes ne peut guère être comparé avec celui d'une voiture dite normale. Nous connaissions au départ le « caractère urbain » de l'Isetta et nous l'avons sciemment soumis à un test particulièrement sévère et à ce titre on ne peut que s'incliner devant la qualité du matériel B.M.W. d'autant plus que l'Isetta est une des voiturettes les moins chères du marché allemand.

Nous avons demandé au service de Presse de B.M.W. de faire effectuer une révision sérieuse de la voiturette qui nous était destinée afin d'éviter au maximum des « pépins » mécaniques. En arrivant à l'usine à 8 heures du matin qu'elle fut notre surprise de voir qu'un mécano venait de terminer la vidange du moteur, un graissage et un lavage extérieur avant de



*Les Gorges du Cakor près de Pec forment la porte d'accès de la province du Monténégro.*

nous remettre les clés. Renseignement pris il s'avérait que notre Isetta venait de rentrer la veille d'un essai effectué par des confrères allemands. Un coup d'œil au compteur : 14 000 km, sont une distance respectable lorsqu'ils ont été effectués par cinq ou six essayeurs professionnels qui, on le sait, ne font pas de « cadeau » aux machines à l'essai !

C'est donc avec quelques appréhensions que nous avons abordé les premiers kilomètres de notre périple et cela d'autant plus que la première étape devait nous amener de Munich à Klagenfurt (Autriche) en passant par le fameux col du Grossglockner qui comporte des rampes de plus de 24 % sur une longueur dépassant 30 km ! Mais à notre surprise tout se passa à merveille. Nous nous sommes très souvent plaint de l'étagement des boîtes de vitesses allemandes, mais en montagne on comprend les « premières » ultra-courtes. Un autre point à signaler est l'embrayage B.M.W. A l'occasion des essais des motos de la marque munichoise nous avons déjà signalé le peu de progressivité de l'embrayage à ressort diaphragme, et cette critique restait entièrement valable pour l'embrayage de notre Isetta. D'autre part il faut rendre justice au constructeur munichois : sur les derniers modèles de

motos ce défaut a été corrigé ! Nous en parlons en connaissance de cause, car nous venons justement de prendre livraison d'une R 50.

L'Autriche fut rapidement traversée et nous nous attaquons au col Loibl, c'est-à-dire la frontière austro-yougoslave. Ce col n'est pas très haut (1 500 m) mais on y trouve des rampes de 28 % (sic). Ici encore l'Isetta grimpeait sans la moindre hésitation. 20 à 30 km en première vitesse c'est évidemment long, mais il ne faut pas oublier que nous sommes en présence d'un moteur de 300 cm<sup>3</sup>.

Depuis quelques années la Yougoslavie est devenue un pays extrêmement touristique bien que la majeure partie des routes soient encore à l'état « embryonnaire ». Lors d'un précédent voyage au Moyen-Orient nous avons déjà traversé toute la Yougoslavie du Nord au Sud (voir *Motocycles* n° 166) et de ce fait ce pays n'était pas nouveau pour nous. Certains tronçons ont été sérieusement améliorés depuis deux ans, tandis que d'autres sont plus terribles que les pistes dites spéciales de Montlhéry, mais de toutes façons le nombre de touristes se rendant en Yougoslavie augmente chaque année.

(à suivre.)



Achetez les nouvelles

**Norton**

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

**C. GARREAU**

DISTRIBUTEUR  
POUR LA FRANCE

22, rue Robert-Lindet - PARIS-XV<sup>e</sup>

VAU 07-09

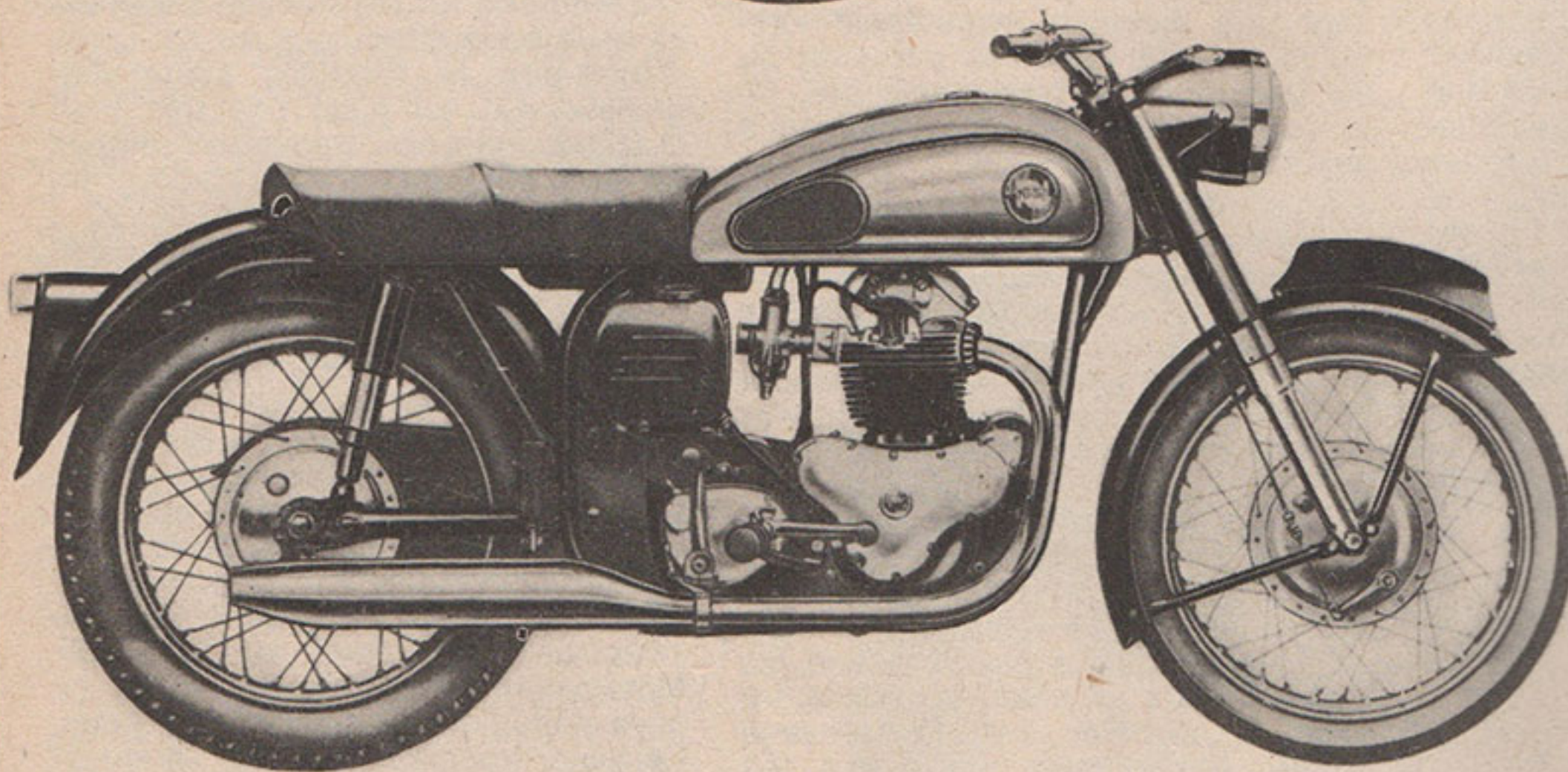
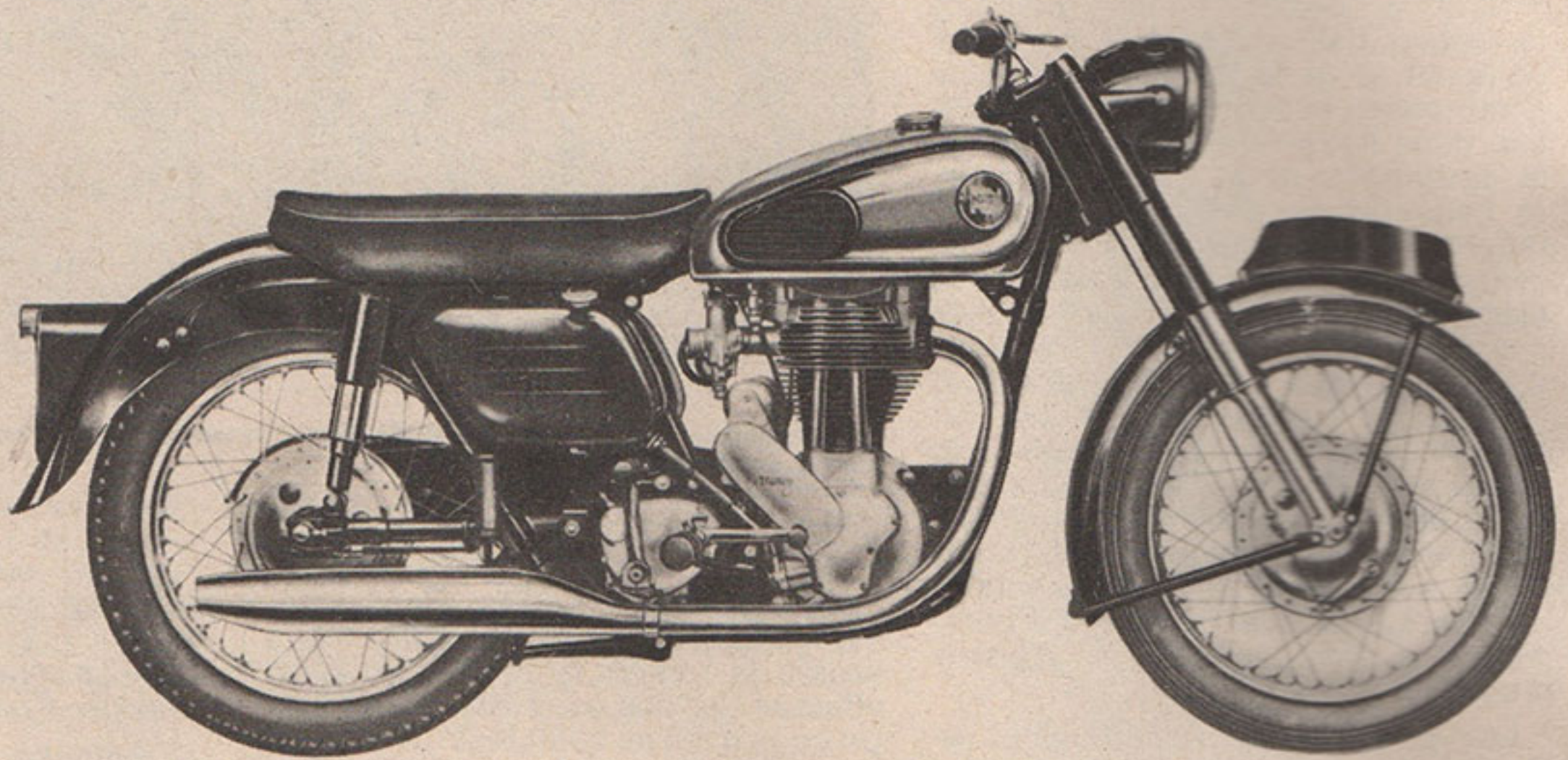
**8** fois vainqueur au BOL d'OR  
Record battu à plus de 118 km de  
moyenne par LEFEVRE-BRIAND

**6** fois champion de France de 1952  
à 1957 avec Jacques COLLOT.

SALON - Porte de Versailles - STAND 96  
et toute l'année chez GARREAU

### 350-Modèle 50

348 cm<sup>3</sup> - Alésage 71  
Course 88  
Compression 7,3  
Nouveaux freins  
Silencieux 1957  
Nouvelle présentation



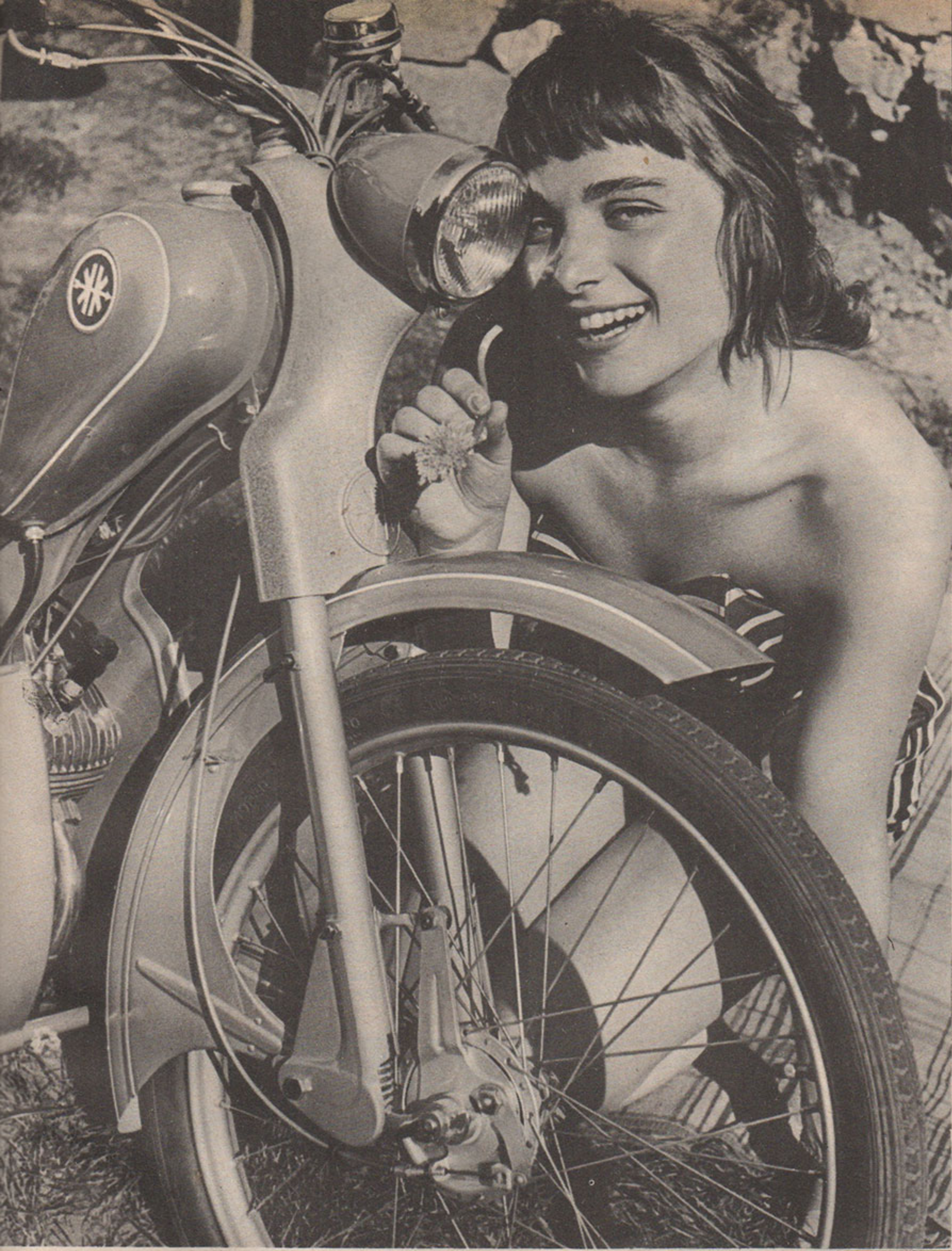
### 600-Modèle 99

596 cm<sup>3</sup> - Alésage 68  
Course 82  
Compression 7,4  
Nouveaux freins  
Silencieux 1957  
Nouvelle présentation

#### TOUS LES ACCESSOIRES

**SELLES ET COUSSINS:** Coussins « Lycett Sport » et selles doubles. — **ROUES ET JANTES** Dural. — **FOURCHES:** Tous modèles : NORTON, EXCELSIOR, TORNAX, ARIEL, B.S.A., INDIAN. — **GUIDONS:** Tous modèles. — **RÉSERVOIRS:** Pièces pour NORTON, B.S.A., ARIEL, MATCHLESS, INDIAN. — **BOITES DE VITESSES:** B.S.A., TRIUMPH, ARIEL, NORTON, BURMANN, ALBION, etc. — **PHARES:** Tous modèles. — **BOUGIES.** — **STOCK PIÈCES LUCAS:** Magnétos, dynamos, régulateurs, inducts, phares, etc. — **STOCK AMAC ET AMAL:** Tous les carburateurs, poignées tournantes, pièces détachées. **MOTEURS COMPLETS:** INDIAN, NORTON, etc. — **TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES:** NORTON, EXCELSIOR, INDIAN, TORNAX, ARIEL, MATCHLESS, B.S.A., VINCENT, etc.





**MACHINES  
D'IMPORTATION**

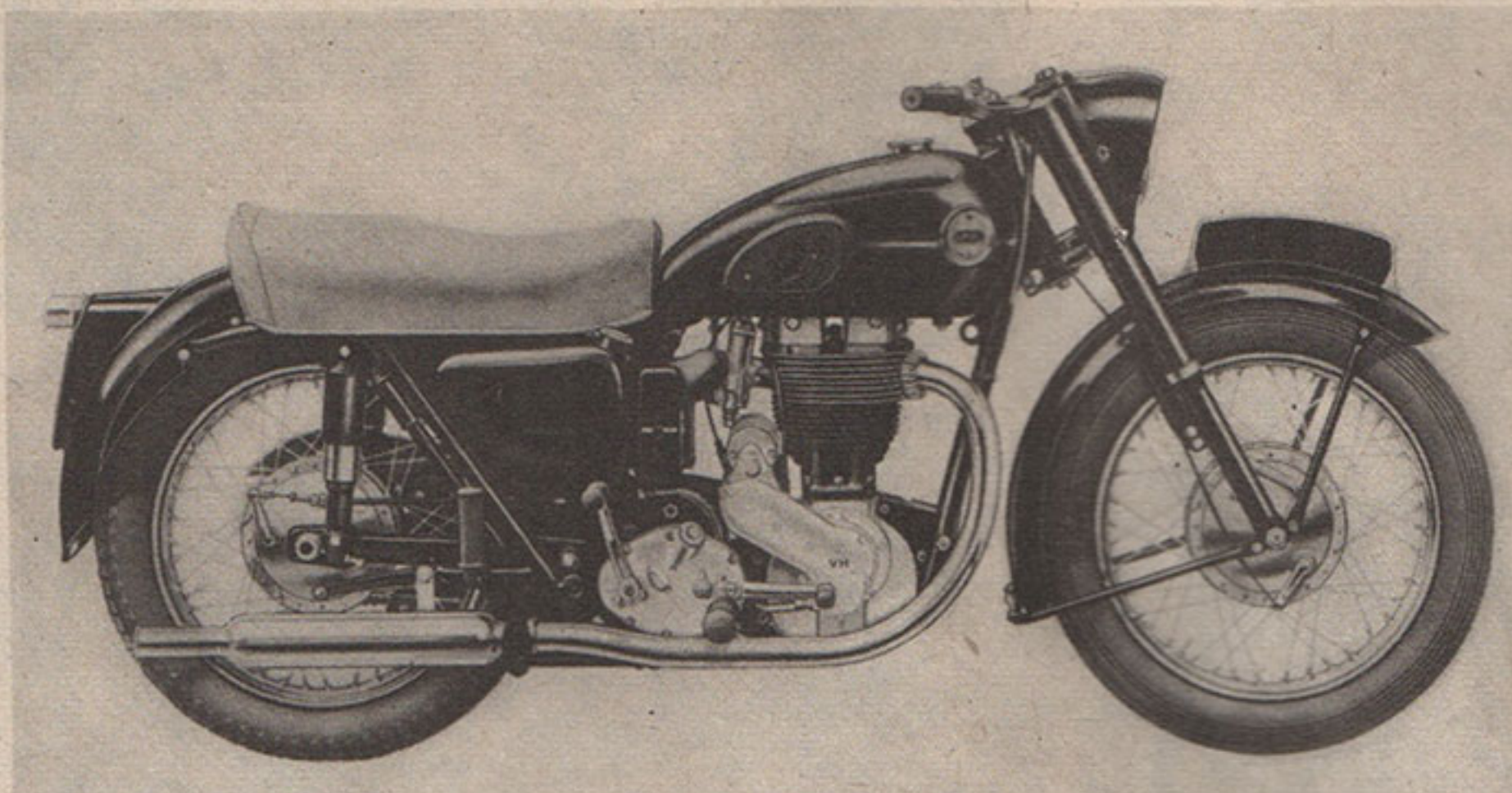


# GRANDE-BRETAGNE

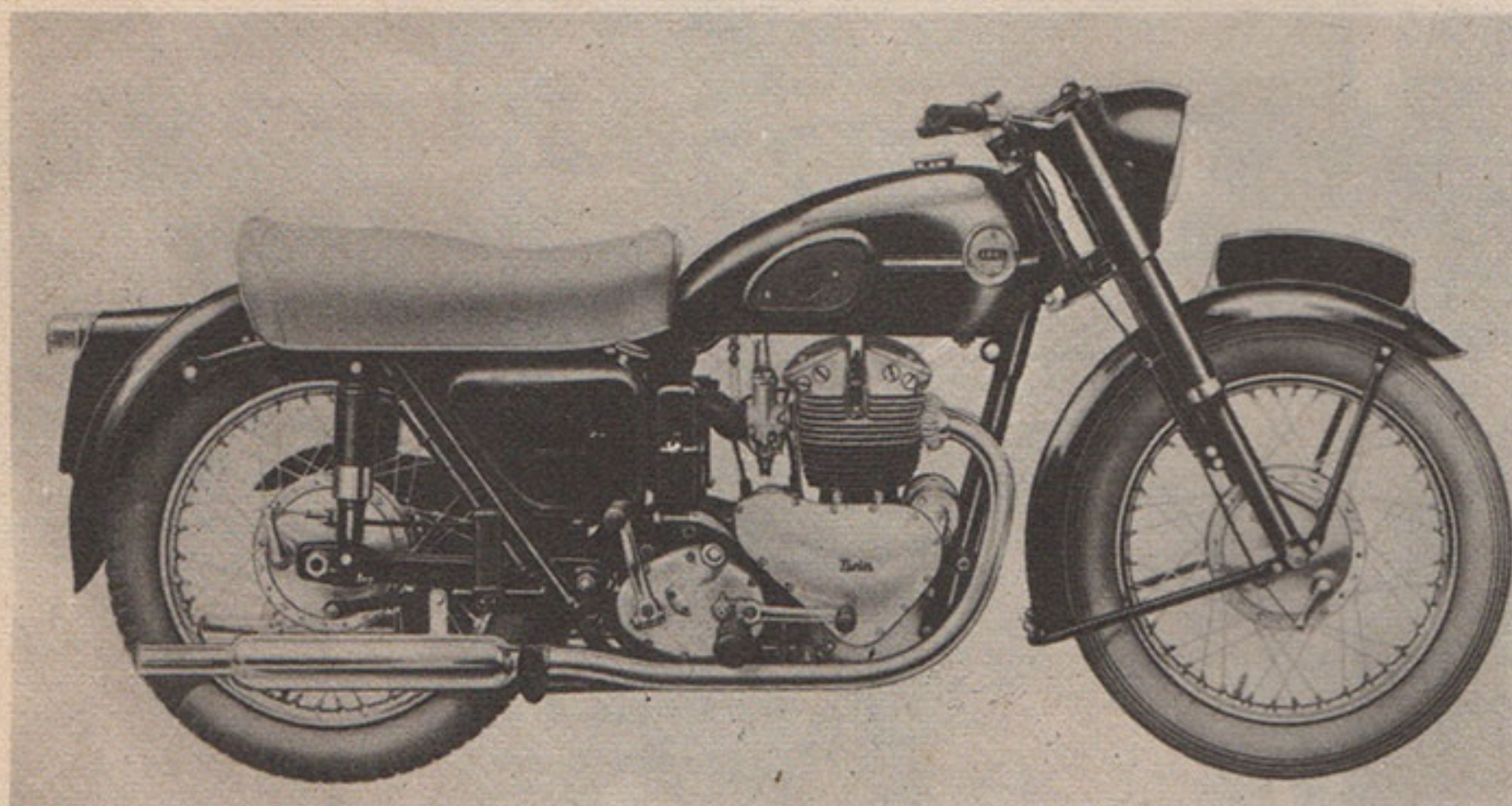
## ARIEL

**Importateur :**  
Société du Grand Garage de Neuilly.

La gamme complète, à l'exception de la 200 cm<sup>3</sup> Colt, est importée en France. Nous avons donc en mono les latérales 350 et 600 cm<sup>3</sup> ainsi que les 350 et 500 cm<sup>3</sup> culbutées et la spéciale moto-cross. Dans la série



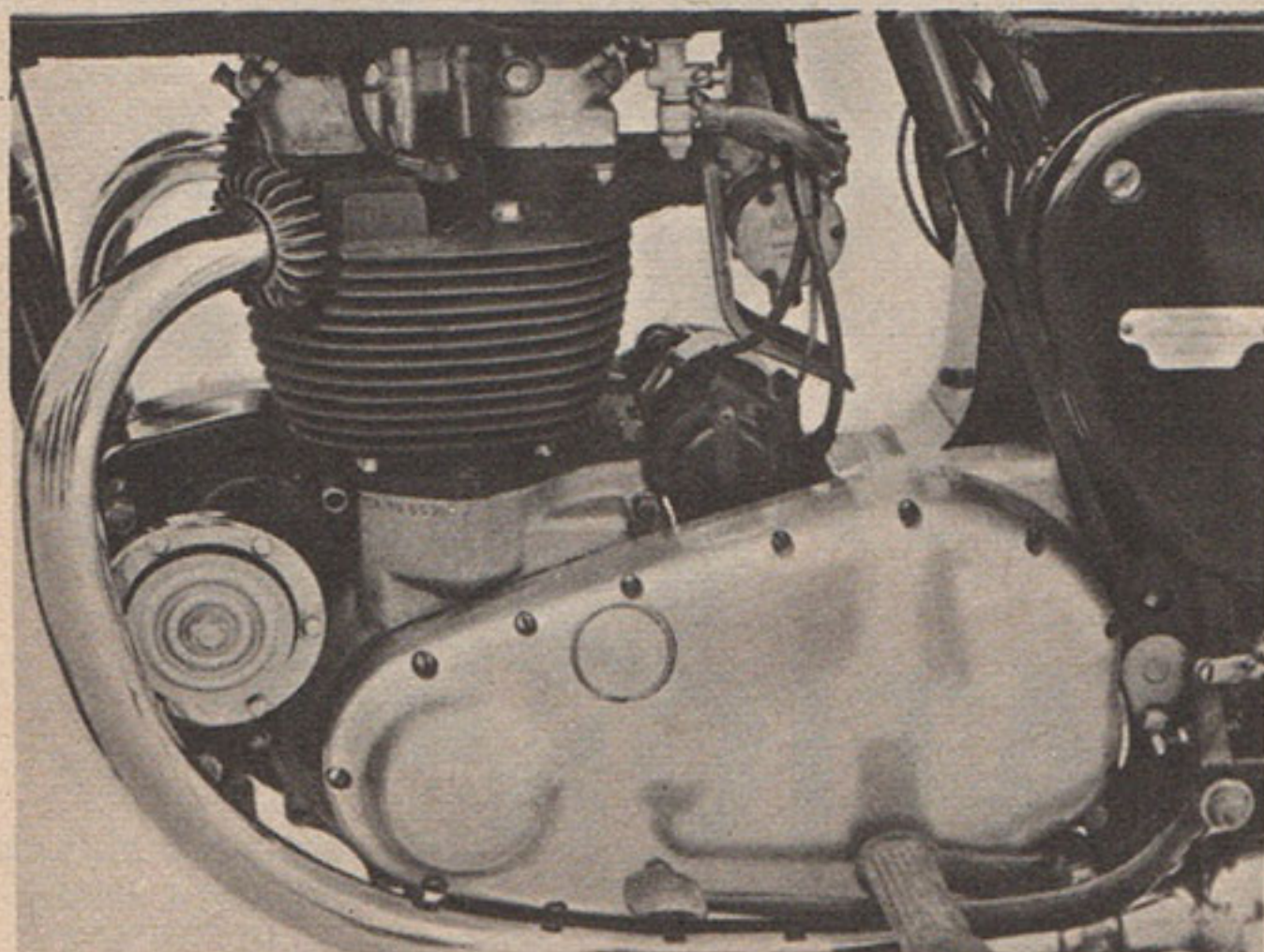
*Ci-dessus, la 350 Ariel culbutée « Red Hunter », et ci-contre la 500 cm<sup>3</sup> twin « Fieldmaster ».*



des twins, Ariel construit invariablement les 500 et 650 cm<sup>3</sup>, tandis que la fameuse Square Four continue de faire la joie des amateurs de grosses cylindrées. Monos et twins comportent toutes des selles biplaces, suspensions arrière oscillantes, moyeux-freins et carters de chaînes secondaires étanches, ainsi qu'un réservoir redessiné que nous avons signalé à l'occasion du dernier salon de Londres.

## B.S.A.-SUNBEAM

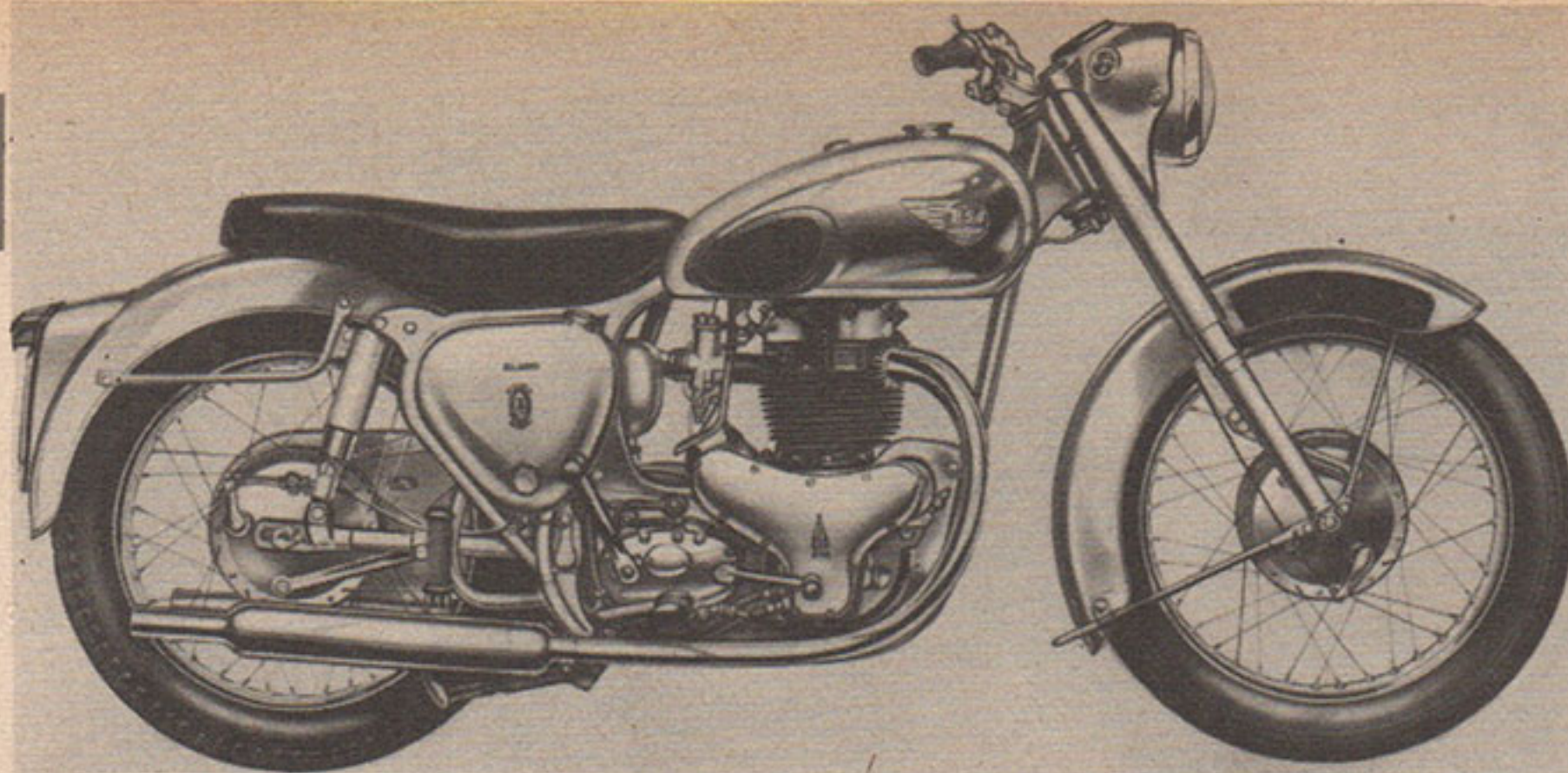
**Importateur :**  
Société MOVEA.



*Le moteur de la 650 cm<sup>3</sup> B.S.A. « Golden Flash », côté transmission primaire.*

B.S.A. dont les succès remportés en moto-cross et au clubman T.T. sont connus de tous, jouit d'une excellente réputation en France. La firme de Birmingham construit une gamme très étendue de machines. Parmi les monocylindres citons la nouvelle 250 cm<sup>3</sup> déjà exposée l'an dernier, les 350 et 500 cm<sup>3</sup> culbutées tourisme et sport (Gold-star) ainsi que les 500 et 600 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales destinées à l'utilisation en side-car.





En twin l'importateur dispose des 500 et 650 cm<sup>3</sup>, dont la Road Rocket, machine ultra-rapide à caractère sportif.

Les Sunbeam S.7 et S.8, 500 cm<sup>3</sup> désormais classiques, n'ont pas reçu de modifications importantes.

La 650 cm<sup>3</sup> B.S.A. « Golden Flash ».

