

MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 190 - NOVEMBRE 1957

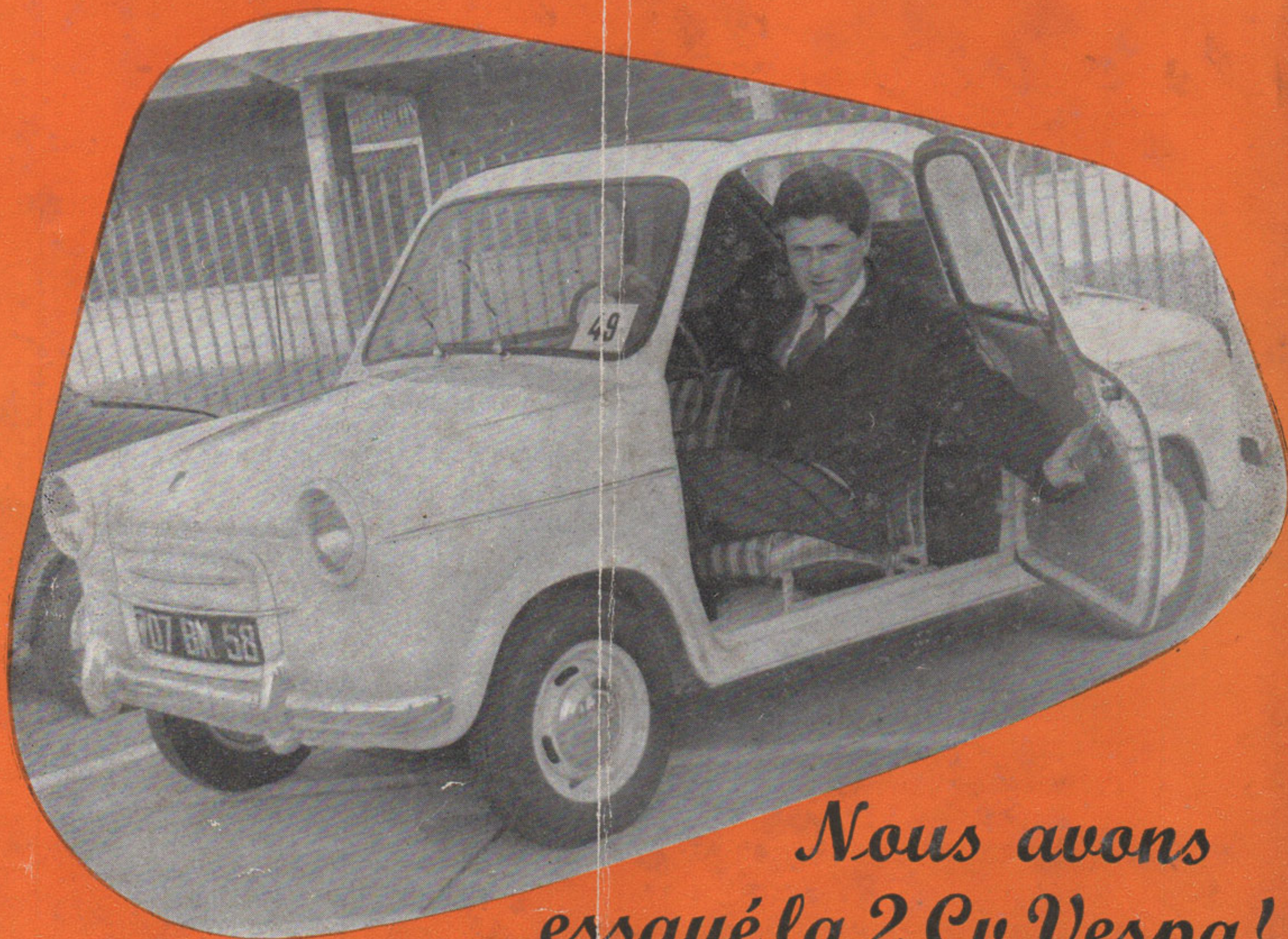
11^e ANNÉE

REVUE MENSUELLE

DIR. : MAX ENDERS

AD^r : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



*Nous avons
essayé la 2 Cu Vespa!*

50^F

COMPTÉ RENDU DE SALON

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 cm³.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A.; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.

ENVOI CONTRE UN TIMBRE A 50 FRANCS PAR NUMÉRO

FAVOR

PRÉSENTE
AU SALON

TROIS MODÈLES DE TRÈS GRANDE CLASSE

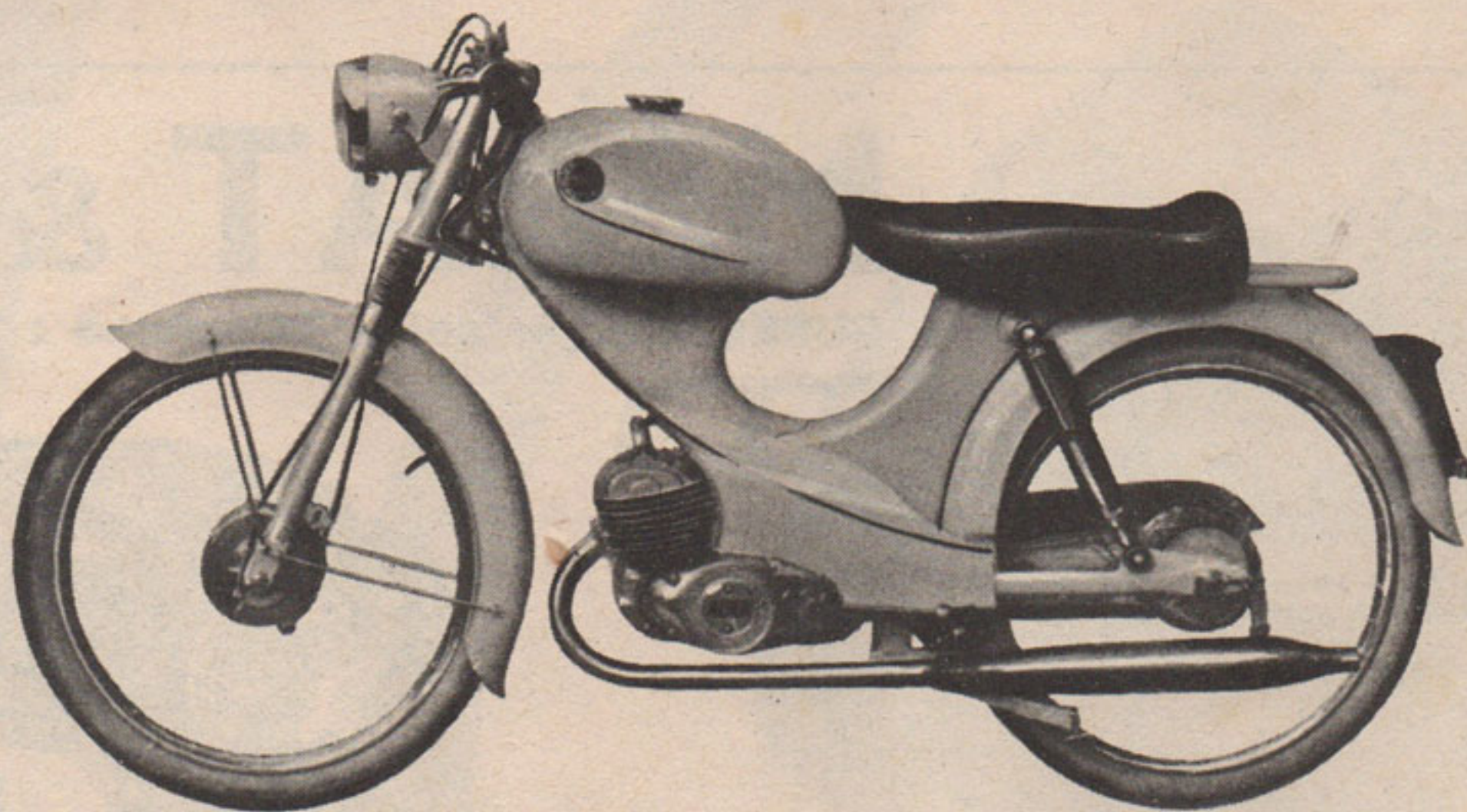
★ SON VÉLOMOTEUR 70 cm³

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

ainsi que

★ SON VAL 70 cm³ " RALLYE "

FOURCHE TÉLESCOPIQUE AVANT
SUSPENSION ARRIÈRE OSCILLANTE



★ ET SON CYCLOMOTEUR 50 cm³, 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

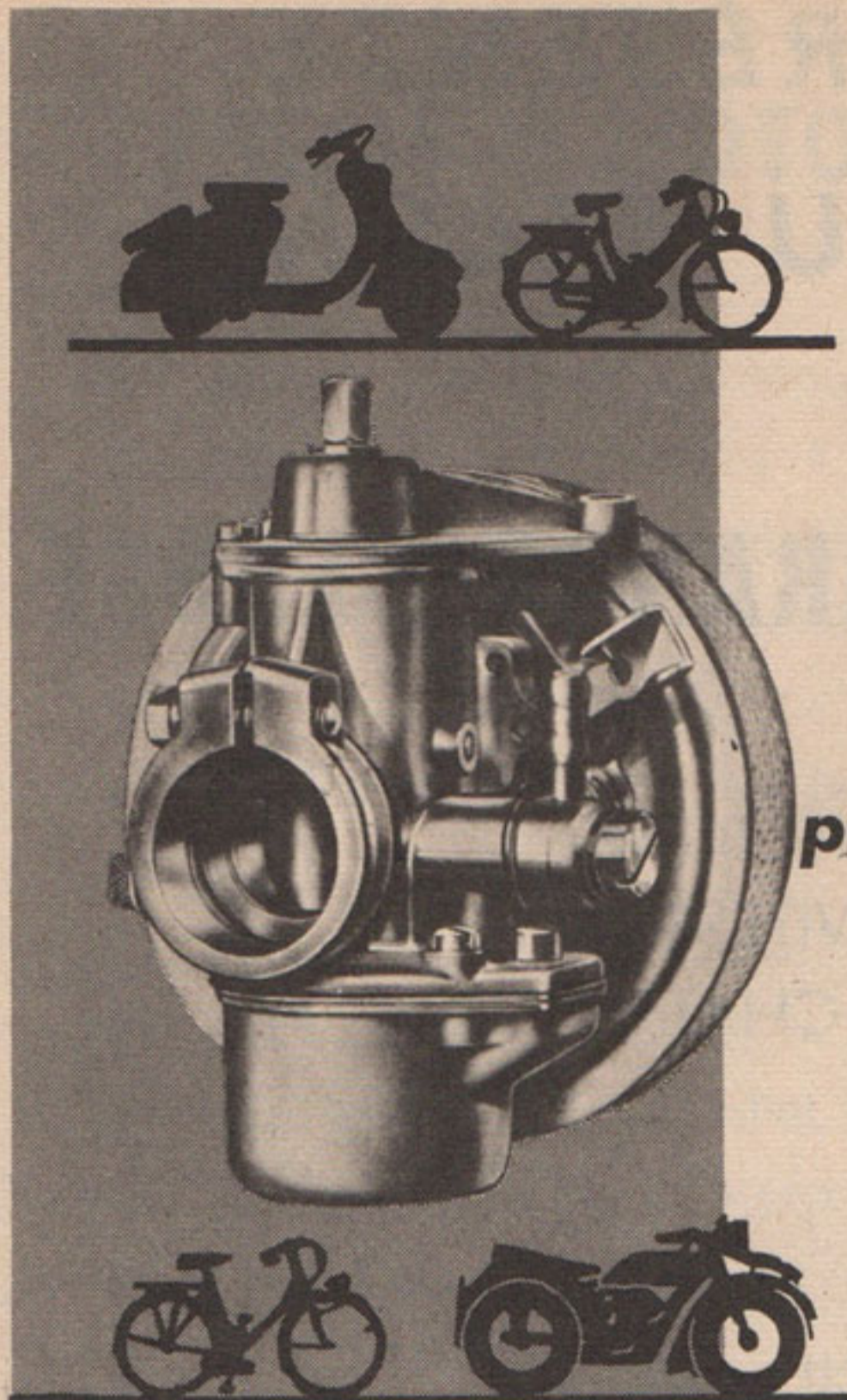
MOTUL
MIX-COURSES

CARBURATEUR ZENITH MX

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs.*

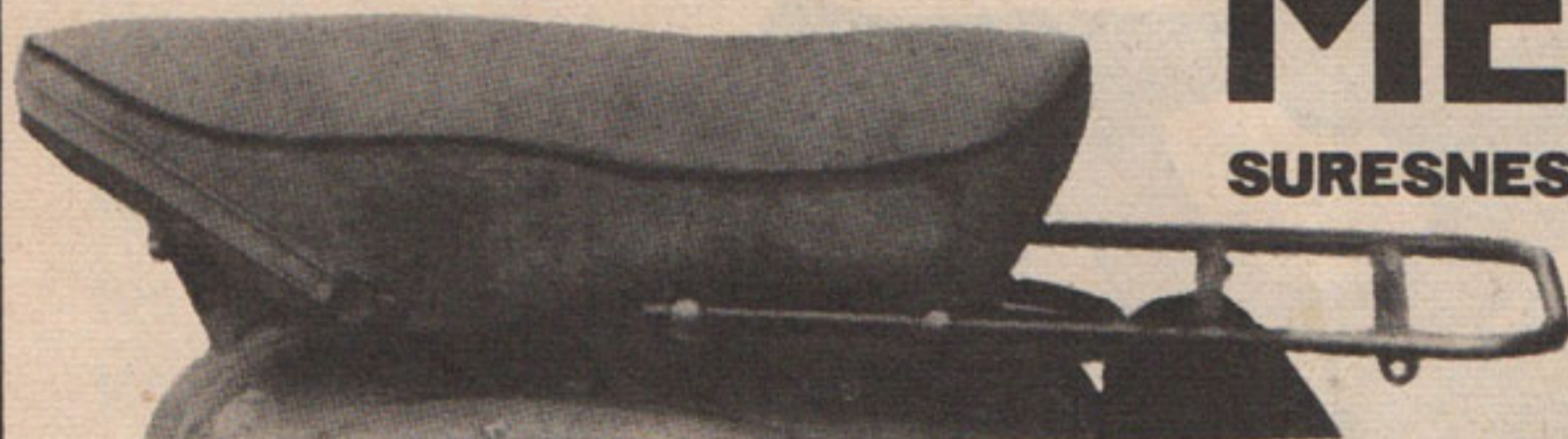
**Étanche aux poussières.
Cuve centrale ou à niveau stabilisé.
Filtre à air silencieux.**

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



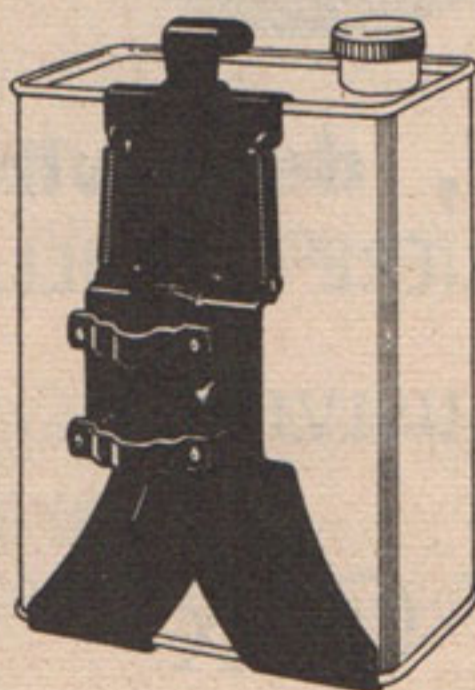
MERAT & C^{ie}

SURESNES (Seine) - Téléphone : LON 18-86

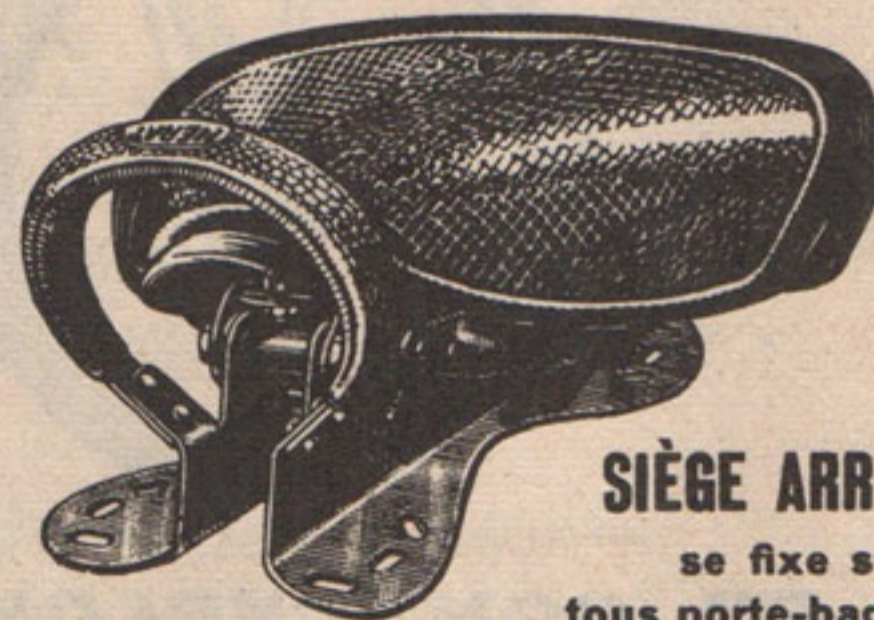


SELLE BIPLACE à suspension réglable
et porte-bagages adaptable

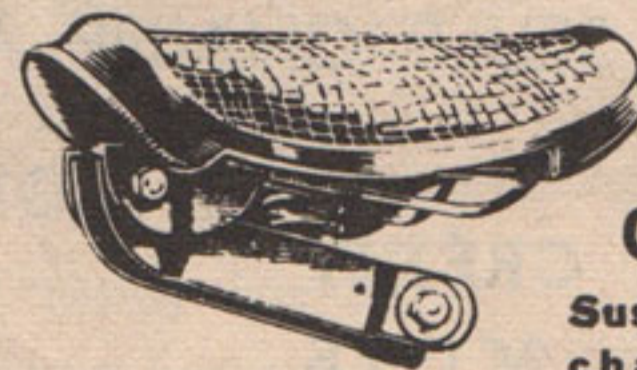
**PORTE-BIDON
POUR
CYCLOMOTEUR
FIXATION
TOUTES
FOURCHES**



**FABRICATIONS
BREVETÉES ET
DÉPOSÉES**



SIÈGE ARRIÈRE
se fixe sur
tous porte-bagages



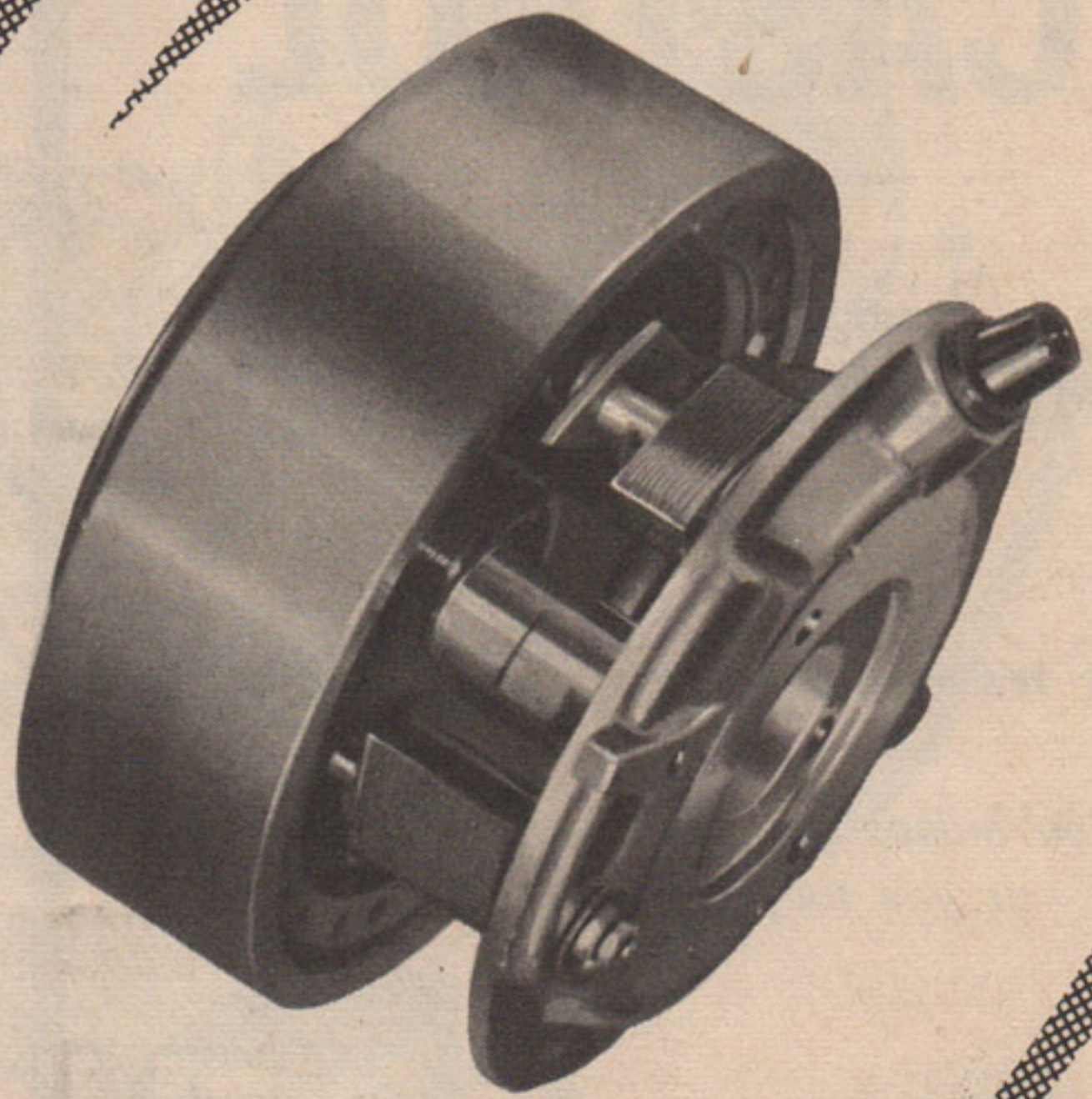
**SELLE
CYCLOMOTEUR**

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.**

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

2 temps
 quel que soit
 le nombre de temps..
 ou
4 temps
 c'est toujours
 le temps de

CASTROL



pour les scooters,
 motocyclettes,
 cyclomoteurs,

pour les voitures



*en bidons de 2 litres ou en doses,
 il y a toujours une solution*



CASTROL SELF-MIXING
 20 ou 40

CASTROL
 CASTROLITE SAE : 20
 CASTROL XL SAE : 30/40

L'HUILE PAR EXCELLENCE

Etanchéité assurée avec

FAISCEAUX D'ALLUMAGE BOUGICORD

livrés sur PRÉSENTOIR
 4 de 25 cm.
 4 de 35 cm.
 4 de 45 cm.

BOUGICORD

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

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

**ÉLÉGANCE
 CONFORT
 QUALITÉ**

VIL. 25-60

A 486
 A 4.075
 A 3.502
 A LCH
 A 906
 A 2.814
 A 705
 A 3.002

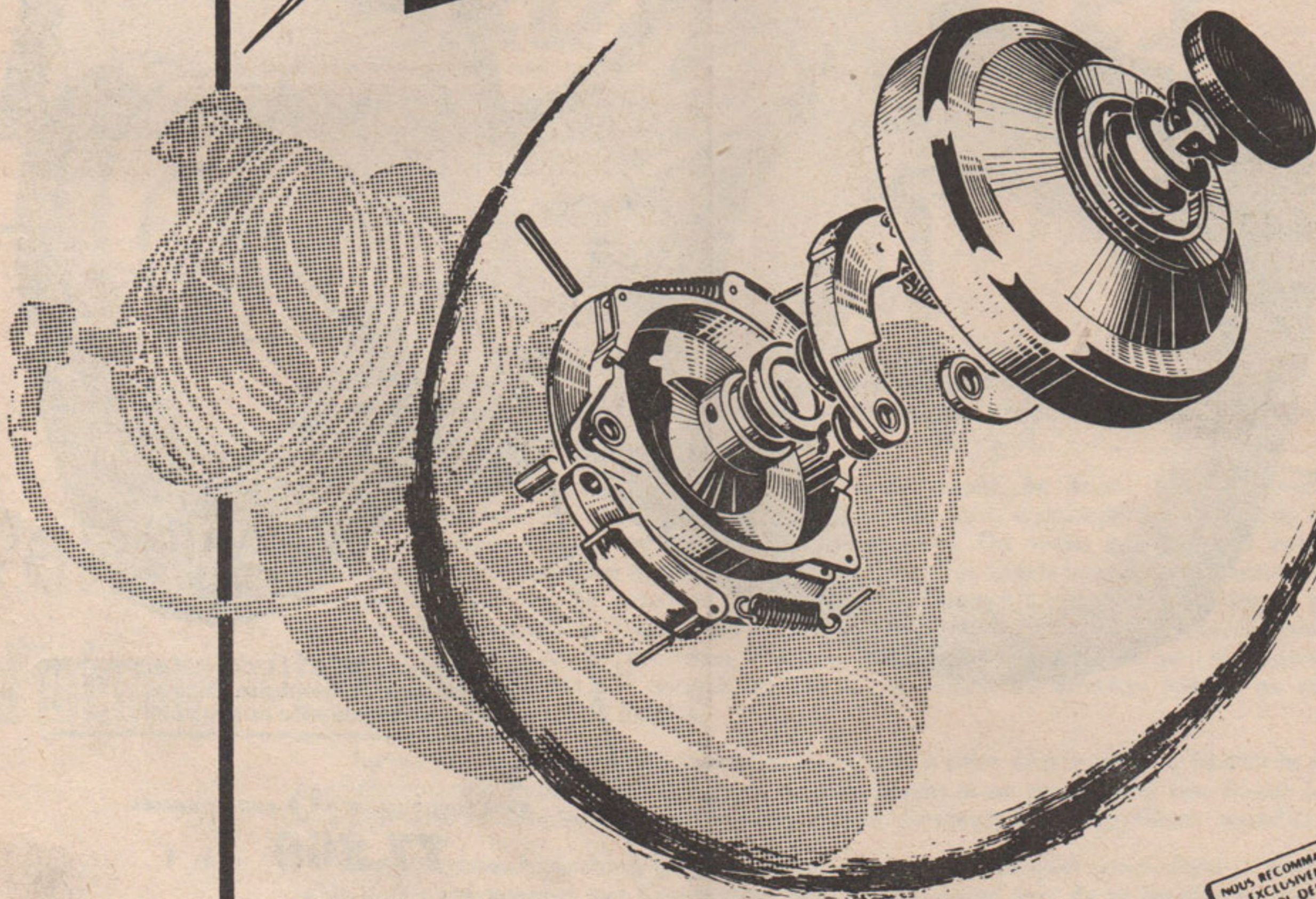
LA MARQUE QUI S'IMPOSE

une nouveauté LAVALETTE

L'EMBRAYAGE
PROGRESSIF

M *ultimatic*

POUR
AML. 50



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

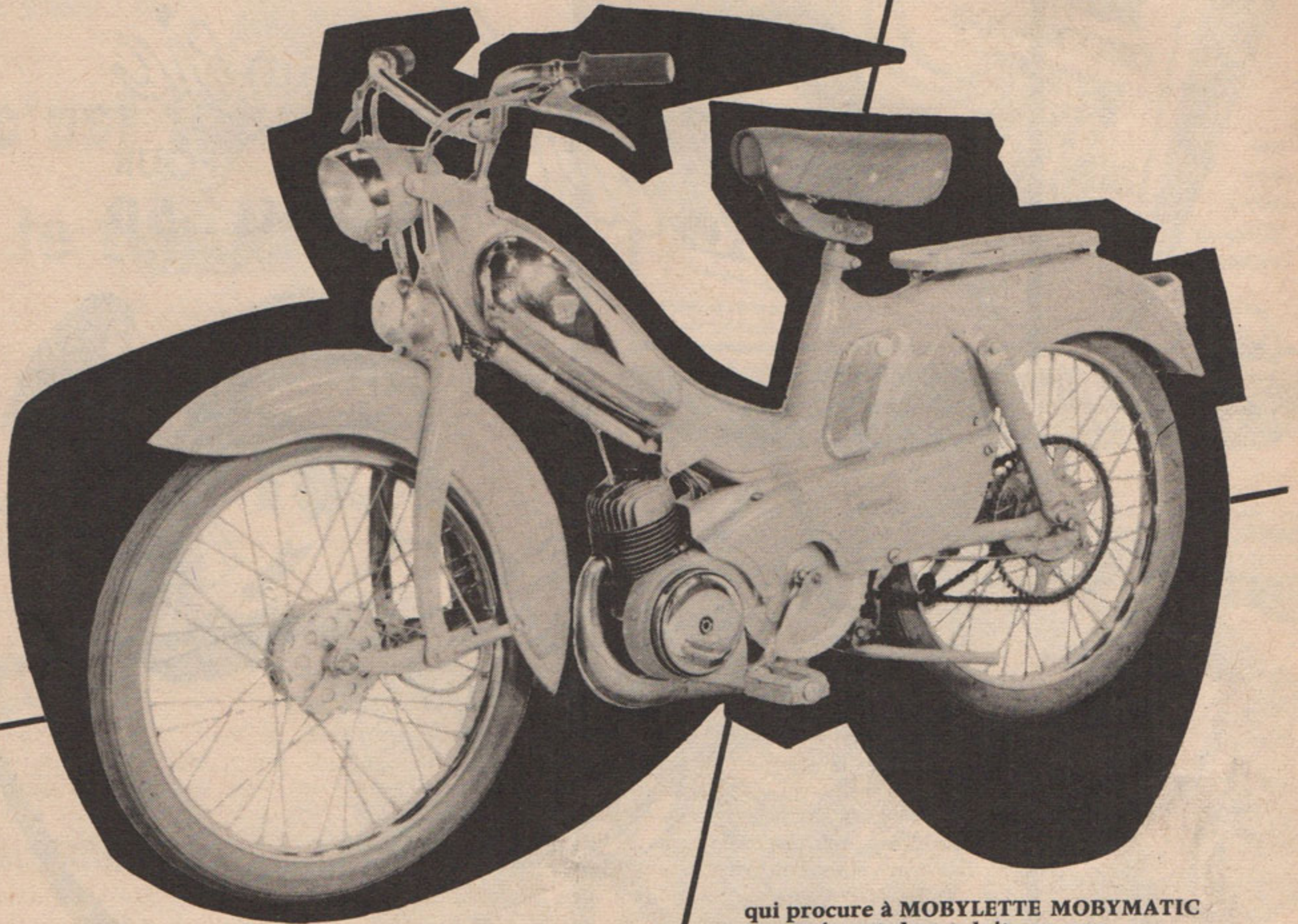
A. C. LAVALETTE 32, Avenue Michelet
SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60

encore mieux !

