

# **MOTOCYCLES** *et Scooters*

9<sup>e</sup> ANNÉE - N° 164

REVUE BIMENSUELLE

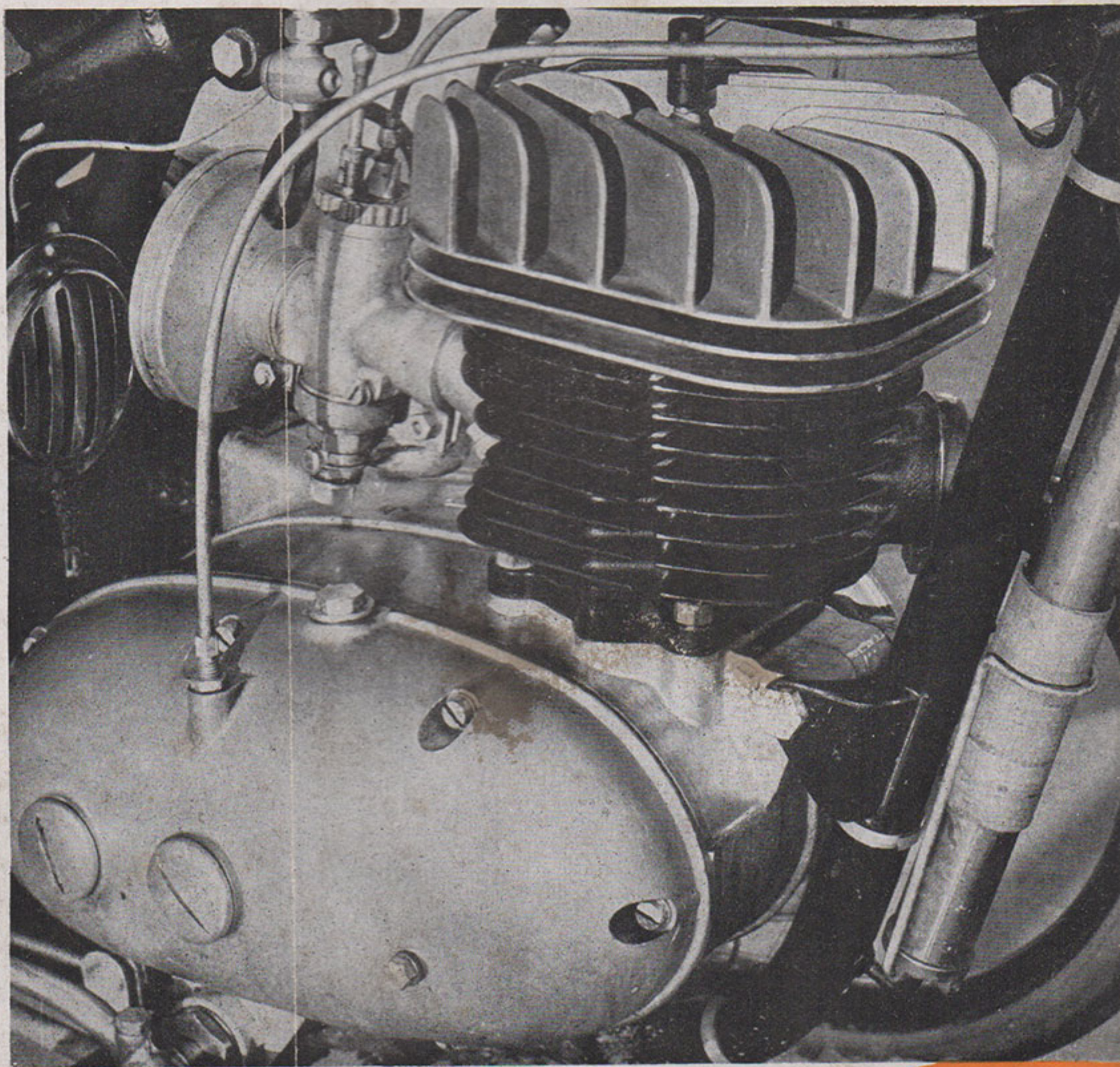
1<sup>er</sup> FÉVRIER 1956

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS

Dans ce numéro :  
**ESSAI ROUTIER DE LA BMW R/50**  
**ESSAI DU SCOOTER TWIN**



**40 f.**

# ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55



Nos

- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator ».
- 94 Scooter Lambretta.
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa.
- 97 125 Gnome-et-Rhône R.4.
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G.S. ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C.
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport ».
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler.
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.

Nos

- 130 175 Motobécane Z-22-C.
- 131 250 Peugeot.
- 132 500 Norton « Daytona ».
- 136 Voiturette Inter ; 125 Ydral A.J.55.
- 137 500 B.M.W. R.51-3.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling.
- 141 250 Terrot O.S.S.D.
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3.
- 146 350 Motobécane ; Mobylette « Moby-matic ».
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star » ; 125 Automoto A.M.C.
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien.
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera.
- 150 125 Terrot.
- 152 350 Maïco.
- 153 175 Magnat-Debon.

# DES REFERENCES



## ET DES RECORDS

2 TEMPS OU 4 TEMPS,  
MOTOS OU VOITURES  
BARDAHL IMPOSE SA SUPÉRIORITÉ ET LE PROUVE :  
telles les lettres de satisfaction de Puch, Gilera et Guzzi, tels les records battus par Lloyd en classe I (350 à 500 cm<sup>3</sup>) : 500 miles, 1.000 km 1.000 miles, 6 heures, 12 heures, 24 heures, 2.000 miles, 5.000 km 48 heures, 5.000 miles, 2.000 km, 72 heures et 10.000 km à des moyennes variant entre 125,14 km et 151,500 km.

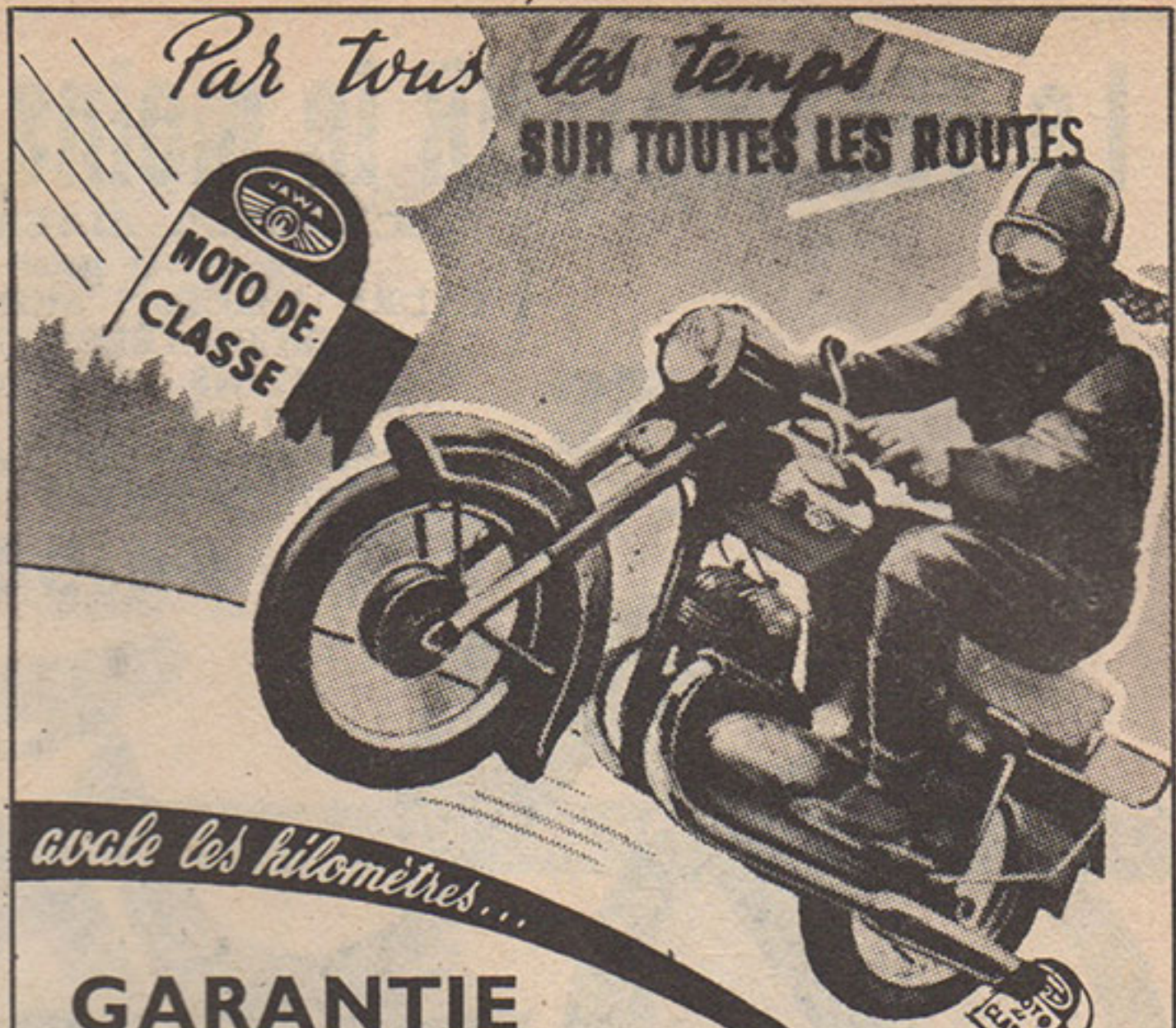
- BARDAHL supprime l'échauffement anormal, améliore puissance, souplesse, accélération.
- BARDAHL réduit l'usure du moteur, prolonge sa durée, fixe sur les parties en friction un film inarrachable.
- BARDAHL protège contre l'oxydation, l'abrasion.
- BARDAHL améliore le kilométrage-carburant. EMPÊCHE CALAMINAGE ET PERLAGE

# BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE  
RÉDUIT LA FRICTION A UNE FRACTION

S.I.P.O. 25, Place de la Madeleine PARIS (8<sup>e</sup>) - ANJou 41.00

OUVIER 547



*avale les kilomètres...*

**GARANTIE  
TOTALE  
6 MOIS**

**PIÈCES  
et  
MAIN-D'ŒUVRE**

**250 cm<sup>3</sup>**  
avec double-selle et repose-pieds  
arrière .. .. . **219.500 fr.**

**UNE VRAIE BI-CYLINDRE  
350 cm<sup>3</sup>**  
avec double-selle et repose-pieds  
arrière .. .. . **239.500 fr.**  
avec double-selle, repose-pieds arrière  
et frein sur moyeu central .. .. . **249.500 fr.**

Départ PARIS + taxe locale

**CRÉDIT 18 MOIS - REPRISE**

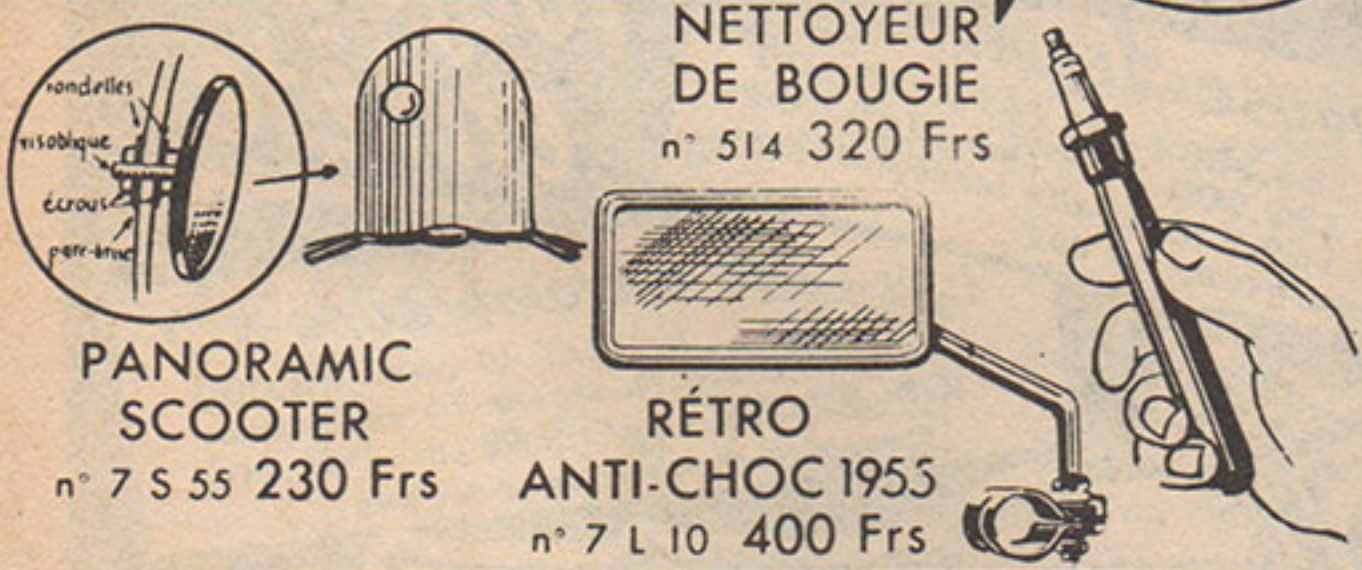
**QUELQUES AGENCES RÉGIONALES  
SONT ENCORE DISPONIBLES**

AGENT GÉNÉRAL

**Établissements Jacques POCH**

127, AVENUE DE NEUILLY - NEUILLY-SUR-SEINE  
TÉLÉPHONE MAI. 61-70

**DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR...  
LES ACCESSOIRES**



**PANORAMIC  
SCOOTER**  
n° 7 S 55 230 Frs

**RÉTRO  
ANTI-CHOC 1955**  
n° 7 L 10 400 Frs

**NETTOYEUR  
DE BOUGIE**  
n° 514 320 Frs

**COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU**



*Depuis plus de  
40 ans*

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

**ETS MOTTAZ**  
307, 311 rue de la Garenne  
NANTERRE, Tél. MAL 29-77

# Le VELOMOTEUR le moins cher du marché français

BLOC-MOTEUR ALTER CARÉNÉ  
(2 vitesses et point mort)  
CADRE BERCEAU MONOPOUTRE  
FOURCHE TÉLESCOPIQUE  
2 FREINS A TAMBOUR  
CHAÎNE UNIQUE  
RÉSERVOIR A L'AVANT  
ÉQUIPEMENT LUXE

**AVEC**

**PRIX : 66.900 fr.**

VENTE A CRÉDIT  
PAR NOS AGENTS



LA GAMME COMPLÈTE

« FAVOR »

CYCLOMOTEURS :

JUNIOR ..... 49 cc.  
ALTER ..... 49 cc. 2 vitesses

VÉLOMOTEURS :

ALTER ..... 70 cc.  
SACHS ..... 98 cc.  
A.M.C. .... 125 cc.  
YDRAL ..... 125 cc.

MOTOS :

A.M.C. .... 175 cc.



VÉLOMOTEUR 3 CV  
Type VAL 2 VITESSES

Demandez conditions d'exclusivités aux Usines à CLERMONT-FERRAND

*Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,*

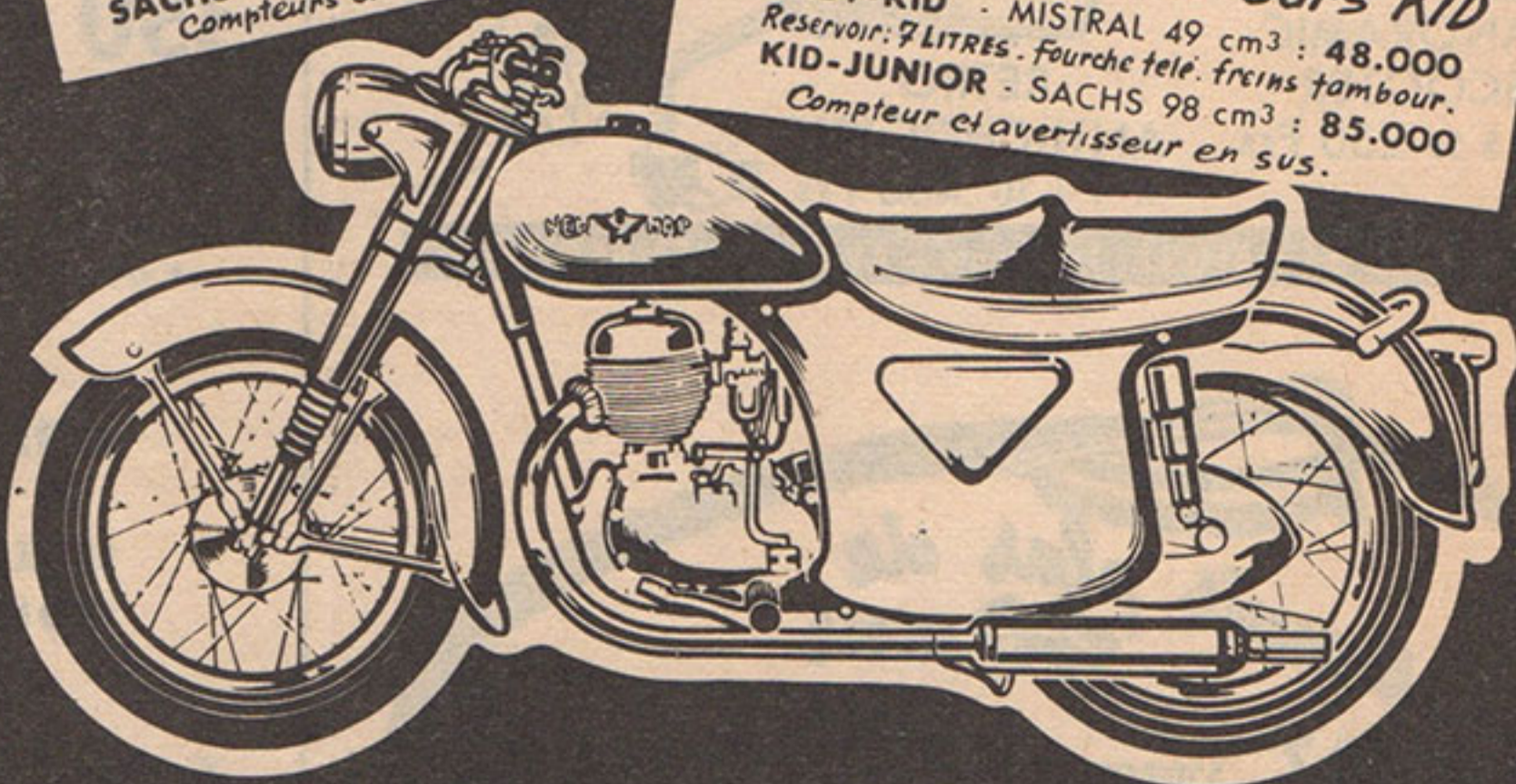
PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette  
Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel  
Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire  
Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud  
» A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)  
Metz : MANINI 120 Rue des Allemands  
Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac  
Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République  
Moulins : DARSON 16, Place d'Allier  
Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement  
Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph  
Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante  
» BUFFA AUTO 5, Rue Verdi  
Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne  
Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole-France  
Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne  
Perpignan : TIGNIÈRES 34, Av. Louis Torcatis  
Reims : PERARD 17, Bd Pasteur  
Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris  
Rodez : GUIZARD 25, Bd Laromiguière  
Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet  
Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert  
Saintes : BERTHELOT Place de la Prison  
Saint-Claude : MOTO-SPORTS 13, Rue Carnot  
Saint-Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes  
Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand  
Saint-Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle  
Saint-Lo : DUBOIS Place Ste-Croix  
Saint-Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris  
Strasbourg : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath  
Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun  
Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes  
Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy  
Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel  
Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque  
Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette  
Valence : VALLA 29 Rue Faventines  
Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux  
Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

VOYEZ NEW-MAP: *Toujours en tête*

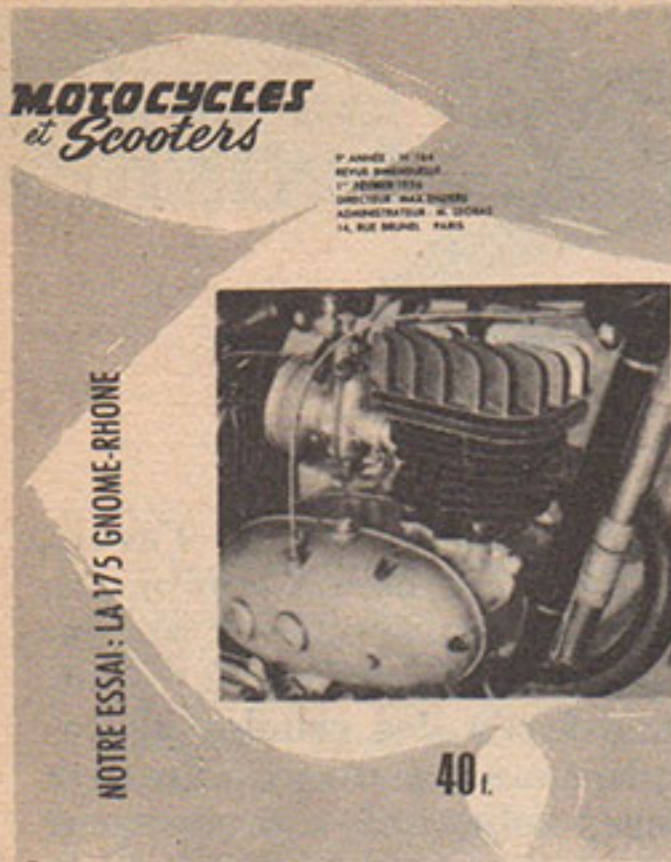
Ses prestigieuses "LEADER"  
YDRAL 125 cm<sup>3</sup> : 134.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
A.M.C. 125 cm<sup>3</sup> : 139.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
SACHS 175 cm<sup>3</sup> : 169.500 (Selle monoplace)  
Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"  
BABY-KID - MISTRAL 49 cm<sup>3</sup> : 48.000  
Reservoir: 7 LITRES - fourche télé. freins tambour.  
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm<sup>3</sup> : 85.000  
Compteur et avertisseur en sus.



**NEW-MAP** 124, Ave.  
Lacassagne  
LYON

Magasin de Paris, 30, rue de Charenton, 30, PARIS-BASTILLE



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

LE MOTEUR DE LA  
175 GNOME-ET-RHONE,  
DONT L'ESSAI  
PARAITRA DANS NOTRE  
PROCHAIN NUMÉRO.

- |  |    |                                     |    |
|--|----|-------------------------------------|----|
| ★ Échos .....                            | 6  | ★ Essai routier de la<br>R. 50..... | 22 |
| ★ Nouveautés A.J.S.,<br>Norton et B.S.A. | 10 | ★ Programme F.N. ...                | 24 |
| ★ Notre essai : Le<br>scooter T.W.N.     | 14 | ★ Sport .....                       | 31 |

9<sup>e</sup> ANNÉE

N° 164

1<sup>er</sup> FÉVRIER 1956

# MOTOCYCLES

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

On s'exprime beaucoup par formule en ce moment ; celle qui couronne cet article est destinée à assurer la sécurité des spectateurs assistant à des courses d'automobiles. Cette équation se complète d'ailleurs par des coefficients divers pour parer aux cas imprévus.

Nous avons remarqué que ladite équation a été établie pour les épreuves automobiles en circuit fermé, mais qu'il n'y est pas question des motos.

Tenant à combler cette lacune, nous avons aussitôt étudié une formule complémentaire englobant pour les deux-roues tous les facteurs essentiels. La voici :

$$N = \frac{6 \times V_0 \times L}{V_R}$$

QBCE — LV

dans laquelle :

Q, représente le quotient du volume moyen de la partie postérieure des équipages, machine et pilote.

B, la bissectrice de l'angle de braquage des motos.

C, la cylindrée, cela va de soi.

E, l'espace entre le circuit et les tribunes, pesage et pelouse.

L, la longueur de ce circuit, virages compris.

V, la vitesse moyenne accélérée des engins.

Comme on le voit tout y est, la formule restant explicite dans sa simplicité.

Et, si malgré tout ceci, les spectateurs courent encore des risques, il ne reste qu'à les envoyer voir les courses aux cinés actualités ou à la télévision.

*Enders Mag.*

# M M O C H L A S

# Echos

## Remerciements.

Comme chaque année, à l'occasion de l'an nouveau, nous avons reçu une multitude de vœux émanant de lecteurs, de coureurs, de clubs et d'industriels.

Bons souhaits et encouragements nous ont été prodigués.

Tous ces témoignages de sympathie, nous les avons reçus avec joie et émotion et nous sommes navrés de ne pouvoir répondre individuellement à tous.

Nous adressons ici à chacun un grand merci et renouvelons à leur intention les souhaits que nous avons déjà formulés pour eux.

## Mistinguett.

Comme tous, nous avons été sincèrement affligés de la disparition de cette grande artiste qui, si longtemps, a su tenir la scène sans jamais décevoir son public. D'autres que nous auront su retracer son éblouissante carrière. Si nous évoquons ici son souvenir, c'est qu'elle a été également un peu des nôtres et sans doute une des premières femmes à piloter un scooter du temps jadis, ce qui n'était pas, alors, une petite affaire.

Si nos souvenirs sont bons, ce scooter était un scootamoto des environs de 1922, prise directe et sans débrayage, bien entendu.

## Le Sport 1956.

D'après les premiers échos recueillis sur la prochaine saison sportive motocycliste, on enregistrerait un renouveau prometteur. Rien que pour l'A.M.C.F., si nos renseignements sont bons, on serait assuré d'une journée « Côte Lapize » exclusivement réservée à la moto, des deux heures éliminatoires du Bol d'Or, du Bol d'Or ensuite et des Coupes du Salon, enfin, le tout à Montlhéry. C'est un beau programme que nous compléterons par les compétitions des autres clubs et, dès que nous en aurons communication, la publication du calendrier officiel.

## Mottaz : Mal 29-77.

Une récente annonce des Etablissements Mottaz, fabricants bien connus des

réservoirs, indiquait un numéro de téléphone, Malmaison 39-77 qui était erroné. C'est Malmaison 29-77, qu'il faut lire. Nous en donnons avis aux intéressés.

## Comme sur des rails.

L'Amérique n'a pas fini de nous étonner, depuis qu'un de nos constructeurs l'avait étonnée elle-même.

Voilà ce qu'on a trouvé là-bas : en enterrant sur la partie droite de la route

une barre métallique et, à l'avant du véhicule, deux détecteurs appropriés, la voiture se dirige toute seule et son conducteur n'a plus à se crisper au volant. Bien mieux, grâce à des cellules photo-électriques placées à l'avant et à l'arrière de la voiture, celle qui suit ne peut jamais aller tamponner celle qui la précède, à moins que le conducteur, reprenant volant et pédales, fasse des efforts désespérés pour aller percuter son devancier. Ce serait, au fond, comme une voie ferrée sans rails.



Après un périple de 120 000 km à travers l'Afrique et les trois Amériques, W. Hannig et M. A. Jentsch viennent de rentrer en Allemagne. L'attelage était une B.M.W. type Russie. Le fait que le pilote W. Hannig soit amputé d'un bras transforme ce raid en véritable exploit.

# M A S C H E S

# Echos

Commencée en mai 1955, la fabrication des Isetta-B.M.W. atteignait, le 18 novembre dernier, les 10 000 exemplaires. La production journalière actuelle se monte à 120 véhicules, ce qui laisse subsister néanmoins des délais de livraison.

Lu dans les quotidiens.  
(Le Figaro du 10 janvier 1956.)

Scotéristes, prudence!

Les scooters ont environ deux fois plus d'accidents que les autos.

M. Cheneaux de Leyritz, président de la Fédération française des sociétés d'assurances, et M. Depoid, président de l'Association générale des Sociétés d'assurance contre les accidents, présentaient hier le service commun de statistique automobile.

Les travaux de ce service permettent, en vue de l'établissement des tarifs, de calculer les probabilités d'accidents. Elles sont moindres pour les véhicules d'avant 1945 que pour les plus récents. Elles



augmentent avec la puissance fiscale : si les chances d'accident pour une voiture de 2 ch sont de 80, celles d'une voiture de plus de 11 ch seront de 114. Si les chances d'accidents moyennes des véhicules à deux roues se chiffrent à 100, celles des cyclomoteurs de moins de 50 cm<sup>3</sup> de cylindrée sont de 43, celles des vélomoteurs de 72, des motos de 100, des scooters de 185.

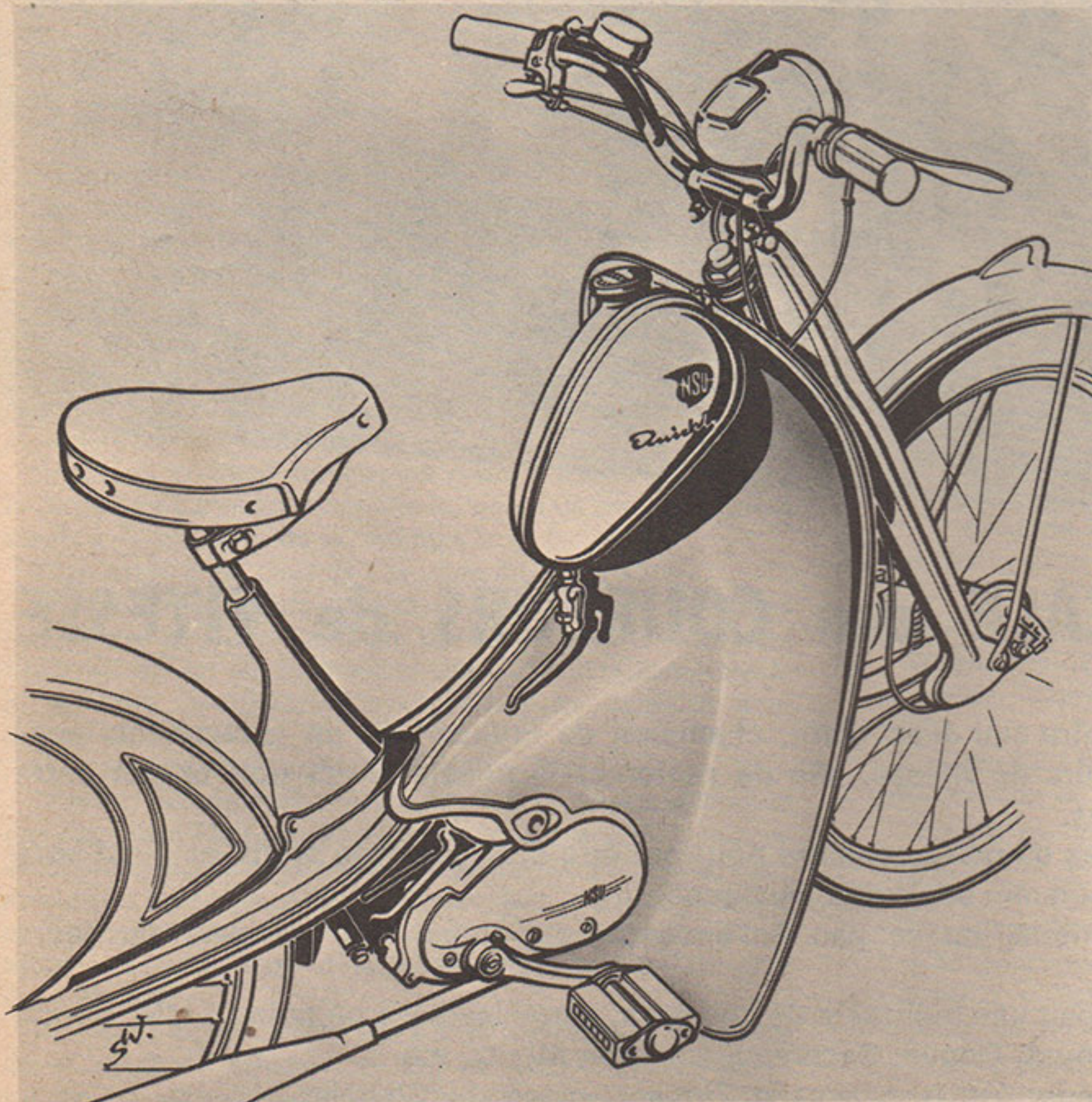
Les Echos du 11 janvier 1956.