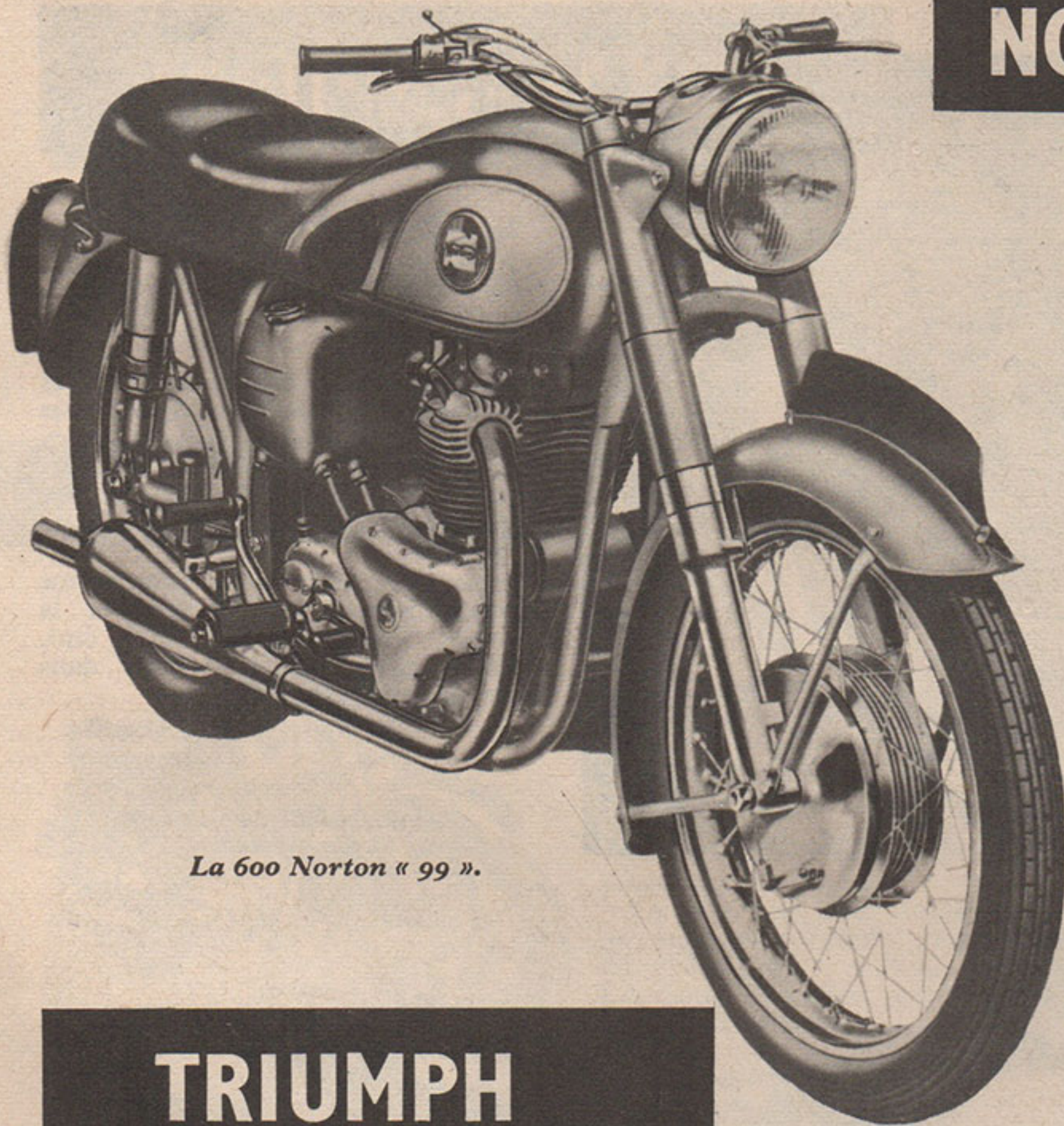
## NORTON-EXCELSIOR

**Importateur :**  
Garreau.

La célèbre marque britannique ne présente pas moins de 10 modèles susceptibles de satisfaire chacun. En monocylindres citons les 350 culbutée, 500 cm<sup>3</sup> type ES 2 et 600 cm<sup>3</sup> type 19 S destinée plus spécialement au side-car. L'inter 30 est une 500 cm<sup>3</sup> A.C.T. sport et enfin nous trouvons les 350 et 500 Manx, les fameuses machines de course. Dans les twins, citons la 500 tourisme type 88 et pour les amateurs de vitesses élevées le modèle « Daytona » (voir *Motocycles*, n° 132) et la nouvelle 600 cm<sup>3</sup> type 99 (voir *Motocycles* n° 173).

En outre, Garreau représente Excelsior. Deux modèles sont importés : une 250 cm<sup>3</sup> twin mono-carburateur et un modèle à deux carburateurs de caractéristiques plus sportives.

Signalons également que les Norton sont maintenant équipées de la même boîte de vitesses que les A.J.S.-Matchless et qu'elles ont été dotées de silencieux nouveaux.



La 600 Norton « 99 ».

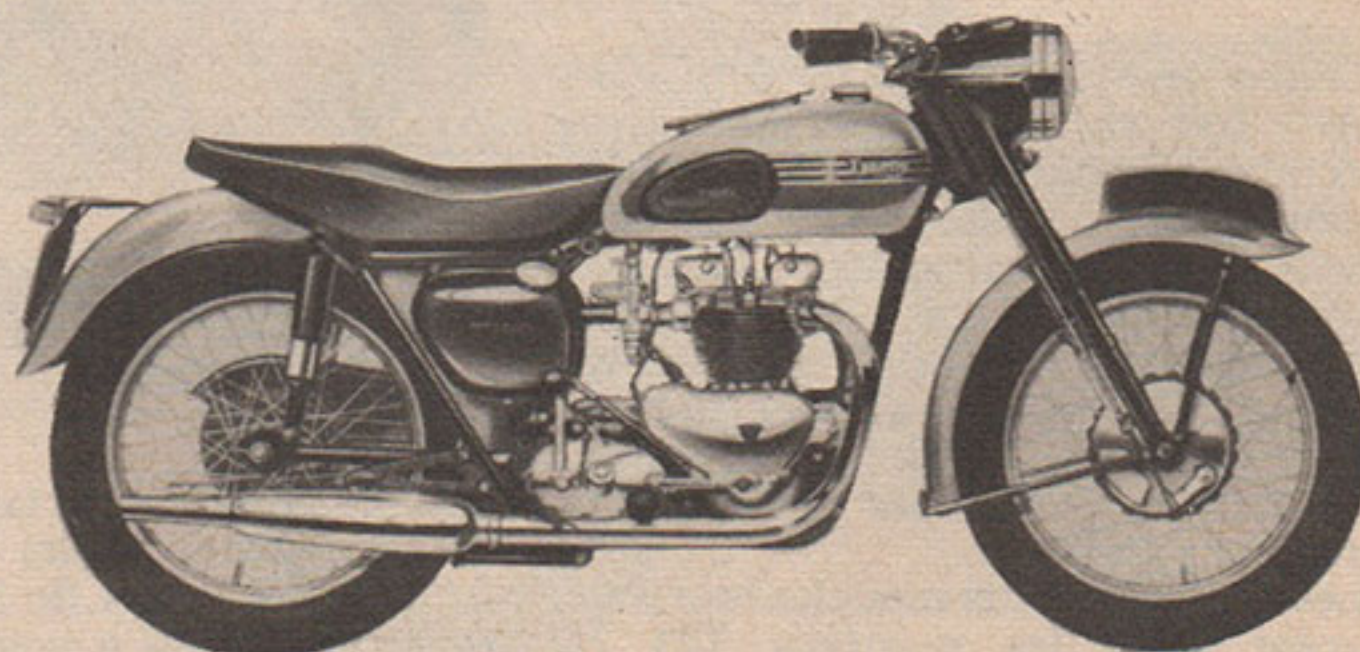
## TRIUMPH

Le programme des importations Triumph comprend deux 500 cm<sup>3</sup> twin, la Speed Twin et la Tiger 100, et deux 650 cm<sup>3</sup> twin, la Thunderbird et la Tiger 110. Les modèles dénommés Tiger sont des versions sport, équipés d'un allumage par magnéto et d'une prise d'air sur le frein avant. Toutes ces machines disposent d'une suspension oscillante.

Depuis le début de l'année Triumph livre aussi la « Twenty-one » à savoir une 350 cm<sup>3</sup> culbutée en vertical-twin, tout comme les grosses cylindrées (voir *Motocycles* n° 183).

La 650 cm<sup>3</sup>  
Triumph  
T. 110.

**Importateur :** Triumph France.

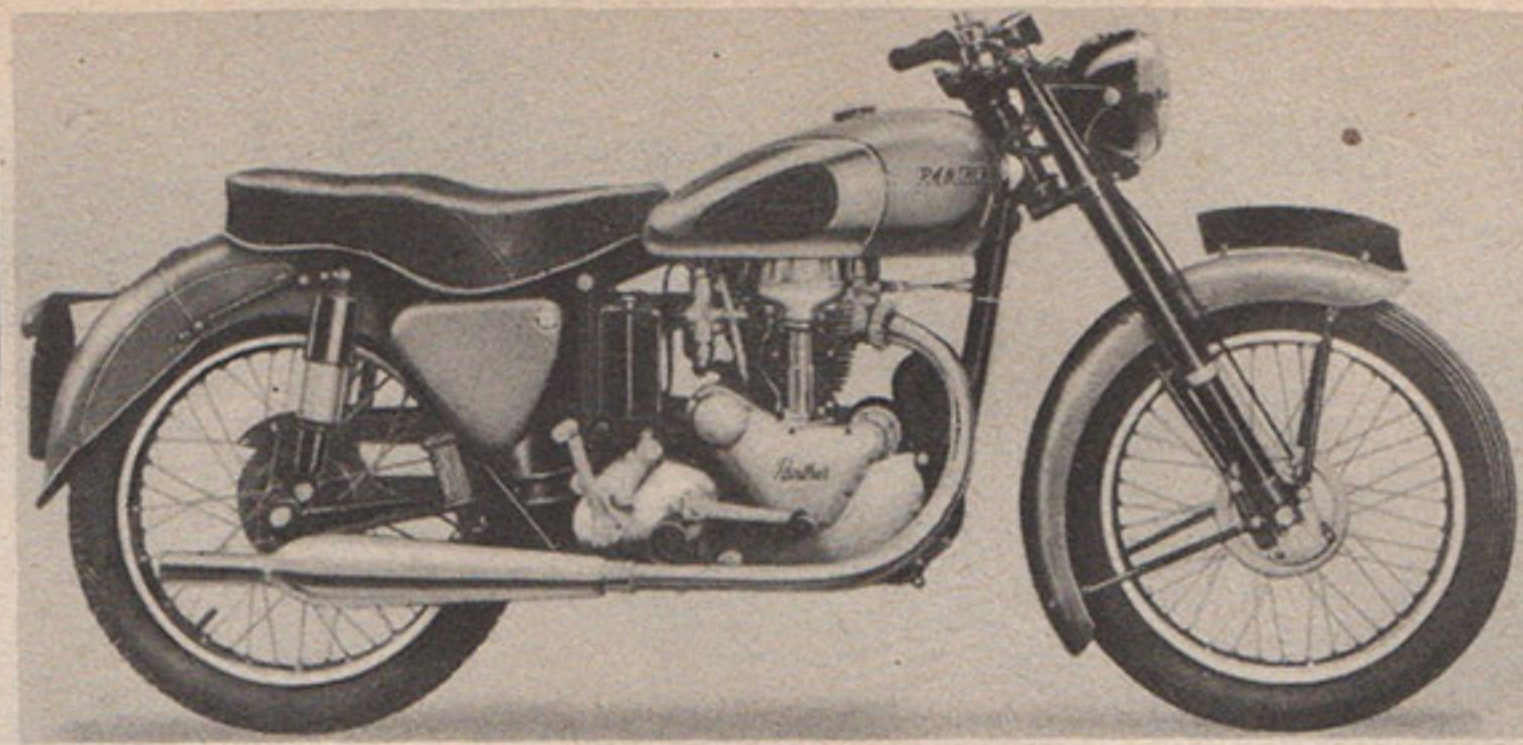




# PANTHER

**Importateur :**  
P. Ladevèze.

Deux modèles sont importés : une 350 et une 600 cm<sup>3</sup>, monocylindres toutes deux. Ces machines sont équipées de fourches télescopiques, suspensions arrière oscillantes et selles doubles.



*La 350 cm<sup>3</sup> Panthre avec suspension oscillante.*

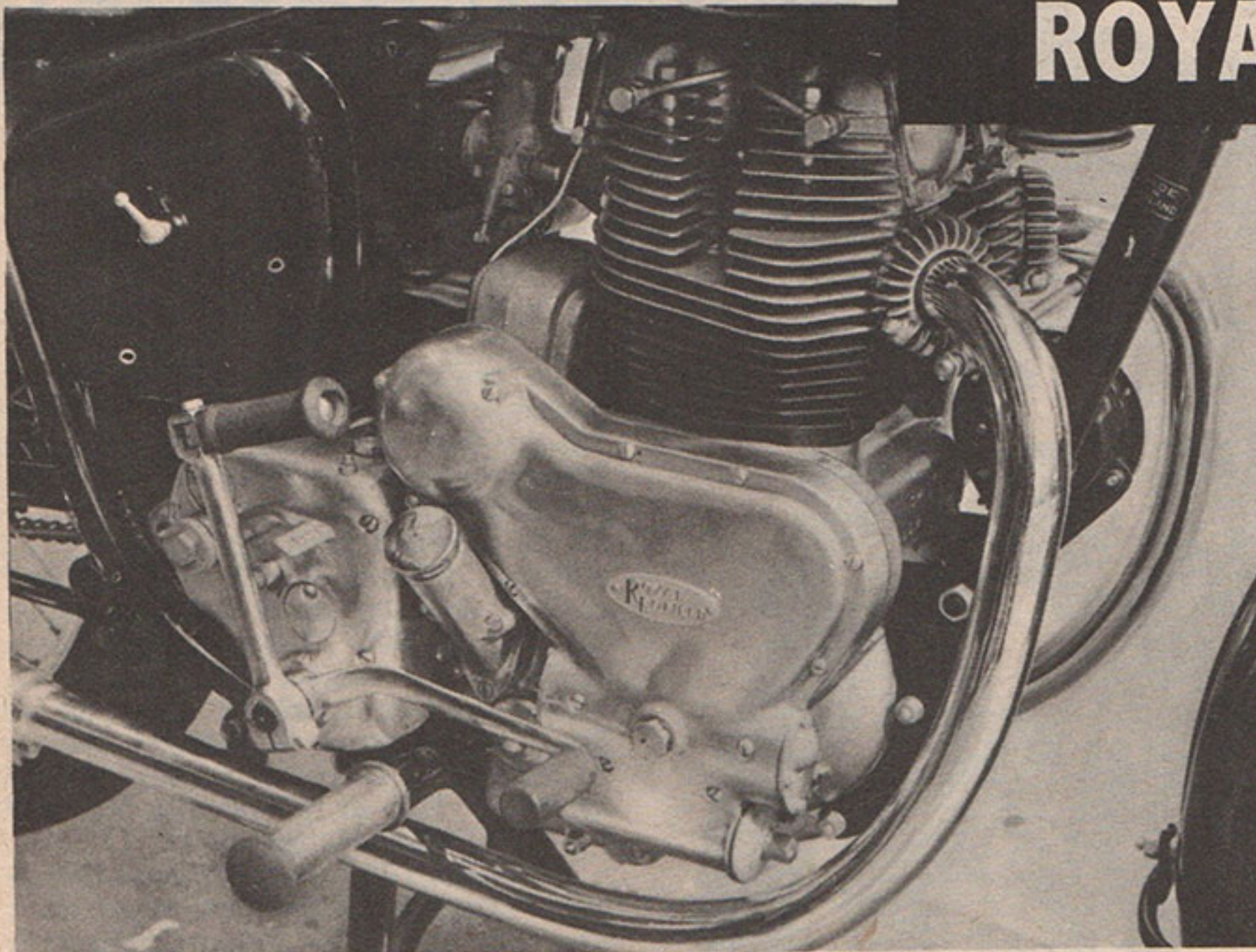
# ROYAL-ENFIELD

**Importateur :**  
P. Psalty.

Dans la série des monocylindres de la marque de Redditch figurent les modèles Bullet 350 et 500 cm<sup>3</sup> bien connus en version tourisme et cross. Une nouvelle 250, la Crusader, à bloc moteur développant 13 ch, complète la gamme.

Deux vertical-twin au programme Royal-Enfield : la 500 cm<sup>3</sup> et la nouvelle Super Météor 700 cm<sup>3</sup>, machine dont l'essai a paru dans notre numéro 176.

*Le moteur de la 700 cm<sup>3</sup>  
« Super-Météor ».*

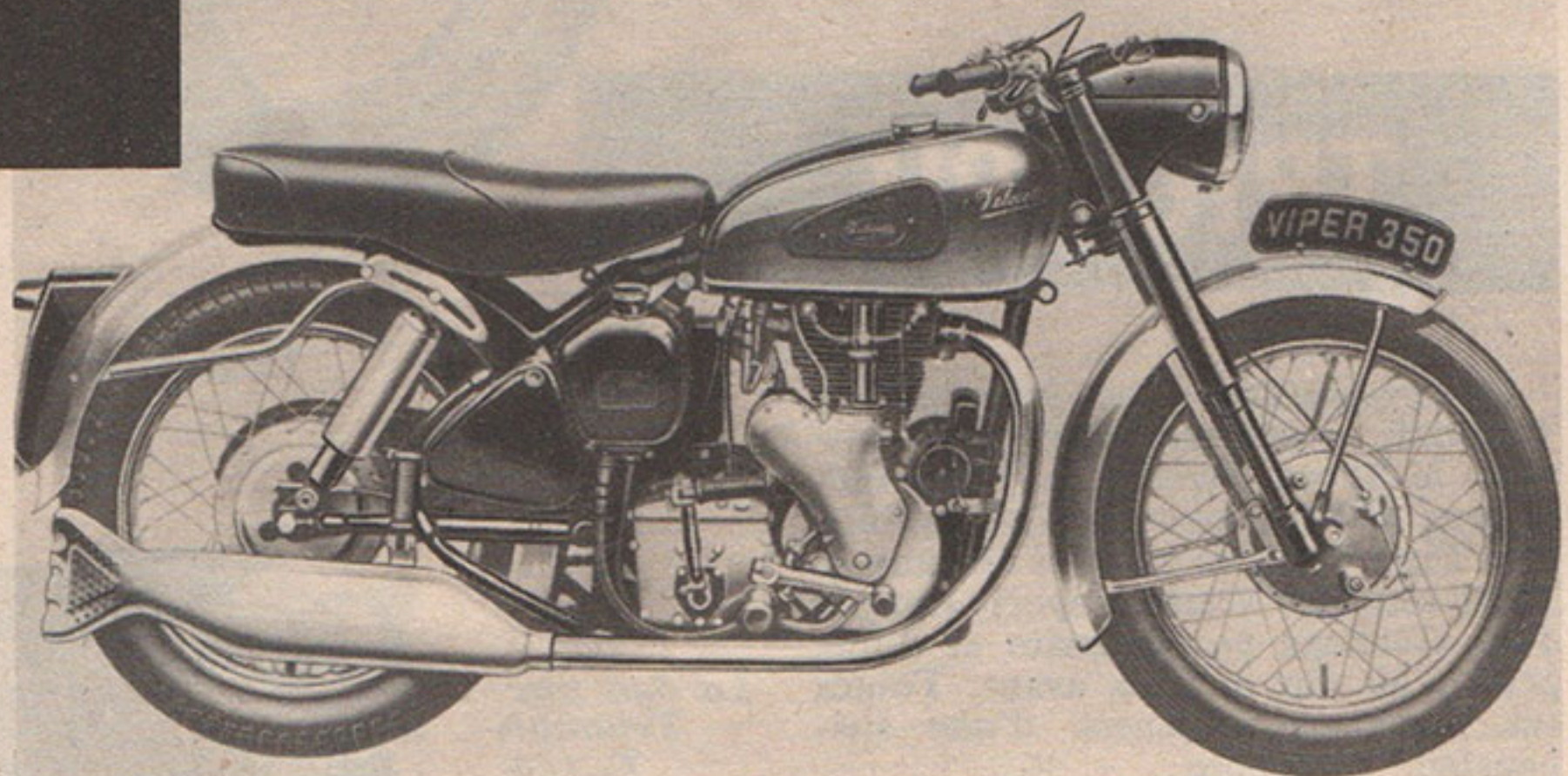


# VELOCETTE

**Importateur :**  
S.G.U.A.

Outre les modèles LE 200 cm<sup>3</sup>, MAC 350 cm<sup>3</sup> et MSS 500 cm<sup>3</sup>, la célèbre marque anglaise livre maintenant deux modèles sport pour les amateurs de monos rapides : la Viper 350 cm<sup>3</sup> et la 500 cm<sup>3</sup> Venom. Extérieurement les nouveaux modèles ne diffèrent que peu des anciens (gardeboue chromés, nouvelle selle double, etc.) mais les moteurs sont étonnamment puissants.

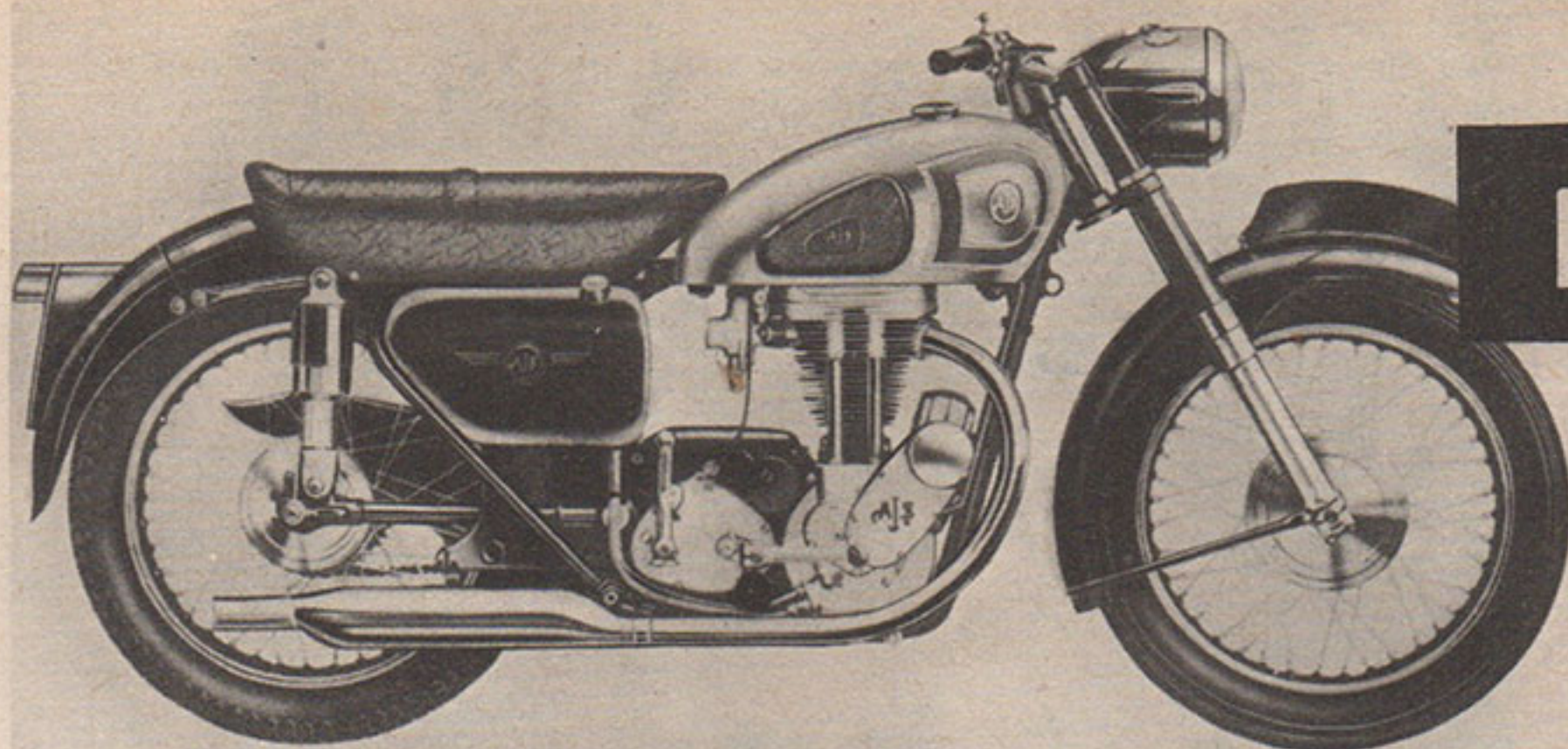
Les essais des deux modèles tourisme figurent dans les numéros 103 et



121 de *Motocycles*, tandis que le test de la Venom a été publié dans le n° 182. Au cours de l'année, la firme de Birmingham a complété sa gamme

par une 200 cm<sup>3</sup> flat-twin culbutée à refroidissement par air. Cette intéressante machine, baptisée Valiant, est disponible en France.





## MATCHLESS-A.J.S.

**Importateurs :**  
Matchless, Société Aris.  
A.J.S., G. Monneret.

Ces deux marques étant construites par le groupe A.M.C., les différents modèles sont identiques en de nombreux points.

Sept modèles sont, actuellement, importés en France : une 350 cm<sup>3</sup> et 500 cm<sup>3</sup> mono, doublées chacune d'un modèle de cross. Une 500 cm<sup>3</sup> twin et la nouvelle 600 cm<sup>3</sup> twin (33 ch.) Enfin la fameuse G 45, machine de course « client ». Toutes ces machines n'ont pratiquement pas subi de transformations, mais il paraît probable que les modèles 58 seront équipés d'un nouveau réservoir.

Nouvelle venue, une 600 « twin » sport que nous verrons au Salon.

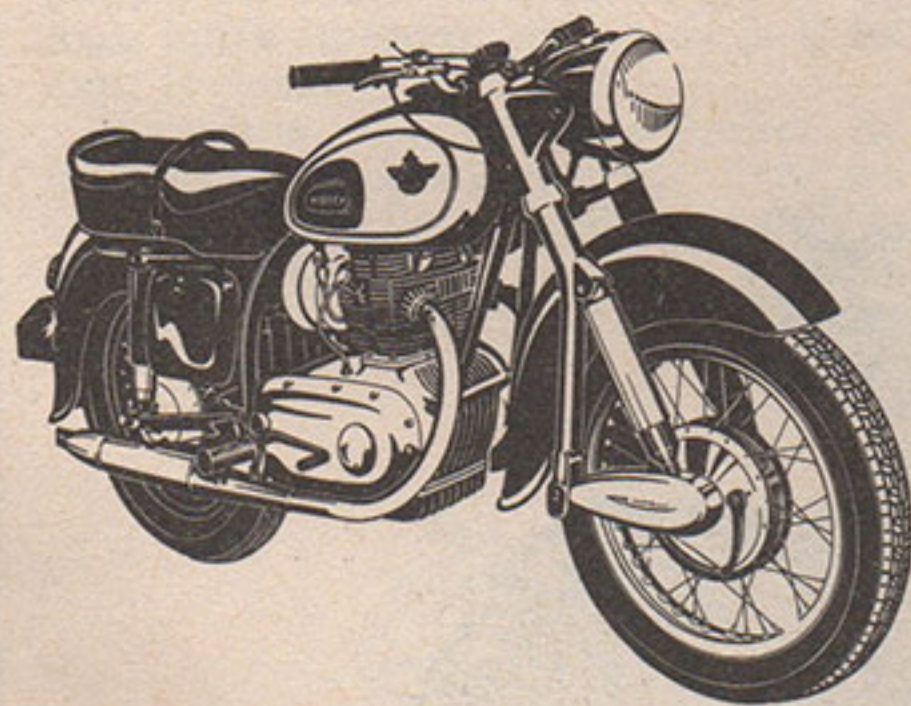
## DOUGLAS

**Importateur :** New Map.

Seule marque anglaise construisant une 350 cm<sup>3</sup> flat twin, Douglas livre son modèle « Dragon Fly »

sans modifications importantes. Bien que rapide et d'excellente réputation ce modèle est peu répandu en France.

## ALLEMAGNE



**Importateur :**  
Trading Motor Line.

Cette vieille firme allemande exporte 2 modèles en France.

La 400 cm<sup>3</sup> twin Impérator dont nos lecteurs trouveront l'essai complet dans *Motocycles* n° 159, et la 350 Résident, machine qui a fait sa première apparition au Bol d'Or 1955.

## HOREX

Ces deux derniers modèles possèdent des suspensions avant et arrière oscillantes.

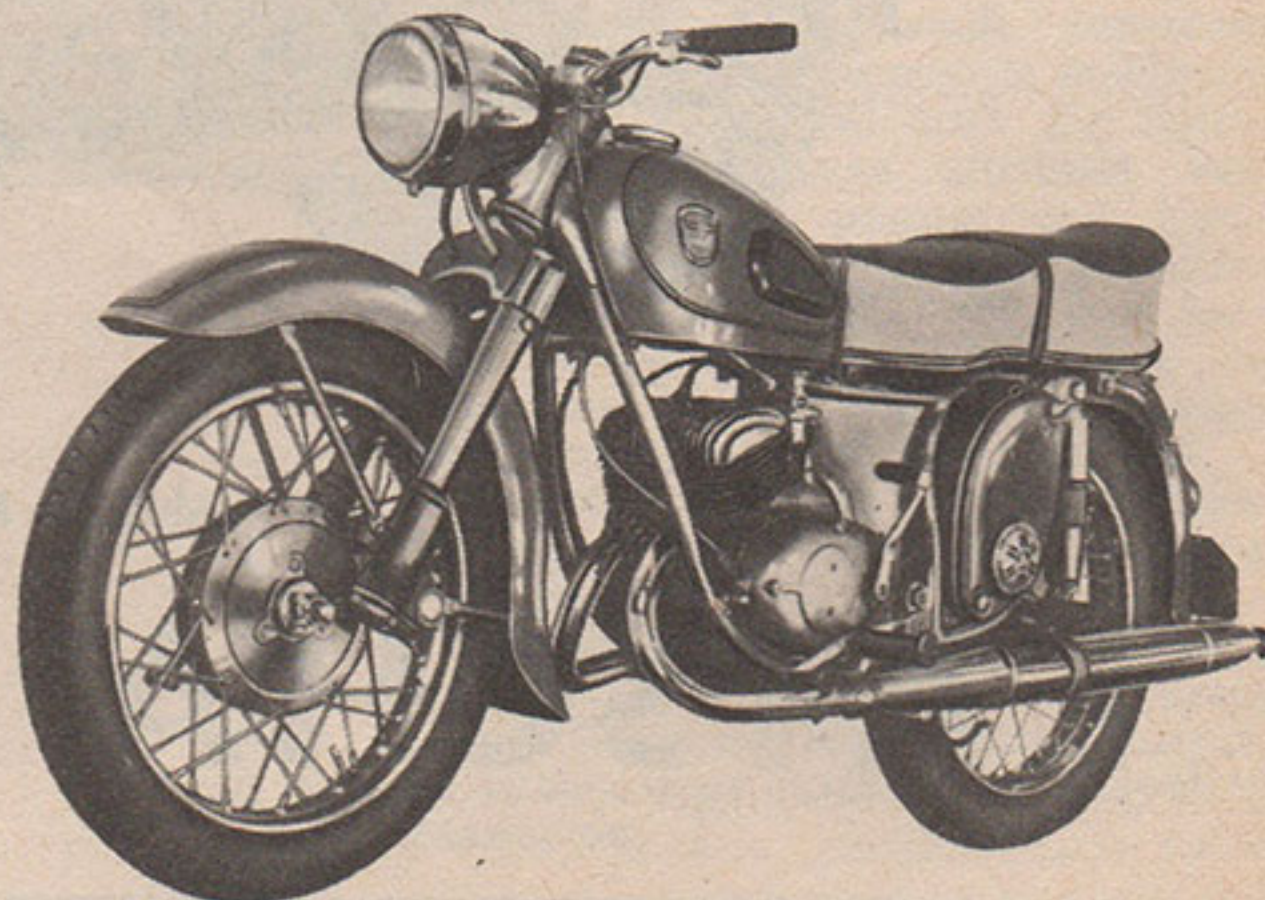
D'autre part, l'importateur est en mesure de livrer des modèles spéciaux de cross, sport et course sur demande dans les cylindrées 250, 300 et 500 cm<sup>3</sup>.

## ADLER

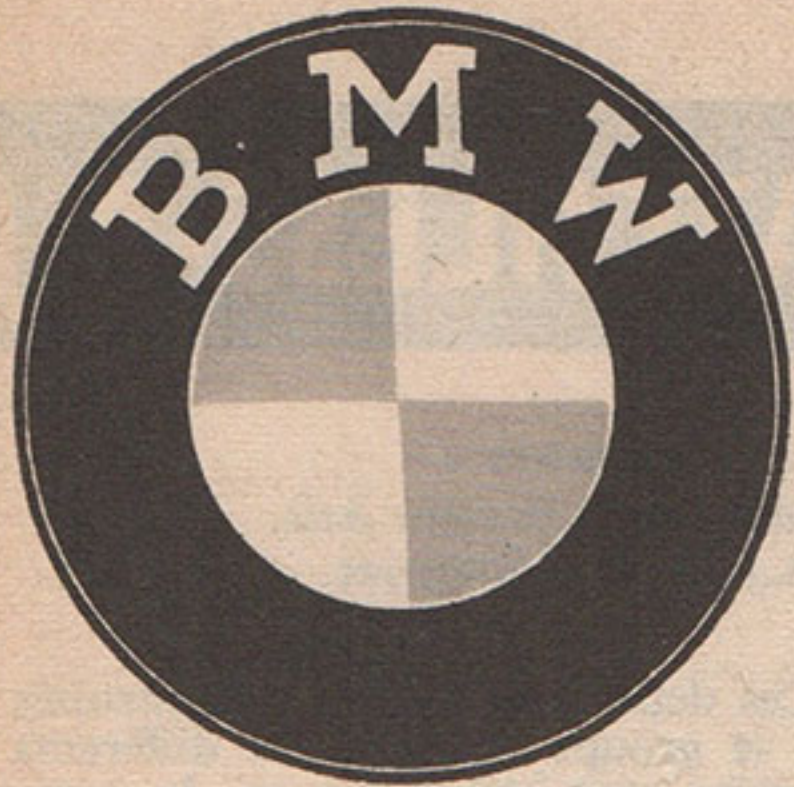
**Importateur :**  
Etablissements Poch.

Actuellement seules les 250 cm<sup>3</sup> sport et tourisme sont importées en France. Ces bicylindres deux-temps développant respectivement 16 et 18 ch sont à culasses séparées et manetons calés à 180°.

Notons toutefois que les nouveaux modèles « Favorit » et « Sprinter » sont équipés maintenant de suspension arrière oscillantes et de roues de 18.