Mobylette

tourisme luxe AV 87

AVEC "DIMOBY," EMBRAYAGE AUTOMATIQUE DOUBLE



qui procure à MOBYLETTE MOBYMATIC
un agrément de conduite encore
jamais atteint en ville et sur route

avec suspension AV à roue poussée.

77.800 + t. l.

FABRICATION

**MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT**

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES !

A U S O M M A I R E :

★ Échos	10	★ Belles images	24
★ Salon 57	12	★ Nouveautés du Code	31
★ Francfort	16	★ Sport	32
★ Notre essai : la 175 Terrot	20		



Nos collaborateurs COURT et NIEDERMAN ont eu l'occasion d'essayer la voiturette VESPA à Monlhéry, et vous feront part de leurs impressions dans notre prochain numéro.

11^e ANNÉE

N° 190

NOVEMBRE 1957

MOTOCYCLES

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

Permis d'inhumer

Pilotes de vélomoteurs et de scooters, vous voilà prochainement et légalement prémunis contre vos massacreurs : ces boucliers de carton que seront la licence et le permis de conduire vous autoriseront désormais à vous faire tuer comme auparavant, mais sans qu'on puisse vous en garder rancune.

Ces onéreux fétiches qu'on vous impose, devraient, en bonne logique, avoir d'autres heureuses conséquences : suppression de cet horrible mot, « motophobie » et, plus intéressant encore, réduction obligatoire des tarifs d'assurances. On verra ça, lors des commentaires périodiques sur la macabre statistique des accidents. Nos morts seront, sans doute, en moindre nombre, non pas que le pourcentage s'en trouve restreint, mais par la simple raison que les nouvelles contraintes vont super-raréifier une clientèle de plus en plus clairsemée ; elles feront en revanche, ces contraintes, d'autres victimes dont parleront peu les quotidiens, car elles ne motiveront pas « le sang à la Une »... ce seront les ouvriers réduits au chômage et leurs patrons acculés à la faillite.

La mauvaise presse a déjà réussi, en deux ans, à faire dégringoler de 80.000 la production des vélomoteurs. Pourquoi s'arrêter en si bon chemin et ne pas réduire une bonne fois à néant une industrie nationale, si prospère hier, qu'elle dominait le motocyclisme mondial ?

Propos amers ? combien je souhaite me tromper ! et de quel cœur, ferai-je amende honorable si les événements me démontrent que j'avais grand tort de m'inquiéter.

Max Enders

M M O C Y C L E S

ECHO

L'activité des « accessoiristes ».

Les fabricants d'équipements, pièces et accessoires pour motocycle inscrits à leur Syndicat, au nombre de 320, occupent près de 10.000 salariés; ceux du cycle qui fournissent également certains de leurs articles à la moto, environ 240, font travailler plus de 8.000 personnes. Tous les fabricants d'organes et d'accessoires n'étant pas obligatoirement adhérents à ce Syndicat, on peut en conclure que cette corporation assure, à elle seule, l'existence de plus de 20.000 travailleurs de toutes conditions.

Bibliographie.

Nous avons reçu de la maison Dunod une nouvelle édition remaniée de l'ouvrage en deux volumes de l'ingénieur J. Chagette, intitulé : « Technique Automobile ». Le premier tome est consacré au moteur; le second, réservé à la voiture proprement dite, contient une vingtaine de pages consacrées à la moto et traitant les sujets suivants : moteurs, allumage, alimentation, graissage moteur, embrayage et boîte de vitesses, dispositif de départ, transmission, cadre, suspension.

Chaque volume est d'environ 400 pages, le tome I coûte 2.900 fr et le tome II, 2.600 fr.

Paris-Pékin-Paris sur motocycles Gnome et Rhône.

Le 10 septembre 1957, à 10 heures du matin, du 49, avenue de la Grande-Armée, partaient, à destination de Pékin, quatre machines Gnome et Rhône, pilotées par :

MM. Voulon Antoine, chef de l'expédition, Dassonville Georges, Gillette Jean-Pierre, Grasbert Bernard.

Le voyage aller doit s'effectuer par la Yougoslavie, la Grèce, la Turquie, l'Iran, l'Afghanistan, les Indes, le Pakistan, la Birmanie.

Le retour se fera par la Mongolie extérieure, l'U.R.S.S., la Pologne, l'Allemagne, la Belgique, au total, 30.000 km; le retour est prévu pour la fin de l'année.

Les machines retenues pour ce raid sont : 2 vélomoteurs R. 5 4 vitesses, 125 cm³; 1 motocyclette L. 53 175 cm³; 1 motocyclette L. 200 tous terrains, 200 cm³.

Strictement de série, ces machines ont été dotées seulement d'un filtre à air de grande dimension, afin de permettre le passage des déserts sans encombre.

La licence, les 125 et la course !

La prochaine obligation du permis de conduire pour les vélomoteurs et scooters

de 50 à 125 cm³ va reposer un problème et réveiller d'ardentes polémiques : accès de ces machines à la compétition sportive.

On se souvient que, spécialement en France, la course de vitesse avait été interdite aux motos de moins de 175 cm³, ce qui provoqua, parfois, d'acribes controverses, les « anti-course » l'emportant finalement sur les « pour-la-course ».

Le nouveau décret, instituant le permis obligatoire pour les deux-roues de plus de 50 cm³, élève ce type de machines au rang de motos et fait tomber le seul argument qu'on pouvait évoquer pour lui interdire la compétition.

En face de cette nouvelle situation, quelles vont être, en sens contraires, les réactions des constructeurs, de la Fédération, des Clubs et des juniors souhaitant, depuis si longtemps, des racers d'une classe à leur portée par le prix et la performance?

Il est fort probable que le clan sportif profitera de cette nouvelle disposition, qui semble lui être favorable, pour remettre sur le tapis l'admission des 100 et 125 cm³ dans les épreuves de vitesse.

S.O.S.

Dans son numéro du 26 septembre, *L'Usine Nouvelle* consacre une pleine page au motocyclisme et plus particulièrement à la conférence de Presse du président de la Chambre des Constructeurs.

On connaît l'essentiel de cette allocation qui porte sur les nouvelles réglementations de circulation pour les machines de 50 à 125 cm³, sur leur classement parmi les produits de luxe passibles d'une majoration de la T.V.A. et sur les conséquences néfastes qu'auront ces nouvelles mesures sur la production.

Le fait qu'un organe aussi sérieux et impartial que *L'Usine Nouvelle* joigne sa voix à celle de ceux qui sont directement intéressés, démontre bien que l'affaire est très sérieuse et qu'elle risque de compromettre l'avenir d'une industrie jusqu'alors si prospère, qu'elle pouvait revendiquer, dans son domaine, le record de la production mondiale.

Ce n'est pas un fait unique.

Nous recevons d'un anonyme une coupure de journal relatant l'obligeance de motocyclistes qui ont prélevé dans leur réservoir de quoi dépanner un de leur confrère en panne.

Ces gestes d'entraide sont plus fréquents qu'on le croit, mais on songe

moins à les monter en épingle, que les actes critiquables.

Mieux encore que ceci, nous avons eu connaissance d'un motocycliste qui, ayant remarqué un de ses confrères en panne de carburant, a poursuivi son chemin, sans rien dire, mais est revenu, un quart d'heure plus tard, étant allé quérir au poste le plus proche, en le payant naturellement, un bidon d'essence qu'il rapporta au motar en difficulté.

Evidemment, ces services mutuels et spontanés ne sont pas aussi fréquents qu'on le souhaiterait, mais ceux qui les rendent, et qui sont de braves types, trouvent cela tout naturel, et ne songent pas à s'en vanter.

Le crossman Julienne, champion de France « National », sur Gilera.



M A S O C Y C L E S

Echod

Un « GRAND PATRON » nous a parlé...

Preuves à l'appui (elles étaient largement étalées au Salon), M. Dossier, qui préside aux destinées de Terrot, a, sans emphase ni vaine éloquence, exposé à la presse, l'historique du redressement de cette grande maison, au passé d'ailleurs prestigieux.

Rendant ouvertement hommage à son ardente équipe, il s'est délibérément déclaré d'accord avec les journalistes sportifs, en des termes si nets que nous préférons les reproduire plutôt que les commenter.

Une prise de position aussi franche ne peut, nous le souhaitons, que rehausser le renom de la marque et la réputation de notre industrie :

LORSQU'IL y a un an et demi, j'ai reçu la lourde charge de redresser notre belle Maison Terrot qui, depuis quelques années jouait les « Belles au Bois Dormant », j'ai eu la chance de trouver une équipe de valeur et parmi le personnel passionné de longue date pour la moto, notre très sympathique Padovani que vous connaissez tous.

Notre premier effort fut de mettre tout en œuvre pour assurer à notre production, dans tous ses détails, une qualité maximum et, tout le monde y mettant du sien, je crois que nous sommes parvenus, dans des délais records, à doter nos machines de l'endurance et de la perfection technique, qui sont les conditions fondamentales d'un succès commercial durable.

Ensuite, il fallait retrouver la vocation de notre marque et marquer sa personnalité.

Terrot avait un prestigieux passé dans le sport motocycliste. Je ne veux pas m'étendre sur les raisons qui peuvent expliquer l'abandon de cette tradition, toutes ces raisons que vous connaissez mieux que moi : politique générale du syndicat et esprit d'économie, sans doute mal compris.

N'ayant pas vécu à titre de constructeur cette triste période de la guerre et de l'après guerre, où comme certains d'entre vous l'ont noté, le terne esprit de l'occupation semble s'être étendu à l'industrie motocycliste presque toute entière, j'avais le sentiment très net que la moto est indiscutablement plus qu'un engin de transport, mais un engin de sport particulièrement attachant.

D'ailleurs voilà des années que les journalistes sportifs plaident courageusement pour la compétition, et je crois sincèrement que leur ténacité à réclamer de nos grandes firmes un peu plus d'esprit sportif, marque une intelligence réelle de l'intérêt le mieux compris de notre industrie.

Notre 175 « Tournoi » et sa version toute nouvelle, le modèle « Rallye » ont été créés comme des machines brillantes, légères, sportives ; et dans notre esprit, elles sont le meilleur témoignage du réveil de notre firme.

Pour réaliser ces machines, j'ai rencontré l'enthousiasme de tout notre personnel et également l'enthousiasme de la clientèle.

Nous avons, je crois, réussi des machines de classe internationale, et puis, il s'agit de machines de série dont la mise au point technique est particulièrement complète,

ce qui nous permet de garantir, non seulement de brillantes performances, mais aussi une endurance qu'il n'est pas habituel de rencontrer dans les deux-roues.

Les cinq « Tournoi » qui ont fait 10.000 kilomètres dans le Tour de France, mises successivement à l'essai de tous les clients intéressés, sont rentrées à Dijon sans avoir eu la moindre défaillance, ensuite les machines testées en endurance ont fait plus de 60.000 kilomètres sans le moindre incident.

Il est juste et logique pour une grande marque comme la nôtre, d'accepter la confrontation au grand jour, de ses productions, avec celles de la concurrence française et internationale.

Il existe pour cette catégorie de motos 175 cm³ où nous marquons notre présence, une clientèle jeune et sportive, toute prête à s'enthousiasmer pour des machines brillantes.

Je pense, comme vous-mêmes, que ceux qui ont pu penser que la fabrication des motocyclettes était une opération exclusivement financière, sans panache et sans sport, ont sans doute conduit leur industrie précisément à des difficultés financières.

En réalité, et c'est un des caractères les plus attachants de notre profession, nous touchons par la moto et nous intéresserons par le sport une clientèle jeune, toute prête à faire les preuves de son courage, de son adresse et à se passionner pour la mécanique.

Sur le plan moral, l'esprit sportif est sans aucun doute, l'un des plus sains qui soient, car il est fait d'enthousiasme et de volonté.

Les journaux et les revues que vous représentez, sont lus avec passion par notre jeunesse et, comme vous le savez, il n'y a pas d'âge pour être jeune, c'est une question d'idéal. L'idéal motocycliste dont vous vous êtes faits les champions, est l'un des plus nobles qui soient, puisqu'il met en jeu à la fois les qualités sportives et l'intelligence technique.

Avec la 175 cm³ « Rallye » que nous présentons aujourd'hui, capable d'un réel 125 chrono, nous pensons fournir à ces jeunes qui sont vos lecteurs, l'instrument de classe permettant à beaucoup de transformer leur rêve d'action en réalité.

N'est-ce pas là, tout en même temps, une profession de foi et un engagement ?

SALON 57

LE CHANT (D'ADIEU) DU « ROSSIGNOL »...

« Chante beau rossignol, toi qui as le cœur gai!... » phrase musicale et charmante inspirée par un gracieux volatile, mais paradoxale, ô combien, si on l'applique au « rossignol » mécanique. Ils n'ont que trop grincé, ceux-là, et leur ramage était loin d'égaliser un plumage métallique rutilant mais singulièrement creux.

Il semble cependant que ce Salon a sonné leur glas, et qu'ils ne puissent plus nous gratifier que d'un chant d'adieu...

Devant le déclin de la motocyclette, nos constructeurs semblent avoir enfin compris qu'une clientèle ne se conquiert et se garde que par la qualité et la performance, et qu'un prix de vente à moins d'importance que le prix de revient kilométrique, celui-ci étant conditionné par les coefficients robustesse et rendement thermique.

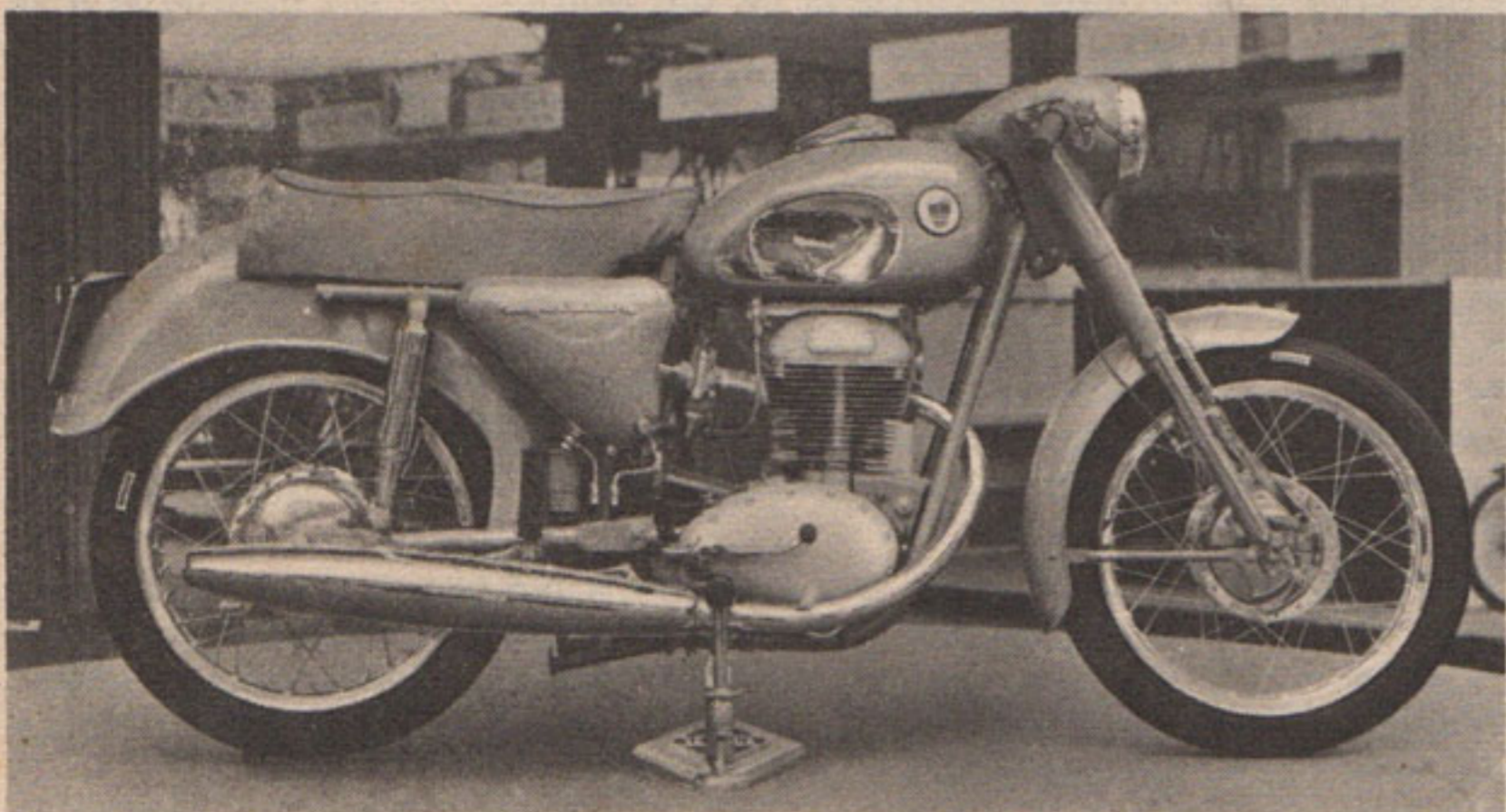
Avec quel plaisir nous avons salué l'apparition de la 175 cm³ Terrot « Rallye », réalisation parachevant magistralement le redressement de la célèbre firme dijonnaise.

Avec quelle surprise nous avons constaté la présence d'un 125 cm³ « sport » sur le stand Motobécane, marque dont l'hostilité envers toute idée de compétition était bien connue... Ce rétablissement acrobatique, maintenant que le permis devient obligatoire pour les 125 cm³, nous paraît de bon augure! Dommage que nous l'ayons payé (et le payons encore) d'une longue inactivité sportive dans le domaine des petites cylindrées...

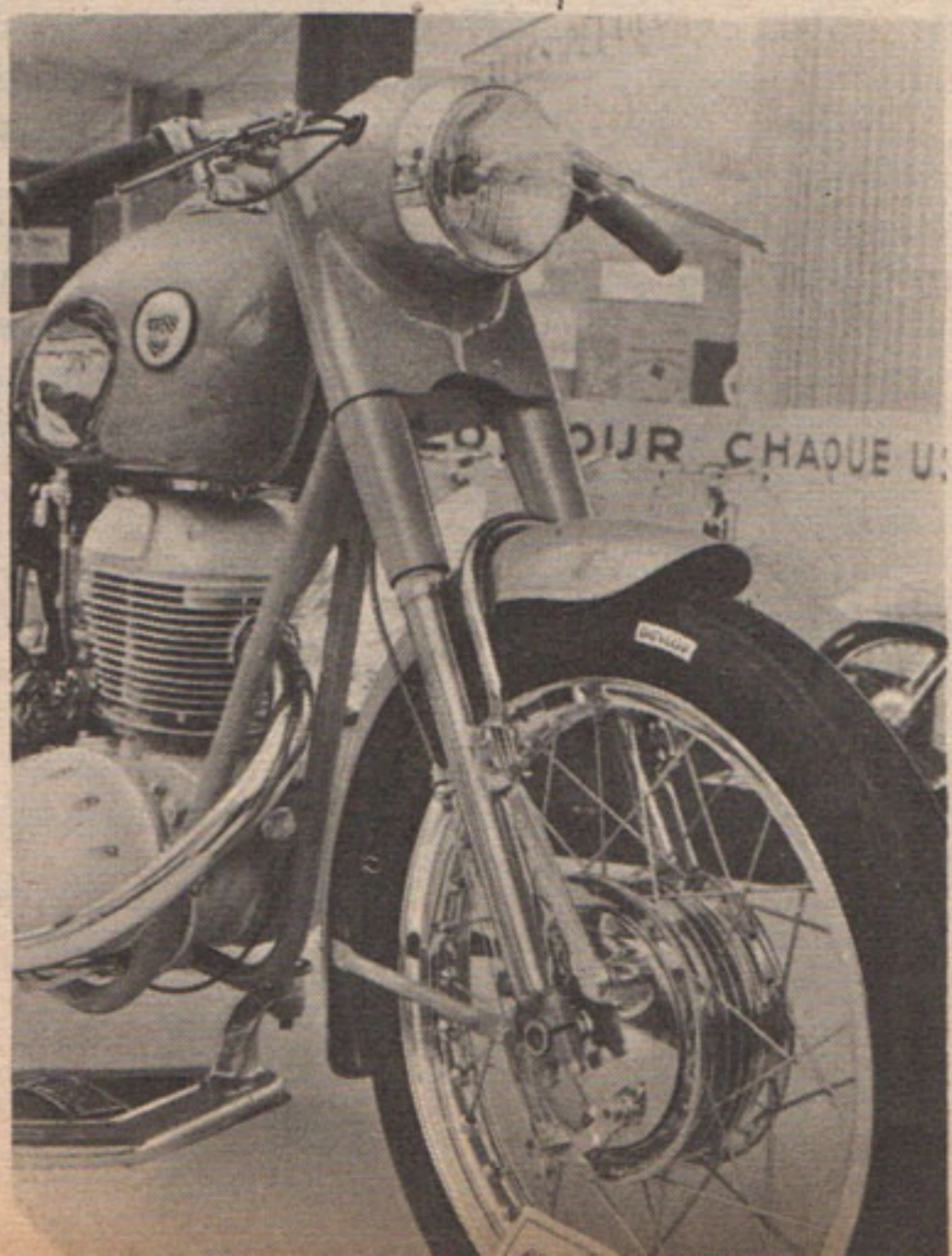
L'exemple de Follis et de Libéria, la décision de la maison Ydral de commercialiser son moteur Bol d'or à cylindre chromé, la sortie de la 350 cm³ Peugeot, le travail des spécialistes dans le domaine du freinage et de l'équipement, démontrent que la moto retrouve son véritable visage : un engin essentiellement sportif et de hautes performances.

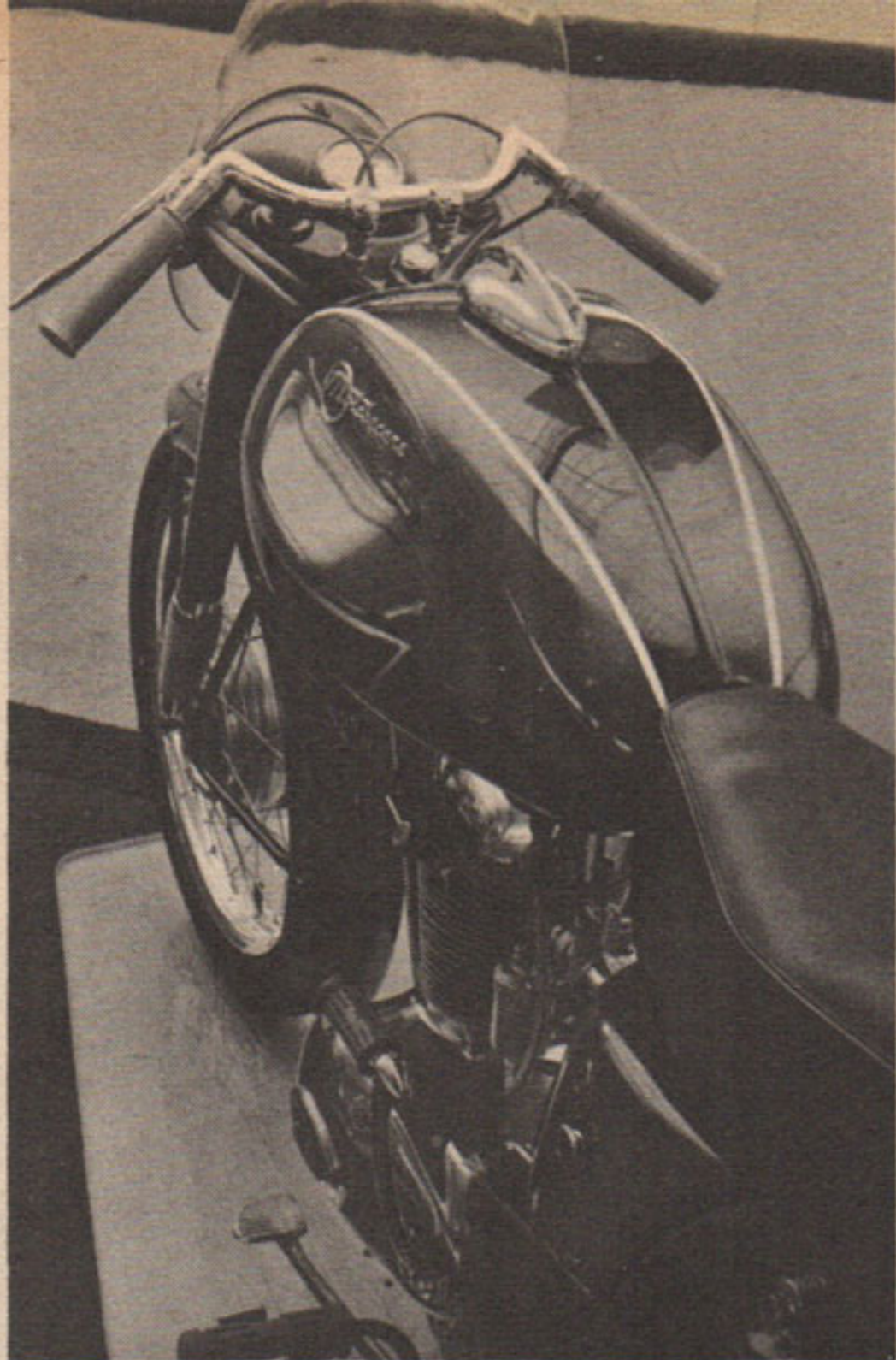
Qui regrettera la pauvre utilitaire, la triste bête de somme dont on avait voulu nous gratifier?

R. COURT.

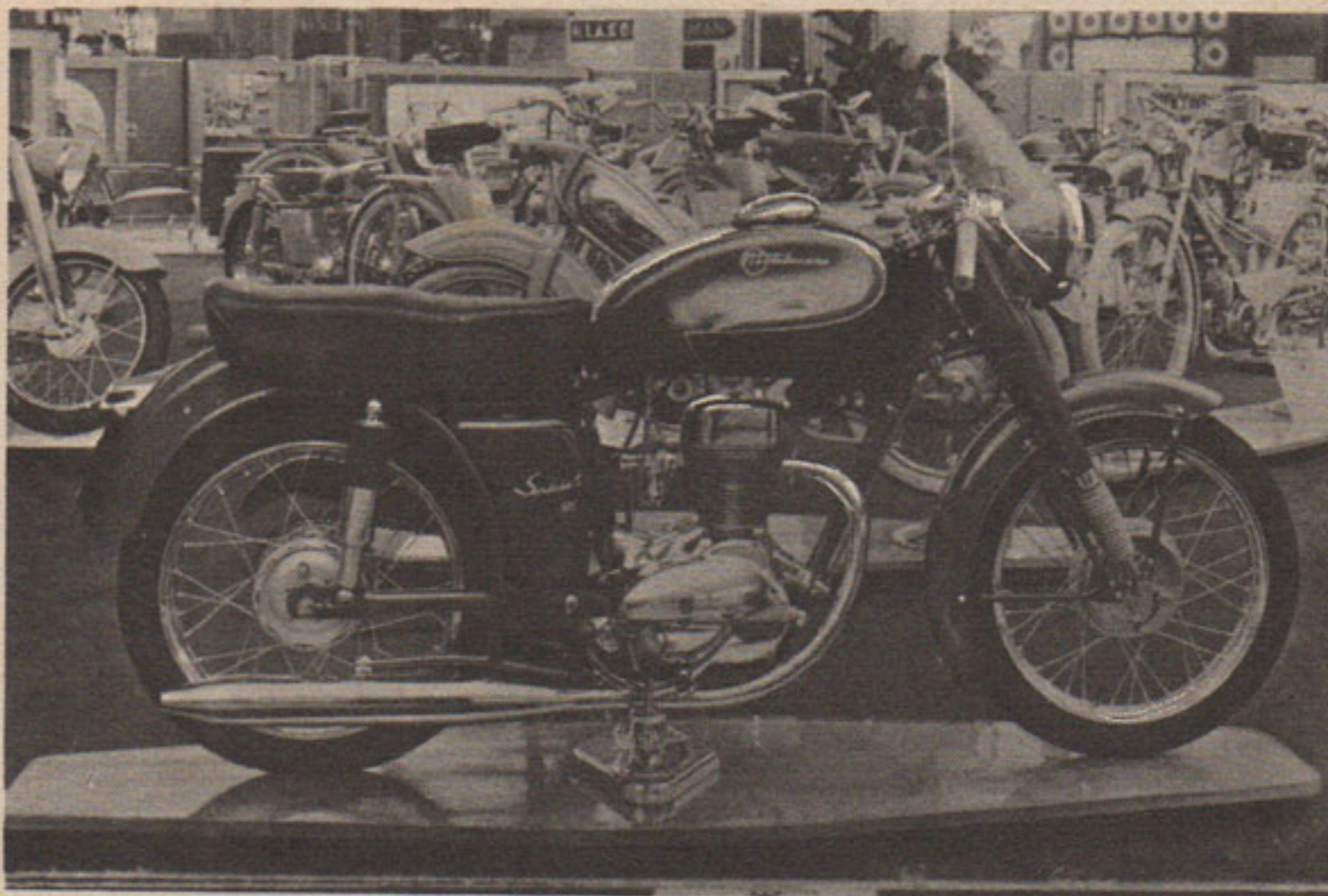


La nouvelle 175 cm³ Terrot « Rallye », dérivée du modèle « Tournoi ». Cette machine sport développe 15 ch en sortie de boîte et atteint 125 km/h chrono.