#### Permis de conduire

M. Corniglion-Molinier, ministre des Travaux publics et des Transports, dénonce le contrat chargeant l'Union nationale des Associations de Tourisme d'assurer les examens du permis de conduire.

Pas de répercussion immédiate envisagée : cette décision a pour objet essentiel d'éviter la prorogation automatique du contrat qui, établi pour quatre ans, vient à expiration cette année.

La Fédération F.O. des Travaux publics avait, à plusieurs reprises, protesté « contre le monopole » accordé à l'U.N.A.T. et préconisé, notamment, la délivrance des permis directement par les ingénieurs des mines.



N.S.U. vient de mettre au point un carénage protecteur destiné au cyclomoteur Quickly. Des essais sévères ont permis d'obtenir une protection maximum sans nuire au refroidissement du moteur.

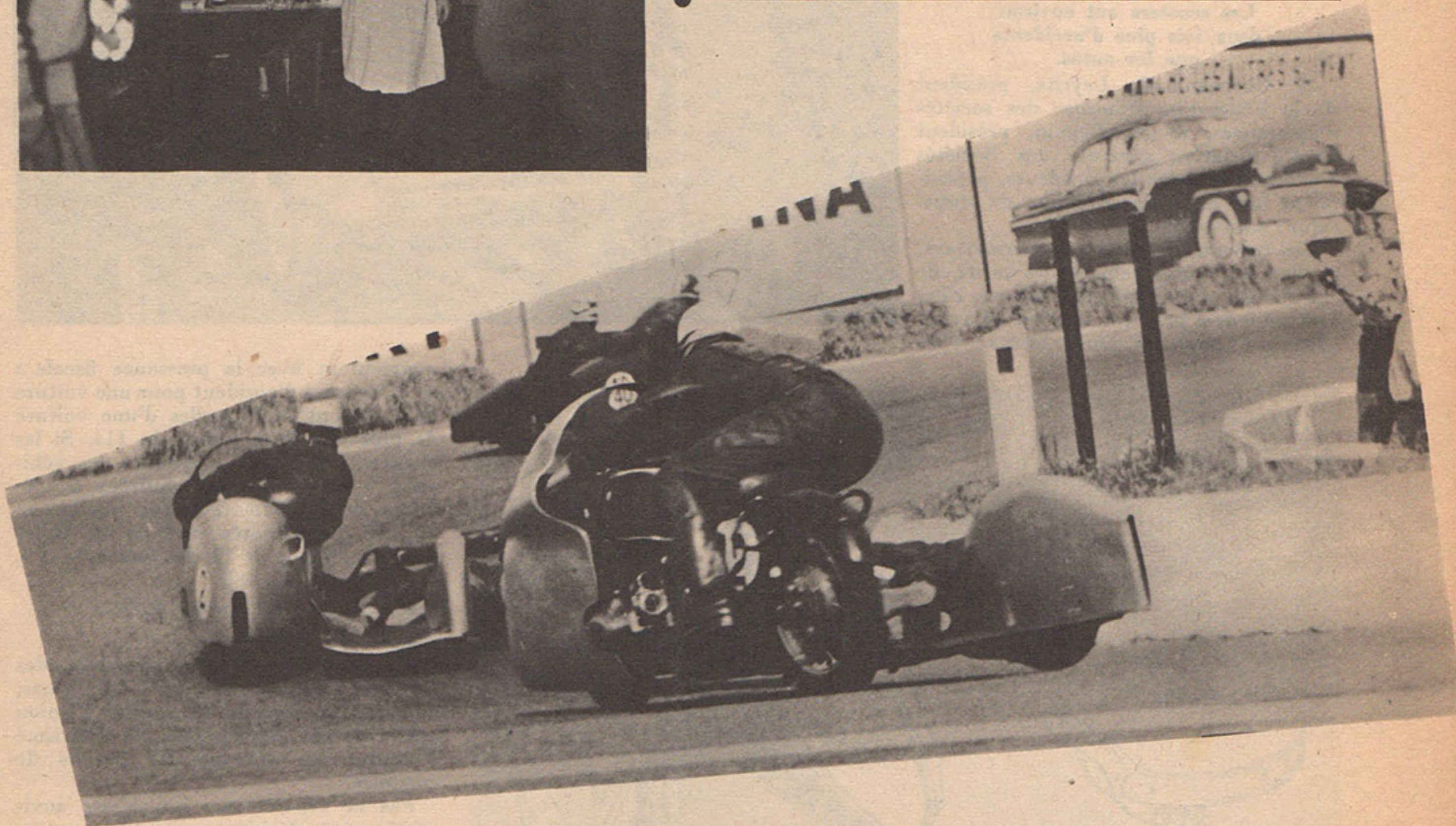


### *La Police sportive.*

*Un vin d'honneur réunissait, le vendredi 6 janvier, les pilotes sportifs des Services techniques de la Préfecture de Police, autour de leurs chefs : le commissaire principal Badin, le commissaire Laisné, le commandant Peltier et l'ingénieur en chef Thiebault,*

*L'objet de cette réunion, à la fois intime et cordiale, était la remise de Coupes aux pilotes s'étant particulièrement distingués durant la saison sportive.*

*La présence des personnalités citées plus haut soulignait l'intérêt que les services de la Préfecture attachent aux sports mécaniques.*



## **AMICALE des COUREURS de VITESSE**

C'est une initiative de notre ami Jean Murit, champion de France 1955 de sidecar, qui voudrait grouper tous les coureurs de vitesse, afin de renforcer la solidarité qui doit exister entre participants d'un même sport.

Également, des problèmes d'intérêt commun pourront être discutés avec profit, et il est hors de doute que la future saison en soulèvera quelques-uns.

Cette amicale, soulignons-le, ne va pas à l'encontre de Clubs, qui conserveront leurs adhérents.

La dernière réunion groupait une quinzaine de coureurs, parmi lesquels on notait : MM. Bouin, Goll, Braun, Faucheraux, Daoust, Dagan, Sacareau, Chartier, Mouty, etc.

Réunions tous les mercredis à 9 h, brasserie Zimmer, place du Châtelet.



# LE DEUX ROUES

## *et ses droits*

*La rédaction de Motocycles et Scooters a le plaisir d'offrir à ses lecteurs cette nouvelle rubrique qu'elle a confiée à M<sup>e</sup> Robert Brochut, avocat à la cour d'appel de Paris.*

*Les textes législatifs, les arrêtés sont en effet fort nombreux et leur nombre ne fait qu'augmenter; il ne s'agit pas uniquement de vous signaler la parution d'une loi mais de montrer l'interprétation qu'en ont fait les magistrats, ce qu'en langage juridique l'on appelle « la jurisprudence ».*

*C'est cette jurisprudence que nous vous proposons dans cette chronique afin de mieux connaître nos droits et nos devoirs.*

*Si certains renseignements complémentaires vous sont nécessaires, n'hésitez pas de vous adresser à la revue.*

### I

## LA RESPONSABILITÉ DES GARAGISTES

*par M<sup>e</sup> Robert BROCHUT  
du Barreau de Paris*

Vous confiez votre motocyclette ou votre scooter à un garage et, au moment de reprendre votre machine, vous avez la désagréable surprise d'apprendre qu'elle a été accidentée.

Qui est responsable? Et cela peut très bien se produire tant à l'occasion de réparations, d'essais, de mises au point que de la vente du véhicule confié au garagiste.

Notons tout d'abord que de nombreux arrêts ont posé comme principe que seul le gardien du véhicule doit être considéré comme responsable.

Ainsi, un accident survenu au cours d'essais a été mis à la charge du garagiste alors que lui ou un de ses mécaniciens assurait la conduite de la machine.

(Voir arrêt de la Cour de Cassation du 3 mai 1940.)

De même le garagiste est déclaré responsable de l'accident causé par une voiture conduite par un *acheteur éventuel* qui l'essayait sur un parcours déterminé, la Cour retenant que le propriétaire du véhicule l'avait confiée au garagiste avec mandat de la vendre.

(Voir arrêt Cassation du 12 décembre 1938.)

D'autres décisions déclarent le garagiste responsable alors que l'accident était causé par un de ses mécaniciens, mineur de dix-huit ans et conducteur inexpérimenté qui, après avoir exécuté un graissage, sortit la voiture dans le but de l'essayer et fit une promenade au cours de laquelle il eut un accident ayant entraîné la mort d'un jeune camarade d'atelier qu'il avait emmené.

Bien que l'auteur de l'accident avait *contrevenu* à la défense de se servir du véhicule, ce fait ne saurait être considéré comme un acte étranger à ses fonctions, mais comme un simple abus de ses fonctions.

Ainsi la relation entre le service et la faute se trouve suffisamment établie.

(Cf. Cassation du 23 janvier 1947.)

Par contre nous pouvons rapporter certaines décisions partageant la responsabilité entre le garagiste et le propriétaire.

Tel cet arrêt de la Cour de Colmar en date du 4 mars 1955 qui conclut à une pluralité de gardiens.

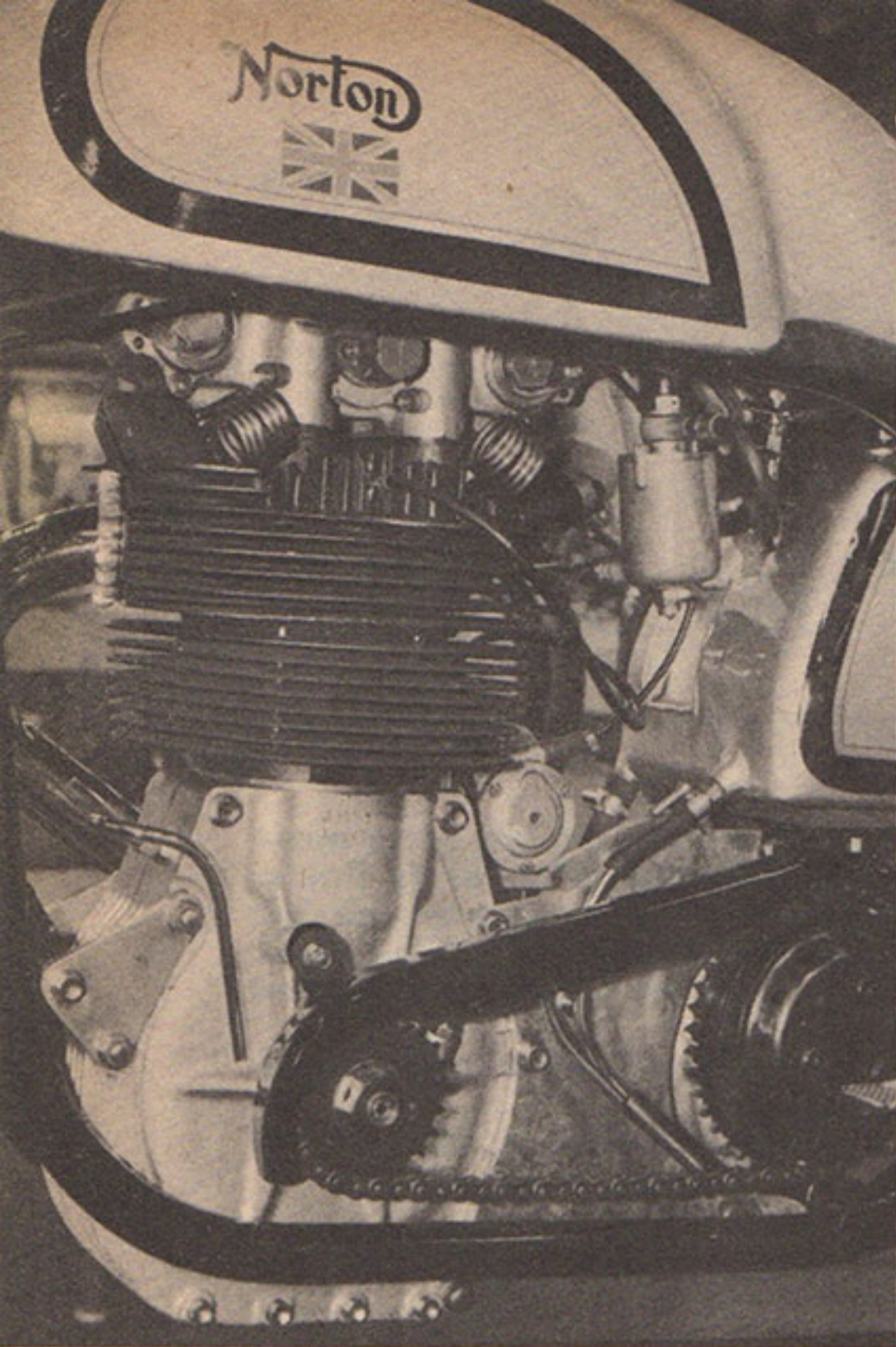
Il s'agissait d'un camion dont la première sortie après échange de moteur avait provoqué un accident assez grave; or, le garagiste avait donné l'ordre à l'un de ses employés de prendre le volant pour surveiller la marche du moteur neuf, et le propriétaire, profitant de cette première sortie, avait envoyé un garçon pour faire une tournée.

Responsabilité partagée, dit la Cour, sauf si les gardiens apportent la preuve que l'accident est dû à la faute d'un tiers.

Comme vous le voyez, et cela sera notre conclusion, tout est une question de fait.

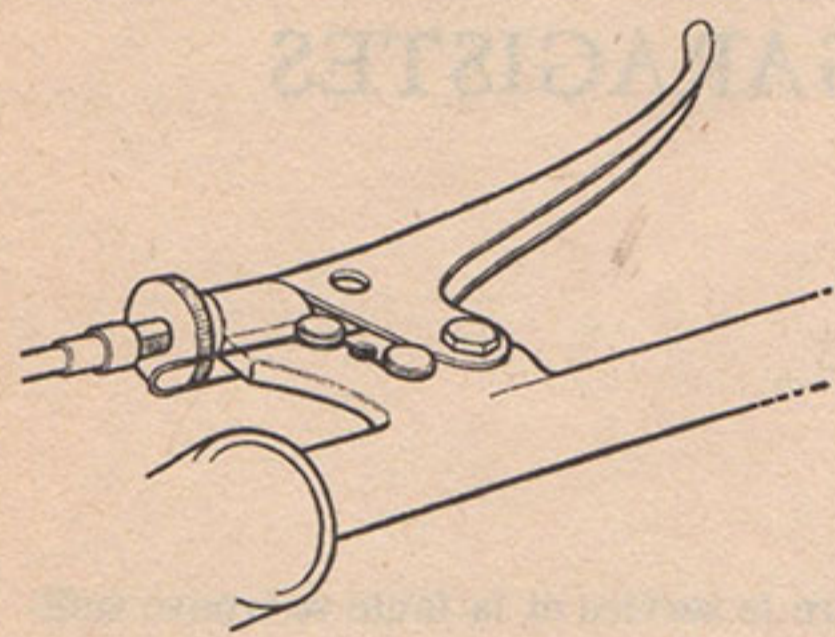
Néanmoins, dans le cas qui nous occupe, nous pouvons poser comme principe que le fait d'abandonner une automobile ou une motocyclette à un garage en vue de réparations, comporte un véritable délaissement de la garde, c'est-à-dire, pour reprendre la définition donnée par la Cour de Cassation « l'abandon de l'usage, de la direction et du contrôle du véhicule ».

Si cette condition est remplie, la jurisprudence impute au garagiste la responsabilité des accidents survenus du fait du véhicule dont il a été constitué le gardien.

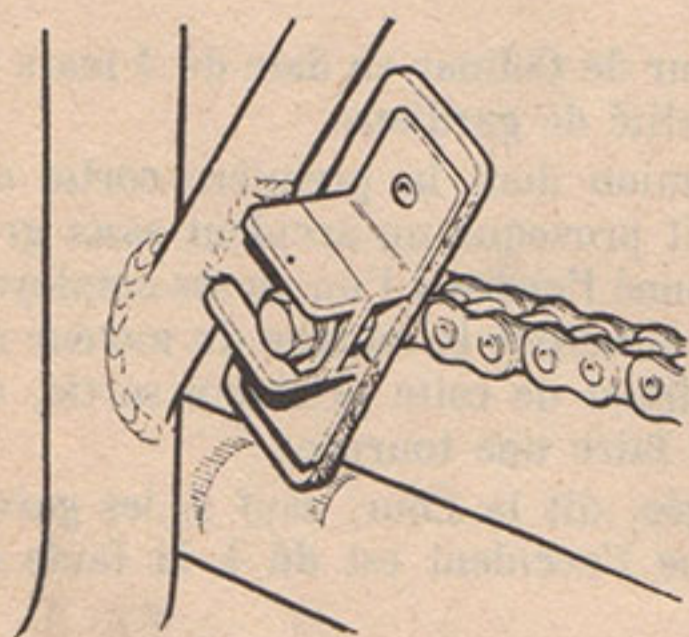


# LES NORTON MANX 1956

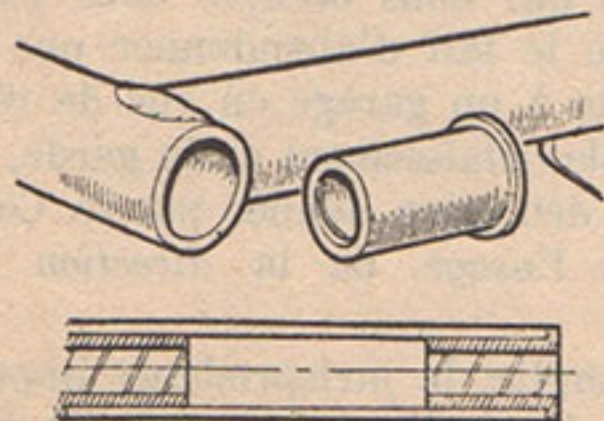
DESSINS MOTORCYCLING



*Nouvelle poignée de frein avec cocotte soudée et bouton de réglage rapide. Noter le petit ressort qui assure le blocage.*



*Le guide chaîne doublé de Ferodo.*



*Fourche arrière et ses bagues.*

**V**OUS pouvez acheter la Norton de Surtees!

En effet, Norton a décidé de mettre en vente une série de machines de course en tous points semblables à celles utilisées par Surtees, Hartle et Brett, les trois pilotes des Norton d'usine.

Ces machines client sont respectivement la 348 M 40 S et la 499 M 30 S.

Parmi les améliorations, notons une fourche arrière oscillante modifiée. Cette modification consiste surtout dans le remplacement des silentblocs par des bagues en bronze phosphoreux. Cette fourche est munie de nouveaux amortisseurs à ressorts extérieurs.

Le garde-boue avant est plus petit et il est maintenu par une large patte d'attache, éliminant ainsi les tringles de support utilisées auparavant. La course de la fourche avant a été légèrement augmentée (en fait, c'est la fourche T.T. de 1954). Les cocottes des leviers de frein et d'embrayage sont soudées. Le réglage des câbles de frein avant et de débrayage s'effectue maintenant par des boutons moletés de gros diamètre; un ressort en épingle les bloque à la position désirée.

Un nouveau compte-tours magnétique, monté sur caoutchouc, est placé bien en vue.

Le graissage de la chaîne primaire est assuré par l'huile contenue dans le réservoir formé par le tube supérieur gauche du cadre; ce réservoir alimente un nouveau graisseur qui distribue l'huile par des gicleurs calibrés sur les côtés internes des plaquettes formant les maillons. Pour éviter que le surplus d'huile soit projeté sur le pneu arrière, le carter de chaîne primaire entoure maintenant la partie arrière du pignon d'embrayage.

Le siège arrière est isolé du cadre

par du caoutchouc et il a été abaissé de 12 mm.

La boîte de vitesses est équipée de disques de friction d'une seule pièce et d'une pédale plus rigide.

La magnéto est une Lucas à aimant rotatif.

Le tromblon est soudé sur le tube d'échappement qui a été redessiné de façon à augmenter la garde au sol lors des virages à droite.

Pour limiter le flottement latéral de la chaîne arrière, un patin garni d'un morceau de garniture de frein est fixé sur le tube arrière gauche du cadre à la hauteur du brin de chaîne supérieur.

Nous avons gardé pour la fin les plus importantes modifications: un nouveau roulement à deux rangées de billes supporte l'axe du vilebrequin côté distribution. Ce roulement, qui peut supporter des charges beaucoup plus élevées, est bloqué dans le carter par des vis dont la tête est noyée dans l'épaulement de ce nouveau roulement; tout en permettant une marge de sécurité plus grande, la rigidité est accrue par ce système.

La soupape d'échappement était, jusqu'ici, percée dans la longueur de la tige seulement. La nouvelle soupape possède la particularité d'avoir la tête également creuse, ce qui permet d'augmenter la quantité de sodium utilisé pour le refroidissement.

Le carburateur est équipé du même système que les machines d'usine; il permet d'avoir un niveau constant au gicleur et élimine les variations dans l'alimentation, variations occasionnées par le freinage, l'accélération ou les vibrations du moteur.

Le prix de vente en Angleterre est fixé à 388 000 F; avec la taxe d'achat, payable en Angleterre seulement, le prix de ces deux machines s'élève à 465 000 F.

# Les nouvelles

# A. J. S.

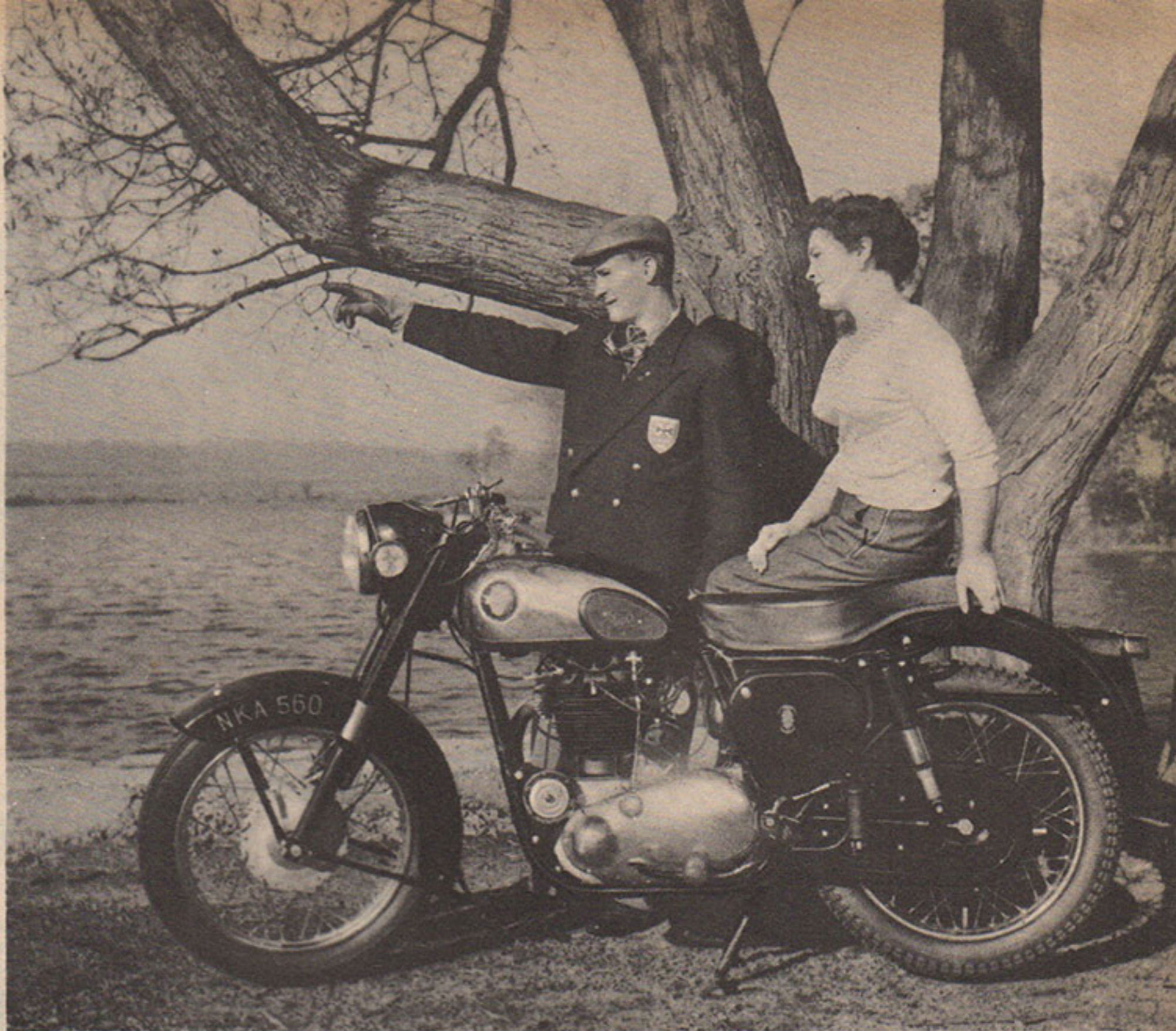
# de course

A.J.S. va vendre aux coureurs privés les machines d'usine employées cet été ou plutôt, pour être plus exacts, des machines semblables, poursuivant ainsi sa politique : vendre au public les machines sans cesse améliorées par la course.

La 350 cm<sup>3</sup> 7 R a maintenant 75,5 mm d'alésage et 78 mm de course (pour augmenter sa vitesse de rotation sans augmenter par trop la vitesse linéaire du piston). Côté distribution, un roulement à double rangée de billes est utilisé. Les volants ont été allégés et un reniflard plus important vient d'être adopté. Le haut du moteur a également été revu. Le piston n'a que deux segments : un segment de compression et un racleur à fentes. Le remplissage du cylindre est amélioré par la modification de la forme de la pipe d'admission. Le moteur est alimenté par un carburateur Amal Grand Prix de 29 mm, mais pour certains circuits très rapides, tels que Spa ou Monza, où l'on est presque toujours pleins gaz, il peut être fourni avec un passage de 30 mm. Ce carburateur est isolé de la chaleur du moteur par un joint en fibre. La magnéto est maintenant à aimant tournant. La capacité du tube d'échappement a été tout spécialement étudiée et un nouveau tromblon à cône inversé est utilisé.

La G 45 a reçu la plupart des modifications de la 7 R, y compris la nouvelle pipe d'admission, isolement des carburateurs, nouveau piston à deux segments, tromblons à cône inversé et magnéto à aimant tournant. De plus, des ressorts de soupapes triples, d'un type amélioré, sont utilisés.

Les deux machines ont un double graissage de chaîne, un nouveau compte-tours magnétique et de nouveaux amortisseurs arrière. Les câbles de frein et d'embrayage sont réglables par boutons moletés. Les poignées tournantes ont une butée qui, lorsque la poignée est maintenue grande ouverte, évite d'abîmer le câble. La ventilation des freins a été améliorée en modifiant les prises d'air et les moyeux. Les cadres ont été renforcés et la forme des réservoirs modifiée. Les rapports de boîte ont également subi des modifications.



*La 500 cm<sup>3</sup> B. 33, machine robuste et très appréciée.*

# Les nouvelles B. S. A. de tourisme

**L**A société B.S.A. présente une gamme qui est certainement la plus complète du monde actuellement. Il n'y a pas moins de onze machines, ce qui permet à la plupart des motocyclistes de trouver de quoi satisfaire leurs goûts.

Actuellement, la majorité des grosses machines, chez B.S.A., sont équipées des moyeux en alliage léger avec les mâchoires des freins disposées au centre.

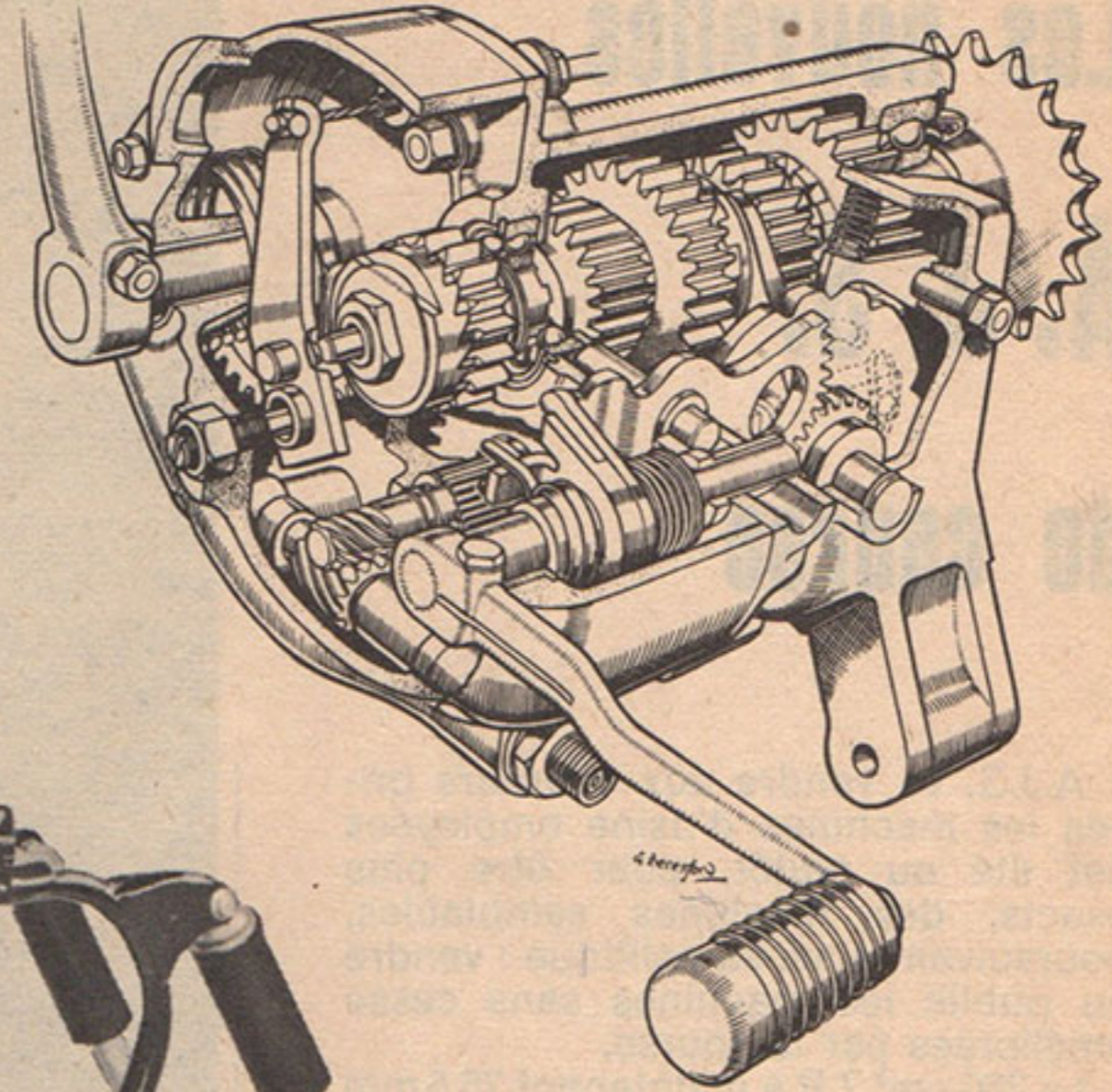
La chaîne arrière, moyennant supplément, peut être entièrement protégée par un carter en acier embouti ; jusqu'ici, il n'équipe que les machines de 350 et plus, à fourche oscillante.