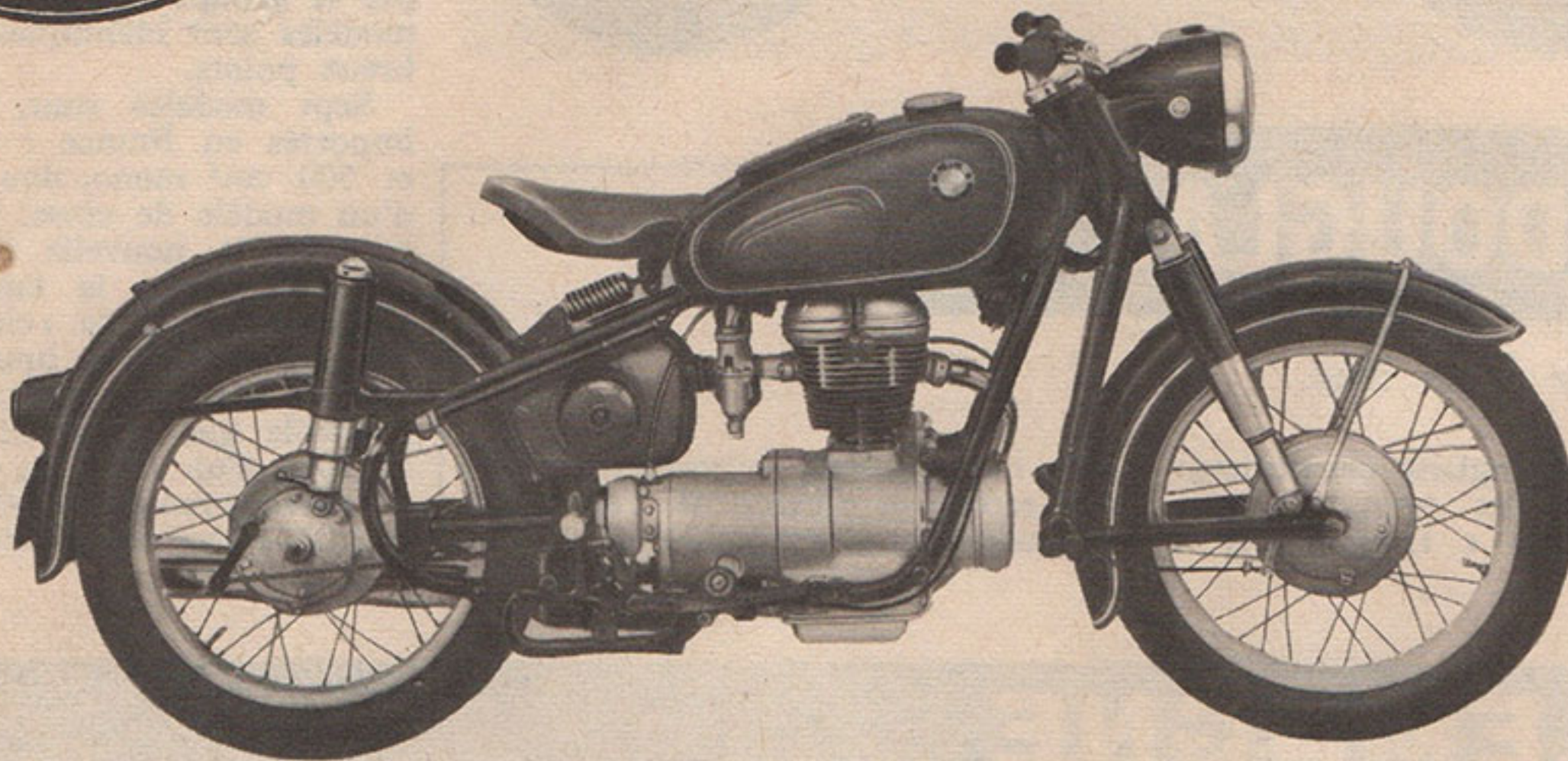




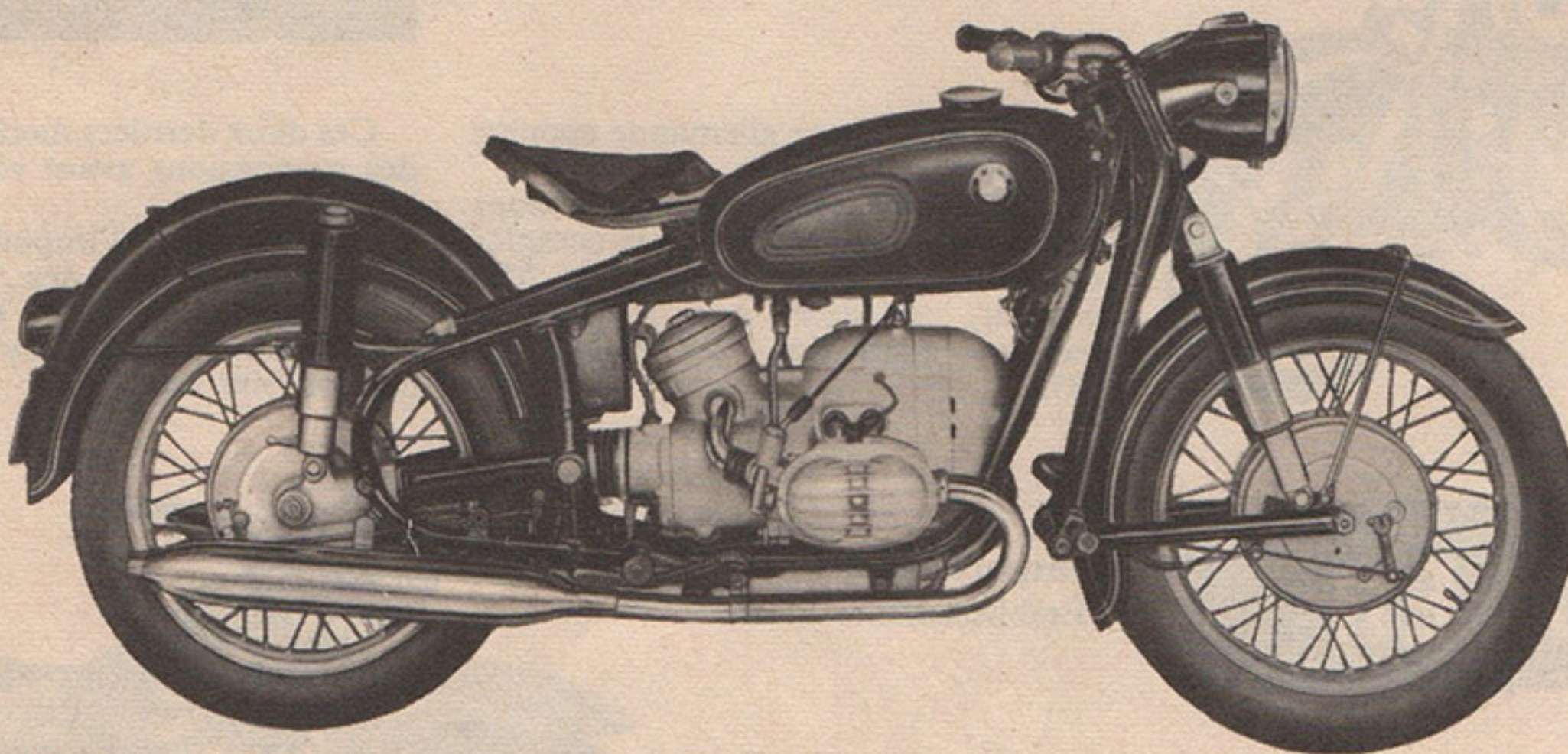


# EXPOSITION DES NOUVELLES B.M.W. 1957-58

SALON DE LA MOTO      Porte de Versailles  
STAND N° 208 — TRAVÉE 2 — Tél. : BLO 02-98



Modèle R 26 — 250 cm<sup>3</sup>



Modèle R 60 — 600 cm<sup>3</sup>

## LATSCHA

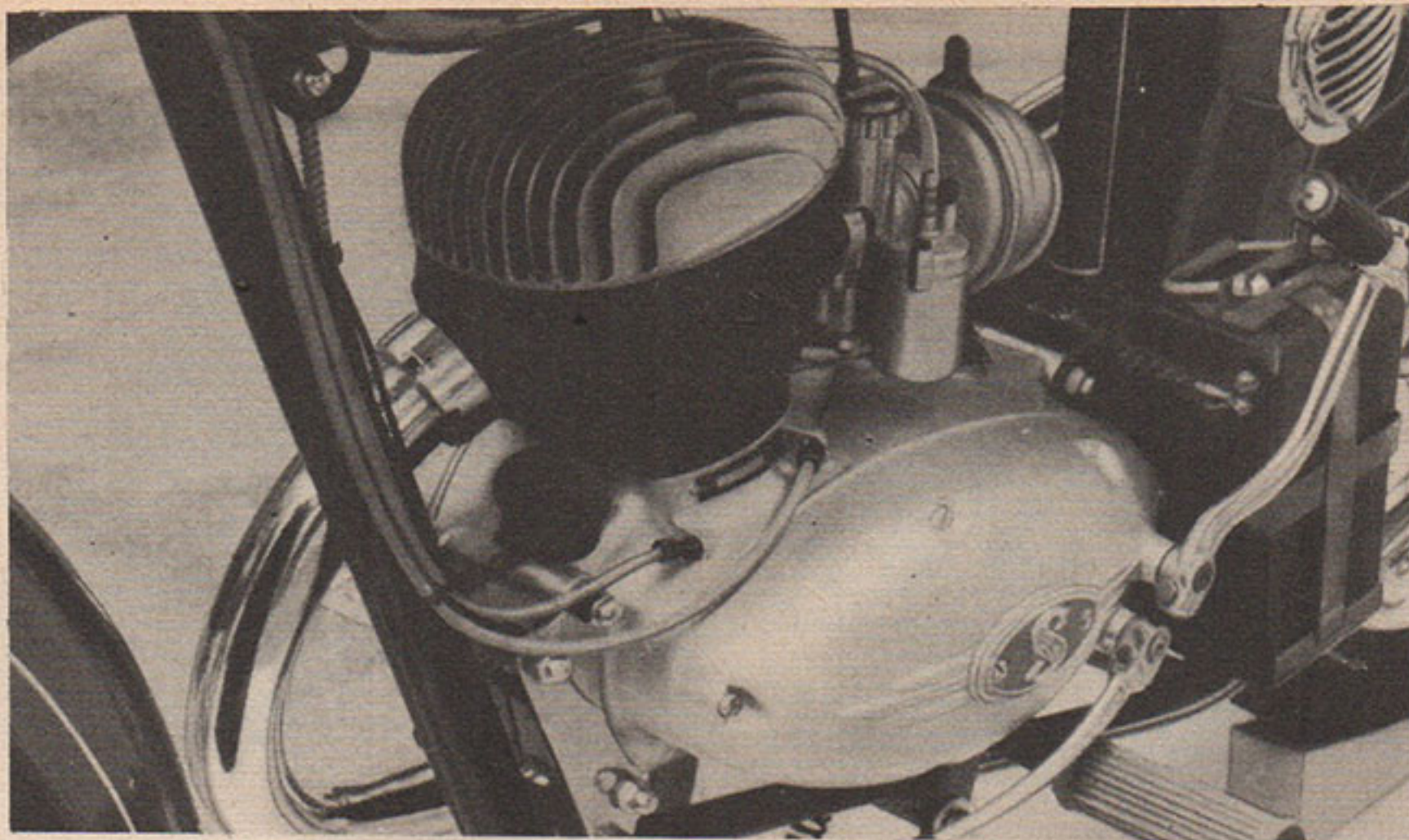
AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE  
16, RUE AUGUSTE-BAILLY, 16 — ASNIÈRES  
à 300 mètres de la gare  
Tél. : GRE. 17-93



# SACHS

**Importateur :**  
Etablissements Nauder.

Quatre versions de ces moteurs deux-temps bien connus figurent au programme d'importation. Le 50 cm<sup>3</sup> à pédalier incorporé destiné aux cyclo-moteurs, le modèle « 98 cm<sup>3</sup> », 3 ch., 2 vitesses, le modèle « 100 » à trois vitesses développant près de 5 ch à 5 260 tr/mn, et le 175 4 vitesses.



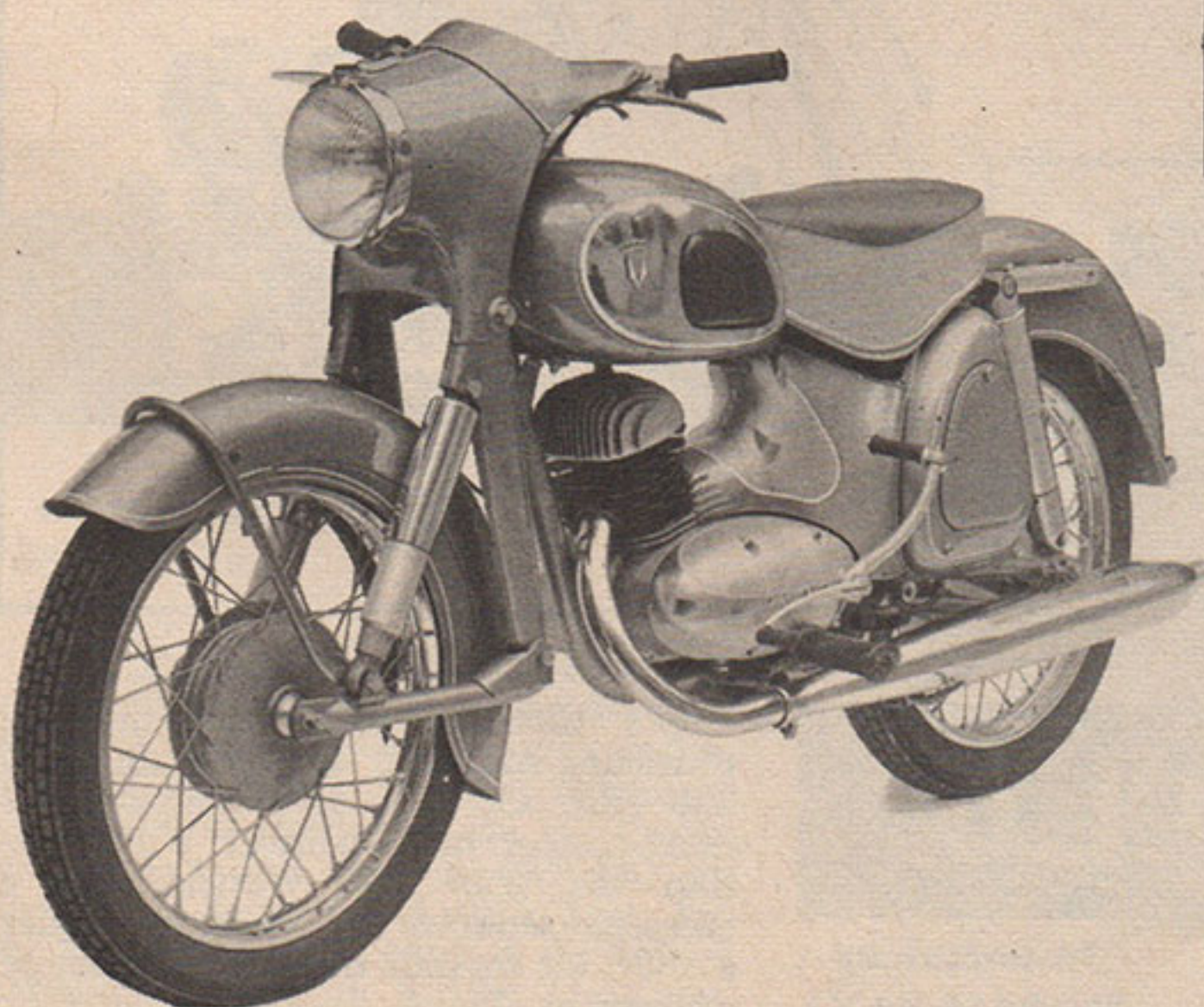
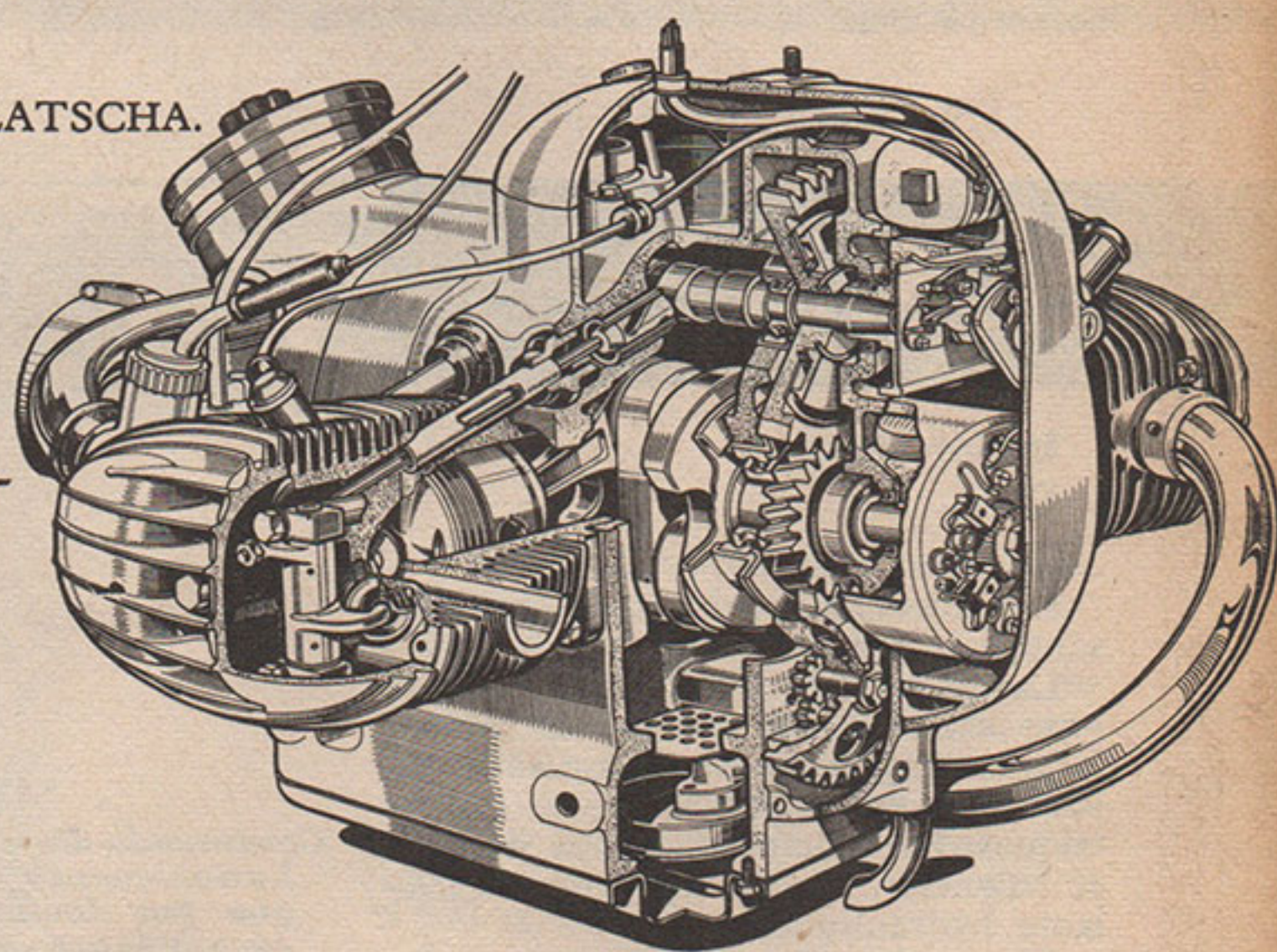
# B.M.W.

Tous les modèles B.M.W. sont maintenant équipés des suspensions arrière et avant oscillantes. Rappelons brièvement que Latscha importe la 600 cm<sup>3</sup> R 69, machine sport, la 600 cm<sup>3</sup> R 60 plus spécialement, destinée à l'utilisation avec side-car, la R 50 500 cm<sup>3</sup> de tourisme et la R 26 250 cm<sup>3</sup> monocylindre développant maintenant 15 ch. Nous avons publié un essai complet de la R 50 dans notre numéro 164, et de la R 69 dans le numéro 181.

Signalons que les bicylindres de la marque sont maintenant livrables — sur demande — avec la nouvelle boîte sport.

**Importateur :**  
Etablissements LATSCHA.

*Le bloc moteur flat-twin 500 cm<sup>3</sup>  
B.M.W. R. 50.*



# D.K.W.

La firme d'Ingolstadt construit actuellement une gamme de machines allant de 75 à 350 cm<sup>3</sup>. La faible quantité de licences attribuée aux importateurs ne permet que l'importation de deux modèles à savoir la RT 250 et la RT 350. Nos lecteurs trouveront le compte rendu de l'essai de la RT 350 — bicylindre deux-temps — dans notre n° 155.

Un essai de cette machine attelée d'un side léger a été publié dans *Motocycles* n° 172.

Signalons que le scooter Hobby, 75 cm<sup>3</sup> avec variateur de vitesses automatique, est maintenant construit en France sous licence par la Société Manurhin.

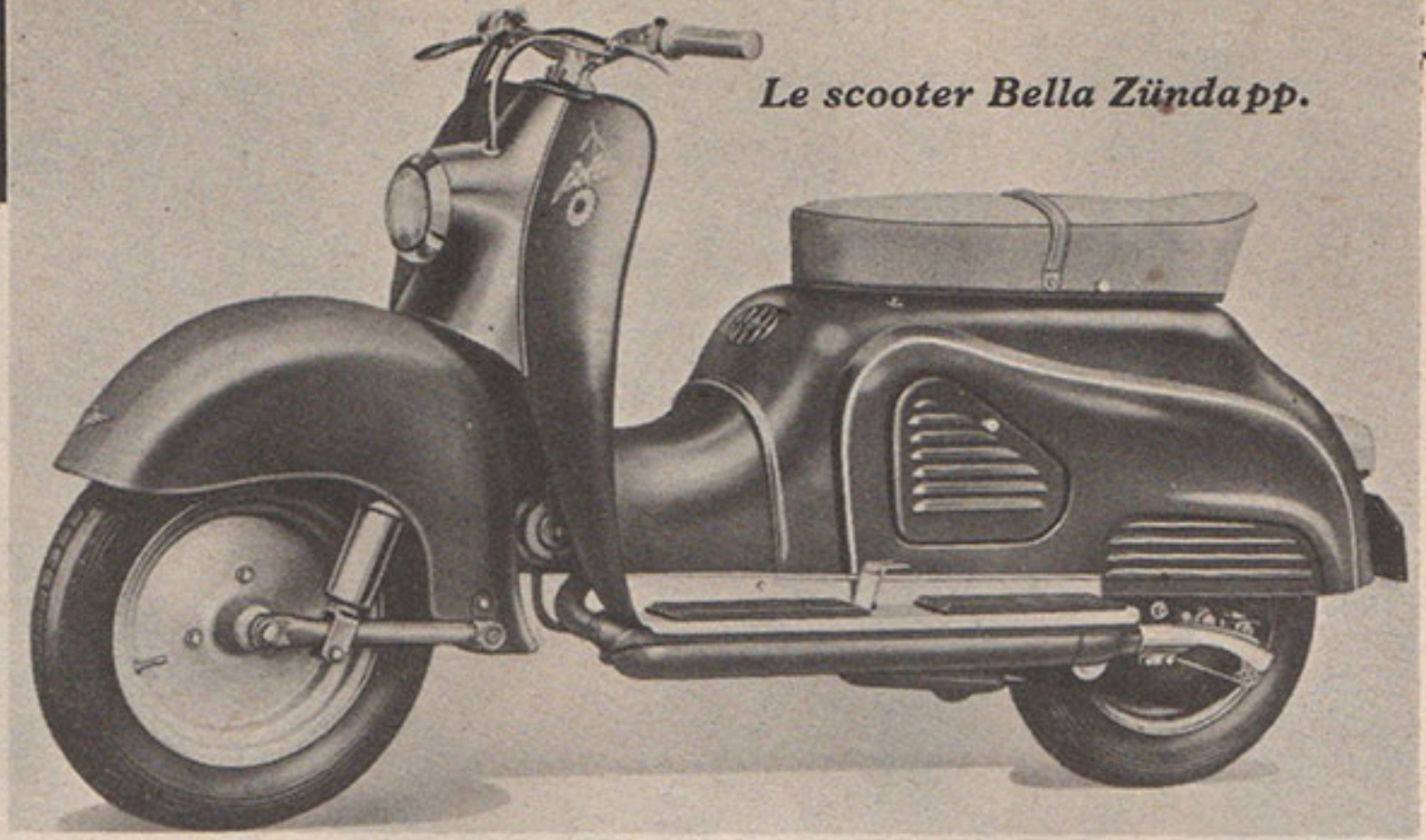
**Importateur :**  
France Union.



# ZUNDAPP-T.W.N.

**Importateur :** Hall de la Moto.

Au programme Zündapp nous avons la 600 cm<sup>3</sup> flat-twin KS 601, machine très classique; la 250 cm<sup>3</sup>, ainsi que la 200 S. Ces deux dernières machines sont des deux-temps monocylindre, à cadre monopoutres, fourche type Earles et suspension arrière oscillante. Ces machines ont une renommée justifiée de robustesse. Le moteur de la 200 S équipe, également, le scooter « Bella ».



*Le scooter Bella Zündapp.*

Chez T.W.N., un seul modèle importé : la 350 cm<sup>3</sup> Boss. Ce deux-temps double piston développant 18 ch à 3 800 tr/mn est désormais bien

connu. Rappelons, toutefois, les deux carburateurs Bing, fonctionnant simultanément, le frein arrière hydraulique et le silence exemplaire de cette machine.

# N.S.U.

**Importateur :**  
D.I.F.

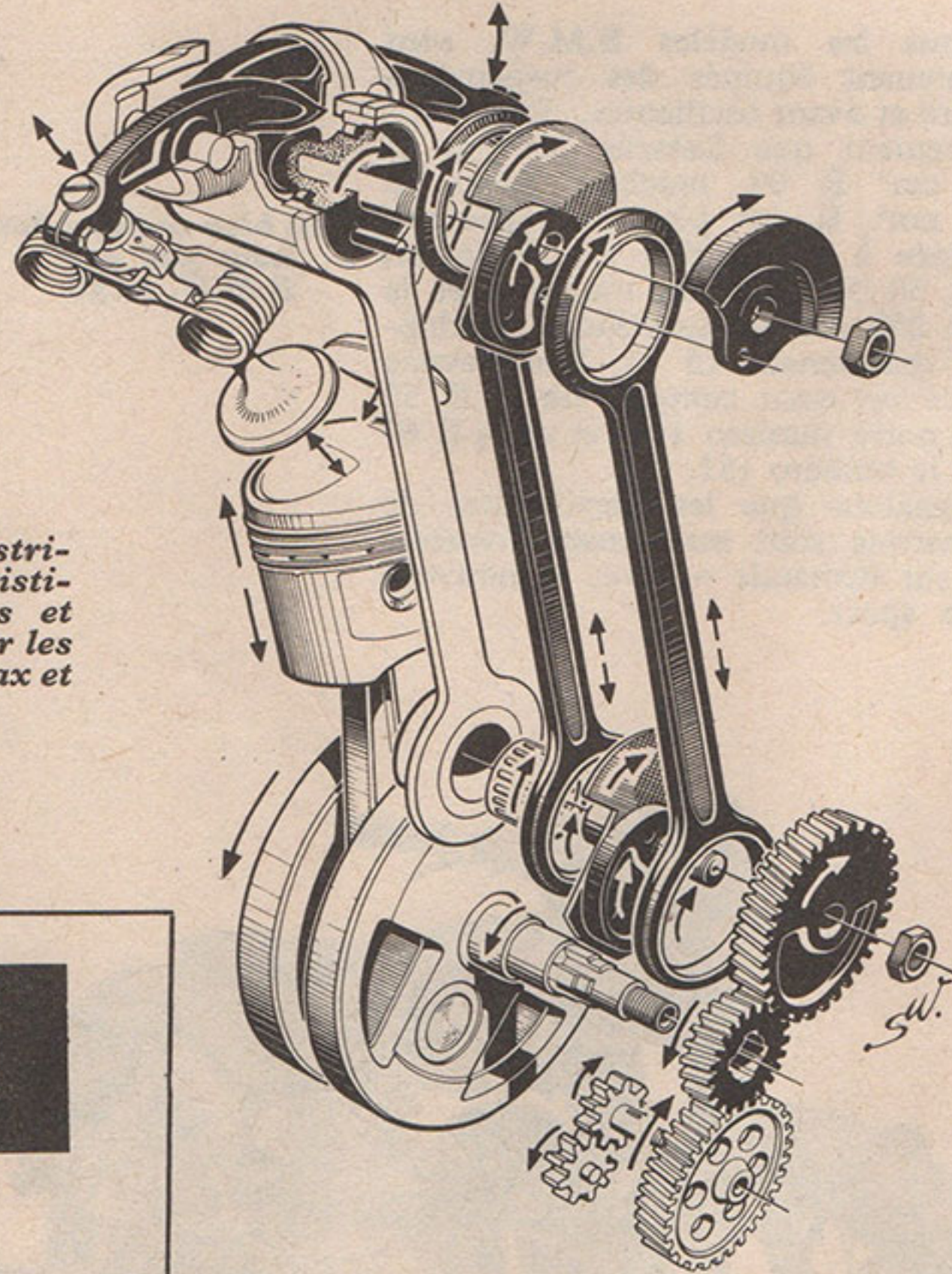
Actuellement seuls deux modèles sont livrables en France.

La Max, 250 cm<sup>3</sup> A.C.T., cadre type caisson avec moteur en porte-à-faux. Rappelons la commande de l'arbre à cames par bielles et excentriques. Fourche avant à roue poussée et balancier, suspension arrière oscillante hydraulique.

*Motocycles* a donné un compte rendu d'essai complet de cette machine dans le numéro 185.

Le second modèle disponible est le cyclomoteur de 50 cm<sup>3</sup>, bivitesse dénommé « Quickly ».

*Commande de distribution caractéristique par bielles et excentriques sur les N.S.U. Supermax et Superfox.*



**Importateur :** William Dumont.

# MAICO

La firme de Pfaffingen livre différents modèles en France. En premier lieu nous trouvons la Taifun 400 cm<sup>3</sup> dont nous avons publié l'essai dans notre numéro 152. La même machine est livrable en 350 cm<sup>3</sup>. Rappelons qu'il s'agit de twin deux-temps aux performances brillantes.

En catégorie 250 cm<sup>3</sup>, W. Dumont importe le scooter Maicoletta ainsi que le modèle Blizzard qui a fait l'objet d'un essai dans notre numéro 180.

# J.L.O.

**Importateur :**  
Société A.F.C.O.

Ces moteurs sont construits en plusieurs modèles, à savoir de 50 à 250 cm<sup>3</sup>. Ce sont tous des moteurs deux-temps, monocylindre à l'exception du 250 cm<sup>3</sup> vertical-twin à culasses séparées et manetons calés à 180°. Ce moteur utilitaire développe néanmoins 15 ch.



# HOFFMANN-VICTORIA

**Importateur :** Société D.F.A.

La flat-twin Hoffmann est actuellement livrée en 300 cm<sup>3</sup> par l'importateur de Courbevoie. Cette machine à transmission acatène est équipée d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière coulissante. La Maison D.F.A. est également agent général Rabeneick. La F. 205/2 est à suspension avant et arrière télescopique. Le moteur est un J.L.O. 250 cm<sup>3</sup>

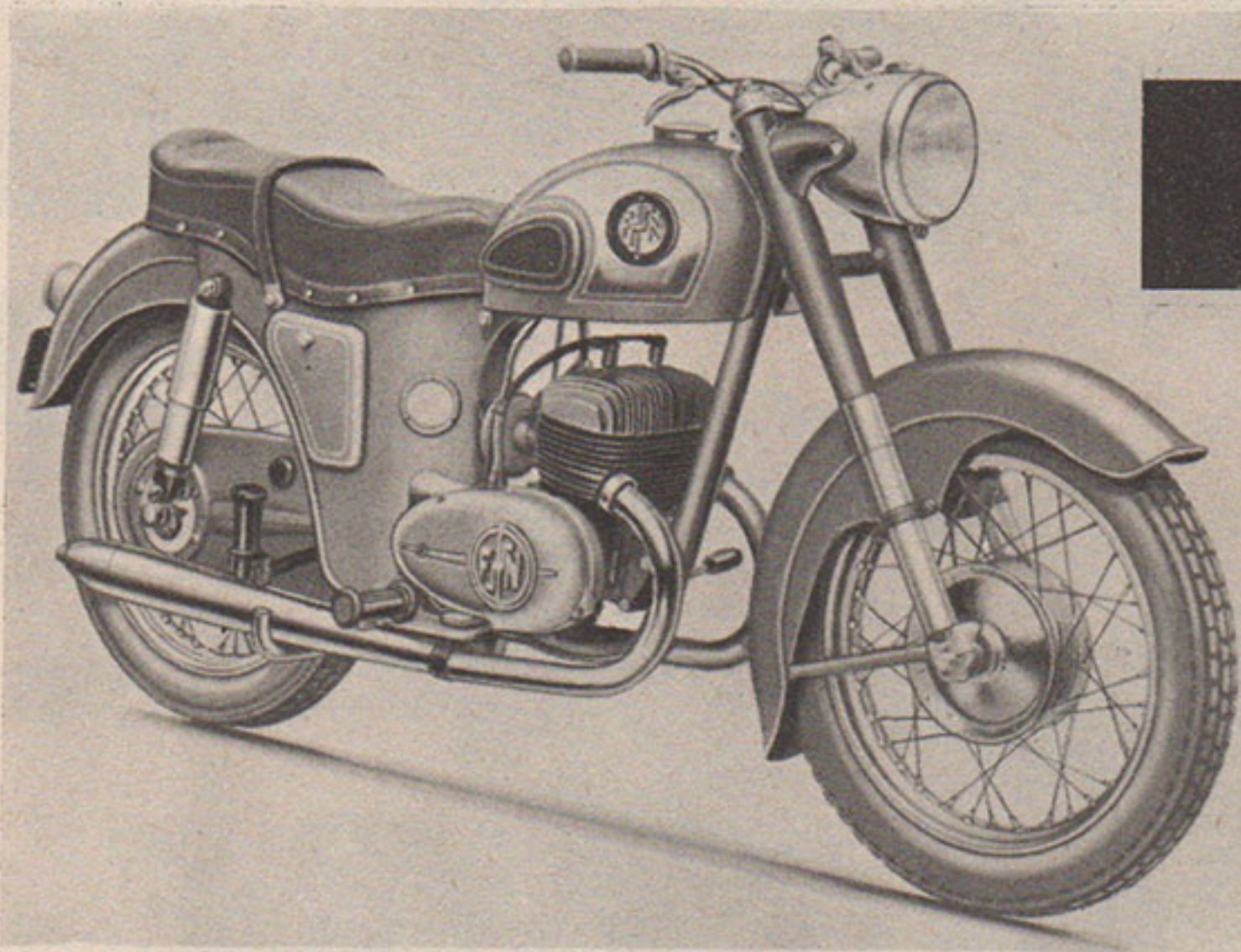
deux-temps twin d'une puissance de 15 ch.

La troisième marque importée par D.F.A. est Victoria dont 3 modèles sont livrables. La 250 cm<sup>3</sup> deux-temps monocylindre et la 350 cm<sup>3</sup> quatre-temps « Bergmeister ». Cette dernière est une bicylindre en V face à la route, avec transmission finale

par arbre et couple conique. Cette 350 développe 21 ch à 6 300 tr/mn, La boîte à quatre rapports est à chaînes, genre Zündapp. Le bloc est d'un dessin très net, le carburateur unique est placé sous capotage.

Citons enfin le scooter Peggy de 200 cm<sup>3</sup> équipé de la célèbre boîte des vitesses électromagnétique.

## BELGIQUE - AUTRICHE - HONGRIE



### F. N.

**Importateur :** F.N. Neuilly.

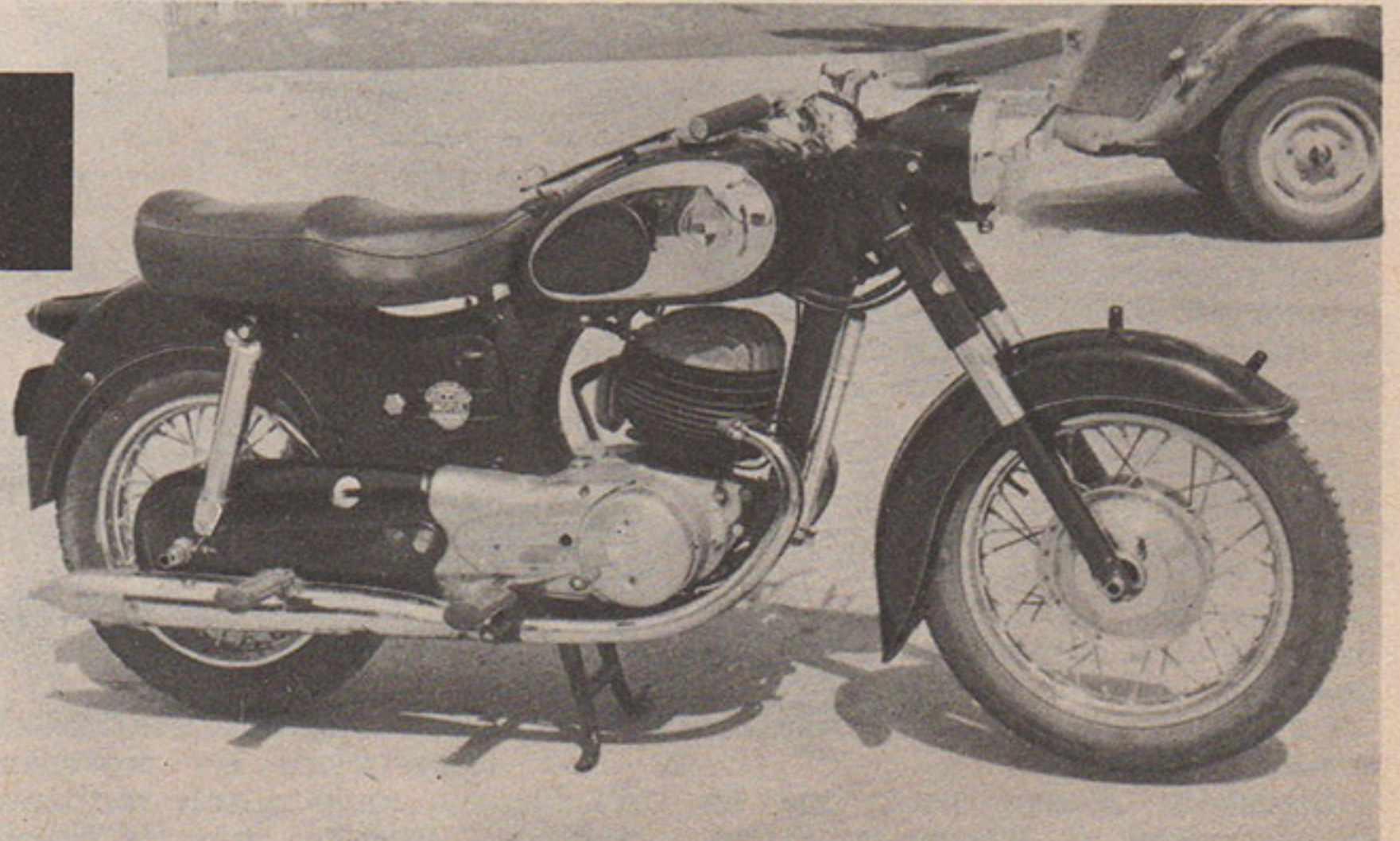
L'usine belge importe, actuellement, trois modèles deux-temps : une 175 cm<sup>3</sup> à double piston dénommée M 22 A, une 250 cm<sup>3</sup> bicylindre doublée du modèle luxe avec caisson central renfermant la batterie, le coffre à outillage et l'avertisseur, des moyeux freins et un réservoir redessiné. Ces bicylindres développent 15 ch à 5 500 tr/mn.