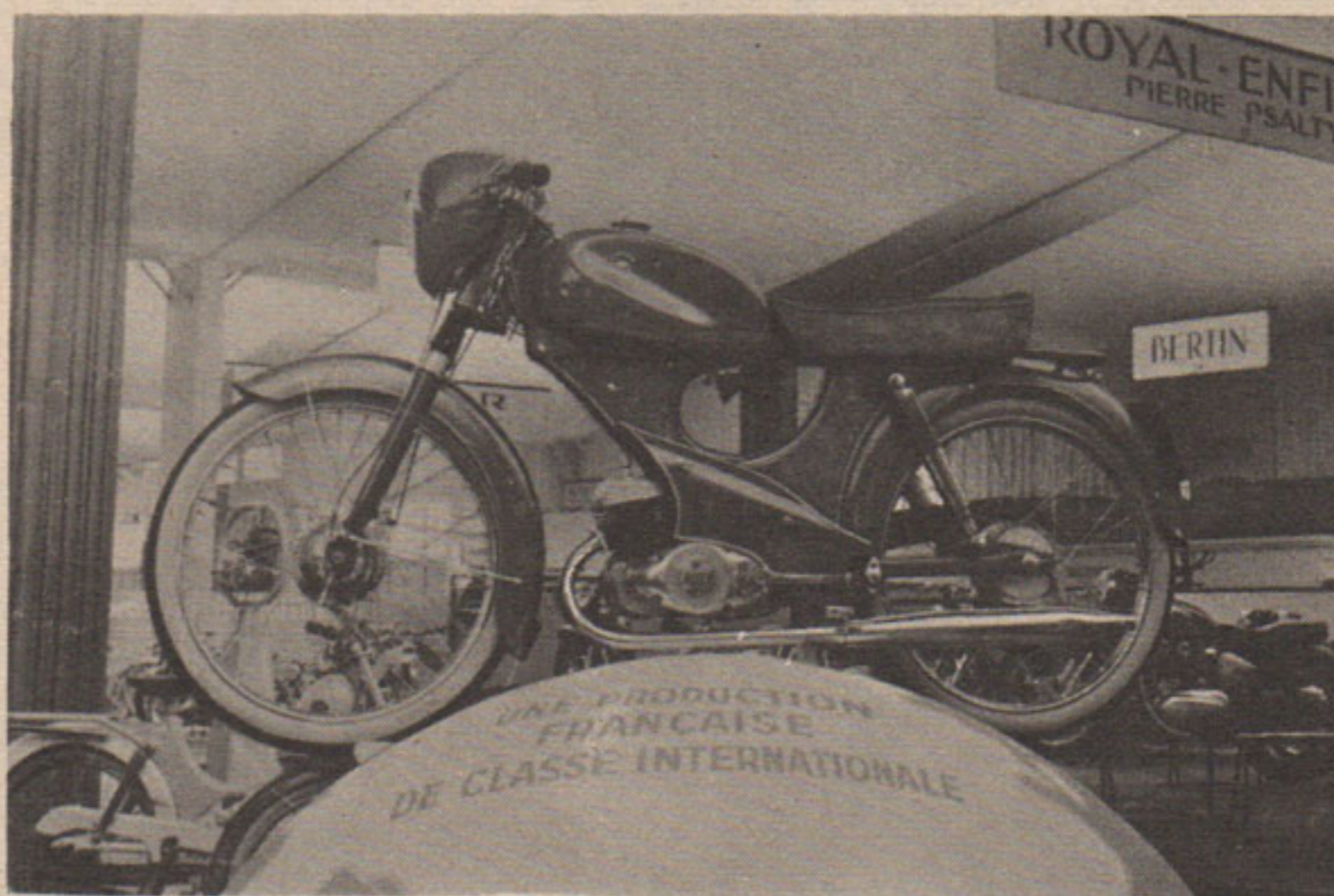




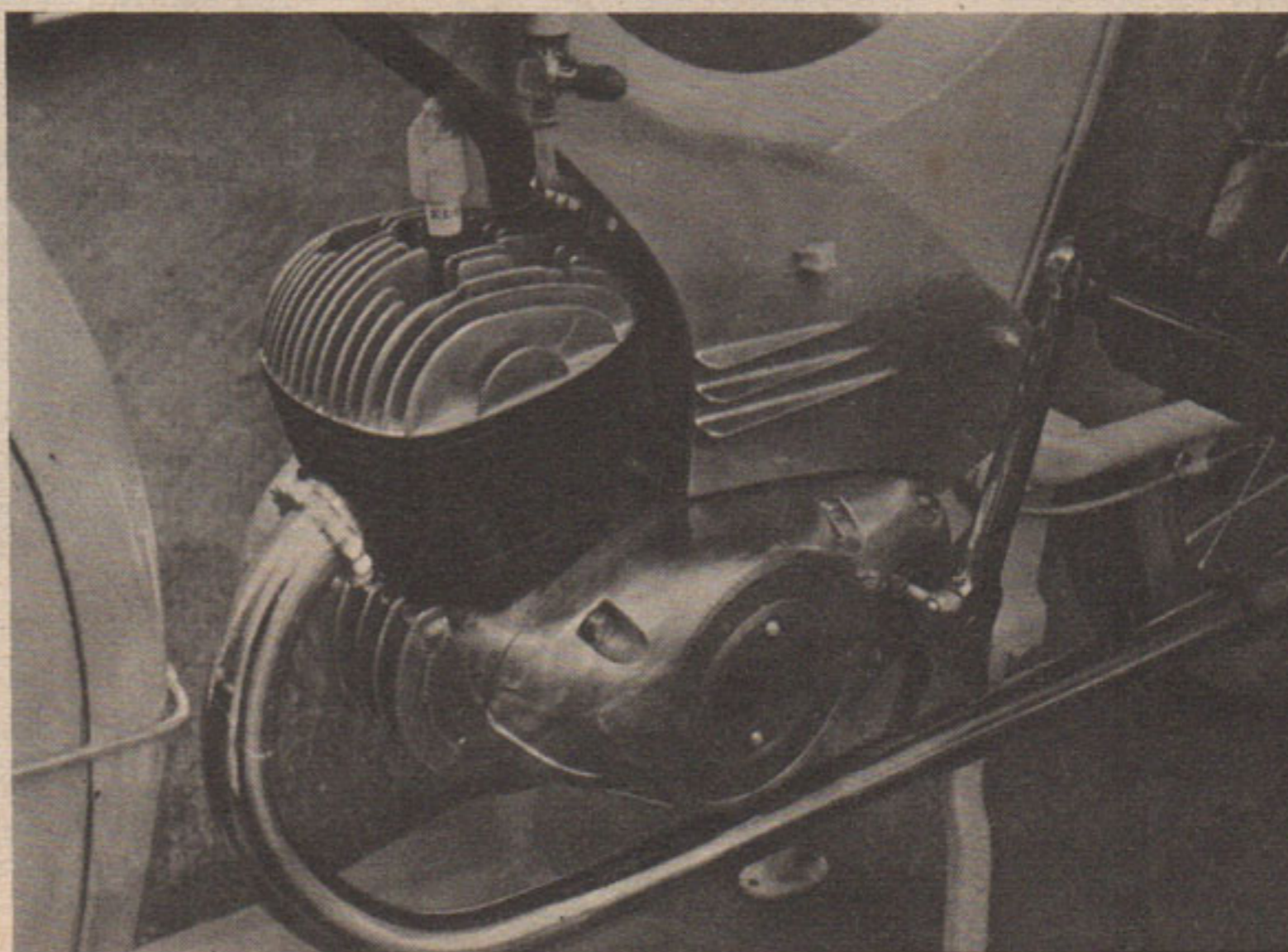
Sur le stand Motobécane, figurait également une 125 cm³ « sport » de bonne facture, dont le moteur est la réplique exacte du moteur série, le surcroît de puissance étant obtenu par une finition de détail plus méticuleuse. La vitesse de pointe se situe à 100 km/h.

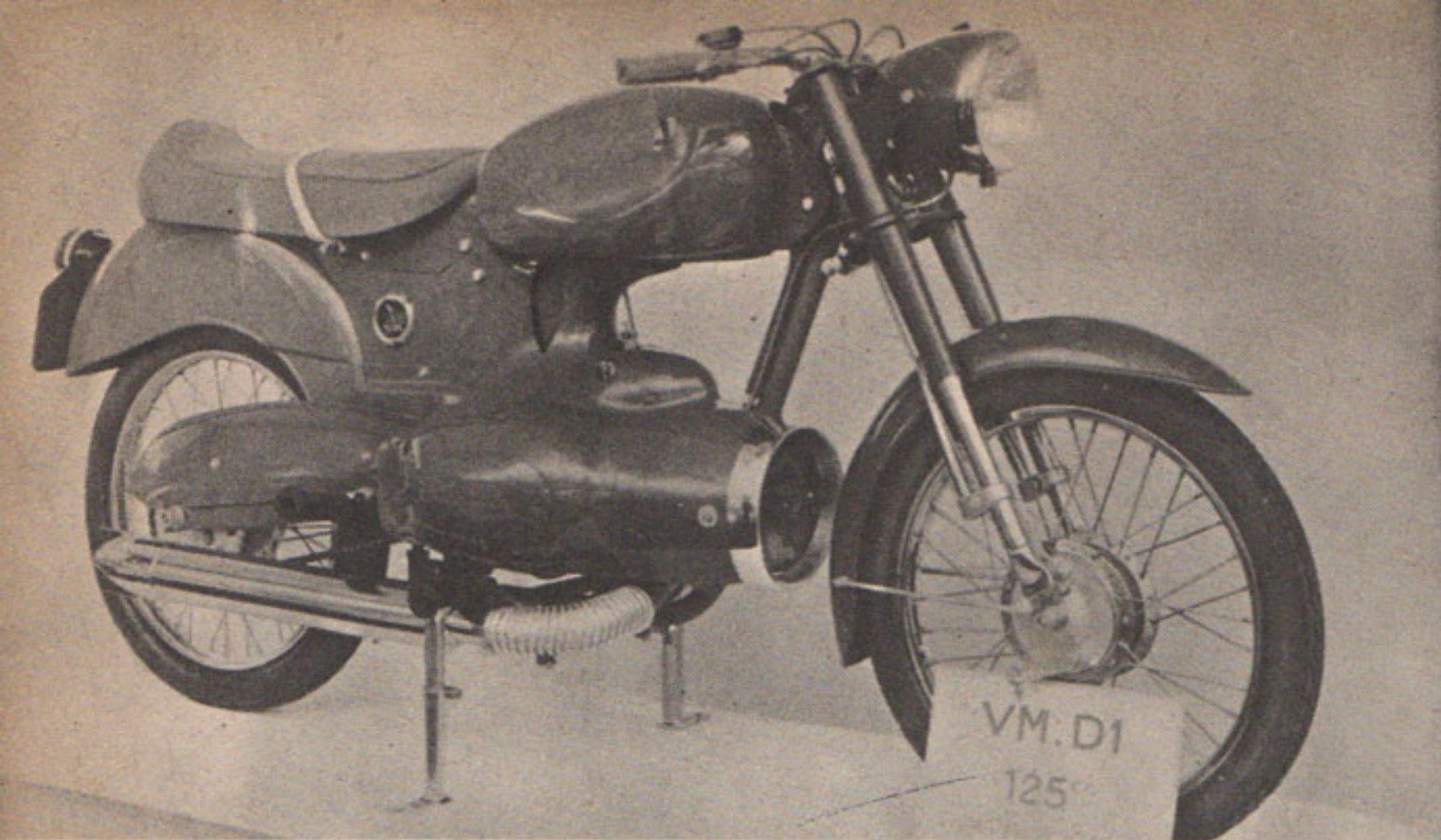


L'élégant cyclomoteur « sport » réalisé par Favor fait appel à un châssis embouti, avec éléments d'alliage léger coulé. Suspension arrière oscillante, selle biplace, gros réservoir, freins généreux... Cette machine semble digne du Salon de Milan!

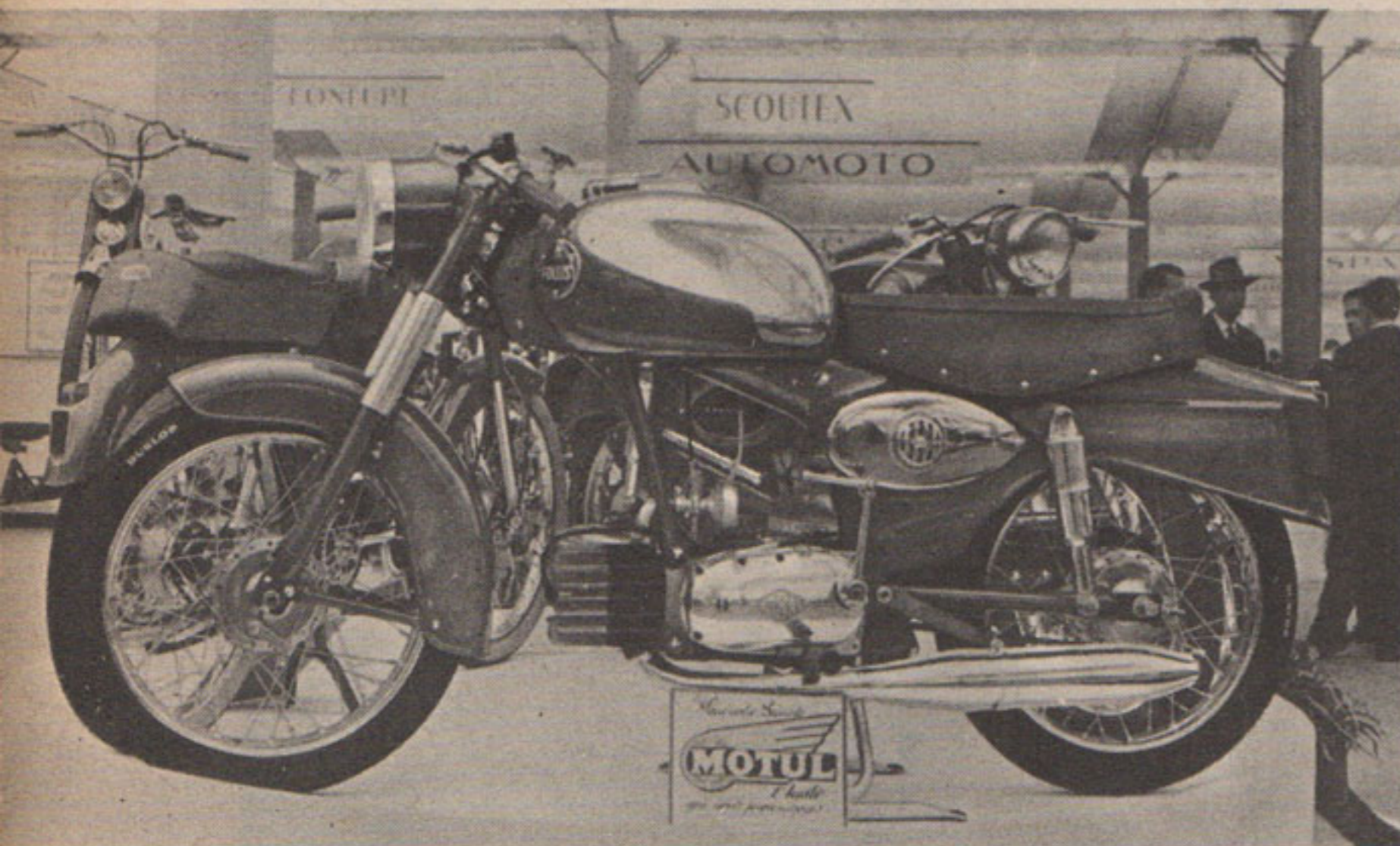


Le moteur Alter deux-vitesses équipant le cyclomoteur Favor. Il est réalisé en deux versions : 50 et 70 cm³. Le pédalier incorporé permet l'utilisation d'une chaîne de transmission unique. On remarquera la netteté du bloc, et l'ailetage du carter-moteur.

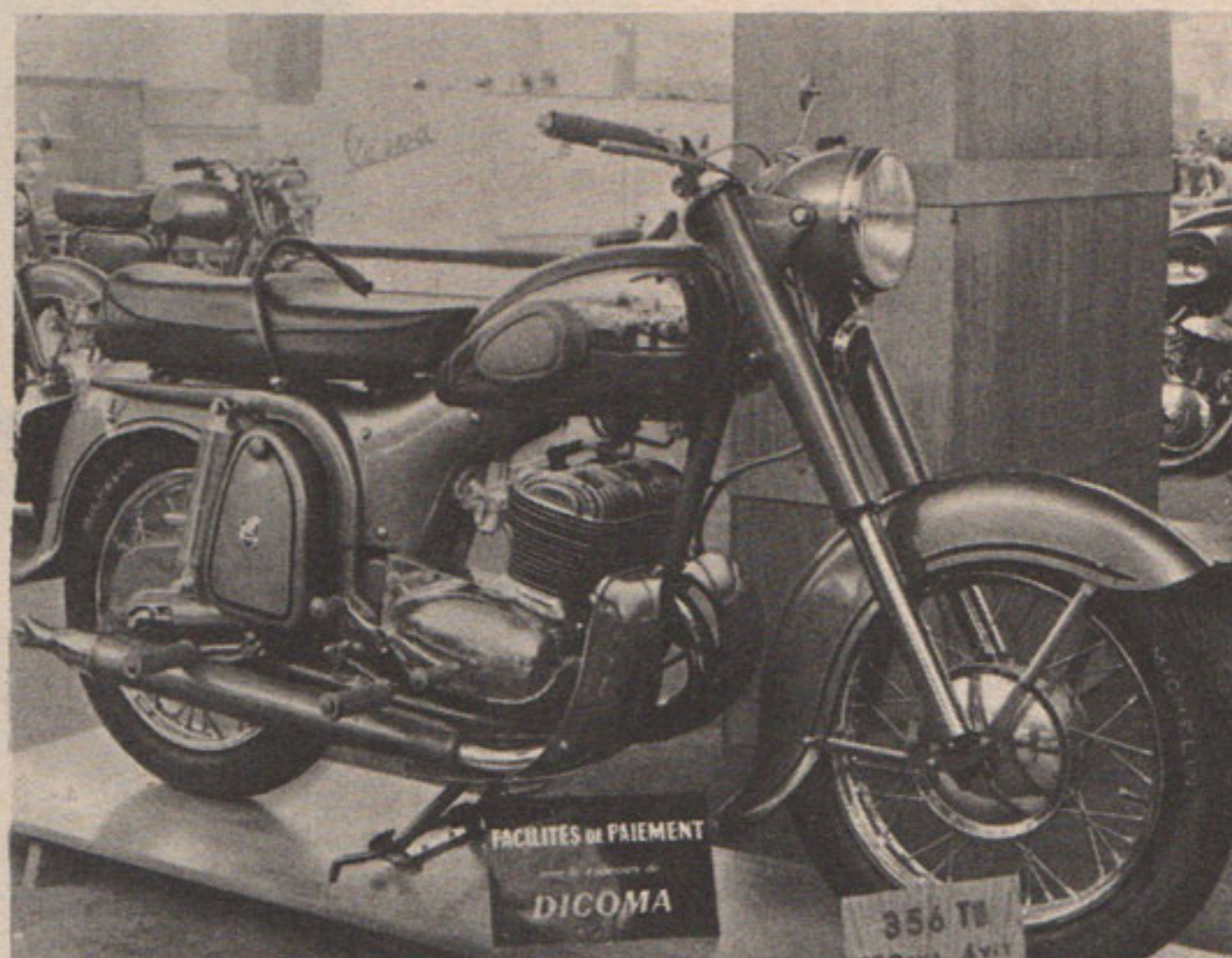




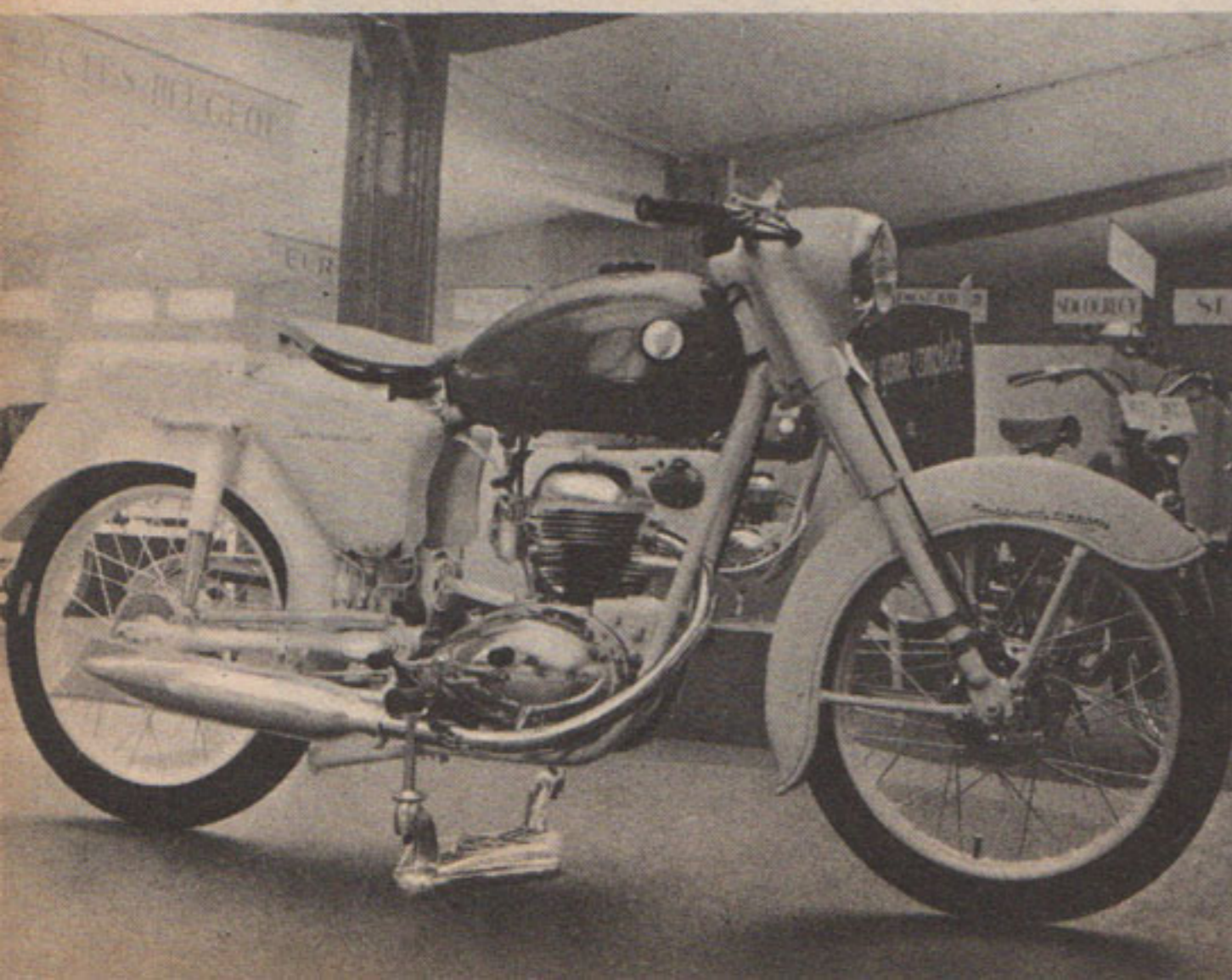
Deux réalisations autour de l'Ydral 125 cm³ horizontal, qui comporte maintenant trois vitesses; en haut, l'A.G.F., avec carénage « réacteur », et en bas le Follis. Ces deux machines ont une allure sport nettement accusée.

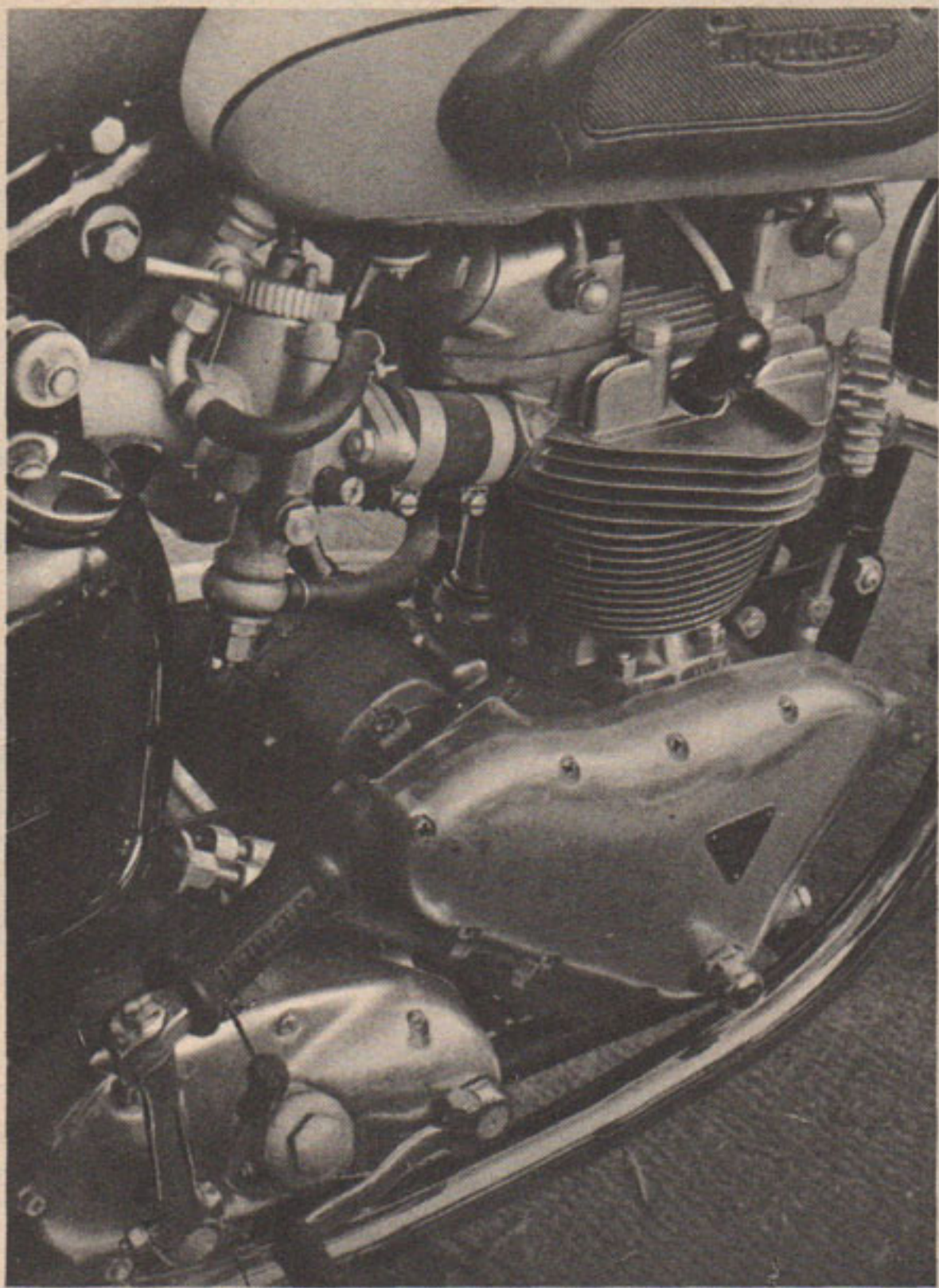


La 350 bicylindre Peugeot conserve l'allure générale de la 250 cm³. Puissance et performance sont évidemment supérieures, cette machine atteignant 150 km/h. Cette moyenne cylindrée devrait être accueillie avec intérêt.