Ce carter ressemble beaucoup à celui des motos Ariel. Il se divise en quatre éléments ; le premier, recouvrant le pignon de sortie de boîte, est boulonné à la partie arrière du carter de chaîne primaire ; les parties supérieure et inférieure du milieu sont vissées sur le bras de la fourche ; la partie arrière qui termine le carter entoure le pignon de chaîne secondaire et elle se fixe à l'aide de deux vis sur les deux éléments centraux. Pour assurer l'étanchéité des deux éléments centraux, les joints sont du type à emboîtement. A l'arrière de l'élément central supérieur, il existe un trou permettant de vérifier la tension de chaîne. Ce trou est obturé par un bouchon de caoutchouc.

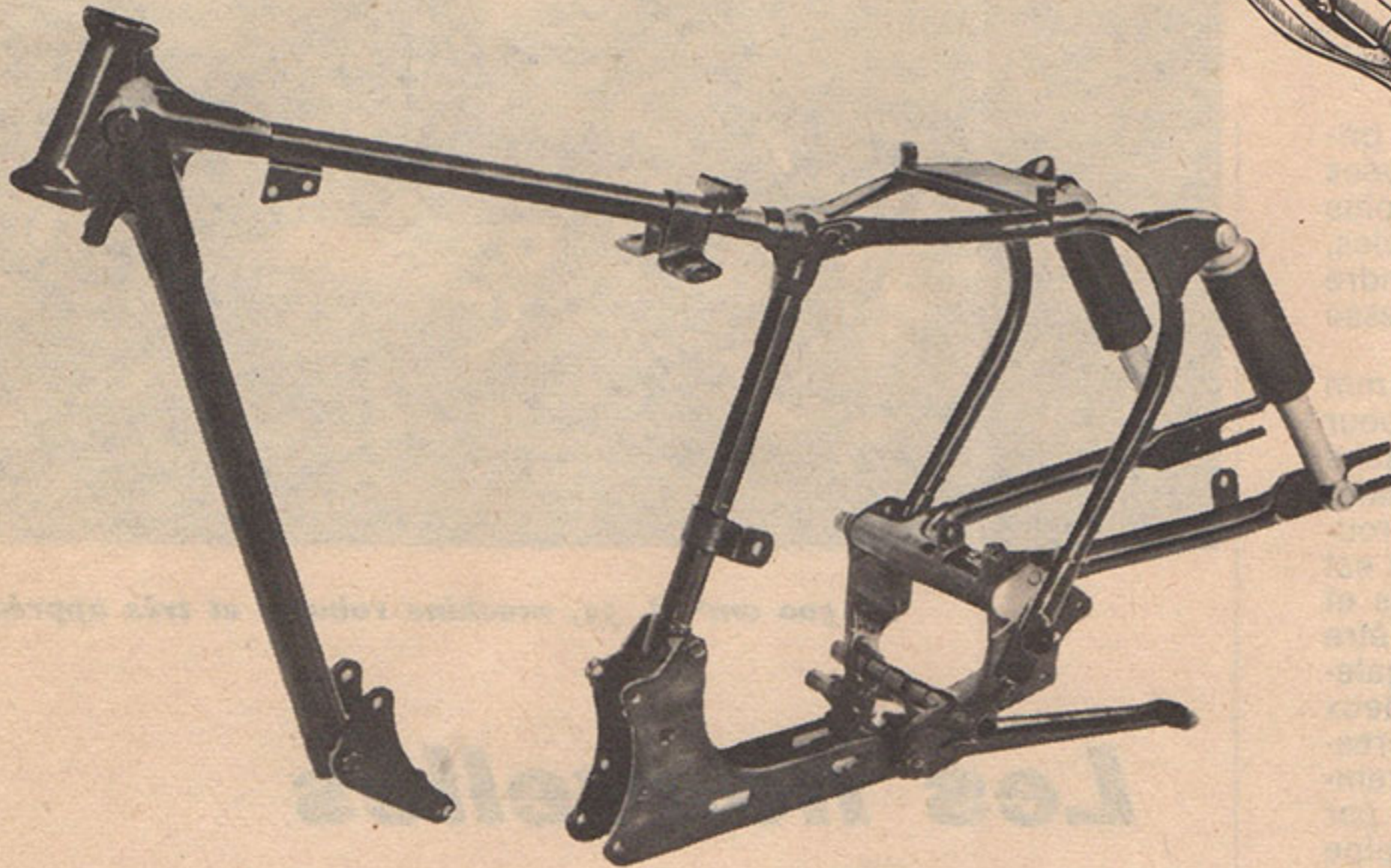
Une nouvelle 250, également munie de ce genre de suspension, vient de faire son apparition.

Depuis l'année dernière, les bicylindres du groupe A étaient munies du cadre double berceau et de la fourche

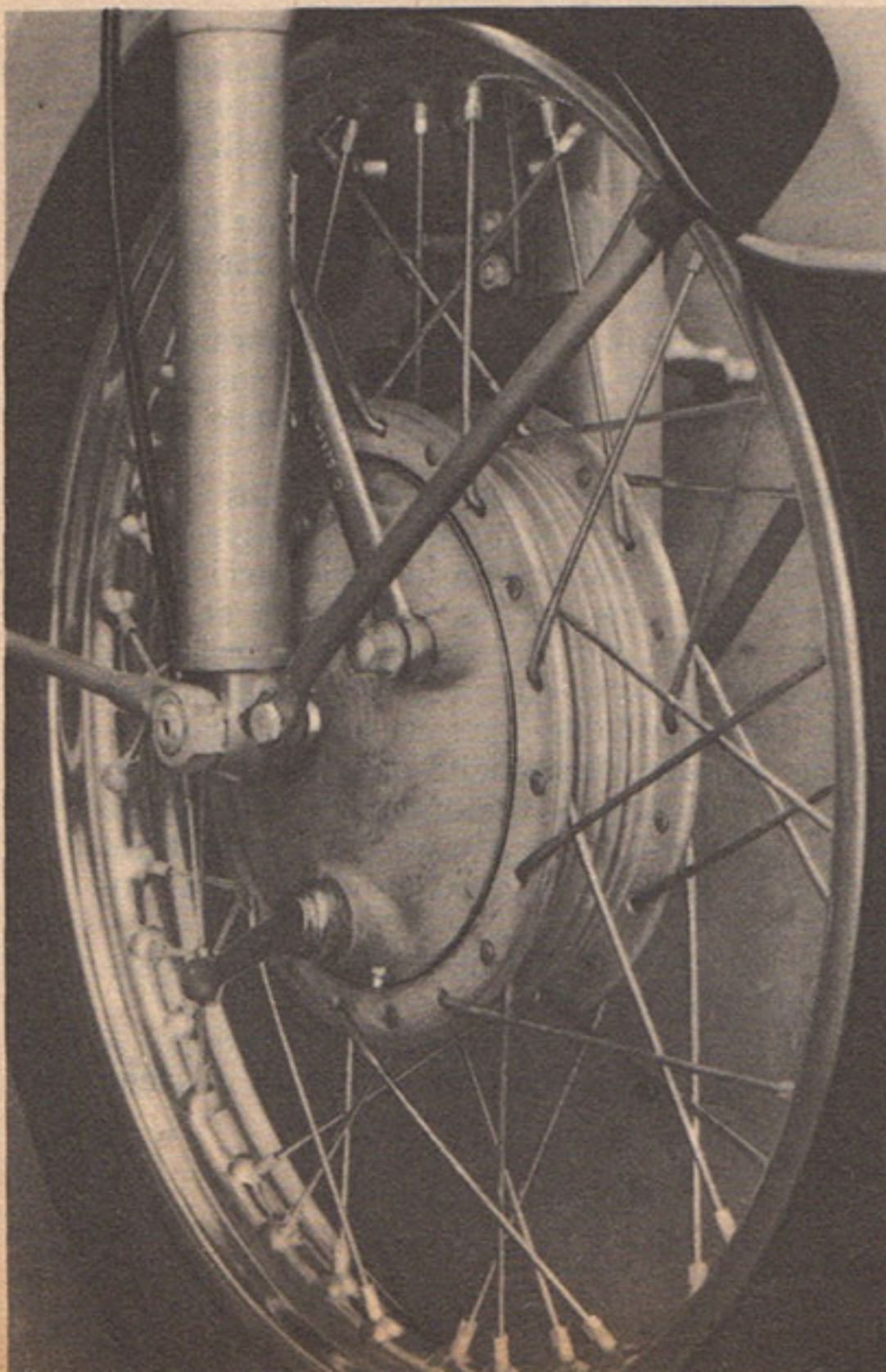
*La boîte 4 vitesses  
de la 250 cm<sup>3</sup> :  
arbre et pignons  
tournent sur aiguilles.*



*Le cadre  
de la nouvelle 250 cm<sup>3</sup> C. 12*



*Frein central en alliage léger  
équipant la majorité des modèles  
B.S.A.*



arrière oscillante qui avaient déjà fait leurs preuves sur les modèles de compétition Gold Star. Cette année, ce sont les B 31 de 348 cm<sup>3</sup> et B 33 de 499 cm<sup>3</sup>, soupapes en tête, qui en sont équipées.

La Golden Flash peut être livrée avec suspension oscillante ou à glissières, certains sidecaristes préférant ce dernier modèle.

Les spécifications des moteurs des séries A et B sont inchangées par rapport à celles de l'année dernière, sauf en ce qui concerne la Shooting Star. Pour améliorer ses performances, une nouvelle culasse a été adoptée. Sur celle-ci, les pipes d'admission font partie intégrante de la culasse et elles se rejoignent à leur extrémité pour former une bride qui reçoit l'unique carburateur. Ce système, paraît-il, facilite le flux des gaz et permet de fixer directement le carburateur sur la culasse.

Toutes les machines au-dessus de 250 cm<sup>3</sup> sont équipées en série d'un antivol bloquant la direction.

Toutes les motos ayant le carter de chaîne secondaire sont munies de la roue arrière rapidement détachable. De plus, ces mêmes machines sont livrées en série avec un siège bi-place et des repose-pieds arrière.

\*  
\*  
\*

Les innovations décrites dans cet article ne se rapportent qu'aux modèles de tourisme ; les détails concernant les Gold Star et autres engins de compétition seront fournis à une date ultérieure.

# REGARDS SUR LA VOITURE DE MUTILÉ :

## *examen technique*

**T**ENANT pour éclaircies, vis-à-vis du public, les positions du vélocimane et de son conducteur (voir nos 159 et 161) nous pourrions maintenant les étudier eux-mêmes et voir quelle place exacte leur accorder dans le monde de ce qui roule.

Vous avez certainement remarqué, dans nos précédents entretiens, ces deux points essentiels de la psychologie du conducteur infirme : son sentiment d'autonomie retrouvée avec l'emploi de sa voiturette, sa volonté d'être considéré dès lors, et de l'être sans plus, comme tout usager de la route. Immédiatement, il rentre dans le groupe que vous connaissez bien, pour en faire très probablement partie vous-même : cycliste et motocycliste (scootériste aussi, s'entend, peut-être plus encore, puisqu'en position assise).

Et s'il est jeune, comment ne tiendrait-il pas à ce que son véhicule possède les qualités de ceux qu'il voit autour de lui, et dont il connaît, le plus souvent, les caractéristiques techniques par la lecture des journaux spécialisés, l'usage de son propre zinc lui donnant le goût — et les soucis — de la mécanique.

Et les points sur lesquels il voit porter primordialement l'attention de la critique du cycle et du motocycle sont : stabilité, suspension, robustesse, protection.

De stabilité, sa voiture manque à peu près totalement. Le véhicule haut sur pattes et étroit des origines offrait l'avantage rudimentaire de la facilité de traction ; restant bien entendu que cette traction demeurait lente, soucieuse des inégalités de terrain et écartée de toute brusque manœuvre. Le poids jouait probablement alors en faveur de l'ensemble, par compensation.

L'emploi des métaux plus légers, diminuant l'effort à fournir, n'incita nullement les constructeurs à sortir d'une technique obtuse. Tradition et routine empoussiéraient leurs ateliers. Et aucun d'eux ne semble avoir jamais fait l'effort nécessaire pour placer le paralysé dans le cadre de l'évolution, donc dans son temps ; ils gardèrent à sa disposition, sans comprendre, les moyens offerts à ses arrière-grands-parents !

La vogue des moteurs auxiliaires donna pourtant l'alarme à certains d'entre eux. Peut-être fut-ce quelque paralysé mécanicien qui, le premier, tenta l'adaptation. Et du coup, la stabilité entonna son chant du cygne ! « Il faut être acrobate pour tenir là-dessus ! », m'ont dit la plupart des mécaniciens auxquels j'ai, au cours des dernières années, confié la réparation de mes différents véhicules.

De fait, les usagers forcés le sont devenus, acrobates. Et, par contraste, atteints dans leurs moyens de locomotion naturels, ils acquièrent pour leurs moyens mécaniques la virtuosité des fil-de-feristes et équilibristes. Mais on ne vit pas, normalement, sur un fil de fer !

Les constructeurs ne s'en rendaient-ils vraiment pas compte ? Peut-être, mais seuls des artisans disposant de moyens réduits assuraient cette fabrication. Et ils préféraient vite l'économique certitude des archaïques moyens dits éprouvés (sur le dos des mutilés) aux initiatives d'un amortissement pécuniaire moins immédiat.

Réactions de la clientèle ? Elle était dans la cruelle obliga-

tion d'accepter ce qui lui était offert ? Imaginez que depuis trente ans autos et motos n'aient fait aucun progrès ? Vous-même emploieriez forcément ces voitures.

D'autant plus que, pour le mutilé, ce n'est ni luxe ni (primordialement) plaisir. Les constructeurs tablaient beaucoup trop sur ce point, et, dans le désarroi de l'infirmité (pour l'invalidé et sa famille) faisaient encore figure de bienfaiteurs !

Les murailles d'hypocrisie du haut desquels on assignait d'office à la voiture de paralysé une lenteur funéraire, couvraient également l'insuffisance de suspension. Je crois que l'on vend encore des modèles *sans aucune suspension*. Celle de la fourche avant est souvent inexistante. En tout cas, les modes de suspension employés jusqu'ici pour les modèles courants ont montré leur manque d'efficacité devant l'usage que l'invalidé entend, à bon droit, faire de son véhicule. Les énumérations détaillées de caractéristiques et les slogans publicitaires ne changent rien à l'ensemble.

Et si un tacot peut, lentement conduit, supporter quelques cahots, que deviendra-t-il lorsque, sous prétexte d'alléger, on aura — comme cela s'est fait — diminué la grosseur de ses tubes ? Là où « le métal travaille », la soudure autogène tracera sur son squelette des cicatrices plus pittoresques que glorieuses qui restreindront à leur tour la résistance d'un châssis congénitalement faible.

Bien fait pour lui ! Est-il un diminué physique ou non ? Alors qu'il le demeure jusque dans sa voiture, à l'allure de promeneur pédestre qui devrait lui suffire ! Ce qui aura pour avantage, au moins, de ne pas l'éclabousser s'il passe dans les flaques d'eau, les garde-boue et un tablier digne de ce nom étant des accessoires jugés superflus qu'il pourra, s'il le désire, faire ajouter tant bien que mal, rien n'étant prévu pour leur accorder place...

Pénible et effarante dissection ! J'aurais voulu plus vite amener le lecteur à l'image de l'handicapé physique participant, socialement et sportivement, à l'animation cyclomotoriste. Et je me demande si mieux n'aurait pas valu le remplacement de ce papier par un autre, en voilant la question d'ombre et de silence...

R. PETIT.

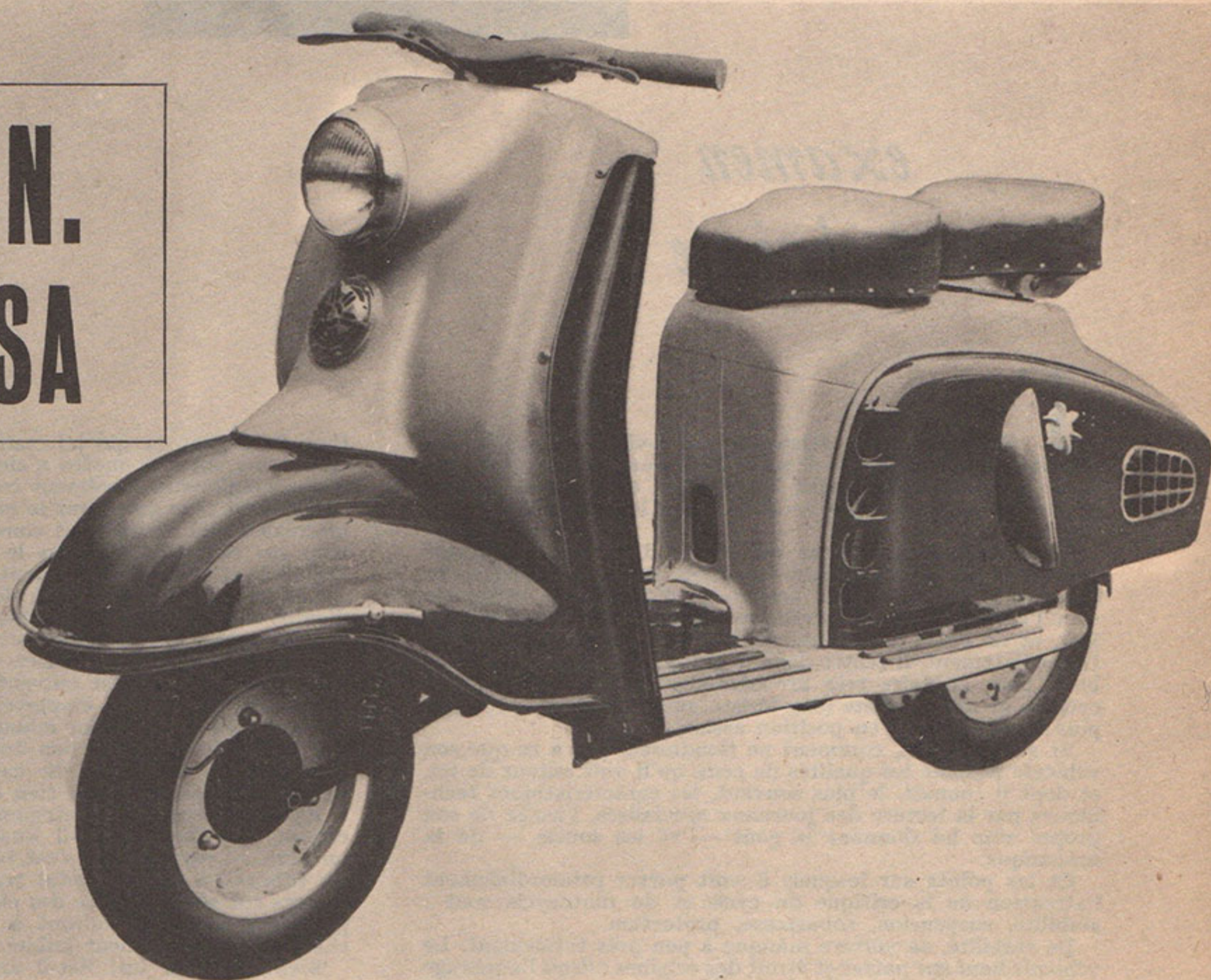


*Je m'excuse de revenir à chaque entretien sur des points déjà exposés dans les précédents. Cela m'a paru nécessaire pour mieux démontrer que, de quelque point de vue que l'on se plaçât, les insuffisances de la voiturette de diminué physique mettaient un écran et un obstacle entre lui et le plan social de l'observateur, auquel il pouvait souhaiter atteindre..*

*Je serai vivement heureux de tout avis, question, suggestion et critique que l'on voudra bien m'adresser, qu'elles émanent de sportifs ou d'invalides. C'est la manifestation de votre intérêt, lecteur, qui peut faire que ne retombe pas, après ces articles, le voile quelque temps soulevé.*

# ESSAIS *MOTOCYCLES*

## la T.W.N. CONTESSA



la  
machine  
vue par le  
constructeur

**Scooter de tourisme : 200 cm<sup>3</sup>**  
**Vitesse de pointe : 97 km/h**  
**Prix : 264 000 fr (prix en France)**

*Le Contessa est un scooter de grande puissance représentant la tendance allemande. Le constructeur n'a pas hésité à employer des solutions onéreuses telles que le double piston, la fourche du type Earles, le démarrage électrique. L'ensemble est extrêmement bien fini et très étudié. Ce modèle est l'un des plus chers sur le marché de l'Allemagne. A titre de curiosité, nous sommes heureux d'en présenter l'essai à nos lecteurs.*

Un pays aussi motocycliste que l'Allemagne resta évidemment très longtemps réticent au scooter. Les constructeurs d'outre-Rhin ont effectivement hésité avant de suivre l'exemple donné par l'Italie et la France, avant de bénéficier des expériences acquises par les promoteurs, ce qui leur a permis d'éviter un certain nombre des maladies infantiles qui accompagnent toujours les nouveautés. C'est ainsi que nous trouvons aujourd'hui, en Allemagne, une majorité de scooters dont la cylindrée dépasse résolument les 125 cm<sup>3</sup> vraiment trop justes pour le tourisme à deux. D'autre part, les suspensions et partant la tenue de route s'améliorent sans cesse. Enfin, on trouve de plus en plus des démarreurs électriques.

Pour les lecteurs de **Motocycles** cet essai aura un double intérêt; d'une part, nous sommes en présence d'un scooter sainement conçu et doté des agréments d'une bonne moto et ensuite nous retrouvons sur ce véhicule le même moteur équipant le modèle « Cornet » de la marque.

Malheureusement, le prix de vente de la Contessa atteint le chiffre énorme de 264 000 F : les éternels 60 % de douane !...

## Le moteur

C'est un deux-temps double piston et chambre d'explosion commune, à balayage en équicourant; les avantages théoriques de ce système sont connus : séparation des gaz frais et des gaz brûlés et, partant, peu de pertes, un meilleur remplissage, haut rendement et faible consommation, etc. La disposition face à la route des cylindres facilite grandement le refroidissement, d'autant plus que le constructeur a toujours su se garder de régimes moteur élevés. Une course de 62 mm pour deux fois 45 mm d'alésage nous donne une cylindrée exacte de 197 cm<sup>3</sup>. Pour un rapport volumétrique de 6,5 : 1, le constructeur annonce une puissance de 10,4 ch à 4 800 tr/mn. Culasse et cylindre de la Contessa sont en alliage léger. Rappelons à nos lecteurs que la T.W.N. fut la première firme motocycliste qui équipa ses modèles de série de cylindres en alliage léger chromé dur. Cette technique, aujourd'hui bien au point, a été appliquée sur le scooter, à l'instar de tous les autres modèles de la maison. On obtient ainsi un poids moindre, une meilleure évacuation de la chaleur, des tolérances piston-cylindre très faibles améliorant l'étanchéité, et une usure moins importante qu'avec un cylindre de fonte.

Les pistons à jupe très longue comportent trois segments chacun. Une bielle en U les relie au maneton. Le refroidissement du moteur est assuré par une turbine dont les ailettes en alliage léger coulé sont boulonnées sur le corps du rotor de la dynamo. Mais nous reviendrons plus loin sur l'installation électrique. Disons simplement que l'allumage s'effectue par batterie et bobine. L'avance automatique permet un maximum de 5 mm avant le P.M.H. Le constructeur recommande des bougies d'un degré thermique de 240 pour la conduite normale, mais conseille des 260 pour les grands trajets à allure soutenue.

Le graissage s'effectue par mélange à 5 %. Cela peut sembler faible, mais reste néanmoins bien dans la norme allemande (indice de viscosité SAE 40/50).

Le carburateur est un Bing de 26 mm de passage des gaz. Sa position inclinée — le corps est presque transversal — autorise une grande accessibilité aux gicleurs et à la vis de réglage du ralenti. Le gicleur principal est un 115, le gicleur de ralenti un 40, celui de démarrage porte le numéro 100 tandis que le gicleur d'aiguille est désigné par le numéro 1 408. Après rodage, on fixe l'aiguille dans sa deuxième position à compter du haut. Ce carburateur comporte un dispositif enrichisseur pour le démarrage. Un petit boisseau, coulissant dans un corps cylindrique parallèle au corps principal du carburateur,

dégage dans sa position la plus élevée un canal aboutissant dans la pipe d'admission, ainsi qu'une entrée d'air. Il se forme un mélange très riche avec le carburant amené par le gicleur de démarrage placé dans la partie inférieure de ce corps cylindrique. Ce dispositif assure des départs faciles, même par temps très froids.

Chez T.W.N. on a toujours attaché une grande importance au fonctionnement silencieux des moteurs. Ceci nous amène à parler du filtre d'air et du système d'échappement. Bien que placée sous le carénage, la roue arrière est dotée d'un garde-boue évitant les projections d'eau et de boue sur le moteur. Boulonné sur ce garde-boue, nous trouvons un volumineux silencieux d'admission comportant un filtre à air à toiles métalliques huileuses.

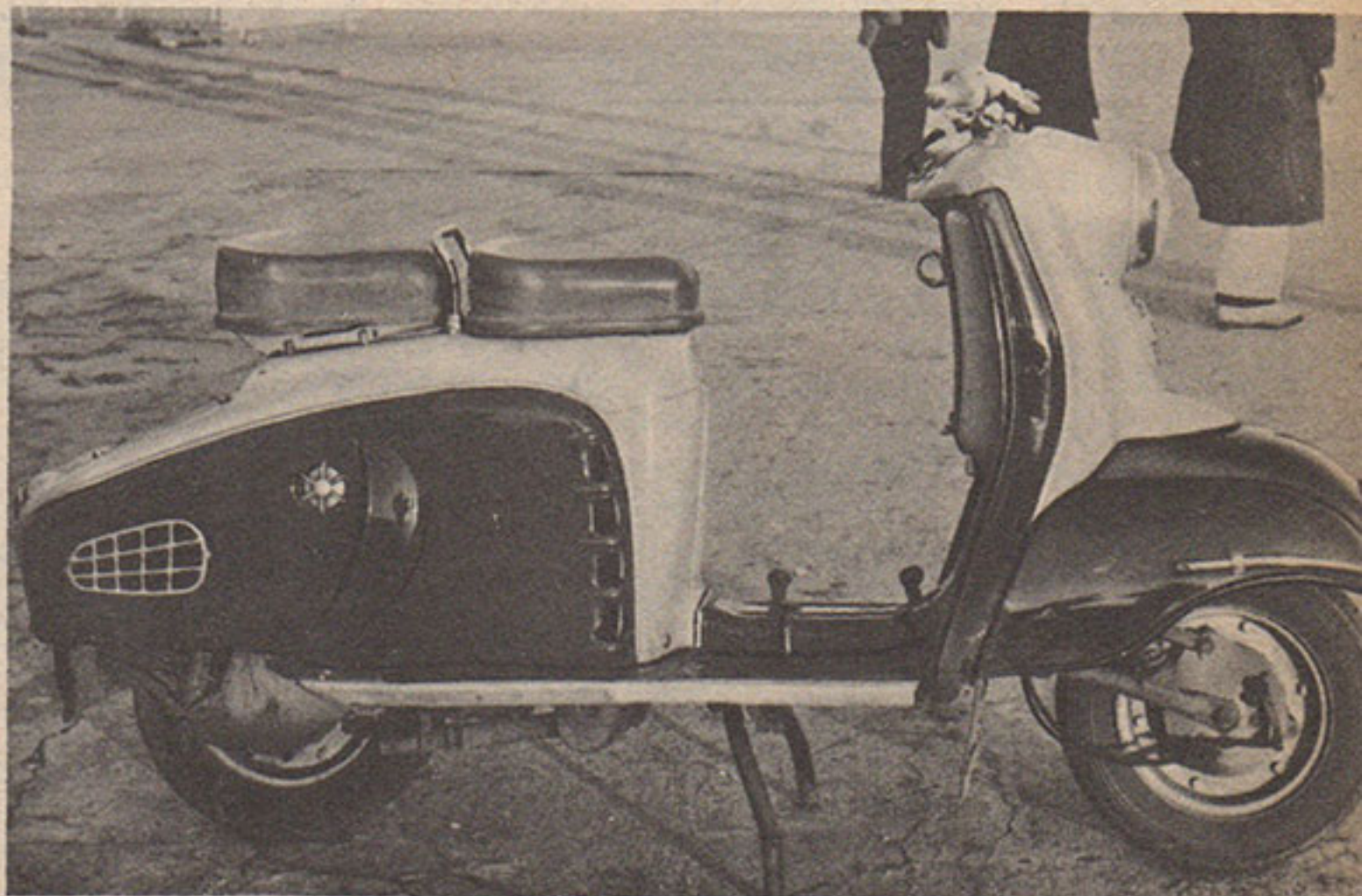
Comme tous les autres modèles de la marque, la Contessa bénéficie d'une importante chambre de détente en sortie du cylindre. Le peu de place disponible sous la carrosserie n'a pas permis d'utiliser la fameuse « poire » que l'on connaît sur la 350 cm<sup>3</sup> « Boss » et la 200 cm<sup>3</sup> « Cornet ». Cette chambre de détente est donc de forme cylindrique. Un tube la relie au silencieux proprement dit. Notons que celui-ci est démontable, facilitant ainsi le nettoyage.

Plus haut, nous disions que l'allumage se faisait par batterie-bobine. Cette dernière, ainsi que le régulateur-disjoncteur, est placée sous le carénage, à gauche. Tout en étant bien protégés, ses organes restent d'une parfaite accessibilité. Le combiné dynamo-démarreur, monté en bout de vilebrequin, donne 100 W avec une tension de 12 V.

Cette puissance permet son utilisation pour l'allumage, l'éclairage et le démarrage. La dynamo charge deux batteries de 6 V, 11 A/h, montées en série et placées dans un coffre spécial sur la face intérieure du tablier, ces batteries fournissant l'énergie nécessaire au lancement du démarreur (ce coffre contient également le réservoir de carburant). Le tableau de bord comporte une lampe de contrôle de charge et une clé de contact. En enfonçant cette clé à fond, on actionne le démarreur électrique, tandis qu'un ressort le rappelle dans la position « marche » dès que le moteur tourne. Cette même clé commande également l'éclairage, à savoir la lanterne de ville et l'ampoule code-phare.

Au centre de la dynamo — donc en bout d'arbre — nous

*Sur le bras droit de fourche Earles on aperçoit la fixation du ressort hélicoïdal. L'amortisseur hydraulique unique est à gauche. A noter le montage souple de la poignée du tan-sad et le petit pare-chocs du garde-boue AV livré de série.*



trouvons le rupteur d'une accessibilité parfaite. Il est monté sur une plaquette fixée elle-même par deux boulons et comportant des « boutonnières » permettant le réglage de l'avance.

## Les transmissions

La transmission primaire par chaîne simple en bain d'huile nous amène à l'embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile. Cet embrayage très classique comporte des disques liège et acier. Signalons toutefois la triple possibilité de réglage : un écrou moleté au guidon, une vis et contre-écrou sur la tige de poussée et un deuxième réglage sur le câble, également par vis et contre-écrou. La démultiplication primaire est de l'ordre de 2,56 : 1.

La boîte de vitesses faisant bloc avec le moteur donne quatre rapports commandés par sélecteur au pied à double pédale.