Les modèles quatre-temps bien connus de la marque belge sont toujours disponibles.

## PUCH

**Importateur :**  
P. Humblot.

Les importations Puch s'étendent sur toute la gamme de la production de cette firme, c'est-à-dire le cyclo-moteur (déjà vu l'année dernière) équipé d'un réservoir de 5 l, les 125, 175 et 250 cm<sup>3</sup> en tourisme et sport et le scooter 125 cm<sup>3</sup>. Tous les modèles motos sont équipés du cadre-caisson, suspension arrière oscillante et moyeux-freins centraux.





# TCHECOSLOVAQUIE - ITALIE

## JAWA PANNONIA

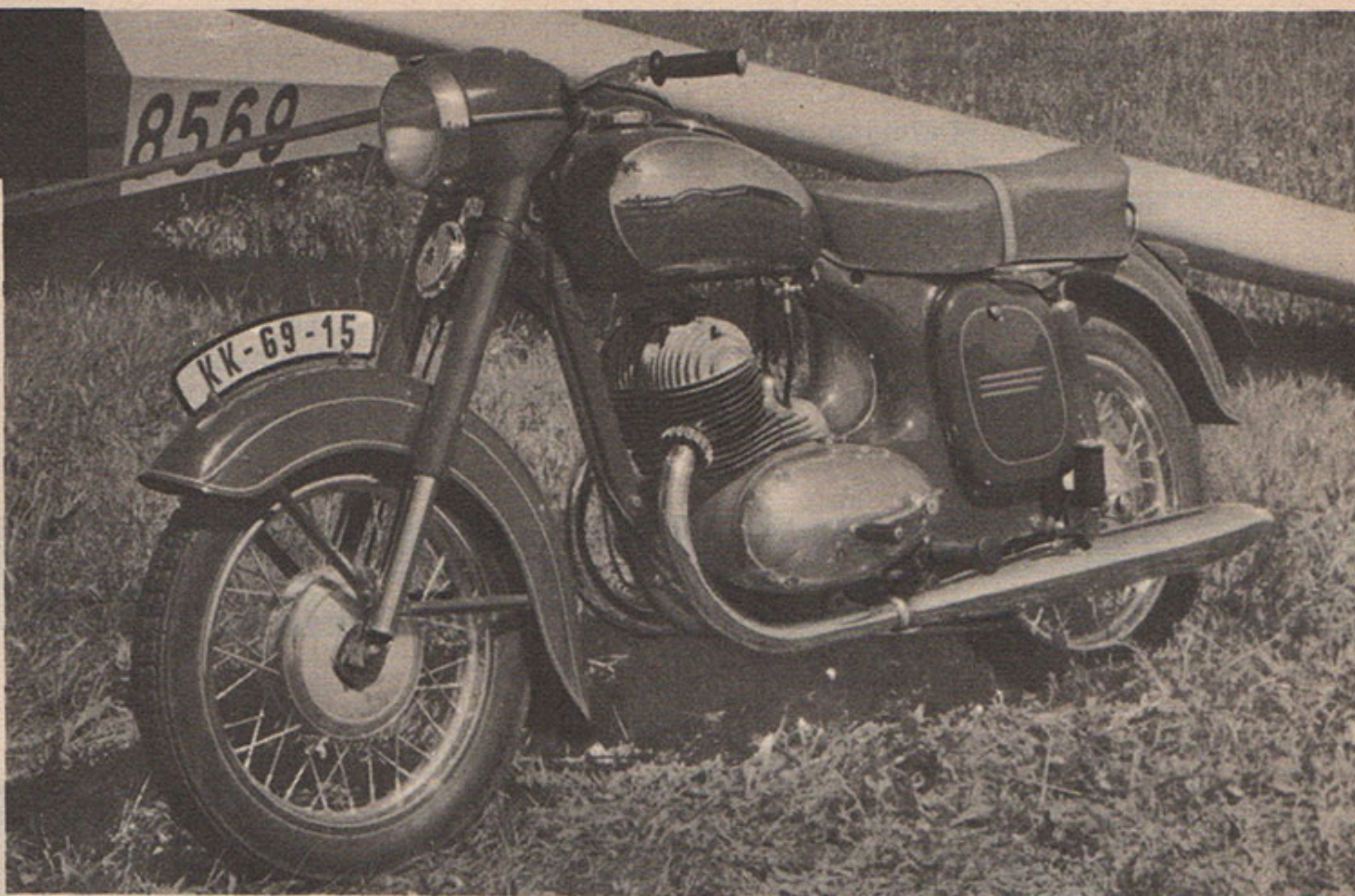
**Importateur :**  
Etablissements J. Poch.

**Jawa :** Les deux modèles importés en France jouissent d'une réputation excellente et méritée. Rappelons que ce sont une 250 cm<sup>3</sup> mono et une 350 cm<sup>3</sup> twin deux-temps équipées de roues de 16 pouces, suspensions arrière oscillantes, cadre-caisson, carter de chaîne secondaire, selle biplace et moyeux-freins centraux.

**Pannonia :** Cette machine, encore peu répandue en France, est équipée d'un moteur deux-temps monocylindre développant 12 ch à 4 600 tr/mn pour un rapport volumétrique de 6,5 : 1.

La partie cycle comporte une fourche télescopique, une suspension arrière oscillante et des moyeux-freins centraux.

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



## GUZZI

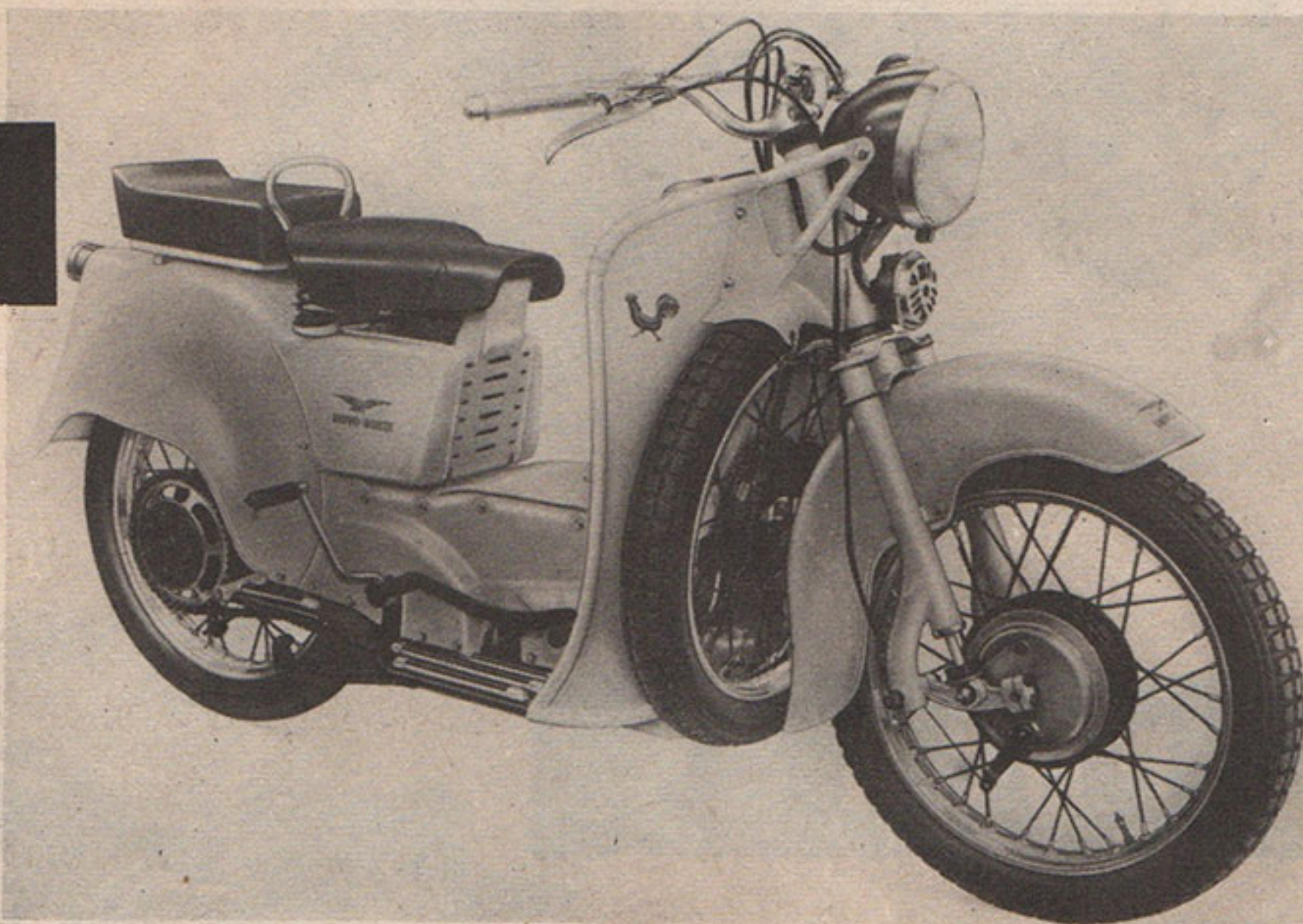
**Importateur :**  
Etablissements Maury.

Tout comme pour les autres marques italiennes, les importations Guzzi sont très limitées. Trois modèles figurent au programme de l'importateur : le 98 cm<sup>3</sup> Zigolo deux-temps à distributeur rotatif développant 5 ch à 6.000 tr/mn. Le cadre comporte une partie en tôle emboutie et une partie en tubes. La fourche télescopique classique est complétée par une suspension arrière typiquement Guzzi : ressorts sous le carter moteur et amortisseurs à friction genre compas. Le sélecteur à double branche visible sur notre cliché commande une boîte à trois rapports.

Ensuite nous trouvons le scooter Galletto à grandes roues. Le moteur est un quatre-temps culbuté horizontal de 192 cm<sup>3</sup>, boîte à quatre rapports. La fourche avant est à biellettes et la suspension arrière évidemment oscillante.

Enfin le 175 cm<sup>3</sup> à culbuteurs complète la gamme.

Signalons, d'autre part, que les Etablissements P. Maury importent,



## CECCATO-RUMI

également, la marque Aer Macchi. Les importations en provenance d'Italie sont toujours très restreintes. Signalons, toutefois, que les Etablis-

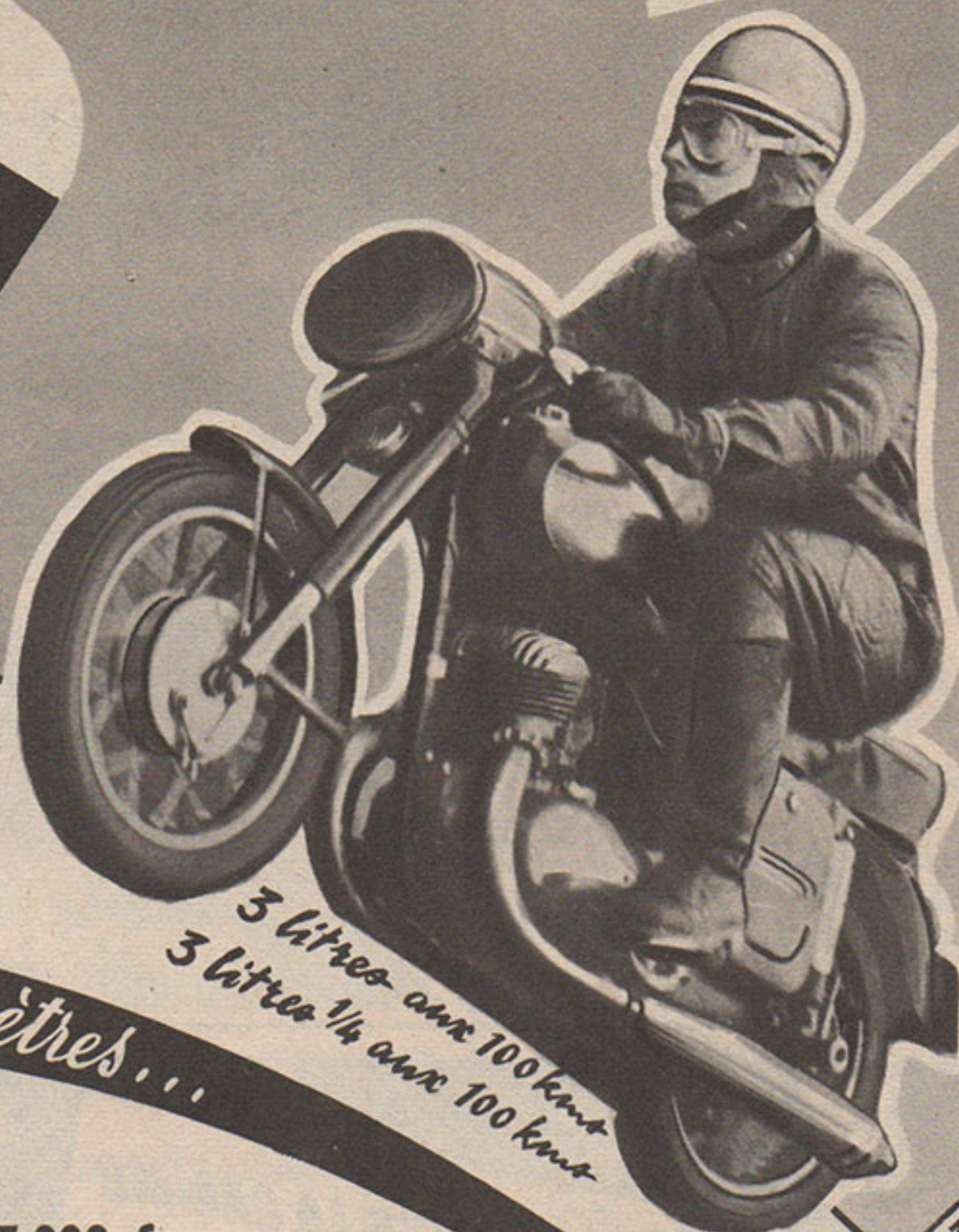
sements S.G.U.A. distribuent les 125 cm<sup>3</sup> Ceccato, tandis que la Société Motoram continue l'importation des scooters Rumi.



*Par tous les temps*

**SUR TOUTES LES ROUTES...**

**MOTO DE  
CLASSE**



**250** cm<sup>3</sup>

**350** cm<sup>3</sup>

*avale les kilomètres...*

*3 litres aux 100 km  
3 litres 1/4 aux 100 km*

**250 cc.** avec double-selle et  
repose-pieds arrière **247.000 fr.**

**UNE VRAIE BI-CYLINDRE**

**350 cc.** avec double-selle et  
repose-pieds arrière **279.500 fr.**

Départ Paris  
plus taxe locale

**CRÉDIT 18 MOIS - REPRISES  
GARANTIE TOTALE 6 MOIS  
PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE**

*Agent général*

**E<sup>TS</sup> JACQUES POCH**

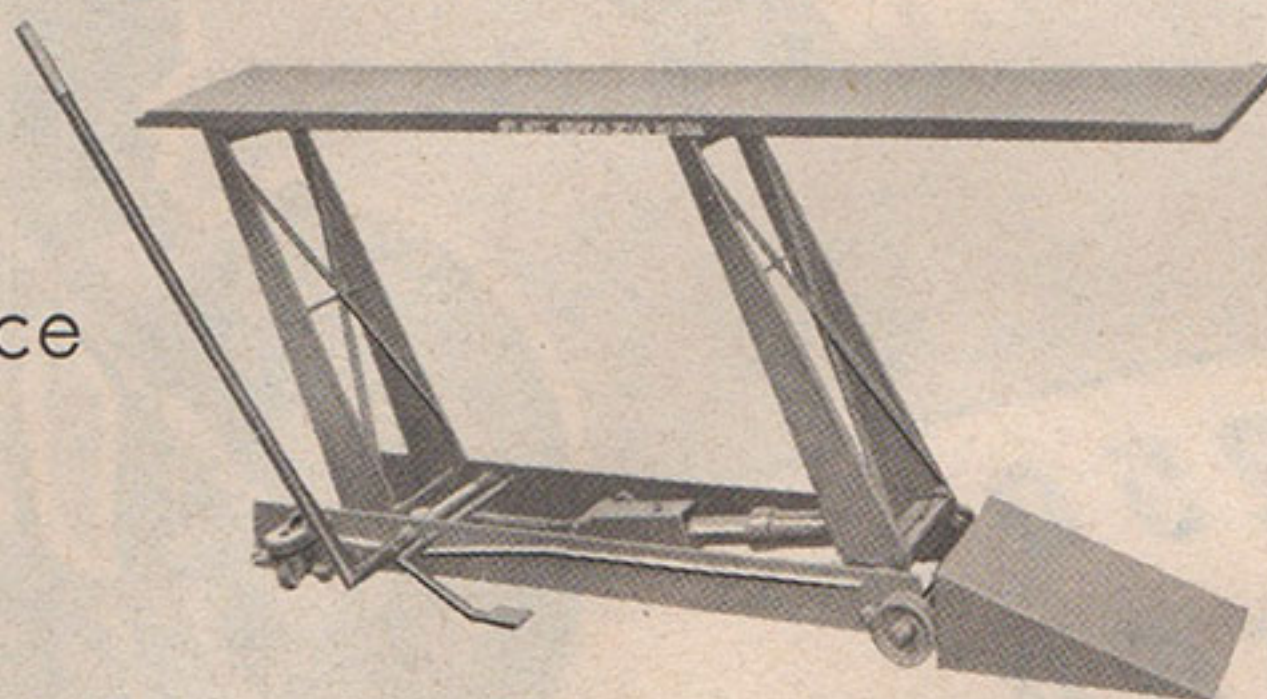
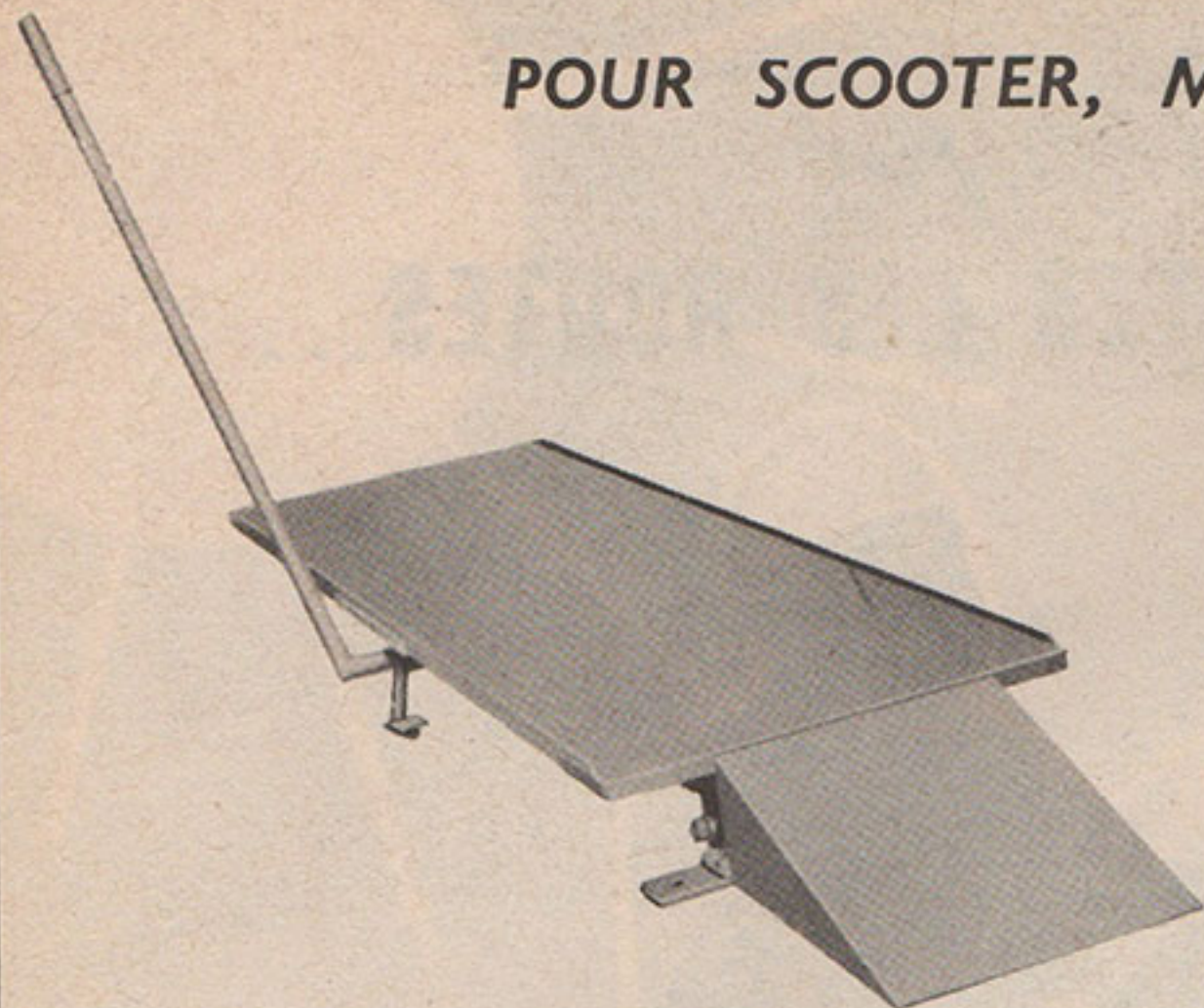
**127, AV<sup>E</sup> DE NEUILLY. NEUILLY/SEINE. TEL: MAI. 61.70**





POUR SCOOTER, MOTOS ET TRIPORTEURS

## PONT HYDRAULIQUE BMT



Fabriqué en France sous licence

par

# SEPEX

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

Prix : 49.500 fr. T.T.C.

Livraison immédiate

SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO - PORTE DE VERSAILLES - STAND 112



PRÉSENTE LA GAMME  
DE SES MODÈLES  
57

### SES NOUVEAUX PRIX

175 cc - 2 TEMPS  
180.000 frs

250 cc - BI-CYL. CARENÉE  
245.000 frs

250 cc - 4 TEMPS  
225.000 frs

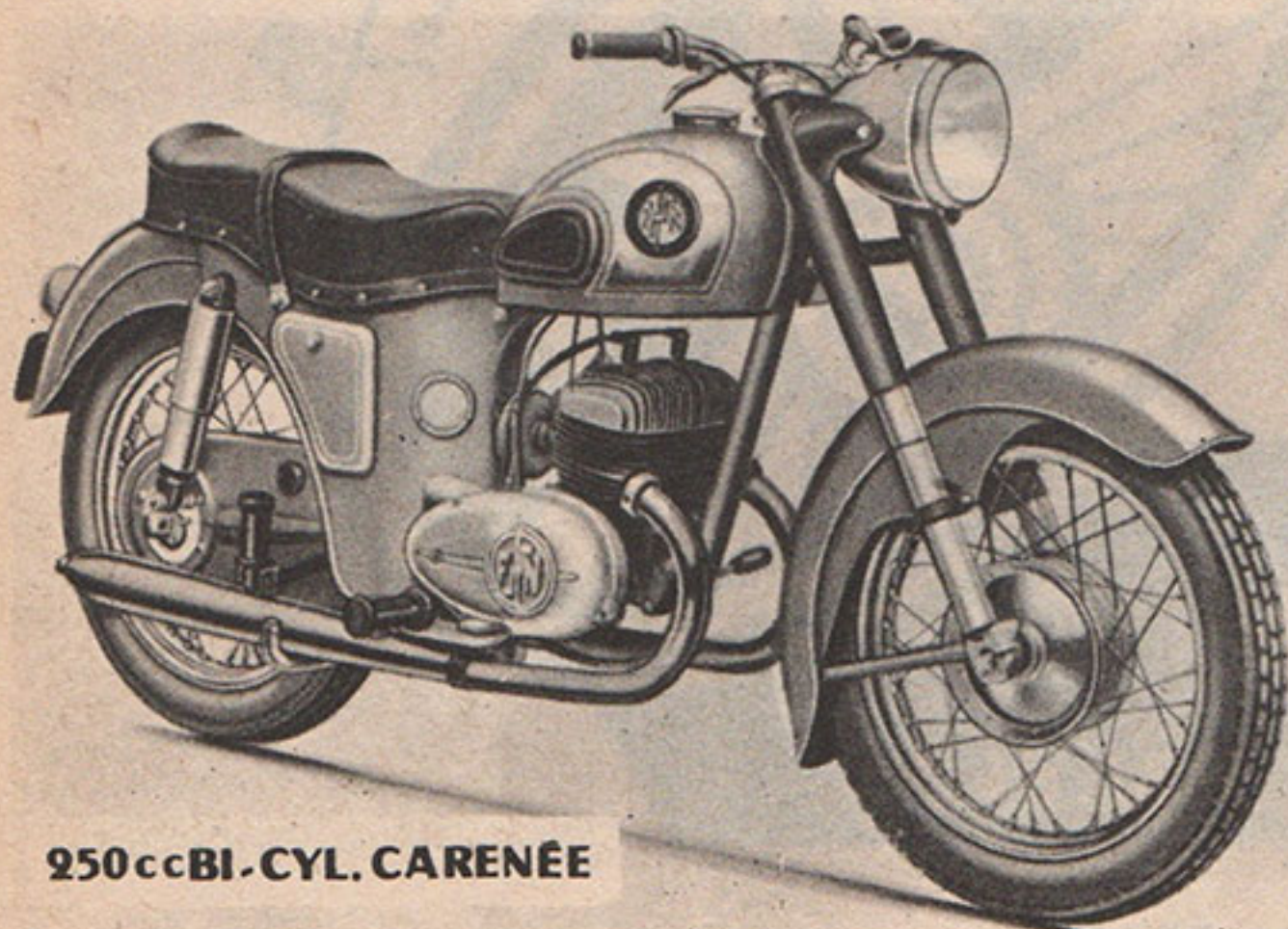
350 cc - CULBUTÉ  
255.000 frs

450 cc - CULBUTÉ  
275.000 frs

#### LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES

(Fourches télescopiques  
Selles doubles  
Suspensions  
arrières oscillantes)



250cc BI-CYL. CARENÉE

### FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL

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

200 AGENTS EN FRANCE

Quelques agences régionales encore disponibles

STAND 28 - HALL DU CYCLE



# DYNAMIC-SPORT

149, rue Montmartre - M<sup>o</sup> Bourse - GUT 19-30

Concessionnaire des meilleures marques :

N.S.U. - B.S.A. - I.F.A. - A.W.O. - PUCH - JAWA  
GUZZI - MOTOBÉCANE - MONET-GOYON - TERROT  
LAMBRETTA - RUMI - MANURHIN - PULLMAN  
Cyclomoteurs PALOMA - N.S.U. - VICTORIA

## OCCASIONS RÉCENTES

**GARANTIE TOTALE 3 MOIS**  
(pièces et main-d'œuvre gratuites)

Choix de LAMBRETTA, VESPA, RUMI  
et MOTOS TOUTES MARQUES

## CRÉDIT IMBATTABLE

**30 % comptant, solde de 2 à 15 mois**  
**LE MOINS CHER DE FRANCE**

(En cas de maladie, DYNAMIC paie pour vous)

LIVRAISON ET CRÉDIT DANS TOUTE LA FRANCE  
Achat et reprise ferme moto ou scooter toutes marques

**TOUTES RÉPARATIONS**

*Sans hésitation*

*Roulez*

# ROYAL-ENFIELD

TOUS LES NOUVEAUX MODÈLES  
SONT AU SALON, **STAND 17**

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

**Ets PIERRE PSALTY**  
80, avenue des Ternes - PARIS-17<sup>e</sup>

● ATELIER SPÉCIALISÉ POUR RÉPARATION  
DE TOUS MODÈLES

● PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE

**VENTE A CRÉDIT**



## UN CASQUE FRANÇAIS HOMOLOGUÉ !



Motocyclistes, scootéristes ! ne portez pas  
n'importe quel casque ! Roulez avec un  
casque qui vous protège efficacement :

**votre vie en dépend.**

Le casque GENO en alliage spécial vient d'être homologué par la British Standard de Londres après avoir subi un examen rigoureux et les épreuves les plus difficiles.

Seul le casque GENO vous donne

**SECURITÉ GARANTIE**

Des milliers de casques en service aux U.S.A. Sur demande, adresse de votre dépositaire le plus proche

# GENO

6, Rue du Fg St-Honoré, PARIS - 8<sup>e</sup>  
VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

STAND 146 - HALL DU CYCLE



# FAVOR

PRÉSENTÉ  
AU SALON  
STAND 15

## TROIS MODÈLES DE TRÈS GRANDE CLASSE

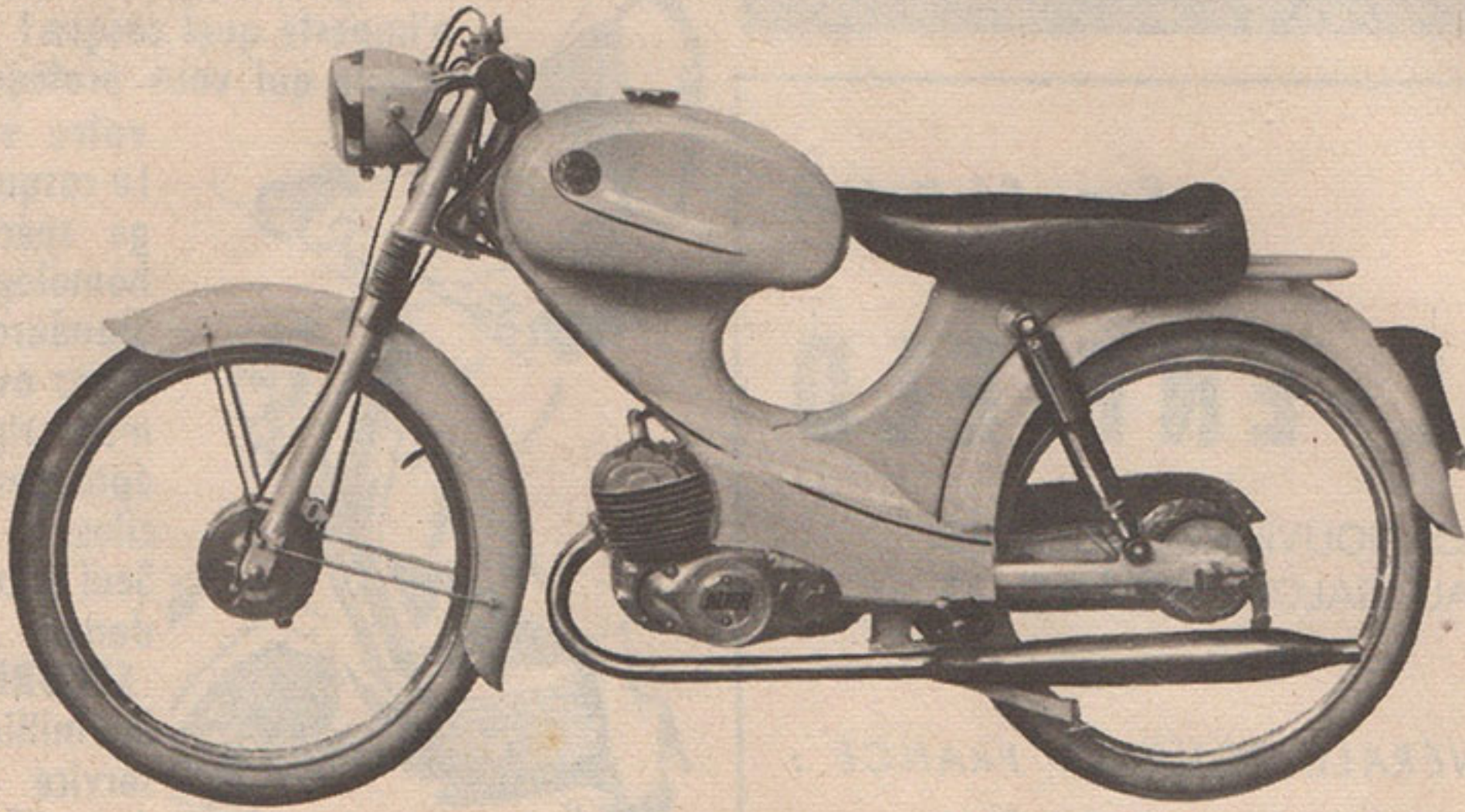
★ **SON VÉLOMOTEUR 70 cm<sup>3</sup>**

TYPE V.A.L. IMPERATOR AMÉLIORÉ  
BLOC MOTEUR ALTER DEUX VITESSES  
PUISSANCE 3 CV - UNE SEULE CHAÎNE

*ainsi que*

★ **SON VAL 70 cm<sup>3</sup> " RALLYE "**

FOURCHE TÉLESCOPIQUE AVANT  
SUSPENSION ARRIÈRE OSCILLANTE



★ **ET SON CYCLOMOTEUR 50 cm<sup>3</sup>, deux vitesses**

UNE SEULE CHAÎNE A SUSPENSION ARRIÈRE OSCILLANTE

VENTE A CRÉDIT  
SUR 12 MOIS  
PAR NOS AGENTS

CONDITIONS D'EXCLUSIVITÉ  
sur demande aux

USINES **FAVOR**  
A CLERMONT-FERRAND

Nous recommandons  
exclusivement  
l'emploi des huiles

**MOTUL**  
MIX-COURSES

ET AU HALL DU CYCLE - STAND 15 - PORTE DE VERSAILLES



# ACCESSOIRES NOUVEAUTÉS

## MATCHLESS

Pour 1958, comme par le passé, les motocyclettes Matchless ne sont produites qu'après des recherches laborieuses et des essais concluants.

Ce qui fut une règle pour la marque qui a remporté le premier Tourist Trophy, le demeure encore et cette supériorité est plus que jamais apparente dans les derniers modèles.

L'agence de cette marque en France, la Société Aris, présentera au Salon la gamme complète des différents types, et depuis le renouveau manifesté depuis un an et les résultats obtenus cette année — sur tous les terrains — nombreux seront certainement les connaisseurs qui les examineront et les apprécieront.

Les modèles déjà existants, célèbres et maintenant classiques, seront présents :

**G. 3 IS 350 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs monocylindriques.

Nette, mécaniquement silencieuse, nerveuse et très économique la monture de solo idéale pour tous les usages.