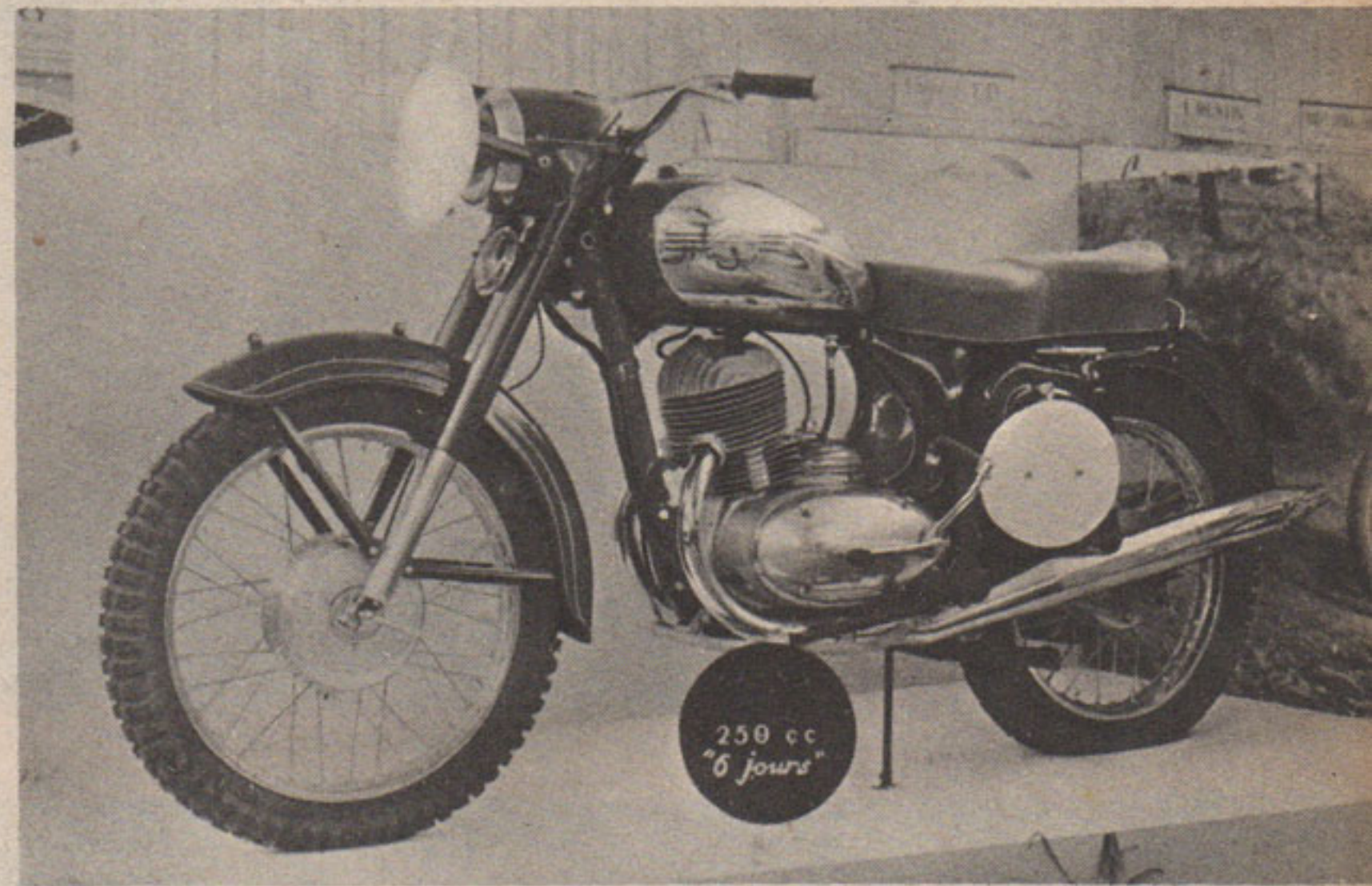
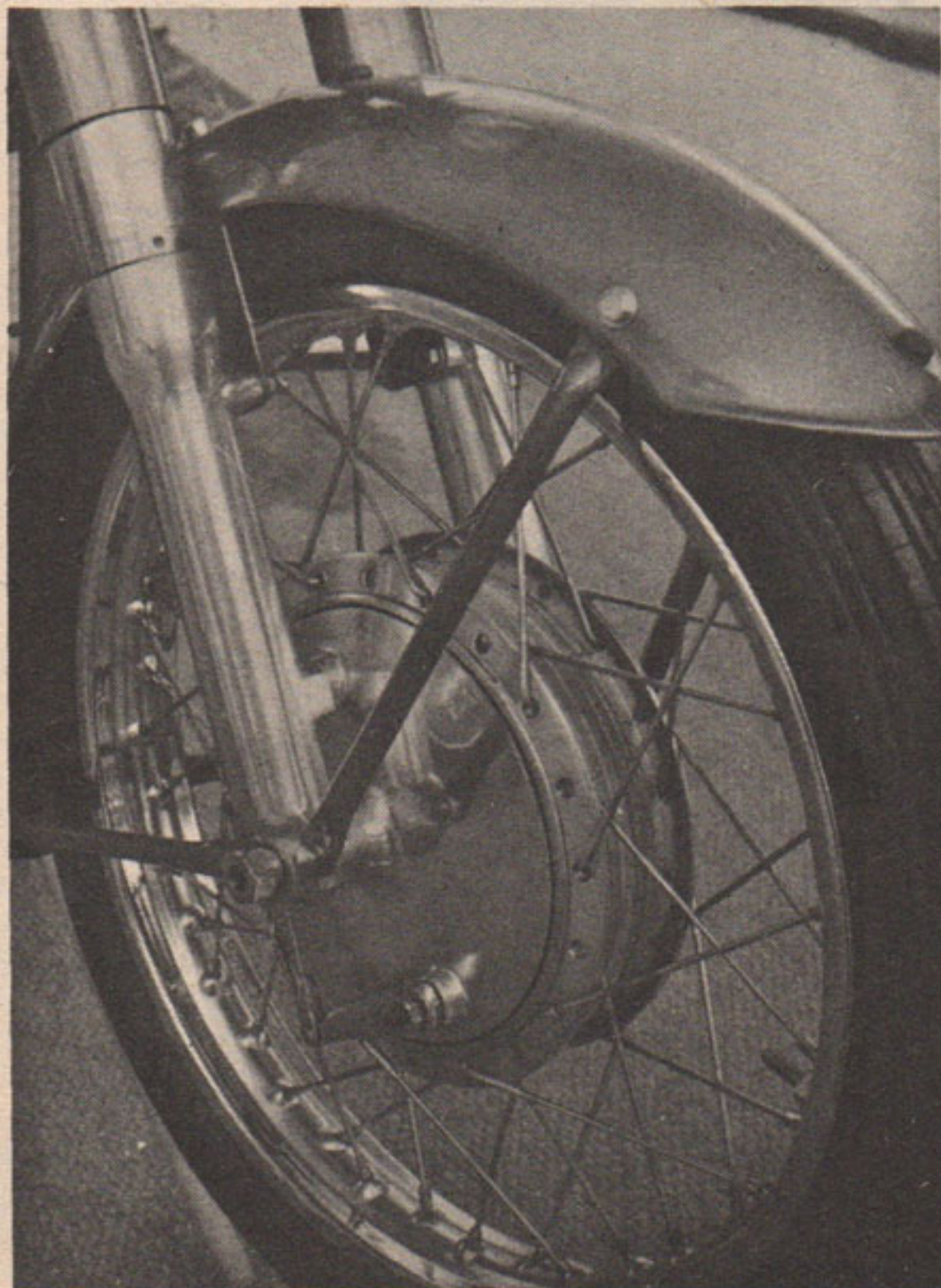
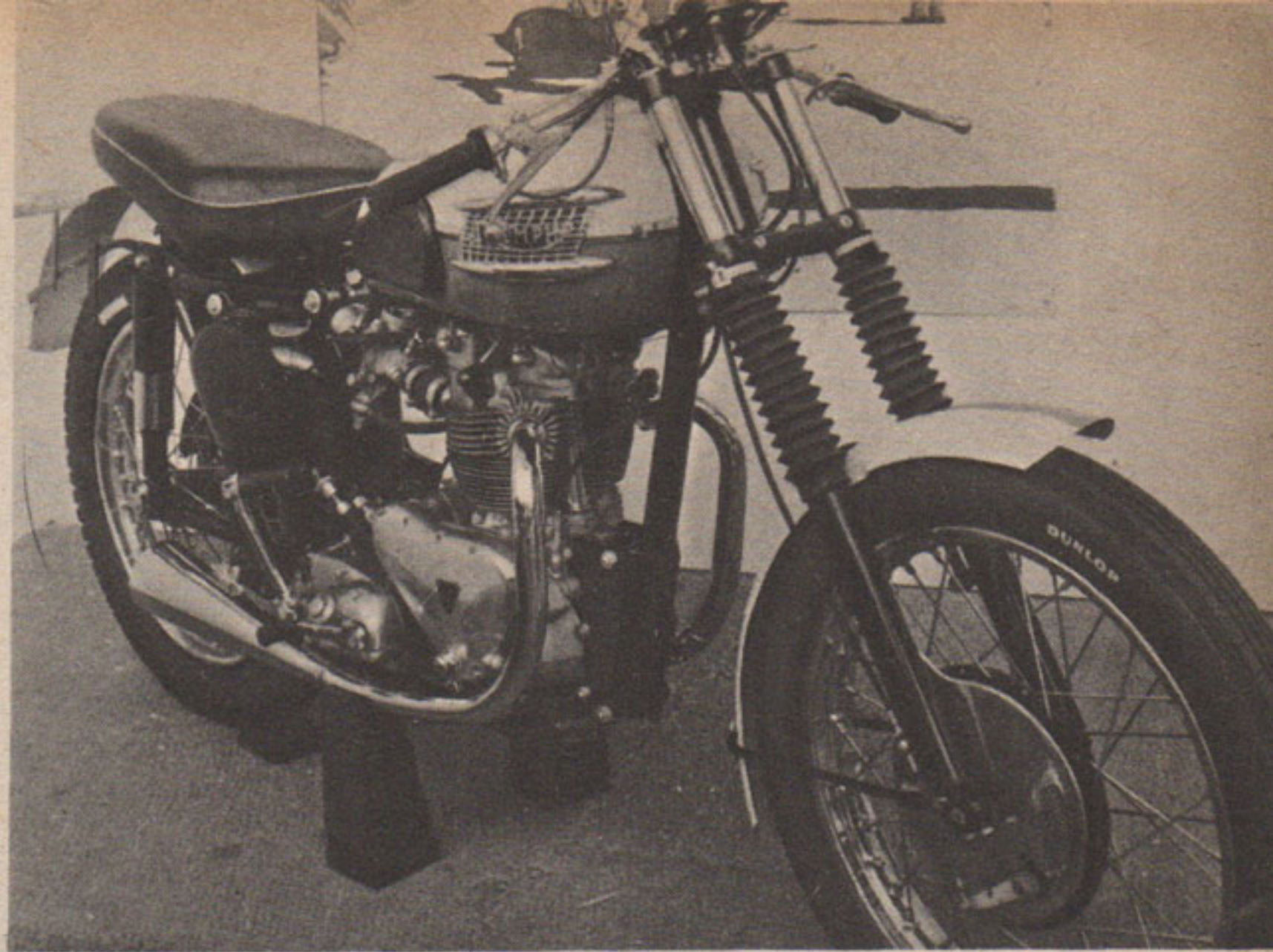


La 125 cm³ Magnat-Debon « Tenace », version déshabillée du modèle « Fleuron ». On remarquera la nouvelle culasse, plus développée et le réservoir d'huile de grand volume. La puissance a été portée à 7,5 ch. Les 100 km/h ne sont pas loin...





Une version « compétition » de la « Tiger 100 » Triumph, destinée plus spécialement aux U.S.A. On remarquera le montage de deux carburateurs Amal G.P., et les mégaphones d'échappement.

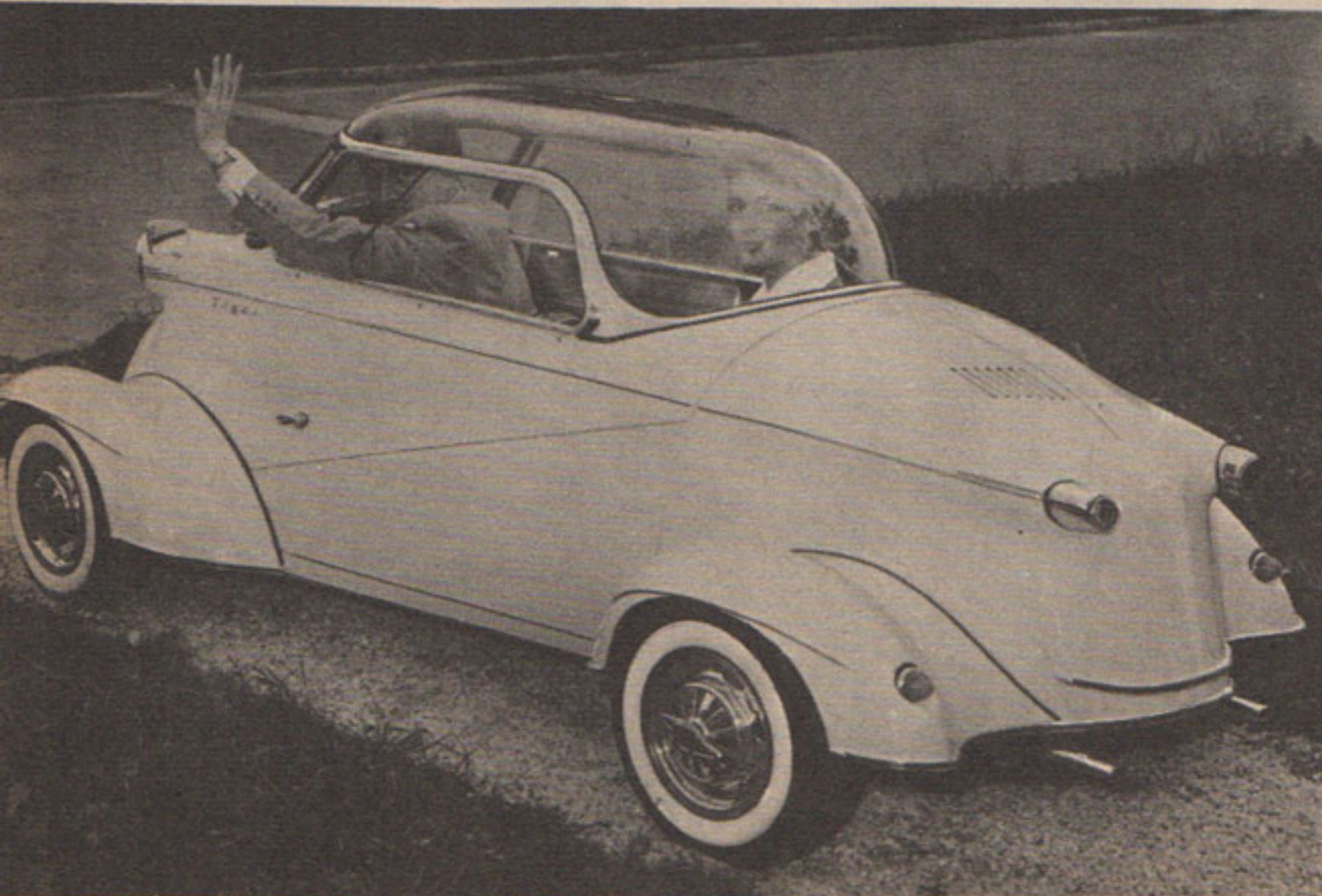
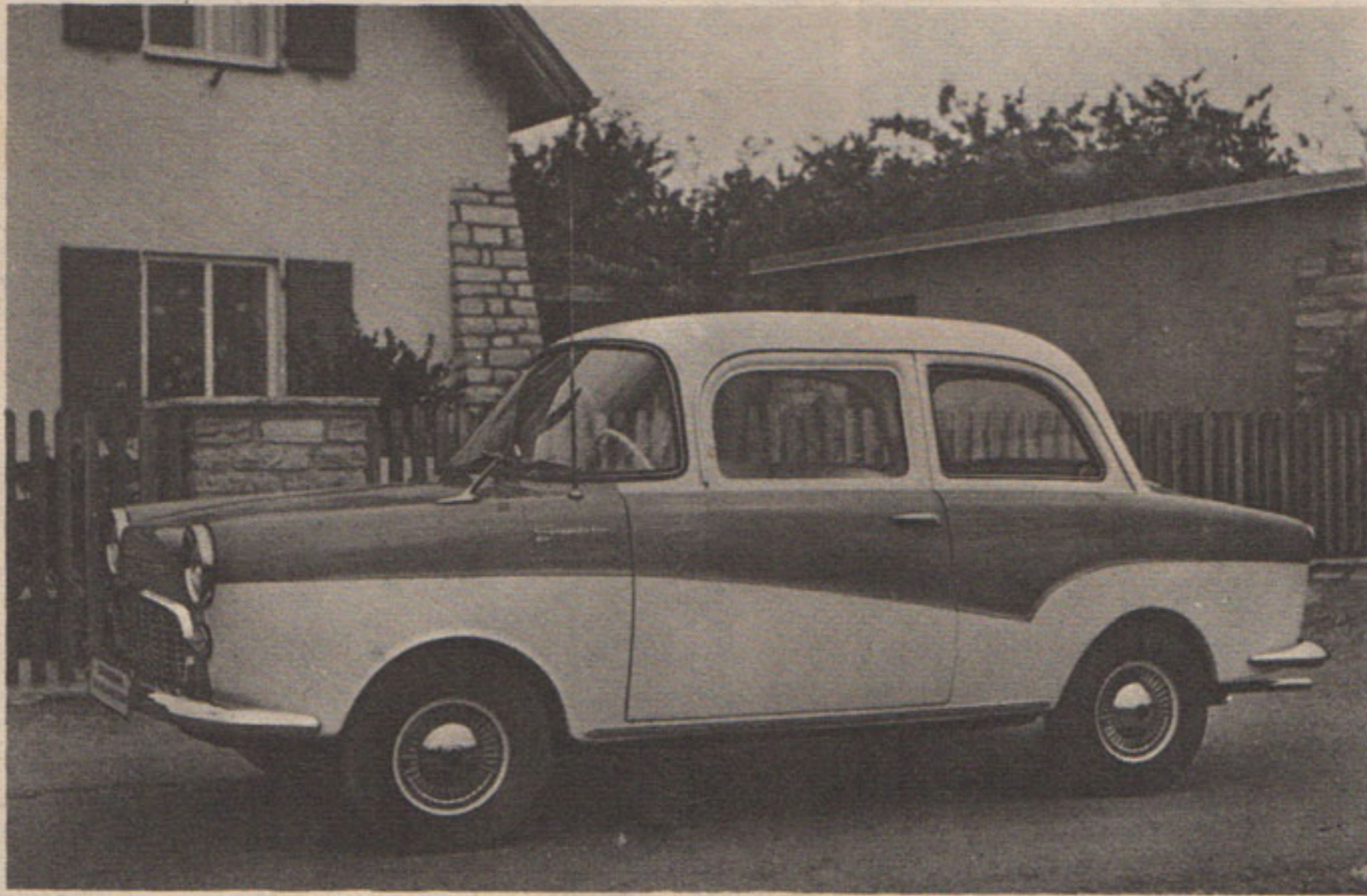


A gauche, le nouveau frein central Norton, plus étroit que l'ancien et plus puissant, et ci-dessus, la 250 Jawa, type « Six Jours », dérivant étroitement de la série.

SALON 57

Les VOITURETTES

Dans notre précédent numéro nous avons déjà présenté la N. S. U. - Prinz, 600 cm³, deux cylindres 4 temps. Le vaste coffre à bagages visible sur notre photo constitue un des atouts-maitres de cette voiturette.



La 600 cm³ Goggomobil était une des grandes surprises du Salon de Francfort. Le moteur flat-twin placé à l'avant est un quatre-temps (nouveau chez Goggomobil) et développe 25 ch.

Ci-dessous la nouvelle voiturette Messerschmitt Tiger à quatre roues équipée d'un moteur prototype Sachs vertical-twin deux temps de 400 cm³.

à FRANCFORT

On sait que fort de leur expérience, les organisateurs du Salon de Francfort accueillent sur leur terrain les voitures et les motocyclettes à tour de rôle, c'est-à-dire qu'une année sur deux seuls les constructeurs de l'une des deux branches industrielles exposent. En 1957 la célèbre manifestation était réservée aux « quatre roues » mais nous avons néanmoins tenu à nous y rendre car nous savions qu'il devait y avoir un nombre important de nouvelles voituresses, et il ne fait aucun doute que cette formule prend une certaine importance dans la majeure partie des pays européens. Pour s'en convaincre il suffit de constater l'accueil que le public fait à la voiturette Vespa 400.

Chez les constructeurs allemands on note cependant une tendance nouvelle que nous avons déjà signalée à l'attention de nos lecteurs à l'occasion de la présentation de la voiturette N.S.U. La nouvelle législation fiscale allemande prévoit des dégrèvements importants pour des véhicules d'une cylindrée égale ou supérieure à 600 cm³, ce qui a abouti au lancement de plusieurs modèles de voituresses de cette cylindrée, qui, bien que se rapprochant de plus en plus de la formule voiture, font appel à de nombreuses solutions « moto ». Les organisateurs du Salon de Francfort ont eu l'heureuse initiative de grouper toutes les voituresses dans un même hall, ce qui a singulièrement facilité notre travail. Une exception cependant : la Lloyd déjà bien connue figurait parmi les « grandes ». Ceci n'a, au fond, rien de bien étonnant car ce véhicule est réellement traité en véritable voiture malgré la faible cylindrée (400 et 600 cm³).

Un rapide tour d'horizon nous permet d'établir que quatre « grands » ont engagé la lutte de la voiturette. Il s'agit, bien sûr, de N.S.U., B.M.W., D.K.W. et Goggomobil. En classant cette dernière firme parmi les grands nous n'exagérons rien : cette usine ne fabriquait que du matériel agricole il y a quelques années encore et actuellement il y a plus de 75.000 voituresses en circulation. Vient ensuite B.M.W. avec l'Isetta dont nous avons d'ailleurs fait un essai sérieux. L'Isetta étant le type même de la voiturette elle a rencontré également un franc succès en Allemagne. On en compte actuellement plus de 70.000 en service ! N.S.U. et D.K.W. par contre sont des nouveaux venus en matière de voiturette. Nous avons décrit en détail la Prinz dans notre dernier numéro et ne reviendrons sur cette voiturette que lorsque nous pourrons publier un essai détaillé. D.K.W. présentait pour la première fois sa nouvelle 660 cm³ deux cylindres deux temps à carrosserie en matière plastique. La ligne de cette petite voiture est indiscutablement réussie et

on peut la classer parmi les plus belles réalisations. Malheureusement il s'agit encore d'un prototype et on ne peut savoir à quelle date la construction en série débutera. D'autre part il paraît difficile de maintenir le prix affiché de 4.200 DM car en série cette voiturette reviendra certainement plus chère. D'après certains avis compétents la « petite D.K.W. » ne sera pas construite en série avant 1959 ! La présentation de ce prototype a été un peu forcée par la sortie de la N.S.U. Prinz dont la série devrait déjà être en route à l'heure actuelle.

Nous étions les premiers à penser que l'apparition de la Prinz et de la petite D.K.W. porterait un coup fatal à la Goggomobil car cette maison est loin de posséder les moyens financiers des deux grandes firmes citées, mais une fois de plus le construc-

Le coupé Goggomobil déjà bien connu est maintenant livrable en cabriolet et en 400 cm³. Précisons qu'il s'agit du même moteur qui a été réalisé. Cette voiturette est équipée d'une boîte de vitesses pré-sélective à commande électro-magnétique.



teur bavarois a riposté de façon fulgurante. Sans aucune hésitation il a pris à son service un des ingénieurs B.M.W. ainsi que le chef de publicité de D.K.W. et le résultat ne se fit pas attendre : au Salon de Francfort Hans Glas présentait une nouvelle Goggomobil 600 cm³ à moteur flat-twin quatre temps placé en avant de la voiturette. Ce nouveau moteur ne peut pas cacher sa parenté avec les célèbres moteurs de Munich et on peut faire confiance à la maison Goggomobil qu'avant longtemps ce prototype fera des étincelles.

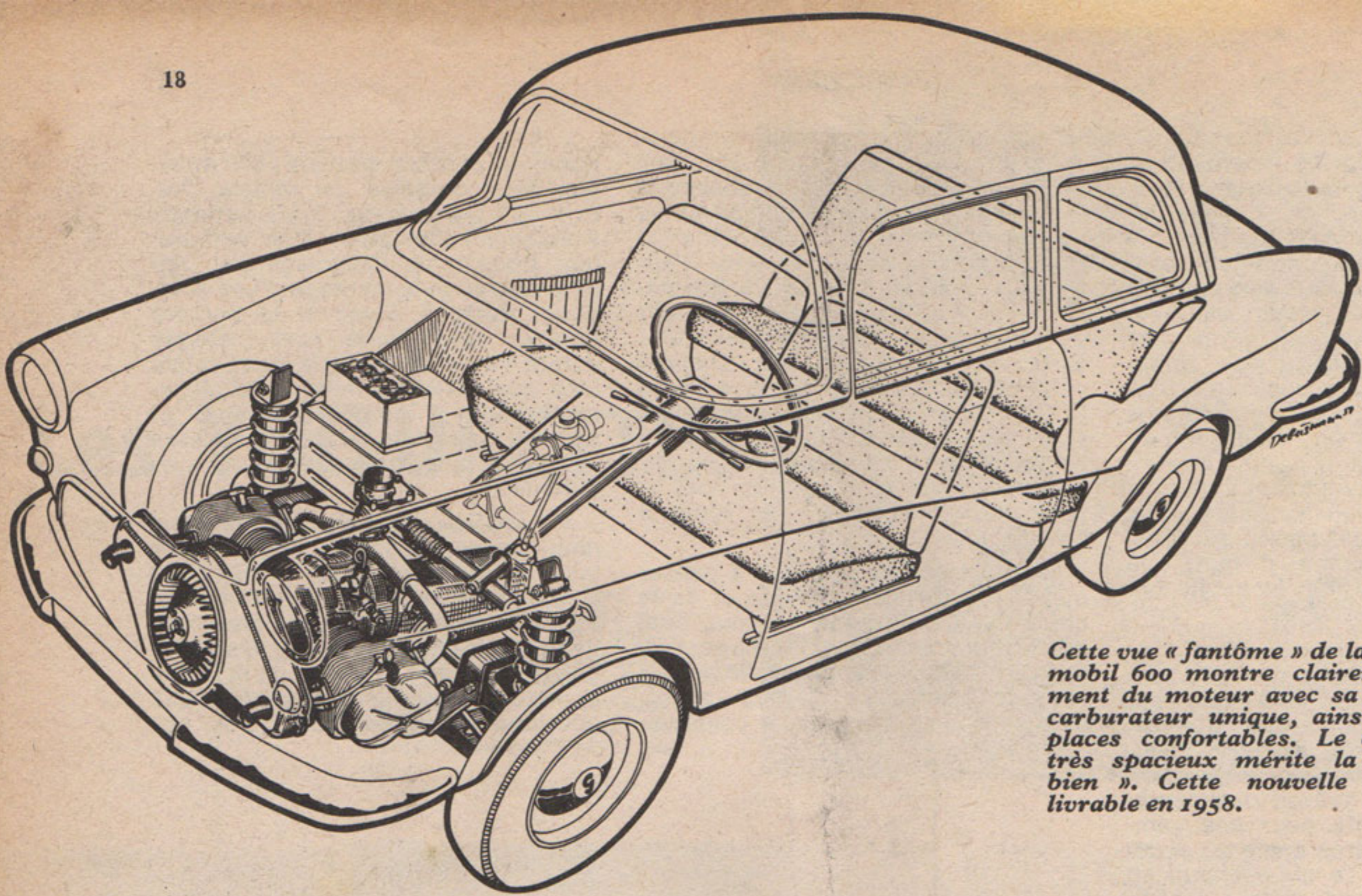
B.M.W. ne pouvait évidemment pas rester à l'écart et lance également une nouvelle 600 cm³. Sans sacrifier à la mode ce nouveau modèle reste entièrement fonctionnel. On a très nettement l'impression qu'il s'agit d'une Isetta « adulte » mais en fait cette analogie réside uniquement

dans la portière frontale commune aux deux modèles. Le moteur flat-twin est bien connu. Nous noterons simplement l'adoption d'un carburateur unique, de l'allumage par batterie-bobine et le montage d'une soufflerie. Reste à savoir si la portière frontale et l'unique porte latérale auront l'heur de plaire à la clientèle bien que cette voiturette offre réellement place à quatre personnes et soit équipée d'une boîte de vitesses à quatre rapports entièrement synchronisée.

A l'occasion du Salon de Francfort nous avons également pu essayer pour la première fois la fameuse Janus de Zündapp. Cette voiturette est certainement la plus intéressante de toutes les solutions actuelles. Nous avons déjà parlé en détail de la Janus et nous en reparlerons quand nous pourrons en faire l'essai selon nos

normes habituelles. La disposition dos à dos des sièges aura des partisans et des détracteurs, mais il est néanmoins certain que la Janus est la seule voiturette de 250 cm³ pouvant transporter quatre personnes confortablement et dont les sièges peuvent être transformés instantanément en couchette. Le moteur de la Janus nous a réellement surpris. Il est donné pour 14 ch et ceux-ci sont certainement et effectivement disponibles. L'accélération avec quatre personnes à bord est remarquable bien que la vitesse de pointe ne soit pas très élevée. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit là d'un véhicule essentiellement urbain. Nous avons d'ailleurs effectué un trajet assez important sur la banquette arrière et nous n'avons nullement été incommodés. Nous ne classons cependant pas la Zündapp parmi les « Grands », car les chiffres





Cette vue « fantôme » de la nouvelle Goggomobil 600 montre clairement l'emplacement du moteur avec sa soufflerie et son carburateur unique, ainsi que les quatre places confortables. Le coffre à bagages très spacieux mérite la mention « très bien ». Cette nouvelle voiturette sera livrable en 1958.

de production prévus sont assez faibles, à savoir environ 650 unités par mois. A cette cadence Zündapp trouvera probablement toujours des clients pour ce véhicule extraordinaire.

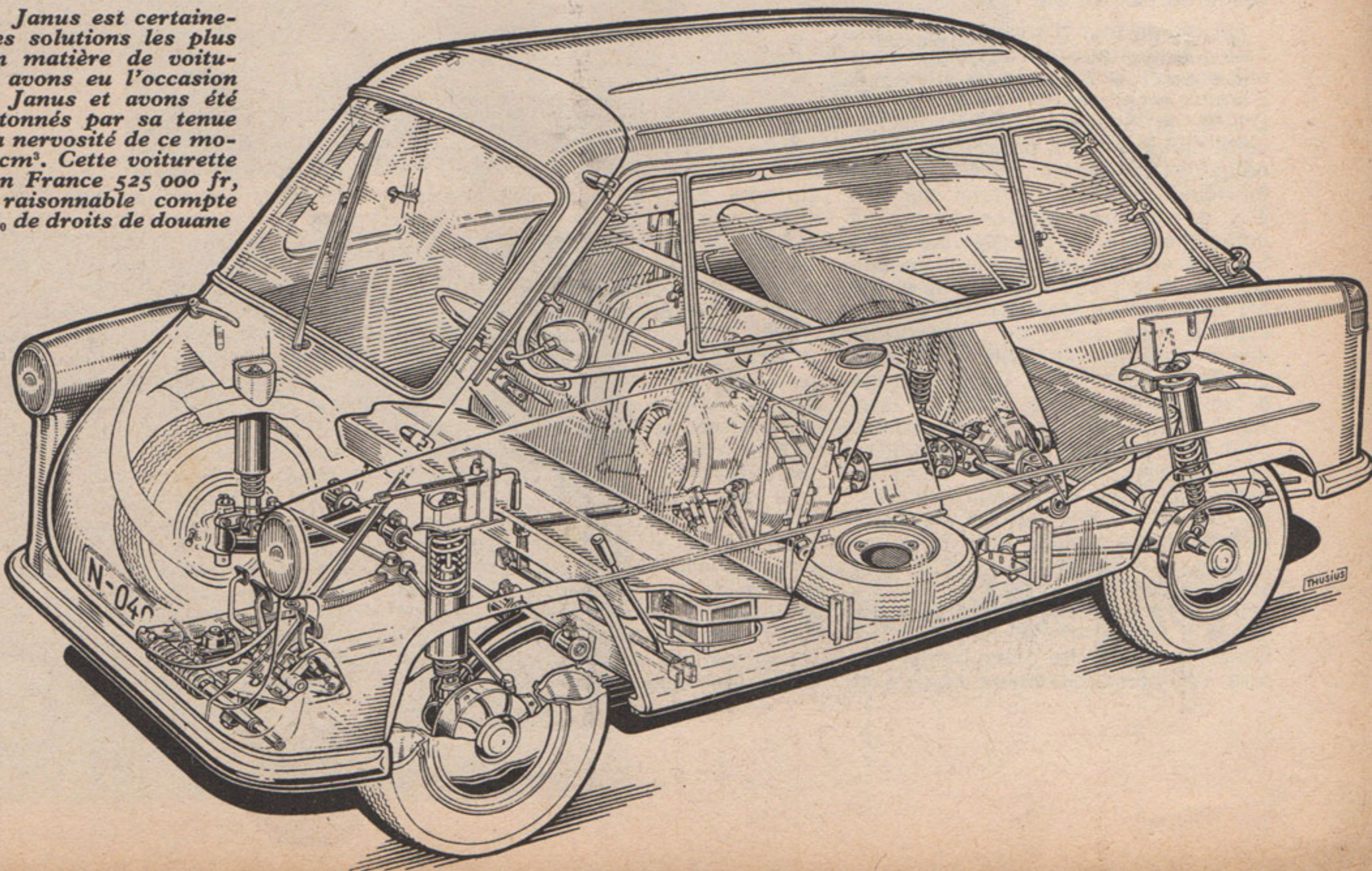
Dans notre dernier numéro nous avons déjà signalé la nouvelle Maico Sport qui peut presque être considérée comme une voiture : le moteur est toujours le Heinkel deux cylindres deux temps bien connu et son prix de

plus de 5.000 DM classe la Maico parmi les voitures dites normales.