La démultiplication interne de la boîte est la suivante :

1 <sup>re</sup> .....	3,205 : 1.
2 <sup>e</sup> .....	1,81 : 1.
3 <sup>e</sup> .....	1,25 : 1.
4 <sup>e</sup> .....	1 : 1.

La démultiplication secondaire est de 1,86 : 1 et nous avons donc dans les quatre rapports, les démultiplications finales suivantes :

1 <sup>re</sup> .....	15,22 : 1.
2 <sup>e</sup> .....	8,60 : 1.
3 <sup>e</sup> .....	5,94 : 1.
4 <sup>e</sup> .....	4,75 : 1.

La boîte comprend un dispositif de remise au point mort disposé de façon à être actionné facilement en même temps que le frein au pied.

La chaîne secondaire fonctionne en bain d'huile dans un carter en alliage léger formant bras de suspension arrière. Nous sommes donc en présence d'un groupe moteur-transmission oscillant genre Lambretta ou Aer Macchi.

## La partie cycle

Le cadre ouvert à poutre centrale forme l'épine dorsale de la Contessa. Il supporte l'ensemble bloc-moteur-suspension, la direction et la roue avant, les béquilles ainsi que les attaches supérieures de la suspension arrière et de la carrosserie. Cette dernière, émaillée en bleu deux tons, comporte le garde-boue (avec pare-choc), le tablier, le plancher, la partie dorsale ainsi que les deux panneaux latéraux amovibles. Le siège du pilote est boulonné sur la carrosserie tandis que celui du passager peut basculer pour libérer le coffre à outils qui, en fait, est une cuvette, amovible pour autoriser l'accès à la bougie.

La fourche avant est une véritable fourche Earles comprenant deux ressorts hélicoïdaux et un seul amortisseur hydraulique séparé.

Le débattement de la suspension arrière est contrôlé par un seul ressort hélicoïdal complété également par un amortisseur séparé (côté droit). A noter que le ressort et l'amortisseur ne sont pas fixés dans le même sens.

Les roues interchangeables, à jante démontable, portent des pneus de 3,50 x 10. Les freins en alliage léger coulé — diamètre : 150 m/m sur 25 mm de largeur de garnitures — sont munis d'ailettes de refroidissement.

Parmi les détails intéressants de ce scooter, signalons encore les deux béquilles : une centrale et une latérale,

un antivol discret au centre du guidon et un réservoir de 11 l dont 2 l de réserve (assurant une autonomie de 35 à 40 km !)

Pour terminer, quelques cotes :

Empattement : 1 300 mm.

Longueur hors-tout : 1 900 mm.

Largeur hors-tout : 575 mm.

Hauteur hors-tout : 1 020 mm.

Poids en ordre de marche (carburant, pompe et selle de tan-sad) : 149 kg.

P. NIEDERMANN.



Le scooter étant encore un véhicule qui cherche sa formule définitive, il est difficile de se prononcer sur la valeur des techniques constructives utilisées.

Il faut cependant mettre l'accent sur les recherches qu'il suscite, notamment en Allemagne.

Portons au crédit du T.W.N. une suspension intégrale oscillante, avec amortisseurs hydrauliques, l'adoption d'un démarreur électrique, une boîte quatre vitesses et une puissance intéressante.

Un poids et un prix élevés sont la rançon de l'augmentation de cylindrée, de performances et de confort.

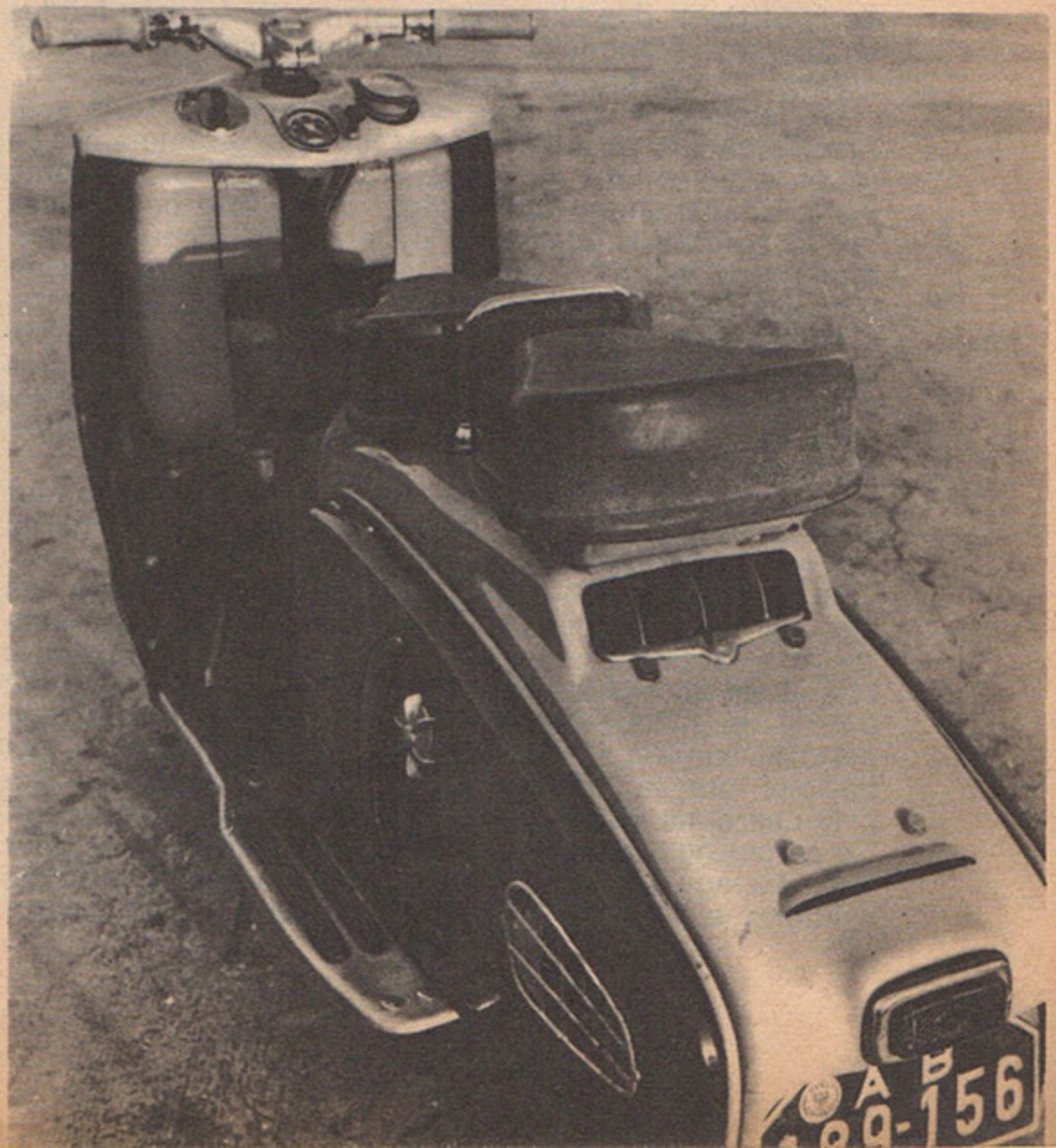
### Qualités

Puissance intéressante.  
Suspensions oscillantes avec amortisseurs hydrauliques.  
Démarreur électrique.  
Carter secondaire étanche. Boîte 4 vitesses.  
Excellente finition.

### Défauts

Poids élevé.  
Prix élevé.

Ces deux ouvertures assurent l'évacuation de l'air chaud, tandis que les quatre boulons sont destinés au montage d'un porte-bagages et de la roue de secours.





## F I C H E S I G N A L É T I Q U E

**MOTEUR : deux temps - double piston**

Balayage : En équilibrant.  
 Course : 62 mm.  
 Alésage : 2 × 45 mm.  
 Cylindrée : 197 cm<sup>3</sup>.  
 Rapport volumétrique : 6,5 : 1.  
 Puissance : 10,4 ch à 4 800 tr/mn.  
 Refroidissement : Par air forcé (soufflerie).  
 Graissage : Par mélange 1 : 20.  
 Carburateur : Bing 1/26/23 à enrichisseur de départ.  
 Gicleur principal : 115.  
 Gicleur ralenti : 40.  
 Gicleur d'aiguille : 1 408.  
 Gicleur de départ : 100.  
 Aiguille : 2 crans depuis le haut.  
 Allumage : Batterie-bobine, avance automatique.  
 Dynamo : Noris Lag 12/100/L (dynastart).  
 12 V, 100 W.  
 Bougie : 240 ou 260.

**EMBRAYAGE**

A disques multiples (liège) fonctionnant dans l'huile.  
 Transmission primaire : Chaîne simple en bain d'huile.  
 Démultiplication primaire : 2,56 : 1.

**BOITE DE VITESSES**

A quatre rapports commandés par sélecteur au pied à double pédale; dispositif de remise au point mort.  
 Démultiplication interne :

1 <sup>re</sup> .....	3,205 : 1.
2 <sup>e</sup> .....	1,81 : 1.
3 <sup>e</sup> .....	1,25 : 1.
4 <sup>e</sup> .....	1 : 1.

Transmission secondaire : Chaîne en bain d'huile.  
 Démultiplication : 1,86 : 1.  
 Démultiplication finale :

1 <sup>re</sup> .....	15,22 : 1.
2 <sup>e</sup> .....	8,60 : 1.
3 <sup>e</sup> .....	5,94 : 1.
4 <sup>e</sup> .....	4,75 : 1.

Pignon moteur : 18 dents.  
 Couronne embrayage : 46 dents.  
 Pignon sortie de boîte : 14 dents.  
 Couronne arrière : 26 dents.  
 Contenance d'huile de la boîte et du carter de chaîne secondaire : environ 650 cm<sup>3</sup>.

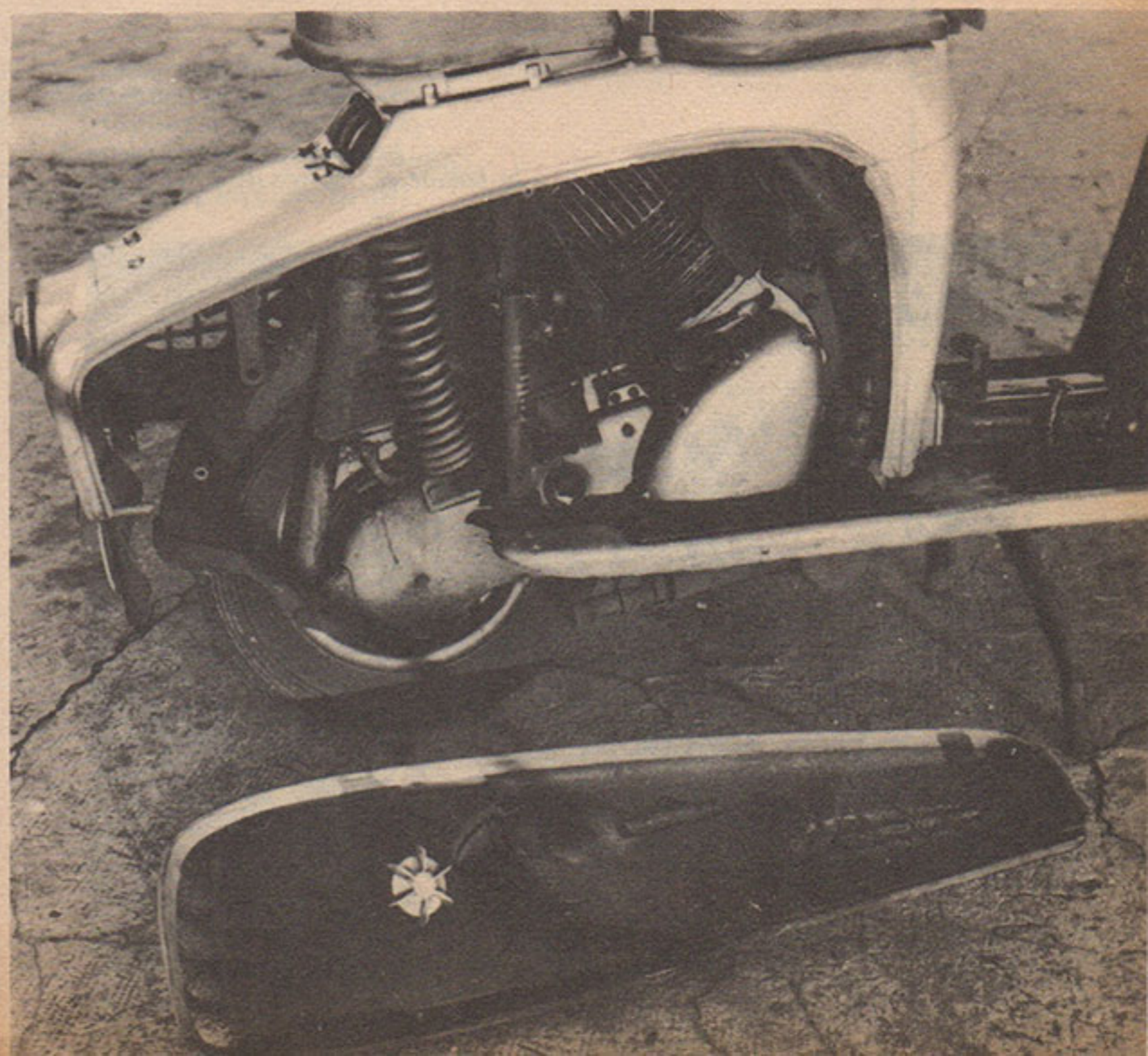
**PARTIE CYCLE**

Cadre : Ouvert, tubes acier, soudés et boulonnés.  
 Suspension avant : Fourche Earles, 2 ressorts hélicoïdaux et 1 amortisseur hydraulique séparé.  
 Suspension arrière : Oscillante, 1 ressort hélicoïdal et 1 amortisseur hydraulique séparé.  
 Jantes : Acier, démontables.  
 Pneus : 350 × 10.  
 Freins : diamètre 150 mm. Largeur garnitures : 25 mm.  
 Béquille : 1 centrale et 1 latérale.  
 Réservoir : 11 l, dont 2 de réserve.  
 Phare : diamètre 130 mm.  
 Empattement : 1 300 mm.  
 Longueur hors-tout : 1 900 mm.  
 Largeur hors-tout : 575 mm.  
 Hauteur : 1 020 mm.  
 Hauteur selle : 765 mm.  
 Poids en ordre de marche (carburant, outillage, siège passager, pompe, etc.) : 149 kg.

*Le guidon étroit et sobre comprend au milieu un antiviol. A gauche du bouchon de réservoir se trouvent la tirette du starter et le tachymètre. La clé de contact visible sur la gauche commande le démarreur et l'éclairage. En dessous du tableau de bord on découvre les deux batteries de 6 V montées en série, placées entre les deux parties du réservoir à carburant.*



*L'ensemble oscillant moteur-transmission. A remarquer : le ressort hélicoïdal et l'amortisseur hydraulique à très grande course ne travaillent pas dans la même direction. Les panneaux latéraux comportent sur leurs faces intérieures des isolants antivibrations.*



# essai à Montlhéry

**C'**EST grâce à l'obligeance de T.W.N. de Nuremberg, que nous avons pu essayer ce scooter inconnu en France.

Peu photogénique, on en apprécie mieux les proportions de visu. Plus volumineux que nos scooters, le découpage et la répartition des panneaux teintés lui confèrent une allure agréable.

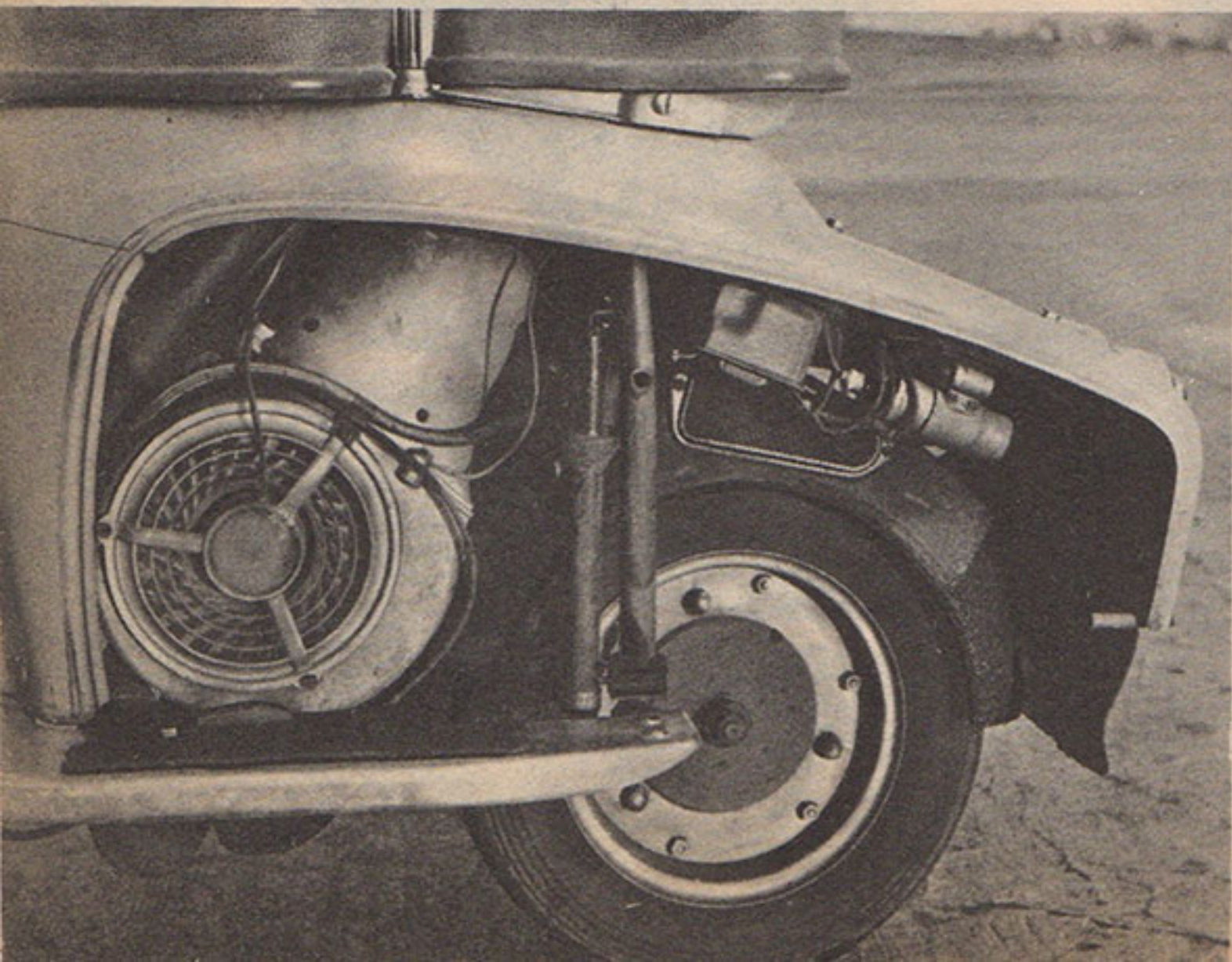
A l'avant, nous trouvons le garde-boue faisant bloc avec le tablier, ainsi que le phare et l'avertisseur. Le guidon très étroit, en alliage léger coulé, comporte les commandes de freins et de débrayage, avec écrous moletés pour les réglages rapides ; à gauche, les boutons d'avertisseur et l'inverseur code-phare. Sur le tableau de bord, nous avons l'emplacement de la clef de contact qui commande également le démarreur comme sur la plus moderne des voitures, le compteur avec éclairage de nuit, le startèr et le bouchon de réservoir. Sous le tableau, un crochet porte-serviette très pratique par son système de fermeture se trouve au-dessus de l'emplacement des batteries. Le robinet d'essence très bien placé permet de passer en marché à la position réserve sans tâtonnement et sans perdre la route de vue.

Le plancher à première vue est doté de nombreuses pédales. A gauche, la commande des vitesses s'effectue par sélecteur à double branche : à la pointe du pied, on rétrograde ; au talon, on monte la gamme. Le système est nécessaire pour une boîte à 4 vitesses qui demanderait trop de course à une commande par poignée au guidon.

A droite, le frein est très bien placé à la pointe du pied et une deuxième pédale de mise au point mort s'actionne au talon : ce dispositif est très pratique à l'usage, surtout en ville.

La mise en route ne demande aucun effort, mais procure par contre la satisfaction d'étonner l'assistance. Le

*Sous le panneau gauche nous trouvons la soufflerie (avec, au centre, le rupteur), le régulateur disjoncteur, la bobine et l'entrée du filtre à air.*



démarrage électrique est encore peu courant chez nous et, même par temps froid, le fonctionnement est assuré. Il n'existe d'ailleurs aucune pédale de mise en route.

Le moteur est peu bruyant et ne tourne pas en quatre temps. Le fait d'embrayer soulève un peu l'avant du scooter et on découvre une première très courte qui sert à décoller l'engin. Il faut passer instantanément la seconde qui emmène « rondement » (on sent les 200 cm<sup>3</sup>). La troisième, grâce à la souplesse du moteur, permet des reprises à faible allure ; en usage courant, quatrième et troisième sont les rapports les plus usités.

Le confort et la tenue de route sont les qualités qui surprennent de prime abord. Les suspensions absorbent avec facilité les dénivellations, on est bercé mais pas secoué. Nous reprocherons même trop de souplesse à la fourche avant. Le fait de couper les gaz amène un balancement que, seul, le plein du réservoir peut supprimer. Le fait est surtout sensible en descente. La Contessa est également une bonne vireuse, les 150 kg n'influent aucunement sur la maniabilité, le freinage s'avère satisfaisant.

Dans la circulation urbaine, cet engin est difficilement battable grâce à ses reprises. Il est amusant de voir avec quelle facilité on « dépose » les autres scooters, dont la cylindrée est près de moitié, au grand étonnement de leurs conducteurs qui ne soupçonnent évidemment pas la différence de puissance.

Le moteur est, si l'on peut dire, « élastique » ; il prend très vite son régime maximum et donne des chevaux en régimes intermédiaires. L'aptitude en côte est extraordinaire : nous avons pu grimper à Meudon en prise à plus de 70 km/h.

Le passage des vitesses est simple. Il faut éviter d'appuyer trop fort pour ne pas rester dans des points morts intermédiaires. Comme dans toutes les boîtes allemandes conçues pour l'usage du side sans changer la démultiplication finale, il existe un trou entre les groupes 1<sup>re</sup>-2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>-4<sup>e</sup>. La souplesse du moteur ne rend guère gênante cette disposition des rapports.

Sur un parcours de 814 km, accompli à plus de 70 km de moyenne, la consommation devait s'établir à 3,95 l aux 100 km.

Le rayon de braquage s'avère suffisant. La position est très confortable, les commandes douces et l'accessibilité générale sans reproche. Un bon point pour la béquille latérale, indispensable sur un scooter lourd.

Le vaste tablier assure la protection maximum espérée pour un scooter sans pare-brise. La carrosserie exempte de vibrations et l'échappement silencieux, font qu'aucun bruit mécanique ne vient troubler le pilote. Le passager est également à l'aise, les repose-pieds étant vastes et ne vibrant pas.

Le coffre à outils, placé sous le siège arrière, contient un nécessaire pour les dépannages et démontages de roues. La capacité du réservoir permet une autonomie suffisante de près de 300 km.

L'essai à Montlhéry devait confirmer notre première impression : vitesse, tenue de route et maniabilité.

Sur la piste de vitesse, le meilleur tour en position tou-

riste fut exécuté en 1 mn 41 s 2/5, soit à la moyenne de 90,940 km/h. En position effacée, nous obtenons 1 mn 30 s 4/5, moyenne 101,031 km/h. Le résultat se passe de tout commentaire. Le circuit routier de 9 km permet de juger de la « hargne » de la Contessa. Freinant bien, virant facilement, nous avons pu tenir « la dragée haute » aux essayeurs de quelques voitures de série et voici les temps enregistrés : premier tour : 7 mn 15 s 2/5, ce qui représente une moyenne de 75,913 km/h. Deuxième tour : 7 mn 09 s, soit 77,049 km/h de moyenne. Troisième tour : 6 mn 59 s 1/5, moyenne 78,847 km/h. Pour bien faire comprendre la valeur de cette moyenne, nous insistons sur le fait que le circuit routier comporte treize virages et des dénivellations importantes comme la côte Lapize et sa contrepartie qui débute après le virage de la forêt.

Les essais de freinage effectués à 50 km/h en actionnant simultanément les deux freins, donnent l'arrêt complet en 8 m.

L'accélération départ arrêté sur 100 m nous donne 10 s : moyenne, 36 km/h. Sur 200 m, nous trouvons 14 s 4/5 : moyenne, 48,65 km/h. La moyenne des 300 m ressort à 55,09 km/h pour 19 s 3/5. Sur les 400 m, nous chronométrons 23 s, soit une moyenne de 62,604 km/h.

Ces performances feront certainement regretter aux amateurs de mécanique puissante l'impossibilité actuelle d'achat du scooter Contessa, mais nous pensons qu'il était intéressant d'effectuer cet essai, à titre indicatif.

André NEBOUT.

## RÉSULTATS D'ESSAI

Temps humide et froid, vent 15 km/h.

PISTE DE VITESSE : 2.548 m.

Position touriste : 1 mn 41 s 2/5. Moyenne : 90,940 km/h.

Position allongée : 1 mn 30 s 4/5. Moyenne : 101,031 km/h.

CIRCUIT ROUTIER : 9 181 m.

Meilleur tour : 6 mn 59 s 1/5. Moyenne : 78,847 km/h.

ACCÉLÉRATIONS :

100 m : 10 s. Moyenne : 36 km/h.

200 m : 14 s 4/5. Moyenne : 48,65 km/h.

300 m : 19 s 3/5. Moyenne : 55,09 km/h.

400 m : 23 s. Moyenne : 62,604 km/h.

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

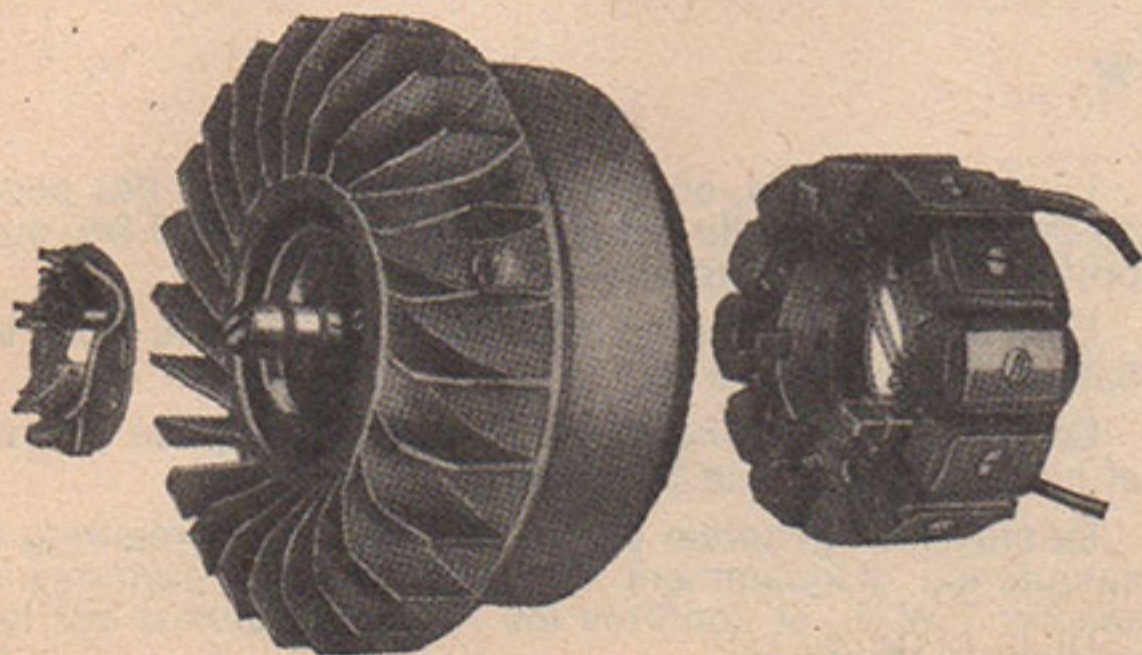
## CONCLUSIONS D'ESSAI

### avantages

Bonne tenue de route.  
Performances excellentes.  
Freinage sûr.  
Confort à souligner.

### Inconvénients

Amortissement insuffisant.  
de la suspension avant.



Détail de la Dyna-start Noris  
lag 12/100 L, 12 V, 100 W.  
A l'extrême gauche on aperçoit  
le rupteur monté en bout d'arbre moteur.



# essai routier du Scooter T. W. N.

Essai réalisé sur le parcours Nuremberg-Paris, soit 822 km. La machine comptait au départ 2 987 km et 3 809 km à l'arrivée. La consommation fut établie en effectuant un plein de 11 l au départ et en complétant à chaque ravitaillement.

Moyenne générale sur 814 km, arrêts déduits : 70,200 km/h. Consommation : 3,95 l.

TABLEAU DE ROUTE						
ITINÉRAIRE	KM-COMPTEUR	CARBURANT	CONSOMMATION	HORAIRE	TEMPS	
NUREMBERG .... STUTT GART ...	2.987 } 3.180 } 193 km	plein : 11 l plein + 8,5 l	8,5 l	8 h 30 11 h 30	3 heures	4 h 30 mn (de 8 h. 30 à 13 h) pour 273 km
STUTT GART ... KARLSRUHE ...	3.180 } 3.260 } 80 km			12 h 13 h		
KARLSRUHE ... KARLSRUHE ...	3.260 } 3.268 } 8 km		8,5 l	parcours en ville	neutralisé	
KARLSRUHE ... KEHL .....	3.268 } 3.343 } 75 km			17 h 18 h 30	1 h 30 mn	
KEHL ..... SAVERNE ..... SAINT-DIZIER ..	3.343 } 3.604 } 261 km	plein + 8,5 l plein + 7,5 l	7,5 l	18 h 30 (1 h 15 arrêt) 0 h 45	3 heures	9 h 15 mn (de 17 h à 4 h 15) pour 541 km
SAINT-DIZIEZ ... PARIS .....	3.604 } 3.809 } 205 km	reste : 3 l		1 h 15 4 h 15		
TOTAL .....	822 km		32,5 l		11 h 30 mn	

Moyenne générale  
(arrêts non déduits)  
814 km en 13 h 45 mn,  
soit : 58,800 km/h.

Consommation moyenne :  
3,95 l aux 100 km.

Moyenne sur 814 km  
(parcours en ville de Karlsruhe déduit, soit 8 km),  
arrêts déduits : 70,200 km/h.

## LE FILM DE L'ESSAI ROUTIER

**NUREMBERG (8 h 30)-STUTT GART (11 h 30), 193 km :**  
Très sinueux; profil difficile. Pluie. Allure rapide. **Moyenne :**  
**64,300 km/h** (193 km en 3 heures).  
**Consommation :** 8,5 l pour 193 km, soit **4,4 l aux 100 km.**

**STUTT GART (12 h)-KARLSRUHE (13 h), 80 km :**  
Sortie et entrée d'agglomérations difficiles; autoroute très  
rapide **Moyenne : 80 km/h** (80 km en 1 heure).

**KARLSRUHE-KARLSRUHE, 8 km :**  
Parcours en ville, neutralisé pour le calcul de la moyenne  
générale.

**KARLSRUHE (17 h)-KEHL (18 h 30), 75 km :**  
Route secondaire, profil plat, mais nombreux virages. **Moyenne**  
**49,980 km/h** (75 km en 1 h 30 mn).