**G. 80 S 500 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs monocylindriques.

Maniable, discrète, souple et, cependant, d'une puissance maximum surprenante. Un modèle d'une finition superbe qui soutient la comparaison en n'importe quelle compagnie.

**G. 9 500 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs twin-2 cylindres verticaux.

Brillante, à toute épreuve et d'une particulière distinction. Indiscutablement, le leader de sa classe.

**G. 11 600 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs twin-2 cylindres verticaux.

Véritable « puissance » en mouvement. Grande vitesse maximum. Tenue de route parfaite. Le choix du connaisseur enthousiaste.

**G. 3 LCS 350 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs motocross.

Non une adaptation d'un modèle de route, mais spécialement dessiné pour les rapides courses de cross. Un modèle qui a fait ses preuves par ses exceptionnels succès.

**G. 80 CS 500 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs motocross.

Avec son moteur super-carré de course, cette machine a remporté un nombre de victoires sans précédent dans les compétitions nationales et internationales.

**G. 3 LC 350 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs trial.

Sans doute le plus beau et le plus heureux des modèles de Trials, à suspension arrière, fabriqués à ce jour.

**G. 45 500 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs twin de course.

Fabriqués à l'unité et conforme aux règlements de la F.I.M. le modèle G. 45 est, au monde, la plus rapide motocyclette de course 500 cm<sup>3</sup> bicylindre, pouvant être fournie.

A côté de ces modèles, figurera la dernière et sensationnelle création de la marque :

**G. 11 CS 600 cm<sup>3</sup>** à culbuteurs twin sport.

Un modèle fonctionnel d'un poids très bas, d'une parfaite maniabilité, réalisé pour l'amateur exigeant des performances supérieures.

## DYNAMIC-SPORT

En plein cœur de Paris, entre la Bourse et les grands boulevards se trouve un des magasins les plus modernes de Paris, avec un choix considérable de marques représentées, depuis les cyclomoteurs Paloma, N.S.U. et Victoria, jusqu'aux rapides 650 B.S.A., en passant, par les A.G.F. (Ydral), Motobécane, Monet-Goyon, Terrot, Jawa, N.S.U., Puch, A.W.O., I.F.A., Guzzi, et les scooters Lambretta, Rumi et Manurhin.

En entrant dans ce magasin, vous êtes donc certain d'y trouver ce que vous cherchez, surtout que toutes les marques énumérées plus haut, sont également présentes en occasions récentes, revisées et vendues avec garantie totale trois mois (pièces et main-d'œuvre gratuites), et même vendues à crédit.

Naturellement, Dynamic-Sport facilite l'achat de toutes ces belles mécaniques par l'intermédiaire d'un crédit très souple. Avec un versement

de 30 % comptant, vous prenez livraison et réglez le solde en 6, 9, 12 ou 15 traites mensuelles, avec un intérêt très minime. En cas de maladie ou d'accident, Dynamic-Sport, paie les traites à votre place. De plus, ce crédit est le moins cher de France. Si vous avez une machine usagée à laisser en reprise, rien à payer au comptant.

Un Super-Service après vente est effectué par un personnel spécialisé dans chaque marque.

Si vous désirez acheter dans une maison sérieuse et qui vous conseillera avec impartialité, adressez-vous à Dynamic-Sport, qui, également, réparera et entretiendra votre moto ou scooter.

## MOREL

Concentrant leurs efforts, les Établissements Morel volontairement absents du Grand Palais, présentent leurs nouveautés à côté des productions classiques à la section moto.

On peut y relever en particulier :

**Pour le cyclomoteur**, un nouveau petit volant magnétique, diamètre 115, 12 W, présentant l'intérêt de pouvoir se monter soit en bobine séparée, soit en bobine incorporée; les moteurs de 48 cm<sup>3</sup> de plus en plus poussés, trouveront là, un complément précieux.

**Pour le scooter**, une gamme de volants classiques, mais l'on remarque que le type SDM 71 a été lui aussi doté de la bobine séparée. Les Établissements Morel, sont les protagonistes de cette solution en France depuis 1950, et continuent à pousser leur clientèle à adopter cette solution qui représente des avantages incontestables quant au bon fonctionnement du moteur, et apporte à l'utilisateur un facteur important de sécurité de marche du véhicule.

**Pour la moto**, le volant précédemment présenté pour 125 Terrot, bénéficie maintenant, sous l'appellation Stag 76, d'une avance automatique et d'une bobine séparée, rentrant ainsi à son tour, dans la ligne de conduite de la firme.

On revoit d'autre part, les démarreurs de petites dimensions qui retiendront l'intérêt des constructeurs et



ingénieurs « travaillés » par le problème du démarrage dans le cas des voitures.

Ce dernier problème a retenu tout spécialement l'attention de la direction de la firme, qui préparerait toute une gamme d'appareils de démarrage pour véhicules légers.

## NEIMAN

**Antivol moto - velo - scooter.** — Fabriqué depuis vingt-sept ans, adopté en premier équipement par la plupart des constructeurs français et la presque totalité des constructeurs allemands, danois et d'importants suédois, par neuf constructeurs espagnols, etc. Les constructeurs anglais, contactés depuis 1930-1931 par Neiman, sont restés réticents, mais Triumph Anglais vient de se décider à monter sur toutes ses motos du modèle 1958, l'antivol Neiman.

**La suspension caoutchouc Neiman,** auto-progressive et auto-amortie, a fait ses preuves et tous les constructeurs qui l'ont adoptée, continuent à la monter.

**Nouveau.** — Le Cyclo-Motobécane A V 87, dont la fourche avant est équipée de la suspension Neiman.

## BOUGICORD

Pour les motocycles, vélomoteurs, scooters, l'électricité livre, sur un présentoir, 12 faisceaux prêts à l'emploi, de longueurs différentes : 4 de 25, 4 de 35, et 4 de 45 cm.

Ces faisceaux sont constitués par du câble SUPER 55, un embout, et un capuchon « M ».

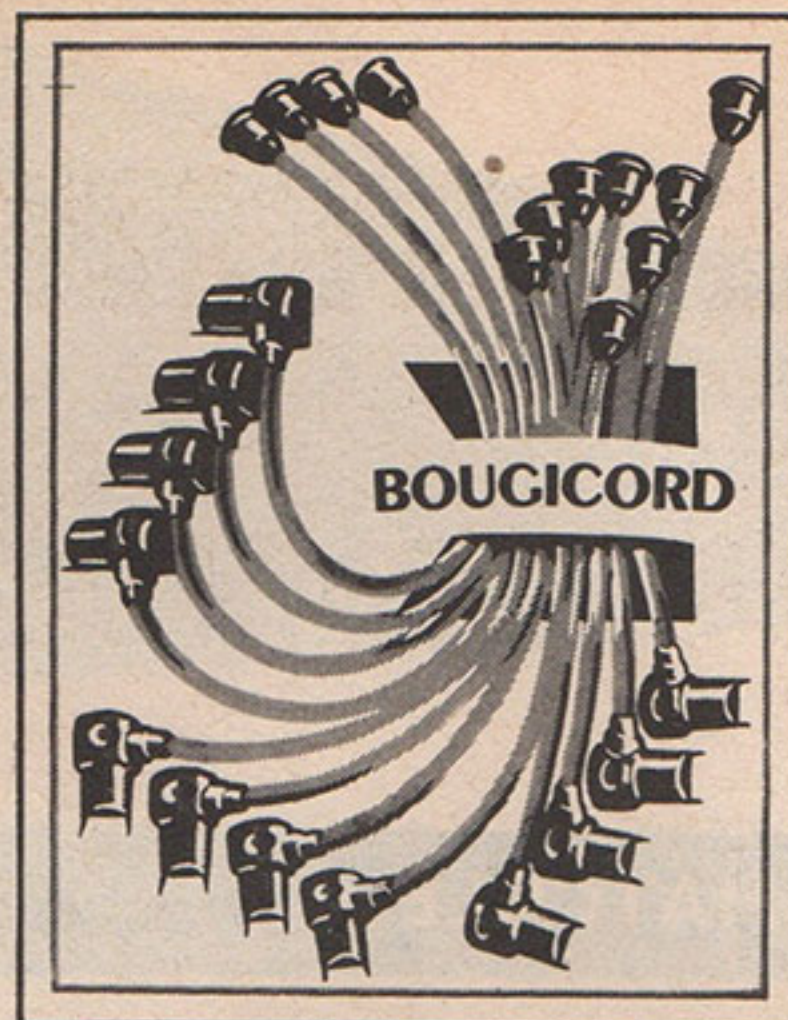
Le câble 55 est d'une qualité supérieure qui est obtenue par l'emploi de matières à caractéristiques diélectriques très élevées. Il est constitué par une âme conductrice en cuivre étamé, et est isolé par deux couches de matière plastique, la première en polyéthylène incolore, la deuxième en polychlorure de vinyle rouge. L'isolement est obtenu par la couche de polyéthylène, la résistance à l'abrasion, aux huiles, aux essences, aux acides, et l'incombustibilité, sont assurées par la gaine de polychlorure de vinyle — surtension 55.000 V, résistance d'isolement 470 mégohms/km.

Les embouts et les capuchons « M » sont également en polychlorure de vinyle noir qui résiste mieux que le caoutchouc à l'action du soleil, de l'eau, de l'huile et des essences.

Enfin, les embouts et les capuchons sont soudés sur le câble, ce qui assure une étanchéité parfaite.

Pour une dépense minime, le faisceau d'allumage Bougicord évitera bien des pannes aux motocyclistes.

Au Salon de l'Auto, Balcon E, Stand 26.



## GURTNER

Gurtner équipe la plus grande partie de la production française. Cette importante position est uniquement due à la qualité suivie de ses fabrications tant il est vrai qu'il est plus facile de mettre au point un carburateur que d'en fabriquer des centaines de mille d'une qualité égale à celle du prototype.

Il ne faut pas oublier que le carburateur est l'organe principal du moteur; qu'il conditionne son bon fonctionnement. C'est pour cette raison que l'usinage des différentes pièces le composant, s'effectue sur des machines de grande précision et que de multiples contrôles éliminent impitoyablement les rares pièces défectueuses.

Fort d'un demi-siècle d'expérience, les Etablissements Gurtner poursuivent sans relâche l'amélioration de leurs fabrications ce qui leur permet d'offrir à leur clientèle une gamme d'appareils à performance améliorée.

Pour obtenir ces améliorations constantes les Etablissements Gurtner disposent d'un bureau d'études groupant en son sein une importante équipe d'ingénieurs et de metteurs au point.

Les constructeurs de motos, vélomoteurs, scooters, etc., sont constamment visités afin que le carburateur soit toujours au niveau technique du moteur qu'il équipe. C'est cette liaison étroite qui permet l'utilisation rationnelle des différents types de carburateurs.

Des bancs d'essais très modernes facilitent les recherches et la mise au point des nouveaux appareils.

Les Etablissements Gurtner sont les premiers, en France, à avoir mis au point un carburateur avec silencieux d'admission à filtre incorporé. L'efficacité de ce filtre est renforcée par

l'utilisation des nouveaux matériaux. Ce procédé oppose un barrage efficace aux impalpables poussières qui, auparavant, risquaient de pénétrer dans le cylindre et de le rayer. On évalue à 4 millions le nombre de carburateurs Gurtner en service, ce qui a conduit cette firme à mettre sur pied un important réseau de distributeurs de pièces de rechange et de bougies. A cet effet une équipe importante de représentants visitent continuellement la centaine de dépositaires couvrant le territoire de la métropole à raison de un au minimum par département. Ces dépositaires sont choisis parmi les grossistes les plus importants de chaque région.

Comme il est facile de s'en rendre compte, c'est grâce à une parfaite organisation technique et commerciale que rien n'a été laissé au hasard chez Gurtner.

N'est-ce pas la meilleure garantie pour tous ceux qui depuis des années font confiance aux carburateurs et autres spécialités Gurtner.

ACCESSOIRES  
NOUVEAUTÉS  
ÉQUIPEMENT



## K.L.G.

Depuis de nombreuses années, les bougies « K.L.G. » sont montées avec des isolants fabriqués dans une matière de nature et de qualité exceptionnelles, le « BLUE STONE ». A leur palmarès sont inscrits les plus grandes courses internationales automobiles et motocyclistes; elles détiennent en outre les records de vitesse absolue sur terre (automobile et motocyclette avec side-car), dans les airs et sur l'eau.

C'est cette qualité qu'aujourd'hui « K.L.G. » a le plaisir de mettre à la disposition de tous ses clients : toutes les bougies « K.L.G. » standard sont désormais montées avec le fameux isolant « BLUE STONE ».

Pour votre moteur, exigez la bougie « K.L.G.-BLUE STONE » et de celui-ci vous obtiendrez alors son rendement maximum tout en réduisant sa consommation d'essence.

Sur simple demande, envoi gratuit du Guide d'Allumage « K.L.G. » 1957 « K.L.G. » Boîte postale 6, Saint-Cloud (Seine-et-Oise). Tél. : MOLitor 56-24.

## AMAC-AMAL

Tous les motorisés sur deux roues ne manqueront pas de s'arrêter au stand 88 (Hall Renan) où Amac-Amal présentera ses productions si réputées :

Les carburateurs pour motos, cyclo-moteurs et vélomoteurs, parmi lesquels : carburateurs et pièces détachées d'origine Amal pour toutes machines anglaises, carburateurs pour compétition et carburateurs monoblocs équipant la totalité des machines anglaises.

Toute la gamme des guidons pour tous véhicules à deux roues motorisés, dont le guidon monobloc avec ses commandes électriques incorporées, noyées dans une coquille métallique.

Les poignées tournantes à simple et double tirage pour guidons de 22 ou 23,5 mm et modèle spécial Mobylette.

Et, bien entendu, la robinetterie, les

manettes et leviers séparés, transmission, etc.

Rappelons que la Société Socorex 21, rue Collange, à Levallois (Seine). Tél. PER 06-02, est chargée de la distribution des productions Amac-Amal, ainsi que des fabrications Amero (guidons et robinets d'essence).

## MARCHAL

Sur le plan « allumage », outre ses bougies mondialement appréciées, MARCHAL présente une gamme très complète de condensateurs à huile et sa toute dernière réalisation : la bobine à huile « Haute Energie ». Cette bobine fournit des étincelles puissantes permettant d'appréciables gains de performances sur tous les moteurs, notamment sur les voitures Sport et de compétition.

Depuis la suppression de l'usage de l'avertisseur à Paris, et dans certaines villes de province, les automobilistes ont malheureusement tendance à oublier que sur la route il est dangereux de ne pas « avertir ». D'ailleurs, le Code exige l'emploi d'un avertisseur puissant à l'abord des carrefours lors des dépassements, dans les virages, etc.

Avec ses modèles « Fulgor » (à deux acoustiques), et « Stridor » (à un acoustique) pour voitures rapides de petite cylindrée, Marchal offre des appareils à électro-compresseur puissants et robustes, assurant une complète sécurité. Des « Fulgor » spéciaux équipent d'ailleurs les véhicules de la Police, de la Gendarmerie, des Sapeurs-Pompiers, et les ambulances. Il fabrique également des « Fulgor » musicaux à sons multiples susceptibles de jouer le début d'un refrain connu et qui sont montés sur les voitures publicitaires de grandes marques.

Que ce soit dans le domaine de l'éclairage, de l'allumage ou du signal sonore, on peut dire que Marchal s'est efforcé, avec plein succès, d'augmenter l'agrément de la conduite, le confort et la sécurité de l'automobiliste.

Marchal expose ce matériel au Grand Palais, stand 6, balcon F, et au sous-sol, stand 7, sous-sol D.

A la Porte de Versailles, Salon de la Moto, stand 13, hall Renan, tous les projecteurs standard et spéciaux pour motos et scooters de toutes marques. Des bougies isolant Savoie spécialement conçues et montées en série par les grandes marques.

## SEPEX

La Société Sepex, réalisant la nouvelle exigence des propriétaires de scooters de trouver à leur disposition des stations-service aussi bien équipées que

celles proposées aux automobilistes, a construit un pont élévateur qui correspond à la fois aux besoins des concessionnaires les plus importants d'engins à deux roues, de quelque marque qu'ils soient, aussi bien qu'aux possibilités plus réduites de très nombreux agents.

La présentation de cet appareil est parfaite, sa robustesse est sans défaut : ce sont ces qualités qui ont permis sa diffusion en France et à l'étranger dans une mesure qui a dépassé les programmes que s'était proposés la Société Sepex.

Cet élévateur ne nécessite aucune fixation au sol. Il porte en lui-même tous les éléments hydrauliques permettant son fonctionnement sans air comprimé, sans compresseur, sans installation électrique. Il suffit, pour l'élévation, d'agir sur un levier à main d'une extrême douceur et pour la descente de poser le pied sur une pédale très progressive.

En quelques instants un local vide se trouve transformé en une station très moderne dont la disposition peut être modifiée à chaque instant, ces ponts étant essentiellement mobiles.

Le prix de vente est à la portée de tous puisqu'il est de 49.500 fr. Ce prix d'achat très bas est obtenu grâce à une fabrication en grande série; il se trouve amorti dès la première année d'exploitation par les économies de main-d'œuvre qu'il permet de réaliser.

En effet, grâce à cet appareil, la mécanique se trouve élevée à la hauteur la plus favorable pour bien voir le travail à accomplir et manipuler les éléments à réparer avec précision et rapidité. Il en découle un travail moins fatigant, plus soigné et cependant beaucoup plus rapide.

## COCORDAN ET LAFONT

Nouvelle expansion de la firme « COCORDAN et LAFONT » qui s'est transformée cette année en société anonyme (siège à Paris, usine à Avon) et a vu son capital augmenté par deux fois.

Son activité, déjà importante dans les accessoires pour automobiles, lui permet d'équiper plusieurs constructeurs, notamment en RETROVISEURS ANTI-CHOC (brevetés).

Le succès de ces derniers appareils, souvent copiés mais dont la qualité n'a pas été égalée, lui a permis de prendre, en outre, un rapide essor dans la branche motos, scooters.

En plus de ses nombreuses fabrications, signalons une gamme complète de tous les appareils catadioptriques qui lui permet d'équiper, pour le nouveau Code de la Route, à des prix très bas, tous les véhicules du vélo au poids lourd.

ACCESSOIRES  
NOUVEAUTÉS  
ÉQUIPEMENT



# SPORT et LOGIQUE

(Suite du n° 188.)

**N**OUS avons, dans un numéro précédent, exprimé notre avis sur les mesures prises par la F.F.M. en ce qui concerne le carénage. D'un seul trait de plume nos dirigeants viennent de ruiner les espoirs de tous ceux qui avaient travaillé cette question. Heureusement que pour l'usage normal le carénage doit se vulgariser. Dans tous les pays motocyclistes nous trouvons des réalisations intéressantes par leur côté pratique. Seul l'usager qui roule quotidiennement par tous les temps aspire à une protection meilleure. Quand cette protection apporte un gain de vitesse et une diminution de la consommation, s'opposer à son emploi constitue un véritable nonsens.

Au hasard de nos pérégrinations nous avons rencontré quelques coureurs. Dans son fief près de la Bastille, c'est avec netteté que Georges Monneret répondit à nos questions, et fit le point de la controverse qui agite en ce moment les milieux sportifs.

La clarté et la précision de son exposé démontraient qu'il avait déjà réfléchi à la question.

« Tout d'abord, nous dit-il, il faut poser le problème avec exactitude : le carénage est-il dangereux par lui-même, augmente-t-il les difficultés de pilotage, en un mot est-il un facteur d'instabilité pour une machine de course ?

Prenons un exemple : sur l'anneau de Montlhéry, une moto tournant à 195 km/h, avec un carénage, tiendra-t-elle moins bien la route qu'une autre, non carénée, marchant à la même allure ? Je ne crois pas, si l'aérodynamique est convenablement étudiée... D'ailleurs, si l'on arrivait à faire marcher une machine « nue » à 260 km/h, on serait peut-être bien étonné de constater qu'elle ne tient pas mieux à cette allure qu'une Gilera 4 ou une Guzzi V. 8, qui n'atteignent cette vitesse que grâce au profilage...

... Et, si l'on veut aller au fond des choses, je me placerais dans l'absolu : une moto tient, ou ne tient pas la route, elle peut ou elle ne peut pas être tirée à fond. Eh bien, si elle ne tient pas, ce n'est ni M. Duke, ni M. McIntyre, ni aucun autre super-champion qui pourra la contrôler...

Or, les mécaniques actuelles bien carénées tiennent : je n'en veux pour preuve que les moyennes, en constante augmentation, réalisées sur les circuits. Il n'y a pas de secrets, si le carénage était un handicap, les moyennes ne seraient pas supérieures, cela irait relativement bien en ligne droite, mais dans chaque courbe, il y aurait de l'acrobatie entre pilote et monture, et alors, les moyennes seraient ou inférieures ou égales à celles réalisées par les machines « nues ».

Non mais voyons, parlons sérieusement : avez-vous vu Provini, à Spa, prendre des angles d'inclinaison ahurissants avec des pneus « comme ça » (geste de la main pour indiquer le petit diamètre des pneus)



au point de partir des deux roues en sortie de courbe ?

Avez-vous vu Campbell, établissant un nouveau record absolu du tour à 190 km/h de moyenne, et ceci sans parler des autres, qui n'étaient pas loin. Et, ces machines-là, ne tiendraient pas la route. Allons ! vous rigolez... Pour établir des performances de ce genre, il faut au contraire qu'elles soient bougrement sûres... Qu'il y ait du danger, je ne le nie pas, mais il ne provient pas de la structure de la moto carénée, mais de la vitesse atteinte ! Il y a une nuance...

Il y a des risques, certes, mais ceux-ci sont inséparables de la compétition. Les pilotes qui ne veulent pas les accepter peuvent toujours faire un autre métier...

Il y a toujours eu des accidents en course, et je ne crois pas que l'on ait pu démontrer qu'ils étaient plus fréquents avec des 500 cm<sup>3</sup> qu'avec des 125 cm<sup>3</sup>, ou en augmentation depuis qu'il y a des carénages.

L'argument de la vitesse dangereuse est idiot ! Une chute à 160 à l'heure est aussi grave qu'à 200... Quelles que soient les performances d'une moto on ne peut empêcher les pilotes de prendre des risques pour triompher : ceci est l'essence même de la course...

D'autre part, les pilotes en renom, sont comme toutes les vedettes, il leur faut leur petite auréole, et ils ont tendance à augmenter verbalement les difficultés de leur profession dangereuse ! Croyez-moi, je sais ce dont je parle, moi, un vieux du métier... Et je dirai même plus : j'estime que maintenant, il est beaucoup plus facile de piloter une machine de course qu'en 1930. A cette époque, un homme de mon âge n'aurait pas pu recommencer à courir ; on comptait sur les doigts de la main, ceux qui tiraient à fond une 500 Koehler sur l'anneau, et nous étions deux à pouvoir ouvrir en grand avec la 750 cm<sup>3</sup> Saro...

Actuellement, 95 % des pilotes emmènent à fond leur Manx en ligne droite et sur l'anneau... avant, c'était un critérium, crois-moi ! Et ceci aboutit à mettre virtuellement les conducteurs à égalité, seuls les virages font la sélection, et c'est toujours en courbe que les gens tombent !

Avec ou sans carénage, on n'y changera rien...

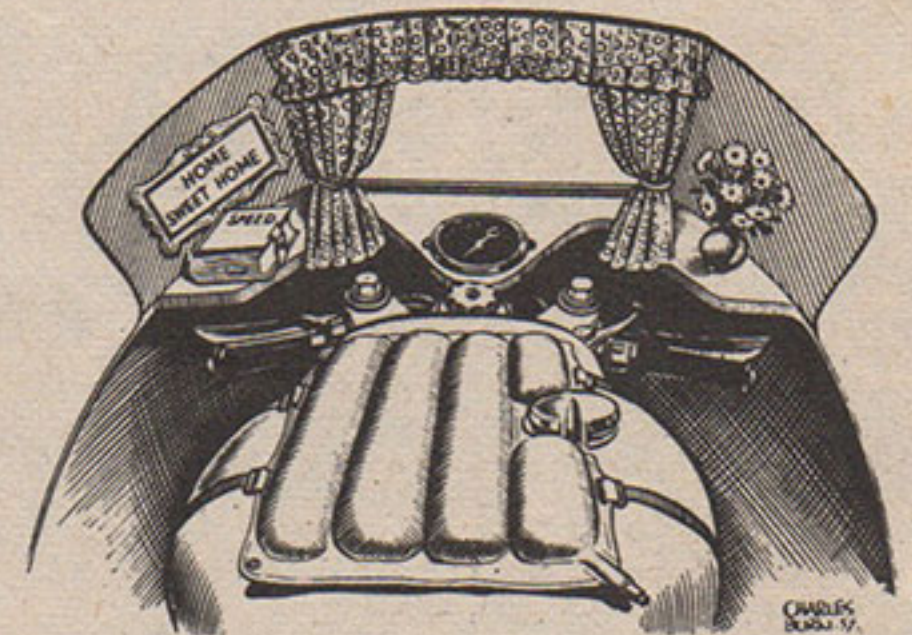
J'estime donc, que le carénage constitue un pas en avant, et que le supprimer — maintenant qu'il est au point et qu'il peut influencer favorablement sur la construction de la machine de série — serait aller contre le progrès. Si l'on ne peut pas aller de l'avant, inutile de faire des courses ! Je vous dirai mieux : maintenant qu'il ne court plus, mon fils Pierre m'a confié que les dernières Gilera 4 carénées tenaient bien mieux la route que les anciennes non carénées, et avec 50 km/h de mieux... Comme quoi le problème mérite encore qu'on y travaille.

Et si l'on doit supprimer la catégorie 500 cm<sup>3</sup>, que ce ne soit pas au nom d'une trop grande vitesse engendrant davantage de risques : l'argument est faux. Envisageons éventuellement sa suppression, parce que, techniquement, elle ne peut plus apporter grand-chose qui soit transposable sur la série.

Je crois qu'une cylindrée maximum de 250 cm<sup>3</sup> serait une bonne formule, mais, attention, le problème du matériel se poserait pour les coureurs ! »

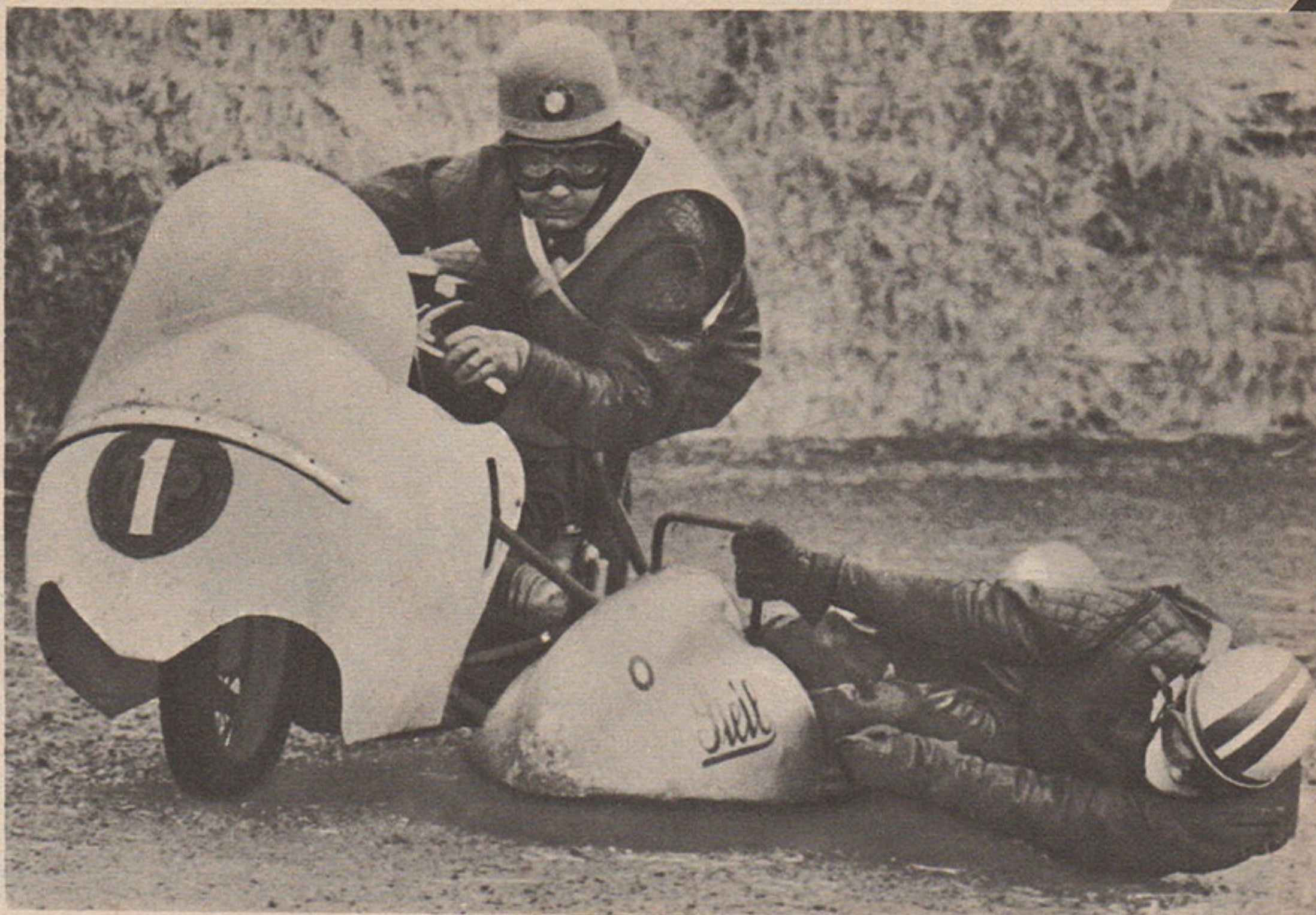
Notre revue ne suffirait pas pour transcrire intégralement les idées de Georges sur le plan sportif et sur toutes les généralités qui découlent de la motocyclette...

Dans notre prochain numéro nous poursuivrons notre enquête en donnant la parole à d'autres coureurs dont « Intermini, Bayle et Murit.

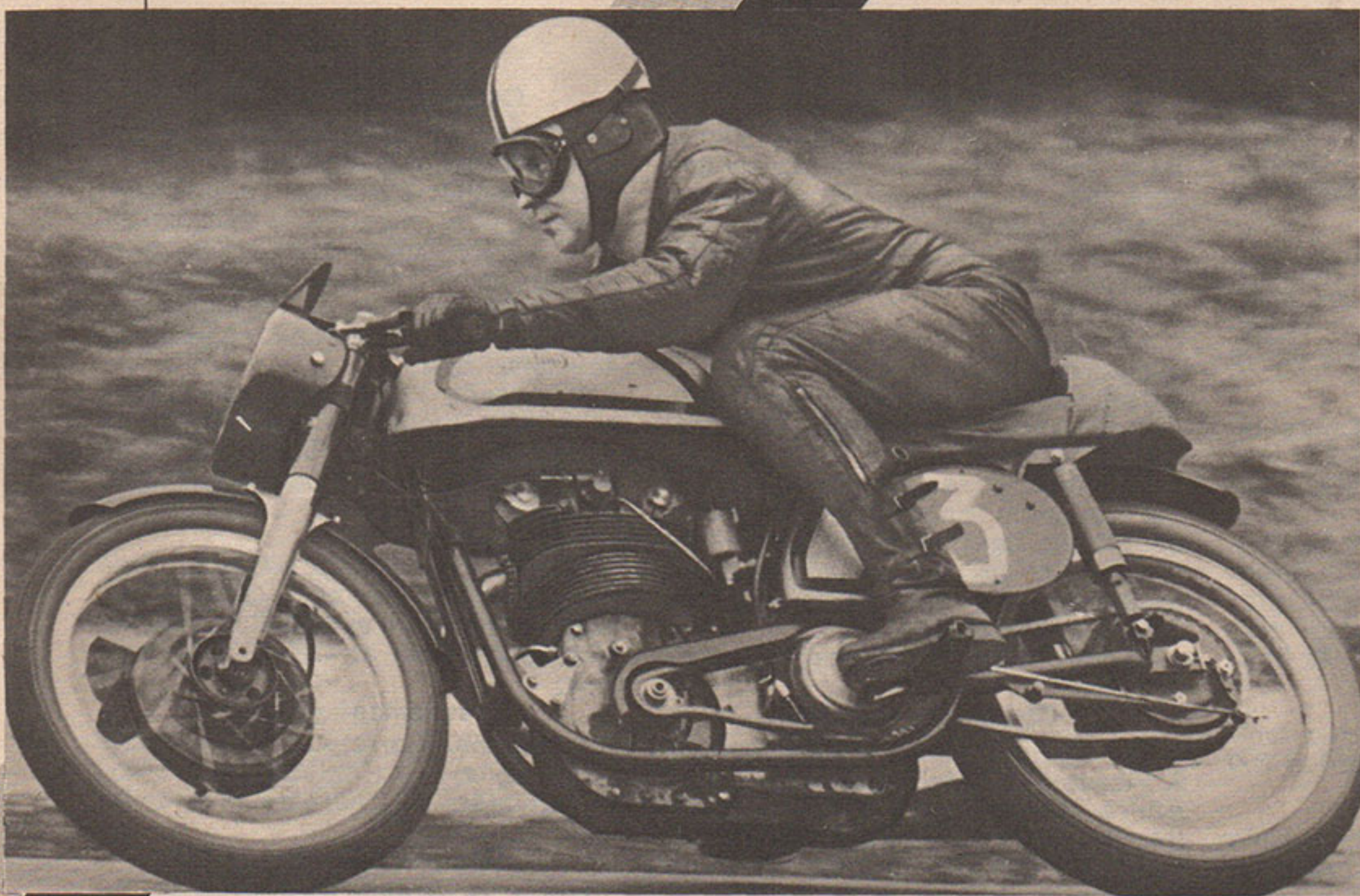




**SPORT**

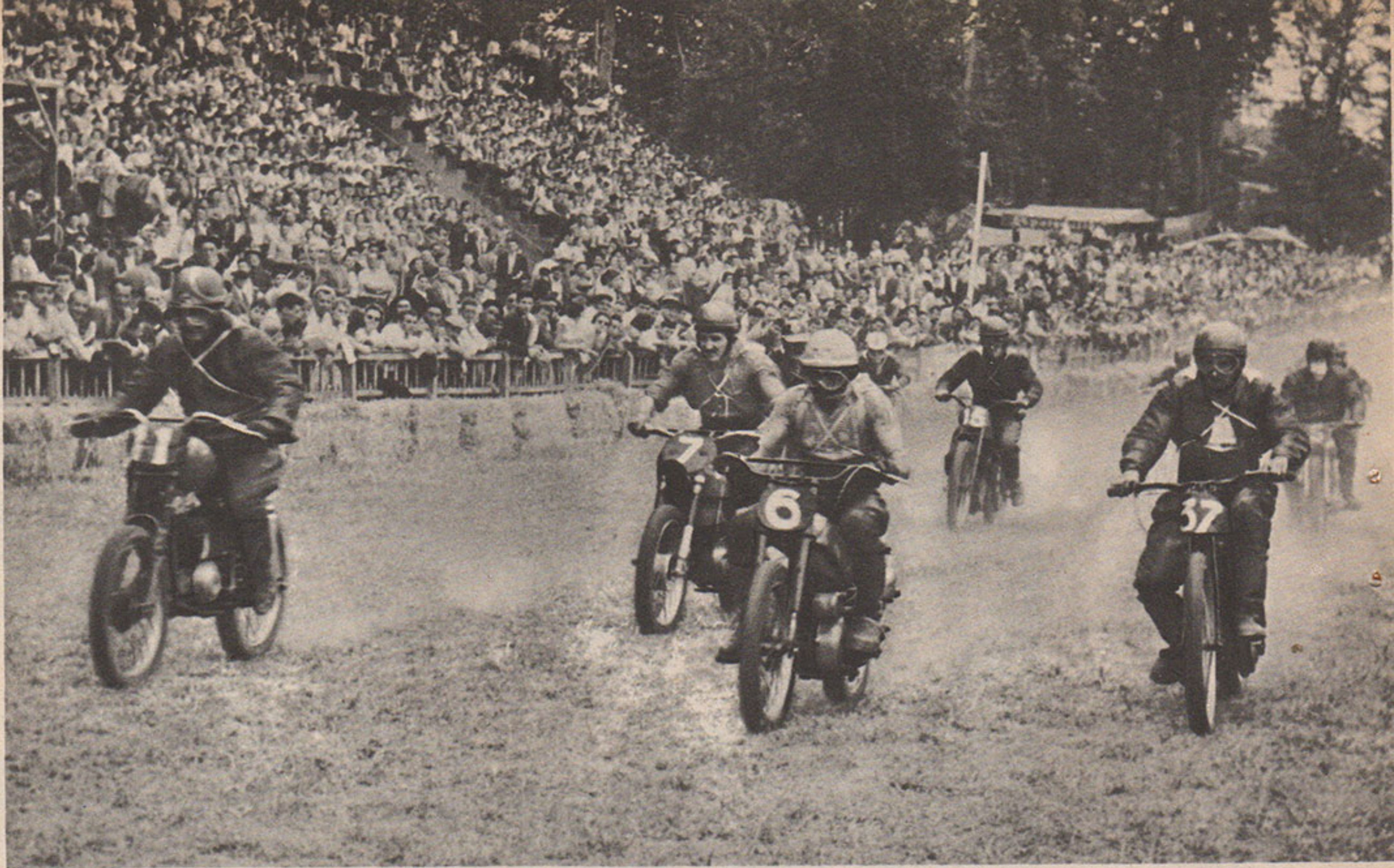


*Nos champions de France INTER :  
Murit, side-car, et Collot,  
350 et 500 cm<sup>3</sup>.*



**SPORT**





# GRASS-TRACK...

Aujourd'hui grand événement motocycliste à Langon où le riant hippodrome des Vergers nous accueille pour son annuelle manifestation de grass-track.