Un autre véhicule nouveau par contre a soulevé un intérêt considérable parmi les amateurs de voiturettes. Nous voulons parler de la nouvelle Messerschmitt à quatre roues, baptisée Tiger. Précisons d'ailleurs que ce n'est plus la maison Messerschmitt qui construit la voiturette, mais son inventeur, l'ingénieur Fend. Ex-

térieurement la Tiger ressemble à la trois roues bien connues; la disposition des sièges en tandem est restée inchangée bien que l'intérieur soit maintenant un peu plus spacieux. La nouvelle quatre roues (avec différentiel) sera propulsée par un nouveau moteur Sachs deux cylindres deux temps de 400 cm³. Ce moteur est également encore à l'état de prototype et on ne peut pas encore dire à

La Zündapp Janus est certainement une des solutions les plus originales en matière de voiturettes. Nous avons eu l'occasion d'essayer la Janus et avons été réellement étonnés par sa tenue de route et la nervosité de ce moteur de 250 cm³. Cette voiturette est vendue en France 525 000 fr, ce qui est raisonnable compte tenu des 70 % de droits de douane



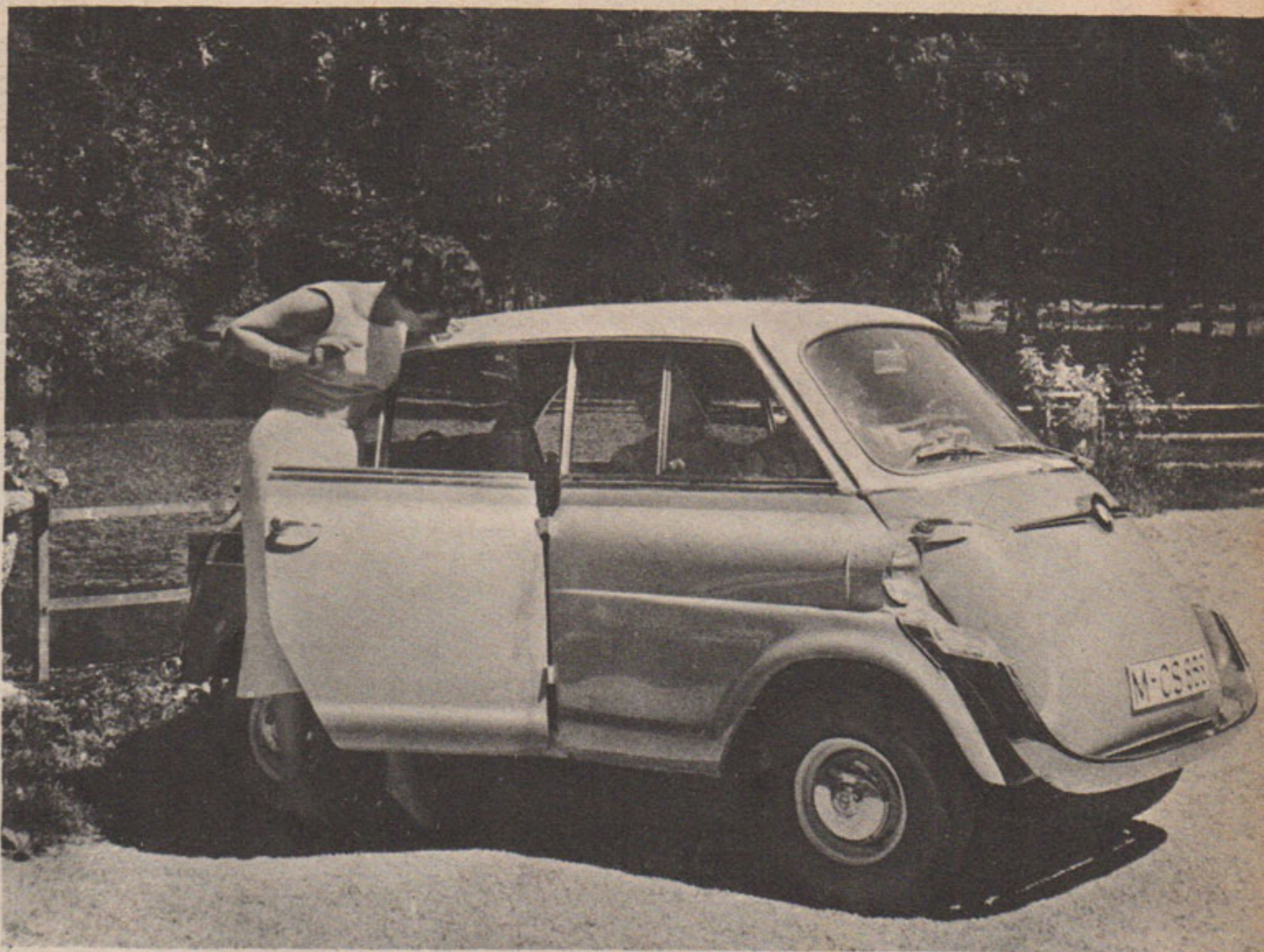
quel moment la construction en série sera entreprise. Le maître-couple très favorable de ce nouveau véhicule devrait, au dire du constructeur, autoriser une vitesse maximum de 140 km/h ! Cela ouvre évidemment des perspectives nouvelles à de nombreux amateurs.

La maison Victoria exposait également sa voiturette en matière plastique déjà connue. Elle est maintenant équipée d'un moteur Victoria 250 cm³ développant 14 ch. Mais il semble que cette firme ait des ennuis d'ordre financier : elle n'avait pas de stand dans l'exposition et la voiturette fut présentée à l'extérieur.

Pour terminer ce rapide tour d'horizon nous dirons encore un mot de la Mopetta Brütsch déjà mentionnée l'an dernier et à l'occasion du Salon de Londres. Rappelons qu'il s'agit d'une espèce de baignoire en matière plastique sur trois roues — une avant et deux arrière — propulsée par un 50 cm³ Ilo ou Sachs. Actuellement la Société Opelit, Georg. V. Opel qu'il ne faut d'ailleurs pas confondre avec la marque de voitures Opel, construit la Mopetta sous licence. Reste à savoir comment le public accueillera ce cyclomoteur sur trois roues.

En résumé nous dirons que malgré quelques exceptions ce Salon a été placé sous le signe des nouvelles 600 cm³ et que sur ce domaine les grands constructeurs s'apprentent à se livrer une sévère bataille au cours de laquelle tout le monde laissera certainement des plumes. Il est d'autre part certain que des « outsiders » du genre de Zündapp ont des chances appréciables étant donné les faibles cadences de fabrication. Maintenant

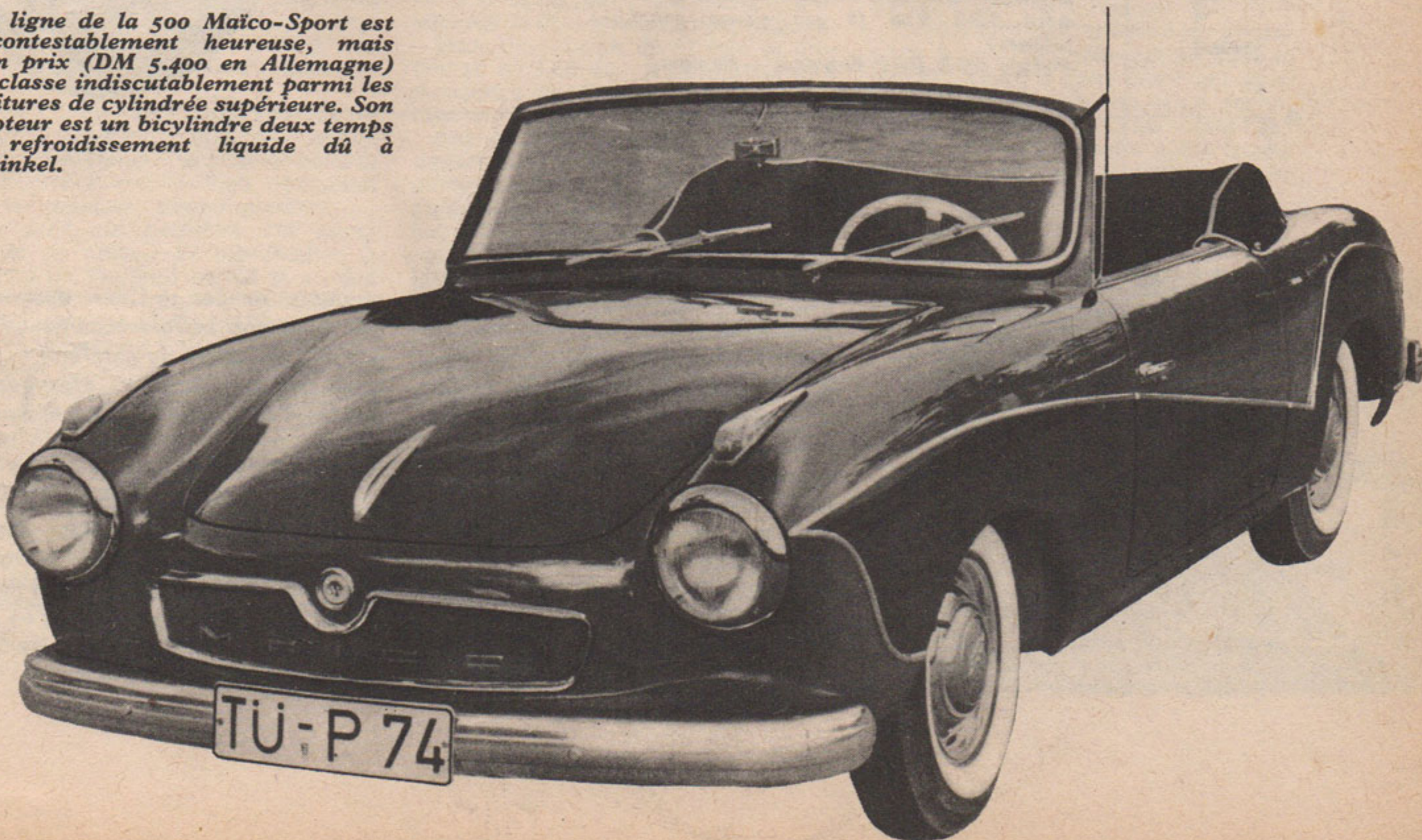
La ligne de la 500 Maico-Sport est incontestablement heureuse, mais son prix (DM 5.400 en Allemagne) la classe indiscutablement parmi les voitures de cylindrée supérieure. Son moteur est un bicylindre deux temps à refroidissement liquide dû à Heinkel.



que la Vespa 400 tant attendue a enfin fait son apparition sur le marché français, il sera intéressant de comparer les productions étrangères et notamment allemandes avec la seule voiturette française construite en grande série, et nous pensons pouvoir revenir dans nos numéros d'hiver sur le problème des voiturettes en général.

Paul NIEDERMANN.

Dans notre numéro du Salon nous avons déjà signalé la nouvelle B.M.W. 600 qui, bien qu'empruntant certaines solutions à sa cadette, l'Isetta, est néanmoins une construction nouvelle et avant tout rationnelle : quatre places, une porte frontale et une seule porte latérale, glaces coulissantes, moteur silencieux (celui de la moto 600 cm³) et quatre vitesses synchronisées sont les principales caractéristiques de cette voiturette. Un seul ennui : son prix en France est de... 750.000 fr!



ESSAIS *MOTOCYCLES*

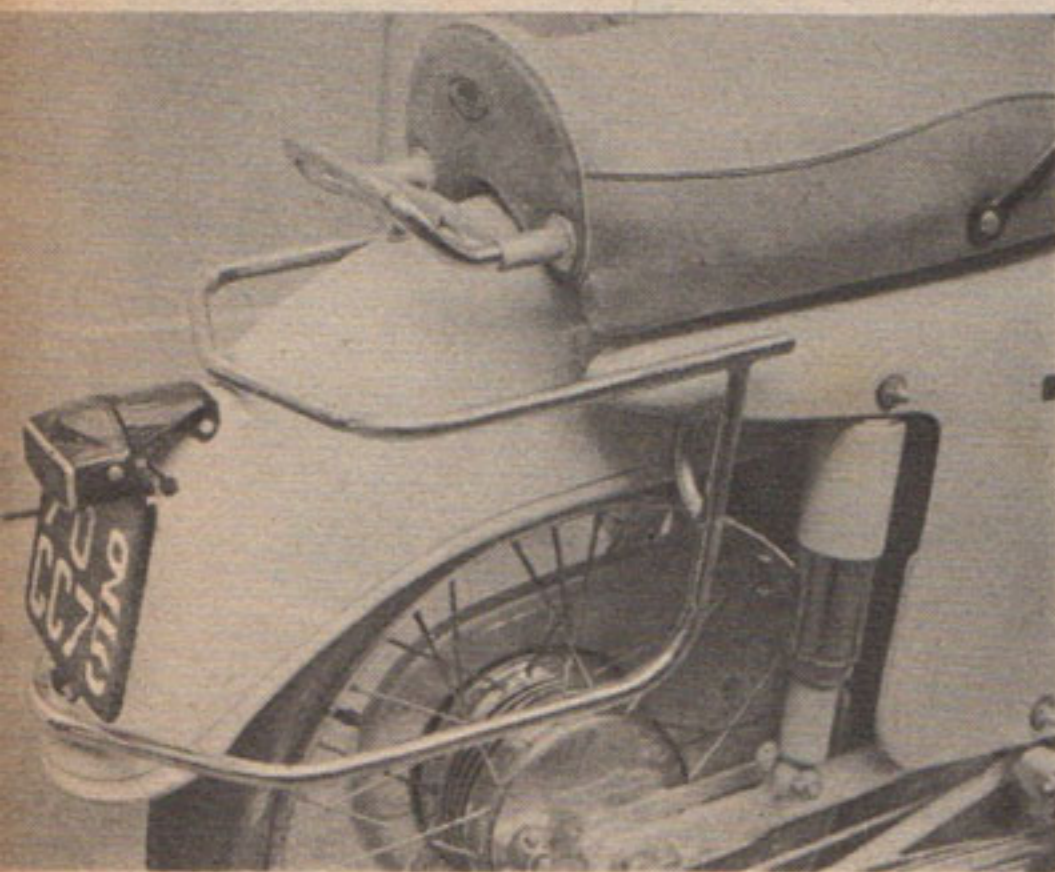
LA 175 TERROT

“ *tournoi* ”



**LA MACHINE VUE
PAR LE CONSTRUCTEUR :**

**175 cm³ de tourisme.
Vitesse : 110 km/h.
Consommation inférieure à 3 l
aux 100 km (à une vitesse non
précisée).
Prix : 225.000 francs + taxes.**



La nouvelle 175 Terrot illustre la renaissance technique de la marque. Après l'échec de la 250 et du scooter, il devenait urgent de confier la responsabilité des études à une personne compétente. L'ingénieur Padovani était tout désigné, et, ayant cette fois-ci ses coudées franches, put enfin réaliser une motocyclette digne de ce nom.

En fait, cette machine reste absolument classique au point de vue technique, et nous sommes certains qu'elle aurait pu voir le jour il y a

plusieurs années... Ceci démontre que faire une belle mécanique n'est pas la quadrature du cercle ni l'apanage des constructeurs étrangers : il suffit d'allier compétence et bonne volonté.

Ces deux facteurs nous valent aujourd'hui une remarquable 175 cm³, agréablement sportive, allant vite et freinant bien, d'une tenue de route très sûre et d'un confort certain.

La clientèle motocycliste n'en demande pas plus, mais certainement pas moins...

PARTIE CYCLE

Le cadre — heureuse innovation — est du type à double-berceau fermé, renforcé au niveau du tube de direction par des goussets en acier. La suspension arrière utilise des bras oscillants contrôlés par amortisseurs hydrauliques, et la suspension avant une fourche télescopique avec amortissement à huile à double effet. Cette fourche, à sa partie supérieure, comporte un carénage englobant le phare et l'avertisseur. Le garde-boue, très profond, est suspendu et, par conséquent, ne suit pas les mouvements de la roue.

Le constructeur a adopté des roues de 17 pouces, avec freins centraux en alliage léger, et moyeu à broche à l'arrière. Pneus avant de 17 x 2,75, arrière de 17 x 3.

Le réservoir de 13 l, dont 3 de réserve, repose sur des coussinets de caoutchouc antivibratoires fixés sur le tube supérieur du cadre, et est maintenu en place par un système pratique de ressort métallique avec accrochage rapide.

La selle est du type biplace.

De part et d'autre du garde-boue arrière, également très profond, sont disposés des fixe-sacoques tubulaires en acier chromé, tandis qu'au-dessus nous trouvons un porte-bagages télescopique.

Concession au goût du jour et à l'esthétique actuelle, des tôles latérales, fixées par 5 vis, masquent la partie centrale de la machine; elles entourent le réservoir d'huile, situé à droite et le coffre à outillage, à gauche. Leur présence diminue l'accessibilité du carburateur et du robinet d'essence. Par contre, elles offrent au conducteur une certaine protection, notamment contre les éventuelles projections du carburateur.

Plus convaincant nous apparaît le carter secondaire étanche, enfermant complètement la chaîne; celle-ci fonctionne à sec — d'où obligation de la graisser périodiquement — alors qu'il eût peut-être été assez simple de prévoir sa lubrification à partir d'un reniflard ou de la « mise à air libre » du réservoir d'huile.

L'équipement électrique comprend :

— Une batterie 6 V - 7 Ah, alimentée par le volant magnétique par l'intermédiaire d'un redresseur. Un dispositif spécial, actionné par une tirette placée sur le carénage droit, permet une recharge rapide en cas de besoin (à ce moment, le voyant de charge, situé sur le phare, reste allumé quand le moteur tourne). Dès que la batterie est rechargée (ce qui se constate en essayant l'avertisseur ou l'éclairage lanterne, moteur arrêté) il faut stopper la charge de secours en repoussant la tirette, afin d'éviter le bouillonnement de l'électrolyte. **Il est**

déconseillé de rouler plus d'une demi-heure avec le système de charge de secours enclenché.

— Un projecteur trois positions : lanterne, phare, code.

— Feu rouge et plaque de police lumineuse.

— Avertisseur.

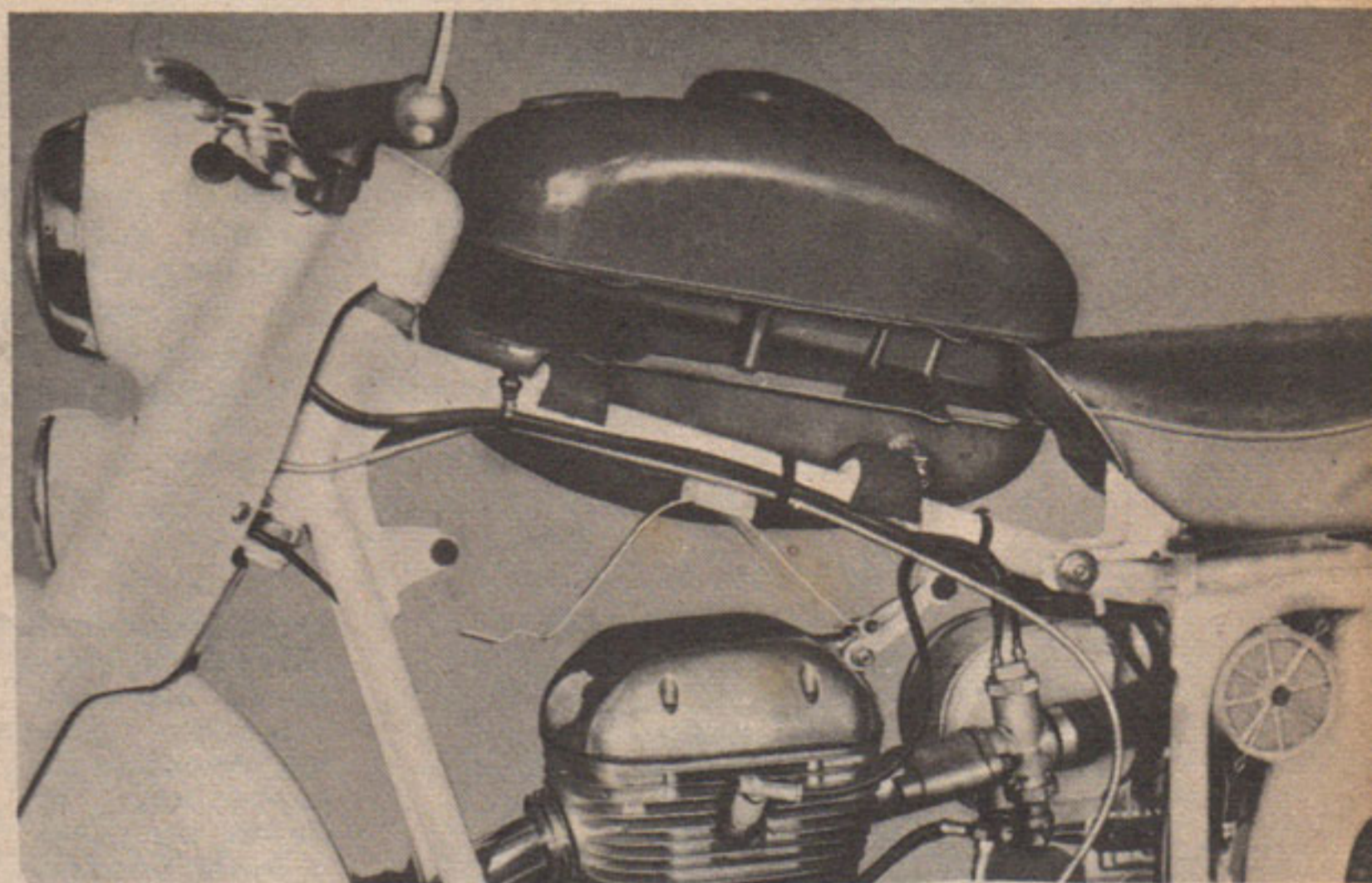
— Compteur kilométrique éclairé et voyant de charge sur la nacelle de phare.

Le guidon est équipé d'une poi-

gnée à ouverture rapide (enfin), de grands leviers de frein et d'embrayage, avec réglage rapide de tension par barillet et bouton moleté, d'un contacteur d'éclairage avec bouton-poussoir d'avertisseur, d'une manette d'air et d'un rétroviseur.

La finition apparaît luxueuse : émail deux-tons et chrome, monogramme en relief de la marque sur le garde-boue avant, écusson en plastique sur le réservoir.

Système d'attache du réservoir, par ressort à lame inférieur. Des blocs de caoutchouc éliminent les vibrations.



GRUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur est un bloc quatre-temps à soupapes en tête, commandées par culbuteurs. Il est monté élastiquement dans le cadre, par l'intermédiaire d'éléments de caoutchouc antivibratoires.

Pour un alésage de 62 mm et une course de 57,8 mm, il développe une puissance de 10,5 ch à 6.300 tr/mn, avec un rapport volumétrique de 8 à 1.

Cet excellent résultat est dû au dessin de la culasse, comportant une admission et un échappement particulièrement bien étudiés. Notons également le rappel des soupapes par ressort en épingle, avec système équilibrant la tension de chaque brin, de façon à éviter les efforts parasites sur les queues de soupapes. Une astuce permet aux soupapes de tourner sur leur siège, ce qui limite la distorsion de la tulipe et l'encrassement. La culbuterie fonctionne sous carter étanche avec lubrification sous pression.

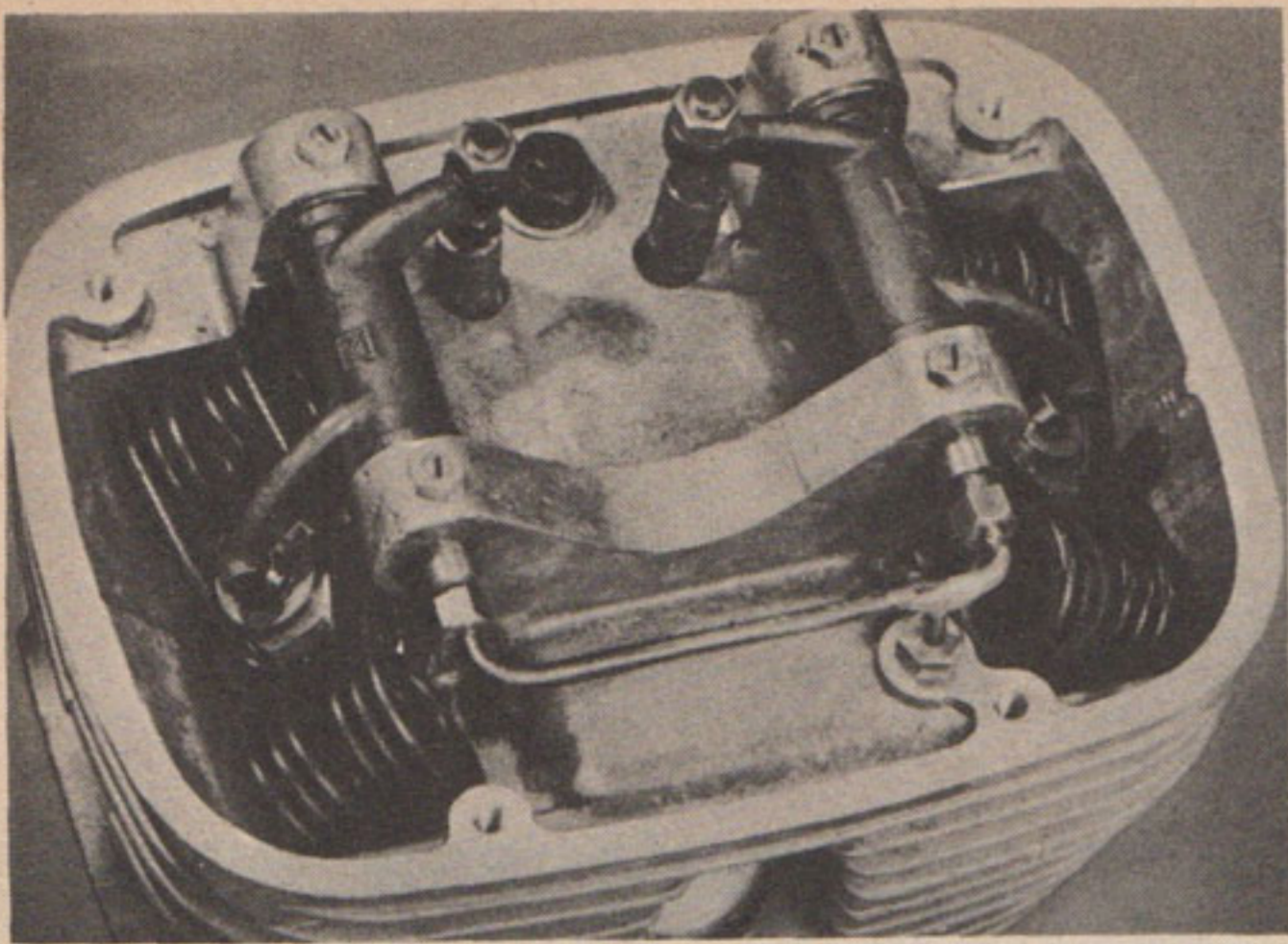
Un carburateur Gurtner de 23 mm de diamètre, monté sur une longue pipe, assure l'alimentation. Il est relié au volumineux filtre à air par un manchon de caoutchouc. Conduits d'admission et d'échappement sont « dans l'axe », avec pour conséquence un cheminement rectiligne des gaz, sans turbulence perturbatrice.

Le vilebrequin, de gros diamètre, tourne sur de gros roulements à billes, et la tête de bielle sur galets. En bout du vilebrequin, côté gauche, est calé le volant magnétique, et côté droit, l'embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

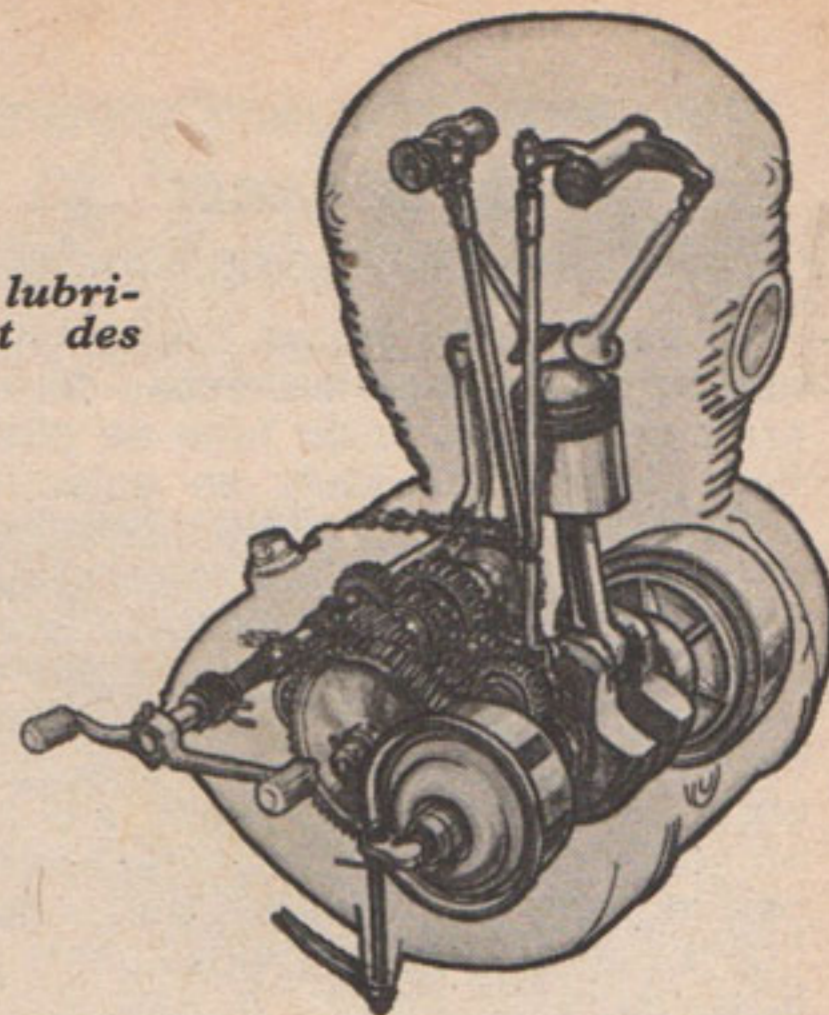
L'arbre à cames, entraîné par engrenage à partir du vilebrequin, attaque des poussoirs à base plate qui agissent sur les tringles en dural actionnant les basculeurs. Le profil des cames et des poussoirs a été étudié en vue de réduire au maximum les bruits mécaniques.