**KEHL (18 h 30)-SAINT-DIZIER (0 h 45), 261 km :**  
Formalités douanières rapides; col de Saverne sous la neige;  
arrêt à Saverne : 1 h 15 mn. Saverne-Saint-Dizier, bonne route,  
mais traversée de Nancy. Parcours de nuit. **Moyenne : 87 km/h**  
(261 km en 3 heures).

**Consommation** de Stuttgart à Saint-Dizier : 16 l pour 424 km,  
soit **3,7 l aux 100 km.**

**SAINT-DIZIER (1 h 15)-PARIS (rue de Crimée) (4 h 15),  
205 km :**  
Bonne route, allure rapide. Parcours de nuit, sous la pluie.  
**Moyenne : 68 km/h** (205 km en 3 heures).  
**Consommation** de Saint-Dizier à Paris : 8 l pour 205 km, soit  
**3,9 l aux 100 km.**



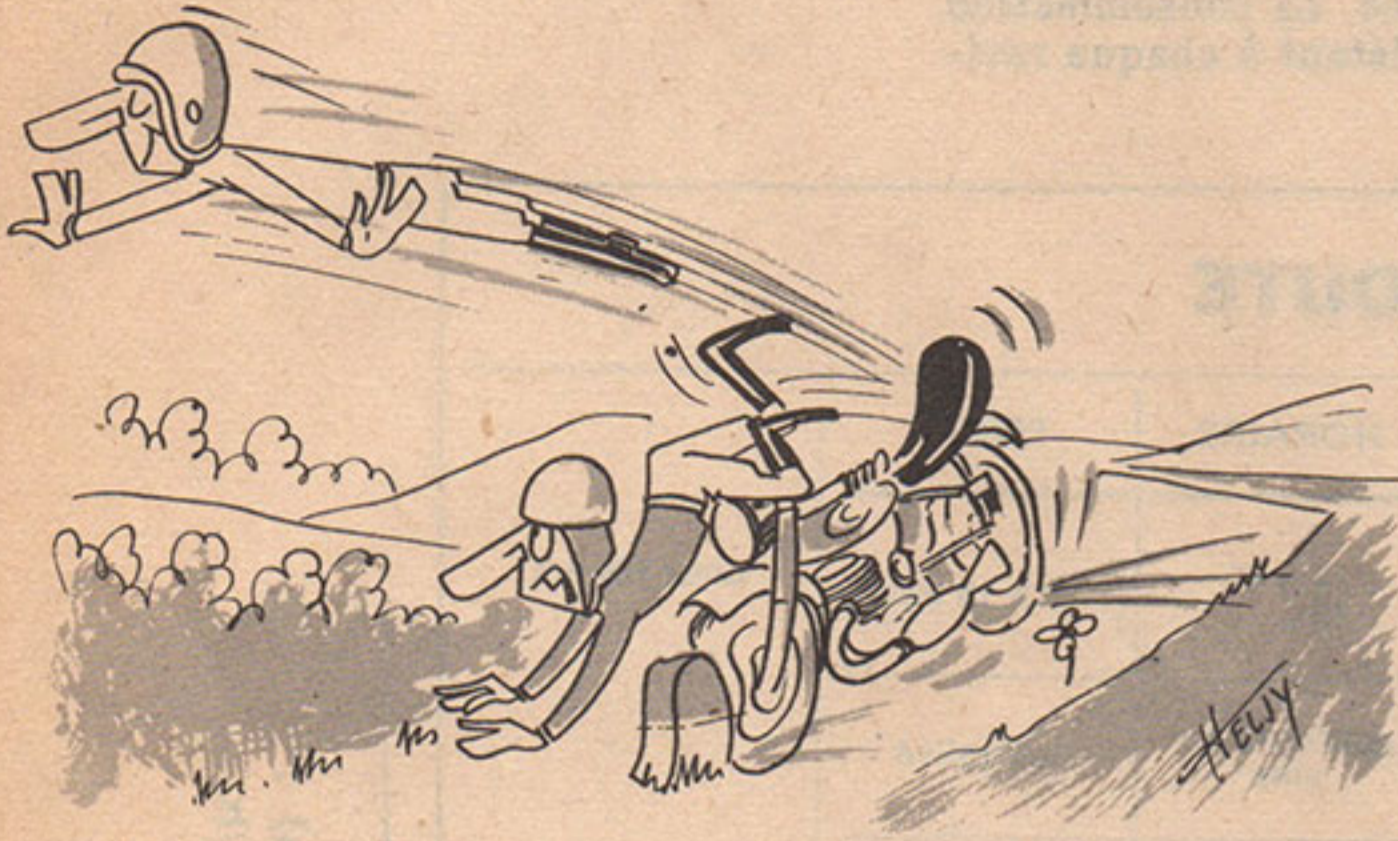
La consommation, en tirant le parti maximum des possibilités  
de la machine, oscille entre 3,7 l et 4,4 l aux 100 km, suivant le  
profil du terrain et le kilométrage urbain.

Le pilote était notre collaborateur Niederman, dont le poids  
tout équipé atteint 90 kg.

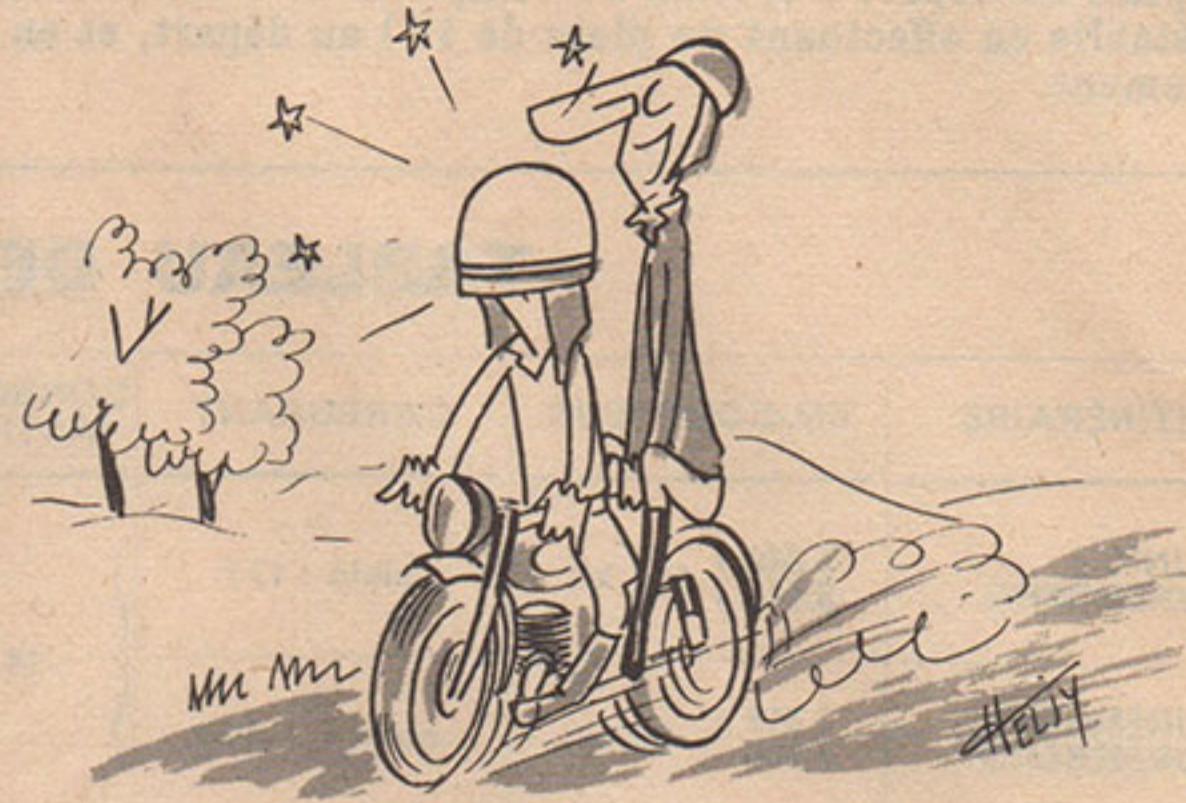
Conditions atmosphériques : temps froid, pluie intermittente  
et neige sur le col de Saverne.

La moyenne générale (arrêts déduits), de Nuremberg à Paris,  
caractérise éloquentement les remarquables performances du  
scooter T.W.N., et confirme les résultats obtenus sur le circuit  
routier de Montlhéry.

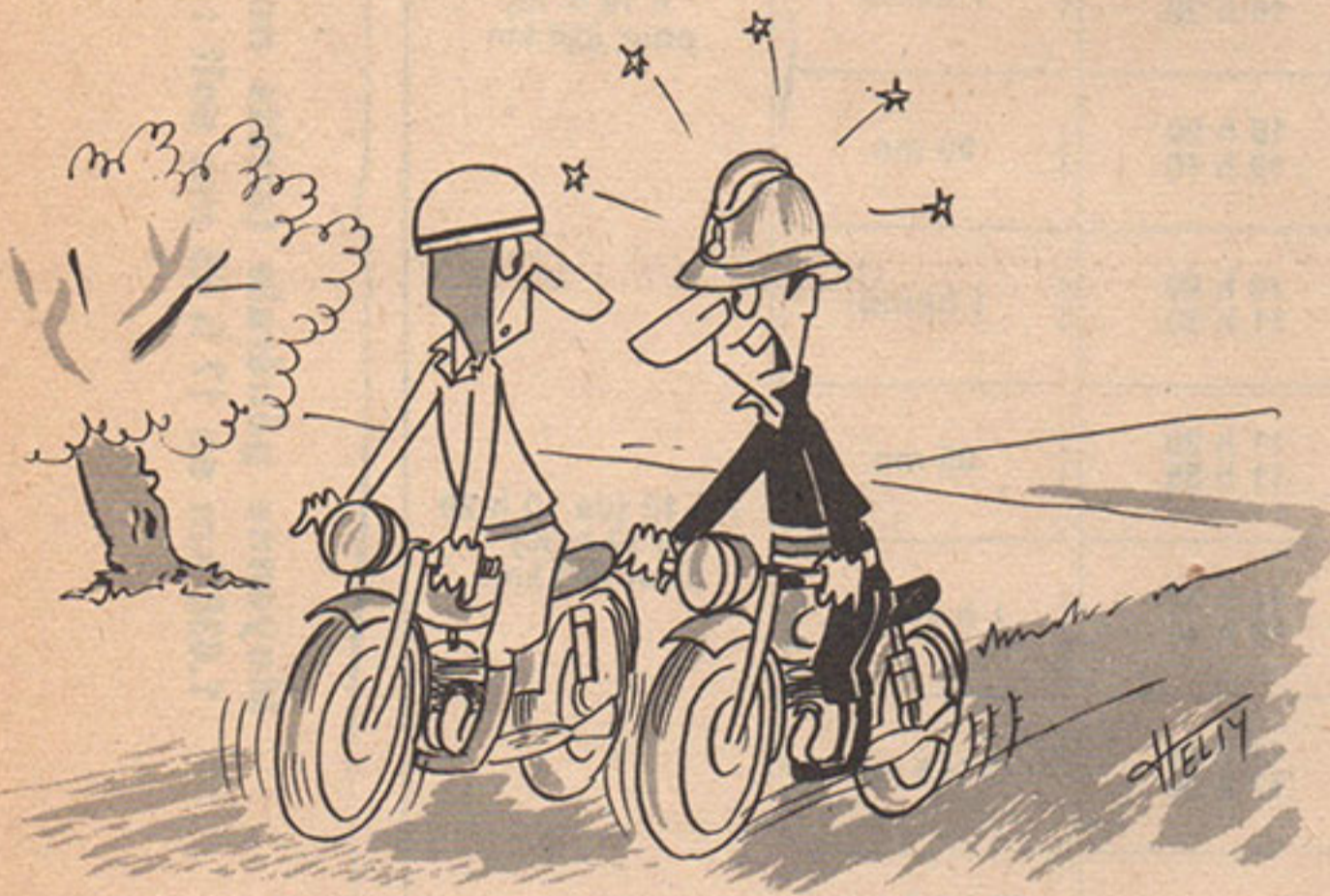
# casques - HUMOUR



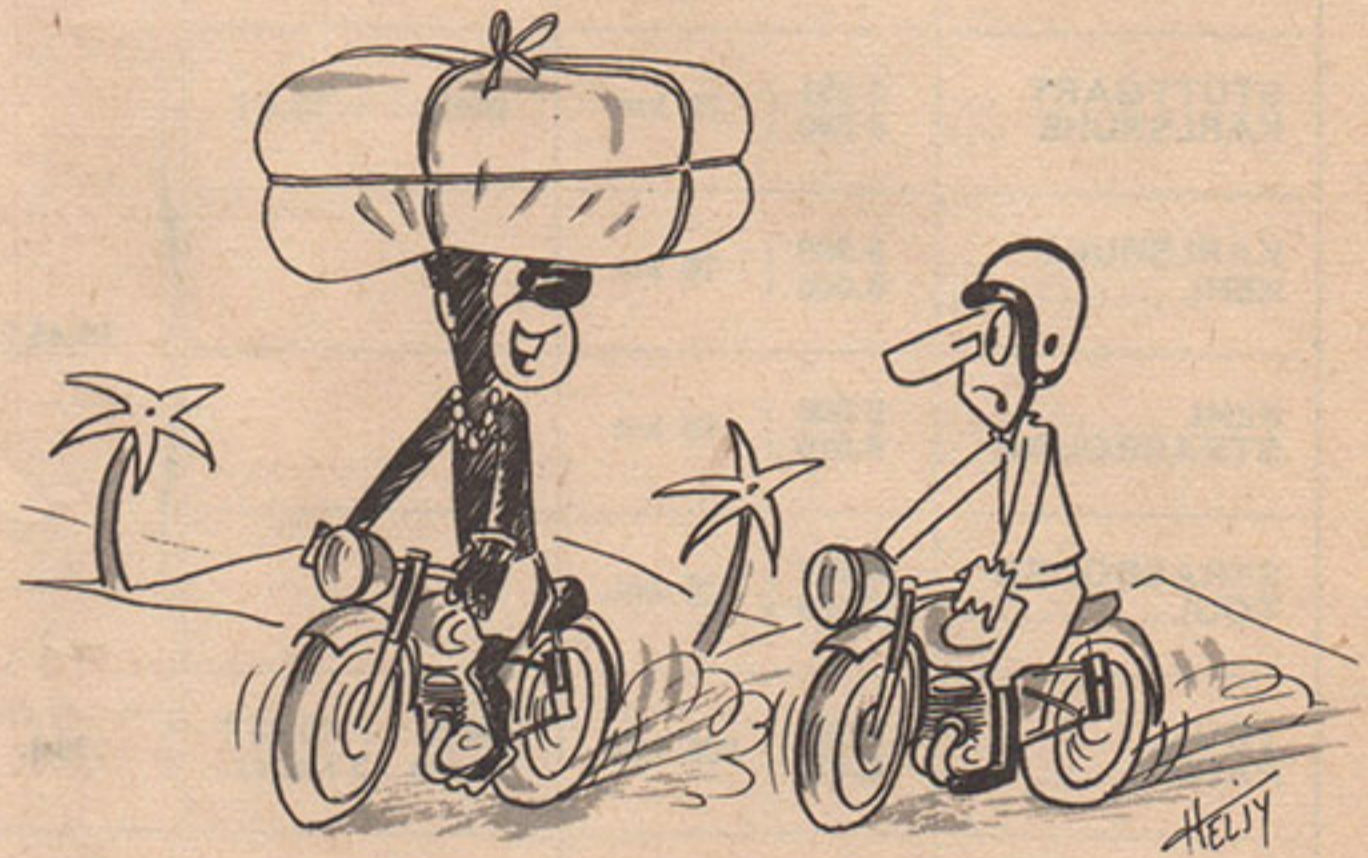
— Forcément, toi, avec ton casque « Aviation »...



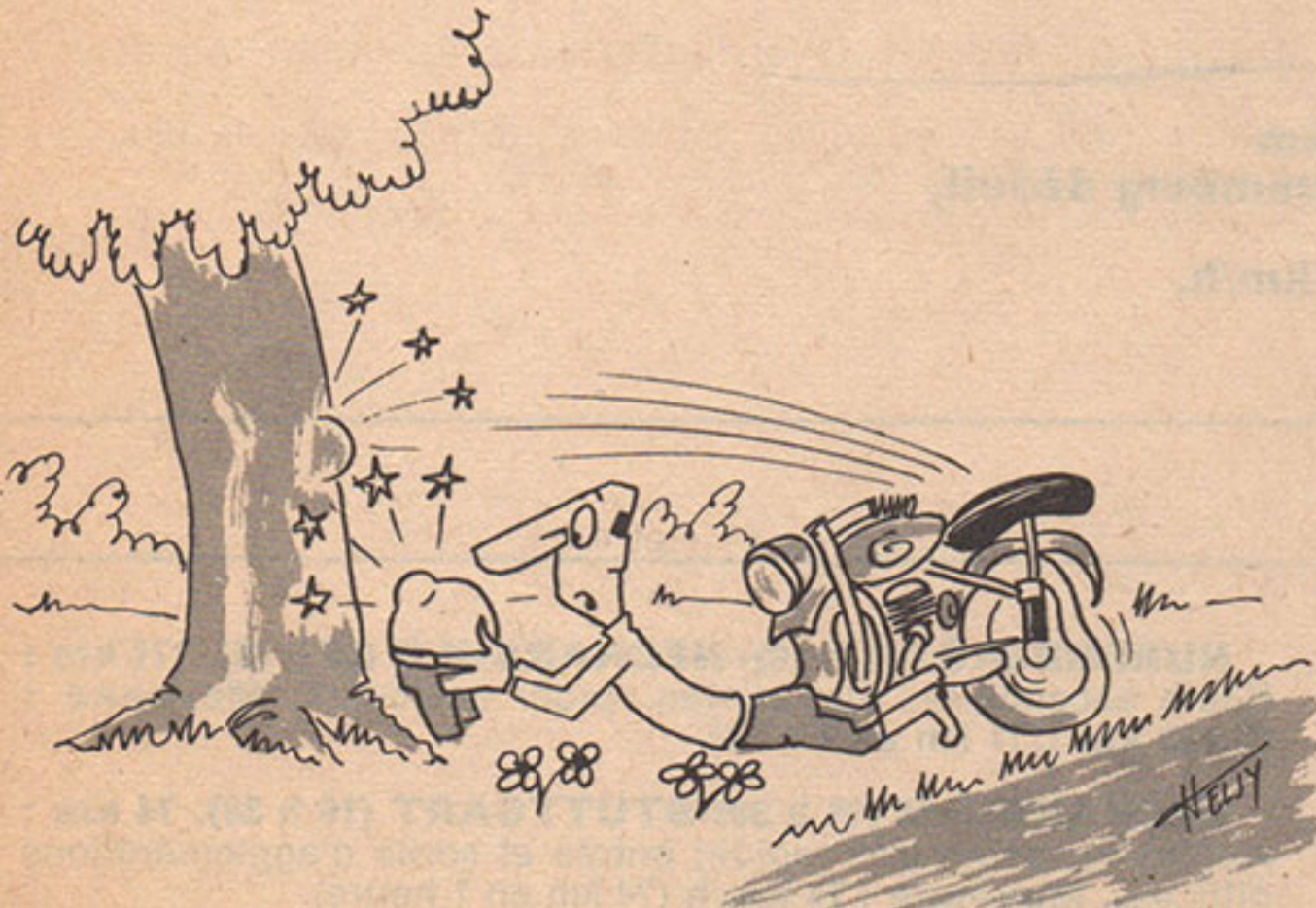
— Avec des casques, on se sent tout de même plus en sécurité !



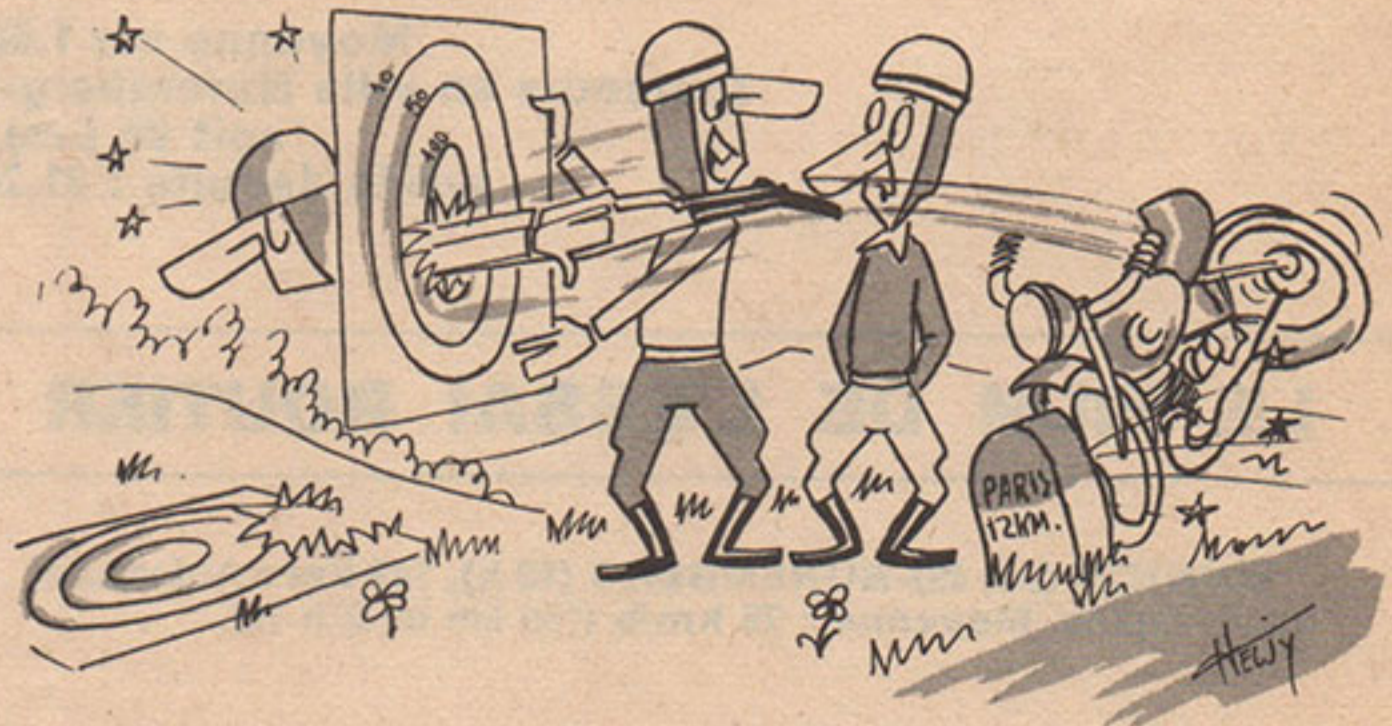
— Vous comprenez, je me suis équipé depuis que j'ai eu un incendie de moteur.



— Moi, je trouve ça aussi efficace que vos casques.



Sans parole.



— Il commence à devenir plus précis.

# essai routier de la B. M. W. R. 50

Cet essai fut réalisé sur le parcours Munich-Paris, soit 1 124 km. La machine comptait au départ 5 337 km au compteur et 6 473 km à l'arrivée. La consommation fut établie en effectuant un plein de 17 l au départ, et en complétant à chaque ravitaillement.

TABLEAU DE ROUTE						
ITINÉRAIRE	KM-COMPTEUR	CARBURANT	CONSOMMATION	HORAIRE	TEMPS	
MUNICH ..... NUREMBERG .....	5.349 } 5.518 } 169 km	plein : 17 l	14	9 h 45 12 h	2 h 15 mn	pour 169 km.
NUREMBERG .... NUREMBERG .....	5.518 } 5.606 } 88 km	plein : + 14 l		parcours en ville	neutralisé	
NUREMBERG .... NECKARSÜLM...	5.606 } 5.777 } 171 km		12,40 l	11 h 10 13 h 25	2 h 15 mn	8 h (de 11 h 10 à 19 h 10) pour 324 km
NECKARSÜLM... STUTT GART ...	5.777 } 5.851 } 74 km			15 h 30 16 h 30	1 heure	
STUTT GART ... KARLSRUHE ...	5.851 } 5.930 } 79 km	plein : + 12,4 l	15,45 l	18 h 20 19 h 10	50 mn	
KARLSRUHE ... KEHL .....	5.930 } 6.006 } 76 km			10 h 20 11 h 20	1 heure	
KEHL .....	6.006 } 6.016 } 10 km		14 l	11 h 20 11 h 55	35 mn	7 h 10 (de 10 h 20 à 17 h 30) pour 543 km.
STRASBOURG ..	6.016 } 6.188 } 172 km			11 h 55 13 h 40	1 h 45 mn	
TOUL..... PARIS .....	6.188 } 6.473 } 285 km	plein : + 15,45 l reste : 3 l env.		14 h 25 17 h 30	3 h 5 mn	
TOTAL .....	1 124 km		55,85 l		12 h 45 mn	

Moyenne générale (arrêts non déduits) :  
1.036 km en 17 h 25 mn soit : 64,560 km/h.

Consommation moyenne :  
4,96 l aux 100 km.

Moyenne sur 1.036 km  
(parcours en ville Nuremberg-Nuremberg déduit,  
soit 88 km),  
arrêts déduits : 81,240 km/h.

## LE FILM DE L'ESSAI ROUTIER

**MUNICH (9 h 45)-NUREMBERG (12 h), 169 km** : Autoroute; allure rapide. **Moyenne : 75 km/h** (169 km en 2 h 15).

**NUREMBERG-NUREMBERG, 88 km** : Parcours en ville, neutralisé pour le calcul de la moyenne générale.

**Consommation** de Munich à Nuremberg (départ) : 14 l pour 257 km, soit **5,4 l aux 100 km**.

**NUREMBERG (11 h 10)- NECKARSÜLM (13 h 25), 171 km** : Route secondaire; état moyen, profil accidenté. **Moyenne : 75,960 km** (171 km en 2 h 15).

**NECKARSÜLM (15 h 30)-STUTT GART (16 h 30), 74 km** : Autoroute; allure très rapide; entrée et sortie d'agglomérations difficiles. **Moyenne : 74 km/h** (74 km en 1 heure).

**Consommation** de Nuremberg à Stuttgart : 12,4 l pour 245 km, soit **5,06 l aux 100 km**.

**STUTT GART (18 h 20)-KARLSRUHE (19 h 10), 79 km :** Autoroute; poignée à fond. **Moyenne : 94,800 km/h** (79 km en 50 mn).

**KARLSRUHE (10 h 20)-KEHL (11 h 20), 76 km :** Route secondaire, plate mais nombreux virages. **Moyenne : 76 km/h** (76 km en 1 h).

**KEHL (11 h 20)-STRASBOURG (11 h 55) 10 km :** Formalités douanières; les 10 km en 35 mn : il vaut mieux ne pas calculer la moyenne!

**STRASBOURG (11 h 55)-Toul (13 h 40), 172 km :** Bonne route; allure très rapide; col de Saverne à franchir. **Moyenne : 98,400 km/h** (172 km en 1 h. 45 mn).

**Consommation** de Stuttgart à Toul : 15,45 l pour 337 km, soit **4,58 l aux 100 km.**

**TOUL (14 h 25)-PARIS (rue de Crimée) (17 h 30), 285 km :** Bonne route; allure très rapide. **Moyenne : 92,400 km/h** (285 km en 3 h 5 mn). **Consommation : 14 l, soit 4,9 l aux 100 km.**



Dans l'ensemble, on constate qu'en tirant virtuellement le maximum de la machine, la consommation se maintient entre 4,5 l et 5,5 l aux 100 km, suivant le profil du terrain et le kilométrage urbain.

Le pilote était notre collaborateur P. Niederman, dont le poids atteint facilement 90 kg en ordre de route.

Conditions atmosphériques : temps froid et pluie intermittente.

La moyenne générale Munich-Paris, arrêts déduits (voir tableau de route) reflète fidèlement les possibilités de la B.M.W. R. 50, qui atteint, rappelons-le, 138 km avec pilote en position touriste.

## QUELQUES CHIFFRES

Si l'on en croit l'usine, la puissance maximum se situe à 5 800 tr/mn avec 26 ch. Par contre, l'ingénieur spécialisé H.W. Bönsch a testé une R 50 au banc, et a trouvé 30,5 ch à 6 500 tr/mn en pointe, et 28,5 ch à 5 900 tr/mn en puissance moyenne sur 15 mn.

En se reportant aux résultats obtenus à Montlhéry, on constate qu'à 153,920 km/h, vitesse maximum en position allongée, le moteur tourne à 6 223 tr/mn (rapport de 4<sup>e</sup> : 4,9, pneu de 18' d'un développement de 2,02 m). La puissance maximum est donc utilisée. (Référence usine ou Bönsch.)

Il n'en est pas de même en position touriste, où pour 138,157 km/h, le régime plafonne à 5 586 tr/mn, sensiblement en dessous du régime de puissance maximum, qu'il soit « usine » ou « Bönsch ».

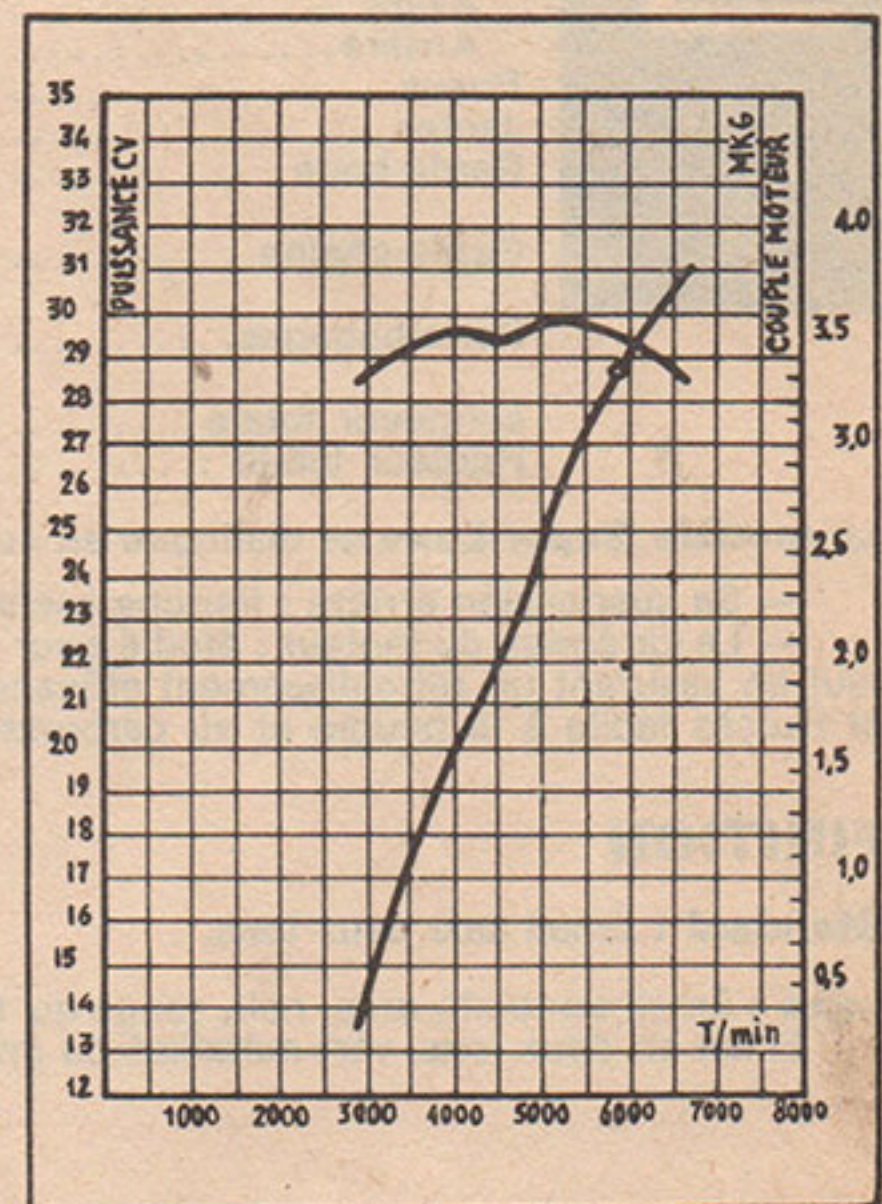
Ceci reste dans la tradition B.M.W., qui préfère limiter le régime en 4<sup>e</sup> pour des raisons de longévité mécanique et de consommation.