En fin de matinée un vin d'honneur réunissait au siège du club les participants, fort nombreux, d'un rallye-concentration dont le résultat est le suivant :

1. A.M. Châteauneuf-Charente, 5 292 pts; 2. M.C. Agenais, 2 976 pts; 3. M.C. Pessac, 2 970 pts; 4. M.C. Bassin d'Arcachon, 1 632 pts; 5. M.C. Villeneuvois, 1 584 pts; 6. M.C. Ecuireils de Captieux, 1 568 pts; 7. Girondins de Bordeaux M.C., 1 504 pts; 8. M.C. d'Albret-Nérac, 1 120 pts; 9. M.C. Béarn (Pau), 740 pts; 10. M.C. Marmandais, 407 pts.

Les courses comprennent les catégories suivantes : 175 cm<sup>3</sup>, 350 et 500 JAP-alcool.

Après la présentation habituelle des coureurs au public en présence de M. Fragnaud, président de la Ligue Motocycliste et M. Barouilhet, vice-président de la F.F.M., le départ est donné aux petits cubes.

## Catégorie 175 cm<sup>3</sup>.

Quinze concurrents sont inscrits dans cette catégorie, le classement sera fait par addition de points sur quatre manches.

Aspect soigné de ces petites machines bricolées avec amour par leur propriétaire.

Au terme de la quatrième manche le classement donne dans l'ordre : Visade Michel, Visade Jean-Pierre, Visade André, Jean-Henri, Benatrix, Gaston, etc.

La première manche avait vu terminer premier le Langonnais Duperriex, qui devait dans la manche suivante faire une chute magistrale (roue avant dévissée), ainsi que l'Agenais Noël sérieusement touché.

Bonne tenue de Gaston, Benatrix et Suro.

## Classement général.

1. Visade Michel (Marmande); 2. Visade J.-P. (Marmande); 3. Visade André (Marmande); 4. Jean Henri (Marmande); 5. Benatrix (Vic-Fezensac); 6. Gaston (Auch); 7. Suro (Agen).

Dans les catégories JAP-alcool, neuf nations sont représentées, c'est dire combien les places seront chères

## Catégorie 350 cm<sup>3</sup> JAP.

Classement général par addition de points sur trois manches.

**1<sup>re</sup> manche :** L'Anglais Tatum prend la tête dès le départ et la conservera. Duel sévère Scheib-Mathiarsen, pour la deuxième place. Chassé-croisé Veroeff-Kroeze mais ce dernier casse au sixième tour. Chalupa a stoppé au deuxième tour.

**2<sup>e</sup> manche :** Chalupa plus heureux que dans la manche précédente fait la course en tête. Scheib termine second devant de peu Hofemesiter et Mathiarsen qui a sauté Veroeff à l'avant-dernier tour.

**3<sup>e</sup> manche :** Scheib passe la ligne devant Hofemeister et Chalupa, Charbonnier fournit un excellent quatrième. Mathiarsen s'est arrêté au quatrième tour.

## Classement général.

1. Scheib (Sarre); 2. Hofeimester (Allemagne); 3. Chalupa (Autriche); 4. Mathiarsen; 5. Charbonnier (France) etc.

## Catégorie 500 cm<sup>3</sup> JAP.

Les concurrents sont répartis en deux groupes permettant l'admission (sur deux manches) à deux demi-finales qualifiant chacune quatre



coureurs pour la finale soit au total : huit.

La finale sera disputée en une seule épreuve. A l'issue des deux manches, **sont qualifiés pour les demi-finales :**

**Dans le 1<sup>er</sup> groupe :** Chalupa (Autriche), Tatum (Angleterre), Scheib (Sarre), Kuenzi (Suisse), Hauglustaine (Belgique), Thomas (France) et Fourquet (France).

**Dans le 2<sup>e</sup> groupe :** Veroef (Hollande), Mathiarsen (Danemark), Hofemeister (Allemagne), Landru (France), Lecœur (France), Charbonnier (France) et Cross (France).

Les demi-finales qui ont permis d'assister aux luttes Mathiarsen-Chalupa dans la première et Tatum-Veroef dans la deuxième autorisent l'admission en finale de Mathiarsen, Tatum, Chalupa, Veroef, Scheib, Hofemeister, Landru et Hauglustaine.

#### Finale : Grand Prix du Moto-Club Langonnais.

Au signal du starter, rapide départ de Veroef qui se maintient en tête jusqu'à l'avant-dernier tour où il casse.

Tatum qui le suivait devient donc premier. Bagarre Chalupa-Mathiarsen pour la deuxième place. Hauglustaine termine quatrième devant Hofemeister, Schieb et Landru.

**Classement :** 1. Tatum (Angleterre); 2. Chalupa (Autriche); 3. Mathiarsen (Danemark); 4. Hauglustaine (Belgique); 5. Hofemeister (Allemagne); 6. Scheib (Sarre); 7. Landru (France); 8. Veroef (Hollande).

#### Grand Prix des Nations

Cette épreuve constitue un match revanche de l'épreuve précédente : huit coureurs au départ.

Malgré une vive résistance de la part d'Hofemeister, Tatum réussit à passer premier la ligne d'arrivée. Ces deux hommes ont terminé au coude à coude. Suivent : Scheib, Hauglustaine, Kuenzi, Landru.

Chalupa s'est arrêté au deuxième tour et Kroeze décidément malchanceux aujourd'hui au quatrième (bris de chaîne).

**Classement :** 1. Tatum (Angleterre); 2. Hofemeister (Allemagne); 3. Scheib

(Sarre); 4. Hauglustaine (Belgique); 5. Kwenzi (Suisse); 6. Landru (France); 7. Kroeze (Hollande); 8. Chalupa (Autriche).

Parmi les malchanceux citons : Veroef, vainqueur de l'an dernier, très à l'aise sur ce circuit.

Kroeze qui n'a pu terminer une seule manche des 350 cm<sup>3</sup>, chute dans la première série des 500 cm<sup>3</sup> et casse dans la deuxième alors qu'il était en première position.

Tatum toujours excellent termine deux fois premier.

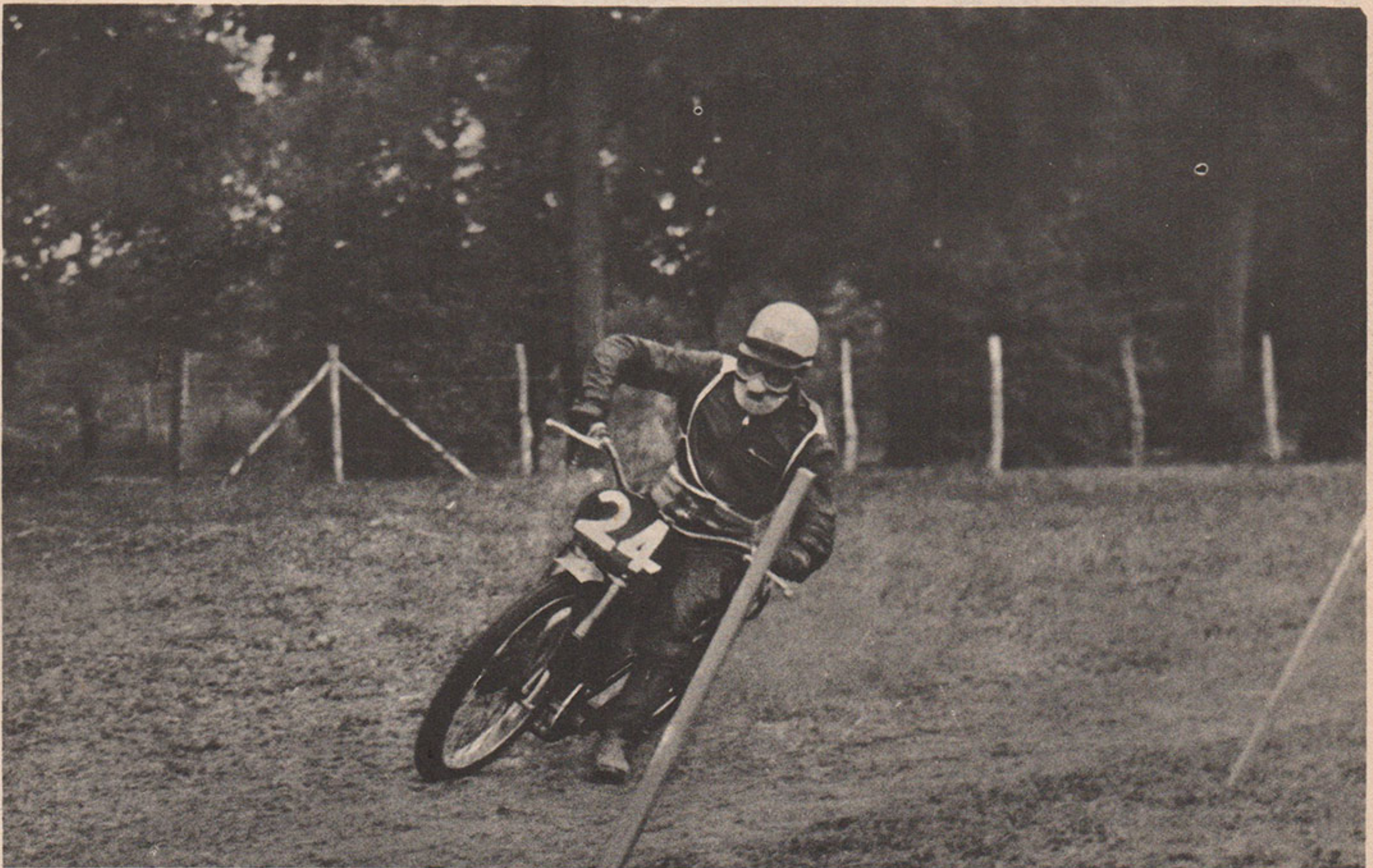
Le Danois Mathiarsen qui possède une classe indéniable est venu cette fois-ci avec du matériel en état.

Le métier d'Hauglustaine et Hofemeister leur permet de tirer avec profit leur épingle du jeu.

Quant à Chalupa, bagarreur et fonceur en diable, si nous reconnaissons ses qualités, nous ne pouvons le féliciter pour son manque de fair-play, il est dangereux pour ses camarades.

Les meilleurs Français furent Charbonnier en 350 cm<sup>3</sup> et Landru en 500 cm<sup>3</sup>.

R. LACOMBE.



... de LANGON



# ULSTER G.P.

Comptant pour les titres mondiaux dans les quatre catégories « solo », les épreuves du Grand Prix d'Ulster (Irlande du Nord) permirent de connaître deux nouveaux champions 1957, ceux des catégories 250 et 350, Sandford et Campbell respectivement. Il fallut sacrifier la catégorie side-cars afin d'inscrire le maximum d'épreuves dans la même journée : on objectera que sur le continent les cinq épreuves ont lieu le même jour, mais l'horaire quotidien de la vie d'un citoyen britannique est fort différent du nôtre.

Les épreuves furent intéressantes à suivre, quoique les écarts entre matériel d'usine et matériel client font, comme ailleurs, de l'Ulster deux courses dans une. Le circuit de Dundrod est autant un circuit de pilotes que de machines, il n'y eut pas d'accidents sérieux quoique certaines zones humides aient pu faire craindre des chutes. Preuve de l'intérêt du sport motocycliste en Grande-Bretagne, toutes les épreuves furent retransmises partiellement par la B.B.C. et les commentateurs étaient des personnes au courant de la question, ceci est assez rare chez nous pour mériter d'être signalé.

La première épreuve était celle des 125 : départ fixé à 10 heures, dix tours de circuit de 11,320 km à couvrir et neuf parmi les quatorze engagés au départ, six coureurs d'usine contre trois privés sur des M.V., les officiels étant trois pilotes de M.V. et trois de Mondial.

Dès le départ Venturi (M.V.) et Taveri (M.V.) prennent la tête tandis que les Mondial de Sandford et Provini sont rétives. Au premier passage Taveri précède Venturi, Miller (Mondial), Chadwick (M.V.), puis Sandford et Provini qui ont réussi à passer les trois privés malgré un départ difficile. Au troisième tour, Taveri a dans sa roue Venturi, Chadwick précède Sandford et Taveri tandis que Miller s'arrête pour changer son réservoir, ce qui le relègue en huitième place. Après cinq tours, la mi-course, Provini est troisième, l'excitation est à son comble car l'on prévoit une arrivée serrée. Au huitième tour Sandford doit abandonner tandis que Provini a ses deux adversaires en point de mire. A l'avant-dernier tour Taveri, Venturi et Provini passent en paquet, mais le Suisse accélère et réussit à passer la ligne quelque 10 m avant Provini, tandis que Venturi termine légèrement distancé. Miller réussit à repasser devant les privés après son arrêt prolongé.

#### Classement :

1. Taveri (M.V.) en 56 mn 43 s (moy. : 126,220 km/h) ; 2. Provini (Mondial) à 1 s ; 3. Venturi (M.V.) à 4 s ;

4. Chadwick (M.V.) à 55 s ; 5. Miller (Mondial) à 5 mn 15 s ; 6. Webster (M.V.) à 1 tour, premier privé.

La course des 350 qui suit, promet davantage, quoique quatorze manquent à l'appel des soixante-cinq engagés.

Six machines d'usine sont au départ, trois Gilera, deux Guzzi et une M.V. Dès le départ, Campbell (Guzzi) le plus sérieux prétendant au titre, part en tête, précédant Liberati (Gilera), Surtees (M.V.). Duke (Gilera) se trouve enfermé tandis que Mc Intyre (Gilera) ne part que sur deux cylindres, changement de bougies et il repart, mais ses chances de vaincre sont maintenant très faibles.

Au premier tour Campbell passe suivi de près par Surtees, assez loin déjà Liberati précède de peu Murphy (A.J.S.), arrivent alors roue dans roue Hartle (Norton), Brett (Norton), Chadwick (Norton), Bryen (Guzzi) et Duke (Gilera).

Au troisième passage l'ordre des deux premiers est inchangé, mais Bryen est maintenant troisième à 15 s, puis viennent Liberati, Murphy, Brett, Hartle. Duke abandonne aux stands pour ennuis de suspension, peu après Murphy s'arrête, puis Brett, roue arrière couverte d'huile. Mc Intyre est alors dixième, il a passé quelque quarante concurrents, au tour suivant, le cinquième (et quart de la course) il est neuvième, au huitième tour il est cinquième.

L'ordre est alors Campbell, Surtees distancé, Bryen, Liberati, Mc Intyre, Hartle et Chadwick qui se livreront un duel jusqu'au bout.

L'écart entre Campbell et Surtees est de 25 s, au tour suivant le dernier nommé s'arrête à son stand, après examen de sa machine il abandonne. Mc Intyre arrive sur Liberati mais il ne pourra le passer, trahi par son moteur.

Le dernier tiers de l'épreuve perd de son intérêt, hormis la lutte Hartle-Chadwick qui se terminera à l'avantage du premier, d'une longueur !

Deux tours avant la fin, Brown, sur une Velocette appartenant à Duke, doit abandonner alors qu'il a accédé à la sixième place avec cette machine que l'on peut qualifier âgée.

#### Classement :

1. Campbell (Guzzi) en 1 h 44 mn 22 s (moy. : 137,175 km/h) ; 2. Bryen (Guzzi) à 25 s ; 3. Liberati (Gilera) à 4 mn 19 s ; 4. Hartle (Norton) à 1 tour, premier privé ; 5. Chadwick (Norton) à 1 tour ; 6. Purslow (Norton) à 1 tour ; 7. Matthews (Norton) à 1 tour ; 8. Tanner (Norton) à 1 tour.

Notons que Bryen, après avoir

compté 40 s de retard sur Campbell, fera le forcing et effectuera le meilleur tour.

Il pleut au départ de l'épreuve des 250, ce qui ne sera pas pour déplaire à Sandford, homme de la pluie ; en machines d'usine, ses adversaires sont les mêmes que pour l'épreuve des 125, mais cette fois 14 coureurs privés complètent le lot des partants.

Dès le départ Sandford (Mondial) prend la tête et, anticipons, ne sera pas inquiété jusqu'à l'arrivée.

Il est suivi par Venturi (M.V.) et Taveri (M.V.). Au premier passage l'ordre varie quelque peu, Sandford, puis Taveri, Chadwick (M.V.), Venturi, Miller (Mondial) et Provini (Mondial) qui est parti assez difficilement. Au cours du deuxième tour Sandford perd sa carène arrière, tandis que Taveri fait un court arrêt à son stand, le reléguant sixième, Chadwick rétrograde, lui, à la huitième place. Au quart de la course l'ordre est Sandford, Venturi, Provini, très près, Miller, Robb un nouveau venu sur N.S.U. et Brown (N.S.U.).

Peu après Miller abandonne, malgré un changement de bougie, puis c'est au tour de Provini, ce qui permet à Chadwick, revenu très fort (il effectuera le meilleur tour) de terminer second à une minute.

#### Classement :

1. Sandford (Mondial) en 1 h 4 mn 6 s (moy. : 134,100 km/h) ; 2. Chadwick (M.V.) à 1 mn ; 3. Robb (N.S.U.) à 2 mn 13 s, premier privé ; 4. Brown (N.S.U.) à 3 mn 54 s ; 5. Andrews (N.S.U.) à 1 tour ; 6. Hodgins (Velocette) à 1 tour ; 7. Maddrick (Guzzi) à 1 tour.

Quarante-trois partants sur cinquante-quatre engagés sont sur la ligne de départ pour le plat de résistance de toute épreuve motocycliste, la course des 500 cm<sup>3</sup>. Huit machines d'usine, à savoir, trois Guzzi, trois Gilera et deux M.V. La Gilera de Mc Intyre et les deux M.V. n'ont que des carénages de tête de fourche, tandis que les deux Norton de Hartle et Brett sont absolument nues, pour ces deux derniers il s'agit de machines client améliorées.

Au départ Brett prend la tête, suivi de Surtees (M.V.) et Duke (Gilera), le premier tour permet de faire le point et l'ordre est Surtees, Liberati (Gilera), Brett, Mc Intyre (Gilera), Hartle, Duke (Gilera) et Campbell (Guzzi mono). Au deuxième tour Surtees a pris du champ, il précède Liberati de 10 s. Au troisième tour, que Surtees effectue en 2 s de moins que Duke recordman l'an dernier sur Gilera,



# PREMIER PAS...

Liberati est encore second mais plus loin encore, Brett est troisième, puis l'on trouve Hartle et Campbell, Duke puis Mc Intyre.

(Le record absolu du tour, détenu par Hawthorn sur Jaguar, est également battu.)

Le quatrième tour voit l'avantage de Surtees agumenter et Mc Intyre repasser Duke, mais le cinquième tour est fatal pour Surtees, en panne de magnéto. Saluons néanmoins cette performance comme il se doit.

Pendant ce temps à l'arrière quelques changements, Hartle est maintenant second derrière Liberati, Campbell vient ensuite, puis Mc Intyre, Brett a rétrogradé en cinquième place, précédant néanmoins Duke, qui a pour excuse un pneu arrière couvert d'huile.

Au sixième tour, nouveau changement, Mc Intyre passe second à une demi-minute, Hartle, Brett et Duke suivent, Campbell a dû abandonner sur panne de moteur.

A la mi-course Hartle doit abandonner, pneu arrière crevé et l'ordre est Liberati, Mc Intyre, Duke, Brett, et Tanner (Norton) premier privé.

Peu après Brett ravitaille et ne peut remettre en marche, manque de compression.

Au quinzième tour, trois quarts de l'épreuve, Bryen (Guzzi mono) de trentième au second tour passe Sheperd (M.V.) qui est cinquième et ce sera le seul événement important avant une fin assez monotone, malgré deux duels intéressants entre Matthews (Norton) et Buchan (Norton) d'une part et Clark (Guzzi) et Wood (Norton) d'autre part.

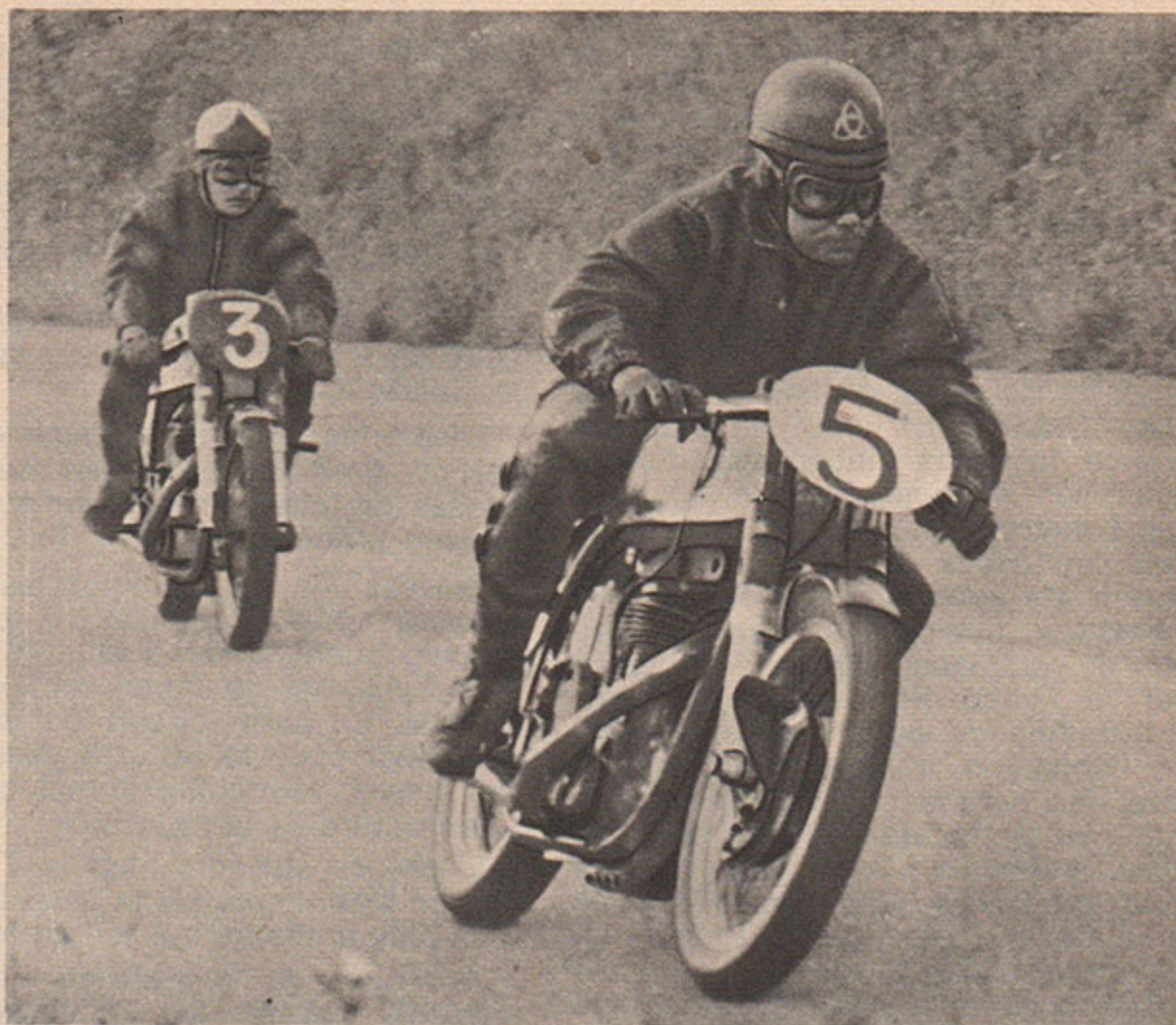
## Classement :

1. Liberati (Gilera) en 1 h 37 mn 12 s (moy. : 147,300 km/h); 2. Mc Intyre (Gilera) à 37 s; 3. Duke (Gilera) à 59 s; 4. Tanner (Norton) à 2 mn 58 s (premier privé); 5. Bryen (Guzzi) à 3 mn 22 s; 6. Sheperd (M.V.) à 4 mn 27 s; 7. Matthews (Norton) à 1 tour; 8. Buchan (Norton) à 1 tour; 9. Clark (Guzzi) à 1 tour; 10. Wood (Norton) à 1 tour; 11. Hempleman (Norton) à 1 tour.

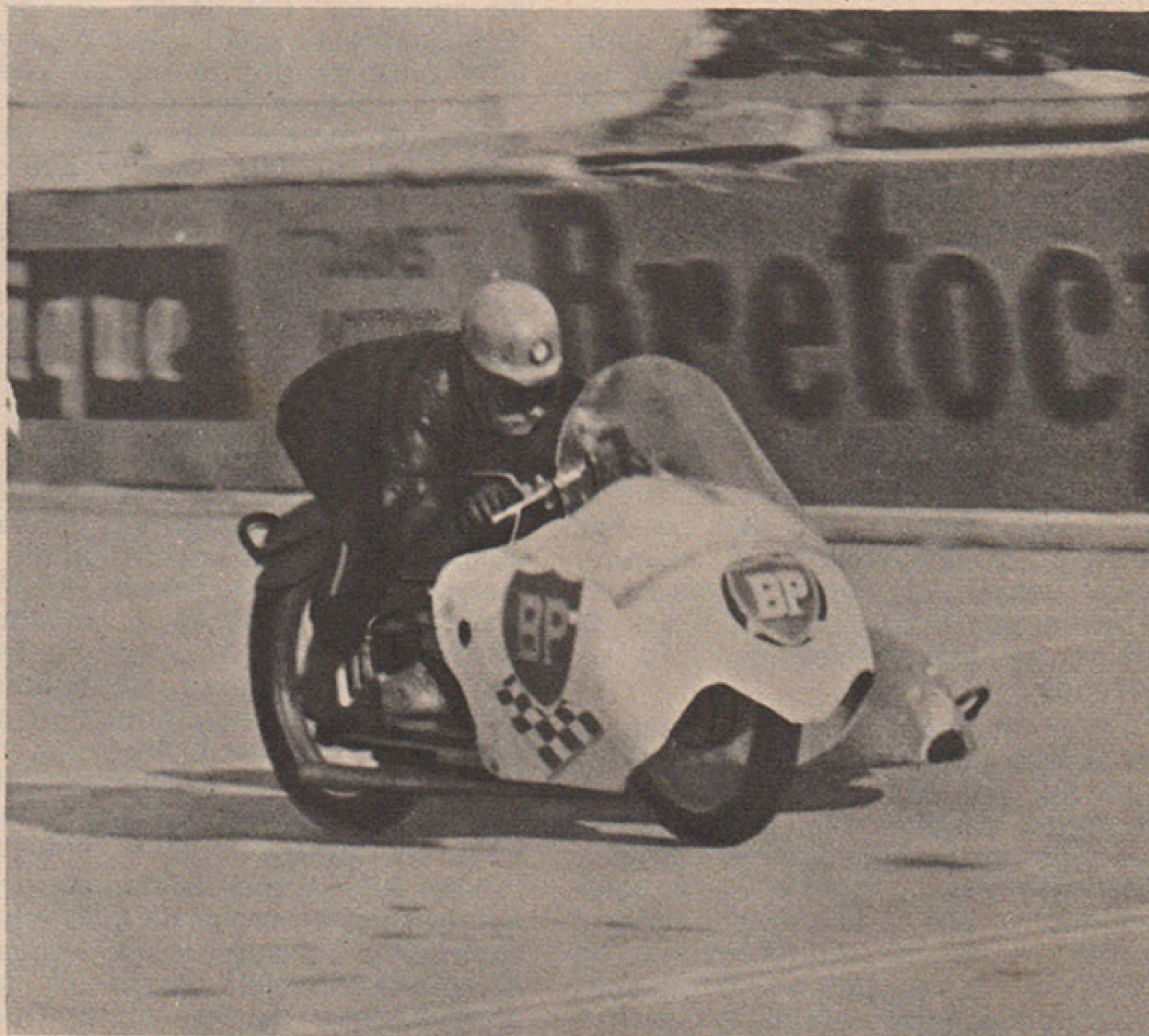
Remarquons l'excellente performance du jardinier Tanner, à moins de trois minutes de Liberati, deux minutes de Duke, ceci avec une machine-client. Sheperd, dont c'était la rentrée après son accident de l'île de Man (main endommagée) n'a pas voulu forcer, mais il vaut mieux que son classement ne l'indique.

En conclusion, belles épreuves, succès populaire certain malgré la pluie qui gêna considérablement les coureurs des trois premières épreuves.

R. DOLIQUE.



*Durant la journée du Premier Pas Dunlop, le Bordelais Bayle enleva les deux épreuves 350 et 500 cm<sup>3</sup> réservées aux machines compétition, suivi à chaque fois par Insermini, tandis que Murit établissait un nouveau record du " 6 km ", catégorie side-car, à près de 139 km de moyenne.*



# DUNLOP



# COMMENTAIRES sur..

Le Grand Prix des Nations à Monza a clos la saison 1957 en ce qui concerne la série des épreuves comptant pour les championnats du monde. Cette année six classiques seulement permirent d'attribuer des points, à savoir, par ordre chronologique, le Grand Prix d'Allemagne, le Tourist Trophy, les Grands Prix de Hollande (appelé encore Dutch Tourist Trophy), de Belgique, d'Ulster et d'Italie, alias Grand Prix des Nations. La France fut dans l'incapacité d'organiser son épreuve majeure, mais le sport motocycliste perdait peu, puisque l'ennuyeux circuit de Reims en aurait été probablement le théâtre. Quelques démarches furent faites afin de remplacer l'épreuve française par le Grand Prix de Suède pour l'attribution de points, mais en plus de l'objection d'une inscription tardive, les pontifes déclarèrent le circuit peu digne de compter pour les titres mondiaux : il est juste de dire qu'il ne réunit que quarante mille spectateurs, alors que Reims en attire de douze à quinze mille. Un certain moment on avait espéré que le Grand Prix de France serait couru à Monthéry, certaines personnalités de la F.F.M. étant favorables au projet, malheureusement l'indécision relative à la pénurie d'essence (motif principal invoqué) ne nous a menés nulle part.

La première épreuve de la série eut lieu à Hockenheim, le 19 mai. Le moins que l'on puisse dire est qu'un tel circuit présente un intérêt relatif, la moyenne du vainqueur en 500 cm<sup>3</sup> étant de 199,020 km/h et celle du premier des 125 cm<sup>3</sup> « frisant » les 160; le plus étonnant avec ce circuit de machines est qu'il permit de voir dans quatre des cinq courses, des arrivées extrêmement serrées. Ce qui sauva les épreuves, car ces luttes assurèrent un spectacle que le circuit ne pouvait à lui seul produire. Ouvrons une parenthèse : les écarts de temps dans le cas des arrivées serrées, à Hockenheim et ailleurs, nous laissent toujours rêveurs, on n'hésite pas à créditer un écart de moins de dix mètres de 4/10 de seconde.

Dans ces Grands Prix d'Allemagne, on assista à deux doublés, celui d'Ubbiali sur ses M.V. en 125 et 250, à l'arraché chaque fois, par 3/10 de seconde sur respectivement Provini (Mondial) et Colombo (M.V.). A noter les quatre, six et huitième positions prises par les M.Z. d'Allemagne de l'Est, deux-temps peu avantagés par le circuit. L'autre doublé fut réalisé par Liberati (Gilera), un homme que l'on n'attendait pas à cette position. Une chute de Mc Intyre (Gilera) en

350 lui facilita les choses, mais en 500 il sut conserver une avance de 3/10 de seconde après un retour fantastique de l'Écossais, attardé en cours d'épreuve. Une seule Norton termine (Smith en sixième place) la course des side-cars parmi neuf B.M.W. Hillebrand précède Schneider, mais un coureur peu connu, Knebel précède de 1/10 de seconde sur la ligne le Suisse Camathias.

Le premier acte est terminé et l'on est en droit de demander où sont passés les champions mondiaux des années précédentes.

Surtees n'a pu terminer les deux courses dans lesquelles il prit le départ, quant à Duke et Lomas, ils furent victimes de chutes sur le circuit d'Imola, en avril (circuit qui devrait être revu pour la sécurité des coureurs) avec pour conséquence chacun une fracture de la clavicule.

L'épreuve suivante était le T.T. de l'île de Man, l'épreuve la plus difficile et la plus probante qui soit au monde.

Au risque de nous attirer certaines inimitiés parmi les motocyclistes « continentaux » nous dirons que les courses du circuit de la Montagne, devraient avoir une attribution double des points accordés aux autres épreuves du championnat. Cet événement, qui a toujours lieu la première semaine de juin, est l'antithèse du circuit d'Hockenheim, point n'est besoin de lutte pour rendre le circuit spectaculaire, puisque les courses ont lieu contre la montre. Un ersatz de ce circuit a dû être étudié après la guerre car les courses des 250 et 125 n'étaient pas assez fournies en coureurs. D'autre part l'on voulait recréer la catégorie side-cars et l'on décida en haut lieu que le circuit de Montagne ne pouvait convenir. Le circuit de Clypse vit donc le jour. C'est sur ce circuit que Provini (Mondial) prit sa revanche sur Ubbiali (M.V.), les mettant à égalité de points, catégorie 125. En 250 Sandford, troisième à Hockenheim, fut premier tandis que Colombo (M.V.) terminait troisième, ce qui mit le pilote de la Mondial en tête de sa catégorie. Le Suisse Taveri (M.V.) termina second. Répétition du Grand Prix d'Allemagne pour les side-cars pour les deux premiers, mais Camathias est le troisième. Notons que les trois B.M.W. au départ terminent aux trois premières places.