La transmission primaire utilise des pignons à taille oblique — moins bruyante que la taille droite — et entraîne une boîte de vitesses « en cascade », commandée par sélecteur.

La lubrification des organes en mouvement est assurée par une pompe double à engrenages : l'huile est aspirée dans le réservoir extérieur, et après avoir traversé deux filtres (un au départ de la tubulure et un à l'arrivée à la pompe) est envoyée sous pression sur les roulements de vilebrequin, tête de bielle, arbre à came, culbuterie, etc. Elle redescend par gravité dans le fond du carter, d'où la pompe de retour la réexpédie au réservoir au travers d'un double-filtre contenant un aimant destiné à retenir les particules métal-



Détail de la distribution lubrifiée sous pression, et des organes-moteurs.



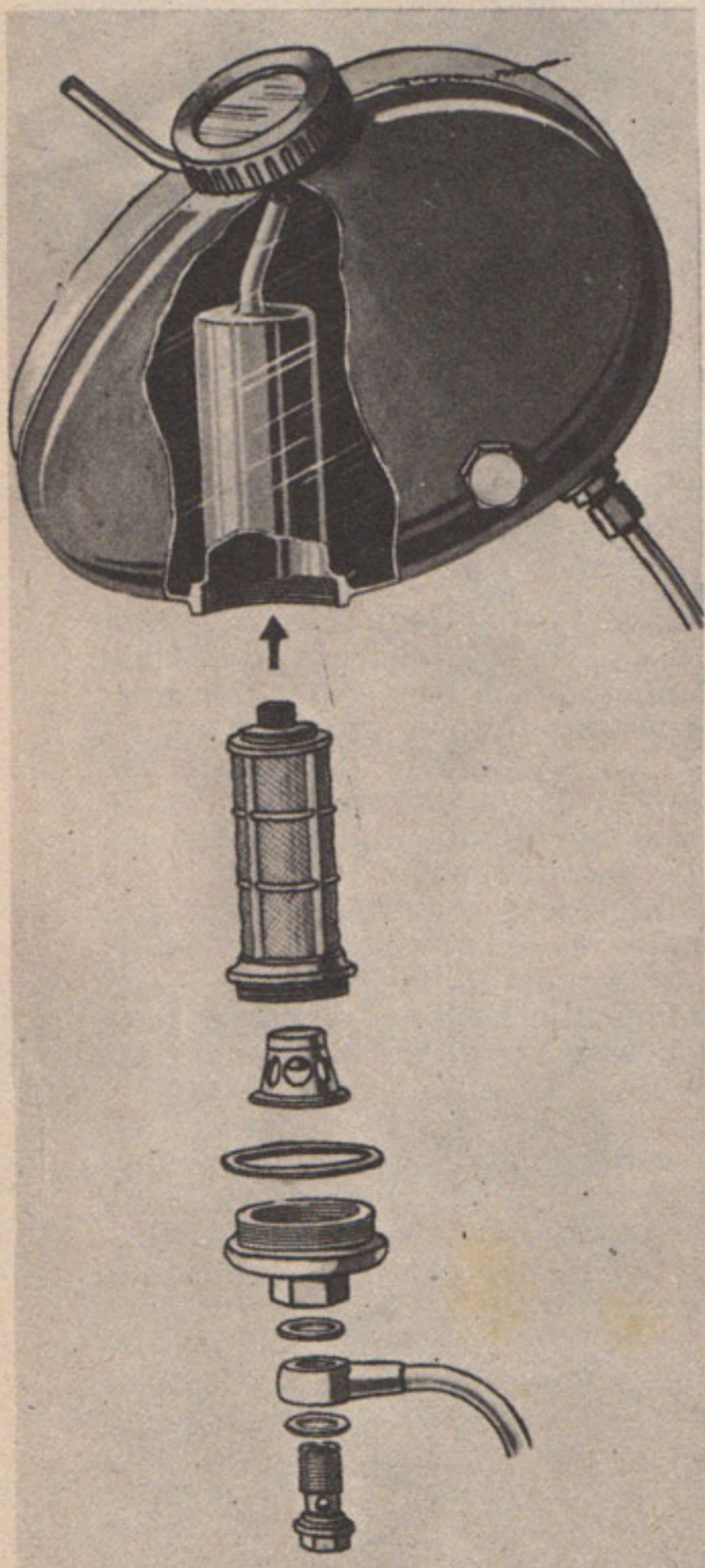
liques. La pompe assure un débit de 40 l à l'heure.

La boîte de vitesses fonctionne en bain d'huile séparé; une jauge sur le carter permet de vérifier le niveau. L'allumage s'effectue par volant

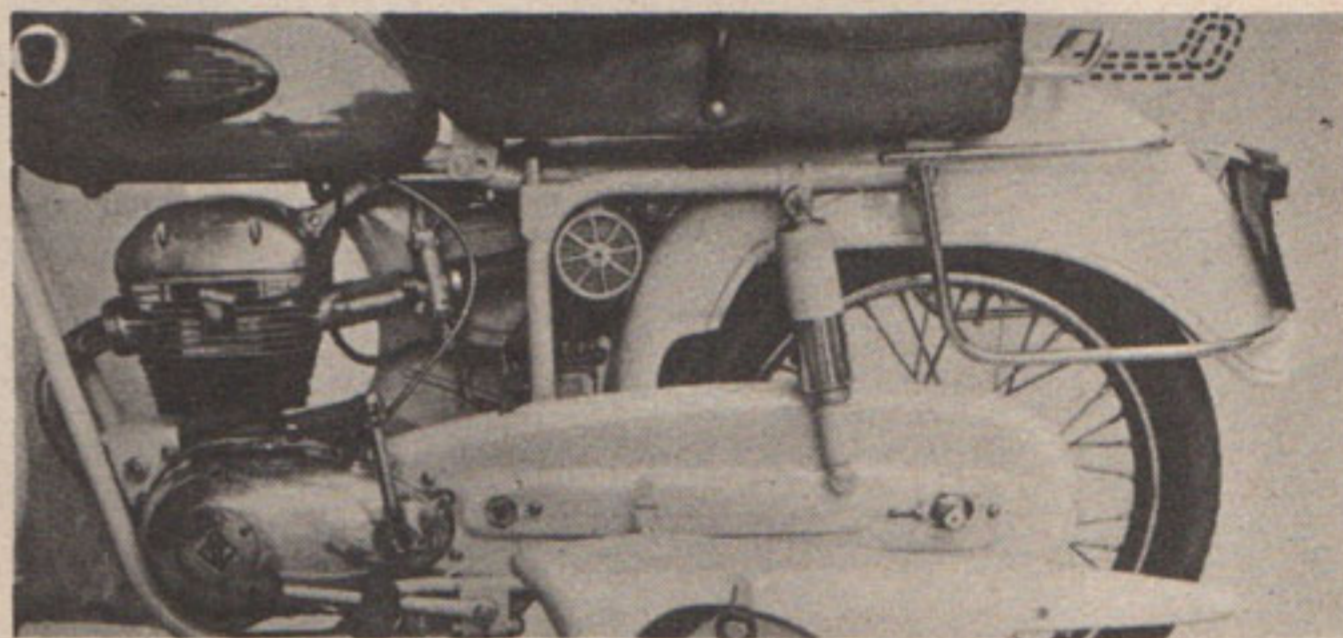
magnétique Morel ou ABG, à avance variable automatique. Le rotor est claveté sur le vilebrequin, le calage d'avance s'obtenant par rotation du stator. La bobine H.T. est extérieure, et placée sous la selle.

Ce volant alimente également la batterie par l'intermédiaire d'un redresseur.

Le système d'échappement se termine par un volumineux silencieux, de fabrication Terrot.



Disposition du filtre à air, raccordé au carburateur par un manchon de caoutchouc, et détail du filtre à huile double.



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Partie cycle.

Cadre double-berceau fermé.
Suspension arrière oscillante avec amortisseurs hydrauliques.
Fourche télescopique, amortissement hydraulique à double effet.
Réservoir : 13 l dont 3 de réserve.
Roues de 17 pouces; pneus : avant, 17 x 2,75; arrière, 17 x 3.
Freins : centraux en alliage léger, diamètre 163 mm.
Moyeu arrière à broche.
Réservoir d'huile : 2 l environ.
Batterie 6 V - 7 Ah.
Équipement électrique : projecteur phare, code, lanterne; feu rouge et plaque de police lumineuse; compteur éclairé; voyant de charge.
Accessoires : porte-bagages télescopique; porte-sacoche; béquille centrale; repose-pieds passager.

Groupe moteur-transmission.

Bloc-moteur quatre-temps à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs.
Course alésage : 57,8 x 62.
Rapport volumétrique : 8.
Puissance maxi : 10,5 ch à 6.300 tr/mn.

Carburateur : Gurtner, diamètre 23 mm; gicleur d'origine, 40.

Allumage : volant magnétique Morel ou A.B.G. avec bobine H.T. extérieure.

Bougie : Marchal H.34.S.

Avance : automatique, de 2 à 7 mm avant P.M.H.

Transmission primaire : par engrenages taille oblique.

Embrayage : disques multiples liège et acier, ressort central.

Boîte de vitesses : quatre rapports commandés par sélecteur.

Démultiplication finale :

En 1^{re} : 15,82;

En 2^e : 9,99;

En 3^e : 7,76;

En 4^e : 6,07.

Jeu aux soupapes : 25/100 à froid.

Lubrification : par pompe à engrenages : débit 40 l/h. Epuration de l'huile par filtres mécaniques et champ magnétique.

Poids à vide : 110 kg.

Consommation : moins de 3 l aux 100 km (vitesse non précisée).

Vitesse maximum : 110 km/h chrono, position couchée.

La TOURNOI en action

La 175 Tournoi fait montre de prime abord, d'une certaine recherche dans sa présentation générale. Les couleurs vives adoptées par les constructeurs ont un peu surpris les vieux motocyclistes, mais les jeunes, par contre, apprécient particulièrement ces oppositions de tons. Nous avons pu le constater par les regards admirateurs provoqués par le passage de la 175 Terrot. A l'usage, le carénage présente des avantages en ce qui concerne la propreté et la facilité de nettoyage. En effet, avec quelques coups de chiffon, contrairement aux machines habituelles, la Terrot présente toujours un aspect net et séduisant.

La position est bonne et l'emplacement des commandes est étudié. Les leviers de guidon, de grandes dimensions sont bien en main. Seule, la selle nous semble un peu dure. La mise en route s'effectue très rapidement sur le circuit batterie comme avec le volant magnétique, ce qui évite les conséquences de la panne de batterie. La mécanique est silencieuse et le pot d'échappement particulièrement efficace. On a pu concilier silence et haut rendement grâce à un travail sérieux, c'est-à-dire : respect des tolérances à l'usinage et montage soigné du carénage sur caoutchouc. Nos premières sorties sur la route nous avaient permis de déceler une carburation un peu pauvre. La consommation mesurée sur la route avec le gicleur de 40, ne dépassait pas 2,500 l aux 100 km. A grande allure, au-dessus de 100 km/h au compteur, le moteur avait une nette tendance à « s'asseoir ». L'adoption du gicleur de 42 nous a permis de conserver une puissance constante. En ville, la machine est très maniable.

Grâce à l'extrémité caoutchoutée du

support, placé côté gauche, la mise sur béquille se fait sans effort. Comme sur toutes les Terrot, la démultiplication est longue, mais, avec son circuit de graissage très étudié, le moteur peut tourner entre cinq et six mille tours sans aucun risque. Dans la circulation urbaine, les vitesses intermédiaires doivent être largement utilisées, ce qui permet de se jouer des encombrements et de toutes les difficultés de la route. En montant les régimes, on constate un certain affolement des soupapes, mais le tarage des ressorts a été justement calculé pour éviter de dépasser par trop la vitesse de pointe, indiquée par le constructeur, allure qui, malgré tout, est nettement dépassée. Les amateurs de sport pourront avec le modèle Rallye satisfaire leurs aspirations.

En ce qui concerne la Tournoi, l'usager normal peut néanmoins conduire sagement, le moteur reprenant parfaitement à bas régime, même en quatrième.

Nous ferons une légère critique, en ce qui concerne le robinet d'essence dont la commande en position réserve, est difficile à atteindre, étant donné la tôle du carénage, qui n'est pas bordée à cet endroit.

A Montlhéry, les vitesses de pointe nous ont agréablement surpris. En position normale, le tour d'anneau est bouclé en 1 mn 31 s, soit une moyenne de 100,809 km/h. En position couchée, avec un gicleur de 45, nous obtenons 1 mn 18 s 3/5, soit 116,713 km/h. La carburation nous paraissant un peu riche, nous adoptons : un gicleur de 42 avec l'aiguille au premier cran et notre temps ressort à 1 mn 18 s 1/5 avec une moyenne de 117,310 km/h, ce qui est loin des 110 km/h, annoncés par le construc-

teur dont nous saluons la modestie, en l'occurrence.

Le circuit routier très fréquenté, ne nous a pas permis les performances optimums. Cependant, les temps sont plus qu'honorables : le meilleur tour fut exécuté en 6 mn 10 s 31/5 avec une moyenne horaire de 89,235 km/h. La machine tient parfaitement la route, son confort est certain. Les virages sont pris rapidement sans appréhension. Nous reprocherons à la fourche un léger manque de rigidité qui n'est perceptible qu'en utilisation intensive. Le freinage est nettement suffisant à 50 km/h, la machine s'arrête en 9,50 m.

Les chiffres d'accélération sont intéressants : aux 100 m, nous passons la seconde. La distance est bouclée en 8 s 2/5; moyenne : 42,948 km. Aux 200 m accomplis en 13 s 1/5. La troisième a été enclenchée une trentaine de mètres avant la borne. La moyenne horaire est de 54,540 km/h. Les 300 m, avec un temps de 17 s 1/5, nous apportent la moyenne de 62,784 km/h.

La 175 Tournoi nous semble une réussite, par sa présentation, ses caractéristiques modernes et le soin apporté à sa fabrication. Nous n'avons qu'à nous louer de sa tenue de route et de ses freins, sans oublier les performances et la consommation.

Les constructeurs devraient cependant insister auprès des fabricants de pneus, afin d'obtenir des dessins de bande de roulement appropriées aux performances et au freinage d'une machine moderne. Il existe notamment, en ce qui concerne le freinage sur sol mouillé, des pneumatiques très étudiés qu'il serait intéressant d'essayer.

La Tournoi marque avec brio l'avènement d'un comportement nouveau, qui donne à l'usager l'assurance de trouver en échange de sa confiance et de son argent : qualité et performance.

A. NEBOUT.

RÉSULTATS D'ESSAI

Temps : beau. Vent 4 à 5 m/s.

Réglages : gicleur 42. Aiguille premier cran. Bougie 34,5 H Marchal. Super-carburant.

Piste de vitesse : 2.548 mètres.

Position normale : 1 mn 31 s; moyenne : 100,809 km/h.

Position couché : 1 mn 18 s 1/5; moyenne : 117,310 km/h.

Circuit routier : 9.181 mètres.

Meilleur tour : 6 mn 10 s 2/5; moyenne : 89,235 km/h.

Accélérations :

100 m : 8 s 2/5; moyenne : 42,948 km/h.

200 m : 13 s 1/5; moyenne : 54,540 km/h.

300 m : 17 s 1/5; moyenne : 62,784 km/h.

QUALITÉS

- Silence.
- Consommation réduite.
- Freins efficaces.
- Confort.
- Performances intéressantes.

DÉFAUTS

- Fourche gagnant à être plus rigide.
- Manque d'accessibilité du robinet d'essence.

camping
photo
tourisme

sur deux ou trois roues

LA PROFONDEUR DE CHAMP

Une belle photographie doit réunir un certain nombre de qualités pour être agréable et digne d'être conservée dans un album. Seules les épreuves excellentes méritent l'agrandissement.

Vous devez donc vous efforcer de faire des photos qui soient dues à votre attention et non pas au seul hasard de votre doigt, manœuvrant le déclencheur au gré de sa fantaisie.

Une belle photo doit être :

- **Intéressante.**

Le sujet doit sortir des sentiers battus et, dans le cas d'un personnage, refléter un peu les traits marquants de son caractère ou de ses manies. La photo de tante Aglaë parfaitement figée derrière un buisson d'aubépine un peu défraîchi, n'a aucun intérêt, même pour tante Aglaë.

- **Bien cadrée.**

Le ciel, à moins qu'il soit particulièrement beau et chargé de nuages, ne doit occuper qu'une faible partie de la photo. Une bonne épreuve est

dans les premiers plans et les plans moyens.

Avec un appareil « boîte » (box), aucune mise au point n'est possible et l'on doit se contenter d'une sorte de netteté industrielle et immuable. Un objet situé à moins de 2 ou 3 mètres de l'appareil sera flou. La distance est réglée une fois pour toutes. On n'a aucun problème à se poser mais l'on ne peut obtenir que des photos moyennes.

De plus, ces appareils sont assez bon marché et la qualité de l'optique s'en ressent : les bords des photos sont flous et l'ensemble n'a pas le « piqué » d'un objectif de qualité.

Il faut donc, pour faire de bonnes photos, avoir un appareil qui, sans être trop complexe, possédera du moins les réglages simples :

- possibilité de faire varier le diaphragme (de modifier l'ouverture) ;

- possibilité de régler l'appareil sur la distance à laquelle se trouve le sujet.

LA PROFONDEUR DE CHAMP

Pour parler théorie, c'est la propriété qu'a l'objectif réglable d'un appareil de rendre nets les objets se trouvant devant ou derrière le plan sur lequel on fait la mise au point.

Par exemple, un objet photographié est à cinq mètres. A un certain « diaphragme » (ouverture), la lentille aura, réglée sur cinq mètres, la faculté de rendre les plans nets, mettons de trois à onze ou douze mètres. Ainsi on pourra inclure dans la photographie, non seulement l'objet que l'on aura choisi, mais également d'autres qui pourront lui donner un certain caractère ou une certaine personnalité.

D'où l'intérêt pratique de connaître exactement les plans qui seront nets dans la surface que l'on photographie.

Pour ce faire, on utilise une « table de profondeurs de champ ». Il en existe une pour chaque catégorie d'appareil suivant ses possibilités et son format.

*
* *

Il est deux principes à connaître avant de voir comment une photo doit être prise, en utilisant la table de profondeurs de champ.

BELLES

en noir et en couleurs

IMAGES

généralement assez dense ; un personnage, campé au milieu d'un pré tout plat, sans arbre, couronné d'une grosse tache de ciel tout blanc, n'est pas agréable à contempler.

- **Non bougée.**

Une photo, même légèrement bougée, à tel point qu'on ne s'en rend pas compte quand elle est tirée dans son format, devient nettement mauvaise si on désire procéder à son agrandissement. Les défauts dus au bougé ne font que s'accroître et l'ensemble n'en prend que plus de flou.

- **Bien éclairée.**

Le soleil, rappelons-le, doit avoir une place importante dans la prise de vue photographique. Sans aller jusqu'au savant contre-jour, il est bon de placer le soleil aux trois quarts arrière de l'appareil, voire de côté.

- **Nette sur tous les plans.**

C'est là le but du petit exposé qui va suivre : vous aider à obtenir des épreuves qui soient nettes, surtout

● 1° Le réglage de la distance se fait sur le sujet principal que l'on désire photographier.

Si le sujet est à 6 mètres, on réglera l'appareil entre 5 et 8 mètres, par exemple, si le chiffre désiré n'est pas gravé, en veillant à mettre le repère plus près de 5 que de 8.

● 2° Plus le diaphragme est petit (c'est-à-dire plus le chiffre est grand : 6,3 est un diaphragme plus grand que 8 ou 11) plus la profondeur de champ est importante.

Le diaphragme est un dispositif destiné à faire varier la quantité de lumière entrant dans l'appareil, non pas en faisant varier les vitesses, mais la dimension de l'ouverture.

UTILISATION D'UNE TABLE DE PROFONDEURS DE CHAMP ET MANIÈRE DE PRENDRE UNE PHOTO

1° Prendre le soin, avec une cellule ou tout simplement, un aide-mémoire tel que nous en avons établi un dans un précédent article, de déterminer l'ouverture en fonction de la vitesse.

Nous aurons, par exemple, 1/50 de seconde à 11.

2° Mesurer la distance (ou l'évaluer) qui sépare l'appareil du sujet à photographier.

Exemple : 5 mètres.

3° Consulter la table de profondeurs de champ :

Sur 5 mètres à 11 elle indique une netteté pour les plans situés entre 2,90 et 18 mètres.

Il se peut que l'on désire avoir des objets situés au-delà de 18 mètres.

4° Il faut alors examiner la table de profondeurs de champ et, sans modifier le diaphragme et la vitesse chercher un chiffre satisfaisant où se trouveront peut-être les 5 mètres et un chiffre supérieur à 18 mètres.

Nous avons :

3 mètres à 11.

Ce réglage est à écarter des plans nets de 2,10 à 5,40 mètres seulement.

Mais nous avons en réglant sur 10 mètres, toujours à 11, une netteté allant de 4 mètres à l'infini.

Nous avons donc le sujet net (puis-

qu'il est à 5 m) ainsi que le champ entier se trouvant derrière lui.

5° Si l'on désire une profondeur de champ encore plus étendue il faut « jouer sur les vitesses », et, bien entendu, sur le diaphragme, puisque à vitesse plus lente, il entre deux fois plus de lumière et qu'il faut donc diminuer d'autant l'ouverture.

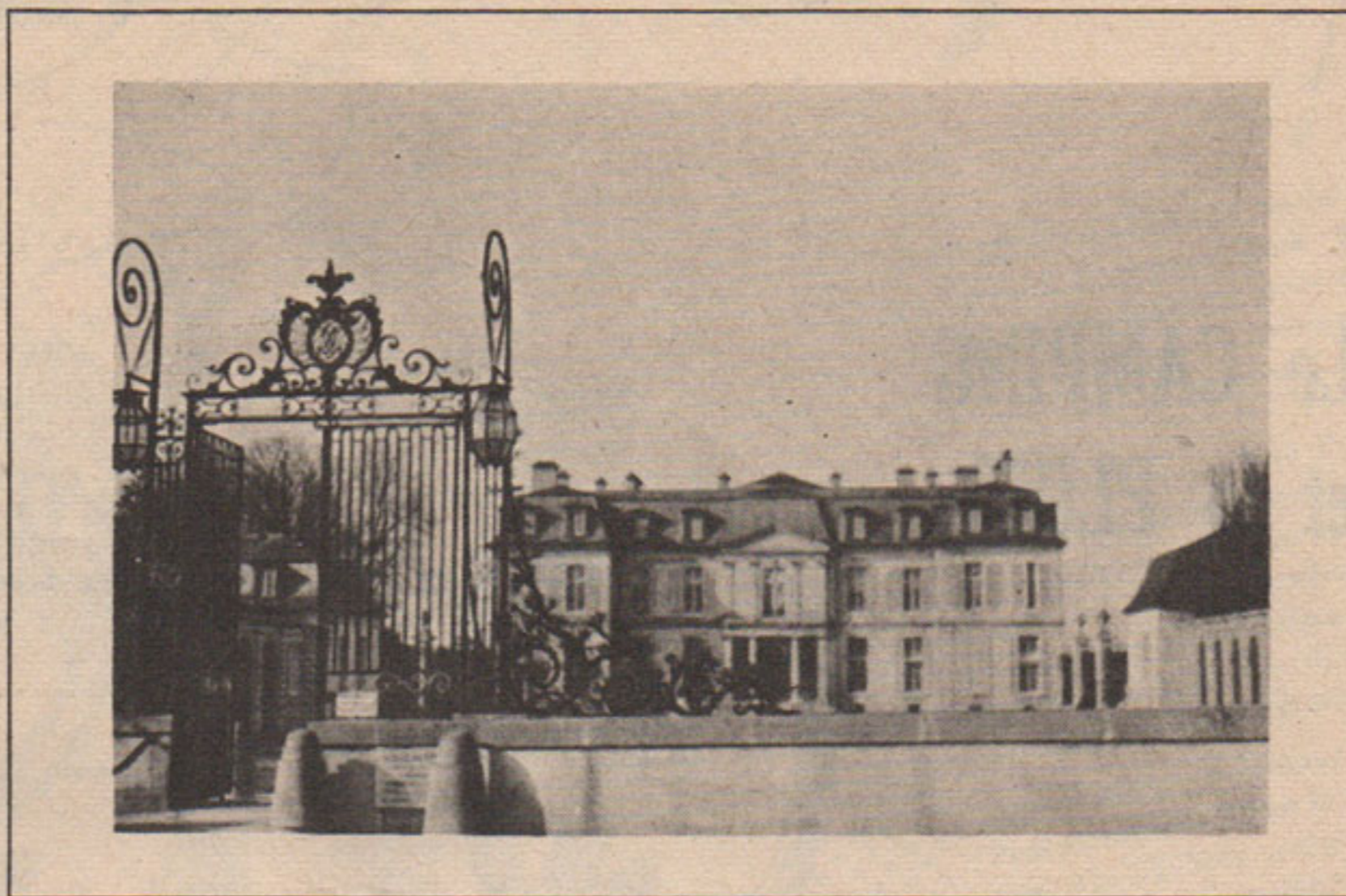
C'est ainsi qu'à 1/50 à 11 qui était notre exemple de tout à l'heure peut se substituer 1/25 à 16.

En ce qui concerne notre sujet, situé à 5 mètres de l'appareil, la table de profondeurs de champ, à 16, donnera :

3 mètres.....	1,85 à 8,30 mètres
5 mètres.....	2,50 à l'infini
10 mètres.....	3,20 à l'infini
Infini.....	4,70 à l'infini

Donc, la meilleure profondeur sera obtenue en réglant tout bonnement sur 5 mètres.

LEGRAND-JACQUES.

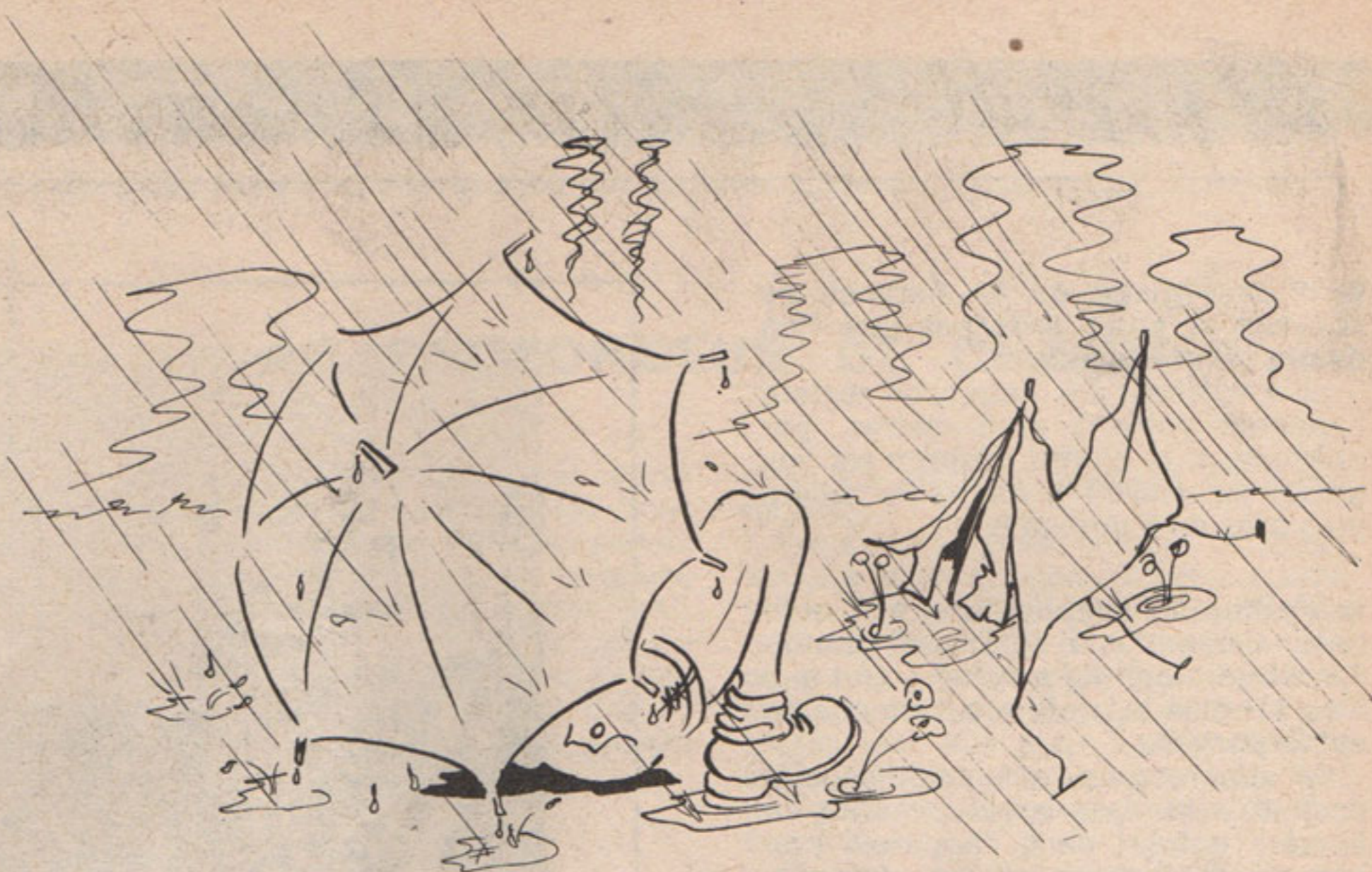


Une vue du château de Champs... qui manque de profondeur.