Le couple maximum s'établit à 5 250 tr/mn avec 3,5 mkg. Sur une plage de 3 000 tr/mn (de 3 000 à 6 000) il ne descend pas en dessous de 3,3 mkg, ce qui explique la puissance de traction de la R 50 et ses facultés d'accélération.

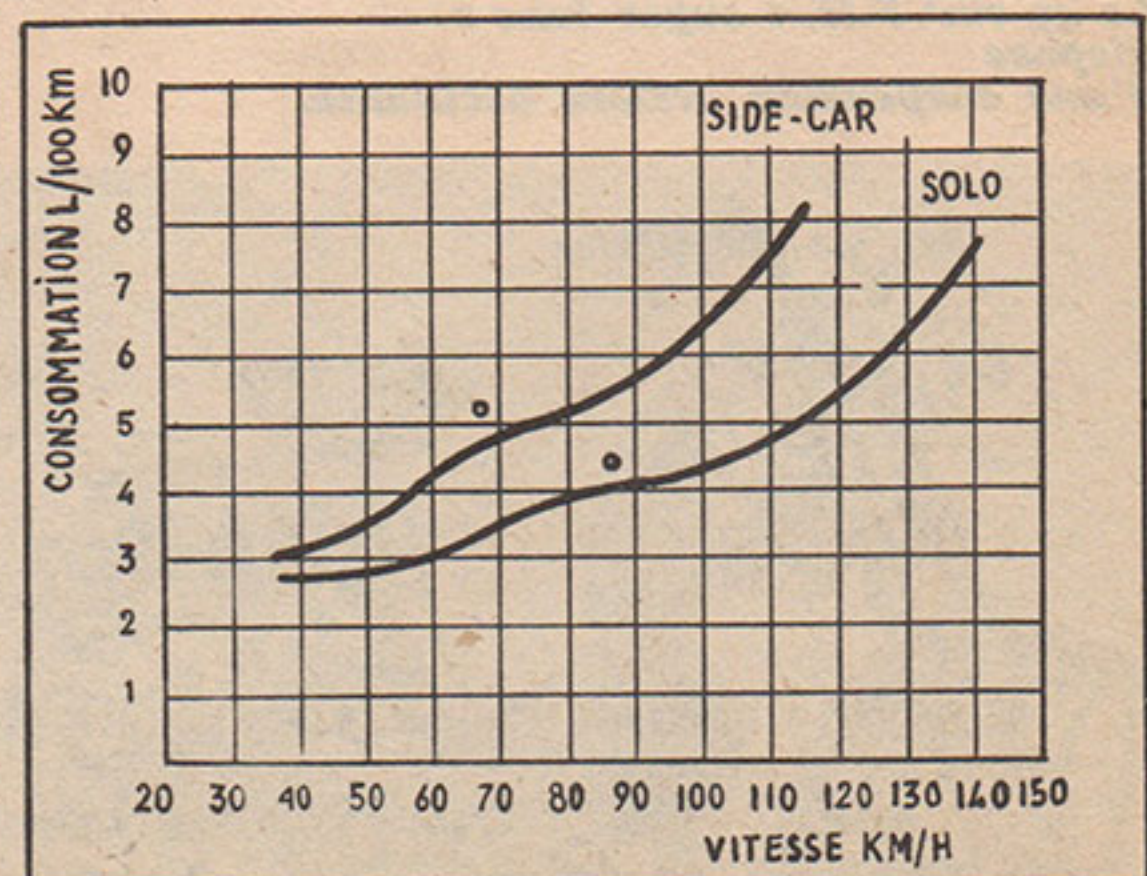
En conduite « tourisme », le conducteur changera de vitesse à 3 500 ou 4 500 tr/mn. En conduite sport, afin de bénéficier du couple maximum situé à 5 250 tr/mn, il faudra monter au maxi sur les intermédiaires et le passage de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> devra notamment s'effectuer à 6 971 tr/mn

La courbe de puissance se révèle progressive, bien qu'assez pointue : de 14 ch à 3 000 tr/mn, on atteint 20 ch à 4 000, 25 ch à 5 000 et 29 ch à 6 000.

Une courbe de couple moteur comme celle de la R. 50 n'est pas commune. Le couple maximum est de l'ordre d'environ 3,6 mkg, mais entre 3 000 et 6 500 tr/mn ce couple ne descend pas au-delà de 3,35 mkg. On remarquera également la courbe de puissance très progressive. Notre ami et confrère, H. W. Bönsch, a soumis la R. 50 à un essai au banc pendant quinze minutes. Il a enregistré une puissance de 28,5 ch à 5 900 tr/mn.



La consommation de la R. 50 a été sérieusement revue. Les systèmes d'admission et d'échappement redessinés ne sont, certes, pas étrangers à une économie de près de 2 l à 130 km/h par rapport à l'ancien modèle R. 51/3 (courbes établies à vitesses constantes).



## C Y C L O M O T E U R S

	STANDARD	LUXE	SUPER-LUXE
Cycle moteur .....	2 temps	2 temps	2 temps
Alésage.....	39 mm	39 mm	39 mm
Course.....	41,8 mm	41,8 mm	41,8 mm
Cylindrée .....	49 cm <sup>3</sup>	49 cm <sup>3</sup>	49 cm <sup>3</sup>
Taux de compression .....	7 à 1	7 à 1	7 à 1
Cylindre .....	En fonte.	En fonte.	En alliage léger, avec chemise en alliage au chrome.
Graissage du moteur .....		Par mélange d'huile à l'essence.	
Carburateur .....		Bing J 12 à starter automatique.	
Embrayage .....		A disques multiples tournant dans un bain d'huile.	
Graissage de la boîte .....		Par barbotage.	
Nombre de vitesses .....	2	2	2
Commande des vitesses .....		Par poignée tournante au guidon.	
Mise en marche .....		Sur place, les manivelles servant de kick-starter.	
Transmission.....		Par chaîne.	
Allumage .....		Volant magnétique BOSCH 6 V, 17 W.	
Cadre.....	Monotube.	Monotube.	Combiné monotube et embouti.
Guidon.....	A gauche : poignée tournante de changement de vitesses et levier de débrayage. A droite : poignée tournante des gaz, levier de frein et levier de mise hors service du rétropédalage.		
Selle.....	Large et souple, en caoutchouc, avec simples ressorts.		
Réservoir à essence.....	6,5 l avec réserve.		
Fourche avant.....	Télescopique.		
Moyeux .....	Gros corps. Nervures de refroidissement, roulements à billes.		
Commande des freins :		Par levier au guidon, transmission par câble.	
Avant .....		Par rétropédalage, transmission par tringle.	
Arrière.....			
Pneus .....	600 x 50 B	500 x 50 B	23 x 2
Jantes .....	En acier émaillé aluminium	En acier chromé.	En duralumin, profil en U.
Garde-boue .....	Profil en U.	Av. et arr. carénées. Profil en U.	Av. et arr. carénées. Profil demi-rond.
Garde-chaîne.....	Enveloppant, assurant une large protection.	»	Démontable et complètement enveloppant.
Porte-bagages.....	Sur la roue arrière, robuste et de larges dimensions		En tubes soudés, fixé au cadre.
Longueur totale .....	1,73 m	1,73 m	1,71 m
Hauteur totale .....	1 m	1 m	0,98 m

**Le modèle Super-Luxe** se distingue en outre par :

- Sa suspension arrière : fourche oscillante à amortisseurs;
- Le carénage du moteur : étudié pour donner à la machine une ligne élégante, tout en assurant un refroidissement efficace du moteur et l'accès facile à la bougie et au carburateur.

### FINITION

**Standard** : Email kaki deux tons.

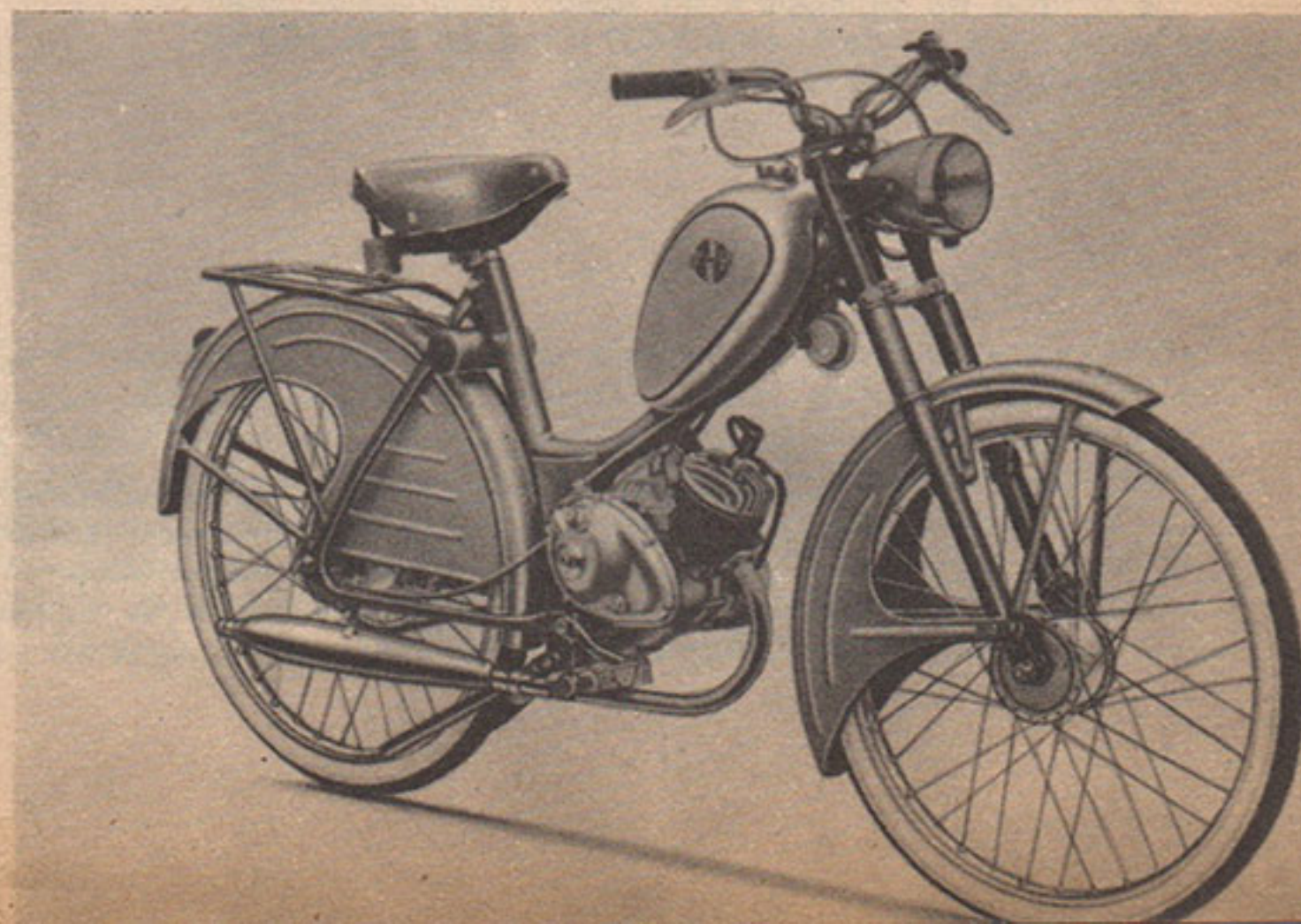
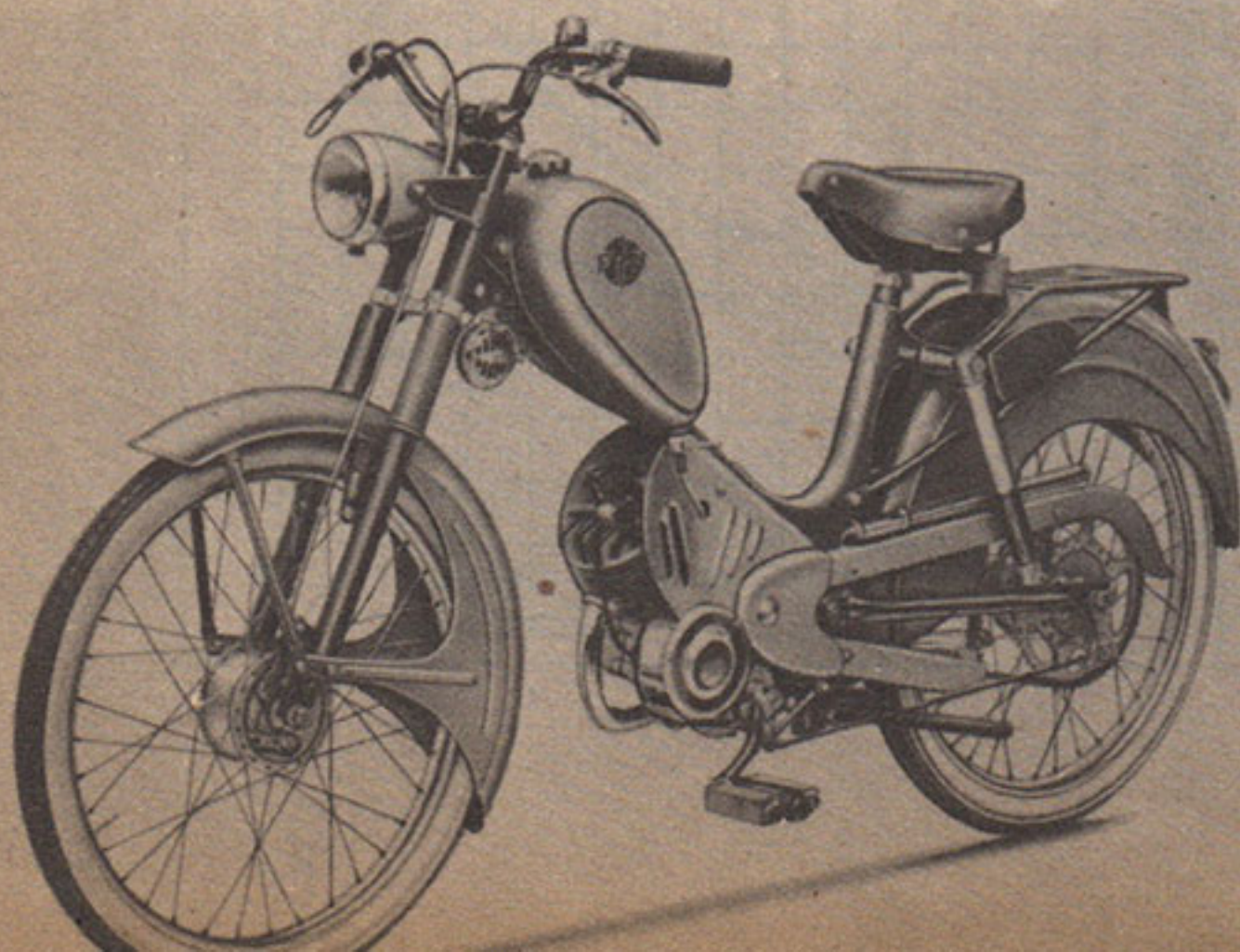
**Luxe** : Email en teinte unie, noir, rouge ou bleu métallisé;  
Email en deux tons, vert métallisé ou gris opaque.

**Super-Luxe** : Email en teinte unie, bleu métallisé;  
Email en deux tons, vert métallisé, gris opaque ou gris métallisé.

**Suppléments facultatifs** : Avertisseur électrique. Indicateur de vitesse.

*Le 49 cm<sup>3</sup> F.N. « super-luxe » dispose d'une suspension arrière oscillante.*

*Le modèle « luxe ».*







## 200 cm<sup>3</sup> 2 temps

	Standard	Luxe
Cycle moteur .....	—	—
Nombre de cylindres .....	1 cylindre	2 temps.
Alésage .....	60 mm.	70 mm.
Course .....	70 mm.	198 cm <sup>3</sup> .
Cylindrée .....	198 cm <sup>3</sup> .	8,5 ch à 5 800 tr/mn.
Puissance effective ..	8,5 ch à 5 800 tr/mn.	6.
Taux de compression ..	6.	Par mélange d'huile à l'essence.
Graissage .....	Par mélange d'huile à l'essence.	A disques multiples fonctionnant à sec.
Embrayage .....	A disques multiples fonctionnant à sec.	Amal avec filtre.
Carburateur .....	Amal avec filtre.	3.
Nombre de vitesses ..	3.	Par sélecteur au pied.
Commande des vitesses .....	Par sélecteur au pied.	Chaîne arrière.
Transmission .....	Chaîne arrière.	Chaîne arrière sous carter étanche.
Eclairage-allumage ..	Alternateur.	Redresseur-bobine-batterie.
Vitesse maximum .....	90 km/h.	65 km/h.
Vitesse de croisière ..	65 km/h.	14 l.
Réservoir .....	12 l.	3,25 l aux 100 km.
Consommation .....	3,25 l aux 100 km.	En tubes d'acier, du type berceau.
Cadre .....	En tubes d'acier, du type berceau.	Fourche télescopique.
Suspension : avant ..	Fourche télescopique.	Télescopique.
arrière ..	Télescopique.	Oscillante, amortisseurs hydrauliques.
Selle .....	Classique.	Biplace.
Freins .....	A tambour, $\phi$ 150 x 25.	19 x 3.
Pneus : avant .....	19 x 3.	18 x 3,25.
arrière .....	18 x 3,25.	1,970 m.
Longueur totale .....	1,970 m.	0,950 m.
Hauteur totale .....	0,950 m.	115 kg
Poids en ordre de marche .....	115 kg	120 kg.

### ÉQUIPEMENT

#### Appareils de bord :

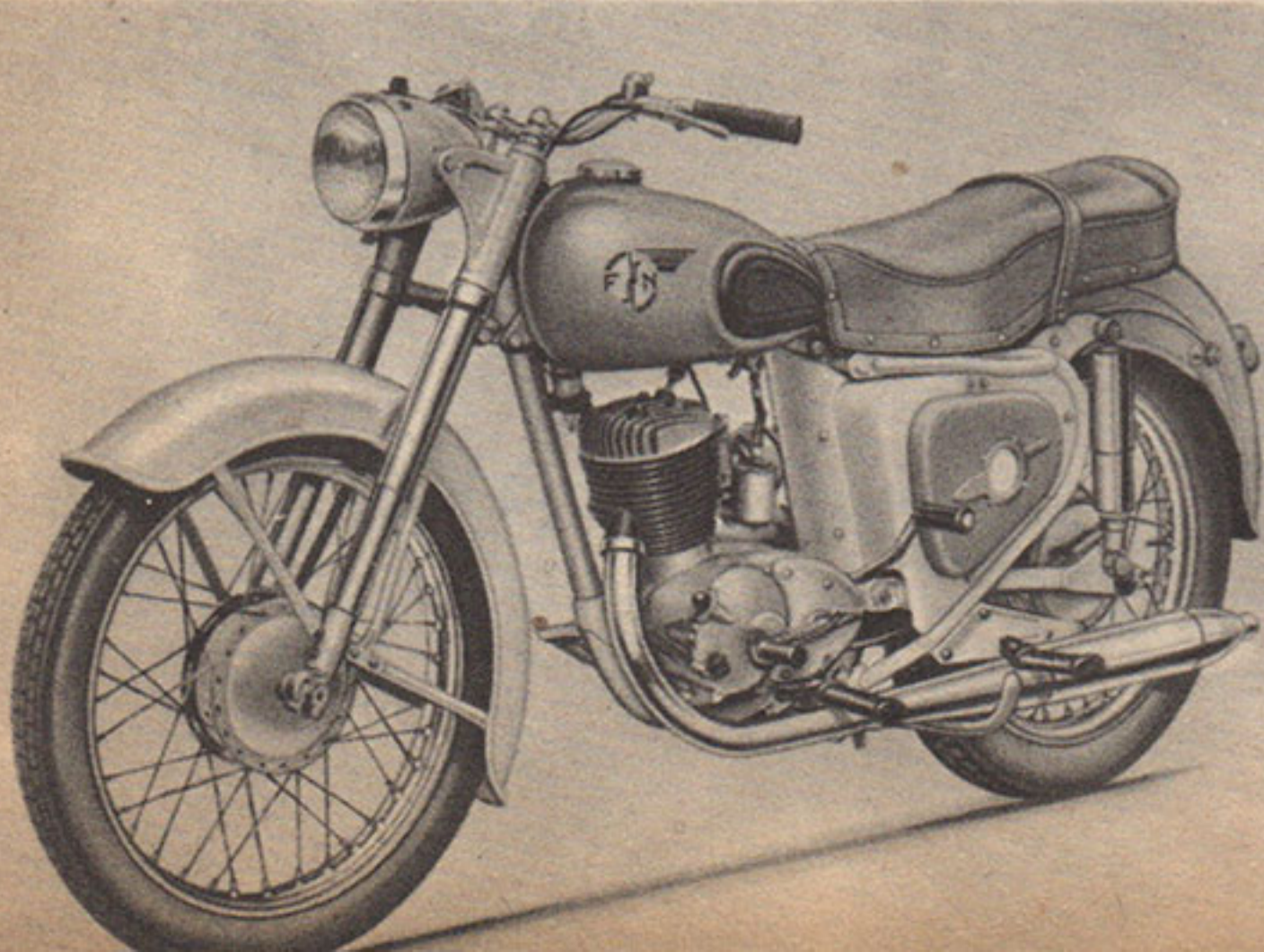
Avertisseur.  
Indicateur de point mort.  
Contact de mise en marche.  
Compteur kilométrique.

#### Éclairage :

Un phare puissant, même à basse allure ou à l'arrêt.  
Commutateur combiné code/avertisseur.  
Stop et catadioptré.

### SUPPLÉMENTS FACULTATIFS

Selle double et repose-pieds pour passager.  
Pare-jambes.  
Le F.N. 200 cm<sup>3</sup> de luxe est pourvu, à l'arrière, d'un carénage protecteur qui sert de logement à la batterie, au redresseur et à l'avertisseur, accessibles par un couvercle latéral. Le coffre à outils est encastré dans le flanc gauche.



## 250 cm<sup>3</sup> 2 temps

Cycle moteur .....	2 temps.
Nombre de cylindres .....	2.
Alésage .....	52 mm.
Course .....	58 mm.
Cylindrée .....	246 cm <sup>3</sup> .
Taux de compression .....	6,5.
Puissance .....	15,1 ch.
Graissage du moteur .....	Par mélange d'huile à l'essence.
Carburateur .....	Bing avec filtre.
Embrayage .....	A disques multiples à pastilles.
Graissage de la boîte de vitesses .....	Par barbotage.
Nombre de vitesses .....	4.
Commande des vitesses .....	Par sélecteur au pied.
Transmission .....	Par chaîne sous carter fermé.
Rapport primaire .....	2,86.
Allumage .....	Dynamo-rupteur à régulateur de tension, 6 V, 40 W.
Batterie : 250 cm <sup>3</sup> luxe .....	Bosch 6 V, 7 A/h.
250 cm <sup>3</sup> carénée ..	Bosch 6 V, 11 A/h.
Cadre .....	Du type « fermé », monotube à articulation arrière, à bras oscillants.
Réservoir .....	15 l.
Suspension : avant .....	Fourche télescopique avec amortisseurs.
arrière .....	Fourche oscillante, amortisseurs hydrauliques.
Moyeux avant et arrière .....	A broche.
Pneus : 250 cm <sup>3</sup> luxe .....	Avant : 19 x 3. Arrière : 19 x 3,25.
250 cm <sup>3</sup> carénée ..	18 x 3,25.
Vitesse maximum .....	110 km/h.
Longueur totale .....	2,05 m.
Hauteur totale .....	1 m.
Sacoche .....	Avec l'outillage de route.

### ÉQUIPEMENT

#### Appareils de bord :

Indicateur V.D.O., type magnétique. Monototalisateur. Commutateur et clef de contact. Avertisseur électrique.

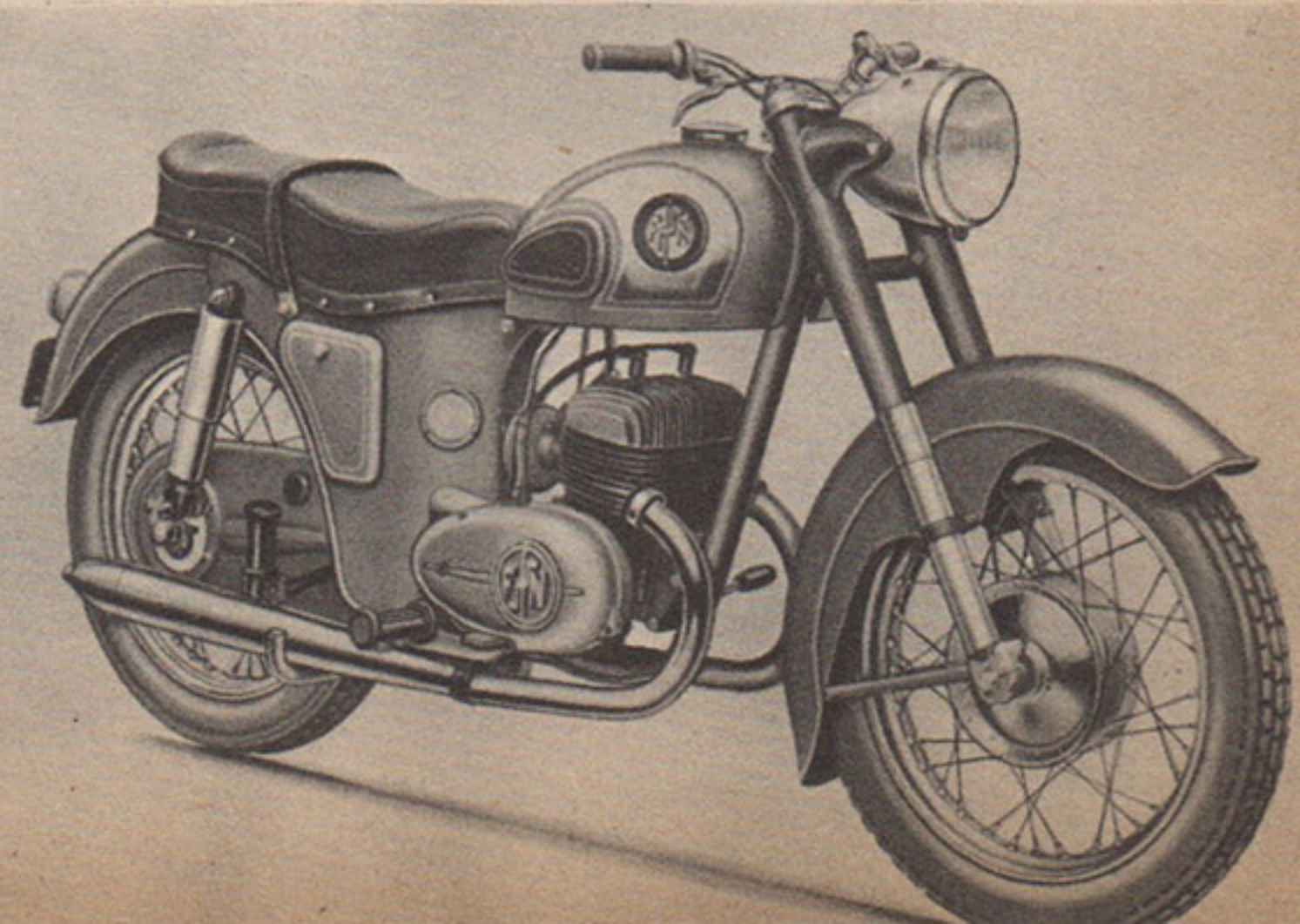
#### Eclairage :

Phare puissant, comprenant : feu de position, éclairage de ville, éclairage de campagne et de croisement avec commutateur au guidon. Lanterne arrière et stop.

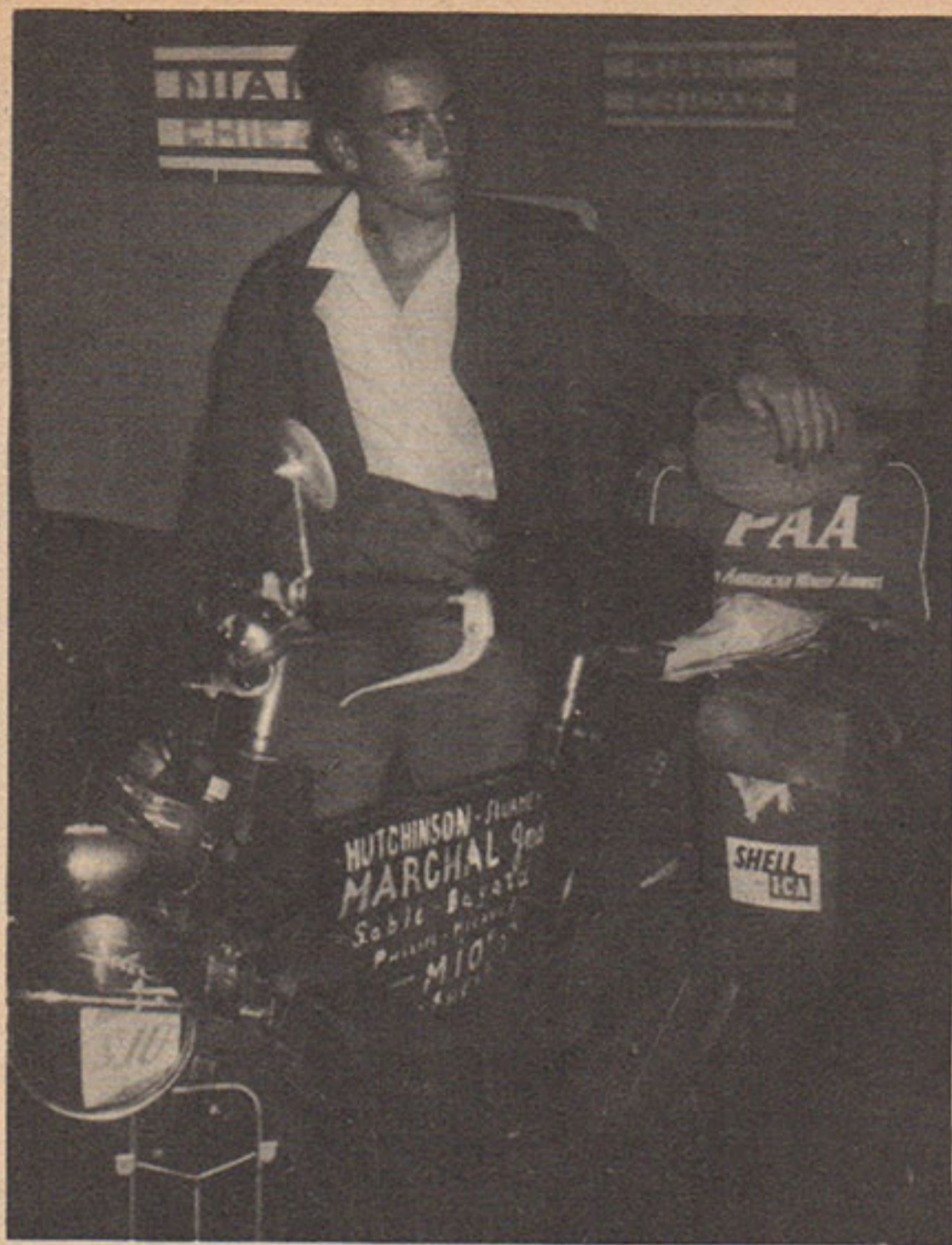
### FINITION

250 cm<sup>3</sup> normale : vert azur ou noir.  
250 cm<sup>3</sup> carénée : vert ou rouge.  
Phare : fini aluminium. Portière chromée. Cache-clef chromé.  
Réservoir : émaillé avec plage chromée et écusson en plastique.  
Bouchon de réservoir, jantes, guidon, pédale de sélecteur, kick, tubes et pots d'échappement, tubes inférieurs de fourche : **chromés**.  
Moyeux avant et arrière, tambours de freins : **fini aluminium**.  
Broches : **cadmiées**. Garde-boue avant et arrière, pédale de frein, garde-chaîne, sacoches, cadre, béquille centrale, tubes-supports de phare : **émaillés**.