Il est évident que les deux épreuves courues sur le circuit de la Montagne sont celles qui intéressent le plus les Britanniques, elles virent un autre doublé, celui de Mc Intyre (Gilera), cette fois Surtees (M.W.) réussit à se classer dans les deux épreuves, second en 500 et quatrième en 350.



**Provini, champion du monde 125 cm<sup>3</sup> sur Mondial.**

Mais deux nouveaux noms apparaissent, l'Australien Brown, qui pour ses premières courses sur des Gilera termine deux fois troisième, son compatriote Campbell termine cinquième en 500 et second après une superbe remontée en 350 (Guzzi). Au classement du Championnat 350 Liberati et Mc Intyre sont donc à égalité, mais en 500 Mc Intyre précède Liberati de 6 points. Pourquoi n'a-t-on pas vu Liberati en T.T.? Parce que les coureurs italiens ne s'accommodent pas de ce circuit difficile, un seul y a brillé depuis la guerre, le regretté Tenni. Par contre Australiens, Néo-Zélandais l'apprennent fort vite et l'Allemand Zeller (B.M.W.) était troisième du Senior lorsqu'il fut contraint à l'abandon. Habituellement un circuit sûr, d'Assen sur lequel est couru le Grand Prix de Hollande, connut cette année de nombreux accidents, à l'entraînement et en course. Lomas, tout juste remis de l'accident d'Imola, vit ses jours en danger après une erreur de jugement qui eut pour conséquence une fracture du crâne. Knebel, le jeune side-cariste allemand qui créa une sur-

## ...la SAISON 57.



prise au Grand Prix d'Allemagne, se tua à l'entraînement, son passager étant blessé. Ubbiali fut aussi une victime des séances d'entraînement et son adversaire Provini devait profiter de son inactivité forcée, car à Assen nous eûmes aussi un doublé, celui de Provini, vainqueur aisé des classes 125 et 250. Mondial avec ses autres pilotes l'Anglais Sandford et l'Islandais Miller prenant les places d'honneur en 250, Colombo (M.V.) et le Suisse Taveri (M.V.) s'octroyant les dites places en 125. La moitié des épreuves comptant pour les titres étant courues, le classement indique Provini en tête en 125, avec 8 points d'avance sur Ubbiali et 11 sur Colombo, tandis qu'en 250, Sandford précède Colombo de 8 points en 250.

La course des side-cars fut un troisième succès pour Hillebrand, devant l'inattendu Beeton (Norton).

En 350, l'extraordinaire détermination de Campbell (Guzzi) vint à bout, par dix secondes, de Mc Intyre (Gilera) et Liberati (Gilera) à 48". Les accélérations de la 500 quatre cylindres M.V. sur ce circuit où la moyenne est de 130 en 500 permit à Surtees de reléguer Liberati à une demi-minute, Mc Intyre en seconde position derrière le champion 1956, dut abandonner.

Le dilettante Zeller (B.M.W.) prit une excellente troisième place à une minute. Au classement mondial, Campbell a rejoint Mc Intyre en 350, en 500 nous trouvons trois coureurs avec 14 points, Mc Intyre, Surtees et Liberati, autrement dit le Championnat se jouera sur les trois dernières épreuves de la série.

Le 7 juillet le rendez-vous des amateurs de sport était à Spa. Le Grand Prix belge 1957 restera mémorable au même titre que celui de Hollande 1955, un différend avec les organisateurs ayant créé un climat incompatible avec le sport motocycliste. Au départ de la course des 500 un changement de machine ayant été décidé par la maison Gilera, autorisation fut demandée au directeur de la course, lequel se trouvait aux côtés de M. Nortier, président de la Commission Sportive (et malheureusement à l'origine de l'affaire d'Assen 1955). Autorisation fut donnée et Liberati prit la machine de Brown.

Un jury aurait dû être réuni pour statuer sur ce cas, ce que fit valoir Brett et aussi la maison M.V. qui demandèrent la disqualification du vainqueur Liberati. Fort heureusement pour ce dernier, la maison Gilera et le sport motocycliste, la disqualification n'eut pas d'influence sur le résultat final du championnat du monde.

En 125, Provini (Mondial) ajoute 8 points à son score avec une victoire aisée avec 50 secondes d'avance sur

Taveri (M.V.). En 250, après un départ manqué il prend la tête et mène avec 30 secondes d'avance au dernier tour lorsqu'il casse, laissant Hartle vainqueur (M.V.) pour la première fois qu'il court avec une machine étrangère. Miller second, Sandford troisième, les classements mondiaux de ces deux catégories sont presque virtuellement acquis. Campbell (Guzzi) précède Liberati (Gilera) de 12 secondes à l'arrivée des 350, Bryen, nouveau pilote de Guzzi est à 13 secondes de son coéquipier. La course des 500, disqualification de Liberati comprise, fut une course par élimination, laissant seulement cinq Norton terminer, à la tête desquelles on trouve le styliste Brett. Notons que Campbell sur la Guzzi V-8 a effectué le meilleur tour. Après cet « événement » Campbell mène en 350 pour le titre, mais en 500 tout est à refaire, puisque aucun des trois premiers figure au classement. En side-cars Hillebrand ne peut faire mieux que troisième sur ennuis mécaniques plaçant ses deux adversaires Schneider et Camathias dans leur ordre logique, c'est-à-dire un et deux.

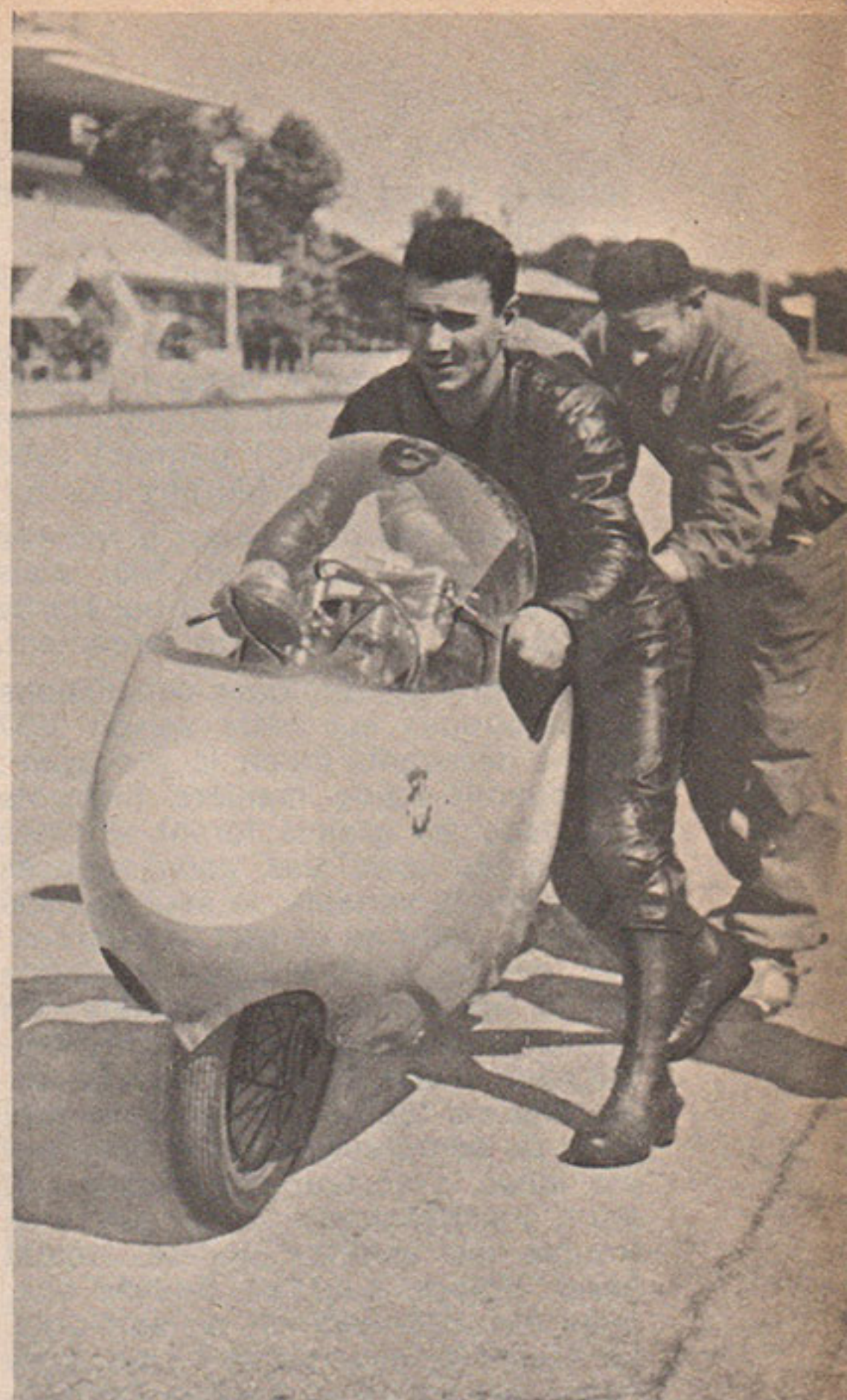
Tout cela nous mène, après cinq semaines de repos, au discuté Grand Prix d'Ulster, certains reprochant à cette épreuve d'être contraire aux règlements des championnats sur deux points : 1° les Anglais ayant le T.T., ne sauraient organiser une deuxième épreuve dans cette série ; 2° un Grand Prix doit nécessairement comporter les cinq catégories pour compter dans la classification mondiale.

Ces dérogations sans être graves du point de vue sportif sont assez fâcheuses en soi puisque le règlement n'est pas respecté.

En 125, Taveri (M.V.) conserve le meilleur sur Provini (Mondial) avec une seconde d'avance, tandis qu'en 250 Sandford gagne de nouveau, devant Chadwick (M.V.). Il est curieux de constater que Provini est généralement malchanceux en 250 et Sandford en 125 !

Encore le succès pour Campbell (Guzzi) en 350, non sans une belle résistance de Surtees (M.V.) qui ne peut pourtant terminer, Bryen (Guzzi) réussit à terminer second devant Liberati (Gilera). En 500 Surtees sur abandon cède sa première place à Liberati qui termine devant Mc Intyre et Duke, tous sur Gilera. Le classement pour le titre mondial 500 est donc déterminé actuellement par cette course, Liberati récolte 8 points supplémentaires, Mc Intyre 6 et Surtees 0. En 350 Campbell ne peut plus être rejoint.

Dernière épreuve majeure de l'année, le Grand Prix d'Italie a eu lieu le 1<sup>er</sup> septembre, rentrée d'Ubbiali après sa chute d'Assen, les abandons de Sandford et Provini (Mondial) lui



**Ubbiali, malchanceux cette saison, s'inclina devant la supériorité des Mondial.**

laissent une victoire néanmoins méritée en 125 cm<sup>3</sup>, mais Provini prend sa revanche en 250, épreuve où nous avons le rare plaisir de voir Mendogni et sa Morini un moment en seconde place. Dommage qu'ils ne se produisent jamais ailleurs.

Mc Intyre (Gilera) bat Colnago (Guzzi) et Liberati (Gilera) mais le vétéran Montanari (Guzzi) a été contraint à l'abandon alors qu'il était second. En side-cars la maison Gilera produit un side qui gagne aisément, piloté par les Milani brothers, devant Smith (Norton) et Camathias (B.M.W.) qui terminent dans un mouchoir. Dernière course du dernier meeting de la saison, les 500 peuvent encore modifier le classement actuel du championnat. Comme à l'Ulster, la combinaison Surtees (M.V.) a prouvé qu'elle était la meilleure mais n'a pu tenir la distance, Liberati gagne donc, Duke saute Milani sur la ligne, ces deux derniers passant Surtees qui roule au ralenti au dernier tour. Les Guzzi avaient déclaré forfait au départ, ainsi que Mc Intyre, souffrant de maux de tête depuis son accident d'Assen. A l'issue de sa course victorieuse en 350 les médecins lui interdirent le départ.

Quoiqu'en dehors de cette série nous ne voulons pas passer sous si-



lence le Grand Prix de Suède, qui vit la rentrée de Duke.

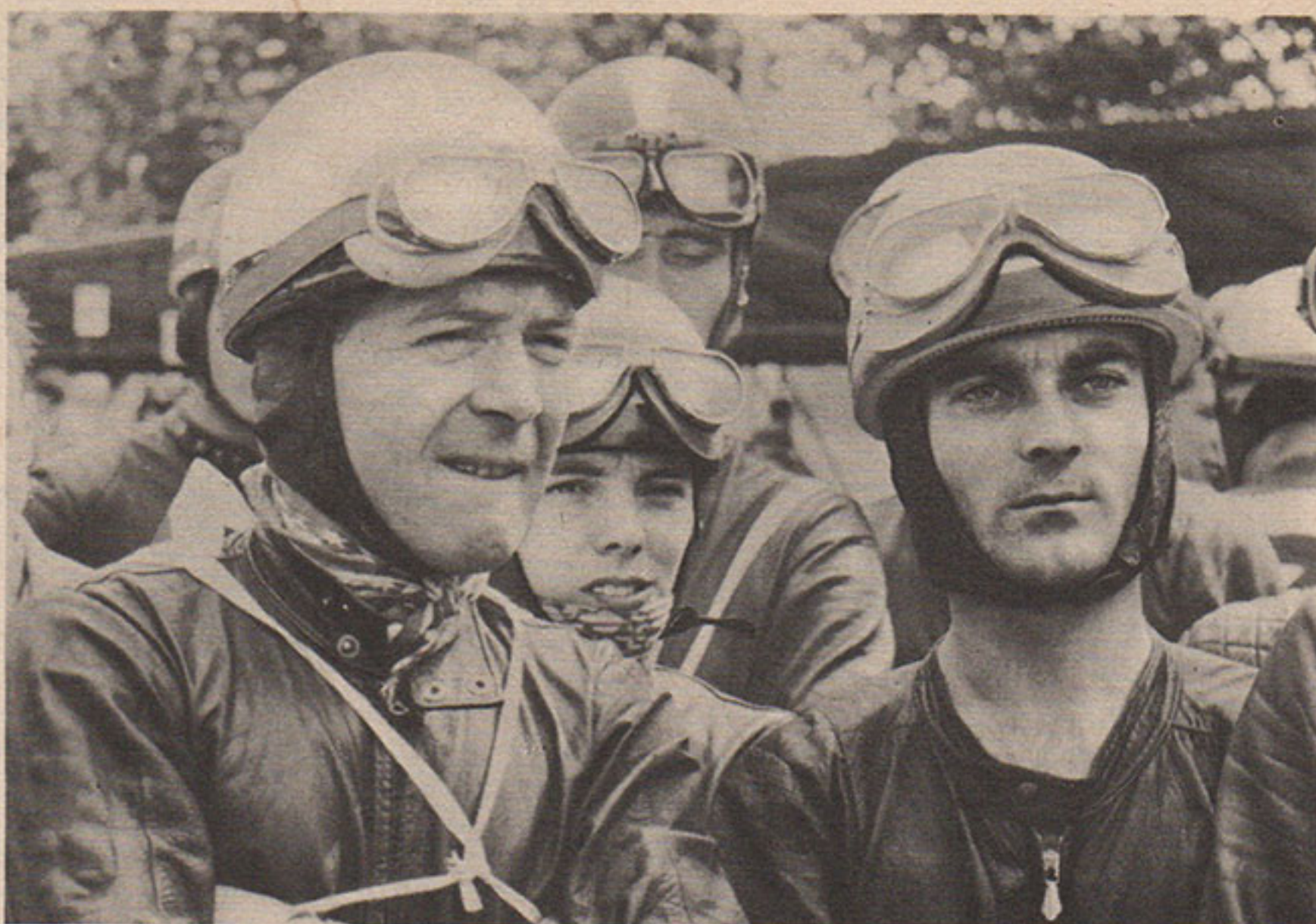
En 125, six Ducati sont seules à terminer, pilotées par des Suédois, tandis qu'en 250 Hartle (M.V.) remporte sa deuxième victoire. Course sous la pluie et par élimination en 350, Campbell (Guzzi) gagnant avec un tour d'avance sur Murphy (A.J.S.).

Le grand fait du jour est la victoire de Campbell (Guzzi) en 500, mais avec une 352 cm<sup>3</sup> mono, il bat Hartle (Norton) et Duke (Gilera) largement.

Nous tirerons quelques conclusions et remarques sur cette saison 1957 moins décevante qu'on le prévoyait : il apparaît d'une manière flagrante que tous les grands furent victimes de chutes avec des conséquences d'une durée variable, le seul rescapé Surtees, ayant eu sa part l'an dernier. Les causes sont multiples, apathie de la fédération internationale qui repousse de congrès en congrès l'application d'une formule nouvelle demandée par tous depuis quelque sept ans : de nombreuses propositions ont été faites, avec leur avantages... et leurs inconvénients, sans que cela trouble les pontifes qui se croient assez grands pour en trouver une, mais qui attendent on ne sait quoi. Le savent-ils eux-mêmes ? Une autre raison est ce qu'on appelle l'amélioration des circuits qui en fait n'est qu'une amélioration de la moyenne, ce qui nous a amenés à connaître les monstres actuels. Une cause que l'on ne soupçonne généralement pas est l'aisance avec laquelle les machines de courses actuelles tiennent la route, en courbe toutes les machines sont pratiquement aujourd'hui sur un pied d'égalité et toute sur-enchère dans un virage ne pardonne plus, car on est trop près de la limite.

Le carénage malgré des dangers certains ne saurait être lourdement incriminé, quoique des coureurs prétendent qu'il fasse perdre une partie de la notion vitesse. L'accident mortel de Colombo à l'entraînement à Spa a été selon certaines sources, causé par un malaise dû aux vapeurs d'essence à l'intérieur de la carène. L'excellent Australien Barker serait mort de la même manière au moment de la vague de chaleur dans une course d'Europe orientale. Il semblerait qu'il se soit levé pour prendre l'air au-dessus de son pare-brise, mais affaibli il aurait lâché le guidon sous la pression de l'air et été éjecté de la machine.

Au risque de nous attirer des remarques d'adversaires au sujet du carénage, nous dirons que toutes les machines ayant obtenu un gain sensiblement identique grâce à lui, son utilité paraît contestable en course. Il y aura probablement un tollé lorsqu'il sera interdit, une polémique s'engagera, mais nous avons connu



*Le regretté Hillebrand, à gauche, avec son passager Grunwald.*

tout cela au moment de l'interdiction du compresseur.

Nous avons remarqué qu'en solo il y avait deux catégories de pilotes, ceux qui pilotent alternativement 125 et 250 et ceux qui sont au guidon de ce qu'il est convenu d'appeler les grosses cylindrées, 350 et 500.

Dans plusieurs épreuves le nombre des partants en 125 était inférieur à dix, ce qui est ridicule pour un Grand Prix. Ce qui nous amène à écrire que les points des championnats sont mal répartis. Que l'on gagne avec cinq minutes d'avance une course de 420 km comprenant 80 partants ou une de 200 km avec une seconde d'avance et 10 partants l'attribution est la même. Nous n'allons pas ici entrer dans l'établissement d'un projet de barème, mais quelque chose est à faire. Ne serait-ce qu'un classement des « vrais » coureurs privés.

Quant au classement constructeurs, il ne peut refléter la vérité lorsqu'une maison alignera une demi-douzaine de machines, augmentant ses chances par rapport à un constructeur moins aisé qui se contente d'une monte. Nous pensons en ce moment au regretté Ambrosini lorsqu'il luttait seul contre une meute de Guzzi il y a quelque sept ans. L'exemple sans être aussi probant était valable l'an dernier avec Mondial et M.V.

Cette différence est sensible aussi lorsqu'il s'agit, comme cette année de départager les ex aequo « constructeurs ».

Autre argument pour faire intervenir les temps pour l'attribution des points est que l'on y fait actuellement appel pour départager les ex aequos.

**Les motos.** — En 125 la supériorité de Mondial sur M.V. est très discutée, il semble que la Mondial serait plus rapide mais plus fragile, derrière elles il n'y a pratiquement rien dans leur classe, les M.Z. sont prises de vitesse, et les Ducati qui autorisaient des espoirs nous ont déçus; un grand regret, la timide apparition annuelle de la Morini.

En 250 Mondial possède actuellement la meilleure machine, sans discussion, d'ailleurs ses trois pilotes font un, deux et trois.

M.V. privée une partie de la saison d'Ubbiali a été ainsi désavantagée. Les Guzzi et N.S.U. privées ne peuvent rien contre ces machines d'usine, C.Z. manque un peu de chevaux. La Guzzi spéciale de Lorenzetti ne s'est malheureusement pas produite dans toutes les épreuves.

Chez les side-cars, B.M.W. faisant un, deux, trois, il ne saurait être question de discuter leur supériorité, Norton est loin, Gilera aurait pu changer les choses mais seul le Grand Prix italien semble intéresser la firme d'Arcore.

En 350 Gilera et Guzzi sont à égalité de points, il serait logique dans ce cas que Guzzi qui a mené un pilote au titre soit donc champion catégorie constructeurs, mais à l'heure où nous écrivons ces lignes, la C.S.I. n'a pas encore statué. La Guzzi est maniable grâce à un poids inférieur de 50 kg (!) à la Gilera et son freinage est, paraît-il, fantastique. La M.V.4 est décidément trop fragile pour bien figurer. Norton et A.J.S. sont toujours égales à elles-mêmes, mais cela ne suffit plus. Gilera est encore cette année la



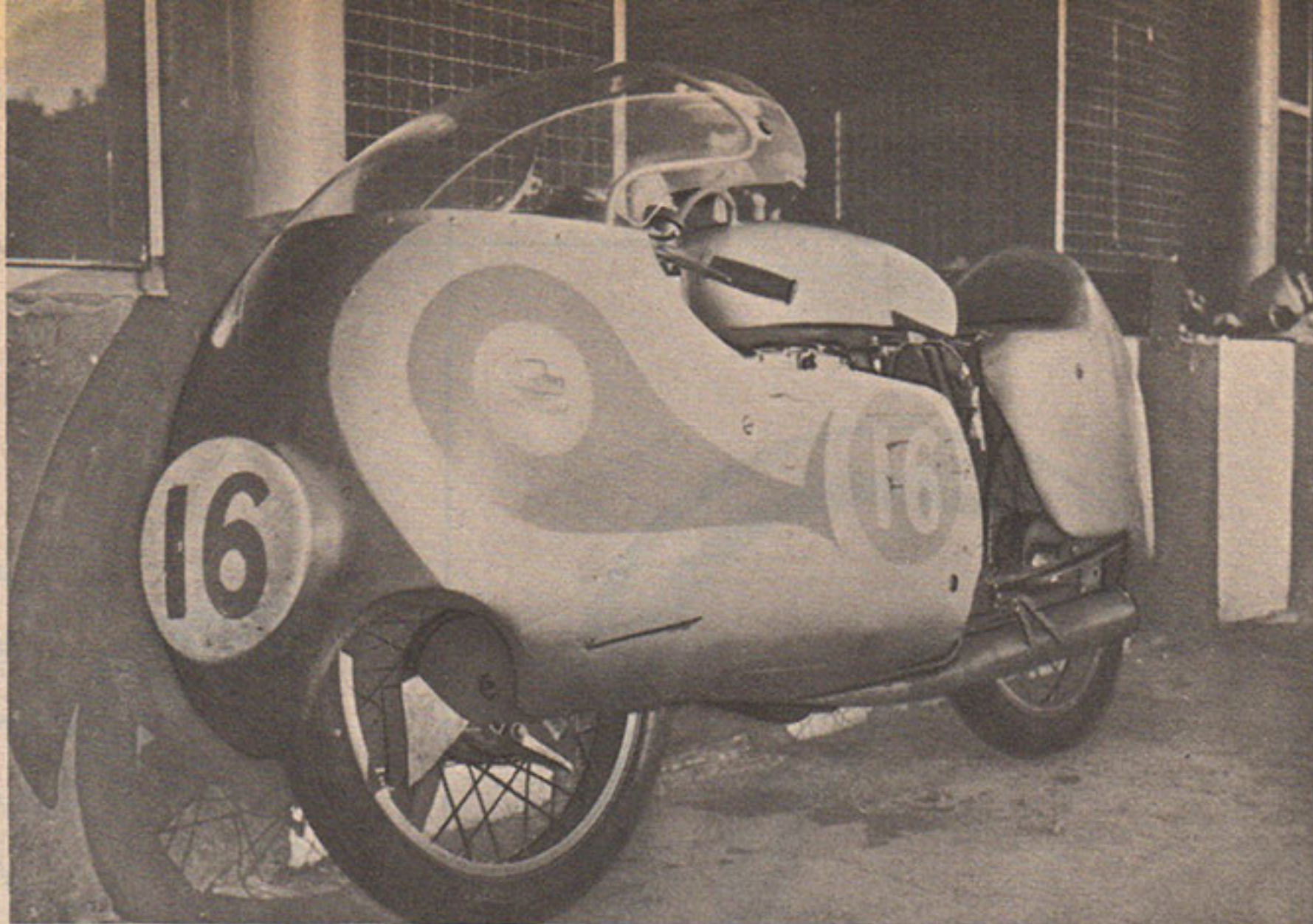
meilleure 500, la M.V. est souvent trahie par sa fragilité, les Matchless disparaissent de la circulation mais les Norton sont encore utilisables par de bons pilotes. La V-8 Guzzi n'a pas tenu, il y a tellement de pièces à casser! B.M.W. avec son unique pilote fait une saison courte mais les qualités de grande classe sont prouvées.

**Les pilotes.** — Nous allons voir d'abord ceux des 125 et 250 : Provini est le nouveau maître à piloter de ces catégories, mais il est à souhaiter qu'il ne vienne pas en catégorie supérieure, à moins qu'il ne se tempère, les angles d'inclinaison des 500 ne permettant pas les mêmes fantaisies que les 125.

Ubbiali le chevronné est parfait et il a toujours quelque réserve pour sauter un adversaire in extremis. L'Irlandais Miller nous a un peu déçus, c'est l'inconvénient d'arriver pilote de machine d'usine avec une réputation d'épouvantail parmi les privés. Sandford fort d'une longue expérience est un coureur sûr et adroit et un spécialiste de la pluie. Le Suisse Taveri est le digne dauphin d'Ubbiali et il a manqué de chance cette saison. Les jeunes Italiens n'ont pas tenu dans le grand bain, à part Venturi. Un nouvel espoir irlandais apparaît, Robb. Le plus grand side-cariste de l'année, Hillebrand s'est tué en Espagne, nous avons remarqué son talent pour la première fois à Rouen en 1953.

Schneider et Camathias sont deuxième et troisième au classement et c'est justice. Beeton est bien récompensé de ses efforts en quatrième position.

En grosses cylindrées d'aucuns ont déclaré Duke sur le déclin, c'est aller un peu vite, encore que possible. Accident en début de saison, reprise au Grand Prix de Suède, l'Ulster et Monza, c'est peu pour redonner la grande forme. A l'Ulster et Monza il est possible que, ayant un différent avec ses patrons, il n'ait pas bénéficié aussi de la machine la plus rapide, de toute manière c'eût été logique,



**La 125 cm<sup>3</sup> Mondial championne du Monde.**

puisqu'il ne pouvait prétendre au titre tandis que Liberati était en tête.

Surtees après un début de saison lent, a fait ce que l'on attendait de lui avec une machine qui tient mal la distance, nous mettons ce dernier avec Mc Intyre et Liberati à égalité de classe. Mc Intyre a été toutefois désavantagé en fin de saison par ses maux de tête.

Brett est toujours le grand styliste que nous admirons depuis longtemps, abandonnera-t-il l'an prochain le matériel britannique afin que nous puissions mieux le situer parmi ses adversaires? Bryen est un homme qui monte, mais il n'atteindra pas croyons-nous la qualité de Campbell, sans ce dernier Guzzi aurait été moins heureux dans son palmarès. Dale, en dépit du bien que dit de lui son adversaire Duke, n'a pas pu nous convaincre, de plus un accident à Assen a interrompu sa saison.

Shepherd, ancien privé brillant sur Norton, ne semble pas avoir surmonté son accident à la main du T.T. ni la difficulté à piloter la M.V.4. Zeller est toujours excellent avec une ma-

chine qui requiert de l'habileté, il ne se produit malheureusement pas dans toutes les épreuves. Kavanagh, après avoir signé cette année chez M.V. a préféré se dédire et tient commerce à Milan.

Et maintenant, à l'année prochaine, en souhaitant une révision de la formule et encore du beau sport,

### CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS

**125 cm<sup>3</sup>.** — 1. Provini (24); 2. Taveri (22); 3. Ubbiali (16); 4. Miller (11); 5. Colombo (10); 6. Sandford (7).

**250 cm<sup>3</sup>.** — 1. Sandford (26); 2. Provini (16); 3. Miller (12); 4. Hartle et Ubbiali (8); 6. Taveri (8).

**Side-cars.** — 1. Hillebrand (24); 2. Schneider (14); 3. Camathias (14); 4. Beeton (9); 5. Milani (8); 6. Smith (7).

**350 cm<sup>3</sup>.** — 1. Campbell (24); 2. Liberati (18); 3. Mc Intyre (16); 4. Bryen (10); 5. Hartle (10); 6. Colnago (7).

**500 cm<sup>3</sup>.** — 1. Liberati (24); 2. Mc Intyre (14); 3. Surtees (14); 4. Brett (11); 5. Duke (10); 6. Bryen et Zeller (8).

### Constructeurs.

**125 cm<sup>3</sup>.** — 1. Mondial et M.V. (30); 3. M.Z. et C.Z. (3).

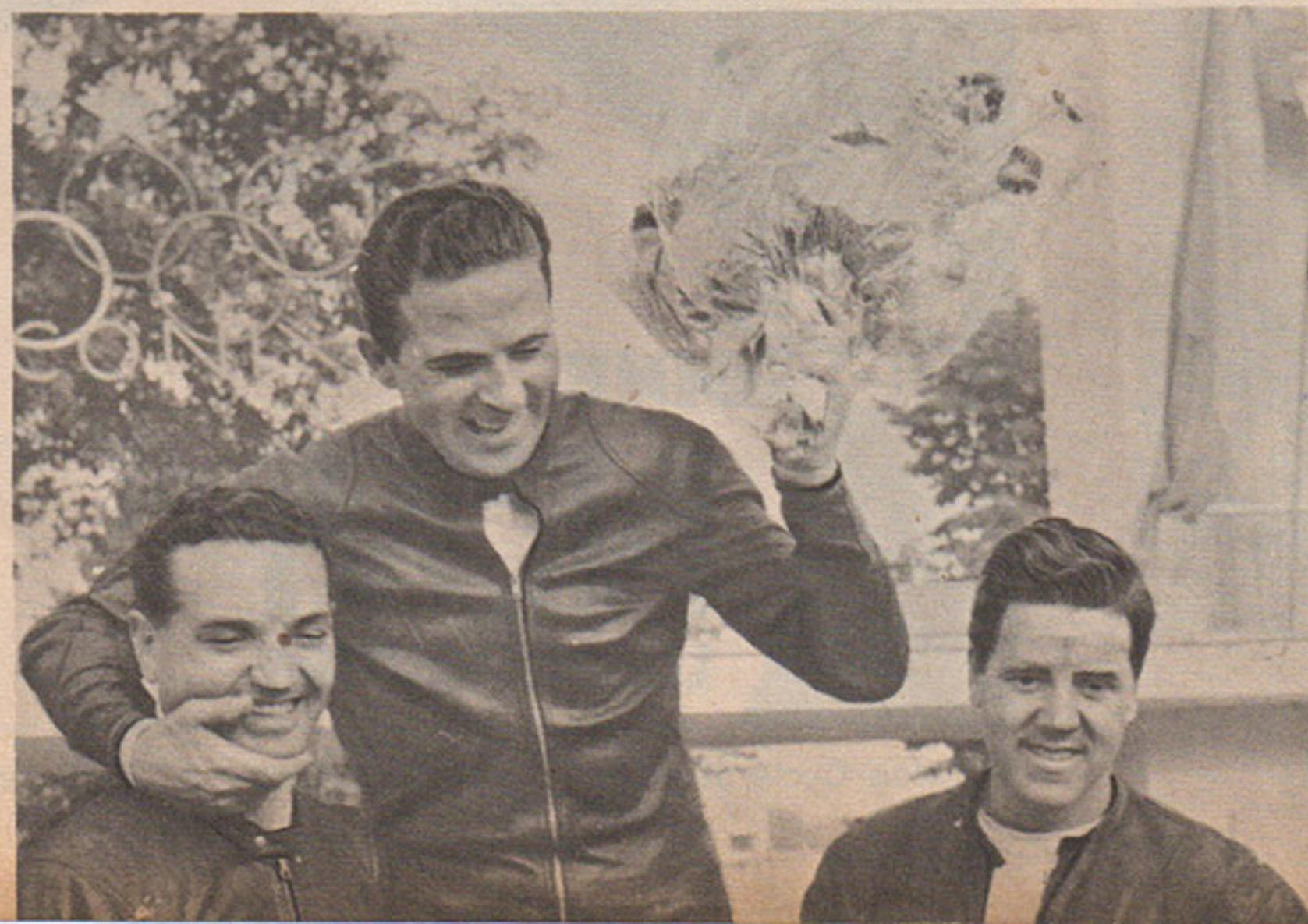
**250 cm<sup>3</sup>.** — 1. Mondial (32); 2. M.V. (28); 3. Guzzi (10); 4. N.S.U. et C.Z. (5); 6. Jawa (2).

**Side-cars.** — 1. B.M.W. (24); 2. Norton (15); 3. Gilera (8).

**350 cm<sup>3</sup>.** — 1. Gilera et Guzzi (30); 3. Norton (14); 4. M.V. (6); 5. N.S.U. (4); 6. A.J.S. (2).

**500 cm<sup>3</sup>.** — 1. Gilera (24); 2. M.V. (17); 3. Norton (9); 4. B.M.W. (8); 5. Guzzi (6).

**Liberati, champion du monde 500 cm<sup>3</sup>, en compagnie de Duke et Milani.**





GARDE-BOUE PATRIARCA



POUR :  
VÉLOMOTEURS

MOTOS  
CYCLOMOTEURS

ETS PATRIARCA FRERES  
82 à 88 Av. Tony-Garnier LYON - Tél. 72-66-70

ROULEZ EN SILENCE

LAVALETTE  
VAP  
HIMO  
MOTOBLOC  
SER  
MISTRAL

Silencieux  
**GAMA**

DE 48 A 125 CMC

LES MODÈLES SPÉCIAUX DE SILENCIEUX GAMMA SONT MONTÉS-EN SÉRIE PAR LA PLUPART D'ENTRE EUX

5<sup>TE</sup> GAMA, RUE J.-B. BRU, CUSSET (ALLIER) TEL. VICHY 37-46

**GAMA, ACCROIT LA PUISSANCE DU MOTEUR !**

Depuis 25 ans la technique  
**WILMAN**  
s'est imposée en remportant  
tous les concours de silencieux motos



EN 1956 :

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

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

SILENCIEUX  
**WILMAN**

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

AUTO : STAND 26 - GALERIE A  
MOTO : STAND 64 - HALL RENAN

NON! (DE ZEUS) JE NE VEUX QUE DU  
**NOVI**

ZEUS

EXIGEZ  
TOUJOURS  
LA

PIECE  
D'ORIGINE

**NOVI**

8-20 r. des VIGNES  
Tel. : VIL 96-30 PANTIN(s)

Salon Cycle et moto - Porte Versailles - STAND 193.