Netteté sur tous les plans.

Le CAMPING et la PLUIE



Avec l'augmentation des prix des hôtels, bon nombre de campeurs doivent faire contre mauvaise fortune bon cœur et ne pas penser à la chambre d'hôtel dès que le ciel s'assombrit.

Surtout les campeurs dont nous sommes, montés sur deux roues.

Il faut donc prévoir un équipement de camp susceptible de servir en cas de pluie et de ne pas se détériorer au contact de l'eau.

● Le matériel de camp.

La tente, telle que vous l'aurez choisie pour le camping normal, suffira. Une toile de bonne qualité, dont la trame de coton est suffisamment serrée et dont la fibre est irréprochable, ne traversera jamais, surtout bien garantie par son double toit.

Les matelas seront particulièrement soignés et l'on évitera tout contact avec l'eau. D'ailleurs, matelas et duvets devront être enfermés dans des housses plastiques imperméables. C'est une sage précaution et la modicité de la dépense est bien vite rattrapée surtout si l'on évite qu'un duvet soit inondé.

On pensera à se munir d'un second tapis de sol qui assurera la protection intérieure de la tente et que l'on pourra brosser et secouer après des dépôts éventuels de boue.

Munissez-vous aussi d'un morceau de nylon suffisamment grand pour recouvrir votre engin. Vous éviterez ainsi les départs difficiles après la pluie, les carburateurs pleins d'eau ou les bougies noyées.

Vous pouvez également envelopper tout ce qui est fragile et craint l'humidité dans des sacs en plastique ou dans des boîtes métalliques. C'est ainsi que la pharmacie avec son coton, ses bandes, ses épingles à nourrice, etc., devra être placée dans une boîte métallique fermant hermétiquement.

● Montage de la tente et campement par temps de pluie.

Pour choisir l'emplacement de la tente, il est inutile de prendre un sol sec, parfois extrêmement difficile à trouver lorsqu'il pleut (les meilleures places d'un camp étant toujours prises avant soi) mais il ne faut pas un endroit humide.

La présence d'un feuillage épais, d'une rivière ou d'une terre glaiseuse ou marneuse est à éviter car après la pluie, l'humidité persisterait et l'eau ne pourrait se résorber.

Par temps de pluie, choisir sans hésitation les endroits bien dégagés et, si possible, sans trop de végétation.

● L'implantation de la tente se fera sur un sol très légèrement en pente et la tente sera mise la porte vers le bas de la déclivité, pour la simple raison que la descente des eaux de pluie est plus importante au niveau de l'abside à cause de la grande surface du toit en cet endroit. Il devra donc être prévu une rigole assez profonde et, placée devant la tente, elle gênerait. D'autre part, on devra tenir compte d'un autre impératif : c'est le fait de placer toujours, par temps plu-

vieux ou menaçant, la porte de la tente vers l'est.

La pluie, venant généralement de l'ouest ou du sud-ouest, frappera l'arrière de la tente, particulièrement prévu pour la recevoir.

Il est indispensable de creuser une rigole sur le pourtour de la tente à l'aplomb de la retombée du double toit.

Cette rigole doit être prévue de telle sorte, qu'au point le plus haut, elle soit de grande largeur et de faible profondeur pour aller, en s'amenuisant mais en se creusant, sur les deux flancs de la tente.

Il est bon également de la faire déborder largement vers l'avant en l'évasant afin d'assurer une rapide dispersion des eaux.

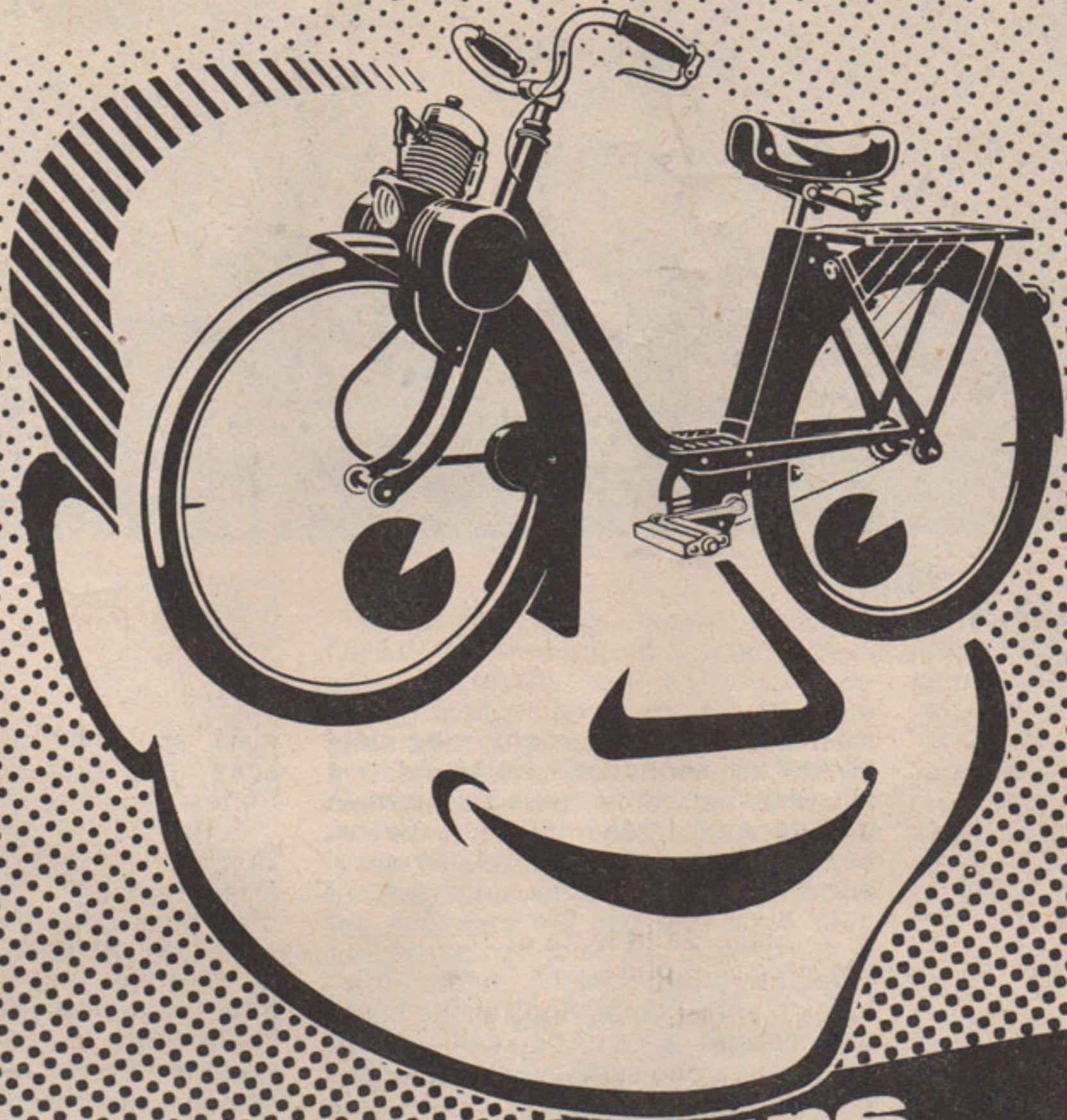
● Le montage de la tente devra être effectué avec beaucoup de soin et on détendra légèrement les haubans du double toit avant la nuit.

La tente doit flotter un peu pour qu'elle puisse jouer et se tendre librement en cas de survenance d'averse. Trop tendue avant la pluie, elle risquerait de rompre ses amarres ou de se déchirer.

Si la tente est à simple toit et n'est pas garnie intérieurement d'un vélum, il faut veiller à ne pas entrer en contact avec la toile, intérieurement, lorsqu'il pleut. L'eau risquerait de suinter à l'endroit où, par exemple, on a heurté l'intérieur de la toile avec la tête.

LEGRAND-JACQUES.

près de
4 Millions de prix!



concours
VELOSOLEX

Faites-en profiter votre clientèle

Bulletins-réponse et Affiches-Concours
envoyés gratuitement sur demande
à tout Professionnel

VELOSOLEX (Service Concours)
COURBEVOIE (Seine)

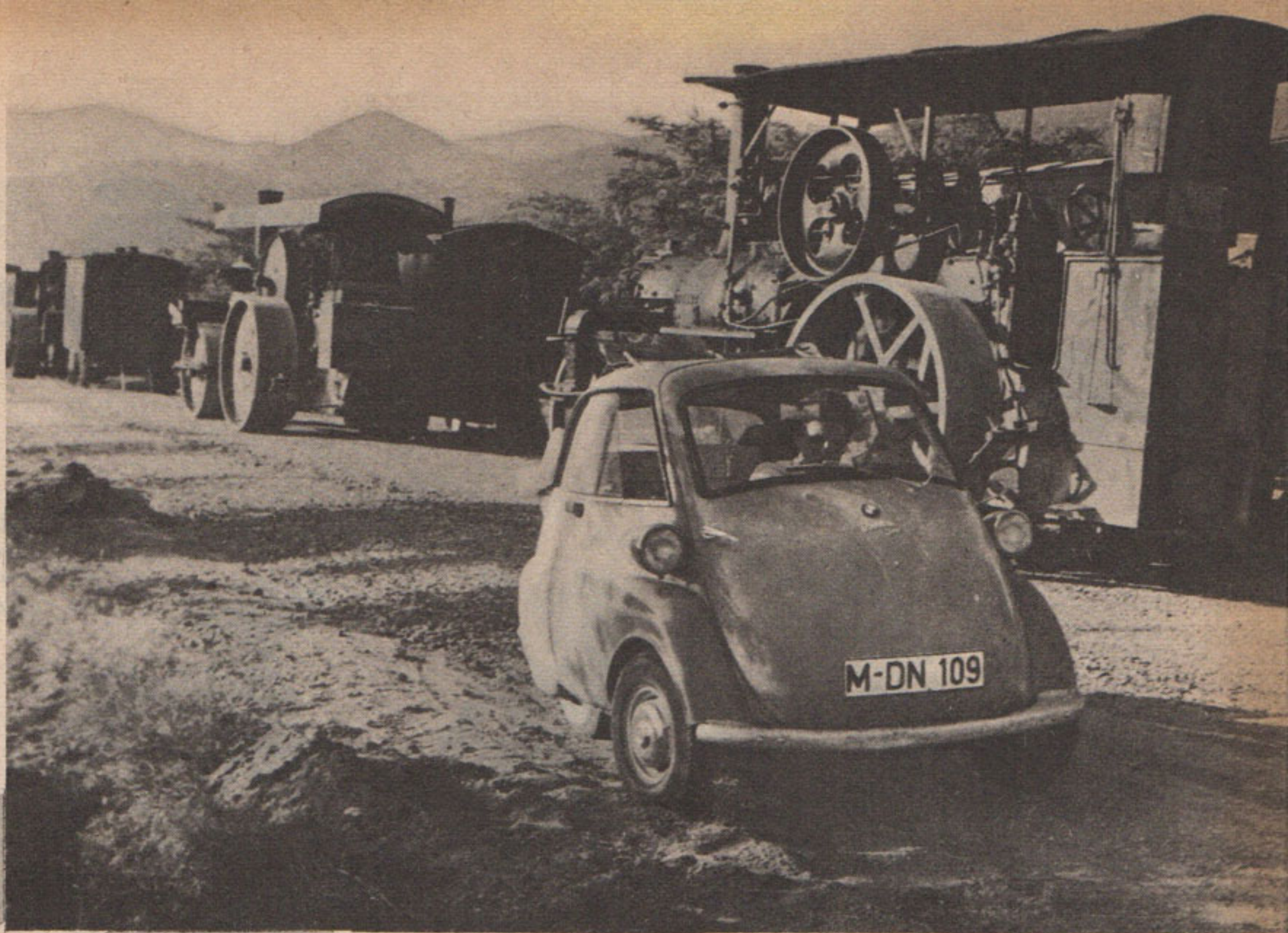
VELOSOLEX lance en ce moment
un grand Concours doté de
250 prix, représentant près de
4 millions de francs, dont un
1er prix de 1 million en
espèces.

Ouvert à tous - sauf au Per-
sonnel et Concessionnaires
de la marque - ce Concours,
simple et gratuit, ralliera
d'innombrables participants
et aura de profondes réper-
cussions sur la Clientèle.

Désireux d'associer tous les
Professionnels à son initia-
tive, VELOSOLEX met gratui-
tement à la disposition de
tous ceux qui en feront la
demande, le matériel de
diffusion de ce Concours.

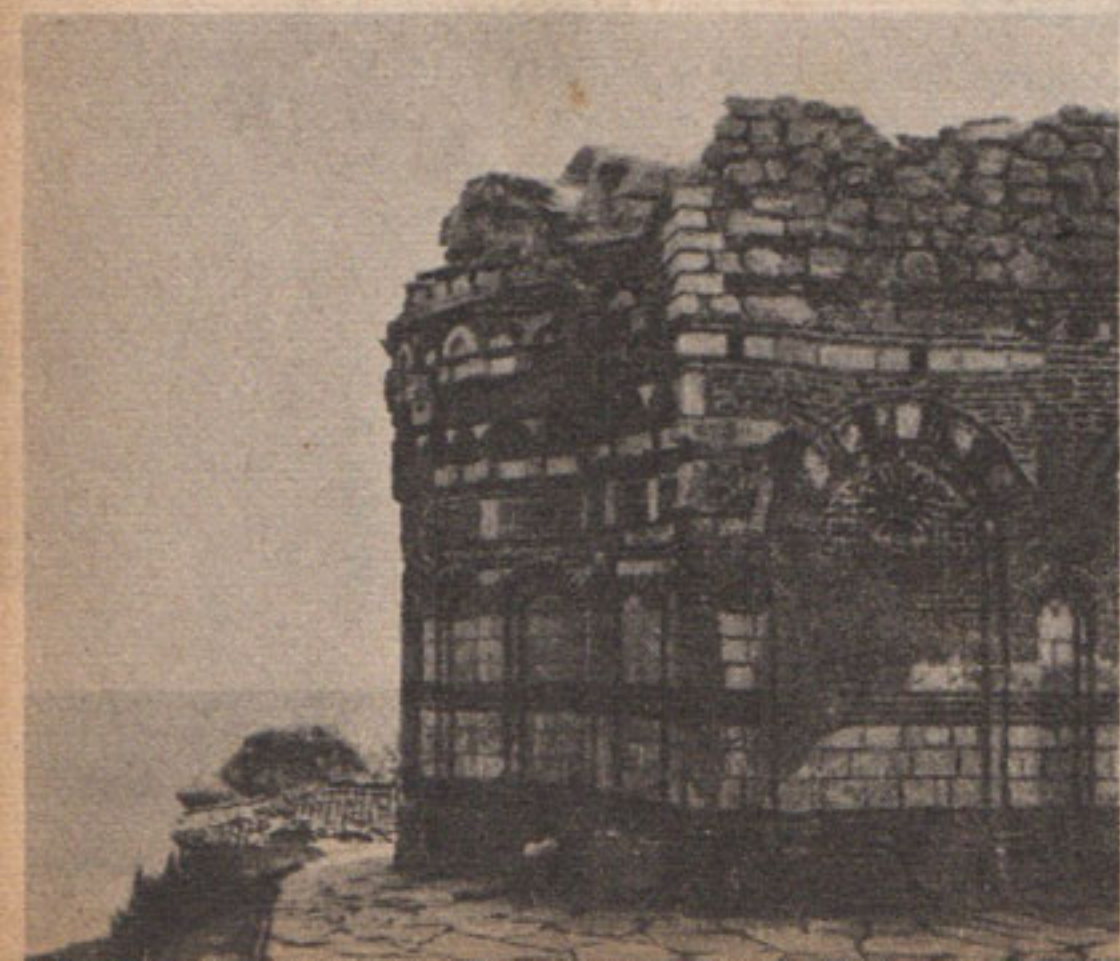
René
Ravo

La route de Kazanlyk vers la vallée des Roses est en voie de réfection : elle en avait besoin... Une colonne d'une trentaine de rouleaux compresseurs est vraiment impressionnante à côté de notre petite Isetta.



La BULGARIE en « POT de YAOURT »

Nessebre est une petite ville construite sur une presqu'île dans la mer Noire par des navigateurs grecs au début de l'ère chrétienne. La majeure partie de ces navigateurs étaient des gens très riches dont chacun tenait à construire sa propre église. Il en résulte qu'aujourd'hui Nessebre ne possède pas moins de quarante-deux églises en ruines plus ou moins bien conservées dont voici un spécimen.



A quelque deux cent cinquante kilomètres au sud de Belgrade — à Nis, exactement — nous quittons la grande route menant vers la Grèce. Les petites villes serbes se trouvant entre Nis et la frontière bulgare n'ont pour ainsi dire pas été touchées par le tourisme et ont de ce fait gardé leur caractère original. Nous citerons principalement Pirot, où nous avons passé une matinée à nous balader au marché. Ce marché semblait être échappé d'un conte de « Mille et une nuits » : la péninsule balkanique fut, ne l'oublions pas, occupée par les Turcs pendant plusieurs centaines d'années, et cette occupation a laissé des traces visibles. L'exiguïté de notre véhicule ne nous a malheureusement pas permis de faire des emplettes importantes : nos achats se sont bornés à une belle pièce de poterie locale que nous avons payée... 70 fr !

A 30 km de Pirot nous sommes tombés sur le fameux « rideau de fer ». En l'occurrence il s'agissait d'une large porte en fer, gardée par un soldat en uniforme vert, baïonnette au canon. Cette porte s'ouvrait un moment pour nous livrer passage et se referma aussitôt avec un claquement sec. Les quatre miliciens du poste frontière ne cachaient pas leur étonnement face à notre « pot de yaourt » ! Avec une amabilité et une célérité surprenantes (pour des douaniers) les formalités d'usage, c'est-à-dire vérifications des monnaies importées et du carnet de passages, étaient liquidées et l'officier commandant le poste

nous souhaitait un bon voyage non sans nous avoir assurés que « ses » routes étaient bonnes.

Et la qualité de la route n° 1 de Bulgarie fut effectivement une surprise agréable : petits pavés et goudron nous permirent de tirer le maximum de notre Isetta et l'absence de tout trafic aidant, nous arrivions à Sofia peu après midi. Ici encore nous étions frappés par le trafic excessivement réduit : la circulation et le stationnement dans la capitale de la Bulgarie ne posent aucun problème.

Deux jours à Sofia nous permirent de nous accoutumer aux habitudes de la Bulgarie, aux prix et surtout aux inscriptions en caractères cyrilliques. Nous reprîmes la route n° 1 en nous dirigeant sur Plovdiv, seconde ville du pays. L'étape suivante devait être Burgas, un important port sur la mer Noire. Mais quelques kilomètres après Plovdiv nous quittons la bonne route, et à partir de ce moment notre voyage devenait une rude épreuve pour l'Isetta. La mauvaise route d'une part et l'essence d'un indice d'octane de 60 (!) de l'autre nous firent transpirer plus d'une fois. En arrivant à Burgas assez tard le soir notre moteur faisait un drôle de bruit. Après une brève inspection nous nous rendions compte qu'il n'y avait presque plus d'huile dans le carter. Le plein fut fait le lendemain matin avant de partir vers le nord en remontant le littoral.

Après avoir campé quelque temps à Nessebre — petite ville située sur une

presqu'île et fondée au début de l'ère chrétienne par des navigateurs grecs — nous remontions sur Varna qui est la grande plage « mondaine » de Bulgarie. Ici nous trouvions un nombre impressionnant de touristes venus de toutes les Républiques Populaires. Cette plage est d'ailleurs magnifiquement équipée du point de vue hôtelier, mais nous reviendrons ultérieurement sur cette question.

Après une vérification du niveau d'huile nous devions malheureusement constater que notre réservoir était encore une fois presque vide. Cela devenait inquiétant et une inspection minutieuse de notre moteur s'imposait. La cause de cette consommation d'huile excessive n'était que trop facile à découvrir : la perte de notre reniflard était la solution de l'énigme. Cette panne qui aurait été bénigne dans des circonstances normales devenait dramatique au fin fond des Balkans. Il n'y avait pas trente-six possibilités : quelques bouchons achetés à une pharmacie voisine devaient suffire jusqu'au retour à Sofia. Les trois premiers bouchons enfoncés dans l'orifice du reniflard ne devaient pas tenir longtemps, la pression étant trop considérable. Le suivant fut enduit de Seccotine et tenait ainsi jusqu'au retour dans la capitale. Mais à partir de ce moment l'huile passait obligatoirement par tous les joints et nous devions constamment surveiller le niveau. Ce graissage à « huile perdue » devait nous coûter la coquette somme de 20 000 fr car la panne ne put être réparée à Sofia et l'huile est horriblement chère en Bulgarie et en Yougoslavie.

Le retour à Sofia par Tirnovo, la chaîne des Balkans (col de Chipka) Kazanlyk et la Vallée des Roses devait être effectué sans encombre et après un bref séjour chez l'ex-représentant B.M.W. à Sofia nous prenions le chemin du retour. En fait ce chemin du retour était celui des écoliers puisqu'il nous a conduits à travers la Macédoine, le Montenegro, tout le long de la côte Dalmate, l'Italie du Nord, la Côte d'Azur, à travers toute la France jusqu'en Normandie et enfin à Paris soit 8 200 km.

Pendant quinze jours l'Isetta a ensuite assuré le travail urbain auquel elle est — au fond — destinée. Pendant ces quinze jours nous l'avons évidemment emmenée à Monthéry, notre banc d'essai habituel. Nous précisons que l'essai à Monthéry a été effectué sans qu'aucun travail d'entretien ait été fait sur la voiturette, c'est-à-dire que celle-ci restait telle qu'elle revenait de voyage. Si les résultats de nos essais sont très satisfaisants, il va sans dire qu'ils auraient été en core supérieurs avec un moteur pourvu de son reniflard, une chaîne de transmission convenablement tendue et des pneus gonflés à la pression demandée par le constructeur.



Cette photo a été prise de la fenêtre de l'hôtel Bulgaria à Sofia. Il suffisait de s'arrêter dans un endroit quelconque pour provoquer un attroupement. Les autres voitures, si belles soient-elles, n'attiraient que quelques badauds, mais personne en Bulgarie n'avait encore vu une Isetta.

Avant de passer aux résultats de l'essai proprement dit, nous nous devons d'insister sur les qualités de l'Isetta B.M.W. S'il reste entendu que cette voiturette a été créée pour un service urbain, notre voyage illustre clairement la rusticité de ce véhicule. Nous nous attendions à chaque moment à un bris de ressort ou d'amortisseur, mais il n'en fût rien. Le

moteur bien connu de la moto B.M.W. 250 cm³ ne posait pas de problème et sans la stupide perte du reniflard nous n'aurions probablement pas entendu parler de lui. La direction à crémaillère s'avérait très précise à l'usage. Les suspensions sont largement suffisantes sur routes normales, mais n'ont certes pas été conçues pour le tout-terrain que nous avons pratiqué,

Ravitaillement d'essence au col de Chipka (1 500 m) dans la Stara Planina. Ce nom signifie « Vieille Montagne » et désigne la chaîne des Balkans. Le monument au sommet est dédié à l'armée russe qui, en 1870, libéra la Bulgarie du joug turc.



La BULGARIE en « POT de YAOURT »

d'autant plus que les petites roues de 10" ne ratent pas un trou et pas une bosse de la route. Rappelons que la suspension avant est à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques tandis qu'à l'arrière on trouve deux ressorts à lames et également deux amortisseurs hydrauliques.

D'un autre côté il y a également quelques critiques à formuler dont la plus grave concerne les freins. A vrai dire ce ne sont pas les freins eux-mêmes qu'il faut incriminer mais leur commande. La voiturette finit toujours par s'arrêter lorsqu'il le faut, mais non sans avoir à appuyer comme une brute sur la pédale. Il suffit sans doute de

Pour terminer le chapitre des critiques nous parlerons encore de l'accessibilité du moteur. Il existe une trappe vissée sur le côté droit du véhicule qui permet théoriquement d'accéder au moteur, mais la moindre vérification du jeu des soupapes se transforme en séance d'acrobatie. Obligés de resserrer tous les boulons après notre réparation de fortune du reniflard, nous avons démonté et remonté les tôles de la soufflerie : il nous a fallu presque une journée entière ! Une plaque amovible aménagée dans la plate-forme réservée aux bagages serait pour le moins souhaitable. A propos d'accessibilité nous dirons

Pour terminer avec cette description nous dirons encore un mot de l'habitabilité de l'Isetta. Nous avons été étonnés de l'espace qu'offre cette voiturette, pour deux personnes et de très nombreux bagages dont un équipement complet de camping. Il nous est même arrivé plusieurs fois de voyager à trois personnes sur des parcours ne dépassant toutefois pas 50 km et dans ces conditions cela est possible.

En somme l'Isetta B.M.W. est une voiturette parfaite pour effectuer le trajet journalier de l'habitation au lieu de travail ainsi que les voyages du week-end, mais notre voyage a prouvé qu'il est parfaitement possible de faire du grand tourisme à relativement peu de frais étant donné que la consommation sur bonnes routes n'excède guère 5 l aux 100 km. Avec 300 cm³ les tarifs d'assurances ne sont pas trop élevés et il ne faut pas perdre de vue qu'actuellement l'Isetta B.M.W. est une des voiturettes allemandes les moins chères : DM 1 800 correspondent à peu de choses près à 180 000 de nos francs, mais comme de bien entendu il est actuellement impossible de se procurer ce véhicule en France.

Paul NIEDERMANN.

L'art et la manière d'accommoder les motos au transport en commun ! Cet impressionnant Sofiote avait récupéré une B.M.W. R 12 lors de la débâcle allemande. Avec un pont arrière d'une Simca Topolino et la caisse d'une voiture tout-terrain Skoda il fabriqua par la suite ce curieux véhicule dans lequel il transporte jusqu'à huit personnes ! Précisons qu'il n'y a pour ainsi dire pas d'automobiles privées en Bulgarie.

ESSAI A MONTLHÉRY

Anneau de vitesse : 1' 48" moy. : 84 kmh 941.

Circuit routier : 8' 4" moy. : 68 kmh 291.

Accélérations :

100 m : 12" moy. : 30 kmh.

200 m : 17" 1/5 moy. : 41 kmh 850.

300 m : 23" 2/5 moy. : 46 kmh 152.

Consommation moyenne établie sur le périple décrit, soit plus de 8 000 km comprenant autoroutes, routes nationales, chemins de terre, haute montagne, etc. : 6 l 35 aux 100 km.

revoir les bras de leviers ou les cames pour obtenir des freins satisfaisants.

Le second point à critiquer est le réservoir de carburant dont la contenance n'est que de 13 l. Bien sûr, en ville cela suffit grandement, mais même sur nos routes cela n'assure qu'une autonomie de 250 km. Cela tournait à la catastrophe en Bulgarie ou les mauvaises routes et le carburant à faible indice d'octane étaient la clé d'une consommation dépassant quelquefois 7,5 l aux 100 km. Ce petit réservoir est d'autant moins excusable qu'il existe un espace important non utilisé à l'arrière de l'Isetta.

aussi un mot du filtre à air situé entre le moteur et la roue arrière mais il faut avouer qu'avec un peu d'habitude on arrive à changer rapidement la cartouche en papier. Cette cartouche est prévue pour servir pendant 10 000 km sur routes normales mais les routes balkaniques ne sont précisément pas normales ! La prise d'air se trouve à l'arrière, c'est-à-dire dans le panache de poussière que soulève inévitablement tout véhicule dans ces contrées. Disons-le tout de suite : une cartouche nous durait environ 1 000 km, ensuite le moteur refusait obstinément de fonctionner car le filtre était complètement bouché.



AMÉNAGEMENTS RÉCENTS APPORTÉS AU CODE DE LA ROUTE

Licence de conduite . . .



Permis A¹ . . .

La question de l'opportunité d'un permis de conduire pour les cyclomoteurs et les vélomoteurs est agitée depuis de nombreuses années.

Les Pouvoirs publics (et une notable fraction du public lui-même) ont tendance à confondre victime et auteur d'accident et ne savent absolument pas lire ou interpréter les chiffres et les statistiques. C'est là un état de fait assez fâcheux ayant amené aux diverses constatations suivantes :

— Les deux-roues sont les principaux facteurs d'accidents : preuve, le nombre des victimes est plus élevé que celui des quatre-roues. Nous pourrions répondre que les accidents de deux-roues disparaîtraient pratiquement si l'on supprimait... les automobiles. C'est un peu le même raisonnement.

— Le pourcentage des accidents avec les deux-roues (cycles, cyclomoteurs et vélomoteurs) est nettement le plus important. Que répondre à cela? Tout simplement que les deux-roues sont en majorité écrasante (une douzaine de millions en circulation effective) alors que les automobiles (heureusement) sont nettement moins nombreuses. Les lois régissant les grands nombres jouent toujours en défaveur des plus nombreux. Que penserait un détracteur des deux-roues devant le raisonnement suivant : la grippe asiatique, pour une population de 40 millions d'habitants, en frappe 4 millions. Une population de 80 millions voit 8 millions de ses habitants touchés ; le fléau, chez cette seconde nation, est deux fois plus important. Ridicule, n'est-ce pas? C'est pourtant le raisonnement, qui, journalièrement, est tenu par nos vaillants détracteurs.

— Si les accidents des deux-roues sont si nombreux, c'est que les plus rapides d'entre eux (les vélomoteurs) ne sont pas astreints au permis de conduire. La motocyclette de plus de 125 cm³ est prudemment écartée du débat car il ne faut en aucun cas que puisse être décelée la faille du système.

Ces diverses considérations ont amené la promulgation de diverses dispositions concernant les deux-roues et nous allons les passer en revue. Quelques points de détail du Code de la Route ont été revus et précisés, un permis de conduire spécial est institué pour les véhicules de 50 à 125 cm³, la moto est inchangée et le cyclomoteur voit se préciser certains détails relatifs à sa circulation.