**Supplément facultatif :** Pare-jambes chromés ou émaillés.







*J. C. Harrari durant son raid.*

# MÉMOIRES DU CONDAMNÉ N° 865 CD 51

par J. C. HARRARI

**C'**EST en novembre 1954 que, incapable de résister aux pressions de l'usine, je fus condamné aux travaux forcés, presque à perpétuité, jusqu'à ce que mort s'ensuive, ce qui devait prendre du temps car je peux vous avouer en toute modestie que je suis de constitution robuste.

La peine était lourde, et mon sort était partagé par presque tous mes frères, sauf, comme toujours, par certains « planqués » qui allaient s'exhiber tout nus devant les badauds des expositions à venir.

L'exécution allait être immédiate. Entassé dans un énorme camion, un matin pluvieux, un régiment des nôtres se retrouvait à Reims.

Atroce ! Une véritable foire d'empoigne. On manquait de bons esclaves ! Le bloc s'effritait, et bientôt ce fut mon tour. On me mit un antivol, et je fus lancé dans le monde.

Mon maître s'appelait Jean-Claude Harrari. Si j'avais su ! J'allais en voir de toutes les couleurs.

Cet audacieux commença par me faire prendre un bain de boue. Puis, jour après jour, il m'enfourchait, et me forçait à le traîner sur 10 ou 15 km, quel que soit le temps. C'était dur, mais on a sa fierté dans ma famille, je ne flanchais pas. Et la fatigue des premiers jours fut oubliée à l'instant où je retrouvai certains de mes frères à la clinique Station service pour un examen général. Les pauvres !

Comme j'avais tort de me plaindre, alors que certains d'entre eux étaient vieillissants avant l'âge. De soi-disant guérisseurs (des bricoleurs, je crois) les avaient brisés malgré le processus de la médecine légale. D'autres avaient déjà eu des accidents et n'étaient plus que plaies et bosses. Loyal serviteur, j'avais parcouru quelque 1.000 kilomètres et je ne m'en plaignais plus.

Ce fut alors qu'une idée de fou germa dans le cerveau de mon maître : nous allions nous expatrier !

Le soleil du printemps était revenu, mais je n'en profitais pas. Toujours sur l'asphalte, on m'essayait, on me brusquait, on me chargeait. Mes pauvres rayons étaient renforcés, on me mit un gros collier pare-choc de Mecano Soudure, un changement de vitesses Sturmey, un guidon Philippe, des sacoches Sablé, un tablier même, de G.M.D. Je parvins tout de même à garder ma vieille bougie Marchal, malgré divers essais. Ainsi transformé, j'étais lourd mais solide, j'avais grossi ! Adieu ! taille fine qui faisait mon élégance et adieu ! mon beau col de cygne.

Je passe sur quelques chutes, je résistais. Puis un jour vint où l'on me mit 40 kg sur la croupe, on me gorgea de boisson et nous partîmes à Paris.

Là, pour me fêter (j'avais six mois), on me baptisa au champagne. Il était temps ! Je fus conduit à une réception. Tout le monde me regardait, un peu ironiquement d'ailleurs, jusqu'à ces malappris de reporters de la radio et ces journalistes qui sans pudeur me dénudaient et me décrivaient. Calé sur le trottoir, on me couvrit d'inscriptions mal peintes, telles que : G.M.D., Shell, G.I.P., Marchal, Sablé, Mio, Hutchinson et autres équipements, et l'on souhaita bonne chance à mon maître. On oubliait que, sans moi, il aurait été fatigué au bout de 10 km, les ingrats !

De Paris au Havre, je me cabrai souvent. Je n'avais pas l'habitude de jouer les poids lourds, et des brutes de grosses cylindrées me frôlaient. J'avais peur, et en fumais de honte !

Au Havre, un homme en uniforme qu'on appelait « Monsieur le Douanier » m'évalua, puis traitreusement me plomba. Et je fus abandonné à mon triste sort. Quelle époque ! Des sous-ordres m'entraînèrent, me firent tomber, me relevèrent et camouflèrent mes égratignures. Si mon maître avait su ! On me brutalisa et on me pendit haut et court au bout d'un fil de grue. Et, dans une odeur d'huile sale, je me balançai au-dessus du port jusqu'à retomber dans le trou noir de la cale du s/s *Colombie*.

Je suffoquai en recevant sur le guidon une balle de tissu. Heureusement que l'on veillait en haut. On me raccrocha pour me parquer dans le chenil. Curieux endroit pour un Vellosolex, mais j'étais mieux. Le lieu, solitaire, était peu fréquenté, seuls des amoureux venaient y rêver...

Tout à coup, je vis rouge. J'étais affreusement jaloux. Mon maître venait me montrer à une blondinette ! Quel affront ! Puis il eut l'audace de flirter avec elle devant moi. Je lui revaudrai cela ! et déjà je pensais que je « serrerais » (la grève, quoi) dès qu'il me démarrerait.

Mais ma situation peu à peu changeait. On me connaissait. J'avais droit à des égards. Ainsi, le matelot du pont ne m'envoyait plus l'eau sale du lavage dans le cylindre, il dirigeait maintenant le jet sur un fauteuil transatlantique voisin...

Douze jours déjà de passés. Il faisait chaud. J'avais des vapeurs. Enfin, on me chargea à dos de porteur et je me retrouvai sur un quai mouillé. Une averse tropicale... tout le monde se mit à l'abri sauf moi. J'étais encore enkylosé.



# Martinique



**M**ON calvaire commençait. Tandis que Jean-Claude se pavanait et admirait un port coloré, la grand-place, ancien marché aux esclaves, et se rafraîchissait grâce à des « punch », moi je grillais dehors, et « en bavais » sur des suites de caniveaux, de nids-de-poules, d'ornières et de pierres aimablement disposés par un service des Ponts et Chaussées qui a fort à faire pour domestiquer la nature tropicale.

Et ce n'était rien encore ! Le lendemain, la piste. Je ne me permis que de « serrer » une fois, juste revanche des comédies du bateau, et criai grâce sur les lacets des alentours.

Les trois vitesses du moyeu cédèrent. Chacun son tour de pousser, n'est-ce pas ? Pas souvent le sien, d'ailleurs...

Je ne me rendais pas compte encore que j'allais fumer sur plus de 9 000 km, dans diverses îles : Martinique, Guadeloupe, îles Vierges, Porto Rico, Haïti, Cuba enfin. Tout à coup, quelle ne fut pas ma surprise de me trouver dans une clinique après avoir fait le tour de l'île : une station-service. Un peu de repos enfin !

Qu'arrive-t-il quand deux Solex se rencontrent ? La machine était splendide, mon moteur en cognait. Le cœur de mon cavalier d'ailleurs aussi, mais seulement pour la charmante amazone bleue qui conduisait. Les promenades autour de Fort-de-France, malgré les côtes, furent plaisantes et s'étirèrent dans la nuit chaude et comme mouvante, déjà si souvent décrite. D'un côté la forêt tropicale, les manguiers en allant vers l'intérieur. De l'autre la petite route de diamant avec ses paysages de champs de canne à sucre clairs et ses petits villages, ses troquets rustiques et cette sorte de bouillabaisse tropicale succulente, corsée, riche, le tout arrosé de rhum, véritable leitmotiv de la nourriture ici. Tout ceci mettait conducteur et conductrice de joyeuse humeur, donc doux pour leurs mécaniques !

Tout passe, et bientôt on me collait une étiquette sur le réservoir P.A.A. Vol 432. A l'aéroport, un porteur galonné me conduisit à l'atelier. Là, on me purgea de toute mon essence, produit volatil que serait dangereux à haute altitude. Un véritable cercle m'entourait ! Les employés, surpris de voir un Solex sale sur un aéroport, me traitèrent d'ailleurs tout au long du voyage, comme un bibelot rare. Les bagages aériens sont favorisés : pas de coups de pieds, lancers de poids et empilements, en vigueur sur les docks maritimes ou les quais terrestres. Après une heure environ, on me souleva, on me hissa avec précaution par un petit escalier à bord du rutilant Klipper Hawk, le « courrier » de Guyane. A cause de moi (je n'accepte que les soutes à bagages spacieuses des quadrimoteurs) mon maître allait être obligé de voyager en première. Heureusement que la direction de la P.A.A. est compréhensive quant aux tarifs spéciaux.

(A suivre.)

## Micro voitures.

Si, chez nous, les amateurs de cyclecars se morfondent, si cependant le vélocar a toujours ses partisans, si le Velam Isetta commence à sortir, si deux grands constructeurs ont fait alliance pour une future voiturette populaire, l'étranger s'est, de son côté, depuis un certain temps déjà attaqué au problème. Nous avons déjà signalé les réalisations allemandes, anglaises, espagnoles et italiennes; voici qu'on annonce la sortie en Autriche d'un minicar 3 roues, mono ou biplace, le premier pesant 98 kg, 1 second 185 kg.

En Espagne, un nouveau véhicule de ce genre est annoncé, ce serait un 450 cm<sup>3</sup> twin vertical, trois places de front, produit à la cadence d'un petit millier par an.

## Le vélomoteur électrique G. Fauque (ci-dessous).

Voici quelques précisions sur le vélomoteur électrique dont son créateur, en 1933, M. Fauque, chef électricien chez Fulmen, a fait don au Musée des Arts et Métiers :

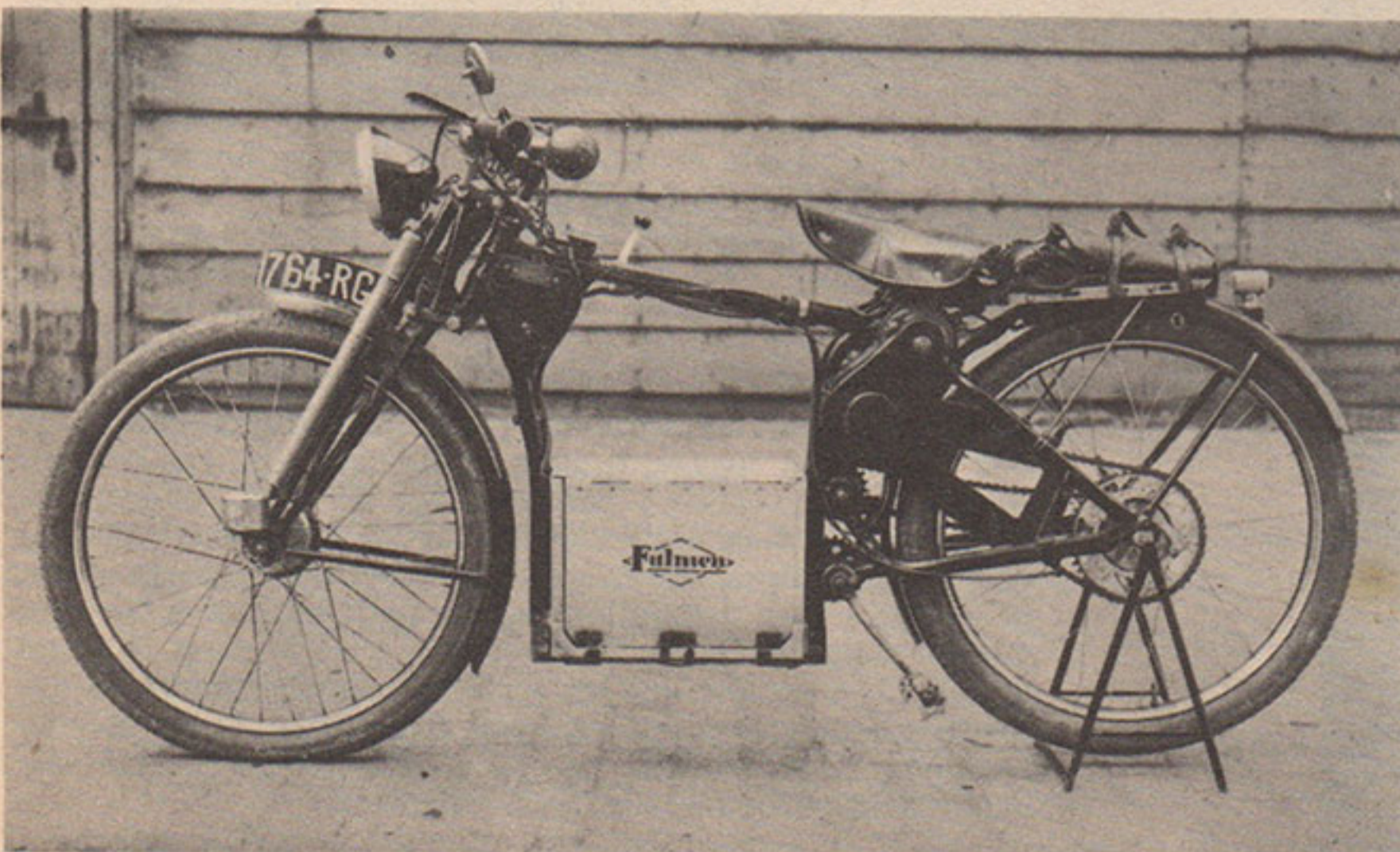
Un cadre de vélomoteur de série légèrement modifiée est actionné par un moteur Paris-Rhône de 1/5 de cheval avec rhéostat de démarrage à trois plots et alimenté par une batterie Fulmen de 12 V 75 A/h construite spécialement.

Il possède un changement de vitesses mécanique à 2 vitesses avec débrayage.

Il compte, d'autre part, les accessoires habituels : phare, lanternes, avertisseur électrique et deux freins.

Des pédales montées sur la roue libre facilitent le démarrage et la montée des côtes et permettent d'augmenter la vitesse.

La vitesse est de 22 km/h en palier avec moteur seul. On peut atteindre 28 km/h en pédalant. Le rayon d'action est de 60 km. La machine a parcouru 55 000 km depuis l'origine.



## Les grands voyageurs.

*Robert Bouillet sur 200 cm<sup>3</sup> Monet-Goyon.*

Officiellement patronné par les constructeurs, Robert Bouillet a quitté Bourges le 13 septembre 1954 pour réaliser le tour du monde à moto. Il pilotait une 200 cm<sup>3</sup> Monet-Goyon (moteur licence Villiers) strictement de série.

La traversée du Sahara par la Mauritanie avait soumis homme et machine à un dur entraînement. Avec l'expérience de ce voyage, R. Bouillet se sentait prêt pour la grande aventure : étape Buenos Aires-Santiago du Chili par la Terre de Feu. Le projet primitif de Robert Bouillet était de débarquer au Brésil, mais devant les droits de douane excessifs réclamés pour sa moto, il se vit contraint de modifier son itinéraire, de réembarquer et de commencer son raid par la capitale de l'Argentine où il arriva en pleine révolution... Après différentes aventures avec le Moto Club argentin, la police, les manifestants, les Argentines, il continua son tour du monde.

Ses dernières nouvelles sont parvenues de Santiago.

## Les grands voyageurs.

*Jacques Deviercy sur 350 cm<sup>3</sup> « twin » Motobécane.*

Partant le 8 août 1955 de la région parisienne à bord d'une 350 bicylindre Motobécane, M. Deviercy a accompli en quinze jours une randonnée de plus de 2 000 kilomètres en Espagne, sa machine totalisant 3 400 kilomètres au départ. M. Deviercy avait sur son tan-sad un compagnon de route. Il nous a donné à son retour et à l'intention de nos lecteurs divers renseignements utiles et parfois précieux que nous résumons ici; en bref nos deux compatriotes ont été enchantés de leur randonnée. Il tient à préciser qu'il n'a jamais subi des hôtelières cette piraterie dont on le menaçait; il a constaté bien au contraire qu'il

avait goûté d'agréables vacances pour un prix modique.

Il nous signale, par exemple, que les routes, si elles sont bien signalées, sont dans un état déplorable et que la suspension arrière de la Motobécane en a pris de rudes coups, jusqu'à talonner dans les nids de poules successifs.

Il met en garde les touristes contre les tramways, autobus, taxis, voitures à âne et, surtout, automobilistes qui ne respectent guère le code de la route et changent soudainement de direction sans le moindre geste d'avertissement. Et il termine par ces quelques commentaires sur sa machine :

« En parlant de ma monture, je dirai que c'est une merveilleuse mécanique capable de très hautes performances. L'éclairage est très puissant. Malheureusement, sur d'aussi mauvaises routes, les suspensions viennent contrarier un ensemble si harmonieusement étudié. Les freins sont assez médiocres et la consommation relativement élevée; environ 5 litres aux cent. Heureusement, le moteur compense toutes ces déficiences.

## Merci Magnat-Debon.

Merci au nom de M. Leclercq de Comines (nord).

M. Leclercq nous écrit que sa Magnat 350 datant de 1951 effectuée journalièrement 50 kilomètres sur « les pavés de sinistre renom » et qu'il n'a pas été autrement surpris à la suite de ce traitement d'enregistrer un jour une rupture à l'arrière de son cadre. Mais, par contre, ayant renvoyé ce cadre à l'usine pour réparation, il a été étonné, et agréablement, d'en recevoir un neuf en échange, sans autres frais que ceux de poste.

Il nous demande de témoigner publiquement sa satisfaction. Est-il besoin de dire que nous le faisons avec plaisir?

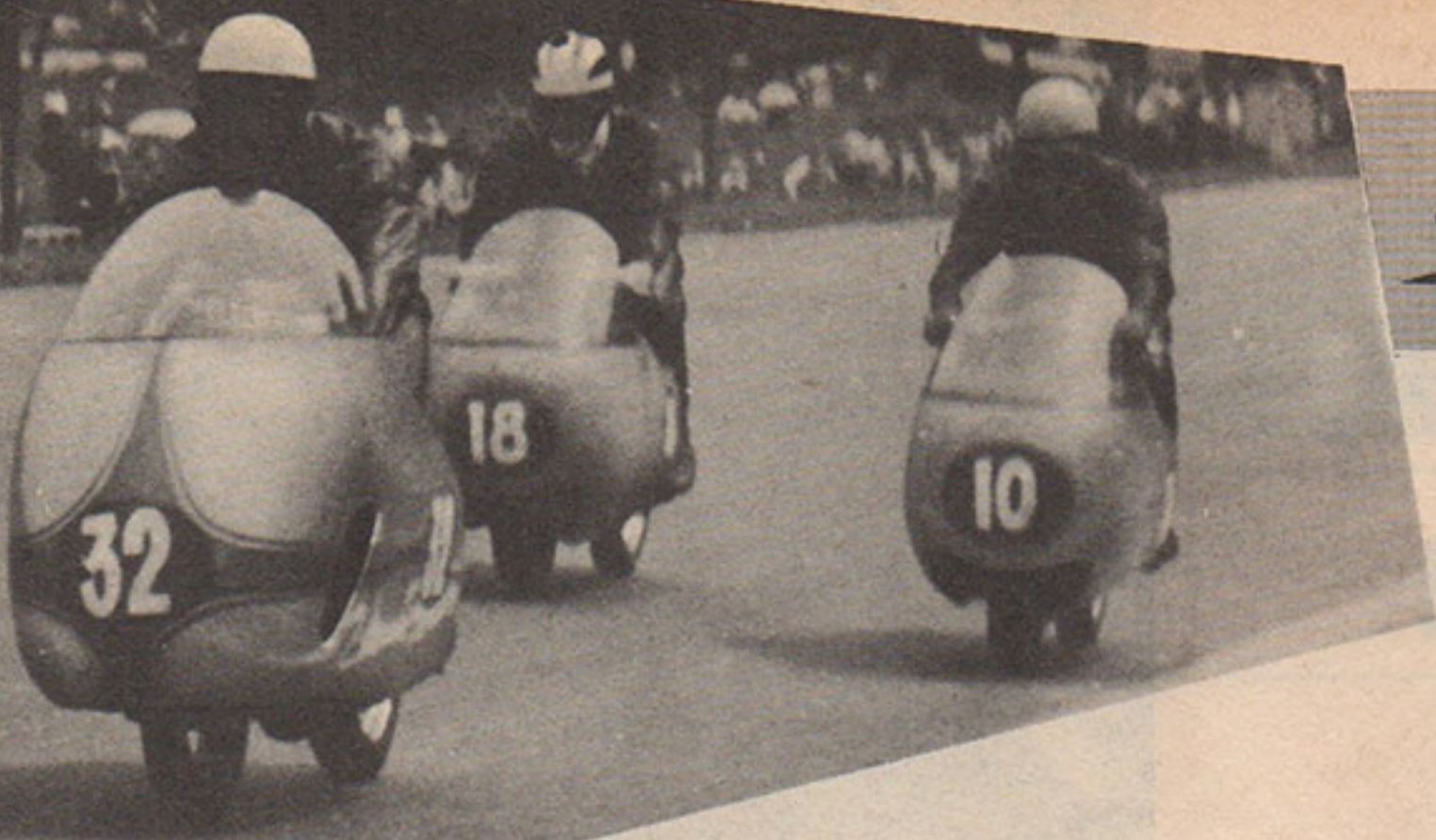
## Un lubrifiant solide.

Une entreprise du Connecticut a mis au point la fabrication du « Mobycode », qui est un lubrifiant solide à base de bisulfure de molybdène grâce auquel certains problèmes ardues de graissage seraient résolus. A titre de référence, on cite le cas d'une voiture Volkswagen qui, traitée au Mobycode, a parcouru 500 km sans huile.

Dans le domaine automobile, ce produit éliminerait les risques de grippage et supprimerait radicalement les risques de rodage d'un véhicule neuf.

## Et un autre antigrippe.

C'est au Canada, cette fois, que, pour 3 dollars, on peut se procurer « certaine pièce de moteur » — on ne dit pas laquelle, en alliage à base de calcium qui permet de rouler 35 000 km sans vidange, ce dispositif prolongeant, comme on le dit, les qualités lubrifiantes de l'huile.



## L'AFFAIRE D'ASSEN

(suite)

Une fois n'est pas coutume, une fédération nationale (l'A.C.U. britannique) vient de prendre la défense de coureurs. Il s'agit des coureurs britanniques suspendus pour six mois après les incidents du Grand Prix de Hollande de juillet 1955.

La C.S. de la fédération anglaise reconnaît que des coureurs ont contrevenu au code sportif, mais, quoiqu'il y ait eu la présence d'une des parties pendant les débats, estime que le règlement juridique de la F.I.M. a été respecté.

Par contre, la Commission s'oppose rigoureusement à la mise en vigueur retardée de la suspension, en contradiction avec l'article 134.

L'opinion de la C.S. est que la pénalité est trop sévère; c'est ce point qui choque d'ailleurs tous les sportifs. Cette motion fut câblée à M. Pérouse, président de la F.I.M., et un rendez-vous fut demandé. Le 22 décembre une délégation de l'A.C.U. rencontra MM. Pérouse et Nortier; ce dernier, président de la Commission sportive internationale, est à l'origine du procès.

Après avoir entendu les doléances des britanniques, M. Pérouse déclara qu'il allait réfléchir à la question, ce qui d'ailleurs semble prendre un certain temps.

Un des reproches, parmi tant d'autres, qui ont été formulés contre le tribunal de la C.S.I., est que l'on a jugé les Australiens en leur absence; ils ne purent donc présenter leur défense. Un quotidien sportif, qui aime refléter l'opinion des diverses fédérations sportives, a cru devoir reproduire les déclarations d'un coureur français qui a refusé de se rendre en Hollande, la prime de départ étant trop faible. Ce coureur a déclaré que ses concurrents étaient, comme lui, informés du cachet qu'ils allaient toucher et qu'ils n'avaient qu'à s'abstenir.

Or, d'Australie nous parvient un autre

son de cloche. Le coureur Campbell a saisi l'A.C.U. de la province de Victoria, de l'affaire et nous reproduisons une partie de sa déclaration.

A un circuit allemand, les coureurs privés furent contactés et invités à courir en Hollande au Grand Prix. Quant aux primes de départ, la question devait être solutionnée en Hollande. A Assen, la somme exacte ne put être connue immédiatement et quelques heures avant l'épreuve un avis annonçait une réduction de ces primes. Après « l'arrangement » obtenu par la grève, les coureurs durent signer un rapport rédigé en néerlandais (on saisit immédiatement l'astuce) avant de toucher leur dû.

L'affaire fait évidemment beaucoup de bruit en Australie et chaque fédération de province a déposé une motion demandant à la Fédération australienne de ne pas appliquer les mesures suspensives! Les revues spécialisées britanniques sont submergées de lettres de lecteurs et il s'est élevé bien peu de voix contre les coureurs, dont une de Hollande, comme par hasard.

La plupart des lecteurs vont jusqu'à demander le boycottage de l'épreuve hollandaise de 1956, mais il est curieux de constater que, à l'inverse des autres clubs, le B.R.M.C., club de coureurs de vitesse, est contre le boycottage.

A court d'arguments, M. Nortier a récemment déclaré que les coureurs acceptaient volontiers de courir le T.T. anglais sans toucher un sou et qu'ils étaient mal venus de se plaindre de la soi-disant pingrerie hollandaise.

Nous ferons remarquer à M. Nortier que la seule course au monde attirant des coureurs des antipodes est le T.T. de l'île de Man, uniquement pour son remarquable circuit, que les nombreux spectateurs qui y assistent voient un spectacle gratuit, que le bénéficiaire de ce déplacement de personnes n'est pas la Fédération organisatrice, mais le Gouvernement autonome de l'île.

On est donc loin des 30 millions d'Assen, une petite part prélevée sur les bénéfices eût été une conclusion logique que des businessmen honnêtes se devaient de partager entre les coureurs.

R. DOLICQUE.

## Aux organisateurs de courses pour machine de série.

On sait qu'il n'y a pas de règlement définitivement élaboré, mais un accessoire dangereux qui devrait être retiré des machines est la béquille centrale.

Duke l'avait déjà demandé avant les Clubman's T.T., un autre coureur (clubman) avant cette épreuve demanda à l'A.C.U. britannique l'autorisation (qui fut refusée) d'enlever la sienne.

Au cours d'une séance d'entraînement, la béquille accrocha le sol et ce fut la chute avec pour conséquences un séjour à l'hôpital et une moto bien sonnée.

Après protestation et envoi de ce qui restait de la béquille à l'A.C.U., les coureurs furent alors informés qu'ils ne pourraient prendre le départ avec cet ornement coûteux. Ledit coureur demande une utilisation plus rationnelle des compétences et des officiels jeunes et dynamiques. Toutes les fédérations semblent se ressembler et, parodiant, nous terminerons en disant : autres cieux, mêmes mœurs!

## L'équipe Norton 1956.

Hartle a signé un nouveau contrat avec la marque pour qui il courait l'an dernier. Trow, quatrième au Manx Grand Prix, le secondera. Ce jeune homme a précédé Duke sur la ligne d'arrivée à Brands Hatch, circuit, il faut le dire, tout à fait impropre à l'utilisation d'une Gilera quatre cylindres. Le troisième homme aurait pu être Tanner, double vainqueur des Maux Grands Prix, mais ce dernier a eu la sagesse de refuser et d'attendre encore un an pour se perfectionner. Peut-être Brett remettra-t-il encore ça?

## Dédié à la C.S. de la F.F.M.

Duke a récemment donné son opinion sur le « magnifique » circuit de Reims.

Circuit rapide, peut-être dangereux par vent fort lorsque l'on débouche de l'abri des arbres ou de la protection de la ligne droite des tribunes, circuit pas intéressant.

Ce qui nous a fait plaisir est qu'il rejoint nos vues (voir commentaires sur Reims du numéro 149) en demandant le retour à Rouen, « circuit où le pilotage compte pour quelque chose ». Sera-t-il entendu? Nous en doutons, car la F.F.M. ne saurait faire nulle peine, même légère, à M. Roche, de l'A.C. de Champagne.

# LE TRIAL DE NOËL

## du M. C. Clodoaldien

Pour la quatrième fois, le M.C. Clodoaldien nous a dotés d'un trial de Noël, dont l'organisation impeccable groupa dans les bois de Buc de nombreux acteurs et spectateurs enthousiastes.

Le parcours, dessiné avec soin, avait été prévu pour un temps moyen, malheureusement les deux jours de pluie précédant la compétition modifièrent le terrain, surtout le passage de la Bièvre, qui tenait plus de la navigation que du trial.

Les « non-stop » étaient au nombre de trois : le premier comportait un parcours en lacets au milieu des arbres ; ce tronçon était facile pour les spécialistes, mais s'avérait d'une bonne école pour les débutants. Le second se disputait dans une grande flaque de boue, dont le sol était suffisamment solide pour permettre aux pneus de s'accrocher ; pour corser la difficulté, une chicane, disposée au centre, apportait aux passages le côté spectaculaire. Le troisième « non-stop » était chronométré. Les touristes passaient sur le pont et les chevrons traversaient la Bièvre ; cette portion de parcours était suivie de méandres formés par des arbres et des bottes de paille, avec un sol boueux de rigueur. L'ensemble du parcours se développant sur 8 kilomètres était à parcourir deux fois. Les touristes ne firent qu'un tour, cependant l'épreuve se termina dans l'obscurité. A la sortie de la Bièvre, des commissaires, munis de cordes, extirpaient de la boue les machines enfoncées jusqu'au carter.

Claude Delaune, toujours en pleine forme, affirma sa parfaite maîtrise, en enlevant les premières places aux classements généraux des touristes et des « trial-cross ». Bordio est certainement, après Delaune, un des meilleurs spécialistes. Il faut noter, parmi les compétiteurs, la présence de nombreux coureurs de vitesse tels que

Bouin, Goll, Guignabodet, Sacareau, etc. Ces participations, comme celles de crossmen : Charrier, Mélioli, etc., prouvent que le trial est désormais apprécié en tant que sport pur, puisque aucune rémunération n'est prévue pour personne.

Nous ne terminerons pas sans féliciter les organisateurs, pour leur amabilité et leur dévouement, qualités qu'il serait souhaitable de retrouver dans toutes les manifestations sportives.