**un moteur deux roues**



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

**BARDAHL**

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

**BARDAHL**

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE

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



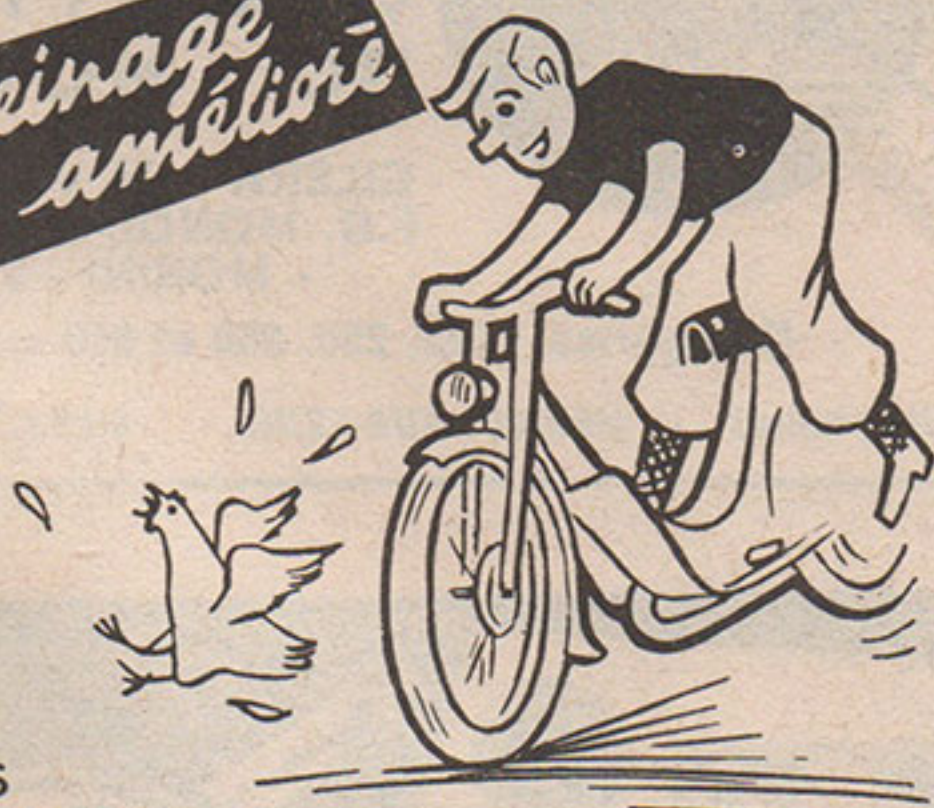
OLIVIER 822

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

GRAND PALAIS - STAND 1 - SALLE P  
Pte DE VERSAILLES - STAND 53 - HALL DU CYCLE

avec des  
**JANTES en MÉTAL LÉGER**

*freinage amélioré*



TOUS MODÈLES DE JANTES ET GARDE-BOUE

**Reinhard et Chapuiset**

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)  
Tél. AVRON 31-94

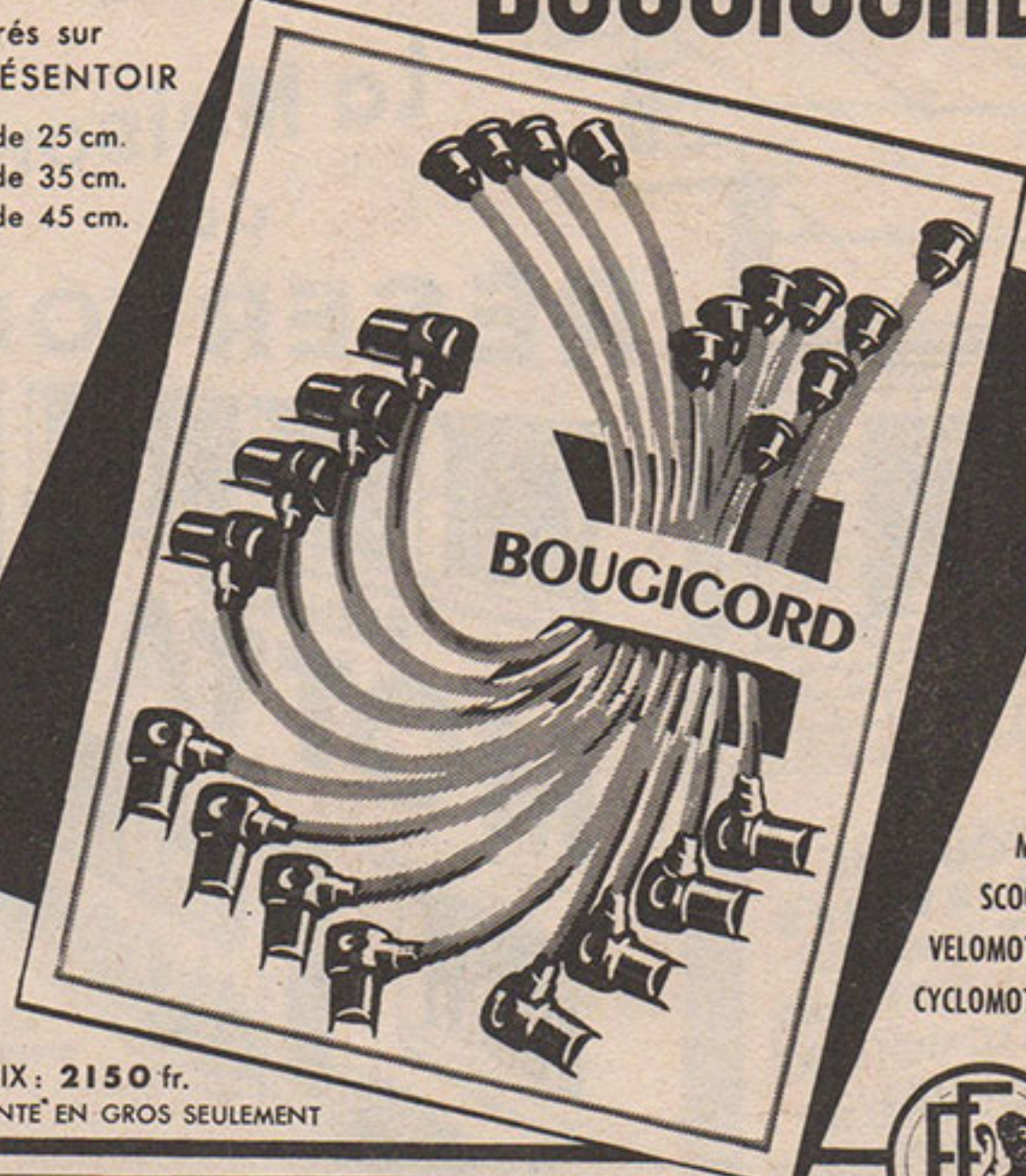
PORTE DE VERSAILLES : HALL DU CYCLE - STAND 41

Étanchéité assurée avec

**FAISCEAUX D'ALLUMAGE BOUGICORD**

livrés sur PRÉSENTOIR

- 4 de 25 cm.
- 4 de 35 cm.
- 4 de 45 cm.



POUR MOTOS SCOOTERS VELOMOTEURS CYCLOMOTEURS

PRIX : 2150 fr.  
VENTE EN GROS SEULEMENT

**L'ELECTRICFIL**

SIÈGE SOCIAL ET BUREAUX - LYON - 59 RUE MOLIÈRE - TÉL. 52-34-43  
DEPOT A PARIS : 45 BIS RUE POUCHET (17) - TEL. MAR-83-66

**LAMPE NORMA**



LA LAMPE DE QUALITÉ POUR MOTOS ET SCOOTERS

HALL DU CYCLE - STAND 291



**La Maison du RÉSERVOIR**

ÉDOUARD **MOTTAZ**

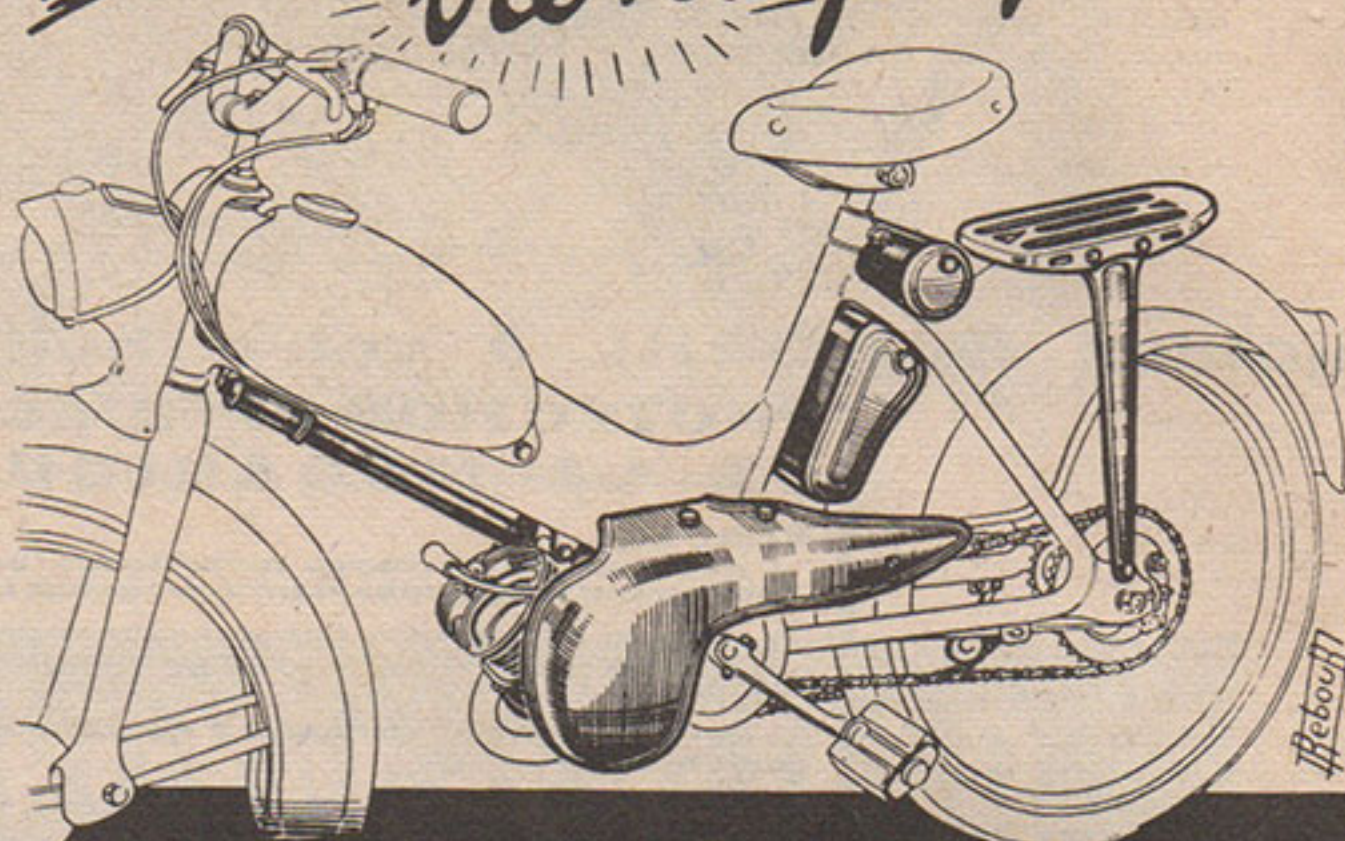
40 ANNÉES D'EXPIÉRIENCE

ÉTABLISSEMENTS **ÉD. MOTTAZ** SOCIÉTÉ ANONYME  
307-311, rue de la Garenne, NANTERRE (5e)

**TOUS LES RÉSERVOIRS POUR MOTOS VÉLOMOTEURS CYCLOMOTEURS BOUCHONS B<sup>ts</sup> "MOTTAZ" Spécialités en rôle emboutie**

HALL DU CYCLE - STAND 31

*Machine bien équipée...*



... machine bien vendue!  
Adoptez les **SPECIALITES J.D.F.**

Pompes MISTRAL et RADIEUSE  
Porte-bagages embouti N° 837  
Sacoche cylindrique N° 1.000  
Sacoche triangulaire N° 999  
Capotages emboutis "CONSTRUCTEUR"

**EQUIPEMENT J. DUNOIS & Fils**  
USINES à VINCENNES et MONTREUIL

PORTE DE VERSAILLES - STAND 22 - HALL RENAN

*Sécurité d'abord...*

grâce au

**MOTOS'TOP**

BREVETÉ S.G.D.G. - MARQUE DÉPOSÉE



le patin contacteur de STOP en caoutchouc pour pédale de frein, adaptable à toutes motocyclettes et scooters.



Vente exclusive en gros : 19, Avenue Henri-Barbusse - Clamart

**BORGGO**

équipe les

**CHAMPIONS DU MONDE!**

GILERA - M.V. AGUSTA  
F.B. MONDIAL - DUCATI  
- MORINI - ETC. -

Catégories : 125, 250, 350 et 500 cm<sup>3</sup>

TURIN (Italie) NEUILLY-SUR-SEINE BILBAO (Espagne)

6 V - 2 A eff. Secteur 127 et 220 V 50 Hz

**POCKET-CHARGER "57"**

Dans une prise de courant :

**UN REDRESSEUR DE CHARGE** pour batterie de moto

**UN REDRESSEUR D'ENTRETIEN** pour batterie de voiture

« VIE ILLIMITÉE »

Encombrement, poids et prix réduits : 3.775 Fr.

Autre modèle : « HOME-CHARGER » 6 V - 6 A eff. - 12 V - 5 A eff. .... 11.850 Fr.

13, rue Frédéric-Fournier, - MALAKOFF ALÉsia 27-27

**ORTHOTRON**

Dépositaire : L'Accessoire Motocycliste - 9, rue Béliidor - PARIS-17<sup>e</sup>

**Gécy**

TOUS CATADIOPTRES RETROS - FEUX NETTOYEURS-ETC...

G. COCORDAN et R. LAFONT  
S. A. USINE A  
AVON-FONTAINEBLEAU (S.-&-M.)



A vendre moto Side René Gillet, 1 000 cm<sup>3</sup>, bon état, prix 40 000 fr. Faureau, S.N.C.F., Luçon (Vendée).

GNOME-RHONE R4, selle double, culasse Maucourant, pare-chocs latéraux, volant A.B.G., 65 000. Boîte de vitesse Harley, 18 T, 2 500 fr. J. Jaffre, 39, rue de Sorrières, Antony (Seine).

Voiture D.K.W., 4 ch., 1939. Roy, 36, Grande-Rue, Villemomble (Seine).

Belle occasion, vélo garçonnet, 5 à 7 ans Roy, 36, Grande-Rue, Villemomble (Seine).

125 cm<sup>3</sup> PEUGEOT, 10 000 km, type 56. T.L.4, siège AR, batterie, 70 000. Laurent, 25, rue Maisant, Meudon (S.-et-O.), près Paris.

Scoter RUMI, 125 cm<sup>3</sup>, état neuf, 450 km. Équipement complet. Leblanc Michel, 10, rue Frochot. TRU. 67-13. Heures des repas.

A vendre NORTON DOMINATOR 500 Twin, 200 000, comme neuve. Toutes pièces Indian et R. Gillet. M. Foucard, Selongey (Côte-d'Or).

A vendre 175 PUCH, SV 56, 120 000, 14 000 km. Groupe Scolaire Figarol, Tarbes (Hautes-Pyrénées).

Toutes assurances à crédit, Cabinet Lloyd Français, 14, rue Segnier, Paris (6<sup>e</sup>). Ouvert jusqu'à 7 h le soir.



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.

650 T 110. 55 et A.J.S. 500 Twin 56, JAWA 350. Rosenwald Motos, 1, rue Rosenwald (15<sup>e</sup>).

JEAN MURIT, 4 fois champion de France, 10 fois recordman du monde, vous présente une sélection de machines récentes et garanties CRÉDIT, REPRISES, MISES AU POINT. 650 B.S.A. Golden osc., 500 A 7, side-car Steib, impec. B. 31 et B. 33. B.S.A. 250. MATCHLESS 53 et 54 twin. A.J.S. 55 twin. VINCENT 1 000 cm<sup>3</sup> « Rapid ». TRIUMPH T 110 et Speed-twin. NORTON 88, Featherbed. NORTON Dominator. B.M.W. R. 67, R. 73. N.S.U. 250 Max 56. Scooters RUMI, etc., 44, rue Paul-Barruel (15<sup>e</sup>). LEC. 60-53.

B.M.W. R. 51-3, toute beauté. Px. inter. Visible 33-55, rue des Panoyaux (20<sup>e</sup>). MEN. 98-81.

**PETITES ANNONCES**

OCCASION

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :  
**200 francs**

**Segments noirs Amedée Bollée**  
Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns  
**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**  
à refroidissement par air

152

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

LA QUALITÉ ET LA FINESSE BRITANNIQUES  
**MATCHLESS**  
PARIS-XVII<sup>e</sup> **Sté ARIS** 11, rue Labie  
Pièces d'origine - Réparations - Expéditions - Crédit  
Catalogues complets, 30 francs en timbres.

**OTOM S. A.**  
5<sup>BIS</sup>, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE  
DÉF. 21-63 - 25-91

**TUYAUTERIES**  
souples  
**ROBINETS**  
étanches

Salon de la Moto  
**STAND**  
**86**

V. mes collections : Motocycles, Moto-Revue, Revue-Technique M., Auto-Journal. M. Bernard Charles, 7, bd de la République, St-Affrique (Aveyron).

Vends cause régiment 125 Gnome-et-Rhône R. 4, super culasse, bon état mécanique, bons pneus. Grillière, Chalon (Loir-et-Cher).

Occasion rare, et en toute confiance, 125 JONGHI « A.C.T. », 4 temps, très rapide, très puissante, 100 km/h, comme neuve, 5 000 km, impeccable, sacoches cuir, porte-bagages, tansad, 150 000 fr, photo sur demande. Clément R., 21, Cours de la Liberté, Lyon.

**MOTOS RÉVISÉES ET GARANTIES**

TERROT 125 ETD Monet-Susp. Grégoire	65
MOTOBEC. 125 culbut susp. oscill.	75
JAWA 250 et 350 bicyl.	95 et 145
ZUNDAPP K.S. 600 side 75 solo	55
B.S.A. 250 télesc	85 et 100
MATCHLESS 350 télesc Terrot 350 Télesc	85
TERROT 500 RGST com. neuve	100
RENE-GILLET 750 - Indian 500	50
ZUNDAPP bi-cylindres mot. nf	100
B.S.A. 650 Golden oscillante 56	285
B.M.W. R 51-3 double came	285
200 MONNET et 350 ARIEL spéc. cross	85
B.S.A. 500 B. 34 Spéc. cross à remonter bas prix	
VELOCETTE 350 - Compétition - état neuf.	
Pièces détachées d'occasion pour motos toutes marques. Reprise motos sur autos. Roger Sceaux, 33, rue des Panoyaux, Paris (20 <sup>e</sup> ). MEN 98-81.	



Toutes les pièces détachées ;  
Tous les accessoires.

**Robert KIÉNÉ**

une bonne adresse, un spécialiste :  
244, boulevard Jean-Jaurès, 244 - BILLANCOURT  
Mol 95-74

**CRÉDIT**

STATION SERVICE

**Mobylette**

Atelier de réparation  
spécialisé



Pour toute pièce détachée d'occasion, pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamo, tan-sad, réservoirs, carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dresch, Peugeot, Motob, Terrot, Jap, Monet-Goyon, B.S.A., M. 20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc., 33-35, rue des Panoyaux, Paris (20<sup>e</sup>). MEN. 98-81.

EXPOSITION PERMANENTE  
DES PLUS RECENT. OCCAS. EN  
B.M.W.

Triumph, B.S.A. et tous twin anglais  
ainsi que 100 motos diverses.

Voitures reprises motos.

Crédit 1 an.

Moto Record, 151, rue Marcadet,  
MON 24-40. Métro : Lamark.

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard  
Sault  
Tél. DOR 49-42



PARIS  
XII<sup>e</sup>

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

VENDS OU ÉCHANGE contre cyclo  
moto N.S.U. avec side, 4 vitesses, sélec-  
teur, bon état de marche, 30.000. Thureau  
Claude, Orthe, Saint-Martin-de-Connée  
(Mayenne).

LAMBRETTA 1955. Excellent état. Nbx  
acc. Grand pare-brise. 90.000. Valeur  
neuf 190.000. LAB 65-72.

A Vendre 350, Bicycl. MOTOCON-  
FORT. Etat neuf. Roger Fleuriot, Menetou-  
Ratel (Cher).

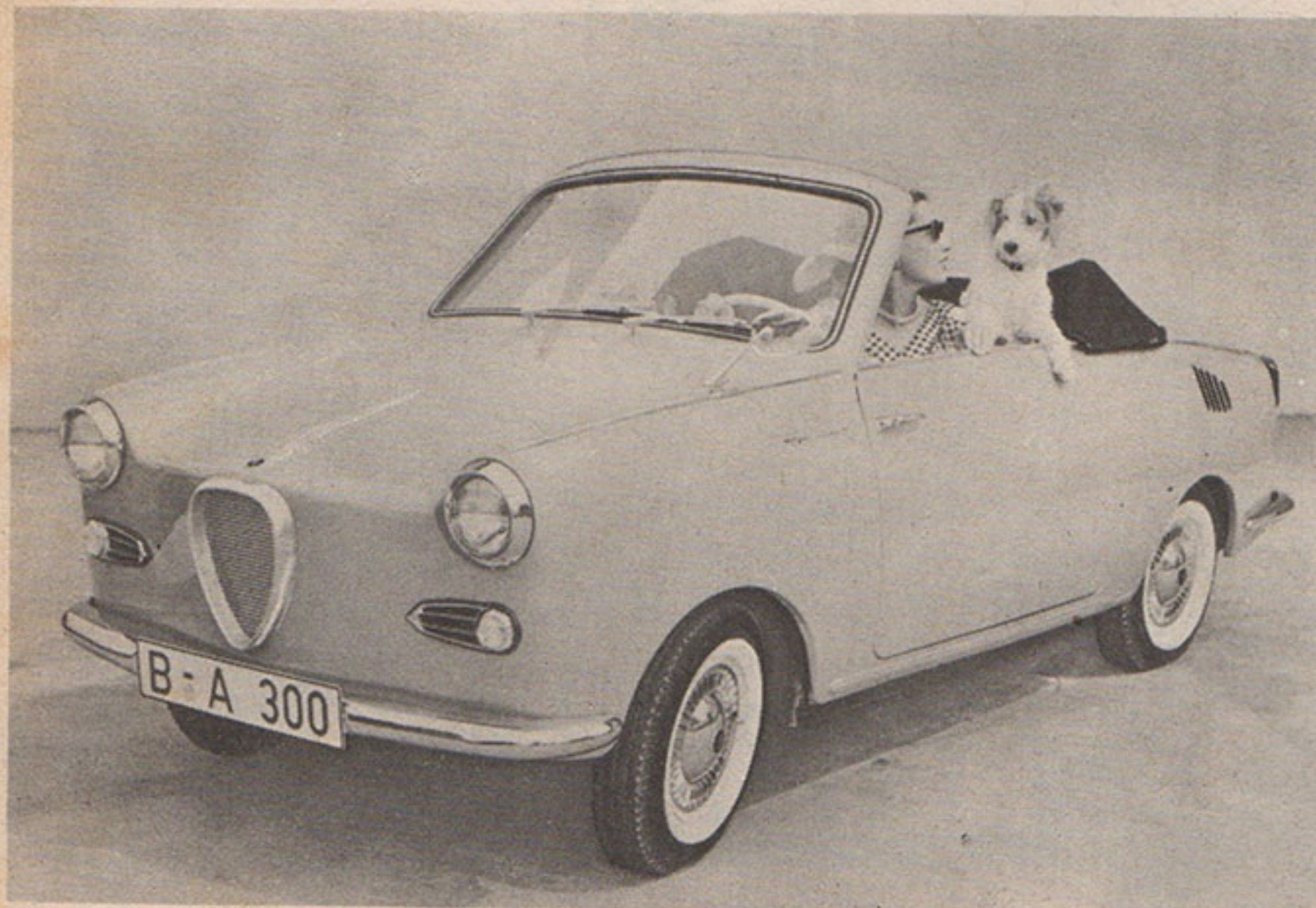
VEDETTE 54, pneus neufs très propre.  
Chariatte, 5, rue St-Michel, Le Chesnay,  
Tél. VER 66-59.

Toujours 50 voitures tourisme et sport,  
reprise toutes motos et crédit. Roger  
SCEAUX, 33-35, rue des Panoyaux (20<sup>e</sup>).  
MEN. 98-81.

Echang. NORTON DOM 500 bi, susp.  
osc., exc. état. C 250 ou 350 ANG ou ALL.  
Sanchez, chez Finou, 8, bd G.-Clemenceau,  
Montpellier.

Achète MOTOS et SCOOTERS. Paiement  
immédiat. Moto Record, 151, rue  
Marcadet, Paris.

## SALON de FRANCFORT

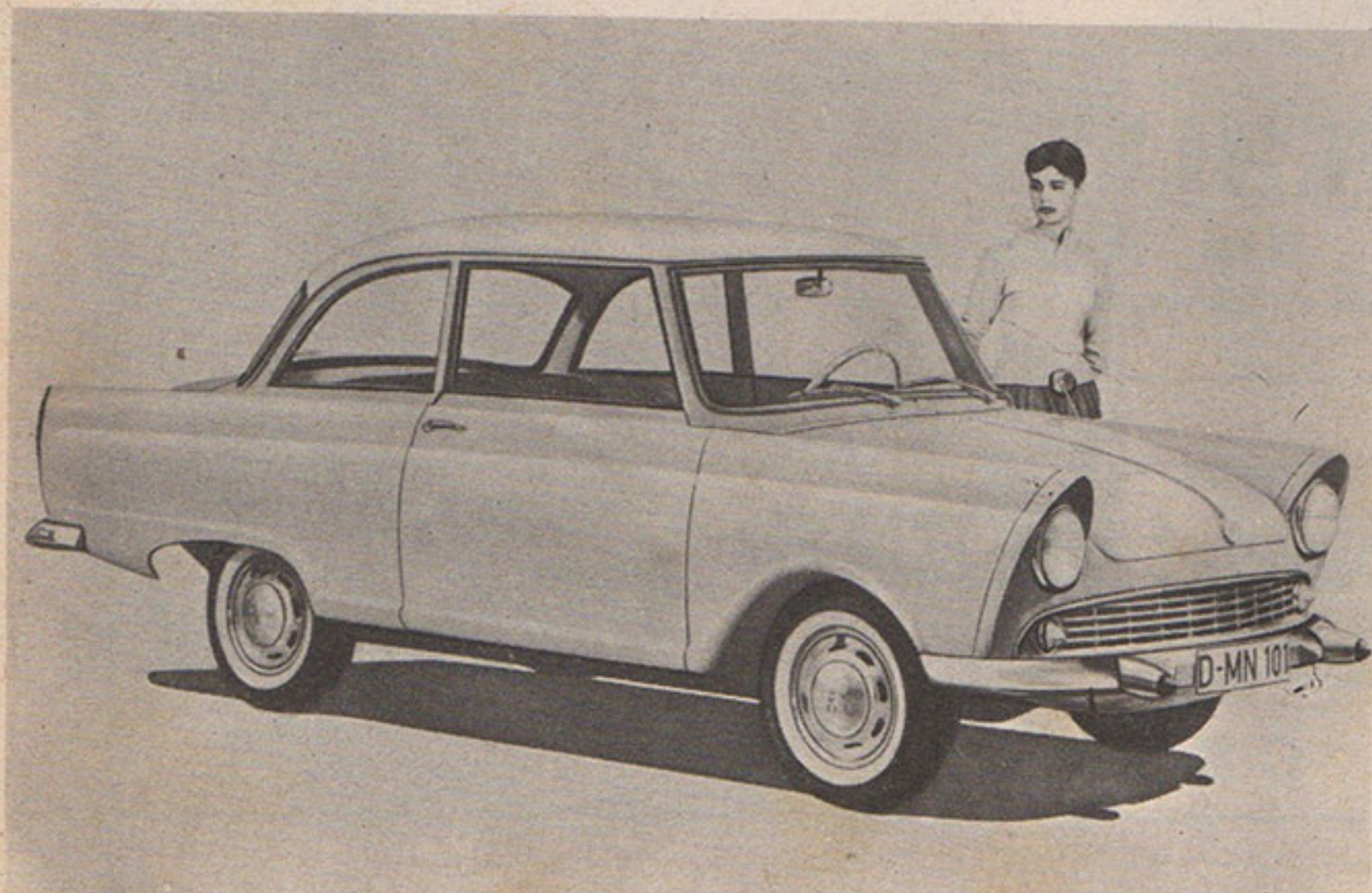


Nouveauté chez Goggomobil,  
la 400 cm<sup>3</sup> décapotable.



Le Salon de Francfort a été l'occasion  
d'une confrontation sévère entre les diffé-  
rents constructeurs allemands de voitu-  
rettes, les nouveaux venus, N.S.U. et  
Zündapp, se heurtent à la riposte des  
anciens, Goggomobil et B.M.W.-Isetta,  
tandis que D.K.W., encore dans l'expecta-  
tive, deviendra extrêmement dangereux,  
s'il concrétise en grande série le prototype  
exposé.

Dans notre prochain numéro, notre  
envoyé spécial fera le point de la lutte qui  
est d'ores et déjà engagée, outre-Rhin, sur  
le marché de la voiturette.



La sensation du Salon de Francfort :  
la voiturette D.K.W. 660 cm<sup>3</sup>  
bi cylindre deux temps,  
30 CV à 4 500 tr/mn.



# ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57

.....

Nos

- 92 Scooter Bernardet 125 (épuisé).
- 93 500 Norton « Dominator » (épuisé).
- 94 Scooter Lambretta (épuisé).
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne (épuisé).
- 96 350 Jawa (épuisé).
- 97 125 Gnome et Rhône R.4. (épuisé).
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet (épuisé).
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G. S. » (épuisé).
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C (épuisé).
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport » (épuisé).
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler (épuisé).
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C (épuisé).
- 131 250 Peugeot (épuisé).
- 132 500 Norton « Daytona » (épuisé).
- 136 Voiturette Inter; 125 Ydral A.J. 55 (épuisé).
- 137 500 B.M.W. R.51-3 (épuisé).
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling (épuisé).
- 141 250 Terrot O.S.S.D. (épuisé).
- 142 50 Britax.

Nos

- 143 Vespa 55 (épuisé).
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3 (épuisé).
- 146 350 Motobécane; Mobylette « Moby-matic » (épuisé).
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star »; 125 Automoto A.M.C. (épuisé).
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien (épuisé).
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera (épuisé).
- 150 125 Terrot (épuisé).
- 152 350 Maïco (épuisé).
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W. (épuisé).
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 162 B.M.W. R.50; Puch 250 S.G (épuisé).
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa »; Essai routier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox »; 350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm<sup>3</sup>.
- 178 Monet-Goyon 115 cm<sup>3</sup> (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A.; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.

**ENVOI CONTRE UN TIMBRE A 50 FRANCS PAR NUMÉRO**



**VITESSE-PUISSANCE-SECURITE**  
 EN MOTO-VELOMOTEUR-SCOOTER



**BOUGIE**

CORINDON

isolant



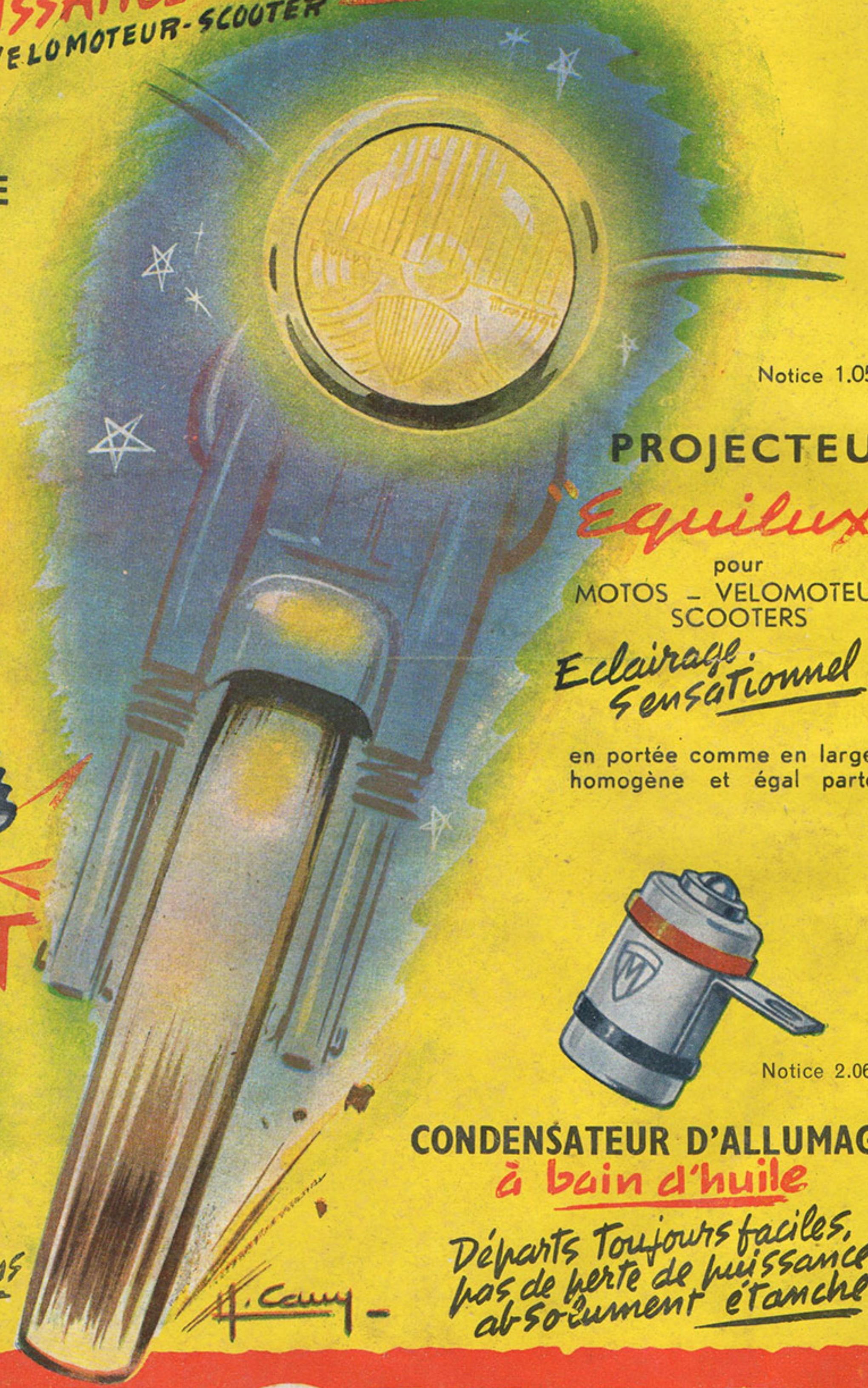
"SAVOIE"

Notice 2.07

montée en série par tous les grands constructeurs de motocycles

A.M.G. - AUTOMOTO - FOLLIS - GNOME-RHONE  
 LAMBRETTA - MAGNAT-DEBON - MANURHIN  
 MOBYLETTE - MONET-GOYON - MOTOBEGANE  
 MOTOCONFORT - NEW-MAP - PEUGEOT  
 RENÉ-GILLET - TERROT - VALLÉE - VAP  
 VELOCAR - VELOSOLEX

*Victorieuse dans toutes les compétitions*



Notice 1.05

**PROJECTEUR**

*Equilux*

pour  
 MOTOS - VELOMOTEURS  
 SCOOTERS

*Eclairage sensationnel*

en portée comme en largeur  
 homogène et égal partout



Notice 2.06

**CONDENSATEUR D'ALLUMAGE**  
*à bain d'huile*

*Départs toujours faciles,  
 pas de perte de puissance,  
 absolument étanche*

**MARCHAL**

- Exigez cette Marque, c'est votre meilleure garantie -