CYCLOMOTEURS

Ils ne doivent jamais rouler de front. Même lorsque la chaussée est absolument libre et qu'ils gênent en rien la circulation. Il leur est également interdit (c'est une très sage mesure) de se faire remorquer par un autre véhicule. Il était fréquent de voir un cyclomoteur tiré par un camion,

son pilote préférant économiser le carburant et se cramponner aux montants. Les accidents furent nombreux mais la faute en incombait également aux Pouvoirs publics qui n'ont pas su lutter efficacement contre cette inconscience. Espérons que cette pratique de « poisson parasite » va disparaître.

Il faut être âgé d'au moins quatorze ans pour être admis à piloter un cyclomoteur. Peu importe sa puissance, et ses performances. Rappelons que la catégorie « cyclomoteur » comprend les véhicules dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³.

A propos des cyclomoteurs, il faut mettre en garde les constructeurs de la tentation qu'ils vont avoir de transformer leurs modèles en de véritables petites motos, avec boîtes à trois ou quatre vitesses, performances élevées, vitesses maxima fortement majorées (d'autant qu'avec les techniques modernes et les progrès réalisés, il est possible qu'un moteur de 50 cm³ atteigne une vitesse de pointe de l'ordre de 80 km/h). La pression exercée alors sur les Pouvoirs publics serait telle que nous verrions rapidement bien des obligations s'ajouter, concernant l'éclairage, les freins, le compteur de vitesse, le rétroviseur, etc. Ces dispositions seraient en fait le prélude, non seulement à l'établissement d'une licence ou d'un permis pour les cyclomoteurs, mais également à la préparation d'une réglementation de la vitesse (dans le sens de la limitation, bien entendu...).

CIRCULATION

Le décret du 28 août 1957 a également complété certaines dispositions de circulation proprement dites.

Définition de l'intersection.

L'intersection est un « accident routier » produit par la rencontre de deux ou plusieurs chemins (ou routes). En bref, il s'agit du carrefour.

Il est de toute importance de fixer les limites de l'intersection car les voies se coupant en sifflet, par exemple, ont été à l'origine de bien des procès : dans un tel cas, si le sifflet est particulièrement aigu, la règle que la priorité appartient au véhicule venant de droite doit-elle être maintenue?

Désormais, l'ensemble est unifié (et c'est un point opportunément éclairci). Le terme « intersection » désigne le lieu de jonction ou de croisement de deux ou plusieurs chaussées quel que soient le ou les angles des axes de ces chaussées. En clair, quel que soit l'angle d'arrivée de la voie se trouvant à votre droite, même si elle est pratiquement parallèle, la priorité appartient au véhicule y circulant. C'est peut-être critiquable, mais une telle disposition a le mérite de la clarté.

NOUVEAUTÉS . . .





LES DÉPASSEMENTS (l'art de « doubler »).

Il est désormais interdit de dépasser un véhicule lorsque la chaussée ne comportant pas de bandes jaunes, la visibilité vers l'avant n'est pas suffisante. Peu importe la largeur de la route à cet endroit.

Il y a toutefois une dérogation que nous estimons, non pas seulement stupide, mais proprement **criminelle** : Dans un tel cas, les cycles et cyclomoteurs peuvent être dépassés. Conséquence? La conduite des automobilistes modernes est telle qu'il s'agit en fait de leur permettre de coincer contre le bas-côté un vélo ou un cyclomoteur. Nous avons dû, bien souvent, dans un cas semblable, partir à la poursuite de l'impoli pour entamer avec lui une discussion sur les conséquences de son geste. Une telle impolitesse est légalement permise à l'encontre des cyclomoteurs, qui ne sont même pas protégés par la marge de sécurité (de 1 mètre) exigée lors du dépassement d'un simple cycle. Toutefois la moitié gauche de la chaussée devant rester libre, nous conseillons aux cyclomotoristes qui désirent éviter l'accident, de ne pas rouler trop à droite quand la vue n'est pas dégagée et d'empêcher la voiture de doubler, tant que la vue n'est pas devenue normale.

L'ART DE TOURNER A GAUCHE

Un article précise que « tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche, doit serrer à gauche », sans toutefois (et c'est logique) lorsque la chaussée est à double sens, en dépasser l'axe.

UNE « NOUVELLE » CATÉGORIE : LE VÉLOMOTEUR

Jusqu'ici, le vélomoteur était pratiquement astreint en ce qui concerne les accessoires obligatoires devant le garnir, aux mêmes règles que la moto. Rappelons que le vélomoteur est un véhicule dont le moteur est d'une cylindrée comprise entre 50 et 125 cm³. Ce peut être également un « moins de 50 cm³ » qui ne possède pas les caractéristiques des cycles quant à ses possibilités d'emploi.

Désormais, la frontière entre le vélomoteur et la moto s'estompe et la seule séparation tient uniquement aux modalités de l'examen du permis.

A compter du 1^{er} avril 1958, il ne sera plus possible d'obtenir une licence de circulation et tout acquéreur d'un vélomoteur (ou le retardataire qui en possédait déjà un et qui n'a pas déposé sa demande de licence de circulation) devra se plier aux exigences d'un examen ayant pour but de sonder ses connaissances en matière de circulation.

Cet examen est composé d'une seule épreuve, toute théorique, portant sur « la connaissance du Code de la Route et de la signalisation routière ». Sous réserve de dispositions ultérieures qui pourraient survenir, il ne semble pas qu'une épreuve de conduite sera exigée. En fait, il s'agit vraisemblablement d'un examen d'un type restreint destiné à sonder les connaissances du candidat et... à percevoir un petit impôt.

Important. — Les personnes possédant déjà un permis de conduire, de quelque catégorie qu'il soit, sont dispensées de cet examen (ce qui renforce l'idée qu'il s'agit uniquement d'un examen théorique, sans épreuve de conduite).

Le nouveau permis de conduire les vélomoteurs prend l'appellation A 1, le permis A étant le permis moto.

LEGRAND-JACQUES.

MANX G.P.

Il n'est pas trop tard pour revenir sur les Manx Grands Prix de septembre, car cette épreuve, courue sur six tours du célèbre circuit de T.T. de l'île de Man, a assurément battu tous les records d'engagements, depuis que la compétition motocycliste existe.

Bien ennuyés étaient les organisateurs devant une telle affluence de candidats en effet, 227 coureurs s'étaient régulièrement engagés, mais la majorité voulant participer aux deux épreuves, Junior (350) et Senior (500) il fallait enregistrer 379 demandes, 184 pour le Junior, 195 pour le Senior, pour cette dernière course, 38 coureurs faisaient confiance (pour des raisons faciles à deviner) à la machine utilisée au Junior.

Rappelons que le record d'engagements précédent pour ces sympathiques épreuves remonte à 1947, époque où existait une course pour les 250. 192 coureurs étaient inscrits, avec la participation de 46 au Lightweight (250), 111 au Junior et 127 au Senior.

Une réunion extraordinaire du Comité d'organisation dut avoir lieu car, en dépit des déflections à prévoir par les incidents d'entraînement, il était évident que le maximum (de 100 coureurs) autorisé par épreuve serait nettement dépassé.

En conséquence il fut décidé qu'une course préliminaire ouverte aux 118 « nouveaux venus » aurait lieu sur quatre tours du circuit, les deux catégories réunies, mais avec classements séparés. Dans ces deux classements les meilleurs seraient invités à courir les Manx Grands Prix proprement dits, leur nombre étant tel que le maximum de cent partants soit atteint dans chacune de ces deux épreuves.

Avant d'en arriver au compte rendu des épreuves, que nous ferons bref car tous ces coureurs vous sont inconnus (certains deviendront célèbres), nous allons vous faire connaître en chiffres le matériel utilisé.

Courses des Nouveaux, en 350 on compte B.S.A. (33 machines), Norton (20), A.J.S. (17), Velocette (6), Douglas (1) et une hybride, Norton/Velocette. En 500, par le nombre Norton mène (21), puis viennent B.S.A. (11), Triumph (2), Vincent (2), Matchless (1), et deux hybrides, une Norton/Triumph et une Triumph/Norton !

Accidents physiques et mécaniques réduisirent les 118 engagés à 101 partants, 31 Seniors et 70 Juniors.

Parmi les candidats au Junior Manx Grand Prix et y ayant par conséquent déjà participé, la majorité des coureurs avait fait confiance à Norton (31), ensuite on a A.J.S. (27), B.S.A. (21), Velocette (5), deux « spé-

COUPES DU SALON

ciales » et une « X » qui ne prit pas le départ.

En 500 nous avons Norton (34), Matchless (7), B.S.A. (5), deux spéciales, une X (pas au départ) et une Triumph. Parmi les 350 admises par le règlement particulier à participer à la course des 500, on note 16 A.J.S., 12 B.S.A., 7 Norton, 2 Velocette et une spéciale.

Signalons qu'un règlement précis empêche toute forme de carénage pour ces épreuves.



La course des 350 des « Nouveaux venus » fut remportée par Pratt (A.J.S.) à la moyenne de 133,460 devant Williams (B.S.A.) à 37 s et Preece (Norton) à 1 mn 53 s.

L'épreuve des 500, courue conjointement, vit une victoire assez inattendue en ce sens que le vainqueur fut stoppé en cours d'épreuve pour contrôle de sa machine, il avait perdu son mégaphone et le tuyau d'échappement tenait par du fil de cuivre, et il lui fut restitué après la course ses minutes perdues.

Il s'agissait de Minihan (Norton) qui couvrit le parcours, en tenant compte de la déduction, à 143,120 de moyenne, précédant Middleton (Norton) de 17 s et Hancock (Norton) de 3 mn 05 s.

Les courses du Junior et du Senior furent remportées par le même homme, Holmes, ce qui donne à la maison Norton un troisième doublé consécutif, les précédents remportés en 1955 par Tanner, en 1956 par Buchan.

Après avoir mené de bout en bout, le Junior le Manxman Holmes termine à 143,450 km/h de moyenne, devant Boyce, à 2 mn 34 s et Shepherd à 2 mn 46 s. Les six premiers pilotant des Norton. Deuxième jusqu'à l'avant-dernier tour, Prooks (Norton) dut abandonner (piston crevé).

Que firent les qualifiés de la course des Nouveaux? Eh bien Pratt et Williams terminèrent dans leur ordre logique, mais quatorzième et vingtième, Preece dut abandonner.

La course des 500 fut plus mouvementée, il y eut quatre changements de leaders. Shepherd (Norton) en tête au premier tour, abandonne au second (soupape cassée), laissant Holmes leader, au troisième tour Boyce (Norton) précède Holmes de deux secondes, avantage qu'il porte au tour suivant à dix-neuf secondes, mais une averse laissant certains points humides, au cinquième tour, prend plusieurs coureurs par surprise dans des virages masqués, Boyce

est parmi ces malchanceux et Holmes reprend la tête pour ne plus la quitter. Il gagne à la moyenne de 147,150 km/h, devant Washer à 2 mn 15 s, Doroty à 2 mn 45 s et Rutherford à 3 mn 22 s.

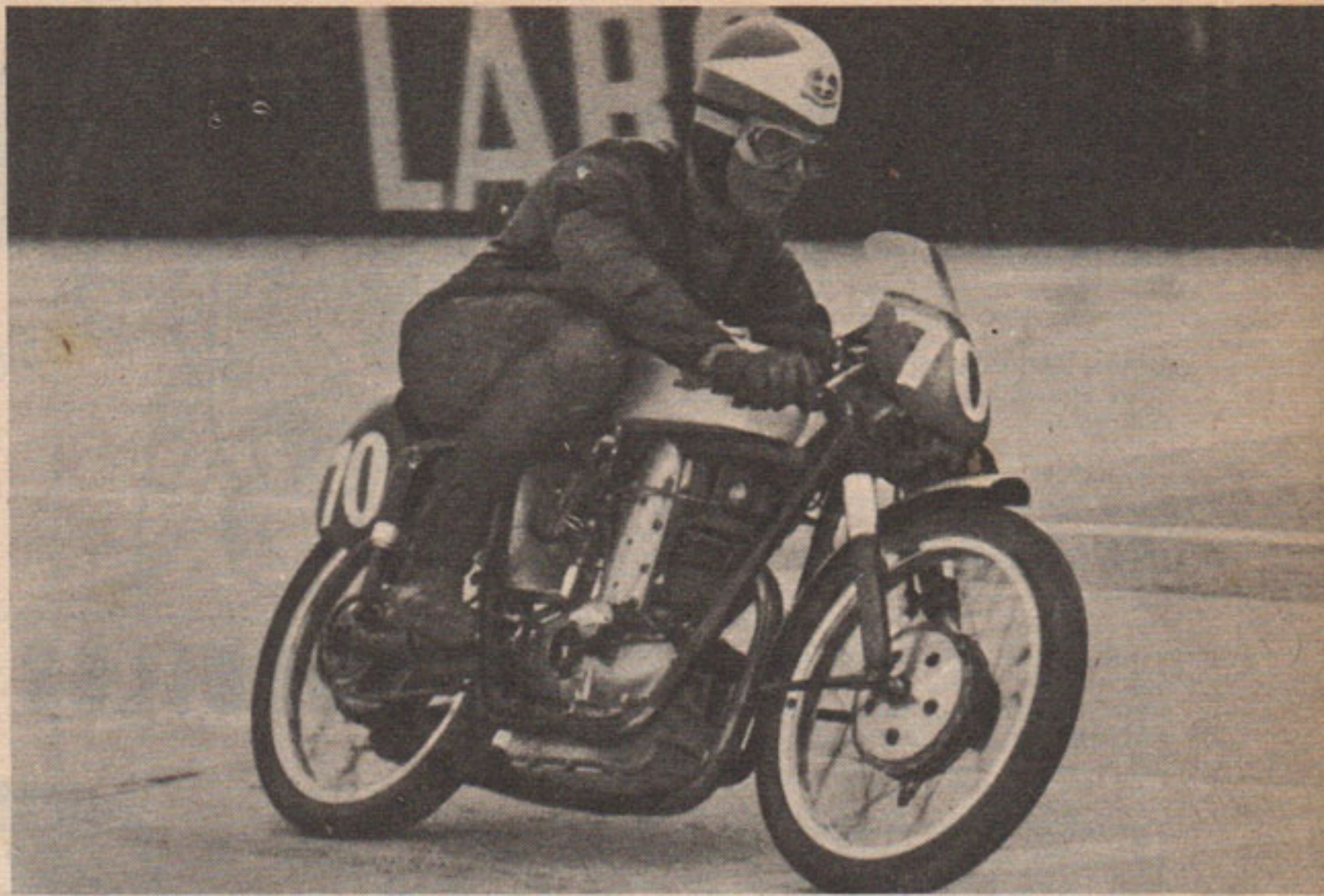
Le vainqueur de la catégorie 500 « Nouveaux venus » Minihan en cinquième position derrière Washer au second tour, abandonne deux tours après, Middleton termine neuvième et Hancock dix-huitième. Les dix premières places sont prises par des Norton, la onzième par une 350 B.S.A. pilotée par Craven, son temps lui aurait permis de terminer neuvième du Junior. Le temps de Holmes au Junior l'aurait classé cinquième du Senior. Ces considérations sont néanmoins oiseuses car les conditions n'étaient pas aussi favorables pour la course des grosses cylindrées.

La grande déception de ces épreu-

ves a été l'élimination, chaque fois au cours du premier tour, du comingman Patrick.

Concluons en disant que l'Angleterre est une véritable pépinière de coureurs, il s'est trouvé 227 hommes avec au total 379 machines de grosse cylindrée et aussi très rapides et coûteuses pour courir sur le plus beau circuit au monde, mais il existe au moins autant de coureurs qui ne vinrent pas, dont tous ceux qui ont déjà couru au T.T. les rendant ainsi inqualifiables pour les Manx Grand Prix.

Il n'est pas injuste d'écrire que la course internationale en grosses cylindrées ne vit que par la seule présence des pilotes anglais ou des Dominions. Pendant de nombreuses années encore quelle que soit la formule de course, ces pilotes glaneront les plus hautes récompenses.



EXPOS. PERMANENTE DES PLUS RÉCENT 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.

Achète **MOTOS** et **SCOOTERS**. Paiement immédiat. *Moto Record*, 151, rue Marcadet.

TOUTES ASSURANCES A CRÉDIT. Cabinet Llyod Français, 14, rue Séguier, Paris (6^e). Ouvert jusqu'à 7 h le soir.

Vends moto **B.S.A.** 500 cm³, Shooting Star année 1956, 10.000 km, 280.000 avec accessoires. *Delacauhy*, 13, av. Pierre-Semard, Beauchamp (S.-et-O.).

1 pare-brise parflexe monture chromée, 1 réservoir D 45 émail beige, le tout est neuf, prix intéressant. *Ecrire Bouvet, La Ragerie, par Varennes-en-Gâtinais (Loiret).*

NORTON 500 DOM 7, susp. coul., parfait état, prix int. *Horlance A., Saint-Georges, Armentières (Nord).*

Pour toute pièce détachée d'occasion pour motos toutes marques moteurs boîtes, roues cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad réservoirs, carters, pignons, etc. Stock considér. pour chaise. *Dresch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goyon, B.S.A., M 20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. 33-35, rue des Panoyaux, Paris (20^e). MEN 98-81.*

Toujours 50 voitures tourisme et sport reprise ttes motos et crédit. *Roger Sceaux, 33-35, r. des Panoyaux, Paris (20^e). MEN 98-81.*

Chauffeur, mécan. tourisme, 35 ans, cherche emploi stable. Tourisme préférence. *ROY, 36, Grande-Rue, Villemonble.*

Malade vend, triscoteurs utilit. à charge *AR CU 200 kg* et tour, 3 plac. av. mot. A.M.C. à culb., ét. nf., cat. illustré, 2 timbres. *Poinard-le Fidelaire (Eure). Tél. 21.*

Malade solde mot. A.M.C. à culb., 3 vit., 125 cm³, nf, pour motos ou avec turb., pour cyclecar ou tt autre emploi. *Poinard, Le Fidelaire (Eure). Tél. 21.*

Je vends pièces détachées, Motos franç, angl, allem, tous modèles, boîtes, cadres, roues, moteurs, etc. fourches télesc. *D.K.W. 350 NZ* complète à remonter, px 35.000. Pièces autos modèles, boîtes ponts, roues, moteurs, dynamos, démarreurs, etc. (Renault, Citroën, Peugeot, Ford, G.M.C., etc.). *Martineau Gérard, 43, r. de Marmagne, Bourges (Cher). Tél. 20-97, entre 12 h et 14 h et après 20 h.*



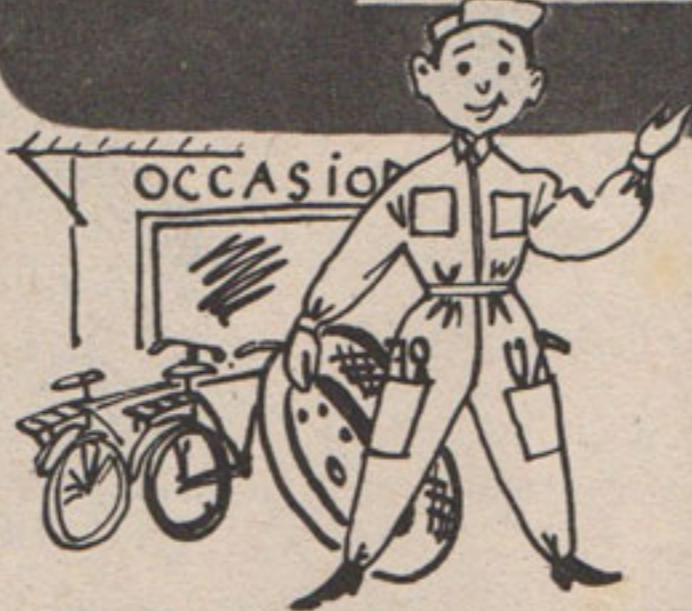
Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

PETITES

ANNONCES

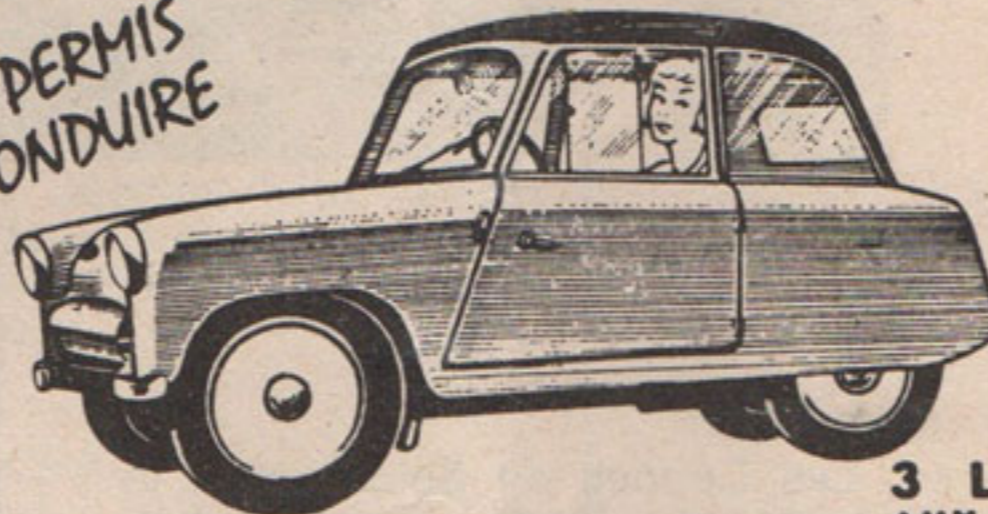


La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

AUTOMOBILES CH. MOCHET

SANS PERMIS
DE CONDUIRE



3 LITRES
AUX 100 KMS

68, RUE ROQUE DE FILLOL Puteaux Seine Lon 07-25

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

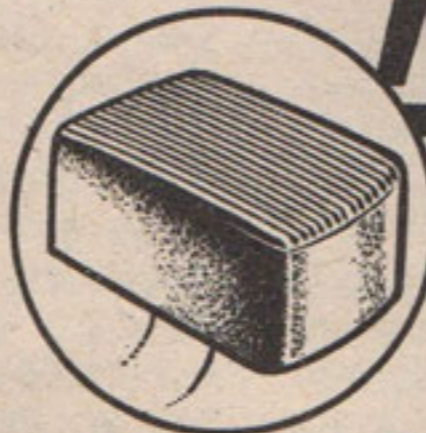
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs

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

Tous les scooters
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT

sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et L'ANTIVOL

NEIMAN



MATCHLESS

Tous modèles visibles en magasin

IMPORTATEUR Sté ARIS

11, rue Labie - Paris-17^e - (Éto. 08-66)

Catalogues détaillés sur demande (50 F timbres)

Salon de la Motocyclette - Stand n° 234

HARLEY-DAVIDSON 750 cm³, état
nf. Tél : M. Alain Ely. 35-22 (de 10 à
12 h).

JEAN MURIT

3 fois champion de France,
10 fois recordman du Monde.

Le plus grand choix de Paris de machines
très récentes garanties : B.S.A., ARIEL,
TRIUMPH, B.M.W., MATCHLESS,
PUCH, NORTON, RUMI, machines de
course et side-car.

ACHAT - VENTE - CREDIT

44, rue Paul-Barruel (15^e) LEC 60-53.

A vendre **B.M.W. R 67-3**, 20.000 km avec
ou sans side Simard grand sport, état neuf.
Pierre Berthuin, La Sone (Isère).

Vds **ATTELAGE NORTON**, Wags
course, car. - et imp. tr. rap., px int.
J. Duham, 5, r. Ney, Bourg (Ain).

175 COURSE MONDIAL A.C.T. garan-
tie usine, stock pièces rechange, curieux
s'abst. *SAVOYE, Saint-Antoine (Isère).*

Vends **MOTOBÉCANE**, 175-Z.22 C 1955
accés., propre, 60.000. *Capgras G., Pecy
(S.-et-M.).*



TUBO STOP

**LE ROBINET
ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE**

OTOM S.A.

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

Vends avec remorque G. et Rhône 125 cm
R. 3. Tout équipé, mécanique impeccable.
Tél. ROB 04-04.

DES CONSEILS PRATIQUES

DES EXEMPLES

DES CHASSES VÉCUES...

REVUE NATIONALE DE LA CHASSE 50f

EN VENTE PARTOUT

Grande cuisine Petits plats...

- DES RECETTES INÉDITES
- QUELQUES SECRETS DES GRANDS CHEFS
- DE NOMBREUX PLATS PRÉSENTÉS EN NOIR ET EN COULEURS DANS

LA BONNE CUISINE

A LA PORTÉE DE TOUS

20 NUMÉROS PARUS

EN VENTE CHEZ TOUS NOS DÉPOSITAIRES - le numéro

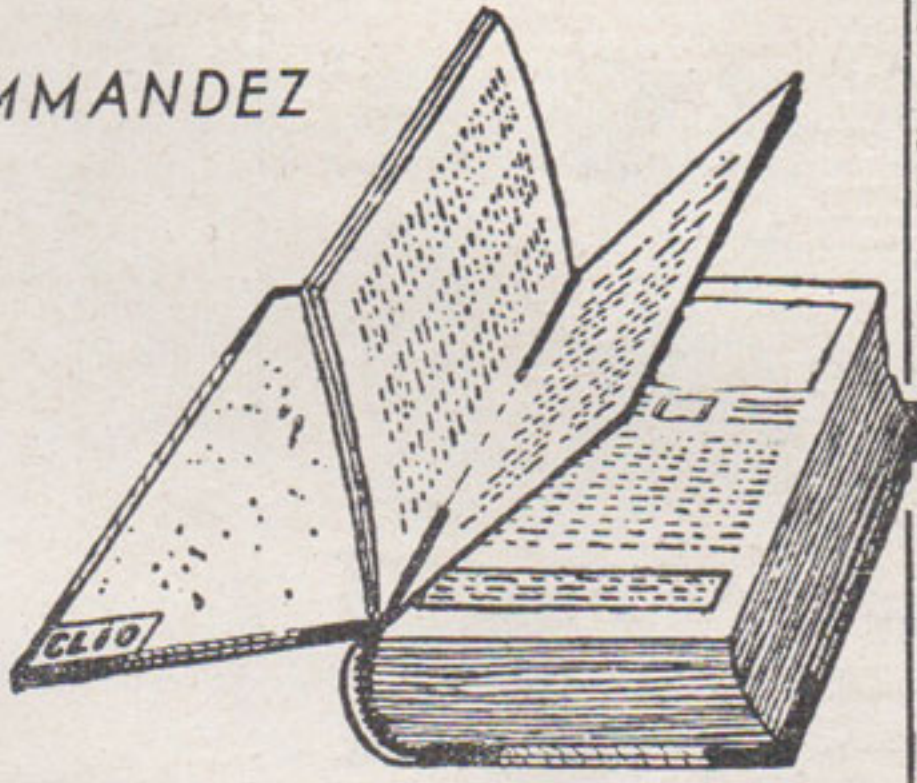
120 F

COMMANDEZ

VOS RELIURES

"MOTOCYCLES"

Elles vous permettront de conserver intacte votre collection de "MOTOCYCLES"



Envoi contre 450 fr. à verser au C.C. du journal Paris 2834-83 ou contre mandat.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel - PARIS-17^e

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN.. 500 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux : Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles
C.C.P. 3-86 - 1 anFr. 100

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle
C.C.P. V. 10.442 - 1 anFr. 7,50

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 650
Changement d'adresseFr. 30

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

Mentionnez

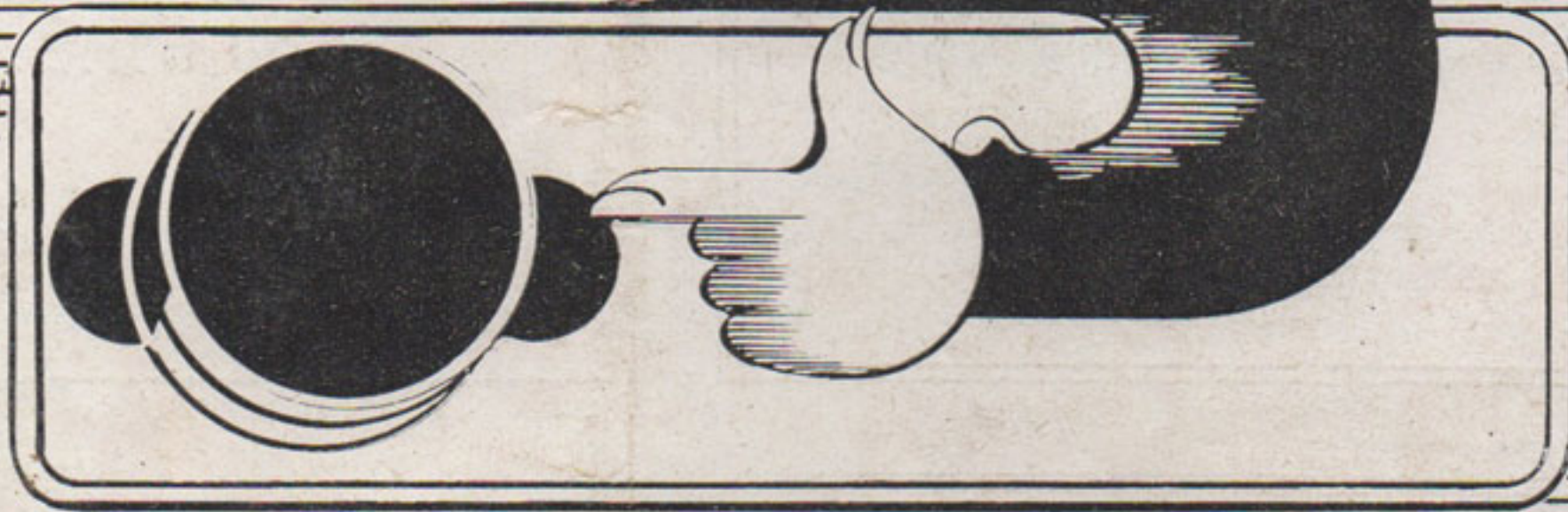
MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

Adoptez le Carburant Anti-Calamine

pour **VELOSOLEX**

et autres 2 Temps



SOLEXINE

Essence Spéciale 2 Temps et
huile **ENERGOL** brevetée