### CLASSEMENT

#### TOURISTES

##### Classement général

1. Delaune, M.C. Chatillonnais, 13 points ;
2. Guignabodet, 1<sup>er</sup> E.R.T., 15 points ;
3. Goll, M.C. Valentigney, 21 points ; 4. Rittaud, M. C. Chatillonnais, 24 points ;
5. Bordio, M. C. Maisonnais, 26 points ;
6. Bardon, 1<sup>er</sup> E.R.T., 27 points ; 7. Gausson, 1<sup>er</sup> E.R.T., 33 points ; 8. Heucqueville, M.C. Chatillonnais, 34 points ; 9. Schooman, A.M. Saint-Cloud, 35 points ; 10. Sacareau, M.C. Clodoaldien, 37 points ; 11. Simonet, M.C. Maisonnais, 40 points ; 12. Huysser, M.C. Maisonnais, 40 points ; 13. Breuil, M.C. Clodoaldien, 41 points ; 14. Monneyroux, M.C. Chatillonnais, 44 points ;
15. Bouin, M.C. Valentigney, 50 points ;
16. Le François, M.C. Clodoaldien, 50 points.

Monneyroux a crevé, ce qui explique sa quatorzième place.

##### Classement par cylindrées :

- 175 cm<sup>3</sup> : 1. Delaune ; 2. Guignabodet ; 3. Goll ; 4. Bordio ; 5. Bardon ; 6. Sacareau.

- 250 cm<sup>3</sup> : 1. Rittaud ; 2. Heucqueville ; 3. Bouin ; 4. Sacareau.

- 350 cm<sup>3</sup> : 1. Gausson.

Le challenge militaire est gagné par le 1<sup>er</sup> E.R.T. (caserne Duplex).

Le challenge de la Ville de Saint-Cloud est gagné par le M.C. Chatillonnais avec 71 points, 2<sup>e</sup> M.C. Maisonnais, 103 points et M.C. Clodoaldien, 140 points.

### CATÉGORIES TRIAL ET CROSS CONFONDUES

#### Classement général :

1. Delaune, M.C.C., 25 points ; 2. Bordio, M.C.M., 27 points ; 3. Shoolan, A.M.S.C., 31 points ; 4. Greneau, M.C.C., 33 points ; 5. Letang, A.M.S.C., 35 points ; 6. Deshaies, A.S.P.P., 36 points ; 7. Bardon, 1<sup>er</sup> E.R.T., 36 points ; 8. Gavard, A.M.S.C., 38 points ; 9. Heucqueville, M.C.C., 38 points ; 10. Goll, M.C.V., 39 points ; 11. Guignabodet, 1<sup>er</sup> E.R.T., 40 points ; 12. Moore, A.M.S.C., 41 points ; 13. Charrier, A.M.S.C., 41 points ; 14. Monneyroux, M.C.C., 43 points ; 15. Croizie, A.M.S.C., 43 points.

Mélioli est dix-neuvième et Molton (C.S. Meaux), vingtième.

#### Classement par cylindrées :

- 175 cm<sup>3</sup> : 1. Delaune ; 2. Bordio ; 3. Shoolan ; 4. Greneau ; 5. Letang ; 6. Goll.

- 250 cm<sup>3</sup> : 1. Heucqueville ; 2. Mauriot ; 3. Sinclivier ; 4. Gainnon ; 5. Charpentier

- 350 cm<sup>3</sup> : 1. Gavard ; 2. Croizie.

- 500 cm<sup>3</sup> : 1. Deshaies ; 2. Bardon ; 3. Guignabodet ; 4. Moore ; 5. Charrier.

Challenge Antonat gagné par le M.C. Chatillonnais avec 96 points devant l'A.M.S.C., 104 points.

**Heucqueville**  
sur 200 cm<sup>3</sup>  
Gnome et Rhône  
de trial.

**Mélioli,**  
500 cm<sup>3</sup> Gilera.

**Bordio,**  
dont la classe  
se confirme,  
sur 175 D.S. Malterre.

**Le crossman Charrier,**  
sur B.S.A. « Gold Star ».







### M.C. VINCENNES

Les membres de la société « La Flèche », Moto-Club de Vincennes, réunis en Assemblée générale, ont procédé à l'élection du Comité de Direction pour la saison 1955-1956.

Ont été élus :  
**Président** : M. Feyereisen ;  
**Vice-présidents** : MM. Bouyssous, Kayser ;  
**Secrétaire** : M. Kæmig ;  
**Trésorier** : M. Moteau ;  
**Délégué à la Fédération** : M. Demangeot ;  
**Délégué à la Commission touristique** : M. Doublet ;  
**Délégué à la Commission sportive** : M. Quint ;  
**Membre suppléant** : M. Tkaczuck.

### AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE

Avec l'arrière-saison particulièrement clémente, l'activité touristique ne se ralentit pas et le challenge M. Richard de la L.M.I.F., remporté par l'A.M.P., en marquera le couronnement. L'interdiction des épreuves de vitesse n'a pas permis à nos coureurs de se manifester comme ils l'espéraient. Le banquet annuel, suivi de la remise des récompenses et d'un bal de nuit aura lieu le samedi 10 décembre au restaurant « Le Savoy », place de la République. Tous renseignements et inscriptions aux réunions des premier et troisième vendredis de chaque mois à 21 h au siège : tabac « Le Voltaire », 130, boulevard Voltaire (11<sup>e</sup>).

### CIRCUIT INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS EN ALBIGEOIS

La Commission sportive de Moto-cross du Moto Camping Club albigeois, réunie le 11 novembre et qui groupait notamment M. Basile Vors, président général du M.C.C.A. et M. Armand Brouzès, président du Comité d'organisation des grands prix Automobiles et motocyclistes de l'Albigeois et président du Syndicat d'initiative a décidé la rénovation complète de son ancien circuit : le nouveau tracé de La Renaudié au parc Dario-Ambrosini, deviendra de ce fait international avec ses 1 500 mètres réglementaires. De grands travaux vont être entrepris prochainement en vue de la future homologation de son nouveau tracé qui pourra rivaliser avec toutes les pistes internationales de la F.F.M., et les prochaines compétitions qui auront lieu à La Renaudié revêtiront un faste encore non égalé.

Par cette décision hardie et importante, le Moto Camping Club albigeois se classe définitivement à l'avant-garde du sport motocycliste.

### A.M. HYÉROISE

Bureau 1956 :  
**Président d'honneur** : M. Louis Picoche ; **président** : M. Gabriel Pouillot ; **vice-présidents** : M. Charles Aubet, Roger Souffrin ; **secrétaire** : Victorin Coulomb ; **secrétaire adjoint** : René Hugon ; **trésorier** : Aimé Aristote ; **trésorier adjoint** : Georges Ouazan.

### LE SPORT EN ALGÉRIE

De notre correspondant Y. Chevalier.

#### GALA DE MOTO-CROSS

C'est grâce à la sportivité des dirigeants des Raffineries de Berre que la plus grande compétition de moto-cross nord-africaine vient de se dérouler à Hussein-Dey, près Alger, en présence de plusieurs milliers de spectateurs.

Les meilleurs pilotes du moment ont disputé, les 3 et 4 décembre dernier, le grand prix Beryl où Hazianis, Leloup, Klym René et A. Fracès, brillèrent particulièrement.

Le doyen des clubs, le M.C. d'Algérie, présidé par Eric de Barry, s'était chargé de l'organisation dont la direction avait été confiée à R. Ciancio.

Signalons que les métropolitains ont perçu en prix et en prime 562 000 francs. Les frais généraux de l'épreuve dépassent 1 million de francs.

#### Résultats techniques

Catégorie 175 cm<sup>3</sup>

1. A. Fracès, 3 points ; 2<sup>e</sup> G. Perez, 9 points ;

3. J. Perez, 13 points ; 4. Bisquerra, 14 points ; 5. Vetillard, 15 points ; 6. Assante, 18 points ; 7. Visciano, 19 points ; 8. Bonavera, 21 points ; 9. Ferrer, 25 points ; 10. Jorré, 28 points.

Catégorie 350 cm<sup>3</sup>.

1. Hazianis, 4 points ; 2. Godey, 9 points ; 3. Robert Klym, 10 points ; 4. Cros, 11 points ; 5. Goetz R., 13 points.

Catégorie 500 cm<sup>3</sup>.

1. Leloup, 3 points ; 2. *ex-aequo* René Klym et Godey, 8 points ; 4. Frantz, 12 points ; 5. Cross, 14 points.

La Coupe Vespa est attribuée à René Klym qui obtient le meilleur classement.

Signalons que le champion de France, Hazianis, fit grosse impression au cours de ces deux journées, dont le chronométrage était assuré par R. Calleja, chronométrateur international assisté du vice-président du M.C. Algérie, Lavoué.

Y. CHEVALIER.

### ANNÉE 1956

#### La Ligue Motocycliste d'Algérie a établi le calendrier suivant.

1<sup>er</sup> avril : Concours de régularité (M.C. Algérie).  
 15 avril : Course de côte du Murdjadjo (U.M. Oranie).  
 22 avril : Course de côte de Bouzaréa, prix B.P. (c.c. Bab-El-oued).  
 1<sup>er</sup> mai : Concours de régularité du Moto-Club d'El-Biar.  
 6 mai : Circuit de vitesse de Maison-Carrée (M.C. Maison Carrée).  
 13 mai : Audax, Ligue motocycliste.  
 10 juin : Alger-Oran-Alger (Ligue motocycliste).  
 24 juin : Course de côte de Chréa (M.C. d'Algérie).  
 1<sup>er</sup> juillet : Circuit de vitesse d'El Biar (M. C. El Biar).  
 7-8-9 juillet : Rallye international (M.C. El Biar).  
 15 août : Rallye Vespa (M. C. Maison-Carrée).  
 23 septembre : Kilomètre lancé Arba (M.C. d'Algérie).  
 7 octobre : Circuit de vitesse de Staoueli (M.C. d'Algérie).  
 2 décembre : Moto-cross Beryl (M.C. d'Algérie).

### MOTO-CLUB D'ALGÉRIE

Liste des membres du bureau du Moto-Club d'Algérie (année 1956).  
**Président actif** : M. de Barry Eric, 57, rue Duc-des-Cars (712-21).  
**Vice-présidents** : MM. Ciancio Rodolphe, 4, rue Burdeau ; Lavoue René, 12, rue Lacépède.  
**Secrétaire général** : M. Romero Norbert, 4, rue d'Amourah.  
**Secrétaire adjoint** : M. Bompard Gabriel, 2, rue Burdeau.  
**Trésorier général** : M. Chevalier Yvon, 78, rue Montflerit (Ruisseau).  
**Trésorier adjoint** : M. Deliot Jean, Lido, Fort-de-l'Eau.  
**Président de Commission sportive** : M. Ciancio Rodolphe.  
**Vice-président** : M. Fornasero Alfred, Les Sources Birmandreis.  
**Secrétaire** : M. Bompard Gabriel.  
**Trésorier** : M. Deliot Jean.  
**Délégué à la Ligue** : M. Lavoue René, 12, rue Lacépède.  
**Techniciens** : MM. Pavoletti Paul, 25, avenue Claude Debussy ; Ribes Henri, 13, boulevard Beauprêtre.  
**Président de Commission des fêtes** : M. Chabassière René, 3, rue Tirman ; M. Bailleux Roger, 11, rue des Lilas (Clos Salembier).  
**Assesseurs** : MM. Herniquet Pierre, 6, rue Lys-du-Pac (679-65) ; Segura René, 18, rue Duc-des-Cars (321-38) ; Berton Jean, 10, impasse Buffont-Hussein-Dey (605-81) ; Marinello René, 36, rue Michelet (603-53).  
**Trésorier** : M. Deliot Jean.  
**Présidents d'honneur** : MM. Emile Knecht, 34, rue Sadi-Carnot ; Emile Breuil, 1, rue Marquis-de-Montcalm ; Domenech Georges ; Fornasero Alfred, Pierre Laffargue.

### DANS LES ARDENNES, A L'U.M.A. PROGRAMME CHARGÉ POUR 1956.

Malgré le peu de moyens financiers dont elle dispose, l'U.M.A., devant l'accueil rencontré chaque année par ses organisations, a mis sur pied un beau programme.

### Trials.

Un challenge portant sur plusieurs épreuves intimes sera disputé. Plusieurs communes ont été contactées : Givet, Signy-le-Petit, Monthermé, Neufmanil, Mézières, Charleville, Mohon, Flize, Rocroy, Signy-l'Abbaye, Fumay, Le Chesne, Nouzonville, Raucourt, Renwez, Aubigny-les-Pothées. Les dates envisagées sont : 29 janvier, 5 et 19 février, 4 et 18 mars, 23 septembre, 7, 21 et 28 octobre.

**Course de côte.** Nationale de Saint-Laurent par Mézières, le 10 mai.

**Circuit des Ardennes de régularité.** Epreuve très dure dans les collines et la forêt ardennaise sur un parcours de 800 km de jour et de nuit avec trois épreuves de départage. L'an dernier, plus de cent concurrents y avaient pris part, dont les équipes officielles Follis et Jonghi.

**Course sur vélodrome,** le 17 juin à Charleville.

**Prix Jean-Roland.** Vitesse sur route à Lonny par Charleville. Cette épreuve, qui sera très probablement ouverte aux 125 de série et aux 125 compétitions, aux 175 de série et de compétition, aux 250 sports séries et aux 500 sports série ainsi qu'aux side-cars, verra un nombre limité de pilotes au départ, sélectionnés en fonction de leur palmarès et de leur date d'engagement.

**Motocross international des Remparts à Rocroi.** C'est le 29 juillet que les meilleurs crossmen anglais et belges seront aux prises avec les Français. Pour mener à bien de telles organisations, l'U.M.A. fait appel à toutes les personnes de bonne volonté. Celles-ci peuvent se faire inscrire dès à présent en écrivant au secrétaire, Café du Commerce, place Ducale, Charleville. Les concurrents désirant des renseignements peuvent écrire à cette adresse également.

### COMITÉ DU MOTO CLUB DE PARIS

**Président délégué à la ligue** : M. Lavaud.  
**Vice-présidents** : MM. Lhoste et Pany ;  
**Secrétaire général** : M. P. Lenglet.  
**Secrétaire adjoint** : M. A. de Thomasson.  
**Assesseur** : M. Pons Trias.  
**Trésorier** : M. Romac.  
**Trésorier adjoint** : M. Renaud.

#### Commission sportive.

**Président** : M. Lhoste.  
**Directeur** : M. Pons.

#### Commission touristique.

**Président** : M. Pany.  
**Délégué au camping** : M. Renaud.

### M.C. MAISONNAIS

Nouvelle composition du bureau, après les élections annuelles :

**Président** : M. Bordio.  
**Vice-président** : M. Brun.  
**Secrétaire** : M. Simonet.  
**Trésorier** : M. Mousseau.  
**Assesseurs** : MM. Blanchard et Papon.  
 Siège social : 77, rue Jean-Jaurès à Maisons-Alfort. Tél. ENT 36-68.

### AMICALE SCOOTERS CLUB NICE-COTE D'AZUR

Composition du bureau :  
**Président d'honneur** : M. Bellone ;  
**Président actif** : M. A. Dauche ;  
**Vice-présidents** : MM. Augier et Jullian ;  
**Secrétaire général** : M. P. Martin ;  
**Secrétaire adjoint** : Mlle G. Garampon ;  
**Trésorier** : M. G. Louys ;  
**Trésorier adjoint** : M. Ripert ;  
**Délégué à la presse** : Mme Louys ;  
**Assesseur aux comptes** : M. Clecknowitch ;  
**Assesseurs « Ecurie Ciel Bleu »** : MM. Bonnat, Revol, Baraillier, Bon ;  
**Secrétaire « Ecurie Ciel Bleu »** : Mlle Pinelli ;  
**Assesseurs divers** : M. Blancal ;  
**Photographe officiel** : M. Faraut.

P. MARTIN.

Ci-dessous, le palmarès des mois d'octobre, novembre et décembre.

Dimanche 2 octobre : *Concentration à Toulon* : 3<sup>e</sup> prix, une coupe.

Même jour : *Sortie à Saint-Vallier*.

Dimanche 9 octobre : *Sorties à Bargemont et à Saint-Vallier*.

Dimanche 16 octobre : *Sortie à Gréollière*.

Dimanche 23 octobre : *Concentration à Saint-Tropez* : 3<sup>e</sup> prix, une coupe.

Même jour : *Sortie à Puget-Théniers*.

Dimanche 30 octobre : *Sortie à La Gaude*.

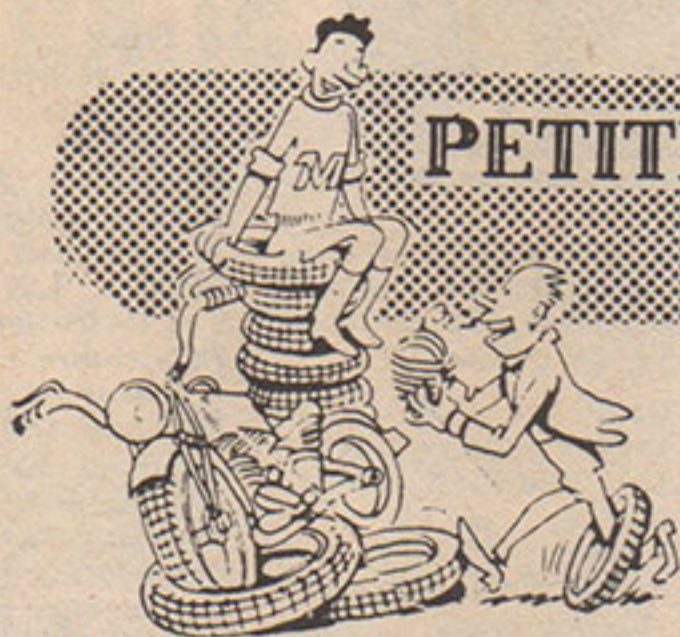
Mardi 1<sup>er</sup> novembre : *Rallye Vespa* : 13<sup>e</sup> Corvi (Vespa) ; 20<sup>e</sup> Bon (Vespa).

Dimanche 6 novembre : *Organisation du Club* (rallye, 160 km).

**B.M.W. R 25**, side porteur impeccable. 200.000 F. Visible samedi et dimanche. *Guilland, 11, rue Popincourt, Paris (11<sup>e</sup>).*

**INDIAN 1200 et 500 cm<sup>3</sup>**, motos, pièces détachées, embellages, pistons, etc. *Taury, 50, rue O.-Mirbeau, Paris (17<sup>e</sup>).* ETO 12.30.

**Norton 500 Featherbed course.**  
**Velocette 350 K.T.T. course.**  
**Velocette 350 MAC-500 MSS neuves.**  
**Motobécane scooter.**  
**Mobylette**, tous modèles disponibles, quelques machines neuves, soldées.  
*Cherrier Pierre, 21, boulevard A.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.*



La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :  
**200 francs**

**REPARATIONS MOTOS**, façonnage ttes pièces adaptables, pignons, axes, bagues, embellages, etc. *Brocherieux, 32, r. des Jardins, Cachan (Seine).*

**SPECIALISTE** mach. ang., pièces détachées orig., réparation des devis de ttes marques, attel., side-cars, nbrses occas., ouv. le dim. matin. *National Motos, 66, rue Nationale, Paris (13<sup>e</sup>).*

**MOTOS POHU, SPEC., PUCH, MOTO SERVICE PALOMA** ttes pièces détachées, acces. libres magasins, 175 SW., 175 SWS, 250 GS, 250 SGS, carénée sport. Crédit : 7, 9, 12, 15 mois. *52, avenue Foch, Saint-Maur. GRA 51-76.*

AGENT OFFICIEL  
**Lambretta**

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - GIMA - JAWA - TRIUMPH - VELOCETTE  
ROYAL-ENFIELD - HOREX

**CRÉDIT**

Les meilleurs marques sont sélectionnées pour vous chez  
**marcel perrin**  
RECORDMAN DU MONDE  
50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62

DISTRIBUTEUR

**ISSETA - VELAM**

EXPÉDITION PROVINCE

Particulier vend 1<sup>re</sup> main : **PUCH 250 S.G.** 11 000 km. Sortie mai 1955. Reprendrait voiture.  
*Ecrire M. Masclet Maurice, 63, Montée du Chemin-Neuf, Lyon.*

**BREAK JUVA**, 4 ch juill. 54, 14 000 km. *Chariatte, 5, rue Saint-Michel, Le Chesnay (S.-et-O.). Tél. Satory 66-59.*

Poignées chauffantes **KICHOF**. *Prat, Sainte-Terre (Gironde).*

Toujours 50 voitures tourisme et sport, reprise ttes motos et crédit. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin, VIL 15-18.*  
**PEUGEOT 175**, ferait crédit ou reprise. *B. Praffit, P.R. 128, Paris.*

**SUR VOITURES NEUVES**

et d'occasion.  
**REPRISE MOTOS, SCOOTERS, SEMA**, 10, rue de la Duée. *MEN 23-61.*

**150 VELOM**, motos, side-cars d'occasion. Crédit 15 mois. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin VIL 15-18.*

**LOT DE SACOCHES** ayant fait vitrine, soldées 50 % de leur valeur. 1 paire sacoches cuir « Braun », valeur 6 750 F, vendue 3 375 F. 1 sacoches cuir « Vespa », valeur 12 590 F, vendue 6 295 F. *S'adresser à Motocycles.*

**VOL DE SCOOTER.** *Frilley André, représentant, 54, rue des Acacias, Paris.* Vespa 55, n° série 155802. Immatriculé 7828-ED-75.

Importante firme recherche représentant exclusif région Nord et Est, connaissances approfondies branche moto pour visiter clientèle détail. Indispensable **HABITER REGION**. Adresser c.v. et réf. manus. à *Motocycles.*



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.*

Pour tt pièce détachée d'occasion pour moto toute marque moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réservoirs, carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dreisch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Nonet-Goy., B.S.A., M20 Ariel RH, Norton 16H, Gnome, etc. *Roger SCEAUX, 4, r. Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.*

**125 cm<sup>3</sup> TERROT**, susp. osc. nf. 400 km., px. int. *Écrire à Motocycles.*

**MOBYSCOOTER** nf., mod. luxe, non immat., Px. en dess. catalogue. *Écrire à Motocycles.*

**175 cm<sup>3</sup> YDRAL COURSE**, b. état, prêt pour saison, s'ad. Station Ydral, rue du Débarcadère-17<sup>e</sup>.

Cabr. déc. 4 ch **PANHARD 51**, parfait état. 38 000 km réels, peinture, pneus neufs. *BOT 13-70.*

**Achat paiement immédiat.** Scooters, motos, *Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris (18<sup>e</sup>).* *MON 24-40.*

**I.N.C.** carburateur

**DEL LORTO**

Remporte les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> places au **BOL D'OR 1955** catégorie 175 cm<sup>3</sup>

Ces modèles de carburateur sont livrables chez

**TRADING-MOTOR-LINE**

74, rue de Rome - Paris-9<sup>e</sup> LAB 22-08

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard Sault

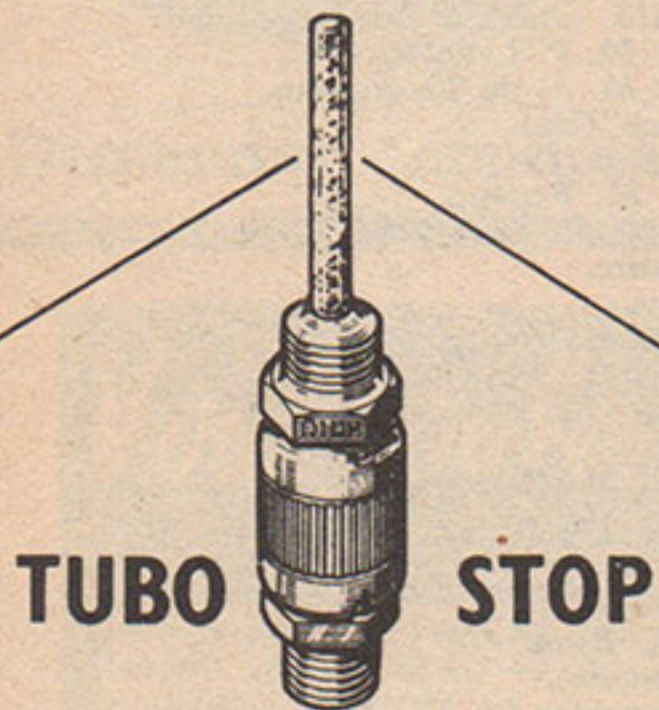


PARIS XII<sup>e</sup>

Tél. **DOR 49-42**

**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**

Embellage - Réalésage - Échange standard moteurs



**TUBO STOP**

**LE ROBINET ÉTANCHE**  
et  
**IMBOUCHABLE**

**OTOM S.A.**

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

**AUTOMOTO V.M.L.**, 100 Villiers, 2 vitesses, très bon état. *Cronier, 4, square Dordogne, Paris.*

**PUCH 175 S.V.S.** rouge, pas finie de roder. 35 000 F d'équipement, état neuf. 180 000 F, cause achat voiture. *Grognet Marcel, 30, cité Route de Gaillefontaine, à Neufchâtel-en-Bray.*

**VINCENT BLACK SHADOW.** Très bon état. Peu roulé, peinture, chromes impecc. A vendre 300 ou échange contre 500, 600 Anglaise, Allemande, ou 250 N.S.U., 350 D.K.W. 1955. *Guérois, 1, rue Lalesque, Arcachon.*

**ARIEL 350 cm<sup>3</sup>**, 1954, osc. 170 000 F. *Pain, 30 bis, avenue Parmentier, Paris (11<sup>e</sup>).*

# 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

14 NUMÉROS PARUS

EN VENTE CHEZ TOUS NOS  
DÉPOSITAIRES - le numéro

120 F

avec

# BRICOLONS

- JE RÉPARE MES CHAISES CASSÉES
- JE CONSTRUIS UN BAR
- JE NETTOIE MES MURS SALIS

*Tout ça à peu de frais, car*

## BRICOLONS

m'apprend comment récupérer  
mes vieux objets...

Achetez-le tous les mois  
48 pages

40 F

*Mentionnez*

# MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

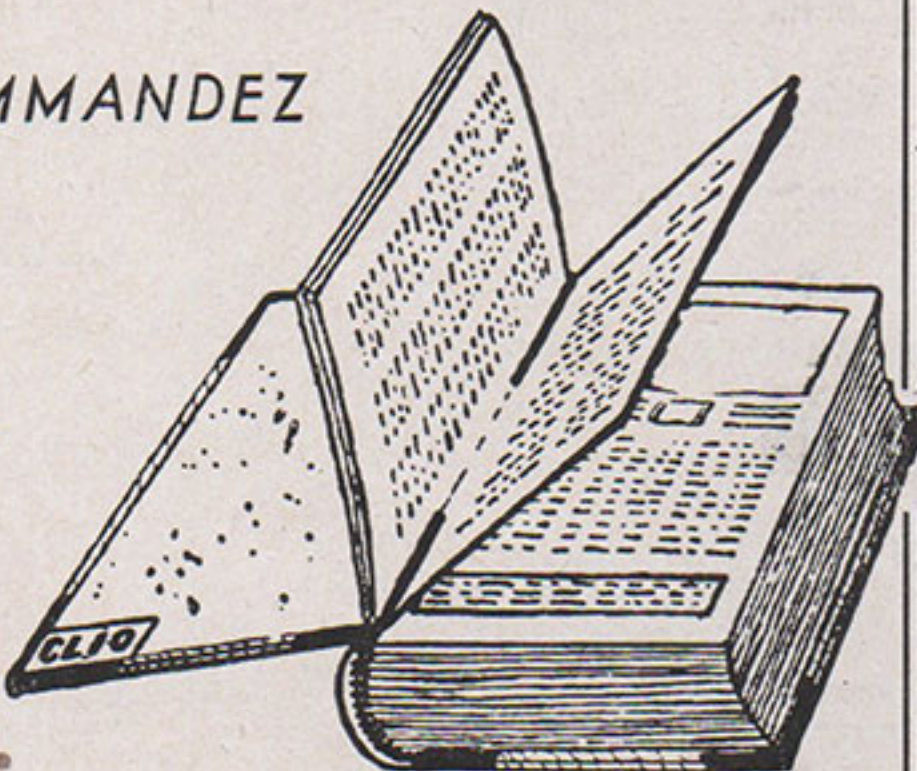
COMMANDEZ

VOS RELIURES

" MOTOCYCLES "

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

Envoi contre 500 fr. à  
verser au C.C. du journal  
Paris 2834-83 ou contre  
mandat.



## Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup>

24 NUMÉROS PAR AN

UN AN .. .. . 800 fr.

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

Payable par virement au C.C.P. Paris 2.834-83, 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 an..... Fr. : 160

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle  
C.C.P. V. 10.442 - 1 an. Fr. : 12

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 1.100  
Changement d'adresse.. Fr. : 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 modi-  
fiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

UNE  
NOUVEAUTÉ  
SENSATIONNELLE  
**AUTOMOTO**



LE CYCLOSPORT 49 <sup>cm</sup>3  
**Yearling**

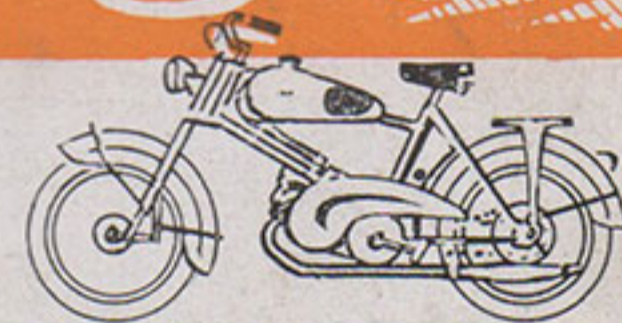


**2** très importants avantages :

- 1° / Nouveau moteur **AUTOMOTO** à couple constant, robuste et économique.
- 2° / Une nouvelle ligne séduisante et rationnelle.

**NOUVEAU MOTEUR AUTOMOTO ROBUSTE ET ÉCONOMIQUE**

- ▶ Un moteur surpuissant, parfaitement équilibré, aux performances sensationnelles. Couple record à la cylindrée. Régime normal d'utilisation à gaz réduits laissant toujours une grosse réserve de puissance disponible.
- ▶ Un moteur nerveux et souple. Il "arrache" à toutes les allures grâce à son couple constant de 3.000 à 5.000 tours, ne ralentit pas dans les côtes. Reprises extraordinaires.
- ▶ Un moteur robuste et increvable. Un kilométrage considérable par l'emploi généralisé d'aciers spéciaux, d'équipement de premier ordre et de pièces très largement dimensionnées.
- ▶ Le "Yearling" est muni d'un embrayage automatique. Sobre et inusable son budget d'utilisation est économique.



**UNE LIGNE SÉDUISANTE ET RATIONNELLE**

- ▶ Cadre fermé donc très rigide et robuste. Roues de diamètre réduit (23x2) ce qui lui assure une excellente tenue de route et une stabilité remarquable.
- ▶ Fourche à balancier à grand débattement. Freinage remarquable sur moyeu gros corps.
- ▶ Confort par la position idéale du pilote et assise bien assurée par appui des genoux sur le réservoir.

**MODÈLE DÉPOSÉ**

NOTA : Il existe un modèle à cadre ouvert pour dame.

**PRIX : 52.500 Frs** | **Vente à crédit**  
**aux meilleures conditions**

CYCLES

**AUTOMOTO**

USINE ET BUREAUX . 61, AVENUE DE ROCHETAILLÉE - SAINT-ÉTIENNE (LOIRE)  
MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE A PARIS : 62, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE (17<sup>e</sup>)



Nous préconisons exclusivement **B.P. ENERGOL** pour le graissage de nos moteurs.

*Seul...*

**Le Yearling AUTOMOTO 49 <sup>cm</sup>3**  
vous offre  
tous ces avantages réunis

